

NAYTIKA XPONIKA



15η Αυγούστου 1952

Αρ. Φύλλου 413/172



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΘ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 413/172

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1952

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Τὰ παθήματα

Βραχὺς καθ' ὄλας τὰς ἐνδείξεις εἶναι πλέον ὁ βίος τῆς παρούσης Κυβερνήσεως. Μὲ τὴν πτώσιν τῆς ἀπολάσσεται καὶ ἡ ναυτιλούμενή Ἐλλάς τῆς παρουσίας τοῦ κ. Κρασσάκη εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας. Καὶ οὕτω ὁ κ. Βενιζέλος δὲν θὰ χρειασθῇ γὰ τὸν ἀντικαταστῆσθαι σπῶτας ἀσφαλῶς θὰ ὑπερχεούτο νὰ τὸ πράξῃ, ἀν̄ ἡ Κυβέρνησις διεπειρεῖται εἰς τὴν ἀσφαλῶν καὶ ἐλάμβανε χώραν ἡ ὑπουργικὴ μόνον μεταρρύμνισις. Τὸ πέρασμα τοῦ κ. Κρασσάκη ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας θὰ παραμεινεῖ, πράγματι, ἀλλησμόν. Ὑπρέπει δὲ τὸ χειρότερος δὲν τὸν προηγουμένων ὑπουργῶν, αὐτοῦ ἀκόμη τοῦ κ. Μαλάζιδα. Κατώρθωσε γὰ τὸποτελματώσῃ ὄλας τὰς ζητήματα τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου, νὰ θάψῃ ὑπὸ τὴν ἀχαρακτήριστον ἀδιαφορίαν του κάθε ὑπόθεσιν, ἵκανην νὰ προωθήσῃ τὴν ναυτιλιακὴν ἀνασυγκρότησιν. 'Ἄξιος ὁ μισθός του.' Αἳς εὔχθωμεν μόνον τὰ μῆταιρά τε.

Αὐτό, δῆμος, τὸ ζῆτημα τῆς ἐπιλογῆς τοῦ καταλληλότερου πολιτικοῦ προσώπου διὰ τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ, διὰ τὸ μέλλον τούλαστον. Θέμα συζήτησες μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργοτάτων. Αὐτῶν τὰ συμφέροντα θίγονται ἀμεσώτατα καὶ αὐτοί, νομίζουμεν, διείσδουν νὰ ἔχουν βαρύνουσεν γνώμην κατὰ τὸν ἔκαστον διορισμοῦ τοῦ Ὑπουργοῦ. Τὸ Ὑπουργεῖον αὐτὸν εἶναι πράγματι δύσκολον. Προϋποθέτει, ἀν̄ μη τὴν γνῶσιν τῶν προσώπων καὶ τῶν πραγμάτων, τὴν ἀνεγνωρισμένην τούλαστον διοικητήν ικανότητα καὶ τὴν θέλησιν τοῦ διοριζόμενού τοῦ Ὑπουργοῦ νὰ ἔργασθη, νὰ προσφέρῃ τὰς μικρὰς ἡ μεγάλας ὑπηρεσίας του εἰς τὸν κλάδον, ποὺ ἐκλήθη νὰ διοικήσῃ. Τὸ πάθημα τῆς καταλήψεως τοῦ Ὑπουργεῖον ἀπὸ τοὺς κ. κ. Μαλάζιδαν καὶ Κρασσάκην πρέπει νὰ μᾶς γίνη μαθῆμα. Δὲν νομίζουμεν, ὅτι ἡ ικανοποίησις τῶν τοπικῶν κατὰ περιφερείας κομματικῶν ἐπιδιώκεων θὰ πρέπει νὰ είναι ὁ μοναδικὸς γνώμων τοῦ διορισμοῦ τοῦ ἔκαστον Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας. Τὴν προϋπόθεσιν αὐτήν ἀς φροντίσουν οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτεργάται νὰ ὑποδείξουν εἰς τοὺς κ. κ. Ἀρχηγούς τῶν Κομμάτων. 'Ο Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας πρέπει νὰ ἐπιλέγεται μεταξὺ τῶν καλυτέρων, νὰ παύσῃ νὰ είναι τὸ ἀπίθανον τοῦ κομματικοῦ περιβόλου πρόσωπον.'

Ἡ ἑπάνοδος

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὸ Λονδίνον:

«Υπὸ τὴν κρατούσαν εἰς τὴν ναυλαγορὰν κρίσιμον κατάστασιν κάθε συζήτησης περὶ ἐπανόδου τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων δὲν ἔχουπεται πλέον καμμίας σκοπιμότητα. Εἶναι ἔκτος χρόνου καὶ τόπου. Μωρὸς θὰ ἔχαρακτηρίζετο ὁ ἐφοπλιστής, ὅστις θὰ ἐστεργεῖν ὑπὸ οἰστόποτε ἔστας διασφαλίσεις κατὰ τὴν δυσκολὸν αὐτὴν περιοδὸν, νὰ ἐπιβάρυνε τὰς δαπανὰς κινήσεως τοῦ πλοίου του μὲ τὸ κονδύλιον τῶν 50 καὶ πλέον λιρῶν ημεροπίσιας, εἰς ὃσας ἀκριβῶς ἀνέρχεται ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῶν ἔσδων διαχείρισεως ἐνὸς Παναμαϊκοῦ καὶ ἐνὸς Ἐλληνικοῦ λιμπεροῦ.

»Τὰ σκάφη τῶρα κινούμενα ζημιάνων. Εύτυχες ὅσοι θὰ κατορθώσουν χωρὶς ζημιάς νὰ τὰ διατηρήσουν ἐν κινήσει. Διὰ τὰς Ἐλληνικὰς καὶ τὰς Παναμαϊκὰς είνε τοῦτο ἀδύνατον.

»Μίσ., συνετῶς, ἐπιβάρυνσις 1500 λιρῶν κατὰ μῆνα, τὴν ὅποιαν δὲν πρόκειται ἀπὸ πουσενά νὰ εἰσοράσῃ μὲ τοὺς σημερινοὺς ναύλους ὁ ἐφοπλιστής, θὰ ἐπιτείνῃ τὰς δυσκολίας, ποὺ ἀντιμετωπίζουν οἱ ἐφοπλισταί, μὲ τὰ Παναμαϊκά τῶν ἔστω πλοία, διὰ νὰ σταθοῦν εἰς τὴν ἀγοράν.

»Οἱ ἀριθμοί, ἀλλως τε, ἀρκοῦν διὰ νὰ πεισθοῦν δῆλοι μέχρι ποίου σημείου ἔφθασαν ἡ ἀκρίβεια τῆς διαχείρισεως τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ πόσον προβληματικὸν εἶνε ἡ θέσις του ὑπὸ μηδὴν ταναλαγορῶν. Παραδέστομεν κατωτέρω πίνακας ἔξδων ἐνὸς Ἐλληνικοῦ καὶ ἐνὸς Παναμαϊκοῦ λιμπεροῦ, καταρτισθέντα ἀπὸ τὴν γνωστὸν 'Ἐλληνα ἐφοπλιστήν, βάσει τῶν ἔξαγομένων ἀπὸ τὰ βιβλία τοῦ ἀριθμῶν.'

»Διὰ τὸ Ἐλληνικὸν ἔχομεν σύνολον ἡμεροσίων ἔξδων κινήσεως λίρας 'Αγγλίας 216, κατανεμόμενον ὡς ἔξης:

Εἰσφοραὶ εἰς τὰς Clubs	£ 15. 0.0
Τροφαί, ὑλικά καὶ ἐφόδια	50.10.0
Γενικά ξέδοια	19.10.0
'Ασφαλίστρα	40. 0.0
'Ξέδοια ιατροῦ	1. 0.0
'Επισκευαὶ	26. 0.0
Μισθοδοσία πληρώματος	54. 0.0
N. A. T.	10. 0.0
Σύνολον	£ 216. 0.0

»Διὰ τὸ Παναμαϊκὸν τὰς ξέδοια ἀνέρχονται εἰς £ 164. Κατανεμούνται εἰς τὰ κάτωθι κονδύλια:

Εἰσφοραὶ εἰς τὰς Clubs	£ 14.10.0
Γενικά ξέδοια	» 18.10.0
'Ασφαλίστρα	» 26.10.0
'Ξέδοια ιατροῦ	» 1. 0.0
Τροφαί, ὑλικά καὶ ἐφόδια	» 36.10.0
'Επισκευαὶ	» 16. 0.0
Μισθοδοσία	» 51. 0.0

Σύνολον £ 164. 0.0

»Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ δὲν πρέπει νὰ θεωρηθοῦν ὡς ἀπόλυτοι. Κατὰ μέσον δρονῶν γύρω πάρα αὐτοὶ κυμαίνονται πάντως τὰ ξέδοια. Πιθανόν, ἀναλόγως τῶν ταξιδίων ἐνὸς ἐκάστου πλοίου καὶ τοῦ χρόνου, τόπου καὶ τρόπου προμηθείας τῶν ὑλικῶν καὶ τῶν ἐφοδίων, ὡρισμένα κονδύλια νὰ διαφέρουν κατὰ τὸν ἀπολογισμὸν ἐνὸς διαχειριστικοῦ ἔτους. 'Η διαφορά, ὅμως, τῶν 50 λιρῶν ημεροπίσιων είναι σταθερά μεταξὺ Παναμαϊκοῦ καὶ Ἐλληνικοῦ λιμπεροῦ. Ισως μάλιστα πρὸ τῆς ἀνάγκης τῶν οἰκονομιῶν ἡ διαφορά εἴναι διαφορά μεταξὺ τοῦ Παναμαϊκοῦ καὶ τοῦ Ελληνικοῦ λιμπεροῦ. Εἰς τὸ Παναμαϊκόν προκειμένου νὰ συνεχιστῇ τὰ ταξιδία του, η περιοκή περικάνων κονδύλων ἀπὸ τὰ ξέδοια είναι δυνατή. Εἰς τὸ Ἐλληνικόν ἀδύνατος.

»Μὲ λύπην των, κατὰ συνέπειαν, οἱ ἐφοπλισταὶ βλέπουν ἀπομακρυνομένην, λόγῳ της κρίσεως, τὴν δυνατότητα τῆς υψώσεως τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας εἰς τὰ Παναμαϊκά σκάφη των. Αγώνα καὶ πάλιν ἐπιβίωσεως διεξάγουν, ἔναντι τῶν εὐθηγόνων σημαίων καὶ τῶν εὐθηγοτέρας διαχειρίσεως νεοτεύκτων οἰκονομικῶν πλοίων.

Ἡ καλυτέρα αὔριον

«Λαμβανομένης ὑπὸ δύνιν τῆς καταστάσεως εἰς τὰς ἔξαγωγας μας δένθα πρέπει νὰ εἰμεθα ίκανοποιέντων ἀντιμετωπίζουντος τὰ σμέσως προσεχεῖς μέλλον — τὸ δεύτερον ἔξαμπτον τοῦ τρέχ. ἔτους — χωρὶς περιστερώ περιορισμοὺς εἰς τὰς ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἀγοράς μας. Θὰ πρέπει νὰ ἐπιμείνω, συνεπέως, ὅπως αἱ εἰσαγωγαὶ μας περιορισθοῦν εἰς τὰ στενάτωτα δυνατά ὄρια, εἰς τρόπουν ὥστε οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ τῶν πληρωμάτων νὰ περιορισθούν ὀμέσως καὶ αἰσθητώς κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας.

»Αὐτὰ εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων ἔδηλωσε πρὸ ήμερων ὁ 'Ἀγγλος' Ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν. Αὐτὰ καὶ μόνον ἡμποροῦν νὰ μᾶς παράσχουν τὴν ἔξηγοντας τὴν δύνατά της κρίσεως εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορᾶς.

»Οἱ εἰσαγωγοί δηλαδὴ περιορισμοὶ εἰναιτείαν. Τὸ παράδειγμα τῆς Αγγλίας — η μᾶλλον τῶν χωρῶν τῆς περιοχῆς τῆς στερδίνας — η κολούθησεν ἡ Γαλλία, τὰ Σκανδιναϊκὰ κράτη καὶ πολλαὶ χώραι τῆς Αστινίκης Ἀμερικῆς.

»Ανισοτεκλή είναι τὰ ισοζύγια τῶν πληρωμῶν τοῦ πλείστου τῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου. Λείπουν τὰ δολλάρια, ποὺ δὲ ἐπέτρεπον εἰς αὐτὰς νὰ προδοῦνται εἰς εὑρώτερας ἀγοράς. Περιορίζουν τὰ ἔξπλοιοτικά τῶν προγράμματα, δηλαδὴτέρας πρώτας υλας εἰσάγοντας.

»Οἱ πρώτοι καὶ ὁ Βασικὸς παράγον τῆς ἀπὸ μῶνην σημειουμένης κρίσεως εἰς τοὺς ναύλους είναι οἱ ἐπιδηληθεύεταις εἰσαγωγοί περιορισμοί. Ἐπὶ πλέον, δῆμος, η Δυτικὴ Εύρωπη τείνει ἐπιτυχῶν νὰ καταστῇ αὐτάρκης εἰς στερεά καύσιμα, ἐκ παραλλήλου δὲ η ἐφετεινὴ συγκοινωνίη τῶν δημητριακῶν Βεβαιούμεναις ικανοποιητική. Μία ἀκόμη ἀφορίδια τὸ περιορισμὸν τῶν ἐξ Ἀμερικής φορτίων.

»Πράγματι, ὁ ἀμερικανικὸς γαιάνθρας ἔπαιπε νὰ μεταφέρεται ἀθρόος πρὸ τὴν Δυτικὴν Εύρωπην καὶ τὴν Ἰαπωνίαν. Μόνον η Δυτικὴ Γερμανία, λόγῳ τῆς ἔκει παραγγελίας μεγάλων ποσοτήτων χάλιβων διὰ δολαριασμὸν Ἀμερικανῶν εἰσαγωγέων, μεταφέρονται ἀκόμη ἀπὸ τὸ Χάμπον Ρόδος σημαντικά φορτία γαιάνθρακων, ἵνα διευκολύνουν τὴν παραγωγὴν τῶν χαλιδωρυγείων. 'Η Ιαπωνία, ἐξ ἀλλοῦ, λόγῳ τοῦ περιορισμοῦ τῶν εἰς δολλάρια πιστώσεων ἐστράφη πρὸ τῆς περιφέρειαν τῆς στερδίνας — πρὸ τὰς 'Ινδίας — διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὸν ἀναγκαιόντα εἰς τὴν βιομηχανίαν της γαιάνθρακα. Τὸ τρίτον μόλις τῶν περιφερίων εἰς Ἀμερικής εἰσαγωγῶν της εἰς γαιάνθρακα ἔχει τῷρα προέλευσιν τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

»Η ἔξαγωγή, ἐπίσης, τῶν σιτηρῶν διὰ τὰς 'Αργεντινῆς περιορισμούς εἰς τὸ ἐλάχιστον τὰς φορτωτέων γεννημάτων ἀπὸ τὸ Πλέιτ, ἐνὸς καὶ ἡ ἔξ αύστροις μεταφορὰ σιτοφορτίων πρὸ τὴν 'Αγγλίαν ὑπόπρεπην ἀσπιματος.

»Κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμπτον τοῦ τρέχ. ἔτους, ἔξηκθησαν ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας 29.416.000 τόν. γαιάνθρακων, με αὐξησην ἔναντι τοῦ ἀντιστοιχοῦ ἔξαμπτου τοῦ 1951 κατὰ 16 %. 'Η Δυτικὴ Εύρωπη ἀπερρόφησε γαιάνθρακοφορτία ἐν ὅλω 14.794.000 τόν. Κατὰ τοὺς τελευταίους ώμας μῆνας τοῦ τοῦ α'. ἔξαμπτου καὶ ἀπὸ τοῦ 'Ιουλίου' προχίθησεν ὁ περιορισμὸς τῶν φορτωτῶν διὰ τὴν Εύρωπην. 'Η παραγωγὴ τῆς εἰς στερεά καύσιμα πηγήθι, δηλαδὴται πολωνικὸς γαιάνθρας πωλεῖται εὐθη-

τερος και ή 'Αγγλία έφετος θά ξέαγαγη περί τα 16 έκατομ. τόννων. Φυσικὸν ἐπακολούθημα ή κρίσις τῆς ναυλαγορᾶς. 'Ο νόμος τῆς προσφορᾶς και τῆς ζητήσεως ἐλειτούργησεν. 'Ολίγα τὰ φορτία, πολλὰ τὰ πλοῖα. Αποτέλεσμα τὰ 24 σελλίνια ἀπό τὸ Χάμπτον Ρόδος διά τὸ Κοντινέτ!

'Ελπίζουν, δύως, πολλοὶ τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν ζωηρότεραν κίνησιν κατά τὸ φθινόπωρον, μετὰ τὴν πάροδον και τῆς ἔποχης κατά τὸ θέρος χαλαρότητος. Λησμονοῦν οἱ ὑπεραισιοδοξοῦντες, ὅτι αἱ ἐκλογαὶ εἰς τὴν Ἀμερικὴν θὰ παρεμποδίσουν, ὥπωσδηπότε, τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς δυσκολού οἰκονομικῆς καταστασεως τοῦ Κόσμου ἀπό τὸν παραστατην και ἀντιλήπτορα Πρόεδρον Τρούμαν. 'Ο νέος πλέον κύριος τοῦ Λευκοῦ Οίκου μετὰ τὸ νέον ἔτος θὰ ἐπιληφθῇ τῆς ὑποθέσεως. Μέχρι τότε συζητήσεις θὰ διεξαγόνται, σχέδια θὰ καταρτίζωνται, θὰ προλειπένται τὸ ἔδαφος, θὰ λείπουν, δύως, αἱ ἀναγκαῖαι πιστώσεις.

Σημαντικὴν, ἐπίσης, ἐπίδρασιν θὰ ἔχουν και αἱ ἀποφάσεις τῆς συνεργείης περὶ τὸ τελος τοῦ ἔτους εἰς τὸ Λονδίνον διασκέψεως τῶν 'Υπουργῶν τῶν Οἰκονομικῶν τῆς Βρετανικῆς Κοινωνίης ιεράτειας. 'Αποφάσεις θὰ ληφθοῦν ἐπὶ θεμάτων, ποὺ θὰ ἔχουν ἄμεσον ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς παγκόσμιού οἰκονομίας.

Πολλὰ ἡδη λέγονται διὰ τὰς μελλοντικὰς ἔξειδεις, αὔτινες, δύως, πρὸ τῆς ἀνοίξεως δὲν φαίνεται πιθανόν νὰ ἐκδηλωθῶν. Πιστεύοντες, πάντως, ὅτι δόκιμος δεν θὰ ἀφεθῇ να παρασυρθῇ πρὸς τὴν οἰκονομικὴν κρίσιν. 'Η Δυτικὴ Εὐρώπη ὅπως και αἱ νώραι τοῦ Εἰρηνικοῦ θὰ τύχουν τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας — δόσω τὸ δυνατὸν συντομερόν — διὰ νὰ σταθοῦν οἰκονομικῶς, διὰ νὰ ἀναπτύξουν τὴν παραγωγὴν των, διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὸν ἐπανεγδηλισμὸν των. Δέν ἡμπορεῖ τὶς νὰ προβλέψῃ ποὺ διὰ εἰς θὰ μορφὴ τῆς νέας ἀμερικανικῆς βοηθείας. 'Ομιλοῦν περὶ δανείων σταθεροποίησεως και μετατρεψιμότητος τῶν νομισμάτων, περὶ παροχῆς μεγαλυτέρας εἰς ὅπλα και ἐφόδια βοηθείας. Τὸ γεγονός πάντως τῆς ἀμερικανικῆς συνταραστάσεως δέν τίθεται ἐν ἀμφιβόλῳ. 'Απὸ αὐτῆν και μόνον ἔξαρτοτάται τὸ καλυτέρα αὔριον διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν και φυσικό διὰ τὴν ναυτιλίαν, τὸ ἀναπόσπαστον και τὸσον ευπόθεος ἔξερτημα αὐτῆς. Πρὸς τὸ παρόν η κρίσις τῶν μεταφορῶν θὰ συνεχίζεται και τὰ σκάφη θὰ παροπλίζωνται, ἐν ἀναμονῇ τῶν περισσοτέρων διαταγῶν εἰς τὴν ναυλαγοράν.

Θὰ μετανοήσουν ἀρά γε;

'Απὸ ἐφοπλιστὴν θελήσαντα ἐπὶ νεοτεύκτου δεξαμενοπλοίου του νὰ ὑψώσῃ τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας ηξιώθη ὅπως ὑπογράψῃ οητὴν δηλωσιν. ὅτι δὲν θὰ ἀλλαξει ἐθνικότητα τὸ σκάφος χωρὶς τὴν ἔγκρισιν τῆς Κυβερνήσεως τῆς Μονρόβιας. 'Ο ἐνδιαφερόμενος ἐφοπλιστὴς δὲν ἔδεχθη, φυσικά, τὴν δέσμευσιν αὐτῆν. 'Αλλη σημαία — πλὴν δυστυχῶς τῆς Ελληνικῆς — ἀναζητεῖται τῷρα διὰ νὰ ἀποκτήσῃ τὸ σκάφος τὴν θετὴν του πατρίδα.

'Η περὶ ἀλλαγῆς σημαίας δήλωσις ἔχει σχέσιν μὲ τὰ ληφθέντα ἀπὸ τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβερνήσιν αὐστηρὰ περιοριστικὰ μέτρα πρὸς πρόληψην πάστης ἀγροτῶν δεξαμενοπλοίων ἀπό τὰς χώρας τοῦ Σοδειτικοῦ μπλόκου. Εἰδικὴ πράγματι ὑπηρεσία εἰς τὸ Στέπη Ντηπάρτμεντ ἐλέγχει τὰ σχετικὰ ζητήματα.

'Εαν η Ρωσία διέθετε ἀπάρκη τινα ἀριθμὸν δεξαμενοπλοίων ή ὑπόθεσις τῶν περιστών πετρελαϊκῶν ἵσως νὰ ἐλλάμβανε δυσμενεστέον τρόπην διὰ τὰς συμμαχικὰς συμφέροντα. 'Υπάρχουν πράγματι πληροφορίαι, ὅτι δελεαστικαὶ τιμαὶ ποσοεφέρομεν εἰς πλοιοκτήτας παροχήσιν πετρελαιοφόρων, ὅπως δεγχούν νὰ τὰ ναυλώσουν ή καὶ νὰ τὰ πωλήσουν εἰς τὰς χώρας τοῦ σιδηρού πασοπεταστατος. Κανεῖς, δύως, ἐφοπλιστὴς δὲν θὰ ἔθυσιας ποτὲ τὴν ἐπαγγελματικὴν του ὑπόστασιν και τὴν θέσιν του μεταξὺ τῶν χωρῶν ποὺ κρατοῦν τῶν θαλασσῶν διὰ νὰ κερδίσῃ τὰς ἑκατοντάδας ἔστω τῶν χιλιάδων δολαρίων μιᾶς τοιστάς συναλλαγῆς. 'Απομένει πάντως τὸ γεγονός, ὅτι η πλοιοκτήσια ἐπαύσε πλέον νὰ ἀποτελῇ ὑπόθεσιν ἀτομικῆν ἐνὸς ἐκάστου ἐφοπλιστοῦ ή καὶ αὐτῆς τῆς χώρας, τὴν σημαίαν τῆς ὁποίας φέρει τὸ σκάφος. Τὸ 'Ατλαντικὸν, ἀλλάς τε, Σύμφωνον ἐδημιούργησεν ίδιατέρων ὅλως καταστασιν δι', δλα τὰ πλοῖα τῶν συμμαχικῶν χωρῶν. 'Ελεγχος αὐτῆρος, ὅπως ἀποδεικνύεται, οἷς μόνον διὰ τὴν περιπτώσιν ἀλλαγῆς σημαίας, ἀλλά και διὰ τὴν ναυλώσιν ἐνὸς φορτηγοῦ η δεξαμενοπλοίου διενεγγέται ἀπὸ τὴν Οὐασιγκτώνα, δύπον και αἱ κινήσεις δῶλων τῶν πλοίων ἐπιτομένων παρακολουθοῦνται.

'Άλλα διὰ νὰ ἐπανελθων εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Λιβερίας. Πιστεύοντες, δρᾶ γε, οἱ ἐφοπλισταὶ μας, ὅτι εἰνε περισσότερον διεσφαλισμέναι αἱ περιουσίαι των ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς δημοκρατίας τῆς Ἀφρικανικῆς Ζούγκλας, παρὸν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Πατοΐδος των; 'Ἄσ εύηθην νὰ μη μετανοήσουν κάποιες οἰκοτά διὰ τὴν τὸσην ἐμπιστούντων εἰς τὸν μαύρον Σουλτάνον τῆς Μονρόβιας.

Τὴν ἀπάντησιν, δύως, τὴν περιμένουμεν. Θὰ συνεχίζεται, δυστυχῶς, εἰς τὰ ἔχης οὖλα: Τὸ πνεύμα τῆς δικαιοσύνης θὰ διακρίνη περισσότερον κάθε ἐνέργειαν τοῦ Σουλτάνου τῆς Λιβερίας, παρὰ τοῦ οίουδηποτε ίδιοκού μας κ. Βαρδαρέσου.

Αἱ θλιβεραὶ συνέπειαι

Εἰς πρόσφατον ἐπιστολὴν τῆς γνωστῆς Καναδικῆς Τραπέζης Bank of Nova Scotia, πρὸς Ἑλληνικὸν ἐφοπλιστικὸν Οἶκον τῆς N. 'Υόρκης, σχετικὴν μὲ τὴν παροχὴν δανείου εἰς ναυπηγούμενον δεξαμενοπλοίον ἀναφέρονται κατὰ πιστὴν μετάφρασιν και τὰ ἔξης: «δ. Εἰς δάνεια παρομοίας φύσεως, είνε ἀσύνηθες — δὲν εἴμεθα εἰς θεσιν νὰ γνωρίζωμεν τὸν λόγον — νὰ ἔχομετο δοτούμενον διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ πλοία νηολογούμενα εἰς τὸ Βασίλειον τῆς Ἐλλάδος. 'Επιφυλάσσομεν συνεπῶς εἰς ήματα τὸ δικαίωμα νὰ ἀκουσθῇ η γνωμή μας πρὶν η ληφθῆ ἀπόφασις πού θὰ νηολογηθῇ τὸ σκάφος. Νομίζομεν, ὅτι ἐφόσον η πλοιοκτήτρια εἶται Παναμαϊκή ποιητική θὰ ἡτο η νηολογησία τοῦ πλοίου εἰς τὸν Παναμάν, πράγματα ὅπερ θὰ ἡτο ἀποδεκτόν ἀπό μερους μας». Καὶ οἱ ἐπιστέλλων προσθέτει τὴν ἔχη δροθοτάπην, δυστυχῶς, παρατήρησιν: «Η Ἑλληνικὴ δηλαδή σημαία ἀποκλείεται ὡς ἔξασφάλισις δανείου. 'Ενα φίρμαν πρὸς τους προδένους κάπαγορεύεται τὸν ἀπόλουν εἰνε σᾶν ἔκεινα τὰ Αύστραλιανά ὅπλα, τὰ boomers, ποὺ γυρίζουν πίσω και ἂν δὲν προσέξῃ ὁ χειριζόμενος αὐτὰ θὰ τὸν σκοτώσουν.

Οι καλός μας φίλος κ. Τσουδερός, διαπράξας πρὸ διετίας τὸ ἔγκλημα τῆς κατακρατήσεως τῶν πλοίων εἰς τὸν ξένους λιμενας, θὰ ἔπειτε νὰ λάβη γνῶσιν τῶν θλιβερῶν συνεπειῶν τῆς τότε οἰκτάς ἀποφάσεως του. Δὲν πιστεύομεν νὰ τοῦ φανῆ περίεργος η ἐπιφύλαξις τοῦ ξένου ποταμετικοῦ κεφαλαίου ἐναντὶ τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας. Τραπέζητης ὑπόπτης θὰ καὶ ο κ. Τσουδερός. Εἰνε, συνεπῶς, εἰς θεσιν νὰ ἐκτιμησῃ ποιὸν ἐντυπωσιαν προσκολεῖ εἰς τὸν ξένον νηοματοδότην της μιᾶς ναυτικῆς μάλιστα ἐπιχειρησης η κατακράτησις πλοίων εἰς ξένους λιμενας θάσει εἰνὸς νόμον ἀναγκαστικοῦ ἀναδρομικῆν ἔχοντος τὴν ισχὺν. Λείπει, δηλαδή, ἀπὸ τὴν σημαίαν αὐτὴν η προϋπόθεσις τῆς ἀσφαλείας, τῆς κατοχυρώσεως τοῦ δανείου.

Τὸ κόστος τῶν μεταφορῶν

Οι ναῦλοι διὰ τὰς Ἑλληνικὰς εἰσαγωγὰς κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1952/53 προϋπελογίσθησαν ἀπὸ τὸν ἀμοδίους εἰς 39.572.300 δολ. Τὰ 21.777.300 ἀναφέρονται εἰς τὰς κρατικὰς εἰσαγωγὰς και τὰ 17.795.000 εἰς τὰς ιδιωτικὰς τούτων.

Διὰ τὴν πτωχῶν 'Ελλάδα τὸ ποσό δὲν εἰνε εὐκαταφρόνητον. Φθάνει τὰ 14 και πλέον τοῖς ἑκατὸν τοῦ κόστους τῶν εἰσαγωγῶν φόμπ. Η κολη και μετὰ περισκέψεως διασχείριστος τοῦ κονδυλίου ἡμπορεῖται νὰ περιορίσῃ οἰσθητῶς τὰ προϋπολογίσθεντα εκατομμύρια δολαρίων. 'Ολαι αἱ προβλέψεις δικαιολογούνται διὰ τὴν δυνατοτηταν αὐτῆν. Οι ναῦλοι τῶν εἰσαγομένων διασχείρισται τὰς κατοικίας των διασπορών.

Ἐχουμεν ύπ' όψιν μας ώρισμένα σχετικὰ γεγονότα τοῦ προσφάτου παρελθόντος. Αὐτά και μάς υποχρεώνουν νὰ ἀμφιβάλλωμεν, ἐνῶ, τούτων, εἰμεθα πεπεισμένοι, ὅτι μία ηνίασια και τιμία διασχείριστος τοῦ σοφαρού ζητήσασι τῶν ναῦλων ἀπὸ προσωπα ειδικευμένα, γνωρίζοντας τὴν ναυλαγοράν. Θὰ ἐπιτέφη, δηλαδή, τὴν οἰκονομίαν ἀρκετῶν εκατομμυρίων δολαρίων.

Ἐπιταμένως ἔχουμεν μελετήσαι τὸ ζητημα και συχνὰ αἱ στήλαι μας ησχολήθησαν ἐπ' αὐτοῦ. Πρὸ τίνος ἀκόμη χρόνου κατεδείξαμεν τὴν ἐπιδράμνην τῶν εἰσαγομένων σιτηρῶν μὲ ναῦλους ὑπεροδικούς. Ποσὸ διμήνου ἐπίσης εἰσαγωγικὸς Οἶκος σιτηρῶν ἀνέλαβε τὴν προμήθειαν 35 χιλ. τονών καναδικού σιτου μὲ τιμὴν τού. Ο εἰσαγωγεὺς ὀφελίθη την διαφορὸν τοῦ καμηλοπέτου ναῦλων, μὲ τὸν ὅποιον ἐπέτυχε νὰ μεταφέρῃ τὸ φορτία. Οι κρατικοὶ ἀμοδίοι ησαν ὄντικοι νὰ ζητήσουν τὴν αγοράν φομπ, ίνα τὸ Κράτος ἐπιτύχῃ τὸν καμηλοπέτον ναῦλον εἰς μίαν ναυλαγοράν, σαφῶς χωρούσαν πρὸ τὴν κατοικίαν.

Τὰς αὐτὰς παραπρήσεις ἔχουμεν διὰ τὰ πετρέλαια, τὴν ζάχαριν, τὰ λιπάσματα και τὰ ἀλλα μεταφερόμενα ἀφόδια εἰς χῆμα, πλὴν τῶν γειανθράκων. Παρακολουθοῦνται ἔγγυτα τὰς κλεινούμενας ναῦλων τεσι διεπιστώσαμεν, ἀτυχῶς, ὅτι τὸ Κράτος τελικῶς καλεῖται νὰ πληρώσῃ ὑψηλοτέρους τῶν ἐκάστοτε κατοικύντων εἰς τὴν ἀγορὰν ναῦλων. Τὶ δὲ νὰ εἴπουμε περὶ τῶν ὄσων φιδιρίζονται εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πειραιῶν περὶ τῶν φορτίων τῆς 'Εμπάσκο' και τὶς περιέργου πράγματι ὄντικες γνωστοῦ ναυλομεστίου, ἐμφανίζομένου ως ἀποκλειστικοῦ ἐργολαβοῦ μεταφορῶν.

Τὰ πλέον ἀνειδίκευτα πρόσωπα, οἱ διάφοροι προστάτευον, οἱ διαγραμμένοι περιστώσιμοι καταστήσανται τὰς κλεινούμενας ναῦλων τεσι διεπιστώσαμεν, ἀτυχῶς, ὅτι τὸ Κράτος τελικῶς καλεῖται νὰ μεταφέρῃ τὸ φορτία. Οι κρατικοὶ ἀμοδίοι ησαν ὄντικοι νὰ ζητήσουν τὴν αγοράν φομπ, ίνα τὸ Κράτος ἐπιτύχῃ τὸν καμηλοπέτον ναῦλον εἰς μίαν ναυλαγοράν, σαφῶς χωρούσαν πρὸ τὴν κατοικίαν.

GENERAL SHIPPING AGENCY

E. ARVANITOPOULOS
SHIPPING AGENTS & BROKERS
CLEARING & FORWARDING AGENTS
PORT-SAID
SULTAN HUSSEIN QUAY—24
P.O.B. 394

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

Telegraphic Address: (Both Offices): ARVANITOPOULOS

SUEZ
P.O.B. 1

μικών ὁ καθεὶς διὰ λογαριασμὸν τοῦ Ὑπουργείου του ἡ τῆς ὄργανωσέως του χωριστά, συνάπτει ναυλοσύμφωνα ἡ μὲ τὸν εὐκολότερον, ἀλλὰ καὶ διπανηρότερον τρόπον, ἀγράπει τοῖς τοῖς, χωρὶς νὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἐκτιμήσῃ τὸν κρατούμενον συνθῆκας εἰς τὴν ναυλαγοράν, πολὺ δὲ περισσότερον νὰ ἐπιλέξῃ τὸν προσφορώτερον, τὸν πλέον οἰκονομικὸν τρόπον μεταφορᾶς τῶν ἔφοδίων ἡ τῶν εἰσαγωγεων διὰ λογαριασμὸν τοῦ Δημοσίου μηχανήματαν καὶ βιομηχανικῶν προϊόντων.

Ἡ Ἑλλάς, ἡ κατ᾽ ἔκσηνη ναυτικὴ χώρα, βαρύτατον καταβάλλει τὸν φόρον εἰς τὰ ξένα ιδίᾳ πλοΐα διὰ τὰς ἐκ τοῦ ἔξτερηκού εἰσαγωγῆς της. Ναύλους ἀκριβούς πληρώνει, ναύλους ἀκριβώτερους ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ὅλας γειτονικὰς χώρας. Ἐχομενούς δὲ οὓς μας συγκεκριμένους ὀριθμούς καὶ γεγονότα ἀδιάφευστα.

Εἰς κανένα ἄλλο Κράτος δὲν ὑφίσταται ἡ ἀσυνδοσία αὐτὴ κατὰ τὴν διαχείρισιν τοῦ ζητήματος τῶν μεταφορῶν. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν λ. χ. ὑφίστανται εἰδικαὶ ἐπιτροπαὶ, σίτινες διὰ τῶν ἐπισήμων ναυλομεσιτῶν εἰς τὸ Χρηματιστήριον τῶν ναύλων (Μπώλτικ) διαπραγματεύονται τὰ τὸν ναυλάσεων, κατὰ τρόπον ἔγγυωμενον τὴν πληρωμὴν ναύλων, ἀνταποκρινομένων εἰς τὰς ἐκάστοτε καταστάσεις εἰς τὴν ναυλαγοράν. Εἰς τὴν Γαλλίαν ἐπίσης αἱ μεταφοραὶ ἐκ τοῦ ἔξτερηκού ἀπότελον θέμα ἀπασχολήσεως εἰδικοῦ κρατικοῦ γραφείου. Δὲν ἔχει ἐγκαταλειφθῆ ἐπί την πρωτοδουλίαν τῆς οἰσαδήποτε ὑπηρεσίας χωριστά. Ἔνιαίσι εἶναι ἡ διαχείρισις του.

Πρέπει ὅλως ιδιαιτερῶς νὰ ἀπασχολήσῃ καὶ τὴν ιδικήν μας Κυβέρνησιν ἡ σοβαρὰ αὐτὴ ὑπόθεσις. Ἔνα τόσον τεράστιον ποσὸν δολαρίων δαπανᾶται ἐπίσης χωρὶς τὸν προϋποτιθέμενον ἐλεγχον, χωρὶς τὴν ὅμεσον τοῦ εἰδικοῦ παρακολούθησιν. Πολλὰ δυνατόν νὰ γίνονται καὶ πολλαὶ εἰς βάρος τοῦ Δημοσίου καταχρήσεις δυνατῶν νὰ προληφθοῦν. Δὲν μάς δισφεύγει οὐδὲ τὸ παράπανον πραγματικότης. Αὐτὴν ἔχομεν ὑπὲρ φύσιν μας τονιζόντες τὴν ἀνάγκην τῆς συστάσεως καὶ παρ' ἥμιν ἐνὸς εἰδικοῦ γραφείου ἐπὶ τῶν μεταφορῶν.

Τὰ δολλαρία, δυστυχώς, τῶν ἀμερικανικῶν πιστώσεων περιορίζονται σύν τῷ χρόνῳ. Αἱ πρὸς ἡμέρων δηλωσεις τοῦ κ. Πισιρίφου μᾶς προετοιμάζουν διὰ τὴν προσεχὴ περιοπήν των. Ἡ Ἑλλὰς δὲν θὰ κατορθῶσῃ ἐπὶ τῶν ιδίων τῆς συναλλαγματικῶν μέσων νὰ πληρώνῃ καὶ εἰς τὸ μέλλον τὸ τεράστιον ποσὸν τῶν 40 ἑκατομμυρίων δολλαρίων διὰ τοὺς ναύλους τῶν εἰσαγωγῶν της. Τὸ Κράτος θὰ υποχρεωθῇ νὰ λάβῃ δέκατρα κατασφαλίζοντα τὴν καλυτέραν διαχείρισιν τοῦ ζητήματος. Τὸ ἔνωρίτερον καὶ τὸ καλύτερον.

Αἱ λύσεις

Θέμα ἀπασχολήσεως διὰ τὸ Ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας τὸ ἀκτοπλοϊκόν. Παρουσία τοῦ ἐπιμένοντος νὰ ἀγορᾷ τὴν κατάστασιν κ. Κρασαδάκη συνεκλήθη ἡ ἀπὸ ἔδομάδαν ἔχαγγελθεῖσα σύνσεψις ὑπέρεσιῶν καὶ ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν. Ἀνεγήθη ἡ ἔξεύρεσις καποίας λύσεως, ίκανης νὰ ἐπιφέρῃ τὴν ἀποσυμφόρησιν τῶν γραμμῶν, τὴν ἔσοδον κονόμων τῶν καυτίμων καὶ τὴν ἀνεσινείδησιν εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ἐπιχείρησιν.

Τὴν κοινοπραξίαν — τὴν ΚΔΑΣ δηλαδὴ — ὑπέδειξεν ἡ ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου. Προσφίλης διὰ τοὺς πάτρων τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους η ίδεα. Ἀπραγματοποίητος, ὅμως, διότι δὲν τὴν θέλουν όλοι οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ διότι νόος μὲ περιεχόμενον τὴν ΚΔΑΣ δὲν πρόκειται ποτὲ νὰ γίνη δεκτὸς ἀπὸ τὴν Βουλὴν. Περὶ αὐτοῦ πρέπει νὰ εἴνει βέβαιοι οἱ ὑποστρικταὶ τῆς «Κοινῆς Διεύθυνσεως» διὰ νὰ πάύσουν τρέφοντες τὰς ἐπλήρως τῆς πλήρους κδεμονίας τῆς ιδιωτικῆς πρωτοδουλίας, διὰ νὰ υποχρεωθοῦν νὰ ἀντιμετωπίσουν δι' ἄλλων μέσων τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ἐπιχείρησιν.

Λύσεις πολλαὶ — πλὴν τῆς Κοινοπραξίας — ὑπάρχουν πράγματι. Ἀρκεῖ τὸ Κράτος νὰ θέλῃ, προσποτίζον τὸ ιδιά του, ἐπὶ τέλους, συμφέροντα, νὰ ἐπιβάλῃ μίαν ἐξ αὐτῶν, τὴν προσφορώτεραν. Τὸ ἀκτοπλοϊκὸν σκάφη εἶναι ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις τῶν ἐπιχειρήσων, διάφορος η νοοτροπία τοῦ κάθε ἐφοπλιστοῦ, διάφορος ἡ καταλλήλωτος καὶ ἡ ἀπόδοσις ἔνος ἐκάστου πλοίου, δὲν παραδέχονται καὶ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πλοίον των. Κατὰ συνέπειαν η λύσις, ποὺ θὰ ήδηντα νὰ προληφθεῖ πολλοὶ καὶ κάταστασις εἰς διάλογον μεγάλων μέσων τὴν κινητικής ισομέτρου καὶ κατανέμεται εἰς διάλογον τὰς ήμερας τῆς ἔδομάδος δι' ὅλα τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ οκάφη.

Προβάλλει, ὅμως τὸ ἔρωτημα: Ποῖα τὰ ἀκατάλληλα; Κανεὶς ἐφοπλιστὴ δὲν εἶναι διατεθειμένος νὰ ἀναγνωρίσῃ τὸ ἀντιοικονομικὸν τῶν ιδίων του σκάφων. Καὶ οὕτως ἐνώ δὲν θέλουν τὴν κοινοπραξίαν, διότι διάφορος εἶναι ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις τῶν ἐπιχειρήσων, διάφορος η νοοτροπία τοῦ κάθε ἐφοπλιστοῦ, διάφορος ἡ καταλλήλωτος καὶ ἡ ἀπόδοσις ἔνος ἐκάστου πλοίου, δὲν παραδέχονται καὶ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πλοίον των. Κατὰ συνέπειαν η λύσις, ποὺ θὰ ήδηντα νὰ προληφθεῖ πολλοὶ καὶ κάταστασις εἰς διάλογον μεγάλων μέσων τὴν κινητικής ισομέτρου καὶ κατανέμεται εἰς διάλογον τὰς ήμερας τῆς ἔδομάδος δι' ὅλα τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ οκάφη.

Ἀπομένει νὰ έδωμεν τὰ ημιποτέραν πρόσθιτην παρέμβασιν. «Ἔχει, πρόγυματι, τὴν δύναμιν τὸ Κράτος, χωρὶς τὴν ΚΔΑΣ, νὰ ἐπιβάλῃ τὴν λύσιν, νὰ ἐπιτύχῃ τὸν συγκερασμὸν τῶν ἀντιθεμένων συμφερόντων. Ήμπορεῖ λ.χ. θεωρίασια νὰ δηλωθεῖ εἰς τοὺς ἐφοπλισταῖς: «Μείνατε μὲ τὴν αὐτοτέλειαν τῶν ἐπιχειρήσων σας. Τὸ Κράτος, όμως, δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ σᾶς παρέχῃ τὸ συνάλλαγμα διὰ τὰς σας καυτίμων σεῖς θέλετε νὰ ἀναλίσκετε. Θά τὰ περιορίσων.

Δικαίωμα, πράγματι, εἶναι τοῦ Κράτους νὰ σταματήσῃ τὴν σπατάλην. Καὶ ὅπως καθεὶς εἰσαγωγέμονος εἶδος τοῦ κατανέμεται βάσει δυνατικού. Αποτέλεσμα, τὸ αὐτὸς ήμπορεῖ νὰ ἐφαρμόσῃ καὶ διὰ τὰ ὑγρὰ καυτίμων. «Ἀποτέλεσμα, θὰ εἶναι η συνεγνόντης. Οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ υποχρεωθοῦν:

ὅλιγώτερα νὰ ἐκτελοῦν δρομολόγια μὲ τὰ σκάφη των — ἀντὶ τῶν τυιῶν τὴν ἔδομάδα, δύο μόνον κατὰ πλοίον — ἢ συνενούσουμενοι μεταξὺ των νὰ παροπλίσουν μερικά, τὰ πλέον ἀκταλλήληα. Τότε θὰ συμφωνήσουν καὶ θὰ σώσουν ἐσαύτους, καὶ τὸ δημόσιον συμφέρον διὰ τῆς ἀναστολῆς καθεὶς διπάνης περιττῆς, διὰ τοῦ περιορισμοῦ τῶν πυκνῶν δρομολόγιων καὶ τῶν συναναχωρησεων.

Τὸ Κράτος ἔχει εἰς χείρας του, συνεπώς, τὴν λύσιν τῆς καταστάσεως, με τὸ ἀπλούστερον καὶ τὸ δικαίοτερον τῶν μέτρων. Η σημερινὴ ἀσύδουσι δὲν πρέπει νὰ συνεχισθῇ οὔτε τὰ τέπι μέρους συμφέροντα νὰ υπονομεύσουν τὴν υγιὴν ἀκτοπλοϊκὴν ἐπιχείρησιν καὶ τὰς δυνατότητας ἀναπτύξεως της, χάριν τῆς τουριστικῆς προσπαθείας καὶ τῆς προσαγωγῆς τῆς Οἰκονομίας μας.

Τὰ «πούλμαν» τῆς θαλάσσης

Δὲν εἶναι κλειστὴ θαλάσσασα ὡς Σαρωνικός. Εἶναι συχνὰ τρικυμιώδης, ισχυροὶ ἀνεμοὶ πνέουν κατὰ πλάνως τὰς ἐποχαῖς, ἀκόμη καὶ τὸ θέρος. Δύο ναυάγια μὲ ἐκατόμβας θυμάτων ἔχουν θρηνήσει εἰς τὸ παρελθόν, πλησίον ἀκριβῶν τῶν ἀκτῶν τῆς Πειραικῆς Χερσονήσου.

Ἐπρεπε νὰ τὰ είχονται τῶν διανοίας της Ναυτιλίας, διὸν παρέσχον τὴν ἀδειαν τῆς ναυτιλίους της Πειραιώς. Οἱ πούλμανοι διάρκειαν δέν άναγνονται.

«Ἄλλος εἰνεὶ διαρροιστὸς τῶν σκαφῶν τοῦ εἰδούς αὐτοῦ. Εἰς τὴν Ὀλλαζίαν, τὴν Σουηδίαν, τὴν Νορβηγίαν καὶ ἀλλαχοῦ μεταφέρουν ἐπιβάτας διὰ μέσου μόνον διωρύγων, ἐντὸς τῶν φιόρδων, τῶν λιμνῶν καὶ τῶν κλειστῶν θαλασσῶν, διόπι αἱ πούλμανοι εἰναι ἀλάχισται. Ποτὲ εἰς τὸ ἀνοικόταν πέλαγος δὲν ἔναγονται. Εἶναι ἐλαφρότατής κατασκευῆς, μὲ μικρὸν θύμισμα. Οἱ υπολογισμοὶ τῆς εὐσταθείας των βασίζονται ἐπὶ θυμίτην ἐπιφανείας ἐν πολύτελως.

Ἐφοπλιστὴς μὲ ναυτικὴν παράδοσιν καὶ πείραν δὲν θὰ ἐτόλμασα νὰ ἀναλάβῃ μὲ τὰ σκάφη αὐτὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς γραμμῆς τοῦ Σαρωνικοῦ. Θά είχεν ἐπίγνωσιν τῶν εὐθύνων του. Ο κ. Λάστος — ἔχοντες ὑπὲρ μεσαὶ μας καὶ τὸ προπογύμενον τοῦ μουσουλοῦ «Υδρα» — εἰσήλθε μεταπολεμικῶς εἰς τὴν θαλάσσαν. «Ισως μὲ τὸ θάρρος τῆς ἀγνοίας καὶ τὴν τολμηράν μὲ τὸ στρατεύμαν μὲ στιδροδρομικάς τροχίας διὰ νὰ κυλίσῃ ἐπὶ αὐτῶν τὰ Επούλματα τῆς θαλάσσης, ὅπως δισφεύγειει τὰς εἰδομένες των προστηρίστων. Κέρδος ἀσφαλῶς θὰ ἔχη, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, διόπις, ὅτι οἱ νησιώται καὶ οἱ παραθερισταὶ θὰ ταξιδεύουν μὲ αὐτά, καὶ πάντας τὸ πελάγος της Κινητής.

Καταλλήλοτεροι θὰ ήσαν αἱ δύο αὐτὰ δημοκρίνητοι ἀκτοπλοϊκοὶ διάσποροι τῆς Γλυφάδας ἀπὸ τὸ Πασαλιμάνι καὶ τὴν Σαλαμίνος, ίσως, ἀπὸ τὸν Πειραιά. Διατί νὰ μὴ ἐξυπηρέτησουν τὸ θέρος τὰς θαλασσίας ἐδρούμενας μέχρι τὸν κόλπο τῆς Ελευσίνος; Αἱ δύος αἱ δέ τας κεφαλαῖα πρὸς τὸ παρόν δὲν είνει εὐκόλον. Μάς λείπουν τὰ σκάφη, ίσως δὲ καὶ τὰ κεφαλαῖα πρὸς τὸν πρότιμον πόλεμον τῶν αἴγαδων ζημιῶν. Μετὰ τὴν ναυτηρήσην τῶν δύο μεσογειακῶν καὶ ἔφοσον θὰ τὰς αγοράσῃ ἡ «Ελμές», θὰ καταστῇ δυνατὸν τὰ Επούλματα μὲ τὸ «Αιόλια» καὶ τὸ «Κορινθίων» ἡ γραμμὴ τῆς Αδριατικῆς — «Εγγυς» Ανατολῆς.

«Ἐπρεπεν, ίσως, ἐν τῷ μεταξὺ νὰ προέλθῃ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν διάσπορον τῶν ιδίων τῶν διαστημάτων, πραγματοποιούμενη τὴν γραμμὴν Κωνσταντινουπόλεως — Πειραιῶς — Αδριατικῆς. Οἱ Τούρκοι δισθέντες τὰς καταλλήλη πορπαῖς καὶ τὴν οἰκονομικὴν ἀνεσιν πρόκειται νὰ τὴν ἐγκαινίασουν κατ' αὐτὰς μέχρι τῆς Τεργεστῆς, μὲ προσεγγίσεις εἰς τὸ Βριγδάσι, τὸ Μπάρι, τὴν Αγκώνα καὶ τὴν Βενετίαν. Δι ίμας πρὸς τὸ παρόν δὲν είνει εὐκόλον. Μάς λείπουν τὰ σκάφη, ίσως δὲ καὶ τὰ κεφαλαῖα πρὸς τὸν πρότιμον πόλεμον εἶναι μάλιστα ἀρχῆ. Μὲ τὸν καιρὸν καὶ ἔφοσον αἱ ἐμπορικαὶ σχέσεις μὲ τοὺς γειτονικούς μας λαούς θὰ ἀναπτυσσούνται — ὅπως ἐπλίζωμεν — αἱ γραμμαὶ αὐταὶ τῆς μεγάλης πως ἀκτοπλοϊκούς θα καταστούν προσδοκόφοροι, ίκαναί νὰ απασχολησούν δύο ἡ τρία έστω ἀπὸ τὰ πλοῖα, ποὺ αἱ ἐσωτερικαὶ μας συγκοινωνίαι δὲν ἔπειται.

Τὸ «Ελστη» εἶναι ἔνα ἀπὸ τὰ ἐπίλεπτα ἐπιβατηγά. Εἶναι μικρᾶς σχετικῶν ήλικίας, ταχύποτα τοῦ 15—16 μίλια, πλήρως ἄνετον εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν, μὲ ἐπαρκῆ χώρων διὰ φορτίου καὶ υπὸ πλοιοκτήτην ἀνεγνωρισμένης ικανότητος. Ο κ. Ιω. Τόγιας ἔχει πράγματι ὑπὲρ αὐτὸν τὸν ἐμπαράκα παραδόσεως ἐφοπλιστικὴν καταρτίσιν. «Ἐλπίζουμε νὰ ἐπιτύχη εἰς τὴν γένα του προσπάθειαν. Κάθε ὑπόπτης διὰ πέρι τὸν πλοιό του προσπάθειαν καὶ ἐπιβάλλεται.

Τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα

Τὰ στοιχεῖα τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀποστολῆς ἐμφανίζουν σημαντικῶν ηγεμόνων τὸ εἰσκομισθὲν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατὰ τὸ ἔδομαντον τοῦ Ιουλίου 1951 — Μάιου 1952. «Ἐπὶ συναλλαγῆ ποσού ἀσθλῶν 73.7 ἑκατόμ. δολαρίων τὸ 43.8 % ητοὶ 32.3 ἑκατόμ. δολ. προήρχονται ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν. Τὸ μεταναστευτικὸν συνάλλαγμα ἔρχεται τὰ 21.3 ἑκάτ., δολ., τὸ τουριστικὸν τὰ 9.5 ἑκατόμ. δολ., καὶ τὰ λοιπὰ ἀμετάσματα ἀνήλθον εἰς 10.6 ἑκατόμ. δολ.

«Ἐὰν δὲ τὸ Ιούνιος δὲν ὑπολειφθῇ τοῦ μέσου κατὰ μῆνα δρου τῶν εἰσπράξεων τοῦ 1951/52, τὸ οἰκονομικὸν ἔτος θὰ κλείσῃ μὲ τὸν πληθυντικόν, δολαρίων πάνω τὸ 45 ἑκατόμ. δολαρίων ἀνὰ πλεύσηθεν τοῦ κατηγορίου. Η Ναυτιλία κατὰ τὸ 1951 είργάσθη ἀποδοτικῶς καὶ τὰς ἐμβάσματα τῶν ναυτικῶν μας εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν. Η Ναυτιλία, δηλαδή, θὰ καθιστατο ὡς δεδηλωμένος πλέον πόρος, ὁ σημα-

BUGSIER,,

REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.

Johannisbollwerk 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 towages undertaken

τικώτερος συναλλαγματικώς.

Τὸ νέον οικονομικὸν ἔτος 1952/53 δὲν προβλέπεται νὰ είνε, ἀτυχῶς, τόσον καρποφόρον διὰ τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα. Οὐδὲ τὸ ήμισυ του περισσοῦ δὲν θὰ είσαχθη. Τὰ σκάφη ἀθρόως παροπλίζονται. Η φορολογικὴ εἰσφορὰ θὰ είνε μειωμένη. Τὰ ναυτεργατικὰ ἐμβάσματα ἐπίσης.

Πητή ή ἀξίωσις

Ο «Οίκος του Ναύτου» είνε τό ύποδειγματικόν εἰς δργάνωσιν Ἰδρυμα, διὰ τὸ ὄποιον πρέπει, καὶ πολὺ δικαίως, νὰ είνε ὑπέρηφανοι αὐτοὶ που τὸ διοικοῦν, ἀφοῦ κατώρθωσαν ἐκ Βάθρων νὰ τὸ ἀνασυγκροτήσουν.

Διότι, όμως, ὁ Διευθυντής του «Οίκου τοῦ Ναύτου» ὁ ἀντιπλοίαρχος — λιμενικός κ. Δρακόπουλος ἐμόχθησε διὰ νά τὸν ἀναμορφώσει, διότι συμφέροντα πολλά και ἀνομολόγητα ἐπλήγησαν διὰ τῆς προσπάθειάς του, ὥπως τὰ πάντα ἔξικονομηση και νοικοκυρεύσην, διότι ἡ ἀκτινοβολία τοῦ ἴδρυματος ἤρχισε γὰ καβίσταται, ὡς μοναδικὸν φαινόμενον καλὴς διοικήσεως και ἀπόδεσεως, πανελλήνιος, ἐπέστρεψε νὲ περιμένωντες την κακοήθη ἀντίδρασιν και τὴν κομματικὴν παρέμβασιν.

Εφθασαν γα τητησουν από το Πολιτικόν Γραφείον και αύτο κομιστικών και μόνων σκεπτόμενον να τητηση από τον όρμοδιον υπουργόν την αποκατάστασιν τού κ. Δρακοπούλου, με την μόνη αιτίολογίαν, ότι είνε σκληρός, ἀτεγκτος εἰς τὰς ἐπιθέσεις κατά των οικονομικών τού ιδρυμάτος ωρισμένων ἐκμεταλλεύμενών των συνταξιοδοτουμένων από τὸν «Οἶκον του Νάυτου» φυσικιτών ἔργωντων θαλασσών.

Καὶ οἱ μὲν θρυβάνδοι πρὸ τῶν ὑπουργικῶν γραφείων διὰ τὴν θεραπείαν τῶν ιδίων των συμφερόντων ἀσκούν τὸ ἐπαγγελμά των. Αὐτός, ὅμως, ὁ διευθυντὴ τοῦ Πολιτικοῦ Γραφείου τοῦ κ. Βενιζέλου καὶ ὁ αρμόδιος ἀκόμη ἄπουργός, οἵτινες ἔδεχθσαν νάν συζητήσουν μίαν τοιαύτην τῆς Ιτανίαν ἀδίωσιν, δὲν είναι ἄξιοι κάθε ἐπικρίσεως, δὲν είνει οἱ πλέον ἀντιπροσωπευτικοί τύποι τῆς οικτρᾶς κομματικῆς κρατικῆς, ὑπὸ την ὄποιαν ὁ Τόπος μας στενάζει;

“Η ἀντικατάστασίς τοῦ κ. Δρακοπούλου, ἃν ποτε συνετελείτο, θα μᾶς ἔδιδε τὸ μέτρον τῆς ήθικῆς σαποίας, ἀπό τὴν ὅποιαν πάσχει ὁ κρατικὸς ὄργανισμός. Αξίωσις ωρτή τῆς ναυτιλλομένης Ἑλλάδος, ὀδοκλήρου, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν, εἶνε νὰ παραμεινῃ εἰς τὴν θείαν του ὁ λαμπτὸς ἀξιωματικός, εἰς τὸν ὅποιον ὄφειλεται η σημερινὴ περιωπὴ τοῦ «Οἴκου τοῦ Νάυτου».

Αἱ ὑποδέσεις τῶν ναυαγίων

Ἐσμειώθησαν τοὺς τελευταίους μῆνας ὡρισμένα ναυάγια Ἐλληνικῶν πλοίων, προκαλέσαντα τὴν ὀλικήν ἀπώλειαν ἢ τὴν γενικὴν ἀβαρίαν μετὰ τὴν ἀνέλκυσιν τῶν. Ἀλλοτε, ὅταν δὲν ὑπῆρχεν ιδιαίτερον διά την Ναυτίλιαν ὑπουργεῖον καὶ δὲν ἐνεφανίζοντο ἀσχολούμεναι τόσαις ὑπηρεσίαις διά κάθε σχετικὸν μὲ τὸ ἐμπορικὸν πλοίον θέμα, ἀνακριτικὰ συμβούλια ἐπελαμβάνοντο χωρὶς χρονοτοιδὴν κάθε ὑποθέσεως σχετικῆς μὲ ἀτύχημα σοδαρὸν Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ ποσίσμα ἔξεδι-
θεν ἐκεῖνοι διὰ τὰ περιστατικά υἱὸν ἢ τὸ ἀτύχημα ἐλᾶσσα χώραν. Ἡ ἐπιβολὴ κυρώσεων διοικητικῶν καὶ ποικιλῶν ἀκόμη ἐπικολούθει.

επιστολή κυρωσών την στοιχηματικήν καὶ ποινικάν ακούειν επικολουθουεῖ.
Τώρα, πάντας τῶν ἀτύχημάτων ποὺ ἐπισυμβαίνουν εἰς τὴν ἀκτόπλοιαν,
κανεὶς δὲν συγκινεῖται μὲ τὰ ἔκαστοτε ἀνακοινούμενα ναυάγια Ἑλ-
ληνικῶν πλοίων. Αγοροῦνται παντελῶς ἡνὶ ὑπόθεσίεις αὐτῶν. Ο διορ-
δήποτε ὑπέυθυνος διὰ τὸ ναυάγιον καθίσταται οὕτω ἀσύδωτος. Ἀνε-
χόλητος δύναται νὰ ἐπιβῆ ἀλλού πλοίου διὰ νὰ συνεχίσῃ τὸ θεάρεστον
ἔργον του. Ἐχομεν πράγματι ὑπὸ σφιν μας πλοιάρχους δις και τρις
ἐντὸς ὅλιγων ἐτῶν ἀτύχηματας εἶναι ναυάγια. Κανεὶς, βεβαίως, δὲν εἶνε
εἰς θέσιν νὰ ἐκτιμήσῃ τὴν ἔκτασιν τῆς εὐθύνης των. Η συρροή πά-
τως τῶν ἀτύχημάτων δὲν συνηγορεῖ ὑπέρ τῆς ἐπαγγελματικῆς των
παρκειάς. Ποιος, δικας, πρόκειται νὰ τὴν ἐλέγξῃ και πόθεν θα προέ-
λθει η ποινική ποινή;

θουν αἱ κυρώσεις κατὰ τῶν ἀμελούντων τὸ κεφῆκον η̄ τῶν ἀνικάνων;
 Ἔχουμεν ἐπίστης ὑ̄ σψιν μα ναυαγίον Παναμαϊκοῦ Φορτηγοῦ 'Ελληνικῆς ιδιοκτησίας καὶ με' Έλληνικοῦ πλήρωμα. Τὸ σκάφος ἔξωκειλεν. Αἱ συνθῆκαι τοῦ ναυαγίου ἐκίνησαν τὰς ὑποψίας τῶν ἀσφαλιστῶν. Ἐκπρόσωποι τῶν εὑρέθησαν ἀμέσως ἐπὶ τόπου. Τὰ κατάλληλα μέτρα ἐλήφθησαν διὰ τὴν περιφρούρων, τῶν ἡσαφαλισμένων συμφερόντων. Διὰ τὰς προβέσεις τῶν πλαισιτητῶν ἡ ἐντύπωσις δὲν ὑπῆρξεν ἀγοθῆ εἰς τὸ Λονδίνον. Εἰς τοὺς ἀσφαλιστικούς κυκλους ὄμιλουν περὶ 'Ελλήνων, ἐνώ τὸ σκάφος είνε Παναμαϊκόν. Κάθε ἐπίσης ζημιά τῶν ἀσφαλιστῶν τον κινδύνο λ/σμον τοῦ ἡληνικοῦ κινδύνου — ἀνέκαρτήτως σημαῖας — θὰ ἐπιβαρύνῃ.

Διερωτώμεθα όμως: Αύτός ό “Ελληπ πλοίαρχος, δ ύπειθυνος τής δολιάρισσας ίσως προσαράξεως, δ πιθανός κατηγορούμενος, αν διεξήγοντο άνακρισιεis, είνε και ασύδοτος; Θα του επίτραπτη γα συνεισητή την λαμπραν σταδιοδρομίαν του και να κηλιδώνη το Ελληνικόν ονόμα αφού οι ασφαλιστα δέν ξεκωρίζουν το Έλληνικόν από το Έλληνικόν συμφέροντων Παναμαϊκόν σκάφος; Είναι μία περίπτωσις δξία να συζητηθῇ.

‘Η ἀσυδοσία αὐτὴ μόνοι ἔνδι παρατηρεῖται. Αἱ ὑποθέσεις τῶν κακά-

γίων δι' οὐλας τὰς χώρας μὲν κάποιαις ναυτικήν παραδόσιν προκαλοῦντιν ἀμεσον παρέμβασιν τῶν εἰδικῶν ἀνακριτικῶν ὄρχων. Διὰ τὸ ίδιον μας Ὑπουρεγίον τῆς Ναυτιλίας δὲν υφίσταται ὅρα γε, αὐτὴ ή ὑποχρέωσις; Πῶς τοιταὶ λιμάδάνονται τὸ καθήκον των οἱ προϊστάμενοι, ἀλλὰ καὶ οἱ υφίσταμενοι τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσίων;

Διὰ τὴν Κρήτην

Η δυνατότης έγκοσταστάσεως άρτιας βιομηχανίας έπισκευών τών πλοίων μεταξύ μεγάλης δεξιαινής είς τον λιμένα της Σύδνας μελετάται από την Ελληνική Πολιτιστική, εύρυτατής, τόπου γεγονότας δραστηριότητος και οικονομικής έπιφανειας. Επεζητήθη ή συμμετοχή και του Αμερικανικού κεφαλαίου, συγκεκριμένων ωρισμένης μεγάλης τεχνικής έπιχειρήσεως της Νέας Υόρκης.

Αρκετά ένδιαφέρον είναι τὸ καταρτισθὲν ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανοὺς τεχνικοὺς ἐρωτηματολόγιον, βάσει του ὅποιον πούκεται ἡδη πλήρης νὰ ἐκπονηθῇ ἡ σχετικὴ μελέτη. Ἡ προέρχουσα διὰ τὸν Τόπον μας σημασία, παραγωγικὴ καὶ ἔξπολιστικὴ, καταφαίνεται ἀπὸ τὰ προβαλλόμενα ἐρωτήματα. Αἱ μεταπολεμικαὶ ἔξελίζεις τείνουν πράγματι νὰ κατασπουν τὴν Μεγαλονησον, λόγῳ τῆς ἐπικαίρου γεωγραφικῆς της θέσεως μεταξὺ τῆς Μέσης Ανατολῆς καὶ τῆς Δύσεως, ἔνα ἀπὸ τὰ κύρια νευραλγικὰ σημεῖα τῆς ἀμύνης τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου καὶ κέντρον ναυτιλιακὸν εὐρυτάτης ὁκτινοδολίας.

Πεντέ είναι τα κύρια θέματα, με τα οποία καλείται ή έρευνα διά την έγκαταστασιν του έργοστασιού έπισκεψών νά σχοληθῆ. Προβάλλεται κάρχην το έρωτόμα: Ποία ή ανάγκη του έργοστασιού; Από στρατιωτικής κατά πρώτην σημασίας υπό το φως της ιστορίας του δεντερού πολέμου και έν συνδυασμώ πρός τα άπο δέρος, Έηράς και θαλάσσης σχέδια άμυνσης του ΝΑΤΟ, της Ελλάδος και των Ημανέων. Πολιτειών διά την Μεσόγειον. Και δευτέρους άπο της έμπορικης πλευρών. Δια την έκτιμησην τών πραγμάτων, ζητείται ή συγκέντρωσις: Τών στοιχείων, τών αναφερομένων εἰς το σύνολον του τονιά, του κατεχομένου ή έλεγχουμένου άπο τούς "Έλληνας έφοπλιστάς ανέξαρτης σημαίας. Τού Μεσογειακού έπίσης τονιάς ιδιαιτέρων (τύπος, δύκος και άριθμος πλοίων) καθώς και του πολεμικού τοιούτου. Τα ύψισταμενα, τέλος, εις τὴν Μεσόγειον μέσα δεξαμενισμών πρός έκπτητησιν του έν λόγῳ τονιάς θα πρέπει να ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν.

Τὸ δεύτερον ἔρώτημα καθορίζεται: Διατὶ εἰς τὸν κόλπον τῆς Σουδας; Λαμβάνεται ύπ̄ ὅφιν: α) Τὸ ἐπίκαιρον τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τοῦ λιμένος καὶ τὸ πρόσφορον τῆς χρησιμοποίησεως του ἀπὸ τὰ πλοῖα τὰ διαπλέοντα τὴν Ἀνατολικὴν Μεσογείου μέρη καὶ τοῦ Περισκού Κόλπου. β) Ἡ κρατοῦσα εἰς τὴν Σούδαν κλιματολογικὴ κατάστασις, τὸ υπήγεμον τοῦ λιμένος, τὰ βάθη καὶ γενικῶς ἡ ἀσφάλεια αὐτοῦ καὶ γ) Ἡ δυνατότης προσφορᾶς ἐργατικῶν χειρῶν καὶ τῆς λογικῆς ἀνταμοιδῆς των.

Τὸ τρίτον ἐρώτημα ἀναφέρεται εἰς τὰς προτεινομένας ἐγκαταστάσεις. Εἰς τὰ μέσα τοῦ δεξαμενισμοῦ (dry dock), εἰς τὸν τύπον, τὸ μέγεθος καὶ τὴν περιγραφὴν τοῦ προτεινομένου ἔργοστασιού ἐπισκεψῶν καὶ τέλος εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις ὑδρεύσεως, ἀνεφοδιασμοῦ εἰς καύσιμα καὶ ὄλικά.

Τὸ οἰκονομικὸν θέμα ἀκόλουθει. Ὑποδεικνύεται, πρὸς ἑρευναν: Ἡ ἐκτίμσις τοῦ κόστους τῶν διαφόρων ἔγκαταστάσεων εἰς δραχμᾶς, δολλάρια καὶ στερλίνας. Ὁ ὑπόλογισμὸς τῶν ἐσόδων από ὅλας τὰς πηγὰς. Τὸ ποσοστὸν τῆς συμμετοχῆς τοῦ ιδιωτικού κεφαλαίου καὶ τῆς χρηματοδότησεως τοῦ ἐργού ἀπό κρατικά καφάλαια καὶ ἡ ἔξυπερέτησις αὐτῶν (ἐγγύησεις ἀσφαλείας ξένων κεφαλαίων καὶ μετατρεψιμότητος τῶν μερισμάτων).

Προβάλλουν έναν κατακλειδή τα στρατιωτικά και τα οικονομικά ωφέλιμαστα από τις ένα λόγο έγκαταστάσεις. Από στρατιωτικής πλευράς ή Κρήτη χαρακτηρίζεται ως το Γιβραλτάρ της Ανατολικής Μεσογείου. Από της οικονομικής απόψεως θα πρέπει να διατίσθεται: Η συμβολή της προτενόμενης άπειρησης σε είς την έθνικη παραγωγή και είς την άπασχολησην ειδικευμένου και μη προσωπικού. Η φορολογική της είσφορα και τό συναλλαγματικόν έκ τών έπισκεψών εσδούν.

Μακράς πνοής είνε το προτεινόμενον έργον καὶ δὲν πιστεύουμεν δυνατήν την πραγματοποίησίν του, χωρὶς την ἀνέπιφύλακτον υποστήριξιν ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους καὶ τοῦ Ἀμερικανικού παραγόντος. Είνε, πάντως, μία θετική πρόδηλεψις, ὅτι η Κορήτη, ἐξ αὐτῆς τῆς ἀνάγκης τῶν πραγμάτων, ἄργα ἢ γρήγορα θὰ ἀποδῖ κέντρον ναυτιλιακῆς κινησεώς ευρυτάτης. Μᾶς χρειάζονται, βέβαια, οἱ πρωτοτόροι κεφαλαιούχοι, ποὺ θὰ ἀνελάμβανον τὴν ἀξιοτοίσην μιᾶς ὑποθέσεως, προοριζομένης πολλὰ εἰς τὸν Τόπον μας νὰ εἰσφέρει. Τὸ παραδέιγμα τοῦ Παλέρμου ἡτο τὸ ἔχων τὸν ὑπὸ ὄψιν μας, μὲ τὴν οὐσιώδη ὑπέρ της Κρήτης διαφορὰν, ὅτι τεράστιος εἶναι ὁ στόλος Ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας — πετρελαιοφόρων καὶ φορτηγῶν — στοις καθημερινούς παραστάλεις τὰ χωρικά μας υδάτα καὶ εὐχαριστώς οἱ ἐφοπλισταὶ του θὰ τὸν κατέθυνον πρὸς τὴν Σούδαν, ὃν ἐκεὶ αἱ ἀνάγκαι τῶν πλαίσων των θὰ ἰδύναντο νὰ συναντήσουν προθύμουν καὶ συμφέρουσαν τὴν ἔξποτε πτώσην

Telephones:

1001 - 1002

Cable Address:
TONIO-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 Cattulas

ρεντίνου. 'Επιτρέφατε μοι νὰ διατυπώσω μερικάς ἵπ' αύτής παραπρήσεις:

Διὸν θέλω νὰ ισχυρισθώ, διὸν η Σχολή Ναυτιλίας μεταπολεμικός δημιουργος τελείων κατηπτισμένους ἀξιωματικούς τοῦ Ε. Ν., πλὴν ὅμως δὲν νομίζω, διὸν τὸ σύνολον τῶν ἀπόφοιτον τῆς κατηγορίας ἐκείνων ποὺ ἔχει σταχυδογήσει κ. πλοϊαρχος. 'Εκτός, δημος, τούτῳ πλέοντας δύο ἀσφρυντικά υπάρχουν, κυριότερον δὲ νομίζω, ἡ τῆς πολεμικής περιόδου ἐπελθόντα χαλάρωσις πάσης ἑκαταειδείκης προσπαθείας ἐν Ἑλλάδι. Δέλην εἶναι μόνον οἱ ἀπόφοιτοι τῆς Σ.Ε.Ν., ποὺ πληρεμούνται κατηπτισμένους. Οἱ ἀπόφοιτοι γυμνασίου, τοὺς ὅποιους προτιμᾶ ὁ κ. Φερεντίνος, δὲν εύρισκονται εἰς καλυτέραν μοίραν. Κατὰ τὸ ἔξατες διάστημα τῆς ὑπεροχῆς μου τὸ Β. Ν. ὃς ἐρέμους ἀξιωματικούς περιόδους μού ἔδωλεν εὐκαιρία νὰ διαπιστώσω τὴν τελείων ἀργαματωσύνην καὶ αὐτὸν. Διὰ νὰ μήν ἀνοφερθῶ εἰς λάθη ὅρθρογραφικά κλπ., ἀπλῶς σᾶς, ἀνοφέρω, διὰ ναῦτης συμπατρίας ἀπόφοιτος γυμνασίου τοῦ Β. Ν. ὃς ἐρέμους ἀξιωματικούς περιόδους μού ἔδωλεν εἴτε 34 λεπτά!!

'Η ἑπτήσιτος εἶναι πάντοτε ἡ εὐδολος λύση, ἀλλ' ὅχι καὶ ἡ καλύτερα. 'Ἄς σκεψάθων μόνον, διὰτούς μηδεὶς νέους, παιδιά μηροῦ νὰ πάω 17—18 ἔτων, τὰ ὅποια διὰ πρώτην φοράν ἀντιμετωπίζουν τὴν πραγματικότητα εὐρύσκομένα εἰς ἔνον τελείων νέου περιβάλλον δι' αὐτά, τὸ φορητὸν πλοῖον. Εἶναι φυσικῶς ἀδύνατον νὰ ἔχουν τὴν 20την ἢ 40την περίπτωση τῶν προστισμάτων τουν. Εἰναι τελείων ἀνεψιγήτος ἡ στάσης καὶ ἡ συμπειροφόρος ἀλαχίστων, εὐτύχως, πλοιάρχων πρὸς τοὺς νεαροὺς δοκίμους. 'Εαν ἀντὶ τῆς συνεχούς τίρενείας καὶ τῶν πικροχόλων παραπρήσεων (χρήσις νάθλω, βέβαια, νὰ πῶ, διὰ τὸ πρέπει νὰ λειφούν αἱ ἐκπλήξεις οὐσιωδῆ σφάλματα), ἔγινετο μία κάποια διδασκαλία ἢ ἐπίλειψις ἀποτομῶν οἱ ὅποιαι συνεχῶς γεννώνται στὸ μαύλον τοῦ νέου δοκίμου, διὸν βρεῖται ἐπὶ τῆς γεφύρας, ἐστω κατὰ τὸ διώρον ποὺ προβλέπεται ἡ συλλογική σύμβοσις δι' ἑπταειδείκης σκοπού, πολὺ θά ἔβαλτιντο. Ἡ ἐπαγγελματική καταρτίσις τῶν μελλόντων Πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν. 'Εξ ὅλων καὶ ὁ ἐπιστολογράφος... ἀλλ' οἱ δόκιμοι ποὺ τὴν ἀγνοοῦν..., εἴναι τὴν ἀγνοοῦν βέβαιας...!!'

'Ἀρκετά, ὅμως, σᾶς ἀπησχόλησα. 'Ἄς τελειώσω τὴν ἐπιστολήν μου μὲ τὴν εὐχὴν διῶπι τὸ Ἐλληνικό Ναυτιλία τὸ ταχύτερον ἀπόκτησις καὶ ὄφριστος ἀξιωματικούς καὶ Πλοιάρχους, τοὺς ὅποιους δημος, θὰ χρειασθῇ, ἀσφαλῶς, νά—βοηθήσουν εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς στοδιοδρομίας τῶν διὰ τὴν καταρτίσιν των καὶ οἱ πολιτιστέροι.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΧΡΙΣΤΟΦ. Γ. ΠΟΔΙΑΔΗΣ

Βαλτιμόρη. 'Ἐπὶ τοῦ λίμπερτο
«Χέλατρος» 24 'Ιουλίου 1952

Αἱ τιμαι τῶν πλοίων

Μὲ τὴν συνεχιζομένην ἡ μᾶλλον τὴν ἐπιτεινομένην κρίσιμον κατάστασιν εἰς τὴν ναυαγοράν, λογικῶν εἶναι νὰ ἀντιμετωπίζῃ τις καὶ τὴν ἐκπτωσιν τῶν τιμῶν τῶν πλοίων εἰς χαμηλότερα ὀλονέν ἐπίπεδα.

'Ἄγοραί δυνάμενα νὰ παράσχουν σαφῆ τὴν εἰκόνα τῆς ὑποχωρήσεως τῶν τιμῶν δὲν ἔγνωσθησαν. Θὰ πρέπει, δημος, νὰ θεωρήθηται δέδαιον, ὅτι τὸ παναμάκιον λίμπετρο δύναται νὰ ἀγορασθῇ γύρω τῶν 600 χιλ. δολλαρίων, παρὰ τὸ γεγονός, διὸ προσφοραὶ εἰς τὴν ἀνωτέρω τιμὴν δὲν φαίνεται νὰ ἐκκλιφόρρησαν. Τῶν ἑλληνικῶν, δέδαια, ή τιμὴ θὰ εἴνει κατωτέρα. Διὰ τὸ Ἀμερικανικὸν ἀμφίβολος εἶναι ἡ ὑπάρξις ἀγοραστῶν.

Συμβόλαιον διὰ νεοαυτηγόντων εἰς τὴν Ἀγγλίαν διῆλεκτον ικανοποίησαν. Τὸ πρόγραμμα 10.250 τόν. δ.ώ. (σημαία Παναμᾶ), μὲ μηχανῆν 5.500 ἵππων, προβλεπομένης ταχύτητος 14 μιλλίων, ἐπωλήθη μὲ πρέμιον 75 χιλ. λιρῶν ὑπέρ τὸ κόστος αὐτοῦ, ἀκτιμητῶν εἰς 650 χιλ. λιρῶν, παράδοσις Σεπτέμβριον 1954. Δι' ἀδελφὸν σκάφος, μὲ παράδοσιν Δεκέμβριον τοῦ αὐτοῦ ἔτους, ἔζητετο πρέμιον 65 χιλ. λιρῶν.

Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «DUNBY», καταναλίσκον γαιάνθρακα, κατασκεύης εἰς Ἀγγλίαν 1937, ἐπιθεωρήσως τοῦ Η. Ν. πλὴν ἔν τον καταστρώμα καὶ λόγκ-μπρίζ, ἐπωλήθη εἰς Ἰστανούς γύρω τῶν 160 χιλ. λιρῶν.

Θὰ πρέπει, πάντως, νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, διὸ «πανικάς» εἰς τὴν προσφορὰν πλοίων δὲν φαίνεται σημειούμενος πρὸς τὸ παρόν τούλαχιστον. 'Ολοι οἱ κατέχοντες φορτηγὰ σκάφη τὰ ἔξεμεταλλεύθησαν ἀποδοτικῶς τατα κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. Δέλην πιέσονται, πλὴν ἔξαιρέσεων τινῶν, νὰ τὰ ἐκποιήσουν εἰς οἰσινήποτε τιμήν, οὔτε ὑπάρχουν ἐπιστεύδοντες πιστωταί.

'Η διεθνής, ἔξι ἄλλου, κατάστασις εἶναι τόσον ἀσαφῆς καὶ οἱ φόδοι τοῦ πολέμου τόσον δικαιολογημένοι, ὥστε ὁ ἐφοπλιστής νὰ μὴ διέπει

τὴν ἀνάγκην νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς εἰς χειράς του χωρητικότητος, ἀφοῦ δὲν θά κατορθώσῃ νὰ τὴν ἀντικαταστήσῃ εὐχερῶς καὶ ἀφοῦ εἶναι η αύριαν ἔξελιξης τῶν πολιτικοοικονομικῶν πραγμάτων ἀγνωστος.

Διὰ τὰ τάνκερς εἰς ἡ ἀγορά σταθερά καὶ αἱ τιμαὶ ικανοποιητικαί. Δηζελοκίνητον, γερμανικής κατασκευῆς, 16.500 τόνων δ.ώ., μὲ μηχανῆν 6650 ἵππων, ταχύτητος 15 μιλλίων, μόλις παραδοθεῖ, ἐπωλήθη εἰς ἑταρίαν ἑλληνικῶν συμφερόντων ἀντὶ 3.500.000 δολαρίων, μὲ υποχρέωσιν ἑκτελέσεως τετραετούς τάιμ—τούρπτερ πρὸς δολ. 3.90 (φορτίον καθαρόν).

Πλασιά τανκέρ, τὸ «Masimpur», 8449 τόν. δ.ώ., καυπηγήσεως τοῦ 1927, ἐπιθεώρησης τοῦ 1947, μηχαναὶ τριπλῆς ἐκτονώσεως, 11 μιλλία, κατανάλωσις πετρέλαιου, ἐπωλήθη εἰς Γερμανούς ἀντὶ 122.500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν Αύγουστον) Σεπτέμβριον.

Τὸ δηζελοκίνητον τάνκερ «G. S. WALDEN» 15.420 τόν. δ.ώ. τοῦ 1935, ἐπιθεώρησεως τοῦ 1947, ταχύτητος 11 μιλλίων, ἐπωλήθη εἰς Γάλλους ἀντὶ 650 χιλ. λιρῶν, χωρὶς νὰ δεξαμενισθῇ, ἀμέσως παράδοσις, ἐλεύθερον ναυλωστόν.

Αἱ τιμαὶ τῶν πρὸς διάλυσιν παρηλίκων χαμηλότεραι τῶν πρὸ διμήνου. 'Αγορασταί, κυρίως, εἶναι οἱ Ἀγγλοί, μὲ παράδοσιν εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Τιμὴ γύρω τῶν 11—12 λιρῶν κατὰ τὸν πρώτον γκρόδιον, ἔναντι τῶν 13, 14 πρὸ τίνος χρόνου.

ΠΕΝΘ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ

Πλήρης ἡμερῶν — 93 δὲν ἔτῶν — ἀπεδήμησε πρὸ ἔδηδομάδος εἰς Κύριον ὁ Γεωργίος Κουτσούκος, ὁ κατ' ἐξοχὴν βετεράνος Πλοιάρχος τοῦ Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Πρὸ 17 ἀκριβῶν ἔτων, μὲ τὴν πώλησιν τοῦ σκάφους «Πατρίς ΙΙ» καὶ τὴν διάλυσιν τῆς Ἐθνικῆς Ατμοπολίταις, ἀπεχώρησε τῆς γεφύρας, ἀφοῦ ἐπὶ τὴν συνεχῆ χρόνια ἐμόχθησεν εἰς τὴν θάλασσαν. Επὶ 31 χρόνια ὑπρέπησεν ὡς πρώτος Πλοιάρχος. Κατὰ τὸ διάστημα αὐτό, ὁ Γεωργίος Κουτσούκος, βάσει τοῦ ιδιαιτέρου του ἡμερολογίου, διήνυσε μὲ τὸ σκάφη τῶν ὅποιων ἡτο κυβερνήτης 1.500.000 μίλ., προηγγισεν εἰς 15.000 λιμένας, μετέφερε 600.000 ἐπιβάτες καὶ χιλιάδες τοννους ἐμπορευμάτων. Κατὰ τὸν πολέμους τὰ σκάφη ἐπὶ τὼν ὅποιων ἐπλοιάρχευσε διεπόρθευσαν 60.000 στρατοῦ. 'Αξιοζήλευτος πράγματι σταδιοδρομία, μοναδική, ἴσως, διὰ τὸ Εμπορικόν μας Ναυτικού. Εἰς ήλικιαν 14 μολίς ἔτῶν ἐγνώρισε τὸ πρῶτον τὴν θάλασσαν. 'Εναυτολογήθη κατὰ τὸ 1875 ὡς ναυτόπαιος ἐπὶ ιστιοφόρου. Τὸν Ἀτλαντικὸν διεπλεύσει 14άκις ἐπὶ ιστιοφόρου ὡς ναύτης, ὡς ναυληρός καὶ ὡς ναυτίλος ἀξιωματικός. 'Ελασε τὸ δίπλωμα τού ναυτίλου τὸ ἔτος 1896 καὶ ἀπὸ τοῦ 1904 ἐκθέρησε διάφορα σκάφα. 'Επὶ τὸν ἐκλεκτὸν διε τὴν ἐποχὴν ἐπιβατηγού «Αρκαδίου», τοῦ εὐδρόμου κατὰ τὸν πρώτον πρόστιτον, ὑπέρπετησε ἐπὶ 21 συντάττα ἔτη!

'Ἀπεριόριστος ἡ ἐκτίμησις καὶ ὁ σεβασμός πρὸ τὸν παλαιμαχὸν ναυτικὸν ὄλων, ἀπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ μέχρι καὶ τοῦ τελευταίου ναυτοῦ. Εἶχεν ἀρτίαν ἀπαγγελματικήν κατάρτησιν, εὑγένειαν καὶ παράστασιν πραγματικού κυρίου. 'Ητο ὁ ὑποδειγματικός καλὸς 'Ἐλληνος πολίτης, μὲ μίαν λέξιν ὡς ἀντιπρόσωπον τοῦ τοῦ 'Ἐλλήνος θαλάσσιουν.

'Η ναυτική του σταδιοδρομία ὑπῆρξεν ἀμεμπτος. Οὐδέποτε ἔγινε πρόξενος ζημίας τίνος εἰς τὰ σκάφη ποὺ διώκησεν. 'Ετίμησε τὸ πλοιορχικὸν ἀξιώματος, δύσον δλίγοι, τὸ ἐκράτησεν εἰς περιστήνη, τὸ περιέδαλε μὲ τὸ τεραστίον κύρος τῆς θίβης τοῦ πρωσπικότητος.

'Ο Γεωργίος Κουτσούκος, ἀπεχώρησεν εὐθύτενης ἀπὸ τὴν ζωήν, 'Εκέρδισε τὸ καλὸν δύναμα, τὴν ἀγαθήν, ὀλῶν ποὺ τὸν συγγράψαν, ἀναμνησιν, τὴν ἀναγνώσιν. Πολεμικὰ μετάλλια, ιδικά μας καὶ ξένα, ὁ Αργυρούς Σταυρός τοῦ Σωτῆρος καὶ τὸ χρυσούν μετάλλιον τοῦ Αποιακικού Ταμείου τὰ στήθη τοῦ τιμίου αὐτοῦ ἐργάτου τῆς θαλάσσης.

Τὰ τετριμένα συλλυπητήρια δὲν ἔχουν τὴν θέσιν των διὰ τὸν θάνατον τοῦ Γεωργίου Κουτσούκου. 'Εφυγεν ἀπὸ τὸν πρόσκαιρον αὐτὸν κόπον, ἀφοῦ ἐγνώρισε τὴν ζωήν καὶ ἀφοῦ κατέλιπεν εἰς τοὺς ιδικούς τοῦ κατηπτισμένην 'Ἐλλάδαν τὸ φωτεινότερον παράδειγμα μιᾶς λαμπρᾶς, ἀνεπιλήπτου σταδιοδρομίας. Αἰώνια τοῦ ή μνημή!

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



1952

MANAGERS A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3.

ΤΟ ΦΑΡΙΚΟΝ ΜΑΣ ΔΙΚΤΥΟΝ

Προπολεμική άναπτυξις.— Αἱ καταστροφαὶ τοῦ πολέμου.— Μόνον 28 φάροι ἐφώτιζον τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας κατὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν. — Τὸ ἀδύρον τῶν ἔργων μεταπολεμικῆς ἀνασυγκροτήσεως. — Αὐτοματοποίησις τοῦ φαρικοῦ δικτύου.— Οἱ φάροι τῆς Δωδεκανήσου.

Τὸ φαρικὸν δικτύου, εἰς κάθε θάλασσαν, προσφέρει τὴν μεγάλην ὑπηρεσίαν νὰ διευκολύνῃ ἀποτελεσματικῶς τὴν ναυσιπλοΐαν κατὰ τὴν νύκταν.

Εἰς τὰς ίεικάς μας θαλάσσας, τὸ σύστημα τῶν Φάρων καὶ Φανῶν προσφέρει μίαν περισσότερον σημαντικὴν καὶ περισσότερον συγκεκριμένην ὑπηρεσίαν : Καθιστᾷ δυνατὴν τὴν ναυσιπλοΐαν κατὰ τὴν νύκταν.

Χωρὶς τὴν μικρὰν ἢ τὴν μεγάλην, τὴν συνεχῆ ἢ τὴν διαλείπουσαν ἀναλαμπὴν ἐνὸς ἐπιπρούμενου ἢ αὐτομάτου φάρου, ὁ νυκτερινὸς πλοῦς διὰ μέσου τοῦ νησιωτικοῦ συμπλέγματος ἢ παραλλήλως τοῦ βαθέως διασκευμένου τῆς Ἑλληνικῆς παραλίας, θά ἦτο ἔνα, ὃν δχὶ ἀδύνατον, πάντων ἡ κράως ἐπικινδυνον ὑαυτικὸν ἐγχείριμα. 'Ο σωτός προσανατολισμὸς θά ἦτο ἐπίσης δυσχερῆς ὑπόθεσις, ἐνῷ τὴν μεγάλην πιθανότητα μᾶς προσκρούσεως ἢ προσαράξεως μόνον ἡ θεία πρόνοια θά ἦμπορούσε νὰ περιορίσῃ.

Τὸ Ἑλληνικὸν φαρικὸν δικτύου ἥρχισε νὰ ἀναπτύσσεται κατὰ ἀξιόλογον τρόπον ἀπὸ τοῦ 1913. "Οταν τὴν φροντίδα τῆς διασφαλίσεως τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας, διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως σειρᾶς φάρων καὶ φανῶν, ἀνέλαβεν ὁ ἀντιναυάρχος ἐ. Ἀ. σημερον καὶ σεβαστὸς Ἀκαδημαϊκοῦ κ. Ε. Λυκούδης. 'Υπάρχει, σεβαίως, καὶ ἡ σχετικὴ προϊστορία εἰς τὴν δημιουργίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ φαρικοῦ δικτύου. 'Αρχίζει δὲ λίγα ἡτη μετά τὴν ἐδίνην ἀνέξαρτησίαν, ὅποτε κατεδηλώθησαν αἱ πρώται προσπάθειαι καὶ ἐγκατεστήσθησαν οἱ πρώτοι φάροι εἰς διάφορα σημεῖα τῶν Ἑλληνικῶν ἀκτῶν. 'Αλλὰ ἡ συντημάτωση καὶ κατόπιν προσεκτικῆς μελέτης πλαισίωσις τοῦ Αιγαίου, τοῦ Κρητικοῦ καὶ τοῦ Ιονίου πελάγους ἀπὸ φάρους καὶ φανούς, ἀρχίζει, ἀκριβῶς, τὴν ἐποχὴν τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου. 'Εκατὸν πενήντα πέντε φάροι, διαφόρων τύπων, ἔτεσθησαν εἰς λειτουργίαν τότε εἰς διάφορα ἐπίκαιρα σημεῖα τῆς ναυσιπλοΐας.

"Η ἐπακολουθήσασα ἀνάπτυξις τοῦ φαρικοῦ μᾶς δικτύου κατὰ τὰ ἐπόμενα ἦτη ὑπῆρχε σχεδὸν ἀλμάτωδής. Τὸ 1939, κατὰ τὰς παραμονάς τοῦ δεύτερου παγκοσμίου πολέμου, 340 ἐπιπρούμενοι φάροι, διαφόρων τύπων, αὐτομάτοι καὶ φωτοσημαντῆρες διηκούλωνται ἀποτελεσματικῶς τὴν νυκτερινὴν πορείαν τῶν πλοίων εἰς διάστασας τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας. 'Ο πόλεμος—ὅπως δὲν ἦτο ἐπόμενον δι' ἓνα φαρικὸν δικτύου ὑποιστήσθη χώρας—κυριολεκτικῶς κατέστρεψε τοὺς Ἑλληνικοὺς φάρους. Διὰ λόγους ἀνεξήγητους, ἀπὸ ἀπόφεως στρατηγικῆς τακτικῆς, καὶ μὲ τὴν μεθοδικὴν μανίαν, ἡ οποία ἔχαρακτήριζε τὰς καταστρεπτικὰς ἐπιδόσεις τῶν γερμανικῶν στρατευμάτων κατοχῆς, 312 φάροι καὶ φανοὶ κατεστράφησαν ἀνεπανορθώτως ἢ ἐβλάσθησαν σοδαρῶς, ὅπου καὶ ἀν εύρισκοντο ἀνεκατεστημένοι, ἀπὸ τῆς πλέον ἀπροσίτου ξερονοήσιδος μέχρι καὶ τῆς πλέον ἀδιαφόρου, στρατηγικῶς, περιορίζονται.

Τὸ Αιγαῖον, τὸ Κρητικὸν καὶ τὸ Ιονίου πέλαγος, μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν, εὑρέθησαν εἰς τὰς πλέον ἐπίκαιρους θέσεις διὰ τὴν διευκόλυνσιν τῆς ναυσιπλοΐας.

"Ἀπὸ τὴν ἐπομένην τῆς ἀπελευθέρωσεως, μία ἀδόρυθος, ἀλλὰ ίδιαιτέρως ἐπίπονη καὶ διαιτέρως ἀποδοτικὴ ἔγασις πρήσει διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ τελείων, σχεδόν, κατεστραμμένου φαρικοῦ δικτύου. "Ἐπρεπε νὰ περισσῷ διὰ τοῦ δυνατόν νὰ περισσῷ ἀπὸ τὰς καταστροφὰς τῶν Γερμανῶν καὶ τὸ ταχύτερον νὰ ἀποκατασταθῇ ἔνας ὠρισμένος ἀριθμός φάρων εἰς τὰς πλέον ἐπίκαιρους θέσεις διὰ τὴν διευκόλυνσιν τῆς ναυσιπλοΐας.

Οἱ παραγόντες τῶν περιωρισμένων οἰκονομικῶν μέσων κατ' ἀρχὴν καὶ τοῦ δυσχεροῦ τεχνικοῦ χαρακτήρος, τὸν ὄποιον ἔχει ἡ ἐπισκευὴ ἐνὸς φάρου, ἔγκατεπιστόμενου, κατὰ κανόνα, ἐπὶ δυνατότερον σημεῖον δὲν ἐπέδρασαν ἀναστατικῶς εἰς ὀλόκληρην τὴν ἀξιόλογην αὐτὸν προσπάθειαν. Μὲ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας καὶ βάσει μιᾶς ὀλοκληρωμένης ἐπιτελικῆς μελέτης, η Διευθύνσις Φάρων ἐπέτυχεν, δχὶ μόνον νὰ ἀπανορθώσῃ τὰς πολεμικὰς καταστροφάς, ἀλλὰ καὶ νὰ ὑπερβῇ εἰς ἀριθμὸν καὶ εἰς ποιότητα τὸ προπολεμικὸν φαρικὸν δικτύον. "Ηδη λειτουργοῦν: 1) 152 φάροι ἐπιπρούμενοι εἰς ὀλόκληρην τὴν χώραν, ἐκ τῶν ὄποιων 71 εἰνε φάροι ἐπιλιμνίοι καὶ 2) 259 αὐτομάτοι φάροι, ἐκ τῶν ὄποιων οἱ 37 εἰνε φωτοσημαντῆρες.

"Εξ ἄλλου, ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς ἔνας ἄλλος σημαντικὸς ἀριθμὸς φάρων, τιθέμενος εἰς λειτουργίαν, θά ἀναβιβάσῃ τὸν συνολικὸν ἀριθμὸν τοῦ φαρικοῦ μᾶς δικτύου εἰς 428.

Εἰς τὸ Αιγαῖον, εἰς τὸ Κρητικὸν καὶ τὸ Ιονίου πέλαγος ἡ ναυσιπλοΐα κατὰ τὴν νύκταν καθίσταται διολόνεν καὶ περισσότερον ἀνετος.

Αἱ φιλοδοξίαι τῆς ἀριθμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Γενικοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιτελείου δὲν ἔχαντον μὲ τὴν μέχρι σήμερον ἐπιτελεσθεῖσαν ἔργασίαν ἀποκαταστάσεως καὶ ἐπεκτάσεως τοῦ φαρικοῦ δικτύου. "Τύπορχει ἐποιητὴ ὧδη μελέτη, ἡ οποία καλύπτει τὴν προσπτικὴν τῆς μεγαλύτερας δυνατῆς ἀναπτύξεως τοῦ συστήματος τῶν Φάρων καὶ Φανῶν καὶ ἡ ὄποια προβλέπει τὴν ἔγκατταστάσην 317 ἀκόμη νέων φάρων διαφόρων τύπων εἰς τὰς ἀκτὰς καὶ τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας.

"Ἡ μελέτη αὐτῆς, ἡ οποία θὰ πραγματοποιηθῇ τηματικῶς, περιλαμβάνει καὶ τὸ σύμπλεγμα τῆς Δωδεκανήσου, εἰς τὸ ὄποιον οἱ 'Ιταλοὶ ἔγκαττεψιν φεύγοντες μόνον 9 φάρους. "Ηδη, ἐπετεύχθη καὶ ἡ ἔγκατταστάσης εἰς τὴν περιοχὴν αὐτῆς 20 νέων φάρων, ἔναντι τῶν 50 προβλεπομένων, τῶν ὄποιων τὰ σχετικὰ ὑλικά ἐκομισθησαν ἐξ Ἀμερικῆς.

Δευτέρα φιλοδοξία τῆς Διευθύνσεως Φάρων διὰ τὴν πραγματοποιήσιν τῆς ὄποιας καταστροφῆς ὧδη προσπτικής, εἰς τὸν αὐτομάτων φάρων. "Η αὔξησης τοῦ ἀριθμοῦ τῶν αὐτομάτων φάρων, ἡ μετατροπὴ ὧδη σημένων πλαισίων ἐπιπρούμενων φάρων εἰς αὐτόματους φάρους διὰ της Δωδεκανήσου,

"Ἡ ἀλλαγὴ αὐτὴ εἰς τὸ Ἑλληνικὸν φαρικὸν δικτύου, ἐκτὸς ἀπὸ τὸ Ἑλλαστικὸν μειονέκτημα μᾶς ἀπροσόπου καὶ δι' ὀλίγας ὡρᾶς διακοπῆς τῆς λειτουργίας τοῦ φαρικοῦ (χωρὶς νὰ είνε δυνατὴ προσωρινῶς ἢ ἀντικαταστασίας τῆς Δωδεκανῆσης δι'

παρουσιάζει τὸ μεγάλον πλεονέκτημα τῆς οἰκονομίας. Εἰνε τεραστίᾳ διαφορὰ τῆς δαπάνης διὰ τὴν συντήρησιν ἐνὸς ἐπιπρούμενου φάρου (προσωπικόν, καύσιμα, ἔξοδος ἀνεφόδισμασιού) ἀπὸ τὴν συντήρησιν ἐνὸς αὐτομάτου φάρου. Παράδειγμα: "Ένας κοινὸς ἐπιπρούμενος φάρος, ἔπιλιμνιος, ἀπαιτεῖ ἐποιητή διὰ τὴν συντήρησιν του δαπάνην 12.800.000 δραχμῶν. "Ένας κοινὸς αὐτόματος φάρος ἀπαιτεῖ ἐποιητής μᾶς διὰ τὴν συντήρησιν του δαπάνην 400.000 δραχμῶν.

Μὲ τὴν προσπτικὴν τῆς ἀλλαγῆς αὐτῆς εἰς τὸ φαρικόν μας δικτύου, παρηγγέλθησαν εἰς τὴν Σουηδίαν 70 αὐτόματοι φάροι, ἀξίας 15 ἑκατομμυρίων δραχμῶν ἔκαστα.

Θά πρέπει νὰ σημειωθῇ, διὰ τὴν ἀλλαγὴν δὲν ἀφορᾶ δρισμένους βασικούς φάρους, τοὺς φάρους πορείας, οἱ ὄποιοι θὰ πρέπει νὰ παραμείνουν ἐπιπρούμενοι, διὰ νὰ ἀποκλεισθῇ καὶ ἡ ἐλαχίστη πιθανότης μᾶς, ἔστω καὶ συντόμου, διακοπῆς τῆς λειτουργίας των.

"Η ἐπιθεώρησις καὶ ἡ συντήρησις τοῦ φαρικοῦ δικτύου τῆς Χώρας—έργασία σημαντικὴ καὶ ἀναγκαιοτάτη—ἔχει ἔνα ιδιαιτέρως ἐπικίνδυνον καὶ τραχὺν χαρακτήρα.

Τὸ ἐκ 350 ἀνδρῶν προσωπικὸν τῶν Φάρων καὶ Φανῶν—παταξιδικοῖς τοῦ Β. Ν. καὶ τίνες ἐκτάκτως προσλαμβανόμενοι ιδιώται—μαζὶ μὲ τὴν ἀριθμοῦν ὑπερεσίαν, καταβάλλουν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆς σκληρὰν προσπάθειαν. Τὸ δυσπρόσιτον τῶν σημείων ἐπὶ τῶν ὄποιων εἰς νέας κατεύθυνσιν διόποιοι, σχεδόν, οἱ Ἑλληνικοὶ φάροι, προσδίδει ἐπικὸν χαρακτήρα εἰς τὴν ἔργασίαν καὶ τῆς ἀπλουστερᾶς ἀκόμη ἐπισκευῆς. Χαρακτηριστικὸν παράδειγμα: "Εἰς τὸν ἀπὸ μηνὸς ἐπισκευαζόμενον ἐν μέσῳ χιλίων δυσχερειῶν φάρον τοῦ Μαλέα, ἔνας ἔργατης κατέπεσεν ἐκ μεγάλου ὑψοῦ, ἐτραυμάσθη σοδαρώς καὶ μετά ἀπὸ δλίγες ἡμέρας ἀπέθανε. Εἶνε, λοιπόν, δικαιολογημένη ἡ παραπτούμενία τῶν ἐργοληπτῶν νὰ ἀναλαμβάνουν τὴν εὐθύνη μᾶς ἐργασίας των.

Τὸ πρότιμον προσωπικὸν τῶν Φάρων καὶ Φανῶν—παταξιδικοῖς τοῦ Γ. Ε. Ν. νὰ ἔξερισκή τάχη χρήματα, ἀλλὰ καὶ τὸ τεχνικὸν προσωπικόν, τὸ ὄποιον θὰ διενεργήσῃ μίαν τοιαύτην ἐπισκευήν.

Παρ' ἄλλα, δύως, τὰς δυσκολίας, ἡ ἐποιία συντήρησις καὶ ἐπιθεώρησις πάντοτε ὀλοκληρούται, διότε τὸ φαρικό δικτύου τῆς Χώρας, μὲ τὰς ἐπεκτάσεις καὶ βελτιώσεις του, νὰ λειτουργῇ στήμερον κατὰ τὸν διάλυτον δυνατὸν δυνατόν. Μάλιστα, ἡ ἀριθμία ὑπερεσία του, διὰ τὰ πλέον ἐπίκαιρα σημεῖα τῆς ναυσιπλοΐας καλῶς τὰς ἀναγκαῖας ὑπερεσίας του. "Απόδειξις, διὰ τοῦ οὐδὲν ναυτικὸν ἀτύχημα ὀφείλεται, ἀπὸ τοῦ 1945 καὶ ἐντεῦθεν, εἰς τὴν διακοπὴν δικτύου τῆς φάρου. Καὶ διὰ εἰς τὸ Ρέμι, εἰς τὸ Βεργούδη, καὶ εἰς τὴν Φαλκονέρα, διότου συνέβησαν τὰ τρία σημαντικώτερα θαλάσσια ἀτύχηματα, μεταπολεμικῶς, οἱ ἔκει φάροι εὐρίσκοντα πάντοτε ἐπιτομένη λειτουργία.

E. ΜΠΑΤΗΣ

stop
rust
WITH NO-OX-ID

Prevent costly damage through corrosion
with NO-OX-ID Rust Preventives. Dearborn's consistencies protect ballast, and
water tanks, brine tanks, rigging, chain
lockers, cargo areas, shaft alleys, bilges,
life boats. Easily applied, long service life.
Write for descriptive catalogs:

DEARBORN CHEMICAL COMPANY

205 E. 42nd St.,

NEW YORK 17 N.Y.

ΟΙ ΕΡΓΑΤΑΙ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΟΙ ΔΥΤΑΙ ΜΑΣ

ΤΟῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Αὐτά πού ἔγραφα εἰς τὸ προγούμενον φύλλον ὑπὸ τὸν τίτλον: «Τὸ δρᾶμα, τῆς σπούγαλης αλιείας», δὲν ήσαν μόνον ἀπλαῖ δημοσιογραφικαὶ εἰδήσεις, σχετικαὶ μὲ τὸ ἐπιτονὸν τῆς σφουγγαράδων καὶ τῶν θυτῶν ἔργων, ἀλλὰ θά ἐπέπει νά χαρακτηρίσθων καὶ ώς ἀπ' εὐθέας σταφεῖς κατὰ τῆς Πολιτείας — ἀμροδίων υπηρεσιῶν, καταγγελιαί, διὰ την ἐπιδεικνυμένην ἐκ μέρους τῶν ἀπάθειαν, οσον αφορά τα διὰ κοσεψογγαλειτικὴν περίσσοδον σπουδειούμενα θύματα, εἰς νεκρούς, περαλότους, πληγώμενους καὶ προσθληθέντας ἀπὸ διαφόρους ἄλλας νόσους.

Δάκεος δύναται τραγικώς έχασαν την ζωήν των πέρυσι, δέκα οκτώ εμείναι παράλυτοι και είκοσι προσεβλήθησαν από όλες άρρωστιες. Αυτά άνθρωποι ή επίσημος του Υπουργείου στατιστική, πλὴν αἱ μετάξια του σπουγαριευτικού κόσμου κυκλοφορούνται ειδήσεις ανάβισαν τὸν άριθμον τῶν κτυπημένων, τῶν πληγωμένων καὶ τῶν ἀρρώστων, εἰς πολὺ περισσοτέρους. Ἐφέτος, ἀκόμη δὲν ηρχίσεν ἡ μεγάλη σπουγαριευτική περίοδος καὶ τὰ θυματα εἶναι πολλά. Ἔως χθές, ηριθμούντο ἔξι νεκροῖς, δέκα τρεῖς παράλυτοι καὶ ἄγνωστον ἀκόμη πόσοι εἶνε οι πληγωμένοι ἢ οι προσεβλήθεντες από τὴν γόνον τῶν δυτῶν.

"Οταν, προχθές, πλησίον τῶν Θηβῶν, ἔνας προσωπιδοφόρος μὲ τὸ ὅπλο στὰ χέρια κατέβασε τοὺς ἐπιβάτας ἀπὸ Ἑνα λεωφορεῖο καὶ τὸ ἔκλεψε, χάλασε ὁ κόσμος ἀπὸ τὰς εἰδῆσις, τὰ ἀλλεπάλληλα τηλεγραφήματα, τὰ σχόλια τῶν ἐφημερίδων καὶ τὴν γενικὴν κατακραυγὴν. Χωριστικά, διατύπωμά, στρατός, δικασταὶ καὶ εισαγγελεῖς, ὅλοι ήσαν ἐπιποδός διὰ νὰ εὔσεθη τὸ ταχύτερον ὁ ἔνοχος «γκαγκότερ».

πουσσι οὐα να ευρεῖτο το ἱστορεῖν ο ἔλος γρακτοτέρες! "Οταν, διμω, πέρυσι τὰ σπουγαλιευτικά συνεργεία επέστρεψαν εἰς τοὺς λιμένας των, μεν μάυρα λουριά είς τα κατάρτια, (12 νεκροί, 18 κτυπημένοι, 20 προσδεβλημένοι ἀπό ἄρρωστες), κανεὶς ἐπίσημος, ἐκ μέρους τῆς Πολιτείας, δὲν εύρισκετο ἕκει διὰ νὰ διασπωτῇ τὸ «τρομερὸν αὐτὸν μακελεῖον». Τουλαντίου κατεβλήθη προπάθεια, ἵνα τὰ δυσσερά τα γεγονότα ἀποτιωπθοῦν ὅσον τὸ δυνατόν, ώς νὰ ἐπρόκειτο περὶ ἀνέν σημασίας ἀποχημάτων, καὶ διὰ νὰ διασκεδασθῇ μάλιστα ἡ ἀγωνία τοῦ πλήθους, πρίξανεν ἀμέσως ἡ ἀπάριμπτις τοῦ πλούτου ποὺ ἔφεραν τὰ καίκια τόσες χιλιάδες ὄκαδες σφουγγάρια, τότες χιλιάδες λίρες καὶ δολλάρια θὰ ειστρεύουν εἰς τὸν Τόπον κ.τ.λ. Ἐπηκολούθησε τρικούβερτο γλέντι «και χορός, τὰ ντασούλια καὶ οἱ ζουρνάδες, επιταῖαν δῆλη τὴν νύκτα, σαν νὰ θεβλαν, μὲ τὸν ἑκκωφαντικό κρότο ποὺ ἔκαμναν, νὰ καλύψουν τοὺς λαγυμούς· καὶ τὰ κλάματα τῶν τεθιμέμενών.

Φοβουμείς, διτά από τον γράφω τόσον ώμα, ίσως να μη είνε της ἀρεσκείας ρήσιμων κύκλων. Εφόδους, δυσα., η σπουγαριέλια σήμερον Βα-
τίζεται απόλούτως εις την αὐτοθυσίαν τῶν δυτῶν, ως τούτο εἶνε πλήρως
ἀποδειγμένον, καὶ έφόδους ἀπό τὴν ἄλλην πλευρὰν εἶναι τελείως
ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΝ, ὅπως διά τα περιστυλίους σπόγγων... συνειχισθή
ἡ ἀπόνθρωπος αὐτή θυσία τόσων ἀνδρῶν, ἡ σπουγαλεία, εἴτε τὸ θέλο-
μεν εἴτε ὥξι, κατατά μια ἐπίκειρησις καταστροφῆς. Μέσος δρος δεν
χωρεῖ. Ἡ μόνη λύσις εἶνε νέα θεραπευτή τὸ κακὸν εἰς τὴν ρίζαν του, νά
προστατευθούν, δηλαδή, οι δύται μας **ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΩΣ** καὶ ὥξι
ης ήμιτετα.

Η εύκολος δικαιολογία, ότι τὸ ἐπάγγελμα τοῦ δυτοῦ είνε πολὺ δύσκολο καὶ σκληρὸ καὶ συνεπῶς ή καθολική ἀπόφυγή θυμάτων είνε σχεδὸν ἀδύνατος, είνε καὶ ἀπάραδεκτός καὶ κολάσιμος συνάμα. Πρίν ἀπό τηνεπήνεια, ὅταν οἱ ιδόται Βουτούσαν στη θάλασσα γυμνοὶ μὲν μιὰ πέτρα, τὰ θύματα ἤσαν ὀλιγότερα. Μὲ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν σκαφάνδρων καὶ τὴν σὺν τῷ χρόνῳ τελειοποίησιν τῶν διὰ τὰς καταδύσεις μηχανιμάτων -έργασιεν, θὰ ἔπειτε νὰ μὴν ὑπάρχουν κατ' οὐδένα λόγου θύματα.
“Οπώς δὲν ὑπάρχουν εἰς καμιάν αλληλή χώραν, διόπι αἱ Τεχναὶ Ὑπηρεσίαι ἐλέγχουν συνεχῶς τὰ διὰ τὰς καταδύσεις χρησιμοποιούμενα μέσα καὶ ἀπαγγεύουσαν οὐστιῶν τὴν χρῆσιν οιουδήποτε μὴ ἀπολύτως συγχρονισμένου μηχανήματος η ἐργασίειν, ἀεραντλίας, περικεφαλίας, ένδυνμασιών δυτῶν, σωλήνων ἀερισμού κ.τ.λ.

Τούτο, ὅμως, που συμβαίνει καὶ εἰς τὴν ἔξοχων ναυτικὴν Ἑλλάδα, ὅπου οὐδεὶς αὐστηρὸς ἐπὶ τῶν καταδυτικῶν ἑργαλείων Ἐλευχὸς λειτουργεῖ καὶ εἰς τὴν στοιχειώδη αὐτῆν παράλειψιν φεύγονται, κατὰ μέγα μέρος, τὰ πραγκιά δυστυχήματα. Ἐπίσης, κατὰ κακήν μοίραν, οἱ δύται μας, ἐλλείψει διαφωτίσεως, καθόδηγήσεως καὶ τεχνικῆς ἀκόμη καταρτίσεως, εἴναι προστλωμένοι εἰς αναχρονιστικά ἐπὶ τῶν «κτυπημάτων» θεωρίας, εἰς μεσαιωνικά, ἐπὶ τῶν «ινθόνων τῶν δύτων» Ιατροσοφία καί, ὃς μὴ τὸ ἀποκρύπτωμεν, εἰς ὑπερθολικάς θρησκευτικάς προλήψεις.

Καὶ διὰ νὰ μη νομίσητε, διτὶ ἀκόδηματικάς ἔξετάώ το ἔντημα καὶ ἀπάλληλην σκοπιαῖς τῆς εὐόλου κριτικῆς, βά νανέφορα ἐξ ὑπαρχής τὸ κυριώτερον τῶν δυτῶν ἔξαρτημα, τὴν περικεφαλαίαν. Εἰς δῆλα τὰ πολιτισμένα ποὺ τοῦ κάσσουν, οἱ δύναι χρησιμοποιούν περικεφαλαία ποὺ ἔχει μέσα την πλειονάρχων μικρόφωνο, διὰ νὰ ψεύσκεται δὲ δύνται εἰς συνεχῆ ἐπάσχων μὲ τόντορα τοῦ καταστατικών τοῦ πλάνου ἃς πομένε προστάτινον του. Εἴνε

τόσον ζωηρό καὶ ἀδιάσπαστος ἡ ἐπαφὴ αὐτῆ, που δχι, μόνον ἡ ἀναπνοὴ τοῦ δύνου ἀκούεται ἔτανα εἰς τὸ ἄλλο μικρόφωνο που είναι προσκεκολλημένο εἰς τα αὐτιά τοῦ ἐπιτηρητοῦ, ἀλλὰ καὶ ὁ παλμός ἀκόμη τῆς καρδιᾶς του ἀκούεται εὔκρινώς.

Ούτω δύντης εύρισκεται εἰς συνεχή ἐπαφήν μὲ τὸν ἐπὶ τοῦ πλοίου προστάτην του, συνομίλει μὲ αὐτὸν, ἀναφέρει τὰ βλέπει κάτω στὸ βυθό, ἔχηγει τὰ ἐμπόδια ποὺ τυχὸν εύρισκει, προχωρεῖ σιγα-σιγά, μένει ἐπὶ τόπου ἐὰν ἔχῃ σφουγγάρια, μετακινεῖται ἐὰν δὲν ἔχῃ, ξένει νά ἀμυθῆ ἐὰν κανέναν καρχαρίας ἐμφανισθῇ (ἴνε παραμύθια ἀνάξια σοδαρῶν ἀνθρώπων οἱ ἐκ τῶν καρχαρίων κίνδυνοι διὰ τοὺς μὲ σκάφανδρα δύναται) ἔκκενώνων ἔνα φύσημα ἀπότομον ἄερος, εἰδοποιεῖ ἀμέσως τὸν ἐπὶ του πλοίου ἐὰν ὑποφέρει καὶ μὲ τὸ πρώτο παράπονο, τὸν τραβούν ἀστραπιαῖς ἔξω.

Δὲν ὑπάρχει περίπτωσις ποὺ ἔχαθη δύντης, λόγῳ κακῆς λειτουργίας τοῦ συστήματος περικεφαλαίας, διπὼς τὴν ἀναφέρω. Ἐπιπροσθέτω, ὑπάρχει καὶ ἡ αὐτόματος διὰ βαλβίδων ἀσφάλεια, ως πρὸς τὴν ρύθμισιν τοῦ βάθους, διὰ νὰ προστατεύεται δύντης τὸν ἀπότομον βυθούν. Ἔάν, π.χ., ἡ πρόχειρος καταμέτρησης ὑπόδεικτη βάθος 15 ὥργυρων καὶ δύντης κινήται μὲ ἀνάλογον μέτρημα σύρματος συγκρατούμενος

άπό τὸ πλοίον, παρουσιασθή σίφνης ἑναὶ κενόν, ὁ δύτης δὲν θὰ πέσει μέστι διὰ νὰ παραλύσῃ, ἀλλὰ θὰ συγκρατηθῇ ἀπὸ τὴν αὐτόματον λειτουργίαν τῆς ἀσφαλείας, αιώρυμένος εἰς τὸ κενόν ἔως ὅτου ἐπηγήση εἰς τὸν συνυπιληπτὸν του τὶ τοῦ συνέβη.

Τὰ κτυπήματα ὁ μεγάλος τῶν δυτῶν κίνδυνος, ποὺ ἐπιφέρει τὴν παράτασιν τῶν ποδῶν, προέρχονται, ως ἐπὶ τὸ πλεῖστον, ἀπὸ τὸν διασφράν πιέσεων καὶ τὴν ἀπότομον εἰσωγήσην ἀρέος εἰς τὸν νότιαν μυλόν. Ἐπισύρω τὴν προσοχὴν τῶν ἐνδιαφερούμενων ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου, διότι δῆλα τὰ κτυπήματα τῶν δυτῶν μας προέρχονται ἀπὸ τὴν ἀνωμάλιαν τῶν κινήσεων των καὶ τὰς ἀπότομους πτώσεις των εἰς τὰ κενά, ἐλλειψει τούτομάτου ἀσφαλείας διὰ νὰ συγκρατηθούν εἰς τὴν ίδιαν πτίσιν. Πρό τινος καιροῦ δὲ δύτης Βασ. Καμπουρῆς, πατήρ δέ τέκνων, ἀπέθανεν ἐξ ἐμβολίου (δὲν γνωρίζω ἐπακριβῶς τὰς Iατρικάς ἐπειγήσεις) ριφθεὶς ἀπὸ 20 ὄργυις ὅπου ειργάζετο εἰς τὸ κενόν, χωρὶς νὰ δοθῇ εἰς τὸν εκδασατέοντος ὁ καιρὸς διὰ νὰ ἐπέμπη.

Εἰς τὸ προηγούμενον σημείωμά μου ἀνέφερα, διτὶ ἀπὸ σα γνωρίζομεν, ὁ μόνιος προστάτης τοῦ δύνου μας κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν καταδυσῶν του, εἰναις ὁ «κολασιούλερος». Οὐδεμίαν ἀλλή ἐκ μέρους τῆς Πολιτείας τοῦ παρέχεται ΩΡΑΝΟΜΗΝΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ. «Εστι δὲ «κολασιούλερος» Ἑνας γέρων, ὃς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἡσυχικός, σφουγγαρές ἢ δύντης, μὴ ὃν «καταλλήλος διὰ βαρύτερων ἔργωνται». Ή ιδίουτος πλὴν σημαντική ἑργασία του εἶναι νὰ συνεννοήσῃ μὲν ἐπάρκον ἢ λεπτὸν σχοινί, μὲ τὸν ἔργαζόμενον εἰς τοὺς βυθῶν δύντην. Ό κώδιξ τῶν συνθημάτων εἰναις μὲν καθιερωμένος διὸ δύοις, ποικιλλεῖς, ὅμως, κατόπιν συνένοπτεως διὰ καθοπερίπτωσιν. Οὕτω, δὲ δύντης δένει εἰς τὸ δεξιῖ ἢ τὸ ἀριστερό του χέρι (σημειοτέον, διτὶ ὁ καθένας ἔχει τὶς ιδιοτροπίες του), τὸν σπάγκον ἢ τὸ ψιλὸν συρματόσχοινο, τὸ δόποιον καταλήνει εἰς τὰ χέρια τοῦ «κολασιούλερος» τετρωμένον. Αὐτὴ εἶναι ἡ προστασία! Τρία γερά τραβήγματα, θά πη κίνδυνος! Ό κώδιξ πρέπει νὰ εἶναι καλὰ χαραγμένος στὸ μισαλὸ καὶ τῶν δύο διὰ νῦν μὴ ἐπέλθη σύγχυσις. Πολλάκις ο δύο συνεργάται συψωνοῦν ἐκ τῶν προτέρων διὰ τὰ συνθημάτα. Π. χ. πολλὰ ἀπότομα τραβήγματα θά πη κίνδυνος, τοιά δὲ δύο τραβήγματα, δὲν είμαι καλὰ κ.ο.κ.

δημοσία, ότι πάντα κινούνος, τρία ή ουδετέρα τραβηγμάτα, σεν είμαι κακά κ.α. Δέν θά Επίπεινω περισσότερον είς τό πρωτόγονον αυτῷ μέσον προστασίας τῆς ζωῆς ἔνας ἀνθρώπου, διότι θά δύσω λαβήν εἰς βιζαντινολογίαν. 'Αρκεῖ νά υπομνήσω, δότι εἰς τή περίπτωσιν καρδιακής προσβολής, η απότομον σπασμού—τετάνω, η ἀπλῆς ζάλης ἀκόμη, χωρίς νά ἐπικαλεσθώ ἄλλας παθολογικάς ἐκδηλώσεις, δό δύτης τά χάνει κυριολεκτικών και δὲν είνει εἰς θέσιν νά κάμψη χρήσιν του κώδικος τών τραβηγμάτων. 'Ενω μὲ την καθ' δότι συγχρονισμένην περικεφαλαίαν, που ἀνέφερα, ένω «εξ τού δύτου, ὁ ρόγχος του, η ἀνώμαλος ἀναποτήν του καὶ η σιωπή του εἰς τὰ ἔκ του πλούτου ἐρωτήματα, ἀρκούν διά νά τραβηγθή τό ταχύτερον ἔνω δι παθών. Αύτο, λοιπόν, τό πιο στοιχειώδες ἐργαλείο... κατεδίκασθη εἰς τήν «Ελλάδα, λόγω ἀμάθειας. Συγκεκριμένως ἀνφέρω, δότι εἰς τάς ἀρχὰς τῆς Ιταλικῆς ἐπιθέσεως, μετέφερα ἐκ Γερμανίας 18 περικεφαλαίας του πλέον συγχρονισμένου τύπου, με τηλέφωνα, με τηλεσφάλειαν κ.τ.λ. Κανένα, διως, ἀπό τά σπογγαλειτικά μας συνεργεία δὲν ἐνδιεφέρθη διά τα χρήσιμα αυτά ἔξαρτηματα καὶ ηναγκάσθην νά αφαίρεστο δότι πα τε πεποτά «μπιχλιπτίδιο, δότως τά ἀπέκλεσαν οι δύται: νά καλώψω τις τρύπες καὶ νά ξεναποθετήσω τήν «Βασάρα», δόπως οι δύται μας προτιμούν τό ἀπό τριακοντατέσις γνωστὸν σύλτημα!!!

Πλείστας δύσας τεχνικά παραπρήσεις θα, ήδυνάμενοι νά αποτομήσω διά την χρήσιν τών άραιταίων, τών ένδυμασιών τών δυτών και τών οραιών λιγότερων πλήρη δέ έχω χώρον διά περισσότερας έπειγοντος. Άρκουμενοι εἰς τὴν στοιχειωδεστέρων ὑπόβειξιν τῆς κακῆς χρήσεως τῆς περικεφαλίας και την ἐπιφύλαξιν ἐπὶ τῆς ἀμφιβόλου προστασίας τοῦ ταλαιπώρου διου ταῦ μας, ἐμέους τοῦ *κολασίνιέροι*. Αύτὰ εἰνεν δύο κύρια σημεῖα, εἰς τὰ δόποια ἔχαν δοθῆ ή δεύοντα προσοχή και ἐπενεχθούν, αἱ ἀπαραίτητοι τροποποιήσεις εἰς τὸ ἀνάχρονιστον σύστημα ἥρασίας, θα φανούν ἀμέσως τὰ ἔτος της μεταλλαγῆς ἀπορέουστα εἰνάρπιστα ἀποτελέσματα.

Δὲν εἶνε ὄρθον μία ὑπηρεσία τοῦ Κράτους ἡ ὅποια δῆθεν κόπτεται διὰ τὴν παραγωγὴν μᾶς βιομηχανίας νὰ σητεῖται καὶ νὰ φέρεται ἀπὸ τοὺς

THE BALKANS AND NEAR EAST SHIPPING AGENCY (ITALY) S.a.r.l.

EAPA GENOVA

1021 PIAZZA PORTELLO

Τηλοκή Διεύθυνσις : FILITAL GENOVA

Πλήρες δίκτυον άνταποκριτῶν εἰς τοὺς Ιταλικοὺς λιμένας

Διευθύνεται προσωπικῶς ὑπὸ τοῦ

κ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

διὰ τὴν πλήρη κατάρτισίν του εἰς τὰ ἀσφαλιστικὰ ζητεῖ
κινδύνων Θαλάσσης (Marine risks) καὶ προστασίας καὶ
προστασίας (Protection & Indemnity) περὶ τοῦ

άγαθούς πλήν αμαθείς σπουγαλείς και δύτας, δύσον ἀφορά τὴν χρησιμοποίησιν τῶν Α ἢ Β καταλλήλων ἐργαλείων, ἀλλὰ νὰ ἐπιβάλῃ τὰς ἀπομεις τῆς, τὰς ὑποτιθέμενας ΟΡΘΑΣ, χαρτόστα σὲ ἐμπειριστατωμένας κατεύθυνσις «καὶ ὑπόδειξιν σοσ ποῖα εἶναι τὰ καταλλήλα μηχανήματα—ἐργολεια, ποῦ καὶ πῶς ταῦτα πρέπει νὰ χρησιμοποιηθῶσι.

Ἐκ παραπλήσιου, διὸ νὰ μὴ ἐπέλθῃ σύγχυσις ἐκ τῆς ἀποτόμου μεταπόδησεως ἐκ τῆς μακαρίας νωρότητος εἰς τὸν παλμὸν τοῦ συγχρονισμοῦ, πρέπει ὁ διδάσκαλος τοῦ χωρίου, ἢ ὁ λιμενικὸς δξιοματικὸς ἢ ὁ παπᾶς ἀκόμη, νὰ ἀναπτύξουν εἰς τοὺς δύτας καὶ τοὺς σπουγαλεῖς τὸ παραλόγον καὶ ἐπικίνδυνὸν τῆς θεωρίας τῆς δῆθεν λίσεως τῶν κτυπημάτων—παραλίσεων, διὰ τῆς αὐτοθεραπείας, δηλαδὴ τῆς ἐνέ ἀποτόμου καταδύσεως τοῦ παθόντος εἰς τὰ βάθη διὸ νὰ «Βροὶ τὰ γερά τους.... καὶ νὰ θεραπευθῇ. Ἐνέας φοράς εἰς τὰς δέκα, διὰ παθῶν ἀντὶ νὰ θεραπευθῇ, τασκισθήκε κυριολεκτικῶς.

Ἐπίσης πρέπει νὰ καταβληθῇ προσπάθεια ἵνα διὰ τῆς διαπισιδιγώγησεως, τῆς πρακτικῆς ἔρμηνείας καὶ τῆς κατηχήσεως ἀκόμη, ἀποδάλουν οἱ δύται καὶ σπουγαλεῖς τὰς μεσαγγίακας ἐπὶ τῆς θεραπείας διαφόρων νόσων ἀντιληφεῖς τῶν καὶ νὰ ξεχάσουν τὶς «ἐκμοτιγιανίτικες» συνταγές, αἱ δόποια τόσον κακὸν προξενοῦν εἰς τοὺς ἐκ συμπτώσεως ἀδιαθετήσαντας. Αἱ περὶ διάτης πάλιν τῶν ἐργαζομένων δυτῶν θεωρίαι, τὰ μαγικὰ ἐλεῖσια καὶ ἀφεψήματα εἰνὲ ἀποκαρδιωτικά. Εἰνε γνωστὸν τὸ πάθημα τοῦ δυτοῦ ἔκεινου, ποῦ ἀφοῦ ἐφαγε δύο πιάτα φασόλια καὶ ἥπιε ἑνα κανάτι νεροῦ, μὲ πομπορρωμοσύνη φόρεσε τὸ φέρεμα καὶ ρίχθηκε στὴν θάλασσα γιὰ νὰ δουλέψῃ.... Τὸν βγάλανε μισοπεθαμένο καὶ παράλυτο δι' δλην τοῦ τῆς ζωῆς.

Εἰς τὸ σύνολον αὐτὸν τῶν νέων ἐντολῶν πάντα θὰ δοθοῦν, δὲν πρέπει νὰ παραειθῇ καὶ ἡ σιμοδύνη, σπέσις μετρισθῆ ἡ ὑπερβολική προσήλωσις τῶν ἀνδρῶν εἰς τὰς θρησκευτικὰς προληφεῖς. Ο Θέος καὶ ἡ Παναγία ἀγαποῦνται Βεβαίως καὶ προστατεύουν τοὺς καλοὺς ἀνθρώπους. Πρέπει, δικαῖος, ἐξ ίσου καὶ οἱ Ληπαταί, ἀντὶ νὰ περιμένουν τὴν ἑξῆνας προστασίαν παντού καὶ πάντοτε, νὰ ἔχουν ἐπίγνωσιν τῆς πραγματικότητος. Ιδίοι δταν εύρισκονται μέσα στὴ θάλασσα.

Ἐχουν δαπανηθῆ τόσα δισεκατομμύρια δραχμῶν διὰ τὴν προσωγγίαν τῆς σπουγαλείας ἐν Ἐλλάδι καὶ παρὰ ταῦτα δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ συγχρονισθῇ ὁ σπουγαλειυτικὸς ἑσπολιμός μας, ἐξ αἰτίας τῆς ἐπιμονῆς τῶν δυτῶν καὶ σφουγγαράδων νὰ μὴ ἀλλάξουν.... αὐτὰ ποῦ ἔμαθαν! Ας ἐπιδιωχθῆ, λοιπόν, ἀρχικῶς ἡ ἀλλαγὴ τῆς περικεφαλαῖας μὲ τὴν «βαρδάρα» καὶ ἡ ἀντικατάστασί της μὲ μιαν συγχρονισμένην τοιαύτην τοῦ τελειότερου τύπου. Αὐτὴ εἶνε μία ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη διὰ τὴν προστασίαν τῶν δυτῶν. «Οταν θὰ φύγῃ ἀπὸ τὴν μέση τὸ ἀπρεχαιμένου αὐτὸν σύστημα ἐργασίας, αὐτούσιος ὡς θὰ φύγῃ καὶ ὡς περίφημος «κολασούζιερος» καὶ θὰ ἀντικατασταθῇ ἀπὸ τὸν καλών κατηρισμένον παραπτηρήν, δοτὶς μὲ τὸ μικρόφωνο στὰ αὐτία του θὰ παρακολουθῇ καὶ θὰ ζῆ την ἔωσην τοῦ δυτοῦ μέσα στὴ θάλασσα. Θὰ ἔχῃ ὁ παραπτηρῆς αὐτὸς ὅπιν τοῦ τούς ἀλιευτικῶν χάρατας, τὰ διάφορα ἐπιτημονικά δρυγανα καὶ ἐργαλεῖα, θὰ γνωρίζῃ ἐπακριβῶς τὰς βυθομετρίσεις, τὴν πίεσιν τῶν ὑδάτων, τὴν ταχύτηταν καὶ κίνησιν τῶν ρευμάτων καὶ δι.τι τεχνικῶν τοῦ δυτοῦ ἄναγκαιον διὰ νὰ παρακολουθῇ, νὰ ἐπιτηρῇ καὶ νὰ προστατεύῃ τὸν δυτόν. Ἄναγκαιον διὰ νὰ πάσσαν στιγμὴν.

Ἀνατρέχων τὴν ιστορίαν τῶν σπόγγων καὶ τῶν δυτῶν διὰ μέσου τῶν αἰώνων, αἰσθάνομαι τὸν πειρασμὸν νὰ ἀναφέρω, διτὶ οἱ «Ἐλληνες, ὡς δύται, διέπρεψαν εἰς διαφόρους ἐποχάς. Εἶνε γνωστὴ ἡ δράσις καποίου δύτου Νικόλα εἰς παλαιοτέραν ἐποχήν. Ο περίφημος αὐτὸς δύτης, ὡς διαφέρουν, ἡδύνατο νὰ παραμείνει ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν, τῆς θαλάσσης ἐπὶ τέσσαρα λεπτά. Ήτο τοιαύτη ἡ ἀντοχὴ του καὶ ἡ ἐπιδεξιότης του, ὥστε τὸν χρησιμοποιούσαν διὰ νὰ κόπτῃ τὰ σχοινιά τῶν ὅγκυρων, που συγκρατοῦσαν διὰ ἑχρικὰ πλοῖα.

Ο «Ηρόδοτος ἀναφέρει, διτὶ πλησίον τοῦ «Ἀθω», κατὰ τὸ τρομερὸν ναυάγιον τῶν Περσῶν, ἔδρασεν ὁ ἀριστὸς Σκιωναῖος δύτης Σκύλιας, δοτὶς πολλὰ πράγματα διέσωσε διὰ τῆς καταδυτικῆς του τέχνης, ἔκειδε διεσ δὲ καὶ διόσι οὐκ δίγια. Θερεύειται μάλιστα, διτὶ θυσίας εἰς τὰς Ἀφετάς, δὲν ἀνήλθεν εἰς τὴν ἐπιφάνειαν πρὶν οθόση εἰς τὸ «Ἀρτεμίσιον». Ο Πανασσίας ὥσπερ τοῦ Βεβαίου, δοτὶ εἰς τὸν Δελφούς, παρὰ τὸ ἀγάλμα τοῦ Γοργού, ὑπάρχει καὶ ἔναν ἀνδόμητα τῶν Αυφικτούνων, ὡς ἔν τοι Σκύλλης, προσθέτει δὲ διτὶ οὗτος ἐδίδασκεν εἰς τὴν θυγατέρα του τὴν «Υδναν τὴν καταδυτικὴν τέχνην.

Αὐτὰ διὰ τοὺς δύτας.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

CANAROPA COMPANY

EXPORTERS SHIPCHANDLERS

222 ST. JAMES STREET WEST

MONTRÉAL - CANADA

Τηλ. Γραφείου Langastre 7998
» Οίκιας Tureatre 7555

PROVISIONS CABIN - DECK

ΣΤΑΥΡΟΣ ΖΗΣΟΠΟΥΛΟΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: ORANAC-Montreal
351 PLACE-ROYAL

MONTRÉAL-CANADA

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τοῦ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ. Αὔγουστος. — «Η ναυλαγορὰ ἔθεσε πλέον εἰς τὰ κατώτατα αὐτῆς δρις. Ζημιώνει κινούμενον καὶ τὸ οἰκονομικῶτερον εἰς τὴν διαχείρισίν του σκάφος. Τὰ ἀγκυροδόλια τοῦ παροπλισμοῦ θὰ δεχθοῦν, όχι μόνον τὰ «Αμερικανικά καὶ τὰ «Ελληνικά, ἀλλὰ καὶ τὰ Παναμαϊκά, τὰ «Αγγλικά, τὰ Σκανδιναϊκά καὶ αὐτά τὰ «Ιταλικά. «Οσοι ἐφοτισταὶ ἐδέχθησαν τὰ 24 καὶ τὰ 25 σελ., διὰ γαιάνθρακας ἀπὸ τὸ Χάμπτον ρόδι, τὸ ἐπραξαν πρὸς τὸν σκοπόν, δπως φέρουν τὰ σκάφη τω πλησίεστερον πρὸς τὸν λιμένα τῆς ἀργίας των. Ἐν τῷ μεταβούν ἐσημείωσαν ταξιδίας ἀφότου πλοίων ἀπὸ τὴν Ιαπωνίαν καὶ τὰς «Ινδίας πρὸς τὴν Μεσόγειον, διὰ νὰ φθάσουν μέχρι τῶν «Ελληνικῶν λιμένων καὶ παροπλισθοῦν.

• «Η καταρρέει τῆς ναυλαγορᾶς προεκάλεσε, τὸ γνωστὸν καὶ ἀπὸ ἄλλας, κατὰ τὸ παρελθόν, παρομοίας περιστάσεις γεγονός τῆς ἀθετήσεως, δηλαδὴ, παρὰ διαφόρων φορτωτῶν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἐσυμβολίων χρονοναυλώσεων μακράς διαρκείας ἡ ναυλώσεων συνεχῶν ταξιδίων. Γερμανοὶ καὶ Βέλγοι ναυλωτοί, μὲ τὴν δικαιολογίαν τῆς μὴ διαθέσεως ἐπαρκούς συναλλάγματος, ὑπέχρεωσαν τοὺς ἐφοτιστάς, όχι μόνον νὰ δεχθοῦν ἀλλαγὴν τοῦ νομίσματος πληρωμῆς τοῦ ναυλοῦ ἀπὸ δολάρια εἰς λίρας, ἀλλὰ καὶ νὰ ὑποβιβάσουν αἰλητῶν τοὺς προσυμφωνηθέντας ναύλους, μεταβούντες καὶ τὰς ἡμερομηνίας φορτώσεως. Ἐν συνεχείᾳ, οἱ «Ιάπωνες ναυλωτοί πρήστασαν ἀπὸ τίνος καταβάλλοντες προσπάθειαν, σπως ὑπεκφύγουν τῶν ἐκ ναυλοσυμφώνων ὑποχρεώσεων τῶν διὰ τὴν μεταφορὰν γαιανθράκων ἀπὸ τὰς ήμερες πολιτείας εἰς τὴν Ιαπωνίαν.

• «Ἀνεφέρετο σχετικῶς, διτὶ ὑπάρχοντας ναυλοσύμφωνα κλεισθέντα κατ' «Οκτώβριον καὶ Νοέμβριον τοῦ 1951 διὰ τὴν μεταφορὰν σημαντικῶν φορτίων που ναύλοι 18 δολλαρίων, ἔναντι τῶν 23 δολλαρίων, ποὺ ἔθεσαν κατ' ἀνώτατον δριον. Σήμερον, δμως, ὡς ναύλος τῶν 8.50 μόλις δολλαρίων πληρωνεται διὰ παρομοίας μεταφοράς. «Η διαφορὰ είνει σημαντική καὶ οι φορτωταὶ δείκνυνται ἀπρόθυμοι νὰ ἐκτελέσουν τὰς ὑποχρεώσεις των. Αἱ πρῶται δολιδούσκοπήσεις εἰφανίζουν τοὺς φορτωτὰς κατατέρευοντας κατά τὰς 3 καὶ 4 δολλαρία καὶ φόδοι ἐξεφράζοντο, μήπως ἡ Ιαπωνικὴ κυβερνητικής προκειμένου νὰ διευκολύνῃ τὴν θέσην τῶν εἰσαγωγῶν της, φροντίζει τὴν παραχώρησην συναλλάγματος διὰ τοὺς ναύλους, ὅποτε τὰ ναυλοσύμφωνα καὶ τὰς καταστούνται πάντας άκυρα. «Εξ ἄλλου, ἔαν ἔκραγῃ τὸν Σεπτέμβριον η ἀπεργία τῶν «Αμερικανῶν γαιανθρακών, τότε καὶ πάλιν οἱ ἐφοτισταὶ διτὶς ἀπαγγελματικῆς των δργανώσεως οἱ «Αμερικανοὶ ἐφοτισταὶ ετράμπτες σκαφῶν διὰ τὴν συνεχίζονταν ἐν πρεσεία διατήρησαν κρατικῶν πλοίων «λίμπερτς» καὶ «δίκτορος», καθ' ἣν στιγμὴν τὰς ιδιωτικὰ πλοία ἀθρώπων παροπλίζονται. Εἰδικοὶ συκεψεις θα λάβουν χώρων εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα διὰ τὴν Ικανοποίησιν τοῦ αἰτήματος τῶν ἔφοπταστῶν.

• Θα πρέπει νὰ σημειωθῇ, διτὶ καὶ αἱ ἑταῖρες τακτικῶν γραμμῶν ἥρχονται ἀπὸ διμήνου ἐπιστρέψουσι εἰς τὸ Κράτος τὰ ναυλωμένα παρ' αὐτῶν λιτε—boat σκάφη, λόγω ἐλλειψεως φορτίων.

• Εἰς 91.000 ἀνήρχοντο κατά τὴν 1ην «Ιουλίου οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ πληρώματα τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ τότε τελουντῶν καταδυτικῆς ιδιοκτησίας ἀμερικανῶν ὥκεανοπόρων σκαφῶν, καθὼς καὶ τῶν κρατικῶν τοιούντων ὑπὸ ιδιωτική ἐκμετάλλευσιν, ἔναντι 110.000 τῆς 1ης «Ιανουαρίου. «Η μείωσις ὑφείλεται εἰς τὴν ἐπάνοδον εἰς τὰς ἀγκυροδόλια παροπλισμοῦ πλείστους δούς κρατικῶν πλοίων. «Η μισθοδοσία τοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ ὑλικού φθάνει τὰ 400 ἐκαποτομύρια δολλαρίων ἐπησίως.

• «Ἀνηγγέλθη ἡ πρώτη ἀγορὰ ρωσικοῦ γαιανθρακοῦ ἀπὸ τὴν Ιαπωνίαν. «Η ἀγορὰ ἐκλείσθη ἐπ' ἀνταλλαγὴ 14.000 τ. γαιανθρακος ἀπὸ τὴν περιοχὴν τῶν Σαχαλίνων πρὸς 10 τ. ὑφασμάτων παραγόν. «Ἐαν ἡθελον διευρυθῆ αἱ ποιαὶ ταῦτα ἀνταλλαγαὶ, ἀνάλογος θὰ είνει καὶ ἡ μείωσις τῶν μεταφορῶν γαιανθρακος ἀπὸ τὴν Αμερικήν, κατόπιν, μάλιστα, καὶ τῆς ἐπελεύσης ηδη τῆς ἀγορᾶς τῶν ινδικῶν γαιανθρακῶν.

• Κατὰ τοὺς ἀγγλικοὺς ἐπὶ τῶν γαιανθράκων κύκλους, ἔαν ἡθελε διατηρῆσῃ ἡ σημειωτὴ προσπάθεια τούσσων τῆς παραγωγῆς, δύνασται τὶς νὰ ἐλπίζῃ, διτὶ ἡ Δυτικὴ Εύρωπη θὰ παυσῃ νὰ ἀναζητήτῃ τὸν ἀμερικανικὸν γαιανθρακα τὸν 1954. «Εξαιρεσιν μόνον θὰ ἀποτελέσουν ὥρισμέναι εἰκείθεν. «Η παραγωγὴ τῆς «Αγγλίας, τῆς Γαλλίας καὶ τοῦ Βελγίου, αὐξάνεται συμφώνως πρὸς τὰ προδιαγεγραμμένα, χωρίς, δμως, καὶ νὰ φθάσῃ εἰς τὰς ἐπιδωξίες τὰς τεθίσεις διὰ τὸ τέλος τοῦ 1952. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτοις, δη παραγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 456.7 ἐκαποτομύρια τόνων, ὑπόδοσιν, δὲ νὰ φθάσῃ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰς τὰ 472.2 ἐκαπ. τόνων. «Η παραγωγὴ αὐτὴ περιλαμβάνει τὴν Αγγλίαν, Δυτικήν Γερμανίαν, Γαλλίαν, Βέλγιον, Ολλανδίαν, καθὼς καὶ τὴν περιοχὴν τοῦ Σάρα.

• «Η προσπτικὴ διὰ τὴν ἔξαγωγὴν περισσοτέρων γαιανθρούς ἀπὸ τὴν Αγγλίαν, φαίνεται—βάσει τῶν τελευταίων δεδομένων τῆς παραγωγῆς—πλέον αἰσιόδοξης. Αἱ ἔξαστες ποσότητες τοῦ περιστονών, δηλαδὴ, τὰ 15.6 ἐκαποτομύρια τόνων, θως δὲ καὶ νὰ τὰ ὑπερδοῦν. «Ἀνάλογος πρὸς τὴν τοιαύτην ἔκτασιν τῆς ἔξαγωγῆς θὰ είνει καὶ ἡ μείωσις τῶν ἐξ ἀμερικῆς μεταφορῶν, μὲ συνέπειαν ἐπὶ τῆς ηατηλίας τὴν χρησιμοποιητικῶν οἰλιγάρεων πλοίων λόγω τῶν μειούστων ἀποτάσσεων.

• Μέχρι τῆς 18ης «Ιουλίου αἱ ἀγοραὶ σίτου, βάσει τῆς γνωστῆς διεθνούς συμβάσεως, ἔφθασαν διὰ τὴν νέαν περίοδον τὴν ἀρξαμένην ἀπὸ τὴν Αὔγουστου, εἰς 970.000 τόνων. Τὸ Βέλγιον ἔγιόρασεν 85.000 τ., ή Κεϋλάν 126.000 τ., ή «Ινδονησία 94.000 τ., ή Ολλανδία 81.000 τ., ή Νέα Ζηλανδία 82.000 τ., ή Νορθηγία 52.000 τ., ή Πορτογαλία 10.000 τ., ή «Ελεάτια 23.000 τ., ή Νότιος Αφρική 152.000 τ. καὶ ή Μεγάλη Βρετανία 233.000 τόνων. Σημειωτέον, δη αἱ σημαντικώτεραι εἰσαγωγικαὶ χώραι, ήτοι η Αύστρια, η Βραζιλία, Κούβα, Αίγυπτος, Ελλάς, Ινδία, Ισραήλ, Ιταλία, Ιαπωνία, Μεξικόν, Περού, Φιλιππίαι, Ισπανία καὶ Σουηδία δὲν μετέσχουν ἀκόμη εἰς τὴν ἀγοράν. «Η Γερμανία μόλις 8.000 τόν. ἔγιόρασεν, ἔναντι ἀναλογίας 1.800.000 τ. Η

Αύστραλια, έξι άλλου, δεν έπωλησεν είμη το 115 της άναλογίας της, ότι Καναδάς στο 4 %, καὶ το 3 % καὶ τη Γαλλία τίτο.

• Ο γνωστός μας κ. Λιούτι, εύθυνος ὡς ἔληκεν ἡ ἀπεργία τῶν χαλυβουργείων, εὐρέθη καὶ πάλιν ἐπὶ σκηνῆς, δύως, ἄλλως τε, ἀνεμένετο. Παρέσχεν ήδη τὴν προειδοποίησιν τῶν 60 ἡμερῶν διὰ τὴν καταγγελίαν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, τῆς δύοις ἡ ισχὺς λήγει τὴν 20ην Σεπτεμβρίου. Ἐνδεχομένη ἀπεργία τῶν γαιανθρακώρυχων θὰ ἀπετελεῖ τὸ «κτύπημα τῆς χάριτος» ἐναντίον τοῦ φορτηγοῦ πλοίου.

• Η Γαλλία, κατὰ σχετικήν διληπτού τοῦ ὑπορυγοῦ τῆς Βιομηχανίας, δὲ παύση μετὰ τὸ 1954 τὰς εἰσαγωγὰς ἀμερικανικῶν γαιανθράκων.

• Αφθονος ἡ ἐσδεία τῶν δημητριακῶν εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας καὶ τὸν Καναδάν. Λίαν περιωρισμένη, ἐλέγχεται ἐξ ἐπιστημονικοῦ πληροφοριῶν, ἡ τῆς Ρωσίας. Ο ψυχρὸς καιρὸς σημαντικῶς καθυστέρησε τὴν πορείαν καὶ ἡ ἀνομβρία—εἰς τὴν Κεντρικὴν Ρωσίαν ίδια—δὲν ἐπέτρεψε τὴν ἀνάπτυξιν. Αἱ κατ' Ιούλιον χειμαρρώδεις δροχαὶ κατέστρεψαν κυριολεκτικῶς τὴν οὐκρανικὴν συγκομιδὴν, τοῦ κυριωτέρου, δηλαδὴ, σιτοδόλωνος τῆς Ρωσίας. Προβλέψεις: Τὸ 1952 ὀλιγώτερος σίτος, ἐναντὶ τοῦ 1951, σύτινος—σημειωτέον—ἡ συγκομιδὴ, λόγῳ τῆς ἔντασίας εἰς τὴν περιφέρειαν τοῦ Βόλγα καὶ εἰς τὴν Σιβηρίαν, δὲν ἥτο καλή. Η σιτοπαραγωγὴ τοῦ 1951 ἀναφέρεται μὲν 4.8 δισεκατομμύρια μπούσελς, ἡτοι 160 ἑκατομμύρια μπούσελς ὀλιγώτερα, ἐναντὶ τοῦ 1949 καὶ 1950. Τὸ πενταετεῖο σχέδιον ἀνέφερε τὸ εἰς παραγωγὴν 5 δισεκατομμυρίων μπούσελς διὰ τὸ 1950.

• Περιαρισμένη ἐπίσης διαπιστωταὶ ἡ παραγωγὴ δημητριακῶν καὶ εἰς τὰς δυοφόρους χώρας. Η ἀντίθεσις πρὸς τὸν κολλεκτιβισμὸν ὑπῆρξε σημαντικὸν ἐμπόδιον, δύον καὶ δὲ καιρός.

• Η δευτέρα—κατὰ σειρὰν ρεκόρ—συγκομιδὴ ἀραβοσίτου καὶ ἡ τρίτη κατὰ σειρὰν διὰ τὸν σίτον, ἐσπειρώθησαν εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας. Ανῆλθον αὐτὰν εἰς 3365 ἑκατομμύρια μπούσελς διὰ τὸν ἀραβοσίτον καὶ εἰς 1249 ἑκατομμύρια μπούσελς διὰ τὸν σίτον. Η κυβέρνησις ἀντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκην παροχῆς μεγαλυτέρας βοηθείας εἰς τοὺς παραγωγούς, ὑπὲρ τῶν δύοιων καὶ θὰ δαπανήσῃ περὶ τὸ 1 ½ δισεκατομμύριον δολαρίων.

• Καλυτέρα ἐμφανίζεται, ἀπὸ ἐπιστιοτικῆς πλευρᾶς, ἡ κατάστασις εἰς τὰς Ἰνδίας. Αἱ πληροφορίαι περὶ νέας ἐσδείας εἰναιεν εὐνοϊκῶτερα καὶ δὲν φαίνεται νὰ εἰσαχθοῦν ἔφετος ἀπὸ τὸ ἔξωτον μεγάλων ποσότητες δημητριακῶν, δύως κατὰ τὰ δύο προηγούμενα ἔτη. Υπολογίζεται, ὅτι κατὰ τὸ τρέχον ἔτος αἱ Ἰνδίαι θὰ εἰσαγάγουν 737.000 τόννων ὄρυζης, συμπεριλαμβανομένων 150.000 τόνων, ἐκ Κίνας, 429.000 ἐκ Μπούρμας, 160.000 τ. ἐκ Σιάμ καὶ 37.000 τ. ἐκ Πακισταν. Τὰ ἀποθέματα σιτηρῶν εἰναιεν, πρὸς τὸ παρόν, ἰκανοποιητικά.

• Η ἀπεργία τῶν ἔργατῶν ἔγινον εἰς τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν ἐπεριασθήσθη τὸ 15τέμπρου. Τὰ ἔργοστασία ἐπανέλαβον τὰς ἔργασίας των. Δέκα τέσσαρα σκάφη ἀνέμενον εἰς τὸ Βαγκούνερ πρὸς τροποιόν, ἀρκετὰ δὲ ἄλλα εἰς ἔτερους λιμένας τῆς Βρετανικῆς Κολομβίας.

• Αἱ ἐσαγωγαὶ ἀμερικανικῶν καπνῶν θὰ περιορισθοῦν κατὰ τοὺς προσεχεῖς δῶδεκα μῆνας. Ο καλλίτερος καταναλωτής των, ἡ Μεγάλη Βρετανία, προσδινεῖ εἰς περικοπὴν τῶν ἀγορῶν των, ἐλλείψει ἐπειρκῶν διαθεσίων δολαρίων.

• Οι Ἀμερικανοὶ παρακολουθοῦν μὲν ἀνησυχίαν τοὺς περιορισμοὺς τῶν ἐξοπλισμῶν τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν. Η Ἀγγλία περικόπτει ἔφετος κατὰ 25% τὸ σχετικὸν τῆς πρόγραμμα καὶ ἡ Γαλλία κατὰ 30%. Υποδεικνύεται σχετικὸς ἡ ἀνάγκη τῆς παροχῆς μεγαλυτέρων πιστώσεων κατὰ τὸ 1953 καὶ ἡ ἐφαρμογὴ μιᾶς μακροπροθέσμου στρατιωτικῆς βοηθείας μέχρι τοῦ 1955—56.

• Η Βραζιλία, ἐπιδώκουσα νὰ ἐπαναλάβῃ ζωηροτέρας ἐμπορικὰς σχέσεις μὲ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν, προκείται νὰ πωλήσῃ πρὸς αὐτήν δαμβακά εἰς τιμὰς κατωτέρας τῶν ισχυουσῶν εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν. Μία ἐμπορικὴ ἀντιπροσωπεία εὑρίσκεται στον Ρίον Ιανέριον διαπραγματεύομενή τὰ ζητήματα τῶν ἀνταλλαγῶν.

• Τὸ μεγαλύτερον διῆλιστήριον τῆς Εὐρώπης θὰ εἰναιεν, ἀπὸ τὸν ὀρχῶν τοῦ 1954, τὸ τοῦ Ρόπτερνταμ. Η ἐτησία δυναμικότης του διὰ κατεργασίαν ἀκαθάρτου πετρελαίου, ητοι κατὰ τὸ 1946 ήτο μόλις ἓν ἑκατομμύριον τόνων, θὰ φθάσῃ τὰ 9.000.000 τόνων, τὸ σύνολον δὲ τῶν ἐγκαταστάσεων του θὰ στοιχίσῃ 20 ἑκατομμύρια λιρῶν. Τὸ ἐν λόγω διῆλιστήριον ἀνήκει εἰς τὴν ἔταιρίαν «Σέλλα», ητοις πέραν αὐτοῦ διαθέτει εἰς τὴν Εὐρώπην 11 διῆλιστήρια 4 εἰς Ἀγγλίαν, 3 εἰς Γαλλίαν, 2 εἰς Γερμανίαν, 1 εἰς Βέλγιον καὶ 1 εἰς Ιταλίαν—συνολικῆς δυναμικότητος 20 ἑκατομμύριών τόννων ἀκαθάρτου πετρελαίου ἐπησίσια.

• Τὸ ἀνοιγόμενο τοῦ νέου πετρελαιοιαγούν τῶν 30 Ιντσών, ἀπὸ τὸ Κιρκούκ τοῦ Βορείου Ιράκ πρὸς τὸν ἐπὶ τῆς Συριακῆς παραλίας Μεσογειακῶν λιμένων τῆς Μπάνιας, εἰναιεν πλέον, γεγονός. Πρὸς ἑδρουάδων τὸ πρῶτον γαλλικὸν τάνκερ «Βαγδάτη» ἐφόρτωσεν ἑκεῖ. Διὰ τὴν Γαλλίαν, εἰδικότερον, δὲν λόγω πετρελαιοιαγούν δημιαίνεται σπουδαίαν ἔξοικον μηδεὶς δολαρίων. Αἱ εἰς δόλαρίους ἀγοραὶ πετρελαίων θὰ περιορισθοῦν ἀπὸ 32.5 εἰς 21% μόνον, αἱ δὲ εἰς γαλλικά φράγκα τοιαῦται ἀπὸ 48 εἰς 25%. Οι εἰς γαλλικά φράγκα, ἐπίσης, κατασταλλόμενοι ναῦλοι διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν πετρελαίων θέλουν καὶ αὐτοὶ περιορισθῆ ἀπὸ 63 εἰς 42%.

• Οι ἀρμόδιοι κρατικοὶ κύκλοι κοινούνται ἐλειψιν πετρελαιοιαγούν κατὰ τὸν χειμῶνα εἰς τὰς περιφέρειας τῆς Ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Β. Δ. Εἰσηγικοῦ. Τὰ διῆλιστήρια τοῦ Κόλπου καὶ τῆς Ἀνατολικῆς ἀκτῆς θὰ πρέπει νὰ ἐργάζωνται συνεχῶς μὲ τὰ 96% τῆς πασαριγῆς των καὶ δόλοκλήρου τῆς Ἀμερικῆς μὲ τὰ 93%, ὑπὸ τὴν ωτὴν δὲ προϋπόθεσιν, διὰ τὸ 1954 θὰ υπάρξῃ ἐλειψις χάλυβος διὰ τὰς

ἐπεκτατικὰς ἐργασίας τῶν διῆλιστηρίων. Η ἐλειψις αὐτὴ ἀποτελεῖ θετικὴν πρόδηλων διὰ τὴν ζωηρὰν ἀκτοπλοϊκὴν μεταφορικὴν κίνησιν τῶν πετρελαιοειδῶν.

• Αἱ εἰς πετρέλαιον ἀνάγκαιες τῶν ἀμερικανικῶν στρατιωτικῶν ὑπηρεσιῶν κατὰ τὸ ἀρξάμενον ἀπὸ τῆς Ιούλιου νέον οἰκονομικὸν ἔτος ὑπολογίζονται ἀπὸ τὰς ἀρμόδιοις ὑπερεσίας μὲ αὔξησιν 40%, ἐναντὶ τοῦ παρελθόντος ἔτους. Θὰ ἀνέλθουν, δηλαδὴ, ἀπὸ 150 εἰς 210 ἑκατομμύρια διευρείων.

• Τὰ 9% τῆς συνολικῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν ὑπολογίζεται, διὰ τὸ ἔξασθον κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1962—53 εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἐναντὶ τῶν 8.5% διὰ τὸ 1951 καὶ τῶν 12% διὰ τὸ 1947, ὅποτε ἡ ἀμερικανικὴ βοήθεια εἶχε φθάσει εἰς τὸ μεγίστον δρίπον τῆς ἀποδόσεως της. Εἰς τοὺς ὑπολογισμοὺς αὐτούς ὁ γαιανθραξ ἐμφανίζεται μειωμένος πως, δοσοὶ ἀφρά τὰς ἐσαγωγαὶς. Τὸ πετρέλαιον, ἐπίσης, ἐνῷ τὰ γεωργικὰ προϊόντα εὐνοοῦνται περισσότερον.

• Η ἀνάγκη τῆς τοποθετήσεως τῆς ἀμερικανικῆς ὑπερπαραγωγῆς καθίσταται δημηράριον ἐπαττικωτέρα. Τὰ προγράμματα βοηθείας πρὸς τὰς ἔνεας χώρας—τονίζουν οἱ Ἀμερικανοὶ ἀρμόδιοι—δὲν εἰναιεν ἀρκετά. Θὰ πρέπει, παντὶ τρόπῳ, νὰ διστηροθούν ἀνοικταὶ αἱ ἔνεας διευρείων παραγωγῆς.

• Διὰ τὴν διασχείρισιν τῶν οἰκονομικῶν ὑποθέσεων τῶν χωρῶν τοῦ N.A.T.O. πρόκειται νὰ συσταθεῖ εἰδικὴ τριμελής ἐπιτροπή. Η ἐπιτροπὴ αὐτὴ κρίνεται ἡ καταλληλότερα, διὰ νὰ χειρίσῃ καὶ τὸ ζήτημα τοῦ μεγάλου δασίου διὰ τὴν σταθεροποίησιν καὶ τὴν μετατρεψιμότητα τῆς ἀγγλικῆς λίρας καὶ τῶν ἄλλων Εὐρωπαϊκῶν νομισμάτων. Εν τῷ μεταξύ ἡ Ἀγγλία ἐπιτείνει τὰς περικοπὰς τῶν εἰσαγωγῶν της καὶ χάριν τῶν ἐξαγωγῶν παραμερίζει τοὺς ἐξοπλισμούς της. Κάθε οἰκονομικὴ διευκόλυνσις διὰ τὴν ἐξαγωγικὴν της προσπάθειαν, ἀφονος παρέχεται.

• Εύτυχης ὁ Καναδᾶς! Τὸ δολλαρίον του ἔχει ἀξιανή ύπερτέρων τοῦ ἀμερικανικοῦ—ένα καναδικὸν δολάριον πρὸς 1.03 τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Ο ἔδημος κατὰ τὴν σειρὰν προϋπολογισμὸς ἐκλείσθη μὲ περίσσευμα καὶ τὸ δημόσιον χρέος περιωρισθήσαται 17% ἐναντὶ τοῦ 1947, ἀνερχόμενον ἡδη εἰς 11 μόνον δισεκατομμύρια δολαρίων. Αἱ ἐπενδύσεις ἀνήλθον εἰς 4.5 δισ. δολαρίων τὸ παρελθόν ἔτος καὶ εἰς 5 δισεκατομμύρια ἔφετος. Καὶ αὐτὰ ὅλα δὲν λαὸν 14 μόλις ἑκατομμύριων ψυχῶν. Εμπορικὸν ισοζύγιον ἐνεργητικὸν κατὰ 110 ἑκατομμύρια δολαρίων διὰ τὸ πρώτον πεντάμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους. Η συγκομιδὴ τῶν σιτηρῶν ἱκανοποιητική. Η παραγωγὴ ἡλεκτρικοῦ ρεύματος ἐπημένει προσπάθειας τοῦ ἔτους τοῦ προσφάτως ἔργων δραστηριότητος. Αἱ αἰσιόδοξοι προβλέψεις διὰ τὸ οἰκονομικὸν μέλον τοῦ Καναδᾶ, φέρουν πρὸς αὐτὸν τὸ ἀμερικανικὸν κεφάλαιον. Εἰς ὅκτω δισεκατομμύρια δολαρίων ὑπολογίζονται αἱ μέχρι τοῦ τοποθετήσεως, ἐκ τῶν δύοιων 1 ½ δισεκατομμύριον ὑπολογίσιμον ἔντος τῆς τελευταίας διετίας. Η φορολογικὴ πολιτικὴ εὐνοεῖ τὴν ιδιωτικὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν.

• Η Μόσχα — καθ’ αἱ γράφει ὁ ἀμερικανικὸς τύπος — ἀνήγγειλε πρὸ ἡμερῶν, διὰ τὸ πρώτον σοδιετικὸν πλοίον διεδραμε, μέσω τῶν ποταμῶν καὶ διωρύγων, τὴν ρωσικὴν ἐνδοχώρων ἀπὸ τῆς Ἀζοφικῆς μέχρι τῆς Λευκῆς Θαλάσσης. Επρόκειτο περὶ τὸ δεξαμενοπλοίον «Χερσών», διὰ πέλευσης τὴν προσφάτως ἐγκαινιασθεῖσαν διώρυγα Βόλγα—Ντόν, ἀπὸ τὸ Ροστόν καὶ ἐν συνεχείᾳ διὰ τοῦ Βόλγα ἔφθασεν εἰς τὰ δόρεα ρωσικά ὑδάτων, μέσω τῆς λίμνης Ραμπίνσκ καὶ τῶν ὑδατοφρακτῶν Μαρίνοκ. Τὸ σκαφός κατέπλευσεν εἰς τὸ Μπελούμπορκ τῆς Λευκῆς Θαλάσσης, διόπθεν θὰ συνέχισε τὸν πλοῦ τοῦ πρός τὸ Μουρμάνσκ.

• Ο γαλλικὸς ἐμπορικὸς στόλος—έναντι τῶν 670 μονάδων του, χωρικότητος 2.733.633 τόν., γκρός, κατὰ Σεπτέμβριον τοῦ 1939—κατέχει τὸ σήμερον μίαν δύναμιν ἐν ὑπηρεσίᾳ 737 πλοίων, 3.292.618 τόν. γκρός, ἐνώ παραλλήλων τελούν ὑπὸ παραγγελίαν 25 λάινερς, 255.500 τόνων, 21 δεξαμενόπλοιος 216.500 τόνων καὶ 47 φορτηγά, 106.100 τόνων γκρός.

• Καὶ τῆς Τουρκίας ὁ ἐμπορικὸς στόλος ἐφθασε τὰς 553.000 τόνων, μὲ ἀριθμὸν 124 σκοφῶν. Εκ τῆς δυναμεως ταύτης οἱ 48 ιδιώται Τούρκοι ἐφοπλισταὶ κατέχουν μίαν χωροπικότητα 325.000 τόνων, ἐνώ σι πολόποιοι ἀνήκουσιν εἰς τὴν νεοδιύρθεισαν «Ναυτικὴν Τράπεζαν».

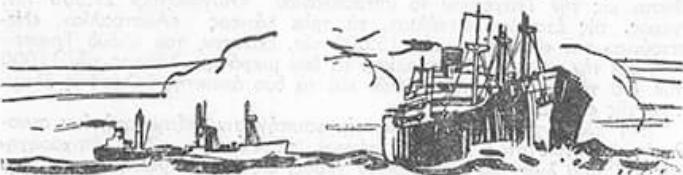
• Τὸ ἐρχόμενον ἔτος δὲ τὸ Δυτικὴν Γερμανία, μὲ προβλεπομένην παραγωγὴ χάλυβος 16 ½ ἑκατομμυρίων τόνων, θὰ εἰναιεν ἡ τρίτη κατὰ σειρὰν ἐπὶ τῷ κόσμῳ παραγωγικὴ χώρα διὰ τὸν χάλυβα. Ηδη, ὁ γερμανικὸς συναγωνισμὸς εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν καθίστασι αἰσθητός. Εἰς τὸ Νότιον Αμερικήν, λ. χ., οἱ Ἀμερικανοὶ ἐσαγωγεῖς χάνουν δισμέραι ἐδαφος.

• Τὴν διαφορὰν, δοσοὶ ἀφορὶ τὸ υπὸ τῆς παντηγικῆς ἐπίχορηγήσεως διὰ τὰ δύο ὑπερωκεάνια «Κονστιτούσιον» καὶ «Ιντηπηνέτενς», τῆς «Ἀμερικανοῦ ΕΞΠΟΡΤ Λάιν」, πρόκειται νὰ ἐπιλύσῃ ἔνον ναυπηγείον, τὸ εἰς Σίενταρι τῆς Ολλανδίας ναυπηγείον Γουλίτον. Τεχνικοὶ τοῦ ναυπηγείου τούτου διὰ συνεργασθεῖσον μὲ τρία μέλη τοῦ ἀμερικανικοῦ «Ομοσπονδιακοῦ Ναυτικοῦ Γραφείου», ίνα καθορίσουν τὸ κόπτος τῆς κατασκευῆς τῶν ἐν λόγω δύο δύο υπερωκεάνιων εἰς τὰ δόλανδικα ναυπηγεία. Τὴν ἐπὶ πλέον διαφορὰν, ἐναντὶ τοῦ κόπτου εἰς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας», θὰ καταβάλῃ τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον.

• Η χρησιμοποίησις 2.000 τόνων κράματος ἀλομινίου εἰς τὰς ὑπερκατακεαύς τοῦ σοῦπερλάινερ «Ηνωμέναι Πολιτείαι», έξαικονόμησε συσωλικῶν δάρων 3.000 έως 10.000 τόνων, μὲ ἀποτέλεσμα μὲ περιορισθῆ ἀναλόγως τὸ ἐκτόπισμα τοῦ πλοίου, νὰ μειωθῇ δέ, φυσικά, καὶ ἡ ἀπαιτούμενη δύναμις προώσεως. Οἰκονομία, συνεπῶς, παρὰ τὴν ἀκρίβειαν τοῦ νέου κράματος, προήλθεν εἰς τὴν δῆλην κατασκευὴν τοῦ πλοίου.

**PORT SUDAN
MARITIME AND FORWARDING AGENCY**
LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"
Address: P.O. Box 306



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γαλλία

Τό δεξαμενόπλοιον «Μπερενίς»

Από τοὺς πλοιοκτήτας τοῦ μεγάλου γαλλικού δηζελοκινήτου δεξαμενοπλοίου «Μπερενίς» τῶν 31.640 τόνων Δ.ώ., ἀνέκοινώθησαν πρὸ τοῦ τὰς ἀποτελέσματα τῶν πρώτων τοῦ ταξιδίων. Τὸ ἐν λόγῳ τάκερ μεταφέρει τὸ διπλάσιον, ἀκριβῶς, φορτίον ἐνὸς δεξαμενοπλοίου τοῦ τύπου «T—2», μὲ τὴν αὐτὴν κατανάλωσιν καυσίμου τῆς Ιδίας ποιότητος. Κατὰ τοὺς πρώτους τέσσαρας μῆνας τῆς ὑπερσίας του, ἔμφορτον μὲ 30.000 τ. πετρελαίων, ἐσπειρίωσε τὰ «Μπερενίς» ταχύτητα 15.3 μιλλίων καὶ δὴν ἡτο ἀνέψ φορτίον 16.3 μιλλίων. Ἡ κατανάλωσις του ἀνήρχετο εἰς 48 τ. πετρελαίου λεβήτων τὸ 24ωρον καὶ ἡτο ἡ αὐτὴ σχέδον μὲ τὴν κατανάλωσιν ἐνὸς τάκερ «T—2», μεταφέροντος 16.000 τ. πετρελαίων, μὲ ἐλαφρῶς κατωτέρων ταχύτητα. Τὸ «Μπερενίς», δηλαδή, μὲ τὴν ίδιαν δοπάνην εἰς καύσιμα, θὰ ἀντικαθίστα δύο δεξαμενοπλοίαι του τύπου «T—2».

Κατὰ τοὺς πλοιοκτήτας του, ἔαν αἱ μηχαναὶ τοῦ «Μπερενίς» ἀποδείξουν καὶ εἰς τὸ μέλλον τὴν αὐτὴν ικανοποιητικὴν ἀπόδοσιν, ἔνας σηματικὸς σταθμὸς θὰ ἔχῃ ἐπιτευχθῆ εἰς τὸν ἀνταγωνισμὸν μεταξὺ μηχανῶν Ντῆζελ καὶ ἀτμομηχανῶν διὰ τὴν πρόσωσιν τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων, τῶν ἔχοντων χωρητικότητα 28.000 τόνων Δ.ώ. καὶ ἄνω. Ἡ σημειωθῆ, δηλαδή, διπλάσιον τὸν πλοίον τὸν 30.000 τόνων Δ.ώ. ἔκαστον, μὲ προβλεπομένη μέσην ταχύτητα 15 ἕως 15½ μιλλίων.

Τὸ νέον λάινερ «Φλάνδρα»

Ἄτυχὲς ὑπῆρξεν εἰς τὸ πρώτων πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην ταξιδίον τοῦ νέοτεκνου γαλλικὸν ὑπερακανίον «Φλάνδρα», καθυστέρησεν ἐπὶ 24 ὥρας εἰς τὸ δρομολόγιον του, λόγω βλάβης σημειωθείσης εἰς τὸ συγκρότημα τῶν ἀντλιῶν του διὰ τὰ καύσιμα καὶ ἐπὶ τριήμερον ἐπιβραδύνων τὸν ἐκ Νέας Υόρκης ἀπόπλουν του, συνεπεία ἀνωμαλιῶν ἐκ βραχυκυλώματος σημειωθέντος εἰς τὰς κυρίας ἡλεκτρικὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ σκάφους. Ἐπαναπλέοντες εἰς τὴν Γαλλίαν θὰ ἀναστέλῃ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ δευτέρου δρομολογίου του, προκειμένου νὰ ἐπιμεροθεῖν αἱ μηχαναὶ καὶ τὰ ἔξαρτήματα των, ἵνα διακριθῶνται πόθεν προήλθεν ἡ ἐκδηλωθεῖσα ἀρρύθμια εἰς τὰς μηχανὰς καὶ τὰς ἡλεκτρικὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ πλοίου.

Τὸ «Φλάνδρα», χωρητικότητος 20.500 τόνων γκρός, ἀνήκει εἰς τὴν «Φρέντ Λάιν» καὶ θεωρεῖται, ὡς τὸ ἀντιπροσωπευτικόν μεταπολεμικῶν δεύγματος γαλλικῆς καλασθορίας, δύον ἀφορᾶ τὸν ἐσωτερικὸν αὐτοῦ διάκοσμον. Ἡ κολυμβητικὴ του δεξαμενή—ἐκδηλώσις τῶν τάσεων τῆς παλαιᾶς ιταλικῆς σχολῆς—παρέχει τὴν δψιν φυσικῆς ἀκτῆς καὶ ἀποτελεῖ εύχαριστον ἀπό τὸ πρωτότυπον τῆς ἐπινεύσεως τῆς. Ἐξαίρεται αἱ ἐπέρεις τὸ πλούτον τῆς ἐπιπλώσεως τῆς αἰλούσης τοῦ χοροῦ, τῆς δοπίας τὸ δάπεδον ἔχει κατασκευασθῆ ἀπὸ κρύσταλλον φωτιζόμενον ἐκ τῶν κάτω καὶ ἐμφανίζονται ἔνα ὑποδηλητικῶς φαντασμαγορικόν θέαμα.

Διαδέτει τὸ νέον τοῦτο λάινερ διαμερίσματα διὰ 303 ἐπιβάτας α'. θέσεως, 385 β'. θέσεως καὶ ικανὸν ἀριθμὸν διὰ τὴν «τουρίστ κλάσ». ἀναπτύσσει ὑπερτερακίν ταχύτητα 23 μιλλών—κατὰ τὰς δοκιμὰς του ἔφθασε τὸ 25—προορίζεται δὲ δπως, μετὰ τὸν «Λιμπερτέ» καὶ τὸν «Γλ ντέ Φράνς», ἔξυπητηση τὴν τακτικὴν ἐδομαδίαιαν γαλλικὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ. Ἡ ναυπηγείσης τοῦ «Φλάνδρα» ἐστοιχίσει περὶ τὰ 7 ἐκαποντώματα λιρών, κατὰ δὲ τὴν ἀσφάλισιν του ἔναντιν τῶν θαλασσών κινδύνων ἡ ἀγγλικὴ ἀγορὰ ἐκάλυψε τὸ ημισυ τῆς ἀσφαλισμένης ἀξίας, ἥτοι 5.7 ἐκαποντώματα λιρών.

Ην. Πολιτεῖαι

Τάνκερς τῶν 60 χιλ. τόνων!

Κατὰ τὴν συγκροτηθεῖσαν πρὸ 15θημέρου εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ἔξαμηνιάν συνέλευσαν τοῦ «Αμερικανικού Νηογώμονος», δ. πρόεδρος αὐτοῦ κ. Οὐάλτερ Γκρήν ἀνερέθη, κατὰ τὴν δημιούριαν του, εἰς τὰς τάσεις πρὸς ναυπηγείσην δόλεν καὶ μεγαλυτέρων πλοίων. Ἀπεκάλυψεν οὗτος, διὰ τὴν Νηογώμονα τὰ σχέδια διὰ τὴν κατασκευὴν δε-

ξαμενοπλοίων τῶν 60.000 τόνων Δ.ώ., ἐνῷ ἐν τῷ μεταξὺ παραγγελίαι πρόκειται νὰ δοθοῦν καὶ διὰ τὴν ναυπηγείσην εἰδικῶν διάσημοτα σκαφῶν, χωρητικότητος 40.000 τόνων φορτίου.

Ίδιαιτέρως ἐτοίνειν δὲ διαιλητῆς τὴν ἀνάγκην χρησιμοποιοῖσεως διὰ τὰς τοιαύτας κατασκευὰς ἐλασματῶν πάχους, διὰ ποτὲ δὲλτος δὲν ἀντεμετώπισεν ἡ ναυπηγικὴ διομηχανία καὶ τοῦτο, ἵνα διασφαλισθῇ ἡ ἀναγκαία τῆς κατασκευῆς ἀντοχῆ. Τάνκερς ἐπίσης τῶν 38.000 ἕως 45.000 τόνων Δ.ώ., ναυπηγεύνται ἥδη, ὑπὸ τὸν ἐλεγχον τῶν ὑπερεσιῶν τοῦ «Αμερικανικού Νηογώμονος». Μερικά ἔξι αὐτῶν θὰ ἔχουν μήκος μεγαλύτερον τῶν 700 ποδῶν καὶ πλάτος 95 ἕως 100 ποδῶν, ἔναντι τῶν 662 ποδῶν μήκος καὶ 93 ποδῶν πλάτους τοῦ ὑπερεσιῶν τοῦ «Αμερικανικού Νηογώμονος».

Κατὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν σχεδίων διὰ τὰ μεγάλα ταῦτα δεξαμενόπλοια — συνέχισεν δ. κ. Γκρήν — ἡ δυσκολία ἔγκειται εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦ ἐμφόρου αὐτῶν διύθισματος, δεδομένου, ὅτι εἰς τὰς τέμπατα τῶν ταξιδίων των, δημοσίας καὶ εἰς τὰς διαμέσους διώρυγας, τὰ δάμη δὲν εἶναι πάντοτε ἀπάρκη, ὅπως δεχθοῦν τοιαύτα μεγαθήρια. Προσπάθεια, συνεπένθετη, καταβάλλεται ἀπὸ μέρους τῶν σχεδιαστῶν ὅπως μία ἀσύνθητης ἀναλογία μεταξὺ μήκους καὶ δάμης πρὸς τὸ διύθισμα τῶν, ἐνῷ λόγω πλοίων, καθορισθῆ, ἐφόσον εἴνει ἀδύνατος ἡ ἀνάπτυξις τοῦ διύθισματος πέραν ἑνὸς ὠρισμένου δρίου. Μακρύτερα καὶ πλατύτερα πλοία, μὲ διλγάντερον διύθισμα. Εκείνειν καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς χρησιμοποιοῖσεως ισχυρότερων ἐλασματῶν καὶ καλλιτέρας ποιότητος χάλυβος.

Ἡ παγκόσμιος χωρητικότης

Περαιτέρω, δ. κ. Γκρήν ἀνέφερεν, ὅτι κατὰ μήνα Απρίλιον ἐτέλους ὑπὸ ναυπηγείσην καὶ παραγγελίαιν εἰς δύο διάλογους τὸν κόσμον 1.829 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 15.750.000 τόνων γκρός, μὲ παράδοσιν μέχρι καὶ τοῦ 1957. Τὰ 60 % τῆς χωρητικότητος ταῦτης ἀναφέρονται εἰς δεξαμενόπλοια. Ἄφ' ἐτέρου τὰ ὑπάρχοντα πλοία πολογίανται εἰς 13.646, χωρητικότητος 78.821.000 τόνων γκρός, μετὰ δὲ τὴν συμπλήρωσιν τῶν νέων κατασκευῶν, θὰ φθάσουν εἰς 15.475, συνολικῆς χωρητικότητος 94.570.000 τόν. γκρός. Εἰς τὸν τελευταῖον αὐτὸν ἀριθμὸν δὲν δύνανται, δεσμαίως, νὰ υπολογισθοῦν ἀπὸ τοῦδε αἱ μέχρι τοῦ 1957 δὲλται ἀπώλεια πλοίων ἐκ θαλασσῶν κινδύνων καὶ ἐξ διαλύσεως πεπαλαιωμένου τονιάζ. Παραλλήλως, δένον νὰ ληφθῇ ὑπὸ δψιν ἡ μεγαλύτερα ταχύτης τῶν νεωτέρων πλοίων καὶ ἡ ηὔημένη, συνεπῶς, μεταφρική τῶν ικανότητας κατά τὸν τόνον—μιλλιον.

Προπολεμικῶς, ἡ παγκόσμιος ναυτιλία ἡρίθμει 12.798 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 58.270.000 τόνων γκρός.

Ἴαπωνία

Ἡ αὐτάρκεια εἰς τὰς μεταφοράς

Πληροφορίαί ἔτι Τόκιο ἀναφέρουν, ὅτι ἀντιμετωπίζεται ἐκεῖ ἡ ναυπηγησίς 60 φορτηγῶν τῶν 10.000 τόν. ἔκστασην, ἀτινα δέλτους ἀπασχοληθῆ εἰς τὰς μεταφοράς πρώτων ὑλῶν, ίδια δὲ γαιανθράκων καὶ μεταλλευμάτων. Ἡ ιαπωνικὴ οἰκονομία ὑποχρεούται σήμερον νὰ καταβάλλῃ εἰς συνάλλαγμα υπόλοιπους ναύλους πρὸς τὰ ξένα πλοία. Ἐπεξεγείται σχετικῶς, διὰ τὸν Ιαπωνικὸν ὅτου, λόγω τοῦ Κορεατικοῦ πολέμου, ἀνέστειλε τὰς εἰσαγωγὰς μεταλλευμάτων καὶ γαιανθράκος ἀπὸ τὴν Κίναν, ἔξαρτηθείσα διὰ τὰ εἰδῆ ταῦτα ἀπὸ τὰς μακρυνὰς ἀγορὰς τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν», καὶ τὸν Καναδά καὶ τὸν Ινδίων, κατέβαλε σημαντικὰ ποσά εἰς ναύλους. Εἶχε τοῦτο ὡς ἀποτέλεσμα τὴν υψησιν καὶ τῶν τιμῶν τοῦ χάλυβος καὶ τῶν διομηχανῶν προϊόντων, δέ μεριστοῦ πρὸς δολλάρια. Παρὰ τὴν ἐπελθόνταν ἐν τῷ μεταξὺ πτώσιν τῶν ναύλων, ἡ Ιαπωνία, μὴ ἐπιθυμούσα νὰ ἔξαρτάται ἀπὸ τὰς ἐκάστοτε διακυμάνσεις τῆς διέθους ναυλαγορᾶς, ἀπέφασις εὑνὴ ναυπηγεῖση ἐντὸς διετίας τὰ 60 ταῦτα φορτηγά, μὲ κόστος 60 ἐκαποντώματων γιεν καὶ μὲ κρατικὴν τὴν χρηματόδοτσιν. Μὲ τὰ ἐν λόγῳ πλοία υπολογίζεται, δηλαδή, διαδέσμηνας τοῦ ημισυ τῶν μεταφορικῶν τῆς ἀναγκῆς διὰ τὰς εἰσαγομένας ἐτησίων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ποσότητας 5 ½ ἐκαποντώματων τόνων μεταλλευμάτων καὶ 3.000.000 τόνων γαιανθράκος.

Ἴταλία

Ἡ κρατικὴ ἐνίσχυσις πρὸς τὰ ναυπηγεῖα

Τὰ μέτρα, ἀτιναὶ ἡ κυβερνητικής τῆς Ρώμης ὑπεχρεώθη νὰ υιοθετήσῃ διὰ τὴν ἀνασυγκρότησην τῆς ιταλικῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας καὶ τῆς ναυτιλίας, ἀνάλογανται εἰς προσφάτους δηλώσεις τοῦ ἀρμοδίου ὑπουργοῦ κ. Κάππα, δημοσίευμάνες εἰς τὸν Αμερικανικὸν τόπον. Τὸ υψηλὸν αἱ τελέταις τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ τῶν ἔγχωρίου κατασκευῆς μηχανῶν προώσεως, ἡ ἀρτιωτέρα ἔξι ἀντίτευτον τεχνικὴν τεχνικὴν ταχύτησις καὶ ἡ οἰκονομικὴ ἀνετις τῶν ξένων ναυπηγείων, ἡ Ἐλλειψη διὰ τὰ ιταλικὰ ναυ-

SHIPPING & GENERAL AGENCY CO. LTD.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A.E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

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

Αντιπρόσωποι ἐν Ἑλλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων Ἐργοστασίων τῆς Αγγλίας χρησιμοποιουμένων ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέχρι τῶν κοιτωνίσκων καὶ ιστῶν.
Μεγάλη παρακαταθήκη TRANSITO τῶν NELSON» καὶ «EMPIRE» COMPOSITIONS SUPER TROPICAL καὶ TROPICAL.

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

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

πηγεία πολλών παραγγελιών όμοιοτύπων σκαφών, ώστε νά ύποβιδάζεται πώς το κόστος αυτών, ή χαμηλότερα απόδοσις τού ίταλου τεχνίτου, ή σπάνιες κεφαλαίων, οι διαρεις, τόκοι και, τέλος, ή έργατική προστατευτική νομοθεσία και οι έπιβαρυνσεις κοινωνικής προνοίας, καθίστων μεταπολεμικά—κατά την Κ. Κάππατη—τήν ιταλικήν ναυπηγικήν διομήχανιαν, άκομη και μετά τήν τεχνικήν της ανασυγκρότησιν, άνικανον νά συναγωνισθή τάς τιμάς τών ξένων ναυπηγείων.

Ο νόμος, άκριδως, δύτις ἀπέδειπε εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ναυπηγικῆς διοικησίας, καθώριζεν ἐλεύθερον εἰσάγωγὸν μετάλλων καὶ ὄλων υλικῶν διὰ τὰ ναυπηγεία, ειδικὸν ἐπίδομα χρησιμοποίησεν τῶν ἐπιπλίων κατασκευαζομένων διοικησικῶν προϊόντων διὰ τὰ πλοῖα, ὃπερ ἔφθανε συχνὰ τὰ 5% τῆς ἀξίας καθέ ναυπηγήματος καὶ διατέτον ἐπίδομα ἵσον πρὸς τὰ 12% τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, ὃπερ ἔχαρακτηρίζεται ἡ ἐπίδομα ἀποσθέεως αὐτοῦ. Τέλος, ἔνα τρίτον συμπληρωματικὸν ἐπίδομα ἵσον πρὸς τὸ 1)δ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, καθιερώθη. Τὸ σύνολον καὶ τῶν τριών τούτων ἐπιδομάτων δὲν ἥδυντο νά ύπερβοτὸν τὸ ημισυ τῆς ἀξίας ἑνὸς ἀλιευτικοῦ πλοίου καὶ τὸ 1)3 τῆς ἀξίας οἰασδιῆποτε ἄλλης ναυπηγήσεως.

"Ινα παραχωρηθούν τὰ ἀνωτέρω ἐπιδόματα, προεβλεπτο, ὅπως τὰ ναυπηγούμενα πλοία προσαρμόζωνται πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας καὶ τοῦ ἑθνικοῦ συμφέροντος, ἐγγράφωνται εἰς τὸν ἴταλικὸν Νηρογνώμονα καὶ διατηρούν τὴν κλάσιν τῶν ἐπὶ μίαν δεκαπενταετίαν. Ἡ πρώτη πίστωσις ἔκ 34 Δισεκατομμυρίων λιρεττῶν ἀπέδειπεν εἰς τὴν ναυπηγήσιν πλοίουν διαφόρων κατηγοριῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 280.000 τόννων. Μὲ τὰς παρασχεθεῖσας, δῆμως, ἐγγυητούσεις πρὸς σύν-
αψιν δανείων καὶ μὲ τὴν διευκόλυνσιν εἰς τοὺς τόκους, ἡ πίστωσις αὐτῆς ἔφθασε τὰ 38 Δισεκατομμυρία λιρεττῶν, μὲ τὴν πρόβλεψιν, ὅπως αἱ πα-
ρεχόμεναι ἐπιχορηγήσεις μὴ ὑπερβούν τὰ 40% τῆς ἄξιας τῶν ναυπηγη-
θησούμενων πλοίων.

Κατά την έφαρμογήν του νόμου, ή, άνωτέρω πίστωσις δεν Επήκρεται και νέα τοισύντη έξι 8.6 δισεκατομμυρίων λιρετών παρεσχέθη. «Αποτέλεσμα της έντασης της έργων προστατευτικής πολιτικής υπήρξεν η ναυπηγησίας 12 επιβατηγών λαΐνερς—περιλαμβανομένων των τριών υπερωκεανίων «Ιούλιος Καΐσαρ», «Αντρέας Ντόρια» και «Χριστόφορος Κολόμβος», συνολικής χωρητικότητος 134.450 τόνων—7 δηζελοκινήτων δεξαμενοπλοίων 43.897 τόνων, 16 φορτηγών 21.927 τόνων και διαφόρων άλλων σκαφών, περιλαμβανομένων 383 άλιευτικών, 72.882 τόνων. Αι άνωτέρω ναυπηγήσεις ήρχισαν από τού 1948 και τινες έξι αύτών τελούν εισέτι ύπό συμπλήρωσιν.

Τὴν τακτικὴν τῶν ἐπίχορηγήσεων, ἔξικολούθησεν ὁ κ. Κάππα, ὑπέχρεωσαν τὴν κυβερνητὸν λόγοι πολιτικῆς σκοπιμότητος, νᾶ τὴν ἐπέκτεινη καὶ εἰς τὴν ἐλευθέρων περιοχὴν τῆς Τεργέστης. Τὸ Ἰταλικὸν Θοσαροφυλάκιον ἀνέλαβε, πράγματι, τὴν ὑπόχρεωσιν καταδόλης τῶν 33% τοῦ μεγίστου κόστους τῶν κατασκευαζομένων εἰς τὴν Τεργέστην πλοίων, ἐπὶ δὲ καὶ τὴν πλωμάρην τοῦ τόκου 4% διὰ τὰ ναυπηγικὰ δάνεια, περιλαμβανομένων καὶ ἔκεινων, ἀτίνα παρεχωρήθησαν ἐκ τοῦ Σχεδίου Μάρσαλ εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Τεργέστης. Τοιουτοπρόπως, ἐναυπηγή-

Θήσαν είς τὴν Τεργέστην τὸ ὑπερωκεάνιον «Ἄγυουστος» 27.500 τόν. γυρκός, τῆς ἐταιρίας «Γ'ταλιά», τὰ τριά λάινερς «Αύστραλία», «Νεπτούνια» καὶ «Ωκεανία» τῶν 15.000 τόν. ἔκαστον, τοῦ «Λόδυ Τριεστίνο», διὰ τὴν γραμμὴν Αύστραλίας, τὰ δύο μικρότερα λάινερς τῶν 11000 τόν. διὰ τὴν γραμμὴν τῶν Ἰνδῶν καὶ τὰ δύο ἀνοικτῆς θαλάσσης ἀλιευτικά τῆς «Γ'κενετέσκο».

Ἐπί πλέον τῶν ἀνωτέρω, διὰ τὴν ναυπήγησιν δεξαμενοπλοίων συνολικῆς χωρητικότητος 250.000 τόνων, παρεχωρίθη εἰδική ἐπιχορήγησις 100.000 λιρεπτών κατά τὸν τόνον γκρός, εἰς σύσσον, δηλαδή, πουσόν ὑπελογίσθη ἡ διαφορά τοῦ κόστους μεταξὺ Ἰταλικῶν καὶ ἄγγλικῶν ναυπηγησεων. Δύο κύριοι τύποι δεξαμενοπλοίων κατασκευάζονται, τῶν 18000 καὶ τῶν 30000 τόνων δ.ώ. Καὶ ὁ κ. Κάππας κατέληξε τοιζέων, ὅτι μὲ τὴν συμπλήρωσιν—κατ' ιούλιον τοῦ 1954—τοῦ ναυπηγικού προγράμματος τῶν τάκερες, ἡ Ἰταλία θὰ κατέχῃ ἔνα ἐμπορικὸν στόλον 3.512.830 τόνων γκρός, μετά τὴν ὑπολογίσθεσσιν πρόβλεψιν, δῶπα ἀποσυρθούν τῆς ὑπηρεσίας καὶ διατίθονται 58 παρθηκα σκάφη, 250.000 τόνων περίπου καὶ μετά τὴν ἐγκριθείσαν ηδη πώλησην εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἔτερων 19 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 60.316 τόνων γκρός.

Ἐγκατελείφθη ἡ φαλαινοθηρία

Η κατασκευή είς τά ναυπηγεία τοῦ Μομφαλκόνε τοῦ Ἰταλικοῦ πλωτοῦ ἐργοστασίου κατεργασίας φαλαινών, «Τρινάκρια», τῶν 22.500 τόν. γκρός, ἀνεστάλη. Ή ναυπηγήσις τοῦ είχεν ἀναλόφθι κατόπιν τῆς παροχῆς διανεύοντος 9 δισεκατομμύριον λιρεπτῶν ὅποι τὴν Ἰταλικὴν κυβέρνησιν, μὲ πρόβλεψιν κατασκευῆς καὶ ἐνὸς στολίσκου ἑκ 12 φαλαινοθρησκῶν σκαφῶν τῶν 1.000 τόνων ἔκσπον. Κατὰ τὴν τελευταίαν, ὅμως, διεθνῆ διάσκεψιν διὰ τὴν φαλαινοθρησκίαν, ἥτις συνθήθεν εἰς τὰς ἄρχας τοῦ ἔτους εἰς τὸ Κέπιτ Τάουν, οἱ νορβηγοὶ ἐπεσήμαναν τὸν κίνδυνον ἑκ τῆς εἰσόδου νέων στολίσκων εἰς τὴν φαλαινοθρησκίαν καὶ ὑπέειζαν τὴν ἀνάγκην, ὅπως πειροσθῇ τὸ ποσσόστον τοῦ ἀλιεύματος ἐκάστης φαλαινοθρησκίας ἐπιχειρήσεως. Αἱ χαμηλαὶ, ἔξ αλλοῦ, τιμᾶ τοῦ ἐλάσιον φαλαίνης εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν καὶ ἡ ἀντίδρασις τῶν ἰταλῶν παραγωγῶν δουτύρου καὶ ἐλαιολάδου, παραλλήλως πρὸς τὰς ἀπόφασεις τῆς πρασιφερεδίστης διασκέψεως, ὑπέρεχαν τὴν Ἰταλικὴν κυβέρνησιν νὰ ἀναστείλῃ τὰς πιστώσεις διὰ τὸ «Τρινάκρια». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θά μετατραπτὴ ἦδη εἰς τάνκερ.

Мез. Бретанвия

Τὸ «Ἡγωμέναι Πολιτεῖαι» καὶ τὰ δύο «Κουήνς»

Οι "Αγγλοί, οιτίνες μὲ κάπως ἔκδηλον τὴν πικρίαν εἰδόν τὸν «Κανοῦν Ἐπισείοντα» περιερχόμενον εἰς τὸ ὀμέρικανον «συπήρ-λάϊνερ» «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι», προδιάνουν τώρα εἰς συγκρίσεις τῷ νεοτεύκτῳ υπέρβασικον πρὸς τὰ δύο δρεπανικά «Κούνης», δάσει τῶν ὀσων πληροφοριών κατέστη δυνατόν νά συγκεντρωθούν, δεδομένου, διτὶ πολλὰ ἐκ τῶν χαρακτηριστικῶν τοῦ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» προῦντα μυστικά, «Υπενθυμίζεται κατ' ἄρχον, διτὶ τὰ δύο «Κούνης» κατεσκεύασθαν μὲ τὸν εἰδικὸν σκοπόν, ὅπως διατηρήσουν μίαν ἔδυδμαδιάσιαν γραμμήν πρὸς τὸν Νέον Κόσμον. «Υπελογίσθη, διτὶ, μετὰ τὰς ὥρας παραμονῆς εἰς τοὺς λιμένας καὶ τὰς σχετικὰς καθυστερήσεις, ἀπέμενον 112 ὥραι ταξιδίου, διὰ τὰ συμπληρώθει δικυκλος τοῦ δρομολογίου. «Ἐχρειάζετο, συνεπῶς, μία μέσην ταχύτητος 29 μιλίων, ὑπὸ δμαλάς συνθήκας καὶ μία δύναμις μηχανῶν 158.000 πόπων ὄξονος.

Είς τὴν περιπτώσιν τού λάτινον «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» διάφοροι ἡσαν αἱ ἀπόψεις, αἵτινες ἐπρυτάνευσαν διὰ τὴν ἐκλογὴν τῶν μηχανῶν πρώτων. Φαινεται, πάντως, ὅτι ἵπποδηματικής του, ἐν ὑπερεστίᾳ, δὲν θά εἴναι ανωτέρα τῶν 160.000 ἵππων. Τὰ σκάφη, πάντως, εἰνε ὅλως διάφοροι. Αἱ διατάξεις τῶν ἔνουν ως ἔξει :

Διαστάσεις	«Κουλή Μαίρη»	«Ην. Πολιτείαι»
Μήκος	1.019 ποδῶν	990 ποδῶν
Πλάτος	118 >	101.5 >
Βάθισμα	38.10 >	—
Έκτοπισμα	77.400 τόννων	50.000 τόννων

Λαμβάνοντες οι "Αγγλοί τεχνικοί, ώς βάσιν, ότι ο συντελεστής της γάστρας δι' αμφότερα τὰ σκάφη είνε ὁ αύτος, θά πρέπει—λέγουν—νά υπολογισθῇ, ότι τὸ βύθισμα του λᾶξιν Ἐ' Ήνωμέναι Πολιτεῖαις είνε 30 ποδῶν, δύον καὶ ἐφαίνετο νά είνε, διατά τὸ πρώτον τοῦτο κατέπλευσεν εἰς Σαουθάμπτον. Τὸ Ἐ' Ήνωμέναι Πολιτεῖαις, συνεπῶς, διαθένον τὴν αὐτήν, σχεδόν, ιπποδίναιμα μὲ τὸ «Κούνη Μαίρη», πρέπει νά είνε—ὅπως καὶ είνε—ταχύτερον σκάφος. Πράγματι, τὸ «Κούνη Μαίρη», κατὰ τὸ πρᾶς ἀνταλλάξ ταξίδιον του τὸ 1938 ἀνέπτυξε μεγίστην ταχύτητα 31.7 κόμβων, τὸ δὲ Ἐ' Ήνωμέναι Πολιτεῖαις, κατὰ τὸ παρθενικόν του ταξίδιον ἀνέπτυξε μεγίστην ταχύτητα 35.6 κόμβων, μὲ μηχανὰς ιπποδίναιμας 160.000 λίπων δι' αμφότερα τὰ σκάφη.

Εάν αι μηχαναι τοι «Κουνι Ματιρη» ειργαζοντο με μιαν υπερφορτισην 10 %, θα ήδηνατο το έν λόγυ λαίνερ να αναπτυξη μέση ταχυτητα 33 μιλιών, κατα τὸν ίδιον δε λόγυν και τὸ «Ηνωμέναι Πολιτείαι» 37 μιλιών. Τούτο δύναται να ύπολογισθη ἐπι τῇ βάσει τῶν διαφορών τοῦ ἐκποτίσματος τῶν πλοίων και τοῦ μήκους αὐτῶν, ὅπερ εἰνε, σχεδόν, τὸ ίδιον. Φαίνεται, θίεν, ὅτι και εἰς τὴν περίπτωσιν τού «Ηνωμέναι Πολιτείαι» και ἐφ' ὅσον ἡ Ιπποδύναμις τῶν μηχανῶν του είνε, ὀπωδῆποτε, μεγαλύτερα δι', ὀμάληρε ἐμπορικήν υπηρεσίαν εἰς τὸν Ἀτλαντικόν, θὰ κρατηθῇ ἡ μέση ταχύτης των 33 μιλιών, ὅποτε ὁ αὐτός σχεδόν χρόνος διάπλου θὰ ἀναλισκεται παρ' ἀμφοτέρων τῶν υπερωκεανών.

* * *
'Εν τῷ μεταξὺ τὸ «Ήνωμέναι Πολιτεῖαι», κατὰ τὸ δεύτερον ταξίδιόν του, ἀπέπλευσεν ἐκ Χάδρος τὴν Πέμπτην 31ην 'Ιουλίου, ὅλιγα μόνον λεπτά μετά τὴν ἐκ Χερδούρου ἀναχώρησιν τῷ «Κούνιῳ Ἐλίζαμπτε». εἰς τὸ Μιτίσσον Ρόκ τὸ ἀμερικανικὸν κατέφθασε τὸ ἀγγλικόν, τὸν δὲ μεσημβρίαν τῆς Κυριακῆς, ἐνώ τὸ «Κούνιον Ἐλίζαμπτε» ἀπέκειν 720 μίλια από τὴν Νέαν 'Υόρκην καὶ εἶχε διαίνει κατὰ τὸ προηγούμενον 24ωρον μίαν ἀπόστασιν 696 μιλίων, μὲν μεσήν ταχύτητα 27.85 κόμβων, τὸ «Ήνωμέναι Πολιτεῖαι» εύρισκετο τὴν ίδιαν ὥραν 480 μιλία από τὴν Νέαν 'Υόρκην καὶ εἶχε καλύψει κατὰ τὸ προηγούμενον 24ωρον μίαν ἀπόστασιν 776 μιλίων, μὲν μεσήν ταχύτητα 31.04 μιλίων τὴν ὁμοίαν. Εἰς τὸ Ν. «Κούνιον ἔφερσε ποτώτον τὴν Δευτέραν 4ην Αὐγούστου.

Αι κοπώσεις τῶν ἐνφόρτων «τράμπ»

Τὸ Λόεῦς τὸ Ρέτζιστερ¹ ἔξεδώνα τὴν κάτωθι πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς ἀνακοίνωσιν: «Ἐπισύρεται ἡ προσοχὴ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν

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

επί τῆς σημαντικῆς ἐπιδράσεως, τὴν ὅποιαν ἔχει ἡ κανονική καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ σκάφους κατανομὴ τοῦ φορτίου. Τούτο ἀναφέρεται κυρίως εἰς τὴν φορτηγὰ τοῦ τύπου «ΣΕΛΤΕΡ-ΤΕΚ» τῶν 9000 ἑως 10.000 τόνων d.w. καὶ μῆκος 400 ἑως 430 ποδῶν, τὰ διαθέτοντα μεγάλης χωρητικότητος εντίπ-τάνκες, τοποθετημένα ἐπὶ ἀμφοτέρες τὰ πλευράς του σκάφους, πρώραθεν ἢ πρώμινθεν.

»Υπὸ τῷ μέσῳ μεσφόρτων κατάστασιν «ἡ μὲ ἐνιαίαν κατανομὴν τῆς στοιβασίας καθ' ὅλους τοὺς χώρους, ἔξαιρεσί τῶν «εντίπ-τάνκες», ἀτίνα ἀφήνονται κενά, ἡ κόπωσις του σκάφους εἰνει μεγαλυτέρα ἢ ὅταν τὸ φορτίον εἴνει ἐστοιχαγμένον Ιστόποστος καθ' ὅλους τοὺς χώρους, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν «εντίπ-τάνκες». Τὸ «Λόγδ'ς Ρέτζιστερ» — τονίζει περαιτέρω ἢ ἀνακοίνωσις — διαθέτει σωρείαν ἀποδείξεων, ὅσον ἀφορᾶ τὴν εὐθύνην τῶν κυρίων ζημιῶν εἰς τὸ σκάφος, ἐν περιπτώσει κακοκαρίας, μὲ τὴν ὡς σῶν κατανομὴν τοῦ φορτίου του.

Ἡ ἀνακοίνωσις αὕτη σκοπὸν ἔχει νὰ ὑποδηθῇσῃ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς πλοιάρχους εἰς τὴν πλέον σώφρονα φόρτωσιν τῶν σκαφῶν των. Παράγοντες, ὅπως, λ.χ., τὸ σχέδιον του πλοίου, τὸ μέγεθος τῶν «εντίπ-τάνκες» καὶ αἱ ἐπιπρόσθετοι ἐνισχύσεις του σκάφους, ἐπηρεάζουσι, βεβαίως, εἰς ὥρισμένα πλοῖα τὰ τῆς ἀσφαλούς φορτώσεως των. Τὸ «Λόγδ'ς Ρέτζιστερ» προσφέρεται, ὅπως ὑποδείξῃ τὰ εἰδικὰ μέτρα δι' ἑκάστην περίπτωσιν.

Ἡ ύποτιμησις τῶν ναύλων

Ο κρατήσας μέσος δρος τῶν ναύλων κατὰ τὸν μῆνα Ιούλιον εἰς τοὺς δέκα τρεῖς κυριωτέρους τομεῖς τῆς παγκοσμίου ναυλαγοράς, δείκνυται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα, ἐν συγκρίσει μὲ τὸν Ιούνιον ἐ. ἐ. καὶ τὸν Ιούλιον παρελθ. ἔτους:

Τοῦ μείσι	Ιούλιος	Ιούνιος	Ιούλ. π.ξ.
Χάμπτον ρόδος — Ἀμέρερσα, γαιάνθρ. \$	4.20	6	10.45
Ρόττερνταμ — Δ. Ἰταλία, »	19)6	27)	40)9
Κάρδιφ — Μίτανενος Ἀὔρες, »	52)6	—	122)3
Πλέι — Ἰνδίαι, γεννήματα	—	—	140)—
Πλέι — Ἀμέρερσα, »	45)—	47)6	76)3
Β. Ειρηνικός — Ἀγγλία, »	—	82)6	150)—
Ἀγ. Λαυρέντ.—Ἀγγλία (κ.) »	8)1½	10)	17)6
Ἀν. Αυστραλία—Ἀγγλία, »	67)6	87)6	100)—
Μ. Θάλασσα — Ἀγγλία, »	—	40)—	90)—
Νταγκάν — Ἰαπωνία, μεταλλεύμ.	48)—	—	65)—
Μπόνα — Ἀγγλία, »	25)6	30)9	56)9
Καζαπλάγκα — Ἀγγλία, φωσφάτα	26)6	30)—	49)—
Κούδα — Ἀγγλία, ζαχάρεις	52)6	—	136)3

Ολλανδία

Παρηγγέλθη νέον "λάϊνερ",

Νέον ἐπιβατηγὸν ὑπερωκεάνιον τῶν 36.660 τόνων γκρός παρηγγέλθη πρὸ τῆς ἡμέρων εἰς τὰ ὀλλανδικὰ ναυπηγεῖα διὰ λογιασμὸν τῆς «Χόλαντ—Ἀμερικάν Λάϊν». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θὰ διασθέτῃ διαμερισμάτων 1.200 ἑπιβάτας, θά αναπτύσσῃ ταχύτητα 24 μιλῶν καὶ προορίζεται, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸ «Νιού Αμστερνταμ», νὰ διατηρήσῃ ἐδδομαδιάν τὴν ὀλλανδικὴν ὑπηρεσίαν του Βορείου Ατλαντικοῦ.

Αἱ ναυπηγήσεις διὰ τὰ Σοβιέτ

Τὸ πάθημα τῆς Δανίας, μὲ τὴν παράδοσιν εἰς τὴν Σοβιετικὴν Ρωσίαν τοῦ νεοτέυκτου πεντενοπλοίου «Ἄρψιερον», δὲν ἐπιτυμοῦν νὰ τὸ ὑποστῶν καὶ οἱ 'Ολλανδοί. 'Η Μόρχα θέλει νὰ παραγγείλῃ εἰς τὰ ὀλλανδικὰ ναυπηγεῖα δύο φορτηγὸν τῶν 9.000 τόνων ί. w. ἔκστασον, ἀείσια δύο ἑκατομμυρίων λιρῶν. Τὰ Σοβιέτ ζητοῦν διὰ τὰ ἐλόγω σκάφη ταχύτητα 14½ μιλῶν, ἐνῷ οἱ συμμαχικοὶ κανονισμοὶ διὰ τὴν παράδοσιν πλοίων εἰς τὴν Ρωσίαν προβλέπουν ταχύτητα μικροτέραν τῶν 12 μιλῶν. Εἰνε, συνεπῶς, ὑποχρεωμένοι οἱ 'Ολλανδοί νὰ ἀρνηθοῦν τελικῶς τὴν ἑκτέλεσιν την παραγγελίας, ἐνῷ θὰ ἡδύνωνται δι' αὐτῆς νὰ ἀγοράσουν αἱ πόλεις την Σοβιετικὴν «Ενωσίν σίτον καὶ ξύλειαν, ἵσης ἀξίας, χωρίς νὰ διευρύνουν τὸ εἰς δολλάρια ἔλλειμα του ἐμπορικοῦ των Ισοζυγίου.

Ἡ ἀνακοίνωσις αὕτη σκοπὸν ἔχει νὰ ὑποδηθῇσῃ τοὺς σκάφους των. Παράγοντες, ὅπως λ.χ., τὸ σχέδιον του πλοίου, τὸ μέγεθος τῶν εντίπ-τάνκες καὶ αἱ ἐπιπρόσθετοι ἐνισχύσεις του σκάφους, ἐπηρεάζουσι, βεβαίως εἰς ὥρισμένα πλοῖα τὰ τῆς ἀσφαλούς φορτώσεως των. Τὸ «Λόγδ'ς Ρέτζιστερ» προσφέρεται, ὅπως ὑποδείξῃ τὰ εἰδικὰ μέτρα δι' ἑκάστην περίπτωσιν.

Σουηδία

Τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα

Ἡ σουηδικὴ ναυτιλία ἐπραγματοποίησε κατὰ τὸ 1951 ρεκόρ ἀκαθαρίστων ἐσόδων. 'Ανήλιθον ταῦτα εἰς 1361 ἑκατομμύρια κορωνῶν, ἔναντι 950 ἑκατομμυρίων κορωνῶν τοῦ 1950, ἐμφανίσαντα αὔξησιν 43 %. 'Απὸ τὰ «τάϊμ—τσάρτερ», εἰσόπραχθησαν 192 ἑκατομμύρια κορωνῶν. 'Εαν μετατραποῦν αἱ χρονοναυπάνδεις εἰς τὰ ἀντίστοιχα ἀκαθαρίστων ἐσόδων καὶ προστεθοῦν αἱ εἰσπράξεις ἀπὸ τοὺς ἑκτάκτους περιηργοτικοὺς πλόας, τότε τὸ εἰσόδημα τῆς σουηδικῆς ναυτιλίας ὑπολογίζεται εἰς 1.750 ἑκατομμύρια κορωνῶν. Τὰ 94% τῶν ἐν λόγῳ ἐόδων προπροχόντον ἀπὸ τὸ ἑξωτερικὸν καὶ ἔξ αὐτῶν πάλιν τὰ 51 % ἀνεφέροντο εἰς τὰ διακοπειστικὴν ἐργασίαν μεταξύ ξενιών χωρῶν.

OCEAN OIL CO. (1942) LTD.

LONDON

SPECIALIZING IN THE MANUFACTURE

OF

MARINE STEAM ENGINE, STEAM TURBINE AND

DIESEL LUBRICATING OILS.

STOCK SHELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS.

Αμερικανικὴ Νομολογία

— Σῶστρα εἰς τὸ πλήρωμα ρυμουλκοῦ

Προεδρήθη ἡ ἀπαίτησις ἐνώπιον ἀμερικανικοῦ Πρωτοδικείου ἀπὸ τὸ πλήρωμα τοῦ ἀμερικανικοῦ ρυμουλκοῦ «Φάραλλον» ὅπως τὸ ἀναγνωρισθεὶς ἀμοιδίη δι' ὑπηρεσίας διασώσεως, τὰς ὅποιας προσέφερεν εἰς τὸ ἔλληνικής πλοιοκτησίας παναμαϊκὸν λίμπερτον «Ιοπαν Λειλεί», ἐπὶ τὴν βάσει συμφωνίας ρυμουλκήτων, συναφθείσης μεταξὺ τῶν ιδιοκτητῶν τοῦ ρυμουλκοῦ καὶ τῶν πρακτόρων τοῦ ἔλλον λίμπερτον. Τὸ ιστορικὸν τῆς ὑποθέσεως εἶχεν ὡς ἔκτης: τὸ «Ιοπαν Λειλεί», κατευθυνόμενον ἐκ Ρίου Ιανείου εἰς Χάμπτον ρόδος, ἀπώλεσε τὴν 11ην Μαΐου 1947 τὴν Ἐλλικὴ του, συνεπειταὶ θραύσεως τοῦ τελικοῦ ἀξιού, καὶ παρέμεινεν ἀκύρωντος 500 μίλια N.A. τῶν Βερμούδων, ἐπὶ γραμμῆς πολυσυχνάστου διὰ τὰ πλοῖα.

Οἱ πράκτορες τοῦ σκάφους, εἰδοποιηθέντες περὶ τοῦ ἀτυχήματος, προῆλθον εἰς συμφωνίαν μὲ τοὺς ἰδιοκτήτας τοῦ ρυμουλκοῦ «Φάραλλον», εὐρισκομένου ἐν πλῷ, νὰ παράσχῃ τοῦτο τὰς βοηθίες του ἀντὶ ἀμοιδίης 2500 δολλαρίων ἡμερησίως, πῆται ἀπετέλει την συνήθη ἀμοιδίη δι' ἔργας της συμφωνίας της πλοιού. Τὸ «Φάραλλον» συνήντησε τὴν 15ην Μαΐου τὸ ἀκύρωντον φορτηγὸν καὶ ἤρχισε νὰ τὸ ρυμουλκὴ ἄνευ ἰδιαιτέρας τιὼν διασκόλιας, μὲ θάλασσαν μετρικῶν καμπατών. Μετ' ὀλίγας ἡμέρας ὡς καρίταραν πετέσθη τὰ πλάνη τῆς πλοιού. «Η ρυμουλκότης διάρκεσε δέκας ἡμέρας καὶ παρέσθη τὸ πλάνη της πλοιού τοῦ Καραϊβικοῦ θάλασσας.

Εἰς τὴν ἐγερθεῖσαν ἀξίωσιν τοῦ πληρώματος τοῦ «Φάραλλον» νὰ λάθη ἀμοιδίη δι' ὑπηρεσίας διασώσεως, οἱ ἐναγόμενοι πλοιοκτῆται ἀντέταξαν, ὅτι αἱ παρασκείεσιν ὑπηρεσίαν ἀπετέλεσαν ἀπλῆς ρυμουλκοῦ, ὅτι ἀμερικανικὸν δικαστή την ἀπεδέχθη τὸν ισχυρισμὸν αὐτοῦ καὶ ἀπεθανόθη, ὅτι «ύπηρεσία συμμοικήσεως» εἴνει ἡ προσφερομένη πρὸ τὸν σκοπὸν, ὅπως διευκολύνῃ τὸ ταξίδιον ἐνός πλοίου, χωρὶς ἡ ὑπηρεσία αὕτη νὰ ἔχῃ σχέσην πρὸ πάσαν λογικὴν ἀπειλούμενην κίνδυνον. Τὰ στοιχεῖα διασώσεως εἴνει: α) Θαλάσσιος κίνδυνος. β) Υπηρεσία ἐθελουσίως προσφερομένη. Καὶ γ) Ἐπιτυχία ἐν δωλῷ ἢ ἐν μέρει. Αἱ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν προσφερέσθαι ὑπὸ τῶν ἐναγόντων παραπομένεινται — κατὰ τὸν Αμερικανὸν πρωτοδικὸν — πρὸ τὰς κοινώς παραδεδεγμένας ἀρχὰς καὶ εἰναι, προφανῶς, ὑπηρεσία σιδιασώσεως. Τὸ ρυμουλκόθεν σκάφος δὲν ἐνέστηκε, καὶ παρέσθη τὸ πλάνη της πλοιού — πρὸ τῶν διασκόλιων ποσού παρέσθη τὸ πλάνη της πλοιού παρασκετήσαντας τὸν ισχυρισμὸν της πλοιού. Οἱ ἐκ τοῦ πληρώματος τοῦ «Φάραλλον» ἔξετασθεντες εἰδοποιοῦνται — διὰ τὸν σκοπὸν της πλοιού ἀξιούντων οἱ ἐναγόμενοι πλοιούσιν της πλοιού.

Οἱ ἐναγόμενοι πλοιοκτῆται ἀντέταξαν καὶ τὸν ισχυρισμόν, ὅτι ἀναγκωριστικὴς διασώσεις ἀπεκλείεται ἐξ αὐτῆς ταῦτης τῆς πλοιού, παρὰ τὸ μόνον, διατούτου ἀπό τὸν διοικητή τοῦ ρυμουλκοῦ συμμαθίσης, μῆτις ἀφεώρως παροχήν υπηρεσῶν ρυμουλκήσεως. Ἐπὶ τοῦ ισχυρισμοῦ τούτου διὸ δικαστή την ἀπεθανόθη, ἐξ ἕκτης: «Η ἐν λόγῳ συμφωνία καὶ ἀν ἀκόμη θεωρηθῆ ισχυρὰ καὶ ἀφαρμοστέος τους συμβληθέντας, δὲν θίγει τὸ δικαιόματα διασώσεως, τὸ ὅποιον ἀξιούντων οἱ ἐναγόμενοι οἱ ἐναγόμενοι της πλοιούσιν της πλοιού, παρότι τοῦ διοικητή τοῦ ρυμουλκοῦ δύνανται νὰ ὑπάρχειν πολλούς παρότι τοῦ πληρώματος, πότε οἱ διοικηταὶ τοῦ ρυμουλκοῦ δύνανται νὰ στηρίξουν εἰς τὴν διασώσειν της πλοιού ποσού διασκόλιων πρὸ τὸ πλήρωμα της πλοιού, πάντως, δὲν ἦτο ύποχρεωμένον νὰ στραφῆι κατὰ τῶν διοικητῶν τοῦ ρυμουλκοῦ, ἀλλὰ κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν τῷ διαστέντος.

Ἡ ἀμοιδίη διασώσεως πληρώνεται εἰς τὸν καυτικοὺς — συνέχισεν διὰ τοῦ διαστήματος τοῦ πληρώματος, παρὰ τὸ τότε μόνον, διατούτου ἔχο πλήρη γνῶντας τῶν ὄρων τῆς συμφωνίας καὶ παρητήθη τῆς ἀξιωσεώς του διὰ τὸν διάστασιν. 'Ἐν τούτοις, ὃν τὸ εἰσπράχθην παρὰ τῶν διοικητῶν τοῦ ρυμουλκοῦ ποσού, ἐπὶ τὴν διάσεις τῆς συμφωνίας, ἀποτελεῖ λογικὴν ἀποζημίωσιν δὲν πάρεσθει διασώσεως, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν υπηρεσῶν πού παρέσθη τὸ πληρώμα, τότε οἱ διοικηταὶ τοῦ διοικητή τοῦ ρυμουλκοῦ δύνανται νὰ στηρίξουν εἰς τὴν διασώσειν της πλοιού ποσού διασκόλιων πρὸ τὸ πλήρωμα της πλοιού, ἐπιτέλους τοῦ διοικητή τοῦ ρυμουλκοῦ δύνανται νὰ στηρίξουν εἰς τὴν διασώσειν της πλοιού ποσού διασκόλιων πρὸ τὸ πλήρωμα της πλοιού.

Μετὰ τὸν διάστασιν της πλοιού, διὰ τοῦ διαστήματος τοῦ ρυμουλκοῦ, διὰ τοῦ διαστήματος τοῦ ρυμουλκοῦ «Φάραλλον» δικαιούντων νὰ ἔκτης ἀμοιδίην ήσαν, ὡς ἔγγιστα, πρὸ τὸ πλήρωμα της πλοιού ποσού διασκόλιων πρὸ τὸ πλήρωμα της πλοιού.

Τηλευταῖς διεύθυνσις: ΗΕΛΛΕΝΙΚΟΣ ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευταὶ Υλικῶν καὶ Τροφίμων

Έλληνικῶν, Αγγλικῶν, Αμερικανι-

κῶν, Παναμαϊκῶν καὶ Σκανδιναύ-

κῶν πλοίων.

Εμπορεύματα

«IN TRANSIT»

Κεντρικὸν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ταχ. Κιβ. 78, Rue Tanta, 1-

Ακίνητον SLAVICK—Τηλέφ. 455 καλ

ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No 39. Τηλ. 2585

Υποκατάστημα:

ΣΟΥΖ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΓΙΚ)

RACHED STREET, NEGIEM Bld.

Ταχ. Κιβ. 43 Τηλέφ. 119. ΟΤΚου: 201

Έλληνική Νομολογία

ΑΡΙΘ. 13.507)1951 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ

— 'Αποζημίωσις διὰ βύθισιν πλοίου ἐκ πολεμικῆς ἐνέργειας Α.Ο.Κ.Π. και κατάργησις διατάξεως περὶ παρακρατήματος ἀπόζημιώσεως. 'Αποζημίωσις καταδιλλομένη ὑπὸ εἰδικοῦ ταμείου Α.Ο.Κ.Π. οὕτε κατάσχεται οὔτε ἔκχωρειται.

'Επειδή έν τη ἀπὸ 16 'Ιουλίου 1951 ἀγωγὴ τοῦ Z. K. O. ('Ισπανού ὑπηκόου) κατὰ τοῦ παρὰ τῷ Ἀσφαλιστικῷ Ὀργανισμῷ Κινδύνων Πο- λέμου Εἰδικοῦ Ταμείου 'Ασφαλίσεων Πλοίων καὶ Φορτίων, ἐκτίθεται, δι- τὶ οἱ Σ. Θ. ἐνεργών εἰκονικῶν καὶ κατὰ προσποίησιν μόνον δι' ἑαυτοῦ, πράγματι δὲ κατ' ἐντολὴν διὰ λογοτριασμὸν καὶ διὰ χρημάτων τοῦ ἐνά- γοντος, ἡγήρασε δυνάμει τοῦ ὑπὲρ ἀριθ. 3859) 1937 ἀγοραπωλητηρίου συμβολαίου ἐν συνδιασμῷ καὶ πρὸς τὰ λοιπά ἐν αὐτῇ ἀναφέρομενα συμβόλαια, παρὰ τῆς Ἀνωμάλου Ἐταιρίας «Ηπειρωτική Ἀτμοπλοΐα Γ. Π.» τὸ ἐν αὐτῷ περιγραφόμενον ἀτμόπλοιον «Κίμων», μετονομασθὲν εἰς «Σωκράτην», διλικῆς χωρητικότητος 1134 κόρων, ἀντὶ τοῦ ὑπὲν τῷ συμβολαίῳ τούτῳ τιμῆματος, διτὶ τοῦ ριθῶν ἀτμόπλοιον ἐθύισθη ἐκ πο- λεμικῆς ἐνέργειας τὴν 22 Ἀπριλίου 1941, πληρόιν τῶν Ἀντικύρων, ἐ- τελεῖ δὲ κατὰ τὸν ριθέντα χρόνον ἐπιτεταγμένον ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, διτὶ δυνάμει τῆς ὑπὲρ ἀριθ. 68) 1946 ἀποφάσεως τῆς κατὰ τὸ ἀρθρον 197 τοῦ νόμου 4442) 1929 ἐκτιμητικῆς ἐπιτροπῆς ναυτικῶν πιττάζεων καὶ ναυλώσεων, καθαρίσθη ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου καταδηλητέας εἰς τὸν Σ. Θ. ἀποζημιώσις διὰ τὴν δύθισιν τοῦ ὡς εἰρηται σκάφους εἰς λίρας Ἀγγλίας 49.071 πληρωτέας εἰς δραχμάς ἐπὶ τὴν ισοτιμία τῆς Ἀγγλικῆς λίρας πρὸς τὴν δραχμὴν κατὰ τὴν ἡμέραν πληρωμῆς, διτὶ ἐ- ναντὶ ταύτης εἰσέπραξεν ὁ Σ. Θ. λίρας Ἀγγλίας 25.148, ἀπέμεινε δὲ ὑπόλοιπον ἐκ λιρῶν Ἀγγλίας 7.544, ἃς τὸ ἐναγόμενον Ταμείον παρε- κράτησε δυνάμει τοῦ Ν.Δ.470) 1948 (ἀρθρον 6), διτὶ δυνάμει τοῦ Α. Ν. 1833) 1951 κατηργηθῇ ἡ ἐν λόγῳ διάταξις περὶ παρακρατήματος, διτὶ ὁ Σ. Θ. ἀπεδίωσε τὸ 1950 κληρονομηθεῖς παρὰ τῆς θυγατρός του Ε. συζύγου Ι. Π., μόνης ἔξ αδιαθέτου κληρονόμου του, εἰς ἣν περιήλθε καὶ ἡ ἀπαίτησις τοῦ ριθέντος παρακρατήματος, διτὶ ἐφ ὅσους ἀλήθης κύ- ριος τοῦ ἀτμόπλοιον «Σωκράτης» τυγχάνει ὁ ἐνάγων, ὑπόχρεούται Ε. σύζ. Ι. Π. νά τῷ ἐκχωρήσῃ τὴν ἐν τῷ προσώπῳ του δημιουργηθεῖ- σαν ἀξίωσιν ἐπὶ τοῦ παρακρατήματος (7.544 λιρῶν Ἀγγλίας), ἥι ἀπόρρει ἐκ τῆς ὑπὸ τούτου ἐνταλθείσης καὶ ὑπὲρ αὐτοῦ τελεσθεῖσης παρὰ τὸν Σ. Θ. ὡς ἄνω συμβάσεως ἀγοραπωλησίας, διτὶ κατ' ἀκολούθιαν τῶν ἀνωτέρω πλαγιαστικῶν ἐνασκεῖ ὁ ἐνάγων κατὰ τοῦ ἐναγόμε- νου Εἰδικοῦ Ταμείου Α. Ο. Κ. Π. τὴν ἣν κατὰ τούτου κέκτηται ἀπαίτη- σιν ἥ Ε. σύζ. Ι. Π., ὡς μόνη κληρονόμος τοῦ πατρός της Σ. Θ., ἐπὶ - ποσοῦ τοῦ παρακρατήματος, ἄλλως, βάσει τῶν ἀρχῶν τοῦ ἀδικαιολο- γήτου πλουτισμοῦ.

Έπειδή έν τῇ ἀπὸ 14 Αὐγούστου 1951 ἀγωγῇ τῆς Ε. συζ. I. Π., ὡς μόνη ἐξ ἀδιάθετου κληρονόμου τοῦ πατρὸς της Σ.Θ., κατὰ τοῦ νομικοῦ προσώπου δημοσίου δικαίου ὑπὸ τὴν ἐτωνυμίαν Ἀ'Ασφαλιστικὸς Ὀργανισμὸς Κινδύνων Πολέμου (Α. Ο. Κ. Π.) «ὧς διαχειρίζομένου τε παρ» αὐτῷ συσταθὲν Εἰδικὸν Ταμείον Ἀσφαλισεως Πλοίων καὶ Φορτίων, ἐκτίθεται, οἷς ἡ ἐνάγουσα, υπὸ τὴν ἰδίοτητα αὐτῆς ὡς μόνη ἀδιάθετου κληρονόμου τοῦ πατρός της Σ. Θ., ὑπὲπο ὡς ἐπεδικάσθη, δυνάμει τῆς ὑπ' ἄριθ. 68)1946 δριστικῆς τελεσιδίκου ἀποφάσεως κατὰ τὸ ἄρθρον 197 τοῦ νόμου 4442)1929 μονίμου ἐκτιμητικῆς ἐπιτροπῆς ναυτικῶν ἐπιτάξεων καὶ ναυλώσεων, ἡ ἐν αὐτῇ ἀποζημίωσις διὰ τὴν ἐπολεμικῆς ἐνέργειας δύθιστον τοῦ ἀτμοπλοίου «Σωκράτης», πλοιοκτήτης τοῦ ὅποιον ἐτύχανεν δὲ πατήρ της, δικαιοῦται αὐτὴ τὸ ἐν αὐτῷ ποσὸν, καταργεύεντος τοῦ ὑπὸ τοῦ Ν. Δ. 470)1947 παρακρατήματος, δύσασι τοῦ ἀν. v. 1833)1951, λίρας Ἀγγγίλιας 7.544, ὃς τὸ ἐναγόμενον Ταμείον ἀρνεῖται νὰ τὴ καταδάλῃ, διώκεται δὲ δι' αὐτῆς καθ' ἡ παραδεκτῶς περιωρίσθη διὰ τῶν προτάσεων, διπλῶς ὑποχρεωθῆτο τοῦτο καὶ τῇ καταδάλῃ μόνον τοὺς τόκους ὑπέρμεριάς τοῦ ρηθέντος ποσοῦ ἀπό τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἀγωγῆς (14 Αὐγούστου 1951) μέχρι τῆς συζητήσεως τῆς παρουσῆς (2 Νοεμβρίου 1951).

Ἐπειδὴ ὡς προκύπτει ἐκ τῆς ἐν κεκυρωμένῳ ἀντιγράφῳ προσαγομένης ὑπὸ ἀριθ. 68) 1946 ἀπόφασεως τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 197 τοῦ νόμου 4442) 1929 μονίμου ἐκτιμητικῆς ἐπιτροπῆς ναυτικῶν ἐπιτάξεων καὶ ναυλάσεων, τὸ ἀτμόπλοιον «Σωκράτης» ἐθισθή ἐκ πολεμικῆς ἔνεργειας πλησίον τῶν Ἀντικύρων τὴν 22 Ἀπριλίου 1941, δὲ καὶ ἐτέλει ἐπιτεταγμένον παρὰ τοῦ Δημόσιου διὰ στρατιωτικᾶς ανάγκας, δι' ὅκαὶ ἡ ἐν λόγῳ ἐπιτροπὴ καθώρισε βάσει τοῦ Ν. Δ. 92) 1916 «περὶ Ἑγδικάσεως ἀπατησεώς ἀποζημιώσεως ἐπιτάκτων τινῶν πλοίων κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου 4442, τὴν καταβολήταν εἰς τὸν πλοιοκτήτην Σ. Θ. ἀποζημιώσιν διὰ τὴν βύθισιν τοῦ ρηθέντος ἀπομπολίου εἰς λίρας Ἀγγλίας 49.071. Δοθέντος 8' ὅτι βάσει τοῦ ἄρθρου 18 τοῦ Α. Ν. 2116) 1939 «περὶ ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν Ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν ἀπομπολίων κατὰ κινδύνους πολέμου, ἐν συνδιασμῷ μὲτη τὴν ὑπὸ ἀριθ. πρωτ. 18924 ἀριθ. ἀπόφασεως 1654 τῆς 31 Μαρτίου 1941 ἀπόφασιν τῶν «Υπουργῶν Οἰκονομικῶν, Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸ Δημόσιον ἡσφάλισεν ἀπαντα τὰ παρ' αὐτοῦ ἐπιταχθέντα ἀπόμπλοια, τὰ ἐνέργουντα στρατιωτικὰς μεταφοράς, εἰς τὸ Ειδικόν Ταξείδιον Α. Ο. Κ. Π. μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 2.000.000 Ἀγγλικῶν λιρῶν, ἢν τὰ εἴρηται καθορισθεῖσάς ἀποζημιώσις, ἐκ τοῦ συνδιασμοῦ τῶν ἄρθρων 1, 2, 3, 4 καὶ 5 τοῦ Ν. Δ. 470) 1947 «περὶ καταβολῆς ἀποζημιώσεως δι', ἀπλεύσιν πλοίων καὶ φορτίων ἡσφαλισμένων παρὰ τῷ Ειδικῷ Ταξείδι τοῦ Α. Ο. Κ. Π.», μετὰ τῶν ἄρθρων 1, 2, 8, 11 τοῦ νόμου 4442) 1929, δὲν παύει νᾶ φέρῃ τὸν χαρακτήρα ἀποζημιώσεως, προερχομένης

ΘΕΟΔ. ΑΓΓ. ΠΑΠΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΓΕΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 21 — ΤΗΛΕΦ. 42878 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλεγραφική διεύθυνσις: «ΠΑΠΑΛΟΘ»—ΠΕΙΡΑΙΑ

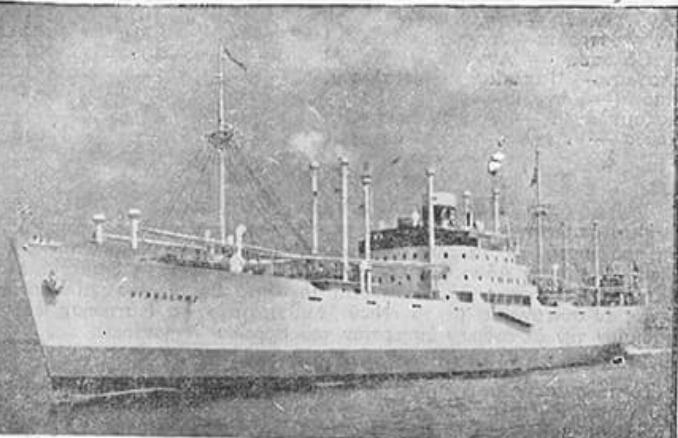
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ
ΚΑΙ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

Έκ στρατιωτικής είσφοράς, άφου, κατά τό άρθρον 2 τού ν. 4442)1929, είσφοραι νοούνται έν τώ Κώδικι ή δί' ἐπιτάξεως χορηγίος τώ Στρατώ (τῆς ξηράς ή θαλάσσης) παρά τοῦ κατόχου «καὶ τῶν πλοίων» (Άρθρ. 2 ἔδ. 1 στοιχ. θ) (Ν. 4442/29) καὶ κατ' ἀκολουθίαν καὶ τὸ ὑπό τοῦ άρθρου 6 τοῦ Ν. Δ. 470)1947 ἀπόδεσμευθὲν βάσει τοῦ άρθρου 2 ἔδ. 2 Α.Ν. 1833)51 «περὶ ρυθμίσεως ζητημάτων τινῶν ἀφορῶντων τὴν ἀπόδεσμευσιν τοῦ περὶ παρακρατήματος, ἐκ 30% τοῦ Α.Ν. 545)1945 ἐπὶ τῆς καταβαλλομένης ἀπόζημωσεως διὰ τὴν ἀπώλειαν πλοίων», δὲν παύει νόμος φέρει κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου τὸν χαρακτήρα τῆς ἀποζημίωσεως ἐξ είσφοράς τοῦ νόμου 4442)1929 καὶ ως τοιαύτη οὔτε κατάσχεται, οὔτε ἐκκωφρεῖται (Άρθρ. 11 ἔδ. 2 νόμου 4442/1929).

Δοθέντος δ' οτι η νομική μορφή τού δικαιώματος του διαινείστου επί της πλαγιαστικής άγωγης, δί· ης δ διαινείστης δύναται νά έπιδιώξει ως μέτρον συντηρητικον των ου διφείλετου του δικαιωμάτων και άγωγών είνε η της αναγκαστικής ή νομίμου έκχαρησεως ένη την θέλησιν του ου διφείλετου άναπτληροι ή διάταξις του νόμου, ή υπό κρίσιν άγωγή, ή ης διώκει δ ένάγων, όπως η Ε. συζ. Ι. Π. (δικαιοτάροχος του Σ.Θ.) έκχαρηση είς τὸν έναγοντα τὴν ἐν τῷ προσώπῳ του πατρὸς τῆς δημιουργηθείσαν ἀξίωσιν ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τῶν λιρῶν Ἀγγελίας 7.544 (επί τοῦ περοὶ υ πρόκειται παρακρατήματος) κρίνεται ἀπορριπτέα.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Ἡ ἀνωτέρῳ ἐμπεριστατωμένῃ ἀπόφασις ἑκδοθείσα τῇ εἰσηγησει του πωτοδίκου Ἀθηνῶν κ. Κοσκινά ἐπίλιπε διὰ πρώτην φοράν ζητήματα τῶν Ν. 470(47-1833)51 κλπ. Ἀπὸ τότε ἔχουσιν ἐφαρμογὴν αἱ διατάξεις τοῦ Α.Ν. 2116(39 (περὶ Α.Ο.Κ.Π.) βλ. τὰ Α.Π. 243)(49 (*Ναυτικά Χρονικά*) Τ. 103 σελ. 12). Εἰς ποιὸν δὲ νόμισμα καὶ πώς καταβάλλεται ἡ ἀποζημίωσις τῶν ναυτικῶν ἐπίταξαν βλ. τὰς ὑπ' ἀριθ. 381—385 ἀπόφ. Δ.Δ.Ν.Ε. (*Ναυτικά Χρονικά* Τ. 22 σελ. 7), την ὑπ' ἀριθ 67)48 ἀπόφ. Ἐφετείου Ἀθηνῶν (*Ναυτικά Χρονικά* Τ. 71 σελ. 7) ὡς καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 529)52 ίδιου Ἐφετείου (*Ναυτικά Χρονικά* σ. 164 σελ. 16) καὶ τὰς ὑπ' αὐτὰς σημειώσεις καὶ παραπομπάς.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ



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", GOTHEBORG

WIDE REFRIGERATED-CARGO SECTION

T 222 - 181

Transports of fresh grapes to London

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Μετάλλιον εἰς "Ελληνα πλοίαρχον

Εις τὸν πλοίαρχον τοῦ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγοῦ μας «Εύρυσθενες κ. Δημ. Ρούσσον» ἀπενεμήθη ἀπὸ τὴν ισπανικὴν ἐταιρίαν «Διασώσεως Ναυτιγῶν» χρυσούν μετάλλιον διὰ τὴν παρασχεθεῖσαν ὑπὲρ αὐτοῦ ἀπότελεσματικὴν βοήθειαν εἰς τὸ πλήρωμα τοῦ ισπανικού φορτηγοῦ «Καστίλλο Γκουαντάλεξ», ὅπερ ἐναυάγησε τὴν 25ην Αύγουστου π. ἔ. εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὥκεανόν, 600 μῖλια μακράν τῶν Βερμούδων νήσων. «Επ’» εὐκαιρία τοῦ κατάπλου τοῦ σκάφους πρὸ τινῶν ἡμέρων εἰς τὸν λιμένα τῆς Βαλένθιας, πρὸς φόρτων ἀλατος διὰ τὴν Ισπανίαν, ἔγένετο ἐπὶ τὸν «Εύρυσθενες», ἐν ἐπισήμῳ τελετῆ, ἢ ἐπίδοσις τοῦ μεταλλίου εἰς τὸν πλοίαρχον κ. Ρούσσον. Αἱ ισπανικαὶ ἐφημερίδες περιέγραψαν τὰ τῆς τελετῆς, καθὼς καὶ τὰς συνθήκας ὑπὸ τὰς δοπίας ἔγενετο ἢ διάσωσις τῶν Ισπανῶν ναυαγῶν. «Καστίλλο Γκουαντάλεξ» εἶχεν ἐκτέμψει τὸ S. O. S., ἐνῷ τὸ «Εύρυσθενες», εὐθὺς ὡς ἔλασθε τὸ σῆμα, κατημένθη δλοταχῶς πρὸς τὴν θέσιν τοῦ κινδύνου. Οἱ ναυαγοὶ εὐρίσκουν ὥρη ἐπὶ τῶν λέμβων. Εξήρθη ἰδιαιτέρως ἡ αὐτοθυσία τοῦ ἐλληνικού πληρώματος κατὰ τὸ ἔργον τῆς διασώσεως, δεδομένου, διὰ ἐπεκράτει σφροδροτάτη τρικυμία.

Η διανομὴ τῆς λείας

«Η γνωστὴ περιπέτεια τοῦ ἐλληνικού λίμπερτος «Νικολάου Γεώργιος», διὰ τὴν Εὐρωπαϊκὴν φλεγόντες εἰς τὴν Ερυθρὰ Θάλασσαν, ἀλλὰ τελικὰ διεσώθη καὶ ἐρρυματικῆς εἰς τὸ Σουεζ ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν πλοῖον «Μοντεμπέλλο Χίλλες», ἐδῶς λαδὸν εἰς διαφωνίαν μεταξὺ τῶν ἀνδρῶν τοῦ ἀμερικανικοῦ πληρώματος, ὃσον ἀφορᾷ τὴν μεταξὺ αὐτῶν κατανομὴν τῆς χορηγηθεῖσας ἀμιθῆς διὰ σωστής. Η διαφορὴ ἦκαν ἐνωπίον τοῦ Δικαστηρίου τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυπαράξειον, παρὸ τοῦ ὅποιος καὶ ἐξειδικάθη εἰς στερνὰ συνεργίσεων ὅπερ τὴν 25ην Ιουλίου καὶ ἐντεῦθεν. Η προσφορὴ ἦγένθη ἀπὸ ἄνα νούτρην, δοτὶς ἐθεώρασεν ἐαυτὸν καὶ τινὰς συναδέλφους του, ὡς ἀδικηθέντας ἀπὸ τὴν ὀπόδιστον τοῦ διαιτητοῦ, ἡτὶς καθώριζε τὰ τῆς κατανομῆς διοικητοῦ — κατὰ τὴν ὀπόδιστον των — σύντονος μείζονας ὑπηρεσίας κατὰ τὴν διάσωσιν καὶ ἐδει τηνεντες νὰ ὑμειθύσων διὰ μεγαλύτερου ποσοῦ.

Η διαιτητικὴ ἀπόδοσις καθορίζεται διὰ σύντονος 65.000 λιρῶν, ἐκ τῶν ποσῶν ποσῶν 40.000 λιρῶν ἐπικατέλειται ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν, 1000 λιραὶ ὑπὲρ τοῦ πλοίαρχου καὶ τὸ ἔξ 24.000 λιρῶν ὑπόδοιτον ὑπὲρ ἐκείνων τῶν μετῶν τοῦ πληρώματος, ἀτίνα παρεχούν υπερέσοις κατὰ τὴν διάσωσιν. Επὶ τοῦ τελευταίου τούτου ποσοῦ, ὁ ὑποπλοίαρχος ἐδίκαιοτάτω νὰ λάβῃ 3½ μερίδια, τὸ δὲ 21 μερὶδα ἐτοῦ πληρώματος, τὰ ἀναμενόντα εἰς τὴν διάσωσιν, 2½ μερίδια ἔκστον. Εἰς τρεῖς ἐτοῦ πληρώματος, οἵτινες παρέμεναν κατὰ τὴν ρυμολήψιν ἐπὶ τοῦ ἐγκαταλείμμενον πλοίου, παρεχούμενη ½ μερίδιον ἐπὶ πλέον δι’ ἔκστον.

Εἰς νούτρην ἐτοῦ πληρώματος θεωρεῖσθαι τὴν ὁμοίων του ὡς πεντιχράν, διότι — διεπειρωτικῷ μετ’ ἄλλους συναδέλφους του διὰ λέμβου ἐπὶ τοῦ καιομένου ἐλληνικού λίμπερτον καὶ με μεγάλους διὰ τὴν ζωὴν τοῦ κινδύνου ἐπεδόθη εἰς τὸ ἄγνα καταδέσσεως τοῦ πυροῦ, δύο διάστασις πρὶν ἡ διαταχθῇ ἐπιστηματος τοῦ πληρώματος ἀπὸ τὸν πλοίαρχον τοῦ «Μοντεμπέλλο Χίλλες» να παρείη. Τὸ «Νικολάου Γεώργιος» ἐγκατελεῖσθαι ὑπὸ τοῦ πληρώματος τοῦ, δὲ ὑπὸ τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυτὸς παρέμενεν ἐπὶ τοῦ σκάφους ἐργαζόμενος διὰ τὴν διάσωσιν του. Οὕτως ἐζητήσεν ὁμοίων 7.000 λιρῶν, ἀντὶ τῶν 252, εἰς δοσον ὑπελογίσθη τὸ μερίδιον του. Αὐτὸς τὰς μαρτυρικὰς καταθέσεις ἀποκαλύπτεται, διότι οἱ πρώτοι παρέχουν ἐντυπωτικές τῶν ἀποσχολήσεων με τὴν διάσωσιν ἀμερικανῶν ναυτῶν, ἥσαν οὐτε κατείχον σύτοι τὸ πλοίον καὶ διότι, ὡς κύριοι πλέον αὐτοῦ, ὑπελογίζουν τὴν ἀρίστην σκάφους καὶ φορτίου, διὰ νὰ λάβουν μιᾶν ίδεων περὶ τοῦ μεγεθοῦς τῆς ἀμοιδῶς των. Πρὸ τοῦ δικαστηρίου, οἱ μάρτυρες διέφευσαν, διότι ἀντέταξαν βίαν εἰς τὸ ἐλληνικὸν πλήρωμα, ὅπως τούτο ἐξεδήλωσε τὴν πρόθετον νὰ ἐπιστρέψῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου του.

Τὸ συνέδριον τῆς «Διεθνοῦς Μεταφορών»

Μεταξὺ 16ης καὶ 23ης Ιουλίου συνῆλθεν εἰς τὴν Στοκχόλμην τὸ 22ον συνέδριον τῆς «Διεθνοῦς Ομοσπονδίας Μεταφορών». Μετέσχον τούτου 22 χώραι δι’ 160 ἀντιπροσώπων, 75 ἐν διφορτικῶν συγκοινωνιῶν «Οργανώσεων», αἵτινες ὀρθίμοις 3.200.000 μελῶν. Τὴν ἡμέτέραν Π.Ν.Ο. ἐξεπρόσποταν ὁ γενικὸς γραμματεὺς αὐτῆς κ. Μ. Πετρουλῆς καὶ οἱ κ. κ. Δ. Μπενετάτος καὶ Π. Καλαπόδης. Το κυριότερον ὑπέρ τὸ ἐκ νέου ἀνακινηθὲν έντημα τῶν εἰκονικῶν μεταφορῶν πλοίων εἰς ξένα σημαίας. Κατὰ τὰς διεξαθέσιας συζητήσθησαν οἱ βάσεις ὁμοίων κατὰ τῆς ἀναδοσίας τῶν ἀλόγων σηματοσήμων ἀπὸ κάθε τοπικὴν ἐπιτροπὴν ἀγώνας ἢ σύνωρος ιδιαιτέρως συλλογικῆς συμβάσεως, ἡ δοπία — ἀναλόγως τῆς θεωρίας τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τῶν ἀποδοχῶν μεταφορῶν πληρώματων — διὰ προσαρμόσης τοῦ ἔργου τῆς ναυαγιαρεσίας, τὸ δὲ πρότιμον τούτης νὰ ὑποβληθῇ εἰς τὸ Δικαστήριον, ἔπειτα καὶ διὰ ἀποσασίου ἐν καρῷ τοῦ πλοίου συνθήκας. «Ως παράδειγμα, ἀνεφέρθησαν τὰ σκάφη τῆς «Ελλήνων Λάιν»

καὶ τοῦ κ. Γουλανδρῆ τὰ ἐργαζόμενα ἀπὸ τοὺς γερμανικούς λιμένας. «Ἐπετεύχθη δι’ αὐτῶν σύμβασις, μὲ μισθολόγιον 10% ἀντέρω τοῦ γερμανικοῦ.

Συνεκτήθη ὑπεύθυνος ἐπιτροπὴ διαχειρίσεως τοῦ ὀντώτερου, μὲ διεθνεῖς βάσεις καὶ μὲ ὑποεπιτροπὰς κατὰ τόπους. Οἱ ἄγαν θὰ στρέφεται καὶ ἐκείνων τῶν πλοίων, ὅπια προσφέρουν ἐλάχιστον δρίσον συνθήκων ἐργασίας καὶ ἐνδιοιτεσσας, οἱ δὲ λιμενεῖς ὅπλων τῶν χωρῶν ἀνέλαβον τὴν ὑποχρεωσιν νὰ μπούκοτάρουν οἰονδῆτο τοῦ πλοίου ἡθελεν ἐπιστημένη ἀπὸ μίαν τοπικὴν ἐπιτροπὴν ἀγώνας. Εἰδικότερον, διὰ τὰ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ἔντα ταύτα σκάφη, θὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ ὄντωσης τοῦ μισθολογίου των, προσαρμόζοντος εἰς τὸ μισθολόγιον τῆς ἐλληνικῆς συλλογικῆς συμβάσεως καὶ εἰς τὰς εἰσφορὰς κοινωνικῆς προνοίας, εἰς τὰς ὅποιας ὑπόκεινται τὰ ἐλληνικὰ πλοία. Ο γενικὸς γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. κ. Μάνθος Πετρουλῆς ωρίσθη καὶ τῆς «Διεθνοῦς Ομοσπονδίας Μεταφορών», ἐνώ οἱ κ. κ. Π. Καλαπόδης καὶ Δ. Μπενετάτος ωρίσθησαν μελή τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ ναυτεργατικοῦ τμήματος, διὰ τοὺς διώματικούς ὁ πρότος καὶ διό το κατώτερα πληρώματα δέ δευτέρος.

Αἱ καθελκεῖσις δεξαμενοπλοίων

Ἐκ τῶν βελγικῶν ναυπηγείων Κόκκερι, τοῦ Χομπόκεν, καθειλκύσθη τὴν 19ην Ιουλίου τὸ νέον δεξαμενοπλοίον «Μαριτάτιμ Λῆντερ» 12.995 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν καλυπτουσαν ἐλληνικὰ συμφέροντα λιθεριανῆς της ισταιρίαν «Μαριτάτιμ Τρανσπορτέσιον Κόμπαν», τῆς Μορδίσιας. Εἰς τὰ αὐτὰ ναυτεργεῖσα καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς ίδιας ἐταιρίας κατασκεύαζεται καὶ ἔνα δευτέρου ἀδελφὸν ταύχη, διὰ τὸν θάνατον τρέιντερ.

— «Ἐξ ἄλλου ἐκ τῶν ιστωνικῶν ναυπηγείων Χιτάκι, καθειλκύσθη τὸν παρελθόντα μῆνα τὸ δεξαμενοπλοίον «Τζέν ιν» 12.650 τόν. γκρός καὶ 19.000 τόνων δ.ώ. ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Καρράς (U. S. A.) Ltd», τῆς Νέας Υόρκης. Τὸ καθειλκυσθὲν τάνκερ, ὅπερ εἶναι κατὰ 95% ἡλεκτροσυγκολημένον, ἔχει δὲ διαστάσεις μῆκους 541.4 ποδῶν, πλάτους 70.6 ποδῶν καὶ ύψους 39.4 π., μὲ ἔμφορτον βύθισμα 29.10 ποδῶν. Τρία ζεύγη κεντροφύγων ἀντιλιών θάξεων παρέπειτον τὴν φορτεκφόρτωσιν του. Αἱ μηχαναὶ προώσεων του εἶναι ἀτμοστροβίλοι, δυνάμεως 8000 πόπων ἀξονος, θὰ παρέχουν δὲ εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 15 μιλλίων.

Η Π.Ν.Ο. εἰς τὴν Νέαν Υόρκην

«Ἀνεχώρησε χθὲς διὰ Νέας Υόρκης, ως μοναδικὸς ἐκεὶ ἐκπρόσωπος τῆς Π.Ν.Ο., διγνότα πλοίαρχος κ. Μιχ. Πουλάκης, μὲ τὴν ἐντολήν. ὅπως ἐκκαθαρίσῃ τὴν δημιουργίαθεσαν ἐκρύμμων καταστάσιαν, συνεπεια τῶν διενέξεων μετὰ τῶν κ. κ. Φουρναράκη καὶ Πλιτά καὶ διακανονίσῃ τὰ ζητήματα τῶν ἐπιτροπῶν.

Παραλαβὴ δεξαμενοπλοίου

Τὸ τελευταίον ἐκ μιᾶς σειρᾶς τριῶν δεξαμενοπλοίων, τὸ «Λόντον Σιρίτι», παρελήφθη, μετὰ τὴν ἐπιτυχεῖς δοκιμάς, τὴν 15ην Ιουλίου ἐκ τῶν τελευταίων τῶν πλοιοκτητῶν ἐταιρίαν «Λόντον Φρέιτερ καὶ Ο’ Βεροίζης Λτδ». Τὸ «Λόντον Σπίτι» εἶχε καθειλκυσθῆ τὸν παρελθόντα Μάρτιον, ὅπως δὲ καὶ τὰ ἀδελάκα αὐτοῦ σκάφη «Λόντον Γκλόριο» καὶ «Λόντον Εντούρενς», εἶναι 15.330 τόν. δ.ώ., ἔχει ἐφοδιασθῆ διὰ τὴν πρώσων του πετρέλαιον, δρυμούς μηχανάς τύπου Ντόξφορδ καὶ ἀναπτύσσει ταχύτητα 12½ μιλλίων.

Άγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ ὑπὸ παναματικὴ σημάια φορτηγόν μας «Λαβαντάρας» (καιαδικοῦ τύπου «βύκτορος»), μὲ δύο καταστρώματα, 7165 τόν. γκρός, 10.750 τόν. νεγ. δ.ώ., μὲ ἔμφορτον βύθισμα 27.8 ¼ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερδεύ τοῦ 1948, καταναλίσκον δὲ διὰ τὴν πρώσων του πετρέλαιον, ἐπωλήθη εἰς πρόδιμον διὰ τὴν πρώσων την ἐταιρίαν «Ναθάρρα» εἰς ἐφοπλιστὰς τῶν Ινδῶν, ἀντὶ τημῆς 800.000 δολαρίων, ὑπὸ τὴν αἴρεσιν τῆς ἐξεισερηθῆσεως.

— «Ἐξ ἄλλου τὸ ἀγγλικὸν δεξαμενοπλοίον «British Duchess» μὲ δύο καταστρώματα, 5981 τόν. γκρός, 9405 τόνων δ.ώ., μὲ ἔμφορτον βύθισμα 27.4 ¼ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1924, μὲ σερδεύ τοῦ 1947, καταναλίσκον δὲ διὰ τὴν πρώσων του πετρέλαιον, ἐπωλήθη εἰς παναματικὴν ἐταιρίαν ἐλληνικῶν συμφερόντων, μὲ δεῖσιν ἀλλαγῆς σημαίας, ἀντὶ τημῆς 200.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος διὰ παραλόφητη μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ὑπὸ πλοίου καταστάσιαν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν παναματικὴν σημαίαν.

— Τὸ φορτηγόν μας «Νικόλαος Μίχαλος» 4342 τ. γκρός (τοῦ 1913) ἐπωλήθη εἰς «Ἄγγλους διαλυτὰς ἀντὶ τημῆς, ὡς ἐγνώσθη, 52.500 λιρῶν, θὰ παραδοθῇ δὲ εἰς «Ἄγγλιας τοῦ προσεχῆ μῆνα.

Αἱ ναυπηγήσεις μας

Εἰς τὰ ναυπηγεία Σκότων, τοῦ Γκρήκον, παρηγγέλθη ἔνα δεξαμενοπλοίον τῶν 17.000 τόνων δ.ώ., διὰ λογαριασμὸν τοῦ Γραφείου «Α. Λούζης, Λτδ», τοῦ Λονδίνου. Τὸ σκάφος θὰ εφοδιασθῇ διὰ τὴν πρώσων του μὲ μηχανάς τηγάνειας τοῦ πλοίου.

Η εἰσφορὰ τοῦ νόμου 240)1941

«Η διοίκησις τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου καλεῖ τοὺς πλοιοκτήτας τῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, οἱ δοπίοι οὐδέποτε κατέβαλον ἔναν-

ANTIRALL IMEX CORP.
SHIP SUPPLIES
200 HUDSON STREET
NEW YORK, I3 N.Y. TEL. WO 41358

AI EYTHNOSTERAI TIMAI. Η ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.

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

Koi Koi Έφοπλισταί, Έμπιστευόμενοι ὅλα τὰ υλικά καὶ ἐφόδια τῶν πλοίων. Παράδοσις εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ Ατλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου.

τι τῆς ὄφειλῆς των ἐκ τῆς εἰσφορᾶς τοῦ νόμου 240) 1941, ὅπως προσέλθουν εἰς τὸ Ταμείον καὶ ἔξοφλήσουν ταῦτη.

Ο συντάξιμος χρόνος

Υπὸ τῆς ὄφειλῆς τοῦ Ν.Α.Τ. κατηρτίσθη κανονισμὸς «περὶ τρόπου νομιμοποίησις ὡς συντάξιμου χρόνου ἀνέργιας τῶν παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. ἡσθισμένων». Διὸ σύντομον διέτελεν τὸ ἐν τετάρτον τοῦ συνδικοῦ τοῦ χρόνου καθ' ὃν ὁ νομικὸς παρέμεινεν ἐντὸς τοῦ πρὸ τῆς τελευταῖς νομιμοποίησις τοῦ ὑπερβαίνει.

Ο κατὰ τὴν ἀνωτέρω παράγραφον χρόνος ἀνέργιας δὲν δυνατόν να ὑπερβῇ δι', διὸ τὸν χρόνον καθ' ὃν ὁ νομικὸς διέτελεν ἡσθισμένος παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. τοὺς 36 μῆνας ἐν συνόλῳ.

Ἐξαιρετικῶς ὀνταγωρίζεται ὡς συντάξιμος μέρι 60% χρόνος ἀνέργιας περὶ ἣς τὸ ὄφρον 10 τοῦ 889) 1943 ἀναγνωρίζεται τὸ βραδύτερον μέχρι τῆς 16 Αὐγούστου 1946.

Ο ἐπιώνυμον να καταστήσῃ συντάξιμον χρόνον ἀνέργιας αὐτῷ, ὑφείλει νὰ καταδῆῃ τὰς ὑπὸ τῶν ἐκάστοτε ἴσχυουσαν διατάξεων περὶ Ν.Α.Τ. καθορίζομένας εἰσφράσεις. Η καταστάλη τὸν εἰσφορῶν δεῖν νὰ γίνη ἐντὸς 6 μηνῶν ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς τελευταῖς νομιμοποίησις αὐτῷ καὶ ἐντεῦθεν.

Τὰ δι' Ἐλευσίνα πλοία

Διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Δημοσίων Ἐργών καθαρίσθη, ὅπερας τὰ πλοία τὰ προερχόμενα ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ ή τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ προσφεύγοντα τοῖς Πειραιά, χωρὶς νὰ προσέδουν πρυμνήσια ἢ νὰ πλεύσουν εἰς τοὺς λιμενοδρόμους τοῦ προλιένος, ἀπάλλασσον των τελῶν προσφεύγοντας, ἕφοντας τὴν προσφρίμησις τοῦ στενοῦ γίνεται ὀποκλειστικά καὶ μερὸν πρὸς ληφθῆνας διελεύσεως διὰ τοῦ στενοῦ τοῦ Ναυτάστημα καὶ ἔφοντας οὐδεμίαν ἐκτελούν προτεραικής ή ἐμπορικής ἐργασίαν, ἢ δὲ παραμονή των δεῖν ὑπερβαίνει τὸ 24ωρον, τῆς περιπτώσεως ταύτης διαστοιχίας παρὰ τῆς ὄφειλῆς ὑπερεσίας τοῦ νομικοῦ τημάτου τοῦ Ο.Π.Π.

Τὰ ἀτυχήματα ἐπὶ τῶν πλοίων

Υπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου κατηρτίσθη σχέδιον κανονισμὸν «περὶ βεβαιώσεως τῶν ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ ἀτυχήματος καὶ τῶν σχετικῶν υποκρεώσεων τῶν πλοιάρκων».

Διὸ αὐτὸν ὄφρεται, διὸ τὸ εἰς ἐργάτη θαλάσσης ἀνήκοντα εἰς συγκεκριμένον πλήρωμα ἐπερχόμενον αἰφνίδιον ἀτυχῆμα, βεβαιοῦται εἴτε διὰ τοῦ ἡμεροδιήσης τοῦ πλοίου, ἐγκαίριας συντάξιμον καὶ νομίμως κεκυρωμένου, εἴτε διὰ ἑκάστης τοῦ κυρερωντος τοῦ πλοίου ἐγγράφου η προφορίκης, ἐπιδιδομένης εἰς τὴν ὄρμηδιαν προξεικήν ή λιμενικήν ἀρχήν, ἐν ἐλεῖψει δὲ λιμενικής εἰς τὴν τελωνειακήν ἀρχήν ἐντὸς 24 ὥρων ὅπο τοῦ ουρβάντος, ἐν τοῦτο ἐλασθε χώρων ἐν τῷ λιμένι ένθα ἔδρευει τοιτὶ ἀρχή, ἐντὸς δὲ 24 ὥρων ὅπο τοῦ κατάπλου εἰς τοιούτου λιμένα ἐν πάσῃ ἀλλή περιπτώσει.

Εἰς τεριπτώσιν ναυαγίου τοῦ πλοίου, εἰς δὲ ἐργάτη θαλάσσης ὑπέστη ἀτύχημα, ὁφείλει δὲ τὸ κυρερών τοῦ πλοίου νὰ ἐπινόσῃ τὴν βεβαιοῦσαν τὸ ἀτυχῆμα ἔνθετον καὶ τὸ τυχόν διασωθέν, ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου ἐφ' οὐ τοῦτο ἀναγράφεται εἰς λιμενικήν ή προξεικήν ὄρχην, ἐν ἐλεῖψει δὲ λιμενικής εἰς τὴν τελωνειακήν ἀρχήν ἐντὸς 24 ὥρων ὅπο τοῦ ουρβάντος, ἐν τοῦτο ἐλασθε χώρων ἐν τῷ λιμένι ένθα ἔδρευει τοιτὶ ἀρχή, ἐντὸς δὲ 24 ὥρων ὅπο τοῦ κατάπλου εἰς τοιούτου λιμένα ἐν πάσῃ ἀλλῇ περιπτώσει.

Ἐργάτης θαλάσσης ὑποστάτης αἰφνίδιον ἀτυχῆμα ἐπέκρινε τὸ πλοίον ἐχόντως πληρωματικοῦ καὶ τοῖς πληρωματικοῖς πάρτερις τοῖς τρίτοις, προφορίκης εἰς προφορίκης εἰς σιανόποτη λιμενικήν ή προξεικήν ἀρχήν, εἴτε ἀπὸ εὐθείας εἰς τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας.

Ἐάν τὸ αἰφνίδιον ἀτυχῆμα ἐπέφερε τὸν δυνατὸν ἐργάτη θαλάσσης πρὸν σύτος ἐπιδή τοῦ πλοίου ή ἐν τῷ πλοίον ναυαγήση αὐτανθρώπον, τὸ εἰς σύνταξην δικαιώματα τῶν δικαιογενείων τῶν τοιουτορπών θανόντων ἐργάτην θαλάσσης ἀναγνωρίζεται καὶ ἐν σύδεμα παρε τίνος περὶ τοῦ συμβάντος δηλωσίσης ἐπικολοθύσην, ἔφοδον βεβαιοῦται ἐκ τοῦ οικείου μητρώου, διτὸς ὅπο τοῦ ἀνήκει εἰς τὴν ὄρμηδιαν τοῦ πλοίου, δὲν ἐλέγχει ταὶ δὲ ἀλλοῖς, ὅτι δὲν ἐπέβαινον αὐτῷ.

Πάσα λιμενική, προξεική ή τελωνειακή ἀρχή εἰς τὴν πότισμαν ἐδηλωθεὶς αἰφνίδιον ὄτικην θράγυαν θαλάσσης, ὁφείλει νὰ συντάξῃ ἔκθεσιν λαμβάνοσα τὸν τόπον καὶ τὸν χρόνον καθ' ὃν ἡ δηλώσης γίνεται, τὸ ονόματα, τὸ ἐπώνυμον καὶ τὴν ιδιότητα τοῦ δηλούντος.

Νέοι διπλωματοῦχοι μηχανικοί

Κατὰ τὰς διενεργείσας ἔξειάσις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀτμομηχανικοῦ Γ'. τάξεως ἐπέτυχον κατὰ σειρὰν ἔπιτυχιας οἱ κ.κ. Κωνστ. Παπαδάτος, Ἰω. Μαρματούρης, Ἀθαν. Σαπουντζῆς, Ἐμμ. Στελίος, Ἀρ. Ναδάλης, Νικ. Στρούπας, Ἀθ. Σπέρτος, Σωτ. Μικρόπουλος, Ἐμμ. Νικολάου, Βύρ. Ράτας, Ἐλ. Μαρματούρης, Ἰω. Ζουγανέλης, Γεώρ. Χιαστόπουλος, Ἀν. Δαγκλής, Ἡλ. Κατσούλης, Γεώρ. Καραυλάνης, Γεώρ. Νικολάου, Βύρ. Τσιμάρας, Ἀπ. Μαστοράκης, Βασ. Βοστασιάνοπουλος, Γερ. Στερνιώτης, Γεώρ. Στερνιώτης, Βασ. Καραυλάνης, Γεώρ. Αλαφούζος, Δημ. Πλήμης, Ἐλ. Παπαδάμπρος, Γεώρ. Αλεξανδρής, Παν. Μπρόδης, Μην. Νοταράς, Παν. Πιπήδης, Σεν. Λογοθέτης, Εύά. Μπατόγες, Ἀλ. Σαμακούρης, Ἀγγ. Λιόσης, Παν. Συρίγος, Ἀνθ. Μπρατσώτης, Γεώρ. Χατζηαντωνίου, Ἰω. Γκογνής, Ἀν. Κάσσης, Ἰω. Γλύππης, Ἰω. Μούντριχας, Ἀγ. Μαυροπατίδης, Σπ. Μπεγιόγλου, Νικ. Παπαδόμπουλος, Στ. Παΐνης, Ἰω. Ευροπάτης, Παν. Βλαστός, Δημ. Πριτόνης, Ἡλ. Βενέτος, Δημ. Μαρμάτης, Γεώρ. Γιαντουράκης, Φραγ. Ἄρκας, Γεώρ. Ζητόπουλος, Νικ. Μπουκουδάζης, Μιχ. Μαρμούλες, Γεώρ. Καύρως, Ἰω. Βαλδάς, Δημ. Στροβιάλης, Ἀντ. Βασιδίλης, Εύά. Παπανικόλαου, Ἐμμ. Κοκκίνης, Εύά. Γιαννέσκης, Ἀντ. Παπούτσης, Θεοβ. Αποστολόπουλος, Δημ. Καλούδης, Δημ. Κυρτάτας, Παν. Παπαδόπουλος, Γεώρ. Ράπτης, Κωνστ. Γάγης, Νικ. Οφρανίδης, Ἡλ. Ξαγοράφης, Δημ. Δέδες, Ζαν. Μένης, Δημ. Πετρίτης, Ἰω. Πιτσινίγκος, Δημ. Καλογρίδης, Μιχ. Τσακίρης, Ἐμμ. Καλιγερος, Κωνστ. Πάλλας, Δημ. Τσανόγλου, Ἰω. Βαστορδής, Θεοβ. Σαγλάρας, Ἐμμ. Λυρίσης καὶ Κωνστ. Τσαμπουλός.

Ἐπίσης ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Γεώργ. 'Αντωνέλλος, Ἀναρ. 'Αλλοφύδης, Αναρ. 'Αλλοφύδης, Αναρ. 'Αναργύρου, Δημ. 'Ανδριανάκης, 'Αντ. 'Ανδριανάκης, Γεώργ. Φ. Γκέκας, Γεώργ. Φ. Γκέκας, Θεοδ. Γονέος, Γεώρ. Γιαντζής, Χαρ. Δεληγάνης, Φαν. Δούκας, Ἡλ. Δουρής, Δ. Ζαβρδινός, Νικ. 'Ισαννου, Φώτ. Καλαμπούκης, Σπ. Κάτσας, Γεώργ. Κριεμπόρδης, Διον. Κυπριώτης, Νικ. Καρακωτάς, 'Αγγ. Κρεμμύδας, Γεώργ. Κανελλάς, Κωνστ. Καρδαβόλος, Χαρ. Καλονάρδης, Νικ. Κικίλιας, 'Ιω. Καραμαλέκος, Νικ. Κούφας, Γεώργ. Καρπάσης, Στ. Καθαρίδης, 'Αλ. Καυτής, Κωνστ. Λέδδας, Τηλ. Δημητράτος, 'Ιω. Λουκιανός, 'Αντ. Μαρούγκας, Γεώργ. Μουστακάς, Νικ. Μελέκης, Δημ. Μαστρανώνης, Νικ. Μπέτης, Κωνστ. Σαγοράρης, Δημ. Παϊσιόδης, Δημ. Παϊσιόδης, Νικ. Μεγαλούδης, Βασ. Μπέτης, Παύλ. Σαγοράρης, Δημ. Παϊσιόδης, Δημ. Παϊσιόδης, Δημ. Παϊσιόδης, Νικ. Μεγαλούδης, Βασ. Μπέτης, Κωνστ. Πατέρας, Χαρ. Παναγιώτης, Στ. Παλαιοκράσης, Μιχ. Παληός, 'Ιω. Παπαδάκης, 'Εμμ. Παρής, Κωνστ. Παυλής, 'Αντ. Ράσης,

Tel. Address:
NEGRISCO

Tel. No. 3877
Priv. 81136

NEGRIS & CO.,
(Established 1902)

GENERAL MERCHANTS & NAVAL PURVEYORS
NEGRIS BUILDING, YORK STREET, FORT.
P. O. Box 663.

COLOMBO

CEYLON

COLOMBO

CEYLON</

κάπως άνεκτοι, λόγω της ζηράς κινήσεως τών φορτίων.

Οι ναυλοί τών γαιανθράκων είναι πλήρεις έκπτωσης. Ελάχιστα τα φορτία και πολλά τα προσφέρουμε σκάφη, ίνα πλευσμού πρός την Μεσόγειον και παροπλισθεύν. Ποτάσα από Αμεριγγόν διά Βόρ. Αμερικήν 20)— και διά γαιανθράκων από Ρότερνταμ δι' Αδριατική 21).

"Ημώνος και ή αγορά τών δεξαμενοπλοίων. Περιωρισμένη η ζήτησης δι' απλά ταξίδια. Πέντε τοις έκατον κάτω του άμερικανικού ναυλολογίου έπληρωσαν Γάλλοι φορτωτοί διά Σεπτεμβρίου και 15% προσέφεραν έν συνεχεία. Διά Σουδίων από Βενεζουέλας έπληρωσαν (εκάστοτε φορτίο) 60% πλέον τού Μ.Ο.Τ.

Επίδεις σταθεροί διατυπώνται διά την βελτίωσιν της όγρας κατό τόν χειμώνα. Δύο λ.χ. σκάφη διά Νοέμβριου και Δεκεμβρίου έπληρωσαν 100% πλέον τού άμερικανικού ναυλολογίου ή 188% πλέον τού Μ.Ο.Τ. από τον Περσικό Κόλπου διά το Πλείσ. Διά συνεχή ταξίδια διά μηνών από τού Δεκεμβρίου διά σκάφος 28 χιλ. τόν. 120% πλέον τού Μ.Ο.Τ. Αμερικανοί ναυλωτοί προσέφεραν διά συνεχή ταξίδια 12 μηνών 50% πλέον τού άμερικανικού ναυλολογίου. Τάξιμο-ταρτέρ 28 χιλ. τούνων δι' έπτα έπι έπληρωσή δολ. 3.50, με παράδοσην 1953. Διά σκάφος ΤΖ με παράδοσην διονίσιν 1953 δολ. 4.50 προσέφεραν και διά το 1954 δολ. 4.00.

Τά ναυλωθέντα φορτηγά μάς

'Εκ Βορείου Άμερικης και Καναδά

«ΑΟΥΡΟΠΑ» (όνδουρ.) έκ Χάμπτον ρόδος 9500 τόν. γαιανθράκων διά Μπουένος Αύρες ή Λά Πλάταν 53)—, όφιον διά Βίλλαν Κονστιτούον 56), φόρτωσις Αύγουστον.

«ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ» (παναμ.) έκ Χάμπτον ρόδος 9200 τόν. γαιανθράκων διά Μπουένος Αύρες 50)— φόρτωσις 12—20 Αύγουστον.

«ΟΘΡΥΣ» (σημ. αγγλική) από άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (θορείων τού Χάττερας) 9300 τόν. γαιανθράκων διά Καράποι 63)—, φόρτωσις 1—26 Σεπτεμβρίου.

«ΜΑΙΡΗ» (λιβερ.) έξι Αγίου Λαυρεντίου 9000 τόν. γεννημάτων δι' Αμερέσαν—Αμεριγγόν δολ. 3.75, έαν κριθεί 25 σύντηξης, έαν βρώμην 50 σύντηξης, δύο λιμένες έκφρωσης, φόρτωσις 20—25 Αύγουστον.

«ΠΕΡΙΚΛΗΣ» έκ Χάμπτον ρόδος 9000 τόν. γαιανθράκων διά Ματάντι δολ. 5.50, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

«ΔΙΩΝΗΣ» (παναμ.) έκ Χάμπτον ρόδος, Φιλαδελφείας ή Βαλτιμόρης 9500 τόν. γαιανθράκων δι' Αμερέσαν ή Ρότερνταμ 25) δολ. 6.75, έαν φόρτωσην διά γερμανικόν λένα Βορ. Θαλάσσης 27)—, με 2500 τόν. έλευθεραν έκφρωσην, όφιον Αμερέσαν — Αμεριγγούν ρέινης ή Κιέλον 28) δολ. 2000 τόν. έλευθεραν έκφρωσην, φόρτωσις 20 Αύγουστου.

'Εκ Βορείου Ειρηνικού

«ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ» (όνδουρ.) έκ Βαγκούνδερ 9000 τόν. γεννημάτων χύμα δι' Αμερέσαν ή Ρότερνταμ δολ. 6.75, όφιον Χάττερη—Δουκέρηκην 7.75, φόρτωσις Αύγουστον—Σεπτεμβρίου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΝΑΡΗΣ» έκ Βαγκούνδερ 8800 τόν. άλευρων εις σάκκους δι' Αλεξανδρείας 82) δολ. 6.75, φόρτωσις 18—28 Αύγουστου.

«ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» έκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τόν. κριθής διά Κορέαν δολ. 6.75, έαν φόρτωσην ή Καλιφορνίας δολ. 7, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ» έκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τόν. κριθής διά Κορέαν δολ. 6.75, έαν φόρτωσην ή Καλιφορνίας δολ. 7, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΝΑΥΣΙΚΑ» (λιβερ.) ή Λός Αντζελες — Αγίου Φραγκούσου ρέινης 9000 τόν. σωλήνων διά δύο λιμένες Βενεζουέλας κατ' αποκοπή 32.000 δολλαρίων, φίο, φόρτωσις 18—25 Αύγουστου.

«ΕΛΛΑΣ» έκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δολ. 4.25, όφιον από Λόγκηπτης διά Σιδένιου (C.B.) δολ. 4.50, φόρτωσις 15—28 Αύγουστου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. «Οράιον») έκ Βαγκούνδερ 9500 τόν. γεννημάτων δι' Αμερέσαν δολ. 7.55, με όφιον διά Βόρειον Γαλλίαν, φόρτωσις 12—17 Σεπτεμβρίου.

«ΦΩΤΕΙΝΗ» έκ Βαγκούνδερ 9200—9700 τόν. άλευρων εις σάκκους δι' Αλεξανδρείαν δολ. 9.50, φόρτωσις 10—25 Σεπτεμβρίου.

ΤΡΙΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. «Τρίτων») έκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τόν. μεταλλευμάτων έκαστον διά Βαλτιμόρην δολ. 4 φίο, όφιον από Λόγκηπτης διά Σιδένιου (C.B.) δολ. 2.25, φόρτωσης Σεπτεμβρίου τὰ δύο και Οκτώβριον τὸ τρίτον.

«ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ» έκ Βαγκούνδερ 9300 τόν. άλευρων εις σάκκους δι' Αλεξανδρείαν δολ. 9.60, φόρτωσης Σεπτεμβρίου—Οκτώβριου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. «Οράιον») έκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τόν. σιτηρών εις χύμα δι' Αμερέσαν ή Ρότερνταμ δολ. 8.45, εγκρδ.-τέρμης, φόρτωσης Οκτώβριον.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. «Οράιον») έκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τόν. σιτηρών εις χύμα δι' Αμερέσαν δολ. 8.67, φόρτωσης Νοέμβριον.

«ΚΕΧΡΕΑ» έκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τόν. σνιδέσιας και γενικών είδων (475.000 κ.π. διά δέματα) διά Νιούκσιτ-Άδελφιτδος (τρεις λιμένες) κατ' αποκοπή δολ. 130.000 φίο, φόρτωσης 5—20 Σεπτεμβρίου.

«ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΩΝΑ» (όνδουρ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τόν. γεννημάτων δι' Αμερέσαν—Αμεριγγόν ρέινης δολ. 8, με 3000 τόν. έκφρωσην, έαν βρώμην 50 σύντηξης έξτρα, φόρτωσης 10—25 Σεπτεμβρίου.

'Εκ Νοτίου Αμερικής

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» έκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9000 τόν. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην 21)— φίο, φόρτωσης 15—25 Σεπτεμβρίου.

«ΑΤΤΙΚΗ» (παναμ.) από Σαν Λορέντζο, με συμπλήρωσην εις Μπουένος Αύρες ή Λά Πλάταν 8500 τόν. δημητριακών διά Μασαλίαν 43) δολ. όφιον από κάτω λιμένας Ποταμού 41), φόρτωσης 25 Αύγουστου—10 Σεπτεμβρίου.

'Εξ Αγγλίας — Κόγυνεντ

«ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ» έκ Βρέμης 9500 τόν. γαιανθράκων δι' ένα Ελληνικόν λιμένα

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

“ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ,”
διπ “ΜΙΔΟΥΛΗΣ,”

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 2.30 μ. μ. ΤΗΝΝΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

“Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΠΑΤΡΑΣ, ΣΑΜΗΝΗ, ΙΘΑΚΗΝ, ΚΕΡΚΥΡΑΝ, ΒΡΙΝΑΣΙΟΝ.

διπ “ΚΑΝΑΡΗΣ,”

ΠΕΜΠΤΗΝ 10.30 μ. μ. ΤΗΝΝΟΝ, ΣΥΡΟΝ, ΠΑΡΟΝ, ΝΑΕΩΝ, ΙΩΝ, ΟΙΑΝ, ΘΡΑΝ.

“Έκαστον ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ.

“Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ, ΚΑΣΤΡΟΝ.

διπ “ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,”

“Οριστικά δρομολόγια θέλοντων άναγγελθή έντος της έθδομάνδος.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : Ακτή Ποσειδώνος, τηλ. 45.033. Διεύθυνσης :

Τηλ. 44.046 και εις όλα τα Γραφεία ταξιδίων.

23) δολ. λιμένας 25)—, φίοιν 2000 τόν. κώκ διδίος ναύλος, με 500 τόν. έλευθερων έκφρωσιν, καντόελλο 1 Σεπτεμβρίου.

«ΤΑΟΥΡΙΝΙΑ» (ιταλικόν) έκ Ρότερνταμ 5000 τόν. λιπασμάτων διά Βόλον — Θεσσαλονίκην 26)—, φόρτωσης 15—31 Αύγουστου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (έξ Ερμεν 7000 τόν. γαιανθράκων διά Σικελίαν 23) δολ. έναν δύο λιμένας 26)—, καντόελλο 18 Αύγουστου.

«ΜΑΙΡΗ» (παναμ.) έξ Αμερέσαν 8500 τόν. γαιανθράκων διά Σικελίαν 19)—, φίοιν δι' Αδριατική 21) δολ. φόρτωσης 14—23 Αύγουστου.

‘Εκ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ» έξ Αλεξανδρείας 460.000 κ.π. (βάριας εἰς δέματα) διά Βαριέδα, κατ' αποκοπή λιρας 35.000 φίο, φόρτωσης 8—18 Αύγουστου.

«ΘΕΤΙΣ» (Μαρκή) από Σαίν Λουΐ (Ροδανού) 1000 τόν. τσιμέντων εις σάκκους διά Καναπαντινόπολιν 31)—, διέσος φόρτωσης.

«ΓΚΡΑΝΦΟΡΝΤ» (σημ. αγγλική) έ, Μπόνας 9200 τόν. μεταλλευμάτων διά Ρότερνταμ 19) δολ. καντόελλο 27 Αύγουστου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (ελληνικόν) από Στρατώνι 7500 τόν. μεταλλευμάτων διά Ρότερνταμ 24)—, φόρτωσης Αθηνών.

‘Εξ Αύδαρλίας, Ινδιών και Απωλοτής

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗς» άπο Μαρμαγκάδα 6000 τόν. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δολ. 8.50, με 1.50 ρουπίας στοιδακτικό, 1000 τόν. έκφρωσιν εις τά δολ. 1.10 και καντόελλο 10 Σεπτεμβρίου, έων 3000 τόν. ειστή εις μερίδας φορτίου δολ. 10.25, «μπέρδε-τέρμης» με καντόελλο 20 Σεπτεμβρίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.» (σημ. αγγλική) έκ Καλκούτας 9000 τ. παλαισισθήρων (480.000 κ.π. διά δέματα) δι' Αγγλίαν, κατ' αποκοπή 26.000 λιρών, φίο, φόρτωσης 15 Σεπτεμβρίου—10 Οκτωβρίου.

«ΜΑΡΙΑΜ» έξ Ισπανίας 9000 τόν. σιδηρών έλασμάτων διά Νόρδερν ρέιντς κατ' αποκοπή 50.000 δολ., φίο, φόρτωσης 14—22 Αύγουστου.

‘Εκ παντούων άλλων άγοραν

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικόν) έκ Ντάρρηπαν 8500 τόν. γαιανθράκων διά Πόρτ Σουδάν 37) δολ. φόρτωσης 11—25 Αύγουστου.

«ΚΝΟΖΑ» (παναμ.) από Μάζινοκ 9500 τόν. μαγγανέζας δι' άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (θορείων τού Χάττερας) δολ. 7.50, φόρτωσης Νοέμβριον.

«ΜΥΡΙΑΜ» (όνδουρ.) έκ Χίλιας 9200 τόν. νιτράτων δι' Ημαδρένας Πολιτείεις 30)— φίο, διέσος φόρτωσης.

Τά δεξαμενόπλοια

«ΘΕΟΔΩΡΑ» έκ Κωνσταντίνης 8000 τόν. πετρελαιοειδῶν δι' Ιταλίαν δολ. 3.30, έων έκ ωστικών λιμένων 3.60, φόρτωσης Αύγουστου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (όνδουρ.) έκ Περσικού Κόλπου 16.000 τόν. πετρελαιοειδῶν δι' Αγγλίαν, κοντίνευτος 5% επί έλαττον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 10—12 Σεπτεμβρίου.

«ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ» (παναμ.) έκ Κούδας 12.000 τόν. πετρελαιοειδῶν δι' άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (θορείων τού Χάττερας) 15% επί έλαττον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 10—12 Σεπτεμβρίου.

«ΕΜΥΡΤΩ» (όνδουρ.) έκ Σιδόνος 9500 τόν. πετρελαιοειδῶν διά Μπάκικ ντ' Αμπτς, 21% επί έλαττον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 10—12 Σεπτεμβρίου.

«ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ» (παναμ.) έκ Περσικού Κόλπου 8500 τόν. πετρελαιοειδῶν δι' Ινδίας ή Νότιον Αφρικήν 40% επί πλέον της βάσεως τού αγγλικού ναυλολογίου, φόρτωσης Αύγουστου.

«ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ» (λιβερ.) έκ Αλεξανδρείας 9000 τόν. μελάσης δι' άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (θορείων τού Χάττερας), τηρή ναύλου δεν άνεκοινωθή, φόρτωσης Αύγουστου.

ECONOMY AND EFFICIENCY
IN
QUIK TURNAROUND VOYAGE REPAIRS AND DRYDOCKING
TODD SHIPYARDS CORPORATION
1 Broadway, NEW YORK 4
Cable: ROBIN New York
Conveniently located on the Atlantic, Gulf and Pacific Coasts of the United States and Barranquilla, Colombia.

NEW YORK GALVESTON BROOKLYN HOBOKEN NEW ORLEANS
LEONARD ISLAND ALAMEDA HOUSTON LOS ANGELES BARRANQUILLA SAN FRANCISCO
NEW YORK GULF COAST LONDON

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	02	2453	άργει Πειραιά 13 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	άργει Πειραιά από 4 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Κ. Πετρούποτης	18	3800	εις Βούβανη 12 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 4 Αύγ. διά Λά Πλάταν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έθ. Κούζ. Μπαίν 5 Αύγ.,
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. K. X. πατέρας	43	7176	εις Καλκούταν από 12 Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργ. Χαλκιάς	24	3658	άργει Χούστουν από 11 Ιουλ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. Αναστασίας	18	2858	έφθ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άργει Ντωρμπαταν από 19 Ιουν., έπισκευή
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υιοί Γ. Σιγάλα	08	2098	εις ταξίδια 'Ελλαδός—Τεργέστης
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Πετσόπουλος κλπ.	22	998	άνεχ. Μπιζέρταν 8 Αύγ. διά Τάιν
ΑΙΟΛΟΣ	Π. και Μ. Λύρας	18	5686	έφθ. Γιασβάτα 1 Αύγ.
ΑΚΤΗ	έσδ. Λιβανούς Α.Ε.	44	7176	άνεχ. Χαμπτον ρόδες 2 Αύγ. διά 'Αργεντινή
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Αύγ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Ντουγκούν 26 Ιουλ. διά Χιροχάτα
ΑΛΙΚΗ	έσδ. Λιβανούς Α. Ε.	43	7194	άνεχ. Λιδόρον 1 Αύγ. διά Τεργέστην, έφθ. 5
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούζης	43	7176	άργει 'Αμβούργον από 28 Μαΐου
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός και Πατέρας	42	7177	έφθ. Γουόρκικτων 6 Αύγ.
ΑΝΔΡΙΟΣ	'Ιω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	εις Καλκούταν από 11 Ιουλ.
ΑΝΙΑ	'Ιγκορ και Άπ. Πεζάς	44	7257	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Αύγ. διά Παραμαρίμπο
ΑΝΝΑ	Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	έφθ. Τεργέστην 26 Ιουλ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	Α. Δ. Γουλανδρή	21	4358	έφθ. Παραμαρίμπο 30 Ιουλ.
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 2 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	διήλθε Σοκόρτα 'Αιλαντ 30 Ιουλ. διά Εύρωπην
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός και Πατέρας	43	7176	άνεχ. Ταϊταγκόδηκ 4 Αύγ. διά Καλκούταν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Κ. Πετρούποτης	21	4786	άνεχ. Χάρην 7 Αύγ. διά Βλαστίκεν, έφθ. 8
ΑΡΓΩ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	άνεχ. Μόζι 1 Αύγ. διά Σιγκαπούρου
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 6 Αύγ. διά 'Ισπωνίαν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άργει Μασσαλίαν από 30 Νοεμ. π. έ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	Π. Μπάϊκας	92	951	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 6 Αύγ. διά Γερμανίαν
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρασκούλης	43	7176	διήλθε Τρίνινταν 4 Αύγ. διά Παραμαρίμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	έφθ. Ζεσμπρούκε 5 Αύγ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Αιστερταμ 9 Αύγ.
ΒΟΛΚΑΝ	Μ. Νομικός	43	7132	άνεχ. Συμύνη 6 Αύγ. διά 'Αμβούργον
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνικὴ» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ. και Λουθίνον 9
ΒΡΥΞΕΛΛ (δεξ.)	Υἱοί Δ. Χανωνίεως	22	3846	διήλθε Γιόραλταρ 9 Αύγ. διά Καλκούταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	άδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Σοκόρτα 30 Ιουλ. διά Τουρκιγκτών
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	έτ. Σ. Γ. Έμπειρικού	21	5728	έφθ. Μπάρρυ 25 Ιουλ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Σάντος 1 Αύγ. διά Μορόβια
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	άδ. 'Ανδρεάδης	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. Χανδρή	14	2401	άργει Πειραιά από 21 Ιουν.
ΓΙΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ	Ν. Παπαδάτος	18	1176	εις μεταφοράς εν 'Ελλαδί
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Π. Καλλιμονοπούλου	44	7176	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 8 Αύγ. διά Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	άδ. Συνοδινοῦ	24	2740	διήλθε Γιόραλταρ 7 Αύγ. διά 'Αγγλίαν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	έτ. Χανδρή	21	1679	διήλθεν 'Αδεν 1 Αύγ. διά Πειραιά, έφθ. 13
ΔΕΣΠΩ ΧΑΝΔΡΗ	υιοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	άργει Πειραιά από 12 Ιουλ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Π. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 10 Αύγ. διά Γιόραλταρ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικος»	18	5202	άνεχ. Ναρικίδη 6 Αύγ. διά 'Ιρλαμ
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ	«Αιγαίου» Α. Ε.	44	7207	έφθ. Μόζι 7 Αύγ.
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. και Β. Πανταλέων	43	7176	άργει Πειραιά από 29 Ιουλ.
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρας	43	7176	διήλθε Σουέζ 24 Ιουλ. διά Μαντράς
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	20	1603	άργει Αιτελέακι από 21 Μαΐου
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανοῦ	37	4839	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ. διά Γδυνίαν
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	άνεχ. Μόπιλ 6 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην, έφθ. 7
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικος»	27	4163	εις Νόρτγεχαμ από 17 Ιουλίου
ΕΙΛΗΝ Δ.	«Αλκιών» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Βρέμην 7 Αύγ.
ΕΙΛΗΝ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	διήλθε Πούλο. Μπούκουν 22 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΕΙΛΗΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος και Σίσια	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαυ 2 Αύγ. διά 'Αγιον Φραγκίσκον
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανοῦ — Πρίντεψη	21	1549	διήλθεν 'Ελσινορ 2 Αύγ. διά Κόλπον 'Ελευσίνος
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	εις Θεσσαλονίκην 6 Αύγ.
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνικὴ» Α. Ε.	16	2081	άργει Πειραιά από 20 Ιουλίου
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαμίος	43	7176	εις Χιροχάτα 1 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνικὴ» Καλλίμαν	44	7207	διήλθε Γιόραλταρ 24 Ιουλ. διά Χούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνικὴ» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 Ιουλίου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνικὴ» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 26 Ιουλ. διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνικὴ» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Κουδαν 1 Αύγ. διά Πειραιά
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεψης	19	1492	άργει Πειραιά από 24 Ιουν.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	έφθ. Τακράντι 1 Αύγ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδίω. Σιγάλα	21	2369	άργει Πειραιά από 20 Ιουν.
ΕΥΑΝΘΙΑ	υιοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	άνεχ. 'Αδεν 7 Αύγ. διά Ισπωνίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	43	7177	έφθ. Γιασβάτα 1 Αύγ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	«Δ. Γουλανδρή»	18	3553	άνεχ. Κολόμπη 5 Αύγ. διά Τσιταγκόκη
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεούνης	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδες
ΕΥΡΩΤΑΣ	I. Κουμάνταρος	43	7176	άνεχ. Μορμουγκάδη 28 Ιουλ. διά Χιροχάτα
ΕΥΦΡΑΤΗΣ	Ηλίας Φράγκος	29	4230	άργει Σύρον από 6 Ιουλ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	έφθ. Λίβερπουλ 2 Αύγ. και άνεχ. 9 διά Δουγκέρην
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφάς	44	1923	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Αύγ. διά Μαρακάτιμπο
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Αύγ.
ΘΕΜΩΝ	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	44	7198	άργει Πειραιά από 17 Μαΐου, έπισκευή
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάκερ)	Έλευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	έφθ. Σαβάναν 1 Αύγ.
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	υιοί Σπ. Πολέμη	42	2865	άνεχ. Λόδης 'Αντζελες 24 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	άργει Αιστερταμ από 20 Ιουλ.
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηπεύνα» Α. Ε.	30	4123	έφθ. Σαίν Λουΐ (Ροδανού) 4 Αύγ.
ΘΕΤΙΣ	Μακρή — Φωνάρη	19	845	άργει Τζάκαρταν από 13 Ιουν., ζημίαι
ΘΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	15	2557	άργει Πόρτ Σαΐδ από 6 Μαΐου 1950
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελιδής	01	2107	άνεχ. Γιασβάτα 8 Αύγ. διά Βόρ. 'Αμερικήν
ΙΓΟΡ	Άπ. Πεζάς	43	7207	εις Ρίον Ιανέτρου από 5 Ιουλ.
ΙΘΑΚΟΣ	Έκτωρ Δρασκούλης	06	3916	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 6 Αύγ. διά Καζαμπλάγκαν
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	άργει Πειραιά 13 Αύγ.
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ	Ν. Παπαδάτος	22	902	διήλθε Νατάλ (Βραζιλίας) 6 Αύγ. διά Ντεμεράρα
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρή	44	7176	διήλθε Γιόραλταρ 6 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνών» κλπ.	44	10441	έφθ. Σουέζ 9 Αύγ. (διά Γένοβαν)
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	έφθ. 'Αιμούργον 3 Αύγ.
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκος Φράγκος	12	3442	άνεχ. Μόζι 4 Αύγ. διά Βαγκούνερ
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία I. Χανδρή	42	7035	άνεχ. Τσιτιδαβέκιαν 7 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & Άδ. K. X. πατέρας	43	7244	άργει Πειραιά 13 Αύγ.
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ	Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Ιουλ. διά Νέαν 'Υδοκην
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	έτ. Χανδρή	24	3226	άνεχ. Σανταλάν
	Στ. Νιάρχος	45	7240	

ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7176	έφθ. Βρέμην 25 'Ιουλ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	άργει Σύρον ἀπό 6 Αύγ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	άνεχ. Ντεμεράρα 2 Αύγ. διὰ Παραμαρίμπο
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	διῆλθε Όμαν 23 'Ιουλ. διὰ Λάζ Πλάταν
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανειάδης	44	7176	έφθ. Κόμπε 21 'Ιουλ.
ΚΡΗΤΗ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	44	7253	διῆλθε Τρίνιδαντ 1 Αύγ. διὰ Καναδάν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Επιφανειάδης	43	7198	εἰς Βανδάρη Αμπάτς 5 Αύγ.
ΚΡΙΟΣ	Μ. Ευπειρίκος	45	3805	άνεχ. Φιλαδέλφεια 1 Αύγ. διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί	27	4950	έφθ. Τακοράντι 23 'Ιουλ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Ελλην. Μεσού. Γραμματί	11	7537	άργει Πειραιᾶ ἀπό 3 Αύγ.
ΚΥΜΑ	έφδ. Λιβανούς Α. Ε.	43	7244	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 3 Αύγ. διὰ Ντουγκούν
ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΗΣ	άδ. Κ. Πατέρας	43	7176	διῆλθε Μπούκομ 3 Αύγ. διὰ Γένοβαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ηλιόπουλος	05	2527	άργει Πειραιᾶ ἀπό 21 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδιακος	45	7176	άνεχ. Μαντράς 9 Αύγ. διὰ Μαυρίκιου
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώς	43	7176	άνεχ. Σητάτη 21 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΛΑΚΩΝΙΑ	I. Τσέγκας	25	965	άργει Πειραιᾶ ἀπό 23 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	εἰς Ντώρμπαν ἀπό 2 'Ιουλ., ἐπισκεψή
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Αλεξανδρέτταν 8 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνος» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Γένοβαν 7 Αύγ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύσαγ. καὶ Μ. Νομικός	43	7176	άνεχ. Ρόπτερνταν 1 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7176	εἰς Ρίον Ιανέρων ἀπό 3 'Ιουλ.
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδινόν	19	3911	έφθ. Τάιν 8 Αύγ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άργει Πειραιᾶ ἀπό 30 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρῆ	20	5401	άργει Νιούπορτ ἀπό 4 'Ιουλ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρῆ	21	6703	άνεχ. Λουδίνον 30 'Ιουλ. διὰ Νέαν Ορλεάνην
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος	11	1881	εἰς Ταξίδια Ελλάδος—Τεργέστης
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	άδ. Λώς	43	7244	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 31 'Ιουλ. διὰ Τρίνινταν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	I. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7176	άργει Πειραιᾶ ἀπό 9 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 29 'Ιουλ. (δισταγάς)
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνίκος» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 24 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Έμμ. Βιντιάδης	22	4949	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 25 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	άργει Πειραιᾶ ἀπό 30 'Ιουλ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	N. Εύσταθιον	19	5476	εἰς λιμένας Βαλτικής 4 Αύγ.
ΜΑΡΩ	K. Ατυχίδης	17	5585	άργει Μασσαλίαν ἀπό 19 ΔΕΚ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	έφθ. Λούδινον 31 'Ιουλ. καὶ ανεχ. 8 Αύγ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	I. Θεοδωράκοπουλος	44	7198	διῆλθε Σουέζ 2 Αύγ. διὰ Μαντράς
ΜΕΝΤΩΡ	Εκτωρ. Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Καράτσι 8 Αύγ. διὰ Βασόραν
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	άνεχ. Καζαπλάγκαν 6 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρῆ	24	1435	έφθ. Πειραιᾶ 11 Αύγ. πρὸς παροπλισμὸν
ΜΙΧΑΗΑ	«Άδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	άνεχ. Σητάτη 16 'Ιουλίου διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιον	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 2 Αύγ. διὰ Ρόπτερνταν
ΜΠΙΟΤΖΟΣ	Δ. Νίτος	20	1114	άργει Πειραιᾶ 13 Αύγ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρρᾶς	44	7247	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 30 'Ιουλ. διὰ Ρόπτερνταν
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	διῆλθε Λισανδρώνα 7 Αύγ. διὰ Νέαν Ύόρκην
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7176	έφθ. Σιγκαπούρην 6 Αύγ.
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανών» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Βορδώ 26 'Ιουλ.
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 29 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΝΙΚΟΛΑΣ	X. Πατέρας καὶ Σία	43	7176	άνεχ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 5 Αύγ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σιτινᾶ	43	7254	έφθ. Ντουγκούν 2 Αύγ.
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ.	E. Κουλουκ.-Ι. Κάτιρης	43	7196	διῆλθε Σιγκαπούρην 6 Αύγ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	K. Μίχαλος	13	4342	έφθ. Κολούνταν 31 'Ιουλ. διὰ ΕΠΩΛΗΘΗ
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	διῆλθε Χονσούλουν 27 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	έφθ. Χάμπτον ρόδος 7 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	άργει Σίενταν ἀπό 5 'Ιουλ.
ΟΛΑΓΑ	Έμπορ. - Εφοπλιστική	44	7176	έφθ. Σπέτζιαν 6 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλουθρος - Έμπειρ.	18	5215	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 29 'Ιουλ.
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσου	45	7176	έφθ. Γιουκάρο ἀπό 19 'Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κών. B. Σκαρδέλης	43	7176	άργει Βρέμην ἀπό 16 'Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράμπο Σο	18	5525	άνεχ. Νιούπορτ 1 Αύγ. διὰ Μπόναν, έφθ. 9
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	M. Πιάγκος κλπ.	17	3704	εἰς Αγκώνα 12 Αύγ.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	άνεχ. Αμβέρσαν 6 Αύγ. διὰ Πειραιᾶ
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Καραβίδης	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρων 6 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ίω. Γ. Π. Λιδανός	43	7176	άνεχ. Αμβέρσαν 6 Αύγ. διὰ Μόντρεαλ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Σητάτη 29 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Π. Λαιμὸς	20	5194	άνεχ. Μόντρεαλ 5 Αύγ. δι' Αμβούργον
ΠΑΡΑΛΟΣ	Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	έφθ. Κολκούταν 22 'Ιουλ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 8 Αύγ. διὰ Ρόπτερνταν
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω. M. Νικοπόρος	24	5026	διῆλθε Κολούπτο 27 'Ιουλ. διὰ Μπανιούγκαρ
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Έμπειρίκος	45	3822	άνεχ. Καρτένεας 6 Αύγ. διὰ Βενεζουέλλαν
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάκερ)	Μ. Νομικός	43	10448	άνεχ. Πόρτλαν (Μαΐνη) 1 Αύγ. διὰ Κολούμβιαν
ΠΕΤΡΟΣ (τάκερ)	ιοιο Π. Γουλανδρῆ	44	10448	άργει Πειραιᾶ ἀπό 7 Αύγ.
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	έφθ. Χούλλ 8 Αύγ.
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	εἰς Κισσούγκ 5 Αύγ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνία»	44	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διὰ Φόλεϋ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	άργει Πειραιᾶ 13 Αύγ.
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Σύρον ἀπό 5 Αύγ.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Σ. Σταυρίδης κλπ.	43	952	έφθ. Πειραιᾶ 13 Αύγ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάκερ)	Βαγιάνης καὶ Σία	16	1765	εἰς ηφαντάρας ἐν Ελλάδι
ΡΙΤΑ	ιοιο Σιγάλα	25	1412	διῆλθε Ντόρερ 8 Αύγ. διὰ Πόρτ Ζερόμ
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪ ΌΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άργει Πειραιᾶ 15 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Ναβαλάκι 1 Αύγ. διὰ Πειραιᾶ
ΡΟΔΟΣ	έτ. «Τραντοπέτρο»	17	4908	έφθ. Πειραιᾶ 10 Αύγ.
ΣΑΛΟΜΟΣ	ιοιο Δ. Ιγγλέσην	43	7177	άργει Πειραιᾶ ἀπό 19 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	ιδῶν Σιγάλα	43	7176	έφθ. Βρέμην 9 Αύγ.
ΣΟΥΖΑΝΝΑ II	N. Παπαδάτος	08	811	άργει Πειραιᾶ 13 Αύγ.
ΣΠΥΡΟΣ	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	άργει Πειραιᾶ 13 Αύγ.
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	έφθ. Πόρτ Τάλμποτ 6 Αύγ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	άργει Σύρον ἀπό 5 Αύγ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	έποδισεν εἰς Αμβέρσαν 9 Αύγ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεχ. Βομβάν 31 'Ιουλ. διὰ Σουέζ
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	άργει Πειραιᾶ ἀπό 10 Αύγ.
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	20	844	άνεχ. Ιμιγκαμ 4 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΤΖΩΝ ΧΑΝΑΡΗΣ (τάκερ)	Εύγενια I. Χανδρῆ	43	10448	έφθ. Κίγκστον (Τζαμάικα) 6 Αύγ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	εἰς ταξίδια Ελλάδος—Τεργέστης
ΤΗΝΟΣ	I. Πετσόπουλος	11	1459	έφθ. Βικτωρίαν (Βετ. Κολ.) 2 Αύγ.
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσου	44	7207	άργει Πειραιᾶ ἀπό 4 Αύγ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	έφθ. Πειραιᾶ ἀπό 24 'Ιουλίου
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	άργει Πειραιᾶ ἀπό 29 'Ιουλίου
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άνεχ. Πειραιᾶ 10 Αύγ. διὰ Βενετίαν
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	757	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διὰ Ζογκουλδάκ,
ΦΡΕΑ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	έφθ. 10
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	διῆλθε Λός Αντζελες 7 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α. Ε.	45	7247	εἰς θέσιν 12 B. καὶ 48 A. Αύγ. 6 διὰ Πόρτ Σαΐδ
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 30 'Ιουλ. δι' Αμβούργον

ΧΙΟΣ	«Λιδωνός» Α. Ε.	39	5643	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. δι' Ινδονησίαν
ΧΡΥΣΗ	υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ	44	7176	διήλθε Πούλο Μπούκομ 27 Ιουλ. διὰ Κουνταλόρε
ΨΑΡΑ	Άναστασίου Φαφαλίος	45	7247	άνεχ. Τουτικόρι 22 Ιουλ. δι' Αμπου Τζενίμα
ΟΚΕΑΝΙΣ	Ίω. Ιωαννίδης	11	941	άργει Πειραιά 13 Αύγ.
Τὰ ύπὸ ξένας σημαίας φορτηγά μας				
ΑΒΑΝΣ	έτ. «Αθανάς»	21	3271	άργει Πειραιά ἀπὸ 3 Ιουλ.
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	ἔφθ. Αντοφαγκάστα 4 Αύγ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3976	ἔφθ. Φαλκονάρα 5 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Λίτζιαν Μάρ»	10	1471	άργει Πειραιά ἀπὸ 18 Ιουλίου
ΑΕΛΛΩΣ	έτ. «Ράιτσες»	44	7292	άνεχ. Γκάλεστον 5 Αύγ. διὰ Βέρα Κρούζ
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πλανοσεάνικος»	43	7223	έφθ. Νέαν Όρλεανη 6 Αύγ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά. Πλάτας»	43	7239	εἰς Είδονμάουθ ἀπὸ 18 Ιουλίου
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Αζουέρος»	44	7176	ἔφθ. Κάρδιφ ἀπὸ 22 Ιουλίου
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλα»	25	4954	ἔφθ. Νέαν Σκωτίαν 3 Αύγ.
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλες»	29	5218	διήλθε Βιζαγκαπτάμ 26 Ιουλ. διὰ Καλκούταν
ΑΙΜΙΔΙΑ (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετς»	20	7016	διήλθε Σουεζ 5 Αύγ. δι' Ούμη Σαΐδ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΩΡ	έτ. «Ντέλ Έτζέο»	44	7286	εἰς θέσιν 23 Β. καὶ 10 Δ., Ιουλίου 30 διὰ Βαλτιμόρου
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλας»	44	1935	άνεχ. Κίγκοτον (Τζαμάικα) 5 Αύγ. διὰ Μπαρραγκούττλα .
ΑΚΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέριας»	44	7158	ἔφθ. Ρίον Ιανείρον 29 Ιουλ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΛΛΕΖΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζεδόλιας»	18	5599	διήλθεν Αζόρας 30 Ιουλ. διὰ Τρίνινταν
ΑΛΙΚΗ Π. (δνδ.)	έτ. «Τρανσόλες»	44	7212	ἔφθ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ. καὶ Χάμπτον ρόδες 8
ΑΛΛΥ (λιθ.)	έτ. «Γκρήνιβλα»	12	3962	άργει Τράμπ άπὸ 3 Ιουλίου, ζημίαι
ΑΛΜΑ	έτ. «Αλμάς»	19	5409	διήλθε Κοστιν 27 Ιουλ. διὰ Καλκούταν
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 4 Αύγ. δι' Αμδέρσαν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	ἔφθ. Λονδίνον 4 Αύγ.
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Μπλάγκο»	31	7923	εἰς θέσιν 16 Ν. καὶ 37 Δ., Αύγ. 7 διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμουσκο»	44	7207	διήλθε Χονολουλοῦ 27 Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	ἔφθ. Μπρεμερχάφεν 23 Ιουλίου
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτερικα	45	7149	ἔφθ. Νέαν Όρλεανην 1 Αύγ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	ἔφθ. Ντεμεράρα 5 Αύγ.
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869	ἔφθ. Μπουενός "Αὔρες 7 Αύγ.
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	εἰς μεταφοράς Ράς Σούντρ—Σουεζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνιας»	08	1763	ἔφθ. Αμβούργον 9 Αύγ.
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	ἔφθ. Μαντράς 8 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Άντάρες»	44	7126	εἰς θέσιν 8 Ν. καὶ 28 Δ., Αύγ. 3 διὰ Κέιπ Τάουν
ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «ΕΝΤΕΛ Μάρ»	30	11147	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διὰ Λονδίνον
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)	έτ. «Ηγκλα»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 8 Αύγ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Άλβιώνα»	28	5061	εύρισκετο Δυτικῶς τοῦ Φροτάουν 6 Αύγ. δι' Αμδέρσαν
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Ρίταλεξ»	20	3380	διήλθε Νίτον 4 Αύγ. διὰ Ζογκούλδακ
ΑΡΙΣΤΑΛΕΕΣ (Κοστ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	ἔφθ. Κωνσταντζαν 1 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	ἔφθ. Χάμπτον ρόδες 6 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (δεξ. δνδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	ἔφθ. Κιουρασά 1 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	διήλθε Πλαναμίν 26 Ιουλ. διὰ Μαρακάϊμπο
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Έστε»	19	5672	άργει "Ολίσανδριν ἀπὸ 31 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ιστιμένιας	21	10388	άνεχ. Γδυνιάν 1 Αύγ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΡΜΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Αστρω»	43	7273	ἔφθ. Αμμουσάν Μπαίν 2 Αύγ.
ΑΡΜΑΘΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Βατόρες»	19	4683	ἔφθ. Λιθερόπουλ 23 Ιουλίου
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρτουέντε»	43	7176	ἔφθ. Σουάν 5 Αύγ.
ΑΡΤΕΜΙΔΑΙ	έτ. «Πουέρτο Νουέδα»	43	7193	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 1 Αύγ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ταλαμάκια»	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 15 Ιουλ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	διήλθε Τρίνινταν 8 Αύγ. διὰ Μπατάν Ρούζ
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αρχων»	19	5524	άνεχ. Γδυνιάν 1 Αύγ. διὰ Κιουρασά
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	ἔφθ. Αλεξανδρέτταν 8 Αύγ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ωκεανός»	15	5751	άνεχ. Καράποι 27 Ιουλ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Φόρδεστ»	30	9031	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες 27 Ιουλ. διὰ Κιουρασώ
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Ντιάμοντς»	44	7210	διήλθε Πουύλο Μπούκο 5 Αύγ. διὰ Ντουγκούν, έφθ. 6
ΑΣΤΗΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ ντελ Σούρ»	22	7053	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 31 Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουντάντορ»	21	3522	άργει Σουέζ ἀπὸ 18 Μαΐου
ΑΣΥΝΕΤΗ (παν. δεξ.)	έτ. «Ελλήνες ἄγορασται	20	8428	εἰς Νέαν Υάρκην ἀπὸ 12 Ιουλίου
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττικά»	27	5214	διήλθε Τρίνινταν 3 Αύγ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΝΗ	έτ. «Άτλαντικος»	43	7176	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 12 Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ.	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	διήλθε Αύρες 27 Ιουλ. διὰ Κιουρασώ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Α·Ρ	έτ. «Άτλαντικος»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 23 Ιουλ. διὰ Γένοβαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Άτλαντικος»	49	17094	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 6 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθερ.)	έτ. «Άτλαντικος»	49	7310	ἔφθ. Βαλτιμόρην 3 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Άτλαντικος»	43	7176	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 27 Ιουλ. διὰ Ντουγκούν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Άτλαντικος»	44	7176	ἔφθ. Βαγκούθερ 26 Ιουλ. διὰ Μουρόπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Άτλαντικος»	43	7200	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικος»	52	10930	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 Αύγ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικος»	50	8679	διήλθε Τρίνινταν 3 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Άτλαντικος»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 23 Ιουλ. διὰ Γένοβαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Άτλαντικος»	43	7176	διήλθε Σουεζ 9 Αύγ. δι' Ινδίας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικος»	48	10928	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 6 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικος»	49	10908	ἔφθ. Βαλτιμόρην 3 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Άτλαντικος»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 23 Ιουλ. διὰ Παναμάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ.	έτ. «Άτλαντικος»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 23 Ιουλ. διὰ Γένοβαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμος»	45	7160	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 Αύγ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ·	έτ. «Άτλαντικος»	44	7247	διήλθε Βαγκούθερ 22 Ιουλ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Αρκτούρος»	42	7236	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Βαλιόζο»	44	7198	διήλθε Θεούτσον 30 Ιουλίου διὰ Βαλτιμόρην
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Λάς Κρούτσες»	44	7178	άνεχ. Χιροχάτα 24 Ιουλ. δι' Ινσίμα
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ (δνδ.)	έτ. «Συνταμερικάνων»	35	8072	έφθ. Λιθόρον 6 Αύγ.
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Βαλιέντες»	43	10449	άργει Σπέζιαν ἀπὸ 13 Ιουλίου, ἐπισκευὴ
ΒΑΝΜΑΣ (παν. δεξ.)	έτ. «Βάνμας»	21	7127	έφθ. Λιθόρον 5 Αύγ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνων»	44	7176	άνεχ. Πόρτλατ (Ορεγκον) 27 Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Πλαναμέρικαν»	26	8624	έφθ. Σπάττλ 7 Αύγ.
ΒΑΡΚΑ (λιθερ.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7180	έφθ. Μόλι 3 Αύγ. καὶ Γιαδάτα 8
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	έφθ. Βαγκούθερ ἀπὸ 22 Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	έτ. «Καστελλάνων»	45	7290	άνεχ. Γένοβαν 7 Αύγ. διὰ Μπόνιαν
ΒΕΝΕΡΕ-ΙΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Οσεανίκας»	43	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 1 Αύγ. διὰ Ρίον Ιανείρον
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ. «Γκλόμπος»	20	7631	άνεχ. Μανίλαν 30 Ιουλ. διὰ Σασέμπτο
ΒΕΡΑΓΚΟΥΑΣ	έτ. «Ετζέο»	41	796	άργει Πέραμα 13 Αύγ.
ΒΙΒΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετς»	18	5576	έφθ. Ράς Τανούρα 1 Αύγ.
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Βαλπαράσος»	31	8440	άργει Αμβούργον ἀπὸ 19 Ιουλίου, ἐπισκευὴ
ΒΙΓΡΙΝΙΑ	έτ. Τρανσμεντερράνιαν	17	2041	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 6 Αύγ. διὰ Πόρτ Λιωταῖ
ΒΙΤΖΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Μπέλο»	44	7154	έφθ. Λονδίνον 7 Αύγούστου
ΒΙΤΑΛΙ (λιθ.)	έτ. «Ρίος»	44	7154	άνεχ. Λός Αντζελες 29 Ιουλίου διὰ Γιαδάτα
ΒΟΡΙ	έτ. «Κορούνων»	42	7076	άνεχ. Βαγκούθερ 7 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούνων»	43	7156	

ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	διηλθε Τρίνινταν 4 Αύγ. διά. Ρίον 'Ιανέιρον
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρτέ»	19	4653	είς Βαλτιμόρην ἀπό 13 'Ιουλίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβιο»	51	5739	ἀνεχ. Βομβάνη 25 'Ιουλ. διά. Κόμπρε
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μεριντιαν»	19	5405	ἔφθ. Χουέλβαν 8 Αύγ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρτο»	43	7166	ἔφθ. Πόρτα 'Αλφρεντ 4 Αύγ.
ΓΙΟΥΜΠΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Βαντόμας»	31	9889	είς θεσιν 28 Ν. και 49 Δ., Ιουλ. 20 διά Κιουρασώ
ΓΚΕΡΒΑΙΣ (δεξ.)	έτ. «Πάλμαρ»	43	10448	διηλθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά. Χάρδρην
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43	7263	ἀνεχ. Ντουγκούν 2 Αύγ. διά. Γιαβάτα
ΓΚΡΗΝΒΙΛΛ (λιθ.)	έτ. «Γουορλυτσάιντ»	20	6343	διηλθε Ντακάρ 2 Αύγ. διά. Νορδηγίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουορλυτσάιντ»	52	20628	ἀνεχ. Λονδίνην 8 Αύγ. διά. Περσικὸν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20600	είς θεσιν 18 Β. και 117 Α. Αύγ. διά. 6 Δ. Περσικὸν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	διηλθε Περιμ 7 Αύγ. διά. Περσικὸν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διηλθε Παναμάν 5 Αύγ. (διαταγάς)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμπος»	44	7216	ἔφθ. Βαλτιμόρην 27 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	είς μεταφοράς ἀπό Σιδῶνα εἰς 'Ιταλίαν
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξ»	20	6157	ἔφθ. Βαλτιμόρην 29 'Ιουλίου
ΔΟΞΑ (λιθ.)	έτ. «Ελληνες ἀγορασταὶ	43	7161	είς Βαγκούνην ἀπό 13 'Ιουλίου.
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μίραφλόρα»	19	812	ἀργει Μασσαλίαν ἀπό 9 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	ἀνεχ. Λουλέα 1 Αύγ. διά. Βαλτιμόρην
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	16	1977	ἀργει Ρόττερνταμ ἀπό 30 'Ιουλίου
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	έτ. «Πετρόλεο»	20	7744	είς Χούλι ἀπό 13 'Ιουλίου
ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΌ (δεξ.)	έτ. «Στέλλα»	12	3663	εἰς ταξίδια Βιρτουτοῦ — 'Ιταλίας
ΕΛΑΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4991	διηλθεν 'Ελσινιρ 1 Αύγ. διά. Θάλασσαν Καρά
ΕΛΑΗΝ	έτ. «Πόρτο Μπέλλος»	22	2480	ἀνεχ. Τρίνινταν 27 'Ιουλίου διά Λίθερπουλ
ΕΛΑΕΟΥΣΑ (Κοστ.)	έτ. «Ελληνες ἀγορασταὶ	18	629	ἀργει Πειραιᾶ ἀπό 24 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγιας	21	3345	ἔφθ. Κολόμπη 4 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έμμ. Γιανουούλατος	28	6522	διηλθε Μαυρικίου 6 Αύγ. διά 'Αδεν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγιας	10	1484	ἀνεχ. Μπέλφαστ 7 Αύγ. διά 'Ονεγκά
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ	έτ. «Ταναστασίφικα»	43	7207	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 5 Αύγ.
ΕΜΠΑΙΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Τσεντούρι»	44	7201	ἔφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 7 Αύγ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενεσενάτω»	44	7207	ἔφθ. Αμέρεσαν 22 'Ιουλ.
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	έτ. «Πουαρδάζας	43	7176	ἀνεχ. Γλασκώνην 29 'Ιουλ. διά Κέιπ Ρές
ΕΝΤΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ελληνες ἀγορασταὶ	52	12500	εἰς Μπίρκενχιντ ὑπό συμπλήρωσιν.
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. ντέ Μάρφιλ	44	7240	ἔφθ. Σάντος 6 Αύγ.
ΕΡΑΤΟ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 31 'Ιουλ.
ΕΥΤΕΝΙΑ (λιθερ.)	έτ. «Μονρόβια»	52	5850	εἰς Χάρτλεπουλ ὑπό συμπλήρωσιν
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	ἔφθ. Λάγ Κουαΐρα 1 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ. Γ.	έτ. «Κομάρκα»	45	7151	διηλθε Σιγκαπούρην ρόδες 8 Αύγ. διά Βιζαγκαπατάμ
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	εἰς θεσιν 25 Β. και 57 Α. 20 'Ιουλ. διά Λά. Πλάταν
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	ἔφθ. Μόζι 4 Αύγ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	45	7176	διηλθεν 'Αδεν 9 Αύγ. διά Μόζι
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	διηλθε Τρίνινταν 1 Αύγ. διά Βαλτιμόρην, ἔφθ. 8.
ZAN ΚΙΚΗ	έτ. «Μίτονα 'Εσπεράντζα»	19	5950	ἀργει Αλγερίου ἀπό 6 'Ιουν., ζημιάι.
ZAXΑΡΟΥΛΑ	έτ. «Σόμερτον»	16	665	ἀργει Σουάντ ἀπό 6 'Ιουνίου
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνα»	20	5627	ἀνεχ. Βομβάνη 28 'Ιουλ. διά Ράς Τανούμρα
ΗΓΚΛ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	ἀνεχ. Πόρτ Τσωρτσιλ 3 Αύγ. διά 'Αγγλίαν
ΗΡΩΝ (Χόνδ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7161	διηλθεν 'Αρούμπαν 26 'Ιουλ. διά 'Αγγλίαν
ΟΕΚΛΑ	έτ. «Τρανσαμαρίνα»	44	7265	διηλθε Παναμάν 9 Αύγ. διά 'Ιαπωνίαν
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	εἰς Γένοβαν ἀπό 19 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ζ.	άδ. Σαμωνᾶ	17	1276	ἀργει Γκρίσπου μέτρο 30 'Ιουλ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	διηλθε Πόρτ Σουάν 20 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ιντερδέεαν»	18	7019	ἀνεχ. Αμέρεσαν 5 Αύγ. διά Ρουέν, ἔφθ. 7
ΙΑΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αντιλλάνα»	28	7350	ἔφθ. Χάμπτον ρόδες 5 Αύγ.
ΙΑΛΕΝΑ	έτ. «Σιγκούνεα»	43	7163	έποι Τοκοπίλλα 29 'Ιουλ.
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (λιθερ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	εἰς θεσιν 46 Β. και 34 Δ. Αύγ. 7 διά Ρόττερνταμ
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Ναδίγκι. Κρίστομπαλ»	25	5090	ἀνεχ. Σαδόναν 7 Αύγ. διά Σιδῶνα
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Ναδίγκι. Κρίστομπαλ»	44	7176	ἀνεχ. Αντίγκουα 5 Αύγ. διά Μαρακάιμπο
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ναδίγκι. Κρίστομπαλ»	29	9086	ἀνεχ. Οζάκαν 18 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Ναδίγκι. Κρίστομπαλ»	16	4710	ἀργει Βαλτιμόρην ἀπό 25 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ναδίγκι. Κρίστομπαλ»	31	9767	ἔφθ. Χούστον 8 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ναδίγκι. Κρίστομπαλ»	44	7198	ἔφθ. Τακοράντι 5 Αύγ.
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (διθ.)	έτ. «Μπαζίλι»	17	4719	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδες 6 Αύγ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρίονα»	22	8432	ἔφθ. Λίβανον 6 Αύγ.
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκουίτα»	43	7257	ἔφθ. Χιροχάτα 1 Αύγ.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	13	7710	ἀνεχ. Μόντρεαλ 7 Αύγ. διά Γερμανίαν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	ἔφθ. Βαλτιμόρην 27 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελλυκεδελ»	05	4298	ἀνεχ. Πειραιάδ 12 Αύγ. διά Σφάξ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	ἀνεχ. Πουάν Πίτρ 1 Αύγ. διά Μακόρις
ΚΑΡΜΑΡ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	εἰς Αρχάγγελον 5 Αύγ.
ΚΑΡΜΕΝ (όντουρ.)	έτ. «Μπαζίλι»	18	4647	είναι Μπουένος 'Αύρες 8 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΚΑΡΡΕΝΑ	έτ. «Καρρένα»	21	4507	διηλθε Τζίμπουτι 21 'Ιουλ. διά Ινδίας
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	διηλθε Πούλο Μιτούκομ 3 Αύγ. διά Βιζαγκαπατάμ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. Σ.	έτ. «Δελφίνι»	44	7115	ἀνεχ. Βραζιλίαν 30 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΚΑΒΟΛΙΔΙ	έτ. «Χαλιέττα»	42	7192	ἀνεχ. Κάμπει Ρίζερ 24 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Βαλεντόρ»	44	7124	διηλθεν 'Άδεν 7 Αύγ. διά Ναγκόγιας
ΚΑΒΟΠΛΑΤΑΝΟΣ	έτ. «Μοντεβέρντε»	44	7235	ἀνεχ. Βαγκούνηρ 4 Αύγ. διά Καλκούταν
ΚΑΒΟΣΤΑΡΑΣ	έτ. «Αραγκόν»	44	7192	διηλθε Χονολουλού 26 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΚΑΒΟΦΡΥΓΕΛΟ	έτ. «Αρίκα»	42	5236	διηλθε Παναμάν 2 Αύγ. διά Γιαβάτα
ΚΑΛΗ	έτ. «Μάριν»	43	7166	ἔφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ.
ΚΑΛΥΓΕΡΑ	έτ. «Καλύνεργο»	42	7178	έφθ. Μπαρραγκουίλα 17 'Ιουλ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Πανιάρ»	43	7246	ἀργει Βαγκούνηρ ἀπό 16 'Ιουν.
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Καρνάσιον»	44	7281	ἔφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 Αύγ.
ΚΕΙΠ ΣΤΑΡ	έτ. «Λιμπέριαν»	44	7281	ἀνεχ. Μόζι 1 Αύγ. διά Γιαβάτα
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	ἀργει Βαλτιμόρην ἀπό 22 'Ιουνίου
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κάνοπος»	41	7579	ἀνεχ. Βασόραν 7 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιθ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	ἀνεχ. Χάμπτον 5 Αύγ. διά Γερμανίαν
ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κοστ.)	κ. Ατυχίδος	17	5700	ἔφθ. Γιβραλτάρ 4 Αύγ. ζημιάι
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	διηλθε Τρίνινταν 6 Αύγ.. διά Χούστον
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	ἔφθ. Ντάρπαν 16 'Ιουλ., έπισκευή
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	13	9424	ἀνεχ. Σασιθάμπτων 9 Αύγ. διά Μοντρέαλ
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7933	ἀνεχ. Σάιν Τόμας 5 Αύγ. διά 'Αγγλίαν
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)	έτ. «Βαλεαρίκω»	44	7229	εἰς Αίβανον 5 Αύγουστου.
ΚΟΡΣΑΙΡ (δεξ.)	έτ. «Αρίστομαρ»	43	7167	ἀνεχ. Νταμάμι 4 Αύγ. διά Βιζαγκαπατάμ
ΚΟΡΣΙΚΑ (έπιθ.)	έτ. «Μπάρου»	14	7475	ἀργει Κάδις ἀπό 7 Μαΐου
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	ἔφθ. Ντουγκούν 2 Αύγ.
ΚΡΥΟΝΕΡΙ	έτ. «Μαλδίνω»	44	7243	ἀνεχ. Οζάκαν 28 'Ιουλ. διά Σπάττη
ΚΡΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	1597	ἀνεχ. Σπάττη 6 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	έτ. «Ναδάρρα»	44	7165	διηλθε Ηράλαντ 6 Αύγ. διά Μαντράς
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	ἔφθ. Αμδούρων 5 Αύγ.
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πεντρέγκαλ»	45	7247	διηλθε Ηράλαντ 3 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Εξπλοραντόρ»	43	7207	διηλθε Σουάζ 8 Αύγ. διά Βομβάνη
ΛΕΙΒΑΔΙΑ (δεξιαμ.)	έτ. «Κάλομπρ»	43	7218	ἀνεχ. Τρίνινταν 6 Αύγ. διά Λάς Πάλμας

ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ.	«Παναμερικάνα»	44	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουλ. διὰ Πόρτλαντ ("Ορεγκον") διῆλθε Πούλο Μπούκου 30 'Ιουλ. διὰ Νικάμα
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ.	«Άτλαντικα»	43	7176	άνεχ. Φάσ· 8 Αύγ. διὰ Λάδσεντ
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ.	«Βιβάλετ»	27	6192	έφθ. Μόμπιλ 6 Αύγ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ.	«Μπρόσαντ»	44	7160	έφθ. Βαλτιμόρην 27 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ.	«Μουρόδια»	49	5841	έφθ. Αιμέρσαν 9 Αύγ.
ΜΑΙΡΗ	έτ.	«Ταμπόγκα»	19	6040	εἰς Ναγκόγια 8 Αύγ.
ΜΑΚΙΚΙ	έτ.	«Σάνι Κάρλος»	17	5924	άνεχ. Είδουμάσιθ 2 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΝΤΩ	έτ.	«Φωσίαν»	44	7176	εἰς Φουκί 2 Αύγ.
ΜΑΡΓΚΩ	έτ.	«Ούλτραμασίνα»	43	7160	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 6 Αύγ. διὰ Μόντρεαλ
ΜΑΡΙΑ	έτ.	«Ελάσιοναλ»	28	5660	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 2 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ.	«Βέγας»	43	7223	έφθ. Αιμέρσαν 1 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ.	«Κρυστάλλ»	20	3326	άργει Τεργέστην ἀπὸ 9 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΑ (δεξ.)	έτ.	«Βιβάλετ»	18	5564	άργει Τεργέστην ἀπὸ 19 Φεδρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ.	«Μαγκλιδέρας»	20	6109	άνεχ. Χούλι 1 Αύγ. διὰ Νέαν Γήν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	24	4701	εἰς Βέλγιον ὑπὸ συμπληρωσιν
ΜΑΡΙΤΑ-Ι-Μ ΛΗΝΤΕΡ (λιβ. 6.)	έτ.	«Μαριτάιμ»	52	12995	εἰς Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 23 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ.	«Σάνι Γκεράσιμο»	20	3483	εἰς Βαγκούνιερ 4 Αύγ.
ΜΑΡΝΑ	έτ.	«Πουέρτο Καμπελλέ»	42	7170	διῆλθε Πούλο Μπούκι 2 Αύγ. διὰ Σουγκέι Πακνίγκ
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ.	«Μάρπτορ»	20	7641	διῆλθε Σουεζ 9 Αύγ. διὰ Φάσ
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ.	«Ματζεόλια»	27	6382	έφθ. Τουτκόριν 6 Αύγ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ.	«Νόρθ Παρίφικ»	43	7176	άργει "Άδεν ἀπὸ 11 Μαΐου. Ζημίαι. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ.	«Πρώρα»	01	3568	άνεχ. Ντόρερ 9 Αύγ. διὰ Σαίν Τζών
ΜΕΝΤΩΡ	έτ.	«Μέντωρ»	18	1395	έφθ. Χάρτεπούλ 1 Αύγ.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ.	«Μοντίζο»	19	4999	άργει Βαγκούνιερ ἀπὸ 4 'Ιουλίου
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ.	«Αρίόνα»	19	7588	έφθ. Μόντρεαλ 7 Αύγ.
ΜΟΝΤΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (δινδ.)	έτ.	«Μιρασμάρ»	44	7210	άργει Μασσαρίαν ἀπὸ 14 'Ιουλ. 1950
ΜΠΑΓΚΟΚ (έπιδ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	8056	έφθ. Βαλτιμόρην 30 'Ιουλίου	
ΜΠΑΤΣΙ	έτ.	«Πιαμόντε»	43	7176	διῆλθε Χονοδούλου 27 'Ιουλ. διὰ Παναμάν
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ.	«Ούλτραμάρε»	20	6895	άργει Πειραιά ἀπὸ 15 'Ιουλίου
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ.	«Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	έφθ. Γκουαγιακίλ 3 Αύγ.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ.	«Χάριο»	43	7196	άνεχ. Παλέρμου 4 Αύγ. διὰ Σιδώνα
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ.	«Αρίστα»	43	7176	
ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ.	«Καρούμπιαν»	43	7176	
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ.	«Νέπτουν»	20	3078	
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβ.)	έτ.	«Ει κλόμπαλ»	44	7248	
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ.	«Ναφτόλ»	20	6416	
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ.	«Ντέλ Έστε»	20	10474	
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβερ. δεξ.)	έτ.	«Ελληνες Ιδιοκτήται	52	11000	
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ.	«Ζίτας»	43	7168	
ΝΙΚΗ (λιβερ.)	έτ.	«Αλιάντζα»	44	7162	
ΝΙΚΟΣ	έτ.	«Αζόρες»	45	7023	
ΝΟΡΑ	έτ.	«Ηστερ Σιφάριγκ»	43	7175	
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ' (δεξ.)	έτ.	«Πετρόλεα»	52	12500	
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ.	«Ντομίνικας»	44	7176	
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ.	«Μπέλ Μόντε»	44	7248	
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ.	«Σίλετ»	42	7191	
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ.	«Ναστόλα»	20	7030	
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ.	«Φάραολον»	45	7148	
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ.	«Φάραολον»	43	7176	
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ.	«Φάραολον»	43	7176	
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ.	«Κευπάκο»	25	5531	
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΛΑΣ (λιβερ. δεξ.)	έτ.	«Πουέρτο Μαντρίν	31	8236	
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβερ. δεξ.)	έτ.	«Σαντιάγκο»	35	7293	
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ.	«Γκαμπόσα»	44	7244	
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ.	«Ελληνες άγορασται	44	7175	
ΝΤΟΡΟΣ	έτ.	«Ντόρος»	43	6766	
ΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Πρίο Βέρντε»	43	7246	
ΟΛΓΑ	έτ.	«Σάνι Ζοζέ»	19	2659	έφθ. Συνύρην 6 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)	έτ.	«Ολύμπικ "Όιλ»	48	11298	έφθ. Μόντρεαλ 6 Αύγ. καὶ ἀνεχ. 7 διὰ Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Όιλ»	50	17720	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Όιλ»	49	17722	διῆλθε Σουεζ 10 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ.	«Κορρίέντες»	45	10448	διῆλθε Σουεζ 3 Αύγ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Όιλ»	49	17722	διῆλθε Κολόμπο 4 Αύγ. διὰ Γάνδην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Όιλ»	49	17724	έφθ. Αιμέρσαν 22 'Ιουλίου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ.	«Ολύμπικ Οιλίγκικ»	43	13019	άνεχ. Λόδς "Αντζελες 1 Αύγ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ.	«Ολύμπικ "Οιλ»	50	17724	έφθ. Τσιταγκόνη 4 Αύγ.
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ.	«Μιραφλόρες»	27	8627	έφθ. Μπάρι 28 'Ιουλ.
ΟΝΤΒΑΡ II	έτ.	«Μιραφλόρα»	18	1852	έφθ. Ντάγκλας 8 Αύγ.
ΟΥΜΡΑΝ (Κοστ.)	Κ.	Απτυχίδης	10	2439	άνεχ. Ταματάδην 24 'Ιουλίου διὰ Κέιπ Τάουν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	'Αλλες Γούναρης	19	5701	εἰς Νιού Μπραντούνις 4 Αύγ.	
ΟΣΕΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ.	«Ντονούζο»	44	7210	έφθ. Συμύρην 6 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ.	«Σπριγκιβλά»	43	7176	έφθ. Παναμάν 1 Αύγ. διὰ Γιαβάτα
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ.	«Ιρκάρο»	20	3280	άνεχ. Νέαν "Ορλέανη 2 Αύγ. διὰ Σάντος
ΠΑΝΑΟΣ	έτ.	«Κάπτρι»	17	992	διῆλθεν Αγιον Βικέντιον 4 Αύγ. διὰ Τρίνινταν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ.	«Σαπτφώ»	44	7223	έφθ. Μόζι 8 Αύγ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ.	«Ιντερνάσιοναλ»	44	7210	εἰς Τζιμπούτι 10 Αύγ.
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ.	«Πάραλος»	18	6049	άργει Πειραιά ἀπὸ 8 'Ιουλίου
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ.	«Παναμ. -Εουροπέα»	19	5555	εἰς Γλασκώνη ἀπὸ 19 'Ιουλίου
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ.	«Κοντινεντάλες»	43	7176	άνεχ. Αδελαΐδη 1 Αύγ. διὰ Νουμέα
ΤΑΤΣΕ	έτ.	«Πλάθ»	26	5937	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 Αύγ.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)	έτ.	«Σάμισκο»	44	7166	έφθ. Νέαν 'Υρκην 24 'Ιουλίου
ΠΕΛΟΨ (λιβερ.)	έτ.	«Σάμισκο»	45	7148	έφθ. Βικτορίαν (Βρα.) 2 Αύγ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ.	«Πόλαρας»	19	6495	άργει Νέαν 'Υρκην ἀπὸ 10 'Ιουλίου
ΠΙΟΝΕΡ	έτ.	«Ντέλ "Εστε»	44	7190	έφθ. Ωκλαντ 3 Αύγ.
ΠΟ-ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ	έτ.	«Μπελλαθίστα»	20	7777	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ.	«Άλα Πλάτα»	44	7163	διῆλθε Κιουρασό 4 Αύγ. διὰ Αλεξανδρείαν
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιβερ.)	έτ.	«Πόρτο Αλέγκρε»	44	7223	άργει Σύρου ἀπὸ 23 'Ιουλίου
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ.	«Πουκού»	36	7104	διῆλθε Ηιράκουτρα 6 Αύγ. διὰ Πόρτ ντε Μπούκ
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Μαΐου 1948	
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ.	«Μπιενβενίτο»	19	5055	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Αύγ. (διαταγάς)
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ.	«Σουντ Αμέρικα»	14	4823	άργει Πειραιά ἀπὸ 16 'Ιουλίου
ΡΑΓΚΕΡ	έτ.	«Ντέλ "Εστ»	44	7192	εἰς Βρετ. Κολομβίαν ἀπὸ 18 'Ιουλ.
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβερ.)	έτ.	«Θωδη Στάρς»	19	8374	διῆλθε Ντόρερ 1 Αύγ. διὰ Μπάχρεϊν
ΡΕΑ	έτ.	«Ολίσιστο»	21	1387	άργει Πειραιά ἀπὸ 10 'Ιουλίου
ΡΕΑΛΜΑ	έτ.	«Ρεάλμα»	28	4225	διῆλθε Χονοδούλου ἀπὸ 15 'Ιουλίου διὰ Μαντράς
ΡΕΖΟΥΛΑΟΥΤ (Χονδ.)	έτ.	«Ευπρέσσα»	42	7176	άργει Πειραιά ἀπὸ 31 'Ιουλίου
ΡΕΝΑ	έτ.	«Πλάξ»	20	5686	διῆλθε Σουεζ 27 'Ιουλίου διὰ Περσικόν Κόλπου
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Γοργόνω»	31	8205	άργει Αλεξανδρείαν ἀπὸ 22 'Ιουνίου
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ.	«Ριζάκουα»	21	1925	άνεχ. Σιγκαπούρη 3 Αύγ. διὰ Καβασάκι
ΡΙΒΙΕΡΑ (λιβερ.)	έτ.	«Ιντάλγκο»	43	7194	άνεχ. Θρή Ρίβερς 5 Αύγ. διὰ Αγγλίαν
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ.	«Ρίο Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Κόμπε 18 'Ιουλίου διὰ Βαγκούνιερ, έφθ. 8 Αύγ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ.	«Πλατσιφίκα»	44	7229	

ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ.	«Βέριτας»	19	2632	διηλθεν "Άδεν 1 Αύγ. διά Βουβάνη
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Κιστανέρα»	21	6448	άνεκ. Νεάπολιν 6 Αύγ. διά "Άλεξανδρειαν
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ.	«Εσκομπάλ»	45	7151	διηλθε Παναμάν 2 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ.	«Παράνα»	44	7281	έφθ. Μοριουγκάσ 28 'Ιουλίου (διά "Άδεν)
ΣΑΜΟΥΑ	έτ.	«Ντέλ "Εστε»	18	5664	διηλθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά "Άγκυρα
ΣΑΝ ΑΝΤΡΕΑ	έτ.	«Τράνσγουορλντ»	18	5572	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 1 Αύγ. διά Νορδηγίαν
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ.	«Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άνεκ. Βουβάνη 2 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ.	«Σομέλγκα»	44	7282	εις Νιούπορτ από 14 'Ιουλίου
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ.	«Γιαδίζια»	23	5374	άνεκ. Μίδδλεσμπρο 2 Αύγ., Γιβραλτάρ 10 διά Μπόναν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ.	«Εσπεράντζα»	06	2088	έφθ. Μπόναν 7 Αύγ.
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ.	«Φοίνιξ»	43	7250	εις Τεργέστην 11 Αύγ.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	έτ.	«Μάρ ντέλ Σούντ»	43	7264	άργει "Ελευσίνα από 12 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ.	«Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεκ. Κόμπε 25 'Ιουλ. διά Κολούμπια Ρίβερ
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ.	«Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	άνεκ. Βακαμάτου 3 Αύγ. διά Βάγκουθερ
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ.	«Κρόνος»	43	7118	εις Ριτζέκαν 6 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ.	«Βαπτόρες»	43	7257	εις θέσην 49 Β. και 5 Δ. 'Ιουλ. 27 διά Χάμπτον ρόδα
ΣΑΝΤΕΛΕΝΑ	έτ.	«Νίκη»	24	3279	διηλθε υπόσων Θάρστεϋ 23 'Ιουλίου διά Κολόμπο
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ.	«Σαντιάγκο»	08	3864	άνεκ. Σάντερλαντ 8 Αύγ. διά "Άλμεριαν
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ.	«Άδια»	20	2606	άνεκ. Σαντιέγκο 5 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Τρέιντερς»	22	8964	άνεκ. Περσικόν Κόλπον 18 'Ιουλ. διά Λά Πλάταν
ΣΑΠΦΟ	έτ.	«Τέρμαρ»	44	7212	διηλθε Τρίνινταν 6 Αύγ. διά Παραμαρίπο
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ.	«Ινσουλάρ»	44	7116	έφθ. Λονδίνον 29 'Ιουλίου
ΣΙΜΩΝ	έτ.	«Σάν Λεονάρδο»	45	7198	εις Τακόραντι από 11 'Ιουλίου
ΣΙΡΑΜ	έτ.	«Σίραμ»	42	7146	έφθ. Βαλτιμόρην 27 'Ιουλίου
ΣΟΝΙΑ	έτ.	«Μαριάτο»	19	5354	άργει "Ελευσίνα από 24 'Ιουλίου
ΣΟΥΛΑ	έτ.	«Γκλόμπτο»	19	6541	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδα 6 Αύγ. διά Καράτσι
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθ.)	κ.	«Ατυχίδης	25	5136	εις θέσην 49 Β. και 29 Δ. Αύγ. 6 διά Βρέμην
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ.	«Αιολός»	43	7199	έφθ. Μόλι 6 Αύγ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ.	«Σπάρτο»	43	7232	έφθ. Καράτσι 2 Αύγ.
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.)	έτ.	«Πινογκάνα»	43	7324	άνεκ. Κιουρασώ 2 Αύγ. διά Ντακάρ
ΣΤΟΡΚ	έτ.	«Μαροπάν»	41	7111	έφθ. Βαγκούθερ 4 Αύγ.
ΣΥΡΑ	έτ.	«Βέτμαρ»	45	7204	έφθ. Βαλτιμόρην 1 Αύγ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ.	«Αρίονα»	21	7409	άνεκ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουλίου διά "Αγιον Φραγκίσκον
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Διδίω»	43	7176	έφθ. Καλκούταν 4 Αύγ.
ΓΕΝΙ	έτ.	«Βίστα Ντοράντα»	43	7248	άνεκ. Γιοκοχάμαν 3 Αύγ. διά Λός "Αντζελες
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθ.)	έτ.	«Οσεάνικ»	43	7134	άνεκ. Γκάλιεστον 1 Αύγ. διά Σάντος
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιθ.)	έτ.	«Οσεάνικ»	43	7134	έφθ. Σηπτάτ 1 Αύγ.
ΤΖΕΝΥ (λιθ. 8.)	έτ.	«Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12650	εις Ιαπωνίαν υπό συμπλήρωσιν
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ.	«Κογκόργιτα»	20	3526	άργει Πειραιά από 12 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ.	«Όρόρα»	40	10470	άνεκ. Καμπάνα 20 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΤΙΝΙ (δεξαμ.)	έτ.	«Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άνεκ. "Αγιον Φραγκίσκον 28 'Ιουλίου διά Ιαπωνίαν
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ.	«Ημισφάρι»	44	7246	άνεκ. "Αγιον Φραγκίσκον 26 'Ιουλίου διά Ιαπωνίαν
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (λιθ.)	έτ.	«Αντρα»	44	7216	άνεκ. Ντουγκούν 27 'Ιουλίου διά Χιροχάτα
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ.	«Πολύνα»	43	7162	άνεκ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλίου διά Ταϊπέχ
ΤΡΑ-Ι-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Οριέντε»	38	10455	άνεκ. Σαδάνιν 7 Αύγ. διά Τέξας Σίτυ
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Μαλλόρκα»	43	7176	άνεκ. Πέπλο 30 'Ιουλίου διά Κιουρασώ
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ.	«Τρίνιτυ»	10	3649	άργει Πειραιά από 31 'Ιουλίου
ΤΡΟ-Υ (διν. δεξ.)	έτ.	«Μιραφλόρες»	21	8206	άργει Τρίνινταν από 4 'Ιουλίου
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ.	«Ιντρα Αμερικάνα	43	7176	έφθ. Πόρτ "Αλφρεντ 25 'Ιουλίου
ΦΑΙΑΣ II	έτ.	«Πόλαρ»	44	7060	άνεκ. Νιού Ούεστμπερ 8 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΦΑΛΑΚΩΝ	έτ.	«Ντέλ "Εστε»	43	7132	έφθ. Μαντράς 6 Αύγ. (διά Καλκούταν)
ΦΑΙΟΥΣΤ	έτ.	«Ακαπούλκο»	43	6379	διηλθε Τρίνινταν 6 Αύγ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΦΑΣΣΑ	έτ.	«Ρίο Αμάντο»	43	7265	διηλθε Χονούλου 28 'Ιουλίου διά Ινδίας
ΦΗΑΡΛΕΣ (δεξ.)	έτ.	«Μιράντα»	27	6023	άνεκ. Πούντα Καρυτό 29 'Ιουλ. διά Λάς Πάλμας
ΦΟΥΡΥ (δεξ.)	έτ.	«Ακαπούλκο»	45	10441	άργει Λίβεσπούλ από 18 'Ιουλίου, έπισκευή
ΦΡΑΝΤΑ (Κοστρ.)	Π.	«Ατυχίδης	42	7009	διηλθε από Τζιμπούτι 6 Αύγ. διά Σαγκάν
ΦΡΙΕΟΣ	έτ.	«Κριστούπαλ»	21	7460	εις Μερινάν 4 Αύγ. υπό φόρτωσιν
ΧΟΚ	έτ.	«Ντέλ "Εστε»	43	7127	διηλθε Τρίνινταν 5 Αύγ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ.	«Λιμπέριαν»	43	7243	έφθ. Λά Πλάταν 1 Αύγ.
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ.	«Τρανσιστεάνικα»	42	7175	άνεκ. Βασόραν 5 Αύγ. διά "Άδεν
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Οκεανοπόρος»	44	7293	άνεκ. Νέαν Υόρκην 6 Αύγ. διά Νέαν Σκωτίαν

MARYLAND SHIP CEILING C. INC.

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

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

Cable Address: LENICA

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

HAMBURG II

Roedingsmarkt 24
Cable address: TALLYMUELLER

Tel.: 35 27 77

34 88 39

34 20 00

Telef: 82226
Part. 412905

STAMATIOS ELEFTERIU
Ship Chandler—Bonded Stores & Cigarettes
Stevedor & Contractor—Paint and Shiftingboards
Import & Export
ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS
ALEXANDRIA PORT SAID SUEZ
P. O. Box 1746 P. O. Box 55 P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)
Members of The Baltic and International Maritime Conference.
TELEGRAMS: ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.