

NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1953

Αρ. Φύλλου 429/188

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Κ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 429/188

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1953

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Τὸ ἐπεισόδιον Μάκ Κάρθου

Τὸ ζῆτημα τῶν πρὸς τὴν Κίναν καὶ τῶν ἔξ αὐτῆς μεταφορῶν φαίνεται ὅτι ἔτυχε κάποιας ἐπιλύσεως, ὅχι ὅμως καὶ τῆς καλυτέος διὰ τὸ συμφέροντος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τοῦ καλὸν ὄντος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Ἡ συκοφαντικὴ σκανδαλοθρήσια ὡρισμένων κύκλων τὸ ἔδημοιούργησεν σὶ ἀντιθέσεις τοῦ γερουσιαστοῦ Μάκ Κάρθου πρὸς τὸ Σταίτη Ντηπάρτμεντ τὸ περιεπλεύσεν ἔτι περισσότερον «εἰς τὴν Ἑλλειψις ἵσως τῆς σῆστος θὰ ἔπειπε ψυχοσιμίας ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν διπλωματικῶν μας ἐκπροσώπων, τῶν διαγειρισθέντων τὴν ἀτυχὴν αὐτὴν ὑπόθεσιν. ἐπέτεινε τὴν παρεξήγησιν καὶ παρέχει λαβὴν εἰς τὸν ἔξαπλονθεντένος θόρυβον, σθίτις δυστυχῶς καὶ συνεχίζεται. Τὸ ζῆτημα Βεβαίως τῆς ἀπαγορεύσεως τῶν μεταφορῶν ἐκεῖνες, μετὰ τὴν λησθεῖσαν ἐπειγόντος ἐντεύθεν κυβερνητικὴ ἀπόρροσιν. Αἱ προκληθεῖσαι δικαιονομίες ἐντυπώσεις μεταξὺ τῆς εὐρυτέρας Ἀμερικανικῆς Κοινῆς Γνώμης, ἀλλὰ καὶ αὐτῆς τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως, εἰς βάρος τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, θάνατος καὶ ἐπίμονος προστάθεια νὰ διοιδυθοῦν. Πρέπει τὸ πολὺ Ἀμερικανικὸν κοινὸν νὰ πληροφορηθῇ μὲ κάθε λεπτούμεοιν πώς ἔχει τὸ ζῆτημα καὶ ποῖοι — ὅχι οἱ Ἑλληνες — ἂσκουν τὸ λαθεμεπόριον μὲ τὴν Κίναν.

Δὲν ἐπιζητοῦμεν τὴν εὔκολον ἐπίκρισιν. Πιστεύουμεν, πάντως, ἔξ δυναίσα, στοιχείων ἔχομεν ὑπὲρ οὓς μας, ὅτι αὐτὴν ἡ γραπτὴ συμφωνία μὲ τὴν ὑποεπιτοποπίην Μάκ Κάρθου καὶ ἡ προστάθεια ἐκμαίευσες διευτέρως τοιαύτης ἀπὸ τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἐφοπλιστας, ὑπῆρχεν, ἄν μην εἶται ἄλλο, ἀτυχῆς, ἐλάχιστα ἐξηπρετικὴ τῆς ὑπόθεσεως τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Φαινεται δὲτοι μέσον εἰς τὴν διόλην ἀπόσφαιραν τοῦ συκοφαντικοῦ θόρυβου, τῶν ἀνευθύνων δημοσιεύσατένων, τῆς ἐπαπειληθείσης investigation διὰ τῶν γνωστῶν μεθόδων τοῦ γεοουσιαστοῦ Μάκ Κάρθου. Τι δὲ καὶ τοῦ φόρου γενικωτέρων ἵσως περιπλοκῶν, η σκέψις τῶν τε διπλωματικῶν μας ἐκπροσώπων, δυναὶ καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν ἐπέτεινε τὴν ἔνωχρο ἔντετενιστον τῆς καταστάσεως. Ἀπάλλαγμένοι οἱ ἔντονοι οἴνοινοι Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ τοῦ ἀσκηθέντος ἐπὶ τῶν ἐν Ἀμερικῆς τυποδέλφων τῶν ψυχολογικοῦ ἐκβισμοῦ, ἔχειοισθησαν τὴν ὑπόθεσιν εἰς περισσότεραν συντρεπτικήτη σκέψεως. Ἡ Ηονήθησαν, ὅπως καὶ ἐπέτεινε, τὴν ὑπογοραφὴν σίσσηποτε συμφωνίας. Τοιαῦτα, ποάματι, πήγαντος ἔξεργονται τῶν δοίων τῆς ιδιωτικῆς ποωτούσιού, δὲν ἐπινούνται ἀπὸ τὰ ἄτομα, ἀλλὰ ἀπὸ τὰς ἐνδιαφερομένας Κυβερνήσεις. Καὶ ἀν ἐπρόκειτο ἀκόμη νὰ ποσέληπτο ὁ ἐφοπλισμὸς ποωτούσιού, εἰς εἰαν τοιαύτης συμφωνίας περὶ ἀναστολῆς τῶν πρὸς τὴν Κίναν ταξιδίων, ἵσως τὸ Σταίτη Ντηπάρτμεντ καὶ ὅχι ἡ ὑποεπιτοποπίη Μάκ Κάρθου ἢ πᾶν ἡ ἀρμοδιωτέρα. Ὁ Ἐλλην πρεσβευτὴ θὰ ἔπειπε νὰ χειρισθῇ μὲ τοὺς ἐφοπλιστας τὴν ὑπόθεσιν, ἀφοῦ μάλιστα είγειν ποτὲ ὅψιν του, ὅτι σχετικὸν νομοθέτημα είχεν εὖν τῷ μεταξὺ θεοπισθῆτο πότε τὸ Κυβερνήσιον τὸν Ἀθηνᾶν.

Ἡ γνοήθησαν, ἀτυχῶς, ὡς μὴ ὄφελον, αἱ ἀνωτέρω προϋποθέσεις. Ἡ πυρφωνία ἀπαγορεύσεως τῶν ταξιδίων, συναθεῖσα μὲ τὴν ὑποεπιτοποπίην Μάκ Κάρθου, προεκάλεσε τὴν ἀντιδρασιν ἀφ' ἐνὸς τῶν κύκλων τοῦ Σταίτη Ντηπάρτμεντ καὶ τοῦ Ὀργανισμοῦ Κοινῆς Ἀσφαλείας, τὴν περιφέρειαν δὲ φ' ἀφ' ἑτέρου ἐντύπωσιν παρὰ τὴν Κοινή Γνώμην. ὅτι πρὸς υστι κάτι τὸ ὑπόπτων ἐντύπωσιν εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, ὅτι ἀνομολόγητα συμφέροντα είχον δημιουργηθῆν γύρω ἀπὸ τὸ πρὸς τὴν Κίναν καὶ ἔξ αὐτῆς μεταφορᾶς τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων αἱ τῶν Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ ἔνεας σημαίας τελούντων. Διὰ τῆς συμφωνίας, ὁ συκοφαντικὸς θόρυβος ἐνετάθη, Ἐλέχθη, μάλιστα, τι, εἰς ἀντάλλαγμα τῆς ἀναστολῆς πάσης περαιτέρω ἐδεύντης ἐπὶ τῆς συμμετοχῆς τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν εἰς τὰς μεταφορᾶς τῆς Κίνας, ζητήθη ἀπὸ τὸ Μάκ Κάρθου ἡ ὑπογραφὴ τῆς συμφωνίας. Δι' αὐτῆς νεφανίζετο οὗτος ὅτι κατήγογε μίαν ἐπιτυχίαν, ὅτι κατώρθωσε δῆνεν τὴν περιορίση τὸ πρὸς τὴν Κίναν λαθεμεπόριον ὅπλων καὶ πολεοφόδων. Οἱ Ἑλληνες, δισα, ἐφοπλισταὶ ησαν οἱ διενεργούντες τὰς πόπτων μεταφορᾶς, ὅφου μὲ αὐτοὺς ὑπεργάφη ἡ συμφωνία. Διὰ τὸ οὐλού κοινὸν, διὰ τοὺς ὄγνοούντας τὰ πρόγαματα, αὐτὴ ἡ ἐντύπωσις σεσθοῦσε ἔδημοιούργηθη. Ὁ Μάκ Κάρθου, ἀλλώς τε, μετὰ τὴν συμφωνίαν ἔδηλωσε: «Τὸ ἀμέσων ἀποτέλεσμα τῆς συμφωνίας αὐτῆς θὰ είνεις ἡ σταματήσουν αἱ συναλλαγαὶ μὲ τὴν Κίναν καὶ νὰ προκληθῇ μία μείνατικὴ μείωσις τῶν πρώτων ὄλων, τῶν ἐμπορευμάτων καὶ τῶν προ-

μηθειῶν, αἱ ὅποιαι φορτώνονται καὶ ἐκφορτώνονται εἰς τοὺς κομμουνιστικοὺς λιμένας».

* * *

Πόσον, ὅμως, διάφορος εἶνε ἡ πραγματικότης εἰς τὸ ὅλον ζῆτημα τῶν πρὸς τὴν Κίναν ταξιδίων τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν καὶ πόσον βαρύτατα συκοφαντικὴ ὑπῆρχεν ἡ ἐξοπολυθεῖσα ἐκστρατεία κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν μας, δὲν ἔχειαζετο καὶ πολὺς κόπος νὰ καταδειχθῇ. Ὁλιγο, δυστυχῶς, εἶνε τὸ Ἑλληνικὸν ὡκεανοπόρος φορτηγὰ καὶ γνωστὴ η κίνησις των, λεπτομερῆς καὶ ἀπτηριωμένης ἀπὸ τοὺς πίνακας τοῦ Λούδης. Ὁλιγος κόπος θὰ ἔχειαζετο καὶ μερικὰ δολλάρια διὰ νὰ να τοδειχθῇ η κίνησις ὅλων τῶν ὡκεανοπόρων φορτηγῶν μας κατά τὴν τελευταῖαν διετίαν. Μὲ πᾶσαν λεπτομέρειαν, βάσει καὶ τῶν ναυλοσυμφωνιών, τὸ Σταίτη Ντηπάρτμεντ — ἡ κρατικὴ δηλαδὴ διοίκησις καὶ ὅχι ἀιεύθυνος ὑπεοπτροπή τοῦ Μάκ Κάρθου — θὰ ἔνημεροῦτο εἰτὶ τῆς ὑπόθεσιας. «Ἐργον τοῦ πρεσβευτοῦ μας θὰ ἡτο πλέον νὰ ἔχητε διὰ τοῦ Σταίτη Ντηπάρτμεντ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν συκοφαντηθέντων ἐφοπλιστῶν.

Εἶναι εὐτύχημα, ὅτι ἔστω καὶ μετὰ τὴν συμφωνίαν, τὴν προσπάθειαν αὐτῆς τῆς διαφωτίσεως τῆς Κοινῆς Γνώμης ἀνέλαβον πρὸς τὸ ἔδιον ἐπὶ τέλους συμφέροντων, τῶν Ἑλληνῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ κ. Λαυριανίδη, τοῦ κ. Νομικοῦ καὶ τοῦ Ενόδεων τῶν Ἑλληνῶν ἐφοπλιστῶν παρὰ τῷ Υπουργείῳ τῶν Ἑλλερικῶν, ἐδόθησαν δογματίσια ἀπὸ τὸν κ. Στεφανόπουλον πρὸς τὴν Πρεσβείαν τῆς Οὐασιγκτώνος διὰ τὴν ἀνεπιφύλακτον περάστασιν τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐτὶ δὲ διὰ τὴν ἀπὸ μέρους τοῦ Σταίτη Ντηπάρτμεντ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν πραγμάτων. Τὰ διαδήματα τοῦ πρεσβευτοῦ μας, παρεκλήθη καὶ ὁ κ. Πιουριφόδου ἐντεύθεν νὰ ἐνισχύσῃ παρὰ τῷ Σταίτη Ντηπάρτμεντ.

Ἐπίτιμοις οὖν τῷ χρόνῳ νὰ ἀποκατασταθῆ ἡ ἀλήθεια καὶ νὰ παύση γνωρίζεται ὅτι, κατόπιν εἰδίκων παρεστάσεων τοῦ κ. Λαυριανίδη, τοῦ κ. Νομικοῦ καὶ τοῦ Ενόδεων τῶν Ἑλληνῶν ἐφοπλιστῶν παρὰ τῷ Υπουργείῳ τῶν Ἑλλερικῶν, ἐδόθησαν δογματίσια ἀπὸ τὸν κ. Στεφανόπουλον πρὸς τὴν Πρεσβείαν τῆς Οὐασιγκτώνος διὰ τὴν ἀνεπιφύλακτον περάστασιν τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐτὶ δὲ διὰ τὴν ἀπὸ μέρους τοῦ Σταίτη Ντηπάρτμεντ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν πραγμάτων. Τὰ διαδήματα τοῦ πρεσβευτοῦ μας, παρεκλήθη καὶ ὁ κ. Πιουριφόδου ἐντεύθεν νὰ ἐνισχύσῃ παρὰ τῷ Σταίτη Ντηπάρτμεντ.

Ἐπίτιμοις οὖν τῷ χρόνῳ νὰ ἀποκατασταθῇ ἡ ἀλήθεια καὶ νὰ παύση γνωρίζεται ὅτι κατόπιν εἰδίκων παρεστάσεων τοῦ κ. Λαυριανίδη, τοῦ κ. Νομικοῦ μας ἀπὸ τὴν ὅλην αὐτὴν θιλερὲν περιπέτειαν. Καὶ τὸ συμπέσασμα αὐτὸν ἔγκειται εἰς τὴν διαπίστωσιν, ὅτι πετὲ τὰ ἄτομα, τὰ πυχοειδέμενά, λόγω τῶν ἐπαγγελματικῶν των ἀσχολιών, νὰ παραμένουν ἐπάντιμοι τοῦ έδουφους, δὲν είνει δυνατόν νὰ ἀπομακρυνθοῦν ἀτιμωρητὴν ἀπὸ τὴν σκέπην καὶ τὴν προστασίαν τοῦ Κράτους, τὴν ὑπηκοότητον τοῦ ὄπου φέρουν, σύτε καὶ νὰ κινηθοῦν εἰς γενικότερα καθαπτώμενα τῶν συμφερόντων των, πρωτοβούλων καὶ ἀνεξαρτήτων τῆς παραστάσεως τῶν Κυβερνήσεων των καὶ τῶν διπλωματικῶν των εἰς τὴν έξην ἐκπροσώπων.

Εἰδικότερον διὰ τοῦ Ελληνας ἐφοπλιστάς, τοὺς ἀναπτύχαντας αὐτὴν τὴν καταπληκτικὴν τὸ ὄντι ἐπιτηρηματικὴν σταδιοδρομίαν εἰς τὸ ἔωτερικόν, τοὺς προκαλέσαντας ἀκριβῶς διὰ τοῦτο τὸ φόρον καὶ τὸ ἔωτερον συμμετοχῶν ἀνταγωνισμού μεταξύ τῶν ξένων συναδέλφων των κοινῶν τοῦ πάπιου Πήρου καὶ Σιας, θὰ ἔπειπε στενωτέρα νὰ είνει ἡ ἐπαφὴ των μὲ τὰς κατὰ τόπους Πρεσβείας μας. Οὐδεὶς ἀλλος περισσότερον τῶν συμπατριώτων των καὶ τῶν Ἑλλήνων κρατικῶν ἐπαρούσων, παρὰ τὰς κρατούσας προκαταλήψεις, θὰ ἡτο δυνατόν νὰ στρίξῃ τὸν ἐφοπλισμὸν εἰς τὸ καλόν του σύνομα καὶ εἰς τὰ δίκαια του ἔναντι τῶν ξένων.

Ἀπεικρύθησαν, ἀτυχῶς, λόγω ἵσως καὶ τῶν ἐγτεύθεν πολλαπλῶν βαρύτατων σφαλμάτων, οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἀπὸ τὴν γενέτειραν. «Ἄς θλουν τώρα — μετὰ τὸ πάθημα Μάκ Κάρθου — πλησιέστερα πρὸς αὐτήν. Θά γνωρίσουν, εἰμεθα βέβαιοι, τὴν στοργικὴν προστασίαν τῶν συμφερότων των.

Καθήκον πιστεύουμεν ὅτι ἐπιτελούμεν, ἀπευθύνοντες πρὸς τὸν Ελληνας ἐφοπλιστάς τὰς ἀνωτέρω συστάσεις. Η βαδεῖσα πρὸς τὴν Ναυτιλίαν μας ἀγάπη καὶ ὁ πόθος νὰ ὰδωμεν κατόπιν της συπειρουμένην κάτω ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος τὴν ἄνευ προγονουμένου εἰς τὴν ἴστοριάν τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας ἀπασθανόλογον δραστηριότητα τοῦ Ελληνος ἐφοπλιστοῦ, μάς φέρουν εἰς τὰς παρατηρήσεις αὐτᾶς.

Πρέπει νὰ είνει βέβαιοι οἱ ἐφοπλισταὶ μας, ὅτι ὡς ἄτομα ἡ ὡς τάξις ὄργανων μένη, ἀνεξαρτήτως δρόσου εἰς τὸ ἔωτερικόν, εἰνε πλέον εὐάλωτος καὶ περισσότερον προκινούντει τὰ συμφέροντά της, παρὰ τὰς μείωσις τῶν πρώτων ὄλων, τῶν ἐμπορευμάτων καὶ τῶν προ-

ἀπετέλουν καὶ αὐτοὶ μέρος ἀναπόσπαστον τῆς μεγάλης μας Πατρίδος; Τὸ δικαιονός κύρος καὶ αἱ περογμῆναι τῶν θυσιῶν τῆς κατασφαλίζουν καὶ ὅλων τῆς τῶν τέκνων τὴν καλὴν προστασίαν.

* * *

Παραβέτομεν κατωτέρῳ καὶ τὸ κείμενον τῆς συναφθείσης συμφωνίας: «Ἡμεῖς οἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι ἐφοπλισταὶ, πρόστορες καὶ μεσίται, μέλη τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Υόρκης, ἔκουσις ὡς ὀντασφαλίζοντες τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἀπέχωμεν ἀπὸ τοῦ νὰ διατραγματεύθωμεν ἢ νὰ συνάψωμεν οἰνοδήποτε ναύλωσιν δι」 οἰνοδήποτε πλοίον, τὸ ὁποῖον ἀντιπροσωπεύομεν ἢ τοῦ ὁποίου ἐλέγχομεν τὴν διαχείρισιν, ἀνεξαρτήτως σημασίας, ἀποτέλεσμαν εἰς τὴν μεταφοράν φορτίου πρὸς ἢ ἀπὸ οἰνοδήποτε λιμένα τῆς Ἐρυθρᾶς Κίνας. Βορείου Κορέας ἢ σοβιετικῶν λιμένων τῆς Ἀπο-Ἀνατολῆς ἢ μεταξὺ λιμένων τοῦ σοβιετικοῦ συγκροτημάτος εἰς οἰνοδήποτε μέρος τοῦ κόσμου».

Τὴν συμφωνίαν ὑπέγραψεν αἱ ἑῆς ἀμερικανικαὶ ἑταῖροι, ἐλληνικῶν συμφέροντων, ἐκπροσωπούσαι 206 ἐνδιάμεσον πλοίον: «Μαριτένιν Κορπορέσιον», «Ματράν Κορπορέσιον», «Σάστα Ὁθερστής Κορπορέσιον», «Οράιον», «Ἐλλένικόν Λάινς», «Πόλαρ Σίππιγκ», «Φανάριον Κορπορέσιον», Δ. I. Νευροπόντης, Κορράς (U.S.A.) Ατδ., «Πέτιαρ Κορπορέσιον», «Τρίτων», «Νησόιν Κορπορέσιον», «Σάσουερε Στάρ Κόμπαν» «Τρανσόγουωρλν Μαρίν Κορπορέσιον», «Γ. Μ. Λιβανός Κορπορέσιον», «Πέλοψ Μαριτάμ Λιδ», «Ἀδελφοί Χατζηπατέρων», Ν. Σκαρβέλλης, Η. Βασιλειάδης, Γ. Κουλουκούντης καὶ Δ. Δρίτσας.

Συμφωνίαν τοῦ αὐτοῦ τύπου ὑπέγραψεν ιδιαιτέρως καὶ ὁ κ. Σταύρος Λιβανός, ὡς ἐκπρόσωπος τῶν διαφόρων ἐλληνικῶν καὶ ξένων ἑταῖρων συγκροτημάτων — 36 ἐνδιάμεσον πλοίοι — συμφέροντα τῶν ὁποίων ὅμοια διαχειρίζεται.

Τὰ 242 ἐνδιάμεσον πλοία, εἰς τὰ ὁποῖα ἀναφέρεται ἢ ἀνωτέρω συμφωνία, φέρουν τὰς ἑῆς σημασίας: 51 τὴν Ἐλληνικήν, 52 τὴν Λιβεριανήν, 88 τὴν Παναμαϊκήν, 34 τὴν Καναδικήν καὶ 17 τὴν Βρετανικήν.

* * *

Διὰ τὴν ὅλως τυπικὴν παράδειψιν τῆς μη ἐγκάριου ἀποστολῆς πρὸς τὴν ἄρμοδιαν ὑπηρεσίαν τοῦ πιστοποιητικοῦ ταξινομήσεως τοῦ νηογνώμονος, ἡ «Μαριτάμιν Ἀντιμινιστρέσιον» ἐκοινοποίησεν ἐπιστολὴν πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας 14 Ἐλληνικῶν λίμεντος, ἀξιούσα τὴν ἀμεσον καταβολὴν τοῦ μακροπροθέμενος ἐπί τῶν ἑννοποθήκου δανείου. Τὰ σκάφη αὐτὰ εἶναι τὰ ἑῆς: «Ἀλιάκμων», «Ἀλίκη», «Ἐβρός», «Μαίανδρος», «Πηγείος», «Νέστος», «Μεγαλόχαρη», «Μίχαλη», «Λ. Μίχαλος», «Νικόλαος Ζωγραΐδης», «Δημοσθένης Πανταλέων», «Ριχάρδος Λάιονς», «Σαντορίνη» καὶ «Ἄρτεμις»(·).

Πράγματι, τὸ συμβόλαιον τοῦ ἐνυποθήκου δανείου προβλέπει τὴν ὑποχρέωσιν τῶν πλοιοκτητῶν, ὅπως ἀποστέλλουν πρὸς τὴν «Μαριτάμιν Ἀντιμινιστρέσιον» δεδομένης τῆς ἐπιθεωρήσεως τοῦ πλοίου, ἵνα ἐκάστοτε διαπιστοῦται ἡ καλὴ αὐτοῦ κατάστασις.

Ἄν ἀπὸ ώριμένους πλοιοκτήτας παρελείφθῃ ἡ ἀποστολὴ τοῦ πιστοποιητικοῦ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος, δὲν εἶναι τοῦτο καὶ ἀπόδειξις, ὅτι τὸ σκάφος δὲν ὑπέστη καγονικῶς τὴν ἐπιθεωρήσην του καὶ δὲν διετήρησε τὴν κλάσιν του. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτήται ἐστευσαν ἦδη νὰ ὑποβάλλουν τὰ πιστοποιητικά διὰ τῶν ὁποίων καὶ τεκμαίρετοι ὅτι ἡ ποιοτικὴ κατάστασις τῶν ἐλόγων σκαφῶν δὲν ἔπαυσε ποτὲ νὰ εἴναι ἀρίστη, σύμφωνος μὲ τοὺς κανονισμούς τοῦ Νηογνώμονος.

Ἡ ἐπιστολὴ, δεδοίας, τῆς «Μαριτάμιν Ἀντιμινιστρέσιον» προεκλήθη ἀπὸ τὸν ἐξαιτούμενα κατὰ τὴν Ἐλλήνων ἐφοπλιστικοῦ συκοφαντικοῦ θόρυβον. «Ηδη, μετὰ τὴν ἐκκαθάρισιν τῆς καταστάσεως καὶ τὴν, ἐστω καθυστερημένην, ὑποβολὴν τῶν πιστοποιητικῶν, ἐλπίζουμεν, ὅτι καὶ ἡ περὶ ἀποπλωμάτης τοῦ δανείου πρόσκλησης θὰ ἀτονήσῃ. Γνωρίζουν, ἀλλοι τε, κολλῶνται καὶ αὐτὴ εἰς τὰ ὑπὸ σύμμισιν ζητήματα. Συμφωνία ἦδη ἐπήλθε μεταξὺ τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων, αἵτινες ἀνήκουν εἰς τὴν δύναμιν τῆς Π.Ν.Ο., ἐπὶ τοῦ προσφορτέου τρόπου διὰ τοῦ ὁποίου τὰ ζητήματα αὐτὰ θὰ ἀχθούν πρὸς τὴν ὄριστικήν των ἐπίλυσιν.

Τὸ ὕπουργείον τῆς Ναυτιλίας τελεῖ ἐν πλήρει γνώσει τοῦ θέματος Ἀπό μηνὸς ἀνεπτύχθη τοῦτο διὰ τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν. «Ηδη, μετὰ τὴν ἐπελθόσαν καὶ μὲ τοὺς ναυτεργάτας συμφωνίαν, θὰ καταρτισθῶν ἀμέσως τὰ σχετικὰ νομοθετήματα, διὰ νὰ τούχουν τῆς ταχυτέρας δυνατῆς κυρώσεως ἀπὸ τὴν Ἐπιτροπὴν No.

μοθετικῆς Ἐξουσιοδοτήσεως.

Ἡ ρύθμισις τῶν ἀνωμαλῶν αὐτῶν περὶ τὴν διασείρισιν τοῦ Ἑλληνικοῦ ὕκειαν στόρου σκάφους, ἀπετέλει μίαν ἀνάγκην. Μὲ τὴν καθιέρωσιν τῶν ὑποδεικνυμένων μέτρων, ἀμελόνυνται ώρισμένα μειονεκτήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Θέλουμεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι θὰ ἐκτιμηθῇ δεόντως τοῦτο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς. Τὸ συμφέρον τῶν πλέον θὰ τοὺς φέρῃ σὺν τῷ χρόνῳ ἐγγύτερον πρὸς τὴν ἐγκαταλειθερίαν Κυανόλευκον.

Ο κ. Παπάγος πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς

Εἰς δηλώσεις του πρὸς τὸν παρεπιδημούντα ἐνταῦθα Πρόεδρον τῶν ΑΧΕΠΑΝΣ κ. Λόρυ, ὁ Στρατάρχης Παπάγος παρεκάλεσε τὸν διακεριμένον όμογυνόν του διαβιβάσας πρὸς τοὺς ἀμερικανούς Έφοπλιστάς τὴν ζωηρὰν ἐπιθυμίαν του ὅπως λάδουν οὗτοι τὴν μεγάλην «έθινην ἀπόφασιν» καὶ υπολογήσουν τὰ σκάφη των εἰς τὴν Ἑλλάδα, ύψωντες εἰς αὐτὰ τὴν κυανόλευκον. «Ἡ χειρονομία των αὐτῆς — ἐπόντης σὲ καὶ τὴν Πρωθυπουργός — θὰ ἔχῃ μεγίστην καὶ σοβαράν ἐπίθραστον ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας καὶ η Ἐλλάς θὰ ἔχῃ νὰ παρατάξῃ ισχυρότατον κατὰ διανομήν εἰς τούς παγκοσμίους ἐμπορικούς Ναυτικούς.

Μία τοιαύτη ἐνέργεια — προσέθεσεν ὁ κ. Παπάγος — τῶν ἐν τῷ Ἑπτατοκόντερῳ Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν θὰ ἔχῃ διεθνή ἀπήκησιν, τὴν στιγμήν, μᾶλιστα, κατὰ τὴν ὁποῖαν ἡ Ἐλλάς ἀγωνίζεται σήμερον παντὶ σθένει νὰ δημιουργήσῃ καθ' ὅλην τὴν συνομισθεῖσαν ἐπίθεσην.

Περαίνων ὁ κ. Πρωθυπουργός διειθεάσας τὸν κ. Λόρυ, ὅτι ἡ Ἑλληνική Κυβερνήσις ἐτοιμάζει μὲν ὅλην τὴν ἀπαιτούμενην σοβαρήτητα τοῦ θέματος νόμου, ὃ ὁποῖος θὰ ἔχηται περισσότερον παντὸς ὅλου τοιούτου ξένου Κράτους, τὰ συμφέροντα τῆς ποντοπόδου ναυτιλίας μας, εἰς τρόπον ὡστε οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ νὰ διευκολυνθοῦν εἰς τὴν ἐπιθυμίαν των ὅπως εἰς τὰ σκάφη των ύψωντων τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, συμβάλλοντες οὕτω κοινής της έθνους την προσπάθειαν τῆς ἐθνικῆς.

Αἱ προϋποθέσεις τῆς ἐπανόδου

Τὰ κοινὸν αἱσθήμα ἐξέφρασε διὰ τῶν ἀνωτέρων δηλωσέων του ὁ Στρατάρχης Παπάγος. Μία, σμως, παραίνεσις, σθην καὶ ἀνὴρ βαρύτητα, διότι προέρχεται ἀπὸ τὸν Στρατάρχη, δεν ὑπορεῖ αὐτούσια τὰς νάρας ἐπιλύσης καὶ ἔτασσον περιπλοκῶν, καὶ χρονίσαν πρόδηλημα, διὰ τὴν λύσιν τοῦ ὁποίου αἱ μὲν προηγούμεναι Κυβερνήσεις οὐδὲν τὸ θετικὸν ἐπροσάν — πλὴν τοῦ νόμου περὶ φορολογίας — θὰ παρουσιάσῃ τῷ παρόντορον ναυτιλίας την ἀνταγωνιστικήν του ικανότητα, ὅτι εἴναι τὸ περισσότερον δεσμωτεύοντος διάφορας τοῦ ζητημάτου.

«Ο. κ. Παπάγος δὲν ἔχει εἰσέτι ἐνημερωθῆ ἐπὶ τοῦ ὅλου ζητημάτου τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων. Γνωρίζει, ἀσφαλῶς, ὅτι ἡ φύγη τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφοίσιον ὑφείται εἰς σάσσα πόλεμον καὶ ὅτι πρόσθια τοῦ ζητημάτου ἡ Ἐλληνική Ναυτιλία ἀπὸ τὰς κρατικὰς παρεμβάσεις καὶ τὰς ἀψυχολογήτους ἔχθρικάς καθαυτοῦ ἐνέργειας τῶν ἔκαστοτε Κυβερνήσεων. Γνωρίζει, ἀκόμη, ὅτι τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ἀπώλεσε τὴν ἀνταγωνιστικήν του ικανότητα, ὅτι εἴναι τὸ περισσότερον διεργάτης της διαχειρίσεως, ἀγνοεῖ, σμως, ἀσφαλῶς, ὅτι τὸ κακὸν παρελθόν ἐκληροδότησε μίαν ἀσφόρον κατάστασιν πραγμάτων διὰ τὴν Ἐλληνικὴν ναυτικήν ἐπιχείρησιν καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς προσωπικῶς, ὅτι ὡρισμένα οἰκονομικά μέτρα διαρύνουν καὶ διασχέραινον τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν πλοίου καὶ ὅτι, τέλος, ἐκριθεῖσαν διάφοροι παρελθόντες, αἵτινες καὶ παρεμποδίζουσι ὅχι μόνον τὴν ἐπάνοδον τῶν πλοίων, ἀλλά καὶ αὐτῶν τῶν ἐφοπλιστῶν, ὡς ὁτόμων, εἰς τὴν Πατρίδα των.

Αἱ ἐπιβαρύνσεις αὐταί, ὥστα, καὶ αἱ ἐκκρεμότητες, δὲν ἔχουν εἰσέτι τύχει τῆς δεούσης προσοχῆς ἀπὸ μέρους τῶν ὄμοδιών ὑπουργῶν, ἵσως, διότι καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν ἔφροντισαν νὰ ἐπισύρουν τὸ ἀποφασιστικὸν ἐπὶ αὐτῶν ἐνδιαφέροντος τῶν κ. Λαζαρπριανίδη καὶ Παπαγιάννη.

Πρέπει, σμως, νὰ κλείση τὸ παρελθόν. Πρέπει νὰ ἀσθοῦν τὰ ἐπόδια καὶ αἱ ἐπιδρούσεις εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Πρέπει, ἵνα, ἀκριδῶς, τονώθη τὸ αἱσθήμα τῆς ἐμπιστοσύνης, ἀποφασιστικά νὰ ληφθοῦν τὰ μέτρα πρὸς ἐπίλυσιν τῶν ύψισταμένων διαφορῶν, πρὸς ἀποκατάστασιν όμοιων πλέον σχέσεων μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ ἐφοπλισμοῦ. «Ἡ ἐκκαθάρισις του παρελθόντος ἐπιβάλλεται τὰ νέα ἀμεσος καὶ διοιστική. Ἡ δουλιμιδώσα διάθεσις ώρισμένων κύκλων τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν ἐπὶ ὑπερέσεων καὶ κατασφράσεων τοῦ ζητημάτου, νὰ σταματήσῃ κατὰ τὴν διαχείρισιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑπερέσεως.

Τότε καὶ αἱ περὶ ἐπανόδου προσφοροποιού τοῦ κ. Παπάγου θὰ ἔχουν ἀποφασιστικήν τὴν ἀπήκησιν καὶ τότε θὰ δικαιούνται οὗτοι ἐξ ὅμοτος τοῦ «Ἐθνους» νὰ ἀξιώσῃ σημαντικήν την προστασίαν τοῦ Ἑλληνι-

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

κού πλοίου.

Η Κυβερνητικής, όλως τε, μελετά ήδη τὴν ληφθεῖν γενικωτέρων μέτρων υπέρ τῆς διασφαλίσεως τῶν ξένων κεφαλαίων, αἵτινα θὰ ἐπενεύσοντο εἰς ἑλληνικάς ναυτιλίσικάς ἐπιχειρήσεις. Παραλλήλως μὲ αὐτὰ ἐπιβάλλεται νὰ ἀρθοῦν ἀφ' ἔνος δόσαι ἐπιβαρύνσεις περιορίζουν τὴν μαρχικότητα του ἑλληνικού πλοίου καὶ τὴν εὐλείξιαν τῆς ελληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, νὰ διασκεδασθῇ δ' ἀφ' ἐτέρου τὸ πνεύμα τῆς κρατούσης ὁκόμη κοχυτοψίας, τῆς προκαταλήψεως, ὥστε μὴ τῆς ἐσκεμμένης κατὰ τὸ ἐφοπλισμοῦ κακῆς διαθέσεως ὡρισμένων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν.

Πρέπει δὲ νὰ ἔκτιμόσουν τὴν παραγωγικήν συμβολὴν τοῦ πλοίου εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας, νὰ συναισθανθούν τὴν κακὴν ἐναντί του πολιτικήν τοῦ παρελθόντος καὶ μὲ στοργὴν νὰ ἀσχοῦν δῆλον τὸ περιβάλλον, διὰ νὰ σταθῇ ὑπὸ τὴν σημαίαν μας καὶ ὑπὸ αὐτὴν νὰ ἐπιζητήσῃ ὁ ἐφοπλιστής τὴν ἀναπτυξίν του.

* * *

Θὰ προσπαθήσωμεν κατωτέρω νὰ παράσχωμεν συνοπτικήν τις: να εἰκόνα τῶν σῶν ἑκκρεμούν εἰσέτι ὑποθέμα, καθὼς καὶ τῶν κυριώτερων ἐπιβαρύνσεων, ἀναφέροντες τὸ ιστοοικὸν μιᾶς ἐκάστης ἐξ οὐτῶν, ίνα, ἀκριβῶς, καταδείξωμεν πῶς διατηρεῖται εἰσέτι τὸ πνεύμα τῆς δυσπιστίας καὶ πῶς κρατικαὶ τίνες ὑπηρεσίαι προσπαθοῦν ἀκούηται νὰ παράσχουν τὴν βασικὸν δικαιολογίαν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν φύγην των ἀπὸ τὴν Κυανόλευκον.

Ἀρχίζουμεν ἀπὸ τὸ ἐμπόδια καὶ τὰς ἐπιβαρύνσεις, ὥστε περιγράφονται εἰς τὸ σχετικὸν ὑπόμνημα τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν»:

1) Σημαντικὸν ἐμπόδιον διὰ τὴν ἐπενδύσιν κεφαλαίων 'Ελληνικῶν καὶ ξένων) εἰς ἑλληνικὰς ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις, ἀπετέλεσεν ἡ διὰ τοῦ Α. N. 1527/50, τροποποιηθέντος διὰ τοῦ N. 1644/51, θεσπισθεῖσα ὀνομαστικοποίησις τῶν μετοχῶν τῶν ἀνωμάλων ἑταϊρῶν.

Είναι γνωστόν, ὅτι τὸ μέτρον τούτο κατεκρίθη γενικῶς. Εἰδικότερον, προκειμένου περὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, τούτο εἶχε σοδαφάτερον ἀντίκτυπον. Λαμβανομένου ὑπὸ διών τοῦ γεγονότος, διὰ τοῦ κεφαλαία ἑκτὸς τῆς 'Ελλάδος, τὰ ὄποια θὰ ἦτο δυνατόν νὰ ἐπενδύθων εἰς ταύτας ἀποφέυγουν διὰ διαφόρους λόγους τὰς ἐκ τῆς ὀνομαστικοποίησεως προερχομένας περιπλοκὰς. Οὐδὲ ἐξηπερτεῖ κάνενα οικοπόνητον ἡ ὀνομαστικοποίησις τῶν μετοχῶν τῶν ναυτικῶν ἑταϊρῶν, λαμβανομένου ὑπὸ διών, ὅτι ἡ φοροδογύρια τῆς Ναυτιλίας διέπεται δι' εἰδικοῦ νόμου ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων, εἰς ἣν περιλαμβάνεται καὶ ὁ συνθετικὸς φόρος. 'Αλλως τε, αἱ μετοχαὶ τῶν ναυτικῶν ἑταϊρῶν δὲν εἰσάγονται εἰς τὸ Χρηματιστήριον πρὸς διαπραγμάτευσιν, ἀλλὰ πασαμένουν εἰς χειραὶ τῶν ιδρυτῶν τῶν ἑταϊρῶν. Διὰ τοὺς ἀιτωτέρω λόγους ἐπιβάλλεται καὶ ἡ ἀπαλλαγὴ τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρεσίων τῆς ὑποχρεόσεως ταύτης.

2) Λαμβανομένης ὑπὸ διών τῆς ἰδιοτύπιας τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων, ἔργαζομένων καὶ κινουμένων ἔξω τῆς οἰκονομίας τῆς 'Ελλάδος καὶ δὴ διὰ τῆς ἐπενδύσεως εἰς ταύτας μεγάλων ξένων κεφαλαίων, συναλλαγματικοὶ ἢ ὅλης φύσεως περιορισμοί, ἐπιβαλλόμενοι εἰς χερσαῖς ἑλληνικᾶς ἐπιχειρίσεις, δὲν θὰ ἔχουν νὰ ἐφερμογύρην καὶ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας.

Ἡ ἐλευθέρα πληρωμὴ μεοισμάτων εἰς συνάλλαγμα, ὡς καὶ ἡ ἐν γένει ἀπαλλαγὴ τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων, τῶν ἐδόσευσῶν ἐν 'Ελλάδι, ἀπὸ συναλλαγματικοὺς περιορισμούς. Βὰ συγνετέλουν σημαντικῶς εἰς τὴν προσέλκυσιν κεφαλαίων τοῦ ἔξωτερηκού διὰ τὸν ἐπενδύσιν τῶν εἰς τὴν ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν.

3) Βασείες φοροδογύρια, ἀνερχομένη εἰς 2% ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν πλοίων, ἐπιβάλλεται, προκειμένου περὶ πεταβιδάσεως τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου εἰς ἀλλοδαποὺς ἢ καὶ μεταξὺ ἑμεδάπον. Οὕτο, τὸ ἑλληνικὸν πλοίον τίθεται εἰς μειονεκτικὴν θέσιν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ πλοῖα τῶν ἄλλων σημαίων. 'Η σχετικὴ νομοθεσία, διασιθεῖσα εἰς τὸν μικρὰς σχετικῶς ἀξίας ἀγοραστικὰς ἀκίνητων ἢ ἀγαθῶν ἐν 'Ελλάδι, δὲν ἔλαβεν ὑπὸ διών τὰς μεγάλας ἀξίας τῶν πλοίων, λόγῳ τῶν ὄποιων ἢ ἐπιβαλλομένη φοροδογύρια καθίσταται δυστάτη. Καὶ τὸ θέμα τοῦτο χρήζει ἀμέσου πυθμήσεως, ἵνα ἡ ἑλληνικὴ ναυτικὴ ἐπιχειρίσης ἀποκτήσῃ τὴν εὐλείξιαν εἰς τὴν διασείσιν της. Θὰ ἡμπορηθεῖτε τούτων εὐχερέστερον νὰ πωλῆτε καὶ νὰ ἀγοράσητε αὐτὰ πλοία κατὰ τὴν περίστασιν.

Πέραν σύτον ἡ γνωστὴ ἐπιβαρύνσης τοῦ εἴκοσι τοῦ ἑκατόν ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας τοῦ πληρωμάτος ἐνὸς πλοίου, ὡς εἰσφορὰ εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, πρέπει νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὰ πρὸ

λίγων ἀκόμη ἐτῶν εἰσφερόμενα δώδεκα τοῖς ἑκατόν.

* * *

Καὶ ἐρχόμεθα εἰς τὰς ἐκκρεμότητας, τὴν κληρονομίαν τοῦ κακοῦ παρελθόντος.

Ἐχουμεν κατὰ πρῶτον τὴν περίφημον ἔκθεσιν τοῦ κ. Μπουζάνη ἐπὶ τῆς διαχειρίσεως τῶν 14 λιμπερτυς. Βάσει αὐτῆς καὶ τῶν ἀμφισσόλου ἀξιας παρεχομένων στοιχείων, ἐσπευσεν ἀδιασανίστως ὁ τότε υπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν κ. Χέλμης, ὁ διακατεχόμενος, ὅλως τε, ἀπὸ τὸ γνωστὸν πνεύμα τῆς ἀντιδικίας μὲ τὸν ἐφοπλισμόν, νὰ ἐκδώῃ καταλογιστικὰς πράξεις εἰς βάρος ὡρισμένων 'Ελληνων ἐφοπλιστῶν τὴν Νέας Υόρκης διὰ τὴν πληρωμὴν ἐκποντάδων χιλιάδων δολαρίων. Καὶ τὰ μὲν δολαρία δὲν εἰσπράχθησαν, οὔτε καὶ ποτὲ θὰ εἰσπραχθούν. Αὐταὶ, δημάρι, αἱ καταλογιστικαὶ πράξεις — μεταξὺ τῶν ἐπιφανεοτέρων τοῦ ἑλληνικού ἐφοπλισμοῦ — νὰ μένουν μακράν τῆς Πατρίδος των καὶ νὰ κρατουν τὰ πλοιά των μακράν τῆς Κυανολευκού.

Ἐχουμεν, ἐν συνεχείᾳ, τὸν περίφημον φόρον τῶν εὐπόρων διὰ τὰ ὑπὸ διένας σημαίας πλοία. Τεσσεράκοντα δύλα δισεκατομμύρια δραχμῶν ἔζητησε τὸ Κράτος ἀπὸ τοὺς ἀγνώστους ἐφοπλιστάς τῶν ξένων πλοίων. Καὶ διότι κατειδε τὸ ὀδύνατον τῆς εἰσπράξεως των ἀπὸ τοὺς φανταστικούς ὑποχρέους τοῦ καταρτισθέντος καταλόγου, περιώρισε τελικῶς τὴν ἀξίαν τοῦ εἰς τὴν καταδόλην ἐνὸς ἐκατομμυρίου δολαρίων. Εἰς ἥπερ πότιστον τοῦ εἰς τὴν καταδόλην ἐνὸς ἐκατομμυρίου δολαρίων. Ή ἐπιτροπὴ κατωνόμασε τοὺς μὴ πληρώσαντας. Λογικὸν δὴ τὸ τὸ υπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν νὰ κρατησῃ αὐτὸν πλέον ὡς φοιτητας τοῦ Δημοσίου καὶ νὰ ἀπαλλαγῇ τους ἄλλους, ἀφού ἐπλήρωσαν. Νομικὰ δῆθεν κωλύματα παρεμβάλλονται εἰς τὴν ἀποδοχὴν τῆς λύσεως αὐτῆς. Διατρέχουμεν ἡδη τὸν κίνδυνον νὰ ἴδωμεν αναγκριθεύοντας τὸν ἀνακριβῆ πίνακα τῶν εἰσφορῶν καὶ διωκομένους δόλους τοὺς ἐφοπλιστάς δι' ὑπόθεσιν τὴν ὄποιαν, ἃν καὶ δὲν εἶχον καμμίαν κατὰ βάσιν ὑποχρέωσιν, ἐπίστευον, ὅτι εἶχον διακανονίσει διὰ τῆς πληρωμῆς τῆς εἰσφορᾶς των πρὸς τὴν συσταθεῖσαν κατοπιν τῆς συμφωνίας ἐπιτροπὴν τῆς Νέας Υόρκης.

* * *

'Ιδού καὶ δύο ὄλλαι απὸ ἐτῶν ἐκκρεμεῖς ὑποθέσεις, ἡ διαχείρισης τῶν ὄποιων καταδεικνύει τὰς ἐναντί τῆς Ναυτιλίας κρατούσας διαθέσεις: Πρόκειται περὶ τοῦ Α. N. 2393 τοῦ 1940 (ἐπὶ Κυβερνήσεως Μεταξά) καὶ τοῦ Ν. Δ. 240 τοῦ 1941, (ἐπὶ κατοχικῆς Κυβερνήσεως Τσολακογιάκου).

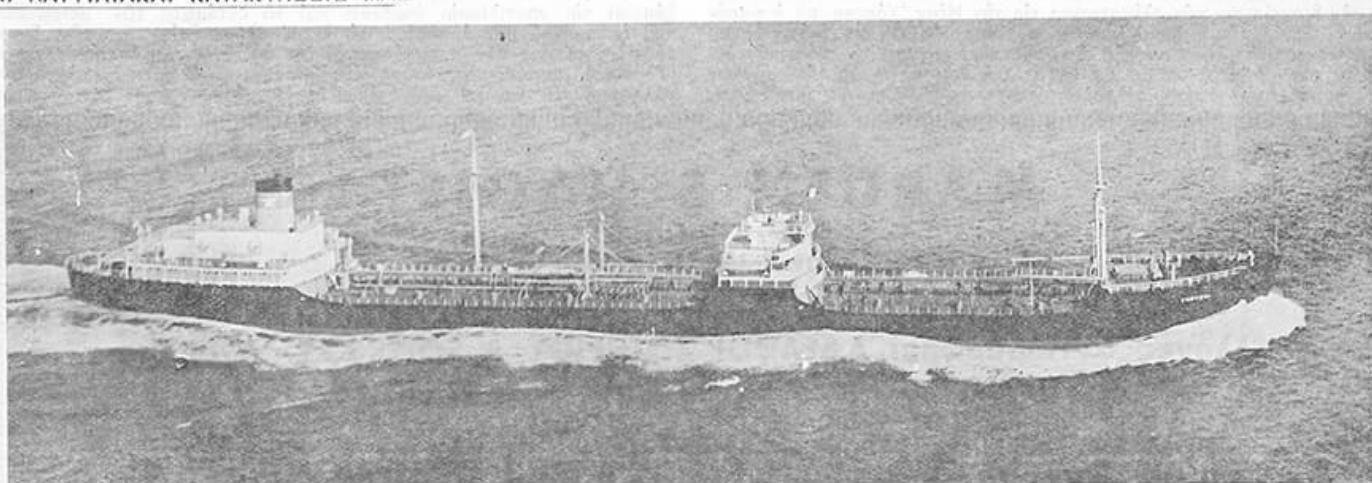
Διὰ τού πρώτου ἐκ τούτων εἶχε κυρωθῆ ἐν συμφωνητικὸν μεταξὺ τοῦ Δημοσίου καὶ τῆς 'Ενώσεως 'Ἐφοπλιστῶν, διὰ τοῦ ὄποιον ἐρρυμίζετο, κατὰ τὸπον ἐξυπηρετούντα τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῆς 'Ελλαδος δι' 'Ελληνικὰ πλοίων, τὸ ζητήμα τῶν μεταφορῶν τῶν βασικῶν φορτιών, σιτηρῶν καὶ γαιαυθράκων.

'Η Κυβερνήσεως Μεταξά, μὲ τὴν δικαιολογίαν τῆς μὴ αὐξήσεως τοῦ κόστους τῆς ζωῆς, ἐπέβαλεν ὄπως ποσοστὸν 15% ἐπὶ τῶν πληρωμάτων εἰσαγόμενων ουαλών ἐπιστρέφεται εἰς τὸ τότε υφιστάμενον Ταμείον 'Αρτου καὶ εἰς τὰς σιδηροδρομικὰς ἀποικίας. Τὸ ποσοστὸν τούτο κατενέμετο μεταξὺ ὄλων τῶν φορτηγῶν πλοίων, ἀναλόγως τῆς χωρητικότητός των.

Σαφῆς δὴ τὸ ἀρροφητός τῆς εἰσφορᾶς ταύτης διὰ τὴν τότε ἐποχήν. 'Η ἐπακολουθησασ, διώς, κατοχή τῆς 'Ελλαδος μὲ τὴν γενικὴν ἀνατροπὴν τῶν πάντων, ἡ καταστροφὴ τῆς ναυτιλίας μας, ἡ ἀκύρωσις ἐκ μέρους τοῦ Δημοσίου τῶν ὄφειλῶν του ἀπέναντι τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ὡς ἐν γένει οἰκονομικὸς σᾶλος ὁ ἐπικρατήσας ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθε, θὰ ἐπερπετεῖ φυσικῶς νὰ ἀχρηστεύσουν καὶ τὸν εἰδικὸν νόμον, ὁ ὄποιος ἐκύωσε μιαν συμφωνίαν τοῦ 1940, συναφθεῖσαν πρὸς ἐξυπηρετησην τῆς προπολεμικῆς καταστάσεως.

'Αντὶ τούτου, μετὰ 13 ὀλόκληρη ἔτη, τὸ Δημοσίον ἐνθυμεῖται τὸν Νόμον, ἀφοῦ διέγραψε τὰς διότια τοῦ ἐναντί τῆς Ναυτιλίας ὑποχρέωσεις, καὶ ἐπὶ τὴ βάσει ἀμφισσόλου ἀκριβείσας καὶ νομιμότητος στοιχείων διατυπώνει σημεον ἀξιώσεις εἰσπράξεως σημαντικῶν ποσῶν περὰ τῶν κατὰ τὸ 1940 πλοιοκτητῶν καὶ συμπλοιοκτητῶν τῶν πλοίων, ἐνώ τὰ πλειστα τούτων ἀπωλέθησαν, διαλυθεῖσης τῆς συμπλοιοκτησίας καὶ καθισταμένης ὡς ἐκ τούτου ἀδυνάτου τῆς Ναυτιλίας.

ΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΚΑΤΑΚΤΗΣΕΙΣ ΜΑΣ



Τὸ δεξαμενόπλοιον «Χρυσῆ» κατὰ τὰς δοκιμάς του. Είναι τὸ πρώτον ἀπὸ μίαν σειρὰν 10 δόμοιοτύπων σκαφῶν τῶν 29.500 τόν. φορτίου, τοῦ Οἰκου Υἱών Π. Γουλανδρῆ, ναυπηγουμένων εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπέθλεμ. 'Ανέπτυξε ἔμφορτον ταχύτητα 18 κόμβων καὶ ύπηρεσιακήν 17.3. Δύναμις αὐτοῦ τοῦ πλοίου 15 χιλ. πιπτων. Κατανάλωσις 75 τόν. τὸ 24ωρον. 'Ελιξ ἔξαπτερος.

τῶν ὑποχρέων καὶ τῆς κατανομῆς τῶν χρεωθέντων ποσῶν.

Πλείσται προσκλήσεις πρός πληρωμήν απεστάλησαν ύπό τού ἄρμοδιον ταμείου, πολλαὶ μαλιστὰ τῶν ὅποιων δὲν ἀνάφερουν οὔτε τὰ ὄνοματα τῶν ὑποχρέων, ἀλλὰ τὰ ὄνομάτα ἀνυπάρκων σήμερον πλοιών. Τὸ χειρότερον δὲ είναι ὅτι ἡ παράδογος αὐτὴ ἀπάτηπος τοῦ Δημοσίου θὰ ξεσπάσῃ καὶ πάλιν, ὡς συνήθως, κατὰ τῶν Ἑλλήνων ἐπιχειρηματίων, οἱ ὅποιοι εἶναι γνωστοί καὶ εμειναν πιστοὶ μεταπλευρικῶν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ τούς ὅποιους καὶ μόνους θὰ συνηθῇ να ἀνεύρῃ καὶ να πιεσῃ ὁ δημόσιος εἰσπράκτω. Λαμπρά, τῷ οὗτι, ἐνθάρρυνται τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ νάνα ἐργασθούν διὰ τὴν ναυτιλιακῆν μας ἀνασυγκρότησιν, καθοῦ ἡ στιγμὴν ἐπανινπατρισμόν των θεοχαρείστων ὁ χωροφύλακς μὲ τὸ ἔντολμα ἀνὰ κείρων.

Τὸ κακὸν παράδειγμα τοῦ Δημοσίου ἀπολούθει πιστὸς καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Τάξιον, δηλαδὴ τὸ ἴδρυμα τοῦ ὁποίου ἡ ὑπαρξίας καὶ ἡ ἐπίβιωσίς είναι συνυφασμένη μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας μας δραστηριότητος.

Ανεκάλυψε και τὸ Ν.Α.Τ. ἕνα νομοθετικὸν διάταγμα τῆς κατοχίκης Κυβερνήσεως Τσολάκογλου, τὸ περιόδοντον 240 τοῦ 1941. Ο σκοπὸς καὶ τούτου ήταν τὸ σαφῆς καὶ γνωστός. Ἐπρόκειτο περὶ καμουφλαρίσματος τῶν βοηθμάτων, τὰ ὁποῖα παρείχοντα κατά τὴν κατοχὴν εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν ἔξω τῆς Ἑλλάδος ὑπηρετούντων γειτονιών, καὶ διὰ τὰ ὁποῖα οἱ κατακτηταὶ Γερμανοὶ εἶχον ἀντιρρήσεις. Ὑπὸ τὴν περίσσην τῆς ἀνάγκης, ἐγένετο τότε τὸ Διάταγμα, μᾶλλον τοῦ ὅπερισσον ἐφασίευτο ὅτι τὰ βοηθμάτα θὰ παρείχοντο ἐξ εἰδικῆς εἰσφορᾶς τῶν πλοιοκτητῶν τῶν τότε ὑπαρχόντων πλοίων. Ἔναντι τοῦ ὑποθετικοῦ τούτου καλύμματος, τὸ Ν.Α.Τ. ἐδανείζετο ἀπό την Τραπέζαν τῆς Ἑλλάδος καὶ παρείχε τὰ βοηθήματα. Πολλοί, μάλιστα, ἐφοπλίσται, εὐοισκούμενοι τότε ἐν Ἑλλάδι, κατέβολον τὴν εἰσφοράν των.

Με τό τέλος το ποδέμου, ή ιστορία αύτή ἔπειτα νά θεωρηθή ώς ληξισσα, ἀφού μάλιστα ή ὄφειλή του N.A.T. πρὸς τὴν Τρατέζαν τῆς πεντακούρτης

Ελλάδος έμηδενισθή χάρις εἰς τὸν γνωστὸν νόμον τοῦ Σβῶλου.
Αλλὰ τὸ Ν.Α.Τ. θέωρησε σκόπιμον νὰ ἀναβίωσῃ τὸ κατοχικὸν
αὐτὸν Διάταγμα καὶ ἔσχεται σπίμενον, μετὰ δωδεκάτειαν ὀλόκληρην,
νὰ εἰσπράει ἀδικαιολογήτως πόσα σημαντικώτατα, ἀνεῳχμένα εἰς
χιλιάδας λίριας κατὰ πλοϊον. πόσον οὔτε τὰ πλοῖα ὑπάρχουν πλέον,
οὔτε ἡ συμπλοικότητα ὑφίσταται.

Αρχέτως ωστισμένων δικαστικών άποφάσεων ύπερ την οποίαν είναι πρότυποι προσβάτες του Ν.Α.Τ., φθειρομένων μάλλον εις κρίσιν αποδημούσαν είς τὴν κακῶν νοούμενην σκοπιμότητα, τὸ γεγονός εἶναι ὅτι τὰ γενικώτερα συμφέροντα τοῦ ιδρύματος καὶ ἡ ἀνάγκη διατηρήσεως τοῦ γούτρου καὶ τῆς στοργῆς την ὅποιαν πρόπειν νὰ ἀπολαμβάνῃ ἐκ μέρους τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, ἐπιβαλλουν νὰ τεθῇ τέρμα εἰς τὴν ὁξεῖαν αὐτῶν διαμάχην καὶ ἀντιδικίαν.

Οὕτω νοούμενον εἰπεῖν δὲ ἐν μέρεσι τοῦ Ν.Α.Τ. παραβλέποντα

Ούτε, νομίζουμεν, εύστοχη ή έκ μέσους του Ν.Α.Τ. προβαλλομένη δικαιολογία ότι μετά τὸ τέλος τὸ πολέουν κατέβαλτε δοιθήματα ἐκ τοῦ κεφαλίου ἀνεργίας, τὰ ὅποια ἐπίζητει νὰ καλύψῃ διὰ τοῦ κατονικού αὐτοῦ Διατάγματος. ἀφοῦ, ὡς εἴπουμεν, τὸ Διάταγμα ἔκεινο ἔγενετο τότε δι' ειδικού σκοπού, τερματισθέντα μὲ τὸ τέλος τοῦ πολέουν.

Θά πρέπει, τέλος, νὰ είμεθα προητοιμασμένοι καὶ δι' ἄλλας ἐκπλήξεις. Τὴν φορὰν αὐτὴν θὰ μᾶς ἔλθουν ἀπὸ τὸ Λονδίνον. Δὲν ἥρκεσεν ἡ ἑκεὶ παρουσία τοῦ κ. Μυλωνᾶ, τοῦ διενεργούντος, μὲ τὸν γυνωστὸν ἀνιεσφικὸν τρόπον, τὸν ἐλεγχὸν τῆς πολεμικῆς περιόδου τῆς «Ἀλεπνικῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς». Νέα ἀποστολὴ ἐκ τῶν κ. κ. Κοντογιάννη, νομικοῦ συνδικοῦ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ Κόντυ γενικοῦ ἀπειθερωτοῦ τῶν Δημοσίων «Υποδόγων, μεταβαίνει εἰς τὸ Λονδίνον. Οὗτοι, μετὸ τοῦ ἑκεὶ Προξενικοῦ Λιμενάρχου, θὰ ἀποτελέσουν τὴν ναυτιλιακὴν διοικητικὴν ἐπιτροπὴν, ἢτις, κατὰ σχετικὴν ἀνάκοινωσιν, θὰ λάβῃ ἀπόφασες ἐπὶ διαφόρων ζητημάτων. Ἄτινα προέκυψαν ἀπὸ τὸν ἐλεγχὸν τοῦ κ. Μυλωνᾶ.

Ομολογούμεν. Ότι μᾶς ἀντησυχεῖ ἡ μετὰ τόσα ἔτη πολυποιησιῶν τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν τὸν Λορδίνιον, διότι φοβούμεθα, ὅπως συνέβη καὶ μὲ τὴν δισειρίσιον τῶν «λίμπερτς» εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, μὴ παραλειψις, λόγω τῶν ἀνωμαλιῶν τοῦ πολέους, ώστι μενά διατυπώσεων γραφειοκοστικῆς ὅλος μαρφῆ. Η γονιαὶ απὸ μέρους τῶν κρατικῶν ὄργανων τῶν συνθηκῶν ὑφ' ὃς διενεργεῖται ἡ ἐκευτάλλευσις τῶν πολίων καὶ ἡ προκατειλημμένη, τέλος, διάθεσις κάθε «Ελλήνος ὑπαλλήλου,

προσλαμβάνοντος τὸν τίτλον τοῦ ἐλεγκτοῦ, προκαλέσῃ νέας ἀντιδικίας, νέας κατολογιστικάς πράξεις καὶ νέας προστηθίας μετὰν ἐφοπλιστῶν καὶ Κράτους, αἱ ὅποιαι, δέδια, δὲν πρόκειται νὰ ἔνισχυσουν τὰς προσπαθείας διὰ τὴν λήθην τοῦ κακοῦ παρελθόντος καὶ την ἐπάνοδο τῆς ἐμπιστούσης τοῦ ναυτικοῦ κεφαλαίου πρὸς τὸ ἔδω Κράτος καὶ τὰ ὄργανά του.

Με πάσαν συντομίαν ἡθελήσουμεν νὰ παράσχωμεν μίαν εἰκόνα τῶν ὄων ἀνωμόλων καταστάσεων μᾶς ἐκληροδότησε τὸ κακὸν παρελθόν καὶ τῶν ἀδικαιολογήτων ἐπιβορύνσεων, αἵτινες καὶ δυσχεραίνουν τὴν κινησὶν τῆς ἑλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως. Διὰ τὴν ἔκκαθαρίσιν αὐτῶν, διὰ τὴν ἔξομάνυνσιν τῶν τετραμένων σκέσεων ἐφοπλιστῶν καὶ κροτικῶν ὑπέρεσιών εἰς πλείστα ὅσα ζητήματα, καμμία δὲν κατεβλήθη προσπάθεια οὔτε ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους, οὔτε καὶ ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν. Καί, ὅμως, ἡ ἔκκαθαρίσις αὐτὴ εἶνε μία ἀπὸ τὰς βασικὰς ποσὺποθέσεις διὰ νὰ ιδωμεν δικαιουμένας τάς περὶ ἐπανόδου συστάσεις πρός τοὺς ἐφοπλιστάς τοῦ Στοιατόδου Παπάγου.

Αἰὰς τὴν ἐπάνωσσον

Ειμεθα είς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι εἰς τὸ νομοσχέδιον περὶ προσ-
ελκύσεως κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἔξωτεικοῦ, ὅπερ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν κατα-
τίθεται πόδες ψῆφων εἰς τὴν Νομοθετικὴν Ἐπιτροπὴν Ἐξουσιοδοτήσε-
ως, εἰδικὸν ἄρθρον προβλέπει την κατογύνωσιν καὶ τῶν συμφερόντων
τῆς ζένης πλοιοκτησίας, ἥτις θὰ ἔρχετο νὰ φέρῃ τὰ σκάφη της ὑπὸ τὴν
Ἑλληνικὴν σπουδαῖον.

Ἔτι κατοχύωσις αὐτὴ θὰ είνει ἀπόλυτος, δεδομένου, ὅτι ὁ σχετικὸς νόμος, ἐφ' ὅπας ἐκδιδόμενος, στηρίζεται εἰς τὸ ἄσθρον 112 τοῦ Συντάγματος καὶ ἡ τροποποίησίς του εἶναι ἀδύνατος.

ταγμάτος και η τροποποίησης του είναι αυτούς.

Διά τού σχετικού μέ την Ναυτιλίαν ἄρθρου, προέρχεται: τό δικαίωμα είς τὸν ἀρμόδιον Ὑπουργὸν νὰ συνάπτῃ ειδικὰ συμβάσεις μὲ ἔννας πλοιοκτητορίας ἐταιρίας, βάσει τῶν ὅπων θὰ καθορίζεται και τοὶ κοθεστῶς τῶν ἐγγυασφορένων εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον ξένων σκαφῶν.

¹⁴ Η Κυβέρνησις πιστεύει, ότι, διὰ τῆς ἐν λόγῳ νομοθετικῆς προβλέψεως, παρέχεται πᾶσα διευκόλυνσις, ὅλλα καὶ πᾶσα κατοχύωσις εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν ἐπάνοδον τῶν πλοίων των ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον.

Έκ παραλλήλου ἀνακοινούται δῖ τι θὰ θεσμοθετηθοῦν ὅλα τὰ μέτρα, ἀτίνα θὰ διησφάλιζον τὴν καλὸν διοικησιν τοῦ Ἑλληνιοκῦ πλοίου καὶ τὴν δελτίωσιν τῶν συνθηκῶν τῆς ἐκμεταλλεύσεως του.

Ἐντὸς τῶν ἀμέων προσεγών ήμερῶν θὰ δοθῇ, ἵσως, ἡ εὐκαιρία εἰς τὸν κ. Μαρκεζίνην νὰ διαγράψῃ τὰς γενικὰς γοσμαὶς τῆς κυβερνητικῆς υπατιατικῆς πολιτικῆς κατά την υπόλογσην τοῦ καταπλέοντος την 20ην πρόσχον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιοῦ χρειάζονται.

•Н ачало письма

‘Η ἀνάτιμησις τοῦ δολαρίου καὶ τῶν ἄλλων ἔνων νομισμάτων ἔναντι τῆς δραχμῆς, ή μᾶλλον ἡ ἀποκατάστασις αὐτῆς εἰς τὴν πραγματικήν της ἀξίαν, εὔμενή, ὅσον καὶ ἀμέσων πρόκειται νὰ ἔχῃ ἐπίδρασιν καὶ εἰς τὴν εἰσαγωγὴν ἀφονωτέρου ναυτιλιακού συναλλάγματος. Πρώτοι οἱ ναυτικοί μας αἰσθητοὶ ἀνακοινώζονται ἀπό τὴν ἐπιβεβλημένην αὐτὴν μεταβολήν. Ἀξιοποιεῖται ἡ ἐργασία των καὶ οἱ οἰκογένειαι των θὰ ἀντικούσουν ἀνέτως πλέον τὰς δαπανάς τῆς ἑδὼν τὸν ἀκριβής λωραῖον. Ήτομάτως διπλασιάζεται ἡ ποσόδος των εἰς δραχμάς. Η ἐπιδιωχθείσα ποιμόδοτης ποτὲ δὲν θὰ ἐπέφεσε τὸ διπλασιάσμαν τῆς μισθοδοσίας των εἰς δραχμάς. Καὶ ἐν αὐτῷ τελικῷ ἐπειταχάνετο, θὰ ἐκάλυπτε μόλις τὰ 25—30 % τῶν ναυτεργατικῶν ἐμπορισμάτων.

Αἱ ἐπίσκεψαι, ἔξ ἄλλου, τῶν πλοίων ἐν Ἑλλάδι—ἡ σημαντικὴ αὐτὴ πηγὴ ἐργοσίας καὶ συναλλάγματος—θὰ στοιχίζουν αἰσθητῶς εὐθηνότερον εἰς δραχμές καὶ οὕτω διευκολύνονται σημαντικῶς οἱ ἐφοτλίσται εἰς τὸ νὰ φέρουν ἕδω τὰ πλοῖα των πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ ἐπίσκευήν. Τὸ συμφέρον των θὰ τὸ ὑπαγορεύῃ.

Βασίμως πιστεύουμεν δτι αἱ προσεχεῖς στατιστικαὶ τῆς Τραπέζης ἡγέτης Ἐλλάδος ἔτι τοῦ εἰσκομισθέντος ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτος θά
ἔιναι λίσιν ικανοποιητικαὶ. Ὁπως καὶ ἀλλοτε ἐτοίσαμεν, δὲν εἴναι
καθόλου δύσκολον νὰ φθάσῃ ἡ ἔκ της Ναυτιλίᾳς συναλλαγματικὴ πρό-
σδοση εἰς τὰ 50 ἑκατομμύρια δολαρίων ἐπτσίων. Ἀρκεῖ οἱ διαχειρι-
ζόμενοι τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν καὶ τὰ ζητήματα τῶν μεταφορῶν
τοῦ ἔξωτερικοῦ μας ἐμπορίου, νὰ ἔχουν πληροῦ ἐπίγνωσιν τῶν δυνα-
τοποτῶν, αἵτινες μᾶς προσφέρονται, ίνα ἀφ' ἐνὸς μὲν ἐπιτύχωμεν
καὶ πλότερον μεταφορικὸν κόστος, ἔδοικονομούντες ἀναλόγως καὶ τὸ συ-
ναλλαγμα τῶν ναύλων, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἐνισχύσωμεν τοὺς συναλλαγμα-

CODE MARHAG

MARDEN & HAGIST
SHIP CHANDLERS
MARINE and INDUSTRIAL SUPPLIES
1705. N.W. 14TH. AVENUE

"Ελληνες άντιπρόσωποι ΑΔΕΛΦΟΙ ΣΩΤΗΡΙΟΥ ή SOTERS ἐξ "Ανδρου.
937. N.E. TILLAMOOK, ST. PORTLAND 12—OREGON

ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ καὶ ἔξυπηρετοῦμεν πλοῖα εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τῶν Πολιτειῶν OREGON—WASHINGTON καὶ COLUMBIA RIVER.

ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ – ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ – ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΚΟΥΡΑΣΤΟΣ

τικούς μας πόρους διὰ τῆς εὐρυτέρας συμμετοχῆς τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς έθνικάς μεταφοράς.

Μέ τὴν ἐπελθοῦσαν νομισματικὴν ἀναπροσαρμογὴν, οἱ κίνδυνοι ἐπίσης διὰ τὴν θέσιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομακρύνομενοι. Αἱ πρόσδοιοι αὐτοῦ διπλασιάζονται διὰ τῆς ἀνατιμήσεως τοῦ συνυπλάγματος. Ἡ οἰκονομικὴ ἀνεστὶς ἐπανέρχεται εἰς τὸ ἴδιμα. Θὰ δυνηθῇ τοῦτο ὅχι μόνον νὰ βελτιώσῃ τὰς συντάξεις ἀλλὰ καὶ νὰ προσθῇ ἀμέσως εἰς την μείωσιν τῶν εἰσφορῶν πλοϊκοτητῶν καὶ πληρωμάτων. Ἡ εἰσφορὰ τοῦ 20 % ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας ήμπορεῖ νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὸ 12 % (8% διὰ τὸ πλοίον και 4% διὰ τὸν ναυτεούγαντα).

Καμμία πλέον δικαιολογία δεν χωρεῖ εἰς τὴν ὑπέρμετρον αὐτὴν ἐπιβάρυνσιν τῆς Ναυτιλίας, ὑπὸ τῆς κρατουόντος μᾶλιστα συνθήκας εἰς τὴν ναυλαγράφων καὶ τὴν ἐπιδίωξιν τῆς ἐπανόδου τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον.

Φόμπ και τσίφ

Τὴν ἀγορὰν φόμη τῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ μεταφερομένων ἐφοδίων καὶ τὴν πώλησιν τοῖς τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἔσχατομένων Ἐθνικῶν προϊόντων συνέστησεν ὁ κ. Λαμπριανίδης πρὸς τὸν συνάδελφον του κ. Παπατζηγάρων. Θά ἐπιτραπῇ οὕτω σὺν συμπεπονῇ καὶ τοῖς Ἑλληνικοῖ πλοίοις εἰς τας μεταφορὰς τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου, ναύλους δὲ εὐθητέρους θα ἐπιτύχωμεν. „Ολα τα κράτη, τα διαθέτοντα ιδίαν ναυτιλίαν, την πολιτικήν αὐτήν ἀκόλουθουν εἰς τὰς μεταφοράς των χωρίς διά τοῦτο ἀπό κανένα να κατηγορηθοῦν ὅτι ἀσκούν προστατευτικήν ὑπὲρ τῆς ιδίας των σημαίας τακτικήν. Πολλὰ φθάνουν νὰ προκαθορίσουν καὶ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τοῦ Ἐθνικού των πλοίου, συγχριτώντων 50%, ἐνῷ εἰς πλείστας χώρας —εἰς τὴν Ἀγγλίαν κατά πρότον λόγον— τὸ ποσοστὸν αὐτό είνει κατά πολὺ υψηλότερον δι' ὅλην την Ερετινικήν Κοινοπολιτείαν.

Ἡ Κυβέρνησις ἔχει κάθε λόγον καὶ κάθε συμφέρον γὰ ἀκόλουθη στην εἰσήγησιν του ὄμροδίου ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ὑπουρού της. Τὰ κέρδη ἀπὸ την πολιτικὴν του φόρμη διὰ τὰς ἐκ του ἔξωτεροικού ἀγοράς μας καὶ τοῦ τοσὶ διὰ τὰς Ηλήσιες μας είναι κατάδηλα. Ἀντιδράσεις βεβαίως θὰ προβληθούν ἀπὸ τους ἔχοντας ἀντίθετα συμφέροντα, τοὺς νεομένους τὰς μεταφορὰς του ἔξωτεροικού με μποροῦ, ωσάν ή Ἑλλὰς νὰ είναι Κράτος ἀποικιακής, χωρὶς τὴν μακροτέραν ἴστοριαν καὶ τὴν μεγαλείσαν εἰδίκευσιν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα.

Τό ζήτημα είναι τόσον σοβαρόν, ώστε νά θέλωμεν νά πιστεύωμεν ότι άξιζει νά το θέστη ο κ. Λευπριανίδης υπό την κοίτιν και τον Συντονιστικού Συμβουλίου, ίνα λαθοφθά μία δριστική έπι αύτούν άποφασίς. Ας μη λησμονήται ότι μεταφοραί εκαποντάδων χιλιάδων τόνων τροφίμων έξι Αμερικής πρόκειται έντος των προσεχών μηνών νά διενεργηθούν. Σημαντικοί θα είναι οι δι αύτού γειτονιές. Είναι μητρις δίκαιον νά συνεχίσουν, και άπο αύτού το 'Ελληνικόν πλοιόν.

Αἱ περιπέτειαι τῆς Εἴγνης πλοιοκτησίας

Εις 37 ἐν δῷ — καὶ κατὰ τινὰ πληροφορίαν τῶν «Τάιμς τῆς Νέας Ρώμης», εἰς 49— ἀνέρχονται τὰ δεξαμενόπλοιος «T.2», τῶν ὅποιων τὴν κατάσχεσιν ἐπιδιώκει τὸ Ἀμερικανικὸν ὑπουργεῖον Δικαιοσύνης, διότι ἐπώλησαν εἰς ἔταιρας ἐλέγχομένας ἀπό ξένους υπηκόους, κατὰ παράθασιν τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου περὶ πλοιοκτησίας. Μετάει τῶν σκαφῶν αὐτῶν καταλέγονται καὶ πέντε τάκερς τοῦ τύπου «T.2», ἀνήκοντα εἰς τὴν «Ἀμερικανικὴν Οθόνην» Τάκερ Κορπορέσιον καὶ φέροντα τὴν παναμακήην σημαίαν. Δέκα τρία ἀπό τα ἀνώτερα πλοῖα κατεσχέθησαν ἦδη καὶ δύο ἔτερα ἀνεμένετο νὰ καταπλεύσουν ἐντὸς τῶν ἡμέρων εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα, ὥποτε θὰ κοινοποιηθῇ καὶ εἰς αὐτὰ τὸ κατασχέτηριον ἔγγραφον. Τὰ μέχρι τούτου κατασχεθέντα 13 τάκερς εἶναι τὰ κάτιον: «Λεϊκ Τζόρτζ», «Κάμπι Μαράνου», «Μπαττάλ Ρόκ», «Αρίκαρι» καὶ «Στόνι Πόιντ», ἀνήκοντα εἰς τὴν «Πλετρόλευμον Κέριερς Ινκ» (τοῦ κ. Αρίλινάστη), ἣτις διαβέθει 14 ἐν δῷ σκάφη, ἀτινα καὶ ὑπόκεινται εἰς κατάσχεσιν. «Σένεβ Σήγκ», «Τζέννυου», «Μέμοριο», «Μέρριμακ», «Μόντορι» καὶ «Μερμάντ», ἀνήκοντα εἰς τὴν «Νόρθ Αμερικανικήν Στίππιγκ» ἐντὸς Τρέιντιγκ, Κόμπαύντου (τοῦ κ. Σ. Νιάρχου), δόστις ἐμφανίζεται ἐλέγχων διὰ τῆς ἔταιρίας ταύτης 12 δεξαμενόπλοια. Καὶ «Μίτσαμ» καὶ «Σαιν Κριστοφέρο», ἀνήκοντα εἰς Κινεζικὸν δημιουρον, καλυπτόμενον ὑπὸ την ἔταιρίαν «Γιουνάντεν Τάκερ», ἣτις ἔχει ὑπὸ τὸν θελέγχον τῆς 4 δεξαμενόπλοια, ὑποκείμενα καὶ αὐτὰ εἰς κατάσχεσιν.

ποια; οπουργείαν και αυτά είναι καταλογός:

“Ηδη τὸ ὑπουργείον Δικαιοσύνης ἐπιστούει τὰς διατυπώσεις, ἵνα αἱ ὑπόθεσεις τῶν κατασχεθέντων σκαφῶν ἀχθοῦν τὸ ταχύτερον ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων. Λέγεται μάλιστα σχετικῶς, ὅτι οἱ δύο ‘Ἐλληνες ἐφοπλι-
σταὶ κ. κ., Ὀνάστης καὶ Νιάρχος πρόταχύνων τὴν ἐπιστροφὴν τῶν ἐπιμά-
χων πλοίων εἰς ἀμερικανικούς λιμένας, διὰ να ἔκκαθαρισθή διὰ τῆς δι-
καστικῆς ὁδοῦ ή ὅλη ὑπόθεσις. ‘Εγ τῷ μεταξὺ τα κατά τούς Πρωτοδι-
εῖσι, ἐνθή ἐνυργήθησα αἱ κατασχέσεις, θα κρίνουν κατ’ ἄρχην ἐπὶ τοῦ
κύρους τῆς ἀγωγῆς κατασχέσεων καὶ θὰ ἀποφάσισον ἐπὶ τῆς τύχης
τῶν πλοίων, ἔως διου τερματισθῇ ή ὅλη κατὰ στάδια διαδικασία. Τὰ
Πρωτοδικεῖα θὰ δύνανται ν’ ἀποφασίσουν ἐπὶ τῶν ἔξης σχέσεων: α) ‘Εάν
τὰ κατασχεθέντα σκάφη θὰ πωληθῶν εἰς δημόσιον πλειστηριασμόν. β)
Ἐάν θὰ παραμείνουν εἰς χειράς τῶν σημειρινῶν πλοιοκτητῶν, των δια-
χοριαστῶν τὸ Δημόσιον. γ) ‘Εάν η ἐκμετάλλευσίς των θὰ συνεχισθῇ
πό δικαστικὸν ἔλεγχον ή μὲν κατέβεστιν ἐγγυήσεως. δ) ‘Εάν θὰ ἀποδο-
θῶν εἰς τὸ ἀγύκοροδιον ἀργίας τῶν κρατικῶν πλοίων. Καὶ ε) ‘Εάν θὰ
συντηρήσωνται ὥραντα εἰς τοὺς λιμένας, ἐνθή κατεσχέθησαν.

εργατικούς αργούσιους είς τους ληπτές, ενώ καταχειρεύονται.
Δέονταν νά προστεθή, διτή ο δάρειόν μεσατικός ἄγγων μεταξύ τής ἀ-
μερικανικής κυβερνήσεως καὶ τῶν παρανόμων, κατ' αὐτῆν, πωλθεέντων
εργατικῶν πλοίων εἰς ἔταιριας ἐλεγχομένων παρὰ ξένων ὑπηκόων, δὲν ἀ-
ποδέλτει μόνον εἰς τὴν ἀνάπτωσιν τῶν οὐτούς ἐκποιηθέντων πλοίων, ἀλλὰ
καὶ τῶν ὅσων κερδῶν ἀπεκόμισαν οἱ πλοιοκτήται των κατά τὰ προηγού-

λέναια ἔτη.
Μῆνες ἡ καὶ ἔτη θὰ χρειασθοῦν, διὰ νὰ ἐκκαθαρισθῶν ἡ ὑπόθεσις, δε-
σμένουν ὅτι καὶ δι' αὐτήν ἀκόμη τὴν συμπλήρωσιν τῶν κατασχέσεων θά
κταιτηθοῦν ἀρκετοί μῆνες. Διὰ τὴν πρώτην περίπτωσιν τοῦ κινεζικοῦ
«Μίτσου», τὴν ὑπόθεσιν τοῦ ὅποιου τὸν ἀμερικανικὸν Δημόσιον ἐκέρδι
τρωτοδίκως, ἡ ἀπόφευξις τοῦ «Ἐφετείου ὃν μάνενταν μὲν γά τοι εἰδοθῆ κατά¹
τηναὶ Ἰούνιον, ἀπόφενει ὅμως καὶ ἡ προσφυγὴ εἰς τὸ Ἀκυρωτικόν. «Ἄς
τημειωθῆ, τέλος, διὰ δύο ἀπὸ τὰ κατασχέθεντα δεξιευόντοις, τὸ
Κάμπι Μαμάνους καὶ τὸ «Μπατάλ Ρόκ», συνεψωνήθη μεταξὺ Δημόσιον
αἱ πλοιοκτητρίας ἐταῖρις, ὥπως ἔξακολουθήσουν ταῦτα ἐργάζομενα
τὸ δικαστικὸν ἐλεγχον καὶ ὑπὸ τὴν ἄμεσον παρακολούθησιν τῶν τα-

ξιδίων των άπο την «Μαριτάϊμ Αντμινιστρέσιου». Τὰ κέρδη θὰ κατατίθενταν εἰς ειδικούν λογαριασμό και θὰ άνηκουν εἰς ἔκεινον ἐκ τῶν δισκων, υπὲρ τοῦ ὑπόιου ἥθελε τελικῶς κατακυρώθη ἡ πολιοκτησία. Όποιαρχος και ὁ ὑποτλοίαρχος θὰ είνεις Αμερικανοί και θὰ ὀρκισθοῦν ως ὑπόλοιποι πρὸς τὸ Αμερικανικὸν Δῆμόσιον. Παρομία συμφωνία θὰ επακολουθήσῃ και ίδια τὰ σκάφη «Αρίκαρι» καὶ «Στόνι Πόιντ», απίνακες εύρισκονται παραπλησμένα εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Ύόρκης.

Ανεφέρθη, μεταξύ άλλων, ότι είς τὴν πλοιοκτησίαν τῶν ἀνωτέρω ἐπιμάχων δεξαμενοπλοίων μετέχει καὶ ὁ κ. Σταύρος Λιβανός. Εἴμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζαμεν, δητὶ οὐδεμίαν, ὅπωσδήποτε, ἀνάμειν ἔχει εἰς τὰς ἐν λόγῳ ἑταῖρις ὁ κ. Στ. Λιβανός. Η σύγχυσις προβλήθειν ἐκ του οὗτοι γαμβροὶ αὐτοῦ κ. κ. Ωνάστης καὶ Νιάρχος ἐμφανίζονται ὡς ἀναιμειγμένοι εἰς τὴν ὑπόθεσιν.

Αφανίζεται τὸ μεσογειακὸν σκάφος

Κανεὶς μέχρι τοῦδε δὲν ἀτέδωσε μεταπολεμικῶς τὴν οἰαν θάξη πρεπεῖ προσοχὴν εἰς τὸ μεσογειακὸν φορτηγὸν σκάφος, τὸ κάτω τῶν 3000 τ. γρυρός. Αὐτοὶ οὗτοι οἱ ἐφοτιστοί καὶ οἱ ναυτεργάται δὲν ἔνεφανισθησαν ποτὲ βαθύτερα ἔχοντες τὴν κατανοήσιν τοῦ γενικότερου προβλήματος τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας. Ὁ καθεὶς τὸν ίδιον τοῦ δρόμου ηκολούθησεν. Οἱ ἐφοτιστοί ήγωνίζοντο νὰ σταματήσουν τὰ βαρύτατα τοκοχρεωλύσια τοῦ Δημοσίου διὰ τὰ πλοῖα τῶν γερμανικῶν ἐπανορθώσεων, παραγωγοῖσαντες τὸ γενικότερον πρόβλημα τῆς συναγωνιστικῆς ίκανοτήτος τοῦ Ἑλληνικοῦ μεσογειακοῦ σκάφους καὶ μὴ ἀντιδράσαντες ὅσον θὰ ἔπειτε εἰς τὰς ἐπιβληθείσας ἐπιβαρύνσεις εἰς τὴν διασείρισιν τού, ἐνῷ οἱ ναυτεργάται ἐπίστευσαν ὅτι αὔξανοντες τὸν ἀριθμὸν τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος τῶν μικρῶν αὐτῶν φορτηγῶν κατὰ δύο ἀξιωματικοὺς καὶ κατά τέσσαρας ἥ καὶ πέντε θερμαστάς, ναύτας, μαγείρους καὶ θαλαμηπόλους, ἔξυπνέρευον τὸ ἐπαγγελματικὸν τῶν συμφέροντος καὶ τὰς συνδικαλιστικὰς τῶν ἐπιδιώξεις.

Τό Κράτος—πρώτον τὸ Ὑπουρεγίον, τῆς Ναυτιλίας—ήγονός και αὐτὸ την ὑπόθεσιν, διότι δὲν ήτο εἰς θέσιν γὰ εκτιμήσῃ την παραγωγικήν συμβολὴν του μεσογειακού σκάφους εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας.

Αποτέλεσμα της τοιαύτης άδιαφορίας είναι η σημερινή οίκτρα θεσιών της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας μας. Ποτέ δὲν ήτο γειτονέρα. Ήμπορεί της νά είπε θι ότι περιήλθεν ήδη εις τὸν πληρὸν ἀφανισμόν. Ἰδού τί λέγουν οἱ ἀφιθοί: Η χωριτόκοτης τῆς ἑλληνικῆς μεσογειακῆς φορτηγού ναυτιλίας ἀνέρχεται εἰς 45 ἐν ὅλῳ φορτηγά σκαφή τοννων γκρός 69.706. Τρία έξι αὐτῶν είναι μικρά δεξιμενόπλοια 3.470 τόν. γκρος καὶ τοία πλοια γραμμῆς (τῆς «Ελληνικῆς») 5927 τόν. γκρός. Τα λοιπά είναι συνημμένη μικρά φορτηγά τρόμια, κινούμενης εἰς μεταφοράς ἐντὸς της λεκάνης τῆς Μεσογείου. Τὰ κάτω τῶν 400 τόνων γκρός σκάφη δὲν περιλαμβάνονται εἰς τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμούς. Αὐτὰ σχολοῦνται εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν. Είνε τα λεγόμενα ἀνάτοτεν.

«κοστέρες». Από την δύναμιν αυτήν των 45 έν δύλω σκαφών, τὰ 30 τόν. γκρός 49.128 ἀπὸ πολλοῦ ἔχουν παροπλισθῆ. Διὰ πολλὰ. οἱ ἐλπίδες τῆς απάνδονος τῶν εἰς τὴν ὑπέρπετσιν εἰνὲ λίγαις πειρασμέναι. Εἴνε πορίλικα, ἀντίουκονικάκι καὶ δαρύνονται μὲν ἔξοδα κινήσεως ὑπερμέτρων ὑψηλά, τὰ διπλάσια τῶν ἴταλικῶν, τὰ τριπλάσια τῶν τουρκικῶν. Τα τοκοχειρεύονται, εἴς ὅλους, τὰ οφειλόμενα εἰς τὸ Δημόσιον—διὰ τὰ εἴς ἐπονθωθέμενα—κατοβλιττικῶς πιέζονται τοὺς ἔσπαττούς, καθώ

νορδούσσων προερχομένα—καταστατικούς πιεσούς τους εφοπλιστικά των.
Τά λίγικας κάτοι τών 20 έτων είναι μόνον 10, τόνων γκρός 17.894.
“Ολα τα αλλά είναι άνω τών 20 έτων, πέραν δηλαδή του φυσιολογικού όριου της καλής ποιοτικής καταστάσεως και της όπωσδιηποτέ ανευ σοβαρών έπισκευών οικονομικής έκμεταλλεύσεως των.

Αύτὴ εἶνε ἡ συγκούτησις τῆς πεσογειακῆς ναυτιλίας. Πενιχρὸς καὶ χωρὶς θετικάς ἐλπίδας ἐπιβίωσεως. Οὔτε τὰ παρωπλισμένα εἶνε πλέον δυνατὸν νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, λόγῳ τοῦ ἀντιο-
κονικού διῆς τῆς μετεπλεύσεώς των, οὔτε νὰ ἀντικατασταθοῦν τὰ
πορήλικα δὶ αλλών νεωτέρων, περισσότερον μαχητικῶν, λόγῳ τῆς
ἔλλειψεως κεφαλαίων καὶ τῶν βαρυτάτων ἐν ταυτῷ ὑποχρεώσεων τῶν
ἐποπλιστῶν πόρος τὸ Ἑλληνικὸν Δῆμοσιον διὰ τὰ πλοῖα τῶν γερμα-
νικῶν ἐπανομήσεων.

Ἐφόσον, λοιπὸν, κατέποια ἀντίδοσαις δὲν ἥθελε σταματήσει τὴν τε-

SEABORD MARINE ELECTRIC CO., INC.

462 THIRD AVE.

BROOKLYN N.Y.

Τηλέφ.: **South** 8-0861-9852

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΩΣ
ΕΙΣ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΑΣ

**ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΡΑΝΤΑΡ
ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΠΥΞΙΔΩΝ
ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΜΟΤΕΡ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΓΕΝΝΗΤΡΙΩΝ**

ΑΠΟΤΑΘΕΤΕ: Α. ΠΟΛΙΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΝ

λευταίαν ἔστω στιγμὴν τὴν καταστροφήν, πρέπει νὰ θεωρήσωμεν ὡς δριστικὸν καὶ ἀμετάκλητον τὸν ἀφανισμὸν τοῦ ἐλληνικοῦ μεσογειακοῦ σκάφους. Εἰς τὰ γνώριμα διὰ τὸν "Ἐλληνα ναυτίλον" ὅπατα τῆς Μεσογείου θὰ παραμείνουν οἱ Τούρκοι μὲ τὰ μικρότερα ἔξοδα τῆς κινήσεως τῶν πλοιῶν των καὶ οἱ Ἰταλοὶ μὲ τὰ οἰκονομικὰ εἰς κατανάλωσιν καὶ ἐπάνδρωσιν δηζελοκίνητα σκάφη των. Αἱ στατιστικαὶ τῆς κινήσεως ὅλων τῶν λιμενῶν τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου τὸ ἀποδεικνύουν. Πρώτη καὶ πάλιν ἡ Ἱταλικὴ σημασία εἰς ἐπιβατηγά καὶ φορτηγά σκάφη, μετ' αὐτὴν ἡ τουρκικὴ. Ἡ ἐλληνικὴ βαίνει σταθερῶς υποχωροῦσα. Εἰς ωρισμένους λιμεναὶ κατέχει ὥδη τὴν ὑστάτην θέσην, ἔναντι τῆς δευτέρας καὶ τρίτης θέσεων τῶν προπολεμικῶν ἐτῶν. Εἴχομεν, πράγματι, πρὸ τοῦ πολέμου μίαν ἀνθυστούμενη μεσογειακὴ ναυτιλίαν, τὴν ἐπιλεγομένην «καυρὸν μοίσαιον». Ἀπὸ τῆς Μαύρης Θαλάσσης μέχρι τοῦ Γιβραλταροῦ ἔξετεινε τὴν δρᾶσιν της. Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Πατρίδος κατὰ τὸν πόλεμον ἐβυθίσθη, χωρὶς νὰ πληρωθοῦν εἰς τὸ ἀκέραιον καὶ αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἀποζημιώσεις.

Εἰς 98 ἀνήρχοντο τὰ προπολεμικὰ σκάφη, τὰ χωρητικοτήτος τριῶν χιλίων τόνων γκρὸς καὶ εἰς 60 τὰ κάτω τῶν χιλίων τόνων. Τὸ συνολικὸν τῶν τοννάδων διὰ τὰ μέχρι τῶν 1000 τόνων ἦτο τὸ τριπλάσιον περὶ ποὺ τοῦ σημερινοῦ (183.046 τόν. γκρὸς διὰ τὸ 1937, ἔναντι 69.706 τόν. γκρὸς διὰ τὸ 1953). Ἀπησχολοῦντο ἐπ' αὐτῶν δισκίλιοι ναυτεργάται περίπου, οἵτινες εἰσεκόμιζον εἰς τὴν "Ἐλλάδα τὸ σύνολον τῆς εἰς συνάλλαγμα μισθοδοσίας τῶν. Επισκευαὶ, δεξαμενισμοί, προμηθείαι ὑλικῶν καὶ τροφίμων, ἀνθρακεύσεις καὶ ναυλώσεις, τὰ πάντα εἰς τὴν ἐλληνικὴν ἀγορὰν διενηργούντο καὶ εἰς συνάλλαγμα ἐπηρώντο. Μία ἐκ τῶν βασικῶν ἀφορμῶν τοῦ σημερινοῦ μαρσασμοῦ τῶν ναυτικῶν μας κέντρων, τῆς ὁδύτατης ναυτεργατικῆς ἀνεργίας, τῆς ἐλειφεώς ἐργασίας ἐπίσκεψεν, εἴνε καὶ ὁ περιορισμὸς τῆς δραστηριότητος τῆς μεσογειακῆς μας ναυτιλίας. "Ἐλειφεν ὁ σημαντικότερος παράγοντας κινήσεως τῶν λιμενῶν μας. ὁ τῆς εἰσροής ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος.

Δέν εἶναι ἡ πρώτη φορὰ ποὺ ὑποστηρίζομεν, βάσει ἀδιαφεύστων στοιχείων, ὅτι ἡ συμβολὴ τοῦ μεσογειακοῦ σκάφους εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ πόλεμού μας εἶναι τριπλασία καὶ τετραπλασία ἐνὸς λίμεντος. Τὸ μεσογειακὸν φορτηγό, πλὴν τῶν καυσίμων, τῶν λιμενικῶν καὶ φορτεκτοτικῶν δικαιωμάτων εἰς ξένους λιμεναὶ καὶ τῷ ὄφελοιστρών, ὅλας τὰς ἀλλαγαὶ διατάσσεται τῆς κινήσεως του εἰς τὴν "Ἐλλάδα τὰς διενεργεῖ". Ἀπὸ τὸ ὀκεανοφόρο φορτηγῷ δὲν εἰσκομίζεται ποτὲ μόνον τὸ μέρος τῆς μισθοδοσίας του πληρωμάτος του, αἱ εἰσφοραὶ εἰς τὸ N.A.T. καὶ ἡ φορολογία. Ἀπὸ τὸ μεσογειακὸν, τὸ ημισυν τοῦ ναυλοῦ του εἰς τὴν ἀγορὰν του Πειραιῶν ἀναλογεῖται, χωρὶς νὰ συνυπολογισθῇ οὐτε καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ του ἐδῶ παρασέμενοι καὶ ἐδῶ εἰς συνάλλαγμα καὶ αὐτοὶ πληρώνουν τὰ ἔξοδα τῆς συντηρόσεως των καὶ τὰς διαπάντας τῶν γραφείων των. Συμφέρονται ἀμέσως, θετικοὶ καὶ πολύτιμοι ἔχει ἡ ἔθνικὴ μας οἰκονομία ἀπό τὸ κινούμενον γύρω ἀπὸ τὰ θελάσσας μικρὸν σκάφος. Τὰ ἀποσχολούμενα εἰς τὴν μεσογειακὴν ναυτιλίαν κεφαλαία ἀμεσώτατα ἀποδίδουν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πόλεμού μας, εἰς τὴν εἰσροήν συναλλάγματος. Αὕτη τὴν ναυτιλίαν, ἀνήκολουθοῦντο υγείες κατεύθυνεις εἰς τὴν κρατικὴν ἐμποροναυτικὴν πολιτική, θὰ ἐπρεπε κατὰ κύριον λόγον νὰ στροφέωμεν. νὰ τὴν καταστήσωμεν ἀνθεκτικὴν εἰς τὸν ένεικον συναγωνισμόν. νὰ τὴν διευκόλυνωμεν εἰς τὸ ἔδυον παραγωγικὸν τῆς ἔργου. Τὸ ἄλφα τῆς ὑπέρ της Ναυτιλίας προσποθείας ὥφειλε νὰ είναι ἡ ἀνασυγκοδήστις τῆς μεσογειακῆς Ναυτιλίας. Χωρὶς αὐτὴν ὡς μαρσασμός, καὶ ἡ ἐρήμωσις τῶν ναυτικῶν μας κέντρων, ἡ ἀνεργία, ὁ περιορισμὸς τῶν συναλλαγμάτων προσόδων καὶ ὁ ἐλλειφεώς μέσων μεταφορικῶν, προσφόρων εἰς κάθε δύσκολον στιγμὴν τῆς ἔθνικῆς μας ζωῆς. Παράδειγμα ὁ τελευταῖος πόλεμος.

"Ἄγη, κάποιος ἐφόροντικεὶς καὶ ἐδῶ νὰ συγκεντώνων πληροφορίας ἐπὶ τῶν γύρω μας εἰς τὰς γειτονικὰς μας ναυτιλίας συντελουμένων ἐξελίξεων, θὰ κατεδεικνύετο τὶ τὸ πολύτιμον εἰσκομίζουν τὰ πολλὰ δηζελοκίνητα ἡ Ἱταλικὸν μικρὸν φορτηγό, ἀπό την κατέκλυσμαν κυριολεκτικῶν τὴν Μεσογείου, ἀπό τὸν Σουεζό μέγον τοῦ Γιβραλταροῦ. Δέν ὑπάρχει σύμος καὶ λιμὴν ποὺ νὰ μὴ ποσεγγίζουν διὰ νὰ πασπαλάδουν ἔστω καὶ δέκα τόνους φορτίου. Εἰναι ἀσυναγώνιστα. Οἱ Ἰταλοὶ μεταπολεμικοὶ ἐφόροισαν εἰς τὴν Μεσογείου διὰ τοῦ "Ολλανδοῖς" εἰς τὴν Βέρ. Θάλασσαν. Τώρα, μὲ τὴν ἀναγκαστικὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἐλληνικοῦ μεσογειακοῦ φορτηγοῦ, ἀνενόχλητοι πλέον, κυριαρχοῦν. "Ολοὶ οἱ λιμένες τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου μὲ ἡ Ἱταλικὸν κυρίως σκάφη ἔξυπερτοῦνται διὰ τὰς ἓντος τῆς Μεσογείου μεταφοράς των. Γραμμές ὁπωδήποτε τακτικὰς ἐκτελοῦν πρὸς τὴν Τεογέστην, τὴν Βενετίαν, τὴν Γένοβαν καὶ τὴν Μασσαλίαν ἐκ τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

Χωρὶς καμίαν ὑπερβολὴν, τὴν κρατοῦσαν κατάστασιν ἀπεικονίζομεν καὶ προσποθοῦμεν τοὺς ἀμοδίους νὰ συγκινήσωμεν διὰ τὴν δύσ-

κολον θέσιν τοῦ ιδιοκῦ μας μεσογειακοῦ σκάφους. Δὲν εἶναι, δέβασια, ἡ πρώτη φορὰ ποὺ ἡ στήλη αὐτὴ ἀσχολεῖται μὲ τὸ ζῆτημα. Ποτὲ δύναται δένηται ἡ χειροτέρα ἡ καταστασίς. Χάνεται ἀσφαλῶς ἔνας κλάδος τῆς θαλασσινῆς μας δραστηριότητος, ἀξιος καλύτερας τύχης, πολλὰ δυνάμειος νὰ αποδώσῃ εἰς τὸν πτωχὸν τόπον μας.

Μία ἐπιτροπὴ εἶχε συσταθῆ πρὸ μηνὸς διὰ τὴν μελέτην τῶν ζητημάτων τοῦ μεσογειακοῦ πλοίου. "Ο ἐκπρόσωπος τῶν πλοιοκτητῶν κ. Λουκᾶς Νομικός ὑπέδειξε τὴν μείσωσην τῆς συνθέσεως κατὰ πέντε ἐν δύο μέλη τοῦ πληρώματος, τὸν πειριορισμὸν τῶν ὑπερωρίων, τὴν μείσωσην τῶν εἰσφορῶν εἰς τὸ N.A.T., ἀλλας τινὰς τροποποιήσεις τῆς ισχυροῦσης κατὰ τὰς ἀπολύτεις τοῦ πληρώματος νομοθεσίας καὶ τέλος τὴν ἐλάττωσην τοῦ πρὸς τὸ Δημόσιον χρέος τῶν ἐξ ἐπανορθώσεων πλοίων κατὰ 50 %, ώστε νὰ δυνηθοῦν οἱ πλοιοκτῆται νὰ ἔξικονομήσουν κεφάλαια καὶ νὰ προσδούν εἰς τὴν ἀλλαγὴν τοῦ καυσίμου τῶν σκαφῶν των εἰς πετρέλαιον. Διὰ τῶν ὑποδεικνυμένων μέτων, ὑπετηρίζειν ὁ κ. Νομικός, ὅτι τὸ μεσογειακὸν σκάφος πρώσιται νὰ ἐπαναποκτήσῃ τὴν συναγωνιστικὴν τοῦ ικανότητα, νὰ τεθῇ καὶ πάλιν ἐν ὑπηρεσίᾳ. "Άλλως τὰ μεσογειακὰ φορτηγὰ θὰ παραμείνουν παρωπλισμένα, θὰ φθίσουνται ὅσημερα καὶ πλήθησην πλέον ποὺς διάλυσιν. Αὕτη, δυστυχώνται, εἶνε ὁ θύλερης πραγματικότης. Τὴν ἔχουν ἀρά γε κατανοῦσει δύο οἱ ἀδυόδιοι καὶ δύο οἱ ἐνδιαφερόμενοι;

Ἡ ἀδιάβλητος ἐκκαθάρισις

Δέν εἶναι ἄξιος συγχαρητηρίων ὁ σοφὸς συντάκτης τοῦ σχεδίου νόμου περὶ ἐκκαθάρισεως τῶν ἀνωτέρων στελεχών τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. "Ἄξιοθήνητον εἶναι τὸ κατασκευασμός τῆς σκέψης του, χροίσι, τούλαχιστον, νότι ἔχη καὶ κάποιαν δόσιν καλῆς πίστεως εἰς τὰς διατάξεις του, ώστε νὰ ἐπιτυχάνεται, τούλαχιστον κατὰ ἔνα τρόπον καὶ ὁ σκοπὸς τῆς ἀποσυμφορήσεως τοῦ Σώματος ἀπὸ τοὺς ὑπεραριθμούς.

Αὐτό, λ. χ., τὸ συνιστώμενον Συμβούλιον κρίσεων τῶν Ναυάρχων, τῶν ὄποιων τὰ δύναματα προέβλεψεν ὁ συντάκτης τοῦ νομοσχεδίου νὰ καταστήσῃ δι', ὡρισμένης περιοριστικῆς διατάξεως ἐκ τῶν προτέρων γνωστά, δὲν νομίζουμεν, ὅτι θὰ είναι ἀνεπιρέαστον εἰς τὰς κρίσεις του. Δέν θὰ ἐπανέλθουν ὡς ἐφέδροι οἱ δύο ή τρεῖς μὲ τὴν καλύτεραν διοικητικὴν κατάρτισιν πλοίορχοι, οἱ ίκανοι νὰ ἔχουνται τὴν ὑπηρεσίαν. Γνωρίζομεν καλῶς τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα, ώστε νὰ ἀμφιβάλλωμεν ἀν τὰ κοιτίρια τῆς ἐπιλογῆς τῶν κ. Κ. Ναυάρχων θὰ είναι καὶ ἀδιάβλητο. Αἱ ἀντίληψεις των περὶ ἔνος ἐκάστου τῶν ἀξιομοτικῶν εἶναι ἡδη γνωσταί.

Ἐξ ὅλου, ἡ εἰσηγητικὴ ἔκθεσις τοῦ νομοσχεδίου δὲν συμφωνεῖ καὶ τὰ ἐκ τῆς τυχὸν ἐφαρμογῆς τοῦ ἀποτελέσματα. Τὴν ἀποσυμφόρησην εἰσηγεῖται ἡ ἔκθεσις, ἀναγνωρίζουσα τὸ ὑπεράριθμον, ἐν διὰ τοῦ νόμου ἔξερχονται μὲν δύο οἱ συμπληρώσαντες τὴν δεκατείαν εἰς τὸν δασμὸν πλοίορχοι, ἐπανασφέρονται, ὅμως, οἱ πλεύστοι ἐξ ἐφέδροι μὲ τοκτὸν ὑπερστοικὸν ὄριον μιᾶς τετραετίας.

Πρόνοια, ἐπίσης, καμίας δὲν λαμβάνεται, ἵνα προληφθῇ καὶ εἰς τὸ μέλλον ἡ συμφόρησης τῶν ἀνωτέρων δασμῶν, ἵνα δηλαδή, καταστῆ ὅμαλη ἡ ἀνοδὸς τῶν νεωτέρων στελεχών, ὅντι μόνον τῶν ἀντιπλοίων ἀρχών. Οὔτε, τέλος, καὶ ἡ ναυαρχοτοπίσης σταματᾷ. "Ο τελευταῖος τὸν Μοίκανόν θὰ ἐπρεπε νὰ είναι ὁ κ. Τσεμπερόπουλος. "Οταν μετά διείταιαν θὰ ἀπεστρατεύετο, ὁ δασμός τοῦ ναυάρχου - λιμενικοῦ δὲν θὰ είχε πλέον τὴν θέσιν του.

Οἱ διαθέτοντες, δύο, ὅπως πιστεύουν, τὰ κομματικὰ ὑπὲρ αὐτῶν κριτήρια, ἀκάθεκτοι πρὸ τῆς ναυαρχοτοπίσης στεπύδουν. Οὔτε, διὰ τὸν σπειριόν τὸν ἐνεργείαν ναυαρχοῦ τοῦ νομοσχεδίου εἰς τὸ νομοσχέδιον τὸ δύριον τῆς διετοῦ παραμονῆς του εἰς τὸν δασμόν. Διὰ τὸν διάδοχον τοῦ πετρεστού. Διασφάνης ἡ σκέψις τοῦ ἐπιδόδου ναυάρχου. Νὰ ἐκποτισθῇ τὸ ταχύτερον διὰ τὸ Τσεμπερόπουλον, ὁ μόνος δηλαδή, παρέχων εἰς τὴν Ναυτιλίαν θετικὴν τὴν ἔγγυησην τῆς καλῆς διαχειρίσεως τῆς ὑποθέσεως της, διὰ νό μᾶς ἔλθῃ ὡς Ναυάρχος—Γενικός Διευθυντής καὶ ἀρχηγὸς τοῦ Σώματος, μετὰ τὴν ἐκκαθάρισιν, ὁ πρώτος τυχῶν πλοίαρχος. λαμπρός, ἴσως, κύριος, δύχι, δύμως καὶ ίκανός νὰ διευθύνῃ τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν ἀπὸ τὴν γενικῆς θέσεως τοῦ Ναυάρχου.

Αὐτὰ τὰ δίλιγα ἔχουμεν νὰ παρατηρήσωμεν διὰ τὸ ὑποβληθὲν εἰς τὸν κ. "Υπουργὸν σγέδιον ἀποσυμφορήσεως. Οἱ συντάκται του μᾶς εἴναι ἀγωνίστοι. Στενή, πάντως, ἡ κατευθυντήριος σκέψις των. Σούντι ἀετούς των, τὰς ἔναστρες των καὶ τὰς ὑπηρεσιακάς ἐπιδιώξεις των ἔργων της συντηρόσεως της σκέψησαν νὰ ἔξασφαλίσουν. Πνοὴ ἀνωτεούτος τοῦ καυμάτων, ἀνύπαρκτος ἡ σκέψις του διὰ τὴν καλὴν τοῦ Σώματος τὸ θύγανωσιν, πλήσης καὶ ὄχι γυναικείας εἰς τὴν διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας, ἀπὸ τὴν ὄποιαν, ἄλλως τε, ἔξαρτάται καὶ ἡ ὑπόστασης τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

Δὲν πρόκειται, δεβαίως, ὁ κ. Λαμπριανίδης νὰ δεχθῇ τὰ δύο διὰ

PORT SUDAN
MARITIME AND FORWARDING AGENCY
LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING
Cables: "MARITIME,"
Address: P.O. Box 306

τοῦ νομοσχεδίου τοῦ είσηγούνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ μόνην τὴν ναυαρχοποίησίν των καὶ τὴν τακτοποίησίν των προστικῶν τῶν ἀπόφεων ἀξιωματικοί. Τὸ θέμα τῆς ἑκκαθαρίσεως θὰ τύχῃ τῆς δεούσης ἔξονυχιστικῆς ἀναλύσεως ἀπὸ τὸν κ. Ὑπουργόν, ώστε νὰ εἰμεθα βέβαιοι, ὅτι, ὅταν θὰ φάσῃ τὸ νομοσχέδιον εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Νομοθετικῆς Ἐξουσιοδοτησεως, θὰ είναι ἄρτιον ἀπὸ πάσης πλευρᾶς, ἀδιάβλητον, ἀποτελούμενόν προσωπικῶν διατάξεων, ἀποδέπον μόνον εἰς τὴν πλορή τῶν ὑπερεσιῶν τοῦ ὑπουργείου καὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀνασυγκρότησιν.

Τὰ δολλάρια, οἱ λίρες καὶ τὰ βασόρια τους

Γράφει μεταξὺ ἄλλων τὸ περιοδικὸν τῆς «Ἐνώσεως Μηχανικῶν»:

«Ἄυτοὶ εἶναι οἱ ἐφοπλισταὶ μας, πλὴν ὅλιγον ἔξαιρέσεων. Στὴν περίπτωσιν αὐτῆς πρέπει τὸ Κράτος νὰ δεῖξῃ ὅλην τὴν πομπὴν του. Πρέπει νὰ τοὺς ἀρπάξῃ ἀπὸ τὸ σέρρο, νὰ τοὺς ἐπαναφέρῃ στὴν πραγματικότητα, νὰ τοὺς κάνῃ νὰ φέρουν στὴν Ἐλληνικὴ σημαία καὶ στὸ Ἐλληνικὸν Κράτος καὶ τὰ δαπάνες τους καὶ τὶς λίρες τους καὶ νὰ τοὺς κάνῃ νὰ υμητεύουν, ὅτι εἰναι Ἐλληνες. Τὸ τρόπον τοῦ συντετμοῦ τῶν κυρίων αὐτῶν τὸν γνωρίζει καλλιστο τὸ Κράτος, ἀρκεῖ μένον νὰ θελήσῃ νὰ τὸν ἐφορμόσῃ, διότι ἔχει δῆλη τὴν πρὸς τοῦτο ἀποτομένη δύναμιν.

Δὲν χρειάζεται, πιστεύομεν, ἡ κρατικὴ παρέμβασις, διὰ νὰ ἑτανθελούμενοι οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν πραγματικότητα». Τοὺς ἐπαναφέρει ὁ καλοπροσίτης ἀρθρογράφος τοῦ περιοδικοῦ τῶν Μηχανικῶν. Τὸ κήρυγμα τοῦ τακικοῦ μήσεως, αὐτὸ τὸ «ἄρτιον ἀπὸ τὸ σέρρο» καὶ δῆλοι αἱ δλαὶ σοφαὶ τοῦ ὑποδείξεως, ὑπεροσκούν, διὰ νῦν... τρέφουν εἰς πανικοδόλητον φυγὴν καὶ τὰς ὅλιγας ἔξαιρέσεις.

Διασεκασμένει, πάντος, τοῦ κ.κ. Ἐκδότας τοῦ περιοδικοῦ, ὅτι μὲ τοιαύτην νοοτροπίαν καὶ μὲ τὰ «θερμὸ» αὐτὰ συνθήκατα, τὰ ἀντάξια τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., πλοία ἐπανερχόμενα εἰς τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν δὲν θὰ εύτυχησουν πότε νὰ ίδουν.

«Ἀλλο, τώρα, τὸ ζῆτημα, ὅτι δὲν θὰ πρέπει νὰ ἀποδίδῃ τις σημασίες εἰς ὅ,τι γράφεται καὶ λέγεται διὰ τὴν κοινὴν καὶ μόνον κατανάλωσιν. Ή πλειονότητας τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν δὲν τρέφει τὰς αὐτὰς ἀντιλήψεις.

Διὰ τὴν Σύρον

Εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι ζωηρὸν ἐπιδεικνύει ἐνδιοφέρον ἡ Κυβέρνησης διὰ τὴν ὑπόθεσιν τῆς ιδρύσεως εἰς τὴν Σύρον συγχρονίσμενον ἐργοστασίου ἐπισκευῶν καὶ ναυτικῶν κατασκευῶν, ἐν συνδυσμῷ πρὸς τὴν ἑκάπτην μέταφοράν τῆς δεξαιρείν. Ο.κ. Μάρκος Νομικός, ὁ προκαλέσας διὰ τοῦ κ. Βερντέλη τὰς ποοτάσεις τοῦ Γερμανικοῦ Οἴκου, εἶναι ἐπίσης διατεθείμενος νὰ βοηθήσῃ παντοιοτρόπως τὴν προγραμματοποίησιν τοῦ σχεδίου.

Εἰς τὴν Σύρον, ἀν αἱ γερμανικαὶ προτάσεις γίνουν ἀποδεκταί, δὲν θὰ δεξαιμείζωνται μόνον καὶ θὰ ἐπισκευάζωνται τὰ φορτηγά καὶ δεξαιμενόπλοια. Σκάφη, ἐπίσης, θὰ ναυπηγούνται μέχρι 2.500 τόνων φορτίου, ὑπὸ τὴν καθοδήσην Γερμανῶν τεχνικῶν. Τρεῖς ἑσχάραι ἀνάλογάς διαστάσεων προβλέπεται νὰ κατασκευασθοῦν.

Τὴν χρηματοδότησιν τοῦ ἔργου δὲν τὴν διέπεστον δύσκολον. «Ἄν οἱ Γερμανοὶ καλύψουν τὸ τρίτον τῶν κεφαλαίων καὶ ή Κυβέρνησης ἐνίσχυση τὴν συσταθμοποίησην ἐταιρίαν, μετρογράνονταν δάνειον διὰ τὸ ἔπειρον τρίτον, ἔν καὶ μόνον ἐκατομμύριον δολλαρίων θὰ ἀποεινὴν νὰ καλυφθῇ ἀπὸ τοὺς ἑπτάντα πλοίαστα. Δὲν πιστεύουμεν νὰ δένεται δύσκολος η ἔξευρεσίς του. Τόσοι καὶ τόσοι είναι οἱ Κυκλαδῖται ἐφοπλισταί.

Καὶ μόνον τὸ συγκούπημα «Ρεθύμνης — Κουλουκούντης», τοῦ δ. ποίου ἀπὸ δεκαεπτήδων πολλῶν χρονολογούντος οἱ δεσμοί μὲ τὴν Σύρον καὶ γνωστὸν είναι τὸ ἐνδιαφέρον του δι᾽ αὐτήν, θὰ ήδυνταν τὸ μὲν νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν συγκέντρωσιν τῶν κεφαλαίων, τὸ δὲ νὰ παράσχῃ ἀξιόλογον ἐργασίαν ἐπισκευῶν εἰς τὰ ιδρυθησμένα ἐργοστάσια.

Τὸ ἔργον εἶναι, πράγματι, ἄξιον τῆς ὑποστηρίξεως τῶν ἐφοπλιστῶν. Θὰ ἐνισχύση, πραγματοποιούμενον, σημαντικῶς τὴν Ἑλληνικὴν μας οἰκονομίαν. Θὰ δώσῃ κίνησιν καὶ λόγων εἰς τὴν Σύρον, θὰ ἀποσχολύσῃ ἕκαπτοντάσια ἐργατοεντότηταν. Θὰ προσανάγῃ τὸν τεχνικὸν τὸ ποτό του παρασκήνιον καὶ δὴ καταρτίσῃ, τέλος, καλούς τεχνιτας καὶ καλούς μηχανικούς διὰ τὸ Ἐμπορικόν μας Ναυτικόν.

«Όλα αὐτὰ ἀξίζουν, πιστεύουμεν, τὴν διάθεσιν τοῦ ἐνδιαφέροντος διὰ τὸν διάσοδοιν, ὅπερ ἐπὶ πλέον δὲν θὰ είναι μόνον κερδοφόρον, ἀλλὰ καὶ πλήρως διποσθισμένον, βάσει τοῦ ὑπὸ κύρωσιν νόμου περὶ προσεκτικῶν κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἔκτωτορικού.

Ο.κ. Νομικός, εἰς τὴν πρωτόδουλον σκέψιν τοῦ ὑποίου ὀφείλεται ή δῆλη προσπάθεια, ἃς ἀναλάβην, καὶ τὸ δισκοιδότεον, βεβαίως, ἔργον τῆς συγκεντρώσεως τῶν κεφαλαίων. Ο.κ. Ν. Ρεθύμνης, διπτις, ἐπίσης, εἶγεν ἐπιτύχει νὰ ἐπισύρῃ διὰ τὴν Σύρον τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ μεγάλου Αμερικανικοῦ Οἴκου Τόντ, θὰ συνεχίσῃ, πιστεύουμεν, νὰ περιβάλλῃ μὲ στοργὴν τὴν ὑπόθεσιν τῆς Σύρου.

Τὰ ναυαγοσωστικά

Μακροσκελές ὑπεδήθητη ὑπόμνημα ἀπὸ μέρους τῆς ναυαγοσωστικῆς ἐταιρίας «Ν.Σ. Βερνίκος» πρὸς τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας. Διεκπερασθεῖται δι᾽ αὐτοῦ ή δύσκολος θέσις, εἰς ἥν περιήλθε καὶ τὸ ἐλλη-

νικὸν ναυαγοσωστικὸν, λόγω τῶν ὑπερμέτρων διπτανῶν κινήσεων, λόγω τῶν περιοριστικῶν τῆς δράσεώς του νόμων, διαταγμάτων καὶ πάγισης φύσεως κρατικῶν παρεμβάσεων καὶ, τέλος, λόγω τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ τῶν ξένων ναυαγοσωστικῶν, ἀτίνα ἀσύνδοτα κινοῦνται εἰς τὰς δαλάσσους μας, εἰς αὐτὰ τὰ χωρικὰ ημῶν ὅπεραται καὶ υφαρπάζουν ἐργασίαν ἐλληνικήν.

Τὸ ἐμπειριστατομένον, δύον καὶ λογικὸν εἰς τὰς ὑποδείξεις του ὑπόμνημα τῶν Ἐλλήνων ναυαγοσωστῶν πρέπει νὰ τύχῃ τῆς δεούσης προσοχῆς ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας. Ο κλάδος τῶν ναυαγοσωστικῶν εἶναι προσδοφόρος διὰ τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας καὶ εἶναι ἀπαραίτητον συμπληρώματος τῆς θαλασσινῆς μας δραστηριότητος. Η Ἐπαρισία Βερνίκος προτίθεται νὰ ἀγοράσῃ δύο νέα ναυαγοσωστικά προσδοφόρα διὰ τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας καὶ δικαίωσις αὐτῶν διεργάτης ή κατασύνδεσις ἀπὸ τὸν Κράτος, διατί νὰ ψωθῇ ή Κυανόλευκος: Απάντησιν εἰς τὸ ἐργότημα θὰ μάς δώσῃ ὁ κ. Λαμπριανίδης διὰ τῶν μέτρων, τὰ οποῖα ἐπιβαλλεται νὰ λάβῃ, ἵνα προστατευθῇ ἔνας πολύτιμος κλάδος τῆς ναυτιλιακῆς μας συγκροτήσεως.

Τὰ πλωτή δεξαμενή

Ποίος πάλιν εὐφάνταστος ἀρμόδιος ἐσκέφθη νὰ προκηρύξῃ διεθνῆ πλειοδότηκὸν διαγωνισμὸν διὰ τὴν πώλησιν εἰς ιδιωτας τῆς πλωτῆς δεξαιρεύσης καὶ τὴν ἑγκατάστασίν της εἰς τὸν Σύρον; Η πληροφορία ἐδόθη εἰς τὰς ἀσύνδεσμος ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον Συντονισμοῦ, αἱ ὑπερρεσίαι τοῦ ὅπου οικούνται κατήρτισαν πρόγραμμα τῆς δημοπρασίας.

Θὰ ποπέτη δύως νὰ πληροφορήσωμεν μὲ τὴν σειράν μας τὸν ἐρμόδιον αὐτὸν τοῦ Ὑπουργείου Συντονισμοῦ τὰ ἔξης: 1) «Οτι ἀγοραστής, ἔστω καὶ μὲ εὔκολιάς πληρωμῆς, δὲν πρόκειται νὰ εὐθεθῇ. 2) «Οτι η ἀσύνηκτη ἀκτίνης της δεξαιρεύσης εἶναι ὑπερβολικὴ (ε. 900.000) (*)». Εἰναι παλαιότατό τύπου καὶ γονεῖ συχνῶν ἐπισκευῶν. 3) «Οτι κανεὶς ἐπιχειρουματίας ἡμεδαπός η ἀλλοδαπός δὲν θὰ ποτὲ ποτετεθείμενος νὰ ἀναλάβῃ τὴν ὑπογράφων τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς δεξαιρεύσης ἀγοραστῶν αὐτῶν. Ο συνδυασμὸς τῆς συστάσεως ἐνὸς συγκρονισμένου ἐργοστασίου ἐπισκευῶν καὶ τῆς ἐπαραλλήλου διὰ λογοισμὸν τοῦ Κράτους ἐκμεταλλεύσεως τῆς δεξαιρεύσης είναι ὁ προσφύτερος. Αν τὸ Κράτος δὲν θήλει νὰ ἀναλάβῃ τὴν εὐθύνη τῶν δαπανῶν κινήσεως τῆς δεξαιρεύσης, θὰ δήνατο νὰ τὴν παρασνωρήσῃ ἐπὶ ἔνοικού εἰς τὴν λιμενικὴν ἐπιτοποίησην Σύρου. Λύσις ἄλλη δὲν ὑπάρχει, κατὰ τὴν γνώμην μας. Τὴν δεξαιρεύσην θὰ μεταφέρῃ καὶ θὰ ἐγκαταστήσῃ τὸν ισως ὁ ἐπιχειρουματίας ποὺ θὰ ἀναλάβῃ τὴν σύστασιν καὶ τοῦ ἐργοστασίου ἐπισκευῶν εἰς τὸν Σύρον. Κινητόπτερος δύναται οικούνται τὸν ισως κατασκευῶν. Κεφάλαια περισσά διὰ τὴν ἀγοράν καὶ τῆς δεξαιρεύσης δὲν πιστεύομεν νὰ ὑπάρξουν.

Τὰ ἀπογραφή τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν.

Χάρισ εἰς τὴν ἄσκον, δύον καὶ συγκοτημένην προσπάθειαν τοῦ ἀντιπλοίσσου - λιμενικοῦ κ. Γ. Δοσκοπούλου, τοῦ διογανώσαντος, ως γνωστόν, καὶ τὴν διηνητήσαντος, κατὰ τὸν διόπτην τῶν Μητρώων τῶν Εογαντών Ολασσόσης, κατὰ τὸπον ὑποδειγματικόν, ἐδέδοθη εἰς δευτέραν ἔκδοσιν τὸ ιπποδόντων τοῦ Ε.Ν., τῶν φεομένων ἐνέργεια, κατὰ τὴν 30ην Ιουνίου 1952.

Χωρίς, δέδια, νὰ είναι ἐπικριτικῶν δι᾽ οὗτον τὸν περιλαμβανομένους εἰς τοὺς πίνακας ἀξιωματικούς, ἀν ἀποκλειστικῶς ἐργάζωνται οὗτοι ἀπό πλοίων, η δευτέρα, πάντως, ἐκδοσίς εἰναι πληροτέσσια τῆς πρώτης. Πάσα προσπάθεια κατεβλήθη ἀπὸ τὸν κ. Δοσκοπούλον καὶ τὸν διά την συνεργατάς του διὰ τὴν διαγραφὴν δύων ἑκατίνων, ποὺ εἴτε ἀπεβίωσαν, ωςοίς νὰ συντοδειούσθων, εἴτε ἔλαβον τὴν σύνταξιν των καὶ ἐπικολούθουν ἐπιφανιζόμενοι εἰς τὰ μητρώα ως ἐν ἐνεργείᾳ τελούντες. Η πρώτη, ἄλλως τε, ἔκδοσις τοῦ 1948 ήτο ή πρώτη προσπάθεια ἀπογραφῆς τῶν διπλωματικών τοῦ Ε.Ν.

Καὶ διὰ μὲν τὸν συντοδειούσθων τοῦ δι᾽ αὐτής εἶναι πλήρης. Η διεκρίθωσις, δύως, τῆς σπουδινῆς ἐπαγγελματικῆς καταστάσεως δύων περιλαμβανομένων εἰς αὐτὴν δέν φαίνεται καὶ πάλιν νὰ ἐπραγματοποιήθη. «Ἐχομεν δύον διαστάσεων εἰς πιστεύωμεν, οἵτινες πολλοὶ ἀξιωματικοὶ τοῦ Ε.Ν. Επαυσσαν ἐπιδιδύμενοι εἰς τὸν τελευταῖς την τεχνικὴν ἐπάνγελμα καὶ η ὑπορεσία τῶν Μητρώων δὲν είναι εἰς εἰς θέσιν νὰ δισκοιδώσηται τὴν ἔκδοσην αὐτῶν, οὔτε καὶ τὸ χρόνον τῆς ἀπομακρύσεως ἐνὸς ἑκάστου ἀπὸ τὰ θαλασσιαὶ ἔργα. Δὲν πρέπει, ἐπίσης, νὰ πασοδέσται, οἵτινες διὰ τοὺς πλοίους οὐδεμίαν ἡμιποροῦν νὰ παρέχουν τὰ Μητρώα πλωποφορίαν.

Ἐν πάσῃ, δύως, περιπτώσει, τὰ συσπερράσματα, εἰς τὰ ὅποια καταλήγει ὁ μελετητής τῆς ἐπετηρίδος αὐτής δεν πάουν νὰ είναι ἐνδισφέροντα. Η ἔκδοσίς της ἀποτελεῖ ἔνα ἀκόμη οὐσιαστικὸν δῆμα

(*) Μὲ τὴν νέαν τιμὴν τῆς λίρας.



ADEN
Ionian Scandinavian Lloyd
 Shipping Agents & Brokers—Clearing—Transit—Fuel & Water
 Suppliers—Lighters & Tugs—Ships Repairers.
 20-58, The Crescent, Steamer Point, ADEN (Arabia)

MONADIKΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

GENIKOS DΙEYΘUNTHS — DIAKEIRISTHS : AGENTS FOR GREEK & SCANDINAVIAN OWNERS — AGENTS & REPRESENTATIVES THROUGHOUT THE WORLD.
 LONDON AGENTS : AVGHERINO & APERGUIS, 154 Bishopsgate, E.C. 2 (ENGLAND)

πρὸς τὴν πραγματοποίησιν μιᾶς πραγματικῆς ἀπογραφῆς ὡς πρὸς τοὺς ἀξιωματικούς, ἐκ τῆς ὀλοκληρώσεως τῆς ὁπίας καὶ ὡς πρὸς τὰ κατόπιν τὴν ναυτιλιακὴν μας πολιτικήν.

Ἄξιολογα, πάντως, είναι τὰ ἑκ τοῦ Μητρώου τῶν Ἀξιωματικῶν ἔχογένεται στατιστικά στοιχεῖα. Εγγίζουν, ἀσφαλῶς, τὴν πραγματικότητα καὶ θὰ πρέπει νὰ τύχουν πάσης προσοχῆς.

Οὕτω, οἱ ἀξιωματικοὶ διάδικτοι πλοιάρχοι ἀνέρχονται εἰς 2.561, ἔναντι τῶν πρὸ τετραετίας 2.519, ἥτοι παρουσιάζουν συνδικὴν αὔξησιν κατὰ 42, καίτοι κατὰ τὸ ἄπο 30 'Ιουνίου 1948 μέχρι 30 'Ιουνίου 1952 διάστημα ἔξεδόθησαν 330 νέα διπλώματα πλοιάρχου γ' τάξεως καὶ 10 Πλοιάρχου ιστοφόρου. Εκ τῶν 2.561 ἀξιωματικῶν τῆς γεφυρᾶς, οἱ 1.528 είναι Πλοιάρχοι α' τάξεως, οἱ 495 β' τάξεως, οἱ 503 γ' τάξεως καὶ οἱ 35 πλοιάρχοι 1)φ. Οἱ πλοιάρχοι α' τάξεως παρουσιάζουν μείσωσιν, ἔναντι τῶν ἀριθμῶν τοῦ 1948 κατὰ 74, οἱ β' τάξεως αὔξησιν κατὰ 1, οἱ τῆς γ' τάξεως αὔξησιν κατὰ 121, οἱ δὲ πλοιάρχοι ιστοφόρους μείσωσιν κατὰ 6.

Οἱ ἀξιωματικοὶ, ἐξ ἄλλου, διὰ διπλώματος πλοιάρχου 1)φ, ἀνέρχονται ἐν συνόλῳ εἰς 83, ἐξ αὐτῶν, ὅμως, οἱ 48 ἀπέκτησαν μεταγενετέρως πραγματικά διπλώματα. Εκ τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν ἀποδεικνύεται, ὅτι ὁ συμβολὸς τῆς ἀνανεώσεως τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς γεφύρας είναι ἴκανον ποιητικός καὶ λειτουργισμένος.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρων 2.561 διπλωματούχων πλοιάρχων, οἱ 152, ἥτοι ποσοστὸν 6% περίπου, προέρχονται ἐκ τῶν τάξεων τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ. Τὸ ποσοστὸν τούτο, συγκρινόμενον ποδὸς τὸ ποσοστὸν τῶν μηχανικῶν καὶ ίδια τῶν σαδιοτηλεγραφητῶν, δὲν είναι σημαντικόν, ἐάν, μάλιστα, ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι ὁ μεγαλύτερος ἀριθμός τῶν ἐν τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ προερχόμενων πλοιάρχων καὶ ναυτίλων ἀξιωματικῶν, ἐπιδιώκουν τὴν ἀπόκτησην τοῦ διπλώματος, ὅχι μὲ τὸν ἀποκλειστικὸν σκοπὸν τῆς ἀπόδοσεώς των εἰς τὸ Εμπορικὸν Ναυτικὸν πρός διοπορισμόν, ἀλλὰ μᾶλλον διὰ λόγους τιμητικῆς διακρίσεως.

Ἀπὸ ἀπόφεως ἡλικίας, ἡ τάξις τῶν διπλωματούχων πλοιάρχων παρουσιάζει τὴν ἔχειν κατάταξιν: 58 πλοιάρχοι εἰναις ἡλικίας 70—30 ἔτῶν. 'Ο γηραιότερος ἐξ αὐτῶν φέρεται γεννηθεῖς τὸ 1870, εἰργάζεται ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων μέχρι τοῦ ἔτους 1950, ὡς διαπιστούται ἐκ τῶν Μητρώων Ε. Θ., 337 εἶναι ἡλικίας 60—70 ἔτῶν, 669 ἡλικίας 50—60 ἔτῶν, 863 ἡλικίας 40—50 ἔτῶν, 502 ἡλικίας 30—40 ἔτῶν καὶ, τέλος, 132 ἡλικίας 22—30 ἔτῶν, ὁ δὲ ἐξ αὐτῶν νεώτερος ἔλαβε τὸ διπλωματοῦ πλοιάρχου γ' τάξεως εἰς ἡλικίαν 21 ἔτῶν.

'Εκ τῆς καθ' ἡλικίαν κατατάξεως ἀποδεικνύεται, ὅτι, ὡς καὶ ἔλατο εἴχομεν διαπιστώσει, πολλοὶ ἀγαζητοῦν ἀκόμη τὴν γέφυραν—εἰς 395 ἀνέρχονται οἱ ἄνω τῶν 60 ἔτῶν πλοιάρχοι — λόγῳ τοῦ γλίσχου τῶν ἀπονεμόμενων συντάξεων.

Οἱ ἀξιωματικοὶ διὰ διπλώματος μηχανικοῦ ἀνέρχονται εἰς 2.908, ἔναντι τῶν περίπου, προέρχονται ἐκ τῶν τάξεων τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ αὔξησιν κατὰ 243. Κατὰ τὸ ἄπο 'Ιουνίου 1948 μέχρις 'Ιουνίου 1952 χρονικὸν διάστημα, ἔξεδόθησαν κατὰ πρῶτον 372 διπλώματα μηχανικοῦ ἀπομονωτοῦ γ' τάξεως, 34 πρακτικοῦ μηχανικοῦ ἀπομονωτοῦ, 113 μηχανικοῦ ἀσωτερικῆς καύσεως γ' τάξεως καὶ 9 διπλώματα πρακτικοῦ μηχανικοῦ ἀσωτερικῆς καύσεως, ἥτοι κατὰ τὴν 4ετίαν 1948—1952 ἔξεδόθησαν ἐν συνόλῳ 528 διπλώματα μηχανικοῦ.

'Ο ἀριθμὸς τῶν νέων διπλωματούχων μηχανικοῦ τῆς 4ετίας 1948—1952 εἶναι ὅχι μόνον δυσαναλόγως ὑπέροχερος πρὸς τὸν ἀριθμὸν

τῶν κατὰ τὸ ἔτος 1948 ὑφισταμένων διπλωματούχων, ἀλλὰ καὶ καταφανῶς ἀνάτερος πρὸς τὰς εἰς μηχανικοὺς ἀνάγκας τῶν Ἑλληνικῶν συμφερόντων Ἐμπορικού στόλου.

Ἐκ τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν 2.908 μηχανικῶν, οἱ ἐξ αὐτῶν 956 εἰναις μηχανικοὶ α' τάξεως, ἔναντι 882 πρὸ 4ετίας, οἱ 675 β' τάξεως, ἔναντι 623, οἱ 827 γ' τάξεως, ἔναντι 754 καὶ 302 πρακτικοὶ μηχανικοὶ ἀπομονωτοῦ, ἔναντι 345. Οἱ διὰ διπλώματος πρακτικοὺ μηχανικοῦ ἀπομονωτοῦ ἔφωδιστοι μόνοι εἰναις 359, οἱ 57, ὅμως, ἐξ αὐτῶν ἔλαβον μεταγενεστέρως πραγματικά διπλώματα. Οἱ ἀξιωματικοὶ μόνον διὰ διπλώματος ἐσωτερικῆς καύσεως μηχανικοὶ, ἀνέρχονται εἰς 13 α' τάξεως, ἔναντι 3 πρὸ τετραετίας, 31 β' τάξεως, ἔναντι 9, γ' τάξεως 85, ἔναντι 42 καὶ εἰς 19 πρακτικοὺς, ἔναντι 7. Οἱ ἀξιωματικοὶ μηχανικοῦ ἀπομονωτοῦ καύσεως καὶ ἐσωτερικῆς καύσεως, ἔναντι 242 κατὰ τὸ ἔτος 1948, ἐξ ὧν 143 α' τάξεως, 19 β' τάξεως, 214 γ' τάξεως καὶ 27 πρακτικοί. Οὕτω, κατὰ τὴν Δημοσίαν 4ετίαν, τὸ ἐμψύχον ὑλικὸν τῆς μηχανῆς δαίνει προσαρμοσμένον κατ' ἀριθμὸν τούλαχιστον πρὸς τὰς εἰς τῆς ἔξελιξεως τοῦ μηχανισμούσιον ἀποτίτσησι.

Ἐκ τοῦ συνόλου τῶν 2.908 μηχανικῶν, οἱ 245, ἥτοι ποσοστὸν 8% προέρχονται ἐκ τῶν τάξεων τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ. Εἰς τὸν κλάδον τῶν μηχανικῶν, δχι μόνον ἐκ τοῦ Β. Ναυτικοῦ προσέλευσις εἶναι κατὰ ποσοστὸν μεγαλύτερος τῆς τῶν πλοιάρχων, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐμέρους τῶν οὕτω ἀποκτῶντων διπλωματοῦ ἀνάληψης ἐργασίας ἐπὶ εὑπορικῶν πλοιάρχων οὐσιοτεκνωτέρα καὶ τούτη διότι μεγάλος ἀριθμὸς ἐξ αὐτῶν προέρχεται ἐκ τοῦ κλάδου τῶν μηχανικῶν ἀξιωματικῶν πληρωμάτων στόλου, οἱ ὅποιοι δὲν ἔπιδιόν τους ἀπόκτησαν τοῦ διπλώματος τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀπόλλησαν καὶ μόνον, ὡς οἱ μάχιμοι ἀξιωματικοί, διὰ λόγους τιμητικῆς διακρίσεως, ἀλλά κυρίως, πρὸς βιοπορισμόν. Τούτο ἀποδεικνύεται καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι, ἐνῷ ἐπὶ 152 πλοιάρχων, προερχόμενων ἐκ τῶν τάξεων τοῦ Β. N., οἱ 32 δὲν ἔφωδισθησαν εἰς τὸ Εμπορικό Ναυτικόν, ἐπὶ 245 μηχανικῶν, προερχόμενών εἰς τοῦ Β. N., μόνον οἱ 24 δὲν ἔφωδισθησαν διὰ ναυτικοῦ φυλαδίου.

Ἀπὸ ἀπόφεως ἡλικίας, ἡ τάξις τῶν μηχανικῶν παρουσιάζει τὴν αὐτὴν πεπίστων κατάταξιν μὲ τὴν τάξιν τῶν πλοιάρχων. Οὕτω, 53 εἶναι ἡλικίας 70—80 ἔτῶν — ὁ γηραιότερος φέρεται γεννηθεῖς τὸ 1877, ἔργαζόμενος ἐπὶ ἐλληνικῶν Ἐμπορικῶν πλοίων μέχρι τοῦ ἔτους 1949. Οἱ 370 εἶναι ἡλικίας 60—70 ἔτῶν, οἱ 646 ἡλικίας 50—60 ἔτῶν, οἱ 984 ἡλικίας 40—50 ἔτῶν, 776 ἡλικίας 30—40 ἔτῶν καὶ, τέλος, οἱ 79 ἡλικίας 22—30 ἔτῶν. Ο νεώτερος τοῦ κλάδου τῶν μηχανικῶν ἔλαβε διπλωματοῦ εἰς ἡλικίαν 22 ἔτῶν. 'Εκ τῆς ἀνωτέρως κατὰ ἡλικίαν κατατάξεως, ἀποδεικνύεται, ὅτι εἰς 423 ἀνέρχονται οἱ ἄνω τῶν 60 ἔτῶν μηχανικοί, οἱ ὅποιοι ἔχουν διπλωματοῦ προστιθέμενοι.

Τέλος, οἱ ἀξιωματικοὶ διὰ διπλώματος προσιτηλεγραφητῶν ἀνέρχονται εἰς 831, ἔναντι 781 κατὰ τὸ ἔτος 1948, ἥτοι παρουσιάζουν συνολικὴν αὔξησιν κατὰ 50. Εκ τῶν 831 προσιτηλεγραφητῶν, οἱ 612 εἰναις οἱ τάξεως, οἱ 199 β' τάξεως καὶ 40 προσωρινοί β' τάξεως. Οἱ προσιτηλεγραφηταὶ α' τάξεως παρουσιάζουν αὔξησιν ἔναντι τῶν ἀριθμῶν τοῦ 1948 κατὰ 39, οἱ β' τάξεως κατὰ 7 καὶ οἱ προσωρινοί οἱ τάξεως κατὰ 4.

Ἐκ τῶν 831 προσιτηλεγραφητῶν οἱ 87, ἥτοι ποσοστὸν 10.5%, προέρχονται ἐκ τῶν τάξεων τοῦ Β. N. Οὕτω, ἡ τάξις τῶν προσιτηλεγραφητῶν περιουσιάζει συγκοιτικῶς τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν προελεύσεως ἐκ τοῦ Β. Ναυτικοῦ, ὀφειλόμενον ὡμοίως εἰς τὴν παραπτηρωμένην ἀθρόσαν τάσιν τῶν ἔξεσομένων ἐκ τῶν τάξεων τοῦ Β. Ναυτικοῦ ἀξιωματικῶν ἀσυρματιστῶν πληρωμάτων στόλου πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀξιωματικοῦ τοῦ Ε. N. καὶ ἐπίδοσιν αὐτῶν εἰς τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ.

Ἀπὸ ἀπόφεως ἡλικίας, ἡ κατάταξις τῶν προσιτηλεγραφητῶν παρουσιάζει ὡς ἔχει: 'Εννέα εἶναι ἡλικίας 60—70 ἔτῶν. 'Ο γηραιότερος γεγονός τοῦ 1887. Οἱ ἡλικίας 50—60 ἔτῶν ἀνέρχονται εἰς 210. Οἱ 40—50 ἔτῶν εἰς 424. Οἱ 30—40 ἔτῶν εἰς 179 καὶ 9 εἶναι ἡλικίας 22—30 ἔτῶν.

Ἐκ τῆς β' ἔκδοσεως τῆς ἐπετερίδος τῶν ἀξιωματικῶν Ε. N. διαπιστούται διοικοῦσσι, δτοι οἱ ἀξιωματικοὶ διάδοχοι εἰς 99, οἱ δὲ διά φροντιστοῦ εἰς 34.

Ἐκ τῆς περαιτέρω μελέτης τῶν στατιστικῶν δεδομένων τοῦ Μητρώου τῶν ἐνέργειας ἀξιωματικῶν Ε. N. καταδηλώνουν τὴν ληφθήσανταν προστασίαν τῆς τάξεως τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἀπτινα διανυατούνταν ναυτικούσιον συνισθόσιον εἰς:

1) Βελτίωσιν τῶν συντάξεων τοῦ Ν.Α.Τ. τούλαχιστον ὡς πρὸς τοὺς ἔχοντας πολεμητικούς, οἱ ὅποιοι ἐξ ἄλλου ἀνήκουν καὶ εἰς τὴν καταβάλλουσαν τὰς σημαντικωτέρας, λόγῳ μεγαλύτερου μισθοῦ, εἰσφορᾶς. Διὰ τῆς βελτίωσεως τῶν συντάξεων ὡς πρὸς τοὺς συνταξιοδοτήσεως ἔκδοσος 400 περίπου ὑπερεκκούντων πλοιάρχων καὶ ὑπερτεσσοκούσων μηχανικῶν καὶ οὕτως θα διασφαλίσεται ἐπιτίσσης αὐτῶν τοῦ πλοιάρχου.

2) Λελογισμένον καθορισμὸν τῶν ἀπονεμητέων κατ' ἔτος διπλωμάτων πλοιάρχων, μηχανικῶν καὶ προσιτηλεγραφητῶν, ιδίᾳ δὲ τῶν διπλωμάτων τοῦ ναυτικοῦ, ἀνάλογως τῆς μέρους της καύσεως, λόγῳ μεγαλύτερης εἰσφορῆς πειρατῶν τῆς τάξεως τοῦ ναυτικοῦ, ἀλλ' ἐπὶ τῆς βάσεις τῶν ὑπαρχόντων στατιστικῶν στοιχείων καὶ ἐν συναρτίσει πρὸς τὰς αὐτόν τοῦ συνόλου ἔστω, τοῦ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἐμπορικοῦ στόλου.

3) Ἀναζήτησιν καὶ θεσπισιν τῶν ἐνδεικνυούμενων μέτων, εἰς τρόπον νὰ σταματήσῃ ἡ ἀθρόσα καὶ διασφαλίσῃ αὐτήν τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τῶν ἐκ τῶν τάξεων τοῦ Β. Ναυτικοῦ ἀπομακρυνούμενών. Διότι δὲν είναι νοητόν, εἰς ἐποχὴν μάλιστα κατὰ τὴν ὅποιαν ἔχει θεσπισθῆ περιορισμένη ἀπονομή διπλωμάτων εἰς τοὺς νέους, οἵτινες ἐπιλέγουν τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτικοῦ, νὰ ἐπιτρέπεται η ἀπεριόριστος ἀπονομὴ διπλωμάτων καὶ κυρίως, η ἀνεξέλεγκτος ἐπίδοσις εἰς τὸ ναυτικόν ἐπάγγελμα ἀποστρέτων ἀξιωματικῶν, οἵτινες σταδιοδρούμησαντες εἰς τὸ Βασιλικό Ναυτικόν, ἔξερχονται τῶν τάξεων τοῦ με δικαιώματα πλήρους συντάξεως ἐκ τοῦ Δημοσίου Ταμείου καὶ ἐφ' ἄπαξ καὶ μηνιαίου μερίσματος ἐκ τοῦ Μετοχικοῦ Ταμείου των. "Οσοι ἐξ αὐτῶν ἐπιθυμοῦν νὰ

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

MARINE DIVISION

The PEROLIN COMPANY, Inc.

Manufacturing Chemists

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

Tel. MURRAY HILL 5-6940

Representatives and Stocks in Principal Ports



ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΦΛΕΓΟΜΕΝΟΙ ΑΙΘΕΡΕΣ

Η ύπόθεσις άφορά την άνταποκριστή με τούς άσυρμάτους. Την έπικοινωνία των πλοίων διά τῶν αιθέρων. Στὸ ἀτελεύτητο αὐτὸ πανηγύρι, ὃντος ἔγκαινίασε ὁ συνάδελφος! Μαρκόνι ἐδὼ καὶ ἔξιντα χρόνια, οἱ ωραῖοι ἔχασαν, τὴν ἡσυχία τῆς αἰώνιότητος, γιὰ παντα δυστυχῶς. Δὲν ἔνουσε τὸ φαντασματικό. Τὰ πλοῖα εἶνε θέμα μας. Κάμετε μιὰ κάλπηση στὰ κουτουροῦ σὲ διποιο τῆς ὑδρογείου θέλετε, γιὰ τὰ κατακλυσμῆς μὲ ἀπαντήσεις στὴ γλώσσα μας. Τὰ βασπόρια ποὺ ἔσινονται μὲ ἀφετηρία κάποιο Ἑλληνικὸ λιμάνι, εἶνε περιζήτητα σ' αὐτὴ τὴν αιθερολογιδάρρως. Τὸ φαινόμενο παίρνει διαστάσεις κάθε φορά ποὺ ὁ πλεούμενος Ἑλληνισμὸς διψάει γιὰ τὸ νέο τὴν γενέτειρας.

Οι πολεμικὲς ἀνωμαλίες, ἡ πολιτική, τὰ συνδικάτα. Τὰ μισθολόγια, τὰ τελωνεῖα μὲ τὶς καταπληκτικὲς ἐναλλαγές ἀπαγορεύσεων καὶ ἐλευθερίας εἰσταγών. Τὰ ατομικά δέματα καὶ τὰ «ἀπόστελλομενά».

«Υστερα τὸ συναλλαγμα. Ποιὸ νόμισμα δηλωνεῖται καὶ ποιὸ δχι. Ἀκολουθοῦν τὶμες στὸ «ἔπιστρο» καὶ στὴ «μαύρη». Τὰ τρόφιμα. Τὶ στερεῖται ὁ τόπος. Σὲ ποιὰ ὑπάρχει «ενδιαφέρον» γιὰ μιὰ σποστολή. Μέχρι πόσα μπορεῖ νὰ φέρῃ ἔνας ἐπανερχόμενος ναυτικός. Περινόμια κατόπιν στὰ ἐπαγγελματικά. Χρειάζεται ἡ πληροφορία γιὰ τὰ δεμένα βαπτόρια. Γιὰ τοὺς ἀριθμοὺς τῶν ἀνέργων. Καὶ καταλήγουμε στὰ ἄλλα διαιδιάλογα. Ζητηματα, τῆς ἀποδημίας, τῆς ἀρίθμειας τῆς ζωῆς στὴν Ἐλλάδα, καὶ τόσα, ὃν οὐκ ἔστιν ἀριθμός. 'Ο ἀπερχόμενος ἀπὸ Ἑλληνικὸ λιμάνι, καὶ τόσα, ὃν οὐκ ἔστιν ἀριθμός. 'Η ἀνάκρισις ποὺ θὰ ἐπακολουθήσῃ εἶνε ἀμέλικτη.

Στὸ ρεπερτόριο ποὺ ἔναφεραμε, προσετέθη ἐσχάτως ἔνα θέμα ποὺ τὰ ἐσάρωσε ὅλα τ' ὅλα. 'Η πριμοδότησις...

«Ολα κι' ὅλα. Στὸ ζῆτημα αὐτὸ πρέπει νὰ ἔχῃ κανεὶς βαθεὶὰ ψυχῆ. Πρέπει κατὶ νὰ ἔχῃ γιὰ νὰ πᾶ πᾶς. Μπορεῖ τὸ ζῆτημα τοῦτο στὸν Πατρίδα νὰ ἔχῃ τεθῆ μαλικ «ἄκροθιγώς». Η πληροφορία δύμως ποὺ θὰ στὸ ζητηθῇ στὸν ὕκεινο θέλει τὴν συγκεκριμένη ἀπάντησι.

Πρέπει νὰ εἰσαι καλλιτέχνης τοῦ λόγου, δύσσος τῆς πέννας, γιὰ εἰσαι προκινέμονος μὲ χαρίσματα συγχρόνου «Ἑλλήνος πολιτικοῦ», γιὰ νὰ τὰ καταφέρει. «Ἀλλὰς κινδυνεύειν ἡ ἀκούσηταις κανένα ἐπίθετο — μὲ θάρρος δέδαισας—δχι καὶ τόσο τιμητικό.

—Τὶ διάδολο, ἀπὸ τὸν Πειραιᾶ διγάνεις. Καὶ δὲν μπόρεσες νὰ μάθης ἔνα τῆς προκοπῆς; Τούλαχιστο γιὰ τὴν πριμοδότηση. Δὲν ὀκέθηκες πόσοι σὲ περιμένουν ν' ἀκούσουν κατὶ τὸ εὔχαριστο; «Η μήπως δὲν ἔνδιαφέρεσαι γιὰ τὴν πριμοδότηση; Ντροπή σου.

«Ἄν ἔνδιαφέρωμα!... 'Η καρδιά μου τὸ ξέρει!... Μιὰ φορά κι' ἔναν καρδι, δηπου ἔχασε μικρὴ καὶ φτωχὴ ναυτιλία, μὲ ἔνδος ἔξαμπνου μπάρκο, μποροῦσε ὁ ναυτικὸς νὰ χαρῇ τὸ σπίτι του ἔνα διμήνιο ἔξεμπαρκος. Τώρα ταξίδευε δσο θέλεις. «Οταν δῆς εὐκαριοτὰ νὰ δῆς τὸ σπίτι σου, μού γράφεις. Ἐκτὸς ἀν εἰσαι μαγκούφης, ἐκτὸς δῆς δὲν ἔχης κανένα στὸν κόσμο καὶ κανένας ἀν δὲν περιμένη ἀπὸ τὰ κέρια σου!...

«Η πριμοδότησις εἶνε νὰ ρουκέτα τῆς ἀλπίδας. Καὶ δίκαια ἡ ἀνυπομονητικὰ γιὰ τὸ νέο της:

—Πῶς ἀπεῖς; Βγαίνεται ἀπὸ τὸν Πειραιᾶ; Τὶ λές θρεύ θηρίο!... Πές μας τότε τὰ νέα σου. Κυρίως μᾶς ἔνδιαφέρει ἡ πριμοδότησις. «Ἀρχισε; Κάτι τέτοιο ἀκούσαμε στὸ ραδιόφωνο.

Συγκεντρώνεσαι καὶ μοιράσως παρασταίνεις τὴν μακαρίτισσα τὴν Πυθία γιὰ νὰ τοῦ πῆς κείνα ποὺ... δὲν ξέρεις, χωρὶς δύμως καὶ νὰ τὸν πικράνῃς.

—Βεβαιότατα! Δὲν ἄρχισε μὲν ἄκομη, ἀλλὰ συζητεῖται καὶ μᾶλλον θὰ συμπέτηται ἡ ἔφαρμογη μὲ τὴν νέα συλλογικὴ σύμβαση, ἡ ὅποια γιὰ τὸν σκοπὸ αὐτὸ ἀνεβλήθη ἔνα μῆνα ἀκόμη.

—Δόξα σοὶ ὁ Θεός. Θὰ σωθοῦμε τούλαχιστον.

Λέει καὶ κάτι ἄλλο. «Ἀλλὰ ισχυρές παρεμβολές ἔνος ἀνυπόμονου ὀλλαγῆ ἔρωτοῦ:

—Γειά σου, Δημήτρη μου. «Ἀκουσα, ἔρχεσαι ἀπὸ τὸν Πειραιᾶ. Πές μας καὶ ἔμάς κανένα νέο ἀπὸ κεῖ. Ἀπὸ πότε ἄρχισε τὴν πριμοδότησις; «Ἀκουσα μεσές-άκρες ἀπὸ αὐτὸ ποὺ ἔλεγες στὸ συνάδελφο προηγουμένως. Πόσο ὠρίσθηκε ἡ τιμὴ τοῦ δολαρίου; Πόσο τῆς Ἀγγλικῆς λίρας; Πῶς θὰ γίνεται ἡ διαδικασία;

—Δὲν εἴπα διτὶς ἄρχισε ἡ πριμοδότησις, φίλε μου. Εἴπα διτὶς συζητεῖται.

—Τότε γιατί ὁ συνάδελφος εἶπε «Δόξα σοὶ ὁ Θεός»; Τὶ διάδολο, παίζετε μὲ τὴ δυστυχία τοῦ κόσμου!... «Ἀκολουθεῖ σειράς θαυμαστικῶν, ὃντος στὴ γλώσσα τοῦ ἀσυρμάτου ἔχουν ἔννοια περιφρονήσεων καὶ ἀποδοκιμασίας.

Δὲν προφθαίνεις νὰ θυμώσῃς. «Ἐνας ἄλλος σὲ φωνάζει ἐπίμονα:

—Μήμ μου καλημέρα. «Ἐδῶ ισακείμ. Τί γίνεσαι ἀγόρι μου; Χαίρομαι καθέ φορά που σὲ ἀκούω. Νές μου κανένα φρέσκο ἀπὸ τὸν Πειραιᾶ. Τί γίνεται μὲ τὴν πριμοδότηση; «Ἐφαρμόζεται καὶ στὸ ναυτεργατικὸ συνάλλαγμα;

—Τούτη τὸ προηγούμενο κατάθρεγμα, λογικεύεσαι καὶ ἀπαντᾶς λακωνικά:

—Γειά σου, Κείμ μου. Δυστυχῶς δχι ἀκόμη.

—Μὰ ἀν δὲν ἀπατῶμαι, ἀκούσα πρὶν ποὺ ἔλεγες σὲ κάποιον, «βεβαιότατος».

—Δὲν κατάλαβες, καλά, Κείμ μου. «Ἐλεγα διτὶς τὸ ζῆτημα βεβαιότατα συζητεῖται. Καὶ δπως φαίνεται, γρήγορα θὰ γίνη κάτι.

—Κολοκύθια μὲ τὸ ρήγαν. «Ἐλεγα κι' ἐγώ πως κάτι θὰ μάθαινα. Αὐτὰ τὰ «εσυζητεῖται» τὰ «εμάλλον» καὶ τὰ «επιθανάτια» εἶνε ἔνας χρόνος τώρα ποὺ τ' ἀκούμε καῦμένε Μίμη. Οὓς πότε πιά;

—Τὶ νὰ σου κάμω, Κείμ μου! Τὶ σου φταίω ἐγώ. Καλὸ ταξίδι.

—Δὲν ἀκούεται ἀπάντησης στὴν εὐγενική σου εὐχή. «Ἀκούεται δύμως ὃλος ποὺ σὲ καλεῖ μὲ κλήσεις παρατεταμένες.

—Τζίμη, γειάς-χαρά. Καρτέρι σού ἔστησα μιὰ ἔδηδομάδα τώρα. Τὰ νέα σου καὶ χωρὶς τασγούνιες. Πρὸ πάντων γιὰ τὴν πριμοδότηση.

—Τὶ ὑπόθεσις φίλε μου ἔχει ὃς ἔξις;

—Ἐξητήση καὶ ἐντατικής ζητεῖται ἀπὸ τὶς δραγανώσεις μας νὰ δίδεται πριμοδότησις καὶ στὸ εἰσαγόμενο συνάλλαγμα τῶν Ναυτεργατῶν, ὃπως σχεδον ἔχει γενικευθῆσαι σὲ διόπλιθοι τούς εἰσαγωγεῖς συναλλάγματος ἀπὸ τὸ εξαγόμενα προϊόντα, ἀπίσκευες πλοίων, τουρισμὸ κλπ. «Ἀλλὰ ἐπὶ τοῦ δικοῦ μας ζητήματος δὲν ἔχει μέχρι στιγμῆς ληφθῆ ἀπόφασις.

—Τί λέει τὸ Υπουργείο μας σχετικῶς; «Ἀντιδρᾶ; Οἱ ἔφοπλισταί;

Μήπως αὐτοὶ ὀρεχθοῦν μὲ τὴν εὐκαιρία τῆς πριμοδότησεως νὰ μᾶς κόψουν τοὺς μισθούς;

—Κανεὶς δὲν ἀντιδρᾶ. «Ἀλλὰ εἶνε ζῆτημα διαδικασίας καὶ ὀργανώσεως τῶν διατυπώσεων. Αὐτὰ ἐμεῖς δὲν μποροῦμε νὰ τὰ ξέρουμε. «Οσο γιὰ τὸ τελευταῖο ποὺ λέει, εἶναι «Ἀνω ποταμῶν». Θά ἦταν «δάντρο» ἀν γινόταν τέτοιο πράμμα.

—Σὲ τὶ γιγάμη ἔχεις; Πότε φαντάζεσαι νὰ γίνη κάτι;

—Τὶ γιγάμη θέλεις νὰ ἔχω ἐγώ; Καὶ ἐγώ στὴν πριμοδότηση στηρίζω τὰ δνειρά μου. Καλὸ ταξίδι.

Καὶ δὲν ἦταν φέματα. Μόνον στὴν πριμοδότηση εἶνε κάποια θετικὴ ἐπίποδα.

Μπορεῖ οι ναῦλοι νὰ ἀνέρχωνται κατὰ περιόδους σὲ ἐπίπεδα λίαν ἐπικερδῆ καὶ μπορεῖ συχνότατα νὰ μεσουρανοῦν σὲ ἀστρονομικές περιοχές. Κανεὶς δὲν σου ἐπιτρέπει ούτε νὰ τὸ ἀνασέρῃ.

«Ἐνας μεταπολεμικὸς ἀμειλίκτος παράγων ἔχει φρενάρει γιὰ καλὰ τὴ συζήτηση πάνω στὸ μισθολογικὸ θέμα.

Ο παράγων τῶν ζένων μισθολογίων.

Μπορεῖ η Ναυτιλία νὰ γνώρισε ἀνέψηση συναγερμούντων εὐημερίες καὶ οικονομικές κατακτήσεις. Μπορεῖ νὰ μηπάκεμ σὲ πρωτοπορία δραστηριότητος. Μπορεῖ νὰ καμαρώνουμε συγκροτήματα ἐπιχειρήσεων στὴ θάλασσα, τέτοια ποὺ νὰ τρίβουμε τὰ μάτια μας.

Ως τόσο, δικαίωμα μεσηλώνων δὲν ἔχουμε. Ποτὲ δὲν τὸ ἔχουμε. Διότι οι «Ἀγγλοι», οι «Ιταλοί», οι «Γερμανοί», οι «Ιάπτωνες ἀλλὰ καὶ οἱ Τούρκοι καὶ οἱ Κουβιάνοι καὶ οἱ ἔκ Πρασίνου ἀκρωτηρίου συνάδελφοι μας προσφέρουν τὴν ἐργασία τους σὲ πολὺ χαμηλότερη στάθμη

Δὲν ἔχει σχέση αὖτις οι «Ἀγγλοι», οι «Γάλλοι», οι «Γερμανοί» κλπ. Ἀντισταθμίζουν αὐτὴ τὴ φθίνεια τῆς ἐργασίας μὲ ἄλλες ἀποδοχές καὶ πάσης φύσεως προστασίας. Δὲν ἔχει σημασία ἀν ή ζωὴ στὴν Ἐλλάδα σού κανεὶς την ἀδάντων. Σημασία έχουν οι ἀριθμοί. Καὶ οι ἀριθμοί στὸ «Ἐλληνικὸ μισθολογικό πρέπει νὰ μικρύνουν.

Αὐτὸ πολὺ καλὸ τὸ βλέπουμε καὶ τὸ προαισθανόμεθα. Προαισθανόμεθα τὴν ἐπίθεση καὶ τὴ γρανίτινη ἀρνητη γιὰ τυχὸν ἐπιθυμία ωδενών των μισθολογίου.

Δὲν ὑπάρχει σὲ κανένα ἡ ἀμφιδολία διτὶ τὸ προαισθανόμεθα δρίσκεται στὸ μαύρο τὸ χαλί. «Ομως τὸ διεθνὲς μισθολογικὸ εἶνε ἡ ἀκίνητη τρχοποέη. Εἰνε τὸ τρανταχτὸ ἐπιχείρημα στὸ λεξιλόγιο, διτὸν ἀπὸ τὴ συζήτηση ἀποτύπωσίας της φθίνειας τῆς φωταγών σὲ πολὺ χαμηλότερη στάθμη.

Γι' αὐτὸ πριμοδότησης εἶνε τὸ μόνο στήριγμα. Τὸ μόνο ποὺ «εἰσω» δημόσιο τὸ φῶς ἐφαρμογῆς. Καὶ γι' αὐτὸ πολὺ δίκαια ἀδημονεῖ ὁ συνάδελφος, μεταφέροντας μὲ τὸν πόνο του καὶ τὸν πόνο τῶν συντρόφων στὸ πλοίο του:

—Δημητράκη μου, σὰν τὰ χίονια. Απὸ χθές βράδυ σὲ ἀκουσα, ἀλλὰ δὲν μὲ ἀφοσαὶ οἱ παρεμβολές νὰ σὲ πάσια. Πές μας τὰ νέα σου καὶ σ' ἔμας. Μᾶς ἔνδιαφέρει κυρίως η πριμοδότησης. «Ἐδῶ Διονύσης.

—Νιόνιο μου, καλὸ σου μέρα. Δυστυχῶς τὰ νέα μου εἶνε φτωχά. Φαίνεται δύμως πῶς κάτι πρόκειται νὰ γίνη σεβάζεται τὶς φωνές;

—Ἀπογοπεύεσαι καὶ δὲν ἔναισιλῶ σὲ κανένα.

—Δημά φωτίσεις!... Δὲν ἔχεις τίποτε συγκεκριμένο νὰ μᾶς πῆς; Αὐτὰ τ' ἀκούμε χρόνο—καιρὸ τώρα.

—Ποὺ νὰ τὰ βρῶ τὰ συγκεκριμένα; Αὐτὰ ἀκουσα, αὐτὰ σου λέω.

—Καὶ τὰ σωματεῖα; Τί διάβολο κάνουν; Γιατί δὲν μιλάνε; Σείς ἀκούμενο πάτε στὸν Πειραιᾶ, γιατὶ δὲν βάζεται τὶς φωνές;

—Ἀπογοπεύεσαι καὶ δὲν ἔναισιλῶ σὲ κανένα.

—Τὸ βράδυ, δύμως, ἀνοίγω τὸ δέκτη στὰ βαστόρια του Ειρηνικού.

Φλέγονται οἱ αἰθέρες! «Ἡ πριμοδότησης δίνει καὶ παίρνει.

.... Ἀκούσθηκε, λέει ἔνας ἄλλος, διτὶς δησηδήτησται ἀπὸ τὸν πριμοδότησης διτὶς τὸν Πειραιᾶ. «Ἀύτὸ εἰνέ ἀνάστασης ἡ πριμοδότησης ἀρχισεῖ. «Ἄρτο εἰνέ ἀνά ποταμῶν καὶ δούρων ἀδωρούν.

Νὰ εἰνε, ἀρά γε, ἐπικοδυμητική αὐτὴ κατάστασις; «Ἐνύπορετε κανένα συμφέρον καὶ καμμιά ταξιδί τὸ τρενάρισμα μιᾶς συζητήσεως τέτοιας;

—Ἄς δοθῇ δριστική καὶ τελειωτική μιὰ κάποια ἀπάντησις.

Οι ραγιάδες τῶν ὕκεινων ἔχουν πολλὲς καὶ ἀτελεύτητες συγκινήσεις στὸ ἄκαρι ἐπαγγελμά τους. Τὸ μαρτύριο τῆς πριμοδότησεως δὲν χρειάζεται. Αποτελεῖ ἐμπατιγμό, γιὰ μιὰ χρησιμοποιηθῆ βαρύτερη λέξι.

—Ἀλλως τε καὶ ἡ ἀρνητική λύσης δὲν πρόκειται νὰ μᾶς ζεινίσῃ. Πιστεύουμε ἀπόλυτα διτὶ τὸ ναυτεργατικὸ Ἑλληνικὸ στοιχεῖο μόνο στὰ λόγια εἰναι προσφίλες καὶ μὲ λόγια τοῦ ἐκφράζουμε τὰ αἰσθήματά μας.

Γι' αὐτὸ τίποτε φυσικότερο καὶ στὴν πριμοδότησην ἀποτελέσουμε ἔξαιρεση μοναδική, εἰς πεῖσμα τῶν φλεγομένων αἰθέρων, ἀλλὰ σύμφωνη μὲ τὰ παγωμένα αἰσθήματα.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΘΗΝΑΙ, Κολοκοτρών 46'—Τηλ. 32-823 & 24-303

ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Ναυαρίνου 23γ'—Τηλ. 41-111

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

HEAD OFFICE: ATHENS, 4d, Kolokotroni Street.

SURVEYING STAFF: PIRAEUS, 23c, Navarinou Street.

AGENCIES: In Algeria, Arabia, Australia, China, Cyprus, Egypt, England,

France, Germany, Holland, India & Pakistan, Italy, Malta, Morocco,

Portugal, Spain, Tunisia, Turkey, U.S.A.

ΟΙ ΝΕΟΙ ΜΑΣ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ

Η ΑΛΙΕΙΑ ΤΟΥ ΒΑΚΑΛΑΟΥ

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Εις τὸ προηγούμενον σημείωμά μου ὑπὸ τὸν τίτλον «ΝΕΟΙ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ» ἀνέφερα, μεταξὺ ἄλλων, ὅτι ἡ ὑπερπόντιος ἀλιεία, συστηματικῶς καὶ ἐντατικῶς διενεργουμένη ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς, θὰ ἔσται σφαλιστή εἰς τὴν χώραν μας διὰ μόνον τὴν εἰς ἵχθυς αὐτάρκειαν της, ἀλλὰ καὶ θὰ ἀνοίξῃ νέους ὄριζοντας διὰ τὸ ἔξαγωγικόν μας ἐμπόριον, δημιουργούστας μεγάλης ἐκτάσεως ἐμπορίαν ἵχθυν, νωπών καὶ ἀλιπάστων, ἀξιόλογον κονσερβοποιον, διοικητικά πολλάς ὅλιας παρεμφερεῖς πρὸς τὴν ἀλιείαν διομήνας.

Ἡ ὑπερπόντιος μεγάλη ἀλιεία, καθὼς ἐπανειλημμένως ὑπέμνησα καὶ ἐτόνισα, ἔχει πολλάς διακλαδώσεις ἐξ ίσου σημαντικάς, μεταξὺ τῶν δοπιών, ἡ ἀλιεία τοῦ βακαλάου κατέχει ἔχεινον τὴν θέσιν. Ἐφ' ὅσον λοιπὸς τόσος γίνεται καθημερινός λόγος διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν, διὰ τὴν δημιουργιαν νέων βιομηχανιῶν, διὰ τὴν αὔξησιν τῆς παραγωγῆς καὶ πρὸ παντὸς καταβάλλεται τοισύντη προσπάθεια διὰ τὴν εἰς τρόφιμα αὐτάρκειαν μας εἰς ὅμως ἐνδεδεμένουν νὰ λεχθοῦν καὶ ὀλίγα τινὰ διὰ τὴν ἀλιείαν τοῦ βακαλάου, ἡτὶς διενεργουμένη ὑπὸ Ἑλληνικῶν πλοίων, δύναται νὰ ἔξυπητησῃ πλήρως τὰς εἰς τὸ εἶδος τοῦτο ἀνάγκας μας.

Ἡ Ἐλλὰς εἰσάγει ἑτησίως 14.500 τόνους βακαλάου ἐκ Νορβηγίας, Ἰσλανδίας, Νέας Γῆς καὶ Γαλλίας, ὡς εἰσήγει δὲ, ἀναφισθῆτως, καὶ μεγαλυτέραν ἀκόμη ποσότητα, ἐὰν δὲν ὑπῆρχον οἱ αὐτοτροφοὶ ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν πειρομησοῦ. Ὁλὴ σχέδουν ἡ ἐνδοχώρα μας βασίζει τὴν εἰς ἵχθυν τροφοδότησιν της εἰς τὸ εἶδος τοῦτο καὶ εἰς τὰς ρέγγας, ἀλλειψεις ἄλλων νωπών ἵχθυν, θὰ ἔξικολουθησῃ δὲ τὴν συνήθειαν ταῦτη ἐπ' ἀριστον, ἐφ' ὅσον οὐδεμία ἐπὶ τῆς αὔξησεως τῆς ἵχθυοπαραγωγῆς μας δυνατήσῃ προβλέπεται μέχρι τῆς στιγμῆς.

Διὰ τὴν ἀγοράν βακαλάου ἕκ τῆς ἀλιοδαπῆς, ἔξαγομεν ἐπησίως ἄνω τῶν 1.500.000 λιρῶν ἐκ τοῦ πτωχοῦ ἀποδέματός μας. Τὸ πολυτιμὸν αὐτὸς συναλλάγματα θὰ ἢτο δυνατῶν νὰ ἔξοικον μηδὲ καὶ νὰ μεινῇ εἰς τὸν τόπον μας δι᾽ ἀλλὰς ἀνάγκας, ἐὰν εἴμεθα εἰς θέσιν νὰ παραγωμεν τὸ εἶδος τοῦτο μόνοι μας. Τίθεται λοιπὸν ὀλίγας δικαιολογημένως τὸ ἔρωτημα: Εἰναι ποτὲ δυνατῶν οἱ Ἑλληνες νὰ ἐπιδοθῶν ἐπιτυχῶς εἰς τὴν ἀλιείαν βακαλάου καὶ νὰ ἴκανοποιησουν τὰς εἰς τὸ πρὸ δὸν τοῦτο ἀνάγκας τῶν; Ἡμεῖς, καθὼς καὶ ὅλος ὁ ναυτικός μας κόμος, ἀπαντῶμεν ἀδιστάκτως ΜΑΛΙΣΤΑ! Οταν ἡ Ἰσπανία παράγῃ ἑπτοῖς περὶ τοὺς 100.000 τόνους βακαλάου καὶ γαδίδων (Estadística de Pesca 1949) 50), ή Γαλλία παράγει 60.000 τόνους περίποιαν καὶ ή Πορτογαλία 50.000 τόνους, διὰ νὰ μη ἄναφέρω ἄλλας χώρας, η ἔξοχως ναυτικὴ Ἐλλὰς εἶναι καὶ παρασειν μάλιστα εἰς θέσιν νὰ παράγῃ τὴν μικράν σχετικῶν ποσότηταν τῶν 14.500 τόνους ποὺ τῆς χρειάζεται διὰ νὰ καλυψῃ τὰς ἀνάγκας της.

Ἡ γείτων μας Ἰταλία, μόλις πρὸ τίνος ἐπεδόθη μὲ ζῆλον εἰς τὴν ἀλιείαν ταῦτην καὶ σὺν τῷ χρόνῳ δελτιώτει τὴν παραγωγὴν της, Ἐλλάς, Ἰταλία, Γαλλία καὶ Ἰσπανία, μαζὶ μὲ τὴν Πορτογαλίαν, καταναλίσκουν ἑτησίως ἄνω τῶν 220.000 τόνους βακαλάου. Εἰναι εὐνόητον, διὰ τὴν γύρων ἀπὸ τὸ πολύτιμον τοῦτο προϊόντος ἐμπορική κίνησις καὶ η διὰ τὴν ἀπόκτησιν του ἀλιευτική δραστηριότητα εἶναι, ἔξαιρετικῶς σημαντικά. Ἐπομένως, ή ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς ἐκείνων πλοίων διὰ τὴν ἀλιείαν ταῦτην καὶ ἡ ἔξασκησης πληρωμάτων ἀποκλειστικῶς διὰ τὸν σκοπὸν τοῦτον, παρουσιάζουν μέγα ἐνδιαφέρον. Ἔνας μικρὸς ὑπολογισμὸς ἀποδεικνύει σφαδῶς, διὰ διὰ νὰ καλύψωμεν τῶν 14.500 τόνους βακαλάου ποὺ μᾶς χρειάζονται ἑτησίως, πρέπει νὰ χρησιμοποιήσωμεν εἰκοσι πλοία διὰ μίαν πεντάμηνον ἐξόρμησιν, ἐπανδρώμενα ἀπὸ 100 ἀνδρας, εἰδικῶς ἔξασκηθέντας εἰς τὸ ἐπίπονον τοῦτο ἔργον.

Ἡ ἀλιεία τοῦ βακαλάου διενεργεῖται ἀπὸ παλαιστάτων χρόνων εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, τὰς Φερδάς νήσους, τὴν Ἰσλανδίαν, τὴν Λευκὴν Θάλασσαν, τὰ ἀσχανή ὑψηλέδη τὴν Βόρειον Ἀτλαντικὸν, τὴν Νέαν Γῆν καὶ ἔσχατός την Γροιλανδίαν καὶ εἶγαι δύσκολον νὰ καθορισθῇ ἑτακριῶν ἡ χρονολογία καθ' ἣν οἱ Βόρειοι ψαράδες ηγούμενοι μὲ αὐτῆν, ποιοὶ ήσαν οἱ πρῶτοι ποὺ ἐπεδόθησαν εἰς τὴν ἀλιείαν τοῦ πολύτιμου τούτου καὶ εἰς ποιάς πειροχάς τὸν ἥλευσαν. Οὕτω, διὰ τὴν ιστορίαν, αἱ ἀρχικαὶ χρονολογίαι τῆς ἀλιείας τοῦ βακαλάου χάνονται διὰ μέσου τῶν αἰώνων.

Σκανδινανοί, Ἄγγλοι καὶ Γάλλοι, διεκδικοῦν τὰ πρωτεῖα καὶ κάθε ἔνας ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς λαοὺς παρουσιάζει τὰς ἐπὶ τοῦ ζητήματος τοῦτου περιγραμμάτου καὶ τὰ δοκούμεντα του, διότι μὲ ἀδιάσειστα ἐπίκειρηματα ἐμφανίζονται αἱ ἔκρημοι τῆς ἕκαστης χώρας καταβληθεῖσαι ἐπὶ σειρῶν ἑτῶν προσπάθειας εἰς τὸν τομέα τούτου τῆς ἀλιείας.

Οἱ μὲν Σκανδινανοί διατείνονται διὰ τοὺς οἱ πρόγονοι τῶν Βίκιγκς εἶναι οἱ πρῶτοι ποὺ ησχολήθησαν μὲ τὴν ἀλιείαν βακαλάου καὶ διὰ τοὺς συμφωνα μὲ τὰς παραδόσεις των, Ἐρρίκος δὲ Ἐρυθρός ἐδημιουργησε τὴν ἀλιείαν ταῦτην εἰς τὴν Ἰσλανδίαν κατὰ τὸν δέκατον αἰώνα. Οἱ δὲ Ἄγγλοι ὑποστρέψαν μὲ θετικότητα, διὰ αὐτοὶ ἔχουν τὰ πρωτεῖα, διὰ τοὺς ψαράδες

τῶν ἀπὸ πολλῶν ἑκατονταετηρίδων καταγίνονται μὲ τὴν ἀλιείαν τοῦ βακαλάου εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, διὰ τοὺς θαλασσοπόρους των ἐπεσήμαντα τὰ περίφημα υψηλεπέδα τῆς Νέας Γῆς, διότι δρίθουν τὰ φάρια αὐτά καὶ πολλὰ ἄλλα.

Οἱ Γάλλοι ἐπίσης λέγουν, διὰ τοὺς ψαράδες των τῆς Βρετανῆς ἡμοχλῆθσαν μὲ τὴν ἀλιείαν ταῦτην, διὰ τὴν εἰδος τοῦτο τεχνικὴ τῶν εἶναι μοναδική, διὰ αὐτοὶ ἐδίδασαν εἰς τοὺς πέραν τοῦ Ἀτλαντικοῦ ψαράδες τὰς μεθόδους τῶν ἀλιείας, διὰ τὸν Ζάκ Καρτίε ἐπὶ κεφαλῆς κατέτησαν τὸν Καινοῦργον καὶ ἐν συνεχείᾳ παρέμειναν εἰς τὰς ηγεμονίας τοῦ Pierre et Michelon, διὰ αὐτοὶ ἐδημιουργήθησαν τὸν τύπον τοῦ ἀλιγισμένου βακαλάου. Εἶναι ἀλπηές, διὰ τοὺς ποὺ παρεσκεύασαν τὸν πρώτον τοῦ ψαράδες τῆς χρονικᾶς τῆς ἀλιείας, οἱ Γάλλοι ἐμπανίζονται ὡς οἱ πρῶτοι ποὺ παρεσκεύασαν ἐμπορεύσιμον βακαλάου διὰ πλατανίδας. Εἶναι ἀλπηές, διὰ τοὺς ποὺ παρεσκεύασαν τὸν πρώτον τοῦ ψαράδες τῆς χρονικᾶς τῆς ἀλιείας, οἱ Γάλλοι ἐμπανίζονται ὡς οἱ πρῶτοι ποὺ παρεσκεύασαν ἐμπορεύσιμον βακαλάου διὰ πλατανίδας.

Οἱ γάδοι, ὄντοι ή μουροῦνται, δηλαδὴ οἱ γηνῆσιοι βακαλάου, ἐνδιατῶνται κατὰ προτίμους εἰς ἀρκετά μεγάλα δάση καὶ δὲν πλησιάζουν εἰς τὰς ἀκτὰς, παρὰ μόνον κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς γονιμοποίησεως των. Εἶναι τόσον δὲ καταπληκτική ἡ γονιμότης των, ώστε, ὡς ἀποφασίνονται οἱ φυσιδίφαι, ή θήλεια βακαλάου γεννᾷ 80—120 ἑκατομμύρια αὐγά. «Οσα ἀπὸ αὐτὰ τὰ αὐγά σταθοῦν ἀπὸ τὸν καταστροφήν, θὰ ἀποδύσουν γονιμοποιούμενα, ἄλλα τόσα κ. ο. κ. Ὑπελογίσθη διὰ εἰς ἔκαστον τετραγωνικῶν χιλιόμετρων σμήνους ἵχθυν περιλαμβάνονται περὶ τὰ 45—50.000.000 βακαλάου.

Εἰς τὰς ἀχανεῖς πειροχάς, ὅπου διατρέφεται τὸ εἶδος τοῦτο τῶν ἰχθύων, ὑπάρχουν τοιαῦτα ποσότητες, ποὺ ὁ ἀνθρώπινος νοῦς εἶναι ἀδυνατοῦντας νὰ συλλάβει καὶ νὰ υπολογίσῃ. Τόρα μάλιστα ποὺ αὐγεκλειστικῶς συναπέδουν διὰ τὰς δύο πλευράς τῆς Γροιλανδίας, πλουσιώτατα εἰς ἀλιεύσια, ὑπόλογοί εἰσται διὰ τὸ πρώτη παραγωγή σηματικῶς θὰ αὐξηθῇ. Ἐπὶ τὴν προφύει, λοιπόν, ἀποδοτικῶν ἔξορμησεων, ναυπηγοῦνται πυρετῶδων ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερούμενων χωρῶν διάφορα σκάφη, εἰδικῶς διὰ τὴν ἀλιείαν βακαλάου.

Σήμερον, ἄνω τῶν 2000 ἀλιευτικῶν πλοίων διαφόρων ἔθνων τοὺς θαλάσσας, ἀπὸ τὰς πειροχάς τῆς Ἰσλανδίας, τῶν Φερδών νήσων, τῶν ἀκτῶν τῆς Νορβηγίας, τῆς Λευκῆς Θαλάσσης, μέχρι τῶν υψηλέδην τῆς Νέας Γῆς, τοῦ Λαυρεπράδορ, τοῦ Ἀγίου Λαυρεπράδου, καὶ τῆς Γροιλανδίας, ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν ἄγραν βακαλάου. Τὰ πλοία αὐτά, μεγάλα, μερικά, συμφωνα μὲ τὴν χώραν εἰς ἣν ἀνήκουν, εἶναι διαφόρων τύπων καὶ κατηγορίων, καθε δὲ ἔνα αὐτά ἐφαρμόζει τὸ σύστημα ἀλιείας τὸ ὅποιον ὁ καπετάνιος ψαρᾶς θεωρεῖ ὡς τὸ πλέον ἀποδοτικὸν καὶ τὸ τέλος τῶν αἰώνων. Οἱ Ἄγγλοι, ἐπὶ παραδείγματι, προτιμοῦν τὴν γρίπτισην «trawling», τὴν ὅποιαν ἀλλωστε ἐπειλειοποίησαν εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμόν. Οἱ Γάλλοι ἐπίσης, μὲ τὸν καθ' ὅλα συγχρονισμένων ὄλιευτικῶν των στόλων, ἐφαρμόζουν τὴν γρίπτισην. «Chalutage», ἐπέκ τοῦ πλασιών ψαράδες τοῦ Σαΐν Μαλό καὶ Σαΐν Σερβάν, ποὺ μένουν ἀφωσιωμένοι εἰς τὰς παραδόσεις των καὶ ψαρεύουν μὲ τὶς μεγάλες δρυμίες—παραγάδια. Οἱ Νορβηγοὶ καὶ οἱ Πορτογάλοι χρησιμοποιοῦν καὶ τὰ δύο συστήματα μὲ τὴν αὐτὴν δεξιοτεχνίαν. Οἱ Ισπανοί, ἀφ' ἑτέρου, μιλονότι συγχεώνουν μεγάλα ἀλιευτικά, τρώλερς, μέχρι 3.000 τόνων, δὲν παραμένουν ἐν τούτοις τὴν διὰ λεύγους πλοίων γρίπτισιν (trawl fishing), εἰς τὴν ὅποιαν ἀλλωστε εἶναι τόσον εἰδικευμένοι. Μόνον δὲ μεγάλοις τῆς χώρας τῶν ιχθυολιμῆνη «Pescadores» πρός τὸν Ἀτλαντικόν, διασθέτει ἄνω τῶν 200 λευγαρίων διὰ τὴν ἀλιείαν ταῦτην.

Δέν πρέπει νὰ συγχέωμεν τὴν ἀλιείαν τοῦ ὄντικου-γάδου, ἀγγλιστὶ «Cod Fish», γαλλιστὶ «Sauvillau», ή Μοργι «Fraîche», μὲ τὴν μεγάλην ἀλιείαν τοῦ βακαλάου, διότις εἰδικῶς ἀλατίζεται ἐπὶ τὸν πλώιον. «Η πρώτη διενεργεῖται καθ' ὅλον τὸ έτος καὶ τὰ ψάρια διατίθενται εἰς τὰς ἀγορὰς ὡς νωπά. Η δευτέρα διενεργεῖται κατ' ἐποχήν, ἀπὸ τὸν Μάϊον μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου, συνηθως. Καὶ εἰς τὰς δύο πλοία περιπτωτικά εἶναι εἰδικῶς διαρρυθμισμένα. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ θαλάμους διὰ τὴν ψύξην ή κοτάψωμεν τῶν ἰχθύων, εἰς δὲ τὴν δευτέραν τὰ κύτη των εἶναι εύρυχωρα, ἀφ' ἑπτών δὲ διὰ τὴν καλὴν ἐπεξεργασίαν καὶ στιβασίσαν τῶν πασακευαζομένων βακαλάου.

Ἡ ἀλιεία τοῦ βακαλάου διενεργεῖται κατὰ μέγα μέρος ὑπὸ τὸν γυναῖκαν συγχεώνουν μεγάλα ἀλιευτικά τρώλερς, 800 μέχρι 3000 τόνων, ὑπὸ τῶν μικρῶν πλοίων ἐργοστάσιων 2000 μέχρι 5000 τόνων, τῶν ὀνυμαζούμενων «�ούθερ Ships» (δεῦ πρέπει νὰ τὰ συγχέωμεν μὲ τὰ μεγάλα οιαλινοθηρικά πλωτά ἐργοστάσια) καὶ ὑπὸ τῶν πλασιών τριστίων καραβίων τῆς μωμαντικῆς ἔποχης. Ἀπὸ τὰς στατιστικὰς τῶν αποδοτώνεων ἔκαστης καπηλογίας τῶν πλοίων τούτων, ποὺ ἔχω ὑπὲρ δύο μου, φαίνεται διὰ δύο εὐδοκίμιως ἐργάζονται καὶ ἀποδίδουν. Κάθε ἔνα ἀπὸ αὐτὰ τὰ συνέργεια ἐκλέγει τὸν τομέα διότι θὰ δοστη, μὲ προκαθωρισμένον πρόγραμμα ἐργασίας, καὶ φεύγει ἀπὸ τὸν λιμένα του διὰ τρεις-τέσσερες ημέρας πειροστέρων μηνάς.

Ἐπειδὴ διὰ νὰ νωπηγήθων παρόμοια πλοία σήμερον, (ἐκτὸς ἀπὸ τις νάβες) ἀπαιτούνται πολλὰ κεφάλαια, οἱ ἐφοπλισταὶ ἀλιείας μετατρέπουν διάφορα σκάφη, ίδια δὲ διοηθητικά τὸν στόλου ἀχοποτευθέντα μετά τὸν πλόεμον, καὶ ἀποκτηθέντα εἰς χαυτλάς τιμάς, καὶ τὰ χρησι-

Cable Address:
«INTERSHIP»

Telephones:
Day : FAirmont 2002
Night : FAirmont 3100-R

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

Main Office and Warehouse:
2632 ALBERTA STREET

VANCOUVER 10, B.C., CANADA

μποιούν ώς μπακαλιαράδικα. Από έλληνικης πλευράς, τοιούτου είδους πλοΐα, καταλλήλως διαρρυθμιζόμενα, δύνανται κάλιστα νὰ χρησιμοποιηθούν διὰ τὴν ἀλιείαν τοῦ βακαλάου.

Κάθε ἔνα ἀπὸ αὐτὰ τὰ πλοῖα, σύμφωνα μὲ τὴν χωρητικότητά του, τὴν δύναμιν τῶν μηχανῶν του καὶ τὸν ἐξοπλισμὸν του, δύναται νὰ ἀποδώσῃ ἀπὸ 600 ἕως 2.000 τόνους ἀλατισμένου βακαλάου εἰς κάθε του ἔξορμησιν. Π. χ. ἔνα μεγάλο «μπακαλιαράδικο» παραμοιον μὲ αὐτὰ ποὺ ἐκμεταλλεύεται ἡ Ἰταλικὴ ἑταῖρια «Genepesca», 1200 τόνους περίπου, δύναται νὰ ἀποδώσῃ εἰς κάθε τακτικὴν τοῦ ἔξορμησιν 750 τόνους βακαλάου περίπου καὶ ἀνάλογον πρὸς τὸ ἀλιεύμα τοῦτο μουρουνέλαιον.

Ἡ ἀξία τοῦ φορτίου τούτου ὑπολογίζεται εἰς 95 ἕως 100 λίρας τὸν τόνον διὰ τοὺς ἀλατισμένους βακαλάους καὶ εἰς 250 λίρας τὸν τόνον διὰ τὸ μουρουνέλαιον. Πολλάκις, ἔνα παρόμιον νηλοῖον δύναται νὰ γεμιστῇ τὰς ἀπόβητικὰς τοῦ ἐνωπίον καὶ διὰ νὰ μὴ ἐπιστρέψῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ ἀμέσως, ἐπὸν ἔσον ἔχει ἀκόμη καριόν νὰ ἐργασθῇ, ἐκφορτώνει τὸ ἀλιεύμα τοῦ εἰς «Sint John» ἢ εἰς «Saint Pierre et Miquelon», διὰ νὰ ἀποσταλῇ τοῦτο ὅπου δεῖ, καὶ μένει ἐπὶ τόπου διὰ νὰ συνεχιστῇ τὴν ἀλιείαν του. Οὕτω, δύναται νὰ πραγματοποιήσῃ γενικὸν ἀλιεύμα ἄνω τῶν 1000 τόνων, τοῦθ' ὅπερ ἀντιπροσωπεύει ἀξίαν πλέον τῶν 100.000 λιρῶν.

Ἐάν ὑπολογίσωμεν διὰ ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς θὰ χρησιμοποιήσωμεν πλοῖα τράλερες, ὡς τὰ γνωστὰ γαλλικὰ ἀλιευτικά διὰ τὸ εἶδος τοῦτο, 800 μέχρι 1200 τόνων, μὲ ἀπόδοσιν ἀνάλογον, κυματινούμενην ἀπὸ 400 μέχρι 700 τόνων εἰς κάθε ἔξορμησιν, θὰ μάς χρειασθοῦν τότε δικαῖων εἰκοσι ἀλιευτικῶν διὰ νὰ ἰκανοποιήσωμεν τὰς εἰς βακαλάους ἀνάγκας μας.

Οὐσὸν ἀφορᾷ τὴν ἀπόδοσιν τῶν τριτοῖν παραβατῶν τῆς παλαιᾶς ἐποχῆς, θὰ ἀναφέρω τὸ κατόρθωμα τῆς πορτογαλικῆς σκούνας «ARGUS», ἥτις ἀλιεύεται εἰς τοὺς μπάγκους τῆς Γροιλανδίας πέρυσι 900 τόνους βακαλάου εἰς μίαν μόνιον ἔξορμησιν. «Ἐφογενεὶς ἀπὸ τὴν Λισσαβώνα κατὰ τὸν Ἀπρίλιον καὶ ἐπέστρεψε περὶ τὰ τέλη Σεπτεμβρίου.

Ἐκ τοῦ απορθόματος τούτου συνάγεται τὸ συμπέρασμα, διὰ τὴν ἀλιεία τοῦ βακαλάου δύναται νὰ διεκαθῇ καὶ μὲ σκούνες, μὲ νάρες τῆς παλαιᾶς ἐποχῆς καὶ μὲ τριτοῖν παραβατῶν, ἀσκεῖ ὅτι ἐπὶ αὐτῶν ἄνδρες νὰ εἰναι καλοὶ ναυτικοὶ καὶ νὰ ἔχουν εἰδικῶς ἔξαστηθή εἰς τὴν ἀλιείαν τοῦ πολυτίμου τούτου ἰχθύου.

KΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

ΤΟ "ΕΝΕΡΓΟΝ ΠΗΔΑΛΙΟΝ,"

ΑΞΙΟΛΟΓΟΣ ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ ΕΦΕΥΡΕΣΙΣ

Μετὰ μακράν σειράν δοκιμών, εἰς διάστημα πλέον τῶν δύο καὶ μῆμεσος ἑταῖρων, ἐπὶ γερμανικῶν σκαφῶν μεγεθῶν καὶ τύπων, ἐπέτυχε, τέλος, τὸ γνωστὸν γερμανικὸν ἔργοστάσιον ὑποδρυχῶν ἀντλίων Πλόδυγκερ (τοῦ Ἀμβούργου—Βάντσμπεκ) νὰ ἐφεύρῃ δοθητικὸν τῆς πηδαλίων εἰκανή μεγέθους πέρυσι «Ἐν εργὸν ἡ δ ἀλιον». Πιστεύεται, διὰ τὸν ἀυτὸν ἐπιλύεται τὸ παλαιὸν διὰ τοὺς ναυτικοὺς πρόβλημα τῆς ἀσφαλοῦς διακυβερνήσεως ἐνός πλοίου καὶ σταύρωσιν τοῦ εύρισκεται ἐν κινήσει μὲ μικράν ταχύτητα ἡ τελή ἐν πλήρῃ ἐκινησίᾳ. Τὸ νέον μηχάνημα προσαρμόζεται εἰς τὸ πτερύγιον τοῦ πηδαλίου, εἰνεὶ δὲ ἐφαδισμένον διὰ μικρὰς μονάδας ἐνεργείας καὶ ἰδίας μικρᾶς ἀλικούς, δυναμένης νὰ πρωθῇ τὸ σκάφος κατὰ δουλήσιν πρὸς πάσαν διέύθυνσιν καὶ νὰ χορηγῇ τὴν ἀμέσων ἀντιδραστικήν τοῦ κυρίου πηδαλίου πάσαν ταχύτητα, ἀκόμη δὲ καὶ ἐγκινησία τοῦ πλοίου.

Συμφώνων πρὸς τὰς ἀνάκοινων τῶν ἀμφοδίων τῆς ἑταῖρίας, τὸ πῶτον «ένεργον πηδάλιον» ἐποποθετήθη εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1950 ἐπὶ δύο μικρῶν γερμανικῶν σκαφῶν, ἤτοι μιὰν ἀκάτου τῆς λιμενικῆς ἀστυνομίας τοῦ Ἀμβούργου καὶ τοῦ βενζινοκινήτου πλοίου «Πλόδυγκεροπόμπη 2», ἀποδειγμένης καὶ τότε καὶ μετέπειτα τῆς μεγάλης αὐτοῦ παστικῆς ἀξίας. Ἐν συνεχείᾳ, τὸ νέον μηχάνημα ἐποποθετήθη ἐπὶ τοῦ ἴδιου κτήτου καὶ νεοτεύκτου φορτηγού τῆς ἑταῖρίας «Ιρμγκαρντ Πλόδυγκερ», ἐνὸς σκάφους μῆκος 252 ποδῶν καὶ χωρητικότητος 2360 τόνων Δ. Α. «Η παραποθετήσαται κατὰ τὰ πρώτα ταξίδια τοῦ πλοίου πρόσθετος εὐκολίας χειρισμοῦ ἀπέδειξε τὰ πολλὰ πλεονεκτήματα του «ένεργον πηδαλίου», διὰ τὸν ἀπεφεσίσθη ἡ ἐγκατάστασή του καὶ εἰς ἔτερον ὑπὸ ναυτήγησην φορτηγού τῆς ἴδιας ἑταῖρίας, χωρητικότητος 8.000 τ.

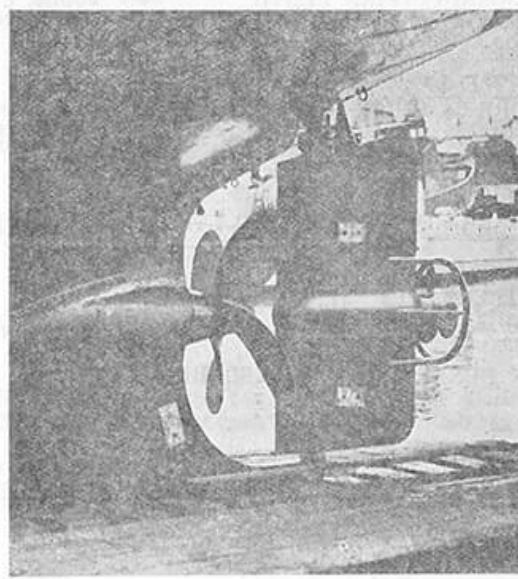
Καρδιά τοῦ «ένεργον πηδαλίου» είναι ὁ «ύγρος κινήτηρος», διὰ τοῦ ὅπερος πλοηρούμενος ὕδατος καὶ ἐντὸς τοῦ ὕδατος λιπανόμενος καὶ ψυχόμενος ἐσώτερικῶν ἐντὸς θήκης σκηνώστης σκιούρου. Τὸν ἐν λόγῳ ύγρὸν κινητήρην ἐφεύρε πρὸ 25ετίας καὶ ἐφήρμοσεν ἔκτοτε τὸ ἔργοστάσιον Πλόδυγκερ διὰ τὰς ὑποδρυχῶν ἀντλίας του. «Ἔχει οὗτος τρία μόνον έδρανα καὶ δὲν χρειάζεται καμμίαν ὑπέρσειαν ἡ λίπανσιν, μαζὶ μὲ τὴν μικρὰν ἀλικούς, την ὅποιαν θέτει εἰς κίνησιν. Ο κινητήρης είναι τοποθετημένος ἐντὸς περιθλήματος, ποὺ ἀποτελεῖ μέρος τοῦ κανονικοῦ πτερυγίου τοῦ πηδαλίου, ὅπαν ἐντεῦθι εἰς αὐτό. «Εξ ἀλλοῦ, ἡ μονάς ἐνεργείας δύναται νὰ προσαρμοσθῇ εἰς οιονδήποτε ἐν τῶν ὑπάρχοντων πτερυγίων πηδαλίου. Τὸ ἡλεκτρικὸν καλώδιον εἰσάγεται ἀπὸ τοῦ μηχανοστασίου διὰ τὴν ὅπερα τῆς ἀτάκου τοῦ πηδαλίου εἰς τὸν κινητήρα τοῦ ἔνεργον πηδαλίου. Οὕτω, ἡ μονάς ἐνεργείας εὑρίσκεται ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ἀξιούς μετὰ τῆς κυρίας ἀλικούς καὶ ἔχει τὸ πλεονέκτημα νὰ δελτίωνῃ τὰς συνήθης τοῦ ἀντιστρόφου ρεύματος εἰς τὰ νότα.

Κατὰ τὰς δεκατίσιες τῶν ἀμφοδίων τῆς ἑταῖρίας, μεταξὺ τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ νέου μηχανήματος, εἰνεὶ, διὰ τοῦτο λειτουργεῖ ἀποδοτικότατα μὲ μικρὰν ταχύτητα τοῦ σκάφους ἡ καὶ ἐν ἀκινησίᾳ, διὰ εἰνεὶ εὐκείριστον εἰς διώρυγα, λιμένας, δεξαμένας, ὑπὸ διμήλην καὶ ἀλλας δυσμενίες συνθήκας, διὰ λειτουργεῖς ἀσφαλῶς καὶ εύγερῶς, ὅπαν τὸ πλοίον κινήται πρὸς τὰ πρόσωπα ἡ πρὸς τὰ ὅπισθεν καὶ διὰ αὐτούς εἰς τὴν οἰκονομίαν εἰς καύσιμα, λόγω τοῦ διὰ τὸ ἔνεργον τοῦτο πηδαλίου είναι ικανὸν νὰ τηρῇ ὄρθοτέραν πορείαν, ἔναντι ἐκείνης, ποὺ ἔξαστηθήει τὸ σύνηθες «πα θ η ι κ ο ν» πηδαλίου.

Τὸ πῶτον πλοϊον, εἰς τὸ ὅποιον ἐποποθετήθη τὸ ἔνεργον πηδάλιον, ἵστο τὸ ἀλιευτικὸν «Σάντοντ», ἔργασόν του εἰς τὴν θαλασσίαν περιοχὴν Ἰωνίων ἔνδον γερμανικού λιμένου. «Ἡ μονάς ἐνεργείας ἔντευθεν προσέτευκε νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὸ σκάφος, τόσον κατὰ τὴν ρίψιν, διὸν καὶ κατὰ τὴν ἀνέλκυσιν τῶν δικτύων του, ἀριστὶς νὰ χρησιμοποιήσῃ ἡ κυρία μηχανή καὶ πηδαλίου. Μόνον ὅπαν ἔνας μεταξὺ εἶχε ταχύτητα 17 ἑως 27 μιλιόνων, ἔχεισθαι ἡ ἐπικουρία τῆς αριστὶς μηχανῆς.

Ἡ νέα ἐφεύρεσις, ἔφαρμοσθεῖσα ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ τῆς ἑταῖρίας «Ιρμγκαρντ Πλόδυγκερ», ἀπέδειξεν ἰδιαιτέρως τὰ μεγάλα πλεονεκτή-

ματά της. Ἐπιμελής παρακολούθησις τοῦ «ένεργον πηδαλίου» ἔγενετο κατὰ τὸ πρῶτον ταξίδιον τοῦ σκάφους καὶ αἱ σχετικαὶ παραπτήσεις ἐσημειώθησαν ἐν πάσῃ λεπτομερείᾳ. «Ἡ πλέον ἀξιόλογος ἔξι αὐτῶν ἀναφέρεται εἰς τὴν δραματικὴν ἔγγραφην τοῦ πλοιάρχου κ. Βάλτερ Ράγιερς, τὴν καταχωρισθεῖσαν τὴν 1ην Οκτωβρίου 1952 εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ «Ιρμγκαρντ Πλόδυγκερ». Περιγράφονται εἰς αὐτὴν τὰ τῆς ἀντιμε-



τωπίσεως μιᾶς θυέλλης εἰς τὸν Βισκαϊκὸν κόλπον καὶ τὸ ἐπιτευχθέν ὑπὸ τοῦ πλοίου κατόρθωμα, φειδώμενον εἰς τὸ «ένεργον πηδαλίου».

«Κατὰ τὰς 9 μ. μ. τῆς 27ης Σεπτεμβρίου 1952, μέγια πλοῖον, προσπαθῶν νὰ ἀποφύγῃ τὴν θυέλλα, μᾶς ἐπλήσσει τόχιστα. «Ηώψαμεν ὅλα τὰ φῶτα καὶ τοὺς προβολεῖς, διὰ νὰ ἐπισύρωμεν τὴν προσοχὴν τοῦ ἐνόργυν πλοίου, διὸν ἀφορᾶ τὴν θέσιν, μας. Σήματα κινδύνου καὶ ἀλλα σήματα δὲν ἦσαν ίκανά πρὸς ἀποτροπὴν τῆς συγκρούσεως. Τὸ ἐπεργόμενον πλοῖον ἐπράττει τὸ πᾶν, διὰ νὰ ἀποφύγῃ τὴν σύγκρουσιν, ἀλλ' ἀτυχῶς, λόγῳ τοῦ ὅτι τὸ σιακοστρόφιόν του δὲν ἀντέδρασε ἐπαρκῶς, τὸ ἀποτέλεσμα δὲν ἐστρέφετο πλαγίως. «Ἐφαίνετο, διὰ τὸν ἀποτροπὴν τῆς θυέλλας. Οταν ἐπλήσσεις πρὸς τὴν πλευράν μας καὶ ἔντοπας δὲν ἔχεις ἀπόστασιν 600 ύπερδῶν, δὲν ὑπελείπετο πλέον, παρὰ νὰ ἐνεργήσωμεν μέσωσαν ὑμέσων πρόσω προστροπὴν τῆς συγκρούσεως. Μὲ τὴν κυρίων μηχανῶν μας κινουμένη πρόσω πλοτάχως καὶ μὲ τὸ «ένεργον πηδάλιον» διλοχερῶς ἐστρέψαμεν πρὸς τὰ ἀριστερά, τὸ «Ιρμγκαρντ Πλόδυγκερ» — τὴν δοθεῖσαν καὶ δύο μεγάλων κυμάτων, ἀλλὰ χωρὶς νὰ δεχθῇ ἐπὶ τὸν καταστρώματό του οὔτε ἔνα κύμα—ἐστράφη τόχιστα (ἐντὸς 30 δευτερολέπτων) καὶ ἐπλευσε πρὸς Νότον, ἀποφυγὸν οὔτω τὴν σύγκρουσιν. Πλέον δόλοταχῶς, κατώρθωσε, μὲ τὸ «ένεργον πηδαλίον», νὰ τηρήσῃ τὴν πορείαν του, μὲ μίαν παρέκκλισιν οὐχὶ μείζονα τῶν 5 μοιρῶν ἀπὸ τῆς γωνίας πλευσεως».

TODD SHIPYARDS CORPORATION

I BROADWAY NEW YORK 4—CABLE: ROBIN - NEW YORK

Complete Shipyard Service
and Drydocks

NEW YORK • BROOKLYN • HOBOKEN • NEW ORLEANS

GALVESTON • HOUSTON • LOS ANGELES • SAN FRANCISCO

ALAMEDA • SEATTLE • BARRANQUILLA • LONDON

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

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER 13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	FINLAND ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES MEMBERS AT ALL PORTS
ADEN	IONIAN SCANDINAVIAN LLOYD 20-58, The Crescent, Steamer Point Tele: 226 Cables «Vassiliou»	SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IMPORT & EXPORT.	FREMANTLE NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables : «Stevnichol» STEVEDORES
AMSTERDAM	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD Tele: 41860 Binnenkant 47 Cables: «Fransswart»	SIEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	SHIPCHANDLERS
ANTWERP	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»	STEVEDORE	GEORGETOWN (DEM) S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables : «Wilbut» SHIPCHANDLERS
JOSEPH J. LEE & Co	17, Batavia Street, Tele: 33.61.36-33.61.37-33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	GIBRALTAR JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables «James» SHIPCHANDLERS
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.	STEVEDORING Avenue d' Italie 92, Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex. An. 212 SUPERINTENDING	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	GLASGOW E. E. SHARP & SONS LTD. Tele: 4599 11 Bothwell Street Cables: «Shipstore» SHIPSTORE MERCHANTS
STEVEDORING Co. GYLSEN	Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82-33.09.68	STEVEDORES	GULF PORTS Covering New Orleans, Galveston, Houston, and Sabine TIDEMAN & DALTON INC. District Cables: «Handt» Cotton Exchange Bldg. STEVEDORES & SHIP'S AGENTS
BALTIMORE	TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»	SHIP FITTERS	HAMBURG THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables: «Stevedoring Hamburg» STEVEDORES
MARYLAND SHIP CEILING Co INC.	320 Chamber of Commerce Bldg, Tele: Lexington 1860-61 Cables: «Marshipco»	FRESH PROVISIONS	BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIOS MELLIS) 3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions» Tele: 32 62 08 and 33 73 81 SHIPCHANDLERS
BELFAST	FINLAY & Co 131a, Beersbridge Rd, Tele: 57044 Cables: «Reformer»	SHIP CHANDLER	HULL E. E. SHARP & SONS LTD Tele: 36989 158/9, High Street Cables: «Acute» SHIPSTORE MERCHANTS
BENGHAZI	ABDALLA BENHARIZ Municipality Marketg P. O. B. 206 Tele. 1361 Tel Address: Benhariz	SHIPCHANDLERS	LIVERPOOL REA LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus» STEVEDORES
BOMBAY	FERNS SHIP SUPPLY Co Wakefield House, Ballard Estate Tele: 20884 Cables: «Prospect»	PROVIDOR & SHIPCHANDLER	E. E. SHARP & SONS LTD Tele: Central 6391/3 57/65 Fonteney Street Cables: «Acute» SHIPSTORE MERCHANTS
BRISBANE	H. L. MACKENZIE 104 Roma Street Tele: B8471 Cables: «Toomac»	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS CHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	LOURENCO MARQUES VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele: 4428 & 3228 Cables: «Cretikos» SHIPCHANDLERS
CALCUTTA	ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele: Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS, SHIPWRIGHT CONTRACTORS & CLEARING AGENTS.	N. KASSIMATIS 62, Avenue Alvares Cabral Tele: 5254 Cables: «Nikas» SHIPCHANDLERS
G. K. SEN & Co	10-1, Elgin Road Tele: PG 542 Cables: «Arsencom»	SHIPCHANDLERS	MADRAS & COAST PORTS N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables: «Stevedore» STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
CAPE TOWN	HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD Tele: 3-1478 2 Selkirk St. Cables: «Hermes»	SHIPCHANDLERS	MELBOURNE UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways» STEVEDORES
COLOMBO	TAYLOR & MACKAY Ltd. 5 Mackinnons Blg Tele: 5161 Cables: «Taymak»	SHIPCHANDLERS	THE FLEET FORGE PTY Ltd. Tele: MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables: «Fleetways» SHIP REPAIRERS
COLUMBIA RIVER	PORLTAND STEVEDORING Co Tele: Broadway 5497 1732 N. W. Quimby St. PORTLAND ORE. Cables: «Portsteve»	SHIPCHANDLERS	UNITED SHIP SERVICES PTY LTD. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways» SHIP'S FITTINGS
COOS BAY ORE	DAY SHIP SUPPLY 602, West Hemlock Str. SHIPCHANDLERS Tele: 5-3561	STEVEDORES	Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele: MB 3155. Cables: «STEVEDORE» STEVEDORES & CONTRACTORS
DAKAR	«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	NAPLES A. M. VOLPE & Co Telefoni: 22068-63533 Piazza Municipio 85d Teleg.: Avolp-Napoli SHIPPING AGENTS
DUBLIN	JEROME HURLEY & Co 21 Marlborough Street Tele: 77365 Cables: «Efficiency»	SHIPCHANDLERS	DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED WAREHOUSE OWNERS
DUNKIRK	SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus» STEVEDORES	STEVEDORES	NEW YORK MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 3-8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS
JOKELSON & HANDSAEM	8 Place des Nations Tele: 782/5 Cables: «Jokelson»		

ΕΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τοῦ κ. I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, 'Απρίλιος.— "Άν τελικώς φθάσωμεν εἰς τὴν κατάπαυσιν τοῦ Κορεατικοῦ πολέμου, πλείστα δόσα σκάφη ἐκ τῶν ήδη τελούντων ὑπῆρεσι, φορτηγά καὶ δεξαιμένόλοια, θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰ ἄγκυοδόλια τῆς ἀργίας." Ο περιορισμὸς τῶν πρὸς τὰ ἔκει μεταφορῶν σχετικὴν μόνον θὰ ἔχῃ τὴν ἀμεσοῦ ἐπίδρασίν του ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς, δεδουλεύου, διὰ τὰ περισσότερα τῶν εἰς τὰς ἐν λόγῳ μεταφορῶν ἀπασχολουμένων σκαφῶν εἰνὲ κρατικῆς πλοιοκτησίας. Εἴναι, θένε, προκριθῆ ὁ παρελιμός των καὶ προτιμηθούν τὰ ιδιωτικά πλοῖα δι' ὅσας μεταφορὰς ἡλεῖν ἐναπομεινεῖ, η ναυλαγορά μικρὸν ἐπι τοῦ γεγονότος τῆς ἀνακοῆς θὰ αἰσθανθῇ ἀντίκτυπον.

• Η μεταβολὴ τῆς σοδιεικῆς πολιτικῆς δὲν πρόκειται νὰ ἐπηρεάσῃ ὁ πρόγραμμα τῶν ἀμερικανικῶν ἔξοπλισμῶν. Παρὰ τὴν θεωρούμενήν της δεδιάσαν σύνσαψην ἀνακοῆς εἰς τὸν Κορέαν, τὰ ἀμερικανικὰ στρατεύματα θὰ παραμείνουν ἔκει ἐπὶ μακρὸν εἰσεῖται χρόνον. Αἱ ἀμερικανικαὶ πρατιωτικαὶ, ναυτικαὶ καὶ δεροτορικαὶ δύσεις, πεντεπλάνου τὴν Σοδιεικὴν Ἑγνωσιν εἰς δόλον τὸν κόσμον, θὰ διατηρηθοῦν μὲ τὴν ιδίαν πάνδρωσιν καὶ πλήρη τὸν ἔξοπλισμὸν τῶν.

• Ο οικονομικὸς ἀποκλεισμὸς τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν θὰ συνεχισθῇ πότε μέρους τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμόν. Οι καθ' οινδηπότητα πρόποντος συναλλασσομένοι μὲ τοὺς κομμουνιστὰς εἰς μεταφορὰς φορτίων τῶν ή εἰς ἀγορὰς προΐοντων τῶν ή καὶ εἰς προμηθείας πρὸς τὸν, θὰ ἔγγραφωνται εἰς τὸν «μαυροτίνακα», διὰ νὰ υποστοῦν εἰς αἱρῷ τὰς δεούσας κυρώσεις.

• 'Ασχετῶν τὸν ἐσωτερικὸν λόγων, ποὺ ὑπερέωσαν τοὺς ρώσους ἡγέτας νὰ ἀλλάξουν πολιτική, δὲν πρέπει νὰ ἀγνοῦθη καὶ ἡ προκειμένων ἐτίδρασις ἐκ τῆς τεραστίας πολεμικῆς δυνάμεως τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς τὰ νέα ὅπλα κυρίων. 'Απιστεύτουν δύναμεως ἐπιθετικά καὶ ἀιωνικά μέσα καθιστοῦν ἀχρήστους τὰς ὄγκωνεις εἰς ἐμψυχον ὑλικὸν ομηρουνιστικὰς στρατιάς. 'Η ἀτομικὴ δύναμης θεωρεῖται σήμερον ὡς ἵστρος ἐμπροσθογεμές κυνηγετικὸν διπλον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν δύναμιν τῶν νέων ὅπλων, που χαρακτηρίζονται ως πολυβόλα.

• 'Η μέρους τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν δοθεῖται πρὸς τὰς συμμαχικὰς χώρας θὰ αὐξηθῇ. Τὰ τεράστια ἀμερικανικὰ ἀποθέματα γεωργικῶν καὶ διοικητικῶν προϊόντων θὰ διοχετεύονται εἰς τὰς φιλαράκις χώρας υπὸ τοῦ μορφής δοθείας. Σημειούται σχετικῶς, διὰ μὲ τὴν ἐντὸς τοῦ 1953 τυπιλήρωσιν τοῦ πολεμικοῦ προγράμματος, η ἀμερικανικὴ διοικητικὴ διαθέσητη ικανὰ περισσεύματα πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν συμμάχων.

• Οι πρώτων ἀπότελεσμα τῆς πιθανής καταπαύσεως τοῦ Κορεατικοῦ τολεμοῦ, προκειμένου διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἔρχεται πρὸ τὴν ἡμέρων γενομένη ἀνακοίνωσις τῶν ἱστωνικῶν χαλιθυρεγείων, διὰ ιπορύουται προσωρινῶς ἀπό τὸν ἀμερικανικὸν ἀγοράν διὰ τὴν προτίθεμαν γαιανθράκος χυτηρίων. ἐν ἑνὶ τῷ 'Απο Ανατολῆ. Εἰνε ἀναμοσθήτητον ὅτι, ὅχι μόνον διὰ τὸν γαιανθράκα, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸν σῖτον, η 'Ιαπωνία θὰ στραφῇ ἐν καιρῷ πρὸς τὴν 'Ερυθρὰν θάλασσαν, ἔχουσα τὴν πρὸς τὸν ἀδειῶν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, αἵτινες ἐν προβάλλουν ἀντιρρήσεις διὰ συναλλαγῆς μὲ ἀναφερομένας εἰς εἰδη πρατηγικῆς σημασίας. Πράγματι, ἐναντὶ τῶν 18 δολλαρίων ποὺ στοιχείει εἰς τοὺς 'Ιάπωνας κατὰ τὸν ὅπλον τῆς ἀμερικανικῆς γαιανθράκες διὰ κινεικούς τοιούτους θὰ στοιχείῃ 11 δολλαρίας μόνον. Προβλέπεται ἀλλωστε ἵτε εἰς τὸ μέλλον τὰ διοικήσιμα δολλαρία της 'Ιαπωνίας θὰ περιορισθοῦν, μετά τὸν τερματισμὸν τοῦ πολέμου εἰς τὸν Κορέαν. 'Η στροφὴ, διὸν, τοῦ Γούκιο πρὸς τὰς ἀσιατικὰς χώρας διὰ τὴν ἐκείνην ἐξασφάλισιν τῶν ἀναγκαιούσων προμηθειῶν, θέλει καταστῆ περισσότερον ἐπιτακτική.

• Εἰς 100 δισεκατομμύρια δολλαρίων ἀνῆλθεν ἡ παρασχεθεῖσα ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας δοθεῖα πρὸς τὰ ἔνα κράτη κατὰ τὴν τελευταῖαν ἐνδεκατίαν. 'Απὸ τοῦ τέρματος τοῦ πολέμου εἰς 41 ἔκατ. δολλαρίων καὶ ἀπὸ τῆς Κορέας εἰς 12.9 ἐκατομμύρια δολλαρίων ἔθεσαν τὰ ποσά, ἀτινα ἐδαπανήθησαν υπὸ τὰς διαφορούς μορφάς τῆς δοθεῖας. Πέντε ἔνως ἐπτά δισεκατομμύρια δολλαρίων πρόκειται, ἐπίσης, νὰ δαπανηθοῦν κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1953—54. 'Η οἰκονομικὴ ἀποκατάστασις τῶν διαφόρων χωρῶν, η προώθησις τῆς παραγωγῆς τῶν καὶ ἡ ἐπανεξοπλισμὸς αὐτῶν, ἐπετέλεσαν τὰς τρεῖς κυρίας ἐπιδιώξεις τῆς δοθεῖας. Οι 'Αμερικανοί παραδέχονται, διὰ τὴν σχετικὴ ἐπιτυχία εἰς τὴν ἀνωτέρω προσπάθειαν ὑπῆρχεν οὐσιαστική, ἀν καὶ κατωτέρα τῶν ἀρχικῶν προσδοκιών. 'Η Δυτικὴ Εὐρώπη ἐλασσε τὰ 73% τοῦ μεταπολεμικῶν διαπανηθητού ποσοῦ δι' οἰκονομικὴν δοθεῖαν. Οὕτως, η 'Αγγλία ἐλασσε 7.4 δισεκατομμύρια δολλαρίων, η Γαλλία 5.1, η Γερμανία 3.9, η Ιταλία 2.6 καὶ ἡ Ἑλλάς 1.6. 'Η Ολλανδία, η Αύστρη καὶ τὸ Βέλγιον ἐλασσεν συνιλόν 3 δισεκατομμύρια δολλαρίων.

• Τελευταῖαν ἀμερικανικαὶ ἐκτιμήσεις ἀναφέρουν, διὰ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος αἱ δέναι χώραι προσέθηκαν εἰς τὰ εἰς χρυσὸν καὶ δολλάρια ἀποθεματά των ποσὸν 1.200 ἐκατομμύριων δολλαρίων. Διαθέσουν ἡδη ἀποθεματικά 2000 ἐν δλω δισεκατομμύρια δολλαρίων, τὸ δὲ ποσὸν αὐτὸν εἰναι τὸ μεγαλύτερον σημειωθεὶς ἀπὸ τοῦ 1945. 'Η τοιαύτη αὔξησις τῶν ἀποθεμάτων ἔρχεται ὡς ἀποτέλεσμα τῶν περιορισμῶν που ἐφῆμοσαν αἱ διαφοροί χωρῶν εἰς τὰς ἔκ την 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀγοράς τῶν.

• 'Η Ισπανία, μὲ τὴν σηματικὴν δοθεῖαν, τὴν δόπιαν ἔξησφάλισην ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτειῶν καὶ ἡ της θὰ ὀρχίσῃ παρεχομένη ἀπὸ της Ιουλίου, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δέναισα, διὰ τὴν προέλθη ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὴν συναψιν στρατιωτικῆς συμφωνίας μὲ τὴν 'Αμερικήν, θὰ εἰσαγάγῃ εἰς μεγάλας ποσότητας στίτον, τρόφιμα καὶ ἄλλας πρώτας ψάλις, τῶν δοπιών εἶχει άμεσον ἀνάγκην. Μηχαναί, ἐπίσης, καὶ σιδηροδρομικὸν ύλικοτα περιλαμβάνονται εἰς τὰς πρώτας ἑταῖρες.

• Αἱ προβλέψεις διὰ τὰς ἔκ πλέιτο πορτηγοῖς καθίστανται αἰσιωτεραι. 'Εφέτος διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν, αἱ ἐκείθεν ἔξαγωγαὶ θὰ προδιδώνων τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν προπολεμικὴν ἔξαγωγικὴν δραστηριότητα. 'Η Ἀργεντινή, πράγματι, ἐπιστρέψει εἰς τὴν γῆν, διὸν κεῖται ἡ εὐημερία της καὶ ἀπὸ τὴν δόπιαν προσωρινῶν καὶ ἀνεπιτυχῶν τὴν ἀπεμάκρυναν οἱ ὀρχηγοὶ της. 'Η πρώτη πώλησις 150 χιλ. τόννων ἀραβοσίτους εἰν τὴν 'Αγγλίαν, ἐπετέλεσεν ἐνθαρρυντικὸν σημεῖον τῆς ἐκείθεν προδιεπομένης ἀπὸ τοῦ 'Ιουνίου ἐργασίας διὰ τὸ πορτηγὸν σκάφος.

• 'Ολιγώτερα κατὰ 20% ήσαν τὰ φορτία δημητριακῶν τὰ ἔξαγθεντα ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτειῶν κατὰ τὸ Ιουνίου 1952. 'Εφόρτωθησαν, δηλαδί, 338.708.000 μπούσελς, ἐναντί 424.303.000 μπούσελς τῆς προηγουμένης ἐντιστοίχου περιόδου. Εἰδικότερον, ὁ σῖτος σημειούται μὲ φορτωσεις 216.448.000 μπούσελς. Τὰ 52% τῶν ἐναντέρω φορτωσεων πρωρίζοντο διὰ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, τὰ 16% διὰ τὸν Κεντρώαν καὶ Νότιον 'Αμερικήν καὶ τὰ 20% διὰ τὴν 'Απωλοτήν.

• Ρεκόρ παραγωγῆς μὲ 1.250.000 τόννων προβλέπεται νὰ σημειωθῇ η ζάχαρης εἰς Κούινθλαντ, τῆς Αυτραλίας. Τὸ ημισυ τοῦ ποσοῦ τούτου προορίζεται διὰ τὴν ἔγχωριον κατανάλωσιν, τὸ δὲ ὑπόλοιπον θὰ ἔσχαθῃ εἰς τὰς χώρας τῆς Βρετανικῆς Κοινοπολιτείας.

• Εἰς τὴν ἐποισην ἐπὶ τῶν πεπραγμένων ἔκθεσιν τῆς τόσου γνωστῆς καὶ ἐν 'Ελλάδι ἀπὸ τὸ δίκτυον τῶν τακτικῶν τῆς γραμμῶν ἀμερικανικῆς ἐταιρίας «Εξπορτ Λάιν» ἀναφέρεται, διὰ τὸ πραγματοποιηθεῖσα κατὰ τὸ 1952 καθαρὰ κέρδη αὐτῆς ἀνῆλθον εἰς 3.837.223 δολλαρίων, ἐναντί 2.295.412 δολλαρίων τῶν προηγουμένου ἔτους. Περιλαμβανομένων καὶ τὴν ἐπιχορηγησεων, τὰ ὑπὸ λόγῳ κέρδη ἔθεσαν εἰς 13.243.901 δολλαρίων, ἐναντί 9.551.279 δολλαρίων, τοῦ 1951. Τὰ ἔκ την διαδικασίας διὰ τὸν Κορέαν εἰς 41.878.501 δολλ., εἰδικότερον δὲ σι εἰς προσδέξεις σημειούται μὲ 16.572.948 δολλ., καὶ εἰνε κατὰ 30% ἀνώτεραι τῶν ἀντιστοίχων εἰσπράξεων τοῦ 1951, λόγῳ τῆς προσ-

DIRECTORY OF SHIP' AGENTS, STEVEDORES
TUGOWNS, SHIPCHANDLERS ETC. (Συνέχεια προηγουμένης σελίδος)

NORTH SHIELDS

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

SHIPSTORE MERCHANTS

DARAN ANGLO-ALGERIAN SUPPLY ASS.
Cables: «Ballasco» 1 Rue Dupuytren SHIPCHANDLERS

PENANG

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

PHILADELPHIA

NDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves
Tele: Lombard 3-3916 Cables: «Indepierco» TOWAGE

NDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves
Tele: Lombard 3-3916 Cables: «Indepierco» STEVEDORES

MURPHY COOK & Co STEVEDORES &
Tele: Burse Philadelphia 6, Cables: «Stevedore»

PANGOON OMOTTO SON & Co LTD. STEVEDORES &
O. Box No 139, Cables: «Macotto»

S. BUSHANAM & Co. 19, 35th Street STEVEDORING DUNNAGE & PROVISIONS

ROTTERDAM V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK
Tele: 72868 Bolnes Cables: «Boele» SHIP REPAIRERS & BUILDERS

ROTTERDAM

STEVEDORE Co RIJN DELTA LTD.
Meent 94 Minerva House

Tele: 25976 Cables: «Rijndelta»

STEVEDORING SUPERINTENDING

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.
Tele: 23168 Willemskade 21

Cables: «Advantage» STEVEDORES

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN E. ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOE

SFAX (TUNISIA) XENOPHON ILIAS Cables: «Epaminondas» SHIPCHANDLER

SINGAPORE DAWOOD & Co 57 Raffles Quay
Tele: 4757 Cables: «Lathiphipha» SHIPCHANDLERS

SYDNEY N. S. W. N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD
Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street

Cables: «Motive» STEVEDORES

VANCOUVER B.C. EMPIRE STEVEDORING Co
Tele: Pacific 8341/3 395 Railway Street

Cables: «Despatch» STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)
850, Hastings Street West.

GRAIN FITTERS
Tele: Marine 6481-2 Cables: «Louiswolfe» AND STEVEDORES

θήκης εις τὴν γραμμὴν Μεσογείου τῶν δύο νεοτεύκτων ὑπερωκεανίων τῆς ἑταῖρίας «'Ιντηπέντενς» καὶ «Κονστιτούσιον».

• Ἀθρόαι ἀναγγέλλονται αἱ φορτώσεις Περσικῶν πετρελαίων ἀπὸ τὸ Ἀμπαντάν. Οἱ Ἰταλοὶ ἐνεθαρρύνθησαν ἀπὸ τὸ πρῶτον ταξίδιον τοῦ «Μυριελλα» καὶ ἔξαποστέλλουν ἡδη πρὸς τὰ ἔκει τὸ ἕνα μετά τὸ ὄλλο τὰ δεξαμενόπλοιο τῶν πρὸς φόρτωσιν. Λέγεται, ὅτι ἐπωλήθησαν ἡδη εἰς τὴν Ἱταλικὴν ἑταῖρίαν «Ἐπίτημ» 400.000 τ. πετρελαίων, μὲ παράδοσιν ἐντὸς ἔξαμπνου. Ἐν τῷ μεταξὺ τοὺς Ἰταλοὺς ἐμιμήθησαν οἱ Ἰαπωνεῖς. Τὸ πρῶτον ἰαπωνικὸν τάκερ, τὸ «Μίσσα Μαρού» κατέπλευσε πρὸς ἡμερῶν εἰς τὸ Ἀμπαντάν πρὸς φόρτωσιν 18.000 τ. πετρελαίων διὰ τὴν Ἰαπωνίαν.

• Μὲ τὰ χαμηλὰ ἀεροπορικὰ εἰσιτήρια, ἀπίνα καθηεώθησαν διὰ τὴν διάπτησιν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, προβλέπεται μία κίνησις 500.000 ἐπιβατῶν ἐξ Ἡνωμένου Πολιτικοῦ, κατὰ τὴν νέαν τουριστικὴν περίοδον τοῦ προσεχοῦ θέρους, ἀριθμός, δηλαδὴ, διπλάσιος τῆς ἀντιστοίχου περιουσῆς περιόδου. Αἱ θεσεῖς ὀλῶν τῶν ἀεροπλάνων, ἀπίνα θὰ πραγματοποιοῦν ἔδομαδιάσιας 75 ἀναχωρήσεις πρὸς τὴν Εὐρώπην, ἔχουν ἡδη κλεισθῆ μέχρι τοῦ Ἰουλίου, ἐνῷ ὅλα τὰ πλοῖα ἔχουν καὶ αὐτὰ κλείσει τὰς θέσεις τῶν — κατὰ προτίμων τὰς τουριστικὰς — μέχρι τοῦ φθινοπώρου. Ἐπιπροσθέτως, ἡ διλανδικὴ «Κ.Ι.Μ.» προσφέρει εἰς τοὺς ἐπιβάτες της τὸν γύρον τῆς Εὐρώπης μὲ μίαν ἐπὶ πλέον διαπάντην 10 δολαρίων ἡμεροσίαν.

• Πράγματι, περισσότεροι Ἀμερικανοὶ θὰ ταξιδεύσουν ἐφέτος ἀπὸ οἰανδήποτε ἄλλην προηγουμένην περίοδον. Ἀδιάφορως πρὸς ποιὸν σημείον τῆς Υδρογείου θὰ στρέψουν οἱ περιηγηταὶ οὗτοι τὴν προτίμησιν τῶν, δέδασιον θεωρεῖται, διὰ τὴν Εὐρώπη θὰ συγκεντρώσῃ τὸ μεγαλύτερον πεύμα, ἀν ὑπολογίσῃ τις, διὰ ἡ ἀνωτέρω ἀναφορούμενόν ἔστασις θέσεων εἰς τὰ δέρποτάνα καὶ τὰ ὑπερωκεανά ὑπερέβη κάθε προσδοκίαν. Ὑπολογίζεται, διὰ τοῦ Ἀμερικανοῦ περιηγηταὶ θὰ διαπανίσουν ἐφέτος εἰς τὴν Εὐρώπην περὶ τὰ 325 ἑκατομμύρια δολαρίων καὶ διὰ ἡ ἔξ αὐτῶν τὰ 100 ἑκατομμύρια δολαρίων θὰ εἰσπράξῃ ἡ Ἀγγλία.

• Μὲ τὰ νέα ἀεροπλάνα τύπου «Κουμῆτης», μὲ τὰ ὅποια ἡ Ἀγγλία ἔγκαινιάζει τὴν γραμμὴν Λονδίνου—Τόκιο, η πτήσης τῶν 10.000 μιλῶν θὰ καλύπτεται ἐντὸς 36 μόνον ὥρων, ἔναντι τῶν μέχρι τοῦδε ἀπαιτουμένων 86 ὥρων, μὲ τὰ δέρποτάνα τῶν συνήθων τύπων.

• Ἡ Ἑκθεσίς ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν ἔξειδενων εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος προβλέπει τὴν αὔξησιν τῶν εἰσαγωγῶν βιομηχανικῶν πρώτων ὑλῶν κατὰ τὸ 1953, τὰ δυσκολίας — τούναντίον — διὰ τὴν εὑρτέοντα τοποθέσιον τῶν ἔσχαγων ἀνά τὰς ἀγορὰς τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ τὸ ὄπωσδήποτε περιορισμὸν τῶν ἀδήλων πόρων, λόγω τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναυλῶν τῶν δεξαμενοπλοίων. Τῶν τελευταίων τούτων ἡ προσφερούμενή χωρητικότης, ὁμοῦ μὲ τὰς ἀμέριδας ἐκ τῶν ναυπηγείων παραδόσεις νεοτεύκτων τάκερος, εἶναι ὑπερτέρα τῆς ζητήσεως σκαφῶν τῆς προερχομένης ἐπὶ τῆς αὔξησεως τῆς καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν ἀνά τὸν Κόσμον.

• Τὰ ἐσπεριδοειδῆ τῆς Νοτίου Ἰταλίας ἐμφανίζουν μίαν ζωηράν ἔξαγωγικὴν κίνησιν. Ἡ Δυτικὴ Γερμανία ἔρχεται πρώτη εἰς ἀγορὰς μὲ 1.763.000 κουντατάλιων, ἀκολουθοῦν δὲ ἡ Ἐλβετία μὲ 397.000 καὶ ἡ Ρωσία μὲ 300.000 κουντατάλιων. Ἡ ἀξία τῶν ἐλών για τὸν ἀναγκαῖον πολιτικὸν καὶ τὸν ὄπωσδήποτε περιορισμὸν τῶν ἀδήλων πόρων, λόγω τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναυλῶν τῶν δεξαμενοπλοίων. Τῶν τελευταίων τούτων ἡ προσφερούμενή χωρητικότης, ὁμοῦ μὲ τὰς ἀμέριδας ἐκ τῶν ναυπηγείων παραδόσεις νεοτεύκτων τάκερος, εἶναι ὑπερτέρα τῆς ζητήσεως σκαφῶν τῆς προερχομένης ἐπὶ τῆς αὔξησεως τῆς καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν ἀνά τὸν Κόσμον.

• Η κατάργησις τοῦ δελτίου διὰ τὴν ζάχαριν εἰς τὴν Ἀγγλίαν προβλέπεται νὰ πραγματοποιήσηται περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους ή εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1954. Θά κριεσταὶ πρόπος τοῦτο ἡ εἰσαγωγὴ 500.000 τόνων ἐπὶ πλέον τῶν ἡδη εἰσαγομένων 2.000.000 τόνων.

• Ἐθεασεν δὲ καρδὸς — ἐδήλωσε πρὸς ήμερῶν διακεκριμένη ἐπιπονικὴ προσωπικότητο τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Ὑακίνου — διπλαὶς ἀρχίσουν εἰς εὖρυ τάπιν κλίμακα πειράματα διὰ τὴν συγκέντωσιν τῆς ἡλιακῆς δυνάμεως ὑπὲρ τῶν ἀναγκῶν τῶν κατοίκων τῆς Γῆς. Τὰ διοίσεια καύσιμα — ἐτονεῖσε — βασίσουν προσδετικάς ἐξαντλούμενα. Ἡ ἀκτινοβολία δύνεται τοῦ ἡλιακοῦ φωτὸς πρέπει νὰ θῆται διπλαὶς συμπληρώσῃ τὰς ἀνάγκας. Τὸ πρῶτον σχέδιον συγκεντρώσεως τῶν ἡλιακῶν ἀκτίνων ἔξποντήθη ἡδη ἀπὸ τὸν ἐλών ἐπιστήμονα.

• Κατὰ 4.000 ἡδη θησαυροῦν αἱ εἰσαγωγαὶ τοῦ βάμβακος εἰς τὴν Ἰαπωνίαν κατὰ τὸ μέχρι τέλους Ἰανουαρίου 1953 ἐξέωνται. Τὴν υεγαλυτέρων ποσότητα εἰσήγαγεν ἡ Ἀμερικῆς. Ἡ σημειρινὴ ἐπηρίσια καταναλώσις βάμβακος ἐν τῇ Ιαπωνίᾳ φθάνει εἰς τὰ 1.9 ἑκατομμύρια δεμάτων.

• Τὸ Πακιστάν ἀντιμετωπίζει τὸν λιμόν, ἔαν δὲν προμηθεύθη ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ 1.500.000 τόνων σιτηρῶν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Θά ἐπιζητήθη, ὑπὸ τύπου δονθείσας ἡ εἰσαγωγὴ ἐνὸς ἑκατομμύριου τόνων ἀπὸ τὰς Ἡνωμένες Πολιτείες καὶ 500 χιλ. τόνων θὰ ἀγορασθῶν βάσει τοῦ σχεδίου Κολδουμοῦ.

• Ἡ Φορμούζα ἐπώλησεν εἰς τὴν Ἰαπωνίαν 250 χιλ. τόν. ζαχάρεως καὶ θὰ πωλήσῃ ἐπέρας ἑκατὸν χιλιάδας ἐν συνεχείᾳ. Ἰαπωνικὰ πλοῖα θὰ ἀναλάβουν τὴν μεταφοράν.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

· Ήν. Πολιτεῖαι

Περικοπαὶ εἰς τὰς ἐπιχορηγήσεις

Ο ὑπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου κ. Γουΐκς προτίθεται νὰ περικόψῃ τὸ προϋπολογισμὸν τοῦ ὑπουργείου του κατὰ 70 ἑκατομμύρια δολαρίων, μειώνοντας κατ' ἵσον ποσὸν τὸ κονδύλιον τοῦ ἐπιχορηγήσεων διὰ νέας ναυπηγήσεις. Συγκεκριμένως, προτείνει διὰ τοῦ περικοπῆς τοῦ κονδύλου τῶν δαπανῶν διὰ τὴν γαυτίλιαν ἀπὸ 231 εἰς 151 ἑκατομμύριος δολαρίων. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι θεωροῦν δυνατήν μίαν τοιαύτης ἐκτάσεως περιοπήν, μόνον ἐάν ἀναβληθῇ ἡ γαυτίγησις τῶν τεσσάρων νέων ἐπιβατηγών «λάινερς» καὶ τοῦ πρωτοτύπου δεξαμενοπλοίου. Δύο ἀπὸ τὰ ἐν λόγῳ ὑπερωκεανία είναι τὰ προοριζόμενα διὰ τὰς γραμμὰς τῆς ἑταῖριας «ΜακΚόρμακ» πρὸς τὴν Νότιον Αἰγαίον τῆς ἑταῖριας «Γκρέις». Ἡδη, διὰ τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ Ἐμπορίου είχε ζητήσει τὴν ἐξουσιοδοτησίαν διὰ τὴν παροχὴν πιστωτικῶν 118.5 ἑκατομμυρίων δολαρίων πόδες ἔναρξεν ἐντὸς τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1953—54 τῆς ναυπηγήσεως τῶν προαναφερθέντων ὑπερωκεανίων. Ἐφ' ὅσους δὲ πρὸς ὀλίγους ἀκόμη καὶ ὁ ὑπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου είχε ζητήσει τὴν αὔξησιν τῶν ἐπιχορηγήσεων κατὰ 40 ἑκατομμύρια δολαρίων διὰ τὰς τακτικὰς γραμμὰς, τότε θὰ πρέπει διὰ προϋπολογισμοῦ νὰ περικοπῆται κατὰ 120 ἐν ὅλῳ ἑκατομμύριοι δολαρίων. Κατὰ τοὺς ἐνδιαφερούμενους ἐφοπλιστάς, τοιούτους περιορισμούς τῶν κρατικῶν δαπανῶν διὰ τὴν γαυτίλιαν, κρίνεται ὡς ἀνέφικτος. Σχετικὴ διαμαρτυρία ὑπεβλήθη ἡδη καὶ εἰς τὸν Λευκὸν Οἴκον.

Γύρω ἀπὸ τὰς στρατιωτικὰς μεταφορὰς

Εἰς ἑκτέλεσιν τῆς αἵτινεως τῆς ὑπηρεσίας Στρατιωτικῶν Μεταφορῶν περὶ ἔδοξου ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ εἴκοσιν ὅλως σκαφῶν τοῦ τύπου «Βίκτορος», πρὸς κάλυψιν τῶν ύψισταντον ἀμέσων ἀναγκῶν, ἀνεκοινώθη ἡδη. ὅτι ἀπαντᾷ τὸ ἐν λόγῳ σκάφος πόδες εἰναι ἔτοιμα πρὸς ὑποεστίαν ἐντὸς δεκαπεντέμενου. Αἱ σημειωθῆσαι διὰ ἔντονοι διαμαρτυρία πρὸς ὑπεβλήθησαν εἰς τὴν Κυβερνήσιν ἀπὸ μέρους τῶν ιδιωτῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὸν οὕτω ἀσκούμενον ἀνταγωνισμὸν τῆς ιδιωτικῆς γαυτίλιας ἀπό μέρους τῶν κρατικῶν πλοίων. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐζήτησαν καὶ τὴν δοθεῖσαν δουλευτῶν καὶ γερουσιαστῶν, διὰ νὰ σταματήσῃ ἡ ἐπάνωδος εἰς τὴν ὑπεροείσιν παροπλισμένων σκαφῶν, ἔφοδον εύρισκονται διαθέσιμα σκάφοι ιδιωτικῆς πλοιοκτησίας. Εἰς τὴν Βουλήν καὶ τὴν Γερουσίαν ὑπεβλήθησαν πρὸς κύρωσιν καὶ σχετικὴ νομοθεσία, τῶν ὅποιων, διωριστος εἰναι εἰσέτη ἡ τύχη. Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ προτερήση τῶν «Βίκτορων», διεπήρθησε πιστωτικῶν πλοίων τοῖς τιμᾶς τῶν κρατικῶν χρονοναλύσεων ιδιωτικῶν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς χαμηλότερα ἐπιπέδα τῶν δόσων οἱ ἐφοπλισταὶ πλήττουν νὰ ἐπιτύχουν, ἐνῷ ὁ πρόσθιος παραμένειν καὶ αἱ πιθαναὶ διὰ τὰς μεταφορὰς ἔξειδεις, λόγω τῶν διαπραγματεύσεων ἀνακοχῆς εἰς τὴν Κορέαν.

· Ιταλία

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης

Ἡ κατασκευὴ μιᾶς μεγάλης λιμενιαποθήκης ἐπὶ τοῦ προβλήτος Β τοῦ λιμένος τῆς Τεργέστης, ἀποτελεῖ — κατὰ τὰς ὀρμοδίους τεχνικούς κύκλους — τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς τεχνικῆς διότι τὴν εὐθηνή καὶ ταχεῖαν ἐξηπορέτησιν τῶν πλοίων καὶ τῶν φορτίων. Αἱ πλέον συγχρονοὶ μέθοδοι ἐφορμόδησαν. Ούτω, τὰ ἐμπόρων μεταχείριστα, διὰ μόνον θὰ ὑπόκεινται εἰς τὴν ἀρίστην μεταχείρισιν, ἀλλ' ἀκόμη καὶ δὲν θὰ ἐπιβαύνωνται μὲ μεγάλα ἔξοδα καθ' ὅλας τὰς φάσεις τῆς διακίνησέως των ἀπὸ τοῦ πλοίου εἰς τὰς λιμενιαποθήκας, καὶ ἐξ αὐτῶν εἰς τὰ χερσαῖα μεταφορικά μέσα. Διὰ τὴν δινέργειαν τῶν ἐλών για τὸν διασοδικὸν μεταφορῶν διάτησται 1 ½ τόνων καὶ 4 τόνων τεσσάρων τόνων. Ἐξυπηρετοῦν τὰς μεταφορὰς τῶν ἐναποθηκευμένων ἐμπορευμάτων. Τὸ ὑπόστεγον ἔχει μῆκος 330 μέτρων καὶ πλάτος 44 μέτρων, ἐνῷ ὁ πρόσθιος καὶ μέχρι τοῦ κροτπίδωματος χερσαῖς χώρος ἔχει πλάτος 22 μέτρων, μὲ τρεῖς σιδηρο-

CONSIGN YOUR VESSELS AT MARSEILLES TO:

MICHAELIDES & CIE

7, RUE BEAUVAU

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

CHARTERING, SALE & PURCHASE, BUNKERING, STEVEDORING & REPAIRS

Brokers for the Construction of Cargo Vessels & Tankers

• Mortgages arranged on Shipping Property

BRANCH OFFICE AT PORT-DE-BOUC
SUB-AGENTS AT ALL PORTS IN SOUTH AND NORTH FRANCE

PERSONAL ATTENTION
TELEPHONES: COLBERT 18-33 & 18-34

QUICK DESPATCH
TELEGRAMS: «MICHAELIDES»—MARSEILLES

TO MONON ELLINIKON NAYTIKON PRAKTOREION EN MASSALIA

Πρακτορεύσεις, Ναυλώσεις, Ἀγοραπωλησία, Ἐπισκευαί, Ἀνθρακεύσεις, Φορτοεκφορτώσεις,
Ναυπηγήσεις καὶ Δάνεια ἐπὶ ἀτμοπλοίων καὶ πετρελαιοφόρων.

δρομικάς γραμμάς έπ' αὐτού καὶ μὲ δόδον πλάτους 8 μέτρων διὰ τὰ αυτοκίνητα. Εἰς τὴν ὀπίσιμην πλεύραν τοῦ "Υποστέγου τὸ επιλατόφρονον" φορτώσεως ἔχει πλάτος τριῶν μέτρων, μὲ στοιχοδρομικάς γραμμάς καὶ μὲ δόδον πλάτους 8 μέτρων. Ο προβλής V ἔχει μῆκος 300 μέτρων καὶ πλάτος 172, ἀποτελεῖ δὲ, μὲ τὸν καινουργὴν καὶ ἄρτιον μηχανικὸν ἑσπερισμὸν τοῦ καὶ μὲ τὰ ἐπ' αὐτοῦ ὑπόστεγα, τὴν πλέον συγχρονισμένην καὶ ὑποδειγματικὴν λιμενικὴν ἐγκατάστασιν εἰς τὴν Μεσόγειον.

Μεγ. Βρεταννία

Αἱ εἰσαγωγαὶ γαιανθράκων εἰς Εὐρώπην

Εἰς 6 ἥως 7 ἑκατομμύρια τόνων ὑπόλογοίζουν οἱ ἀρμόδιοι κύκλοι τοῦ «Οργανισμοῦ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας» τὰς Ἑννέα Αμερικαὶ εἰσαγωγὰς γαιανθράκος εἰς τὴν Εὐρώπην κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Εἰς τὰς ἔρχας τοῦ 1953 εἶχον αῦται ὑπόλογοισθή εἰς 17 ἑκατομμύρια τόνων, δῆμος, δῆμος, ἀποδεικνύεται, διτὶ θά φθασσον εἰς τὸ ημίσιο μολὺς τῶν ἀρχικῶν προσδέψεων. Κατὰ τὸ 1952 εἶχον εἰσαγῆσθαι 19 ἑκατομμύρια τόνων ἀμερικανικοῦ γαιανθράκους. Η δραδεία ἀνδοῦσα τῆς διομηχανικῆς δραστηριότητος εἰς τὴν Εὐρώπην θεωρεῖται ὡς ἡ κυριωτέρα ὑπεύθυνος τοῦ περιορισμοῦ τῶν εἰσαγωγῶν στερεῶν καυσίμων. "Υπελογίζετο ἀρχικῶς, διτὶ θά ἡτο ἐφέπους αὐτὴ ἀνάτερα κατὰ 5 %, δι' δ καὶ κατ' ἀνάλογιαν ἐξετιμήσθαν καὶ αἱ εἰς καύσιμα ἀνάγκαι τῆς. Ἐπὶ πλέον, δι' ἥπιος ἐφετεινὸς χειμῶνος προεκάλεσε μίαν ἀστάθμητον ἔξοικον μησητὸν καυσίμου. Μόνον διὰ τὸ κακὸν καὶ δι' ὠρισμένας ποιότητας ἀνθρακίτος θά χρειασθῇ ή Εὐρώπη τὰς ἀμερικανικὰς εἰσαγωγάς, μὲ μηνιαίον ποσὸν φορτίων 500.000 τόνων.

Η κατανάλωσις γαιανθράκους εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην κατὰ τὰ 1952 ἔχθασεν εἰς τὰ 1953 ἑκατομμύρια τόνων καὶ δῆμος κατὰ 20 ἑκατομμύρια τόνων ὀλιγιστέρα τοῦ ἀρχικῶν προϋπολογισθέντος ποσοῦ. Η πρὸς τὰ κάτω τάσις τῆς καταναλώσεως ἔξεδηλώθη ἐν τῷ μεταξύ καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Αφ' ἐτέρους κατὰ τὰ δέκα πρότας ἔβδομαίδας τοῦ 1953, ή εὐρωπαϊκή γαιανθρακοπαραγωγὴ ἔφθασε: εἰς 92.990.000 τόν., καὶ δῆμος μεγαλύτερα κατὰ 700.000 τόνων, ἔναντι τῶν ἀντιστοίχων δέκα ἔβδομάδων τοῦ παρελθ. ἔτους. Η ἐπάρκεια, δηλαδὴ, θεωρεῖται πλήρης. Αἱ σημειωθῆ, τέλος, διτὶ θά ἔνα νέον σύστημα παραγωγῆς κώνων μελετάται εἰς τὴν Γερμανίαν, διὰ τοῦ διποίου προβλέπεται ν' αὔξηθῇ η παραγωγὴ του μέχρι σημείου, ὡςτε νὰ παύσῃ δλοσχερῶς ή ἔξι Αμερικῆς εἰσαγωγῆς καὶ συνεπῶς νόοικον μῆτραν σημαντικὴ δαπάνη δολαρίων ἀπὸ τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Σουμάν.

Η ἀσφαλίσις τῶν δύο «Κούηνς»

Μὲ τὸ ποσὸν τῶν 10.750.000 λιρῶν πρόκειται νόοικος ἀσφαλίσθαντος οἱ κίνδυνοι ἐκάστου σκάφους τῶν δύο «Κιουνάρντερ», τοῦ «Κουήν Έλεϊζαμπέτα» καὶ τοῦ «Κουήν Μαΐρη». Τὸ ἐν λόγῳ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον θά είναι τὸ μεγαλύτερον δλῶν τῶν μέχρι τούδε συναφθέντων εἰς τὴν Βρεταννικὴν ὁγοράν, ἐπὶ ἐνός καὶ μόνον σκάφους. "Ἐκαστὸν τῶν δύο ὑπερωκεανῶν καλύπτεται ηδη δῆμος συμβολαιοῦν ἡσφαλισμένης ἀξίας 7.000.000 λιρῶν καὶ ἐπὶ πλέον μὲν εἴς ποσὸν 1.750.000 λιρῶν διὲ διλικῆν ἀπώλειαν. Τὸ δὲ νέον συμβόλαιον θά είναι δι' 8.600.000 λιρῶν, μὲ νέα ἐπὶ πλέον ποσὸν 2.150.000 λιρῶν διὰ τὴν περίπτωσιν διλικῆς ἀπώλειας. Μόνον τὸ ὑπερωκεανὸν «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι», ὅπερ είναι ἡσφαλισμένον ἀντὶ 11.000.000 λιρῶν, θά ὑπερβαίνῃ τὰ δύο «Κουήνς» εἰς ἡσφαλισμένην ἀξίαν.

Ο λόγος αὐξήσεως τῆς ἀξίας τῶν δύο Βρεταννικῶν «σοῦπερ λάϊνερ» ἔξηγείται ἀπὸ τὴν πρόδηλην τοῦ ηδημένου κόστους ἀντικαταστάσεως των, ἐν περιπτώσει διλικῆς ἀπώλειας. Παραπρέπει σχετικῶς, διτὶ ἀξιοσημείωτος είναι η ἐντὸς μιᾶς τεσσαρακονταετίας αὐξησης τῆς ικανότητος τῆς ἀγγλικῆς ἀσφαλιστικῆς ὁγοράς. Κατὰ τὸ 1912 δὲ «Τιτανικός» ἐκαλύφθη ἀντὶ 150.000 λιρῶν, τὸ δὲ ποσὸν αὐτὸς ἔξεπροσθεῖται τὸ μεγαλύτερας ἀξίας ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον ἦρ' ἐνός μόνον σκάφους κατὰ τὴν ἐποχὴν ἑκείνην. Κατὰ τὸ 1930 τὸ «Κουήν Μαΐρη» ἡσφαλίσθη ἀντὶ 5.800.000 λιρῶν, ἐν τῶν ὀποίων η βρεταννικὴ ὁγορά ἐκάλυψε τὰ 3.000.000 λιρῶν μόνον, τὰ δὲ ὑπόλοιπα τὸ ἀγγλικὸν Δημόσιον.

Απὸ τοῦ 1950 καὶ ἐντεῦθεν η ἐλευθέρα ὁγορά ἐκάλυψεν διλόκηρον τὸν ἡσφαλισμένην ἀξίαν τῶν δύο «Κουήνς», χωρὶς τὴν κυρδερνητικὴν ἀρωγήν, ή δὲ σημειριναὶ αὐξησης τῆς ἀξίας εἰς 10.750.000 λιρῶν ἀποτελεῖ ἀπόδειξην τῆς περαιτέρως ἀναπτύξεως τῆς βρεταννικῆς ἀσφαλιστικῆς ικανότητος. Αἱ σημειωθῆ, δῆμος, διτὶ αἱ βρεταννικαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι θὰ κοινοποιήσουν, οὕτως εἰπεῖν, τὸν ἀναλογισμόν τοῦ κίνδυνον, τοποθετούσαι ἀντασφαλίσεις εἰς τὰς ὁγοράς τῆς ἀμερικῆς καὶ ἐτέρων ἔνων χωρῶν.

Τροποποιήσεις εἰς τὴν καταμέτρησιν τῶν δύο πλοίων

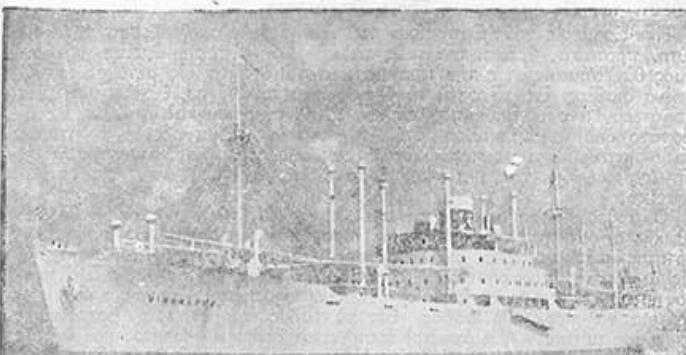
Εἰς Γκότεμπουργκ συνῆλθον κατέκ τὰς ἀρχάς τοῦ τρέχ. ἔτους, ναυτικοὶ ἐμπειρογόνων ἐκ Δανίας, Φιλανδίας, Γαλλίας, Ολλανδίας, Σουηδίας καὶ Νορβηγίας, προκειμένου νά εξετάσουν τὴν βρεταννικὴν πρότασιν περὶ τροποποιήσεως τῶν ὑφισταμένων κανονισμῶν καταμετρήσεως τῶν πλοίων, οἱ ὅποιοι ωριμίζουν τὸν ἐπιτρέπομενον χώρων διὰ τὰς μηχανὰς προσώσεως τῶν πλοίων. Η ἐν λόγῳ πρότασιν δὲν είχεν ὑπόληπθη μόνον εἰς δύσας χώρας ὑπέγραψαν τὴν «περὶ καταμετρήσεως τῆς χοροπικότητος» σύμβασιν τοῦ «Οσλο», ἀλλὰ καὶ πόδις ἐκείνας τὰς χώρας, μετὰ τῶν ὅποιων ή Μεγάλη Βρετανία είχε συνάψει συμφωνίας διὰ τὴν ἔμοισαίν ἀπόδοχην τῶν πιστοποιητικῶν καταμετρήσεως.

Κατὰ τοὺς ισχύοντας βρεταννικοὺς κανονισμούς, ἀφαιρεῖται ἀπὸ τὴν διλικήν χωροπικότητα τοῦ πλοίου διὰ τὸν καταλαμβανόμενον ὑπὸ τῶν μηχανῶν προσώσεως χώρων, 1.75 φοράς τῆς χωροπικότητος τοῦ μηχανοστασίου (εἰς τόνους τῶν 100 κυβ. ποδῶν), προκειμένου περὶ πλοίων,

εἰς τὰ ὅποια τὸ μηχανοστάσιον τῶν εἰνε ἡ α) 13% η κάτω η β) 20% καὶ ἀνά την διλικήν αὐτοῦ χωροπικότητος. Αφαιρούνται δὲ τὰ 32%, διαν ἡ χωροπικότης τοῦ μηχανοστασίου εἰνε ἀνά τῶν 13% καὶ κάτω τῶν 20% τῆς διλικῆς χωροπικότητος. Η δρεπανικὴ πρότασις ἀναφέρεται εἰς πλοιαὶ ἔχοντα μηχανοστάσιον μὲ χωροπικότητα 13% η διλιγωτέραν τῆς διλικῆς του χωροπικότητος καὶ προσδέπει, ὅπως ὁ ἐπιτρέπομενος στήμερον κλιμακώσεως, ὡστε ἡ ἀφαιρεσις νά γίνεται κατὰ την αὐτὴν ἀναλογίαν πρὸς τὸ 32% τῆς διλικῆς χωροπικότητος. Σκάφος, ἔξι ἀλλου, μὲ μηχανοστασίου 12% τῆς διλικῆς του χωροπικότητος, θά δύναται νὰ ἔχῃ ἀφαιρεσιν πρὸς τὰ 12% τοῦ 32% καὶ οὕτω καθ' ἔχης.

Η ισχύοντα μέθοδος ὑπολογισμού τοῦ ἐπιτρέπομενον χώρων διὰ τὴν μηχανῶν προσώσεως, μὲ τὴν τεχνητὴν της αὔξησιν τοῦ ἐπιτρέπομενον, διαν ὁ χώρως τοῦ μηχανοστασίου ὑπέρβασίν τὰ 13% τῆς διλικῆς χωροπικότητος, παρασυρει τοὺς τε πλοιοκτήτας καὶ τοὺς ναυπηγούς εἰς τὸ νὰ κατασκεύασουν σκάφον, ἀτίνα δὲν είνε τὰ καλύτερα διὰ τὸν σκόπον, ποὺ προορίζονται. Εἰνε φυσικόν, διτὶ οἱ πλοιοκτήται αἱ προσδέπειν νὰ καρπωθούν τοὺς μεγαλύτερους, κατὰ τὸ δυνατόν, ὠφελημάτων, ποὺ ἐπιτρέπουν οἱ περὶ χωροπικότητος κανονισμοί, δι' δ καὶ συχνά οἱ χώροι τοῦ μηχανοστασίου γίνονται προσδέπειροι, παρ' ὅσον χρειάζεται διὰ τὴν πλήρη ἀποδοτικότητα τοῦ πλοίου. Τούτο, ἀκριβῶς, γίνεται, διὰ τὴν κατασκευὴν του, δχι μότι τοῦ 32%.

ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ : Μὲ τὴν δελτίωσιν τῶν σχεδίων καὶ τῆς ἀποδόσεως τῶν νεωτέρων μονάδων προώσεως, χρειάζεται στήμερον χώρως πολὺ ὀλιγιστέρος διὰ τὴν αὐτὴν ἴπποδύναμιν. Μεγαλύτερος δὲ χώρως τοῦ ἀναγκαιούντος διὰ τὴν λειτουργικὴν τοῦ σκάφους ἀποδοτικότητα σημαίνει, διτὶ οἱ ἔχρησιμοι ποιοτικοὶ θίνονται προσδέπειροι διὰ τὴν κατασκευὴν του, δχι μότι



SOL
Always at
your service

TELEGRAMS 2001 - 2002

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS 'ESOEL', GOTHENBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA-NORTH AFRICA-NEAR EAST

SOUTH AMERICA-MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIX

TELEGRAMS 'OCEANSHIP', GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

HANS WIENCKE
ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
HAMBURG 11
Telephone: 35 30 73

νού περισσότερος χάλυψ και άλλα ύλικά, παρ' ούτας κανονικώς άπητούντο, άλλα και ότι ο βαθύδες της άσφαλείας του σκάφους ένδεχομένως θά έχη μειωθή. Οι Ισχύοντες κανόνες, οι ζάναφρομένοι είς τὸν ἐπιτρέπομενον τῆς μηχανῆς προώσεως, περιλαμβάνονται εἰς τὸν περὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας νόμον τοῦ 1894. Διὰ πάσαν, συνεπώς, τροποποίησίν των ἀπαιτεῖται νόμος. "Υποτίθεται, ότι η βρετανική κυβέρνησις θὰ ισταγάγη σχετικού νομοσχέδιου πρὸς φίσιον, ἀν αἱ ἄλλαι χώραι, πρὸς τὰς ὁποῖας ἀπηνθύνθη ἡ πρότασίς της, ἀπαντήσουν εὐνοϊκῶς.

Δέοντος νά υπομνηθῇ, ότι κατὰ τὸ παρελθόν ἑτος εἰς συνεδρίασιν τῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν Μεταφορῶν και Συγκινούντων τῶν Ἡναύοντων Ἐθνῶν ἔγενετο δεκτὴ ἀπόφασις, καθ' ἣν ή ἐνοποίησις τῆς καταμετρήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων ἔδει νά ἀναγραφῇ μεταξὺ τῶν πρώτων προβλημάτων, τὰ ὁποῖα ὥσπειλε νά ἔξετάῃ ὁ Ναυτικὸς Διακυβερνητικὸς Συμβούλευτος Ὀργανισμός εὐθὺς ως θά πρέπει τας ἔργασις του. Εἶναι προφανές, ότι ἀπήτειο κατ' ἀνάγκην ἡ πάρελευσις ἀρκετοῦ χρόνου, ὅχι μόνον πρὸς ἡ ἀρχίστη ἡ ἔξετάς του προβλήματος, ἀλλὰ και πρὸς ἡ ἐπίτευχθη συμφωνία μεταξὺ τῶν μελῶν χωρῶν ἐπὶ του ἔξοχῶς περιπλόκου τούτου θέματος τῆς καταμετρήσεως τῆς χωρητικότητος. Εν τῷ μεταξὺ θεωρεῖται εὐτάπον, ὃν υιοθετεῖτο, ὃς προσωρινὸν μέτρον, ἡ προτεινομένη τροποποίησις τῶν κανονισμῶν περὶ τοῦ ἐπιτρεπομένου χώρου τῆς μηχανῆς προώσεως, αἱρομένης οὕτω, ἀπὸ πρακτικῆς πλευρᾶς, μιᾶς μεγάλης δυσκολίας, ἡ ὁποία σήμερον ἐπεδεινόθη, λόγῳ τῆς ἔξελικτικῆς δελτιώσεως τῶν μηχανῶν προώσεως τῶν πλοίων.

Σενοφοβία!

Μετὰ τὸν κ. Σούτερ, ὅστις ἐπέκρινε—ώς ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας—τὴν προσπάθειαν τῶν ἔννοι ἐφοπλιστῶν, ὅπως διὰ τῆς ἀγορᾶς μετοχῶν ὑπεισέθουν εἰς τὸν ἔλεγχον ἀγγλικῶν τινῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων, ἔτεροι "Ἄγγλοι ἐφοπλισταὶ, οἱ διαχειρισταὶ τῆς «Στάγκ Λάιν, Λτδ» κ. κ. Ιωσήφ Ρόμπιγσων καὶ υἱοί, ὑποδεικνύουσιν εἰς ἔκθεσιν τῶν πετραγμῶν, τῆς ἑταῖρίας των τὴν ἀνάγκην ὅπως ἐπιβλῆθη περιορισμὸς εἰς τοὺς κατόχους μετοχῶν τῆς ἑταῖρίας διὰ τὴν μὴ μεταβίβασιν τῶν εἰς ἀγοραστάς ἔνης ἔθνικότητος.

"Η «Ἐφημερὶς τοῦ Ἐμπορίου» τοῦ Λίθερπούλ, σχολιάζουσα τὴν τοιάτινη πρότασιν, γράφει σχετικῶς τὰ ἔξις: «Ο προτεινόμενος περιορισμὸς θὰ ἐστήμενον εἰς τὴν πραγματικότητα δι, ἀν εἰς μέτοχον ἔπειθει νὰ διαθέσῃ ἔνα μέρος ἡ τὸ δόλον τῶν μετοχῶν του, θὰ ἀντιμετώπισε στενότερον ἀγοραστικὸν περιβάλλον, παρὰ σήμερον και πιθανῶς θὰ ὑφίστατο ζημια, δεδομένου, ότι εἰνες δυνατῶν νὰ ὑπέρδουν, πράγματι, ξένοι διατεθειμένοι νὰ πληρώσουν τιμᾶς ὑψηλοτέρας τῶν κραστουσῶν εἰς τὴν ἀγοράν, διὰ τὰς μετοχὰς μιᾶς καλῆς ἀγγλικῆς ναυτικῆς ἐπιχείρεως».

"Ο ἀρθρογράφος διερωτάται περαιτέρω ἔαν, πλὴν τῆς ἀπόφων τῆς ἔθνικῆς ἀσφαλείας, εἰνες δυνατῶν νὰ προδιήθῃ ἀντίρρησις εἰς ἔνης ἔθνικότητος κεφαλαιούχους, διατεθειμένους νὰ ἐπενδύσουν τὰ κεφαλαία των εἰς ἀγγλικᾶς ἐπιχειρήσεις. Ξένα κεφαλαία είναι ἐπενδυμένα εἰς παντὸς εἰδοῦς βρετανικὰς ἑταῖρίας, ὅχι μόνον εἰς ναυτιλιακάς, χωρὶς κανεὶς τούτοις νὰ προκληθῇ φόβος. Εἰς τὸ τμῆμα τῆς ἑταῖρίας βρετανικῆς ναυτιλίας μετέχουν ἡδη ἀρκετοὶ ἐφοπλισταὶ ἔνης ἔθνικοτητος και κυρίως "Ελληνες, οἵτινες ἐπίσης ἐνδιαφέρονται και διὰ πλοίον υπὸ διαφορετούς ἄλλας ξένας σημαίας. 'Ο Ἐλληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἐπὶ σειρὰν ἡδη γενεών ἔξειμεταλλεύθη, και μάλιστα ἐπιτυχῶς, πλοῖον υπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν, ξένων τὴν ἔδραν του εἰς τὸ Λοιδίνον. 'Εφ' ὅστοις συνεπῶς—ἐπιλέγει ὁ ἀρθρογράφος—ἡ βρετανική κυβέρνησις ἔχει τὴν Ικανότητα νὰ προλαμ-

βάνη τὴν μεταφορὰν κεφαλαίων και πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερικόν, τὸ γεγονός ότι τόσα ξένα συμφέροντα υπάρχουν εἰς αἴγαλκας ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις δὲν πρέπει νὰ μάς ἀνησυχᾷ.

Ο μέσος όρος τῶν τιμῶν τῶν ναύλων

"Ο μέσος όρος τῶν τιμῶν τῶν ναύλων, κατὰ μήνα Μάρτιον ἐ. ξ., εἰς τοὺς τρεῖς κυριωτέρους τομεῖς τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς, δείκνυται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν Φεβρουάριον τρέχ. ἔτους και τὸν Μάρτιον τοῦ 1952:

	Μάρτ. ἐ.ξ.	Φεβρ. ἐ.ξ.	Μάρτ. 1952
Χάμπτον ρόδς-Αμέρερσα γαιάνθρ. 34)	32)	\$ 7,90	
Ρότερερταμ — Δ. Ιταλία 20)	6	27) 6	
Κάρδιφ — Μπ. "Άύρες			107) 6
Πλείτ — Ινδία γεννήματα 85)	80)		
Πλείτ — Αμέρερσα 62)	6	60)	71) 10½
Β. Είρηνικός — Αγγλία 77)	6	77)	117) 3
Κόλπ. Αγγλιά (το κουώρτερ) 10) 10½	11) 3	15)	3
Άν. Αύστραλια—Αγγλία 103)	9	107)	105) —
Μ. Θάλασσα — Αγγλία 81)			3
Νταγκάν — Ιαπωνία μετάλλευμα 35)	6	35)	52)
Μιτόνα — Αγγλία 24)	3	24)	43)
Καζαμπλάγκα - Αγγλία φωσφάτα 25)	6	27)	37)
Κουβα — Αγγλία ζαχαρέις ... 75)	75)	63)	118) 3

Σοβιετική Ρωσία

Χωλαίνει ή ναυτιλιακή προσπάθεια

"Ἐπὶ σειρὰν ἔτον δ σοβιετικὸς τύπος και ἡ σοβιετικὴ προπαγάνδα ἀπεκάλουν τὸν ρωσικὸν ἐμπορικὸν στόλον ἐμεγάλην θαλασσιν διαμανιον. 'Η ρωσικὴ αὔτη καυχησιολογία είχε, πάντως, κάποιους θάσιν ἀληθείας διὰ τὰ πρώτα, τούλαχιστον, μεταπολεμικό ἔπι, ὅποτε τὰ γιωστὰ σχέδιασι ἐλειτούργουν κατὰ τρόπον σχετικῶς ίκανοποιητικόν. 'Η ρωσία, τότε, δικι μόνον ἐπειγχανε νὰ καλύπτῃ τὰς μεταφορικὰς της ἀνάγκας, ἀλλὰ συγνά και γὰρ ὑπερκαλύπτῃ αὐτάς. Κατὰ τὸ 1951, ἐπὶ παραδείγματι, η διλοκήρωσις τῶν σχεδίων ὑπερέθη τὴν βασικὴν πρόβλεψιν τοῦ 100, φθάσασα εἰς τὰ 102 %. Ἀπὸ τὸν 1952, δικι, η ρωσικὴ καυχησιολογία πρίσισεν υποχωρούσα. 'Ωφείλετο τούτο εἰς πολλοὺς παράγοντας. 'Ιδού οι εἰς αὐτῶν κυριώτεροι: "Ἐπαυσεν ή προσθήκη νέων σκαφῶν ἀπὸ τὴν Φιλλανδίαν υπὸ μορφὴν παραδόσεων διὰ πολεμικὰς ἐπανορθώσεις. 'Ἐπίστοις, τὰ περιελθόντα εἰς τὴν ρωσίαν, ως λάφυρα πολέμου, γερμανικά, Ιαπωνικά και Ιταλικά πλοῖα, πρίσισαν γὰρ ἐμφανίζουν τὰ γνη τῆς ἐντατικῆς αὐτῶν χρήσεως, ἀλλὰ και τῆς κακῆς συμπρῆσεώς των μέρους τῶν ρώσων ναυτικῶν. Τὰ δύο αὐτά γεγονότα ἀνωμολογήθησαν και ἔξι αὐθεντικῆς πηγῆς, ἀπὸ τὸ τεχνικόν, ρωσικὸν περιοδικὸν «Θαλάσσιος Στόλος» (Μόρσκο Φλότα). Εἰς τὰ ὑπ' ἀριθ. 8 και 9 τεύχη του υπεδεικνύετο εἰς τὸ ἀρμόδιον Υπουργείον, εἰς τοὺς ναυτικούς οργανισμούς και εἰς τὰ ναυπηγεία ή ἀνάγκη καλύψεως τῶν υποταμένων ἐλλειψεων.

Ούτοι, εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 8 τεύχος του τὸ ἐν λόγω περιοδικὸν ἀπεκάλυπτεν, δικι κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ 1952 ἐνεφανίσθησαν οι ιδύνοντες ναυτικῶν τινῶν οργανισμῶν, ως ἐπαναπαύμενοι ἐπὶ τῶν δασφυνῶν των τοῦ παρελθόντος, καταστάτες, τοιουτοπόρως, ικανοί νὰ ἐπιτελέσουν τὰ εἰς αὐτῶν κυριώτεροι: "Ἐπαυσεν ή προσθήκη νέων σκαφῶν και ἔξι αὐθεντικῆς πηγῆς, ἀπὸ τὸ τεχνικόν, ρωσικὸν περιοδικὸν «Θαλάσσιος Στόλος» (Μόρσκο Φλότα). Εἰς τὰ ὑπ' ἀριθ. 8 και 9 τεύχη του υπεδεικνύετο εἰς τὸ ἀρμόδιον Υπουργείον, εἰς τοὺς ναυτικούς οργανισμούς και εἰς τὰ ναυπηγεία ή ἀνάγκη καλύψεως τῶν υποταμένων ἐλλειψεων.

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, Wine, Scotch Whiskey and other Liquors, fresh pasteurized Milk, Ice Cream and Butter... .

General Representatives and Suppliers of Greek products for the Latin America through the Colon Free Zone.



S. H. & A. METAXA'S-COGNAC BRANDY

"PARNASSE,, OLIVES OF TOULIATOS C°.

JAMS & PRESERVES OF THE AEGIAN FACTORY

OF CLONIS BROTHERS

ACHAIA CLAUSS WINES (MAVRODAPHNE and RETSINA)

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas

ναυγκών καὶ τὰ 96.1 % τοῦ εἰς «τόνους — μίλλια προγράμματός του. Οἱ περισσότερον καθιστερημένοι ναυτικοὶ ἡσάν τῆς 'Ανατολής, τοῦ Νότου, τῆς Λεπτονίας, τῆς Εσθονίας καὶ τῶν δεξαίμενοπλοίων. Κατὰ τὸ ίδιον περιοδικόν, οἱ βασικοὶ λόγοι τῆς τοιαύτης καθιστερήσεως τῶν φορτεκφορτώσεων, εἰς τοὺς λιμένας ίδια τῆς 'Απω 'Ανατολῆς, δύνανται νὰ συνωφισθῶν εἰς τὴν δραδούτητα τῶν ἐπισκευῶν, εἰς τὴν μὴ ἔγκαιρον ἑκτέλεσιν λιμενικῶν ἔργων καὶ εἰς τὴν ἀπουσίαν εἰδικευμένων λιμενεργατῶν. Οἱ τελευταῖοι οὐτοὶ προέρχονται, κυρίως, ἀπὸ τοὺς κρατουμένους εἰς τὰ διάφορα στρατόπεδα συγκεντρώσεων. Εἰς τίνας, μάλιστα, περιπτώσεις δρομολογίων γραμμῆς παρεπηθῆσαν λίαν ἐπίζημοι καθιστερήσεις. Τὰ πλοῖα ἀνέμενον νὰ φορτώσουν ἢ ἐκφορτώσουν ἐπὶ περισσότερον χρόνον, παρ' ὅσον εἰχει τῆς χρειασθῆ διὰ τὴν αύτην ἔργασιν εἰς ἀντίστοιχους περιόδους τοῦ 1951. Η τοιαύτη ἐπίζημος καθιστερήσεις τῶν πλοίων, κατὰ τὸ δευτέρον τρίμηνον τοῦ 1952 ηὔπηθη εἰς τοὺς 'Εσθονίους λιμένας κατὰ 67 %, εἰς τοὺς Λεπτονίους κατὰ 60 %, εἰς τοὺς λιμένας τῆς Κασπίας θαλάσσης κατὰ 92.8 % καὶ εἰς τὴν 'Απω 'Ανατολήν κατὰ 34.4 %. Εἰς δλας τὰς ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις τοῦ ἀρμοδίου ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ὑπουργείου ἡ ἀπώλεια ἀνήλθεν εἰς 15.900 ὥρας-πλοῖα, ητοι εἰς ποσοστὸν 29.3 % ἐπὶ πλέον τῶν ἀντιστοιχῶν ἀπωλειῶν χρόνου τοῦ έτους 1951.

Τούπουνος διὰ τὴν τοιαύτην κατάστασιν θεωρεῖται, κατὰ μέγα ποσοστόν, η «Διεύθυνσις Κινήσεως Πλοίων». Οὕτω, τὸ δεξαιενόπλοιον «Στρατηγικής Αστάλανφ» ὑπερχεράθη νὰ ἀναμεινῇ ἐπὶ πέντε ημέρας τὰ «σλέπια» διὰ νὰ ἀρχίσῃ τὴν παραβαθήν τοῦ φορτίου του. Τὸ ἀτμόπλοιον «Τελενόφορος παρέμεινεν ἐπὶ 30 ὥρας εἰς τὸν προλιμένα, ἔως ὃντο ἐξερεύθη εἰς τὰς προκυψίας θέσης πλευρίσεως. 'Αρκετά σκάρη δὲν καταπλέουν ἢ δέν ἀποπλέουν κατὰ τὰς προκαθαρίσμενας ὥρας, τὸ δὲ γεγονός αὐτὸς δημιουργεῖ συχνὰ συστώρευσιν πλοίων εἰς ἔνα λιμένα κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον, παρακαλούμενον τοιουτοπόρως τοῦ ρυθμοῦ τῆς κινήσεως καὶ τῆς ἔργασις. Τοιαύτη κατάστασις παρατηρεῖται καὶ πάλιν εἰς τοὺς λιμένας τῆς 'Απω 'Ανατολῆς, διόποιοι κατὰ τὸ α' ἔξαντην τοῦ παρελθόντος έτους τὰ 33 % μόνον τῶν ἐκεί ἐργαζομένων πλοίων ἐπέτυχον νὰ ἀποπλεύσουν κατὰ τὴν τακτήν ώραν τοῦ δρομολογίου των ἢ καὶ πρὸ αὐτῆς.

Αναστάτωσις, ἐπίσης, τῶν δρομολογίων προέρχεται καὶ ἀπὸ τὰς συχνὰς βλάστας τῶν πλοίων. Μία μελέτη ἐπὶ τὸν ἐν λόγῳ περιπτώσεων ἀπέδειξεν, διότι κατὰ τὸ β' τρίμηνον τοῦ 1952, ὅντα τὸν ἡμίσεος τοῦ δούλου αἱριμού τῶν βλαστῶν ἀνέφεροτε εἰς τὰς μηχανάς. Σημαίνει τοῦτο, ὅτι παρημειλήθη ἡ τεχνικὴ μέριμνα διὰ τὰ πλοῖα, ὅτι αἱ ἐπισκευαὶ εἶναι ποιοτικῶν κατώτερες καὶ διότι οἱ μηχανικοὶ τῶν πλοίων παρασβαίνουν συχνά τοὺς κανόνας τῆς τεχνικῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ τοῦ χειρισμοῦ τῶν μηχανῶν. 'Αναμφιθόλως, η συνεχῆς μετακίνησις τῶν στελεχών τῶν πλωμάτων ἔχει τὸν ἐπιτήμιον ἀντίκτυπον τῆς ἐπὶ τῆς καλῆς συντήρησεως τῶν πλοίων καὶ αντανακλαστικῶς ἐπὶ τῆς διατήρησεως τοῦ ρυθμοῦ τῶν δρομολογίων.

Αἱ φορτεκφορτωτικὰ ἔργασιαί εἰς τοὺς λιμένας εἶναι πλημμελεῖς. Παρὰ τὰς καυστηρολογίας τοῦ σοδιετικοῦ τύπου, διατυπωνίζοντος, διότι οἱ ρωσικοὶ λιμένες εἶναι ἀρτίως ἐφωλισμένοι διὰ πρώτης τόξεως μηχανημάτων, προερχομένων ἀπὸ τὴν θεοτίκην διοικητικήν συνεργασίαν καὶ ὅτι ἔχουν θυμασίαν στελέχωσιν ἀπὸ ἐμπειρόν ἐμψυχον ὑλικόν, ἐν τούτοις, κατὰ τὸ β' τρίμηνον τοῦ 1952 μόνον ἐπὶ 39 % τῶν φορτίων ἐφορμόσθησαν ταχεῖαι μέθοδοι φορτώσεως. Εἰς τοὺς νοτιοδυτικοὺς λιμένας τὸ ποσοστόν ἥτο 38 %, ἔναντι προβλέψεως 52 %, εἰς τὴν Νότιον Ρωσίαν 47.6 %, ἔναντι προβλέψεως 56 % καὶ εἰς τοὺς λιμένας τῆς 'Απω 'Ανατολῆς 9.5 μόνον.

Αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων ὑπῆρχαν πάντοτε τὸ ἀσθενές σημεῖον τῆς ἀρμοδίας ρωσικῆς διοικητικῆς. Παράπονα διὰ καθιστερήσεις καὶ διὰ μειονεκτικής ἑκτέλεσης τῆς ἔργασίας, ἀναφέρονται ἀπὸ δλας πλοίων τὰ εἰδικά ρωσικά πειριδικά τὰ ἀσχολούμενα μὲ τὴν σοδιετικήν ναυτιλίαν. Τὴν ίδιαν παρατήρησην γενικῶς διαπιστώνει τὸ περιοδικόν «Μόρσοκοι Φλότ», ὅπερ εἰς τὸ υπὲρ οὐρανού 9 τεύχος τοῦ γράφει: «Γενικῶς, αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων δὲν ἔθασαν, ἀπὸ πλευρᾶς ταχύτητος καὶ ποιότητος, εἰς τὸν ἀποικούμενον ὑψηλὸν βαθμὸν. Τὰ σκάφη ἐδακολουθοῦν νὰ παραμένουν εἰς τὰς ναυτικές περισσότερον χρόνον ἀπὸ τὸν προβλεπόμενον ὑπὸ τῶν

σχεδίων. Οὕτω, τὰ εἰς Μπακοῦ γαυπιγεῖα τῆς 'Υπερκαυκασίας 'Ομοσπονδίας παρέτειναν τὴν ἀτμοπλοίου «Πρόφιντερ» κατὰ 102 ημέρας, πέραν τοῦ προκαθορισθέντος χρονικοῦ δρίου καὶ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ ἀτμοπλοίου «Κόμινφορμ» κατὰ 60 ημέρας. Τὸ ἀτμοπλοίον «Σοβιέτσκι Κρίμ» παρέμεινεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κέρτς 79 ημέρας ἐπὶ πλέον τοῦ προκαθορισθέντος χρόνου. Τὰ ναυπηγεῖα Ζντάνω (πρῶν Μαριούπολ) ἀπασχολούνται ἐπὶ τρία συνεχῆ ἑτη μὲ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ ἀτμοπλοίου «Οκτωβρίανή 'Επανάστατη», χωρὶς καὶ νὰ διαφαίνεται εἰσέτι ὁ πιθανὸς χρόνος συμπληρώσεως τῆς ἔργασίας. Τὸ ἀτμοπλοίον «Κόμισορμ» ἐπεσκευάζετο εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Πάρες Κόμισορμ», τοῦ Μπακοῦ, ἀπὸ τοῦ έτους 1946 μέχρι τοῦ 1951, διαν δὲ παρεδόθη πρὸς ἐκμετάλλευσιν, πάγκασθη νὰ ἐπανέλθῃ ἐκ νέου εἰς τὰ ναυπηγεῖα, διότι πολλαὶ καὶ σημαντικαὶ ἐπισκευαί, ἀπὸ τὰς ὄρχικῶς διαταχεῖσας, δὲν είχον ἑκτελεσθῆ. Τὸ δεξαμενόπλοιον «Μπέσχτασού» ἐπανήλθη τρεῖς φοράς εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ντεζερένιντκο, διότι, διάκις παρεδίδετο πρὸς ὑπερρείσιν, μεδ' ἐκάστην ἐπισκευὴν του, παρουσίαζε καὶ νέας βλάστας. Πλείστα σσα παρόμοια παραδείγματα δύνανται νὰ ὑπαριθμηθοῦν, ως τούτεις τὸ προαναφερθέν σοδιετικὸν πειριδικόν, ὅπερ ἀποδίδει τὰς ἐλειψεις εἰς τὴν ἀνεύθυνην στάσιν, τόσον τῶν εργατῶν τῶν ναυπηγείων, δύον καὶ τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων.

Ἐπερος λόγος τῶν κακῶν ἐπισκευῶν προέρχεται ὅποι τὴν πλημμελή δργάνωσιν. Πολλάκις δὲ διευθυντής ἐνὸς ναυπηγείου ἡ ἔχει ἐλαχιστὰς τεχνικὰς γνώσεις ἢ δὲν συμμετέχει εἰς τὴν πρετοιμασίαν τῶν ἔργασιών ἐπισκευῆς ἢ δὲν δύναται νὰ συλλάβῃ ἐκ τῶν προτέρων τὴν ἀκτίμασιν τοῦ δύκου καὶ τοῦ χαρακτήρος τῆς ἀναλαμβανούμενῆς ἔργασίας. Τὰ ναυπηγεῖα δὲν τηροῦν αὐστηρῶς τὸν ρυθμὸν τῆς ἔργασίας, ἀνευ τοῦ διοίου κανένας θετικὸν ἀποτέλεσμα δὲν δύναται νὰ προκύψῃ. Σχέδια καὶ πίνακες παραδίδονται. Τὰ πάντα προέρχονται ἀπὸ τὴν κακήν δργάνωσιν τῆς ἔργασίας.

Κατὰ τοὺς ρώσους, δὲν εὑθύνονται διὰ τὴν τοιαύτην κατάστασιν μόνον τὰ ναυπηγεῖα. Πάισουν καὶ οἱ διασιρίζονται τὰ πλοία «Οργανισμοί, οἱ οἵποιοι ἐπιβραδύνουν τὸν καθορισμὸν τῶν ἀπαιτουμένων ἐπισκευῶν, τροποποιοῦν συχνὰ τὰς παραγελίας των ἢ δίδουν νέας ἐντολᾶς ἔργασιών, καθ' ὃν χρόνον ἔχουν πραγματοποιηθῆ αἱ ἐπισκευαὶ ἐπὶ τὴ βάσει τῆς ὄρχικῆς των ἐντολῶν. 'Αξιοκατάκριτοι ἐπίσης τοιαύρουνται καὶ αἱ ναυπηγικαὶ δργάνωσις, διότι ἀργοτοπορῶν εἰς τὴν ἑκτέλεσην τῶν βασικῶν ναυπηγικῶν σχεδίων. Ἐπὶ πλέον ἐπικρίνονται αὐτὸς τούτο τὸ 'Υπουργεῖον καὶ ἡ «Διεύθυνσις Τεχνικῶν Προμηθεών», διότι ἀποτέλελουν ἀτάκτως εἰς τὰ ναυπηγεῖα τὰς ἑκάστατες ἀπαιτούμενα υλικά. Κατὰ τὸ περιοδικόν «Μόρσοκοι Φλότ», ὑπάρχει εἰς τὰ ρωσικά ναυπηγεῖα συνεχῆς ἐλλειψης ἡλεκτροδίων συγκολλήσεως, μετασχηματιστῶν, κινητήρων κλπ. Μέταλλον, ἐπίσης, δι' ἔρενα δὲν υπάρχει. Βεβαίουν δλας τὰς ἀνωτέρως ἐλλειψεις τὸ ρηθὲν πειριδικόν, ζητεῖ, ὅπως αὐταὶ θεραπευθοῦν τὸ ταχύτερον, χωρίς, δύως, καὶ νὰ ὑποδεικνύται τὸ τρόπον. Διὰ τὴν Σοδιετικὴν Ρωσίαν, μὲ τὸ πεντάροδον διοίου καὶ σοδιροδρομικὸν δίκτυον, τὰ ἀξιόλογα παραγωγικά κέντρα της, τὰ εὐρισκόμενα πρὸς τὰ δόρεια ἀκες τῆς χώρας, μόνον διὰ τῆς ὑδατίνης δόδου δύνανται νὰ ἔξυπηρετθοῦν.

TouRKIA

Και δεξαμενόπλοια

Εἰς τὸ προγούμενον τεύχος μας εἴχομεν ἀναγράψει, διότι οἱ ιδιώται Τούρκοι ἐφοπλίσται ἡρήσαν στρέφομενοι καὶ πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια, ἀγοράσαντες ἀντὶ τημῆς 295.000 λιρῶν τὸ Δανικὸν τάνκερ «Christian Holm», 9185 τ. γκρός, 14.040 τόνων d. w. (τοῦ 1927), μὲ σερβόν τοῦ 1950. Τὸ ἐλύτον σκάφος ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Ναζήμ Καλκαδζήν, παραδηφθὲν δὲ πρὸ τινῶν ἡμερών εἰς τὸ Παλέρμον, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως ἐν δεξαμενή, ὑψώσας τὴν τουρκικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Riza Kaptan». Ἐπερος σκάφος τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου ὑπὸ τὸ δόνομα «Riza Kaptan» 3704 τ. γκρός (τοῦ 1909) μετωνομάσθη «Σελήνα». Έν τῷ μεταξὺ ἐπραγματοποιήθη καὶ δευτέρα ἀγορά δεξαμενοπλοίου. Πρόκειται περὶ τοῦ νορβηγικοῦ τάνκερ «Hoegh Hood» 9403 τ. γκρός, 14650 τόνων d. w. καὶ ναυπηγήσας 1936. Τὸ ἐλύτον σκάφος, ἀγορασθὲν ἀντὶ τημῆς γύρω τῶν 350.000 λιρῶν, παρελήφθη πόδη εἰς τὴν Στοκχόλμην, διότι ὑψώσας τὴν τουρκικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Βαρβαρόδοσσας».

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



MANAGERS

A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

1953

LONDON E.C. 3

ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ

Τού κ. ΣΠΥΡΙΔ. ΑΡΓΥΡΟΥ

Πολλάκις νομίζεται ότι τὸ ὄνυμαζόμενον κατὰ τὴν ἀρχαιότητα πλοῖον «ΤΡΙΗΡΗΣ» δὲν ἔχρησίμευε μόνον διά πολεμικούς σκοπούς, ἀλλά καὶ δί' ἐμπορικούς, ἐξ ἀποσταμάτων διμῶν ἀρχαίων συγγραφέων ἀποδεικνύεται διτὶ ὑπῆρχον διάφορα ἐμπορικά πλοῖα διὰ τὰς μεταφοράς ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν, τὰ ὅποια ὠνομάζοντο ὡς κατωτέρω:

Ἡ πρώτη ὀνομασία καὶ ἐμπορικού πλοίου ἦτο ἡ «ΟΛΚΑΣ», ἥτις ἦτο καθαρῶν ἐμπορικῶν πλοίων, μεταφέροντα ἀποκλειστικῶς στὸν ἀπό Αἰγαπού ποὺ εἰς Ἀθήνας, ὡς ἔξης δὲ ἀναφέρεται ὑπὸ τῶν συγγραφέων:

«... Τοῖς δὲ περὶ Τιριόπιον (πρὸς βορρᾶν τῆς Κνίδου) οὐσιαὶ τὰς ἀπό Αἰγαπίου ὀλκάδας προσβαλλουσις ἔντασσεν» (Θουκυδίδης ιστορία Η', 35).

«... Οἱ μὲν πλοῖοι κυβερνοῦντες, οἱ δὲ ὀλκάδοι τίνος (Ἐσεν. Ἀθην. Πολιτεία 1.20). Ἐπροσβαλλούσαν τῆς νεανὸς πρὸς ὀλκάδον τίνα» (Πλάτωνος Λόχης 183 D).

Ἐπέρα κατηγορίας ἐμπορικῶν πλοίων ἦτο ἡ λεγούμενη «ΝΑΥΣ ΣΤΡΟΓΓΥΛΗ». ἥτις ἦδυνατο κατὸς Θουκυδίδην (βιβλίον Β', 97) νὰ διανύσῃ 700 στάδια τὴν ἡμέραν (16—17 μίλια) καὶ 600 τὴν νυκτα (14—15 μίλια), ἥτοι 30 μίλια ἐν συνδόλῳ καθ' ἔκαστον ἡμερονύκτιον.

Καὶ δὲ Ἡρόδοτος διὰ τὴν διάκρισιν τῶν στρογγύλων νεων ἀπὸ τῶν τριπόδων λέγει: (Ἡρόδ., ιστορ. I, 163).

«Ἐνευτίλλοντο δὲ οἱ στρογγύληις νησοί, ἀλλὰ πεντηκοντόρρητοι».

«Ἄλλη ὀνομασία τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου τῆς ἀρχαιότητος ἦτο καὶ ἡ «ΝΑΥΣ ΜΥΡΙΟΦΟΡΟΣ», χρησιμεύσασα καὶ αὐτῇ ἀποκλειστικῶς πρὸς μεταφορὰν ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν, ἀποκλειούμενου παντὸς πολεμικού σκοποῦ.

«Πλάτος δὲ ἔχει πηχὸν ἐκατὸν διώρυξ, δάθος δὲ μυριοφόρων νησί» (Στράβων ΙΖ, 805).

«Προστίγαγον ναῦν μυριοφόρον διναμένην δέσσεσθαι μύριον φόρτου» (Θουκ. ιστορ. 7, 27).

Διὰ τῆς ὀνυμασίας «ΚΕΛΗΣ» οἱ ἀρχαῖοι ἔχαρασκτήριζον μικρὸν πλοϊόριον ὑψὸν διότι μόνον προσώπου χρησιμοποιούμενον, τὸ ὅποιον συνήθως ἔχρησίμευε καὶ δι' ἀλιευτικούς σκοπούς.

«Καταδρόμων ἐπὶ θαλατταν ἐν ἀλιευτικῷ πλοίῳ Κέλητι περιπλέει εἰς τὴν Ἀκρόπολιν» (Ἐσεν. Κύρ. Ἀνάδ. 7, 1, 20).

«Περιπλέπτεν σφι κέλητα θεῖη πομπτῷ» (Ἡρόδοτος ιστορία 8, 94).

«Μετὰ δὲ ταύτας τὰς ἐνυπήκτους Θηριέντης μὲν παραδοὺς Ἀντιόχῳ τὰς ναῦς ἀποπλέων ἐν Κίλητι ἀφανίεται» (Θουκιδ. ιστορ. Η', 38).

Φαίνεται δῆμως διτὶ καὶ οἱ ἀρχαῖοι μας πρόγονοι εἶχον πολὺ κακὴν γνῶμην διὰ τὰ πληρώματα τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, διότι ὁ μέγας τραγικὸς Εὔριπιδης (Ἐκάδη 607) λέγει τὰ ἔξης:

«Ἀκάλαστος ὄχλος, ναυτικὴ τὸν ἀνάρχια κρίσισον πυρός».

«Ἐγ τέλει ὁ ιστορικὸς Ξενοφῶν (Ἀνάδ. I, 1, 17) μᾶς πλησσοφορεῖ διτὶ οἱ Κάρες, ὁ ἀρχαιότατος λαός τῆς Μ. Ἀσίας, κατοικῶν τὴν νοτιοδυτικὴν χώραν καὶ σίτινες κατὰ τοὺς χρόνους τῆς ἀκμῆς τῶν ὑπῆρχαν θαλασσοκάτορες, καταλαδόντες καὶ αὐτὰς τὰς νησούς του Αιγαίου, ἐμάνθανον τὴν Ἑλληνικὴν διὰ νὰ χρησιμεύσουν ὡς διερμηνεῖς.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

Ναυτικαὶ Δῖκαι

— Πλοηγὸς καὶ Πλοιάρχος. Ἡ εὐθύνη ἐκατέρου.

Ἐνδιαφέρουσα ὑπόθεσις ἔξεδικάσθη πρὸ τίνος ἀπὸ τὸ δικαστήριον τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου, ἀναφερομένη εἰς προσφυγὴν τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ σκάφους «Χάνς Χόθ», αἴτωμένων περιορισμὸν τῆς εὐθύνης τῶν διὰ τὴν σύγκρουσιν τοῦ σκάφους τῶν πλοιοκτητῶν διά τῆς ἀνατολικῆς εἰσόδου τοῦ Ντόβερ, μετά τοῦ ὀπιστόλου «Χαλλανταΐη». Οἱ πλοιοκτηταὶ τοῦ δευτέρου σκάφους ἀντέκρουσαν τὰς ἀπόφεις τῶν ἀντιδίκων των, μὲ τὸ ἐπιτίχειόν τοῦ ὅτι ἡ σύγκρουσις ὠφελεῖτο εἰς σφάλμα τοῦ πλοιάρχου καὶ συμπλοιοκτήτου τοῦ «Χάνς Χόθ». Εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ Δικαστηρίου ἔθιγησαν καὶ τινὰ ζητήματα, ἀτινα κατ' ἐπανάληψιν εἰς τὸ παρελθόν μὲν δινιαφέροντας ζωηρὸν εἰχον ἀπασχολήσει τοὺς ναυτιλομένους.

Ἡ θέσις τοῦ πλοιού εἰναι γενικῶς παραδεγμένον, εἰπεν δὲ δικαστὴς, διτὶ δὲ παρουσία τοῦ πλοιογού ἐπὶ τῆς γεφύρας τοῦ πλοίου ἐνέχει συμβουλευτικὸν χαρακτῆρα, πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ δοθῇ τὸν πλοιάρχον, δισσὸν ἀφορᾶ τὰς τοπικὰς συνθήκας ναυσιπλοίας καὶ οὐδόλως ὑποκαθιστᾶ τὴν πλάγη ἔξουσίαν καὶ εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου διὰ τὴν ναυσιπλοίαν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ σκάφους. Εἰναι ἀκόμη γενικῶς παραδεγμένον, διτὶ εἰς πολλὰς περιπτώσεις ὃ πλοηγὸς ἀναλαμβάνει ὑπὸ τὴν σιωπηραν συνήθεσιν τοῦ πλοιάρχου, τὸ ἔργον τῆς ναυσιπλοίας. «Υπὸ τὸ φῶς τοῦ νόμου, τὴν εὐθύνην διὰ ζημιάς ἐκ συγκρούσεως ὑπέκουον—μέχρις ἀποδείξεως τοῦ ἐνστάτου—οἱ πλοιάρχος καὶ οἱ πλοιοκτηταὶ, ἐνῷ ἐπὶ τοῦ πλοιογού οὐδὲ ποσοστὸν τοῦ εὐθύνης ἐπιτίππει. Εἰς τὴν προκειμένην ὅμως περιπτώσιν ἐτέθη ἐν ἀμφιβόλῳ ἡ ηθικὴ εὐθύνη καὶ τὸ σπουδαιότερον ὃ θέσις τοῦ πλοιάρχου, διστὶ εἶναι καὶ συμπλοιοκτήτης, δισσὸν ἀφορᾶ τὴν εὐθύνην του κατὰ τὸν νόμον περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας. λόγω τῆς παρεισφρήσεως ἀμειείας ἡ σφάλματος τοῦ πλοιογού.

Κατὰ τὸν χρόνον τῆς συγκρούσεως εἶχεν ὑποχρεωτικῶς προσληφθῆ πλοηγὸς ἐπὶ τοῦ «λάντς Χόθ». Εύρισκετο ούτος ἐπὶ τῆς γεφύρας καὶ εἶχεν ἀναλάβει—ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου παντόντος—τὴν διακυβέρνησιν τοῦ σκάφους, διδών, ὡς συνήθως, τὰς διαταγὰς πηδαλιουχῆσεως καὶ μηχανῶν. Τὸ σκάφος ἔφθασεν ἔξωθι τῆς εἰσόδου τοῦ λιμένος τοῦ Ντόβερ ὑπὸ λαμπτάρας καιρικὰς συνθήκας, ἡμέλσησεν δύμαν νὰ παρατηρήσῃ τὸ δοθὲν σῆμα, διτὶ ἐπέρω τοῦ πλοίου ἐξέπειτα τοῦ λιμένος καὶ διτὶ δὲν τὸ ἐπετρέπετο νότια πλησίασθαι τόσον, ὥστε ν' ἀποκλείσῃ τὴν εἰσόδου τοῦ λιμένος. Παρὰ τὸ δοθὲν σῆμα τὸ «Χάνς Χόθ» ἐπροχώρησε πρὸς τὸν εἰσπλοιον, διτὶ δὲν ἔφθασεν ἀκρίδας εἰς τὸ στόμιον τοῦ λιμένος, τότε ἀντέληφθη τὸ ἐπέρω τοῦ σκάφους, τὸ «Χαλλανταΐη», νὰ πλέει εἰς δισταρουμένην πρὸς αὐτὸ πορείαν. Άμφοτερα τὰ πλοῖα ἐπλεον μὲν ταχύτητα καὶ ἡ σύγκρουσις ἐπῆλθε, παρὰ τὰς καταβληθείσας πλοῖος ἀποφυγὴν τῆς προσπαθείας.

Ο πλοηγὸς ἀμολόγησε τὸ σφάλμα τοῦ πλοιογού τοῦ «Χάνς Χόθ» ἐπτρεπεν νὰ κηρυχθῇ συντεριθνός διὰ τὸ πλοιάρχον, παντόντος τὴν διακυβέρνησιν τοῦ σκάφους, διδών, ὡς συνήθως, τὰς διαταγὰς πηδαλιουχῆσεως καὶ μηχανῶν. Τὸ σκάφος, ἔφθασεν ἔξωθι τῆς εἰσόδου τοῦ λιμένος τοῦ Ντόβερ, διστὶ ἐπέρω τοῦ πλοιογού, διστὶ εἶπεν δισταρουμένην πρὸς αὐτὸ πορείαν. Άμφοτερα τὰ πλοῖα ἐπλεον μὲν ταχύτητα καὶ ἡ σύγκρουσις ἐπῆλθε, παρὰ τὰς καταβληθείσας πλοῖος ἀποφυγὴν τῆς προσπαθείας.

Γνῶσις τῶν τοπικῶν συνθηκῶν διὰ τὸν πλοιάρχον, τὸ ἔγερθεν δύμα τοῦ δικαστηρίου, θά ποτε πολὺ νὰ ζητήσωμεν ἀπὸ τὸν πλοιάρχον νὰ καταβάλῃ περισσότερα τῆς συνθήσιμης.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ"

Έκαστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ 230 μμ Λέρον, Κάλυμνον, Κω, Ρόδον.

Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μμ Πάτρας, Σάμην, Ιθάκην, Κέρκυραν, Βρινδήσιον. Επιστροφὴ εἰς Πειραιά Τετάρτην πρωίν.

Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ"

Τά δρομολόγια τοῦ Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ", διὰ ἔκτελεσθεοῦν προσωρινῶς ὑπὸ τοῦ Δ/Π "ΚΑΡΑΙ ΣΚΑΚΗΣ".

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μμ Χίον, Μυτιλήνην.

Δ/Π "ΚΑΡΑΙ ΣΚΑΚΗΣ"

ΠΕΜΠΤΗΝ 16 τρέχ. 6 μμ Ήράκλειον, Ρέδυμνον, Χανιά.

ΣΑΒΒΑΤΟΝ 11 τρέχ. 6 μμ διὰ Χίον, Μυτιλήνην.

Δρομολόγια Τρίτης γραμμῆς Κρήτης, Πέμπτης Παρονάξιας καὶ Σαββάτου Σάμου, προσωρινῶς ἀνεκτέλεστα, λόγω καθαρισμοῦ τοῦ πλοίου.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ: Ακτὴ Ποσειδῶνος, τηλ. 47-500, 45 033.

Διεύθυνσις: Τηλ. 44-046 καὶ εἰς δύα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

DEARBORN CHEMICAL COMPANY

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

DEARBORN
CHEMICAL COMPANY

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

DEARBORN
CHEMICAL COMPANY

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

DEARBORN
CHEMICAL COMPANY

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

μένον νὰ γιωρίζῃ ολα τὰ τοπικά σήματα, ἐνῷ εἰχεν̄ ἐπὶ τοῦ πλοίου σημάνειαν πλοηγόν. Δὲν δυνάμεθα ἐπίσης νὰ δικιάσωμεν ἀπὸ τὸν πλοίαρχον, πως ἐλέγχη τὰς ἔνεργειας τοῦ πλοηγοῦ, ἐν σχέσει μὲ τὰ τοιαῦτα σημάτα. Εἰς περιπτώσεις ἐντελῶς τοπικάς και γινώσκεως τῶν τοπικῶν σημάτων, ὁ πλοίαρχος, καταδύλλων συνήθῃ και ὅρθινὴν ἐπιμέλειαν, δικαιούεται νὰ δικιάσεται ἐπὶ τῆς καθοδηγήσεως τοῦ τοπικοῦ πλοηγοῦ, διότι ἀλλὰς τε δι’ αὐτὸν ἔκριβων τὸν λόγον γίνεται ἡ πρόσδηψις τοῦ πλοηγοῦ. Λεραιταρίῳ δὲ δικαιοτήτη παρεπήρησεν ὅτι και ἀν̄ πλοϊαρχὸς ὁ πλοϊαρχὸς σκάφους τινός, προκειμένου νὰ ἐπιστρέψῃ ἔνοντα λιμένα, λάβι τὴν πρόνοιαν ἀ συμβουλευθῆ ἀπὸ ἑπτὸμετρα βιβλία, ποια εἶναι τὰ τοπικά σήματα τοῦ ἴμενος, εἰς τὸν ὃποῖον θὰ προσεγγισθῇ, δὲν ἐπεται ἐκ τούτου, ὅτι ἀπολείεται νὰ ἔχῃ ἐπλεθερίην μιὰ νυκτὶ ή μεταβολὴ τὸν ἐν λόγῳ σημάτων, απότον διαταγῆς ὑπευθύνου τινός ἀρχῆς. Ὑπὸ τὰς συνθήκας αυτὰς ὁ Αγγελος δικαιοτής ηχθῇ εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι εἰς παράδειψις τοῦ πλοιούχου ἀνεφέρετο εἰς αἵτια καθαρῶς τοπικῆς σημασίας και ὅτι συνεπῶς πλοϊαρχὸς τοῦ «Χάνς Χόθ» δὲν ήδηντα νὰ δεωριθῇ τούτου. Ἐπέγιον οὗτο οι ἔναγοντες νὰ ἀποδείξουν, οὐχὶ δεδιάώς ἀνευ δυσκολίας, τι ἡ σύγκρουσις δὲν προήλθεν ἐκ σφάλματος των. Η ειδύθην δὲν τῶν πλοιοκτητῶν περιωρίσθη εἰς τὸ ποσὸν τῶν 2510.14.5 λιρῶν, ἀντίστοιχα εἰς 8 λίρας κατά τὸν τόνον, δεδομένου ὅτι τὸ «Χάνς Χόθ» ὑπελογίθη ὡς ἔχον χωρητικότητα 313.8 τόνων.

— Ἀπώλεια ναύλου λόγω ἀσκηθείσης βίας

Δι' ἀποφάσεώς των τὰ Ἕγγικά δικαστήριος ἀπέρριψαν τὴν ἀγωγὴν ἡς Ἑλληνικῶν συμφεδόντων 'Ατλάντικ Μαριτάιμ Κόμπαου', διὰ τῆς διοίσας αὐτὴ ἔκτειν νὰ ἀποζημιωθῇ διπὸ μίαν ὄσφαλιστικὴν ἐταιρίαν¹, παλέιαν ναύλου τοῦ φορτηγοῦ τῆς 'Ατλάντικ Τρέιντερ'. Τὸν ἐν λόγῳ κάθος, εὐρισκόμενον εἰς τὸν κινεζικὸν λιμένα Τάκου Μπάρ, διετάχθη ἀριόνα πολεμικὸν υ' ἀποπλεύσῃ ἐκείθεν πάραυτα καὶ χωρὶς νὰ παρασῆῃ φορτίον. Πράγματι, ὑποχωρεῖσθαι νῦν ἐγκαταλείψει τὸν λιμένα, ἀνεῳρόσης κενύν καὶ κατὰ τὸν ισχυρισμὸν τῆς πλοιοκτητοίας ἐταιρίας, ἐν εἰσέπραξεν αὐτὴ τὸν συμπεφυμένον ναύλον, διότι δὲν ἔξεταλέσθη δὲ ταξίδιον. Ἐναγόμενος ἦτο ὁ ἄσφαλιστής συνταγματάρχης Τζών 'Ουντ' Τζίμσον, μέλος τοῦ λούδης. Οὔτος ὑπεστρίοιν, διὰ τὸ ἀπότιλον σὺν πλοίοιν ἐκ Τάκου Μπάρ τὴν 8ην Αύγουστου 1949 ἀπέτελε ἐκουσίαν γράξιν τοῦ πλοιάρχου. Καὶ ἀκόμη ὑπεχρεώθη ὑπὸ τοῦ πολεμικοῦ ὑπὸ ποπλεύσῃ, τὸ γεγονός τῆς δριστικῆς ἐγκαταλείψεως τοῦ λιμένον καὶ σὺ μὲν καιωδὴ ἐπανάπλου πρὸς φόρτωσιν, ἀπέτελε ποᾶξιν ἐκουσίαν, μημειατέον, διὸ οἱ πλοιοκτήται προστίπασαν νὰ κατεύθυνουν ἀλλαχοῦ δικάθος τῶν, συνάψαντες ἑτοίμαν ναύλωσιν.

Ο 'Εκδόσας τὴν ἀπόφασιν δικαστῆς κ. Σέλλεος, προβαίνων εἰς τὴν ἔ-
τασιν τῶν ἑκατέρων ἀναπτυχθειῶν ἀπόφεων, ἐθεώρησεν ὑποχρέωσιν
οὐ νῦ λάβῃ ὁπ' ὅψιν τὶ συνέδη μετὰ τὸν ἀπόλον τοῦ «Ἀτλάντικ Τρέ-
πε» ἐκ Τάκου Μπάρ, διότι τὰ περιστατικά ταῦτα ἡδύναντο νὰ ἀπο-
αφήνισουν τὴν δῆλην ὑπόθεσιν. Τὰ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου στοιχεῖα
ἀρεσχέθησαν ἀπὸ ἔτερα πλοῖα, ἀτινα κατέπλευσαν εἰς Τάκου Μπάρ,
εταὶ τὴν 8ην Αὔγουστου 1949 καὶ ἐπέτυνον νὰ παραλάβουν ἑκεῖθν
օρτιον. 'Ανεγυώρισεν ὁ δικαστής, διτὶ οὖν ἡδύναντο νὰ εἴπῃ κατηγορη-
ατικῶς ποιά θάτο ἡ τύχη τοῦ «Ἀτλάντικ Τρέπ» τερ, ἂν ὁ πλοίασ-
ος αὐτοῦ ἀπεφάτιζε νὰ ἀγνοήσῃ τάς διαταγάς καὶ τάς προειδοποιή-
εις τοῦ πολεμικοῦ καὶ πασχεμένων εἰς τὸν λιμένα ἥ ἄν επέπλεε μὲν, ἀλλ'
πανήρχετο μετὰ μιαν ή δύο ἡμέρας.

Ο πλοιαρχός του Ατλαντική Γρείντερ¹ διετάχθη την 11.30 π.μ. να γκαταλέψῃ πάραποτα τὸν λιμένα καὶ τὰς ἀκτὰς τῆς Βορείου Κίνας... ἦν 5.30 μετὰ μεσημβρίαν, διετάχθη διὰ δευτέρων φοράν νὰ ἐποπλεύῃ, διότι, ἐν ἀντίθετῳ περιπτώσει, ὁ κυβερνήτης τοῦ πολεμικοῦ θά-ἐ-ώδηρος ἔσαυτον ἀπαλληγμένον πάστος εὐθύνης διὰ τὰς ἐνδεχομένας συνε-είςας. Ἀπηγορεύθη, ἐπίσης εἰς τὸν πλοίσαρχον νὰ ἐπικοινωνήσῃ, καθ-ιονήποτε τοόπον μὲ τὴν Ἑπράν. Πασσά τὰς δύο ταύτας διαταγάς, τὸ κύρως παπεύειναι καθ' δηλην σκένεδον τὴν λιμέναν εἰς τὸν λιμένα, ἐν ἀνα-ονή της ἐξελίξεως τῶν γεγονότων, τελικώς δὲ ἡ παρὰ τὸν πλοίον ἐγ-ατάλεψις τοῦ λιμένος δὲν ἀπέτελει — κατὰ τὸν δικαστὴν — ἐκουσίδι-νοδεῖν τοῦ πλοιάρχου. Ο πλοιάρχος δὲν παρεβίασε νόμου τινά, τὸ δὲ Ατλαντική Γρείντερ¹ ήτο εἶνα οὐδέτερον σκάφος, μη διναιριθένει εἰς πρά-ιν, ηπει τὸν δὲν ἀντίθετος ποὸς τὰ δικαιώματά του. Ἐσόδονει, ὄμως, ὁ κατάστη, δῆτι ἡ κατάστασις δὲν μήτο τοιστὴ, διότε νό δύναται δὲ πλοί-ιρχος νὰ ἐμεινῇ εἰς τὰ νόμιμα δικαιώματά του, ὡς οὐδετέρου. Συμφέ-νουν, ἀλλοι τε, τόσον τῶν πλοιοκτητῶν, δσσον καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν, ἥτο-αι ἡ ἑκτεῖν ὑπεράγον τὸ πλοίον εἰς κίνδυνον νό δυνισθῇ εἰς τὸν δοι-αρδισμοῦ, διότι τότε θὰ κατηγορεῖτο δὲ πλοιαρχός, δῆτι πασιμέλησ-την ἀσφάλισην τοῦ πλοίου του, κατάπιν, μάλιστα, δύο ἀλληλοδιαδόχων παρεπεμένων τοῦ πλοίου του.

προειδοποίησεν του περὶ τοῦ κινδύνου.
Έδεχθή ὁ δικαστής, διὰ τὸ «Ατλάντικ Τοέιντε» ἀπέτιλευσεν ἐκ Τάου Μπάρ, λόγω τοῦ ἑκατόντα εἶκοντας ἐμφυλίου πολέμου, λόγω τῆς ἀ-
κηθείστος ἐπί αὐτοῦ πιέσεως ἀπὸ τοὺς κυβεονήτας τῶν δύο κινεζικῶν
ρολεμικῶν καὶ λόγω, τέλος, τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων, ποὺ ἔπικο-
σύνθησαν. Απερρίφθη, δένεν, ὁ ἰχυσιοτός μόνος τῶν ἐναγομένων, διὰ ἡ πρά-
της τοῦ πλαισίου νόος ἀποτιλεῖσθαι τὸ ἐκουστία.

⁷ Ήτο, ἐν τούτοις, πιθανόν, ἃν δὲν συνέβαινον τὰ ἀνωτέρω γεγονότα,

τὸ σκάφος νὰ παρελάμβανε τὸ φορτίον ἀλλατος, διὰ τὸ ὅποιον εἶχε ναυλωθῆ τὴν 16ην Ἰουλίου 1949 καὶ θὰ ἐκέρδιζε τὸν ναύλον. Ἐπρόκειτο νὰ εἰστράξῃ αὐτὸν ἐν Λούδινα τοῖς μετρητοῖς, εἰς λίρας, ἃμα τὸ ὑπογραφή τῆς φορτωτικῆς. Συνεπεία τῶν γεγονότων, ποὺ ἐμεσοδάθησαν, ὁ ναύλος ἀπώλεσθη καὶ οἱ πλοιοκτῆται ἐξήπισαν νὰ ἀποζημιωθοῦν, βάσει τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ ναυλοῦ, δόλκαρπον τὸ ποσὸν αὐτοῦ. Αναφερόμενος ὁ δικαστὴς εἰς τοὺς ὄρους τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου, εἶπεν, ὅτι ἡ ἀξίωσις τῶν πλοιοκτητῶν ἀπεκρούσθη ὑπὸ τῶν ἐνσαρκωμένων ἀσφαλιστῶν μὲ δύο ἐπιχειρήματα: Πρῶτον, ὅτι ἡ κυριωτέρα αἵτια ἀπώλειας τοῦ ναυλοῦ ήτο ἡ μὴ ἐκτέλεσις τοῦ ταξιδίου, λόγω τοῦ κινδύνου, ποὺ περιέλειπεν ἡ ἐπιχειρήσης τού. Οι ἀσφαλισταὶ ἔστηρούχθησαν ἐν προκειμένῳ εἰς τὸν σχετικὸν δρόν τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου, τὸν προβλέποντα τὴν περιόδουν ματαίωσεως τοῦ ταξιδίου. Καὶ δεύτερον, διότι ὁ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου περιελάμβανε ἀπάλλαγὴν τῶν ἀσφαλιστῶν δι' ἀπώλειαν τοῦ ναυλοῦ, ἀμέσως προερχομένην ἐκ καθυστερήσεως τοῦ πλοίου. Ἡ ἀπάλλαγη αὕτη ἐδιαίτερο εἰς τὸν δρόν 8 περὶ χρονικῶν ρίων τοῦ Ἰνοτιτούντου τῶν Ἀσφαλιστῶν. Κατά τοὺς ἐναγομένους, πήγαν ἀπώλειαν τοῦ ναυλοῦ εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν προεκάλεσεν ἡ θυστέρωσις.

‘Η ἀπόφοιτος, θήνε, τοῦ δικαστοῦ ἔξηρτηθη ἀπὸ τὴν ὅρθιν ἐρμηνείαν τοῦ ἐπιμάχου ὅρου τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαῖον. ‘Η ἀσφάλεια τοῦ ναύλου, ὑπαχθεῖσα εἰς τὴν παλαιῶν μορφὴν τῶν θαλασσασφαλιστηρίων συμβολαῖών, μὲ διαγραφὰς καὶ προσθήκας, παρουσιάζει πάντοτε δισ- χερείας, ὡς πρὸς τὴν ἐρμηνείαν τῶν ὅρων, ή δὲ παρούσα ὑπόθεσις δεν απετέλει, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης, ἔξαιρεσιν. ‘Ο περὶ ματαιώσεως τοῦ ταξιδίου ὅρος—συνέχισεν δικαστής—δὲν ἀπαλλάσσει τῆς εὐθύνης τοὺς ἀσφαλιστάς, ἀν̄ η ἀξίωσις διατίθεται ἐπὶ ἀπωλείας η ματαιώσεως τοῦ ταξιδίου διεθειρωμένης εἰς παρεπόδισιν τοῦ σκάφους πρὸς ἔκτελειν τοῦ πλοῦ. Τὸ πῦρ ἐπίμαχον ταξίδιον θὰ ἔξετελείτο καὶ ὁ ναύλος θὰ εἰσε- πράττετο, ἀν̄ δὲν ἐμεσολάβει ἀπρόβλεπτον κώλυμα, προσερχόμενον ἀπὸ διαταγὴν μιᾶς ἀρχῆς. Διὸ τὴν διαταγὴν αὐτὴν δὲν ήσαν υπεύθυνοι οἱ ἀ- σφαλισταῖ. Ἐκείνο, που εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἀπώλειθ, ή- το τὸ ταξίδιον ή ἡ ἐπιχείρησις αὐτοῦ καὶ συνεπῶν ἀπόρροια τοῦ γεγο- νότος τούτου ὑπῆρχεν ή ἀπώλεια τοῦ ναύλου. Τὸ πλοῖον ήτο εἰς καλήν κατάστασιν ναυσιπλοίας καὶ ἐλεύθερον. Καὶ ὅχι μόνον ήτο ἀδέσμευτον μεταφορικὸν μέσον δυνάμενον νά ἐπιτύχῃ ναύλον, ἀλλὰ καὶ ἐν τῇ πραγ- ματικότητι ἐπέτυχε τὴν σύναψιν ἐτέρου ναυλοσυμφώνου μὲ ἐλαχιστη- καθυστέοντι.

Οι πλοιοκτήται — ἐπέρανεν ὁ δικαστής — δὲν ἔκαλύπτουτο δι' ἀπώλειαν ναύλου ἔξι ἀπροβλέπτου κωλύματος ναυσιπλοίας, καθ' ὃν τρόπον ἀνέκυψε τοῦτο εἰς τὴν προκειμένην περίττωσιν. Εἶχον διατρέσσει ἀκεραίαν τὴν μεταφορίην ικανότητα τοῦ πλοίου των, ὅπερ καὶ θὰ ἤδη γνωτό, στοὺς ἐλληγενὲς ὁ ἐμφύλιος πόλεμος η̄ σταν ἔπαυεν ή παρεμπόδισε τῆς φορτωσεως, νά ἐπανεπλέεν εἰς Τάκου Μπάρ πρός παραλαβὴν τοῦ φορτίου καὶ ἐκτέλεσην τῆς διὰ τοῦ ναυλουσμάτων ἀνειδημένης μεταφορᾶς. Ἡ ἀγνῶνή ὅθιν, τῷ πλοιοκτήτῳ ἀπεορίθη.

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
 ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦ. 40-658
 ΑΘΗΝΑΙ : ΟΔΟΣ ΚΑΡΝΕΑΔΟΥ 12
 ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Τὸ δεύτερον Μεσογειακὸν

Αἱ τελικαὶ δοκιμαὶ τοῦ δευτέρου Μεσογειακοῦ σκάφους, τοῦ «Ἀχιλλέως», ἔξετέλεσθησαν πρὸ ἡμέρων. Ἀπέδεσαν τὰ αὐτὰ μὲ τοῖς «Ἀγαμέμνονος» ἀποτελέσματα εἰς τε τὴν ταχύτητα καὶ τὴν εὔστάθειαν. Μὲ δύναμιν 6.310 ιππων, ταχύτης 18.4 μίλλια.

Αἱ συλλογικαὶ συμβάσεις διὰ τὰ φορτηγά

Διὰ πρακτικοῦ ὑπογραφέντος τὴν Ἰηνὸν Ἀπριλίου καὶ κυρωθέντος δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. «Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας», παρατείνεται μέχρι τῆς 31ης Αὐγούστου 1953 ἡ ίσχὺς τῆς μεταξὺ «Εἰώσεως Ἐλλήνων» Ἑφοπλιστῶν φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 500 τόνων γκρός καὶ Πανελλήνιου Ναυτιλίου Ὀμοσπονδίας συμβάσεως.

Τροποποιήσεις τινὲς συνεψηνόθησαν, λεπτομερειακαὶ δῆλως, ἀποδειχθεῖσαι ἀναγκαῖαι ἐκ τῆς μέχρι τοῦδε κτηθείσης πείρας κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς συμβάσεως.

«Η Ο.Ε.Ν.Ο. διαμαρτύρεται...

Οἱ γνωστοὶ κομμουνιστικοὶ κύκλοι τοῦ Ἰηνὸν Υόρκη παραρτήματος τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. ἔξιδωκαν πρὸ ἡμέρων διαμαρτύριον, διότι ἀπηγορεύθησαν τὰ ταξίδια τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων πρὸ τῆς «Ἐρμέων Κίνων». Οἱ προεντοκτοὶ λιμενάρχοι Νέας Υόρκης ἔστουσεν νάρθηκαν πρὸς τὸν ὄμηρον τόπον τοῦ δημοτικοῦ παρατελείου, μέχρι τῆς 31ης Αὐγούστου 1953 ἡ ίσχὺς τῆς μεταξὺ «Εἰώσεως Ἐλλήνων» Ἑφοπλιστῶν φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 500 τόνων γκρός καὶ Πανελλήνιου Ναυτιλίου Ὀμοσπονδίας συμβάσεως.

Οἱ ἄνεργοι τοῦ μηνὸς Μαρτίου

Οἱ ἄνεργοι ναυτικοὶ, κατὰ τὴν 31ην τοῦ παρελθόντος μηνὸς, συμφώνως μὲ τὸν σχετικὸν ὑπὸ τοῦ ΓΕΝΕ ἑκδιδόμενον πίνακα ημιώνων ανέργων, καθ' ἔκστον μῆνα, ὄντες εἰς 5087.

Τὴν πρώτην Μαρτίου, οἱ ἄνεργοι ναυτικοὶ, ἀνήρχοντο εἰς 5083. Διαφοροῦντος τοῦ μηνὸς, ἐνεγράφησαν εἰς τοὺς καταλόγους ἄνεργοις τοῦ ΓΕΝΕ ἔτερον 1548 ναυτικοὶ, ἀνέλθοντο οὕτω τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἄνεργων εἰς 6631. «Ἐξ αὐτῶν, ἐναυτολογήθησαν 1522 ἄνεργοι, ἐνὸς 3122 διεγράφονται.

Οἱ ἄνεργοι ναυτικοὶ τῆς 31ης Μαρτίου κατανέμονται ὡς ἀκολούθως μεταξὺ τῶν διαφορῶν εἰδικότητῶν:

Πλοιάρχοι: Α' 106, πλοιάρχοι: Β' 34, πλοιάρχοι: Γ' 25. Μηχανικοὶ: Α' 134, Β' 84, Γ' 158. Μηχανικοὶ ΜΕΚ: Α' 8, Β' 9, Γ' 31. Οἰκονομικοὶ ἀξιοματικοὶ: 15. Ραδιοτηλεγράφοι: 153, Φροντισταὶ: 9. Ναύλοιροι: 75. Κυβερνήται: 316. Ἀρχιθερμοταῖ: 145, Λιπανταὶ: 32. Μηχανοθυροί: Α' 93. Τραφοδόται: 7. Ἀρχιθερμοπόλοι: Α' 43 καὶ Β' 61. Ἀρχιμάργειροι: 19. Ναῦται: 479. Βοηθ. Ἐφοτιστῶν: 26. Συλλογοί: 26. Θερμοσταῖ: 394. Θαλαμηπόλοι: Α' 80 καὶ Β' 100. Μάγειροι: Α' 30, Β' 60 καὶ Γ' 49. Δόκιμοι πλοιάρχοι: 69. Δόκιμοι μηχανοθυροί: 262. Ναυτοταΐδες: 948. Ἀνθρακεῖς: 95. Βοηθ. τροφοδότου: 9. Βοηθ. θαλαμηπόλου: 186. Βοηθ. μαγείρου: 60 καὶ διάφοροι εἰδικότητες: 115.

«Η πρόσδοσος ἀπὸ τὰ ξένα πλοῖα

Κατ' ἀνακοίνωσιν ἐκ τοῦ Τύματος Ναυτιλίας Ἐργασίας τοῦ «Ὑπουργείου Ναυτιλίας», κατὰ τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον 1952 ἑκινήθησαν εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγοράν 301 φορτηγά πλοῖα Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας υπὸ σημαίας Παναμαϊκῆς. Ονδύρωσας, Λιβερίας καὶ Κοσταρίκας. Κατὰ τοὺς ὑπόλογοισμοὺς τῆς ἐν δόλγῳ ὑπερσύσιας, ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων εἰργάσθησαν 5.700 Ἑλληνες ναυτικοὶ καὶ εἰσέπραξαν μηνιστίως τὸ ποσόν τῶν 269.800 λιρῶν Ἀγγλίας.

Ξενοδοχεῖον διὰ τὴν στέψιν

Τὸ ὑπερωκεάνιον «Κ ο λ ο ύ μ π ι α» τῆς «Γκρίκος Λάιν» θὰ ἀποπλεύσῃ ἀπὸ τὸ Κεμπέκ τὴν 22αν Μαΐου καὶ θὰ παραμένῃ εἰς τὸ Σαουθάμπτον ἀπὸ τῆς 29ης Μαΐου μέχρι τῆς 2ας Ἰουνίου, προκειμένου νὰ χρησιμεύσῃ ὡς πλωτὸν ἔνευδοχοχεῖον διὰ τὰς έσοτὰς τῆς στέψεως. Οἱ ἐπιβάται του θὰ ἐπιβαρυθῶν μὲ 20 δολλάρια διὰ τὴν α'. θέσιν καὶ μὲ 10 δολλάρια διὰ τὴν «ετούτην κλάσην», συμπεριλαμβανομένου εἰς τὴν τιμὴν ταύτην καὶ τοῦ φαγητοῦ των.

«Ο ναυλάριθμος διὰ τὴν φορολογίαν

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. «Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ διάσει τῶν ἀδρηρῶν 7 καὶ 20 τοῦ νόμου 1880 (τοῦ 1951), «περὶ φορολογίας τῶν πλοίων», καθωρίσθη ὁ ναυλάριθμος χρονοναυλώσεων κατὰ τὸν δ. w. μηνιστίως διὰ τὸ τρίμηνον Ιανουαρίου, Φεδρουαρίου καὶ Μαρτίου ἐ.ε., ὡς τὰ καθώτι, κατὰ κατηγορίας πλοίων:

Διὰ τὰ φορτηγά καὶ τὰ πλοῖα — ψυγεῖα: Μέχρι 5000 τ. d.w. χωρητικότητος δολλ. 4.50. Ἀπὸ 5.001 ὕως 10.000 τ. d.w. δολλ. 3. Καὶ διὰ τὰ ἄνω τῶν 10.001 τ. d.w. δολλ. 2.50.

Διὰ τὰ ζεῦγα μεταξὺ τῶν 8.001 τόνων d.w. δολλ. 4 καὶ διὰ τὰ ἄνω τῶν 8.001 τόνων d.w. δολλ. 6.

Αἱ ναυπηγήσεις

Ἐγγνώσθη, ὅτι ὁ κ. Σταύρος Νιάρχος παρήγγειλεν εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ναγκασάκι δύο δεξαμενόπλοια τῶν 32.000 τόνων d.w. Μηχαναὶ ἀτμοστροβίλοι. Τιμὴ 160 δολλάρια κατὰ τὸν δ. w. Ἐπίσης παρηγγέλθη παρὰ τοῦ κ. Νιάρχου καὶ τρίτον δεξαμενόπλοιον 32.500 τ. d.w. εἰς τὰ σουηδικὰ ναυπηγεῖα Κόκουμς, τοῦ Μάλμο. Θὰ ἔχῃ τοῦ διαστάσεως μῆκος 640 ποδῶν, πλάτους 86 καὶ ψυχούς 46.2 ποδῶν, θὰ ἐφοδιασθῇ δὲ διὰ τὴν πρόωσιν του μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 16.500 ιππων.

Καθελκύσεις δεξαμενοπλοίων

Ἐκ τῶν ναυπηγείων τῆς Γλασκώνης καθελκύεται σήμερον 15ην Ἀπρίλιον τὸ ἐλληνικὴ πλοιοκτησίας δεξαμενόπλοιον «Ἄτλαντικ Όιλ Κάρριερ». Τὸ ἐλύγων σκάφος εἰναι ἀδελφὸν τοῦ τεθέντος ἐν ψηφεσίᾳ «Ἄτλαντικ Μπάρον», ἔχει χωρητικότητα 12.500 τ. γκρός καὶ 18.000 τόνων d.w., θὰ τεθῇ δὲ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας.

— «Ἐπίσης, τὴν 16ην Ἀπρίλιον καθελκύεται ἐκ τῶν ναυπηγείων «Φέρνες» καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον «Λόγιον Λάγια τοῦ Λατι.

«Αγοραπλατσία πλοίων

Παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Χίου ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 275.000 λιρῶν τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν καναδικὸν λίμπερτον «Ιαρλαϊες» 7283 τ. γκρός, 10.850 τόνων φορτίου, ναυπηγήθην τὸ 1944 εἰς Βαγκούμερ, μὲ λήγουσαν τὴν ἐπιτεώρωσίν του τὸν ιούνιον τρέχ. έτους. Τὸ σκάφος, παραλαμβανόμενον ἐντὸς τοῦ τρέχ. μηνὸς εἰς τὸ Ρότερνταμ, θὰ μεταφερθῇ εἰς τὴν παναστικήν σημαίαν καὶ θὰ μετονομασθῇ «Σάντα Παντελέην

— «Τὸ τύπου «Φόρτη» καναδικὸν φορτηγὸν «Γουσόρλντν Τρόττερ» (εἰς «Παπαχριστίδης Βασιλείος») μὲ δύο καταστρώματα, 7182 τόνων γκρός, 10.750 τόνων φορτίου, μὲ ἐμφόρον δύθιμον 27.8½ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβεῖ τοῦ 1951, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν σημαίαν «Δελφίου» (τοῦ κ. Δημ. Παπαχριστίδη) εἰς ἑτέρους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 700.000 δολλαρίων.

— Τὸ ἐλληνικὴ πλοιοκτησίας παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Ριζάκουσο» (τοῦ κ. Δ. Πετροπούλου, τῆς Αλεξανδρείας), εἰς εμερικανικὴν σημαίαν ἐταίριαν «Ριζάκουσο» (τοῦ κ. Δ. Πετροπούλου, τῆς Αλεξανδρείας), παρέλαβον ἡδὸν τὸ προσεχῆ καὶ τὸ μετωνομασθὲν «George Hindmarsh».

— «Ἐξ ἄλλου παρὰ τοῦ κ. Δημ. Πετροπούλου ήδη τὸ παραληπόδιον μετωνομάσθη «Σίλβερ Μέντα». Η ἀγγλικὴ σημαία διεπιτρόπηθε.

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν ἐλληνικὴ πλοιοκτησίας δεξαμενόπλοιον «Αἴονιαν Πίονιρ», μὲ δύο καταστρώματα, 4710 τ. γκρός, 7850 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1916, ἐπωλήθη εἰς Αμερικανὸν διαλυτάς, οἵτινες καὶ τὸ παραληπόδιον ἡδὸν. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

— «Ἐπίσης παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Χίου ἡγοράσθησαν δύο Καναδικὰ λίμπερτος ἀντὶ τιμῆς 710.000 δολλαρίων ἑκαστον. Τὸ ἔνα είναι τὸ «Lakke Minnewanka» 7247 τ. γκρός, 10.800 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, τὸ δέτερον είναι τὸ «Lake Siccamous» 7161 τ. γκρός, 10.850 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀμφότερα πρόκειται νὰ παραληφθούν τὸν προσεχῆ μηνὸς εἰς ἓναν Αμερικανικὸν λίμενα, ἀμφα τῆς ἐπιστροφῆς των Κορέας τοῦ ένος καὶ ἔξι ἱπποτανίας τοῦ ἔτερου, θὰ τεθούν δὲ ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

— Τὸ ύπτον λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Κάπταιν Θέο» 7129 τ. γκρός, 11.500 τ. d.w. ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς ξένους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 1.700.000 δολλαρίων.

Δύο φορτηγά πρὸς διάλυσιν

Τὸ φορτηγόν μας «Ιθακός» 3916 τ. γκρός (τοῦ 1906) ἐπωλήθη εἰς Αγγλίας διαλυτάς, ἀντὶ τιμῆς 47.272 λιρῶν. Θὰ παραδοθῆ τὸν προσεχῆ μηνὸς.

— «Ἐξ ἄλλου, ἐχοργήθη ἀδειος πωλήσεως πρὸς διάλυσιν τοῦ φορτηγού μας «Ορός Ελικώνων» 5525 τ. γκρός (τοῦ 1918), μὲ δέσμευσιν τοῦ τιμήματος, μέχρις στου τὸ σκάφος παραδοθῆ εἰς τοὺς διαλυτάς.

Νέα ναυτικὴ σταίρια

«Τὸ τὴν ἐπωνυμίαν εἰστοῦντας Ἀστήρη», μὲ ἔδραν τὸν Πειραιῶν καὶ μὲ κεφάλαια 200 ἐκατομμύρια δραχμῶν, συνεστήθη νέα ανώνυμη ναυτιλιακὴ σταίρια. σκοπὸς ἔχουσα τὴν ἀνάπτυξιν ναυτικῶν ἔργων πατόσης φύσεως. Μέτοχοι τῆς σταίριας εἶναι η «Compania Marítima Valeo S. A.» μὲ 168 ἑκατ. δραχμῶν καὶ η ἐταιρία «Πέτρος Μ. Νομικός» («Εθνικὴ Απομεταλοία») μὲ 32 ἑκατ. δραχμῶν. Τὸ πρώτον διοικητικὸν συμβούλιον τῆς σταίριας ἐπετελέσθη ἐκ τῶν κ. κ. «Ἐπαμ. Α. Παπασελάς πρόσδρου, Σπυρ. Π. Θεοδίου οντιπόδρου, Μάρκου Π. Νομικού, Ιω. Δ. Κουτσογιαννοπούλου καὶ Θεο. Κ. Λογοθέτη, συμβούλου.

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδῆσεις

Τὰς ἐγχώριας παρὰ τῆς καλούποντος Ἐλληνικὰ συμφέροντα ἀμερικανικῆς ἐταιρίας «M. T. Τρίποντα» στην Εγνατία πόλεις Βελανίδη 7146 τ. γκρός (τοῦ 1943) καὶ «Seswolda» 7238 τ. γκρός (τοῦ 1943) παραληφθεῖσα εἰς τὸν Νέαν Υόρκην, μετωνυμητήσθησαν «Γεώργιος Μ. Κουλουκούντη» τὸ πρώτον καὶ επελαγίστο τὸ δεύτερον. «Η ἀνεργιανὴ σημαία διεπιτρόπη καὶ εἰς τὸ δύο σκάφη.

— «Η πρὸς καιροῦ ἀναγγελθεῖσα ἀγόρα παρ' Ἐλλήνων τοῦ δλλανδικοῦ λίμπερτον «Frans Willen II» 7229 τ. γκρός (τοῦ 1943) ἡκυρώθη. Τὸ σκάφος εἶπε παραληφθῆ εἰς Βαγκούμερ μεταξὺ Μαΐου καὶ Ιουνίου.

— Τὸ ἐλληνικὴ πλοιοκτησίας ὄγγυλικὸν φορτηγόν «Αἴονιαν Μούνο» 7472 τ. γκρός (τοῦ 1941), ὅπερ ἐπωλήθη πρὸ καιροῦ εἰς ἑτέρους «Ελλήνας», παρελθόντο πρὸ ὑμερῶν

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

(Est. 1938)

SHIP SUPPLIERS - GENERAL MARINE SERVICES.

Tel. & Cable Address: «SPIRO»
 Telephones: FA6280 - FA6387
 After hours: FF3087 - FM5346

115-119 Riley Street.
 SYDNEY - AUSTRALIA

εις τὸ Λίβερπουλ καὶ μετωνόμασθη «Στέρλιγκ Βίκτορ». Ἡ ἀγγλικὴ σημαία διεπορήθη.

—Την 28η Μαΐου παρεδόθη εἰς Τάιν τὸ πωληθὲν πρός διάλυσιν παναμαϊκὸν φορτηγὸν μας «Μερίντιαν» 4999 τ. γκρός (τοῦ 1919).

—Τὸ προσφάτος καθελκυσθὲν ἐλληνικὸς πλοιοκτήσιας φορτηγὸν «Εζόρτιο» 7200 τ. γκρός, τελούν ἡδη ὑπὸ συμπλήρωσιν εἰς τὸ Νταμπάρτον, ἔτειν ὑπὸ τῆς σημαίαν τῆς Λίβερπουλ.

—Τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν μας «Μένιτες» 7198 τ. γκρός (τοῦ 1945) ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ἑταίριας «Νοῦεβα Γρανάδα».

—Ἐπίσης τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν μας «Στάρ» (εχ «Νίκη») 7162 τ. γκρός (τοῦ 1944) ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ἑταίριας «Στάρ».

—Τὸ ὄχυρον παρὰ τοῦ κ. Ε. Καραδία ἀντὶ τιμῆς 34.500 λιρῶν φορτηγὸν μας «Γιούλα Χανδρᾶ» 2557 τ. γκρός, 4010 τόνων φορτίου (τοῦ 1915) μετεβιβάσθη εἰς τὴν Ἑταίριαν «Σάναν Ατανάσιον» (τῆς Κοστορικῆς). Τὸ σκάφος παραβλήθην εἰς Πειραιά, μετωνόμασθη «Ομάδιον» καὶ ἔτειν ὑπὸ τῆς σημαίαν τῆς Κοστορικῆς.

—Ηγεράρδος ἀδερφὸς πορ «Ἐλλήνων καὶ τὸ κανονικὸν ἐπίσης λίμπετος «Λίκε Βίντηρε» 7164 τ. γκρός, 10.860 τόνων (τ.λ. 1944). Τιμὴ 710.000 δολ. λαρίων.

—Τὸ ὑπὸ παναμαϊκήν σημαίαν φορτηγὸν μας «Πλαντάνιον» 7210 τ. γκρός (τοῦ 1944) ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ἑταίριας «Πεύδο Ντεζέντον» καὶ μετονόμασθη «Ε. Ζ. θ. Α. σ. σ. ζ.

—Ἐπίσης, τὸ παναμαϊκὸν τάνκερ «Φ. ἡ αρ. ε. ε.» 6203 τ. γκρός (τοῦ 1927) μετωνόμασθη «Γ. κ. θ. Φ. Γκράντε» καὶ ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ἑταίριας «Φράλερο».

—Τὸ ὑπὸ ὀμερικανικήν σημαίαν λίμπετος τῆς Ἑταίριας «Οράπιον» «Seaveteran» 7267 τ. γκρός (τοῦ 1945), ὑψωσεν εἰς τὸ Σηματά τὴν παναμαϊκήν σημαίαν καὶ ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ἑταίριας «Πλαγκόφου». Μετωνόμασθη «Ε. Α. Π. Ζ.».

—Τὸ ναυάριον τού φορτηγοῦ «Ἐλ. ἐν. η» 4300 τ. γκρός (τοῦ 1917), πωληθὲν εἰς ἵταλον διαδότας, ἀπέπλευσε τὴν Ἰηνήν Απρίλιον ἐκ Πειραιῶς, ρυμυνικούμενον, πρὸς παρόδους.

—Τὴν 25ην τρέχ. μηνὸς καταπλέει πρὸς ιηδόληγην τὸ νεότευκτο δεξαμενόπλοιον «Αστρασία Νομικού».

Αἱ προτάσεις διὰ τὸ ωπερωκεάνιον

Συνεπήθη χέρε, 14ην τρέχοντος, εἰς τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον ἡ ὑπόθεσις τῶν προτάσεων τῆς «Εἰκῇ Λάιν» διὰ τὸ καθελκυσθὲν αὐριον ὑπερωκεάνιον. Αἱ προτάσεις ἔγενον δεκάτη. Ἡ ἑταῖροις θὰ δύναται νὰ προσλαμβάνῃ ἀλλοδάπτον Βοηθητικὸν προσωπικόν. Θὰ ἀπόλαμβάνῃ τῶν ἔτον προνομιών ἡ τήσατο διὰ τῶν προτάσεων τῆς καὶ ὑπὸ μορφὴν ἐπιχειρηγήσεως θὰ λαμβάνῃ τὸ θυμὸν τῶν ὅσων φόρων θὰ είνει υποχρεωμένη νὰ καταδρύῃ βάσει τῆς κειμένης γομφεσίας.

Τὸ νέον ωπερωκεάνιον θά ἔκειται συμβοτικῶς ωρισμένα ταξίδια «Ελλάδος—Νέας Υόρκης».

«Ἐγγραφαὶ εἰς τὸ «Αἴούδ' Ρέτζιστερ»

Εἰς τὰ ληφθέντα ὑπὸ ὑπὸ 16, 17 καὶ 18 συμπληρωματικὰ τεύχη τοῦ «Αἴούδ' Ρέτζιστερ» εἶναι ἐγγεγραμμέναι καὶ τὰ κάτωτι ἐλληνικὰ ἢ ἐλληνικὰ πλοιοκτηρίας σκάφη:

—«ΑΖΙΑΤΙΚΑ» (εχ «Πακιστάν Πίονερ») 3280 τ. γκρός (τοῦ 1920) ἀνήκει εἰς τὴν Ἑταίριον «Μάρο Πίραρο, σημαία Παναμᾶ».

—«ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ» (εχ «Αιτωνίδας Δ.») 7207 τ. γκρός (τοῦ 1943) ἀνήκει εἰς τὴν Ἑταίριον «Πλουρόποτα σημαία Παναμᾶ».

—«ΖΟΖΙΑΝΑ» (εχ «Γιούναππης») 7638 τον. γκρός (τοῦ 1920) ἀνήκει εἰς τὸν κ. Κωνστ. Ἀτυχίδην, σημαία Κοστορικῆς.

Θαλάσσια ἀτυχήματα

«ΑΣΤΕΡ» (δεξ. Κοστορ.) : «Ἀπὸ Νόμποργκ διὰ Χούκ διὰ τὸ Χόλλαντ ἐπόδισεν εἰς τὸ Μπερερχάφεν τὴν Ἰηνήν Απρίλιον, μὲ ζημίας μηκανών. Θὰ ἔποκευτάτο καὶ θὰ ἀπέπλευσε μετὰ ἔξαμπλους.

«ΑΟΥΝΤΑΣΙΟΥΣ» (παν. δεξ.): «Ἐπισκευάσαν τὰς μηκανών του, ἀπέπλευσε διὰ Λίβερπουλ.» (Άπρ. 8)

«ΕΡΕΠΟΝΤΑΣ» (παναρ.): «Κατὰ τὸν ὄπόλουν του ἐκ Βομβάνης διὰ Μορμουγά, ὑπὲπειταὶ λόγων εἰς τὸν έποκευτάτον του, ἀλλ' ἐπισκευασθὲν, συνέχισε τὸν πλοῦν του.» (Άπρ. 1—4)

«ΖΟΖΙΑΝΑ» (λιβρ.): «Ἐθεσεῖς τὴν 7ην Απρίλιον εἰς Μαϊάμι πρὸς θύρωσιν, παραλαβὴν ὑγρῶν κουτισμῶν καὶ ἐπιτεωριστῶν τῆς Εἰλίδος του, τῆς δημοσίεως δὲ τὸ φορτίον νόν έδρασε. Τὸ σκάφος ὅπερεστον αὐθιμέρων διὰ Ν. «Ορλέάνην».» (Άπρ. 9)

«ΘΕΟΓΕΝΗΝΗΤΩΡ» (παναρ.): «Ἐπεισκεύαστε εἰς Πόρτλαντ («Ορεγκού») διοδόρους μηκρούμησις εἰς τὰ κύτη του.» (Άπρ. 1)

«ΘΕΟΤΟΚΟΣ» (λιβρ. δεξ.): «Προσήραξε εἰς τὸ ἀγκυροβόλιον του τὰς Ρίον Γκράιτην τὴν 2ην τρέχ. μηνὸς καὶ ἀνεύλουσθη τὴν ἐπομένην, αὐτοῦ ζημών.» (Άπρ. 20)

«ΚΑΝΤΑΙΝ ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.» (Κοστορ.): «Ἀνελυσθέντες κατόπιν ἐκφράστες τοῦ 700 τ. γαστριθράνων, ἐπλευσεν εἰς Νόμποργκ φίροδ, συνδεῖσις νουσαγοστικῶν. Οι δύοτε διὸν ἄνευρον ζημίας εἰς τὸ θύμα καὶ τὸ σκάφος ἐπαναφορτώνει, διὰ τὰ συνεχίσια τὸ τοξίδιον του εἰς Μπούνες Αὔρες.» (Άπρ. 6)

«ΚΑΝΤΑΙΝ ΘΕΟ» (λιβρ.): «Ἀποπλέσαν τοὺς Κεῖτ Τάουν διὰ Μορμπίλ τὴν 21ην Μαΐου, συνήντησεν εἰς ἀπόπλεσιν 350 μιλῶν τρικυμίαν καὶ συνεπειῶς διαφρόσης εἰς τὸ Ν. Κέντος του, ἐπανέλαβεν εἰς τὴν Κέντη Τάουν. Ανευρέσαν ζημίας εἰς τὰς ηλεκτροσυγκλοδίσεις καὶ τὰς κορφώσεις, αἵτινες ἐπεισκευάσθησαν καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἔνων τὴν 9ην Απρίλιον διὸν τὸν προσριμόν του.» (Άπρ. 9)

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ» (παναρ.): «Κατέπλευσεν τοὺς Κεῖτ Τάουν διὰ Νόρδικ καὶ ἔνω εἰς παραδέβει 2700 τ. μεταλλεύματα, ἐνεργονίσθη διαφρόση εἰς τὰ κύτη του, λόγω μιᾶς τῶν θύμων καὶ ἀπτήθη δονήσει. Οι δύοτε ἄνευρον εἰς τὰ θύμα ωριανών 215 μετρών. Μετὰ προσωρινῆς επικούρεως, τὸ σκάφος κατέστη στεγανῶν καὶ χαρὶς νόν παραλαβὴν ἔτερον φορτίον, ἐπλευσεν εἰς τὴν Κίελον τὴν 7ην Απρίλιον, δημοσίεως δὲ τὸν 10ην.» (Άπρ. 1—10)

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. Ζ.» (παναρ.): «Κατέπλευσεν εἰς Σιμίδου μὲ μηκρούμησις ἐκ τρικυμίας.» (Άπρ. 9)

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ»: «Προερχόμενον ἐκ Βαγκούνερ κατέπλευσεν εἰς Βομβάνη, δημοσίεως δὲ ηγιεῖς τῶν λαστών δυνηθέν, καθ' ὃν χρόνον ἐξετέλεσε εἰς τὰ θύμα ωριανών 215 μετρών. Μετὰ προσωρινῆς επικούρεως, τὸ σκάφος κατέστη στεγανῶν καὶ χαρὶς νόν παραλαβὴν ἔτερον φορτίον, ἐπλευσεν εἰς τὴν Κίελον τὴν 7ην Απρίλιον, δημοσίεως δὲ τὸν 10ην.» (Άπρ. 5)

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ»: «Ἐπισκευάσαν εἰς Νίουπορτ Νιούς ζημίας του πηδαλίου του, ἔτερος ζημίας ἐκ προσκρύπωσεως ἐπὶ τοῦ κρηπτιδώματος, καθὼς καὶ παλαιοτέρας τοιούτος ἐκ προσαρδεσίας κατὰς Φερούνδριον καὶ ἐτρικύμιας κατὰ Μόρπιον.» (Άπρ. 2)

«ΕΙΛΩΨ» (λιβρ.): «Προστρέψαν εἰς τὴν νῆστον Γκέρρε, ἀλλ' ἀνειλκύσθη διευθετήσεις ζημίας.» (Άπρ. 8)

«PANTIAN» (λιβ. δεξ.): «Ἐδεξαρενίσθη εἰς Πολέρμο πρὸς ἐπισκευὴν ζημιῶν του ἐκ τρικυμίας.» (Άπρ. 1)

«ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ» (παναρ.): «Δεξαρενίσθη εἰς Πόρτλαντ («Ορεγκού») ἐπεκτείνεται τὸν Ειρηνικὸν τὸν πορελθόντα Δεκέμβριον, τὰς ὁποῖας ὑπέστη ἐκ τρικυμίας.» (Άπρ. 7)

Ἡ ναυλαγορά

Ἡ ναυλαγορά ὑφίσταται τὴν φυχολογικὴν ἐπιδροσιν τῶν περὶ ἀνοικοχῆς διοπραγματεύσεων εἰς τὴν Κερέαν, παρὰ τὸ γεγονός, διὸ δὲν προβλέπεται σύτε τοιχεῖα καὶ εἴκοσις ὑμηνίσια, οὐτὶ καὶ ἀμέσως ἡ ἐκεῖνη ἀποχώρησης τῶν συμμαχικῶν στρατευμάτων, ὃστε οὐ μεταφορεῖται στην παραστητικήτος. Εἰς τὸν τομέα, ἀκριδας, τῆς Βορ., Ἄμερικης ἡ σκάφη ἐγγυάτερην ἡ προσωρινὴ γειτονίας καὶ στηρίξεως ἡ παραστητικήτος.

«ΑΝΤΙΚΤΟΠΟΣ», δημος, τὸν περὶ ἀνοικοχῆς προβλέψαν εἰναι τοιχεῖα περιφερειαίς καὶ της Κίνας.

Ἐν τῷ πετρεῖ, ὡς ὄχορα ἐκνήθη ἡ παραστητικήτος τῶν περιφερειῶν διότι τὸ πετρεῖον δέντρον διάφορον εἶναι τὸ πετρεῖον τῆς Κίνας.

Ἐν τῷ πετρεῖον διέρχεται τὸ πετρεῖον τῆς Κίνας.

ρειας του Χάττερας) 8500 τ. γεννημάτων χύμα διά Γιουγκοσλαβίαν δολλ. 9, ένα λιμένα με 1000 τ. έλευθεραν έκφρωσιν, φόρτωσις 10—24 Απρίλιον.

«ΑΚΑΗΗ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 44.000 κουώρτερ γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν-'Αμερικαν-'Αμερικανίου πέντε 12)— τό κουώρτερ, όφιον δι' 'Αμερικανίου Ρόττερνταμ 11) 4½, φόρτωσις 15—30 Απρίλιον.

«ΕΙΝΗΝΕΛΟΠΗ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων διά Γενεβέαν, λιδόρων η Νεαπόλιν δολ. 9, φόρτωσις 1—15 Απρίλιον.

«ΕΒΑΝΤΕΡΕΡ» (παναμ.) έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 9200 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερικανίου Ρόττερνταμ δολ. 5.90, με 3000 τ. έλευθεραν έκφρωσιν, φόρτωσις 20 Μαΐου—10 Ιουνίου.

«ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ» (παναμ.) έκ Χάμπτον ρέδς 9500 τ. γαστανθράκων διά Μιαουένος 'Αύρες δολ. 6.50, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» έκ Χάμπτον ρέδς 9500 τ. γαστανθράκων διά Ρίον 'Ιανέρων δολ. 6, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΑΛΙΑΚΜΩΝ» έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 9.000 τ. κριθής διά Νότ. Κορίαν δολ. 13.50, φόρτωσις 25 'Απρίλιον—13 Μαΐου.

«ΕΝΗΡΕΥΣ» έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 41.000 κουώρτερ γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 11)— τό κουώρτερ, φόρτωσις 'Απρίλιον—Μάϊου.

«ΣΟΦΟΚΑΗΣ» (λιδέρ.) έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 9.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερικανίου ή Ρόττερνταμ δολ. 6.25, με 3.000 τ. έλευθεραν έκφρωσιν, κανταλέλο 20 'Απρίλιον.

«ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ» (Κοσταρ.) έκ Μόντρεαλ, 'Αγίου Λαυρεντίου 8.400—8800 τ. γεννημάτων διά Καράτσι 79), με 1.000 τ. έλευθεραν έκφρωσιν, φόρτωσις 12—25 Απρίλιον.

«ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 48.000 κουώρτερ γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν—'Αμερικανίου—'Αμερικανίου 11)— τό κουώρτερ, όφιον 'Αμερικανίου ή Ρόττερνταμ 10) 4½, όντας δεύτερον ένα συνεχεία ταξίδιον 3 πέννες τό κουώρτερ έπι θαλάσσην, φόρτωσις 11—20 Μαΐου και 15—16 Ιουνίου—5 'Ιουλίου.

«ΚΟΜΕΤ» (λιδέρ.) έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 9600 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερικανίου—'Αμερικανίου 46)—, όντας κριθήν 48)—, με 3000 έλευθεραν έκφρωσιν, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΣ» (όνδορα.) έκ Χάμπτον ρέδς 9200 τ. γαστανθράκων διά Σάντος δολ. 6.75, φόρτωσις 15—30 'Απρίλιον.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΚΑΙΤΗ» (παναμ.) έκ Βαγκούμερ ή Νιού Ουεστμίντερ 9500 τ. γεννημάτων δι' ένα λιμένα μεταξύ Κέιπ Τάουν—Ντάρτηπον πέντε 90)—, ένα διά δύο λιμένας 92) δολ. με 750 τ. έλευθεραν έκφρωσιν, φόρτωσις 1—10 Μαΐου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΤΕΡΙΝΤΕΡ» (παναμ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τ. γεννημάτων δι' ένα ιστονικόν λιμένα δολ. 7, άμεσος φόρτωσις.

«ΕΜΟΝΤΕΡΕΙΤΟΡ» (λιδέρ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' ένα λιμένα μεταξύ Κέιπ Τάουν—Ντάρτηπον πέντε 90)—, ένα διά δύο λιμένας 92) δολ. με 750 τ. έλευθεραν έκφρωσιν, φόρτωσις 1—27 'Ιουνίου.

«ΣΥΡΩΣ» από άμερικανικούς λιμένες Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων των δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 7.40, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΒΙΟΛΑΝΤΑ» (λιδέρ.) από έξι θεσμούς Βρετ. Κολομβίας 9000—9300 τ. ξυλείας και γενικών ειδών (480.000 κ. π. διά δύο μεταξύ) διά τέσσαρας λιμένας μεταξύ Κέιπ Τάουν—Λαρέντζο Μαρκές πέντε 90)—, κατ' αποκοπήν δολ. 125.000, φόρτωσις 25 Μαΐου—25 'Ιουνίου.

Έκ Νοτιού 'Αμερικής

«ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ» δχι ένα του Σάν Λορέντιο, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος 'Αύρες 8700 τ. γεννημάτων δι' 'Ινδίας 90)—, όφιον διό Νεκοτούσα, με συμπλήρωσιν είς Μπάχιαν Μπλάγκαν 92) δολ. 6, όφιον διά λιμένας Ποταμού με συμπλήρωσιν είς Μπάχιαν Μπλάγκαν 92) δολ. 6, όφιον διά λιμένας έκφρωσισ 2) δολ. 6, έξτρα, με φόρτωσις 1—28 'Ιουνίου.

«ΕΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» έκ Ρίμερ Πλέιτ 9200 τ. κριθής διά Πουσάν δολ. 15.75, με 750 τ. έλευθεραν έκφρωσιν, φόρτωσις 'Απρίλιον—Μάϊου.

«ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» (παναμ.) δχι ένα του Σάν Λορέντιο και συμπλήρωσιν είς Μπουένος Μπάχιαν Μπλάγκαν 90)—, ένα διό ένα λιμένας Ποταμού με συμπλήρωσιν είς Μπάχιαν Μπλάγκαν 92) δολ. 6, όφιον διά λιμένας έκφρωσισ 2) δολ. 6, έξτρα, με φόρτωσις 15—27 'Ιουνίου.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» έκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (θορείων του Χάττερας) δολ. 5.25, φόρτωσις Μάϊου—Ιούνιον.

'Εξ Αγγλίας — Κόντινγεν

«ΜΑΡΙΑ» (παναμ.) έξι 'Αμερικέρων 8900—9000 μετρικών τόνων ποτάσσης δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας δολ. 12, έλευθεραν έκφρωσιν, φόρτωσις 5—18 Απρίλιον.

Έκ Μεσογείου και 'Αδριατικής

«ΛΙΛΙΜΠΕΤ» (παναμ.) έκ Μπόνας 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Μόρμπιλ δολ. 4.05 φίο, φόρτωσις Μάϊου.

«ΡΟΜΠΕΡΤ ΜΠΟΡΝΧΟΦΕΝ» (γερμ.) έκ Σερατωνίου 4200 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 31)—, άμεσος φόρτωσις.

«ΕΞ Αυστραλίας, 'Ινδιών και 'Απων Ανατολής

«ΕΡΑΤΩ» (όνδορα.) έκ Νοτιού Αυστραλίας 9200 τ. κριθής είς σάκκους διά Νό-

νιού Κορέαν δολ. 16.25, με 750 τ. έλευθεραν έκφρωσιν, φόρτωσις 20 'Απρίλιον—10 Μαΐου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» (λιδέρη) έκ Φορμόζης 10.000 τ. ζαχάρεως δι' 'Αγγλίαν 82) δολ. φόρτωσις 27 'Απρίλιον—16 Μαΐου.

«ΕΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ» έκ Νοτιού Αυστραλίας 9000 τ. κριθής διά Νότιον Κορίαν δολ. 14.50, με 500 τ. φόρτωσιν και 750 τ. έλευθεραν έκφρωσιν, φόρτωσις 1—15 έξι έτη.

«ΕΥΡΩΤΑΣ» έκ Νοτιού Αυστραλίας 9000 τ. κριθής είς σάκκους διά Νότιον Κορίαν δολ. 14.25, φόρτωσις 15—30 Μαΐου.

Έκ παντοίων άλλων άγορών

«ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ» (λιδέρη) από Κάσσα (λός 'Αιλαντ) 9500 τ. βωξίτου διά Πόρτ 'Αλφεντ δολ. 4.65 φίο, φόρτωσις 15—30 'Απρίλιον.

«ΕΩΡΩΠΟΙΟΣ» (λιδέρη) έκ Κορίας 9500 τ. ζαχάρεως είς σάκκους διά Μάρκη—Γιοκόχαμπον πέντε 107) 9 ένα λιμένα φόρτωσες και ένα λιμένα έκφρωσισες, όγκον πέντε δολ. λιμένας φόρτωσης 1) 3) έξτρα, ένα διά ένα λιμένας έκφρωσισες 2) δολ. έξτρα, με 1000 τ. έλευθεραν έκφρωσιν, φόρτωσις 11—30 Μαΐου.

«ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ» έπι ένα ή όυτο λιμένας Βορείου ή Νοτιού Κούδας 7000 τ. ζαχάρεως διά Μπουένος 'Αύρες δολ. 14.50, με 750 τ. έλευθεραν έκφρωσιν, φόρτωσις 14—27 'Απρίλιον.

«ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» (παναμ.) από ένα ή δύο λιμένας Βορείου ή Νοτιού Κούδας 10.700 τ. ζαχάρεως διά Μπουένος 'Αύρες δολ. 14, με 750 τ. έλευθεραν έκφρωσιν, φόρτωσις 12—22 'Απρίλιον.

«ΕΛΑΓΓΑΛΗΝΗ» (λιδέρη) από ένα ή δύο λιμένας Βορείου ή Νοτιού Κούδας 10.000 τ. ζαχάρεως διά Κόρραρο Σάχη ή Μπαντάρ Σαπούρ 90)— ένα λιμένα έκφρωσισες, όγκον πέντε δολ. λιμένας έκφρωσισες, με 750 τ. έλευθεραν έκφρωσιν, φόρτωσις 11—22 'Απρίλιον.

«ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΟ» (Κοσταρ.) από Κάσσα 9000 τ. βωξίτου διά Πρίν Ρούπερτ 9000 τ. κριθής διά Νότιον Κορίαν δολ. 10.35, φόρτωσις 5—16 Μαΐου.

«ΓΙΑΝΝΗΣ» (παναμ.) από Πρίν Ρούπερτ 9500 τ. κριθής δι' Ιαπωνίας δολ. 5.95 φίο, κανταλέλο 13 'Απρίλιον.

«ΑΛΙΚΗ» από Ντόρπταν 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν πέντε δολ. 9, φόρτωσις 3—23 Μαΐου.

Άι χρονοναυλώσεις

«ΕΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ» (παναμ.) 10.775 τόνων ί.ω. (485.000 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 10 ½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26 τ. πετρελαίου), τόμης-τούρτηρ διά τοξίδιον επιστροφής εξ 'Ηνδιών είς 'Ηνδιώνες Πολιτείας 1619, παράδοσης είς Βιζαγκαπάταν 20 'Απρίλιον—5 Μαΐου, έπαναπαράδοσης είς ένα άμερικανικόν λιμέναν 'Ατλαντικού (θορείων του Χάττερας).

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ» (παναμ.) 10.868 τόνων ί.ω. (499.000 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 10 ½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 έως 26 τ. πετρελαίου), τούρης-τούρτηρ διά τοξίδιον μεταξύ λιμένων της 'Απων Ανατολής 17) 9, παράδοσης είς Βιζαγκαπάταν 20 'Απρίλιον—5 Μαΐου, έπαναπαράδοσης είς Χόγκ Κόγκ.

«ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ» (παναμ.) 6600 τόνων ί.ω. (316.000 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 8 έως 9 μιλίων, με κατανάλωσιν 22 έως 26 τ. πετρελαίου), τούρης-τούρτηρ διά ταξίδιον μεταξύ άμερικανικών λιμένων, κατ' αποκοπήν δολ. 24.000 μηνιαίων, παράδοσης είς Βιζαγκαπάτηρ, δολ. 1800, έπαναπαράδοσης είς άμερικανικόν λιμέναν 'Ατλαντικού, δολ. 1800, τούρης-τούρτηρ διά τοξίδιον 6 πέντε δολ. 2.40, παράδοσης είς Νόρδερν πέντε 90)—, έπαναπαράδοσης είς Ήγκλιαν.

«ΔΟΥΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ» (σημ. άγγλικην) 9.400 τόνων ί.ω. (534.000 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 10 μιλίων, με κατανάλωσιν 10 τ. πετρελαίου), τούρης-τούρτηρ διά ταξίδιον Δυτικής Αφρικής 19) 6, παράδοσης είς άγγλικήν λιμένα 20 'Απρίλιον—5 Μαΐου.

Τά δεξαμενόπλοια

«ΤΖΩΝ» (παναμ.) 16.435 τόνων ί.ω., χρονοναύλωσις «μπέαρ-μπότ» δι' 6 έως 7 μηνάς (μεταφορά πετρελαιοειδών) 13) 6, έναρξης 'Απρίλιον—Μάϊου.

«ΑΡΙΩΝ» (λιδέρ.) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών διά Μοντεβίδεο 37 ½ % έπι έλασσον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 1 'Απρίλιον.

«ΕΜΥΡΤΩ» (όνδορα.) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 9500 τ. πετρελαιοειδών (δύο συνεχείς τοξίδια) δι' έπειρους λιμένας Κόλπου 17.500 τ. πετρελαιοειδών διά Ηγκλίαν 30 % έπι έλασσον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 1 'Απρίλιον.

«ΝΗΜΕΡΤΗΣ» (λιδέρ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 17.500 τ. πετρελαιοειδών διά Ηγκλίαν 30 % έπι έλασσον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 1 'Απρίλιον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ» (λιδέρ.) από άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (θορείων του Χάττερας) 12000 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 12000 τ. πετρελαιοειδών διά Ηγκλίαν 27 ½ % έπι έλασσον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 27 'Απρ. 'ΑΠΡΙΛΙΟΝ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ» έκ Περισκού Κόλπου 15.000 πετρελαιοειδών διά Φερμόζον 38 ½ % έπι έλασσον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης Μάϊου.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» (παναμ.) έκ Πέρινης 8000 τ. πετρελαιοειδών διά Στοκχόλμην 14) 6, φόρτωσης 'Απρίλιον.

A. ELEFTERIU LTD SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS

Address: COLON 1570

Telephone: OFFICE 8.22.26, PRIVATE 41.29.05

Telegrams: LENICA Montevideo. ALL CODES USED

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ

ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

Marine Services:

CONTRACTORS	PROVISIONS
STEVEDORING	DECK & Eng STORES
PAINTING	FRESH WATER
SHIFTINGBOARDS	RADAR
CLEANING BOILERS	GYROCOMPAS
» DEEP-TANKS	RADIO EQUIP. ETC.
» HOLDS	

1021 PIAZZA PORTELLO

Πλήρες δίκτυον άνταποκριτῶν εἰς τοὺς ιταλικούς λιμένας
Διευθύνεται προσωπικῶς υπὸ τοῦ

κ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισιν του εἰς ἀσφαλιστικὰ ζητήματα
κινδύνων Θαλάσσης (Marine risks) καὶ προστασίας καὶ
ἀποζημιώσεως (Protection & Indemnity) ἐφοπλιστῶν.

Τηλ.)κή Διεύθυνσις: FILITAL GENOVA

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκική Σιγάλας	02	2453	άργει Πειραιά από 19 'Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I, Χανδρή	18	2974	άργει Αμπελάκι 14 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Κ. Πετρούπολης	18	3800	άργει Πειραιά από 23 'Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	έφθ. Αμβούργον 5 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υλοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άργει Πέραμα από 23 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. K. X' πατέρας	43	7241	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 'Απρ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοτσαύτης	20	844	εἰς μεταφοράς εν 'Ελλάδι
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Άρ. 'Αναστασάτος	18	2858	ένεχ. Ορλεάνη από 22 Μαρτ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 9 'Απρ. διά Νάρβικ
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Υλοί Γ. Σιγάλα	08	2098	άργει Πειραιά από 13 Φεβρ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	'Ιω. Σαμωνάς	22	2308	έφθ. Μίδδλεσμπρο 1 'Απρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Πετσόπουλος κλπ.	22	988	άργει Πειραιά 14 'Απρ.
ΑΚΤΗ	'Άδ. Λιβανού A.E.	44	7176	διήλθε Πούλο Μπούκου 30 Μαρτ. δι' Αμδέρσαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	ένεχ. Βικτωρίαν (Βροζ.) 1 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανός» A.E.	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Απρ. δι' Εύρώπην
ΑΛΙΚΗ	'Άδ. Λιβανού A.E.	43	7194	άνεχ. Καλκούταν 3 'Απρ. διά Χιροχάτα
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λουζῆς	43	7176	έφθ. Καράτι 1 'Απρ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άνεχ. Βομβάνη 6 'Απρ. διά Γιανδάτα
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	έφθ. Σαβάνην 7 'Απρ.
ΑΝΝΑ	Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	έφθ. Νέαν Ορλεάνη 8 'Απρ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	'Άδ. Γουλανδρή	21	4358	άργει Ελευσίνα 11 Αύγουστου 1952
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	έφθ. Νέαν Υόρκην 10 'Απρ.
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» A.E.	43	7176	έφθ. Ντουγκού 2 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	έφθ. Αμδύργον 7 'Απρ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Κ. Πετρούτης	21	4786	εἰς Πειραιά 13 'Απρ. Έναυλώθη
ΑΡΓΩ	'Ελληνικόν Δημόσιον	18	5532	άργει Αμπελάκι από 16 Δεκ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» A.E.	41	7460	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 2 'Απρ. δι' Εύρώπην
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 1 'Απρ. δι' Αμδύργον
ΑΣΗΜΙΝΑ	Π. Μπάικας	92	951	άνεχ. Μασαλίαν από 30 Νοεμ. 1951
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	52	13400	διήλθε Πούλο Μπούκου 1 'Απρ. διά Μπάχρεϊν — Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Μόμπιλ 8 'Απρ. δι' Ολλανδ. Γουιάναν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	διήλθε Τρίνινταν 5 'Απρ. διά Παραμαρίμπο
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδης 2 'Απρ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A.E.	44	1923	διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. δι' Αμδύργον
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	22	3846	άργει Σίενταμ από 18 'Ιανουαρίου
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	'Άδ. Γράτσου	44	7176	έφθ. Ντώρμπαν 3 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. 'Εμπειρίκου	21	5728	διήλθε Παναμάν 8 'Απρ. διά Σάν Αντώνιο
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	εἰς λιμένας Νοτ. Κορέας 10 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	'Άδ. Ανδρεάδη	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Απρ.
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Ν. Παπαδάτος	18	1176	εἰς μεταφοράς εν 'Ελλάδι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Σπέτζιαν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	'Άδ. Συνοδινού	24	2740	άργει Πειραιά από 14 Μαρτ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	άργει Πειραιά από 19 'Ιανουαρίου
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	άνεχ. Κάρδιφ 1 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδης
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	'Άδ. Βογιαστίζουν κλπ.	18	5202	άργει Πειραιά από 7 Μαρτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Αιγαίον» A.E.	44	7207	διήλθε Κελεόγκ 8 'Απρ. διά Ντουγκούν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7176	διήλθε Πούλο Μπούκου 7 'Απρ. διά Ναγκόγια
ΔΙΡΦΥΣ	'Άδ. Πατέρα	43	7176	άργει Σίενταμ από 19 Μαρτ.
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	20	1603	έφθ. Πειραιά 14 'Απρ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανόν	37	4839	έφθ. Μπέλφαστ 3 'Απρ.
ΕΒΡΟΣ	«Ωσφανός» A.E.	43	7244	άνεχ. Νέαν Ορλεάνη 4 'Απρ. διά Πούντα Καρντόν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	27	4163	άργει Ελευσίνα από 28 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυών» A.E.	44	7176	άνεχ. Γιανδάτα 8 'Απρ. διά Βαγκούνερ
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	'Άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διήλθε Τοινινταν 29 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 2 'Απρ. διά Λονδίνον
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού — Πρίντεψη	21	1549	εἰς ταξίδια Ανατολ. Μεσογείου
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	'Άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιά από 14 Αύγ. 1952
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A.E.	16	2081	έφθ. Μπράκε 9 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	έφθ. Μόζι 6 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Καλλίμανοπ.	44	7207	εἰς ταξίδιον Β. Αμερικής — Ελλάδος, 6 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A.E.	43	7176	άνεχ. Κων)πολιν 4 'Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A.E.	43	7176	άνεχ. Μόμπιλ 17 Μαρτ. διά Κων)πολιν
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεψης	19	1492	έφθ. Νέαν Ορλεάνη 6 'Απρ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρεπ — Σταθάτος	44	7198	εἰς Μορούσικαν ρόδης από 17 Μαρτ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδίω Σιγάλα	21	2369	άργει Πειραιάς από 21 Φεβρ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	έφθ. Νέαν Ορλεάνη 1 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύ. Χανδρή	43	7177	άργει Βρετ. Κολομβίαν από 27 Αύγ. 1952
ΕΥΘΑΛΙΑ	«Άδ. Γουλανδρή»	18	3553	διήλθε Ζεεμπρούγκε 5 'Απρ. διά Πειραιά
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	διήλθε Παναμάν 16 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΩΤΑΣ	I. Κουμάνταρος	43	7176	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 1 'Απρ. διά Βομβάνη
ΕΥΦΡΑΤΗΣ	'Ηλίας Φράγκος	29	4230	άργει Γένοβαν από 17 'Ιανουαρίου
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Άδ. Κουλουκουντή	38	5548	έφθ. Ρίον Ιανέτιρον 2 'Απρ.
ΗΡΩΝ II.	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	άργει Πόρτο Χέλι από 13 Σεπτ. 1952
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. 'Ιδνιος	44	7198	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 5 'Απρ.
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. 'Κάσσος» A.E.	44	7198	εἰς Μορμουγκάν ρόδης από 26 Μαρτ.
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάκερ)	Έλευθεριάδης - Σκριβίνος	10	5237	έφθ. Βενετίαν 1 'Απρ.
ΘΕΟΚΥΝΤΟΡ	Υιοί Σπ. Πολέμη	42	2865	έφθ. Νοεδίτας 1 'Απρ.
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A.E.	37	4815	άνεχ. Περούκον Κόλπον 25 Μαρτ. διά Καλκούταν
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρεύς» A. E.	30	4123	άργει Αμπερνταμ από 20 Ιουλίου 1952
ΘΕΤΙΣ	Μακρή — Φωνάρη	19	845	άργει Πέραμα 14 'Απρ.
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Ηγγελίδης	01	2107	άργει Πόρτ Σαΐδ από 20 Μαΐου 1950
ΙΓΟΡ	'Άπ. Πεζάς	43	7207	έφθ. Καλκούταν 8 'Απρ.
ΙΘΑΚΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	06	3916	έφθ. Νέαν Σκωτίαν 27 Μαρτ.
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	15	4724	άργει Αμπελάκι από 1 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ	N. Παπαδάτος	22	902	άργει Πειραιά από 26 Ιουνίου 1952
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	'Άδ. Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Λουπίτο 30 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 9 'Απρ.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. 'Αθηνάς κλπ.	44	10441	διήλθε Σουέζ 1 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομίκος	28	1594	εἰς Σμύρνην 7 'Απρ.
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. δι' Αριτρόσσαν
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία I. Χανδρή	42	7035	άνεχ. Πόρτανταν ("Ορεγκον") 23 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & 'Άδ. K. X' πατέρος	43	7244	διήλθε Ντόμερ 1 'Απρ. διά Γκάλεστων
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Πασαράχος κλπ.	13	1877	άργει Αμπελάκι από 26 Δεκ. π. έ.
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	24	3226	άργει Αμπελάκι από 2 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Στ. Νιάρχος	45	7240	άνεχ. Νάρδικ 8 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΡΜΑΣ	υιοί Δ. Κυδωνίεως	18	4289	άργει Μπάρρους από 6 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	'Άδ. Κουλουκουντή	43	7176	έφθ. Κέλον 6 'Απρ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» A.E.	39	5215	διήλθε Νίτον 30 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην

ΚΑΣΤΩΡ						
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)						
ΚΕΧΡΕΑ						
ΚΡΗΤΗ						
ΚΟΝΙΣΤΡΑ						
ΚΡΙΟΣ						
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ						
ΚΥΡΗΝΕΙΑ						
ΚΥΜΑ						
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ						
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.						
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ						
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ						
ΛΑΚΩΝΙΑ						
ΛΕΟΝΤΙΟΣ						
ΛΕΩΝΙΔΑΣ						
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ						
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ						
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ						
ΜΑΙΩΤΙΣ						
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ						
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ						
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)						
ΜΑΡΙΑ						
ΜΑΡΙΑ ΛΩ						
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ						
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ						
ΜΑΡΙΑΜ						
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ						
ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ.						
ΜΑΡΠΗΣΣΑ						
ΜΑΡΩ						
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ						
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ						
ΜΕΝΤΩΡ						
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ						
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ						
ΜΙΧΑΗΛΑ						
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ						
ΜΠΟΤΖΟΣ						
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ						
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ						
ΝΕΔΩΝ						
ΝΕΣΤΟΣ						
ΝΗΡΕΥΣ						
ΝΙΚΟΛΑΣ						
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ						
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ						
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ						
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ						
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ						
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)						
ΟΔΑΓΑ						
ΟΝΤΡΥ						
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ						
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ						
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ						
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ						
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.						
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ						
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ						
ΠΑΝΤΕΛΗΣ						
ΠΕΡΙΚΛΗΣ						
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ						
ΠΕΤΑΛΟΙ						
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)						
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)						
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ						
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ						
ΠΗΝΕΙΟΣ						
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)						
ΠΟΠΗ						
ΠΟΣΕΙΔΩΝ						
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙΙ. (τάνκερ)						
ΡΙΤΑ						
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΩΝΣ						
ΡΟΔΟΠΗ						
ΡΟΔΟΣ						
ΣΑΜΟΣ						
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ						
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΙΙ.						
ΣΠΥΡΟΣ						
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ						
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ						
ΣΥΡΟΣ						
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)						
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ						
ΤΗΝΟΣ						
ΤΡΙΤΩΝ						
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.						
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ						
ΦΛΩΡΙΝΑ						
ΦΡΑΓΚΙΣ						
ΦΩΤΕΙΝΗ						
ΧΑΔΙΩΤΗΣ						
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ						
ΧΕΛΑΤΡΟΣ						
ΧΙΟΣ						
ΨΑΡΑ						
ΩΡΕΟΙ						
Αδ. Γράτσου	44	7198	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνη 7 Μαρτ. διά Παραμαρίπο			
«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	διήλθε Σουεζ 5 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου			
Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	έφθ. Λίβερπούλ από 21 Μαρτ.			
έτ. «Σ. Γ. Έμπειρηκός»	44	7253	είς θέσιν 35 Β. και 58 Δ., 'Άπρ. 1 διά Τέλ 'Αβιώ			
Θ. 'Επιφανειάδης	45	3805	διηλθε Σουεζ 29 Μαρτ. διά 'Ερυθραν			
Δ. Πατέρας & Υλοί	27	4950	διηλθε Τρίνινταν 3 'Άπρ. διά Βαλτιμόρην			
«Έλλην. Μεσογ. Γραμμαί	11	7537	είς θέσιν 43 Β. και 28 Δ., 'Άπρ. 3 διά Χαβάνναν.			
«Άδ. Λιδανού» Α.Ε.	43	7244	άργει Πέραμα από 3 Αύγ. 1952			
Άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει Πειραιά από 13 Φεβρ.			
Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	ένεκ. Σηπτάτ 28 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν			
Ν. 'Απόδικος	45	7176	διηλθε Πούλο Μπούκομ 1 'Άπρ. διά Πουσάν			
Άδ. Λώς	43	7176	άργει Πειραιά από 13 Φεβρ.			
I. Τοέγκας	25	965	έφθ. Λονδίνον 9 'Άπρ.			
Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Πειραιά 13 'Άπρ.			
Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	διηλθε Χονολουλού 24 Μαρτ. διά 'Οζάκαν			
«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	άργει Πέραμα από 27 Μαρτ.			
Εύαγγ. & Μ. Νομικός	43	7176	έφθ. Μορμουγκάρο ρόδς από 19 Μαρτ.			
Εύαγγ. & Μ. Νομικός	43	7176	έφθ. Βαγκούθερ 7 'Άπρ. (δι' 'Αγγλιαν)			
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ						
ΜΑΙΩΤΙΣ						
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ						
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ						
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)						
ΜΑΡΙΑ						
ΜΑΡΙΑ ΛΩ						
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ						
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ						
ΜΑΡΙΑΜ						
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ						
ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ.						
ΜΑΡΠΗΣΣΑ						
ΜΑΡΩ						
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ						
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ						
ΜΕΝΤΩΡ						
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ						
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ						
ΜΙΧΑΗΛΑ						
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ						
ΜΠΟΤΖΟΣ						
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ						
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ						
ΝΕΔΩΝ						
ΝΕΣΤΟΣ						
ΝΗΡΕΥΣ						
ΝΙΚΟΛΑΣ						
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ						
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ						
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ						
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ						
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ						
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)						
ΟΔΑΓΑ						
ΟΝΤΡΥ						
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ						
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ						
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ						
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ						
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.						
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ						
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ						
ΠΑΝΤΕΛΗΣ						
ΠΕΡΙΚΛΗΣ						
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ						
ΠΕΤΑΛΟΙ						
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)						
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)						
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ						
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ						
ΠΗΝΕΙΟΣ						
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)						
ΠΟΠΗ						
ΠΟΣΕΙΔΩΝ						
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙΙ. (τάνκερ)						
ΡΙΤΑ						
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΩΝΣ						
ΡΟΔΟΠΗ						
ΡΟΔΟΣ						
ΣΑΜΟΣ						
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ						
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΙΙ.						
ΣΠΥΡΟΣ						
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ						
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ						
ΣΥΡΟΣ						
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)						
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ						
ΤΗΝΟΣ						
ΤΡΙΤΩΝ						
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.						
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ						
ΦΛΩΡΙΝΑ						
ΦΡΑΓΚΙΣ						
ΦΩΤΕΙΝΗ						
ΧΑΔΙΩΤΗΣ						
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ						
ΧΕΛΑΤΡΟΣ						
ΧΙΟΣ						
ΨΑΡΑ						
ΩΡΕΟΙ						
Αδ. Πετόπουλος	11	1459	άνεκ. Πειραιά από 18 Σεπτ. 1952			
Αδ. Γράτσοι	44	7207	άργει Πειραιά από 16 Φεβρ.			
Αθαν. Κουλούρας	30	4557	άνεκ. Μόζι 28 Μαρτ. διά Βαγκούθερ			
Αουκάς Νομικός	21	1783	άνεκ. Κιασούσιον 7 'Άπρ. διά 'Αγγλιαν			
Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	είς θέσιν 5 Β. και 81 Α., 'Άπρ. 8 διά Γιοκαΐτσι			
Θ. Σταφυλοπάτης	27	757	διηλθε Τρίνινταν 1 'Άπρ. διά Βόρ. 'Αμερικήν			
I. M. Καράδας	44	7176	είς θέσιν 1 'Άπρ. διά Σιγκαπούρην			
«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247	άνεκ. Τάκου Μπάρ 2 'Άπρ. διά Γιοκοχάμαν			
X. Χατζηπατέρας	44	7176	διηλθεν Αντελες 20 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν			
«Κάσσος» Α.Ε.	44	7176	είς θέσιν 4 'Άπρ. διά Φορμόζαν			
«Λιβανός» Α.Ε.	39	5643	διηλθε Πούλο Μπούκομ 9 'Άπρ. διά Αμβούργον			
Αναυτσισίου Φαφαλίδης	45	7247	άνεκ. Γιοκοχάμαν 9 'Άπρ. διά Βρετ. Κολομβίαν			
Γεώργ. Έμιρης	39	4967	είς θέσιν 14 'Άπρ. διά Πατερναν			

Τὰ ύπό ξένας σημαίας φορτηγά μας

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Άδανς»	21	3271	άργει Πειραιᾶ από 28 Φεβρ.
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Νέτελ Μάρ»	44	7158	εις θέσιν 34 Β. καὶ 49 Δ., 'Απρ. 7 δι', Ιταλίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3976	άργει 'Άμπελάκι από 24 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αϊτζιαν Μάρ»	10	1471	άργει Πειραιᾶ από 11 Νοεμ. 1952
ΑΕΛΛΩ	έτ. «Ράιτσες»	44	7292	διήλθε Παναμάν 25 Μαρτίου διὰ Χακοδάτην
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7223	έφθ. Βιζαγκαπατάμ ρόδς 1 'Απρ.
ΑΖΙΑΤΙΚ	έτ. «Γκρακάρ»	20	3280	έφθ. Τουτικόριν 5 'Απρ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7239	διήλθε Λόδς 'Αντζελες 20 Μαρτ. δι', Ιαπωνίαν
ΑΔΡΙΑΣ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Ρεπουμπλίκ»	53	13752	διήλθε Παναμάν 25 Μαρτ. διὰ Μελβούρνην
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουέρο»	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τουλά»	25	4954	άργει 'Άμβούργον από 1 Δεκ.
ΑΙΑΣ	έτ. «Συντράλε»	29	5218	διηλθε Σουεζ 5 'Απρ. διὰ Σαΐγκον
ΑΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Άιας»	22	1057	εἰς 'Άλεξανδρειαν από 25 Μαρτίου
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	20	7016	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 1 'Απρ. διὰ Λάδσεντ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ	έτ. «Νέτελ 'Ετζέο»	44	7286	διηλθε Μάλταν 25 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	1935	άργει Νέαν 'Υόρκην από 20 Φεβρ.
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέριος»	44	7158	άνεχ. 'Αμμέρσαν 3 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Άκροπολις»	28	5133	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	18	5599	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Απρ.
ΑΛΙΚΗ Π. (δυδ.)	έτ. «Τρανσόλες»	44	7212	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. διὰ Βαγκούνερ
ΑΛΛΥ (λιδ.)	έτ. «Γκρούνδιλλ»	12	3962	έφθ. Γκάρστον 2 'Απρ.
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμα»	19	5409	έφθ. Μίλφορτ Χάφεν 1 'Απρ.
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7195	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην από 19 Μαρτ. διὰ Βασσόραν
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	διηλθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. δι', Ελλάδα
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	άνεχ. Σιμίζου 9 'Απρ. διὰ Κόμπε
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Μπλάγκο»	31	7923	εἰς θέσιν 33 Ν. καὶ 51 Δ., 'Απρ. 8 διὰ Μπουένος "Αύρες
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμσοκ»	44	7207	έφθ. Βρέμην 26 Μαρτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ	έτ. «Σάντα Κρούν»	29	4913	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18700	εἰς Κούνινο (Βορ. 'Αμερ.) ύπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Οράιον»	53	18700	εἰς Σπάρρορους Πόιντ (Βορ. 'Αμερικῆς) ύπό συμπλήρωσιν
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμιτ Τσάρτεριγκ»	45	7149	έφθ. Μαντράς 8 'Απρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	εἰς Μορμουγκάο ρόδς από 1 Μαρτ.
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869	άνεχ. Μπάχρειν 8 'Απρ. διὰ Βομβάνην
ΑΝΤΙΟΦΗ (τάκερ)	έτ. «Διεβηνής»	14	4164	εἰς μεταφοράς Ράς Σούντρ — Σουέζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνιας»	08	1763	έφθ. Βομβάνην 3 'Απρ.
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Νέτελ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 6 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	εἰς θέσιν 12 Β. καὶ 50 Α., 'Απρ. 6 διὰ Ρόττερνταμ
ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Νέτελ Μάρ»	30	11147	διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διὰ Λίβερπουλ
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7176	έφθ. Καράστος 4 'Απρ.
ΑΠΕΝΑΣ	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	"Ιδε: «ΑΤΕΝΑΣ», σημαία Κοσταρίκας
ΑΠΟΙΚΙΑ (δεξ.)	έτ. «Αιλά Βέρτες»	44	7331	διηλθε Μπέλειρ 5 'Απρ. διὰ Κιουρασώ
ΑΡΕΤΗ Σ	έτ. «Άλβιών»	28	5061	διηλθε Ντακάρ 3 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αύρες
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330	έφθ. 'Αμδούργον 5 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοστ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	19	2609	άργει Μασασλίαν από 20 Αύγ. 1952
ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	άνεχ. Λόδς 'Αντζελες 6 'Απρ. διὰ Γένοβαν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δύδ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεχ. Χαδάνων 6 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	έφθ. Ρόττερνταμ 27 Μαρτ. διὰ Κιουρασώ
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάμι»	40	10224	εἰς Πέρνις από 28 Μαρτ.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Νέτελ 'Εστε»	19	5672	διηλθε Ντάκαρ 7 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αύρες
ΑΡΜΑΡ (λιδερ.)	έτ. «Ιστιμένια»	21	10388	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Απρ. διὰ Πουέρτο λά Κρούν'
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Λατρούντες»	43	7273	εἰς Σαδάνων από 20 Δεκ. 1952, ἐπισκευή.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιδερ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	έφθ. Βεροιούδας 5 'Απρ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μιταγιάνο»	43	7157	άργει Ρόττερνταμ από 5 Μαρτ., ἐπισκευή
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	εἰς Μορμουγκάο ρόδς από 21 Μαρτ.
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Νόρβεστ»	30	9031	άνεχ. Μπέλεμ 8 'Απρ. διὰ Κιουρασώ
ΑΣΠΙΡΕ-Ι·ΤΩΡ (λιδερ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	άνεχ. Νουέρτας 8 'Απρ. δι', Αμδούργον
ΑΣΤΕΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ ντελ Σούρ»	22	7053	έφθ. Μπρεμερχάφεν 3 'Απρ.
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	εἰς Πειραιά 14 'Απρ.
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττικάς»	27	5214	άνεχ. Μορμουγκάο 5 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Βαγκούνερ 27 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ·ΙΝΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 3 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Α·Ρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 Μαρτ. διὰ Φορμόζαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιδερ.)	έτ. «Ατλάντικο»	49	17094	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 'Απρ. διὰ Πουέρτο λά Κρούν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιδερ.)	έτ. «Ατλάντικο»	49	7310	άνεχ. Βομβάνη 9 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	έφθ. Βιζαγκαπατά μ7 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικο»	44	7176	άνεχ. Σεμαίνους 7 'Απρ. δι', Αγγλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο»	53	12000	εἰς Τίτη, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο»	53	12694	διηλθεν άνοικτά Ρίου 'Ιανείρου 1 'Απρ. διὰ Πουέρτο λά Κρούν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιδ. δ.)	έτ. «Ατλάντικο»	53	12.500	Καθελέκυται εἰς Γλασκώνη 15 'Απριλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικο»	43	7200	άνεχ. Όταρου 9 'Απρ. διὰ Κιασιούγκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο»	52	10930	άνεχ. Ράς Τανούρα 5 'Απρ. διὰ Κιασιούγκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο»	50	8679	διηλθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διὰ Χάδρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	εἰς θέσιν 10 Β. καὶ 59 Α., 'Απρ. 6 διὰ Χαϊφόγκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 'Απρ. διὰ Βαγκούνερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο»	48	10928	διηλθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διὰ Πόρτλαντ (Με.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο»	49	10908	εἰς θέσιν 37 Β. καὶ 43 Δ., 'Απρ. 8 διὰ Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	άνεχ. Κόμπε 6 'Απρ. διὰ Βόρ. Είρηνικον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμο»	45	7160	διηλθε Τζιμπούτι 1 'Απρ. διὰ Πουσάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικο»	44	7247	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 8 'Απρ. δι', Ιαπωνίαν
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέα»	42	7236	διηλθε Τρίνινταν 3 'Απρ. διὰ Ρίον 'Ιανείρου
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	διηλθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διὰ Βομβάνη
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζο»	44	7198	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 'Απρ.
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ (όνδουρ.)	έτ. «Λάς Κρούτσες»	44	7178	έφθ. 'Αδελαΐδας 3 'Απρ.
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Σουνταμερικάνω»	35	8072	διηλθε Βαλένθιαν 8 'Απρ. διὰ Δουβλίνον
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιδερ. δεξ.)	έτ. «Βαλιέντες»	43	10449	έφθ. Χάϊφαν 8 'Απρ.
ΒΑΝΜΑΣ (λιδερ. δεξ.)	έτ. «Βάνμας»	21	7127	έφθ. 'Αμοτερνταμ 3 'Απρ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνω»	44	7176	εἰς Πειραιά από 23 Μαρτ.
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7180	άργει Βλαστήτικεν από 3 Φεβρ. ἐπισκευή
ΒΑΡΚΑ (λιδερ.)	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	διηλθε Τρίνινταν 4 'Απρ. διὰ Τζαμαϊκαν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Καστελλάνω»	45	7290	έφθ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 1 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	έτ. «Οστεάνικας»	43	7244	διηλθε Σουεζ 10 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΒΕΝΕΡΕ·Ι·ΤΩΡ (λιδερ.)	έτ. «Γκλόπιτο»	20	7631	άνεχ. Καμάτσι 5 'Απρ. διὰ Μανιύλλαν
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ. «Βιβάλετ»	18	5576	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 'Απρ. διὰ Βομβάνη
ΒΙΒΑ (δεξ.)	έτ. «Βαλπαραίσος»	31	8440	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 'Απρ.
ΒΙΚΤΩΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Μαρστσαμάντε»	52	11348	έφθ. 'Αμδέρσαν 9 'Απρ.

ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβερ.)	έτ. «Ινοσυλαρά»	44	7159	διῆλθεν "Άδεν 5 'Απρ. διά Πουσάν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	έτ. «Τρανσμεντιτερράνιαν»	17	2041	άργει Σαουθάμπτον από 26 'Ιαν., ζημία.
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Pio Γκουάμπο»	40	8122	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Απρ. διά Κιουρασώ
ΒΟΡΙ	έτ. «Río»	42	7076	εἰς Βαγκούνερ από 5 Μαρτ.
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούνα»	43	7156	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Απρ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	ἔφθ. Μορμουγκάρο ρόδς 4 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζέλια»	27	5586	άργει Πέραμα 14 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρτέ»	19	4653	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 'Απρ. διά Σαντιέγκο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόβια»	51	5739	ἔφθ. Χούλλ 8 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ.	έτ. «Μερίντιαν»	19	5405	άνεχ. Πέπελ 10 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Río Πάρντο»	43	7166	άνεχ. Λόδης "Αντζέλες 4 'Απρ. διά Βαγκούνερ
ΓΙΟΥΜΠΙΛΑΝ (δεξ.)	έτ. «Βαντόμας»	31	9889	άνεχ. Κιουρασών 26 Μαρτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπα»	43	7207	εἰς θέσιν 23 Β. και 21 Α., 'Απρ. 8 διά Βομβάνην
ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ (δεξ.)	έτ. «Οβέρου Τάνκερ»	43	10448	ἔφθ. "Αμστερτάμ 6 'Απρ.
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43	7263	διῆλθεν άνοικτά Κέιπ Τάουν 6 'Απρ. διά Βομβάνην
ΓΚΟΛΦΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δεξ.)	έτ. «Φήραλες»	27	6023	άργει Πειραιά από 10 'Απρίλιον
ΓΚΡΗΒΙΔΑΛ (λιβερ.)	έτ. «Ουούροντσάιντ»	20	6343	άνεχ. Μορμουγκάρο 28 Μαρτ. δι' 'Αμδέρσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20628	εἰς θέσιν 17 Β. και 56 Α., 'Απρ. 9 διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ (δ. λ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20350	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ. διά Βοστώνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20600	διῆλθε Βιβράτλαρ 8 'Απρ. δι' 'Ολλανδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	διῆλθε Παναμάν 7 'Απρ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διῆλθε Παναμάν 7 'Απρ. (διαταγάς)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7192	διῆλθε Χονολουλού 7 'Απρ. διά Μπόρνεο
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	άργει 'Αμπελάκι από 18 Φεβρ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πλέξ»	20	6157	άργει Πειραιά από 30 'Οκτ. 1952
ΔΟΞΑ (λιβερ.)	έτ. «Αλδεράντο»	43	7161	ἔφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 6 'Απρ.
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Λεόλγκος»	19	812	ἔφθ. Λονδίνον 7 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα Άρενας»	29	6941	έν πλῷ ἐκ Χάμπτον ρόδς διά Γιουγκοσλαβίαν, 'Απρ. 5
ΕΑ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Στέλλα»	12	3663	"Ιες: "ΠλΑΞ, σημαία Παναμά
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4991	άνεχ. Ιμπιγχαμ 3 'Απρ. διά Μπόναν
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	άργει Νιούπορτ από 18 Φεβρ.
ΕΛΕΟΥΣΑ (Κοσταρ.)	έτ. "Ελλήνες αγορασταὶ	18	629	άργει Πειραιά 14 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγιος»	21	3345	άργει Γένοβαν από 17 Σεπτ. 1952
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Γιαννουλάτος	28	6522	άργει Σουέζ από 20 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγιος»	10	1484	άργει Κάρδιο από 15 Σεπτ. 1952
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Τραπαστιφίκα»	43	7207	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Απρ.
ΞΜΑ·Ι·Ρ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Τσεντούρια»	44	7201	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 4 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενεσενάτα»	44	7207	ἔφθ. Αμδύουργον από 20 Μαρτ.
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	διῆλθε Λόδης "Αντζέλες 27 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγγυος»	41	7122	διῆλθε Σουέζ 6 'Απρ. διά Χαϊφόγκ
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7240	ἔφθ. Βαγκούνερ 28 Μαρτ.
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	ἔφθ. Καματσί 7 'Απρ.
ΕΣΜΕΡΑΛΔΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βίκτορ»	52	12223	άνεχ. Βοστώνην 5 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόβια»	52	7404	διῆλθε Πούλο Μπούκον 1 'Απρ. διά Βομβάνην, ἔφθ. 10
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Είρηπτη»	19	2624	ἔφθ. Νουέδιτας 3 'Απρ.
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεζέντο»	44	7210	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 'Απρ. διά Λέκι Τσάρος
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	ἔφθ. Λόδης "Αντζέλες 4 'Απρ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	ἔφθ. Πόρτ Λίγκολ 8 'Απρ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Άντωνιο»	45	7176	εἰς Μορμουγκάρο ρόδς από 19 Μαρτ.
ZAN	έτ. «Ορίνοκος»	44	7165	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Απρ. διά Ντεμεράραν
ZAN KIKH	έτ. «Μπόνα 'Εσπεράντζα»	19	5950	άργει Αλγέριον από 9 'Ιουνίου 1952.
ZEPMAIN (δεξ.)	έτ. «Ιγκουμάνα»	20	5627	άργει Πειραιά από 24 Μαρτ.
ZINI (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12650	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 Μαρτ. διά Φορμόζιαν.
ZOZIAN (Κοσταρ.)	Κ. Ατυχίδης	20	7638	άνεχ. Ματάμι 8 'Απρ. διά Νέαν 'Ολρεάνην
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέ Νόρτες	43	7191	ἔφθ. Παραμαρίποτ 7 'Απρ.
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	εἰς θέσιν 32 Β. και 62 Δ., 'Απρ. 8 διά Βαλτιμόρην
ΘΕΚΛΑ	έτ. «Γρανσμαρίνα»	44	7265	διῆλθε Χονολουλού 5 'Απρ. διά Παναμάν
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. Ντέλ Νόρτες	43	7151	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Απρ.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρας»	45	7151	έφθ. Βενετίαν 1 'Απρ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	έτ. «Σπαλμαγτόριο»	17	1276	άργει Χάρτεπουλ από 11 'Ιαν.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	διῆλθε Ούζαν 23 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Ιντερδόσεαν»	18	7019	εἰς Ρίο Γκράντε 5 'Απρ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Απόστολος Παύλος	24	3658	διῆλθε Σάτιδ 5 'Απρ. δι' 'Αμδέρσαν
ΙΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αντιλάνα»	28	7350	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Απρ. (διαταγάς)
ΙΑΛΛΕΑΝΟ	έτ. «Σιγκούνεα»	43	7163	άνεχ. Ντουγκούν 8 'Απρ. διά Καλκούταν
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (λιβερ.)	έτ. «Ινταλγκο»	43	7194	έφθ. Μαρακάκιτο 5 'Απρ. διά Παραμαρίπο
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΟΡΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	έφθ. Αγιον Φραγκίσκον 7 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ εἰς Βόρ. Αμερικήν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	εἰς Ναγκασάκι, ύπο συμπλήρωσιν
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άνεχ. Τοκογιάμα 8 'Απρ. διά Μπαλί Παπάν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	εἰς Τσουρούμι ('Ιαπωνίας), ύπο συμπλήρωσιν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	έφθει Τουέρτο Κορτέζ από 7 Νοεμ. 1952
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Ταρακάν 3 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13000	άνεχ. Μοντεβίδεο 1 'Απρ. διά Κιουρασώ
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δύνσουρ.)	έτ. «Μπαζίλ»	17	4719	διῆλθε Τρίνινταν 7 'Απρ. διά Όρλεάνην
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεατόρ»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Απρ. δι' 'Αργεντινήν
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρίονα»	22	8432	έφθ. Αμδέρσαν 5 'Απρ.
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκούίτα»	43	7257	άργει Πειραιά από 5 'Ιαν.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέ Εστε»	13	7710	έφθ. Κέιπ Τάουν 9 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	άνεχ. Βοστώνην 6 'Απρ. διά Μπαραχόνα
ΚΑΠΑΡΙΑ	έτ. «Παγκόλφο»	45	7267	διῆλθε Τζίμπατ 1 'Απρ. διά Καλκούταν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Βαπτόρες»	19	4683	έφθ. Βαγκούνερ 6 'Απρ.
ΚΑΠΤΕΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	έτ. "Ελλήνες αγορασταὶ	07	1075	εἰς Νύμποργ 4 'Απρ. (δι' 'Αργεντινήν)
ΚΑΠΤΕΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεβέλ»	05	4298	έφθ. Κολόμπο 8 'Απρ. ΕΠΟΛΗΘΗ
ΚΑΠΤΕΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5354	άνεχ. Σηλάττα 5 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβερ.)	έτ. «Αντόρ»	43	7129	έφθ. Γδύνιαν 1 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράτ Στάρ»	19	5771	άργει Πουέρτο Κορτέζ από 5 'Οκτ. 1952
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7124	έφθ. Κολόμπο 8 'Απρ. διά Μπαραχόνα, ἔφθ. 10
ΚΑΡΜΑΡ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	άνεχ. Σηλάττα 5 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΡΜΕΝ (δύνσουρ.)	έτ. «Μπαζίλ»	18	4647	έφθ. Σιμίζον 6 'Απρ.
ΚΑΡΡΕΝΑ	έτ. «Καρρένο»	21	4507	άνεχ. Καζαμπλάκιαν 3 'Απρ. δι' 'Αμδέρσαν, ἔφθ. 10
ΚΑΣΣΙΑΝ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Νολίντο»	44	2370	άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 27 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	διῆλθε Καλύβεργο από 10 Φεβρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. Σ.	έτ. «Δελφίν»	44	7115	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Απρ. διά Κέιπ Τάουν
ΚΑΒΟΛΙΔΗ	έτ. «Χαλιέτα»	42	7192	διῆλθε Παναμάν 28 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΚΑΒΟΦΡΥΓΕΛΟ	έτ. «Αρίκα»	42	5236	άργει Βαγκούνερ από 10 Φεβρ.
ΚΑΛΗ	έτ. «Μάρινα»	43	7166	άνεχ. Καλύβεργο από 10 Φεβρ.
ΚΑΛΥΓΕΡΑ	έτ. «Καλύβεργο»	42	7178	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Απρ. διά Κέιπ Τάουν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Πανμάρ»	43	7246	διῆλθε Παναμάν 28 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Καρνάσιον»	44	7281	διῆλθε Παναμάν 1 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λιμπέριαν»	44	7281	άνεχ. Λονδίνον 1 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν

KENTAUROS	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	διήλθε Σιγκαπούρην ράδς 7 'Απρ. δι' Οτάρου
KENTAUROS (λιβερ.)	έτ. «Κάνοπος»	41	7579	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κόλ.) 7 'Απρ. δι' Αγγλίαν
KENTHRIΩΝ (λιβερ.)	έτ. «Ιντάλγκος»	43	7194	άργει Μασσαλίαν από 15 Δεκ. 1952
KLEOPHI IΩANNA (Κοσταρ.)	Κ. «Ατυχίδης»	17	5700	άνεχ. Βακούματου 25 Μαρτ. διά Βαγκούμερ
KNOZA	έτ. «Κ.N.O.Z.A.»	44	7248	άνεχ. Σεμαίους 7 'Απρ. διά Βοστώνη
KNOZAGKA	έτ. «Ντέλ. Έστε»	13	9424	άργει Μπρεμερχάφεν από 30 Δεκ. 1952
KOLOUMLPIA	έτ. «Ντέλ. Έστε»	43	7933	είς Κολόμπο από 18 Μαρτ.
KONDWAR	έτ. «Βαλεαρίκα»	44	7229	διήλθε Φινιστέρων 8 'Απρ. διά Τζάκσονβιλ
KOGKEKOROP (δεξ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7177	είς θέσιν 43B. και 31Δ., 'Απρ. 9 διά Γκάλβεστον
KOMET (λιβερ.)	έτ. «Μοντεπάρτο»	43	7261	έφθ. Σουάν 9 'Απρ.
KORFI (δεξ.)	έτ. «Αρίστομαρ»	43	7167	έφθ. Μορμουγάκο ράδς 23 Μαρτ.
KORSALI-P	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άργει Καζαπλάγκαν από 10 Αύγ. 1952
KORSIKA (έπιθ.)	έτ. «Ντέλ. Έστε»	44	7190	άνεχ. Χιροχάτα 2 'Απρ. διά Βρετ. Κολομβίαν
KOYNIN	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	διήλθε Γιδραλτάρ 4 'Απρ. διά Πουσάν
KONSTANTINOS	έτ. «Μπαλάτικο»	43	10195	διήλθε Γιδραλτάρ 9 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
LAKYSTAR (δεξ.)	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	έφθ. Βαγκούμερ 7 'Απρ.
LAMYRA	έτ. «Μιραμόντε»	53	14000	είς Σιμίζου, ύπο συμπλήρωσιν
LEONIDAS (δεξ.)	έτ. «Κάλομπρ»	43	7218	άνεχ. Κάγιο Μάμπι 29 Μαρτ. διά Βενεζουέλλαν
LEIVADIA (δεξ.)	έτ. «Μοντεβέρντε»	44	7235	άνεχ. Λός Αντέλες 8 'Απρ. δι' Αλεξανδρειαν
LILIMPEPTE	έτ. «Παναμερικάν»	44	7176	άνεχ. Βαγκούμερ 8 'Απρ. διά Νέαν Υόρκην.
LIMPEREIT-TOP	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	άνεχ. Βαγκούμερ 8 'Απρ. διά Περουβίαν
LIMPERTANT	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	διήλθε Γιδραλτάρ 9 'Απρ. διά Λίβανον
LOUMINA (δεξ.)				
MAGDALINI	έτ. «Μπράστιν»	44	7160	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 'Απρ.
MAIRH (λιβ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5841	έφθ. Περούβιαν 6 'Α πρ.
MAIRH	έτ. «Ταυτόγκα»	19	6040	διήλθε Σιγκαπούρην ράδς 28 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
MAIRH I. Γ.	έτ. «Τσέρο Μπλάγκο»	44	7225	άνεχ. Βαγκούμερ 1 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
MANTΩ	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	δυτικώς του Μάντζεστερ 6 'Απρ. διά Β. Αμερικήν
MARGKO	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	διήλθε Γιδραλτάρ 8 'Απρ. διά Κορέαν
MARIA	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	άργει Αμβούργον από 6 Φεβρ.
MARIA TEPEZA	έτ. «Βέγας»	43	7223	είς Ρίον Ιανέτρου από 7 Μαρτίου
MARIA Γ.	έτ. «Κρυστάλλ»	20	3326	άργει Αμβερσάν από 1 Αύγ. 1952
MARIETTA	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	διήλθε Σουέζ 11 'Απρ. διά Κίναν
MARINA (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	18	5564	άργει Πέραμα από 28 'Απρ.
MARINELLA (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	άνεχ. Φάλμουθ 4 'Απρ. διά Μόντρεαλ
MARITA-I-M LHNTER (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	52	12995	άνεχ. Πόρτλανδ (Με.) 1 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
MARITA-I-M TPE-I-NTER (δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	53	13033	είς Βελγίου, ύπο συμπλήρωσιν
MARKELLA	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ.
MARNA	έτ. «Πουέρτο Καμπέλλε»	42	7170	έφθ. Βαγκούμερ 7 'Απρ.
MASTER NIKOS (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	52	8453	άνεχ. Γκάλεστον 27 Μαρτ. διά Λοιδίνου
MATAPAΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρντορ»	20	7641	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ. διά Μποφαντέρο
MATZOOLIA (δεξ.)	έτ. «Ματζέδοιλας»	27	6382	άργει Πειραιά από 9 'Απρ.
MATHOIOS (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασάφικ»	43	7176	άνεχ. Καλκούταν 5 'Απρ. διά Φρήμαντλ
MEΛΙΝΤΑ	έτ. «Ινκόδικας	45	7264	διήλθε Σιγκαπούρην ράδς 6 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουένα Γρανάδα»	45	7198	διήλθε Παναμάν 26 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	άργει Κάρδιφ από 5 Φεβρ.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μουτίζο»	19	4999	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ είς την Αγγλίαν
ΜΕΡΟΠΗ (σπι. Χονδ.)	έτ. «Αρίονας	19	7588	άργει Βατιμόρην από 9 Νοεμ. 1952
ΜΙΧΑΗΑ I. Γ.	έτ. «Ελληνες άγορασται	44	7215	είς Νέαν Όρλεάνην από 15 Μαρτ.
ΜΟΝΤΕΡΕΙ-TOP (δινδ.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	έφθ. Πόρτ Σάιδ 4 'Απρ.
ΜΠΑΓΚΟΚ (έπιθ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	8056	άργει Μασσαλίαν 10 'Απρ.
ΜΠΑΤΣΙ	έτ. «Πιαμόντε»	43	7176	διήλθε Χονδρουλόν 22 Μαρτ. δι' Ισπανίαν
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ελκαριέρες	44	7207	άργει Αλεξάνδρειαν από 15 Ιουλίου 1952
ΜΠΟΥΡΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπουρίκας»	20	854	είς Ρίον Ιανέρου από 22 Ιαν.
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βερβάρα»	16	3528	είς Ρίον Ιανέρου από 22 Ιαν.
ΜΥΡΤΑ	έτ. «Χάρι»	43	7196	είς Ρίον Ιανέρου από 22 Ιαν.
ΝΑΒΙΓΚΕΙ-TOP	έτ. «Αρίστα»	43	7176	είς Θέσιν 28. και 47 Δ., 'Απρ. 4 δι' Αρούμπαν
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ. «Καρρίμπιμπαν»	43	7176	έφθ. Μόχι 10 'Απρ.
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβ.)	έτ. «Νέπτουν»	20	3078	άνεχ. Λορέντζο Μαρσάκες 4 'Απρ. δι άλομπάσσα
ΝΑΥΤΟΛΑΣ (δεξ.)	έτ. «Κάλομπαλ»	44	7248	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 'Απρ. διά Φιλιππίνας
ΝΑΥΤΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Ναφτόλλ»	20	6416	έφθ. Πειραιά 11 'Απρ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ. Έστε»	20	10474	άνεχ. Σαουμάνπιτον 8 'Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	έφθ. Λοιδίνον 9 'Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτσας	43	7168	διήλθεν Αδεν 7 'Απρ. δι' Ινδίας
ΝΙΚΗ (λιβ.)	έτ. «Αλιάντζος»	44	7162	"Ιδε: «ΣΤΑΡ», ώς μετωνυμάσθη
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Παράνα»	53	12500	είς Σκωτίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7023	έφθ. Κόμπιτε 27 Μαρτ.
ΝΟΡΑ	έτ. «Επτερόλεα»	43	7175	έφθ. Χαλιφας 5 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Ντομίνικα»	52	12191	διήλθε Ηράκλειον 7 'Απρ. διά Σιδώνα
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Τετρόλεα»	44	7176	"Ιδε: «ΝΤΟΜΙΝΕ-Ι-TΟΡ», ώς μετωνυμάσθη
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Μπέλ Μόντε»	52	12025	διήλθε Παναμάν 1 'Απρ. διά Φορμόζαν
ΝΟΡΑΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετς»	44	7248	διήλθε Γιδραλτάρ 29 Μαρτ. διά Β. Αμερικήν
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλλ»	42	7191	είς Μόμπιλ 10 'Απρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάρσαλον»	20	7030	έφθ. Αλγερίου 8 'Απρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάρσαλον»	45	7148	διήλθεν 41 Β. και 51 Δ., 'Απρ. 6 διά Τεργέστην
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάρσαλον»	43	7176	διήλθε Χονδρουλόν 30 Μαρτ. διά Καλκούταν
ΝΤΑΡΝΙ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πιούνιθεντ Κρός»	52	12650	άνεχ. Μαντράς 10 'Απρ. διά Καλκούταν
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	24	5981	είς Ινδοσίμα, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κευπίτακος	25	5531	είς Τζιμπούτι από 17 Μαρτ.
ΝΤΟΜΙΝΕ-Ι-TOP	έτ. «Ελληνες άγορασται	44	7176	άνεχ. Βούδανη 10 'Απρ. διά Καλκούταν
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πιούέρτο Ματρίν»	31	8236	έφθ. Μίδδλεσμπρο 1 'Απρ. και Τάϊν 11
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	35	7293	διήλθεν Αδεν 7 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόρας	44	7244	έφθ. Πάρτιγκτων 7 'Απρ. και Φόλεϋ 10
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	διήλθεν έκ Σουέζ 9 'Απρ. διά Κορέαν
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	άνεχ. Μόμπιλ 1 'Απρ., Παναμάν 6 δι' Ειρηνικὸν
ΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βέρτον»	43	7246	έφθ. Ταρραγόναν 5 'Απρ.
ΟΛΓΑ	έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	άνεχ. Ντακάρ 5 'Απρ. διά Κιουρασώ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ-Ι-Μ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	48	11298	άργει Μασσαλίαν από 14 Δεκ. 1952
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17720	άνεχ. Σιδώνα 5 'Απρ. και Γιδραλτάρ 9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	14500	διήλθε Βρέμην, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ-Ι-Τ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτος»	53	14422	έφθ. Κίελον 1 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17722	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 7 'Απρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	άνεχ. Τάϊν 7 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17722	διήλθε Ντόρερ 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17724	διήλθε Πόρτ Σάιδ 9 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκα»	43	13019	είς τὸν Ἀνταρκτικόν, φαλαινοθροία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17724	διήλθε Νίτον 25 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΜΑΝΑ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Ατανάσιο»	15	2557	είς Πειραιά 14 'Απρ.
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφόρες»	27	8627	είς Θέσιν 48B, και 5Δ., 'Απρ. 1 διά Κιουρασώ
ΟΝΤΒΑΡ II	έτ. «Μιραφόρωφ	18	1852	άργει Νέαν Όρλεάνην από 1 Νοεμ. 1952

ΟΥΜΠΑΝ (Κοστ.)		K. Ατυχίδης	10	2439	άργει Μασσαλίαν από 23 Νοεμ. 1951
ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Λάζ Πλάτα»	43	7265	διήλθε Σουέζ 8 'Απρ. διά Βομβάνη
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ		έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	άργει Μόμπιλ από 21 Αύγ. 1952
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Ντονάζο»	44	7210	άνεχ. Κόμπε 17 Μαρτ. διά Βακγούμερ
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Σπριγκιβίλλα»	43	7176	εἰς θέσιν 17Β. και 102 Δ., 'Απρ. 9 δ' "Αλμπανι
ΠΑΝΑΟΣ		έτ. «Κάπρι»	17	992	έωθ. Βενετίαν 26 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ		έτ. «Σαπφώ»	44	7223	"Ιδε: «ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ», ως μετωνυμάσθη
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	44	7210	έωθ. Βιζαγκακπατάμ ρόδις 6 'Απρ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ		έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	εἰς λιμένας Περσικού Κόλπου. 6. 'Απρ.
ΠΑΞ (δεξ.)		έτ. «Ελληνες άγορασται	12	3663	άργει Πειραιά από 8 'Ιουλίου 1952
ΠΑΡΑΛΟΣ II.		έτ. «Πλάραλος»	18	6049	άνεχ. Λόρδος "Αντέλεις 4 'Απρ. διά Γιοχοχάμαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ		έτ. «Κοντιγεντάλε»	43	7176	εἰς Μορμουγάκο ρόδις από 18 Μαρτ.
ΠΑΤΣΕΣ		έτ. «Πάθη»	26	5937	διήλθε Παγαμάν 4 'Απρ. (διαταγάς)
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιθ.)		έτ. «Σάμσοκ»	44	7166	έωθ. Βλασάρτιγκεν 7 'Απρ.
ΠΕΛΟΨ (λιθ.)		έτ. «Σάμσοκ»	45	7148	άργει Νέας Υόρκην από 10 'Ιουλ. 1951
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Πόλαρ»	19	6495	άνεχ. Λόρδος "Αντέλεις 5 'Απρ. διά Λίβερπουλ
ΠΙΟΝΕΡ		έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	έωθ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Λάζ Πλάτα»	44	7163	άνεχ. Όζακαν 1 'Απρ. διά Βαγκούμερ
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιθ.)		έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	44	7223	έργει "Αμστερνταμ από 2 'Ιαν.
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)		έτ. «Πουκού»	36	7104	έωθ. Ντακάρ 8 'Απρ. και άνεχ. 9 (διαταγάς)
ΠΡΑΝΤΟ		Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΟΣΠΕΡΟ		έτ. «Μπιενθενίντο»	19	5055	άργει Πέραμα από 16 'Ιουλ. 1952
ΠΡΩΤΕΥΣ		έτ. «Σούντ "Αμέρικα»	14	4823	
ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7192	άνεχ. Κόβιτσαν Μπαίν 7 'Απρ. διά Αγγλίαν
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιθ.)		έτ. «Θρό Στάρε»	19	8374	διήλθε Θέουταν 5 'Απρ. διά Σουάνι
PANTIANT (δεξ.)		έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	εἰς θέσιν 38 Β. και 13 Α., 'Απρ. 7 διά Ταορμίνα
ΡΕΑ		έτ. «Ολίσσιπο»	21	1387	άργει Λισσαράννα από 13 Μαρτ.
ΡΕΑΛΜΑ		έτ. «Ρεάλμας	28	4225	διήλθε Σουέζ δ' Απρ. διά Νταμμάν
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)		έτ. «Εμπρέσα»	42	7176	διήλθε Χονολουλού 21 Μαρτ. διά Ινδίας
ΡΕΝΑ		έτ. «Πλέξ»	20	5686	άργει Πειραιά από 31 'Ιουλίου 1952
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)		έτ. «Γοργόνα»	31	8205	άνεχ. Ούμη Σαΐδ 8 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΡΙΖΑΚΟΥΑ		έτ. «Ριζάκουα	21	1925	εἰς Γενοβαν από 18 Μαρτ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΡΙΒΙΕΡΑ (λιθ.)		έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	έωθ. Μπεπούλ 1 'Απρ. (διά Εύρωπην)
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ		έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	εἰς θέσιν 39 Β. και 60 Δ., 'Απρ. 2 διά Βομβάνην
ΡΙΟ ΜΑΡ		έτ. «Πλαστιφίκα»	44	7229	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Μαρτ. διά Νέαν Καλληδονίαν
ΡΟΜΠΕΡΤ		έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Μπαγκόκ ρόδις 9 Σεπτ. 1952
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Κιστανέρα»	21	6448	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 8 'Απρ. διά Πούερτο Πάντρες
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ		έτ. «Εσκομπάλ»	45	7151	διήλθε Μπαλιάν 3 'Απρ. διά Καλκούταν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)		έτ. «Πιαράνα»	44	7281	έωθ. Μπέλφαστ 5 'Απρ.
ΣΑΜΟΥΑ		έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 26 Μαρτ. διά Πουσάν
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ		έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	διήλθε Κιούρλαν από 26 Μαρτ. διά Καράτσι
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ		έτ. «Σουλγάκα	44	7282	έωθ. Χάρτελπουν 8 'Απρ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιαδίζα»	23	5374	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 9 'Απρ. διά Κολομβίαν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ		έτ. «Εσπεράντζα»	06	2088	διήλθε Μπάχρειν 4 'Απρ. διά Αδεν
ΣΑΝ ΡΟΚ		έτ. «Φοίνιξ»	43	7250	άνεχ. Νέαν Υόρκην 9 'Απρ. διά Κολομβίαν
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ		έτ. «Μάρι ντελ Σούντα»	43	7264	διήλθεν έξι "Άδεν 8 'Απρ. διά Αμστερνταμ
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ		έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Ναγκόρια 29 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ		έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	διήλθε Μοντεβίδεο 3 'Απρ. διά Καλκούταν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Κρόνος»	43	7118	έωθ. Περούδιαν 8 'Απρ. (διά Νέαν Υόρκην)
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ		έτ. «Βαπτόρες»	43	7257	έωθ. Χούλι 26 Μαρτ.
ΣΑΝΝΗΜΗ (δεξ. λιθ.)		έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	έωθ. Λόδης "Αντέλεις 5 'Απρ.
ΣΑΝΤΕΛΕΝΑ		έτ. «Νίκη»	24	3279	άργει Μπορντανάιτ από 10 Φεβρ.
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ		έτ. «Άδισ»	20	2606	έωθ. Βαλτιμόρην 7 'Απρ.
ΣΑΞΟΝΣΗ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	13000	εἰς Άμμλιο, ύπο συμπλήρωσιν
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΣΑΞΟΝΧΗΔΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Όριενταλ»	52	12705	διήλθε Σουέζ 4 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΣΑΞΟΝΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	13575	εἰς "Αμστερνταμ από 27 Μαρτ.
ΣΑΠΦΩ		έτ. «Τέμπαρ»	44	7212	διήλθε Τρίνινταντ 8 'Απρ. διά Παραμαρίμπο
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ		έτ. «Ινσουλάρ»	44	7116	άνεχ. Αμέρεσαν 8 'Απρ. διά Πουσάν
ΣΙΜΩΝ		έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	εἰς Άμμέρεσαν από 8 Μαρτ. (διά Γιοκοχάμαν)
ΣΙΡΑΜ		έτ. «Σίραμ»	42	7146	διήλθε Σουέζ 1 'Απρ. διά Κόρραμ Σάχρ
ΣΟΥΛΑ		έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	άνεχ. Μανίλαν 7 'Απρ. διά Όζακαν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθ.)		K. Ατυχίδης	25	5136	έωθ. Ρίβερς 9 'Απρ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ		έτ. «Αϊόσος»	43	7199	διήλθε Τρίνινταντ 7 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέριον
ΣΠΑΡΤΟ		έτ. «Σπάρτο»	43	7232	εἰς Άμμέρεσαν από 8 Μαρτ. (διά Γιοκοχάμαν)
ΣΤΑΡ (λιθερ.)		έτ. «Στάρ»	44	7162	διήλθε Παναμάν 28 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.)		έτ. «Πινογκάνα»	43	7324	άνεχ. Καρίτιο 5 'Απρ. διά Ντιγκλ
ΣΤΟΡΚ		έτ. «Μαροπάν»	41	7111	εἰς θέσιν 32 Β. και 46 Δ., 'Απρ. 2 διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΤΡΑΠΟΥΡΙΕΣ (δεξ.)		έτ. «Ατέκε»	43	7331	άνεχ. Σταύλουν 1 'Απρ. διά Κιουρασώ
ΣΥΡΑ		έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	εἰς Νιού Ούεστμινστερ 1 'Απρ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ		έτ. «Αριόνα»	21	7409	άργει Αμέρεσαν από 26 'Οκτ. 1952
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)		έτ. «Διδώ»	43	7176	έωθ. Καμάσι 4 'Απρ.
ΤΕΝΙ		έτ. «Βίστα Ντοράντα»	43	7248	άνεχ. Λόδης "Αντέλεις 2 'Απρ. διά Κέιπ Τάουν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθ.)		έτ. «Οσεανικ»	43	7134	άργει Βαλτιμόρην από 25 Σεπτ. 1952
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιθ.)		έτ. «Οσεανικ»	43	7134	άργει Βαλτιμόρην από 10 Σεπτ. 1952
ΤΖΟΡΤΖΙΕ	(λιθ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	53	7200	εἰς Ντάμπαρτον, ύπο συμπλήρωσιν
ΤΖΟΥΛΙΑ		έτ. «Κούκορτιο»	20	3526	έωθ. Λονδίνον 3 'Απρ.
ΤΖΩΝ (δεξ.)		έτ. «Πατοφίκι»	44	11625	έωθ. Νέαν Υόρκην 10 'Απρ.
TINI (δεξ.)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	διήλθε Βορείος Σιγκαπούρης 5 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιθ.)		έτ. «Ημιφαίρ»	44	7246	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Απρ. διά Σαγκούα
ΤΟΡΜΟΙ-ΙΑ (λιθ.)		έτ. «Αντρας»	44	7216	διήλθε Βιζαράταρ 10 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιθ.)		έτ. «Πολύνα»	43	7162	διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Τεργέστην
ΤΡΑΙ-Ι-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ορίεντες»	38	10455	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 25 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)		έτ. «Μαλδόρκος»	43	7176	άργει Πειραιά από 31 'Ιουλίου 1952
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Τρίνιτι»	10	3649	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 23 Μαρτ. διά Λάς Πιέντρας
ΤΡΟΥ-Υ. (διθ. δεξ.)		έτ. «Μιραφλόρες»	21	8206	διήλθε Νάρδικ 10 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. «Ιντρα Αμερικάνα»	43	7176	διήλθε Φινιστέρον 1 'Απρ. διά Μορόδισα
ΥΨΗΛΑΟΥ		έτ. «Νασεγκάντες»	45	7256	διήλθεν Άδεν 8 'Απρ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΦΑΙΑΞ II.		έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άργει Ρόττερνταμ από 6 Μαρτ.. έπισκεψή
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7132	"Ιδε: «ΚΓ ΟΛΦΟ ΓΚΡΑΝΤΕ», ως μετωνυμάσθη
ΦΗΑΡΛΕΣ (δεξ.)		έτ. «Μιράντα»	27	6023	διήλθεν Άδεν 29 Μαρτ. διά Πουσάν
ΦΟΥΡΥ (δεξ.)		έτ. «Ακαπούλκο»	45	10441	εἰς μεταφοράς Ινδιών — Σιγκαπούρης
ΦΡΑΝΤΑ (Κοσταρ.)		P. Ατυχίδης	42	7009	άνεχ. Νούεβιαν 2 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΦΡΙΞΟΣ		έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	εἰς μεταφοράς Ινδιών — Σιγκαπούρης
ΧΗΔΕΡ (δεξ.)		έτ. «Κολόν»	27	1412	άνεχ. Καλκούταν 5 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΧΟΚ		έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7127	εἰς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	13650	άνεχ. Νούεβιαν 2 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)		έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	διήλθε Παναμάν 6 'Απρ. διά Έλ. Σεγκούντα.
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)		έτ. «Σαντάντερ»	53	18675	άνεχ. Πόρτ "Αρθουρ 26 Μαρτ. διά Εύρωπην
ΩΚΕΑΝΙΑ		έτ. «Τρανσότσεάνικα»	42	7175	έωθ. Αμδέρσαν 6 'Απρ.
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)		έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	