

# NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1953

Αρ. Φύλλου 431/190



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Κ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').  
ΑΡΙΘΜΟΣ 431(190)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ  
15 ΜΑΐΟΥ 1953

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### 'Η όρθη κατεύθυνσις'

'Η καλυτέρα δυνατή λύσις είς τὸ ζῆτημα τῶν δύο νεοτεύκτων Μεσογειακῶν σκαφῶν. 'Η «Ελμές» ἀναλαμβάνει τὴν μίσθωσιν καὶ τὴν ἀκμετάλλευσίν των, βάσει τῶν γνωστῶν προτάσεών της. Χαίρομεν, διότι ἡ Κυβένησις τὰς ὑγιεστέρας τῶν κατευθύνσεων ἡκολούθουσεν εἰς ἓν ζητημάτων τοῦ οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας ἐνδιαφέροντας. 'Η παραγράφησις τῶν πλοίων πρὸς τὴν «Ἐλληνικὴν Ἐταιρίαν Μεσογειακῶν Γραμμῶν» δὲν ἔρχεται μόνον νὰ ἀναγνωρίσῃ τὸ ἐπιτεχθὲν μέχρι τοῦδε παρ' αὐτῆς ἔσογεν εἰς τὴν διατήρησιν· καὶ τὴν προσγωνύην, μὲν τόσον ἐμπόδιον, τῶν γραμμῶν Ἀνατολικῆς καὶ Δυτικῆς Μεσογείου, ἀλλ' ἐπιτρέπει εἰς τὴν «Ἐλμές»—καὶ αὐτὸ κυρίως μᾶς ἐνδιαφέρει—ἀπροσκόπτως νὰ συνεχίσῃ τὴν παραγωγὴν της προστάθειαν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τουρισμοῦ καὶ τὴν καλὴν παράστασιν τῆς σημαίας σημαῖας εἰς τὴν Μεσόγειον. Τὴν φορὰν αὐτὴν τὸ Κράτος ἐπέδειξεν ἀπόλυτον συνέπειαν πόδες ἀπαραγράψατος ἡθικὰς ὑποχρεώσεις του, κατενόησε δ' ἐν ταύτῳ τὴν ἀνάγκην τῆς προσταρμούσης του πρὸς δια παντοῦ ἀποτελεῖ τὰς δάσεις τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Τὸ ἄμεσον ταμειατικὸν συμφέροντα δὲν προετάχθη τοῦ γενικώτερου συμφέροντος τῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας.

Θὰ ποέπι τῷδε ιδιαιτέρων νὰ συγχαρώμεν τὸν κ. Λαυτριανίδην. Ορθότατα ἔχειρισθαι τὸ δόλον θέμα καὶ τὰς ὁδοθερέας τῶν ἀπόφεων εἰσηγήθη πρὸς τὴν Κυβερνησιν.

'Η εἰσηγητικὴ ὀκριδῶν ἔκθεσις ἐπὶ τοῦ κυρωθέντος ἀπὸ τὴν ἐπιτροπὴν ἐδουσιοδητῶν νόμου, διὰ τοῦ ὅποιον παρέκεται τὸ δικαίωμα εἰς τὴν Κυβένησιν νὰ ἐκμισθώσῃ τὸ δύο μεσογειακὰ ἐπιβατηγά, ἀπόδεικνει τὴν πλήρη ἀπὸ μέρους αὐτῆς κατανόησιν τοῦ ζητήματος.

'Η ἔκθεσις ἀναφέρει τὰ ἔξης:  
ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΙΔΙΚΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 35 ΤΟΥ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ

"Εχουμεν τὴν τιμὴν νὰ ὑποδάλωμεν ὑπὸ τὴν κύρωσιν ὑμῶν σχέδιον N. Δ., ὅπερ συμπληροὶ τὰς διστάξεις τοῦ νεαροῦ N. 2385)1953 περὶ τοῦ ἐπίτικεφαλίδη θέματος.

Οἱ λόγοι, οἵτινες ἡγαγον ἡμᾶς εἰς τὴν ὑποβολὴν τοῦ σχεδίου τούτου εἶναι οἱ κάτωθι:

Μετὰ τὴν ὑπὸ τῆς Βουλῆς ἐπιψήφισιν τοῦ ἀντέτερω νόμου, ὑπεδήθησαν εἰς τὴν Κυβερνησιν ἐπίσημοι προτάσεις ὑπὸ τῆς ἀκτελούσης ἡδη τὰς συγκοινωνίας 'Ελλάδος—Ἀνατολικῆς καὶ Δυτικῆς Μεσογείου 'Ἐταιρίας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν 'Ἐλληνικαὶ Μεσογειακαὶ Γραμμαῖς, προσφερομένης ὅπως ἀναλάβῃ τὴν μίσθωσιν καὶ ἀκμετάλλευσιν τῶν ναυπηγουμένων πλοίων, ἔναντι ὠρισμένων ἀνταλλαγμάτων, ἀτινα ἐκ πρώτης ἔξετάσεως κρίνονται ἴκανοποιητικά, καθόσον:

α) Τὸ προσφερόμενον μίσθωμα θέλει ἐντὸς τοῦ χρονικοῦ διαστήματος ἡδη τὰς συγκοινωνίας 'Ελλάδος—Ἀνατολικῆς καὶ Δυτικῆς Μεσογείου 'Ἐταιρίας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν 'Ἐλληνικαὶ Μεσογειακαὶ Γραμμαῖς, προσφερομένης ὅπως ἀναλάβῃ τὴν μίσθωσιν καὶ ἀκμετάλλευσιν τῶν ναυπηγουμένων πλοίων, ἔναντι ὠρισμένων ἀνταλλαγμάτων, ἀτινα ἐκ πρώτης ἔξετάσεως κρίνονται ἴκανοποιητικά, καθόσον:

β) Διότι ἔξασφαλίζεται οὕτως ἡ ἀκτελεσίς τῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν ὑπὸ μᾶς καὶ μόνης 'Ἐταιρίας 'Ἐλληνικῆς, ἀποφευγεται ἡ πιθανότης δημιουργίας καὶ δευτέρας δόμοις ἐν συναγωγισμῷ πρὸς τὴν πρώτην καὶ κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον καθίσταται Ισχυρότερά ἡ συναγωγιστικὴ ἴκανότης τῆς 'Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας ἔναντι τῶν λοιπῶν σημαῶν, πλοίων τῶν δόπιων ἀκτελούσι παρόμοια ταξίδια ἐν τῇ Μεσογείῳ, ἀνεύ της ζημίας τοῦ Δημοσίου.

3) Διότι ἡ τοιαύτη λύσις ἔξασφαλίζει τὴν ἐπέκτασιν τῆς δραστηριότητος τῆς 'Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας διὰ τῶν ὑπολοίπων πλοίων τῆς υφισταμένης 'Ἐταιρίας καὶ πρὸς ἄλλους τομεῖς Μεσογειακῆς συγκοινωνίας, διὰ τῆς ταχείας συνέδεσεως τῶν 'Ἐλληνικῶν λιμένων πρὸς τὴν M. 'Ἀνατολικήν καὶ Ἀδριατικήν. Καὶ

δ) Διότι ἡ κατά τοιαύτου τρόπου ρύθμισις τοῦ θέματος ἀναποκρίνεται πρὸς δόμομυν τάσις τῆς κοινῆς γνώμης, ἐκδηλωθεῖσαν διὰ τῶν εἰς τὸν καθημερινὸν καὶ περιοδικὸν τυπων δημοσιευθεῖσῶν καὶ εἰς τὴν αὐθουσίαν τῆς Βουλῆς διατυπωθεῖσῶν γνωμῶν.

Πρὸς προστασίαν, δημως, τῶν συμφερόντων τοῦ Δημοσίου λαμβάνεται ἐν τῷ σχεδίῳ πρόδοντα, ὅπως, ἐάν ἐντὸς προθεσμίας ἡ ηθελε τὸ 'Ὑπουργικὸν Συμβούλιον κρίνῃ ὡς ἐπαρκῆ, δὲν κατορθωθῇ νὰ καταλήξῃ τὸ Δημόσιον εἰς δριστικὴν συμφωνίαν ἐπὶ τῶν δρῶν τῆς σχετικῆς συμ-

βάσεως μισθωσεως τῶν πλοίων τούτων μετὰ τῆς ἐν λόγῳ 'Ἐταιρίας, οἱ ἀρμόδιοι 'Ὑπουργοὶ δικαιούνται νὰ προδοῦν εἰς τὰς καθοριζόμενας διὰ τοῦ ψηφισθέντος ἡδη νόμου ἐνεργείας, διὰ τὴν δριστικὴν ἐκποίησιν τῶν πλοίων τούτων διὰ πλειοδοτικοῦ διαγωνισμοῦ.

Διὸ τοῦ ὑποβαλλομένου σχεδίου, ή Κυβερνησις ἐκδηλοῖ τὴν ἀμεδοντὸν αὐτῆς προσοχὴν πρὸς τὴν 'Ἐθνικὴν Ναυτιλίαν καὶ δίδει νέον δεῖγμα τῆς ἀποφάσεως αὐτῆς, ὅπως ἐξετάζῃ τὰ σχετικὰ πρὸς ταῦτην ζητίατα μετὰ τῆς μεγίστης δυνατῆς εὐνοίας, ἢτις φονεῖ, διὰ τὴν ἀποδίλλεται νὰ ἐπιδεικνυεται πρὸς τὸν σπουδαῖον τούτου κλάδου τῆς 'Ἐθνικῆς Βιομηχανίας, ἐλπίζει δὲ διὰ τοῦ προεκτεθέντας λόγους θά τύχη τῆς ὁμούμου ἐπιδοματικής τῆς Βουλῆς διὰ τῆς ἐπιψηφίσεως τοῦ σχεδίου τούτου.

'Ἐν Αθήναις τῇ 27ῃ Απριλίου 1953

Οι 'Ὑπουργοί

'Ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν  
Κ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ

'Ἐπὶ τῆς Εμπορίου  
Λ. ΛΑΜΠΡΙΑΝΙΔΗΣ

Βουλευτὴς Δράμας

Ο Νόμος, ὃς οὗτος ἐψηφίσθη κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς ἐπιτροπῆς ἐξουσιοδοτησεως τῆς Ιης Μαΐου, ἔχει ὡς κάτωθι: Περὶ συμπληρώσεως τῶν διατάξεων τοῦ Νόμου 2385)1953 περὶ ἐκποίησεως τῶν ναυπηγουμένων βάσει τοῦ Προγράμματος 'Ανασυγκροτησεως πλοίων μεταφορικῶν γραμμῶν.

Ἀρθρον Μόνον.

1. Ἐπιτρέπεται εἰς τὸ 'Ὑπουργικὸν Συμβούλιον, ὅπως, τὴν προτάσει τῶν 'Υπεργών 'Ἐπιπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν, δι' ἀποφάσεως τοῦ ἀποφασίζης ὅπως:

α) 'Ἄντι τῆς προβλεπομένης διὰ τῶν διατάξεων τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 2385)1953 Νόμου περὶ ἐκποίησεως τῶν ναυπηγουμένων βάσει τοῦ Προγράμματος 'Ανασυγκροτησεως ἐπιτροπῆς ἐπιποτάπειρης πλοίων Μεσογειακῶν γραμμῶν, ἐκποίησεως τῶν πρὸ θνομούσιων πλοίων, προβαίνει εἰς τὴν διὰ μακροχρονίου συμβάσεως ἐκμίσθωσιν τῶν πλοίων τούτων εἰς συνεποτάμενης ἡδη 'Ἐλληνικὰς Ναυτιλίας 'Ἐταιρίας, ἐκπολλεύμενας πλοίοι τῆς αὐτῆς κατηγορίας, ὡς τὰ κατωτέρω πλοία.

β) Ορίζεται τοὺς γενικοὺς όρους, ὡς οὓς διπλαίστηκεν τὸ διάφορον α'. συμβάσεως μιθωτῶν τῶν πλοίων τούτων, ἡς παρεργομένης οἱ ἀρμόδιοι 'Ὑπουργοί προβαίνουν ἀλλήλη διοικασίας εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διατάξεων τοῦ Νόμου 2385)1953.

γ) 'Ἐξουσιοδοτὴ τοὺς ἀρμόδιους 'Ὑπουργοὺς Οἰκονομικῶν καὶ 'Ἐπιπορικῆς Ναυτιλίας περὶ τῆς συμπληρωματικῆς μισθωσίσης καὶ ὑπογραφουν τὴν σχετικὴν σύμβασιν.

2. Τὰ ἐπὶ τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμβάσεως προτίθενται εἰς τὸ διάφορον α'. συμβάσεως μιθωτῶν τῶν πλοίων τούτων, ἡς παρεργομένης οἱ ἀρμόδιοι 'Ὑπουργοί προβαίνουν ἀλλήλη διοικασίας εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν διατάξεων τοῦ Νόμου 2385)1953.

3. 'Ο περὶ τῶν κερδῶν εἰς τὸν ἀποδιλλέται τὸν πρόσθιον τοῦ Νόμου 1880)1951 περὶ φορολογίας τῶν πλοίων καὶ βαρύνει τὴν μισθώσιαν 'Ἐταιρίαν.

Ἐν 'Αθήναις τῇ 27ῃ Απριλίου 1953.

Οι 'Ὑπουργοί

'Ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν  
Κ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ

'Ἐπὶ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας  
Λ. ΛΑΜΠΡΙΑΝΙΔΗΣ

Βουλευτὴς Δράμας

'Ἐντος τῶν ἡμερῶν ἐλπίζεται νὰ τερματισθοῦν αἱ μεταξὺ τῶν ἀρμόδιων ὑπουργῶν καὶ τῆς τῆς 'Ἑλμές' διεξαγόμεναι διατραγυματεύσεις διὰ τὴν σύνωμην τοῦ μισθωτοῦ σύμβολαιον περὶ σχετικὴν σύμβασιν. Τὰ σκάφη, ἔτοιμα πλέον θά πασαληφθοῦν καὶ θὰ σχίσουν ἀμέσως τὰ δρομολόγια τῶν. 'Ἡ Ελληνικὴ γραμμαῖς 'Ἀνατολικῆς-Δυτικῆς Μεσογείου' ίσχυροποιεῖται. Προσδέγεται η συναγωνιστικὴ τῆς Ικανότητος καὶ ὑπὸ τὴν ἐξειδικευμένην διστερίστιν τῆς 'Ἑλμές' ἀξιοποιεῖται η πλήρης ἀπόδοσις τῶν νεοτεύκτων πλοίων μας.

Πιστεύομεν ἀκραδάντως, διὰ τὴν κανεὶς δὲν πρόκειται νὰ μετανοήσῃ διὰ τὴν δοσεῖσαν λύσιν, τὴν ὅποιαν καὶ αἱ στήλαι αὐταῖς, ἔχουσαν πλήρη τὴν ἐπίγνωσιν τῶν εἰδικῶν τῆς γραμμῆς συνθηκῶν, ἐκθύμως ὑπεστήριξαν.

**'Ἐξ οἰκείων τὰ βέλη**

"Έχομεν πληροφορίας ὅτι εἰς τὴν συναπτομένην 'Ἐλληνο-Αίγυπτιακὴν συμφωνίαν ἀνταλλαγῆς πρόκειται νὰ περιληφθοῦν καὶ οἱ ναύλοι τῶν ἔξ Αίγυπτου καὶ διὰ αὐτῆς μεταφορῶν, τῶν διενεργουμένων περὶ 'Ἐλληνικῶν πλοίων. Τὸ μόνον ίσως ἐλαφροτικῶν τῆς ἀσυγγνωμοῦ ἀπό μέρους τοῦ 'Ἐλληνικοῦ ἀντιπροσώπου ἀποδοχῆς ἐνὸς τοιούτου περιορισμοῦ εἰς τὴν ἀκμετάλλευσιν τῶν πλοίων μας εἴνει η παρ' αὐτῶν πλήρης ἀγγοια τοῦ ζητήματος τῶν ναύλων, ὅπως καὶ τὸ μόνον ἀποτέλεσμα μιᾶς τοιαύτης συμφωνίας θὰ θά νούσουν τὰ 'Ἐλληνικά σκάφα καὶ τὴν ἀγοράν της Αίγυπτου, ἀγοράν της σημαντικῆς διὰ τὴν Ναυτιλίας μας.

Τὰ πράγματα εἰναι τόσον ἀπλά, ὡςτε διερωτώμεθα πῶς ηθέλησαν νὰ τὰ ἀγονήσουν η τούλαχιστον δὲν ἐπεζήτησαν νὰ τὰ πληροφορηθοῦν οἱ ἀναλαβόντες τὰς σχετικὰς διαπραγματεύσεις.

"Αν λ. χ. ἀπηθυγόνετο πρὸ πάσης συζητήσεως ἐνα σχετικὸν ἔρωτημα

πρὸς τὸ "Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας—διατί ὅχι καὶ εἰς τὴν «Ἐνωσιν τῶν Εφοπλιστῶν»;—θὰ ἐπληροφοροῦντο οἱ κ. κ. ὄρμοδιοι τὰ ἔξης διὰ τὸ ζῆτημα τῶν ναύλων: "Οταν ἔνα σκάφος ἀνάλαμψαν μίαν μετόφοράν, ἀντιμετωπίζει τὴν ἄμεσον καταστολὴν ὅλων σχεδὸν τῶν διαταγῶν τῆς κινησέως τοῦ εἰς συνάλλαγμα. Τὰ καύσιμα, τὰ ψύκτα, τὰ τρόφιμα, αἱ προκαταβολαὶ τῆς μισθοδοσίας, αἱ πιθαναὶ ἐπισκευαὶ, τὰ ἀσφαλιστρα, τὰ φορτωτικὰ καὶ τὰ λιμενικὰ δικαιώματα, ὥπερ καὶ τὰ πρακτορειακά, τὰ λιμενικὰ δικαιώματα καὶ αἱ πρωῷθειαι τῆς ναυλαγορᾶς πρὸ τοῦ ἀπότομον τοῦ σκάφους ἀπὸ τὸν λιμένα φορτωσέως ὡς πρέπη νὰ προκαταβληθοῦν. Αὐτὰ τὰ κονδύλια ἀντιπροσωπεύουν τὰ 80 τούλαχιστον τοῖς ἑκατὸν τοῦ ναύλου ποὺ θὰ εἰσπράξῃ τὸ πλοῖον καὶ δοτῖση ναύλος δι' αὐτὸν ἀκριβῶς τὸν λόγον προκαταβλῆται. Συχνὰ—πότε τὴν κρατουσσαν καὶ τώρα καταστασιν εἰς τὴν ναυλαγορᾶν—ἐλάχιστο εἶναι τὸ περιθώρια τοῦ κέρδους ἀπὸ τὸ ταξίδιον, ὥπερ καὶ δίλγοι ἀπομένουν λαζαμοὶ διαπιστών πρὸς εξόφλησιν εἰς τὸν λιμενα τοῦ προσρισμοῦ (μισθοὶ τῶν πληρωμάτων, ἐκφορτωτικὰ κλπ.).

"Ἐφόσον περιληφθοῦν εἰς τὸ κλῆρικον οἱ ναύλοι, ἐρωτᾶται: Πόθεν ὁ ἐφοπλιστής θὰ ἔξευρῃ τὰ εἰς συνάλλαγμα κεφάλαια (caravans de roulement) διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς διαπιστώσεις τῆς κινησέως τοῦ πλοίου του πρὶν ἢ τοῦ ὄρχιστη κάνει τὸ ταξίδιον του, πότε θὰ εἰσπράξῃ τὸν ναύλον καὶ εἰς ποῖον νόμιμος; Μήπως εἰς δραχμᾶς;

Τὸ δολάριον καὶ ἡ Ἀγγλικὴ λίρα ἔλευθέρας μετατροπῆς εἶναι τὰ μόνα νομίσματα, μὲ τὰ ὄπιστηα ή Ναυτιλία συναλλάσσεται. Πέραν τῶν ἔθνικῶν συνόρων κινεῖται τὸ ποντοπόρον, ἀλλὰ καὶ τὸ ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐξωτερικῶν γραμμάτων. Οἱ συναλλαγματικοὶ κατὰ χώρας πειρούσιοι δεῖχουν τὴν θέσιν των εἰς τὴν ναυτική ἐπιχείρησιν καὶ μάλιστα τὴν Ἑλληνικήν, τὴν μὴ δυναμένη νὰ ἀντιμετωπίσῃ καμμίαν τῆς διαπίνην μὲ δραχμαῖς.

Ἐφόσον, λοιπόν, δὲν θὰ εἰσπράξῃ τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον τὸν ναύλον του εἰς δολαρία ή λίρας διὰ νὰ πληρώσῃ τὰς διαπιστώσεις του, θὰ ἀποφύγῃ κατ' ἀνάγκην καὶ τὴν προσφερούμενην ναύλωσιν, μὲ πληρωμὴν τοῦ ναύλου διὰ τοῦ κληρικοῦ. Ἀλλῆς σημαῖας καφάσ, τοῦ ὅποιου ἡ χώρα τῆς νηολογίσεως του δὲν εἴχε τὴν ἀφέλειαν νὰ περιλάβῃ εἰς τὸ κληρικό τους ναύλους τῶν ἔθνων της πλοίων, θὰ ἀνελάμβανε τὴν μεταφοράν καὶ οὕτω τὸ Ἑλληνικὸν φοιτηγὸν θὰ ἀπεκλείστη ἀπὸ τὴν ἀγορά της Αἰγαίου τοῦ, ὅπως καὶ τὸ πλοῖον γραμμῆς.

Αὐτὸ θὰ είνει τὸ μοναδικὸν ἀπότελεσμα τῆς πολυπραγμοσύνης εὐφαντάτων τίνων κυρίων, οἵτινες ἐπίστευσαν—δὲν εἶναι ἡ πρώτη φορά—ὅτι τὰ πάντα ἡμιπορούν ἀτιμωρητὶ νὰ πειρηλφθοῦν εἰς τὴν ἀρμοδιότητὰ των.

"Ἔτω τοι καὶ τώρα, ἀφοῦ η προσφορὰ ἔγινε πρὸς τὸν Αἰγαίου τούς, ἃς παρέμβη ὁ κ. Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας. Πρέπει νὰ προδηφθῇ μία ἀκομῆ κατὰ τῆς Ναυτιλίας μας ἀδικία, ἐξ οίκεων ἔχουσα δυστυχῶς καὶ αὐτὴ τὴν προέλευσιν.

### Ὑποχρεωτικὴν τὴν γνωμοδότησιν

Αὐτὴ ἀκριβῶς ἡ περίπτωσις τοῦ Ἑλληνο-Αἰγαίου τοῦ κληρικοῦ καὶ ἡ ἀπὸ μέρους ἀναρμοδίων παγτελῶν προσώπων διαχείριστις σοδαρῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας, ἀτίνα προϋποθέτουν ἐννυμερωμένην τούλαχιστον τὴν γνῶσιν, μᾶς ὑποχρεώνουν νὰ ὑποδείξουμεν καὶ πάλι πρὸς τὸν κ. Λαμπριανόν τὴν κατάρτισιν καὶ τὴν ταχιτέραν κύρωσιν τοῦ περὶ συστάσεως τοῦ Γνωμοδοτικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ε. Ν. σχετικοῦ νομοσχεδίου.

Φραγμός εἰς τὰς τοιούτους εἴδους ὑπερβασίας καὶ παρειδάσεις θὰ καταστῇ τὸ συμβούλιον, ὅπου θεοπισθή ὅτι οὐδεμία κρατικὴ ἔνέργεια, ἀναγομένη εἰς ζητημάτα τοῦ πλοίου, θὰ ἐπιτρέπεται, χωρὶς τὴν προγενετέραν ἐπὶ αὐτῆς γνωμοδότησιν.

Ο καθεῖται πολυπραγμονόν διπλωμάτης η μὲν ὑπερβάλλων τὸν ξῆλον φοροτέχνης δὲν θὰ είναι πλέον ἐλεύθερος νὰ εἰσηγήσται, ἐν ἀγνοΐς δὲ τοῦ ἀρμοδίου ὑπουργεῖου καὶ τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας, νὰ ἀποφασίῃ μέτοι ἐπίζημα τῶν γενικῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου συμφερόντων. Τὸ αἵτημα τοῦ Γνωμοδοτικοῦ Συμβουλίου είχεν ὑπόβλητη καὶ ἀπὸ μέρους τῆς Ενώσεως των ἐφοπλιστῶν. Δὲν πιστεύουμεν νὰ τὸ ἐγκατέλειψε. Πρὸ μηνόν, πάντως, εἴχε τὸ Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἐπεξεργασθῆ σχετικὸν τὸ νομοσχέδιον. Ἀγνοούμεν τοὺς λόγους, ποὺ δὲν έφεσσαν ἀκόμη τοῦτο μέχρι τοῦ Υπουργικοῦ Συμβουλίου καὶ τῆς Βουλῆς. Μήπως καὶ οἱ ὑπηρεσιακοὶ παράγοντες τοῦ Υπουργεῖου τῆς Ναυτιλίας δὲν τὸ πολυθέλουν; Καὶ οὕτω τὴν πολυπραγμοσύνην καὶ τὴν κάπιτος ἀνέδοφηκή τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας διαχείρισιν θὰ τείνη τὸ Συμβούλιον νὰ παρεμπόδισται διὰ τὴν ὑποχρεωτικὴν γνωμοδότησέως του.

### Η γραμμὴ Αἰγάπτου-Ρόδου

Ἐφελκύουμεν τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, εἰς μίαν ὄρθοτάπιαν πράγματι παρατήρησιν τοῦ βουλευτοῦ Δωδεκανήσου κ. Ζήγηδη, διαπιστώσεις κατὰ τὴν κύρωσιν τοῦ σχεδίου νόμου περὶ μεσογειακῶν σκαφῶν ἀπὸ τὴν ἐπιτροπὴν ἐξουσιοδοτήσεως. Συνέστησεν οὕτως τὴν καθιέρωσιν τακτικῆς ἐδδομάδειας, γραμμῆς μεταξὺ Αἰγαίου καὶ Ρόδου, ητίς τὰ μέγιστα θὰ ἔξυπερτεται τὴν πρὸς τὰ Δωδεκάνησα ἀνάπτυξιν τῆς ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας διαχείρισιν.

Ἄπο διετίας συζητεῖται τὸ ζῆτημα τῆς γραμμῆς αὐτῆς, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ τὴν ἴδωμεν πραγματοποιούμενην. Τὰ κατάλληλα σκάφη δὲν ἔλειψαν. Ἡ κρατικὴ ὁμίλης ἔνισχωσις δὲν παρεσχέθη.

Μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν δύο νεοτεύκτων μεσογειακῶν, καθίστασαι ἰσως εὑχερεστέρα η σύστασις τῆς γραμμῆς κατὰ τὴν θερινὴν τούλαχιστον περίοδον. Ἀπὸ τὴν «Ἐλμές» δὲν θὰ λείψῃ η καλὴ θέλησις νὰ ἔξυπερτησῃ μίαν θετικὴν τοῦ τόπου μας ἀνάγκην. Θὰ πρέπει δημως καὶ τὸ Κράτος νὰ ὑποδοθῇ σε εἰς τὴν ζῶχην θα είναι η καρά καὶ οἱ ζημίαι άναπόφευκτοι. Υπάρχουν πληροφορίαι, ὅτι ἡ Αἰγαίου τοῦ Κυπρίου Κυβέρνησις πρόκειται ἐφέτος νὰ θέσῃ ὅρισμένους περιορισμούς εἰς τὰ θερινὰ ταξίδια τῶν εἰς Αἴγυπτον διασινόντων. Δὲν δὲ παραχωρήσῃ ἀφόβον τὸ συνάλλαγμα. Τὰ πόδη τὴν Ελλάδα ταξίδια ιδιαίτερων, ως φύεται, θὰ διευκολυνθοῦν. Ἡ κίνησης, συνεπώς, πρὸς τὴν Ρόδον καὶ τὰ ὄλλα Δωδεκάνησα ἵσως νὰ παρουσιάσῃ ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον, ἐφόσον δεῖται διευκολυνθοῦν τὰ ταξίδια διὰ τῆς τακτικῆς ἀπ' εὐθείας με τὴν Αἴγυπτον ἐπικοινωνίας.

"Ἄς συζητήσῃ, λοιπόν, ὁ κ. Λαμπριανός καὶ τὴν ὑπόθεσιν αὐτὴν με τὴν «Ἐλμές». Πιστεύουμεν δητὶ θὰ ἔξυρεθῇ η προσήκουσα λύσις επὶ τοῦ ζητημάτου τῆς γραμμῆς. Ἄμεσωτάτον είναι τὸ ἐνδιαφέρον τῆς οἰκονομίας μας, ιδιαίτερως δὲ τῶν Δωδεκανήσων.

### Τὸ μισθολόγιον τῶν μεσογειακῶν

Διεξάγονται διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων διὸ τὴν σύναψιν νέας συλλογικῆς συμβάσεως, κατόπιν τῆς νομισματικῆς ἀναπροσομογόνης.

Μὲ τὸ ίσχυον εἰς λίρας μισθολόγιον, ή θέσις τοῦ μεσογειακοῦ σκάφους κατέστη πλέον ἐκτάκτως δυσχερής. Είναι ἀδύνατος πλέον ἡ ἐκμετάλλευσις του. Ἀπόδειξης ἡ σωρεία τῶν παρωπλισμένων πλοίων. Τὰ ιταλικὰ καὶ τὰ τουρκικὰ δέχονται τοὺς κρατούντας ναύλους καὶ κερδίζουν. Εἷχουν χαρτοβότερα ἔξοδα κινησέως.

Πρέπει αἱ διαπραγματεύσεις νὰ καταλήξουν εἰς θετικὸν ἀποτέλεσμα. Πρέπει νὰ ἀναγνωρισθῇ ἀπὸ δύον, ὅτι χάριν τοῦ κοινοῦ καλοῦ, πρὸς ἀποσυμφόρησην τῶν πυκνών τάξεων τῶν ἀνέρων, ή μεσογειακῆς ναυτιλίας, συμφέρον δύον μας εἶναι νὰ κινηθῆται.

### Τὸ ὑπερπόντιον ἀλιεία

«Ἡ παρ᾽ ἡμῖν Κοινὴ Γνῶμη, ιδίᾳ δὲ οἱ πολλαπλοὶ τῆς ἀλιείας φίλοι, μετ' ἐύλογους ικανοποίησες διεπιστώσαν δητὶ ἡ ἀπὸ ἔτῶν καταβαλλομένη προσπάθεια διὰ τὴν δημιουργίαν ἀξίας λόγου ἀλιευτικῆς διομηχανίας εἰς τὴν χώραν μας, ἀπὸ τὸ στάδιον τῶν ἀκάρπων ἀκαδημαϊκῶν συζητήσεων, μετεπήδησεν εἰς τὸ πλασίον τῆς προσγματικότητος.»

«Ἡ Ἐλλάς ἀπέκτησε τὰ πόδηα τῆς συγχρονισμένων ἀλιευτικὴς πλοίων ἀνοικτῆς θαλάσσης. Τούτο, βεβαίως, δὲν ὄφελεται εἰς οἰσανθήποτε ἔκ μέρους τοῦ Κράτους ἐνισχυτικὴν τῆς προσπάθειας παρέμβασιν, ἀλλὰ ἀποκλειστικὸς καὶ μόνον εἰς τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν. Τονίζουμεν τούτο ιδιαίτερως, διότι ἔνας ἐπαρχῆς ἐδίδετο εἰς τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν ἡ δέουσα σημασία, τὸ φάσι τῆς σημερού, εἰς τὴν πνιγμένην μέσα στὴ θάλασσα χώραν μας, δὲν θὰ ἔθεωρετο ὡς εἰδος πολυτελείας πολὺ σπάνιον, ἀλλὰ καὶ τοσού τούτου λαοῖς, εἰς τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν, αἱ ἀρμόδιαι τοῦ Υπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ὑπηρεσίας ἔκαρκτηρισαν τὰς ὑποδείξεις ταύτας ὡς τυχοδικισμούς καὶ ὡς ἔχω τῆς Ἐλληνικῆς πραγματικότητος ἐπίδιωξεis.

«Οταν, πρὸ τοῦ πολέμου, ὁ συνέχειας πολεμούς ὑπεστήριξε, μὲ στατιστικά, μὲ παραδείγματα καὶ μὲ τὴν πίστιν ἵεραστοπόδου δητὶ ματαιοπούντες εἰς τὰς ἀκτὰς μας δὲν θὰ ἐπιτύχωσεν ΠΟΤΕ τὸ ἀλιευτικὸν μας πρόβλημα καὶ διὰ τοῦ διατάσσεται, διότι ἔνας ἐπαρχῆς ἐδίδετο εἰς τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν ὡς δέουσα σημασία, τὸ φάσι τῆς σημερού, εἰς τὴν πνιγμένην μέσα στηράδην, ὅπως καὶ τοσού τούτου λαοῖς, εἰς τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν, αἱ ἀρμόδιαι τοῦ Υπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ὑπηρεσίας, διότι τούτο με τὸν ίδιον ὡς καὶ πρότερον ζῆλον. Πλὴν οἱ ἀρμόδιοι διὰ τὸσαν διαφέντες διατυπωθείσας προσήσεις, διέποδεις.

«Ολον τὸ σχεδὸν τὸ ἔκ της ἀμερικανικῆς βοηθείας ποοοισθὲν διὰ τὴν ἀλιεύσιαν κεφαλαίουν, ἐδαπανήθη διὰ τὴν κατασκευὴν λέμβων καὶ ἄλλων ἀνεύ σημασίας κοϊκίων, ἀποκλειστικῶν διὰ τὴν παρακτιον ἀλιείαν. Κατόπιν τούτου, η ιχθυοπαραγωγὴ μας, ὡς ἡτο ἐπόμενον, δὲν ἔβελτιθων εἰς ἀνάλογον ὡς πρὸς τὰς διαπάντας υἱούσαν, οἱ ἀλιεῖς μας ἔξοκολουθοῦν νὰ εὐήσονται εἰς ἀπογονώσεις καὶ τὰ πλοῖα των νὰ είναι δεμένα, τελούντα ύπο κατάσχεσιν.

«Ἐν τούτοις, τὸ κλειδὶ τοῦ προβλήματος τὸ εἴχαμε στὰ χεριά μας. Καὶ τὸ κλειδὶ αὐτὸν ἡσαν τὰ πλοῖα! Τὰ συγχρονισμένα ἀλιευτικὰ πλοίων! Η συνέχεια τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν ΕΚΚΛΗΣΙΣ, ἐφεοεν ἐπὶ τέλους τὰ ἀναμενόμενα ἀποτέλεσματα. Η ἡτο της ἔφθασης καὶ μέχοι τῶν ἔφοπλιστῶν μας. Ο κ. Γεωργίος Ι. Λιβανός, τῆς γνωστῆς Χιοκῆς οἰκογενείας, ἀκολουθῶν πιστῶς τὰς ναυτικὰς παραδόσεις, μὲ τὰς ὁ-

### SEABORD MARINE ELECTRIC CO. INC.

462 THIRD AVE.

BROOKLYN N. Y.

Τηλέφ.: SOUTH 8-0861-9852

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΩΣ  
ΕΙΣ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΑΣ

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ PANTAP  
ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΠΥΞΙΔΩΝ  
ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΜΟΤΕΡ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΓΕΝΝΗΤΡΙΩΝ

ΑΠΟΤΑΘΗΤΕ: Λ. ΠΟΛΙΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΝ

ποίας έγαλουχήθη, άπεφάσισε νὰ ἐπεκτείνῃ τὴν ἐπαγγελματικὴν δραστηριότητα του καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς ἀλίειας.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον ἔζητασεν ἐπίμελως ποὺ τὸν σκάφη χρησιμοποιοῦ ὁ προγράμματος εἰς τὴν ἀλίειαν λασί, ἐμέλετησε λεπτομερῶς τὰς δαπάνας ἑκάστου πλοίου. Ἡλεγχεῖς ἐπισταμένως, τὴν κατ' ἔδρυμην ἀπόδοσιν καὶ κατέληξεν εἰς τὴν ἐκδόγην τοῦ τυπου ἑκείνου, που καλύτερον προσαρμόζεται πρὸς τὰς ἀνάγκας μας. Ής καλός δὲ ἐφοπλιστής, προέβη μὲ προσοχὴν, μὲ σύνεσιν, μὲ ἐπιφυλακτικοτητα. Ἐπρεπε νὰ διατιστωθῇ πρώτων ποὺ εὑρίσκονται τὰ ἀφθονα φάρια, ἐὰν εἴνε εὐκολὸς ἡ ἀλίεια των καὶ ἐὰν τὰ ἀλίευματα εἶναι τῆς ἀρεσκείας τῶν καταναλωτῶν.

Οὕτω ἡγοράσθη τὸ πρώτον ἀλιευτικόν, τὸ «ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ», τὸ γνωστὸν εἰς τὴν Βορείου Θάλασσαν «Duchesse de Brabant», τὸ τοσίδον καὶ ἔξοπλισθὲν προκαταρκτικόν, ἔξετέλεσε δύο δοκιμαστικὰ τοξίδια εἰς διαφόρους περιοχάς. Ἡρευνήθησαν καὶ ἐπεσημάνθησαν νέα ἀλιευτικὰ πεδία πλουσιώτατα εἰς ἀλίευμα καὶ τώρα, βάσει τῶν δεδομένων, συμπληρώνυται αἱ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐγκαταστάσεις, διαρρυθμίζονται τὰ ἀνδιαιτηματα τῶν πληρωμάτων καὶ μεγεθύνεται ὁ χώρος τῶν ψυκτικῶν θαλάμων. «Ολὴ ἡ ἐργασία θὰ ἐκτελεσθῇ εἰς τὸν Πειραιά.

Ο κ. Γ. Λιβανὸς ἐν συνεχίᾳ ἰδρυσε τὴν «Γενικὴν Ἀλιευτικὴν Ἐταιρίαν τῆς Ἑλλάδος», τὴν «ΕΝΑΛΙΑ». Α. Ε. καὶ προέδρη εἰς τὴν ἀγοράν καὶ δευτέρου μεγάλου ἀλιευτικού σκάφους. Τούτο εἶναι τὸ πρώτων «GO-ODMAK», νῦν «ΙΑΣΩΝ», ἔνα ἀπὸ τὰ σπουδαιότερα «τραχλέρες» τῆς Βορείου Θαλάσσης. Ἰδού καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ σκάφους: Μῆκος 168', πλάτος 27' 6 καὶ βάθος 14'. Ἐναυπηγήθη τὸ 1943 εἰς τὰ μεγάλα ναυπηγεία Cook Welton & Gemmel Ltd. μὲ ἀργυροχάλινα. Κλάσης 100 A. I. Ἀπομηχανή 850 πτηῶν, καύσις πετρελαίου. Ἀκτὶς δράσεως 8.000 μίλια, ταχύτης 14 μίλια.

Ἐντὸς τοῦ νέου σκάφους θὰ ἐγκατασταθῶν εἰδικοὶ θάλασσαι διὰ τὴν κατάψυξιν τῶν ἴχθυών, «Quick freezing at sea», ὡς ἐπίσης καὶ τὰ τελεότερα μηχανήματα διὰ τὴν καλήν περιποίησιν τοῦ ὄλιγούμετου. Τὸ σκάφος θὰ είναι ἐφωδιασμένον ὥσταύτως καὶ μὲ μηχανήματα διὰ τὴν παρασκευὴν ἴχθυαλεύρου, ἴχθυελαίου καὶ διαφόρων ὑποτροπίδυτων ἀλίειας. Τὸ πλοίον θὰ είναι ἐτοιμόν περὶ τὰ τέλη Ίουλίου καὶ ἀμέσως θὰ ἀποπλεύσῃ διὰ τὴν πρώτην δοκιμαστικὴν τοῦ ἔδρομησιν.

Οὕτω τὰ ὡς ἀνώ πλοια σιδαροχικῶς ἀφικούμενα εἰς τὸν Πειραιά, θὰ ἐφοδιάζουν τὰς ἴχθυσιγόρας μας καὶ ὅλην τὴν χώραν μὲ πλούσιον ὀλίγευμα ἀνὸς 15θεμέρων. Αἱ ἐπιδιώξεις τῆς ἐπικείσεως είναι νὰ προσφέρουν ἀφθονία καὶ ἐκλεκτὰ φάρια εἰς προστίτας διὰ τὴν λαϊκὴν κατανάλωσιν τιμᾶς, κατέ τῆς διστιμησεως ἀκόμη. «Ἐκ παραλλήλου μὲ τὴν ἀξιοποίησιν καὶ ἱκμή ἀλευσιν τῶν δύο τούτων πλοίων «ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ» καὶ «ΙΑΣΩΝ», ὁ κ. Γ. Λιβανὸς διαπραγματεύεται καὶ τὴν ἀγοράν ἐνὸς μεγάλου ἀλιευτικού διὰ τὸν δακαλάρον, τοῦ πλέον συγχρονισμένου τύπου.

Μία τοιστὴ προσπάθεια προώρισται νὰ ἀνοίγῃ νέους δρίζοντας εἰς τὴν ἀλιευτικὴν μας διοικησίαν, νὰ χαράξῃ νέας ἀποδοτικὰς κατευθύνσεις εἰς τὸν ἐγκαταλειμμένον τούτον παραγωγικὸν κλάδον καὶ νὰ δῶσῃ ἐργασίαν μὲ πλήρη ἀπόδοσιν εἰς ὀλόκληρον κόσμον ναυτικῶν καὶ ἀλιευτών, συντελούστας ταυτοχρόνως καὶ γενικῶς εἰς τὴν ἐπιδιωκούμενην συμπίεσην τῶν τιμῶν τῶν τρφίων.

Θὰ ἡτο εὐχῆς ἔργον ἔα καὶ ἄλλοι ἐφοπλισταὶ ἐμίμοντο τὸν κ. Γ. Λιβανὸν καὶ ἐστρεφον μέρος τῆς ἐκχειλίζουσης εἰς τὴν ναυτιλίαν δραστηριότητος των καὶ εἰς τὴν ἀλίειαν, ὅπως τόσον ἐπωφελῶς διὰ τὴν χώραν τὸν τὸ ἐπρεσαν οἱ Νορθρηγοὶ καὶ οἱ Ἰστανες. Εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἐν γένει τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον, ὑπάρχει μέγα κενὸν πρὸς συμπληρώσιν εἰς τὴν ἀλιευτικὴν διοικησίαν. Δεκάδες μεγάλων ὑπερποντίων ἀλιευτικῶν δύνανται εὐδοκίμως νὰ ἀπασχοληθῶν μεταφέροντα ἀπὸ τοὺς ὡκεανούς τὸ ἀλίευμα τῶν εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας, προσπορίζοντα πλούτον εἰς τὸν τόπον μας.

### Τὸ «Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας

Ορθότατα τὰ σόσα εἰσηγεῖται ὁ βουλευτὴς Αἰγίνης-«Υδρας» ποναύαρχος καὶ Καναβαριώτης διὰ τὸν ἀναδιοργάνωσιν τῶν ὑπερεσιῶν τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας». Ἀνταποκρίνονται εἰς τὸ πρόγματα αἱ παρατηρήσεις τοῦ περὶ τῶν ναυάρχων-λιμενικῶν, τῶν πολλῶν λιμεναρχείων, λιμενικῶν σταθμῶν καὶ φυλακίων, τῶν ὑπεριόδων ἀξιωματικῶν, υπαξιωματικῶν καὶ λιμενοφύλακων καὶ τῆς κρατούσης στρατιωτικῆς καὶ ἀστυνομικῆς νοοτροπίας εἰς τὸ λιμενικὸν Σῶμα, τοῦ ποίου ἡ ἀποστολὴ δὲν ἔγκειται εἰς τὸν ρόλον τοῦ χωροφύλακος, ἀλλὰ κυρίως εἰς τὴν παραστασιν καὶ ἐξυπέρτησιν τοῦ ἐμπορικού πλοίου. «Ο προτεινόμενος διαχωρισμὸς τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Σώματος εἰς τοὺς ἀσκούντας τὴν λιμενικὴν ἀστυνομίαν καὶ τοὺς ἐφαρμόζοντας τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν εἶναι ἐπίσης εξίσιος προσοχῆς.

Ἀνεξαρτήτως τῶν οἰκονομιῶν, αἵτινες θὰ προήρχοντο εἰς τὸν προϋπολογισμὸν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν ὑποδείξεων τοῦ κ. Καναβαριώ-

τη—τὰς οἰκονομίας ὑπολογίζει ούτος εἰς 7 δισεκατομ., δρασμῶν—συμφωνούμενη μὲ αὐτὸν, ὅτι τὰ προτεινόμενα μέτρα θὰ ἐξιψώσουν πραγματικὸν ὄργανον τοῦ ἐμπορικοῦ μας Ναυτιλίας εἰς τὴν ἐκτίμησην τῆς Κοινῆς Γνωμῆς καὶ τῆς Κυβερνήσεως καὶ θὰ τὸ καταστήσουν ὅξιον τῆς περιπολῆς του.

Αἱ εἰσιγῆσεις τοῦ κ. Καναβαριώτη ἡμπορούν νὰ ἀποτελέσουν τὰς διασικάς κατευθύνσεις καὶ τοῦ κ. Λαμπριανίδη διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῶν ὑπερεσιῶν τοῦ ὑπουργείου του. Πρέπει νὰ μᾶς πιστεύσῃ ὁ κ. «Υπουργός, ὅτι η ἀναδιοργάνωσις αὐτή, παρὰ τὰς πιθανὰς ἀντιτέους ἀπόψεις τῶν ιθυντῶν κύκλων τοῦ «Υπουργείου, θὰ θερεύσῃ μάτια οὐσιαστική ἀνάγκην, ἀπὸ μακροῦ διαπιστωθεῖσαν καὶ θὰ ἐξηπρετήσῃ θετικῶς τὴν γενικωτέραν ὑπόθεσιν τοῦ «Ελληνικοῦ πλοίου. Κάθε ἀντικείμενος παραπρητῆς τῶν πραγμάτων της Ναυτιλίας μας θὰ συμφωνήσῃ μὲ τὸν κ. Καναβαριώτη, ὅτι η μεγάλη προσπάθεια τῆς ἐπανόδου προϋποθέτεται καὶ την πλήρη τοῦ λιμενικοῦ Σώματος ἀνασύνταξιν, τὴν ριζικὴν μεταβολὴν τῶν περικηρωμένων ποντίων. Οὐκ διλογοῦν συνετέλεσαν, καὶ αὐταὶ εἰς τὴν φυγὴν τοῦ ναυτιλικοῦ κεφαλαίου ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς πατρίδος του.

### Τὸ «Λιμὴν τοῦ Πειραιῶν κατὰ τὸ 1952

Ἐκυκλοφόρησε πρὸ δὴ μεριδῶν τὸ στατιστικὸν δελτίον τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς κατά τὸ ἔτος 1952. «Ενδιαφέρονται αἱ δι᾽ αὐτοῦ παρεχόμεναι πληροφορίαι, χωρὶς ούμως νὰ ἔχουν καὶ τὴν πληρότητα τῶν προηγουμένων ἐκδόσεων. Διὰ τοὺς ἔγγυτους πάντως παρακολούθουντας τὰ λιμενικὰ πρόγματα, είνε τὸ μόνον μέσον τακτικῆς, σύνοπτον εὑρούσαντος.

Ἐφέτος, ὁ διάλογος εὑρούσαντος, ἀπλείθυσαν ἐπίσης ἀπὸ τὰς σελίδας τοῦ Δελτίου αἱ ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τοῦ «Οργανισμοῦ στατιστικοῦ, αἱ ὀποῖαι, τούναντιον, παρὰ τὰς δυσαρέστους ἐντυπώσεις ποὺ θὰ προεκάλει ἡ ἀνακοίνωσί των. Θὰ ἐπρεπε νὰ είναι περισσότερον λεπτομερεῖς, ἀναφέρομεναι καὶ εἰς τὰ δσα μέτρα ἐλήφθησαν ἢ ἐπιβολλοῦνται νὰ ληφθοῦν διὰ τὴν ίσσοσκέλισιν τοῦ ἐλλειμματικοῦ προϋπολογισμοῦ.

Πρώτη καὶ γενικὴ ἐν τῶν στατιστικῶν ἀριθμῶν ἐντύπωσις είναι ὅτι η κίνησης τοῦ λιμένος συνεχίζει τὴν κατιούσαν. Η ναυτιλιακὴ κίνησης δὲν παρουσιάζει ἐνδιαφέροντα. Δεῖ ἀποδίδει τὴν πραγματικὴν εἰκόνα τοῦ ἔργου ἐνὸς λιμένος. Η ἐμπορευματικὴ τούναντιον είναι ἡ συνιστώσα την παραγωγικὴν τούναντιον την κίνησην. Μειωμένην ἔν τῳ συνόλῳ της κατὰ 1.27 %, ἔναντι τῆς κινήσεως τοῦ 1951, ἐμφανίζεται ἡ κίνησης τῶν φορτιών κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος διὰ τὸν λιμένα μας. «Η μείωσις τῶν ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ εἰσαγόμενων φορέων τὰ 10.28%, μὲ 2.436.670 τόν. κατὰ τὸ 1951, ἔναντι 2.186.068 τοῦ 1952. Τὰ ύγρα καυστικά μετέχουν εἰς τὴν ἀνάτερον κίνησην μὲ 1.194.707 τόνους. Αἱ διὰ τὸ ἐσωτερικὸν ἐπίσης φορτώσεις είναι ὀλιγώτεραι. «Ἐμειώθησαν ἀπὸ 680.908 τοῦ 1951 εἰς 648.520 τόν. κατὰ τὸ 1952. Καὶ μονον, δόλως συμπτωματικῶς, αἱ δὲ ἐξωτερικὸν φορτώσεις ἐμφανίζονται νῆσημέναι, λόγῳ τῆς ἐξαγωγῆς 43.275 τόν. τοιμέντων. Απὸ 46.729 τόν. τοῦ 1951 εἰς 103.894 τόν. κατὰ τὸ 1952. Οὕτω τὸ σύνολον τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως (εἰσαγωγαὶ-ἐξαγωγαὶ) ἐφθοσει τὰ 3.640.871 τόν., ἔναντι 3.687.461 διὰ τὸ 1951, τὴν δὲ ναυτιλιακῆς εἰς 16.231 πλοία τόνων νέτ 6.672.595.

Η σύγκρισις τῶν ἀνάτερων ἀριθμῶν μὲ τοὺς σχετικοὺς τῶν δμέσων προηγουμένων ἐτῶν δὲν παρουσιάζει ἀξιοσημείωτον γεγονός. «Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς νοσεὶ διαρεῖται νόσον. Η κίνησης τοῦ οὐδὲ πόρρωθεν ημπορεῖ νὰ συγκριθῇ μὲ τὴν προτολεμικήν.

Λόγω τῶν διεθνῶν πολιτικῶν ἀνωμαλιῶν καὶ λόγω τῆς μεταφορᾶς ἐκ τοῦ Πειραιῶς τοῦ κέντρου τῆς δραστηριότητος τμῆματος σημαντικοῦ τῆς Ἑλληνικῆς φορτηγού ναυτιλίας, ἔχεσσεν ὁ λιμὴν τὴν εὐρυτάτης ἐκτίμησης τῶν προτελεκτινῶν τῆς φυγαδευθείσης ἀπὸ τὸν λιμένα Πειραιῶς κινήσεως καὶ πέραν τὸν δσων πρέπει νὰ γίνουν διοικητικῶν μεταφοριμέσεων καὶ διοικητικῶν εἰς τὰς δαπάνας διοικητικῶν τοῦ Ο.Π.Π. εφύν αὐτὸν ὑπάρχει τὸ στάδιον μελέτης τῶν μεταπολεμικῶν συνθηκῶν υφός, αἱ τελεῖ διαμένην καὶ πρόγραμμα εύρυτέρων ἀναπτύξεων ημπορεῖ νὰ ἀναληφθῇ, αἱ πράγματι θέλωμεν νὰ ἐπανίδουν ὁ λιμὴν καὶ ἡ πόλις τοῦ Πειραιῶς καταλύτηρας ἡμέρας.

«Ἀνεξαρτήτως τῶν δσων προτελεκτινῶν τῆς φυγαδευθείσης ἀπὸ τὸν λιμένα Πειραιῶς κινήσεως καὶ πέραν τὸν δσων πρέπει νὰ γίνουν διοικητικῶν μεταφοριμέσεων καὶ διοικητικῶν εἰς τὰς δαπάνας διοικητικῶν τοῦ Ο.Π.Π. εφύν αὐτὸν ὑπάρχει τὸ στάδιον μελέτης τῶν μεταπολεμικῶν συνθηκῶν υφός, αἱ τελεῖ διαμένην καὶ πρόγραμμα εύρυτέρων ἀναπτύξεων ημπορεῖ νὰ ἀναληφθῇ, αἱ πράγματι θέλωμεν νὰ ἐπανίδουν ὁ λιμὴν καὶ ἡ πόλις τοῦ Πειραιῶς καταλύτηρας ἡμέρας.

Αἱ δυνατότητες τῆς προαγωγῆς τῆς λιμενικῆς κινήσεως δὲν δείπουν. Χρειάζεται ούμως νὰ συνδυασθῇ ἡ ὑπόθεσις τῆς ἀποκαταστάσεως τοῦ λιμένος καὶ μὲ τὴν δέσιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, τῆς μεσογειακῆς κυριώτης. Πράγματα μία πηγὴ ἀποδοτικῆς κινήσεως ἔχει διά τὸν λιμένα, αἱ φότου η μεσογειακῆς ναυτιλίας ηφαντίσθη καὶ ἀφότου τὸ φορ-

# PORT SUDAN

## MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS  
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME," Address: P.O. Box 306  
 Λεωφόρος Καΐρου, Αίγυπτος  
 Τηλέφωνο: 1234567890  
 Φακέλιο: 1234567890  
 Ημέρα: Τετάρτη

τηγδόν ποντοπόδον πλοίον ἔπεισε νὰ ἐπισκέπτεται τὸν Πειραικὸν λιμένα διὰ τὴν θεωρείαν τῶν ἀνάγκων του.

Τὸ ζῆτημα ἐπίστης τῶν τακτικῶν ὅσων καὶ πυκνῶν γραφμῶν ἐκ τοῦ λιμένου Πειραιῶν πρὸς τὰ γύρω μας μεσογειακὰ λιμενικὰ κέντρα ἐνέχει διαρύνουσαν σημασίαν. Καὶ ἡ πλευρά αὐτὴ τῆς λιμενικῆς υποθέσεως θὰ πρέπῃ νὰ μελετηθῇ. Ἐν καιρῷ ἐπὶ τῶν ζητημάτων αὐτῶν θὰ ἐπανέλθωμεν.

### Μεσάζοντες καὶ εἰς τὰ διπλώματα;

Ἐξετάσεις πρόκειται νὰ διεξαχθοῦν διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν. Παράπονα πολλὰ κατὰ καιρούς διετυπώθησαν—έγγραφος καὶ προφορικῶς—κατὰ τὸν τρόπον καθ' ὃ συνιστώνται αἱ ἑξεταστικαὶ ἐπιτροπαὶ. Εἰς τοὺς ναυτικούς μας κύκλους πολλά, πράγματα, λέγονται. Οἱ μεσάζοντες φαίνεται, ὅτι δὲν ἔλειψαν.

‘Ἀπὸ τοὺς δύναμένους νὰ γνωρίζουν τὰ τῶν παρασκενίων, συνιστᾶται.’ Ἡ ἐναλλαγὴ τῶν προσώπων τῶν ἑξεταστικῶν ἐπιτροπῶν, δεδομένου, ὅτι ἐπὶ ἡπειροπόδην τὰ ίδια καὶ ἡ παρ' ἐνός μόνον μέλους τῆς ἐπιτροπῆς, τοῦ κατέχοντος θέσιν εἰς τὴν κρατικὴν ἱεραρχίαν, διανομή τῶν θεμάτων εἰς τοὺς ὑπόψηφους.

Αἱ ἀνωτέρω ὑποδείξεις εἰνεὶς δρᾶτος. Τὸ ἀδιάβλητον τῶν ἑξετάσεων κατοχυρώνουν. ‘Ἄς θελήσῃ ὁ κ. Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας νὰ τὰς καθιέρωσῃ. Δὲν θὰ ἐπέρπετε καὶ ἐπὶ τῶν μημέρων τοῦ ή συναλλαγὴ ἐπὶ τῶν διπλωμάτων—ἄν πράγματι υπάρχῃ—νὰ συνεχισθῇ.

### Η αὔξησις τῶν φαρικῶν καὶ λιμενικῶν τελῶν

‘Ηρχισεν ήδη ἐν σπουδῇ ἐκδηλουμένη ἡ τάσις τῆς προσαρμογῆς εἰς τὴν νέαν νομισματικὴν κατάστασιν—τῆς αὔξησεως δηλαδὴ τῶν φαρικῶν καὶ λιμενικῶν τελῶν, τῶν πλογηικῶν δικαιωμάτων καὶ τῶν φορτο-εκφορτωτικῶν (ἐργατικῶν κύτους), τῶν δεκαμενισμάτων ἴσων καὶ τῶν δικαιωμάτων τῶν ρυμουλκῶν, καθὼς καὶ δὲν τῶν ἄλλων κονδύλων, ποὺ συνιστοῦν τὰς δαπάνας ἐνός πλοίου προσεγγίζοντος εἰς ἓνα λιμένα.

‘Ἡ ἀνάπτυξαρμογὴ τοῦ ἔνου συναλλάγματος ήταν μία καλὴ εὔκαιρια για καταστήσαμεν τοὺς ἐλληνικούς λιμένας εὐθύνους, προτιτοῦς εἰς τὰ πλοῖα τοῦ ἑξωτερικοῦ, ἐφόσον μάλιστα εἰς τὰ περισσότερα τῶν τελῶν καὶ τῶν δικαιωμάτων καρμίαν δὲν ἔσχεν ἐπίδρασιν ἢ ὑποτίμησις τῆς δραχμῆς.

Τὸ κέρδος ἀπὸ μίαν τοιαύτην πλέον ἄγετον καταστάσιν διὰ τὰ πλοῖα τα καταπλέοντα εἰς τοὺς λιμένας μας εἶνε αὐτονότον. Οἱ ναῦλοι διὰ τὴν Ἑλλάδαν θὰ εἰνεὶς ἐπίσης εὐθυνότεροι. Αφελεῖς θὰ ἦτο νὰ πιστευθῇ, ὅτι τὸ πλοίον τελικῶς πληρώνεται τὰς πολλὰς λιμενικὰς δαπάνας καὶ τὰς καθυστερήσεις. Οἱ ναῦλοι ἐπιβαρύνεται ἀναλόγως, ἡ ἐλληνικὴ δηλαδὴ κατανάλωσις καλεῖται νὰ τὰς πληρωθῇ. Χρειάζεται μῆτος νὰ ἀναφέρωμεν τὴν σημαντικὴν διαφορὰν τῶν ναῦλων δι' ὅλα τὰ εἰς χώρα φορτία μεταξύ δύο γειτονικῶν χωρῶν, τῆς Ἑλλάδος καὶ τῆς Ἰταλίας, καὶ νὰ διαπιστώσωμεν ἀπό τὰ ναῦλολόγια τῶν «Διασκέψεων» τὴν ὑπαρξίην τῶν διαφορῶν αὐτῶν, διὰ νὰ ὑποδείξωμεν τόσον τὸ κόστος τῶν ἐδῶ λιμένων ἐπιβιδύνει τοὺς ναῦλους δι' Ἑλλάδα; ‘Ολαι αἱ δι' Ἑλλάδα ναῦλωσεις ἀναφέρονται εἰς ναῦλους κατὰ 25 καὶ πλέον τοῖς ἑκατὸν ἀνωτέρους ἔναντι τῶν δι' Ἰταλίαν κλεισμένων. ‘Αν ἐπρόκειτο αἱ αποστάσεις μόνον τῶν λιμένων προσδιόμουν νὰ ἐλαιμδύνοντο ὅφιν, η διὰ τοὺς ἐλληνικούς λιμένας ὑπερτίμησις τῶν ναῦλων δὲν θὰ ἐπέρπετε νὰ είναι ἀνωτέρα τῶν 10 τοῖς ἑκατόν.

Μὲ τὴν παλαιὰν τιμὴν συναλλάγματος, διότι ἀκριθῶς ἡ δραχμὴ δὲν ἡτο προσηρμοσμένη εἰς τὴν πραγματικὴ τῆς ἀξίαν, οἱ ἐλληνικοὶ λιμένες δι' ὅλας τὰς παρεγομένας ἐν αὐτοῖς ὑπηρεσίας πρὸς τὰ πλοῖα, ησαν ἀκριθοί. Τώρα τὸ κόστος αὐτῶν προσηρμόσθη, οἱ λιμένες μας κατέστησαν εὐθυνότεροι. Διὰ λόγους ὅμως στενῶν ταμειυτικούς θέλομεν καὶ πάλιν νὰ τοὺς ἐπαναφέρωμεν εἰς τὴν προτέραν δύσκολον κατάστασιν. ‘Ἐπιζητεῖται νὰ διτλασιστούμεν τὰ εἰσόπτρατά μενα τέλος ἡ κατανάλωσις θὰ πληρωθῇ καὶ πάλιν τὴν διαφοράν. ‘Ἐξεταστέον... συμφέρει; ‘Ἄς μελετήσουν ἐπισταμένων τὸ ἐρώτημα αὐτὸν οἱ ἀρμόδιοι, πρὶν η δώσουν τὴν ἀπάντησιν.

### ‘Ο «Οίκος τοῦ Ναύτου»

Διατί καθιστεῖται ἡ ἔναρξης τῆς λειτουργίας τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» εἰς τὴν Σύρον; ‘Ο Δῆμος Ερμουπόλεως—ἐν ἀποστολᾷ τοῦ ἐφοπλιστοῦ δωρητοῦ—παρεχώρησε τὸ σίκημα. Εἰς τὴν κεντρικὴν διοίκησιν τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» ἐναπέκειτο πλέον ἡ ὄργανωσις τοῦ παραρτήματος. Μὲ περισσότερον σπουδῆν θὰ ἐπέρπετε νὰ τὴν ἀναλάβουν οἱ τεταγμένοι ἀρμόδιοι. Η συναίσθησις καὶ μόνον τῆς ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης ὅπως παρασχεθῆται ἡ ιατροφαρμακευτικὴ περιθάλψις εἰς τοὺς τόσους καὶ τόσους ἀνέργους Συριακοὺς ναυτικοὺς καὶ τὰς οἰκογένειας τῶν, ἥτο, πιστευόμενος ἀρκετὴ διὰ νὰ κινήσῃ τοὺς, ιδύνοντας τὸ ίδρυμα πρὸς τὴν ταχυτέραν τῶν γραφειοπατικῶν διατυπωσεῶν διενέργειαν καὶ τὴν ἀμεσῶν σύστασιν τοῦ ιατρείου. ‘Ἐκ τῶν προγμάτων ἀτυχῶν ἀπόδεικνυεται, ὅτι αὐτὴ ἀκριθῶς ἡ συναίσθησις ἔλειψεν. ‘Η ἀπουσία ἀπὸ τὸν Οίκον τοῦ Ναύτου τῆς ὄργανωτικῆς πρωτοβουλίας τοῦ κ. Δρακοπούλου καθίσταται δύσμεραι καὶ περισσότερον καταφανής.

### Δέν μᾶς φθάνει ὁ Ο.Λ.Π.;

‘Οργανισμὸν αὐτοδιοικήσεως τοῦ τύπου τοῦ Ο.Λ.Π. λέγεται ὅτι προετοιμάζουν καὶ διὰ τοὺς λιμένας Θεσσαλονίκης καὶ Ἡρακλείου οἱ ἀρμόδιοι τοῦ «Υπουργείου τῶν Δημοσῶν Εργών». Ή κτηθεῖσα πείρα ἀπὸ τὴν λειτουργίαν τοῦ «Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς δὲν φαίνεται νὰ ὑπῆρξεν ἀρκετὰ διδακτικά. Δὲν ἔφθασεν η διὰ τοῦ Ο.Λ.Π. ἐπελθόσσα καταστροφὴ εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα καὶ τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς. ‘Υπὸ τὸ πρόσχημα τῆς «αὐτοδιοικήσεως»—ἡ λέξις είναι τῆς μόδας—τείνουν οἱ καλοὶ μας ἀρμόδιοι νὰ δημιουργήσουν δύο ἀκόμη ἑστίας καταχρήσεων καὶ πολιτικῆς διαφορᾶς, ἐκεὶ δὲν οὖμε μέχρι τοῦδε ἡ νοικοκυρευμένη τούλαχιστον διοίκησις ἡ πατισθενής.

Αἱ στήλαι αὐταὶ ἔχουν ὑπὲρ τὸ δέον ἴσως ἀσχοληθῆ μὲ τὸν Ο.Λ.Π. καὶ τὸ ἔργο τοῦ, ὅποτε πρὸ εἰκοσεταῖς συνεοτηθῇ. Η δῆθεν αὐτονόμησις τοῦ λιμένου εἰς οὐδέν ἄλλο συνίστασι. παρὰ εἰς τὴν μεταβολὴν τῆς διοικήσεως τοῦ εἰς ὄμεσον ἐξάστημα τῆς ἐκάστοτε κρατούσης κομματικῆς καταστάσεως, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ υφωθούν τὰ γενικὰ ἔξοδα τοῦ «Οργανισμοῦ καὶ νὰ καταστῆ ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς ὁ ἀκριβώτερος τῆς Ἐλλάδος, παρὰ τὸν ἀριστονόμον παραπλανητικῶν τοῦ. ‘Η γραφειοκρατία, τὸ ρουσφέτι, ἡ ἀργομισθία καὶ ἡ περιωρισμένη ἀπόδοσις τοῦ ἐργατικοῦ καὶ τοῦ υπαλλήλικού παράγοντος ησαν αἱ συνέπειαι τῆς κρατικῆς ἀμέσου παρεμβάσεως εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τοῦ λιμένος.

Τὸ κόστος, τούναντίον, τῶν ἐλληνικῶν λιμένων—ὅπου η δῆθεν «αὐτογομία» δέν ἔφηρμόσθη—εἴναι πράγματι πολὺ κατώτερον τοῦ Πειραιῶς. Πληθωρισμὸς ἐργάτων τοῦ Πειραιῶς, η ἀργομισθία καὶ ἡ περιωρισμένη ἀπόδοσις τοῦ ἐργατικοῦ κατανάλωσης τῆς διοίκησεως τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς τοῦ ἀκριβώτερος τῆς Ἐλλάδος, παρὰ τὸν ἀριστονόμον παραπλανητικῶν τοῦ. ‘Η γραφειοκρατίκη κατανομή τῆς ἐργασίας.

‘Αν ἡ περὶ αὐτοδιοικήσεως προσπάθεια θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν σύστασιν ὄργανισμων καὶ εἰς τοὺς λιμένας Θεσσαλονίκης καὶ Ἡρακλείου, θὰ πρέπει νὰ περιμένωμεν ὡς ὄμεσον συνέπειαν τὴν αὐξήσην τῶν γενικῶν ἔξδωμα διοικήσεως, καθὼς καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐργατῶν. Τὰ ἐλλείμματα, φυσικά, θὰ ἐπιζητηθῇ νὰ καλυφθοῦν ἀπὸ τὴν ἀνατίμησιν τῶν φορτοεκφορτωτικῶν καὶ τῶν λιμενικῶν δικαιωμάτων. ‘Ο φαύλος κύκλος μᾶς είναι ἀκούτεο γνωστὸς ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Εἰς τὸ τέλος, η κατανάλωσις θὰ κληθῇ καὶ πάλιν νὰ πληρωθῇ τοὺς περὶ λιμενικῆς αὐτονομίας πειραματισμούς. Θά πρεπήται ὁ κ. Καραμανῆς μὲ τὴν διακρινούσαν αὐτὸν εὐθύτητα σκέψεως, νὰ μελετήσῃ ἐπισταμένως τὰς τάξις εἰσηγήσεις περὶ αὐτοδιοικήσεως τῶν λιμένων, πρὶν η ἀναλάβη τὰς ὄδυνας τῶν σχετικῶν ἀποφάσεων. Τὰ πράγματα μᾶς ἀποδεικνύουν ὅτι τὰ λιμενικὰ ταμεία καὶ αἱ ἐπιτροπαὶ ἀπέδωσαν τὸ ἀριστατό τῶν ἀποτελεσμάτων. Παραδειγματικά, ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς. ‘Η παλαιὰ ἐπιτροπεία ἐπέτυχε τὴν ἀναδιογύρωσιν καὶ τὸν μηχανικὸν ἔξοπλισμὸν τοῦ λιμένος, οἱ διαδεχθεῖς αὐτὴν Αύτιόνομος δῆθεν «Οργανισμὸς κατέστρεψε τὰ παγκά.

Δέν πιστευόμενος πότε ὁ κ. Καραμανῆς—νέος αὐτὸς πολιτικός, μὲ εὐρυτάτην πρὸ αὐτοῦ τὴν σταδιοδρομίαν—νὰ ἐπωμισθῇ τὰς ευθύνας τῆς διοικητικῆς καὶ οικονομικῆς ἀπαθλιώσεως τῶν λιμένων θεσσαλονίκης καὶ Ἡρακλείου.

U.K. REPRESENTATIVES,  
PHS.VAN OMMEREN (LONDON) LTD.,  
27, Leadenhall Street,  
LONDON E.C. 3.

LIPS DRUNEN-HOLLAND  
TEL. 241 (K 4163)

Your propellers will be finished  
as accurately as the high duty propellers  
the Royal Dutch Navy orders with us.

## “Άξ αποφύγωμεν τὸν θόρυβον”

Ανεξαρτήτως τοῦ ἄν δικαίως ἡ ἀδίκως τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον διὰ τὰ ἀρμόδιας ὑπερεσίας ἤδη τὴν πρὸς 6 % ἀντὶ τῶν 3½% καταβολὴν τοῦ τόκου τοῦ ὑποθηκανέου, τοῦ ἔγγεγραμμένου ἐπὶ τῶν 14 λίμπερτος, τὸ ποιος — βάσει τοῦ σχετικοῦ υμβολαιοῦ — ἡ ἀπάτησις κρίνεται εὐστοθοῦσα. Διὰ τὴν ἀποφύγην τεφαιτέρω προστριῶν, οἷς δέσμαις εὐχαρίστων, διὸ τε τοὺς πλοιοστῆτας καὶ τὴν Κυβερνήσιν, ἡ Πρεσβεία τῆς Οὐσιογκτῶνος, ὑποδειγνεῖ τὴν ἀνάγκην τῆς ἀμέσου καταβολῆς τοῦ ηὔξεμου τόκου καὶ τῆς ὑποβολῆς τῶν καθυτερουμένων πιστοποιητικῶν ἐπιθεωρήσεως.

Ωρισμένοι πλοιοκτῖται συνεμφώθησαν ἥδη πρὸς τὰς διατυπώσεις αὐτὰς τοῦ διανειστηρίου συμβολαιοῦ των. “Οχι ὁμως καὶ διλογίος αὐτούς τὸ ὕπουρεγίον τῆς Ναυτιλίας, κατόπιν σχετικοῦ ἔγγραφου τῆς Πρεσβείας τῆς Οὐσιογκτῶνος, συνιστά τὴν ἀπ’ εὐθείας τακτοποίησιν τοῦ ἔγερεντος ζητήματος.

Θὰ πρέπῃ σύν τῷ χρόνῳ νὰ διασκεδασθοῦν αἱ κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν δυσμενεῖς ἐντυπώσεις τῆς Ἀμερικανικῆς Κοινῆς Γνώμης καὶ ὁ τεφαιτέρω θόρυβος γύρω ἀπὸ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν νὰ κατατύσῃ. Μία καὶ πάλι ἔξ Οὐσιογκτῶνος ἀνακοίνωσις περὶ ἀθετήσεως τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ περὶ δῆθεν ἀποφυγῆς καταβολῆς τῶν ὀφειλόμενων δὲν ἀποκλείεται, ἔστω καὶ ἀνάθητο εἰς τὴν οὔσιαν ἀδάσμισσον. Πάσησι δέοντος νὰ τὴν ἀποφύγωμεν.

## Διὰ τὰ τελωνειακὰ ὄργανα

Σχόλια δὲν χρειάζονται εἰς τὴν κατωτέων ἐπιστολὴν τοῦ κ. Ν. Λ. Νομικοῦ, τὴν ἀπευθυνούμενην πρὸς τὴν Ἔνωσιν τῶν Μεσογειακῶν πλοιῶν. Τὸ ἐπεισόδιον μὲ τὰ τελωνειακὰ ὄργανα τοῦ λιμένος Καλαμῶν, ἢς ὁ ἀναφέρεται ὁ κ. Νομικός, δὲν εἶναι τὸ πρώτον. Συχνὰ τοιαῦται ἡντοῖτο ὑπερβασίαι ἐστομειώθουσαν καὶ εἰς ἄλλους λιμένας.

Ισως θὰ ἔπειται νὰ παρακληθῇ ὁ κ. ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν ἡ ἀπευθυνός πρὸς τὰς τελωνειακὰς ἀρχὰς μίαν ἐγκύκλιον διαταγῆς τυπωσθωσαν τὴν παροχὴν κάθε δυνατῆς διευκολύνσεως εἰς τὰ πλοῖα καὶ τοὺς ἀνθρώπους τῶν. Θὰ πρέπῃ πάντας νὰ προστεθῇ εἰς τὴν διαταγὴν αὐτῆς, ὅτι κάθε ἐμπόδιον, γραφειοκοστικὸν ἡ ἀστυνομικῆς πορφῆρα, προβαλλόμενον ἀπὸ τὴν στενήν ἀντίληψην τῶν κατωτέρων διὰ ὄργανών τῶν τελωνείων, παραβλάπτει ζωτικὰ συμφέροντα τῆς οἰκονομίας τοῦ τόπου μας, φυγαδεύει ἀπὸ τοὺς Ἐλληνικοὺς λιμένας τινῶν πολύτιμων, παραγωγικῶν.

Η ἐπιστολὴ τοῦ κ. Νομικοῦ ἔχει ὡς ἔξη:

“Ἔχει τὴν τιμὴν νὰ θέσω ὑπὲρ ὅμης σας, ὅτι τὰ τελωνειακὰ ὄργανα Καλαμῶν μοι ἀπεγόρευσαν τὴν ἀνδρόν εἰς τὸ ἄριτρον τῆς Ιωάννης Νομικοῦ», καὶ τοι είχον τὴν πρὸς τὸ πότιον ἀπαιτούμενης ἀδείαν τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς.

Λόγους τῆς ἀπαγορεύσεως ταύτης προέβαντον, ὅτι ἡ εἰς χεῖρας μου ἀδεία, ὑπογεγραμμένη παρὰ τοῦ κ. Λιμενάρχου Καλαμῶν, δὲν εἶχε καὶ πην ὑπογραφὴν τοῦ κ. Τελώνου, δοστικοῦ, σημειωτέον, ἀπουσίαλεν ἐκ Καισαριῶν, τὸ δὲ Τελώνειον ἦτο κλειστόν, λόγω τῆς ὥρας — 3.00 μ.μ. — καὶ οὐ κατάπλου τοτὲ τὴν στιγμὴν ἐκείνην τοῦ ἄριτρου τῆς Ιωάννης Νομικοῦ.”

Ἐπέστησα τὴν προσοχὴν τοῦ ἀρμόδιου, διὰ τὰ τελωνειακὰ ὄργανα χουν μὲν δικαίωμα νὰ ἐκτελοῦν τελωνειακὸν καὶ μόνον ἔλεγχον τῶν ἀεροχομένων ἐπὶ τῶν πλοίων, οὐδὲν, δῆμος, δικαίωμα παρέχεται εἰς τὸν τοῦ: Τελώνην ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας καὶ τῶν σχετικῶν διατάξεων νὰ κείδῃ ἡ νὰ ἐγκρίνῃ ἀδείας ἀνόδου. Δυστυχῶς, ὁ ἀρμόδιος Ἐξεκούντης δὲν κατέτοι δυνατόν νὰ μεταποιεῖται καὶ οὐταὶ ὁ ἀπιδωκόμενος ποτὸς διὰ τῆς δαπανηρᾶς προσεγγίσεως τοῦ πλοίου ἀπέτυχε κατὰ μέρος. Ἐπόρκειτο νὰ ἀντικαταστήσωμεν ἐνίοις τοῦ πληρωμάτος καὶ διὰ νὰ ἐξακριδώσῃ ὁ ὑποφαινόμενος τὰς αἰτουμένας ἐπισκευάς, ἵνα υγράρῃ ὁ ἀπαιτούμενος χρόνος προετοιμασίας των ἐν Ἐλλάδι μέχρι τῆς πιστοφορῆς τοῦ πλοίου πρὸς ἑκτέλεσίν των.

Κατόπιν τούτου, ὑποχρεούματι νὰ μεταβῶ εἰς Ἰταλίαν, διόπι προσέτασται τὸ πλοίον καὶ πότον δεβαίον ἡ ἀνδρός τοῦ πλοιοκτήτου ἡ τοῦ ἔκτροστου του εἰνε ἀπολύτως ἐλεύθερα, ἐκεῖ δὲ θὰ ἐκτελέσωμεν καὶ τὰς πισκεύας.

Ταῦτα πάντα θέτω ὑπὸ τὴν κρίσιν σας, ἵνα ἐγκρίνοντες προβῆτε εἰς ὅτι δεύοντας παραστάσεις καὶ ἐνεργείας παρὰ τοῖς ἀρμόδιοις, δῆμος ἀκτηθῆται ὁ προστόντης ἔλεγχος καὶ ἐπιβληθόμενος αἱ δέσμαις κυρώσεις κατὰ ὑπατίων τελωνειακῶν ὄργανών Καλαμῶν, δοθόν δ’ ὅφ’ ἔτερου ὅτινας, ἵνα μὴ ἐπαναληθῆτῃ ἡ μᾶλλον προληφθῆται τὸ θλιβερὸν φαινόμενον τῆς ἀπαγορεύσεως ἀνόδου ἐπὶ τοῦ πλοίου του αὐτοῦ τούτου τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἡ τοῦ ἐκπροσώπου του.

Πειραιεὺς, 15 Ἀπριλίου 1953 Μετὰ πάσης τιμῆς ΝΙΚΟΛ. Λ. ΝΟΜΙΚΟΣ

## Διὰ τὸ N.A.T. καὶ πάλιν

“Ελλειμμα ὑπερεπικοσίων ἐκατομμυρίων δραχμῶν παρουσιάζει ὁ N.A.T. διὰ τὸ αἱ ἔξαμπλου τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1952—1953. Γὰ ἔσοδο τοῦ ἀνῆλθον διὰ τὸ ἀπὸ τῆς Ιούλιον μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1952 διάστημα εἰς 22.444.474.000 δραχμῶν καὶ τὰ ἔξοδά του 23.189.000.000 δραχμῶν.

Οἱ πλοιοκτῆται εἰσέφερον 9.275.491.781 δραχ., καὶ οἱ ἡσφαλισμένοι ναυτικοί 6.450.211.000 δραχ. Αἱ εἰσπράξεις τῶν κοινωνικῶν πόλων ἀνῆλθον εἰς 4.768.000.000 δραχ., αἱ πρόσδοσι διὰ τὴν περιου-

σίαν τοῦ ιδρύματος εἰς 1.924.000.000 καὶ τέλος αἱ εἰσπράξεις ἐκ διαφόρων ἄλλων πηγῶν εἰς 26 ἑκατοντάρια. Δραχμῶν. Εξ ὅλου διὰ τὴν καταβολὴν τῶν συντάξεων ἀδιπανήσθησαν 22.209.000.000 καὶ διὰ τὰ ἔξοδα διοικήσεως καὶ λοιπὰ διαπάντας 980 ἑκατ. δραχμῶν.

Δὲν πρέπει νὰ μᾶς ἐκπλήξῃ τὸ διαπιστούμενον ἐλλειμμα. Ἀπὸ τὴν στήλην αὐτὴν εἶχεν ἡδη προεξοφληθῆ. “Αν δὲν ἐπήρχετο ἡ νομοιματικὴ ἀναπροσορμογή, τὸ N.A.T. θὰ ἡτο ὑποχρεωμένον νὰ προσφύγῃ εἰς τὰ κεφάλαιά του διὰ νὰ καλύπτῃ τὴν μόνιμον πλέον ἀνισοστολείαν μεταξὺ ἐσόδων καὶ δαπανῶν. Η κρίσις εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, ητος ἐπανέφερεν εἰς τὰ ὄγκυροβολία τοῦ παροπλισμοῦ τὰ παρηλίκα ποντοπόρα σκάφη καὶ ἡ δυσκόλος θέσις τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας, τῆς ὅποιας τὸ μέγιστον τημῆμα ἀργεῖ ἀπὸ πολλῶν ἥδη μηνῶν, προεκάλεσαν τὴν ἀνέργειαν καὶ τὴν μειώσιν τῶν προσόδων τοῦ Ταμείου. Μὲ τὴν περιοπήν καὶ τῶν ἐκ τρίτων εἰσφορῶν (κοινωνικοὶ πόροι) τὸ ἐλλειμμα θὰ καθίστατο ἔξι σοδαράτερον.

Τὴν κατάστασιν σώζει ὅπωδηπότε η ἀνατίμησις τοῦ ἔνοντος συναλλάγματος. Θὰ καλυφθεῖ σύντονον τὸ ἐλλειμμα καὶ περίστευμα διὰ πρόληψης τελικῶν καὶ διὰ τὴν τρέχουσαν ἀκόμη οἰκονομικῆν ροήσιν. Θὰ πρέπῃ πάντως ιδιαιτέρως νὰ προκαλέσῃ ἀνησυχίας η κατάστασις τοῦ ιδρύματος τῶν ἀπομάχων ναυτικῶν μας. Η ἀναδιοργάνωσις του καθίσταται πλέον ἐπιτοκτική.

Τὸ N.A.T. δὲν πρέπει μόνον μετὰ τὴν εἰς δραχμὰς αὐξησιν τῶν προσόδων του νὰ ἀντικρύσῃ τὰς δαπάνας του, ἀλλὰ καὶ ὑποδιάσησης της ἀποστολῆς τοῦ πλοίου καὶ νὰ περιορισθῇ σύντονον τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως του. Αἱ τρεῖς χιλιάδες ἔξακόσιαι περίπολοι λίραι Ἀγγλίας, μὲ τὰς ὅποιας ἔνα λίμπετρο ἐπιταράβενε τὰς δαπάνας τῆς κινησεώς του διὰ ἀπομαχικοῦ — πλοίου σαν καὶ πληρώματος — εἰναι πολλαῖς. Εἰς καμπίαν ὅλην Ναυτιλίαν ἔνει τόσον σοδαρόν κονδύλιον διὰ τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν τῶν ναυτικῶν δὲν ύφισταται. Η μειώσις του ἐπιβαλλότας ἀλλὰ τὸ ποστάθεισαν τῆς ἐπαναφορᾶς τῶν ὑπὸ δέντας σημαῖας πλοίων μας εἰς τὴν Ἐλληνικήν. Άλλοι μονον ἄν καὶ αὐτὴ ἀποτύχη. Η οἰκονομικὴ κατάρρευσις τοῦ N.A.T. θὰ είναι τὸ πρώτον θλιβερόν ἀποτέλεσμα. Απὸ τὸ γενικώτερον συνεδρού τῆς Ναυτιλίας μας, διὰ τὸ μέλλον αὐτοῦ τουτοῦ τοῦ N.A.T. ἐπιβάλλεται η ἀνασυγκρότησης του, ἡ ἐκκαθαρίσιση τῶν κακῶν κειμένων, ἡ ἀλλαγὴ τῶν προϋποθέσεων τῆς συνταξιοδοτήσεως, η κατάργησης καθειστικῆς χαροπιστῆς διατάξεως. Ας γίνη καὶ ἡ ὑπόθεσις τοῦ N.A.T. κύριος μελῆμα τοῦ κ. Λαμπριανίδη. Τὸν διαβεδαιόμενον διὰ τὸ πότιον τῶν τελωνειακῶν ἀπειλετέρων ἐπιτυχίας τῆς ὑπουργικῆς του δραστηριότητος θὰ είναι η ἀνασυγκρότησης τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ιδρύματος τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας.

Δάνεια εἰκόνα τῶν κεφαλαίων τοῦ N. A. T. εἰς νεοναυπήγητα σκάφη μέχρι τοῦ ἔνος τριτοῦ τῆς ἀξίας των, δεδιασμένης διὰ τοῦ ναυπηγικού συμβολαιοῦ, προτείνεται διὰ σχετικοῦ νομοσχεδίου τοῦ ‘Πτοεμένης Ναυτιλίας νὰ παρέχωνται.

Καλυτέρων τοποθέτησιν τῶν διαθεσίμων του τοῦ Ταμείου δὲν θὰ ἴδυνται νὰ ἐπιδιώκῃ τις Θά χρησιμεύσουσαν εἰς τὴν προαγωγὴν τῆς Ναυτιλίας, ἔξι καὶ προέρχονται, ἀποδιάνουν, δηλαδή, παραγωγικῶτατα καὶ ἔξαφαλίσουν, οἷς μόνον ἔνα καλὸν εἰσόδημα εἰς τὸ N.A.T., ἀλλὰ καὶ τὴν υψηλήν τῆς Κυανολεύου ἐπὶ μερικῶν νεοεύκτωτων σκαφών.

## ‘Ανωφελής η ὑπόθεσις

Πρέπει νὰ μᾶς πιστεύουσαν οἱ φίλοι ἐκδόται τοῦ περιοδικοῦ τῆς ‘Ενωσεώς τῶν Μηχανικῶν’, διὰ τοῦ ἀκολουθοῦ τὴν ὄρθην κατεύθυνσιν εἰς τὴν ἑξαπολυθεῖσαν τελευταῖς κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀχαλίνωντων ἐπίθεσιν. Τί δρά γε πρόκειται νὰ ἀποκομίσουν ἀπὸ τὸ κτηριγματα αὐτὸν τοῦ ταξικοῦ μίσους, τοῦ ὄποιον προσπαθοῦν νὰ ἐνστείρουν εἰς τὰς τάξεις τῶν συναδέλφων τῶν μηχανικῶν; Διατί θέλουν νὰ ἀγνοοῦν πόσον πολύτιμος καὶ ἀποδοτικὴ διὰ δόλους ὑπῆρχεν η συνεργασία καὶ η καλὴ μὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς συνενόψισις καὶ πόσον ἀριθμῶς προσήχθη η θέσις τοῦ ‘Ελληνικοῦ ναυτικοῦ, μὲ τὴν πρὸ διετίας ὑπογραφείσαν Σύλλογον Κηφισίαν; Σύμβασιν καὶ χαρίς εἰς τὰς ἀναγνωρισθεῖσαν διὰ αὐτῆς δικαιώματα; Η μητρὸς κατὰ τὴν περιόδον τῶν καλῶν νεύλων δὲν ἐστεύσαν αὐθομήτως οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ παραχωρήσουν ὑπὲρ τὸ μισθοδόγιον τῆς συμβάσεως τὸ γνωτόν την ἐπίδομα εἰς τὰ πληρώματα καὶ διὰ τοὺς μηχανικούς πολὺ πέραν αὐτοῦ; Δὲν κρίνουν μονοπλευρως τὰ πράγματα, οὐτε καὶ θέλουμεν νὰ δικαιολογήσουμεν τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν ἀχαροκτήριστον πράγματα, νὰ ταυτολόγησην έχουν ἐπὶ τῶν πλοίων των, σταν ἡ στυγνὴ ἀνεργία μαστίζῃ τὰς τάξεις τῶν ἰδικῶν μας ναυτικῶν. Δὲν είμεθα δῆμος καὶ τόσον ἀφελεῖς, διὰ νὰ πιστεύωμεν διὰ νέριζοντες καὶ ἀπειλούντες η μετέρχομενοι μετρηταὶ στους τούς εἰσφορῶν των εἰς τὴν Ελληνικὴν σημαῖαν.

‘Αλλ’ ἀνεξαρτήτων τῶν ἐπιβεδηλημένων ἐπὶ τοῦ σοδαροῦ αὐτοῦ ζητήματος κοινῶν κατεύθυνσεων ἀπὸ μέρους ὀλων τῶν ἐνδισφερόμενων διὰ τὸ καλὸν τῆς Ναυτιλίας μας, θὰ είμεθα περίεργοι νὰ πληροφορηθῶμεν ποιας υπῆρχαν τὰ συγκεκριμένα πασσάπονα τῶν μηχανικῶν, αὐτά ποὺ τοὺς ὑπερχέωσαν νὰ ἐγκαταλείψουν τὴν ἐγκαινιασθεῖσαν πρὸ τριτεῖας τοκτικῆς τῆς συνεργασίας με τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ναυτιγατικῶν ζητήματων.

‘Εξ ὅσων τούλακίστον γνωρίζουμεν, η «Ἐνωσίς τῶν Μηχανικῶν»

## THE BALKANS AND NEAR EAST SHIPPING AGENCY (ITALY) S.a.B.L.

ΕΔΡΑ ΓΕΝΟΒΑ

Τηλ. Κ. ΔΙΕΥΔΥΝΟΙ : FILITAL GENOVA

121 PIAZZA PORTELLO

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τοὺς ιταλικούς λιμένας

Διευθύνεται πρωταρικῶς ύπὸ τοῦ

κ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

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

δυσαρέστως είδε τὴν συναφθεῖσαν ιδιαιτέραν συμφωνίαν τῶν ἐφοπλιστῶν, εὐθὺς μετὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως, μὲ τὴν «Ενώσιαν τῶν Πλοιαρχῶν». Αὐτὸς τῆς ιδικῆς των πλευρᾶς ἵσσως νὰ ἔχουν δίκαιον οἱ μηχανικοὶ, διότι εἰς τοὺς πλοιάρχους ἀνεγνωρίσθησαν ὡρισμένα ἐπιδόματα. Ή σύμβασις, πάντως, ἔκεινη δὲν παρέβλαψε τὰ ἐπαγγελματικὰ δίκαια τῶν μηχανικῶν, δύσον καὶ αὐτὸν ἐδημιουργεῖ καποιον διάκρισιν. Αὐτὸς οἱ ἐφοπλισταὶ ἦδυναντο νὰ προεξοφλήσουν τὰς προκληθεῖσας ἀντιδράσεις, ὀσφαλῶς δὲν θὰ τὴν ὑπέγραφον. Σκοπός των δὲν ἥτο νὰ μειωθῇ ἡ θέσις τῶν μηχανικῶν.

Εκτοτε ἡ «Ενώσις τῶν Μηχανικῶν» ἀπέχρωσε τῆς Π.Ν.Ο., πρό-έδη ἐν κατιρροφῇ εἰς τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως—χωρὶς δέδαια νὰ ἄγνοησῃ καὶ τὰ διὰ αὐτῆς παραχωρηθέντα—καὶ ἡρχιστος μίαν περιεργον, δύσον καὶ ἀνωφελή πολεμική κατὰ τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὑπενιζουσαν τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. τας ἔξ αλλων ἐλατηρίων κινουμένας ἐπιθέσεις.

Καὶ διὰ μὲν τὴν ἀποχώρησιν τῆς «Ενώσεως Μηχανικῶν» ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο. γνώμη τινὰ δὲν ἐναπόκειται εἰς ἡμᾶς νὰ ἐκφέρωμεν. Εἴθισται εἰς τὰς στόλισας αὐτάς νὰ μη ὑπερέχωνται εἰς τὰ ἐπι μέρους, τὰ ἐσωτερικὰ ζητήματα τῶν συνδικαλιστικῶν ὄργανων. Διὰ τὴν δισκοπήν δύμως πάσης μὲ τοὺς ἐργοδότας συνεργασίας καὶ τὴν προστάθειαν δημιουργίας κλίματος ἔχθρικοῦ πρὸς αὐτούς, πιστεύουμε ότι δὲν ἔχουμενον οὔτε τὰ ίδια τῶν συμφέροντα οἱ μηχανικοί, οὔτε καὶ τὰ γενικῶτερα τοῦ ἐμπορικοῦ οἵτις Ναυτικοῦ.

Αἰτήματα δίκαια ἀναιμφιδόλως θὰ ἔχῃ πολλὰ νὰ παρατάξῃ, ἡ «Ενώσις τῶν Μηχανικῶν», οὔτε καὶ προθεσμούντα στὸν οἱ ἐφοπλισταὶ «ἔχουν πάντοτε ἐκάποιον τοὺς ἐκάποιον δίκαιοιον» καὶ οἱ μηχανικοί τελούν πάντοτε ἐν ἀδίκῳ. «Ἐτερον ὅμως ἐκάπερον ἡ προδολή ἐνός αἰτήματος καὶ ἡ διατύπωσις μιᾶς ἀντιθέτου γνώμης, ἀπὸ τὴν δέξιτη τῶν ἐκφράσεων, τὴν σκόπιμον κακομεταχείρισιν τῆς ἀλήθειας καὶ ἐκεὶ ἀκόμη δῆπον εἰναι εἰς δῆλους καταφανής καὶ τὴν ἀνατίκαιην καθε φύσις ἐπικοινωνίας, ἥτις καὶ θὰ μᾶς ἐπανέφερεν εἰς τὴν συνεργασίαν καὶ τὴν ἑκκαθάρισιν τῶν διαφορῶν.

Πρὸς ὅλους ἵσσως θὰ ἥτο περιττὸν τὸ σημείωμα αὐτό. Θὰ ἔπειπε νὰ ἀντιπαρέθῃ τις καὶ τὴν πολεμικήν. ἥτις πιθανὸν νὰ ἀπεδίδετο εἰς δημοκοτικά ἀπλῶς ἀλατήρια. Πρὸς τοὺς ιδύνοντας δύμως τὰ τῆς «Ενώσεως τῶν Μηχανικῶν», ἀρκετὰ γνωστοὺς εἰς τὸν γράφοντα τὴν στήλην αὐτῶν διὰ τὰς ὄρθιες τῶν ἀπόφεις ἐπὶ τῶν γενικῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας, δὲν νομίζομεν ότι παρέλκει μία φιλικὴ δῆλως ὑπόδειξις. Δὲν προάγει τὰ ζητήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἡ δρυτική θέσις, τὴν διόποιαν τελευτίων ἔλασεν ἡ ἀριστα πράγματι συγκεκρητικής ἀπαγγελματικής ὄργανωσις τῶν μηχανικῶν τοῦ Ε. N.

### Ἐπι μιᾶς δίκης

«Αναφορικῶς μὲ τὴν ἀπόφασιν τῶν ἀγγλικῶν Δικαστηρίων ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τοῦ φορτηγοῦ μας «Μεταμόρφωσις», τὴν διόποιαν δημοσιεύσαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ἔλασμεν παρὰ τοῦ ἐνδιαφερομένου πλοιοκτήτου τὴν κατωτέρω ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Πρὸς ἐνημέρωσιν τῶν παρακολουθούντων εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τὴν στήλην τῶν ναυτικῶν δικῶν, σᾶς γυνωρίζω, διτι, ως μᾶς ἐπληροφόρησαν διὰ τῆς ἀπὸ 16ης Μαρτίου ἐ. Ε. ἐπιστολῆς των οἱ δικηγόροι μας κ.κ. Θωμᾶς Μύλλεος καὶ Υίος, διευθύνται τοῦ Ἀλληλασφαλιστικοῦ Σωματείου «United Kingdom», οἱ μηνυταί μας, ληξάσης τῆς νομίμου προθεσμίας, δὲν ἐφεστίσαν τὴν ἀναγραφομένην εἰς τὸ τεῦχος σας τῆς Ιησοῦ Ματθίου 1953 ἀπόφασιν διὰ τὸ φορτηγόν μας «Μεταμόρφωσις» καὶ, συνεπῶς, δέον νὰ θεωρήται ἡ ὑπόθεσις αὐτῆς ὡς δριστικῶς πλέον τερματισθεῖσα.

Πειραιεύς, 5—5—53.

Μετὰ τιμῆς  
Δ. Α. ΨΥΧΟΓΥΙΟΣ

### Τὰ ταξίδια πρὸς τὴν Κίναν

Νεωτέρα ἀνακοινώσις τῆς ἐπιτροπῆς ἐρεύνης τῆς Γερουσίας, τῆς προεδρουμένης ὑπὸ τοῦ ρερευσικοστοῦ κ.Μακ Κάρδου, ἀποκαλύπτει, διτι 99 σκάφη ὑπὸ τὴν βρετανικὴν σημαίαν διεκτήγανον μεταφορὰς πρὸς τὴν κομμουνιστικὴν Κίναν κατὰ τὸ 1952, καθὼς καὶ διτι 193 ἐν ὅλῳ σκάφη, ἀνήκοντα εἰς σημαίας χωρῶν ἔκτος τοῦ Παραπετάσματος, μετέσχον εἰς τὸ Κινεζικὸν μεταφορικὸν ἐμπόριον. «Ο κ. Κένεντος, ἄφετο, ἐπιφορτισμένος μὲ τὴν διεξαγωγὴν τῶν ἐρεύνων τῆς ἐπιτροπῆς, ἐπεξήγησεν, διτι 82, τούλαχιστον, πλοία, ἐκ τῶν ἀνωτέρω, ἀνίκον εἰς ναυτικά ἐπιχειρήσεις, αἱ διόποιαν ἀναλαμβάνουν καὶ μεταφορὰς ἐκ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν πρὸς ὅλα σημεῖα τῆς Υδρογείου. Ή ἐπιτροπὴ ἥρχοις πρὸς Ἀγριεύοντας τὴν ἀκροαματικὴν διαδικασίαν ἐπὶ τῆς ἐκτάσεων τοῦ μεταξὺ Ἀγριαντολῆς καὶ Δύσεων διεγαγμένου ἐμπορίου καὶ—δύνως ἐδόλωσεν ὁ κ. Μακάρδου—διὰ νὰ ἐξακριβώθῃ, ἐδὲν «ἀνελήθησαν διαδικασία, δύνως οἱ ἔξοι μεταφορεῖς ἐπιλέξουν, εἴτε τὸ πρὸς τοὺς κομμουνιστὰς ἐμπόριον, εἴτε τὸ πρὸς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας».

Ἀνακοινώσις μὲ τὴν συμμετοχὴν τῶν ἔνεων πλοίων, διτι, συμφώνως πρὸς τὰς πολυφορίας τοῦ ὑπουργείου Ἐθνικῆς Αμύνης, 99 διτι 99 στατικά, 2 γαλλικά, 1 χιλιανόν, 7 ιταλικά, 13 παναμαϊκά, 8 ιαπωνικά, 21 ἐλληνικά, 12 τοῦ Πακιστάν, 6 δανικά, 14 νορβηγικά, 2 τῶν Ιδιών, 3 φλωνδρικά, 1 δυνουριανόν, 1 τῶν Φιλιππίνων, 2 σουδικά, 2 ἐλβετικά καὶ 1 τουρκικόν. «Ο κ. Κένεντος προσέθηκεν, διτι τὰ ναυρηγικὰ πλοῖα ήσαν τὰ καὶ περισσότερον παραβιάσαντα τὰς συμμαχικὰς ὑποχρεώσεις των. «Ἐξ ἄλλου, 19, τούλαχιστον, ἐφορτισταὶ μετεφεροῦν διὰ τῶν πλοίων τῶν φορτίων χρηματοδοτηθέντα ὑπὸ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν ἐπί της ἀνεγνωρίσθησαν διεκτήγανον μεταφορὰς πρὸς τοὺς Κινέζους κομμουνιστὰς. «Ἀνέφερον οὐδούς τοῦ συγκεκριμένα παραδείγματα σκαφῶν καὶ ὑπέρεις—κυρίως—τὴν μεγάλην ἀγγλικὴν ἐταίρων τῶν Μητλοῦ Φάνελ», τῆς διόποιας 28 ἐν ὅλῳ πλοία διεκτήγανον μεταφορὰς πρὸς τὸν Ἐρυθρὸν Κίναν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἔχθροπραξιῶν εἰς τὴν Κορέαν. Αὐτὴν αὐτὴν ἐταίρων ἀπασχολεῖται καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς πρὸς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας πρώτων ὅλων ἀπὸ τὴν Ἀγριαντολήν. «Ἐπὶ πλέον διὰ τὸ Κένεντον ἀνέφερε 13 παναμαϊκά πλοῖα, ἀτινα, παρὰ τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς παμαμαϊκῆς κυβερνήσεως, ἐξηκολούθησαν, τὸ παρόλον ἔτος, ἐργάζομενα μὲ τὴν Ἐρυθρὸν Κίναν, ἔχοντα ως βάσιν τῶν λιμένων τοῦ Χόγκ Κόγκ. Τρία, τέλος, γαλλικά πλοῖα, ἀνήκοντα προηγουμένως εἰς τὸ Ἀμερικανὸν Δημόσιον, ἀπὸ τὸ διόποιον καὶ ἡγοράγησαν, μετέφερον φορτία ἀπὸ χωρᾶς τοῦ Σοβιετικοῦ Παραπετάσματος πρὸς τὴν Βρετανίαν.

\* \* \*

εἰς τοὺς ἐπιβληθέντος περιορισμούς, ως οὗτοι καὶ δι' ὅσα εἶδη φορτίων ἐπεδίλησαν ἀπὸ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Τὸ ἀνακοινωθὲν τονίζει, διτι διπλοῦς εἰνεὶ ὁ ἐλεγχος, εἰς τὸν διόποιον ὑπόκεινται τὰ ταξίδια τῶν ναυρηγικῶν πλοίων πρὸς τὰς κομμουνιστικὰς χώρας. «Ἄφ» ἐνός μὲν αὐτῆς περιπτώσεων εἰνεὶ τὰς κομμουνιστικὰς χώρας, «Ἄφ» ἐνός μὲν αὐτῆς περιπτώσεων εἰνεὶ τὰς κομμουνιστικὰς χώρας. Τὸν Ερυθρὸν Κίναν καὶ τὸν Βόρειον Κορέαν, παραμένουν ἀνασφάλιστα, ἀνὰ ἀπολεσθούν εἰς τὰς κοινεζικὰς υδατα.

Αἱ νόμιμοι, ἔξ ἀλλοῦ, μεταφορὰ τῆς κομμουνιστικῆς Κίνας — προσθέτει τὸ ἀνακοινωθὲν—αποτελοῦν ἐλάχιστον τμῆμα τοῦ προπολεμικοῦ αὐτῶν δγκού καὶ, συνεπῶς, τὸ ὑδασφέρον τῶν ναυρηγικῶν πλοίων εἰνεὶ καὶ αὐτὸν ἐπίστης περιφρισμένον. «Ολίγα εἰνεὶ τὰ ναυρηγικὰ «τράμπις», τὸ ἀπαχοληθέντα εἰς τὰς πρὸς τὰ ταξίδια μεταφορὰς καὶ μόνον μὲν ναυρηγικὴ ἐταίρια διατηρεῖ τακτικὴν γραμμὴν δι' ἐπιβάτας, καὶ ἐμπορεύματα πρὸς τὴν Ἀγριαντολήν. «Οσον ἀφορά τὰς αποκλεισμένα τῶν μεταφορῶν φορτία, η Νορβηγία—καταλήγει τὸ ἀνακοινωθὲν—ἀκολουθεῖ αὐτῆς προφράτως τὸ προσφάτως δημοσιεύματα ὑπὸ τῆς Μεγάλης Βρετανίας.

### Ἀντικρούουν τὰς κατηγορίας

Εἰς τὸν «Ἡλιον τῆς Εισατηρίας» ἐδημοσιεύθη πρὸ τοῦ μακρὰς ἀναπόκρισης, αἱ ἀναφορέμενες εἰς τὰς αδίκους κατὰ τῶν «Ἑλλήνων» ἐφοπλιστῶν ἐπιθέσεις διὰ τὸ ζητήμα τῶν μεταφορῶν πρὸς τὴν Κίναν καὶ διὸ τὴν δημιουργηθέντα θολήν ἀπομόσφαιραν ἀπὸ τὴν σκανδαλοθρήσια γύρω ἀπὸ τὴν ὑπόθεσιν τῆς παλήσεως τῶν κρατικῶν δεξαμενοπλοίων.

Τὰ πλέον ἐνδιαφέροντα σημεῖα τῆς παλήσεως τῶν κρατικῶν δεξαμενοπλοίων.

«Ἐίς 435.000 τ. d.w. ὑπολογίζεται—καὶ ἐλάχιστον δριον—ἡ ἀπολεσθεῖσα ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς ναυπηγεῖας ἐργασίας διὰ μίαν νέαν χωροτικότητα δεξαμενοπλοίων, τῆς δόπιας ἡ παραγγελία ἀπὸ μέρους «Ἐλλήνων» ἐφοπλιστῶν ἐμπαταίων, συνεπεια διαφόρων ἐμποδίων ἄφεν, ἀλλὰ καὶ λόγω τῆς δημιουργηθέσης ἐν Οὐασιγκτῶν δυσμενούς ἀποτελοῦν διαποτωσιών, διάσπασιάς της ὑπενικούν διαφορών, οὐδεὶς τοῦ τόπου προστωσιών, διφειλομένην εἰς ἐκπροσώπους τῆς ἀμερικανικῆς ναυπηγικῆς διοικησίας, κατόπιν συνομιλίων των με τοὺς «Ἑλλήνας» ἐφοπλισταί. Επὶ πλέον, ἔτερα δεξαμενόπλοια 180.000 τόνων d. w., ἀπινα ἐπρόκειτο νὰ ἔργασθον ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν, ἐνδέχεται ἡδη νὰ μη να πηγηθοῦν, ἀν δὲν σταματήσουν—ἐτόνισεν ἐπιφανῆς ἀμερικανὸς ναυπηγός—αἱ ἀδικιαὶ δηλούνται ἐπιθέσεις ἐναντίον τῶν «Ἑλλήνων» ἐφοπλιστῶν.

Τρεῖς λόγους ἀναφέρουν οἱ ιδύνοντας τῆς ἀμερικανικῆς ναυπηγικῆς διοικησίας, εἰς τοὺς διόποιους ἀποδίδονται τὰ «έμποδια» καὶ ἡ «δύσμε-

# stop scale in your boilers

### Σταματήσατε τὰς καθαλατώσεις ἐντὸς τῶν λεβήτων

- ΔΙΑΦΥΛΑΞΑΤΕ ΤΟΥΣ ΛΕΒΗΤΑΣ ΣΑΣ ΚΑΘΑΡΟΥΣ, θλευθέρους καθαλατώσεων καὶ σκωριάσεως διὰ τῶν χημικῶν τῆς DEARBORN.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Nos 66, 77 καὶ 88: Διὰ τὸν ἐλεγχον καθαλατώσεων, καθιζημάτων, θλέπτωσιν σκληρότητος καὶ διατηρησιν ἀλκαλικότητος.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ No 700: «Ἐλέγχει Ρή έξιδος τωσεών. Προλαβάνει τὴν σκωριάσιν τῶν σωληνώσεων ἐπιστροφῆς, διὰ τῆς προσθήκης τοῦ χημικοῦ τούτου εἰς τὸ θύρων λεβήτων.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ No 659: «Ἀντιαναθραστική σύνθεσις πρὸς ποιοτικήν καλλιτέρευσιν τοῦ ἀτμοῦ, ἐπιτρέπουσα ὑψηλότερων συμπύκνωσιν.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ No 134: Διὰ τὴν ταχείαν ἀπομάκρυνσιν τῶν καθαλατώσεων ἀπὸ τοὺς προθεμαντήρας, λέβητας, βραστήρας καὶ τὰ συστήματα φύξεως. Προστατεύει τὰ μέταλλα.

**DEARBORN CHEMICAL COMPANY**  
205 E. 42nd St., NEW YORK 17 N.Y.

ης ατμόσφαιρα». Πρώτον, διαφέρει στον γερουσιαστού μάκρη της ηγεμονίας των Ελλήνων έφοπλιστών στην παραδοσιακή επαγγελματική κατηγορία της ναυτικής. Δεύτερον, διαφέρει στην παραστατικότητα της ιδιοτήτας της ναυτικής, η οποία επιβλήθηκε στην Ελληνική Ναυτιλία με την ίδρυση της Αμερικανικής Διοικήσεως της Ναυτιλίας.

Είναι τα συμπεράσματα αυτά κατέληξαν μακραί συζητήσεις και έξοχης έρευνας έπειτα από τον θέματος, από τον μέρους του κ. Λ. Ρ. Σάνφορδ, προέδρου της Οργανώσεως των Αμερικανών Ναυτηγών, ύπο την οποίαν υπάρχουν διαφοροποιημένες διαφορές στην θέση της Ελληνικής Ναυτιλίας σε αυτήν της Αμερικανικής Διοικήσεως της Ναυτιλίας.

Δ. Δ. Στροχμάλιερ, αντιπρόεδρος του τμήματος ναυτηγών της Ελληνικής Χαλκιδικής Μητρόπελης, έμην, Κουλουκούντη, προέδρου της «Ενωσης» των Έλληνων έφοπλιστών και των έκπτοσώπων της ναυτικής έταιριών της «Οράσιον». Τα μέχρι τούδι πλοιά, τών διποίων της κατασκευής απόλεσαν τα αμερικανικά ναυτηγεία, είναι τρία δεξαμενόπλοια τών 45.000 τόνων d.w. Εκαπον και δέκα έπερα τών 30.000 r. d. w. Κατά τους υπόλογισμούς του συμβούλιου των Αμερικανών ναυτηγών, διά τη ναυτηγήσην ένος τάκερ των 30.000 τόνων d. w. απαιρούνται 2 1/2 έκαπομπάρια ώρων ανθρωπίνης έργασίας. Ήξε αυτών ένα έκαπομπάριο ώρων έργασίας χρειάζεται είς αυτά ταυτά τα ναυτηγεία ιαι αι υπόλοιποι δρασι δι' έργασίαν είς διάφορα έργοστάσια κατασκευής ειδών αναγκαστικούνται είς τό σκάφος.

Απαντώντας οι έρωτηθέντες έπειτα τούς ζητήματος συνεφώνησαν είς τό διεισάγοντες τή πολεμικήν έναντιον των Ελλήνων έφοπλιστών ήγονταν ωρισμένα γεγονότα: Πρώτον, διά την 73 νέων δεξαμενοπλοίων, τών παραγγελθέντων έναν Αμερικήν από τον 1947 και έντευθεν, τά 30 άπλοιν είς Ελληνικάς και διά την 65 τών ναυτηγών της Μητρόπελης, τά 28 ίσων έλληνικά. Έπι του συνόλου χωρητικότητος 1.667.000 τόνων, τό ίσων, σχεδόν, ήτοι 767.000 τ. άνηκον είς Ελληνικάς. Δεύτερον, διά τη Νόρθ Αμερικανική Σίππιγκ έντη Τρέπιντγκ Κόμπανι, ή όποια μαζί με τον κ. Στ. Νιάρχον τελεί ύπο άνακρισιν, διαταχθέσαν παρά τούς υπουργείου Δικαιούντης, υπόρρευν ή πρώτη έπιχειρίσις, πήσις ήγόρασε δεξαμενόπλοια του πότου «Τ.2», διά να τά έργασθη ύπο την αμερικανικήν πετρελαϊκήν, ένων τά πρώτα άγορασθέντα παρά τών θεωρουμένων Αμερικανικών Οίκων είχον τεθή ύπο ξένην σημαίαν. Τρίτον, διά οι «Ελληνες έφοπλισται ήσαν οι μόνοι ξένοι, οι οινές άπο του τέλους του πολέμου έδωσαν διά τάς παραγγελίες των είς τά αμερικανικά ναυτηγεία, έδοτάντους διά τη έπι πλέον και άνω τών 50 έκαπομπάριων δολαρίων δι' έπικευάς έν Αμερική. Κατά τέταρτον, διά πολλοί Ελληνες έφοπλισται άλλαν αυθορμήτων τήν υποχρέωσιν, διά τάς σκάφη των άποσθουντος μεταφορών πρός τάς κομμουνιστικά χώρας.

Εσχάτως, διά τη Νιάρχος, διά μεγαλύτερος πλοιοκτήτης του κόσμου, έργονταν είς δηλώσεις του τά έξης: «Θά επειθύμουν νά είπω, διώρως άνετήτης τών έναντιον μου έπιβεσσον, διά είνε πολύ λυπτρόν νά γινεται τοιαύτη είς δέρος τής έλληνικής ναυτιλίας μεταχειρίσται, ένων θά έτρεπεν τής άναλογοισθή τίς τάς μεγάλας ύπηρεσίας, πού προσέρρευν γεγονών οι «Ελληνες έφοπλισται πρός τάς Ηνωμένας Πολιτείες και τάς Λυτρακών Δυνάμεις κατά τήν διάρκειαν του τέλευταν πολέμου και μετά τών. Καθ' θόσον άφορά έμει, είχον έκδηλωσει τάς φιλικωτάτας διαθέτεις και τήν έπιθυμίαν μου νά συνεργασθώ μετά τών άρχων τών Ηνωμένων Πολιτειών και λυπούμαι πολύ διά την παρούσαν κατάστασιν τών γραμμάτων».

Ετοίστεν, έκομη, διά τη Νιάρχος, διά κανένα διά τά πλοιά του δέν ιετέφερε πετρέλαιον είς τάς χώρας του Σιδηρού Παραπετάσματος και ίτι μετά την έκρηξη του πρός τήν έρυθράν Κίναν, διέκοψε κάθε ταξιδιον σκαφών του πρός τήν έρυθράν Κίναν. «Η Κύρωσα, μάλιστα, — είτε — κατά ένα λίαν έπικερδες ναυλοσύνφωνων μεταφορά φορτίου ζαχαρίων είς λιμένα του Σιδηρού Παραπετάσματος». Ο κ. Νιάρχος, είς έκων τεσσάρων μεγάλων Ελλήνων πλοιοκτητών έν τώ κόσμω, κατέληξε οντάς είς τάς δηλώσεις του, διά ούδετον έπωλησε πλοιόν είς τήν Πολιτείαν, έκτος άν οι δυσφημίσται του έννοούν τήν περίπτωσιν, καθ' ήν ταλαιόν σκάφος του, ήλικιας 30 έτών, πωληθέν είς τήν βρετανικόν Οί-

κον Weelock Marden, ήγοράσθη βραδύτερον παρ' έταιρίας πολωνικών συμφερόντων.

\* \* \*

Ο βουλευτής Νέας Υόρκης κ. Έρ. Λάθαμ, κατά τήν συνεδρίασιν τής Βουλής τής 21ης Απριλίου, κατέθεσε τήν δημοσιεύσιαν είς τήν άμερικανικόν τύπον και είς τό προηγούμενον τεύχος μας διάφευσην τών Ελλήνων έφοπλιστών τής Νέας Υόρκης έπι τής συκοφαντικής κατ' αύτών έπιθεσεως.

Ο κ. Λάθαμ συνάδευσε τήν κατάθεσην τής έν λόγω διαφεύσεως, ητος και έδημοσιεύθη είς τά πρακτικά τής Βουλής, με τά έξης:

«Κύριε Πρόεδρε,

Έπιτρέψατε μοι νά εκτείνω τάς παραπηρήσεις μου. Έπιθυμώ γά περιλάβαν ανακοίνωσην τής «Έπιτροπής Ελλήνων έφοπλιστών τής Νέας Υόρκης», τίτλοφορουμένην «Περί τών Ελλήνων και τών πλοιών των», ητος ανακοίνωσης αύτή συνετάσιως έδημοσιεύθη είς τήν τύπον. Η ανακοίνωσης αύτή συνετάχθη από τὸν φίλον μας κ. Dean Alfange, διακεριμένον νομικόν τής Νέας Υόρκης, στοις και είνε νομικός σύμβουλος τής «Έπιτροπής και στηρίζεται έπι ειδικής γεγονότων πραγματικών γεγονότων.

Οι Αμερικανοί πολίται, έλληνικής καταγωγής, πλείστοι τών διποίων διαμένουν είς τήν έκλογικήν μου περιφέρειαν, καταλέγονται μεταξύ τών πλέον φιλονόμων. Άπο τών άρχοντάτων χρόνων, η γεννέτειρά των ήτο μία από τάς έπαλξεις τής έλευθερίας.

Οι «Ελλήνες έφοπλισται αξιούσιον ιδιαιτέρας μνείας διά τήν πρωτοβουλίαν των, διότο διακούμονται κάθε συναλλαγήν με τούς κομμουνιστάς. Οι Αγγλοί, τούναντίον, οιτινες ούπρηξαν οι περισσότερον συναλλαγέντες, θά επρεπε νά άκολουθησουν τό παράδειγμά των».

### ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΟΥ «ΦΙΟΥΣΕΛ ΔΙΛΑ»

Άπο τούς έγγυτερους παρακολούθουντας τάς διειθυνός ήγοράς τών πετρελαϊκών άνεμεντον ή πρό των έδδομάδων θεσπισθείσα διά τήν περιοχήν τής στερλίνας μείστοις τής τιμῆς του «φιούσελ-διλά», κατά 20 διλα σελλίνια. Είνε ή τρίτη κατά σειράν από τον 1951 σημειουμένη ήποτιμήσης και κατά φάνεται νά είνη δελευταία. Διαπιστώνται, πρόγματι, υπεραφθονία μαζούντες είς τήν διεθνή ήγοράν. Άπο τούς ειδικούς άποδιθεται αύτη είς τήν έλαφράν υφεσιν τής διομηχανής δραστηριότητος τής Δυτικής Εύρωπης, είς τήν περιορισμόν, κατά τούς τελευταίους μήνας, τού δηγού τών διεθνών συναλλαγών και είς τήν παροπλισμόν σηματικής χωρητικότητος φορτηγών πλοιών είς τήν Αμερικήν απίνα καταναλίσκουν πετρέλαιον είς τούς λέθητάς των. Είς τάς Ηνωμένας Πολιτείας ή αύξησης τής ζητήσεως «φιούσελ-διλά» έσταματος, λόγω τής σημειουμένης σταθεράς ή αναπτύξεως τής διελευμηχανής, τής άφθονου παροχής τού φυσικού άεριου πρός άλλα τά διαμερίσματα τής χώρας και τού έντεινούντον ισχυρού άνταγωνισμού τού γαϊανθρακος.

Δεδομένου, διά τη ιστανάλωσης του μαζούντες διότο διασκιδωνται πετρελαϊκών ανακοίνωσης ή καταναλώσιται τής έλληνικής περιωρισμένης είς τάς μεγάλας διομηχανικών ήγκαταστάσεις, είς τάς κοινής ώφελείας ήπιερησησεις, είς τούς σιδηροδρόμους και τά πλοιά, είνε αύτη περισσότερον εύπαθης είς τάς διακυμάνσεις τής διομηχανής δραστηριότητος, έν ουγκρίσει πρόσοτσην τής διαμερίσματα τής έπιοντα πετρελαϊκών της Βιομηχανίας τών πετρελαϊκών.

Η ήποτιμήσης του «φιούσελ-διλά» με τήν έλπιδα τής πρωθυμήσεως τής καταστάσεως του, διαπιστώνται ως σχετικώς μόνον ήποτελεσματική. Πρόγματι, αι παρά τών Αμερικανών έφαρμοζόμεναι τιμαι διά τά διαθέτεις καυστήμα, υποχρεώντων και τών λοιπών κόσμου είς τήν πωλήσεως τού «φιούσελ-διλά» κατατέραν τού κόστους του άκαθάρτου πετρελαϊκού. Προκελίται, ούτω, είς τά διψλιστήρια μίας ζημίας, ήτις άντισταθμίζεται από τάς άψηλοτέρας τιμών επί τών άλλων διψλισμένων της έπιοντα πετρελαϊκών. Άλλ' ένω είς τάς Ηνωμένας Πολιτείας ή παραγωγή τού μαζούντες ή παραγωγή της διαμερίσματας τής διψλισμένων τού άκαθάρτου πετρελαϊκού, είς τών ήπολοιπον κόσμου δέν είνε κατωτέρας κατά μέσον δρου ή ήποδοσης αύτή τών 40%. Ούτω, ή περιστέρω ήποτιμήσης τού «φιούσελ-διλά» θά ήδυντο νά έκμηδενίση τό περιωρισμένων άλλων τε κέρδος τών διψλιστηρίων. Η μονή λόσις έγκειται είς τήν μείωσιν τής ήποτησεως από τό τό διψλισμένον άκαθάρτου πετρελαϊκού τού «φιούσελ - διλά» και αύξησην τής ήποτησεως παραγωγής τών άλλων διψλισμένων προϊόντων διά προσφορώτερων τεχνικών μεθόδων. Αύτάς έφαρμόζουν ήδη είς τάς Ηνωμένας Πολιτείας και έπετυχον άποδοσην είς μαζούντες. Τό πρόβλημα, ούτω, είνε, κατά 25% περιωρισμόν τών ήποτησεων είς μαζούντες. Τό πρόβλημα, ούτω, είνε, κατά 25% περιωρισμόν τών ήποτησεων είς μαζούντες.

### ΥΠΟ ΤΗΝ ΞΕΝΗΝ ΑΤΥΧΩΣ ΣΗΜΑΙΑΝ



Τό ναυτηγηθέν είς τάς Ιαπωνικά ναυτηγεία διά λ)σμόν "Ελληνος έφοπλιστού δεξαμενόπλοιον «Τζένη», 20 χιλιάδων τόννων d.w.





άνυπαρκτος, δεδομένου, ότι ουδὲ δόλοκληρον τὴν χώραν δύναται νὰ διεκδικήσῃ, ἐφόσον ἡ Β. Ἐλλάς καὶ τμῆμα τῆς Θεσσαλίας ἔξυπρετοῦνται ὑπὸ τῆς ζώνης τῆς Θεσσαλονίκης. Θὰ παραμείνῃ, λοιπόν, ἡ ζώνη κέντρον προσωρινῆς ἀποταμιεύσεως τῶν διὰ τὴν ἄγοράν Πειραιῶν καὶ Ἀθηνῶν προοριζομένων ἐμπορευμάτων. Ἀλλὰ τὴν λειτουργίαν ταύτην δύνανται νὰ ἔξυπρετήσουν ἐπαρκέστατα αἱ Γενικαὶ Ἀποδημίαι, μεταρυθμίζομένου πρὸς τοῦτο ἀναδόγως τοῦ ὄργανισμοῦ αὐτῶν, ἀντὶ τῆς ἀσκόποτης ιδρύσεως ἐλευθέρας ζώνης, ἐπιβαρυνόντης τὰ ἐμπορεύματα, διὰ νὰ τροφοδοτήσῃ τὸν κομματικὸν Μινώταυρον τοῦ λιμένος Πειραιῶς, τὸν Ο. Λ. Π.

Ἄφοῦ δὲ ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς δὲν συγκεντρώνει τὰς ἀπαραιτήτους προϋποθέσεις τῆς τελείωσης τῆς ιδρυθείσης ζώνης, εἶναι ἔξοφθαλμον ὅτι ἀποτελεῖ χίμαιραν ἡ λειτουργία ζώνων, ἐν 'Αλεξανδρουπόλει (έκτος ἀν πραγματοποιηθῆ ἡ Βουλγαρικὴ ἐμπορικὴ διέξοδος, περὶ ἣς εἰς τὸ δεύτερον μέρος), Μυτιλήνη, Σάμω, Ρόδω, Κερκύρα κλπ., δῶς τας κατά καιρούς ἐζητήθη ἀπὸ τὰς τοπικὰς ἐπαγγελματικὰς ὄργανωσεις.

Εἰς τὴν ὁρθήν του βάσιν τίθεται διὰ τῶν ἀνάθετω παρατηρήσεων τοῦ κ. Παπαχαλοπούλου τὸ ζήτημα τῆς Ἐλευθέρας ζώνης τοῦ Πειραιῶς. Ο 'Οργανισμὸς τοῦ Λιμένος, δῶς καὶ αἱ ἀμεσώτερον ἐνδισφέρομεναι ἐμποροβιουχανικαὶ ὄργανωσεις τῶν δύο πόλεων, θὰ πρέπη, νομίζουμεν, νὰ ἐπανεξετάσουν τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆν. Η σημειονὴ 'Ἐλευθέρα ζώνη ἐξετράπη τελείως τῆς ἀρχικῆς της ἀποστολῆς. Καμμίαν πλέον ἀνάγκην δὲν ἔξυπρετεται. Παρωδίαν ἀποτελεῖ τὸν διασικοῦ θεσμοῦ. "Ἄς μελετηθῆ, τούλαχιστον, τὸ ζήτημα τῆς ἐγκαταστάσεως εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ζώνης ὡρισμένων διοικητικῶν, δυναμένων νὰ ἀπασχοληθοῦν μὲ τὴν κατεργασίαν, τὴν συσκευασίαν καὶ τὴν ἐπανεξαγωγὴν ἡμικατειργασμένων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰσαγομένων προϊόντων. Η πρότασις ἐπίσης, ἡ προελθούσα ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π. περὶ διενεργείας τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ζώνης, εἶναι ἀξιοπρόσεκτος. Διατίθενται δῆμοις οἱ ἐπαρκεῖς πρὸς τοῦτο χερσαῖοι χώροι καὶ τὰ ἀναγκαιούντα δῆμοις οἱ ἐπισκευαζόμενα πλοῖα κρηπιδώματα;

## ΝΕΑΙ ΑΝΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΟΙ ΠΗΓΑΙ ΠΛΟΥΤΟΥ

## ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Κατὰ τὸ πρό τινων μηνῶν συνελθόντες ἐν Ρώμῃ συνέδριον τοῦ 'Οργανισμοῦ Τροφίμων καὶ Γεωργίας τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν, διὰ νὰ συζητηθοῦν τὰ φλέγοντα τὸ ἐπιστιστικὸν τοῦ κόσμου πρόβλημα τῆς ζητήματα, μεταξὺ ἄλλων ἐνοίσισθη ἐνδιεκτικῶς, ὅτι, χάρις εἰς τὰς προδόσους τῆς ἐπιστημῆς καὶ χάρις εἰς τὰ ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ τούτου ληφθέντα αὐστηρά μέτρα, ἡ ἀνά τὸν κόσμον καταστροφὴ πρῶτων ύλῶν καὶ τροφίμων, ἀπὸ τὸ ἀφάνταστον ποσοστὸν τῶν 65%, ποὺ λόγω ὀμαθείας ἔχαντο, περιορίσθη στήμενον εἰς 25% μόνον.

Καὶ εἰς μὲν τὰς προηγμένας χώρας τὸ ποσοστὸν ἀπωλείας είναι ἐλάχιστον, τοσοὶ, μάλιστα, ἀνύπαρκτον, εἰς δὲ τὰς καθιστερημένας ἡ καταστροφὴ καὶ σπατάλη τροφίμων καὶ πρώτων ύλῶν συνάμα ὑπερβαίνει πολλάκις τὸ 50% τῆς ἀναλογίους τοὺς αὐτὰς ποσοστοὺς ἐκ τῆς γενικῆς κατανομῆς. Οὕτω, τὸ ἀγαθό, ποὺ χαρίζει ἡ γῆ εἰς τὸν κόσμον, κατανεύμενα μεταξὺ τῶν διαφόρων χωρῶν, εἰς μὲν τὰς προηγμένας καταναλίσκοντα καὶ χρησιμοποιοῦνται «ἄτοφια», εἰς δὲ τὰς καθιστερημένας ἡ ἐκ τούτων ὀφέλεια ποικιλίης ἀναλόγως τοῦ θαμβοῦ τῆς ὄργανωσεως καὶ τοῦ πολιτισμοῦ των.

"Οταν, λοιπόν, τονίζεται ἐνδιεκτικῶς, ὅτι ὁ μέσος ὥρος τῶν ἀπωλειῶν περιωρίσθη εἰς 25% μόνον, ἔξυπακούεται, ὅτι μᾶλις καὶ οἱ καθιστερημένοι λαοὶ μεθοδικῶς ὀργανωθῶν, οἱ καταστροφαὶ καὶ αἱ σπατάλαι θὰ ἐλέιψουν τελείως. Οὕτω πως θὰ ἐπελθῇ μία γενική ἴσορροπία μεταξὺ παραγωγῆς καὶ κατανάλωσεως καὶ θὰ συντελεσθῇ ἡ τόσον ἐπιδιωκούμενη δικαίωση κατανομῆς τῶν ἀγαθῶν μεταξύ τῶν διαφόρων λαῶν. Εἰς τὴν Βορειοδυτικὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Βόρειον 'Αμερικὴν λόγου χάριν, τίποτε ἀπολύτως δὲν χάνεται ἀπὸ τὰ προφίμα καὶ τὰς πρώτας ύλας, δῆλα ἐπωφέλωνς χρησιμοποιοῦνται. Καὶ ἀπὸ τὰ παρορίματα ἀκόμη ἐδημιουργήθησαν πολλαπλασιαὶ βιουμηνίαι, εἰς τὰς ὅποιας ἀσχολοῦνται χιλιάδες Ἕογαθῶν. Εἰς τὰς ἄλλας, δῆμος, 'Ηπειρους ἡ καταστροφὴ καὶ ἡ σπατάλη είναι τρομακτικά. 'Ολιγάτερον εἰς τὴν πυκνῶν κατωκιμένην 'Ασίαν καὶ περισσότερον εἰς τὴν Αφρικήν, τὴν Νότιον 'Αμερικήν καὶ Αυστραλίαν.

Καὶ ἡ μὲν καταστροφὴ προέρχεται ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἀπὸ καιρικὰς συνθῆκας, ἀπὸ ἀποτόμους γεωλογικὰς διαμορφώσεις, ἀπὸ ἀσθενείας τῶν φυτῶν, ὅπως λέγουν οἱ φυτοϊδῖαι, ἀπὸ μικρόνια, ἀπὸ ἀνδρίσιαν καὶ πυρκαϊάς πολλάκις, κακάς ἐστοδείας καὶ τόσα ἄλλα. Ή δὲ σπατάλη προέρχεται, κυρίως, ἀπὸ ἔλλειψην συγκοινωνίων διὰ τὴν εὔκολον μεταφορᾶν τῶν τε πρώτων ύλῶν καὶ τῶν τροφίμων, ίσια δὲ τὴν ἐλειψιν μέσων συντροφήσεως τῶν τελευταίων τούτων, δῆταν, λόγω ἀλλοιώσεως τῶν διαφόρων προϊόντων, ταῦτα ρίπτονται εἰς τὴν θάλασσαν ἢ ἀδίκως καταστρέφονται.

"Ηοχισα τὸ σημείωμά μου μὲ τὸν ὃν διὰ τὴν ὄντων πρόδογον, διὰ νὰ τούσω, ὅτι δὲν ἀρκεῖ μόνον νὸν ὑπάρχουν ἢ νὰ εὑρεθῶνται ἀφθονια τρόφιμα καὶ πρώται ύλαι εἰς τὴν Α ἢ Β περιοχὴν, ἐάν ἀφ' ἐνδέ ταῦτα δὲν είναι δυνατὸν εὐκόλων νὰ μεταφερθοῦν ὅπουδηποτε καὶ ἀφ' ἐτέρου — προκειμένου περὶ τροφίμων — ἐάν δὲν είναι δυνατὸν νὰ συντροφηθῶν ἐπὶ μακρὸν χρονικὸν διάστημα. Πρέπει ἀπαραιτήτως, τόσον ἡ μεταφορά των, δύσον καὶ ἡ συντροφής των νὰ είναι ἀμεσος, οὕτως ὡστε ἡ ὑπαρξία τῶν διαφόρων ἀγαθῶν, ποὺ μᾶς χαρίζει ἡ γῆ καὶ ἡ θάλασσα, νὰ καθίσταται ἐπωφέλης εἰς δῆλον τὸν κόσμον. 'Εδώ, ἀκριβώς, θέλω νὰ καταλήξω.

Τὸ ἐπιστιστικὸν ἀγάν την υφῆλιον πρόβλημα πλέον εἰς τὴν διεύτερα τοῦ φάσιν καὶ εἰνὲ ἐνδεχόμενον, ως λέγουν οἱ κύλοι τῆς F.A.O., νὰ ἐπιδεινωθῇ. Οι ἀλλεπάλληλοι πολεμοί, αἱ καταστροφαὶ, καὶ ἐπόπταις ἀπὸ τὴν καλλιέργειαν τῶν ἔργατικῶν χειρῶν καὶ τόσα ἄλλα γεγονότα «πολιτικο-οἰκονομικά» τῆς μεταπολεμικῆς περίοδου—ώς διατείνονται οἱ ἐπὶ τὸν Θρακικὸν Τροφίμων, οἱ Γεωργίας ειδίκοι — ἐχαλάρωσαν τὴν παγκόσμιον παραγωγὴν καὶ τὴν ἀκριβοδικαίαν κατανομῆς τῶν ἀγαθῶν, οὕτως νὰ καθίσταται ἐπιτακτικὴ ἡ ἀνάγκη, ἵνα δύσα, προϊόντα εἴπαντας νὰ χαρίζει ἡ κουρασμένη γῆ εἰς τὸν ἀνθρώπον, τὰ ἀναζητήση οὗτος εἰς τὴν θάλασσαν.

Διὰ τοῦτο, ἄλλωστε, παρατηρεῖται σήμερον τοιούτη κίνησις ἐκ μέρους τῶν προηγμένων χωρῶν εἰς τὴν ἐδενερησην τοῦ θαλασσίου πλούτου. Πλοιαὶ διάφορα, ειδίκιῶν ἐξωπλισμένα, ἐρευνῶν τὰς καθαλάσσας καὶ τοὺς ὄκεανους, ἀπὸ τὸ ἐπιτευχθέντα δὲ ἀποτέλεσματα φαίνεται, ὅτι ἡ θάλασσα, περιέχει εἰς τὰς ἔγκαττὰς τῆς ἀνεδάντητας ἀποθέματα, δῆκι μόνον τροφίμων, ἀλλὰ καὶ πάσης φύσεως πρώτων ύλῶν. Φύρια, κῆπη, μαλάκια, δοστρακα, θαλάσσια φυτά, ξυλείαιν, πετρέλαιον, μεταλλεύματα καὶ μύρια ἄλλα προϊόντα, ὑποπορίοντα καὶ πρώτας ύλας θὰ μᾶς τὰς καριστή, μὲ ἀφονίαν, θέλων.

Ἄπο τὰς μέριας τοῦδε ἐρεύνασι, δῆκι δὲν ἔχει διαδειχθείσας ποταπούς περιστασίες, τούτης της πατακού, καὶ σημαντικότερον εἶναι τὸ περιστατικό της πατακού, τοῦ μελλοντος. Τόσον ἡ ποικιλή καὶ ἀφθονος ιχνολογικὴ του πανίς, δύσον καὶ αἱ πάσης φύσεως πρώτων ύλῶν ποὺ περιέχει, τὸν ἐχεχωρίζουν ἀπὸ δῆλας τὰς ἄλλας θαλάσσας καὶ τοὺς ὄκεανους. Μολονότι ἐπικρατοῦσε μέ-

**SOL**  
*Always at your service*

**SVENSKA ORIENT LINIEN**  
TELEGRAMS "ESOEI", GOTHEBORG  
FAST CARGO-LINER TRAFFIC  
SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST  
SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN  
**AB ATLANTTRAFIK**  
TELEGRAMS, "OCEANSHIP", GOTHEBORG  
WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES  
*Transports of fresh grapes to London*

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said & Suez

## THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

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

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ  
«INTRASIT»

Κεντρικὸν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ | 'Υποκατάστημα:

ΓΡΑΦΕΙΑ: Τοχ. Κιθ. 78, Rue Tanta, 1.  
"Ακίνητον SLAVICK—Τηλέφ. 455 καὶ 8432.

ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No 39. Τηλ. 2585.

ΣΟΥΕΖ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΦΙΚΟ)

RACHED STREET, NEGIEM Bld.  
Τοχ. Κιθ. 48 Τηλέφ. 119, Οίκου: 2.

χρι πρό τινων έων άκομη ή γνώμη, διτι φάρια αφθονα υπάρχουν εις τὰς Ἀρκτικὰς θαλάσσας μόνον, έν τούτοις, αἱ τελευταῖαι ἔξερενήσεις ἀπέδειξαν, διτι αἱ τροπικαὶ θαλάσσας περιέχουν μυθῶδη καὶ ἀνεκμετάλλευτον πλούτον ἀλιεύματων.

Τούτο, θεβαίως, δὲν ἀποτελεῖ ἀποκάλυψιν μυστηρίου, διότι καὶ ἀπὸ τὴν ἀρχαιοτάτην ἐποχὴν ἦτο γνωστόν, διτι υπάρχουν εις τὸν Ἰνδικὸν Ὡκεανὸν φάρια καὶ κῆπη, πλὴν ἔπειτα νὰ εὔρεθη ὁ καταλλήλος τρόπος τοὺς ἑκμεταλλεύσεως τοῦ ἑναλίου τούτου πλούτου, νὰ ἐπιστημαθούν τὰ ὑψίπεδα ἀλιείας, νὰ καθορισθούν αἱ μέθοδοι καὶ τὰ συστήματα ἀλιείας καὶ νὰ υποδειχθῇ ὁ ἀποτελεσματικὸς τρόπος τῆς συντηρήσεως τούτου. Ισως, μάλιστα, ή τελευταῖα αὐτὴ παρατήρησις γὰρ ἦτο ἡ αἰτία που μέχρι σήμερον κανεὶς δὲν ἔδοσε σημασίαν εις τὰ φάρια τοῦ Ἰνδικοῦ Ὡκεανοῦ.

Τὴν πρώτην ἐπιτυχὴ δοκιμὴν ἐπραγματοποίησαν οἱ Ἀγγλοι πρὸ τῶν ἑταῖν, δταν, δὲν λόγους πολιτικο-στρατιωτικούς, ἡγαγάκασθισαν νὰ ἀποσύρουν τοὺς ἄνδρας τῶν ἀπὸ τὰς φουράς τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ νὰ τοὺς μεταφέρουν εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Ἀφρικήν. Ἐγενήθη ἀμέσως τὸ ζῆτημα ἐπιστισμοῦ πολλῶν χιλιάδων στρατιωτῶν. Οἱ Ἀγγλοι μετεκάλεσαν ἀμέντως μερικοὺς καλοὺς φαράδες ἀπὸ τὴν Βρετανίαν Θάλασσαν, ἐπήνθρωποιν κατάλληλα πλοῖα καὶ προΐσαν νὰ ἐρευνοῦν τὰς ἀπὸ τῆς Βρετανικῆς Σομαλίας μέχρι τῶν νήσων Σεΐσελ περιοχάς, διὰ νὰ ἀνακαλύψουν ύψιπέδα ἀλιείας.

Αἱ ἔρευναις ἀπέδειξαν καταπληκτικὰ ἀποτελέσματα, ἐπεσημάνθησαν ἀχανεῖς περιοχαὶ καὶ ύψιπέδα ἀλιείας κατάλληλα διὰ τὴν γρίπησιν καὶ οὐτῷ ἐντὸς ὀλίγου καιροῦ ἔξησθαίσθη ἡ εἰς ἵχθυς τροφοδότησις τοῦ εἰς Κένυαν στρατοῦ. Ἐν συνεχείᾳ καταπέδουν ἀδισκόπως εἰς τὸν τομέα τοῦτον τὰ δυνάμενα νὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς τὰς τροπικὰς ζώνας φαραδίκας, ἐκγυμνιάζονται θιαγενεῖς εἰς δῆλους τοῦς ἔκεισε λιμένας. Κατὰ τὰς μέριξ τῆς στιγμῆς πληροφορίαν, οἱ Ἀγγλοι σκοπεύουσαν νὰ μετατρέψουν τὴν Μομπάζαν εἰς ἱχθυολιμένα καὶ νὰ τὴν ἔξοπλίσουν οὐτῷ πως, ὕστε νὰ γίνῃ τὸ μεγαλύτερον κέντρον ἀλιευτικῆς κινησίας τοῦ Ἰνδικοῦ Ὡκεανοῦ, ὅπου θὰ συγκεντρώνηται τὰ ἔκ τῆς θαλάσσης προϊόντα καὶ ὑποπρόϊότα.

Τούτο, ίσως, νὰ ἔχῃ μεγαλύτεραν ἀκόμη ἀπὸ διτι φαίνεται σημασίαν, διότι αἱ Ἰνδίαις ἀπὸ τὰς καταβαλομένας μεταρρυθμιστικὰ προσπάθειας τοῦ προέδρου τῶν Παντί Νεχρού ἔφευγον δῆλιγον κατ’ ὀλίγον ἀπὸ τὰς θρησκευτικὰς τῶν προληφεῖς καὶ ἀρχίζουν νὰ τρώγουν φάρια. Φαντασθῆτε, λοιπόν, τι θὰ συμβῇ ἐντὸς ὀλίγου, δταν τὰ 350 ἑκατ. τῶν κατοικῶν τῆς χώρας ταύτης συνθήσιουν νὰ τρώγουν φάρια. Ἐάν ὑποθέσωμεν, διότι θὰ καταναλίσουν, ἔστω καὶ τρία μέριαν κιλά κατ’ ἀπομονὸν ἐπτώσια, θὰ χρειασθοῦν 1.050.000.000 κιλά, περίπου. Εἰναι εὐνόητον, διτι τοιαύτη ποσότης ἵχθυν διὰ νὰ ἔξοικον μηθῆ, νὰ ἀλιευθῆ, νὰ συντηρηθῆ καὶ νὰ διανεμηθῆ ὥστε ἀπατητήση ἀτειράριθμα ἀλιευτικὰ πλοῖα καὶ συγκροτήματα, ὡς ἐπίσης καὶ στρατιῶν ὀλόκληρον ἀλιεύων καὶ ὀλιεργατῶν.

Πάντως, ή ἀρχὴ ἔγινε. Εἰς τὴν Μομπάζαν αὐτὴν τὴν στιγμὴν ὑπάρχει δρογασμὸς κινήσεων γύρω ἀπὸ τὴν ἀλιευτικὴν διοικησίαν. Ἐν προσπάθεια τῶν Ἀγγλῶν καὶ τὰ ἔξι αὐτῆς θετικὰ ἀποτελέσματα συνεκίνησαν τοὺς Γάλλους, τοὺς Ἰταλούς, τοὺς Πορτογάλους, που ἔχουν μαζὶ καὶ αὐτοὶ ἀποικίας εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Ἀφρικήν καὶ προΐσαν νὰ ἐπιδιώκουν καὶ αὐτοὶ ὠφελήματα ἐπὶ τῆς διαμορφωμένης νέας καταστάσεως. Οἱ μὲν Γάλλοι ἔξοπλίζουν ὀνταλόγως τὸν λίαν σημαντικὸν λιμένα τῆς Μαδαγασκάρου Ντιγκό Σουάρες καὶ σκοπεύουν νὰ τὸν μετατρέψουν, εἰς δυνατόν, εἰς ἀντίστοιχον, μὲ τὴν Μομπάζαν, ἱχθυολιμέναν. Ἐχουν, ὅλωστε, καὶ πολλὰς ἄλλας ἀποικίας εἰς τὸν Ἰνδικὸν Ὡκεανόν, αἱ ὅποιαι, χρησιμοποιούμεναι νὰ βάσεις, θὰ διευκολύνουν τὴν προσπάθειαν τῶν.

Οἱ Ἰταλοί, μὲ βάσιν τὸ Μογκαντίσιο, προσπάθουν νὰ προσελκύσουν φαράδες ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν, διὰ νὰ ὀργανώσουν ἀλιευτικὰς ἐπιχειρήσεις εἰς τὸν τομέα τοῦτον. Ὑπάρχουν ἡδη ἐπὶ τόπου τρεῖς μεγάλαι διοικησίαι κονσερβῶν ταῖς περιτωδών σύνεγειρούνται κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν μεγάλων ψυγείων - ἐργοστάσια διὰ τὴν ἐναποθήκευσιν καὶ διοικησίαι ποσοτήτων ἵχθυν. Αἱ ἔκ της περιοχῆς ταύτης προερχόμεναι κονσέρβαι τόνων, προΐσαν ἡδη νὰ ἐμφανίζωνται εἰς τὴν Ἀνατ. Μεσόγειον.

Τὴν αὐτὴν καταβάλλουν καὶ οἱ Πορτογάλοι προσπάθειαν, διὰ νὰ ἐξιοποιήσουν καὶ νὰ ἐκμεταλλεύσουν τὸν ἑνάλιον πλούτον τῆς Μοζαμβίκης, μὲ βάσεις τοὺς λιμένας τῆς Μπέτρας καὶ τοῦ Λορέντζο Μαρκές. Εἶναι γνωστὴ ἡ ἐπιδειξίστης τῶν Πορτογάλων ὀλιεύων εἰς δῆλους τοὺς κλάδους τῆς φαρικῆς. Ἐφρότισαν καὶ αὐτοὶ νὰ προσελκύσουν ἀρκετοὺς φαράδες ἀπὸ τὴν Μπρόπολιν καὶ ἀφοῦ ἐδίδαξαν εἰς τοὺς θιαγενεῖς τὰς μεθόδους καὶ τὰ συστήματα τῶν, προΐσαν νὰ δημιουργούν σημαντικὰς ἀλιευτικὰς ἐπιχειρήσεις. Ἡ ἰχθυοπαραγωγὴ τῆς Μοζαμβίκης ἐντὸς τριετίας ἐπιπλασίασθαι καὶ ἐλπίζεται, διτι μόλις περατωθούν τὰ μεγάλα ψυγεία-έργοστάσια εἰς τοὺς δύο λιμένας, ή κονσερβοποιία θὰ ἀναπτυχθῇ εἰς τὸν αὐτότατον βαθμό.

Εἰς δὴλην αὐτὴν τὴν πέριξ τῆς ἀλιευτικῆς διοικησίας κίνησιν, δὲν ἔμειναν ἀπαθεῖς οἱ χιλιάδες μιλλιά μακράν εὐρισκόμενοι Ἰάπωνες. Ἔστειλαν πέρισσα τρία μεγάλα ἀλιευτικὰ πλοῖα, διὰ νὰ ἐξερευνήσουν τὰς πέριξ τῶν Ἰνδίων περιοχάς καὶ νὰ ἐπιστημάνουν τὰ σημεῖα ἔκεινα, δπου θὰ τοῖς εἰναι δυνατὸν εἰς τὸ μέλλον νὰ δράσουν ἐπιτυχῶν. Τὰ ἀποτέλεσματα τῶν πρώτων τοῦτον τῶν ήσαν πλέον ἡ ἐνθαρρυντικὰ καὶ τώρα οἱ Ἰάπωνες εἰσχωρούν διαμήδην εἰς τὰς ἀγορὰς τῶν Ἰνδίων, προσπαθούν νὰ τοποθετήσουν τὰ ἀλιευτικά τῶν προϊόντα καὶ καταρρώσαν νὰ διορισθοῦν ἐπιστήμας ὡς ἐκταίνεται τῶν Ἰνδῶν ἀλιεύων.

Τὴν προσπάθειαν αὐτὴν τῶν Ἰαπώνων δὲν τὴν διέπουν, θεβαίως, οἱ Εὐρωπαῖοι καὶ οἱ Ἀμερικανοί μὲ καλὸ μάτι. Πάντως, ἐφ' ὅστοι πρόκειται περὶ εἰρηνικῆς γύρω ἀπὸ τὴν ἀλιεύειν προσπάθειας, αὐτὴ ὑποστηρίζεται ἀπὸ τὴν F.A.O. μὲ τὴν δικαιολογίαν, δτι, ἐφόσον τὸ «Ηνωμένα» ἐνειναι ύποχρεωμένα νὰ ἐφοδιάζουν συνεχῶς μὲ σίτον τὰς Ἰνδίας, εἰναι ἐπόμενον, δτι, δταν η χώρα αὐτὴ ἀρχίσῃ νὰ τροφοδοτῇ μὲ φάρια τοὺς κατοίκους τῆς, θὲ ἐλαττωθῆ ἡ κατανάλωσις σίτου καὶ οὐτῷ πως ἐλπίζεται, δτι τὸ περίσσευμα τοῦ πλοιαρίου τοῦτον εἰδους θὰ διοχετεύεται εἰς ἄλλας χώρας, διὰ νὰ ἐπέλθῃ κάποια ισορροπία.

Σημειωτέον, δτι ὁ Ἰνδικὸς Ὡκεανός, μὲ τὰς πυκνὰς κατωκημένας γύρω τοὺς χώρας, δύναται νὰ ὑπερκαλυψῃ τὰς εἰς ἵχθυς ἀνάγκας τοῦ τεραστίου αὐτοῦ πληθυσμοῦ τῶν 800.000.000 περίπου κατοικῶν. Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ, δμως, τοῦτο, χρειάζονται χιλιάδες πλοῖα ἀλιευτικὰ καὶ ἐκατοντάδες χιλιάδων ἀλιεύων καὶ ἀλιεργατῶν. Αὐτὸ δεῖνε σήμερον τὸ μεγάλη πρόβλημα ποὺ προσπαθεῖ νὰ ἐπιλύσῃ ἡ ἐπὶ τῆς Αλειάς Ὁργανωτική Διοίκησις τῶν «Ηνωμένων Ἐθνῶν». Ὑπὸ τὸ πρόσχημα τῆς ἀποστολῆς εἰδικῶν πρὸς ἐκπαίδευσι τῶν θιαγενῶν, ἀποτελλούνται κατὰ ἐκατοντάδες οἱ πλεονάζοντες φαράδες τῶν Βορείων Χωρῶν καὶ δημιουργούνται οὐτῷ διαμήδην εστίαται καὶ μικραὶ ἀλιευτικαὶ δάσεις εἰς τὰς διαφορούσσας περιοχάς.

Ἡ τεχνικὴ τῆς συντηρήσεως τῶν τροφίμων διὰ τῆς ψύχεως, ἔχει ἐπιτελέσει τόσας θετικὰς προόδους κατὰ τὰ τελευταῖα χρόνια, δτες η πάλαι ποτὲ προκύπτουσα ἀδωνίας περισυλλογῆς, πάσης φύσεως τροφίμων εἰς τὰς θερμάς χώρας καὶ η συντήρησης τούτων ἐπὶ ἀρκετὸν χρονικὸν διάστημα νὰ μη ἀποτελῇ πλέον ἐμπόδιον. Αἱ σύγχρονοι ψυκτικαὶ εγκαταστάσεις εἰναι τόσον τέλειαι, δτες ἐφέντης τὸ ψύχος δὲν θὰ συντρίψῃ μόνον τὸ κρέας, τὸ βούτυρον, τὸ γάλα, τὸ τυρί, τὰ σύγα καὶ τόσα ἄλλα προϊόμα, ποὺ καταστρέφονται, ἄλλα καὶ τὸ σπουδαιότερον πάντων, ΤΑ ΨΑΡΙΑ, χωρὶς αὐτὰ νὰ χάνουν τὸ χρώμα των, τὴν ὄρεκτην τῶν ἐμφάνισιν.

Οἱ Ἰνδικὸς Ὡκεανός, λοιπόν, εἰναι η μέλλουσα πλουτοφόρος ἀποικία διὰ τοὺς φαράδες δῆλου κόσμου. Εάν οἱ ἄλλοι Ὡκεανοί καὶ αἱ θαλασσαὶ ἀπεμαστεύσαν κατὰ τὸ μᾶλλον ή ήττον μέχρι σήμερον, διὰ τὸν Ἰνδικὸς Ὡκεανὸς ἐμείναι ἀνεκμετάλλευτος ἐπὶ αἰώνας καὶ τώρα ἀναμένει τοὺς τολμηρούς Αργοναύτας, διὰ νὰ τοὺς παραδώσῃ τὸ χρυσομάλλον δέρας.

Ο χώρος, δμως, διὰ τὸ σημείωμά μου ἐξηντλήθη καὶ θὰ ἐπανέλθω εἰς τὸ προσεχές, διὰ νὰ ἐκθέσω, ποιαὶ δυνατότητες προσφέρονται διὰ τὰς ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς εἰς τὸν τομέα τοῦτον ἀλιευτικὰς ἐξορμήσεις. Οἱ μόνοι διὰ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῆς χώρας μας εἰς τρόφιμα καὶ πρώτας ὄλας, ἄλλας καὶ τὸν ἐμπορίον τούτων εἰς τὰς διεθνεῖς ἀγοράς. Εἴπομεν καὶ ἄλλοτε, δτι ζῆτημα ἀποστάσεων καὶ συντηρήσεως τῶν ἀλιευμάτων δὲν ύφίσταται σήμερον.

#### ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

## ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



MANAGERS A. LUSI LIMITED,

LONDON E.C. 3

PLANTATION HOUSE,

1953

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

<u>ADELAIDE</u>	Messrs. E. P. & A. FRASER 13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	<u>FINLAND</u> ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES MEMBERS AT ALL PORTS
<u>ADEN</u>	IONIAN SCANDINAVIAN LLOYD 20-58, The Crescent, Steamer Point Tele: 226 Cables «Vassiliou»	SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IMPORT & EXPORT.	<u>FREMANTLE</u> NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables : «Stevnichol» STEVEDORES
<u>AMSTERDAM</u>	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD Tele: 41860 Binnenkant 47 Cables: «Fransswart»	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	<u>GEORGETOWN (DEM)</u> GENERAL COMMERCIAL Co Sutton's Chambers, 35, High Street Tele: L. 3412 Cables : «Genecomco» SHIPCHANDLERS
<u>ANTWERP</u>	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»	STEVEDORE	<u>GEOGETOWN (DEM)</u> S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables : «Wilbut» SHIPCHANDLERS
<u>JOSEPH J. LEE &amp; Co</u>	17, Batavia Street, Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	<u>GIBRALTAR</u> JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables «James» SHIPCHANDLERS
<u>BELGIAN BUNKERING &amp; STEVEDORING CY.</u>	Avenue d' Italie 92, Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex. An. 212 SUPERINTENDING	STEVEDORING	<u>GLASGOW</u> E. E. SHARP & SONS LTD. Tele: 4599 11 Bothwell Street SHIPSTORE MERCHANTS
<u>STEVEDORING Co. GYLSEN</u>	Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	<u>GULF PORTS</u> Covering New Orleans, Galveston, Houston, and Sabine TIDEMAN & DALTON INC. District Cables: «Handt» Cotton Exchange Bldg. STEVEDORES & SHIP'S AGENTS
<u>BALTIMORE</u>	TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»	STEVEDORES	<u>HAMBURG</u> THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables «Stevedoring Hamburg» STEVEDORES
<u>MARYLAND SHIP CEILING Co INC.</u>	320 Chamber of Commerce Bldg, Tele: Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»	SHIP FITTERS	<u>BASTE &amp; LANGE (MICHAEL GEORGIU MELLIS)</u> 3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions» Tele: 32 62 08 and 33 73 81 SHIPCHANDLERS
<u>BELFAST</u>	FINLAY & Co 131a, Beersbridge Rd, Tele: 57044 Cables: «Reformer»	FRESH PROVISIONS	<u>HULL</u> E. E. SHARP & SONS LTD Tele: 36939 158/9, High Street SHIPSTORE MERCHANTS
<u>BENGHAZI</u>	ABDALLA BENHARIZ Municipality Marketg P. O. B. 206 Telef. 1361 Tel Address: Benhariz.	SHIP CHANDLER	<u>LIVERPOOL</u> REA LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus» STEVEDORES
<u>BOMBAY</u>	FERNS SHIP SUPPLY Co Wakefield House, Ballard Estate Tele: 20884 Cables «Prospect»	SHIPCHANDLERS	<u>E. E. SHARP &amp; SONS LTD</u> Tele: Central 6391/3 57/65 Fonteney Street SHIPSTORE MERCHANTS
<u>BRISBANE</u>	H. L. MACKENZIE 104 Roma Street Tele: B8471 Cables: «Toomac»	PROVIDOR & SHIPCHANDLER	<u>LOURENCO MARQUES</u> VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables : «Cretikos» SHIPCHANDLERS
<u>CALCUTTA</u>	ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele: Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS CHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	<u>N. KASSIMATIS</u> 62, Avenue Alvares Cabral Tele: 5254 Cables «Nikas» SHIPCHANDLERS
<u>G. K. SEN &amp; Co</u>	10—1, Elgin Road Tele: PG 542 Cables: «Arsencom»	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS, SHIPWRIGHT CONTRACTORS & CLEARING AGENTS.	<u>MADRAS &amp; COAST PORTS</u> N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
<u>CAPE TOWN</u>	HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD Tele: 3—1478 2 Selkirk St. Cables : «Hermes»	SHIPCHANDLERS	<u>MELBOURNE</u> UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables : «Fleetways» STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
<u>COLOMBO</u>	TAYLOR & MACKAY Ltd. 5 Mackinnons Bldg Tele: 5161 Cables «Taymak»	SHIPCHANDLERS	<u>THE FLEET FORGE PTY Ltd.</u> Tele: MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables : «Fleetways» SHIP REPAIRERS
<u>COLUMBIA RIVER</u>	PORLTAND STEVEDORING Co Tele: Broadway 5497 1732 N. W. Quimby St. PORTLAND ORE. Cables: «Portsteve» STEVEDORES	SHIPCHANDLERS	<u>UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.</u> Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways» SHIP'S FITTINGS
<u>COOS BAY ORE</u>	DAY SHIP SUPPLY 602, West Hemlock Str. Tele: 5—3561	SHIPCHANDLERS	Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele: MB 3155. Cables «STEVEDORE». STEVEDORES & CONTRACTORS
<u>DAKAR</u>	«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	<u>NAPLES</u> A. M. VOLPE & Co Telefoni : 22068—63533 Piazza Municipio 85d Teleg. : Avol—Napoli SHIPPING AGENTS
<u>DUBLIN</u>	JEROME HURLEY & Co 21 Marlborough Street Tele: 77365 Cables : «Efficiency»	SHIPCHANDLERS	<u>DITTE RIUNITE PUCCI BROS</u> Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED Cables: «Pucci Bros» WAREHOUSE OWNERS
<u>DUNKIRK</u>	SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus» STEVEDORES	SHIPCHANDLERS	<u>NEW YORK</u> MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 3—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS
<u>JOKEISON &amp; HANDSAEM</u>	8 Place des Nations Tele: 782/5 Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	

## ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

## ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Μάιος.** — Δέν έχει κοπάστει άκόμη ό περι τάς μεταφοράς τής Κίνας θύρων. Αἱ μαρτυρικαὶ ἀκροάσεις εἰς τὴν ἐπιτροπήν Μάκ Κάρδου συνεχίζονται. Εἰνε δὲ ἀξία διαιτέρας προσοχῆς ή διλωσίς τοῦ γνωστοῦ μας, ἐλληνικῆς καταναγῆς, συνταγματάρχου Στρατού ἡ οἵτινας τῶν μεταφορῶν τοῦ Ὀργανισμοῦ Κοινῆς Ἀσφαλείας, ὅτι μελετώνται καὶ ἔντος του ἀμέσως προσεχούς μέλλοντος θὰ ἀνακοινωθούν τὰ μέτρα κατὰ τῶν πλοίων καὶ τῶν πλοιοκτητῶν, ποὺ ηθελούν μετάσχει εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς Ἐρυθρᾶς Κίνας.

—Ἐν τῷ μεταξὺ δὲ γνωστὸς ἀνταποκρίτης τῶν «Τάιμς τῆς Νέας Ὑόρκης» διὰ τὴν Εὐρώπην κ. Σουλτζέρεγκερ ἀπέστειλε μακρὰν ἐκ Παρισίων ἐνταποκρίσιν, εἰς τὴν ὅποιαν ἀναφέρει, ὅτι ὁ εριμός τῶν μετασχόντων εἰς τὰς κινεζικὰς μεταφορὰς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν ἀπὸ 67 κατὰ τὸ 1951 περιωρίσθησαν εἰς 16 κατὰ τὸ 1952.

• Ἡ κιβερνήσις τῆς Τεχεράνης ἀνέκοινώσει, ὅτι ὑπεδίδοσε κατὰ 50 % τὴν εἰς δολλαρία πληρωτέαν τιμὴν τοῦ ἀκάθαρτον καὶ τοῦ διύλισμένου πετρελαίου, τοῦ προοριζόμενου διὰ τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Ως βάσις τῆς τιμῆς ἐλήφθη διὰ μὲν τὸ ἀκάθαρτον πετρελαίου ἡ προηγουμένη τοιαύτη τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, διὰ δὲ τὸ διύλισμένον αἱ καθοριζόμεναι εἰς τὸ τιμολόγιον τοῦ Κόλπου Μεξικοῦ. Διὰ τῶν ἐκπτώσεων αὐτῶν δόκτωρ Μωσαντέκ ἀποβλέπει νὰ καταστήσῃ ἐλκυστικά τὰ πετρελαῖα τοῦ Ἰράν καὶ νὰ διασπάσῃ σύντο τὸ νάσκούμενον ἀπὸ τὴν «Ἀγγελορίενα» ἀποκλεισμόν. Εἰς τὴν Ἡμερικήν, ἐν τούτοις, δὲν πιστεύεται, ὅτι ἡ γενομένη ὑπότιμησις θὰ ἐπιτρέψῃ αὔξεσην τῶν ἔξαγωγῶν περσικῶν πετρελαίων, δεδομένου, ὅτι τὸ κατὰ 60 σέντης τὸ διάρειον ὄλιγώτερον κόστος, δυνατὸν νὰ ἐκμηδενισθῇ ἀπὸ μίαν παρέμβασιν την «Ἀγγελορίενα» ἀταίριας εἰς τὰς λιμένας προορισμού καὶ τὴν καθηλωσιν εἰς αὐτοὺς τῶν φορτίων ἐπ̄, ἀρκετὸν χρόνον, μέρις διοτού τὰ δικαιοστήρια ἀποφανθούν ἐπὶ τῆς κυριότητος αὐτῶν.

• Ἡ Ἰαπωνικὴ κιβερνήσις, κατόπιν σχετικῶν παραστάσεων ἐκ Λονδίνου, δὲν πρόκειται ν΄ ἀγοράσῃ περισκά πετρελαῖα, πέραν ἐνὸς φορτίου 18.000 τόνων, διότε εὐρύσκεται ηδη ἐν πλῷ ἀπὸ τὸ Ἡματάν πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν.

• Αὔξησην κατὰ 4.1% προβλέπει, ἡ ἀρμοδία εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ὑπερεσία, τῆς καταναλώσεως τοῦ πετρελαίου κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἔναντι τοῦ 1952. Εἰς 8030 ἑκατομμύρια διορέθησαν τὰς κατανάλωσιν ἡμεροτίνας. Ἐπὶ πλέον ἡ αὐτὴ ὑπερεσία προβλέπει ὑπεραφθονίαν τῶν ἀποθεμάτων κατὰ τὰς θερινοὺς μήνας, λόγῳ καὶ τῆς διαφαινομένης ὁμαλωτέρας διεθνούς πολιτικής καταστάσεως, ἀλλὰ καὶ συνεπείᾳ τῶν καιρικῶν, διεθνούς, συνθηκῶν.

• Ζήτημα μέγα ἀπασχολεῖ εἰς τὴν Ἡμερικήν τοὺς ἔνδιαφερομένους διὰ τὴν πετρελαῖα κύκλους. Ἡμεσώτατα τοῦτο ἐνδιαφέρει καὶ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφοράς. Πρόκειται περὶ τῆς ἀσκουμένης παρὰ τὴν Ἡμερικανικὴν κιβερνήσην πιέσεως, ὅπως την περικόψῃ αὐτὴ τὰς ἐκ τοῦ ἔξωτερου εἰσαγομένας ποσότητας ἀκάθαρτου πετρελαίου. «Ἡδη, αἱ ἀταίριαι εἰς τὸν «Γκόλο «Οἴλ» καὶ «Τέξας Κόμπταν» ἀνήγγειλαν περιορισμὸν τῶν εἰσαγωγῶν τῶν κατὰ 5% ἢ πρώτη καὶ 10% ἢ δευτέρα, διὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους, ἐνώπιον παρομοίας, προσέθεται ἔξεδήλωσε καὶ ἡ «Στάνταρ Οἴλ Κόμπταν» τῆς Καλιφόρνιας. Αἱ μεγάλαι, πάντως, ἀταίριαι τονίζουν, ὅτι δὲ περιορισμὸς τῶν ἔξωθεν εἰσαγωγῶν δὲν θὰ εἴνε ἀσύμφορος διὰ τὴν ἔχωντον μόνον κατανάλωσιν, ἀλλὰ καὶ γενικῶτερον διὰ τὴν ἀμερικανικὴν οἰκονομίαν, διότε θὰ καταστήσῃ δυσχερή τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν μὲ τὰς πετρελαιοπαραγγούς κώρας τοῦ ἔξωτεροκοῦ. Τὸ ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου ἔξεδήλωσεν ηδη τὴν σταθεράν του ἀντίδρασιν πρὸς τὰ τεθέντα ὑπὸ τὴν κρίσιν τοῦ Κογκρέσ-

σου σχετικὰ νομοσχέδια περὶ περιορισμοῦ τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαῖών. • Εἰς 4.9% ἀνήλθεν ἡ αὔξησις τῆς καταναλώσεως τῶν πετρελαιοειδῶν κατὰ μῆνα Φεβρουάριον, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ παρελθόντος έτους, μὲ μημεροσίαν ἀπόρροφην 8.573.000 βαρελίων.

• Αἱ προβλέψεις τῶν ἀρμοδίων ἐπὶ τῶν στρατιωτικῶν μεταφορῶν διαγράφουν τὸ ἀνώτατον δριόν τῆς ζητήσεως πλοιών κατὰ μῆνα Ιούλιον.

• Μετ’ αὐτὸν, θὰ ἡδονή δυνατὸν νὰ παροπλισθούν μερικὰ ἐκ τῶν ἡδονὴ ἀπασχολουμένων κρατικῶν σκαφῶν. Ἡ ἀνάγκη ἐπειγουσῶν μεταφορῶν ἔρεσε καὶ πάλι εἰς τὴν ἐνέργειαν τριάκοντα ἐκ τῶν παρωπλισμένων «Βίκτορων» καὶ τούτο, διὰ νὰ ἀποφευχθῇ ἡ καταβολή εἰς τοὺς ιδιώτας ἐφοπλιστὰς ὑπερβολικῶν μισθωμάτων.

• Ο Πρόεδρος κ. Αἰενχάουερ διὰ μηνύματός του πρὸς τὸ Κογκρέσον ἐζήτησε τὴν τροπολογίαν του νόμου ΜακΚάρρων περὶ μεταναστεύσεως, διότι προεκάλεσε πλείστας δύος διαμαρτυρίας ἀπὸ μέρους ἑννων κυβερνήσεων. Ἐπὶ πλέον δὲ Πρόεδρος ἐζήτησε καὶ τὴν αὔξησιν τῶν ἀναλογιῶν εἰσόδου ἑννων εἰς τὴν Ἡμερικήν, μέχρι τοῦ ἀριθμοῦ 154.658 προσώπων ἐπτσίδιος. Εἰς τὴν ἀπευθύνσην πρὸς τὴν ἀρμοδίαν ἐπιτροπὴν τῆς Γερουσίας ἐπιστολὴν του τονίζει ιδιαιτέρως δ. κ. Αἰενχάουερ, διὰ ἔλαβε σωρείων παραπόνων ἀπὸ διαφόρους πηγάδων διὰ τοὺς ἐπιβληθέντας παρὰ τοῦ ἐλόγῳ νόμου περιορισμούς.

• Εξαιρετικὰ διότικοις καταστάσις εἰδομηνούργηθη εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ ἀπὸ τὴν δόσην παραπατείσαν ἀπεργίαν τοῦ ἐργατικοῦ προσωπικοῦ τῶν σιταποθηκῶν. Πρὸ διοι ἀκόμη ἐδδομάδων, 22 ἐν δλῷ πλοίοι παρέμενουν ἐκεῖ ἀργοῦντα καὶ θά χρειασθῇ δι' αὐτὰ καὶ μόνον ἐνός, τούλαχιστον, μηνὸς ἐργασίας, διὰ νὰ φορτώσουν. Ἐπίσης, 5000 ἐνὸς 6000 μεριμφάτη σιδηροδρομικά θαγόνια ἀφούν καὶ συντείται ηδη η μεταφορά τῶν πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Ἐν τῷ μεταξὺ ἐπηλεγαρφήθη ἡ πρὸς δεκαπέμπτου ληξίς τῆς ἀπεργίας.

• Νοτιοαφρικανικὴ έταιρία προκείται ν΄ ἀγοράσῃ ἀπὸ τὸ Ισραὴλ φωσθάτας ἀξίας τετρακοσίων χιλιάδων λιρῶν ἐπτσίδιος ἐπὶ πέντη ἔτη. Εἰς ἄλλην νοτιοαφρικανικὴ έταιρίαν ἐδρατικῶν συμφερόντων, μὲ κεφαλαῖας ἑκατ. λιρῶν, ἀνετέθη ἐν συνεχείᾳ ἡ διαρρύμησις τοῦ ἐπὶ τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης λιμένος τοῦ «Ἐλάθ». Αἱ φορτώσεις τῶν φωσθάτων θά γίνονται ἐκ τοῦ λιμένος τούτου διὰ τὸ Ντόρμπαν, μὲ ἀποκλειστικὸν διὰ τὰς μεταφορὰς δικαίωμα της ριθείσης ἐργαλητηρίας ἔταιριας.

• Παρὰ τὰς προβλέψεις περὶ περού τοῦ καθιδιωτικοῦ ρεύματος πρὸς τὴν Εὐρώπην, ἐκπλήξειν προεκάλεσαν αἱ ἀδρόαις ἀκυρώσεις θέσεων, σίτινες ησικαῖς σημειούμεναι τελευταῖς εἰς τὰς λιμένας τῆς Ἡμερικής. Τὰ περισσότερα τῶν ὑπερωκεανίων γραμμῶν. Τὰ περισσότερα τῶν ὑπερωκεανίων σκαφῶν πρόκειται ν΄ ἀναχωρήσουν τὸ τρέχοντα μῆνα Μάιον μὲ ἀρκετὰς θέσεις τῶν κενάς. Οἱ λόγοι τῆς τοιαύτης ὑφέσεως ἀποδίδονται εἰς τὸν ἐνός διὰ διεύθετην ἐνεόρευσην εἰς τὸ Λονδίνον κατὰ τὰς ἀερότας τῆς στέψεως καὶ ἀφ' ἐπέροντος εἰς τὴν κράτησην θέσεων πρὸ παιροῦ χρόνου, αἴτινες ηδη ἀκυρώνονται ἐκ τῶν ὑστέρων. λόγω κολύμματος τῶν ἔνδιαφερομένων, διότι πραγματοποιήσουν τὸ ταξιδίον των. «Ἐνας τρίτος λόγος ἀναφέρεται καὶ εἰς τὰς προβλέψεις περὶ ἀνακωχῆς εἰς τὸν Κορέαν, διότε η παρούσα πολλῶν εἰς τὰς ἀπικερήσεις τῶν θεωρεῖται ἀναγκαῖα. Αἱ σημειωθῆσαν διὰ τῆς θαλάσσης ταξιδίων.

• Η Ἰσπανία ἀποδίπλειται ν΄ ἀποκτήσῃ μέχρι τοῦ 1960 μίαν ναυτιλίαν 2.000.000 τ. γκρός, ηδη διπλασίαν τῆς προπολεμικῆς της χωρητικότητος. Μέρος τοῦ δανείου τῆς Ἡμερικανικῆς δοθείσας ἐξ 100 ἑκατομμύριων δολαρίων θέλει διατεθῆ πρὸ τοῦ σκοτῶν αὐτὸν.

• Η Γαλλία ἐπρόκειτο ν΄ ἀγοράσῃ μεγάλας ποσότητας ζαχάρεων ἀπὸ τὴν Κούβαν, ἔναντι πλοίων, ἀλλ' αἱ διαπραγματεύσεις δὲν φάνονται εύδοξους, οὐδὲν μεταβούμενοι, λόγω ἀδυνατίας τῆς Γαλλίας νὰ παραχωρήσῃ τὰ αἴτουμενα σκάφη. Θά ἀγοράσῃ, πάντως, 100.000 ἐνὸς 150.000 τ. ἐφέτος καὶ ίσην ποσότητα κατὰ τὸ προσεχεῖς ἔτος. Η Γερμανία, ἐξ ἀλλού, πήγορεν 150.000 τ. ζαχάρεως διὰ τὸ τρέχον ἔτος καὶ ἀνὰ 175.000 τ. διὰ τὰ δύο ἐπόμενα ἔτη. Διαπραγματεύσεις, τέλος, διεξάγονται καὶ μὲ

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

## NORTH SHIELDS

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

## SHIPSTORE MERCHANTS

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

## PENANG

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

## PHILADELPHIA

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

## TOWAGE

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

## STEVEDORES

MURPHY COOK & Co  
The Burse Philadelphia 6,  
Tele: 3-5514, 3-5515 Cables: «Stevedore»

## STEVEDORES

## RANGOON

COMOTTO SON & Co LTD.  
P. O. Box No 139, Cables: «Macotto»

STEVEDORES &  
SHIPCHANDLERS

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

STEVEDORING  
DUNNAGE & PRO-  
VISIONS

ROTTERDAM

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK  
Tele: 72868 Bolnes Cables: «Boele»

## SHIP REPAIRERS &amp; 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.

Tel: 27190 Maaskade 113 STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOE

Cables: «Fransswart»

## SFAX (TUNISIA)

XENOPHON ILIAS Cables: «Epaminondas»

## SHIPCHANDLER

## SINGAPORE

DAWOOD & Co 57 Raffles Quay

Tele: 4757 Cables: «Lathiphia»

## SHIPCHANDLERS

## SYDNEY N. S. W.

N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD

Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street

Cables: «Motive»

## STEVEDORES

## EMPIRE STEVEDORING Co

Tele: Pacific 8341/3 395 Railway Street

Cables: «Despatch»

## STEVEDORES

## LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)

850, Hastings Street West.

Tele: Marine 6481-2 Cables: «Louiswolfe»

## GRAIN FITTERS

## AND STEVEDORES

## ΤΟ ΡΑΝΤΑΡ ΚΑΙ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΜΙΑΣ ΔΙΚΗΣ

Ένωπον του 'Αγγλικού Δικαστηρίου του Ναυαρχείου έξεδικόσθι πρότιος ή έπισυμβάσα είς τήν Βόρειον Θάλασσαν καὶ ἐν ὥρᾳ πυκνῆς δύμης σύγκρουσις τοῦ νορβηγοῦ λίμπετο επ. Ο. Ρότζενς 7257 τὸν γκρος (τοῦ 1945) μετὰ τοῦ ὀλλανδικοῦ μότοροπι «Πρίγκιψ Αλέξανδρος» 2322 τὸν γκρος (τοῦ 1947). Οἱ ἐνάγοντες πλοιοκτήται τοῦ «Ρότζενς» ἴσχυρίζοντο, ὅτι τὴν πρωιὰν τῆς 10ης Ιουλίου 1952 τὸ σκάφος τῶν ἐκτυπήθη ὑπὸ τοῦ ὀλλανδικοῦ καὶ ὑπέστη ζημιάς, ἐνῷ καὶ οἱ πλοιοκτήται τοῦ δευτέρου ἐπέρριψαν τὰς εὐθύνας τῆς συγκρούσεως ἐπὶ τοῦ σκάφους τῶν ἀντιδίκων των. Οἱ ἐπιληφθεῖς τῆς ὑποθέσεως δικαστής, ἐκδίδων τὴν ἀπόφασιν του, διεπιτάσων ἐν ὀρθῷ, ὅτι η διένεκτη ἀνεφέρετο εἰς τὸν τόπον καὶ τὸν χρόνον τῆς συγκρούσεως. «Ἐτεινὲ νὰ πιστεύσῃ, ὅτι η θέσις τὴν ὄποιαν ἔδιον οἱ ἐνάγομενοι (680 περίτου ἀπὸ τοῦ φαροπλοίου τοῦ 'Ανατολικοῦ Γκούντζουΐν καὶ εἰς ἀπόστασιν 8 μιλλών ἡπ' αὐτοῦ) ήτο, ἐν τῷ συνόλῳ τῆς κριονέμην, μᾶλλον ἀκριβῆς, ἐπὸ τὴν θέσιν, τὴν ὄποιαν ἔδιον οἱ ἐνάγοντες. Ως πρὸς τὸν χρόνον τῆς συγκρούσεως, ὁ δικαστής ἐμόρφωσε τὴν γνώμην, ὅτι αὕτη ἐπῆλθε περὶ ὥραν 4.15 πωιῆν (μέσης ὥρας Γκρούνούΐτς). Εξετάζων είτα τὰς διοπτεύσεις ἀμφιστέρων τῶν πλοίων, παρετρέποτε τὰ ἔξι:

'Αφοῦ τὸ «Ρότζενς» ἐστημέσων εἰς τὸν πίνακα τῆς συσκευῆς τοῦ ραντάρ του τὴν ἐμφάνισιν τοῦ «Πρίγκιπος Αλέξανδρου» εἰς θέσιν κειμένην καὶ τῷ περίποτοι μοιράς ἀπὸ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς τῆς πρώτων του, ἡ διόπτευσις μετὰ τούτη πύρηνθη — κατὰ τὸν πρώτον ἀξιωματικὸν — ἀπὸ 15 εἰς 16 μοίρας. Πλοιορχος καὶ πρώτος ἀξιωματικός παρακολουθήσαντες ἐμφότεροι τὸ ραντάρ, ἐτόνσιαν, διτὶ ὁ «Πρίγκιψ Αλέξανδρος» ἥλασσαν αἰφνίδιος πορείαν πρὸς τὰ ἀριστερά, ἐνῷ ἐντιθέτως οἱ τοῦ «Πρίγκιπος Αλέξανδρου» ἴσχυρίσθησαν, ὅτι δὲν εἶχον ἐκτελέσει καμμίαν τοιαύτην ἀλλαγὴν τῆς πορείας των. Τὸ «Πρίγκιψ Αλέξανδρος» ἦτο σκάφος νέοτερον καὶ ἀρτίως ἐνδιδασμένον μὲ δλα τὸ νέωτερα δργανα ναυσιπλοίας, ἔτι δὲ καὶ μεταχρήστη μεταμόστου παδαλιουχίας, διτερο κατὰ τὴν νύκτα ἐκείνην εἰχε τεθῆ εἰς λειτουργίαν. Τὸ οἰακοστόρθιον εἶχε τεθῆ ἐπὶ μιάς πορείας, δὲν ὑπήρχε δὲ πηδαλιούχος παρ' αὐτῷ, ἡ πορεία, διμος, θὰ δοντανον μὲνταθλῆτη ἀνευ χρονοτριθῆς η δυσκολίας.

«Ἐξέπιστα—συνέχισεν δὲ δικαστής—τὴν γνώμην εἰδικῶν, δύον ἀφορᾶ τὸ ἐπιτρεπτὸν ή μη τῆς διακυβερνήσεως ἐνὸς σκάφους δι' αὐτομάτου μηχανήματος πηδαλιουχίας, δινευ τῆς συμπαραστάσεως πηδαλιούχου, ἐν καιρῷ πυκνῆς δύμηλης. Μοι ἀπήντησαν, διτὶ η τοιαύτη τακτική δὲν εἶνε σύμφωνος πρὸς τὰς ναυτικὰς συνηθείας, τὴν δὲ γνώμην ταύτην ἀποδέχομαι καὶ ἐγὼ ἐξ ἀπολακτοῦ. «Ἐαν τὰ δύο πλοῖα συνέχισαν τὴν ὀρχικήν των πορειῶν, δὲν θὰ ἐπίρχετο η σύγκρουσις. Εξετάστεον, θίβεν. ἀν διαχρισμός τῶν ἐναγόντων, καθ' ὃν τὸ πλοίον «Πρίγκιψ Αλέξανδρος» ἔξετέλεσε στροφὴν πρὸς τὰ ἀριστερά, εἰνε ἀληθῆς η ἀν—ώς ισχυρίσθησαν οἱ ἐναγόμενοι—ἥλασε τὸ «Ρότζενς» πορείαν πρὸς τὰ δεξιά. Κατὰ τὴν ἀποφιν τοῦ δικαστοῦ, τὸ ἐπίμαχον ἐρώτημα ητο εποίει ὑπῆρχεν η ταχύτης τῶν δύο πλοίων πρὸ τῆς συγκρούσεως καὶ κατ' αὐτήν.»

«Ἐλέθη, διτὶ αἱ ψηχαναι τοῦ πλοίου «Πρίγκιψ Αλέξανδρος» ἔχειά λοντο μακρὸν χρονικὸν διάστημα, διατὶ ν' ἀναπτύκουν πλήρη ταχύτητα. Τὴν 4.07. λεπτὰ π.μ. τὸ σκάφος τοῦτο εἰχε φθάσει ἡ ἐπλοιστίας νὰ φάση τὸ μέγιστον τῆς ταχύτητος του, ητο 13 μιλλα. Τὴν 4.07. π.μ. αἱ ψηχαναι ἐτέθησαν εἰς κινησιν εμπισχών. Ήτης της κινησις ἀπέδινεν εἰς τὸ σκάφος ταχύτηταν δύο μιλλιάν, δύο δὲ λεπτά δραδυτερον αἱ ψηχαναι «έσκρατησαν». Περὶ ώραν 4.14' π.μ. ἐδόθη διαταγή «έπισθεν δλοταχών» καὶ εύθυς ἀπῆλθεν η σύγκρουσις.

«Σταθμίσας κατὰ τὸ ἐφίκτον ὀκριβοδικαίως καὶ ἀντικειμενικῶς τὰ γεγονότα—συνέχισεν δὲ δικαστής—τὴν θοηθεία καὶ τῶν ναυτικῶν ἐμπειρουγανων, ηθηει εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὶ, κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς συγκρούσεως, η μὲν ταχύτητος τοῦ «Ρότζενς» δὲν ὑπερέδιαν τὰ 2 μιλλα, ἐνῷ η ταχύτητος τοῦ «Πρίγκιπος Αλέξανδρου» ητο, τούλαχιστον, η τὸ 4 μιλλιών. Εξετάζων περιστέρω τὸ θέμα τῆς ταχύτητος, ἀνεφέρθη δὲ δικαστής εἰς τὰς προκυψάσας κατὰ τὴν διακιστήν ἀποδείξεις, οἵσσον ἀφορᾶ τὴν γανίαν τῆς συγκρούσεως καὶ εύδεν, διτὶ η ὀρχική γνωμία δὲν ἦτο δλιγωτερον τῶν 400 καὶ διτὶ ἐπειτα ηδύνθητο αὐτή, καθόδον ἐπροώρησεν η σύγκρουσις. Συνέπεια τοῦ ἐν λόγω συμπεράσματος δέον νὰ εἴτε, διτὶ η πορεία τοῦ ἐνὸς η τοῦ ἐτέρου πλοίου εἰχε ἀλλάξει, δι' ο καὶ παρεδέχθη τὴν βεβαίωσιν, τοῦ ἀξιωματικοῦ τοῦ «Ρότζενς», διτὶ, δηλαδή, είχεν οὐτος παραπτησει εἰς τὸ πίνακα τοῦ ραντάρ την αἰφνίδιαν ἀλλαγὴν πορείας πρὸς τὰ ἀριστερά τοῦ «Πρίγκιπος Αλέξανδρου». Δὲν ἔξηκοιδών ποιος ἔκαιε τὴν ἀλλαγὴν τῆς πορείας, διότι, τόσον ὁ πλοίος, σον καὶ δηποτοίαρχος τοῦ «Πρίγκιπος Αλέξανδρου» διεμαρτυρήθησαν ἐντόνως, δηλαδάστητες ἀμφότεροι, διτὶ οὔτε ἔξετέλεσαν, οὔτε καν διέτασαν τὴν ἀλλαγὴν πορείας. Πάντως, κάποιος ἥλασε τὴν πορείαν. Κατὰ τὴν γνώμην μου—έτοντες δὲ δικαστής—εἰς τὴν λόγω ἀλλαγὴν η σύγκρουσις, εν συνδυασμῳ καὶ πρὸς τὴν ὑπεροδικην ταχύτητα τοῦ πλοίου «Πρίγκιψ Αλέξανδρου», ἐνῷ τὰ ηχητικά σῆματα διμήλης θύμων διδίσθησαν.

«Υπέμησεν, ἐν συνεχείᾳ δὲ δικαστής, διτὶ η προκειμένη υπόθεσις ἀπετελεῖ τὴν πρώτην περίπτωσιν συγκρούσεως, ητις ηχητική ὑπόπτων τοῦ Δικαστηρίου τοῦ Ναυαρχείου, καθ' ην καὶ τὰ δύο πλοία ησαν ἐφωδιασμένα μὲ συσκευήν ραντάρ. Μολοντί—επε—δην ητο διατεθειμένον νὰ καθορίσῃ γενικάς ἀρχάς οἰασδήποτε μαρφῆς, ἐπειδήμει, δημως, νὰ ἐπιστήσῃ τὴν προσοχὴν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπὶ τῆς τηρήσεως τοῦ ἄρθρου 16 τῶν Κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων. Τὸ ἐν λόγω ἀρθρον ἐπιβάλλει, δην, ἔκαστον πλοίον, ἐν καρδι, δημήλης, ταξιδεύη μετὰ τῆς ἀπαιτουμένης προφύλαξεως καὶ μὲ μειωμένην τὴν ταχύτηταν καὶ τὸν πλοιονταρθρον διατητείται τὸ πλοίον τοῦ «Πρίγκιπος Αλέξανδρου». Σημειώνεται τὸ πλοίον τοῦ «Πρίγκιπος Αλέξανδρου» διδίσθησαν τὴν ταχύτηταν τῶν δύο πλοίων πρὸς τὰς διακιστής της κινησις απεδίνεν εἰς τὸ πλοίον τοῦ «Ρότζενς».

**P. A. ALEXIADIS**

17, Central Avenue, CALCUTTA

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Τροφοδοσίας

Ύλικά καταστρώματος καὶ μηχανῆς

Telegrams: POSEIDON-CALCUTTA Phone: CITY 1847

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ**

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΠΑΡ' ΑΠΑΣΙ ΤΟΙΣ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΙΣ

ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 4. (ΣΤΟΑ ΡΑΖΗ)

ΤΗΛΕΦ. 27-433

ΑΘΗΝΑΙ



διοπτεύσεως ταύτης, ένώ συγχρόνως πρέπει νὰ διατηρη ἀκτίνα ύψ' ἥν θὰ ἀποφευχθῇ ὅπως τὸ ἐπερχόμενον πλοίον πλησιάσῃ περισσότερον τῶν δύο μιλλίων.

Τὶ θὰ συμβῇ ὅταν τὸ πλοῖον-στόχος, τὸ ὅποιον ἔνδεχεται νὰ εἶναι καὶ αὐτὸς ἑφδησιασμένον μὲ ραντάρ, ἀποφασίσῃ νὰ ἀλλάξῃ πορείαν ἀκριβῶς κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον καὶ ἀντὶ νὰ κινηθῇ ἀπὸ τὴν περιοχὴν τοῦ κινδύνου συγκρούσεως, κατευθύνεται πρὸς αὐτὸν; Δὲν πρέπει τὸ πλέον σκάφος νὰ συμμορφωθῇ μὲ τὸ ἄρθρον 16 τοῦ κανονισμοῦ «πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεων» καὶ νὰ κρατήσῃ τὰς μηχανᾶς του καὶ νὰ πλέῃ μετὰ προφύλαξεως;

Ἄπὸ τῆς εἰσαγωγῆς εἰς τὴν πρᾶξιν τοῦ ραντάρ, τὸ κείμενον τοῦ ἄρθρου 16 ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον συζήτησεων, ιδίως ἡ δημοσιεύεσθαι ἀνωτέρω παράγραφος «πάντα ἀτμόπλοιον τὸ ὅποιον ἀκούει πρώραθεν τοῦ ἐγκαρπίου του... ὀφείλει νὰ κρατήσῃ τὰς μηχανᾶς καὶ νὰ πλέῃ μετὰ προφύλαξεως...».

«Ἡ ἐμφάνισις ἐπὶ τοῦ πίνακος τοῦ ραντάρ ἐνὸς πλοίου παρέχει ἔξακριβωσιν τῆς θέσεως του;» «Ἐτι σπουδαιότερον ἀλόμητον: «Ἡ γνώσις τῆς ἀκτίνος καὶ διοπτεύσεως ἐνὸς πλοίου ἀνευ τῆς γνώσεως τῆς κατευθύνσεως αὐτοῦ ἢ τῆς ταχύτητός του, εἶναι ἀρκετὴ ὥστε νὰ ἀγνοηθῇ ἡ ἐπιταγὴ τοῦ ἄρθρου 16, ὥπως «κρατήσῃ τὰς μηχανᾶς του καὶ πλέῃ μὲ προφύλαξιν»;

Δύναται τὸ ἐπὶ τοῦ ραντάρ σχεδιάγραμμα νὰ πληροφορήσῃ περὶ τῆς πορείας καὶ τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου; Καὶ ὡ ἐνθερμότερος συνήγορος τῆς ἐν σχεδιάγραμματι καταγραφῆς τῶν διοπτεύσεων θὰ δύμολογήσῃ τὴν μικρὸν ὠφελιμότητα εἰς τοιαύτας περιπτώσεις.

#### ΑΝΑΓΚΗ ΔΙΑΣΑΦΗΝΙΣΕΩΣ

Τὸ ἄρθρον 16 τοῦ κανονισμοῦ πρέπει νὰ ἑφδησιασθῇ διὰ μιᾶς διασαφήσεως τῆς προσθήκης τῶν λέξεων ἢ πορείας καὶ ἢ ταχύτης. «Πάντα ἀτμόπλοιον, τὸ ὅποιον ἀκούει πρώραθεν τοῦ ἐγκαρπίου του τὸ σῆμα δυμίχλης ἀλλού πλοίου, τοῦ ὅποιου εἶναι ἀβεβαία ἡ θέση, ἢ πορείας καὶ ἢ ταχύτης, ὀφείλει... κλπ.»

Εἰς στενά ὕδατα, ὅπου ἡ κίνησις τῶν πλοίων εἶναι περιωρισμένη ὑπὸ τῶν κινδύνων ναυσιπλοίας ἐκτὸς τῶν κινδύνων συγκρούσεων, τὸ ζήτημα τῆς ἀποφυγῆς περιστούμενων συγκρούσεων μὲ παραστάπν τὸ ραντάρ ἔξαρτάται ἐξ δλῶν τῶν ναυσιπλοών, ἀκολουθῶν κατὰ γράμμα τοὺς κανόνας καὶ κανονισμούς, χρησιμοποιούντων τὸ ραντάρ ὡς πολύτιμον δοήματος τὸ ὅποιον θὰ λέγηι εἰς τὸν παραποτῆν πόσον μακρῶν καὶ εἰς ποιάν διεύθυνσιν εἶναι ἀλλα πλοίοι ἀπ' αὐτῶν. Μὲ τοιαύτην πληροφορίαν θὰ πρέπει νὰ εἶναι δυνατή ἡ τήρησις καλῆς ἀποστάσεως ἀπὸ ἐνδεχομένου κινδύνου.

Δύναται, ἄρα, νὰ λεχθῇ, ὅτι εἶναι κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡπτον δυνατή ἡ κατὴ ἀπόστασις ἐν καιρῷ δυμίχλης; Πρέπει νὰ ὑπομνήσωμεν, ὅτι δὲν εἶναι ἀκόμη δυνατόν μὲ τὴν δοήμειαν τοῦ ραντάρ νὰ εἴπωμεν τὶ πράτης οὐλός σκάφος. Διά τῆς καταγραφῆς τοῦ σχεδιάσματος, τὸ μόνον δυνατόν εἶναι νὰ ἔξερωμεν τὶ τὸ ἄλλο πλοίον ἐπραξεῖ.

## HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE

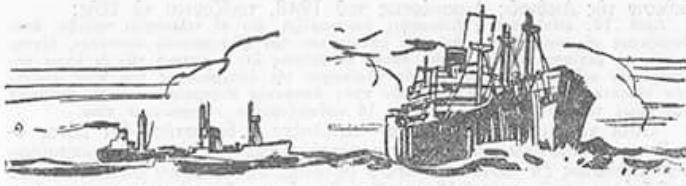


Docking, undocking and moving ships in New York harbor is just one of the tasks that keeps Moran's diversified fleet of Diesel-electric tugs busy day in and day out. The company's powerful deep-sea vessels undertake any type of towing assignment to any port around the globe.

# MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

17 BATTERY PLACE - NEW YORK - CABLE: "MORANTOW,"  
NEW YORK • NORFOLK • NEW ORLEANS



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### Αἴγυπτος

Ἡ κίνησις τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος διῆλθον ἀπὸ τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ 12.168 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 86.137.037 τόννων νέτ., ἡ δὲ κίνησις αὗτη ἥτο μεγαλυτέρα κατὰ 474 πλοῖα καὶ 5.780.699 τ. νέτ., ἔναντι τοῦ 1951, ὅποτε εἰχον διέλθει ἀπὸ τὴν διώρυγα 11.694 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 80.356.338 τόννων νέτ. Ἡ κίνησις αὗτη κατενέμετο εἰς 46 σημαίας, ἐκ τῶν δύοιν αἱ κυριώτεραι, αἱ σημειούμεναι εἰς τὴν σχετικήν στατιστικήν, μὲ διάπλους σκαφῶν 250.000 τ. νέτ καὶ ἀνω, εἰναι αἱ κάτωθι 19:

	1951	1952
Σημαία	Πλοΐα	Τ. νέτ
Βρετανικὴ	4091	26.900.063
Νορβηγικὴ	1496	11.367.373
Γαλλικὴ	877	6.592.418
Παναμαϊκὴ	822	6.412.054
Ήνωμ. Πολιτειῶν	1034	7.909.222
Ιταλικὴ	895	4.891.579
Ολλανδικὴ	560	3.763.983
Λιβεριανὴ	219	2.567.605
Σουηδικὴ	290	1.903.726
Δανικὴ	356	2.378.464
Όνδουριανὴ	68	876.795
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	257	1.474.720
Γερμανικὴ	81	426.144
Ινδιῶν	99	516.866
Πολωνικὴ	57	341.275
Πορτογαλικὴ	50	343.081
Τουρκικὴ	29	164.043
Ρωσικὴ	69	266.428
Βελγικὴ	48	327.190

Ἡ Ἑλληνικὴ σημαία, ὑποστάσαται κατὰ τὸ 1952 μείωσιν εἰς τὰς διελεύσεις τῆς ἀπὸ τὸν Διώρυγα, μετέποτε εἰς τὴν 12ην θέσην, ἔναντι τῆς 11ης, τὴν δύοιν κατέλιπε τὸ 1951. Ἀντιθέως, τὴν 11ην θέσην κατέλιπε τὸ παρελθόν ἔτος ἡ σημαία τῆς Όνδουρας, ὑποσκελίσασα τὴν Ἑλληνικήν. Πάντως, ἡ θέσης τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας βελτιώνεται—ἐν τῷ πραγματικῷ—σημαντικῷ, ἀν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, δητὶ κίνησις τῶν σημαίων Παναμαϊκῶν, Λιβεριανῶν, Όνδουρας καὶ Κοσταρίκας, ὑπὸ τὰς δύοις καλύπτονται εἰς ίκανὸν ποσοστὸν Ἑλληνικὰ συμφέροντα, ἐνεφάνισε κατὰ τὸ 1952 σύνολον διελεύσεων ἐκ 1.266 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 11.169.725 τόννων νέτ. Ἁξιοπαραπτήρων ἀφ' ἐτέρου εἴνει, δητὶ αὐθέντην εἰς τὰς διελεύσεις τῶν ἑπταειδῶν σημαίασαν καὶ αἱ σημαία τῶν χωρῶν τοῦ Παραπετάσματος. Τὸ 1951 εἰχον διέλθει 128 πολωνικά, σοδιετικά καὶ ούγγρικά σκάφοι, 608.533 τ. νέτ., ἐνώ τὸ 1952 ἡ κίνησις αὕτη πηδήσθη κατὰ 44 πλοῖα γαι 223.896 τ. νέτ., φθάσασα εἰς ἔνα σύνολον 172 πλοίων, 832.429 τ. νέτ. Τὸ σκάφο ταῦτα ἀνήκον εἰς τὰς ἀκολούθους 6 σημαίασ, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ 1951:

Σημαία	Πλοΐα	Τ. νέτ	Σημαία	Πλοΐα	Τ. νέτ
Πολωνικὴ	57	341.275	82	493.569	
Σοδιετικὴ	69	266.428	84	321.312	
Ρουμανικὴ	—	—	1	6.179	
Βουλγαρικὴ	—	—	2	5.786	
Τσεχοσλοβακικὴ	—	—	1	4.077	
Ούγγρικὴ	2	830	2	1.506	
Σύνολον	128	608.533	172	832.429	

### Γαλλία

Ἡ μεταφορική κίνησις κατὰ τὸ 1952

Ἡ συμμετοχὴ τῆς Γαλλίας τῆς τὴν διεθνῆ ἀπὸ θαλάσσης μεταφορικήν κίνησιν κατὰ τὸ 1952 αναλύεται στατιστικῶν εἰς σχετικήν ἔκθεσιν τῆς γενικῆς διευθύνσεως τῶν γαλλικῶν Τελωνειῶν, ἀνακοινωθεῖσαν πρὸ ἡμερῶν. Οὔτω, 1.514.500 ἐπιβάται ἀπεβιδάται ἀπεβιδάσθησαν εἰς τοὺς γαλλικοὺς λιμένας, ἐκ τῶν δύοις 801.500, ἥτοι τὰ 52.9% μετεφέρθησαν διὰ γαλλικῶν πλοίων. Οἱ ἀναχωρήσαντες ἐπιβάται διῆλθον εἰς 1.551.000 καὶ ἔξ αὐτῶν 334.000, ἥτοι τὰ 53.8% ἐπεβιδάσθησαν γαλλικῶν σκαφῶν. Τὸ ποσοστὸν τῶν ἑκοφτωθέντων ἀπὸ γαλλικῶν πλοίων φοτίων εἰς τοὺς Ἐθνικοὺς λιμένας, ἐκάλυψε ποσοστὸν 47.5% ἐπὶ τῶν συνολικῶν διὰ θαλάσσης εἰσαγωγῶν, ἔναντι ἀντιστοίχου ποσοστοῦ 41.6% διὰ τὸ 1951 (ἥτοι 18.8 ἑκατομμύρια τόννων, ἐπὶ συνόλου 39.5 ἑκατ., τόννων διὰ τὸ 1952, ἔναντι 15.7, ἐπὶ συνόλου 37.8 ἑκατ., τόννων διὰ τὸ 1951).

Τὸ ποσοστόν, τούναντίον, τῶν φορτωθέντων ἐπὶ γαλλικῶν σκαφῶν ἐμπορευμάτων ἀνήλθεν εἰς 46%, ἔναντι 47.8% τοῦ 1951 (ἥτοι 7.1 ἑκατ.

### ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

παρὰ τῷ ΑΓΓΛΙΚῷ LLOYD'S

\*Ἐπὶ σκαφῶν καὶ ἐμπορευμάτων

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΣΑΠΟΡΤΑ

Μέγ. Γιαννουλάτου-Τηλ. 45-383

έπι συνόλου 15.4 έκατ. τόνων διά το 1952, έναντι 7.6, έπι συνόλου 15.8 έκατ. τόνων διά πό. 1951). Ο λιμένης της Μασσαλίας ήλθε πρότος, με συνολικήν έμπορικήν κίνησιν 16 έκατ. τόνων, επίποντο δέ κατό σειράν ή Χάρδρη με 11.2, ή Δουγκέκων με 6.1, το Ρουέν με 5.5 και το Βορδώ με 3.1 έκατ. τόνων. Πρώτη, έπιστης, ήλθεν η Μασσαλία και είς την έπιβατικήν κίνησιν με 997.000 έπιβάτες, η κολούθουσα δέ το Καλαί με 644.000, ή Ντι-έπιπη με 410.000, ή Βουλώνη με 326.000, ή Χάρδρη με 195.000 έπιβάτων κλπ.

Κατά τομεῖς προελεύσεως και προορισμού τῆς άνωτέρω έμπορικής κίνησεως, ή Μέση Ανατολή (λόγω τῶν πετρελαίων), ήρχετο εἰς τὴν πρώτην θέσιν διά τὰς εἰσαγωγάς, με 12 έκατομμύρια τόνων, ή κολούθουσα δέ η Έγγυη Ανατολή και ή Αίγυπτος με 8.4 έκατ. τόνων, ή Εύρωπη με 5, ή Βόρ. Αμερική με 4.4 και ή Βόρ. Αφρική με 4.3 έκατομμύρια τόνων. Διά τὰς έξαγωγάς πρώτη ήρχετο ή Βόρ. Αφρική με 4.4 έκατομμύρια τόνων, είποντο δέ η Εύρωπη με 3.3, ή Δυτική Αφρική με 1.3, ή Ν. Α. Εύρωπη και ή Έγγυη Ανατολή με 1.2, ή Απω. Ανατολή με 1.2 έκατ. τόνων κλπ. Ως πρός τὴν έπιβατικήν κίνησιν, 1.600.000 προσώπων άνεμφέροντο εἰς τὰ διά τὴν λοιπὴν Εύρωπην και έξ αὐτῆς ταξίδια, 900.000 με τὴν Βόρ. Αφρικήν και 200.000 με τὴν Β. Αμερικήν.

### Απεργία τῶν ἀξιωματικῶν Ε.Ν.

Η ἀπὸ ημερῶν κηρυχθεῖσα ἀπεργία τῶν γάλλων ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν., με τὸ αἴτημα τῆς ἔβδομάδος τῶν 40 ὥρων και τῶν μεγαλυτέρων ἀδειῶν, ἐπεξετάθη εἰς δόλους τοὺς γαλλικοὺς λιμένας, εἰς τοὺς ὅποιους και παρόπλιζονται τὰ καταπλέοντα σκάφη. Ξεσίρεσιν εἰλογές ἀποτελέσει μέχρι και τῆς 10ης Μαΐου οι λιμένες τοῦ Βορδὼ και τοῦ Αλγερίου. Αἱ ἐπλίδες διὰ μίαν ταχείαν ἐπίλυσιν τῆς διαφορᾶς δὲν διαφαίνονται μέχρι τῆς στιγμῆς. Σημειώτεον, οτι, λόγω τῆς ἀπεργίας, ἐδημιουργήθη δύσκολος κατάστασις διὰ τοὺς περιγυγτάς, οἵτινες θὰ μετέβανον εἰς τὴν Ἀγγλίαν διὰ τὰς ἐφότας τῆς στέψεως και θὰ ἐταξίδευον μὲ τὰ γαλλικά υπερωκεάνια.

### Γερμανία

#### Η ἐπιβατηγός ναυτιλία

Τὸ ἀνακινθὲν κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας θέμα τῆς ἀναβιώσεως τῆς ἐπιβατηγού γερμανικῆς ναυτιλίας, ήρχετο τελευταίως νὰ συζητήται ἐπὶ πλέον συγκεκριμένων βάσεων. Ο πρόεδρος τῆς κοινοβουλευτικῆς ἐπὶ τῶν συγκοινωνῶν ἐπιτροπῆς κ. Ράντεμαχερ — δουλεύει τοῦ Αιμούργου — ἀνεκοίνωσεν, διὰ, κατὰ τὴν κατάστρωσιν τοῦ προγύραμματος διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς πολιτικῆς γερμανικῆς δεροπορίας (Λουφτχάνσα), δὲν πρέπει νὰ παρορθῇ και η ἐπιβατηγὸς ναυτιλία. Η παλαιὰ πεῖρα — εἶπεν εἰς τοὺς γερμανούς δημοσιογράφους — μάς διδάσκει, διὰ διὰ τὴν προσθήτης ή περιστέρω τῶν μεταφορικῶν μέσων, αὔξενται και η μεταφορική κίνησις.

Οἱ γερμανοί νοσταλγοῦν στήμερον τὴν προπολεμικὴν ἐποχήν, δόποτε ὁ γερμανικὸς ἐμπορικὸς στόλος, με δύναμιν 4.2 έκατομμυρίων τόνων γκρός, ἐκάλυπτε τὰ 6% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Έκ τοῦ ἐναπομείναντος μετὰ τὴν λῆξιν τοῦ πολέμου ἐμπορικοῦ στόλου 1.4 έκατ. τ. γκρός, τὸ 1.2 έκατομμύρια τόνων παρεχόρθιμον, ἔναντι ἐπανορθώσεων, εἰς τοὺς συμμάχους. Η ἀνασυγκρότησης ἤρχισεν ἀπὸ τὸ 1947, ὅτε ἥρθησαν οἱ συμμαχικοὶ περιορισμοί και ἐπετράπη ἡ ναυπηγήσις πλοίων. Εκτοτε η γερμανικὴ ναυτιλία, αὔξανομενή ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος, ἐφθασε νὰ ὀριθμῇ ηδη μίαν χωρητικότητα 1.6 έκατομμυρίων τόνων γκρός, ητος και κατέχει τὴν 11ην θέσιν ἐν τῷ κόσμῳ.

Η χωρητικότης αὗτη καλύπτεται, σχεδόν, ἐξ ὀλοκλήρου ἀπὸ φορτηγά σκάφη και τοῦ ούσιαν ἐπιβατηγῶν ναυτιλίας δὲν ύφισταται. Εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Αιμούργου και τῆς Βρέμης, οἵτινες ἐξυπηρετοῦν τὴν κίνησιν τοῦ ἐπιβατηγού ρεύματος με τὸ ἔξωτερον, καταπλέουν, ως ἐπὶ τὸ πλειστον, ὑπερακένιας Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημασίαν. Η καθυστέρησης τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας εἰς τὸν τομέα τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων οὐφελεῖται—κατὰ τοὺς γερμανούς—εἰς τὸ διτοί οι δύο μεγάλοι γερμανικοί ἐφοπλιστικοί Όργανοι, συνεπέΐσ, κυρίως, τοῦ κρατούντος στήμερον υψηλοῦ κόστους ἐκμετάλλευσεως τῶν πλοίων και, μάλιστα, τῶν ἐπιβατηγῶν λάινερς, δὲν ηδησον τὰ ύπερωκεάνια, ἀρνηθέντες νὰ ἐπενεύσουν κεφάλαια εἰς τοιάντας ναυπηγήσεις. Απὸ τὴν ἀποφίνη τῶν ταῦτην, φαίνεται. Οτι, ἔχει ἐπηρεασθῇ και ὃ ύπουργός τῶν Συγκοινωνῶν δόκτωρ Σεβόλιον, δοτει και ἐξεδήλωσε τὴν προτίμησιν τοῦ πρόσδιος τὰ φορτηγά γραμμῆς.

Συνεπείτη τῆς ἀδιαφορίας ταῦτης τῶν μεγάλων ἐφοπλιστικῶν Οίκων, οι κύκλοι, οι ύποστηρίζοντες τὴν ἀναδιώσιν τῆς ἐπιβατηγού γερμανικῆς ναυτιλίας, προτείνουν ήδη, δημοσία τὸν ἐπροκειμένη πρωταρχούλιαν ἀνάλαβη τὸ Κράτος διὰ τῆς ίδρυσεως Αύτονόμου Όργανου, δοτεις και νὰ προδῇ ἀμέσως εἰς τὴν ἐκπόνησιν τῶν σχεδίων διὰ τὴν κατασκευήν ἐπιβατηγῶν λάινερς.

Τίθεται, δῆμος, τὸ ζήτημα, ποῖος τύπος σκαφῶν πρέπει νὰ προτιμηθῇ, δηλαδή, ἐπιβάλλεται τὸ καθαρῶν ἐπιβατηγῶν ύπερωκεάνιον ή τὸ

μικτὸν δι' ἐπιβάτας και φορτίον ή, τέλος, τὸ φορτηγόν, μὲ θέσεις και δι' ἐπιβάτας. Η πλειονότης τῶν εἰδικῶν υποστηρίζει τὸν μικτὸν τύπον και ὑποδικεύεται τὴν κλάσην τοῦ προπολεμικοῦ «Albert Ballin». Δύο τοιστά μικτὰ λάινερς, χωρητικότητος 28.000 τ. γκρός, δυνάμενα νὰ μεταφέρουν 1.500 ἐπιβάτας και 10.000 τ. φορτίου ἔκαστον, θεωροῦνται ως τὰ ἐνδεικυόμενα πρὸς ἀμεσον ναυπηγησιν. Αν, μάλιστα, οι τεχνικοὶ ἐπιτύχουν τὴν ἔξοικον μηδένιον ώφελον χώρου, διὰ τῆς μειώσεως τοῦ χώρου τοῦ μηχανοστασίου, τότε θὰ καταστὴ δυνατόν νὰ ὑποθίσαθη η χωρητικότης των εἰς 24.000 τ. γκρός, δόποτε, μὲ ναυπηγικὸν κόστος 2.500 μάρκων κατὰ τόνων, ή δὴ διπάνη διὰ τὰ δύο ύπερωκεάνια δὲν θὰ ὑπερβῇ τὰ 120 έκατομμύρια μάρκων.

### Γιουγκοσλαβία

#### Ναυπηγικὸς ὄργασμός

Εἰς γιουγκοσλαβικὰ ναυπηγεῖα τελοῦν ηδη ὑπὸ κατασκευὴν 35 ἐν συνόλῳ σκάφη, διαδόρων μεγαλεῖν και τύπων. Έξ αὐτῶν τὰ 14 προκειται νὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος έτους. Η κυβέρνησις τοῦ Βελιγραδίου, ἀπόδιδοντας ιδιαίτερα σημασίαν εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, καταδάλλει κάθε προσπάθειαν διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν της. Τὰ ναυπηγεῖα τῆς χώρας, ὅπιοι μόνοι ἀποκατεστάθησαν ἀπὸ τας πολεμικάς των ζημιάς, ἀλλά και ἐβελτίωσαν περιστέρω τὰς ἐγκαταστάσεις των και τὸν τεχνικὸν αὐτῶν ἐξοπλισμόν. Πολλὰ πλοῖα κατεσκευάσθησαν ηδη εἰς τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεῖα και δὲν παρέρχεται μῆν, χωρὶς νὰ πραγματοποιηθοῦν μία ή και δύο καθελκύσεις. Πρὸ τονος ἐκόμη παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Φιούμε τὸ φορτηγόν λάινερ «Αβάλα» 4080 τόνων δ.ω. και διετέθη εἰς τὴν τακτικὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Εύρωπης, ἐνώ προσθέτωσαν δύο άλλας μονάδες τοῦ αὐτού τύπου με τὸ «Αβάλας», τὸ «Ντινιάρα» και τὸ «Ρομάνιγκα», καθελκύσθησαν ἐκ τῶν ιδιων ναυπηγεῶν. Δύο ἔτερα ἀδελφὰ σκάφη, τὸ «Βέλεμπιτ» και τὸ «Τρίγκλαδ», τελοῦν υπὸ κατασκευὴν. Αι δηλεομηναὶ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν εἰνε τύπου Σούλτζερ και δινάμεως 4900 πόπων, ἔξασφαλίζουν δὲ ταχύτητα 17 μιλίων τὴν ὥραν.

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Φιούμε πρόκειται συντόμως νὰ τεθῇ ἡ τρόπις τριῶν φορτηγῶν τράμπων, τῶν 10.000 τ. δ.ω. Εκαστον, ἄτινα θὰ ἐφοδιασθοῦν διὰ την πρόσωσιν των με ἀποστροφίδιους γιουγκοσλαβικῆς κατασκευῆς. Επὶ πλέον, ὀπτὰ σκάφη τοῦ τύπου «Drava» προβλέπεται νὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα, ἐντὸς τῶν ἀμέων προσεχῶν ἐτῶν. Αφ ἑτέρου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Οὐλγάνικ παρεδόθησαν εἰς τὴν τεταρτον «Γιαντράνσκα» τρία μικρὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα τοῦ τύπου «Βλάντιμπο Ναζόρ», ἔτερα δὲ τοιά ἀδελφὰ σκάφη προβλέπεται νὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος έτους. Τέλος, τὰ ἐν Σπαλάτω ναυπηγεῖα ἥρχισαν τὴν προκαταρκτικὴν ἐργασίαν διὰ τὴν κατασκευὴν δύο ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν 2.000 τ. γκρός εἴκαστον, προσφέρονταν διὰ τὴν γραμμὴν Γιουγκοσλαβίας — «Ελλάδος», καθὼς και ἔξ μικτῶν σκαφῶν τοῦ τύπου «Μακάρσκα».

### Ην. Πολιτεῖαι

#### Αι πιστώσεις διὰ τὴν ναυτιλίαν

Η ἀρμοδία ἐπὶ τῶν πιστώσεων ἐπιτροπὴ τῆς Βουλῆς περιέκουφεν εἰς τὸ ημισυ διὰ τὸ ἔχοδον οἰκονομικὸν «Εποκόπολογισμὸν τῆς Κρατικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας». Ενέκοινε συνολικῶν ἐν ποσόν 109.600.000 δολαρίων, δηρε εἰνε κατὰ 120.850.000 δολαρίων μικρότερον τοῦ ἔχοδος τοῦ οἰκονομικοῦ ζητούμενος ποσού παρὰ τοῦ τέως προσθήρου κ. Τρούμαν και κατὰ 71.530.000 δολαρίων ἐπὶ ξεπάνταν τὸν δύο σων τῆς Κρατικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας θὰ δαπανήσῃ μέχρι τοῦ Ιουνίου. Η θεοίσα πονοβουλευτικὴ ἐπιτροπὴ ἥρθην νὰ παράσχῃ οἰανδήποτε πιστώσειν διὰ νέος ναυπηγήσεις, καθος και 40 έκατομμυρίων δολαρίων διὰ τὴν διαφόρων ἐπιχορηγήσεων ἐκμεταλλεύσεων τῶν πλοίων. Καθώρων διάνταστον διόπιον 1600 ἐπιχορηγεῖν τὰς διαφόρων ταξιδίων, ἐκ τῶν διόπιον διεψύλαξεν 100 διά γραμμᾶς, αἴτινε δὲν είχον συνάψει συμβόλαια ἐπιχορηγήσεως πρὸ τῆς Ιησούλιου 1952. Η ἀνωτέρω περικοπή τῶν ἐπιχορηγήσεων ἐκριθή ἀναγκαία, διότι ἔναντι τῶν 197.000 δολαρίων τοῦ 1947, ἔθεσαν νὰ ζητούνται 50 έκατομμυρία δολαρίων διὰ τὸ τρέχον οἰκονομικὸν έτους. Ούτω, διὰ τὰς ναυπηγήσεις νέων ἐπιχορηγῶν ύπερωκεάνιων οὐδεμία πιστώσεις παρεσχέθη και μόνον τὰ αἰτηθέντα 64 έκατομμύρια δολαρίων πρὸ τῶν κατασκευὴν τῶν τύπου «Μάρινερ» σκαφῶν, ἐνεκρίθησαν.

#### Ἐπέκτασις τῶν ἐπιχορηγήσεων

Η ἀρμοδία ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἐπιτροπὴ τῆς Βουλῆς πρόκειται νὰ συζητήσῃ πρότασιν περὶ παροχῆς ἐπιχορηγήσεων εἰς διὰ τὰς ἀμερικανικὰ πλοῖα, ἀνεκαρτήτων τῶν ἐπιχειρουσιμών ταξιδίων, ἐπὶ πλέον δὲ τὰ πλοίαν και φορολογικῶν διευκολύνσεων, ίνα διὰ τῆς ταχυτέρας ἀποσέσεως τῆς ἀδιαφορίας τῶν πλοίων δημοποιηθοῦν τὰς ἀναγκαῖας ἀποθεματι-

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 PRAKTOPEION EN ΜΑΣΣΑΛΙΑ

Πρακτορεύσεις, Ναυλώσεις, Αγοραπωλησία, Επισκευαί, Ανθρακεύσεις, Φορτοεκφορτώσεις.  
Ναυπηγήσεις και Δάνεια ἐπὶ ἀτροπολοίων και πετρελαιοφόρων.

κα διὰ τὴν ἐν καιρῷ ἀγίκατάστασίν των μὲ νεοτεύκτους μονάδας. Κατὰ τὴν ὑποβληθείσαν πρότασιν, ἡ ἐπιχορήγησις θὰ καταβάλλεται ὅσεις τῆς Διαφορᾶς τοῦ μισθολογίου μεταξὺ ἀμερικανικῶν καὶ ἔνων πλοίων καὶ θὰ καλύπτῃ ὅλα τὰ σκάφη, ἔξαιρέσει τῶν ἀκτοπλοίκων.

Ἄς σημειωθῇ, ὅτι εἰς τὴν ἀνωτέρω πρότασιν περὶ ἐπεκτάσεως τῶν ἐπιχορηγημένων, ἡ κυριωτέρα ἀντίδρασις προέρχεται ἀπὸ τας ἡδη ἐπιχορηγημένων ἔταιρας τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἔθνικῆς ὀφελείας. Κατὰ σχετικὴν δῆλωσιν τοῦ προέδρου τῆς «Ἐνώσεως» τῶν ἀμερικανικῶν «τράπτερ» φορτηγῶν, ἡ ἐπιχορήγησις καταβάλλεται σήμερον εἰς 271 μόνον ἀμερικανικά πλοῖα, ἐνῷ τούναντι, ἔπειτα 546 φορτηγά καὶ μικτά σκάφη—ποτὶ τὰ 2) 3 τοῦ ἀμερικανικού φορτηγού στόλου—τελοῦν εἰς δύσκολον θέσιν, διότι ἀκριβῶς στερούνται τῆς κρατικῆς προστασίας. Ζητεῖται, συνεπόν, ἡ ἀπὸ μέρους τοῦ κράτους ἴσοτιμος μεταχείρισις ὅλων τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων.

### Τὰ ἄγαθά τῆς κρατικῆς πλοιοκτησίας

Τὰ νεότευκτα, τύπου «Μάρινερ», ἀμερικανικά φορτηγά, ἄτινα ἐστοίχισαν, κατὰ μέσον ὅρου, 9½ ἑκατομμύρια δολαρίων ἔκαστον εἰς τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον, δὲν ὑπολογίζεται, ὅτι εἰνε δυνατὸν νὰ πωληθοῦν εἰς διαφορός ἀμερικανικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως πέραν τῶν 4½ ἑκατομμυρίων δολαρίων καὶ τοῦτο, ἀν εὐρεθούν δι' αὐτῶν πρόθυμοι ἀγορασταί. «Οπως ὀνειρίωσεν εἰς τὴν ἀρμοδίων ἐπὶ τῶν πιστώσεων ἐπιτροπὴν τῆς Βουλῆς ὁ προϊστάμενος τῆς «Κρατικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας», μία μόνη ἔταιρα προσερθν, μέχρι τοῦδε ν' ἀγοράσθαι τρία τοιαῦτα σκάφη, ἀφοῦ καὶ ταῦτα ὑποστούν ὠρισμένας μεταρρυθμίσεις. Κατὰ τὴν γνώμην τῶν μελών τῆς Ιδίας ἐπιτροπῆς, ἀν δὲν ἐτίθετο ζήτημα ἔθνικῆς ἀμύνης, θὰ ἔπειτα, ίσως, νὰ ἐγκαταστείθη ἡ περαιτέρω ναυπηγησίας των. Πάντως, ἀναγνωρίσθη ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς ἀρμόδιους, ὅτι ὁ σκοπός της κατασκευῆς τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν δὲν ἀπέβλεπεν ἀποκλειστικῶν καὶ μόνον εἰς τὴν ἐμπορικήν αὐτῶν ἐκμετάλλευσιν.

### Ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ

«Ἡ στατιστικὴ ὑπηρεσία τοῦ Ὁργανισμοῦ Ἡνωμένων Ἐθνῶν ἔδημοσίευσεν εἰς δόλάριον τόμον τὰς διαπιστώσεις τῆς ἐπὶ τῆς πάστης φύσεως παγκοσμίου κινήσεως κατὰ τὸ 1951. Ἔβικάτερον, δόσον ἀφοῦ τὴν κίνησην τοῦ διεθνοῦς Ἐμπορίου, διαπιστοῦται, πράγματι, μία σημαντικὴ κατὰ τὴν τελευταῖαν εἰσεστίαν αὐξησία. Οὕτω, ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ πετρελαίων—έξαιρουμενής τῆς Σοδιετικῆς Ρωσίας—ἐφθασε τὰ 550 ἑκατομμύρια μετρικῶν τόνων κατὰ τὸ 1951, ἔναντι 256.3 ἑκατ. μετρικῶν τόνων τοῦ 1937 καὶ 158.9 ἑκατ. μετρ. τόνων τοῦ 1932. «Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ἡ Ρωσία παρήγαγε 21.4 ἑκατ. τόνων πετρελαίου τὸ 1932, ἔναντι 30.5 ἑκατ. τόνων τὸ 1937 καὶ μὲν ὑπολογισμόν, διότι θὰ ἔφθασε τὸ 1951 ἡ παραγωγὴ της εἰς 42.3 ἑκατομμύρια τόνων.

«Οσον ἀφοῦ τὸν γαιάνθρακα—έξαιρέσει καὶ πάλιν τῆς Σοδιετικῆς Ρωσίας καὶ τῆς Κίνας—παρήχθησαν 1258 ἑκατομμύρια μετρικῶν τόνων τὸ 1951, μὲ αὔξησιν 4% ἔναντι τοῦ 1950, 9% ἔναντι τοῦ 1937 καὶ

45% ἔναντι τοῦ 1932. Ἡ γαιανθρακοπαραγωγὴ τῆς Ρωσίας ἀνήρχετο εἰς 64.7 ἑκατ. τόνων τὸ 1932, εἰς 128 ἑκατ. τ. τὸ 1937 καὶ ὑπελογίζετο, ὅτι θὰ ἔφθασε τὸ 1951 εἰς 284 ἑκατ. τόνων. Ἡ ἡλεκτρικὴ ἐνέργεια ἀπὸ δόλας τὰς πηγὰς, πόληθή κατὰ 270% ἐντὸς τῆς τελευταῖας εἰκοσαετίας, φθάσασα εἰς 953.000 ἑκατομμύρια ωρισίων κιλοδάτ. Ἡ Ρωσία παρήγε 13.500 ἑκατ. ωρισίων κιλοδάτ. τὸ 1932, 36.400 τὸ 1937 καὶ ὑπελογίζετο νὰ φθάσῃ εἰς 104.000 τ. τὸ 1951. «Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ἡ παραγωγὴ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας κατὰ τὸ 1951 ὑπερέβη τὴν προπολεμικὴν διλοκήρη τῆς Γερμανίας, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ Σάαρ. Ἡ παραγωγὴ σιδήρου καὶ χάλυβος ἐφθασε τὸ 1951 εἰς 125.7 ἑκατομμύρια τόνων χυτοσιδήρου, μὲ αὔξησην 42% ἔναντι τοῦ 1937 καὶ 283% ἔναντι τοῦ 1932. Τοῦ χάλυβος ἡ παραγωγὴ ἀνῆλθεν εἰς 178 ἑκατομμύρια τόνων, μὲ αὔξησην 51% ἔναντι τοῦ 1937 καὶ 297% ἔναντι τοῦ 1932, ἔξαιρουμενή, φυσικά, τῆς Σοδιετικῆς Ρωσίας καὶ τῆς Κίνας. Ἡ Ρωσία παρήγε 5.9 ἑκατομμύρια τόνων χάλυβος τὸ 1932, ἔφθασε δὲ τὰ 17.7 ἑκατ. τόνων τὸ 1937 καὶ ὑπελογίζετο διὰ τὸ 1951 μὲ παραγωγὴν 31.3 ἑκατομμύρια τόνων. «Εναντι τοῦ προπολεμικοῦ 1937, ωρισμέναι ἔχων ἐμφαίνουν μίαν, τὴν ἀλθεία, θεοματικὴν ἀνάπτυξιν τῆς εἰς χάλυβα παραγωγῆς των. Οὕτω, ἡ «Ολλανδία» ἀπὸ 39.000 τ. ἔφθασεν εἰς 554.000 τ., ἡ Βραζιλία ἀπὸ 76.000 τ. εἰς 828.000 τ. καὶ ἡ Νότιος Ἀφρική ἀπὸ 284.000 τ. εἰς 1.007.000 τ.

### Τὸ ναυτιλιακὸν πρόβλημα

«Ἡ δύναμις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν «Ἡνωμένων Πολιτειῶν, κρατικῆς καὶ ιδιωτικῆς πλοιοκτησίας, ὑπερβαίνει τὰ 25 ἑκατομμύρια τόνων γκρός καὶ διντιπροσωπεύει τὰ 30% τοῦ παγκοσμίου τονάρα. Οἱ ἐντιπωτασιοί, δύμα, αὐτοὶ ἀριθμοὶ χάνουν τὴν σημασίαν των, ἀν λοφθῆ ὑπὸ δψιν, ὅπις ἡ ἐνεργεία ἀμερικανική χωρητικότης ἔφθασεν εἰς τὰς ὁράχας τοῦ τρέχ. Εποικιστές εἰς τὰ 11.4 μόνον ἑκατομμύρια τόνων γκρός, ἐνῷ οὐδέ τοιούτους βρετανική χωρητικότης ἔνήρχετο εἰς 17 ἑκατομμύριο τόνων γκρός. Τὰ σκάφη ἐφράσθησαν τὸν φορτηγὸν «ελάνιερ», ἀνήρχοντα εἰς 7.3 ἑκατ. τ. γκρός. Τὸ δεξαμενόπλοιο ἔφθασεν εἰς 4 ἑκατ. τόνων γκρός. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα διδεῖται μία ἀναλυτικωτέρα εἰκὼν τῆς συνολικῆς δυνάμεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν «Ἡνωμένων Πολιτειῶν (εἰς πλοία τῶν 1.000 τ. γκρός καὶ ἄνω), τῆς κατανομῆς της εἰς κατηγορίας σκαφῶν, τῆς παραπλισμένης καὶ τῆς ἐν πότεροισι ταραπάτης, κατὰ τὰ δύο τελευταῖα τὴν ἀριθμοῦ εἰς κιλαδίας τόνων:

	Γενικὸν σύνολον	Επιβατ.	Μίκτα	Φορτηγά	Τάκης
1. Ιαν.	1. Ιαν.	1. Ιαν.	1. Ιαν.	1. Ιαν.	1. Ιαν.
1952	1953	1952	1953	1952	1953
Gen. σύνολον:	25.177	25.122	2.342	2.354	18.544
Ἐν ἐνεργείᾳ:	15.257	11.420	685	686	18.507
Ἐν παροπλισμῷ	9.902	13.702	1.656	1.688	4.286
				8.136	11.659
					110

«Ἡ Ἀμερικανική ναυτιλία ἔνέχει ιδιαιτέρως ὑπολογίσιμον σημασίαν διὰ τοὺς Εὐρώπαιούς ἐφοπλιστῶν, λόγῳ τῆς ἐπιρροῆς, ποὺ θὰ ἔσκει σῆμερον ἡ «Ἀμερική καὶ ποὺ θὰ ἔξακολούθηση σκούπα στὸν τόπο της πολιτικῶν ὑποθέσεων τοῦ Κόσμου καὶ ἐπὶ τῶν συνηθητῶν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ τῆς παγκοσμίου βιομηχανίας. «Ἡ μεγάλη χωρητικότης τὴν ὅποιαν διστέθουν αἱ «Ἡνωμέναι» Πολιτεῖαι, ίσως, καὶ καποίαν ἀπειλὴν διὰ τὰς ναυτιλίας τῶν ἄλλων χωρῶν. δεδουλεύονται, διότι ἔνα μέγα ποσοστὸν τοῦ παρωπλισμένου ἀμερικανικοῦ τονάρα δύναται ἐκάστοτε νὸς ῥίπτεται εἰς τὴν ἐνεργούντων ὑπηρεσίαν, σταν ὑπάρχη ζωντὸς μεταφορική ἐργασία καὶ νὰ ἐπανέρχεται εἰς τὴν καταστασίαν τῆς ἐφεδρείας, δοσάκις ἐπικρατοῦντας ἀντίδοτοι περιστάσεις. Εἶναι, διδε, ἀπαραίτητον νὰ παρακολουθῇ τις, πώς ἐργάζεται η ἀμερικανική ναυτιλία ἀπὸ τοῦ τέωματος τοῦ πολέμου καὶ ἐντεύθεν. «Ἐνα γεγονός παραμένει ἐν προκειμένων ἀναμφισθῆτον, διότι, δηλαδή, τὸ κόστος ναυπηγήσεως ἐν «Ἀμερική» εἶναι σχεδόν διπλάσιον, ἔναντι τῶν ἄλλων ναυπηγικῶν χωρῶν καὶ ὅτι αἱ διστάνσαι ἐκειναύτερες τοῦ πολέμου εἰν πολὺ μεγαλύτεραι—εἰς πολλά, μάλιστα, περιπτώσεις τριπλάσιαι—ἔναντι τῶν ἄλλων ξένων σκαφῶν.

Καὶ ἀνάγκην, διδε, ἡ ἀμερικανικὴ ναυτιλία ἔξασταται. διὰ τὴν ἐπιγείσιαν της, ἀπὸ τὴν ἑκατὸν τῶν ἑκάστοτε ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Οὐδαίαγκτων παρεχούμενων εἰς αὐτὴν ἐπιχορηγήσεων. «Ἀν—σόσον ἀφοῦ τὴν ἔξελιν τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας—ἐπαναληφθῇ ἡ ἔνωση ιστορία τῶν ἀμέσων μετὰ τὸν πρώτον παγκόσμιον πόλεμον ἐπών, θὰ ἔλθῃ ήμέρα—»—ἄν, μάλιστα, χειροτεύουσαν αἱ οἰκονομικαὶ συνθῆκαι—καθ' ἥν δὲν θὰ ἀνεχθῇ ὡς ἀμερικανικὸς λαός πλέον θασίες πρὸς τὰ πλοῖα ἐπιχορηγήσεις. δεδομένης τῆς μεγάλης εἰς ἀριθμὸν ἀναλογίας τῶν ἀμερικανῶν πολιτῶν, οἵτινες κατοικοῦν εἰς ἀπόστασιν 1.000 καὶ πλέον μιλλίων ἀπὸ τῆς θαλασσῆς καὶ δὲν ἔχουν ἀνεπτυγμένον τὸ ναυτιλιόν του πνεύμα. Εἰς τοιαύτην τινὰ περίπτωσιν ὑπὸ τῆς ἔχων οὐσιαστικὴν μείωσιν τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, διότι θὰ είνε δύσκολον νὰ ἔξετασθῇ τὸ δίλογον τῆς ναυτιλίας, ὑπὸ μόνον τοῦ πολέμου τῆς ἔθνικῆς ἀμύνης, ἔφοδος θὰ είναι διαθέσιμα καὶ θὰ δύνανται ἐντὸς μιάς ή δύο ἔδδομάδων νὰ ἐπαναφεθοῦν ἀπὸ τὸ παροπλισμὸν εἰς τὴν ἐνέργειαν 1.000 «ελιπέρτερ» καὶ 200 ίσως «βίκτορυς».

«Ἐπειδόμενη ἀπὸ τῆς καθιερώσεως τῆς Ἀμερικανικῆς θοηθείας, ὅπως τὰ 50% τῶν χρηματοδοτουμένων ἀπὸ αὐτὴν φορτίων μεταφέρωνται διὰ ἀμερικανικῶν σκαφῶν. Εἰς τὰς μεταφορὰς ταύτας δὲν περιλαμβάνονται δεδομέναις, καὶ αἱ παράκτιοι μεταφοραί, αἱ ὅποιαι ἐξυπηρετοῦνται ἀπο-

### ΠΡΟΣΟΧΗ

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ & ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΕΙΣ ΜΑΓΝΗΤΙΚΩΝ ΠΥΞΙΔΩΝ  
ΠΑΝΤΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

‘Αναλαμβάνει ὁ ἡ. ἀ. πλ)χρης Β.Ν.

### NIK. ΖΑΓΟΡΑΚΗΣ

Ειδικὸς ἐπὶ 20ετίαν τῶν ὡς ἄνω ἐργασιῶν εἰς τὸ ΒΑΣΙΛΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ. Μὲ τὸ κάτωθι τιμοδόλγιον:

- 1) Διὰ πλοῖα μέχρι 500 τόν. Δραχ. 100.000
- 2) » » » 1.500 » » 150.000
- 3) » » » 3.000 » » 200.000
- 4) » » » 8.000 » » 300.000
- 5) » » » 8.000 » » 400.000

Τηλέφ. 40.784—45.861

Representatives and Stocks in Principal World Ports

κλειστικώς από την άμερικανικήν χωρητικότητα. Από τὸν κατωτέρω πίνακα προκύπτει, ότι ο τεθεὶς ἀντικειμενικός σκοπός δὲν ἐπετεύχθη καὶ θί ἀπό τῆς πλευρᾶς τῆς άμερικανικής ναυτιλίας, τὸ γεγονός τούτο δὲν ἤπρεψε ἀπολύτως ἰκανοποιητικόν. Ιδιαιτέρως ἐνδιαφέρουσα εἶναι ἡ κί-ησις, ποὺ παρουσιάζουν τὰ δεξαιμενόπλοια:

#### ΦΟΡΤΙΑ ΜΕΤΑΦΕΡΩΝΤΑ ΔΙ' ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Εἰς ποσοστὸν ἐπὶ τὸν συνόλου τῶν εἰσαγόντων καὶ ἔξαγόντων φορτίων ἐκ τῶν λιμένων τῶν Ἕνων Πολιτειῶν)

Μέσος δρος διὰ τὰ ἔπη	Εἰσαγωγαὶ	Ἐξαγωγαὶ
	Φορτηγὰ Δεξαιμεν.	Φορτηγὰ Δεξαιμεν.
1947 .....	51. ....	35. 5
1948 .....	40. 3	31. 6
1949 .....	36. 2	37. 1
1950 .....	30. 6	43. 5
1951 .....	37. 9	33. 6
1952 .....	30. ....	37. ....
		43. ....

Δύσκολον εἶναι νὰ ἀχθῇ τις εἰς γενικὰ συμπέρασμα, ὃς πρὸς τὴν ἐπιρροήν, ποὺ θὰ ἀσκήσῃ εἰς τὸ μέλλον ἡ ἀμερικανικὴ ναυτιλία ἐπὶ τῶν κατατίλων τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης. Πάντως, αἱ δαπάναι τῆς ἐκεταλ-λεύσεως τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων θὰ εἰναι πολὺ μεγαλύτεραι ἔναντι τῶν ἄντιστοιχῶν δαπανῶν τῶν εὐρωπαϊκῶν σκαφῶν. Ἀν, συνεπώς, οἱ φο-λογούμενοι ἀμερικανοὶ πολίται δὲν εὐνοήσουν τὴν ἐπαύσησιν τῶν ἐ-πιχορηγήσεων, θὰ πρέπει τὰ δι' ἀμερικανικῶν πλοίων μεταφερόμενοι ἐμ-πορεύματα νὰ ὑπόκεινται εἰς ειδικοὺς ὑψηλοτέρους ναύλους. Εἰδικοί, ὅμις, ναῦλοι δὲν ἡμιποροῦν νὰ ἐφαρμοσθοῦν παρὰ μόνον εἰς τὴν περι-πτωσιν, ποὺ η ἀμερικὴ θὰ συνεχίσῃ ἐλέγχουσα διὰ τῆς δονηθείας τῆς τρὸς τὰ ἄλλη κράτη τὰ φορτία. Εἶναι τοῦτο ἀπίθανον νὰ ἐξοκολουθήσῃ ἐπὶ μαρῶν, δῆπος ἀπόκλειστα, χάροι οἰκονομίας, νὰ περικοπούν σι-πιχορηγήσεις. Τότε, κατ' ἀνάγκην, θὰ σημειωθῇ καὶ περιορισμὸς τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλιαστικῆς δραστηριότητος. Ο ἀνταγωνισμὸς τοῦ ἀμε-ρικανικοῦ πλοίου πρὸς τὰ ξένα θὰ εἰναι ἀδύνατος.

## Ίταλία

### Καθειλκύσθη τὸ δεύτερον «λάΐνερ»

Τὸ δεύτερον τῶν 30.000 τόνων γκρός Ίταλικὸν ὑπερωκεάνιον, τὸ τροοριζόμενον, μὲ τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ «Ἀντρέα Ντόρι», διὰ τὴν γραμ-μῆν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, καθειλκύσθη τὸν 10ην Μαΐου ἐκ τῶν ναυ-πηγίων τῆς Γένοβας καὶ ὠμοάσθη «Χριστόφορος Κολόμβος». Τὸ νέ-νι λάΐνερ θὰ ἀντιπάσθη ταχύτατα 24 μιλλῶν, διὰ διαθέτη διαμερίσμα-τα διὰ 1241 ἐπιβάτας καὶ θὰ εἰναι ἐτοιμον τὴν προσεχῆ ἀνοιξιν, ὥστε νὰ κτελέσῃ τὸ παρθενικὸν του ταξιδίου τὸν Μάιον τοῦ 1954.

### Αἱ ναυπηγήσεις τῆς «Φινιμάρε»

Η «Φινιμάρε», τὸ γνωστὸν συγκρότημα τῶν ἐπιχορηγούμενων τεσσά-κων μεγάλων Ίταλικῶν ναυτικῶν ἐταιριῶν, ἀνέκοινωσε πρὸ ἡμερῶν, δῖτο τροπήθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν γὰ παραγγείλη σειρὰν δῆλη σκαφῶν διασφό-κων μεγεθῶν καὶ τύπων, πρὸς πύκνωσιν τοῦ δικτύου τῶν Ίταλικῶν τα-κτικῶν γραμμῶν. Οὕτω, πρόκειται νὰ ναυπηγθοῦν δύο ὑπερωκεάνια ὁλο-20.000 τ. γκρός ἔκστοτον καὶ ταχύτατον 25 μιλλῶν διὰ τὴν γραμ-μῆν Γένοβα—Χίλης, ἵνα λάΐνερ τῶν 10.000 τ. γκρός, τύπου «Ἐσπέ-νιας», διὰ τὴν ταχείαν γραμμὴν Ίταλίας—Αἴγυπτου, δύο φορτηγὰ τῶν 5.500 τόνων διὰ τὴν γραμμὴν Γένοβας—Ματάντι, δύο μικτὰ λάΐνερ-ῶν 5.000 τόνων διὰ τὴν ἔξπρες γραμμὴν Βενετίας—Κωνσταντινούπο-εως, τέσσαρα φορτηγὰ τῶν 3500 τόνων διὰ τὴν γραμμὴν Βενετίας—Λασσαδίας—Ισπανίας καὶ τέσσαρα φορτηγὰ τῶν 4.500 τόνων διὰ τὴν γραμμὴν Ίταλίας—Λονδίνου—Ἀμβούργου. Τὸ Ίταλικὸν Δημόσιον ήταν εἰσόφερο, ὡς ἐπιχορηγητιν, τὰ 25% τοῦ κόστους τῶν ἀνωτέρω ναυπη-γεσῶν καὶ θὰ ἀπαλλάξῃ παντὸς τέλους τὰ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ εἰσα-θησύμενα ὑλικὰ διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ἐν λόγῳ πλοίων.

## Μεγ. Βρεταννία

### Φορολογία καὶ ναυπηγήσεις

«Τὸ μέλλον τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας τίθεται ἐν ἀμφιβόλῳ ἀπὸ τὸν ιδινομαίαν τῆς δημιούργιας ἐπαρκῶν ἀποθεματικῶν πρὸς ἀντιμετώπισιν οὐ ὑψηλοῦ κόστους ἀντικαταστατικῶν τῶν πλοίων. Αὔτη ἤπρεψεν ἡ ἀ-γοκαλυπτικὴ δῆλωσις τοῦ κ. Μπετές, γενικοῦ διευθυντοῦ τῆς «Κιούναρ λάΐν», γενομένη πρὸς τὴν συνελεύσαν τὸν 26ην Ἀπριλίου ἐπτσίσιαν γε-ικῆν συνέλευσιν τῶν μετόχων αὐτῆς. Θὰ πρέπει ιδιαιτέρως νὰ τονίσω—προσέθετον ὁ ἐπιφανῆς Ἀγγλος ἐφοπλιστής—ὅτι αἱ ἐπιτρεπόμεναι προσδέσεις ἀπὸ τὰ κέρδη, διὰ τὴν ἐπαύσησιν τῶν ἀποθεματικῶν, εἰνε-νεπαρκεῖς, διὰ νὰ καλύψουν τὴν ἐπέρχομενην φθορὰν εἰς τὸ πλωτὸν ὑ-ικόν. Ἀποτελεῖ τοῦτο—συνέχισεν—ένα σοδαρὸν ζῆτημα διὰ τὴν χώ-αν μας—μίαν νῆσον μὲ περιωρισμένην τὴν καλλιεργημένην ἔκτασιν καὶ

## OVERSEAS SUPPLIES & C. INC.

### SHIP—CHANDLERS EXPORTERS & IMPORTERS

I, KAIGAN-DORI 1 CHOME

YOKOHAMA, JAPAN

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

Prompt delivery.

Cables: OVSUP Yokohama  
P.O.Box 18, Yokohama Japan—Tel. (2)3264

DIRECTOR : COSTAS PULEZOS

διαρκῶς αὐξανόμενον τὸν πληθυσμὸν τῆς—καὶ εἰνει ἰδιαιτέρως σοθαρῷ διὰ τὴν ναυτικὴν μας διοικητικὴν, ἐάν ἡ ὑπερβολικὴ φορολογία τῶν κερδῶν καταστήσῃ ἀδύνατον τὴν συνεχῆ ὀνανέωσιν οἰασδήποτε κατη-γορίας σκαφῶν, συμπειριλαμβανούμενων καὶ τῶν «τράμπτες».

Περαιτέρω ὁ κ. Μπετές αὐνέφερε, δῖτο ὁ στόλος τοῦ ἑταίρικοῦ συγκρο-τήματος τῆς «Κιούναρ λάΐν» διήνυσε κατὰ τὸ παρελθόν ἐπος τέσσαρα ἑκατομμύρια μιλλίων καὶ μετέφερε 3.000.000 τόνων ἐμπορευμάτων καὶ 270.000 ἐπιβατῶν. Τὰ ταξίδιά του ἐξετίνοντο πρὸς δῆλα τὰ σημεῖα τῆς Υδρογείου. Πέραν τῶν δύο «Κουήνης» καὶ τῶν ἄλλων γνωστῶν ὑπερ-ωκεανῶν, τὰ φορτηγὰ γραμμῆν τῆς «Μπρόκλεμπταγκ» ἐξετέλεσαν τὰς ταχείες γραμμᾶς πρὸς τὰς Ἰνδίας, τὸ Πακιστάν καὶ τὴν Κεϋλάνην· καὶ τὰ πλοιαρψυγεῖα τῆς «Πόρτ λάΐν» τὰς γραμμᾶς πρὸς τὴν Αὐστραλίαν καὶ τὴν Νέαν Ζηλανδίαν. Τὸ ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον τοῦ λογαριασμοῦ τῶν ταξιδίων αὐτῶν ἐφθασε κατὰ τὰ τέσσαρα τελευταῖα ἔπη εἰς τὰ 40 ἑκατομμύρια λιρῶν. Τὸ τέταρτον τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ ἐπιτρέπεται ἀπὸ τὸν φορολογικὸν νόμον, πρὸ πάσης φορολογίας τῶν κερδῶν, νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀπόσβετος. Οἱ καταβληθεῖστες φόροι ἀνήλθησαν εἰς 16 ἑκατομμύρια λιρών, εἰς δύσον, δηλαδή, ποσὸν θὰ στοιχίσῃ τὸ ὑπὸ ἐκτέλεσιν ναυπηγικὸν πρό-γραμμα τοῦ ὅμιλου τῆς «Κιούναρ».

Τὰ τρία ταχέα πλοιαρψυγεῖα τῆς «Πόρτ λάΐν» θὰ κοστίσουν 6 ἑκα-τομμύρια λιρῶν. Πέραν αὐτῶν, κατασκευάζονται τρία λάΐνερ τῆς «Μπρόκλεμπταγκ», τρεῖς μικρότεραι μονάδες διὰ τὴν γραμμὴν τῆς «Κιούναρ» πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ δύο ἐπιβατηγά τῶν 20.000 τόν. γιρός διὰ τὰ γραμμῆν τοῦ Καναδᾶ. Μὲ τὴν προσθήκην τῶν 11 τούτων νέων μονάδων, διὰ τὸλος τῆς ἑταίριας θὰ φθάσῃ εἰς μίαν συνολικήν δύ-ναμιν 967.339 τόνων γκρός. Αἱ μέχρι τοῦδε ἀναληφθεῖσαι ὑποχρεώσεις συμβολαῖων ἀνέρχονται εἰς τὸ ποσὸν τῶν 15.425.000 λιρῶν, ἐνῶ—διότου μὲν τὰς κατασκευὰς τῶν 11 πλοίων—τὰ δόλια πρόδηλμα τῆς ἀντι-καταστάσεως ὑπολογίζεται ν' ἀπαιτήσῃ μίαν συνολικήν δαπάνην 43 ἑκατομμυρίων λιρῶν. Ἐπὶ πλέον ἡ «Κιούναρ λάΐν» ἀντιμετωπίζει τὴν ἐν καρῷ ἀντικατάστασιν καὶ τῷ «Κουήνη Μαίρη», ναυπηγθέντος, ὡς γνωστόν, τὸ 1936. Τὴν ἐν λόγῳ ἀντικατάστασιν καθίστα πλέον ἐπιτα-κτικὴν ὁ ἐνταθεῖς ἀπό τοῖνος εἰς τὸν τομέα τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ ἀνταγωνισμός.

### Διὰ τὴν ναυπηγήσιν «τράμπτες»

Ἐλάχισται ὑπῆρχαν αἱ κατὰ τὸν τελευταῖον δώδεκα μῆνας διοθεῖσαι παραγγελίαι εἰς τὰ βρετανικὰ ναυπηγεῖα διὰ φορτηγὰ «τράμπτες». Δὲν ἐφθασαν αὐταὶ οὔτε εἰς μίαν δωδεκάδα. Ήδη, ἐν δύει ἐπαναφορᾶς ἐν Ιοχύ διὰ τὰ ἀγγλικὰ πλοιαὶ τῆς ἑκτάκτου πρὸ τῶν φόρων ἀποσθέτες κατὰ 20% πρὸς τὰς ταχετέρας μείσων τῆς ἀξίας των καὶ τῆς καταργήσεως τοῦ φόρου ἑκτάκτων κερδῶν κατὰ τὸ προσεχῆ ἔτος, ἐνέχεται οἱ βρετανοὶ ἐφο-πλισταὶ σκαφῶν ἐροῦ φορτίου τὸν ἀναθεωρήσουν μετὰ προσοχῆς τὴν πο-λιτικὴν τῶν ναυπηγήσεων. Πράγματι, διὰ 2.4 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, ἡ δὲ μείωσις αὐτῆς συνετελέσθη ἀπὸ 3.5 εἰς 2.4 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, ἡ δὲ μείωσις αὐτῆς συνετελέσθη ἀπὸ τοῦ 1939 καὶ ἐπεντέλευν. Κατὰ τὸ παρελθόν ἐτοι τὸ ποσό της ἀντικαταστάσεως σκαφῶν «τράμπτες» δὲν ὑπέρβη—κατὰ μέσου δρον—τὸ πο-σοῦ 2.5%. Τὰ 2/3 περίπου τῆς σημερινῆς εἰς «τράμπτες» βρετανικῆς χωρητικότητος ἀποτελοῦνται ἀπὸ «λίμπερτς» ή ἀπὸ τὰ ναυπηγθέντα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου βραδικύτης φορτηγὰ πλοια, τὰ καταναλίσκοντα διὰ τὴν πρόσωσιν τῶν γαιανέρας. Διὰ νὰ διατηρηθῇ ἀποδο-τικός κατὰ τὰ πρόσεχη ἐτη ἡ βρετανικὴ ναυτιλία, κρίνεται ἐπάναγκες νὰ καταστραθῇ ἔνα εύρω ναυπηγικὸν πρόγραμμα, διότι, ὅλως, λόγω τῆς καταβλητικῆς μειονεκτικῆς ἀποδοτικότητος μεγίστου μέρους τοῦ ὑπάρ-χοντος στόλου τῶν «τράμπτες», ἡ βρετανικὴ χωρητικότης κρίνεται, δῖτο περιέλθη εἰς ἔτι δυσχερεότεραν θέσιν.

Τὸ ζῆτημα, δῆθε, ἐπὶ τὸ δόπιον πρέπει νὰ προέλθουν εἰς ἀποφάσεις δοσοὶ εἰς τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν προτίθενται νὰ παραιμένουν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν «τράμπτες», ἔγκειται εἰς τὸ ἄν πρέπει νὰ δώσουν

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

### ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ

#### Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

Έκαστον ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ. Πάτρας Σάμην Ιδά-  
κην, Κέρκυραν, Βρινδήσιον, Βενετίαν.

#### Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ"

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6 μ. Ηράκλειον, Ρέθυμνον,  
Χανιά.

Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. Χίον, Μυτιλήνην.

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. Χίον, Μυτιλήνην.

#### Δ)Π "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,"

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. Λέρον, Κάλυμνον, Κω-  
Ρόδον.

Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2 μ. Σύρον, Τήνον, Μύκο-  
νον, Αγ. Κήρυκον, Καρλόβασι, Βαδύ.

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. Χανιά, Ρέθυμνον, Ηρά-  
κλειον,

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

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

ούτοι τώρα τάς πάραγγελίας των ή νά άναβάλλουν ταύτας δι', εύθετώτερον χρόνον, έν τη προσδοκία χαμποτέρων τιμών. Φαίνεται, ότι αι παραχωρήσεις εἰς τας δόπιας προέριον δηλαδή των Οίκονομικών, θά διατίνουν διά τινας περιπτώσεις, εἰς την πλάστιγγα πρός λήψην, άποφάσεων. «Υπάρχουν λόγοι επιπρέποντες πρόβλεψιν πτώσεως του ναυπηγικού κόστους, οι λογοι ούτοι, διώς, δεν έμφανιζονται υπό καθημερινού μορφήν, ένω και αι πιθανάι υποτιμήσεις δεν θά είνε, ίσως, τόσον άρκεται, ώστε νά δικαιολογούν την καθυστέρησην των νέων παραγγελιών. Δυνατόν, επίσης, νά λεχθῇ διται αι ένδειξεις περί μιάς άποκαταστάσεως της είρησης έν τώ κόσμων, άν και πενιγούσαι, δύνανται, εις τούτοις, νά δόηται στον είς μειώσιν τῶν δαπανών έπανεξοπλισμού, εἰς πιθανήν πρός τὸν άντιπληθωρισμὸν κίνησιν και εἰς υποχώρησιν τοῦ επιπέδου τῶν γενικῶν τιμῶν. Οι παράγοντες ούτοι θ'. άποτρέψουν, ίσως νέας αξιώσεως περὶ αὐξήσεως τῶν μισθῶν και ήμεροισθίων, ένω και ή την τιμὴν τοῦ χάλυβος, κατόπιν τῆς ραγδαίας αὐξήσεως τῆς παραγγής, δεν θεωρεῖται πιθανόν νά άνελθῃ. «Εφόσον, συνεπώς, ο χάλυψ και ή έργασία άποτελούν τους κυριώτερους παραγόντας τῶν δαπανῶν ναυπηγήσεως, ούδεις λόγος νά ισταται—αν, φυσικά, δεχθῇ τις τὸν ἀνώτερων συλλογισμού—νά προβλέψῃ άνώτερα τῶν σημερινῶν ναυπηγικὰ ξέσθα.

Μετά τὴν χορηγηθεῖσαν φορολογικὴν ἀπαλλαγὴν τοῦ 20% τῆς ἑκάτου τῶν ἀποσθέτων, εἰνὲ ἐνδέχομένον ἀρκετοί «Αγγλοι» ίδιοκτῆται φορτηγῶν σκαφῶν νά δύσουν παραγγελίας μὲ προκαθορισμένην τιμὴν και μὲ προθεσμίαν παραδόσεως μῆτοπειμενην εἰς τὴν πιθανότητα μεταβολῆς. Οι δροι ούτοι εἰνὲ εὐκόλωτερον νά γίνουν ἀπόδεκτοι στήμερον, παρ' δον κατὰ τὸ παρελθόν. Πρέπει ἀκόμη νά ληφθῇ υπ' ουν, διται αι παραγγελίαι δεξαμενοπλοίων μειώνεται και διται εἰνὲ πιθανόν ν' ἀποδούν εἰς τὸ μέλλον ἔλαχισται, καθὼς και διται έν πάσῃ περιπτώσει πολλὰ ναυπηγεῖαι, στινα θά είνε ἐνδέχομένον διασθέσαι, δεν θά είνε και καταλληλαδιὰ τὴν ναυπηγήσιν μεγάλων συδηρο—τάνκερος, οία τὸ ἔσχάτων παραγγελθέντα. «Ισως, ἀκόμη, τινές τῶν σημερινῶν παραγγελιῶν διά δεξαμενόπλοια νά μετατραπούν εἰς παραγγελίας φορτηγῶν, ἀντιστροφής ούτω τῆς τακτικῆς, ή ὅποια τόσον προδύνων ἡκολουθήμη πρὸ τυποῦς καιροῦ. «Ενδέχεται, επίσης, νά κρειασθῇ περισσότερα πως τυποποίησις τῶν νέων «τράμπτες» φορτηγῶν, οἵσις αὐτὴ ἐπιτυχῶς ἀνεπτυχθῇ διά τὰ δεξαμενόπλοια. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις δύνανται νά ναυπηγηθοῦν σκάφη τοῦ σύτου διται τὴν ίδιαν κατηγορίαν ἐργασίας και τὰς αὐτὰς συνθήκας ἐκμεταλλεύσεως, ἔστω και διται διαφόρους πλοιοκτήτας. «Αν πρόκειται, διώς, νά ναυπηγῇ χωρητικότητας «τράμπτες» σκαφῶν, διά την δέρμάτην: Πούσοι τύπου θά είνε αὖτις; Φαίνεται, διται τὸ μᾶλλον προτιμώμενον και διται διά την πρόσθιαν του προκρίνονται αι μηχαναι ντηζελ. Μηχαναι 4.000 έως 5.000 πτώπων πραγματικῆς ίπποδυνάμεως, προτιμώμενων και τῶν ἀνώτερων ταύτης ισχύος, θεωρούνται, ως αι πλέον ἐνδεικυνόμεναι. Μέτισον πηγαροτέρας μηχανάς, ή πλήρης χρησιμοποίησις τῶν καυσαερίων θά παραγάγῃ μεγαλυτέραν ἀπόδοσιν, η διαυθέτησις τοῦ πετρελαιού λεβήτων, ως καυσίμου, ἀποδινεί πλέον ἀναπόφευκτος. Τὸ διλύματα, έξι ἄλλου, μεταξύ ἀποκινήτων και πλεκτροκινήτων βοηθητικῶν μηχανῶν ἀντιπροσωπεύει πρόβλημα, διά τὸ ὅποιον πολλά μέχρι τούδε ἐλέχθησαν. Πιστεύουμεν, διται δισι ύποστριψίους τοῦ ἀτμόν, ἀπό τῆς ἀπόφευκτῆς τῆς καθολικῆς αύτου ἀποδοτικότητος, δεν θά ληπιστούσουν τὴν πιθανήν αὔξησην τῆς σημιασίας τῶν μεγάλης ἀποδοτικότητος νέων μέσων φορτοεκφορτώσεως. Οι προσεχεῖς, πάντως, μήνες εἰνὲ πιθανόν νά έμφανισουν μίαν ζωρότητα παραγγελιῶν «τράμπτες», ἔκτὸς ἐδόν οι έφοροι παραγγελιῶν θά αναμένουν νά μετράσουν οι ναυπηγοι τὸ κόστος τῶν ναυπηγήσεων.

Telephones  
1001 - 1002

## “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

“PARNASOS,, 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

### Τὸ α'. ναυπηγικὸν τρίμηνον

Ἐδημοσιεύθησαν πρὸ διά τὴν ναυπηγικὴν ἀνά τὸν κόσμον παραγωγὴν, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ α'. τριμήνου τοῦ τρέχοντος έτους. Προκύπτει έξι αὐτῶν, οἵτινας τὴν 31ην Μαρτίου έ. έ. έναυπηγούμντο εἰς διά τὰς χώρας — ἔξαιρεσει τῆς Σοδειτικῆς Ρωσίας και Κίνας, εἰς τὰν εργασίαιν τῶν δόπιων δὲν πλοίοι, χωρητικότητος 6.004.757 τ. γκρός. Εἴς αὐτῶν τὰ 35.52%, ητοι 323 πλοία, 2.132.903 τ. γκρός, κατεσκευάζοντο ἐν Ἀγγλίᾳ και Ιρλανδίᾳ, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 64.48%, ητοι 779 πλοία, 3.871.854 τόν. γκρός, έναυπηγούμντο εἰς τὰς λοιπὰς χώρας. Αἱ κυριώτεραι έξι αὐτῶν — εὐθὺς μετὰ τὴν Ἀγγλίαν και Ιρλανδίαν — εἰνε αἱ κάτωθι:

Ηνωμέναι Πολιτείαι	μὲ 67 πλοία	586.511 τ. γκρός
Γερμανία	» 175 »	559.562 »
Όλλανδία	» 152 »	452.983 »
Ιαπωνία	» 62 »	450.562 »
Ιταλία	» 50 »	354.980 »
Σουηδία	» 54 »	346.855 »
Γαλλία	» 50 »	346.479 »
Νορβηγία	» 52 »	157.604 »

Ἐκ τῆς τελούστης, ως ἀνωτέρω, ὑπὸ κατασκευὴν χωρητικότητος ἐνὸς τὸν κόσμον, η κατηγορία τῶν δέξιαινοτόποιον ἀναφέρεται εἰς τὰς στατιστικὰς τοῦ «Λόδδ' Ρέτζιστερ» μὲ 296 μονάδας, συνολικῆς χωρητικότητος 3.267.259 τ. γκρός. Πρὸς νηολόγησιν ἐν Ἐλλάδι φέρονται τέσσαρα μόνον πλοία, 26.309 τ. γκρός, ητοι 2 φορτηγά, 17.200 τόν. γκρός, ναυπηγούμενα εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν και 2 ἐπιβατηγά 9109 τ. γκρός, ναυπηγούμενα εἰς τὴν Ιταλίαν. «Επίσης και ἵνα τάκερε, 11.500 τ. γκρός, κατασκευαζόμενον ἐν Ἀγγλίᾳ, φέρεται προοριζόμενον διὰ τὴν Ἐλληνικὴν σημιαίαν.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὑπὸ ἀνασκόπησιν α', τριμήνου έ. έ., αἱ παγκόσμιαι καθελκύσεις περιέλασθον μίαν χωρητικότητα 835.713 τ. γκρός. «Εξ αὐτῆς, σκάφη 227.691 τ. γκρός, καθελκύσθησαν εἰς Ἀγγλίαν και Ιρλανδίαν, ἔναντι ἀντιστοίχου μέσου ὅρου τῶν τριμήνων π. έ. έ.κ 325.153 τόν. γκρός. Η Ἐλλειψις ἐπαρκοῦς χάλυβος ὑπῆρξεν διὰ τοῦ κυριώτερος φορμὴ τῆς καθυστέρησης τῶν καθελκύσεων ἐν Ἀγγλίᾳ. Τὸ σύνολοι ἀφορεῖ τῆς καθυστέρησης τῶν καθελκύσεων ἐν Ἀγγλίᾳ. Τὸ σύνολοι ἀφορεῖ τῆς καθυστέρησης τῶν καθελκύσεων ἐν Ἀγγλίᾳ.

### Η παγκόσμιος ναυτιλία

Η ἔκθεσις τῶν πεπραγμένων τοῦ «Λόδδ' Ρέτζιστερ» διὰ τὸ 1952 περιέχει, ὅπως πάντοτε, ἀκοετὲ ἐνδιαφερούσας στατιστικὰς πληροφορίας, ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἔξελιξιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ Οὕτω, εἰς τὸ τέλος Ιουνίου τοῦ π. έ. έ. τοῦ περιελαμβάνοντο ὑπὸ τὴν τὰς ἔνομησιν τοῦ ἀγγλικοῦ νηογάμουνος 9885 πλοία, χωρητικότητος 37.682.039 τ. γκρός, ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 41.5% τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου. Εἰς τὴν ἔκθεσιν γίνεται μνεία και ἐπὶ τινῶν ἐκ τῶν ζητημάτων, ποὺ ἀπαγόρωσαν τὰς τεχνικῶν τοῦ Νηργάμουνος. «Αναφέρονται σχετικῶς αἱ διεξαχθεῖσαι δοκιμαὶ ἐντοχῆς τοῦ χάλυβος, διαφέρονται σχετικῶς τῆς γραμμῆς φορτώσεως τῶν πλοίων και ή μελέτη τῆς εύσταθείας και τῆς καλῆς εἰς τὰ ταξίδια διαγωγῆς τῶν σκοφῶν.

Σχετικῶς μὲ τὰς ναυπηγήσεων, η ἔκθεσις ἀναφέρει, διται κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος κατεσκευάσθησαν ἐν δλω εἰς τὴν Ἀγγλίαν 232 πλοία, 1.535.280 τ. γκρός και εἰς τὰς λοιπὰς χώρας 451, χωρητικότητος 2.579.990 τ. γκρός. Τὰ 66% τῶν ἐν λόγῳ ναυπηγήσεων εἰς τὸ τέλος τοῦ α'. τριμήνου έ. έ. μίαν συνολικὴν χωρητικότητα σκαφῶν

Cable Address  
TONIO-COLON



μενόπλοια. Κατά το 1951 είχαν ναυπηγηθή 408 πλοία, 2.236.000 τόν. γκρός, εις την Αγγλίαν και 342, χωρητικότητος 1.792.000 τ. γκρός, εις τα λοιπά χώρας, με ποσοστόν 57% διά τα δεξαιμενόπλοια. Πλεύστα σα σχέδια δελτιώσεως της μεταφορικής απόδοσεως τών πλοίων υπεβλήθησαν καὶ έμελετήθησαν ἀπό τους τεχνικούς του Νησιγνώμονος, μεταξύ τών όποιων ή ἐπιμικνυστικά τών ὑπαρχόντων τάκερς καὶ φορτηγών διὰ τῆς προσθήκης νέων τυμημάτων εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, ἡ μεταβολὴ τῶν φορτηγών ἀπό ανοικτά εἰς κλειστά «σέλτερ - ντέκας καὶ ἡ σφαιρέστις τῶν καταστρέψανταν καταστρωμάτων.

Ἄξιοσμείωτος είνε ἡ στατιστική διὰ τὴν κατανάλωσιν καυσίμων. Κατά τὸ 1914, ἐπὶ παγκομιδίαν χωρητικότητος 45.495.387 τ. γκρός, σκάφη χωρητικότητος 43.895.381 τ. γκρός, ἦτοι τὰ 96.6% τοῦ συνόλου, κατηγορίασκον διὰ τὴν πρόσωσιν των γαυσινθρακα. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1952, ἐπὶ συνολικής χωρητικότητος 90.180.359 τ. γκρός, σκάφη 13.711.654 τ. γκρός μόνον, ἦτοι τὰ 15.2% μόλις τοῦ συνόλου, ἔχοντα μποτούσιαν τὸν γαυσινθρακα. Τὸ ὑπάρχον εἰς τὸ τέλος τοῦ 1952 παγκόσμιον τοννά—συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν 12.5 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, φεδεδικῶν σκαφῶν τοῦ κρατικοῦ ἀμερικανικοῦ στόλου—ἡτο κατὰ 30% ἀνώτερον τοῦ προπολεμικοῦ (1939), ἐνῷ ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων ἡτο ἀνώτερος κατὰ 6% μόνον. Προέρχεται τὸ τελευταῖον τοῦτο ἐκ τοῦ γεγονότος, διὰ μεταπολεμικῶν ηὔξησης δὲ μέσος δρος τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων καὶ κυρίως τῶν τάκερων. Η ναυπήγησις «τράπετς» περιωρίσθη σημαντικώς, ἐνῷ καὶ ἀντίθετην ηὔξησην τῶν δεξαιμενοπλοίων, ἄτινα καὶ ἀντιπροσωπεύουσιν ἥδη τὰ 22.2% τοῦ παγκομιδίου τοννά.

Η τάσις, ἐξ ἄλλου, πρὸς τὸν ναυπήγησιν πλοίων εἰδικοῦ τύπου, ὑπελοτέρας ταχύτητος καὶ μεγαλύτερας εἰς κυβικὸν δύγκον ικανότητος διὰ σκάφη ἔνδρου φορτίου, ἐξηκολούθησε καὶ κατὰ τὸ 1952. Σκάφη τινὰ τῶν 8.000 τόνων d. w., με μηχανάς πρόμυνθεν, ἐτέθησαν ἐν ὑπηρεσίᾳ, καθὼς καὶ ἐν ἐπιβατηγόν. Τὰ πλεονεκτήματα τῶν πλοίων τοῦ τύπου τούτου είνε αὐτονότητα, ἡ δὲ τοιαύτη καινοτόμος διαρρύθμισις παρακολου-

θεῖται μετ' ἐνδιαφέροντος ἀπό τε τοὺς τεχνικοὺς καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς.

Οσον ἀφορᾷ, τέλος, τὴν ἡλικίαν τοῦ παγκομιδίου ἐμπορικοῦ στόλου, δίδονται ἀπὸ τὰς στατιστικὰς τοῦ «Λόδεύς Ρέτζιστερ» οἱ κατωτέρω αριθμοὶ: Ὡς πρὸς τὴν δρεπανικήν ναυτιλίαν, τὰ σκάφη ἡλικίας 25 ἑτῶν καὶ ἄνω καλύπτουν τὰ 14% τῆς χωρητικότητος τῆς, ἐνῷ τὰ πλοῖα ἡλικίας 5 ἑως 10 ἑτῶν σημειώνονται μὲ ποσοστὸν 34% καὶ τὰ ἡλικίας κάτω τῶν 5 ἑτῶν μὲ ποσοστὸν 21%. Εἰς τὴν γαυτιλίαν τῶν Ἡνιωμένων Πολιτειῶν, τὰ σκάφη ἡλικίας μείζονος τῶν 25 ἑτῶν, ἀντιπροσωπεύουσι μόλις τὰ 9% τῆς χωρητικότητος τῆς, ἐνῷ εἰς τὴν Ἰσπανίαν, ἥτις κατέχει τὸν περιστότερον παρηλίκον ἐμπορικὸν στόλον, τὸ ἀντιστοιχὸν ποσοστὸν θίνεται εἰς τὰ 58%. Μετὰ τὴν Ἰσπανίαν, ἔρχεται ἡ Σοδιετική Ρωσία, μὲ ποσοστὸν 53% διὰ σκάφη ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 25 ἑτῶν καὶ μόλις 3% διὰ σκάφη ἡλικίας μικρότερας τῶν 5 ἑτῶν. Η Βραζιλία σημειώνεται μὲ 51% διὰ τὴν παρηλίκη χωρητικότητά της, ἐνῷ τὸ Βέλγιον κατέχει τὸν νεώτερον ἐμπορικὸν στόλον καὶ ἔμφαντες ποσοστὸν μόλις 5% διὰ σκάφη ἡλικίας 25 ἑτῶν καὶ ἄνω. Μετὰ τὸ Βέλγιον, ἔρχεται εἰς συγχρονισμένον στόλον ἡ γνωστὴ μας Λιβερεῖτη, ἡ ὅποια, χάρις εἰς τὴν Ἑλληνικὴν δραστηριότητα, ἔχει ποσοστὸν παρηλίκου τοννά 8% μόνον. Ής πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, ἀριθμούσαν σκάφη 1.274.446 τ. γκρός, σημειώνεται εἰς τὰς στατιστικὰς τοῦ «Λόδεύς Ρέτζιστερ», μὲ ποσοστὸν 1% διὰ σκάφη ἡλικίας κάτω τῶν 5 ἑτῶν, 61% διὰ σκάφη κάτω τῶν 10 ἑτῶν, 68% διὰ σκάφη κάτω τῶν 15 ἑτῶν καὶ 71% διὰ σκάφη κάτω τῶν 25 ἑτῶν.

### Ο μέσος ὥρος τῶν τιμῶν τῶν ναύλων

Ο μέσος ὥρος τῶν τιμῶν τῶν ναύλων κατὰ μῆνα Ἀπρίλιον ἐ. ἐ. εἰς τοὺς δέκα τρεῖς κυριωτέρους τομεῖς τῆς παγκομιδίου ναυλαγορᾶς, δείκνυται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν Μάρτιον τρέχους καὶ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1952:

Τομεῖς Ἀγορῶν	Ἀπρ. ἐ. ἐ.	Μαρ. ἐ. ἐ.	Ἀπρ. 952
Χάμπτον - ρόδος Ἀμέρεσταν γαιάνθρο.	36)	34)	\$ 7.25
Ρόττερνταμ—Δυτ. Ἰταλίαν	20)	20) 6	25)
Κάρδιφ — Μπ. Ἀύρες	—	—	—
Πλέιτ — Ἰνδίαι γεννήματα	90)	85)	—
Πλέιτ — Ἀμέρεστα	72) 6	62) 6	57) 6
Β. Ειρηνικός — Ἀγγλία	77) 6	77) 6	105) —
Κόλπος-Ἀγγλία(τὸ κουώρτ.)	10) 10½	10) 10½	13) 6
Ἀν. Αύστραλία — Ἀγγλία	97) 6	103) 9	90) —
Μ. Θάλασσα — Ἀγγλία	—	—	—
Νταγκάν — Ἰσπανία μετάλλευμα	—	35) 6	51) 6
Μπόνα — Ἀγγλία	25)	24) 3	42) —
Καζαμπλάγκα—Ἀγγλία φωσφάτα	29) 3	25) 6	36) 6
Κούβα — Ἀγγλία ζαχάρεις	77)	75) —	97) 6

### Νορβηγία

#### Τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων

Απὸ μίαν ἔκθεσιν τῆς «Ἐνώσεως τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν» ἐπὶ τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν νορβηγικῶν πλοίων, διαπιστοῦται, ὅτι τὰ ἔξοδα τῆς κινήσεώς των είνε κατὰ 40% μεγαλύτερα στήμερον, ἔναντι τοῦ 1947 καὶ 5½ φορᾶς περισσότερα, ἔναντι τοῦ 1938. Μὲ βάσιν 100 διὰ τὸ ἔτος 1947, τὸ σύνολον τῶν δαπάνων τοῦ νορβηγικοῦ πλοίου ἦτο 26 διὰ τὸ 1938 καὶ 140 διὰ τὸ 1951. Η μισθοδοσία τῶν πληρωμάτων ἀναφέρεται μὲ τὸν ἀριθμὸν 32 εἰς τὰς δαπάνας τοῦ 1938 καὶ μὲ 138 εἰς τὰς δαπάνας τοῦ 1951, ἡ δὲ τροφοδοσία μὲ 18 διὰ τὸ 1938 καὶ 122 διὰ τὸ 1951. Τὰ ἔφοδοι καταστρώματος καὶ μηχανῆς ἀναφέρονται μὲ 22 διὰ τὸ 1938 καὶ 153 διὰ τὸ 1951, ἐνῷ αἱ δαπάναι ἐπισκεύων καὶ συντηρήσεως ἔφθασαν ἀπὸ 18 εἰς 147 μονάδας καὶ τὰ ἀσφάλιστρα ἀπὸ 29 τὸ 1948 εἰς 147 τὸ 1951.

### Ολλανδία

#### Τὸ σύνδεσις μὲ τὰς ἀμερικανικὰς λίμνας

Δύο μικτὰ δλανιδικὰ σκάφη, μῆκος 462 ποδῶν, ταχύτητος 19 μιλῶν καὶ μὲ θέσεις δι' 61 ἐπιβάτας, ἐκ τῶν δόποιών τὸ πρώτον παραδίδεται τὸν προσεκτῆ Ιούλιον, κατεσκευασθήσαν, μὲ μικρὸν δύνθισμα (25.6 ποδῶν), ὅπετε νὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιοῦν τὴν νέαν πρὸς τὰς μεγάλας ἀμερικανικὰς λίμνας διώρυγα τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, ἥτις προβλέπεται νὰ ἔχῃ δύνθισμα 27 ποδῶν. Πρὸς τὸ παρόν τὰ δύο ταῦτα πλοῖα θὰ ἔχουνται τὸν πρώτον τὸν ἀπό θαλάσσης Καναδικοὺς λιμένας, δέν ἀποκρύπτεται, διὰς, ἀπὸ τὴν πλοιοκτήτην ἐταῖρον δικοπός της, δῆπος ἐν καιρῷ προεκταθοῦν τὰ δρομολόγια τῶν μέχρι τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων. Οὕτω, διὰ πρώτην φορὰν ἐπιβατηγά σκάφη θὰ εἰσέλθουν ἀπὸ θαλάσσης τῆς Βορείου Αμερικῆς. Ήδη, ἐπτὰ ξέναι ἐταιρίσται, διαθέτουσαι φορτηγά πλοῖα, μὲ μικρὸν δύνθισμα, διαπιστοῦν τακτικὰς ὑπηρεσίας πρὸς τὰς μεγάλας λίμνας. Η δλανιδική γραμμὴ, ἡ δόποις πρώτη δὲ ἔγκαιναστη δρομολόγια μὲ ἐπιβατηγά πλοῖα, ἔχει ἥδη δρομολογήσει εἰς τὴν ἐν δόγῳ γραμμὴν ἐπτὰ ἐν δόγῳ φορτηγά.

### ΕΚΥΚΛΟΦΟΡΗΣΕ

ο

#### ΟΔΗΓΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 1952-1953

#### (Υπὸ Μ. ΣΑΠΟΡΤΑ)

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ: Ονοματολογία τῶν ὑπὸ Ελληνικὴν σημαίαν πλοίων. Πλοιοκτήται, ἐπωνυμίαι, καὶ διευθύνσεις αὐτῶν ἐν Ελλάδι. Διαχειρισταὶ ἡ ἀντιπρόσωποι αὐτῶν ἐν Λονδίνῳ καὶ ἐν Νέα Υόρκῃ κ.τ.λ. κ.τ.λ. Δι' ἀντίτυπα ἀπευθυντέον εἰς τὸν ἐκδότην, Μέγαρον Γιαννουλάτου, (Γ') δροφος. Τηλέφ. 47.945.

περιοδικό στον οποίο παραπέμπεται την αγορά της Ελλάς

την οποία παραπέμπεται την αγορά της Ελλάς

*Χρήματα  
Ναυτιλίας*

**“ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΗΓΟΙΟΚΗΓΑΙ**  
**ΕΙΝΕ ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΣΑΣ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΙΣΤΕ**

**ΒΙΒΕΧΡΩΜ**

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ: ANTICORROSIF № 1  
ANTIFOULING № 2  
ANTIFOULING TROPICAL № 3  
ΙΣΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ - BOOT - TOPPING  
ΑΜΠΑΡΟΧΡΩΜΑΤΑ - HOLD - PAINT  
ΕΛΙΟΧΡΩΜΑΤΑ - TOP - SIDE  
ΒΕΡΝΙΚΟΧΡΩΜΑΤΑ - ENAMELS  
ΧΡΩΜΑΤΑ ΥΨΗΛΗΣ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΣ -  
FUNNEL - PAINTS  
ΒΕΡΝΙΚΑ - VARNISHES

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ:  
ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ  
ΛΕΒΗΤΩΝ  
ΣΩΝΗΝΩΝ  
ΚΑΠ.



ΔΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ & ΣΙΑ ΝΙΚΑΙΑ - ΤΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛ. ΕΡΓΟΣΤ. 492.174 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "ΒΙΒΕΧΡΩΜ-ΑΘΗΝΑΣ" - ΤΗΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ 25.794

Ergo

**“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”**

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

**Ναυτιλιακαί Ειδήσεις**

‘Η διαιτησία διὰ τὰ 14 λίμπερτος

Δι’ αποφάσεως τοῦ υπουργικού συμβουλίου, κατηρτίσθη ἐπιτροπή ἐκ τοῦ ἀρεοπαγίτου κ. Γκολφινοπούλου, μὲν ἀναπληρωτὴν τοῦ ἀρεοπαγίτου κ. Ἀργυράκην, ἐκ τοῦ νομικοῦ συμβουλίου τοῦ υπουργείου Ναυτιλίας κ. Νικ. Κουτογάνην, μὲν ἀναπληρωτὴν τοῦ κ. Μαγγιώρων καὶ ἔνος τῶν συνηγόρων τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν, ἡ οποία θὰ προδῆ εἰς τὸν ἑπανέλεγχον τῶν στοιχείων τῶν ἀφορώντων τὴν διαχείρισιν τῶν 14 λίμπερτος κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ἐν μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν Νέας ‘Υρδούς διὰ λογαριασμού τοῦ ‘Ελληνικοῦ Δημοσίου.

Ως γνωστόν, τὸ Δημόσιον διεκδικεῖ 300.000 δολλάρια ἐκ τῆς διαχείρισεως τῶν πλοίων τούτων.

Τὸ πόρισμα τῆς ἐπιτροπῆς, οἰονδήποτε καὶ ἄν εἰνε τοῦτο, θὰ γίνη ἀπόδεκτὸν τόσον ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως, δύον καὶ ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν. Πρὸς τοῦτο κατηρτίσθη συνυποσχετικόν, τὸ ὅποιον καθορίζει λεπτομερῶς τὸ ἔργον τῆς ἐπιτροπῆς. Τὸ συνυποσχετικόν θὰ ὑπογραφῇ ἐντὸς τῆς ἑδομᾶς ἐνώπιον συμβολαιογράφου ἀφ’ ἔνος μὲν παρ’ ἐκπρόσωπον τοῦ Δημοσίου, ἀφ’ ἔτερον δὲ ἀπὸ ἐκπροσώπους τῶν ἐφοπλιστῶν, θ’ ἀναρέρεται δὲ ἐν αὐτῷ, ὅτι τόσον τὸ Δημόσιον, δύον καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν ν’ ἀποδεχθοῦν τὰς ἀποφάσεις τῆς τριμελούς ἐπιτροπῆς. Πρὸς τὴν ἐπιτροπήν θὰ ὑποβληθοῦν τὰ ὑπουργήματα τοῦ Δημοσίου καὶ τὰ ἐφοπλιστῶν.

Οἱ ἐπὶ τῶν ξένων πλοίοιν

Συμφώνως πρὸς τὰ συγκεντρωθέντα ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως Ναυτικῆς ‘Εργασίας τοῦ υπουργείου Ναυτιλίας στοιχεία, κατὰ τὸν ‘Ιανουάριον τοῦ 1953 εἰργάσθησαν 318 φορτηγά πλοία ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ σημαίαν Παναμά, ‘Ονδούρας, Κοσταρίκας καὶ Πακιστάνου. Ἐπὶ τὸν πλοίων τούτων ἐναυτολογήθησαν 6150 ‘Ελληνες ναυτικοί, τοις εἰσέπραξαν διὰ τὸν μῆνα τούτον 302.755 λίρας Ἀγγλίας.

Οἱ ἀνεργοὶ ναυτικοί

Συμφώνως πρὸς τὴν πρωτιάνα στατιστικὴν τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., προσετέθησαν τὸν ‘Απρίλιον εἰς τὰς τάξεις τῶν ἀνέργων 1693 ναυτικοὶ μαρ., ἐναυτολογήθησαν, δύοις ἔτεροι 1933, εἰς τρόπον ωστε εἰς τὸ τέλος τοῦ Ἀπριλίου οἱ ἀνεργοὶ ναυτικοὶ μαρ. α΄ 98, β΄ 40 καὶ γ΄ 28, μηχανικοί α΄ 125, β΄ 76 καὶ γ΄ 162, Μ.Ε.Κ. α΄ 6, β΄ 8 καὶ γ΄ 34, μηνανδροί 99, λογισταί 14, ραδιοτηλεγράφοι 144, ἔγρη 334, ναυληροί 75, φροντισταί 10, θυμοί φροντιστῶν 29, τροφοδόται 4, βετροί τοφοδότων 9, ἀρχιτερησταί 146, λιπαντοί 36, θερμασταί 406, ἀνάρκειν 98, ναυταί 1019, ναυτόπατες 970, ένδυροι 62, δύκηιοι πλοιαρχοί 65, δύκηιοι μηχανικοί 263 καὶ χυτροκαθαρισταί 112.

Καὶ ἄλλῃ ἀποστολῇ

Μὲ τὸ ὑπερωκεάνιον «Νέα ‘Ελλάς» ἀναγωρεῖ τὴν 18ην Μαΐου διὰ Νέαν ‘Υρκην ἀπόστολη ἐξ 67 ἀνέργων ναυτεργατῶν. Ἡ ἀπόστολὴ περιλαμβάνει 2 πλοιάρχους Β΄ τάξεως, 3 μηχανικοὺς γ΄ τάξεως, 5 ἀρχιθερμαστάς, 37 ναυτούμαληρους, 12 θερμαστάς, 2 ένδυρογράφους, 4 θαλασμητόλους καὶ 2 μαγείρους.

Οἱ ἀπολυόμενοι εἰς ‘Ηράκλειον

‘Εξ ἀφορμῆς ἔρωτικας τοῦ λιμενάρχου ‘Ηρακλείου ἐπὶ τῆς ὑπορωμάτων ἐξ ‘Ηρακλείου εἰς Πειραιά, τὸ υπουργείον Ναυτιλίας ἔδωκε τὴν ὁρδούμαντον ἀπάντησιν, ἥτις κοινοποιεῖται πρὸς δλας τὰς λιμενικὰς καὶ Προδικιάς ἀρχαῖς : ‘Ἐκ τῆς δῆλης οἰκονομίας τοῦ νόμου 1752) 1951 «περὶ ναυτικῆς ἐργασίας» καὶ τῆς ὑποχρέωσης Συλλογικῆς Συμβάσεως N. ‘Εργασίας (Κεφάλαιον ΙΒ., παράργ. 7) ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων, σαφῶς συνάγεται, διτὶ ὃ πλοιάρχος ὑποχρεούται νὰ καταβάλῃ εἰς τὸν ἀπολυθέντα ναυτικούν καὶ εἰς τὸν λιμένον ἐπὶ τῆς ημεδαπτής, ἐκτὸς τῶν περιπτώσεων τῶν ἀδιάφορων α΄ καὶ β΄ τοῦ ἀρθρου 24, τὰ ἔξοδα ἐπιστροφῆς εἰς Πειραιά, δόστις ἀποτελεῖ ναυτεργατικὸν κέντρον καὶ τὰς δαπανάς διατροφῆς τοῦ ναυτικοῦ μέχρι τῆς ἀφίεσώς του εἰς τὸν λιμένα τούτου».

‘Αδεια πωλήσεως

‘Υπὸ τοῦ υπουργείου Ναυτιλίας ἔχοργηθη ἀδεια πωλήσεως εἰς τοὺς

CODE MARHAG.

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

“Ελληνες άντιπρόσωποι ΑΔΕΛΦΟΙ ΣΩΤΗΡΙΟΥ & SOTERS ἐξ “Ανδρου.

937. N.E. TILLAMOOK, ST. PORTLAND 12—OREGON

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

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ — ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ — ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΚΟΥΡΑΣΤΟΣ

ἀλλοδαπούς τοῦ φόρτηγου ἀτμόπλοιού «Ιω. Φράγκος», ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς δεσμευσεως τοῦ ὑπολοίπου τιμῆματος, μετὰ τὴν ἔξοφλησην τῶν ὄφειλῶν τοῦ πλοίου πρὸς τοὺς δανειστάς του τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ τῶν ὄλων ὄφειλῶν πρὸς τὰ ναυτικὰ ὄσφαλιστικά Ταμεῖα.

‘Αποχαιρετιστήριον γεῦμα

Πρὸς τιμὴν ὧν ἀπερχομένου ἐκ Λονδίνου, μετὰ μακρὰν ἐκεὶ ὑπερσιακὴν παραμονὴν, προξενικοῦ λιμενάρχου κ. Ἰσιδ. Βασιλειάδη, παρετέθη ὑπὸ τῶν ἐκεὶ ‘Ελλήνων ἐφοπλιστῶν γεῦμα, εἰς τὸ «Great Eastern Hotel». Παρεκάθησαν οἱ κ. κ. Π. Χριστόπουλος, Μ. Λευτάκης, Π. Λυκιαρδόπουλος, Ι. Κουλουκούντης, Σ. Ζαδός, Δ. Χανδρῆς, Μ. Λύρας, Κ. Λύρας, Ι. Βλαστόπουλος, Ν. Εύστοχος, Μ. Ξύλας, Λεων. Χότκης, Μ. Φαφαλίδης, Π. ‘Αγγελος, Κ. Γουλανδρῆς, Θ. Λύτης, Ηλ. Πατέρας, Ε. Μαγκλής κλπ. ‘Ο πρόδρος τῆς ἐν Λονδίνῳ Ἐλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Συεργασίας κ. ‘Αγγ. Λούζης εἰς τὴν πρόσποτον τοῦ ἐσκιαγράφησης τοῦ τιμώμενου καὶ ηγέμονη ηγεμονίας «καλὸ ταξίδιο» εἰς τὸν εὔσυνειδητον κρατικὸν λειτουργὸν, «ὅστις κατώρθωσε, χάρις—ιδίᾳ—εἰς τὴν ἀνωτερότητα τοῦ ηθοῦς του, νόνειανομίση μεθοδικῶς τὴν ἐφαρμογὴν στυγων νόμων μὲ τὴν ἔχυπερέθησην τῶν ίδιωτικῶν συμφερόντων». Εἰς τὸν κ. Βασιλειάδην προσερέθησε εἰς ὄντωνησην ἀργύρων σιγαροθήκη, μὲ λαξευμένην ἐπ’ αὐτῆς τιμητικὴν σφεριέρωσιν, ἵνα ὑπενθυμίζη εἰς αὐτὸν τὸ ὑπηρεσιακόν του πέρασμα ἀπὸ τὴν ‘Αγγλικὴν Μητρόπολιν.

‘Αγοραπλωλήσια πλοίων

Τελευταίως είχον ἀγορασθῆ παρ’ ‘Ελλήνων ἐπτά ὧν δλω Καναδικά φορτηγά. ‘Εξ αὐτῶν δὲν παρεγκέθησαν εἰς τὰ τέσσαρα ἀδειαὶ μεταβιβάσεων τῶν εἰς ἔτερος σημαίας ὑπὸ τῆς Καναδικῆς κυβερνήσεως. Αἱ χρηγεῖσαι ἀδειαὶ εἰς τὰ υπόλοιπα τοῖς ἀναφέρονται εἰς τὰ σκάφη τοῦ Winnipeγ 7.164 τ. γκρός (τοῦ 1944), «Montrealer» 7.191 τ. γκρός (τοῦ 1943) καὶ «Worldtrotter» 7.132 τ. γκρός (τοῦ 1943). Τὸ τελευταίον τοῦτο ἐπιλαβήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖρον «Natalis» («Παπαχριστίδης Κόμπιαν») εἰς τὴν Ἐλληνικῶν συμφερόντων νέαν λιθεριανὴν ἑταῖρον «Εὐκόροις» καὶ παραληφθεῖ πρὸ τῆς ημέρων εἰς τὸ Λονδίνον, μετωνομάσθη «Ε. Ρ. Κ. Ο. Κ. Σ.».

—Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν, σκανδιναϊκῆς πλοιοκτησίας, λίμπερτον «Astrid Naes» 7247 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀγορασθὲν παρ’ ‘Ελλήνων, ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 270.000 λιρῶν, παρελήφθη πρὸ τῆς ημέρων ἐν Λονδίνῳ καὶ μετωνομάσθη «Φλοι ο ι σ 6 ος ΙΙ.». ‘Η λιθεριανὴ σημαία διετηρήθη. Τὸ σκάφος ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς νέας ἑταῖρας «Προγκρέσσο».

—Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν, σκανδιναϊκῆς πλοιοκτησίας πλοιοκτησίας τοῦ Ο.Α.Ν., εἰς μὴ περατώσαντες τὰς ἐργασίας ἀνέλκεσσαν ναυαγίου, πωλήθησαν πρὸ τοῦ Ο.Α.Ν. καὶ ἔχοντες δεδικτολογημένην ἀνάγκην παραπάσσεως τῆς χορηγείσεως αὐτούς προθεσμίας ὀντλάντου τοῦ ναυαγίου, διὸν νὰ ὑπόδολουν σχετικὴν αἴτησιν εἰς τὴν λιμενικὴν ὄρχην, εἰς τὴν πειρίσεων τῆς ὁποίας κείται τὸ ναυαγίον. ‘Η λιμενικὴ όρχη δὲν νὰ ὑποδέλη τὴν κατεύθειαν αἴτησιν εἰς τὸ ‘Υπουργείον μετὰ τῶν ἀπόφερων τῆς ἐπι τῆς σιουμένης παραπάσσεως αἴτησιν εἰς τὸ ναυαγίου καὶ τοῦ ὄντυγκαιούντος χρόνου. Κατὰ τὴν κατάστισην τῶν προτάσσεων τῆς λιμενικῆς Ἀρχῆς δένον νὰ ἔχῃ ὑπὸ της θεσμού τοῦ ναυαγίου καὶ ἄν οἱ ἐργασίαι ἀνέλκεσσαν παρεμποδίζουν τὴν ναυιστήσαν, τὴν ηγετικήν την εἰσαγωγήν των εργασιῶν, ὡς καὶ τὸν ρυθμὸν τῶν ἐργασιῶν τούτων, εἰς συνάδεσμον πρὸ τῆς διατίθεσης μέσα.

—Ἐπὶ τὴν δέοντα τὸν προτάσσειν τῆς λιμενικῆς Ἀρχῆς καὶ τῶν σχετικῶν στοιχείων τὰς ὁποῖας εὑρίσκονται πορά τὴν ἀρμόδιον ὑπερεσία τοῦ ‘Υπουργείου Ναυτιλίας, ἢ τὰς ὁποῖας εὑρίσκονται σχετικαὶ διαδικασίες.

Τὰ τέλη χαρτοσήμου

Πρὸς τὰς λιμενικὰς Ἀρχὰς ἀπετολή ἐγκάλιος, διὰ τὴς δόσιας καθιστατεῖ γκρότον στὸ διά τοῦ Νόρμου 2245 ἐπερι τροποποίησες καὶ συνηπλωσεως τῶν διατάξεων περὶ τελῶν ναρτοσήμου καὶ ὄλων τινῶν φορολογικῶν διοιτάξεων, δὲν ὑπότεινει τοις τελῶν χαρτοσήμου καὶ ὄλων τινῶν φορολογικῶν διοιτάξεων, δὲν ὑπότεινει τοις τελῶν χαρτοσήμου καὶ δισαρμάνων ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου, διὰ τε τὸ ποσὸν τῆς κυρίες ὀφειλῆς καὶ διὰ τὴν τυχὸν προσευξῆσιν ή τὸ πρόστιμον ἢ τόκους κλπ. Κατὰ συνέπειαν, δέονται αἱ λιμενικαὶ ὄρχηι νὰ παύσουν δεσμαίουσαν πρόσθετον τέλος Νόρμου 4755 ἐπερι τελῶν χαρτοσήμου» ἐπὶ τὸν δεσμαίουσαν φαρικῶν καὶ ὄγκυροικῶν δικαιωμάτων.

‘Εξετάσεις

Δι’ αποφάσεως τοῦ ‘Υπουργείου Ναυτιλίας προκειρύθησαν ἔξετάσεις διὰ τὴν 24ην Ιουλίου 1953 πρὸς ἀπότομας διπλῶματα πρακτικοῦ ἀπρομηκνικοῦ καὶ πρακτικοῦ μηχανικοῦ ἀπωτοίκων καύσεως. ‘Η ύγειονομικὴ ἔξετασης τῶν ὑποψηφίων δένον γίνεται παρὰ τῆς A.N.Y.E. τὴν 14ην Ιουλίου 1953, τὸ δε δικαιολογητικά καὶ οἱ αἰτήσεις τῶν ὑποψηφίων δένον γίνεται πρὸ τῆς 15ης Ιουλίου 1953.

—Δι’ ἔτερας ἀπόφασεως τοῦ ‘Υπουργείου προκειρύθησαν διαγνωσμός διὰ τὴν ἀπότομην διπλῶματα προδιπτηλεγραφοῦ Α΄ τάξεως τὴν 21ην Αὔγουστου 1953. ‘Η ύγειονομικὴ ἔξετασης τῶν ὑποψηφίων δένον γίνεται μέχρι τῆς 15ης Ιουλίου 1953.

—‘Επιπλέον δι’ απόφασεως τοῦ ‘Υπουργείου προκειρύθησαν διαγνωσμός διὰ τὴν ἀπότομην διπλῶματα προδιπτηλεγραφοῦ Α΄ τάξεως τὴν 7ην Αὔγουστου, αἱ δε αἰτήσεις καὶ τὰ τόκων δικαιολογητικῶν δένον γίνεται τὴν 15ην Ιουλίου 1953.

PHONE: A.T. 6666

T.R. 0929

δικαιολογητικά διά γίνονται δεκτά μέχρι της 15ης Ιουλίου 1953.

— «Εξ αλλού δι」 έτερας άποφασις αἱ ξέστασις διὰ τὴν ἀπόκτησιν πυχίου κυβερνήτου Α' τάξεως και ναυλώρου ἀπομολίου ὠρίσθουν διὰ τὴν 7ην Σεπτεμβρίου 1953. Η ὑγειονομική ξέστασις τῶν ὑποψήφιον διὰ γίνη την 7ην Αὔγουστου, αἱ δὲ αἰτήσεις και τὰ δικαιολογητικά δέοντα να υποδηλώσουν μέχρι τῆς 15ης Αὔγουστου.

— Τέλος αἱ ξέστασις διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος σικονομικού αἰσιομοτικού Α' και Β' τάξεως ὠρίσθουν διὰ τὴν 23 Σεπτεμβρίου. Η ὑγειονομική ξέστασις τῶν ὑποψήφιον διὰ γίνη την 11ην Σεπτεμβρίου, αἱ δὲ αἰτήσεις και τὰ δικαιολογητικά οὐτῶν δέοντα να ξέσουν υποδηλώη μέχρι τῆς 15ης Αὔγουστου 1953.

#### Διπλώματα

Κατὰ τὰς διενεργηθεῖσας ξέστασις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀτμομηχανικού Α' τάξεως ἐπεύπονον οἱ κ. κ. Εύαν. Αθανασάκης, Αντ. Αργουζάκης, Γ'. Αργυροκαστρίτης, ΑΘ. Βουτσάρης, ΑΘ. Γιαννάκης, Αντ. Γεωργαλός, Μ. Γρυπάρης, Φρ. Δακτυλίδης, Γ. Δεναζάς, Νικ. Ηλίας, Εμμ. Καλλίνικος, Εύαν. Καραμάνης, Κων. Καριντζές, Κυρ. Λαγάνης, Εμμ. Λογοεύτης, Στ. Λαμπτήρης, Λέαν. Μιχαλόπουλος, Ν. Μάτσης, Π. Μακρής, Κ. Μαναλέσσος, Κων. Μελιτάκης, Ιω. Μαργέλης, Φ. Μιταλάζας, Γ. Οικονομίδης, Νικ. Πιτσάκης, Γ. Πορτίτης, Μιχ. Ποντικός, Παν. Παναγιώτευ, Ιω. Ρασουζίδης, Θεόδ. Ζαντακλής, Αντ. Συρίγος, ΑΘ. Συμηνόδαλς, Ν. Τρύφωνας, Στ. Τσιγκιριάνης και Π. Φραντζής.

Έπεισος αἱ ξέστασις διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ ἀτμομηχανικού Β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Εμμ. Αγγελικούπολης, Στ. Αλέξης, Β. Αλημεριάνης, Ν. Βενιζέλος, Θεόδ. Βέλιος, Π. Γρηγορόπουλης, Π. Γεωργίου, Κλ. Γιανουρίδης, Νικ. Διάκος, Π. Δεκουλόκης, Αγγ. Δαλεϊλής, Λεων. Ζαννής, Κανοτ. Ζερδός, Κυρ. Κωνσταντόπατος, Δημη. Καζανόπουλος, Γ. Καραβανάς, Σωτ. Κωνσταντίνου, Δ. Καναλάκης, Νικ. Καστής, Στ. Λιακέας, Γ. Λιγνός, Π. Μαριάνος, Δημ. Μαρκοπούλος, Νικ. Παλαιοκρασίας, Γ. Γ. Γιακαράς, Δ. Πλέσσας, Αρ. Ραπτής, Νικ. Ρόδουσσης, Γ. Στεφανίτης, Γ. Σαρδήλης, Ν. Σκανδάλης, Κων. Σαρρής, Κυρ. Σιδέρης, Αν. Σαγιόγλου, Γ. Στεφανίου, Β. Σιουλικίδης, Γ. Φίκαρης, Δ. Φραγκούπολης, Αλ. Φασούλωντης, Φ. Χρυσανθάκης, Γεώρ. Χοτζαντανίου και Γ. Χέλιος.

Έπεισος κατὰ τὰς διενεργηθεῖσας ξέστασις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος μηχανικοῦ ἐσωτερικῆς καύσεως Α τάξεως ἐπέτυχον οἱ Γ. Βασιλόπουλος, Π. Ελευθερίου, Δημ. Κανάκης, Α. Λάδημπου, Ιωρ. Μαρκόπουλος και Δ. Πατσόπουλος.

— Έπεισος ένορογήν εἰς τὸ πκ τῆς «Νίκος» (εἰς Κύκλωφα), τοῦ Ο. Δ. Σ. Υ.) 347 τ. γραφή Λονδίνου εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶν τὸ ἀτροκίνητον ἀλειτυτὸν ἀνοικτῆς βαλλάσσης 337 τ. γκρός, ανήκων τῇ τὴν ὄντων υπηρεσίαν ἐμπορικὴν ἔταιροις «Εγενικὴ Ἀλιευτικὴ ἔταιρος τῆς Ἐλλάδος» (Ἐναλία Α.Ε.).

— Μετεγράφη ἐν Λονδίνου εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶν τὸ ἀτροκίνητον ἀλειτυτὸν ἀνοικτῆς βαλλάσσης «Ἀργοναύτης» 337 τ. γκρός, ανήκων τῇ τὴν ὄντων υπηρεσίαν ἐμπορικὴν ἔταιροις «Εγενικὴ Ἀλιευτικὴ ἔταιρος τῆς Ἐλλάδος» (Ἐναλία Α.Ε.).

— Διεγράφη ἐν τῶν νηολόγιον Πειραιῶν τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Φλορίζελ» 1164 τ. γκρός, δὲ μεταδίδουτο εἰς ἀλλοδαπούς. Πληροφορία σχετικῶς, ὅτι τὸν ἀλόγῳ σκάφος ἐτέθη ὑπὸ αἰθιοπικῆς σημαίας και ἐκτελεῖ ἥδη μεταφορᾶς μεταξὺ λιμένων τῆς Ἐρυθρᾶς θαλάσσης.

— Τὸ μικρὸν ἀκτοπλοΐον φορτηγὸν «Ράλλης Π.ε.» 257 τ. γκρός (τοῦ κ. Θ. Κοντού και Σια) μετωνόμασθη «Γλωργίος».

— Τὸ φορτηγὸν «Ποστελένο» 706 τ. γκρός, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Στ. Σταυρίδην και Σια εἰς τὸν κ. Μιχ. Ν. Βασιλίδην και Σια, ἀντὶ 150 ἑκατ. δραχμῶν.

— Τὸ πκ τῆς «Ἐπτάνησης» 129 τ. γκρός, ἐπωλήθη ἀπὸ τοὺς κ. κ. Δημ. Τσαρτάζην και ἀδελφούς Τυρογάλα εἰς τοὺς κ. κ. Κ. Καυκάνην και Μιχ. Καυκάνην, ἀντὶ τηρῆς 290 ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

#### Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις

Τὸ νεότευκτον ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον μας «Αἴονιαν Τσάλλεντζερ» 13.490 τ. γκρός, παραλήθεν, μετὰ ἐπιτυχεῖς δοκιμάσ, ἐκ τῶν ἴστων ναυπηγείων, ἀπέπλευσε τὴν 27ην Απριλίου ἀπὸ τὸ Ναγκασάκι διὰ τὸ παρθενικὸν του τοξίδιον.

— Τὸ παναμαϊκὸν λίμπερτο «Ἐρπορίδης» 7058 τ. γκρός (τοῦ 1942) ἐνεγράφη εἰς

τὴν δύναμιν τῆς καλυπτούσης ἐλληνικά συμφέροντα πανοματικῆς ἔταιριας «Γκόλρε Αἴονι». — Παρεδόθη πρὸ ιμερῶν εἰς Μιδδλεσμπρο τὸ πωλήθεν εἰς «Αγγλους διαλυτάς φορτηγὸν «Ορας Ελικώνα» 5525 τ. γκρός (τοῦ 1918).

— Επίσης παρεδόθη εἰς τὸ Ρότερνταμ τὴν 28ην «Απρίλιου τὸ πωλήθεν εἰς «Ολλανδούς διανυτας δεξαμενόπλοιον μας «Οράδος» 4908 τ. γκρός (τοῦ 1917).

— Τὸ ὑπὸ ὥμερικανην σημαίαν λίμπερτο τῆς ἔταιριας «Οράδος» «Seagallant» 7176 τ. γκρός (τοῦ 1945), ὅπερ εἰς πωλήθη πρὸ τίνος εἰς ἐπέριος «Ελληνας όγραστας, μετωνόμασθη «Admiral Νενένη». Ή ὑστέρεσσα διετριβή.

— Τὸ καθελκυσθὲν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Σκόττη (τοῦ Γκρήνοκ), ἐλληνικῶν συμφέρων τῶν δεξαμενόπλοιον «Λαιδίν Νιόροθ», σημειουσαὶ μὲ χωρητικότητα 11.500 τόνων γκρός.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Κωσταρίκας φορτηγόν μας «Ολύα» 2659 τ. γκρός (τοῦ 1919) μετωνόμασθη «Σάν Νικόλαος».

— Τὸ ὄντων ιανωνίαν φορτηγόν μας «Βήνας» 7631 τ. γκρός (τοῦ 1921) τῆς ἔταιριας «Ελκόλπου» μετερχόθη εἰς τὴν πανοματική σημαίαν.

— Τὸ ἐλληνικής πλοιοκτησίας ἀγγλικὸν φορτηγόν «Βεατρική Ν.» 7048 τ. γκρός (τοῦ 1943) μετωνόμασθη «Ελεάνα». Ή ὑστέρεσσα διετριβή.

— Τὸ καθελκυσθὲν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Σκόττη (τοῦ Γκρήνοκ), ἐλληνικῶν συμφέρων τῶν δεξαμενόπλοιον «Λαιδίν Νιόροθ», σημειουσαὶ μὲ χωρητικότητα 11.500 τόνων γκρός.

#### Οιάλασσα αἱ τυχήματα

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ»: Μετὰ τὸν εἰς Κέπι Τάουν ἐπανάπλουν και ἐκφόρτωσιν μηρους τοῦ φορτίου του, ἐποκευαθῆ, ἔνισχον τὴν οἰκίαν τῆς τοῦ λιμένα Γιοκοχάμα, ἐξ τοῦ 4ην Μαΐου.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ»: «Απὸ Βομβάνη διὰ Γιοκοχάμαν μὲ φορτίον ὁκατεργάστου διάβασκος. Πυρκαὶ ἐξερράγη ἑνὸς εἰρηνικοῦ τοῦ λιμένα Γιοκοχάμας, ἐις τὰ Νο 1 και 2, την 10ην ἐπαρτινή της 28ης Απριλίου. Τὰ κύτη κατεκλυσθήσαν και ἡ πυρκαὶ κατεσθόση τὴν ἐπομένων. Κατεστράφθησαν 340 τόν. ἐις τὸ φορτίον. Τὸ σκάφος ὑπὲτη ημίσηα εἰς ὑπόφερα τὰ κύτη. Ἐξεφόρτωσε, κατόπιν οὗδεις και τὸν παραλίων, ἵνα δεξαμενούση και ἐπισκευασθῆ.

«ΖΑΝ ΚΙΚΙ»: Αλεύριον 28 Απριλίου. Προσέκρουσε ἐπὶ ἄλλου ἐλληνικού σκάφους και ὑπέστη ἐλφαράς τινας ημέρας.

«ΝΟΡΟ ΠΡΕΝΣ»: Γιοκοχάμα 28 Απριλίου. Ζημίαι λεβητοστασίου ἐκ πυρκοτῆς. «Αναγόμωντις πυρσοβεστικού συστήματος.

«ΠΡΟΣΠΕΡΟ»: Κίελον 30 Απριλίου. Απὸ Γδύνιαν διὰ Μπουνένος «Αὔρες», μὲ γανιθράσκα, ὑπὲποντας τοῦ λιμένα Γιοκοχάμας, ἐις τὰ Νο 1 και 2, την 10ην ἐπαρτινή της 28ης Απριλίου. Τὰ κύτη κατεκλυσθήσαν και ἡ πυρκαὶ κατεσθόση τὴν ἐπομένων. Κατεστράφθησαν 340 τόν. ἐις τὸ φορτίον. Τὸ σκάφος ὑπέστη ημίσηα εἰς ὑπόφερα τὰ κύτη. Κατεστράφθησαν 340 τόν. ἐις τὸ φορτίον. Τὸ σκάφος ζημίαις εἰς λιμένα Γιοκοχάμας, διότι δὲν παρεσχέθη ἐγγύσησις διὰ τὰ σώστρα φορτίον ἐνεφάνεσεν πετρέθημαν. Κατεστράφθησαν 340 τόν. Μάιον 2 Απριλίου.

«ΘΕΟΦΑΝΗ ΛΙΒΑΝΟΥ»: Βιζαγκάνη 7 Μαΐου. Απὸ Καλούπων διὰ Γενοβαν, ἐνῷ ζήρτων, κυρίος Ιωτής εἰς κέραφην. Επετεφρήθη και ἀνέχωρησε διὰ Γενοβαν τὴν 7ην Μαΐου.

«ΑΡΕΤΗ Σ.»: Απὸ Ράφριον διὰ Μονεμβίσου και Ινδίας ἐφόρτον (σιτηρά), προσήρχεν εἰς τὸ 7ην χιλιόπετρον τῆς διαρύμασος Μάρτιν Γκάρτσια, ἵνα ὑπόφυγη τού σύγκρουσην μὲ τὸ πλέον ὀντιτέοντα φερόν. Ανέκυντις δι᾽ ιδίων μέσων ὀδύνων. Εζητήθη θονεία ρυμικού, διότε και ἀπεταλόν. (Μάιον 10)

«ΤΡΑΙ·ΙΩΜΦΑΝΤ»: Απὸ Κιουρασόν έμφορτον (πετρέλαιο) προσήρχεν εἰς τὴν εἰσόδου τοῦ Σάουθ Ντόκ τοῦ Μπουνένος «Αὔρες τὴν 7ην έσπερινή της 10ης Μαΐου.

#### Η ναυλαγορά

Χαλάρωσιν αἰσθήην ἐνεφάνισεν ἡ ναυλαγορά κατὰ τὸ α'. δεκαπενθήμερον τοῦ Μαΐου. Οι παραπτόηται τῶν ἔξειδεσ τῆς την ἀνέμενον. Θά πρεπει ἐν μέρει νὰ ἀποδοθῇ και εἰς τὴν ἐποχήν. Ο Μάιος ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν ὁ μὴν τῆς ημέρους.

Οι τομεῖς τῆς «Από Ανατολής, τῆς Αύστραλιας και τῆς Βορείου Αμερικῆς (γαιανόθρακες) ἐνεφάνισαν τὴν μεγαλυτέρων συστολὴν εἰς ὑποτίμησιν και περιορισμὸν τῶν ἔργων. Οι φορτωταὶ τῆς Αύστραλιας, μὲ μικρὸν τὸ ἐνδιαφέρον διὰ νέας ναυλώσεως. Διά στίτον εἰς χώμα διὰ Καράτσας ἐπληρώσθησαν 60%—, ἐνώ διὰ τὴν Αγγλίαν ούδειμεν ναυλώσις ἐκλείσθη. Μέρος φορτίου ζακχάρεως ἀπὸ τὸ Κούηνολαντ ἐπληρώθη εἰς τὰ 1176 δ τὸ τόνων.

Γαιανόθρακες ἀπὸ τὸ Τσιτανγκάτο διὰ Τσιταγκόγκ (ἀγγλικά σκάφη) εἰς τὰ 55—. «Υπῆρχεν ἡ πληροφορία, ὅτι τὸν ἀπό τὸ Τσιτανγκάτο δι」 Ιαπωνίαν. Μία τοιαυτή στρφή τῶν ιαπωνικῶν εἰς γαιανόθρακα προμηθεῖσιν ἀπὸ τὴν Κίναν ἀντὶ τῶν Ημερων Πολιτειῶν, θά ἔχῃ σοβαρώτατον ἀντίκτυπον εἰς τὴν ναυλαγοράν. Θά περιορισθῶν τὰς έξι Αμερικῆς γαιανόθρακοφορτών. Οριζά εἰς σάκκους ἀπὸ τὸ Βαμπόσ διὰ τὸ Κολόμπο ἐπιπλωθῆ διὰ δύο φορτίων Αύγουστου εἰς τὰ 52—.

Γαιανόθρακες ἀπὸ τὴν Καλούπων διὰ τὴν Ιαπωνίαν εἰς τὰ 61— και 63— (Ιούνιον). Υψηλωταὶ τῆς τιμῆς τοῦ Ιαπωνικοῦ γαιανόθρακος προβλέπεται, κατόπιν τῶν ληφθεντῶν ὑπὲρ τῶν ἔργων μέτρων κοινωνικῆς προνοίας και δρίου παραγωγῆς. Γαιανόθρακες διὰ τὸ Χόγκ Κόγκ εἰς τὰ 55— και φορτίον σιδηρομεταλλεύματος δι」 Ολλαγδίαν εἰς τὰ 65—. Απὸ Καλούπων διὰ τὴν Κωνσταντζαν μεταλλεύματα (7.500 τόν.) 72/6 φίο, (Μάιον).

Ζαχάρεις ἀπὸ τὴν Φορμόζαν εἰς τὰ 56— φίο (Μάιον) διὰ τὸ Πόρτ Σουδάν, Φωσφάτα ἀπὸ τὸ Κοσσεῖρ δι」 Ολλανδίαν 42/6 (Ιούνιον - Ιούλιον).

Εἰς τὸν Βόρειον Εἰρηνικὸν, μετὰ τὴν πρὸ ιμερῶν λήξην τῆς ἀπεργίας τῶν ἔργων τῶν σιταποθηκῶν, τὴν διαρκέσσαν ἐπὶ τρίμηνον, ἡ κατάστασις παρασμένης ἀκόμη ἀσφαρή. Σίτος εἰς χώμα διὰ Νότ. Αφρικήν εἰς τὰ 88/9, ξυλεῖα δὲ και γευκά δι」 Αγγλίαν εἰς τὰ 84— φίο και ἐν συνεχείᾳ 80½ σελ., (Ιούλιον), «Άλευρο διὰ Κορέαν (Μάιον) δολ. 11.75. Έναντι δολ. 12.50 προηγουμένως και δι」 Ολλανδίαν σίτος εἰς χώμα δολ. 10.15, έναντι τῆς προτέρεως τιμῆς τῶν 10.50 δολ. Σίτος, τέλος διὰ Χαδάνων δολ. 6.50, (Ιούνιον). Σταθερωτέρα ἡ ἀγορά εἰς τὸν διορεισμερικανικὸν τομέα τοῦ Ατλαντικοῦ. Τὰ ἔγγυς ημερομηνῶν σκάφη δέν προσερέρονται ἀσθόδως. Αἱ προγούμεναι τιμαι σχετικῶς ἐκρατήθησαν. Τὰ 51)3 τὸν τόνων, ἐν συνεχείᾳ δε 51)9 και 51)7½ ἐπανελήφθησαν ἀπὸ τὸν Αγιον Λαυρέντιον σιτηρά διὰ τὸν Αγγλίαν και τὰ 11)6 τὸ κονιόρτερ διὰ Μάιον και 11)3 διὰ Μάιον—Ιούνιον. Διὰ τὴν Αμερέσην—Αμερούργον 50)— και ἐν συνεχείᾳ 48)—, «Αμερέσην δι」 Ρότερνται δολ. 6—6.10 (Ιούνιον) και

#### ΠΩΛΕΙΤΑΙ Η ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

Τὸ κόττερον «TOSKANA»

(πρώην πλωτὴ ἔκθεσις σχεδίου ΜΑΡΣΑΛ)

Πληροφορίαι κ. Θεόδωρον Μάστοραν — Τηλ. 41832

ιολ. 5.80. 'Ιούνιον—'Ιούλιον. Διά Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 8.25. 'Από το Κέμπεκ δύο φορτία πυρίτου δι' 'Αγγλίαν έπληρωθησαν 55)— τὸν τόνον. 'Από τὸ Νόρδερν ρέιντζ διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν δολ. 8.75 (Μάϊον— 'Ιούνιον) καὶ 54) δι' 'Αγγλίαν. Διὰ τὴν Νότο. 'Αφρικὴν 65)—. 'Από τὸν Κόλπον διὰ τὸ Ισραήλ (Μάϊον) δολ. 9.50, ἔναντι τῶν 10.10 'οῦ Μαρτίου καὶ δι' 'Ιταλίαν δολ. 8.

Διαταγαῖ διὰ γαιανθρακας πρὸς τὴν 'Ιαπωνίαν κυρίως ἀπὸ τὸ Χάμπτον ρόδος ὀρκετά ἐκουκλοφόρθησαν. Φορτώσεις ἀπὸ Ματίου μέχρι Σεπτεμβρίου. Δολ. 8.75 ἐπληρώθησαν διὰ φόρτωσιν Σεπτεμβρίου (ναύλος τρινόμενος ὡς ὀρκετά ικανοποιητικός διὰ μίαν τὸν ἀπωτέραν ἡμεροηγίαν φορτώσεως). Διὰ τὸ Πόρτο Μάργκερα δολ. 6.10. Δι' 'Αμεργαν-35).

Τὸ Πλεῖτ καὶ ή Κούβα εἶναι αἱ δύο ἀγοραὶ, ποὺ συγκεντρώσουν τὰς ἀπόδιας μᾶς καλῆς μελλοντικῆς κινήσεως. Αἱ ἔξαγωγαὶ τῆς ζακχάρας προβλέπονται εύρυταται πρὸς τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν 'Ιαπωνίαν. Οικαὶ αἱ χώραι ἡγόρασαν ἡδη καὶ δισπαραγμέναντα μεγάλα ποσότηρας. 'Ο ναύλος τῶν 75) διὰ τὴν 'Αγγλίαν ἐπανελθῆται διὰ φορτώσεις 'Ιουνίου—'Ιουλίου. Διὰ δεύτερον ταξίδιον σκάφη τινὰ ἀδέχθησαν τὰ 73)9. Διὰ τὸ Βαγκούνερ ἐπληρώθησαν δολ. 12.40 (Μάϊον— 'Ιούνιον).

Εἰς τὸ Πλεῖτ τὰ 75)— δι' 'Ιούνιον—'Ιουλίου ἐπληρώθησαν διὰ δακτέων γεννημάτων.

Εἰς τὴν Μεσογείου δὲν ἐσπειριθήτη κίνησις ἀξιόλογος. 'Αραβόσιτος ἀπὸ τὴν Κωνστάντζαν δι' 'Αγγλίαν προσεφέρετο (Μάϊον—'Ιούνιον), εἰς τὰ 42)6—45)— ἀναλόγως θέσεως καὶ μεγέθους πλοίου. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Τουρκίαν ('Ιουνίον) διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας δολ. 6.65. 'Αλλας ἀπὸ τὸ Κάιλαρι δι' 'Ιαπωνίαν 55)— βάσις φύο καὶ ἀπὸ τὸ Κένες διὰ τὸ Μοντεβίδεο 39)—, ἀπὸ δὲ τὴν Βαλενθίαν δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 3.75. 'Αμετάβλητοι οἱ ναύλοι διὰ μεταλλεύματα Βορ. 'Αφρικῆς δι' 'Αγγλίαν. 'Απὸ τὸ Βασιλικὸ διὰ Ρόττερνταμ μέτριον σκάφος ἐπληρώθη 31)— ('Ιουνίον) καὶ διὰ Τάρκα (10 χιλ. τόν.) γύρω τῶν 60)— προσφέροντο (Μάϊον—'Ιούνιον). Λιπάσματα ἀπὸ τὴν 'Αμερίκης δολ. 4.10 φίο, διὰ Χόγκι Κόρκ 63) καὶ Φορμόζαν 63)—.

Ἀρκετὴ κίνησης ἀγγλικῶν γαιανθράκων διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν. Γαιάγρακες 'Εμδεν—Πειραιά σελ. 30.

Τὰ τάξιδια τοὺς μὲ περιορισμένην καὶ αὐτὰ κίνησιν. Μὲ παραδοσιν εἰς τὴν Χάρδην καὶ τοῦ 'Αμερίκης δύο σκάφη μὲ πετρέλαιον διὰ τὸ πρὸς τὴν 'Ινδοκίναν ταξίδιον ἐπληρώθησαν 17), μὲ παραδοσιν εἰς τὴν Μασσαλίαν 20)— καὶ δύο ἄλλα διὰ τὴν Δυτ. 'Αφρικῆς εἰς τὰ 16)—. Διὰ λογού σπόδιον 'Αμερικανῶν φορτωτῶν τάξιδια τούτη τηρήθησαν διαρεῖσας μέχρι 5 μηνῶν, ἐπληρώθη δολ. 2.40 καὶ δολ. 2.50.

### Οι ναύλοι τῶν δεξαμενοπλοίων

Συντρεχούσης καὶ τῆς θερινῆς περιόδου, αἱ ναυλώσεις τῶν δεξαμενοπλοίων εἴτε περισσότερον περιορισθήσαν εἰς τὸν Τούρκαν καὶ άντα κίνησιν. Μὲ παραδοσιν εἰς τὴν Χάρδην καὶ τοῦ 'Αμερίκης δύο σκάφη μὲ πετρέλαιον διὰ τὸ πρὸς τὴν 'Ινδοκίναν ταξίδιον ἐπληρώθησαν 17), μὲ παραδοσιν εἰς τὴν Μασσαλίαν 20)— καὶ δύο ἄλλα διὰ τὴν Δυτ. 'Αφρικῆς εἰς τὰ 16)—. Διὰ λογού σπόδιον 'Αμερικανῶν φορτωτῶν τάξιδια τούτη τηρήθησαν διαρεῖσας μέχρι 5 μηνῶν, ἐπληρώθη δολ. 2.40 καὶ δολ. 2.50.

Τὰ τάξιδια τούτη τηρήθησαν διαρεῖσας εἰς τὰ 3.15—3.20 δολλάρια.

### Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

'Εκ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ Καναδὲν

«ΓΚΡΗΝΒΙΛ» (λιβερ.) εἰς 'Αγίου Λαυρεντίου 43.000 κουώρτερων γεννημάτων 81' 'Αγγλίαν—'Αμερίκην—'Αμερίκην 11)—τὸ κουώρτερ, φίον δι' 'Αμερίκην η Ρόττερνταμ 10)4 12, φόρτωσις 20—30 Μάϊον.

«ΜΠΕΝΤΙΤΑΣ» (λιβερ.) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ 4.85, φόρτωσις 20—31 Μάϊον.

«ΘΕΚΚΑ» (παναμ.) εἰς 'Αγίου Λαυρεντίου 9500 τ. κρίδης δι' 'Αμερίκην η Ρόττερνταμ δολ. 6.60, ἐλευθέρων ἐκφόρτωσικῶν, φόρτωσις Μάϊον.

«ΣΟΦΟΚΛΗΣ» (λιβερ.) εἰς 'Αγίου Λαυρεντίου 42.000 κουώρτερων γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν—'Αμερίκην—'Αμερίκην 11)6 τὸ κουώρτερ, φίον δι' 'Αμερίκην η Ρόττερνταμ 10)10 12, φόρτωσις 15—30 Μάϊον.

«ΑΤΤΙΚΗΣ» (παναμ.) εἰς 'Αγίου Λαυρεντίου 8800 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 2), ἔων κρίθην 54)—, φόρτωσις 28 Μάϊον—9 'Ιουνίου, φίον καὶ διὰ δύο τετραγενέσιδιον 51)3, ἔων κρίθην 53)3, καντσέλη 27. 'Ιουνίου

«ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ» (Κοσταρ.) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γεννημάτων διὰ Νοεμβρίου 38)—, φόρτωσις Μάϊον—'Ιουνίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.» (σημ. ἀγγλική) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αρ-

γενάργον 36)6, φόρτωσις μέσα Μαΐου.

«ΟΙΚΕΑΝΙΑ» (παναμ.) εἰς 'Αγίου Λαυρεντίου 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 51)3, μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 'Ιουνίου—10 'Ιουλίου.

«ΚΩΣΤΗΣ ΑΛΞΕΣ» ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' εἴναι Ιαπωνικὸν λιμένα δολ. 9., φόρτωσις 20—31 Μάϊον.

«ΝΤΟΡΙΟΝ» (παναμ.) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον 'Ιανέρηρον δολ. 6.25, φόρτωσις φόρτωσις.

«ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ» (λιβερ.) εἰς 'Αγίου Λαυρεντίου 9700 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 51)3, μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—15 'Ιουλίου.

«ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ» (Κοσταρ.) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Ιουνίου—δολ. 9., φόρτωσις τέλη 'Ιουνίου—έρχας 'Ιουλίου.

«ΚΝΟΖΑΓΚΑΡΑ» (παναμ.) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9200 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον 'Ιανέρηρον δολ. 6, φόρτωσις 18—28 Μάϊον.

«ΣΑΜΟΥΑ» (παναμ.) (ἡ ἔτερη) ἐπειρηνικό τοῦ Κερπίτες 7300 τ. σιδηρομεταλλεύματος διὰ Γκάρσον 55)— φίομ., φόρτωσις 1—31 'Ιουλίου.

«ΡΑΝΤΙΚΕΡ» (παναμ.) ἀπό Κερπίτης 9300 τ. σιδηρομεταλλεύματος δι' 'Ιμιμιχορ 55)— φίομ., φόρτωσις 1—25 'Ιουλίου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΓΟΥΙΝΤ» (παναμ.) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίκην η Ρόττερνταμ δολ. 4.75, φόρτωσις 20—30 Μάϊον.

«ΜΑΡΙΑΜ» (παναμ.) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Γιουγκοσλαβίαν δολ. 6.75, φόρτωσις 15—25 Μάϊον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ» ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 51)3, φόρτωσις 8—23 'Ιουλίου.

«ΑΝΙΤΣΑΣ» (παναμ.) εἰς 'Αγίου Λαυρεντίου 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερίκην η Ρόττερνταμ δολ. 6, φίομ. 2000 τ. κρίδης δολ. 6.25, μὲ 3000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, καντσέλη 10 'Ιουνίου.

«ΕΜΕΡΤΑΣ ΠΡΙΝΣΑ» (σημ. ἀγγλική) εἰς 'Αγίου Λαυρεντίου 9.500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερίκην η Αλεξανδρεία δολ. 8.50, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—20 'Ιουνίου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ» (λιβερ.) ἐκ Χάμπτον ρόδες 10.500 τ. γαιανθράκων δι' 'Ιονιανίου 66)—, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Μάϊον.

«ΒΕΝΕΡΕΠΙΤΟΡΑ» (λιβερ.) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Ιουνίου—δολ. 9.25, μὲ 100 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Μάϊον.

«ΖΟΖΙΑΝ» (Κοσταρικας) ἀπὸ ομηρικανούς λιμένας Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Ιπριάτης δολ. 9.50, μὲ 750 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—25 Μάϊον.

«ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ» ἐκ Νόρδερν ρέιντζ 9000 τῶν γεννημάτων διὰ Γιουγκοσλαβίαν δολ. 8.75, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 26 Μάϊον—5 'Ιουνίου.

«ΑΝΙΑ» εἰς Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Ιοπωνίου δολ. 9, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 20—30 'Ιουνίου.

«ΚΑΛΗ» (παναμ.) εἰς 'Αγίου Λαυρεντίου 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερίκην η Ρόττερνταμ δολ. 6.10, φίομ. κρίθην 6.35, ἔων 1000 τ. βράχην 6.60, ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΕΜΠΡΕΙΤΟΡΑ» (λιβερ.) εἰς 'Αγίου Λαυρεντίου 9700 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερίκην η Αμερίκην ρέιντζ 50)—, φίομ. κρίθην 52)—, μὲ 3000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 18—30 Μάϊον.

«ΧΟΚ» (παναμ.) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίκην 35)—, μὲ 3000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—22 'Ιουνίου.

«ΛΟΥΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίκην 35)6, μὲ 2500 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 'Ιουνίου—19 Σεπτεμβρίου.

«ΦΑΙΑΣ ΙΙ.» (παναμ.) ἀπὸ ομηρικανούς λιμένας Κόλπου 9200 τ. σόνια δι' 'Ιοπωνίου δολ. 11.25, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15—30 Μάϊον.

«Εκ Βορείου Εἰρηνικοῦ

«ΟΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ» (εκ 'Βερείου) ἐκ Βορείου Εἰρηνικοῦ 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιανδίων 81)3, ἐὰν διὰ δυτικῶν ἀκτῶν 'Ιανδίων 88)9, φόρτωσις 1—10 'Ιουνίου.

«ΝΕΔΑΝΩΝ» ἐκ Βορείου Εἰρηνικοῦ 10.000 τ. ςυλείας καὶ γεννημάτων εἰδῶν (199.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' 'Αγγλίαν δολ. 11.55, ἐὰν διὰ Μπάρμπαντος καὶ 'Αγγλίαν 5000 λίρας ἔτρεται φόρτωσις 23 'Ιουνίου—19 Σεπτεμβρίου.

«ΔΗΜΟΣΙΕΥΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΟΝΗΣ» ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9200—9400 τ. δυλείας καὶ γεννημάτων εἰδῶν διὰ Νόρδερν ρέιντζ καὶ 'Αποκοπήν δολ. 87.500 φίο, φόρτωσις 1—20 'Ιουνίου.

«ΜΑΡΚΟΣ» λιβεριανὸν (εκ 'Worldtrotter) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων διὰ Κένταυρος Τάσου—Νόρδερν ρέιντζ 88)9 Ἐνα λιμένα, ὡφίλων διὰ δύο λιμένας 91)3, μὲ 750 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 'Ιουλίου—15 Αύγουστου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΗΣ» ἐκ Βαγκούνερ 8900—9300 τ. διεύρων διὰ Νότιον Κορέας δολ. 11.75, φίον 3000 τ. γεννημάτων χύμα δολ. 10.25, φόρτωσις 12—30 Μάϊον.

«ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ» (παναμ.) ἐκ Βαγκούνερ 9000 τ. γεννημάτων διὰ Χαδάνων δολ. 16.25, φόρτωσις Μάϊον—'Ιουνίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (τῆς Ετ. «Κάντιας») ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9400 τ. ςυλείας καὶ γεννημάτων (471.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' 'Αγγλίαν 80)6 φίο, φόρτωσις 10—31 'Ιουλίου.

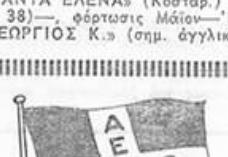
«ΕΓΕΡΓΙΟΣ» (λιβερ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9700 τ. ςυλείας καὶ γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν

### Cables:—

1) AETOS  
2) ISCALLYD { ADEN

### PHONE:—

226 (3 Lines)



**ADEN**

**Ionian Scandinavian Lloyd**

Shipping Agents & Brokers—Clearing—Transit—Fuel & Water Suppliers—Lighters & Tugs—Ship Repairers.

20—58, The Crescent, Steamer Point, ADEN (Arabia)

ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΕΨΗΡΗΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ — ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ : ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

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

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



# ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	Φραγκι. Σιγάλας .....	02	2453	άργει Πειραιάς άπό 19 'Ιανουαρίου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ .....	Εύγενία I. Χανδρή .....	18	2974	άργει Πειραιάς άπό 30 'Απρ. 1952
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ .....	Κ. Πετρούτσης .....	18	3800	άργει Πειραιάς άπό 23 'Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.) .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	10448	είς Σίενταμ άπό 14 'Απρ., έναυλώθη
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	Υιοι Δ. Πανταλέοντος .....	11	4248	άργει Πέραμας άπό 23 Μαρτίου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	N. & 'Αδ. K. X.' πατέρες .....	43	7241	άνεχ. Νιού Ούεστμινστερ 6 Μαΐου διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ. .....	Δ. Κοτσάνης .....	20	844	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ .....	'Αρ. 'Αναστασάτος .....	18	2858	άνεχ. Χάμπτον 3 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ .....	Μιχ. Βασιλειάδης .....	43	7180	έφθ. Χάμπτον ρόδις 8 Μαΐου
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ .....	Υιοι Γ. Σιγάλα .....	08	2098	άργει Πειραιάς άπό 13 Φεβρ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	'Ιω. Σαμωνάς .....	22	2308	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διὰ Χερρένγουϊκ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ .....	Πετσόπουλος κλπ. ....	22	988	άργει Πειραιάς 14 Μαΐου
ΑΚΤΗ .....	«'Αδ. Λιβανού» A.E. ....	44	7176	διήλθε Ντόβερ 3 Μαΐου διὰ Γδύνιαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ .....	Στρατής 'Ανδρεάδης .....	44	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Μαΐου διὰ Ρίον 'Ιανέτρον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....	«Θεοφανώ» A.E. ....	43	7176	διήλθε Σίλλου 'Αιλαντ 28 'Απρ. διὰ Μόντρεαλ
ΑΛΙΚΗ .....	«'Αδ. Λιβανού» A.E. ....	43	7194	άνεχ. 'Οζάκαν 1 Μαΐου διὰ Κιαστιούκ
ΑΜΕΡΙΚΗ .....	Α. Λουζης .....	43	7176	άνεχ. Φρήμαντλ 6 Μαΐου δι' "Άδεν
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	Λαιμός & Πατέρες .....	42	7177	έφθ. Γιοκοχάμαν 28 'Απρ.
ΑΝΙΑ .....	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς .....	44	7257	άνεχ. Θιουντάντ Τρουζίλλο 25 'Απρ. διὰ Βρέμην
ΑΝΝΑ .....	N. Λυκιαρδόπουλος .....	19	5173	άνεχ. Παραμαρίπο 3 Μαΐου διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ .....	'Αδ. Γουλανδρή .....	21	4358	άργει 'Ελευσίνας άπό 11 Αύγ. 1952
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ .....	N. Κονδύλη .....	42	7191	είς Ριτζέκαν 10 Μαΐου
ΑΞΙΟΣ .....	«Λιβανός» A.E. ....	43	7176	διήλθε Πόρτο Σιδή 5 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΑΝΤΩΝΗΣ .....	Λαιμός & Πατέρες .....	43	7176	διήλθε Λάρδεσεντ 12 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ .....	K. Πετρούτσης .....	21	4786	έφθ. Βασιλικό 2 Μαΐου
ΑΡΓΩ .....	«Ελληνικόν Δημόσιον .....	18	5532	άργει 'Αιγαλέακι άπό 16 Δεκ. 1952
ΑΡΙΕΤΤΑ .....	«Λιβανός» A. E. ....	41	7460	έφθ. Μόντρεαλ 6 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	έτ. «Τρόπις» .....	44	7240	έφθ. «Αιδούργον 8 Μαΐου
ΑΣΗΜΙΝΑ .....	P. Μπάκας .....	92	951	άργει Μασσαλίαν άπό 30 Νοεμβρ. 1951
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.) .....	Μάρκος Νομικός .....	52	13415	άνεχ. Φίναρπτ 9 Μαΐου διὰ Περσικόν Κόλπουν
ΑΣΤΕΡΙΣ .....	"Έκτωρ Δρακούλης .....	43	7176	άνεχ. Τάμπαν 8 Μαΐου διὰ Σμαλκάλντεν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ .....	Γ. Μ. Λιβανός .....	43	7176	άνεχ. Τρίνινταν 2 Μαΐου διὰ Παραμαρίπο 5.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ .....	'Αντ. Παπαδάκης .....	43	7176	έφθ. Μόμπιτλ 1 Μαΐου
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ .....	«Ελληνική» A.E. ....	44	1923	διήλθεν 'Αλγερίου 12 Μαΐου διὰ Σμύρνην
ΒΡΥΣΗ (δεξ.) .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	22	3846	άργει Σίενταμ άπό 18 'Ιαν.
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ .....	'Αδ. Γράτσου .....	44	7176	άνεχ. Ντώμπαν άπό 15 'Απρ. διὰ B. 'Αμερικήν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου .....	21	5728	άνεχ. Σάν 'Αντώνιο 4 Μαΐου διὰ Τοκοπίλλαν
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ .....	Θ. Επιφανειάδης .....	43	7176	διήλθε Πούλο Μπούκων 3 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ .....	'Αδ. 'Ανδρεάδης .....	43	7176	εἰς θέσιν 53 B. καὶ 19 Δ., Μαΐου 1 διὰ Βαλτιμόρην
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.) .....	N. Παπαδάτος .....	18	1176	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III. .....	Π. Καλλιμανοπούλου .....	44	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 30 'Απρ. δι' 'Αμερικήν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ .....	'Αδ. Συνδινού .....	24	2740	διήλθε Γιβραλτάρ 14 Μαΐου διὰ Λονδίνου
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ .....	Yioi Δ. 'Ιγγλεσή .....	18	5275	άργει Πειραιάς άπό 19 'Ιανουαρίου
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ .....	Π. Α. Κυδωνιένς .....	26	4862	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 Μαΐου διὰ Ριτζέκαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	'Αδ. Βογιατζίδην κλπ. ....	18	5202	άργει Πειραιάς άπό 7 Μαρτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ .....	«Αιγάιον» A.E. ....	44	7207	άνεχ. Ντάκαν 22 'Απρ. διὰ Μουρόραν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ .....	Π. & B. Πανταλέων .....	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Μαΐου διὰ Βρετ. Κολομβίαν
ΔΙΡΦΥΣ .....	'Αδ. Πατέρας .....	43	7176	διήλθε Ντούεζ 4 Μαΐου διὰ Πουσάν
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ .....	έτ. Χανδρή .....	20	1603	άργει Πειραιάς 14 Μαΐου
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	άδ. Λιβανού .....	37	4839	έφθ. Χάρτελπουλ 4 Μαΐου
ΕΒΡΟΣ .....	«Θεοφανώ» A.E. ....	43	7244	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 7 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ .....	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος» .....	27	4163	έφθ. Μπόναν 3 Μαΐου
ΕΙΛΕΗ Δ. .....	'Αλκιώνα A.E. ....	44	7176	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 6 Μαΐου
ΕΙΛΕΗΝ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ .....	'Αδ. Κουλουκουντή .....	38	5548	έφθ. "Ηστ Λόντον 28 'Απρ.
ΕΙΛΕΗΝ ΣΤΑΘΑΤΟΥ .....	Δ. Σταθάτος & Σία .....	43	7176	έφθ. Λίθερπούλ 7 Μαΐου
ΕΛΕΥΣΙΣ .....	Κουμαριανού — Πρίντεζη .....	21	1549	εἰς Βηρυτόν 13 Μαΐου
ΕΛΙΣΑΒΕΤ .....	'Αδ. Μαζαράκη .....	22	3553	άργει Πειραιάς άπό 14 Αύγ. 1952
ΕΛΛΑΣ .....	«Ελληνική» A.E. ....	16	2081	διήλθε Ντόβερ 9 Μαΐου δι' 'Ελλάδα
ΕΛΛΑΣ .....	Γ. Χρ. Λαιμός .....	43	7176	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 10 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ .....	«Ελληνική Καλλιμανοπ. ....	44	7207	διήλθεν 'Αλγερίου 1 Μαΐου διὰ B. 'Αμερικήν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ .....	«Ελληνική» A.E. ....	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαΐου (διὰ Θεσσαλονίκην)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ .....	«Ελληνική» A.E. ....	43	7176	διήλθε Θέουταν 24 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ .....	«Ελληνική» A.E. ....	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διὰ Βηρυττόν
ΕΑΠΙΣ .....	A. Πρίντεζης .....	19	1492	έφθ. Βουδάπηση 4 Μαΐου
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ .....	Νεγρεπ. — Σταθάτος .....	44	7198	άργει Πειραιάς άπό 21 Φεβρ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ .....	Καδίων Σιγάλα .....	21	2369	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 25 'Απρ.
ΕΥΑΝΘΙΑ .....	Yioi Πέτρου Γουλανδρή .....	43	7244	ΕΓΚΑΤΕΛΕΙΦΩΘΙ εἰς τούς έσφαιλιστάς, λόγω ζημιῶν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ .....	Eύγ. I. Χανδρή .....	43	7177	εἰς Λαττάκια 1 Μαΐου υπό φόρτωσιν
ΕΥΘΑΛΙΑ .....	«Άδ. Γουλανδρή» .....	18	3553	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 'Απρ. δι' Αντραράλιαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ .....	P. Μαρκεσίνης .....	43	7176	άνεχ. Βομβάτην 26 'Απρ. διὰ Λορεντζό Μαρκές
ΕΥΡΩΤΑΣ .....	I. Κουμάνταρος .....	43	7176	διήλθε Πιβραλτάρ 6 Μαΐου δι' 'Υμουνίτεν
ΕΥΦΡΑΤΗΣ .....	'Ηλίας Φράγκος .....	29	4230	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 8 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ .....	'Αδ. Κουλουκουντή .....	38	5548	άργει Πόρτο Χέλι άπό 13 Σεπτ. 1952
ΗΡΩΝ II .....	Δημ. N. Κουφός .....	44	1923	άνεχ. Τρίνινταν 4 Μαΐου διὰ Παραμαρίπο
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ .....	έτ. «Ιόνιον» .....	44	7198	άνεχ. Μορμουγκάρα 8 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΘΕΜΩΝΗ .....	έτ. «Κάσσος» A.E. ....	44	7198	άνεχ. Μπάρι 6 Μαΐου διὰ Ραβένναν
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ) .....	«Ελευθεριάδης -Σκριβάνος .....	10	5237	έφθ. Γκάλιεστων 5 Μαΐου
ΘΕΟΚΥΤΩΡ .....	Yioi Σπ. Πολέμη .....	42	2865	έφθ. Βιζαγκαπτατάμ 3 Μαΐου
ΘΕΟΦΑΝΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	«Θεοφανώ» A.E. ....	37	4815	άργει Πάραμα 14 Μαΐου
ΘΕΤΙΣ .....	έτ. «Νηρέυς» A. E. ....	30	4123	άργει Πάραμα 20 'Ιουλίου 1952
ΙΑΚΩΒΟΣ .....	Μακρή — Φωνάρη .....	19	845	άργει Πάραμα 14 Μαΐου
ΙΓΟΡ .....	Γ. 'Αγγελίδης .....	01	2107	άργει Πάραμα 20 Μαΐου 1950
ΙΘΑΚΟΣ .....	'Απ. Πεζάς .....	43	7207	έφθ. Μπρισμπάην 6 Μαΐου
ΙΛΙΣΣΟΣ .....	'Εκτωρ Δρακούλης .....	06	3916	άνεχ. Νιούπορτ 8 Μαΐου διὰ Τροον
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ .....	«Θεοφανώ» A. E. ....	15	4724	άργει Αμπελάκι άπό 1 Φεβρ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ .....	N. Παπαδάτος .....	22	902	άργει Πειραιάς άπό 26 Ιουνίου 1952
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ .....	'Αδ. Γουλανδρή .....	44	7176	έφθ. Πόρτ Αλφρέτ 4 Μαΐου
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ .....	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ. ....	44	10441	άνεχ. Ράς Τανούρα άπό 17 'Απρ. διὰ Φορμόζαν
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ .....	Λουκάς Νομικός .....	28	1594	έν πλώ άπό Σπαλάτο διὰ Λαττάκια, Μαΐου 12
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ .....	Μάρκ. Φράγκος .....	12	3442	εἰς Αρντόρσσαν άπό 16 'Απρ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .....	Εύγενία I. Χανδρή .....	42	7035	άνεχ. Μόλι 22 'Απρ. διὰ Βαγκούνερ
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ .....	I. & 'Αδ. K. X.' πατέρες .....	43	7244	άνεχ. Περούβιαν 6 Μαΐου δι' Ισραήλ
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ .....	I. Πασαράχος κλπ. ....	13	1877	άργει 'Αμπελάκι άπό 26 Δεκ. 1952
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ .....	έτ. Χανδρή .....	24	3226	άργει 'Αμπελάκι άπό 2 'Ιανουαρίου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΡΜΑΣ .....	Στ. Νιάρχος .....	45	7240	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 3 Μαΐου διὰ Ρίον 'Ιανέτρον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ .....	υοι Δ. Κυδωνιένς .....	18	4289	άργει Μπάρρου άπό 6 Φεβρ.
ΚΑΣΟΣ .....	'Αδ. Κουλουκουντή .....	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδις 8 Μαΐου διὰ Πουσάν

ΚΑΣΤΩΡ	.....	'Αδ. Γράτσου .....	44	7198	άνεχ. Παραμαρίμπο 3 Μαΐου διὰ Μιτατόν Ρούς
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	.....	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε. ....	43	10448	διῆλθε Σουέζ 9 Μαΐου διὰ Ράς Τανούρα
ΚΕΧΡΕΑ	.....	Θ. 'Επιφανειάδης .....	44	7176	άνεχ. Μόντρεαλ 5 Μαΐου διὰ Λίβερπούλ
ΚΡΗΤΗ	.....	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρικός» .....	44	7253	έφθ. Χάϊφαν 5 Μαΐου
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	.....	Θ. 'Επιφανειάδης .....	43	7198	διῆλθε Σιγκαπούρην 28 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΡΙΟΣ	.....	Μ. 'Ε. ειρίκος .....	45	3805	έφθ. Πουέρτο Ορούτας 27 'Απρ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	.....	Δ. Πατέρας & Υιοί .....	27	4950	έφθ. Χαδάνην 2 Μαΐου
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	.....	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	11	7537	άργει! Πέραμας ἀπὸ 3 Αύγ. 1952
ΚΥΜΑ	.....	«Αδ. Λιδανού» Α.Ε. ....	43	7244	έφθ. Βαγκούμερο 9 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	.....	'Αδ. Κ. Πατέρα .....	43	7176	άνεχ. Μόρι 4 Μαΐου διὰ Μπαλίν Παπάν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	.....	Γ. 'Ηλιοπούλους .....	05	2527	άργει! Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Φεβρ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	.....	Ν. 'Απόδικας .....	45	7176	διῆλθε Πούλο Μπούκου 11 Μαΐου διὰ Πουσάν
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	.....	'Αδ. Λώς .....	43	7176	άνεχ. 'Αμμέρσαν 5 Μαΐου διὰ Σαβάνναν
ΛΑΚΩΝΙΑ	.....	I. Τσέγκας .....	25	965	εἰς γραμμὴν 'Ανατολ. Μεσογείου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	.....	Θεόδ. Τεργιάλος .....	43	7176	έφθ. Πρίν Ρούπερτ 29 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	.....	Θρ. Βογιατζίδης .....	28	4573	άργει! Πέραμας ἀπὸ 1 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	.....	«Μιχαλινός» Α. Ε. ....	43	7176	άνεχ. Μορμουγκάσ 10 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	.....	Εύαγγ. & Μ. Νομικός .....	43	7176	άνεχ. Λός "Αντέλες 29 'Απρ. διὰ Λονδίνου
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	.....	«Λιδιανός» Α.Ε. ....	45	7176	
ΜΑΙΩΤΙΣ	.....	'Αδ. Συνοδινοῦ .....	19	3911	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	.....	'Αντ. Παπαδάκης .....	42	7044	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	.....	Εύρ. Χανδρῆ .....	20	5401	
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	.....	έτ. Χανδρῆς .....	21	6784	
ΜΑΡΙΑ	.....	I. Πετσόπουλος .....	11	1881	
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	.....	'Άδ. Λώς .....	43	7244	
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	.....	I. Μ. Κουλουκουντῆς .....	43	7176	
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	.....	Γερ. Σταθάτος .....	43	7176	
ΜΑΡΙΑΜ	.....	«Ειρηνικός» Α.Ε. ....	44	7176	
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	.....	'Εμμ. Βιντιάδης .....	22	4949	
ΜΑΡΙΟΣ II.	.....	Μιχ. Κεραγεώργης .....	22	1175	
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	.....	N. Εύσταθίου .....	19	5476	
ΜΑΡΩ	.....	K. Ατυχίδης .....	17	5585	
ΜΑΣΤΕΡ Η.Α. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	.....	'Άδ. Κουλουκουντῆς .....	38	5548	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	.....	έτ. «Ηλίος» .....	44	7198	
ΜΕΝΤΩΡ	.....	'Εκτωρ Κ. Δρακούλης .....	41	7157	
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	.....	κληρ. Λ. Καμπάνη .....	20	5227	
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	.....	έτ. Χανδρῆ .....	24	1435	
ΜΙΧΑΗΑ	.....	«Άδαμαστος» Α.Ε. ....	43	7207	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	.....	N. Εύσταθίου .....	44	7176	
ΜΠΟΤΖΟΣ	.....	Δ. Νίτσος .....	20	1114	
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	.....	'Ιω. Καρρᾶς .....	44	7247	
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	.....	'Άδ. Γουλανδρῆ .....	22	16991	
ΝΕΔΩΝ	.....	έτ. «Εύγενία» .....	43	7176	
ΝΕΣΤΟΣ	.....	«Θεοφανώ» Α.Ε. ....	43	7176	
ΝΗΡΕΥΣ	.....	'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ. .....	37	5205	
ΝΙΚΟΛΑΣ	.....	X. Πατέρας & Σία .....	43	7176	
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	.....	E. Κουλουκ. — I. Καΐρης .....	43	7196	
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	.....	έτ. «Μιχαλινός» Α. Ε. ....	42	7167	
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	.....	«Ωκεανόπορος» Α.Ε. ....	43	7194	
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	.....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	7207	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	.....	έτ. Γ. Νικολάου .....	27	5525	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	.....	'Εμπτο. — 'Εφοπλιστική .....	44	7176	
ΟΓΛΑ	.....	K. Γράτσου .....	45	7176	
ΟΝΤΡΥ	.....	«Τράμπη» Co .....	43	5525	
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	.....	Δ. Ψυχογιούδης .....	17	3704	
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	.....	«Ωκεανός» Α.Ε. ....	19	5182	
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	.....				
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	.....				
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	.....	A. Καραβίας .....	43	7176	άνεχ. Καράτσι 9 Μαΐου διὰ Βιζαγκαπατάμ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	.....	'Ιω. Γ. Π. Λιδανός .....	43	7176	διῆλθε Λός "Αντέλες 21 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	.....	Πάνος Κουμάνταρος .....	44	7244	έφθ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολομβίας) 9 Μαΐου
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	.....	K. Π. Λαιμός .....	20	5194	έφθ. Ρεσίφ 6 Μαΐου (διὰ Γδύνιαν)
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	.....	«Ιόνιον» Α.Ε. ....	43	7176	έφθ. Πόρτ Λίγκολ 2 Μαΐου καὶ 'Αδελαΐδα 10
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	.....	'Ιω. Μ. Νικηφόρος .....	24	5026	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 3 'Απρ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	.....	Μαρ. 'Εμπειρίκος .....	45	3822	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαΐου
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	.....	M. Νομίκος .....	43	10448	άνεχ. Πούντα 'Αρενάς 10 Μαΐου διὰ Λά Λιμπερτάν
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	.....	Yioi Π. Γουλανδρῆ .....	44	10448	έφθ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολομβίας) 9 Μαΐου
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ	.....	'Άδ. Γουλανδρῆ .....	23	4693	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Μαΐου διὰ Βαγκούμερο
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	.....	Μάρκος Νομικός .....	42	7176	έφθ. Σιένταμ 8 Μαΐου
ΠΗΝΕΙΟΣ	.....	έτ. «Αθηνάς» .....	44	7207	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 9 Μαΐου
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	.....	Στρ. Ανθρεάδης .....	43	10193	άνεχ. Μόντρεαλ 5 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΠΟΠΗ	.....	Mih. Βερνίκος .....	96	1594	έφθ. Καλκούταν 21 'Απρ.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	.....	S. Σταυρίδης κλπ. .....	43	952	έφθ. Καλκούταν 21 'Απρ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III. (τάνκερ)	.....	Βαγιάννης & Σία .....	16	1765	έφθ. Καλκούταν 21 'Απρ.
ΡΙΤΑ	.....	Yioi Σιγάλα .....	25	1412	έφθ. Καλκούταν 21 'Απρ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪ·ΩΝΣ	.....	έτ. «Γαλαξίας» .....	45	7176	άνεχ. Βουδάνη 5 Μαΐου διὰ Κασσίνην
ΡΟΔΟΠΗ	.....	«Ελληνική» Α. E. ....	44	1923	έφθ. Μίδδλεσμπρο 6 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΡΟΔΟΣ	.....	έτ. «Τρανσόπετρόλ» .....	17	4908	έφθ. Πέρσικον Κόλπου 6 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΣΑΜΟΣ	.....	Yioi Δ. Ιγγλέστον .....	43	7177	έφθ. Πέρσικον Κόλπου 6 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	.....	Ylāw Σιγάλα .....	43	7176	έφθ. Πέρσικον Κόλπου 6 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΣΟΥΖΑΝΝΑ II.	.....	N. Παπαδάτος .....	08	811	έφθ. Καλκούταν 5 Μαΐου
ΣΠΥΡΟΣ	.....	G. Στρύγος κλπ. .....	43	2400	έφθ. Καλκούταν 5 Μαΐου
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	.....	'Ιω. Κουμάνταρος .....	44	7176	έφθ. Πέρσικον Κόλπου 6 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	.....	'Άδ. Βλασσόποδης .....	43	7244	έφθ. Σουεζ 5 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΣΥΡΟΣ	.....	Δ. Γεωργόπουλος .....	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 'Απρ. διὰ Βαγκούμερο
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	.....	έτ. Εύγενία Ι. Χανδρῆ .....	43	10448	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Μαΐου διὰ Ράς Τανούρα
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	.....	*Έκτωρ Δρακούλης .....	11	3658	διῆλθε Τρίνινταν 9 Μαΐου διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΤΗΝΟΣ	.....	I. Πετσόπουλος .....	11	1459	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Μαΐου διὰ Λονδίνον
ΤΡΙΤΩΝ	.....	'Άδ. Γράτσοι .....	44	7207	διῆλθε Σουεζ 5 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΥΔΡΑΙΟΣ II.	.....	'Αθαν. Κουλούρας .....	30	4557	έφθ. Καύκασην 25 'Απρ.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	.....	Loukás Νομικός .....	21	1783	έφθ. Καύκασην 25 'Απρ.
ΦΛΩΡΙΝΑ	.....	K. Παπαγεωργίου κλπ. .....	20	985	έφθ. Γιουγκοσλαβία 12 Μαΐου
ΦΡΑΓΚΙΣ	.....	Θ. Σταφυλοπάτης .....	27	757	έφθ. Πειραιᾶ ἀπὸ 24 'Απρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	.....	I. M. Καρρᾶς .....	44	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 διὰ Φορμόζαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	.....	«Κάσσος» Α.Ε. ....	45	7247	έφθ. Πέρσικον Σατάπιδα 4 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	.....	X. Χατζηπατέρας .....	44	7176	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολομβίας) 8 Μαΐου διὰ Γιαβάτα
ΧΕΛΑΤΑΡΟΣ	.....	«Κάσσος» Α.Ε. ....	44	7176	έφθ. Κιαστούγη 26 'Απρ.
ΧΙΟΣ	.....	«Λιδανός» Α.Ε. ....	39	5643	έφθ. Γιοκοχάμαν 10 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΨΑΡΑ	.....	'Αναυτασίου Φαφαλίδης .....	45	7247	άνεχ. Βικτωρία 2 (Βρετ. Κολ.) 2 Μαΐου διὰ Καρέαν
ΩΡΕΟΙ	.....	Γεώργ. 'Εμίρης .....	39	4967	έφθ. Πειραιᾶ ὑπὸ άνακατασκευὴν.

# Τὰ ὑπὸ ζένας σημαίας φορτηγά μας

ΑΒΑΝΣ . . . . .	έτ. «Άθανας» . . . . .	21	3271	άργει Πειραιᾶ ἀπό 28 Φεβρ.
ΑΓΛΩΗ . . . . .	έτ. «Ντέλ Μάρ» . . . . .	44	7158	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διὰ Γαλλικήν Γουϊνέαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις» . . . . .	17	3976	ἔφθ. Νεάπολιν 3 καὶ Πειραιᾶ 11 Μαΐου
ΑΓΓΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .	έτ. «Άιτζιαν Μάρ» . . . . .	10	1471	άργει Πέρσαμα ἀπό 1 Ἀπρ.
ΑΕΛΛΑΣ . . . . .	έτ. «Ράιτσες» . . . . .	44	7292	ἔφθ. Μιγιάκο 3 Μαΐου
ΑΖΙΑΝ . . . . .	έτ. «Πανοσεάνικα» . . . . .	43	7223	διῆλθεν Ἀλγερίου 6 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΑΖΙΑΤΙΚ . . . . .	έτ. «Τρίκρας» . . . . .	20	3280	ἀνεχ. Γκάλλ 11 Μαΐου διὰ Κακενσαντουράϊ
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ . . . . .	έτ. «Λά Πλάτα» . . . . .	43	7239	ἀνεχ. Νιού Ούστινστερ 7 Μαΐου διὰ Λουδίνου
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ρεπούμπλικ» . . . . .	53	13752	διῆλθε Κολόμπο 6 Μαΐου διὰ Ράς Τανούρα
ΑΖΟΥΕΡΟ . . . . .	έτ. «Αζουέρο» . . . . .	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διὰ Γιουγκοσλαβίαν
ΑΘΗΝΑΙ . . . . .	έτ. «Τουλάς» . . . . .	25	4954	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διὰ Μιτόναν
ΑΙΑΣ . . . . .	έτ. «Σεντράλε» . . . . .	29	5218	ἔφθ. Σαΐγκον 1 Μαΐου
ΑΙΑΣ (Κοστ.) . . . . .	έτ. «Αίας» . . . . .	22	1057	άργει Αλεξάνδρειαν ἀπό 25 Μαρτίου
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Βιδάλετ» . . . . .	20	7016	άργει Πειραιᾶ ἀπό 10 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ . . . . .	έτ. «Ντέλ «Ετέξ»» . . . . .	44	7286	διῆλθε Παναμάν 1 Μαΐου διὰ Ιαπωνίαν
ΑΙΝΟΣ . . . . .	έτ. «Εστρέλλα» . . . . .	44	1935	άργει Νέαν Υόρκην ἀπό 20 Φεβρ.
ΑΚΡΩΝ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Ιμπέρια» . . . . .	44	7158	διῆλθε Τρίνινταν 4 Μαΐου διὰ Ρίον Ιανέτρου
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ . . . . .	έτ. «Ακρόπολις» . . . . .	28	5133	ἀνεχ. Μόντρεαλ 2 Μαΐου διὰ Πακιστάν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ματζεδλία» . . . . .	18	5599	εἰς Φάλμουθ ἀπό 26 Ἀπρ., ἐπισκευή
ΑΛΙΚΗ Π. (ὸνδ.) . . . . .	έτ. «Τρανσόλες» . . . . .	44	7212	ἔφθ. Βαγκούμερ 5 Μαΐου (δι' Αγγλίαν)
ΑΛΛΥ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Γκρήνιδλλ» . . . . .	12	3962	διῆλθε Γιβραλτάρ 29 Ἀπρ. διὰ Βενετίαν, ἔφθ. 7 Μαΐου
ΑΛΜΠΑ . . . . .	έτ. «Έετραμάρ» . . . . .	44	7195	ἀνεχ. Μπάχενη 1 Μαΐου διὰ Βασσόραν
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ιγκουάνων» . . . . .	18	8703	διῆλθεν Ἀλγερίου 9 Μαΐου διὰ Αμβέρσαν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ . . . . .	έτ. «Αμαρυλλίς» . . . . .	45	7201	ἀνεχ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 5 Μαΐου διὰ Ιταλίαν
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ρίο Μπλάγκο» . . . . .	31	7923	ἀνεχ. Κιουρασώ 6 Μαΐου διὰ Λάδσεντ
ΑΝΔΡΕΑΣ . . . . .	έτ. «Σάμοσκος» . . . . .	44	7207	διῆλθεν Αδεν 1 Μαΐου διὰ Πουστάν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. . . . .	έτ. «Σάντα Κρουζ» . . . . .	29	4913	εἰς Βαγκούμερ ἀπό 14 Ἀπρ.
ΑΝΔΡΟΣ Α···ΛΑΝΤ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ρίο Βεντουράντο» . . . . .	53	18675	ἀνεχ. Βοστώνην 8 Μαΐου διὰ Περσικάν Κόλπου
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Σαντάντερ» . . . . .	53	18675	εἰς Βόρ. Αμερικήν ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΝΝΙΤΣΑ . . . . .	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ» . . . . .	45	7149	ἀνεχ. Βιζαγκαπατάν 29 Ἀπρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ. . . . .	έτ. «Αννίτσα» . . . . .	44	7070	διῆλθε Μάλταν 7 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΥΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μαρτίνικα» . . . . .	30	6869	διῆλθε Σουέζ 10 Μαΐου διὰ Γιβραλτάρ
ΑΝΤΙΟΦΗ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Διεθνής» . . . . .	14	4164	ἔφθ. Νεάπολιν 6 Μαΐου
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ. . . . .	έτ. «Μίνως» . . . . .	08	1763	διῆλθε Σουέζ 9 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΑΝΤΡΕ . . . . .	έτ. «Ντέλ Νόρτε» . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Νάρβικ 8 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ . . . . .	έτ. «Αντάρες» . . . . .	44	7126	ἔφθ. Αμστερνταμ 8 Μαΐου
ΑΟΥΝΤΑΤΑΣΙΟΥΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ντέλ Μάρ» . . . . .	30	11147	ἀνεχ. Λίθερπολ 25 Ἀπρ. διὰ Κιουρασώ
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.) . . . . .	έτ. «Ηγκλ» . . . . .	44	7176	εἰς λιμένας Ινδιῶν ἀπό 19 Ἀπρ.
ΑΠΟΙΚΙΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Αίλα Βέρντε» . . . . .	44	7331	ἀνεχ. Κιουρασώ 2 Μαΐου διὰ Λάς Πιέντρας
ΑΡΕΤΗ Σ. . . . .	έτ. «Αλβιώνα» . . . . .	28	5061	ἔφθ. Ροζάριο 2 Μαΐου (δι' Ινδίας)
ΑΡΕΤΗ . . . . .	έτ. «Απόστολο» . . . . .	20	3330	ἔφθ. Όδησσον 5 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοστ.) . . . . .	έτ. «Ρίταλεξ» . . . . .	19	2609	έργει Μασσαλίαν ἀπό 20 Αὔγ. 1952
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Αριστομένης» . . . . .	43	7191	διῆλθε Κιουρασώ 22 Ἀπρ. διὰ Γένοβαν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. ὄνδ.) . . . . .	έτ. «Μιραφλόρες» . . . . .	38	10277	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαΐου διὰ Κολομβίαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ . . . . .	έτ. «Αριστομένης» . . . . .	43	7244	διῆλθε Σουέζ 3 Μαΐου διὰ Σάντος
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Μαριτάιμ» . . . . .	40	10224	ἀνεχ. Κιουρασώ 6 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΡΙΩΝ . . . . .	έτ. «Ντέλ «Εστε»	19	5672	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 28 Ἀπρ.
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιβ.) . . . . .	έτ. «Ισταμένια» . . . . .	21	10388	ἀνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ ἀπό 19 Ἀπρ. δι' Αργεντιγήν
ΑΡΜΑΡ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «Αστρα» . . . . .	43	7273	άργει Σαδάνων ἀπό 20 Δεκ. 1952, ζημίαι.
ΑΡΣΕΝΑ . . . . .	έτ. «Μαρπούεντε» . . . . .	43	7176	ἔφθ. Χαδάνων 1 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «Ταλαμάνκα» . . . . .	43	7176	ἔφθ. Γρανάδα 8 Μαΐου
ΑΡΧΙΜΙΔΗΣ . . . . .	έτ. «Μπαγιάνον» . . . . .	44	7157	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 5 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ . . . . .	έτ. «Σάνι Μιγκουέλ» . . . . .	28	4809	εἰς Μορδουκάριαν ρόδι ἀπό 21 Μαρτίου
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Νόρδεστο» . . . . .	30	9031	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 1 Μαΐου δι' Αρούμπταν
ΑΣΠΙΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «Ντιάμοντ» . . . . .	44	7210	ἔφθ. Αμβούργον 29 Ἀπρ.
ΑΣΤΕΡ (δεξ. Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Μάρ ντελ Σόύρ» . . . . .	22	7053	διῆλθε Ντόρερ 6 Μαΐου διὰ Βορδώ
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.) . . . . .	έτ. «Σαντιάγκο» . . . . .	25	4853	εἰς Πειραιάν 14 Μαΐου
ΑΤΤΙΚΗ . . . . .	έτ. «Αττικό» . . . . .	27	5214	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ . . . . .	έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	43	7176	εἰς Βαγκούμερ ἀπό 27 Μαρτίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΟΥ . . . . .	έτ. «Ατλαντικού» . . . . .	44	7247	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·····Ρ . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	43	7176	διῆλθε Σουέζ 10 Μαΐου δι' Ολλανδίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιθερ.) . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	49	17094	διῆλθε Σουέζ 4 Μαΐου διὰ Περσικόν Κόλπου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	49	7310	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Ραγγούν 7 Μαΐου διὰ Πιενάγκ, ἔφθ. 10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	44	7176	διῆλθε Κιουρασώ 28 Ἀπρ. δι' Αγγλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	53	12000	εἰς Τίς, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	53	12694	ἀνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 10 Μαΐου διὰ Μοντεβίδεο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.) . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	53	12696	εἰς Γκόβαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	43	7200	διῆλθε Πούλη Μπούκοι 29 Ἀπρ. δι' Αγγλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	52	10930	εἰς θέσιν 5 Β., καὶ 87Α., Ἀπρ. 15 διὰ Φορμόζαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	50	8679	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 10 Μαΐου διὰ Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	43	7176	ἔφθ. Σαΐγκον 20 Ἀπρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·····Τ . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	43	7176	ἔφθ. Βαγκούμερ 24 Ἀπρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	48	10928	ἀνεχ. Σιδανά 8 Μαΐου διὰ Γιβραλτάρ (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	49	10908	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 2 Μαΐου διὰ Λάς Αντζελες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	43	7176	ἔφθ. Τακόμα 8 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ····· . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Ἀπρ. διὰ Πουέρτο Πάντρε
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ . . . . .	έτ. «Μαρίτιμα» . . . . .	45	7160	εἰς Πουσάν 10 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·····ΤΕΡ . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	44	7247	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 2 Μαΐου
ΑΥΡΑ . . . . .	έτ. «Πολιμέο» . . . . .	42	7236	ἀνεχ. Ρίον Ιανέτρου 4 Μαΐου διὰ Παραμαρίπτο
ΑΦΡΙΚΑΝΑ . . . . .	έτ. «Αρκτούρους» . . . . .	27	5006	ἔφθ. Βούδαν 28 Ἀπρ.
ΑΦΡΟΣ . . . . .	έτ. «Βαλιόζ» . . . . .	44	7198	διῆλθε Τρίνινταν 25 Ἀπρ. διὰ Ρίον Ιανέτρου
ΒΑ······ ΜΕΑ (όνδουρ.) . . . . .	έτ. «Λάς Κρούτσες» . . . . .	44	7178	ἀνεχ. Κολόμπο 6 Μαΐου διὰ Σιγκαπούρην
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Σουνταμερικάνα» . . . . .	35	8072	ἔφθ. Κιουρασώ 28 Ἀπρ.
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιθερ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Βαλιέντε» . . . . .	43	10449	διῆλθε Σουέζ 5 Μαΐου διὰ Νότ. Γαλλίαν
ΒΑΝΜΑΣ (λιθερ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Βάνμας» . . . . .	21	7127	εἰς "Αμστερνταμ ἀπό 3 Ἀπρ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ . . . . .	έτ. «Ιντερ· Αμερικάνα» . . . . .	44	7176	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 6 Μαΐου διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Παναμερικάνα» . . . . .	26	8624	άργει Βλασάροντιγκεν ἀπό 3 Φεβρ., ζημίαι
ΒΑΡΚΑ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «Βαπόρες» . . . . .	43	7180	ἀνεχ. Σαΐν Τζάν 6 Μαΐου διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΒΑΣΙΛΗΣ . . . . .	έτ. «Κορονάντα» . . . . .	43	7067	ἀνεχ. Λ' Αυτζέλες 20 Ἀπρ. διὰ Περούδιαν
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ . . . . .	έτ. «Καστελλάνα» . . . . .	45	7290	ἀνεχ. Μόντρεαλ 5 Μαΐου διὰ Πακιστάν
ΒΕΝΕΡΕ·····ΤΟΡ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «Οσεάνικα» . . . . .	43	7244	ἔφθ. Βαλτιμόρην 6 Μαΐου
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.) . . . . .	έτ. «Γκλόμπο» . . . . .	20	7631	ἀνεχ. Μανίλαν 18 Ἀπρ. δι' Οζάκαν
ΒΙΒΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Βιβάλετ» . . . . .	18	5576	άργει Αμτελάκι ἀπό 6 Μαΐου
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Βαλπαράσο» . . . . .	31	8440	διῆλθε Πούλη Μπούκοι 26 Ἀπρ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μαρτσμάντε» . . . . .	52	11348	διῆλθε Λάδσεντ 20 Ἀπρ. δι' Αρούμπταν
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «Ινσουλάρα» . . . . .	44	7159	εἰς Νότιον Κορέαν 12 Μαΐου

ΒΙΡΓΙΝΙΑ		έτ. «Τρανσμεντιεράνια»	17	2041	άργει Σαουθάμπτον από 26 'Ιαν., ζημίαι
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ρίο Γκουάμπο»	40	8122	άνεχ. Κιουρασώ 1 Μαΐου διά Βομβάνη
ΒΟΡΗ		έτ. «Ρίο»	42	7076	εις Βαγκούνερ από 5 Μαΐου
ΓΑΥΡΙΟΝ		έτ. «Κορούνα»	43	7156	έθ. Νέαν 'Ορλέανην 1 Μαΐου
ΓΕΡΟΝΤΑΣ		έτ. «Γέροντας»	43	7271	εις Μορμουγκάο από 12 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)		έτ. «Ματζεδίλια»	27	5586	άργει Πειραιά 14 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ		έτ. «Μαρτέ»	19	4653	έθ. Περουβίαν 1 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβερ.)		έτ. «Μονρόδια»	51	5739	εις θέσιν 35Β. και 43Δ., Μαΐου 7 διά Κούβαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		έτ. «Μερίντιαν»	19	5405	άνεχ. Ρίδερ Μέρσεϋ 5 Μαΐου διά Λονδίνον
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν 16 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΓΙΟΥΜΠΙΛΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Βαντόμα»	31	9889	άνεχ. Μπουενός 'Αύρες 24 'Απρ. διά Κιουρασώ
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Γιουρόπτα»	43	7207	άνεχ. Βομβάνη 2 Μαΐου διά Ντάγκαν
ΓΚΕΡΒΑΙΣ (δεξ.)		έτ. «Οθερός Τάνκερ»	43	10448	εις θέσιν 35Β. και 24 Α., Μαΐου 7 διά Λίβανον
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ		έτ. «Πάλμαρ»	43	7263	άνεχ. Βομβάνη 23 'Απρ. διά Μελβούρνην
ΓΚΟΛΦΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δεξ.)		έτ. «Φήαρλες»	27	6023	άργει Πειραιά από 7 'Απρ.
ΓΚΡΗΝΒΙΛΛ (λιβερ.)		έτ. «Εουρηντσάιντ»	20	6343	έθ. Αμέρεσαν 30 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	52	20628	έθ. Φόλευ 4 Μαΐου και Αματερνταμ 6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ. λ.)		έτ. «Διεθνής»	52	20350	εις Τάϊν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ. λιβ.)		έτ. «Διεθνής»	52	20600	διηλθε Σουεζ 6 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιβ.)		έτ. «Διεθνής»	49	17738	εις θέσιν 30Β., και 50Δ., Μαΐου 6 διά Κιουρασώ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιβ.)		έτ. «Διεθνής»	49	10892	έθ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Γιουρόπτα»	44	7192	εις θέσιν 1.27 Β. και 104Α., Μαΐου 4 διά Καλκούταν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ' (τάνκερ)		έτ. «Άρτεμις»	17	3322	εις μεταφοράς "Ιταλίας"—Ελλάδος
ΔΙΩΝΗ		έτ. «Πάλξ»	20	6157	άργει Πειραιά από 30 'Οκτ. 1952
ΔΟΣΑ (λιβερ.)		έτ. «Αλδαράντο»	43	7161	έθ. Λός "Αντζέλες 5 Μαΐου
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ		έτ. «Λεόδγκα»	19	812	εις Λονδίνον από 30 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Ποιούτα Άρενας»	29	6941	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 6 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΕΛΑΚΤΡΙΚ		έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4991	άνεχ. Μπάρρουσι 6 Μαΐου διά Μπόνιαν
ΕΛΕΝΗ		έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	άργει Νιούπορτ από 18 Φεβρ.
ΕΛΕΟΥΣΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Ελλήνες άγορασται	18	629	άργει Πειραιά 14 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΥΜΦΗ		έτ. «Αταλάγιας»	21	3345	άργει Γένοβαν από 17 Σεπτ. 1952
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΣ		έτ. «Εμμ. Γιαννουλάτος	28	6522	άνοιξη Σουεζ από 20 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ		έτ. «Αταλάγιας»	10	1484	άργει Κάρδιφ από 25 Σεπτ. 1952
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ		έτ. «Τρανσπασιφίκας	43	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 2 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΕΜΠΑΙΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιβ.)		έτ. «Τσέντουρι»	44	7201	άνεχ. Γιανκοχάμαν 5 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΕΜΠΟΡΙΟ		έτ. «Γκόλφο Αζούνι»	42	7058	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Μαΐου (διαταγάς)
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ		έτ. «Ενσενάντω	44	7207	διηλθεν "Άδεν 2 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ		έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	έθ. Κόμπε 23 'Απρ.
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)		έτ. «Λόγγος»	41	7122	έθ. Σατίγκον 1 Μαΐου
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λιβερ.)		έτ. «Ντέ Μαρφίλ»	44	7240	εις Βαγκούνερ από 28 Μαρτίου
ΕΡΑΤΩ		έτ. «Διεθνής»	43	7225	έθ. Πόρτ Λίγκολ 9 Μαΐου
ΕΣΜΕΡΑΛΔΑ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Βίκτορ»	52	12223	άνεχ. Άρούμπαν 7 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβερ.)		έτ. «Μονρόδια»	52	7404	έθ. Πόρτ Λίγκολ 8 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ		έτ. «Ειρήνη»	19	2624	έθ. Μόντιλ 5 Μαΐου
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ		έτ. «Κόλφο Ντεζέαντο»	44	7210	διηλθε Παναμάν 23 'Απρ. διά Εισηγικόν
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβερ.)		έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	άνεχ. Κουταμάτασι 1 Μαΐου διά Σουνκάϊ
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έθ. Πόρτ Λίγκολ 4 Μαΐου
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ. «Σάν Αντώνιο»	45	7176	εις Μορμουγκάο ρόδις από 19 Μαρτίου
ZAN		έτ. «Ορινόκο»	44	7165	έθ. Τρίνινταν 24 'Απρ. (διά Πόρτ Αλφρεντ)
ZAN KIKH		έτ. «Μίτονα Εστεράντζα»	19	5950	άργει Αλέγερον από 9 'Ιουνίου 1952
ZERMAIN (δεξ.)		έτ. «Ιγκουάνα»	20	5627	άργει Πειραιά από 24 Μαρτίου
ZINI (λιβ. δεξ.)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12650	διηλθε Σιγκοπάρην 20 'Απρ. διά Ήνωμ. Πολιτείας
ZOZIAN (Κοσταρ.)		έτ. Ατυχίδης	20	7638	εις Νέαν 'Ορλέανην από 13 'Απρ.
ΗΓΚΑ		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. Τζάκσονβιλ 4 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΗΡΩΝ (Χονδ.)		έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	άνεχ. Γιανκοχάμαν 5 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΟΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)		έτ. «Θαλασσοπόρος»	43	7252	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 7 Μαΐου διά Καναδᾶν
ΟΕΚΛΑ		έτ. «Τρανσμαρίνα»	44	7265	άνεχ. Κόμπε 1 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΟΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ		έτ. Ντέλ Νόρτε	43	7151	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 5 Μαΐου διά Καλκούταν
ΟΕΩΔΩΡΑ		έτ. «Δώρος»	45	1276	άργει Χάρτελπολι 10 Μαΐου
ΟΕΩΔΩΡΟΣ Σ.		έτ. «Σπαλαντόρι»	17	5068	έθ. Λονδίνον 10 Μαΐου
ΟΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Λάς Πέρλας»	28	7019	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 29 'Απρ. διά Αγγλίαν. ΕΠΩΛΗΘΟ
ΟΕΟΤΟΚΟΣ (δεξ. λιβερ.)		έτ. «Ιντερόσεαν»	18	3658	έθ. Αμέρεσαν 27 'Απρ. και Ντόρερ 11 Μαΐου
ΟΕΦΟΡΟΣ		έτ. Απόστολος Παύλος	24	7350	άνεχ. Ταμπικό 7 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΙΑΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)		έτ. «Αντιλάννα»	28	7163	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 'Απρ. διά Βαγκούνερ
ΙΑΛΛΕΝΑΟ		έτ. «Σιγκουενά»	43	7194	άνεχ. Βαγκούνερ 8 Μαΐου διά Αγγλίαν
INTALΓΚΟ (λιβερ.)		έτ. «Ιντάλγκο»	43	5090	άνεχ. Αρούμπαν 7 Μαΐου διά Κούδαν
IONIAN ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	25	7176	έθ. Μόντπιλ 8 Μαΐου
IONIAN ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	9086	έθ. Γιοκοχάμαν 10 Μαΐου
IONIAN ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9767	άνεχ. Χούστον 2 Μαΐου διά Μεξικόν
IONIAN ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	31	15826	διηλθε Πούλο Μπούκοι 6 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπου
IONIAN ΤΡΑΒΕΛΕΛΕΡ (δεξ.)		έτ. «Τρανσόσεαν»	53	7198	έθ. Αδελάΐδα 1 Μαΐου
IONIAN ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Τρανσόσεαν»	44	13490	εις Τσαλιρούμι (Ιαπωνίας) υπό συμπλήρωσιν
ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)		έτ. «Μπαζίλη»	17	4719	άργει Πουέρτο Κορτέζ από 7 Νοεμβ. 1952
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δύνουρ.)		έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	έθ. Νιού Ούεστμινστερ 7 Μαΐου
ΚΑΙΤΗ		έτ. «Αριόνα»	22	8432	άνεχ. Λονδίνον 11 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)		έτ. «Αρεκούπτα»	43	7257	έθ. Ντομινίκα 9 Μαΐου
ΚΑΜΠΑΝΟΣ		έτ. «Ντέλ Εστε»	13	7710	άργει Μπρεμερχάφεν από 9 Νοεμ.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ		έτ. «Κανόπους»	44	7157	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 1 Μαΐου διά Χιλήν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έτ. «Παγκόλφο»	45	7267	έθ. Πρίνς Ρούτερπερ 18 'Απρ. (διά Καλλάσο)
ΚΑΝΑΡΙΑ		έτ. «Βαπόρες»	19	4683	εις Νύμποργκ από 31 Μαρτ. (διά Αργεντινήν)
ΚΑΝΤΑΙΝ ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.		έτ. «Ελλήνες άγορασται	07	1075	έθ. Πειραιά 6 Μαΐου
ΚΑΝΤΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)		έτ. «Ελγκεδέλ»	05	4298	έθ. Καλαμπλάγκαν 8 Μαΐου
ΚΑΝΤΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ		έτ. «Λουνίνο»	19	5354	διηλθε Γιβραλτάρ 11 Μαΐου διά Επωληθό
ΚΑΝΤΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ .		έτ. «Αντόρ»	43	7129	άνεχ. Καράτσι 9 Μαΐου διά Βομβάνην. ΕΠΩΛΗΘΟ
ΚΑΝΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβερ.)		έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Βέρα Κρούζ 6 Μαΐου
ΚΑΝΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)		έτ. «Γιουρόπτα»	44	7124	έθ. Γιοκοσούκαν 4 Μαΐου
ΚΑΝΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ		έτ. «Μάρκσο»	19	5670	διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 27 'Απρ. διά Αργεντινήν
ΚΑΡΜΑΡ		έτ. «Μπαζίλη»	18	4647	άργει Πουέρτο Κορτέζ από 5 'Οκτ.
ΚΑΡΜΕΝ (δύνουρ.)		έτ. «Καρρένο»	21	4507	άνεχ. Καράτσι 9 Μαΐου διά Βομβάνην. ΕΠΩΛΗΘΟ
ΚΑΡΡΕΝΑ		έτ. «Νολίντο»	44	2370	άνεχ. Αμδούργον 1 Μαΐου διά Πόρτ Ζερόδη
ΚΑΣΣΙΑΝ (δεξ. Κοστ.)		έτ. «Καρέτο»	43	7160	διηλθε Παναμάν 23 'Απρ. διά Γένοβαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Δελφίν»	44	7115	άνεχ. Βαγκούνερ 8 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. Σ.		έτ. «Χαλιέττα»	42	7192	διηλθε Κιουρασώ 3 Μαΐου διά Λονδίνον
ΚΑΒΟΛΙΔΙ		έτ. «Μάριν»	43	7166	άνεχ. Χούστον 26 'Απρ.
ΚΑΛΗ		έτ. «Καλύγερο»	42	7178	εις Βαγκούνερ από 10 Φεβρ.
ΚΑΛΥΓΕΡΑ		έτ. «Πανμάρ»	43	7246	άνεχ. Βαγκούνερ 7 Ν. και 27Δ., Μαΐου 1 διά Ντώρμπαν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)		έτ. «Καρνάσιον»	44	7281	έθ. Οζάκαν 7 Μαΐου
ΚΑΤΙΓΚΩ		έτ. «Λιμπέριαν»	44	7281	έθ. Γιοκοχάμαν 8 Μαΐου
ΚΕΙΠ ΣΤΑΡ		έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άργει Βαλτιμόρην από 22 'Ιουνίου 1952

ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Κάνοπους» . . . . .	41	7579	άνεχ. Ότάρου 1 Μαΐου διὰ Λός "Αντζέλες
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Ιντάλγκο» . . . . .	43	7194	διῆλθε Παναμάν 9 Μαΐου διὰ Λούδινον
ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κοσταρ.) . . . . .	κ. 'Ατυχίδης . . . . .	17	5700	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Δεκ. 1952
ΚΝΟΖΑ . . . . .	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.» . . . . .	44	7248	ἔφθ. Σεμαίνους 4 Μαΐου (διὰ N. "Υόρκην)
ΚΝΟΖΑΓΚΑ . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	44	7160	ἔφθ. Βαλτιμόρην 3 Μαΐου
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ . . . . .	έτ. «Βαλεαρίκας» . . . . .	43	9424	άνεχ. Σαουθάμπτον 11 Μαΐου διὰ Κεμπέκ
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Μονάρκα» . . . . .	43	7933	ἔφθ. Πόρτ Πιρί 4 Μαΐου
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μοντεπάρντο» . . . . .	43	7229	άνεχ. Χούστον 6 Μαΐου (διαταγάς)
ΚΟΜΕΤ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Μονάρκα» . . . . .	43	7177	εἰς θέσιν 45 B. καὶ 31 Δ., Μαΐου 5 δι'. Αιθέρασαν
ΚΟΡΘΙ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μοντεπάρντο» . . . . .	43	7261	άνεχ. Πόρτ "Εδεργκλάντ 5 Μαΐου δι'. Αγγλίαν
ΚΟΡΣΑΙ-Ι.Ρ	έτ. «Άδιστομαρ» . . . . .	43	7167	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 10 Μαΐου
ΚΟΡΣΙΚΑ (ἐπιθ.) . . . . .	έτ. «Μπάρού» . . . . .	14	7475	έργει Καζαπτλάγκαν ἀπὸ 10 Αύγ. 1952.
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Μπάρού» . . . . .	14	7475	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολομβίας) 5 Μαΐου διὰ Νότ. Αφρικήν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	43	7190	διῆλθε Πούλο Μπούκον 3 Μαΐου διὰ Πουσάν
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Κογκισταντόρ» . . . . .	45	7157	εἰς Γκρίνοκ, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.) . . . . .	έλληνες ἄγορασται . . . . .	53	11500	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διὰ Φόλεϋ
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Μπάλτικο» . . . . .	43	10195	άνεχ. Λός "Αντζέλες 13 'Απρ. διὰ Καλλάο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Πέντρεγκαλ» . . . . .	45	7247	εἰς Σιμίζου, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΛΕΙΒΑΔΙΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μίραμόντε» . . . . .	53	14000	άνεχ. Μπούνενος "Αὔρες 1 Μαΐου διὰ Κιουρασώ
ΛΙΛΙΜΠΕΤ	έτ. «Κάλομπτρ» . . . . .	43	7218	διῆλθε Κιουρασώ 27 'Απρ. διὰ Αλεξάνδρειαν
ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι.ΤΩΡ	έτ. «Μοντεθέρντε» . . . . .	44	7235	ἔφθ. Πόρτ "Εδεργκλάντ 2 Μαΐου (διὰ N. "Υόρκην)
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Παναμερικάνα» . . . . .	44	7176	άνεχ. Λός "Αντζέλες 13 'Απρ. διὰ Κείπ Τάουν
ΛΟΥΥΜΙΝΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Άτλαντικά» . . . . .	43	7176	διῆλθε Σουέζ 5 Μαΐου διὰ Φάσο
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Βιβάλετ» . . . . .	27	6192	ἔφθ. Κουδάν ! Μαΐου
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ. «Μπράσταντ» . . . . .	44	7160	διῆλθε Παναμάν 12 'Απρ., διὰ Μόζι
ΜΑΙΡΗ ! Γ.	έτ. «Μονόρδια» . . . . .	49	5841	άνεχ. Οζάκαν 22 'Απρ. διὰ Ρότερνταμ
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Ταμπόγκας» . . . . .	19	6040	άνεχ. Κόμπιτε 1 Μαΐου διὰ Χιρόχατα
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Τεσέρο Μπάλγκο» . . . . .	44	7225	άνεχ. Τασόλεστων 29 'Απρ. δι'. Αγγλίαν
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Φωσίαν» . . . . .	44	7176	διῆλθε Τζιμπούτι 23 'Απρ. διὰ Νότ. Κορέαν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Οὐλύπραμάνιο» . . . . .	43	7160	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 8 Μαΐου δι'. Οζάκαν
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Βέγας» . . . . .	28	5660	άνεχ. Τοίνινταντ 1 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Κρυστάλλα» . . . . .	43	7223	ἔφθ. Κασδίφι 1 Μαΐου
ΜΑΡΙΝΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Φωσίαν» . . . . .	43	7059	διῆλθε Σιγκαπούρην 9 Μαΐου διὰ Τσιγκάτα
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Βιβάλετ» . . . . .	18	5564	έργει Πέρασμα ἀπὸ 1 'Απρ.
ΜΑΡΙΤΑ-Ι.Μ ΛΗΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ορίενταλ» . . . . .	24	4701	εἰς θέσιν 42 B. καὶ 26 Δ., Μαΐου 3 διὰ Καράτσι
ΜΑΡΙΤΑ-Ι.Μ ΤΡΕ-Ι.ΝΤΕΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μαριτάιμ» . . . . .	52	12995	ἔφθ. Σίενταμ 24 'Απρ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Μαριτάιμ» . . . . .	53	13033	εἰς Βέλγιον, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Σάνη Γκεράσιμο» . . . . .	20	3483	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 Μαΐου διὰ Παστελίλο
ΜΑΡΝΑ	έτ. «Εύκαριερς» . . . . .	43	7132	άνεχ. Λίβερπουλ 5 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Μοτόρες» . . . . .	42	7170	άνεχ. Λός "Αντζέλες 3 Μαΐου διὰ Λίβερπουλ
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μάρντορ» . . . . .	52	8453	άνεχ. Κεμπέκ 8 Μαΐου δι'. Αγγλίαν
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ματζεόλια» . . . . .	20	7641	ἔφθ. Ταυτίκο 5 Μαΐου
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» . . . . .	27	6382	άνεχ. Φάσο 10 Μαΐου διὰ Φαλικούρασα
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» . . . . .	43	7176	εἰς θέσιν 14 N. καὶ 83 A., Μαΐου 5 διὰ Βομβάνην
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Οινόκικα» . . . . .	45	7264	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα» . . . . .	45	7198	εἰς Ήνδικὸν Όκεανὸν 1 Μαΐου δι'. Ιαπωνίαν
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.) . . . . .	έτ. «Μέντωρ» . . . . .	18	1395	έργει Μασσαλίαν 14 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ ! Γ.	έτ. «Αριόνα» . . . . .	19	7588	διῆλθε Πόρτερπολ 9 Μαΐου 9 Νοεμ. 1952
ΜΟΝΤΕΡΕ-Ι.ΤΩΡ (όνδ.) . . . . .	έλληνες ἄγορασται . . . . .	44	7215	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΜΠΑΓΚΟΚ (ἐπιθ.) . . . . .	έτ. «Μίραμάρ» . . . . .	44	7210	εἰς Ήνδικὸν Όκεανὸν 1 Μαΐου δι'. Ιαπωνίαν
ΜΠΑΤΣΙ	π. Γ. Κοτταρόπουλος . . . . .	19	8056	έργει Μασσαλίαν 1 Μαΐου
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Πιαμόπτε» . . . . .	43	7176	διῆλθε Βαγκούνερ 1 Μαΐου
ΜΠΟΥΡΙΚΑ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Ελκάριερς» . . . . .	44	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Μπούρικα» . . . . .	20	854	έργει Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 21 Ίανουαρίου
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα» . . . . .	16	3528	έργει Αμπελάκι ἀπὸ 15 Ιουλίου 1952
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Χάρι» . . . . .	43	7196	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 'Απρ. δι'. Ολλανδίαν
ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι.ΤΩΡ	έτ. «Αρίστα» . . . . .	43	7176	διῆλθε Παναμάν 3 Μαΐου δι'. Ατλαντικὸν
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.) . . . . .	έτ. «Καρρίμπιαν» . . . . .	43	7176	άνεχ. Ναγκόγια 18 'Απρ. δι'. Αγ. Φραγκίσκον
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Νέπτουν» . . . . .	20	3078	άνεχ. Ντάρμπταν 10 Μαΐου διὰ Κείπ Τάουν
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Γκλόμπιταλ» . . . . .	44	7248	διῆλθε Μανίλαν 1 Μαΐου δι'. Ηνωμένας Πολιτείας
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ναφτόλ» . . . . .	20	6416	άνεχ. Σουάν 10 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπουν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	20	10474	διῆλθε Λίζαρπτ 9 Μαΐου διὰ N. "Υόρκην
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Πέργκας» . . . . .	52	11267	εἰς θέσιν 32 B. καὶ 42 Δ.. Μαΐου 3 δι'. Αρούμπταν
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα» . . . . .	43	7168	άνεχ. Βιζαγκοπατάμ 9 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Παράνα» . . . . .	53	12500	εἰς Σκωτίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΟΡΑ	έτ. «Αζόρες» . . . . .	45	7023	άνεχ. Πόστλαντ 18 'Απρ. δι'. Ιαπωνίαν
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ηστερον Σιφάριγκ» . . . . .	43	7175	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 1 Μαΐου διὰ Καράτσι
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Πετρόλεασ» . . . . .	52	12191	άνεχ. Παλέρμο 11 Μαΐου διὰ Λίβανον
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πλετόρεασ» . . . . .	52	12025	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 'Απρ. διὰ Καλιφορνίαν
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Μπέλλ Μόντε» . . . . .	44	7248	ἔθο. Χάμπτον ρόδις 25 'Απρ.
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Σ' Ιλετ» . . . . .	42	7191	διῆλθε Τρίνινταν 29 'Απρ. διὰ Ρεσίφ
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Εναφτόλ» . . . . .	20	7030	άνεχ. Μπάνιας 5 Μαΐου δι'. Αμέρεισαν
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Εφόραλον» . . . . .	45	7148	έθο. Σαδάνων 1 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φόραλον» . . . . .	43	7176	ἔθο. Βιζαγκοπατάμ 4 Μαΐου καὶ Καλκούταν 10
ΝΤΑΡΝΙ! (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» . . . . .	52	12650	άνεχ. Ντάρνιας 1 Μαΐου δι'. Αγγλίαν
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Βιβάλετ» . . . . .	24	5981	εἰς Ινσιμάς, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο» . . . . .	25	5531	ἔθο. Αδεν 21 'Απρ.
ΝΤΟΜΙΝΕ-Ι.ΤΩΡ	έτ. «Παρνασσός» . . . . .	44	7176	ἔθο. Καλκούταν 28 'Απρ.
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν» . . . . .	31	8236	άνεχ. Σορέλ 5 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Σαντιάγκο» . . . . .	35	7293	διῆλθε Πουέρτο Μπάκου 2 Μαΐου διὰ Κορέαν
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόσ» . . . . .	44	7244	έθο. Σαδάνων 8 Μαΐου
ΝΤΟΡΟΙΩΝ	έτ. «Ιμπέριο» . . . . .	44	7175	έθο. Τζιμπούτι 21 'Απρ. διὰ Μαγιούνκα
ΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ντόρος» . . . . .	43	6766	έθο. Σουάν 5 Μαΐου
ΟΛΑΓΑ	έτ. «Ρίο Βέρντε» . . . . .	43	7246	"Ιδε: «ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ», ὡς μετωνομάσθι.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι.ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Σάνι Ζοζέ» . . . . .	19	2659	έθο. Λός "Αντζέλες 7 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . . . .	48	11298	διῆλθε Σουέζ 9 Μαΐου διὰ Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΙΟΥΝΤ (δεξ. λιβ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . . . .	50	17720	εἰς Βρέμην ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ.Ι-Τ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . . . .	53	14500	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 7 Μαΐου διὰ Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικτερς» . . . . .	53	13923	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 5 Μαΐου δι'. Εύρωπην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . . . .	49	17722	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 28 'Απρ. διὰ Φόλεϋ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . . . .	49	17722	διῆλθε Σουέζ 11 Μαΐου διὰ Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . . . .	49	17724	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 7 Μαΐου διὰ Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκο» . . . . .	43	13019	έθο. Βλασάρτιγκεν 2 Μαΐου καὶ Κίελον 7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι.Μ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . . . .	50	17724	διῆλθε Σουέζ 9 Μαΐου διὰ Γιβραλτάρ
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μιραφλόρες» . . . . .	27	8627	άνεχ. Κιουρασάν 18 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΟΝΤΒΑΡ II.	έτ. «Μιραφλόρος» . . . . .	18	1852	έργει Μασσαλίαν ἀπὸ 23 Νοεμ. 1951
ΟΥΜΠΑΝ (Κοστ.) . . . . .	κ. 'Ατυχίδης . . . . .	10	2439	άνεχ. Βομβάνην 29 'Απρ. διὰ Ντάρμπταν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Λά Πλάτα» . . . . .	43	7265	έργει Μόμπιλ ἀπὸ 11 Αύγ. 1952
	έτ. «Τζόρτζ» . . . . .	19	5701	

ΟΣΕΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Ντονόζ»	44	7210	άνεχ. Βαγκούνιερ 16 'Απρ. διὰ Κόμπε
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιδιλλ»	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 1 Μαΐου
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπτρι	17	992	έφθ. Συρόνη 3 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπού»	44	7223	έφθ. Μοντεβίδεο 6 Μαΐου
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	διῆλθε Πόρτρ Σαΐδ 9 Μαΐου δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΠΑΞ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	12	3663	διῆλθε Πόρτρ Σαΐδ 3 Μαΐου διὰ Βενετίαν
ΠΑΡΑΛΟΣ II.	έτ. «Πάραλος»	18	6049	εἰς Πειραιά 14 Μαΐου
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κουτιγεντάλε»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 Μαΐου διὰ Βαγκούνιερ
ΠΑΤΣΕ	έτ. «Πάθη»	26	5937	άνεχ. Μορμουγκάο 7 Μαΐου διὰ Κωνσταντζαν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σάμσοκ»	44	7166	διῆλθε Παναμάν 27 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΕΛΟΨ (λιβ.)	έτ. «Σάμσοκ»	45	7148	έφθ. Βλασφριγκεν 8 Μαΐου
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρη	19	6495	άνεχ. Γκάλβεστων 26 'Απρ. διὰ Γένοβαν
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	εἰς θέσιν 29 B. καὶ 51 Δ., Μαΐου 6 διὰ Λονδίνον
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτσα»	44	7163	άνεχ. Νουέβιτας 28 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιβ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	44	7223	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 6 Μαΐου (διὰ Χούλλ)
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	έφθ. Μπόλνες ('Ολλανδ.) 29 'Απρ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άνεχ. Ντακάρ 28 'Απρ. διὰ Δ. 'Αφρικήν
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενθενίντο»	19	5055	διῆλθε Τενερίφφαν 9 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Σουντ 'Αμερικώ»	14	4823	έργει Πέραμα πάπλω 16 'Ιουλίου 1952
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7192	άνεχ. Λός "Αντζελες 26 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Θρή Στάρς»	19	8374	έφθ. Σπέτζιαν 26 'Απρ.
PANTIANT (δεξ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	εἰς Πολέμιο ἀπὸ 5 'Απρ., ἐπισκευή
ΡΕΑ	έτ. «Ολίσσιππο»	21	1387	έφθ. 'Οπόρτο 6 Μαΐου
ΡΕΑΛΑΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	έφθ. Νταμιάμ 28 'Απρ.
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσσα»	42	7176	έφθ. Μαντράς 8 Μαΐου (διὰ Βαλτιμόρην)
ΡΕΝΑ	έτ. «Πλάξ»	20	5686	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 31 'Ιουλίου 1952
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	έτ. «Γοργόνω»	31	8205	διῆλθε Γιορδαλάταρ 3 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΡΙΒΙΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Ιντάλγκος»	43	7194	έφθ. Μαζουλιπάταμ 7 Μαΐου
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	έφθ. Βοιμάνη 5 Μαΐου
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατσίφικα»	44	7229	άνεχ. Παγκούμιεν 29 'Απρ. δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Μπαγκόκ ἀπὸ 9 Σεπτ. 1952
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κιστανέρο»	21	6448	διῆλθε Ντόρε 7 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ, ἔφθ. 9
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Εσκομπάλ»	45	7151	άνεχ. Ταρακάν 15 'Απρ. διὰ Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνο»	44	7281	έφθ. Καλκούταν 22 'Απρ.
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	18	5664	εἰς θέσιν 31 B. καὶ 44 Δ., 'Απρ. 29 διὰ Κούβα ν
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. Μαζάν 25 'Απρ.
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σομέλγκα»	44	7282	άνεχ. Καράστι 7 Μαΐου διὰ Καλκούταν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιανιζά»	23	5374	έργει Χάρτλεπουλ ἀπὸ 8 'Απρ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	Π. Σαμωνάς	19	2659	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 7 Μαΐου διὰ Δουβλίνον
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2088	έφθ. Αοντρόσαν 8 Μαΐου
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7250	διῆλθε Μπαραγκουίλα 1 Μαΐου διὰ Κολομβίαν
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	έτ. «Μάρ ντέλ Σούντ»	43	7264	έφθ. Υμανίτεν 1 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 24 'Απρ. διὰ Μόζι
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	διῆλθε Μοντεβίδεο ἀπὸ 3 'Απρ. διὰ Καλκούταν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	43	7118	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπτόρες»	43	7257	άνεχ. Χούλλ 3 Μαΐου διὰ Νάρβικ
ΣΑΝΜΠΗΜ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Γκόλφ Σ.»	45	10656	άνεχ. Λός "Αντζελες 26 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΤΕΛΕΝΑ	έτ. «Νίκη»	24	3279	έργει Μπορτάντιλαν ἀπὸ 10 Φεβρ.
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ. «Άβια»	20	2606	άνεχ. Τσάρλεστων 3 Μαΐου διὰ Χαβάνναν
ΣΑΞΟΝΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	13000	εἰς Μάλμο, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	άνεχ. Ράς Τανούρα 5 Μαΐου διὰ Σιμότσου
ΣΑΞΟΝΧΙΔΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 4 Μαΐου διὰ Μπάνιαν
ΣΑΞΟΝΧΙΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	13575	διῆλθε Ντόρε 9 Μαΐου διὰ Γιορδαλάταρ
ΣΑΠΙΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Μαΐου διὰ Μαρσεκάμπιπο
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νούένδο Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαΐου διὰ Κολομβίαν
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7116	διῆλθε Ανδρεν 29 'Απρ. διὰ Πουσάν
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Σουέζ 1 Μαΐου διὰ Τόκιο
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Μπαντάρ Σπαπούρ 3 Μαΐου
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Εκλόμπτο»	19	6541	έφθ. Γιοκογάμαν 3 Μαΐου
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	Κ. Ατυχίδης	25	5136	διῆλθε Ντόρε 7 Μαΐου (ἐπειδὴ Ρόττερνταμ)
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Δίολος»	43	7199	άνεχ. Ρίον Ιανείρον 1 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Βοιμάνη 1 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΣΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άνεχ. Βακαμάτσου 10 Μαΐου διὰ Βαγκούνιερ
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Πινογκάνα»	43	7324	άνεχ. Λίβερπουλ 25 'Απρ. διὰ Κιουρασώ
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	άνεχ. Τρίνινταν 4 Μαΐου διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΤΡΑΠΟΥΡΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατζέκο»	43	7331	έφθ. Στανλίου 5 Μαΐου
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	άνεχ. Λός "Αντζελες 29 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόντα»	21	7409	έργει Αιμέροσαν ἀπὸ 26 'Οκτ. 1952
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Ατανάσιο»	15	2557	άργει Πειραιᾶ 14 Μαΐου
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	έφθ. Βαγκούνιερ 26 'Απρ.
ΤΕΝΙ	έτ. «Βίστα Ντοράντα»	43	7248	διῆλθε Κιουρασώ 17 'Απρ. διὰ Κέπι Τάουν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 25 Σεπτ. 1952
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	έργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 10 Σεπτ. 1952
ΤΖΟΡΤΖΙΕ (λιβ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	53	7200	εἰς Ντάμπαρον, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκόρτιο»	20	3526	διῆλθε Γιορδαλάταρ 5 Μαΐου διὰ Καβάλλαν
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Πατσίφικ»	44	11625	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 11 Μαΐου διὰ Κιουρασώ
TINI (δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	διῆλθε Γιορδαλάταρ 6 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Ημισφάρ»	44	7246	έφθ. Βαλτιμόρην 5 Μαΐου
ΤΟΡΜΟ-Ι-Α (λιβ.)	έτ. «Άντρας»	44	7216	διῆλθε Αδεν 5 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΤΡΑΒΕΛΕΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Πολύνος»	43	7162	άνεχ. Κιουρασώ 17 'Απρ. (Βισταγάρς)
ΤΡΑΙ-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ορίεντες»	38	10455	άνεχ. Σαντιέγκο 3 Μαΐου διὰ Σάντα Κρουζ
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	έργει Πειραιᾶ ἀπὸ 31 'Ιουλίου 1952
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Τρίνιτυ»	10	3649	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες 24 'Απρ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΤΡΟ-Υ (διδ. δεξ.)	έτ. «Μιραφόρδες»	21	8206	έφθ. Αλμπαν (N.Y.) 2 Μαΐου
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα Αμερικάνα»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 29 'Απρ. διὰ Πέντρο Πόιντ
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Ναδεγκάντες»	45	7256	διῆλθε Γιορδαλάταρ 23 'Απρ. διὰ Β. 'Αμερικήν
ΦΑΙΑΣ II.	έτ. «Πόλαρη»	44	7060	διῆλθε Τρίνινταν 6 Μαΐου διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7132	άνεχ. Λονδίνον 1 Μαΐου διὰ Ντεμεράσα
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II (λιβ.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	εἰς Νότ. Κορέαν υπὸ έκφρωσιν 10 Μαΐου
ΦΡΑΝΤΑ (Κοσταρ.)	Π. Ατυχίδης	42	7009	διῆλθε Κρήτην 22 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρδδς
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	εἰς μεταφορὰς Ινδιῶν — Σιγκαπούρης
ΧΗΔΕΡ (δεξ.)	έτ. «Κολόνα»	27	1412	διῆλθε Κρήτην 12 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΧΟΚ	έτ. «Πτηλά»	43	7127	εἰς Όζάκαν, υπὸ συμπλήρωσιν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12550	έφθ. Βαλτιμόρην 1 Μαΐου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέρισαν»	43	7243	άνεχ. Κόμπε 5 Μαΐου διὰ Ράς Τανούρα
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18675	άνεχ. Χούλλ 2 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Γρανσοτσεάνικα»	42	7175	εἰς θέσιν 36 B. καὶ 47 Δ., Μαΐου 4 διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ωκεανόπορος»	44	7293	έφθ. Σαντακάν 6 Μαΐου (διὰ Ρόττερνταμ)
ΩΚΕΑΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ωκεανός»	43	7275	