

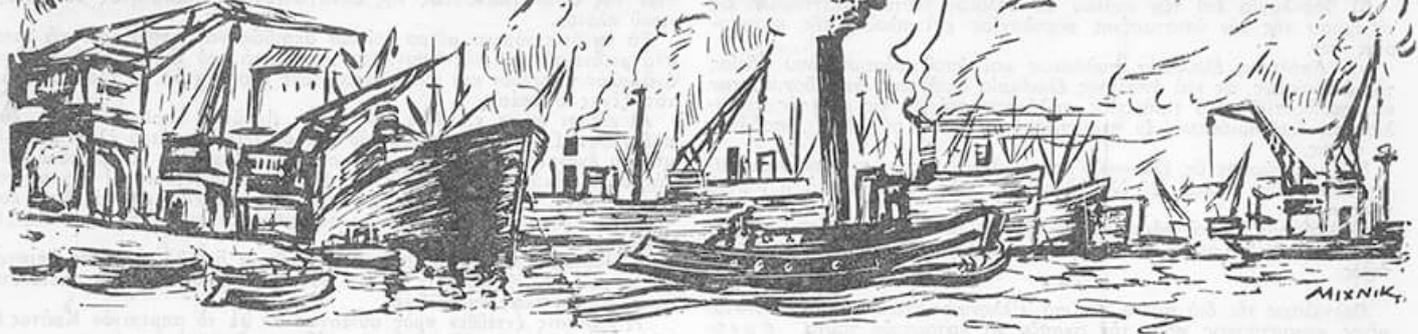
# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουνίου 1953

Αρ. Φύλλου 432/191

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Κ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β'.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 432)191

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ  
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1953

ΑΡΧΙΖΕΙ Η ΜΕΓΑΛΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

## Η ΣΥΝΑΝΤΗΣΙΣ ΤΟΥ Κ. ΜΑΡΚΕΖΙΝΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΣ

ΤΑ ΥΠΟΔΕΙΧΘΕΝΤΑ ΜΕΤΡΑ

Αι πληροφορίες μας από την Νέα Υόρκη—πληροφορία υπεύθυνη έχουσαι από εφοπλιστική πλευράς την πηγή—φέρουν την μεγάλη υπόθεση της επανόδου ικανοποιητικής προϋπομένη μετὰ την εκεί επίσκεψιν του κ. Μαρκεζίνη και την συνάντησίν του με τους εφοπλιστάς. Παρά τὰς δημιουργηθείσας ἐδῶ ἐντυπώσεις ἀπὸ τὰς ἐκ Νέας Υόρκης ἀνταποκρίσεις ἄρισμένων ἐφημερίδων, δυνάμεθα νὰ δεβαιώσωμεν ὅτι ποτὲ ἄλλοτε ἢ προσπάθεια τῆς ἐπαναφοράς τῶν ξένων πλοίων μας εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον δὲν εἶχε τὰς τόσας πιθανότητας ἐπιτυχούς ἐκβάσεως, ὅσας τώρα, κατόπιν τῶν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἀποφασιστικῶν μέτρων, εἰς τὴν θεσμοθέτησιν τῶν ὁποίων προβαίνει ἡ Κυβέρνησις Παπάγου.

Κατὰ τὴν συνάντησίν του με τοὺς εφοπλιστάς τῆς Νέας Υόρκης ὁ κ. Μαρκεζίνη κατέδειξε τὴν πλήρη ἐνημέρωσίν του ἐπὶ τοῦ ὅλου ναυτιλιακοῦ προβλήματος. Ἐπίσειε τοὺς εφοπλιστάς—τοὺς τόσον ἄλλως δὲ δυσπιστοὺς ἀπὸ τὴν πικρὰν πείραν τοῦ παρελθόντος—ὅτι ἡ Κυβέρνησις εἶνε ἀποφασισμένη νὰ λάβῃ ὅλα τὰ ἐνδεκνύμενα διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἑλληνικῆς Ναυτιλίας μέτρα, χωρὶς διαταγῆς καὶ χωρὶς τὰς γνωστάς ὑπαναχωρήσεις.

Αἱ ἐντυπώσεις τῶν παραστάτων εἰς τὴν συνάντησιν με τὸν κ. Μαρκεζίνη εφοπλιστῶν καὶ τῶν ἄλλων συναδέλφων τῶν τῆς Νέας Υόρκης ὑπῆρξαν ἄρισται:

—Ἐμειναιμεν ὅλοι καταγοητευμένοι ἀπὸ τὸν λόγον του—μὰς γράφει σημαίνων εφοπλιστικὸς παράγων. Κανεὶς δὲν εἶχε τίποτε νὰ προσθέσῃ. Οὔτε κριτικὴν ἐκάνεμε μετὰ τὴν ἀποχώρησίν μας. Διὰ πρώτῃν φοράν δὲν ἠκούσθησαν ἀντιρρήσεις, πράγμα πού ὅσα χρόνια εἶμαι ἐδῶ δὲν συνέβη ποτὲ εἰς τὸν κύκλον μας.

—Μὰς ἐξήγησε τὰ πράγματα τόσον καλὰ—μὰς γράφει ἄλλος εφοπλιστὴς ἐκ τῶν παραστάτων εἰς τὴν σύσκεψιν με τὸν κ. Μαρκεζίνη—ὥστε ὅλοι ἔμειναν κατάπληκτοι πρὸ τῆς λογικῆς, πρὸ τῆς ἐμπνευσμένης καὶ σταθερῆς τοῦ ὑπουργοῦ τοῦ Συντονισμοῦ κατευθύνσεως εἰς τὴν διαχείρισιν καὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος. Μὰς μετέδωσε τὸν ἐνθουσιασμόν καὶ τὴν πεποίθησιν.

Ἡ συνάντησις τῆς ἐπιτροπῆς τῶν εφοπλιστῶν με τὸν κ. Μαρκεζίνην ἔλαβε χώραν τὴν 20ὴν Μαΐου εἰς τὴν οἰκίαν τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ. Παρέστησαν οἱ κ. κ. Μανώλης Κουλουκουντῆς, Ν. Γουλιανός, Π. Καλλιμανόπουλος, Κ. Γράτσος, Γ. Λιδανός, Ἄπ. Πεζάς, Ι. Θεοδωρακόπουλος, Π. Μαρκεζίνης, Ν. Χατζηπατέρης καὶ Σπ. Κουμάντορος.

Ὁ κ. Μαρκεζίνης ἐξέθεσε τὰς κυβερνητικὰς κατευθύνσεις ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως, τῶν ἰσῶς μεταξὺ ἄλλων τὰ ἐξῆς:

«Δὲν σὰς ζητῶ νὰ φέρετε τὰ πλοία σας ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, διότι αὐτὸ θὰ ἐξυπηρετήσῃ μόνον τὴν Ἑλλάδα. Θὰ πρέπει νὰ ἀποκτήσετε τὴν πεποίθησιν ὅτι θὰ ἐξυπηρετηθῶν καὶ τὰ συμφέροντά σας. Πιστεύω ὅτι τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον πρέπει νὰ εἶνε εἰς θέσιν νὰ συναγωνίζεταί τὰ ξένα. Διὰ νὰ τὸ ἐπιτύχῃμεν χρειάζεται ἡ συνεργασία καὶ τῶν τριῶν παραγόντων: τοῦ Κράτους, τῶν εφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν. Τὸ Κράτος καὶ οἱ ναυτεργαταὶ εἶνε πρόθυμοι. Ἄπὸ τὰς ἐξαρτάται νὰ ἔλθετε. Δὲν ἀπειλῶ, δὲν ζητῶ, δὲν ἐκλιπαρῶ. Ξεχάστε τὸν παρελθόν. Πολλὰ σφάλματα ἔγιναν. Μὴ μοῦ ἐπαναλάβετε τὰ παρὰπονα διὰ τοὺς δημοσίους υπαλλήλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας. Ἐγὼ καὶ ἐγὼ τὰ αὐτὰ παρὰπονα. Σὺν τῷ χρόνῳ ὅλα θὰ τὰ διορθώσωμεν. Εἶνε ἡ ἐντολή τοῦ Στρατάρκου.

«Ἄς μὴ εἰσέλθωμεν εἰς λεπτομερείας. Ὁ μεγάλος ἐπιχειρηματίας δὲν καταπιάνεται με αὐτάς. Ἡ βασικὴ γραμμὴ εἶνε νὰ γίνῃ τὸ πλοῖον συναγωνιστικόν, νὰ ἔχετε τὰ πλεονεκτήματα, πού σας δίδουν αἱ ἄλλαι σημαίαι. Τὸ δέχομαι ὡς προϋπόθεσιν καὶ πιστεύω ὅτι ἔτσι πρέπει νὰ εἶνε.

«Ἡ θέσις τῆς Πατριδὸς μας ἦλλαξε. Δὲν ζητιανεύομεν, οὔτε διευθυνόμεθα. Συζητοῦμεν ἴσοι πρὸς ἴσους με τοὺς Ἀμερικανούς καὶ τοὺς ἄλλους συμμάχους μας. Ἡ Ἑλλάς εἶνε εἰς θέσιν νὰ προσπίσῃ ἀποτελεσματικῶς καὶ τῆς Ναυτιλίας τῆς τὰ συμφέροντα.

«Εἰς τὴν Οὐάσιγκτων μοῦ ἔδωσαν τὴν θέσιν πού ἔχει κανεὶς ὡς σύμμαχος. Δὲν ἠμπορῶ ἀκόμη νὰ εἶπω τὰς λεπτομερείας τῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ ταξιδίου μου. Δὲν μοῦ ἄρσκει νὰ ὀμιλῶ με ὑποσχέσεις καὶ σχέδια. Θὰ γίνον ἐργα καὶ τότε μόνοι σας θὰ κρίνετε τὴν ἐπιτυχίαν.

«Αἱ ὑπερβάσεις τῶν κερτικῶν ὀργάνων εἰς τὸ παρελθόν δὲν θὰ ξαναγίνον. Εἰς τὸ μέλλον αἱ Δημόσιαι ὑπηρεσίαι θὰ συνεργάζονται με τοὺς πολίτας, δὲν θὰ ἀντιδικοῦν. Κύριοι, ἡ Κυβέρνησις Παπάγου θὰ

ἐπιτύχῃ, διότι ἔχει αὐτὸ ἀκριβῶς πού δὲν εἶχον οἱ ἄλλοι πού ἀπέτυχον. Ἐχει συμπαγῆ πλειοψηφίαν καὶ ἀδιαφορεῖ διὰ τὸ κόμμα. Δὲν πολιτευόμεθα, ἀλλὰ κυβερνῶμεν, διὰ τὸν ἴδιον λόγον πού ὁ Στρατάρκος ἐπολέμησεν εἰς τὸ 1941 καὶ τὸ 1949)50.

«Ἡ νηολόγησις τῶν πλοίων σας ἂν γίνῃ, ὑμᾶς πρώτον θὰ ἐξασφαλίσῃ. Θὰ ἔχετε τὴν εὐχέρειαν νὰ τὰ πωλῆτε καὶ νὰ ἀποθηκεύετε, ὅπότεν κρίνετε σείς. Διὰ νὰ πωλῆσετε σήμερον ἓνα Παναμαϊκὸν ἢ Λιβεριανὸν πλοῖον, χρειάζεσθε ἄδειαν τοῦ Παναμᾶ ἢ τῆς Λιβερίας. Με τὸν νέον νόμον, πού μετὰ προσοχῆς συντάσσουμεν, δὲν θὰ χρειάζεσθε οὐδεμίαν ἄδειαν. Καὶ λέγω μετὰ προσοχῆς, διότι ἐφόσον ὁ νόμος αὐτὸς θὰ ἔχῃ συνταγματικὴν ἰσχύν, οὐδεὶς ἄλλος νόμος ἠμπορεῖ νὰ τὸν τροποποιήσῃ καὶ οὐδεὶς δύναται νὰ τὸν μεταβάλῃ. Με προσοχὴν συνεπῶς τὸν μελετῶμεν, διότι ἂν γίνῃ κανὲν λάθος, δὲν θὰ ἔχωμεν τὴν δυνατότητα νὰ τὸ διορθώσωμεν.

«Ἐγγύησις τῆς ἐπιτυχίας τῆς Κυβερνήσεως Παπάγου εἶνε αὐταὶ αὐταὶ αἱ δάφναι τοῦ Στρατάρκου. Ἄν ἀποτύχῃ, θὰ χαθῇ καὶ τὸ ἐνδοξον παρελθόν του. Τὰ γεγονότα ἀποδεικνύουν ὅτι θὰ ἐπιτύχῃμεν. Αὐτὴ δὲν εἶνε ἀπλὴ γνώμη ἰδικῆ μου. Εἶνε ἡ γνώμη τῶν κορυφαίων Ἀμερικανῶν, πού μοῦ ἔκανον τὴν τιμὴν νὰ με δεχθῶν καὶ νὰ με διαβεβαιώσωσιν ὅχι μόνον με λόγια, ἀλλὰ καὶ με ἔργα, ὅτι ἡ Κυβέρνησις μας θὰ τύχῃ πάσης ἐνισχύσεως διὰ τὴν ἐπιτύχῃ εἰς τοὺς σκοπούς της. Μεταξὺ αὐτῶν προέχουσιν κατέχει θέσιν ἡ δημιουργία τῶν δυνατοτήτων, πού θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον συναγωνιστικὴν ἰκανότητα καὶ περισσοτέρως ἐξασφάλισιν διὰ τὸν ἰδιοκτήτην τῶν ὄσων ἀπολαμβάνει εἰς τὰς ξένας σημαίας».

Ἐκ μέρους τῶν εφοπλιστῶν ὁ κ. Μανώλης Κουλουκουντῆς διεβεβαίωσε τὸν κ. Μαρκεζίνην ὅτι ἡ συμπαράστασις καὶ ἡ συνεργασία εἰς τὸ ἔργον τῆς Κυβερνήσεως δὲν θὰ λείψουν ἀπὸ τὴν εφοπλιστικὴν τάξιν. Θὰ ἐκτελέσῃ καὶ αὐτὴ τὸ καθήκον της. Ἡ χάρισις τὸν κ. Μαρκεζίνην διὰ τὸ ἀληθὲς νέον πνεῦμα ὑπὸ τοῦ ὁποῦ ἐμφερεῖται ἡ Κυβέρνησις Παπάγου εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος.

—Οἱ λόγοι σας, κ. Ὑπουργέ, ἐδήλωσε πεσσιμῶς ὁ κ. Κουλουκουντῆς, μὰς ἐνέπνευσαν θαθεῖαν ἐμπιστοσύνην, ἡ ὁποία προηγουμένως εἶχε κλονισθῆ σοβαρότατα, καὶ ἔθεσαν τὰς βασικὰς προϋποθέσεις τῆς ἀποδοτικῆς συνεργασίας, ἡ ὁποία θὰ ἐδραιωθῇ μετὰ τὴν ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν μελέτην ὄλων τῶν τεχνικῶν λεπτομερειῶν τοῦ θέματος.

Οἱ εφοπλισταὶ, τέλος, ἐνεχείρισαν εἰς τὸν κ. Μαρκεζίνην τὸν καλύτερον δημοσιεύσιν συνοπτικῶν ὑπόμνημα, εἰς τὸ ὁποῖον καὶ ἀναπτύσσονται αἱ προϋποθέσεις ἀκριβῶς, αἵτινες θὰ ἀποκαταστήσουν τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον εἰς τὴν συναγωνιστικὴν του ἰκανότητα καὶ θὰ ἐδραιωσύν τὴν φυγαυθεῖσαν ἀπὸ τὰ σφάλματα τοῦ παρελθόντος ἐμπιστοσύνην τοῦ εφοπλιστικοῦ καὶ τοῦ ξένου κεφαλαίου.

Ὁ κ. Μαρκεζίνης ἐδήλωσε τέλος ὅτι θὰ μελετήσῃ ἐπισταμένως τὸ ὑπόμνημα, διὰ νὰ μὴ τοῦ διαφύγῃ οὐδεμίαν τεχνικὴν λεπτομέρεια τοῦ σοβαρωτάτου αὐτοῦ θέματος.

Μετὰ τὴν σύσκεψιν ἐξεδόθη ἐπ' αὐτῆς τὸ κάτωθι ἀνακοινωθέν:

«Ἡ Ἐπιτροπὴ Ἑλλήνων εφοπλιστῶν συνήντησε σήμερον τὸν ὑπουργὸν Συντονισμοῦ κ. Μαρκεζίνην εἰς σύσκεψιν ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ ζητήματος. Ὁ κ. Μαρκεζίνης ἐξήγησε διὰ μακρὸν τὸ πρόγραμμα τῆς Κυβερνήσεως τοῦ στρατάρκου Παπάγου καὶ τὴν σημασίαν, τὴν ὁποίαν αὐτὴ ὀποθεῖ εἰς τὴν ἑλληνικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν ὡς παράγοντα εἰς τὸ ἔργον τῆς ἀνασυγκροτήσεως καὶ τὴν ἀπόφασιν αὐτῆς νὰ δημιουργήσῃ, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῶν εφοπλιστῶν καὶ τῶν συναφῶν ὀργανώσεων, κατὰ τὰς ἐννοίας διὰ τὴν αὔξησιν τῆς δυνάμεως τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Διὰ τῆς συνεργασίας αὐτῆς προβλέπεται ὅτι τὸ ποδοῦμενον παρὰ πάντων ἀποτελέσμαθ θὰ ἐπιτύχῃ οὐν τὸν χρόνον. Αἱ διαβεβαιώσεις αὐταὶ τοῦ κ. Μαρκεζίνης ἐνεπίσταν ἄριστῃ ἐντύπωσιν εἰς τοὺς εφοπλιστικοὺς κύκλους. Οὗτοι ὑπέβαν εἰς τὸν κ. Μαρκεζίνην σημεία διὰ τὰ μέτρα τὰ ὁποῖα πρέπει νὰ ληθῶσιν διὰ νὰ ἐπιτευχθῶσιν αἱ ἀπαραίτητοι προϋποθέσεις διὰ τὴν αὔξησιν τῆς δυνάμεως τοῦ ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Γενικῶς αἱ ἀνακοινώσεις τοῦ κ. Μαρκεζίνης καὶ ἡ προσήλωσις του εἰς τὴν ἀνασυγκροτήσιν τῆς χώρας μας προέκλεισαν συγκινητικὴν ἐντύπωσιν εἰς τοὺς περιρρέοντάς εφοπλιστάς.

Τὸ ἐπιδοθεὲν εἰς τὸν κ. Μαρκεζίνην ὑπόμνημα ἀπὸ μέρους τῶν εφοπλιστῶν ἔχει οὕτω:

ΜΕΤΡΑ ΔΥΝΑΜΕΝΑ ΝΑ ΑΠΟΒΩΣΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΙΚΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ

Τὸ κάτωθι ἀναφερόμενα μέτρα δύναται νὰ καταστήσῃ τὸ ὑπὸ Ἑλληνικὴν Σημαίαν πλοῖον συναγωνιστικόν καὶ νὰ ἐλκύσῃ τοὺς ἔχοντας συμφέροντα ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας νὰ μεταφέρωσι ταῦτα

εις τὸ Νηολόγιον:

- α) Ἀπόλυτος ἀτέλεια κατὰ τὴν νηολόγησιν καὶ τὴν ἐγγραφήν των εἰς τὰ Νηολόγια καὶ τὰ Ὑποθηκολόγια.  
β) Φορολογία ἐπὶ τῶν ναυλῶν τῶν πλοίων τούτων ἠλαττωμένη εἰς τὸ ἥμισυ τῆς νῦν ὑφισταμένης φορολογίας ἐπὶ πλοίων τῆς κατηγορίας των.  
γ) Ἀπόλυτος ἐλευθερία πωλήσεως καὶ ὑποθηκώσεως ἄνευ ἀδείας τῆς Διοικήσεως, ὡς καὶ ἀπόλυτος ἐλευθερία διαθέσεως ἄνευ δεσμεύσεων καὶ περιορισμῶν τοῦ τιμήματος πωλήσεως τούτων, ὡς καὶ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως, ἐν περιπτώσει ἀπωλείας αὐτῶν ἐξ οἰασθῆναι αἰτίας.  
δ) Ἀναγνώρισις ὡς ἐλληνικῶν καὶ νηολόγησις πλοίων ἀνηκόντων κατὰ πλειοψηφίαν ἢ καὶ ἐξ ὀλοκλήρου εἰς ἄλλοδαπὰ φυσικὰ ἢ νομικὰ πρόσωπα.  
ε) Καθορισμὸς τοῦ φόρου μεταδιδάσεως τῶν πλοίων τούτων εἰς ἄλλοδαπούς εἰς 50 σέντς τοῦ δολλαρίου κατὰ κόρον καθαρὰς χωρητικότητος.

\*\*\*

Βελτιώσεις τῆς διὰ πάντα τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοία ὑφισταμένης καταστάσεως πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ καταστοῦν ταῦτα συναγωνιστικά.

α) Ἐλευθέρᾳ διαθέσει τοῦ ἐκ ναυλῶν καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου συναλλάγματος, ὡς καὶ τοῦ ἐκ πωλήσεως καὶ ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως τοιοῦτου εἰς ἅς περὶπτώσεις ἐπιτρέπη ἢ πώλησις διὰ τὰ ἤδη ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοία.

β) Ταχεῖα ἐκδικασίαι καὶ καταβολὴ τῶν ἀποζημιώσεων ἐξ ἐπιτάξεων, προσαρμοζομένη πρὸς τὴν εἰς τὰς ναυλώσεις ἀσκουμένην πρακτικὴν.

γ) Προσαρμογὴ τῆς νομοθεσίας πρὸς ἀπαλλαγὴν τῶν Ἀνωτάτων Ναυτιλιακῶν Ἑταιριῶν ἀπὸ τῆς Φορολογίας Κεφαλαίου.

δ) Κατοχύρωσις κατὰ τῆς ἀνδρομικῆς φορολογίας τῶν πλοίων καὶ τῶν ὡς ἂν Ἑταιριῶν.

ε) Κατάργησις τῆς ὀνομαστικοποιήσεως τῶν μετοχῶν τῶν Ἀνωτάτων Ἑταιριῶν τῶν ἰδρυμένων ἢ ἰδρυθησομένων πρὸς ἐκμετάλλευσιν πλοίων.

στ) Ἐπιστροφὴ εἰς τοὺς καταθέτας τῆς ἀντεγγυήσεως τῶν «Λίμπερτους», μὴ συντρέχοντος οὐδενὸς λόγου ἀχρηστεύσεως τῶν σημαντικῶν εἰς Ἀγγλικὰς Τραπεζὰς κατατεθειμένων νεκρῶν κεφαλαίων.

ζ) Προσαρμογὴ διὰ Συλλογικῶν Συμβάσεων τῶν Ἑφοπιστῶν καὶ Ναυτεργατικῶν Ὀργανώσεων ὑπὸ τὴν Κρατικὴν καθοδήγησιν τῶν μισθολογίων πρὸς τὰ Ἀγγλικά τοιαῦτα ἐπ' εὐκαιρία τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῆς δραχμῆς.

η) Καθορισμὸς ἐλαχίστου ὀρίου Συνθέσεως πλοίων τύπου καὶ χωρητικότητος «Λίμπερτους» εἰς 32. Δικαίωμα προσλήψεως ἄλλοδαπῶν ἐλλείψει Ἑλλήνων ἀνέργων ἢ λόγῳ ἐιδικῶν προσόντων τινῶν ἐιδικότητων, ἰδίᾳ μηχανικῶν καὶ κατάρτησις τῶν ἐπαχθῶν καὶ παραλόγων προστίμων ὑπὲρ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, ἐπιβαλλομένων δι' ἀντικανονικὴν σύνθεσιν, δημιουργηθείσαν ἀκουσίως τοῦ πλοιοκτῆτου.

θ) Μείωσις τῶν εἰσφορῶν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου εἰς 4% διὰ τὰ πληρώματα καὶ 6% διὰ τοὺς πλοιοκτῆτας.

ι) Πρόβλεψις παρατάσεως τοῦ δωδεκαμηνίου ὀρίου διὰ τὴν παλιννόσπισιν τῶν μελῶν πληρώματος εἰς δεκαεπτάμηνον εἰς περιπτώσεις πλοίων εἰς λιμένας ἐκτὸς τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Βορείου Ἀφρικῆς.

ια) Διάφοροι λεπτομερειακοὶ διευθετήσεις ὑποδειχθῆσόμενοι ὑπὸ τῆς ἐν Ἀθήναις Ἐνώσεως τῶν Ἑφοπιστῶν πρὸς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τὰς Ναυτεργατικὰς Ὀργανώσεις πρὸς ἀρμονικὴν συνεργασίαν πάντων τῶν παραγόντων, οἵτινες δύνανται νὰ συμβάλωσιν εἰς τὴν προαγωγὴν τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως.

\*\*\*

Μὰς γράφουν ἀπὸ τὴν Νέαν Ὑόρκην:

«Καὶ τώρα ἀρχίζει ἡ κυρία προσπάθεια. Θὰ ἦτο πλάνη νὰ πιστευθῆ, ὅπως ἴσως πιστεύουν οἱ εὐκόλῳ ἔχοντες τὴν ἐπίκοσιν ἀργόσχολοὶ κύκλοι τῶν Ἀθηνῶν, ὅτι τὰ ξένα πλοία, εὐθὺς μετὰ τὴν συνάντησιν τῶν ἐφοπιστῶν μετὰ τὸν κ. Μαρκεζίνη, θὰ ἔσπευδον νὰ ὑποστῆλθουν τὰς σημαίας των καὶ νὰ ὑψώσουν τὴν ἐλληνικὴν.

«Τὸ ἐφοπιστικὸν ὑπόμνημα σαφῶς διαγράφει τὰς προϋποθέσεις τῆς ἐπαναφοράς. Ὁ κ. Μαρκεζίνης ἐνέπνευσε μετὰ τοὺς θερμούς του λό-

γους καὶ μετὰ τὴν ἀποφασιστικότητά των κατευθύνσεσόν του τὴν ἐμπιστοσύνην. Οἱ ἐφοπισταὶ εἰς τὸ ὑπόμνημά των δὲν ζητοῦν τίποτε περισσώτερον ἀπὸ ὅσα αὐτὸς ὁ κ. Ὑπουργὸς τοῦ Συντονισμοῦ ἐδήλωσε περὶ τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς συναγωνιστικῆς ἱκανότητος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου.

Τὰ ὑποδεικνυόμενα μέτρα τείνουσ ἀκριβῶς νὰ περιορίσουν τὰ γνωστὰ μειονεκτήματα τῆς Ναυτιλίας μας, αὐτὰ πού τῆς ἐκλήροδοτήσε τὸ ἀνώμαλον παρελθὸν καὶ ὑπεχρέωσαν τοὺς ἐφοπιστάς νὰ τραποῦν πρὸς τὰς ξένας σημαίας.

Αἱ εἰκόσι πέντε χιλιάδες δολλαρίων, εἰς ὅσας ὑπολογίζεται ἡ ἐπὶ πλέον κατ' ἔτος διαφορά τοῦ κόστους διαχειρίσεως τοῦ ἐλληνικοῦ λίμπερτυ ἐναντι τοῦ παναμοικίου, πρέπει τούλαχιστον νὰ μειωθῶν εἰς τὰς δέκα χιλιάδας. Δὲν εἶνε μόνον ζήτημα μισθολογίου. Αἱ συχναὶ πωλιννοστήσεις, αἱ ψευδασθένειαι, τὰ πολλὰ ἀπομαχικὰ καὶ αἱ τόσαι καὶ τόσαι διοικητικαὶ δυσκολαὶ πού παρεμβάλλονται εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν, πρέπει νὰ περιορισθῶν.

Τὸ ἐφοπιστικὸν ὑπόμνημα εἰμθα βέβαιοι ὅτι θὰ μελετηθῆ ἐπισταμένως ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν καὶ ὅτι λύσεις θὰ ἐξευρεθῶν ἱκανοποιούσαι τὰς ἐφοπιστικὰς ὑποδείξεις.

Ἡ διάθεσις ἐντεῦθεν πρὸς συνεργασίαν μετὰ τὸ σημερινὸν Κράτος ὑφίσταται. Ἡ προσπάθεια τῆς ἐπάνοδος πρέπει νὰ ἐπιτύχη.

### Ἐπιβάλλεται ἡ παρουσία των

Μετὰ τὴν ἐπάνοδον τοῦ κ. Μαρκεζίνη πιστεύομεν ὅτι κύριον θέμα τῶν κυβερνητικῶν ἀπασχολήσεων θὰ ἀποτελέσῃ καὶ ἡ ναυτιλιακὴ ὑπόθεσις. Λύσεις ὀριστικαὶ διὰ τὰ ἐκκρεμούντα γνωστὰ ζήτηματα, τὰ ὠριμάσαντα ἄλλως τε εἰς τὴν κοινὴν συνείδησιν, θὰ ἀναζητηθῶν.

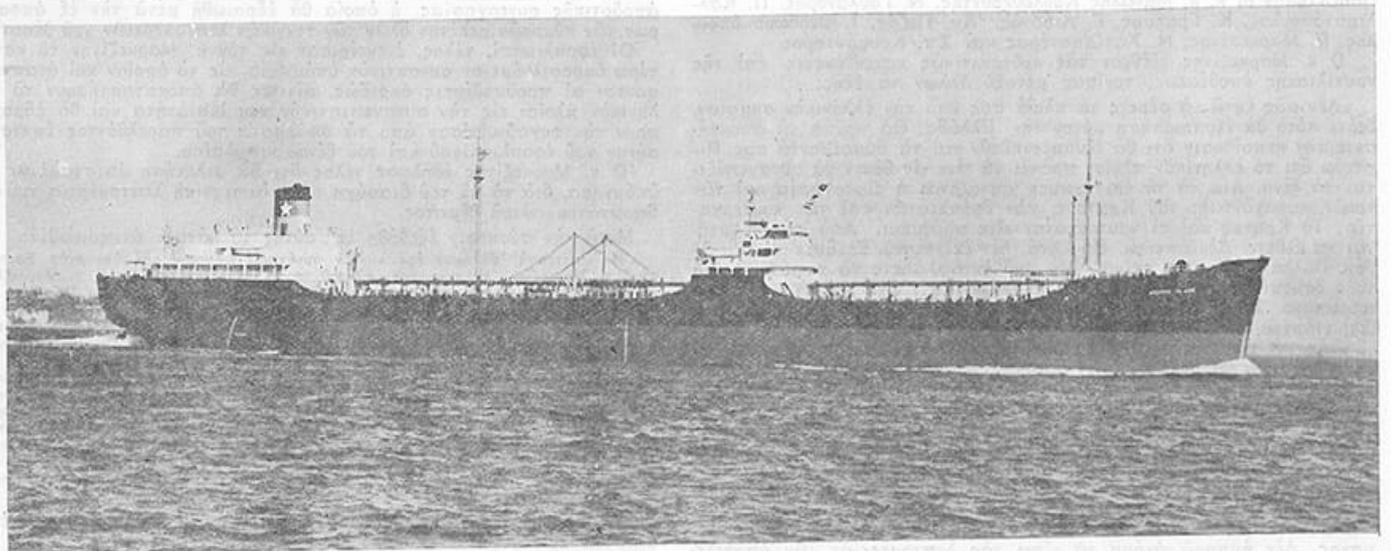
Ὅσον καὶ ἂν αἱ ἐκάστοτε πρὸς τὸν πατριωτισμὸν τῶν Ἑλλήνων ἐφοπιστῶν ἀπευθυνόμεναι ἐντεῦθεν ἐκκλήσεις δυνατὸν νὰ εὐρίσκουσι πρόθυμον τὴν ἀπήχησιν, δὲν θὰ πρέπει νὰ παραβλέπωμεν καὶ τὴν ὡμὴν πραγματικότητα. Αὐτὴ καὶ μὰς ὑπαγορεύει νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὸ ναυτιλιακὸν πρόβλημα μετὰ ἀπόλυτον ρεαλισμὸν.

Τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον πρέπει νὰ κατοχυρωθῆ ἀπὸ πάσης εἰς τὸ μέλλον κακοποιοῦ κρατικῆς παρεμβάσεως, νὰ χειροφετηθῆ διοικητικῶς καὶ νὰ ἐπανακτήσῃ τὴν συναγωνιστικὴν του ἱκανότητα. Τὰ πρὸς τὴν Γενέτειραν αἰσθήματα τῶν ἐφοπιστῶν καὶ ἡ διασφάλισις τῆς ἐπαγγελματικῆς των σταδιοδρομίας, τῆς τῶσον λαμπρῆς ὑπὸ τὰς ξένας σημαίας ἀναπτυχθείσης, εἶνε δύο ὅλως διάφορα ζητήματα.

Δὲν θὰ θελήσωμεν ποτε οἱ ἐφοπισταὶ νὰ θυσιάσωσιν τὰ μετὰ τῶσους ἐπιμόχθους ἀγῶνας κτηθέντα εἰς τὴν ξένην, ἐπανερχόμενοι εἰς τὴν κυανόλευκον, χωρὶς τὰς προϋποθέσεις, τὰς ὁποίας ἡ στοιχειώδης πρόνοια κάθε συνετοῦ ἐπιχειρηματίου ἐπιβάλλει. Αὐτὰς ἀκριβῶς τὰς προϋποθέσεις θὰ πρέπει ἡ Κυβέρνησις νὰ συζητήσῃ μετὰ τοὺς ἀμεσώτατα ἐνδιαφερομένους, τοὺς ἐφοπιστάς τῆς Νέας Ὑόρκης καὶ τοῦ Λονδίνου. Αἱ λύσεις ἐφ' ἑνὸς ἐκάστου ζητήματος θὰ προσέλθωσιν ἀπὸ τῆς συνεργασίαν μετὰ αὐτοὺς καὶ τὴν συμφωνίαν ἐπὶ τῶν ληφθησομένων μέτρων. Θὰ διευκολύνετο ὅμως σημαντικῶς ἡ κυβερνητικὴ προσπάθεια καὶ θὰ διησαφελίζετο ἡ ὀρθὴ τῶν ζητημάτων ἀντιμετώπισις, ἂν εἰς τὰς σχετικὰς συζητήσεις συμμετείχον καὶ ἐκπρόσωποι τῶν Ἑλλήνων ἐφοπιστῶν τοῦ ἐξωτερικοῦ. Ἡ παρουσία λ. χ. τῶν κ. κ. Μανώλη Κουλουκουνη, Σταύρου Λιθανοῦ, Νίκου Π. Γουλανδρῆ, Ἀγγέλου Λούζη καὶ ἄλλων τινῶν ἐκ τῶν σημαντικωτέρων ἐφοπιστικῶν παραγόντων θὰ προσέδιδεν ἀποφασιστικὴν πλέον τροπὴν εἰς τὰς συζητήσεις καὶ τὰ μέτρα, πού θὰ εισηγοῦντο τὰ ἀρμόδια Ὑπουργεῖα Οἰκονομικῶν καὶ Ναυτιλίας πρὸς τὴν Κυβέρνησιν καὶ τὴν Βουλὴν, θὰ ἦσαν ἀδιάβλητα ἀπὸ τῆς ἐφοπιστικῆς τούλαχιστον πλευρᾶς.

Ἄς κληθῶν, λοιπόν, ἐν καιρῷ εἰς κοινὰς ἐδῶ συσκέψεις οἱ ἐξουσιοδοτημένοι ἐκπρόσωποι καὶ τῶν ἐφοπιστικῶν ὀργανώσεων Νέας Ὑόρκης καὶ Λονδίνου. Τὸ ὑπόμνημα, τὸ ἐπιδοθὲν εἰς τὸν κ. Μαρκεζίνη, θὰ συζητηθῆ, καθὼς καὶ πᾶσα ἄλλη ἀπὸ μέρους των ὑπόδειξις, ἥτις θὰ ἔτεινε νὰ ἐπαναφέρῃ τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου καὶ νὰ καταστήσῃ τὴν σημαίαν μας ἐλκυστικὴν καὶ πάλιν εἰς τὸν ναυτικὸν ἐπιχειρηματίαν. Τελούντες ἐν πληρῇ γνώσει προσώπων καὶ πραγμάτων, ὑποδεικνυόμεν εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὴν πρόσκλησιν αὐτὴν τῶν ἐφοπιστικῶν παραγόντων. Τὸ συμφέρον τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως τὴν ὑπαγορεύει.

### Αἱ ναυπηγήσεις τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων μας



Τὸ δεύτερον κατὰ σειρὰν «σούπερ-τάνκερ» τῶν 30 χιλ. τόνων, «Νῆσος Ἄνδρος», ναυπηγηθὲν εἰς τὰ ναυπηγεία Μπέθλεμ διὰ λογαριασμὸν τῶν κ. κ. Υἱῶν Π. Γουλανδρῆ. Τὴν 7ην Μαΐου παρεδόθη καὶ τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον. Εἶναι χρονωλαυμένον δι' ἑπτὰ ἔτη.

# ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

## Θά καταλήξη εις περιπέτειαν;

Είνε, λοιπόν, γεγονός ότι εις το συναφθέν Έλληνο-αίγυπτιακόν κληρικόν περιλήφθησαν και οι ναύλοι τών Έλληνικών πλοίων, αδιακρίτως κατηγορίας, δια τας προς την Αίγυπτον και έξ αυτής μεταφοράς; Έρρημην δέβαια τών εφοπλιστάν και αυτού του Έπουργείου της Ναυτιλίας έλήφθησαν αι σχετικά αποφάσεις από τους διαπραγματευθέντας την σύμβασιν εκπροσώπους τών Έπουργείων Έμπορίου και Έξωτερικών.

Και δια μὲν τὰ φορτηγά, προκειμένου νά εκτελέσουν του λοιπού ταξιδίου προς την Αίγυπτον, δέν άπομένει άλλο παρά ή αξίωσις της προκαταβολής του ναύλου, ίνα άκριβώς αποφυγουν την περιπέτειαν της δραχμοποιήσεώς του. Διά τὰ επιβατηγά όμως της γραμμής, κατ' άναπότρεπτον ανάγκην οι ναύλοι των περιέχονται εις το κληρικόν. Θά πιστώνεται με αυτούς ή Τραπεζά της Έλλάδος, από την όποιαν και θα εισπράττεται το αντίτιμον εις δραχμάς.

Ο κ. Γρηγοριάδης του Έπουργείου του Έμπορίου, ό και άμέσως διαπραγματευθείς ώς κύριος εκπρόσωπος της Έλλάδος την συμφωνίαν, δέν είχε τίποτε άλλο νά ανακοινώση κατά την πρό ήμερών συγκροτηθείσαν εις το Έπουργείον της Ναυτιλίας ειδικήν σύσκεψιν. Ήρισμένα κοινά τών δαπανών τών πλοίων (λιμενικά, φορτοεφορτατικά, προμήθειαι κλπ.) θα πληρώνονται εις Αίγυπτιακάς λίρας δια της Τραπεζής της Αίγυπτου. Δια τὰ καύσιμα άνελήφθη ή ύποχρέωσις όπως ή Αίγυπτος καταβάλη την αξίαν των. Έξεταστέον όμως εις ποίον νόμισμα; Θά δεχθούν αι Ήναι Έταιρίαι πετρελαίων Αίγυπτιακάς λίρας ή θα ζητήσουν, όπως άλλως τε είνε φυσικόν, συνάλλαγμα επί Λονδίνου; Και έν τισαυτή περιπτώσει, θα παραχωρήση το συνάλλαγμα αυτό ή Αίγυπτος; Άν δι' ένα οιοδήποτε λόγον ή ύποχρέωσις αυτή της Αίγυπτου περί πληρωμής τών καυσίμων δέν ήβλεν εκτελεσθή, θα κληθή ή Τραπεζά της Έλλάδος νά παράσχη το σχετικόν συνάλλαγμα δια τὰ πλοία τουλάχιστον της γραμμής, αφού αυτή τελικώς θα εισπράττει δια του κληρικόν και τους ναύλους.

Λέγεται όμως, ότι εις την Έλληνο-αίγυπτιακήν συμφωνίαν άνταλλαγής περιλήφθησαν και τὰ δικαιώματα τών διερχομένων την διώρυγα του Σουέζ Έλληνικών πλοίων πάσης κατηγορίας. Η καταβολή τών διωδίων θα διενεργηται εις συνάλλαγμα επί Λονδίνου μέσω της Τραπεζής της Αίγυπτου. Η Έταιρία της Διώρυγος εδέχθη—κατά τους διαπραγματευθέντας την συμφωνίαν—νά τὰ εισπράττει της Αίγυπτιακάς λίρας. Άς σημειωθή, ότι Έλληνικά πλοία ένός και πλέον εκατομμυρίου τόννων διαπλέουν κατ' έτος την διώρυγα.

Όυτε και ή δευτέρα αυτή παραχώρησις προς την Αίγυπτον είνε μικρότερα εις αξίαν της πρώτης. Τά άνταλλάγματα τών παραχωρήσεων αυτών, άνερχομένων εις δύο ίσως εκατομμύρια λιρών Άγγλιας, δέν άνεκοινώθησαν. Θά πρέπη, πιστεύομεν, νά επέτυχον οι διαπραγματευθέντες την συμφωνίαν την άξιοποίησιν των τουλάχιστον δι' αντιπροχών ύπερ της Έλλάδος.

Από την όλην όμως ύπόθεσιν του Έλληνο-αίγυπτιακού κληρικόν δύο τινά άξιοπρόσεκτα θα πρέπη όλως ιδιαίτέρως νά εξαρθούν: Τό Ολιβερόν άφ' ένός γεγονός ότι οι εκπροσώπησαντες την Έλλάδα κατά τας διαπραγματεύσεις ήγγήσαν την γνώμη της ναυτιλίας—άκόμη και αυτού του άρμοδίου Έπουργείου—και προέβησαν εις παραχωρήσεις, αίτινες άσφαλώς θα άποδειχθή ότι θα δυσχεράνουν το έργο του Έλληνικού πλοίου, άφ' έτέρου δε το πόσον πολύτιμος είνε δια τον τόπον μας και την οικονομίαν, του ή θαλασσινήν επίδοσις του Έλληνος.

Αυτά τὰ εκατομμύρια λιρών Άγγλιας, τὰ όποια προφρόνως εξεχώρησαν προς την φίλην Αίγυπτον, θα πρέπη τουλάχιστον νά

εγγραφούν εις το ένεργητικόν της Ναυτιλίας. Τό έξ αυτής εισόδημα, με το έν λόγω ποσόν έπαυζανεται. Δια μίαν άκόμη φοράν άξιοποιείται ό ναυτιλιακός παράγον. Άν οι εκπροσώπησαντες την Έλλάδα κατά τας διαπραγματεύσεις του κληρικόν, δεόντως εξεμεταλλεύθησαν τας γενομένας παραχωρήσεις, πολλά θα έχουν άσφαλώς άποκομίσει εις άνταλλάγματα και ύπερ της ιδικής μας οικονομίας.

Ευχόμεθα πάντως, όπως όλη αυτή ή ύπόθεσις του Έλληνο-αίγυπτιακού κληρικόν μη καταλήξη εις περιπέτειαν δια την Ναυτιλίαν. Πολύ φοβούμεθα ότι δέν θα την άποφύγομεν. Διαιστούται και πάλιν ότι με περισσήν δόσιν άφελείας και πλήρη άγνοιαν της πραγματικότητας διαπραγματεύθησαν την ύπόθεσιν του Έλληνικού πλοίου οι καλοί μας άναρμόδιοι.

## Περί την γραμμήν Άνατ.-Δυτ. Μεσογείου

Με την συναφθείσαν περί κληρικόν συμφωνίαν μεταξύ Έλλάδος και Αίγυπτου ή «Έλμές» κατά το μέγιστον ποσοστόν τών εισπράξεων της καθίσταται πλέον δραχμοβίωτος. Οι ναύλοι έξ Έλλάδος, Ιταλίας, Γαλλίας και τώρα της Αίγυπτου, τὰ 85 και πλέον τοίς εκατόν τών εισπράξεων της γραμμής Άνατολικής—Δυτικής Μεσογείου, περιλαμβόνονται εις τας περί άνταλλαγής έμπορικας συμφωνίας. Άν ή Αίγυπτος ήθελε παράσχει το συνάλλαγμα δια τὰ καύσιμα—περί τας 160 χιλ. λιρών Άγγλιας έτησίως—τά πλοία της «Έλμές» δέν θα συναντήσουν δυσχερείας εις την κίνησιν των. Άλλως ή διατηρησις της γραμμής θα εξαρτηθή από την προθυμίαν της Τραπεζής της Έλλάδος νά παρέχη το έκάστοτε αναγκαίον συνάλλαγμα δια τὰ καύσιμα και τας άλλας εις το έξωτερικόν ύποχρεώσεις της «Έλμές» (άσφάλιστρα, τοκοχρεούσια κλπ.).

Αυτό είνε το πρώτον αγαθόν άποτέλεσμα της άφελούς διαχειρίσεως του ζητήματος τών ναύλων τών Έλληνικών πλοίων με την Αίγυπτον. Αυτό επίσης θα πρέπη νά προσέξουν όσοι εφοπλισταί εκ του έξωτερικού ένεφανίζον με το θάρρος της άγνοίας ένδιαφερόμενοι δια τὰ δύο νεότευκτα μεσογειακά. Ποιος άρά γε από αυτούς, τους μη άνεχομένους, ως γνωστόν, ουδέ την ελαχίστην δέσμευσιν τών κεφαλαίων και της έπαγγελματικής των δραστηριότητος, θα εδέχεται την πλήρη δραχμοποίησιν της επιχείρησεως τών δύο πλοίων, αφού θα έκαλείτο νά καταβάλη την έξ ένός και πλέον εκατομμυρίου δολλαρίων προκαταβολήν εις συνάλλαγμα;

Άλλ' έχομεν επ' εύκαιρία και άλλας τινας, όχι δέβαια εύχαρίστους, πληροφορίας νά μεταδώσωμεν δια την ύπόθεσιν τών δύο μεσογειακών σκαφών. Άντιγράφομεν σχετικήν έξ Άλεξανδρείας έπιστολήν του έκει άνταποκριτού μας, έχουσαν ούτω:

«Η αγορά τών δύο μεγάλων Καναδικών επιβατηγών, τών 7.850 τόν. γκρόν, σάς είνε γνωστή. Ησαν κατ' άρχάς προωρισμένα νά εξυπηρετήσουν την κίνησιν τών προσκυνητών προς την Ντιέπα της Έυρβάς Ουλάσσας. Πληροφορούμεθα τώρα, ότι λόγω τών εδω συνταλλαγματικών δυσχερειών και προβαλλομένων έμποδίων δια νά επιτύχουν οι έπιθυμούντες νά ταξιδεύσουν την σχετικήν άδειαν, κυρίως δε οι Αίγυπτιοι, ή πλοιοκτήτρια Έταιρία έτοιμάζει το έν εκ τών δύο τούτων σκαφών δια περιηγητικά από του Ιουλίου καθ' όλον το θέρος ταξίδια άνά την Μεσόγειον. Άσφαλώς θα έχη προς τούτο και την κυβερνητικήν ύπόδειξιν.

Όι ταξιδιώται τών περιηγήσεων αυτών δέν θα λάβουν, ίσως, θεώρησιν δι' άλλο προς το έξωτερικόν ταξίδιον, θα ύποδειχθή δε εις αυτούς νά επωφεληθούν των περιηγητικών ταξιδίων του Αίγυπτιακού σκάφους. Έξοικονομείται ούτω και το συνάλλαγμα. Έν συνεχεία όμως τών περιηγητικών αυτών ταξιδίων, το ένα νεοαγορασθέν «λάινερ» πρόκειται νά αντικαταστήση το «Έλ Μαλέκ Φουάντ» εις την γραμμήν Νεαπόλεως, Γένοβας, Μασσαλίας. Ηδη το έν λόγω σκάφος, όπερ τώρα διαθέτει 125 κλίνας εις την πρώτην θέσιν, μετασκευάζεται καταλήλως.

Έξ άλλου το «Έλ Μαλέκ Φουάντ» θα αντικαταστήση το «Φουαντιέ» εις την γραμμήν Άλεξανδρείας, Πόρτ Σαΐδ, Κύπρου, Βηρυττού. Δια το

## ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΩΝ ΚΙΝΕΖΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Τά τρία κύρια δρώντα πρόσωπα της άνακριτικής έπιτροπής της Γερουσίας επί τών μεταφορών προς την Κίνα. Εις το μέσον ό γνωστός μας γερουσιαστής Μάκ Κάρθου. Άριστερά ό διενεργήσας την έρευναν επί τών πλοίων που συμμετέχουν εις τας κινεζικάς μεταφοράς κ. Ρ. Κένεντυ, άδελφός του γερουσιαστού της Μασαχουσέτης, και δεξιά ό νομικός σύμβουλος της έπιτροπής κ. Φ. Φλάναγκαν, με τον όποιον και συήψαν την γνωστήν συμφωνίαν οι Έλληνες εφοπλισταί.

Η έπιτροπή κατά την τελευταίαν της συνεδρίασιν της 20ής Μαΐου, μετά την διεξαχθείσαν άκροαματικήν διαδικασίαν της προεδρευομένης από τον κ. Μάκ Κάρθου ύποεπιτροπής, έφθασε νά καλέση αυτόν τούτον τον Πρόεδρον Άϊζενχάουερ, ίνα προσέλθη και προσωπικώς γνωρίση τὰ ληφθέντα μέτρα δια την παρεμπόδισιν τών ταξιδίων τών συμμαχικών πλοίων προς την Κίνα.

Κατά την άκροαματικήν διαδικασίαν της ύποεπιτροπής, καθ' ήν και έλήφθη ή παραπλεύρωσ εικών, ό κ. Κένεντυ άνέφερε τὰ όνόματα και συγκεκριμένα άλλα γεγονότα επί τών εκτελεσθέντων τώ 1952 ταξιδίων συμμαχικών πλοίων εις την Κίνα. Εις 162, κατά τον «άπολύτως ελάχιστον» ύπολογισμόν, άνήλθον τὰ ταξίδια πλοίων, άνήκόντων εις σημασίας τών έλευθερών ένδόν. Έκατόν έξ εσών ήσαν Άγγλικά, δώδεκα Νορβηγικά, δώδεκα Έλληνικά, όκτώ Δανικά και Ισάριθμα Φινλανδικά. Έξ ήσαν Ιταλικά, πέντε Έλβετικά, τέσσαρα Γαλλικά, τρία Όλλανδικά και άνα έν του Πακιστάν, τών Ινδιών, της Πορτογαλίας και της Ιαπωνίας.



Από τον κ. Κένεντυ άνεφέρθη επίσης—βεβαιωθην εκ των ύστερών και δι' ανακοινωθέντος του Σταίητ Νηπάρτμεντ—ότι δύο Άγγλικά σκάφη μετέφερον και Κινεζικά κομμουνιστικά στρατεύματα.

Τό Έλληνικόν εύτυχώς έπαυσε πλέον νά άπασχολή την έπιτροπήν Μάκ Κάρθου. Στόχος τών έπιθέσεων της είναι τώρα ή Άγγλική Ναυτιλία, ήτις και συνεχίζει τὰ προς την Κίνα ταξίδια της με ενόμιμα φορτία.

δεύτερον Καναδικόν δὲν ἐλήφθη, ὡς φαίνεται, ἀπόφασις ἀκόμη ποῦ θὰ δρομολογηθῆ.

Αἱ ἀνωτέρω πληροφορίες μᾶς ἐπιτρέπουν τὴν πρόβλεψιν, ὅτι σὺν τῷ χρόνῳ καὶ ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις τῆς Αἰγύπτου, ἥτις μέχρι τοῦδε μετείχε κατὰ τὸ ἐν τρίτον εἰς τὸ σύνολον τῶν εἰσπράξεων τῆς «Ἑλμές», θὰ περιορισθῆ αἰσθητῶς διὰ τὴν Ἑλληνικὴν γραμμὴν. Οἱ συναλλαγματικοὶ περιορισμοὶ καὶ ἡ παντοειδὴς ὑποστηρίξις τῶν ἐθνικῶν σκαφῶν θὰ εἰσέλθουν ἀσφαλῶς τὴν κίνησιν τῆς Αἰγύπτου ἐγγύτερον πρὸς τὰ Αἰγυπτιακὰ πλοία γραμμῆς.

Ἐξελίσσεται οὕτω πρὸς τὸ χειρότερον καὶ ἡ ὑπόθεσις τῆς γραμμῆς Ἀνατολικῆς—Δυτικῆς Μεσογείου. Πολὺ ἀμφιβάλλομεν, ἂν θὰ κατισχύσῃ τελικῶς τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ξένων σημαίων καὶ τοῦ ἀεροπλάνου. Ἀμφιβάλλομεν ἀκόμη ἂν ἡ «Ἑλμές», ἀναλαμβάνουσα τὴν μίσθωσιν τῶν δύο νεοτεκτῶν, θὰ ἐπιτύχῃ εἰς τὸ ἐγχείρημα τῆς διατηρήσεως τῆς γραμμῆς. Ἡ στενὴ ἐπιχειρηματικὴ ἀποφίσις ἴσως νὰ ὑπαγορεύῃ τὴν ἀποχὴν ἀπὸ ἐνὸς ἐγχείρημα, ὅπερ ἀσφαλῶς εἰς ζημίας θὰ καταλήξῃ.

\*\*\*

Εἰς τὴν σύμβασιν μισθώσεως ἢ ἀγορᾶς, εἰς τὴν ὁποίαν πρόκειται νὰ προέλθῃ τὸ ἀρμόδιον Ὑπουργεῖον μὲν τὴν «Ἑλμές» ἢ μετ' ἄλλων τινῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν παραχώρησιν τῶν δύο νεοτεκτῶν μεσογειακῶν, θὰ ἔχουν, πιστευόμεν, ὑπ' ὄψιν τῶν οἱ ἀρμόδιοι τὴν βασικὴν πρῶτον πρῶτον ἐν τῇ ὑποχρεωτικῇ διατηρήσει τῆς τακτικῆς γραμμῆς Αἰγύπτου—Πειραιῶς—Γένοβας—Μασσαλίας κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον. Ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ ἐπιτρέπεται νὰ διακόπτονται τὰ δρομολογια κατὰ τὸν χειμῶνα, νὰ σταματᾷ δηλαδὴ ἡ ἐπικοινωνία τοῦ τόπου μας μετ' οὓς γύρω μεγάλους μεσογειακοὺς λιμένας, διὰ νὰ ἐπαναρχίζῃ ὅταν αἱ καλαὶ μόνον ἀποδόσεις τῶν πλοίων δικαιολογοῦν τὴν κίνησιν τῶν.

Ἐὰς προεξίχῃ τὴν πρόβλεψιν αὐτὴν ὁ κ. Λαμπριανίδης. Εἶνε οὐσιώδης διὰ τὸν ἐπιδικώμονον μὲ τὰ δύο πλοία σκοπῶν.

### Διὰ τὴν σιδηροβιομηχανίαν

Δὲν πρόκειται νὰ ἐκτελέσῃ τὰς ἐκτετατάς ἐπισκευὰς τοῦ εἰς τὸν Πειραιᾶ τὸ δεξαμενόπλοιο «Πουκουλέτ» τοῦ κ. Παπαδάκη. Τὸ «Ἔρσει» ἐπίσης δὲν θὰ ἐπισκευᾷ ἐδῶ τὰς ζηζυλωμαχίας του.

Λείπουν τὰ ὕλικά—ὁ χάλυψ—διὰ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ πρώτου καὶ οἱ Γερμανοὶ τεχνικοὶ τῆς Μ.Α.Ν. δὲν ἠθέλησαν νὰ ἀναλάβουν τὴν ἐδῶ ἐπισκευὴν τῶν μηχανῶν τοῦ «Ἔρσει», διότι θὰ ἦτο δύσκολον ἡ ἀμεσοῦ ἐξεῦρεσις ἀνταλλακτικῶν. Καὶ οὕτω τὸ μὲν «Πουκουλέτ» ἐπισκευάζεται ἤδη εἰς τὸ Ρότερνταμ, τὸ δὲ «Ἔρσει» ρυμουλκούμενον θὰ πλεύσῃ εἰς Ἀμβούργον.

Μᾶς ἀπασχόλησαν ἰδιαιτέρως αἱ δύο αὐταὶ ἐπισκευαί, διότι ἐπρόκειτο περὶ ἐργασιῶν πολυμήνου διάρκειας καὶ ὑψηλοῦ κόστους, εἰς τὰς ὁποίας θὰ ἀπασχολοῦντο ἑκατοντάδες τεχνιτῶν. Ἀρκεὶ νὰ σημειωθῇ, ὅτι τετρακοσίους τόνους χάλυθος θὰ χρειασθῆ ἡ ἐπισκευὴ τοῦ τάνκερ.

Τόσον τὴν μίαν, ὅσον καὶ τὴν ἄλλην ἐπισκευὴν ἐπεζήτησαν ὁ κ. Παπαδάκης νὰ τὰς διαφυλάξῃ διὰ τὴν Πειραικὴν σιδηροβιομηχανίαν. Ἄφου ἡ ἐδῶ ἀγορὰ δὲν διέθετε τὸν ἀναγκαζοῦντα χάλυθα διὰ τὸ «Πουκουλέτ», προσεπάθει νὰ τὸν ἀγοράσῃ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν καὶ νὰ τὸν μεταφέρῃ εἰς τὸν Πειραιᾶ. Κατέστη τούτου ἀδύνατον, λόγῳ τῶν κατὰ χώρας ἐξαγωγικῶν περιορισμῶν δι' ὠρισμένα εἶδη χάλυθος, τὰ ὁποία ἀμεσῶτα ἀναγκαζοῦν εἰς τὰ ναυπηγία τῆς Βορ. Εὐρώπης. Τὰ ἐκεῖ ὅμως ἐργαστᾶσια ἐπισκευῶν (Γερμανία, Ὀλλανδία, Βέλγιον) διέθετον τὴν ἀνάλογον πρὸς τὴν ἑκτασίαν τῶν ἐργασιῶν τῶν ποσότητα χάλυθος καὶ συνεπῶς ἠδύνατον νὰ ἐκτελέσουν ἀνέτως καὶ ταχύτατα τὴν ἐπισκευὴν καὶ τοῦ «Πουκουλέτ». Ὅσον ἀφορᾷ τὰς μηχανὰς τοῦ «Ἔρσει», ἡ πρότασις τοῦ κ. Παπαδάκη περὶ ἀποστολῆς ἐδῶ τῶν Γερμανῶν τεχνικῶν ἀπερρίφθη ἀπὸ τὴν Μ.Α.Ν. Προεβλήθη ἡ βάσιμος δικαιολογία, ὅτι θὰ ἦτο πρόξενος καθυστερήσεων ἐπιζημιῶν ἢ ἐκ Γερμανίας ἀποστολῆς τοῦ κάθε ἀνταλλακτικῶν, τὸ ὁποῖον τυχόν θὰ ἐχρειάζετο κατὰ τὴν πρῶτον τῆς ἐργασίας τῶν ἐπισκευῶν, χωρὶς ἡ ἀνάγκη αὐτοῦ νὰ εἶνε τοῦλάχιστον γνωστὴ ἐκ τῶν προτέρων, διὰ νὰ ζητηθῆ ἡ ἐγκαιρὸς ἀπὸ τὰ ἐργαστᾶσια τῆς Μ.Α.Ν. ἀποστολῆς του.

Αὐταὶ αἱ δύο περιπτώσεις σοβαρῶν ἐπισκευῶν ἑλληνικῶν πλοίων, τὰς ὁποίας ἔχασεν ἡ Πειραικὴ σιδηροβιομηχανία, μᾶς ὑποδεικνύουν ἀκριβῶς καὶ ποῦ ἐντοπίζεται πλὴν, μετὰ τὴν ἀναπροσαρμογὴν, τὸ σοβαρὸν ζήτημα τῶν ἐπισκευῶν, διὰ τὸ ὁποῖον ποῦναί τι ἡ παρούσα Κυβέρνησις καὶ ἰδιαιτέρως ὁ ἐπὶ τῆς Βιομηχανίας ὑπουργὸς κ. Πρωτοπαπαδάκης ζωηρὸν ἐπέδειξαν ἐνδιαφέρον. Ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν πραγμάτων ὅτι τὸ εὐθὴν ὄχι μόνον μίας ἐπισκευῆς—συνάρτησις χημικῆς τιμῆς καὶ ταχεῖας ἐκτελέσεως—δὲν ἀρκεῖ. Ὁ ἐφοπλιστῆς, ποῦ θὰ φέρῃ τὸ σκάφος του εἰς τὸν Πειραιᾶ πρὸς ἐπισκευὴν, θὰ πρέπει ἐκ τῶν προτέρων νὰ εἶνε βέβαιος ὅτι θὰ ὑπάρχουν ὄχι μόνον αἱ ἐργατικά χεῖρες καὶ τὰ καθυστερημένα ἔστω ἐργαλεία, ἀλλὰ καὶ εἰς τιμὰς προσι-

τὰς αἱ πρώται ὕλαι, τὰ ἐλάσματα, αἱ γωναὶ καὶ ὅτι ἄλλο θὰ χρειασθῆ μία ἐπισκευὴ ἐνὸς φορτηγοῦ ἢ δεξαμενοπλοίου.

Δὲν θὰ κατορθώσωμεν ποτὲ νὰ συγκεντρώσωμεν ἐργασίαν σοβαρῶν διὰ τὴν ἐγχώριον βιομηχανίαν ἐπισκευῶν, ἐφ' ὅσον ἡ ἀγορὰ τοῦ Πειραιῶς, ὅπως προπολεμικῶς, ἢ αὐτὰ ταῦτα τὰ ἐργαστᾶσια δὲν διαβέβαιον τὰς πρώτας ὕλας, τὰς στοιχειωδῶς τοῦλάχιστον ἀναγκαίας.

Διὰ νὰ τὰς ἀγοράσωμεν ὅμως οἱ βιομηχανοὶ ἢ ἔστω καὶ οἱ ἔμποροι καὶ νὰ τὰς προσφέρουν εἰς ἐκαστὴν περιπτώσειν, χρειάζονται δύο τινά: Κεφάλαια, μὲ χαμηλὸν τόκον διὰ τὴν προμήθειαν τῶν καὶ χώρον ἐπαρκῆ εἰς τὴν Ἐλευθέραν Ζώνην διὰ τὴν ἐναποθήκευσιν τῶν, ὑπὲρ πάντων τελεωσιακῶν ἢ ἄλλων τινῶν διοικητικῶν περιορισμῶν.

Χωρὶς τὰς βασικὰς αὐτὰς προϋποθέσεις δὲν πρόκειται νὰ ἴδωμεν τὴν ἐδῶ σιδηροβιομηχανίαν ἀποδίδουσαν ὅτι ἀρχικῶς διὰ τῆς πριμοδοτήσεως καὶ τᾶρα μετὰ τὴν ἀναπροσαρμογὴν τοῦ συναλλάγματος ἠλπίσαμεν. Κάθε ἐργασία σοβαρᾶς πῶς ἐκτάσεως θὰ μᾶς διαφεύγῃ, ἔστω καὶ ἂν ἡ προτίμησις ἀπὸ τοῦς ἐφοπλιστᾶς τῶν ἐδῶ ἐργαστᾶσιων ὑφίσταται.

Θὰ ἴδωμεν, βέβαια, πολλὰ νὰ εἰσφέρουν κατὰ τὴν δύσκολον αὐτὴν περίστασιν τῆς οἰκονομίας μας καὶ τὴν ἑλλειψὴν ἐπαρκῶν κεφαλαίων διὰ τὴν χρηματοδότησιν κάθε παραγωγικῆς προσπάθειας, αὐτοὶ οὗτοι οἱ ἐφοπλιστᾶι, προκειμένου περὶ τῆς βιομηχανίας τῶν ἐπισκευῶν. Ἀπὸ τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον θὰ ἔπρεπε λ. χ. νὰ πιστοποιηθῶν τὰ ἐργαστᾶσια διὰ τὴν προμήθειαν τῶν πρώτων ὕλων καὶ ἀκόμη τῶν ἀναγκαζομένων ἐργαλείων, ποῦ θὰ διηκάλουν τὴν ἐπιτάχυνσιν τῆς ἐργασίας. Ἄν οἱ ἐφοπλιστᾶι θέλουν καὶ αὐτοὶ θετικῶς νὰ συμβάλουν εἰς τὴν οἰκονομικὴν τῆς πατρίδος τῶν ἀποκατάστασιν, ἰδοὺ ἀκόμη δι' αὐτοὺς ἔνα πεδῖον δραστηριότητος εὐεργετικῆς.

Ὁ κ. Μάρκος Νομικός ἔχει ἤδη προχωρήσει ἀκριτῶς εἰς σκέψεις καὶ ἀποφάσεις διὰ τὴν ἐδῶ ἐγκατάστασιν συγχρονισμένης σιδηροβιομηχανίας. Διατί καὶ ὁ κ. Παπαδάκης νὰ μὴ βελήσῃ νὰ τὸν ἀκολουθῆσῃ, ἐν συνεργασίᾳ καὶ μετ' ἄλλους ἐφοπλιστᾶς; Ἡ Ἑλλὰς ἔχει ἀνάγκην τῶν ὑπηρεσιῶν ὅλων τῶν τέκνων, πολὺ δὲ περισσώτερον τῶν ὅσων νηύτηχσαν νὰ διαθέτουν καὶ τὰ κεφάλαια. Ἡ βιομηχανία τῶν ἐπισκευῶν εἶνε διὰ τὸν τόπον μας πολυτίμος καὶ εἶνε ἀμεσῶτα συναφασμένη μετὰ τὴν Ναυτιλίαν. Διατί νὰ μὴ τὴν βοηθήσουν οἱ ἐφοπλιστᾶι νὰ ἀποδώσῃ τὰ περισσώτερα;

### Διὰ τὴν διόρθωσιν ἐνὸς ἀτόπου

Ἐπισημαίνομεν μίαν ἀπὸ μακροῦ κρατοῦσαν εἰς βάρος τῆς ἐφοπλιστικῆς παρατάξεως ἀρρυθμίαν κατὰ τὴν ἐκπροσώπησιν τῆς εἰς τὰ διοικητικὰ συμβούλια τῶν διαφόρων ναυτικῶν ἰδρυμάτων. Εἰς τὸ Ν.Α.Τ., τὸν Οἶκον τοῦ Ναυτοῦ, τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. καὶ εἰς ὅλους γενικῶς τοὺς ὀργανισμοὺς, τοὺς διοικουμένους μετὰ τὴν συμμετοχὴν τοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ τῆς ἐργασίας, μειοψηφοῦν κατὰ συνθήκην εἰς ἀριθμὸν ἐκπροσώπων οἱ ἐφοπλιστᾶι ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς ναυτεργάτας. Τὸ ἰσαριθμὸν τῆς συμμετοχῆς ὑπαγορεύεται ὄχι μόνον ἀπὸ τὴν δικαίαν τὸν ζητήματος ἀποφιν, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ αὐτὸ τοῦτο τὸ γενικώτερον συμφέρον τῶν ἰδρυμάτων καὶ τῶν διοικητικῶν δι' αὐτὰ κατεβύσεως. Τὸ μόνοπλευρον τῆς ἐπικρατοῦσης εἰς οἰονδήποτε θέμα ἀπόψεως δὲν ἔμπορεῖ νὰ εἶνε καὶ τὸ ὀρθότερον. Λαμβανόμενον δὲ ὑπ' ὄψιν ὅτι οἱ ναυτεργατικοὶ ἐκπρόσωποι διακρίνονται, συνήθως, διὰ τὴν μαχητικὴν τῶν ἀποφῶν τῶν προσπίσιν, δὲν εἶνε αὐθαίρετον τὸ συμπέρασμα, ὅτι εἰς τὸ τέλος αἱ ἀποφάσεις λαμβάνονται μὲν κατὰ πλειοψηφίαν, διὰ βοῆς ὅμως δημοσυρμένην. Πρὸς αὐτὴν παρασύρονται καὶ οἱ τυχόν τρίτοι, οἱ ἐκτὸς τῆς Ναυτιλίας, σύμβουλοι, οἱ ἀγνοοῦντες καὶ πρῶτωπα καὶ τὰ πράγματα.

Πρόκειται οἱ ἐφοπλιστᾶι νὰ ζητήσουν ἀπὸ τὸν κ. Ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας τὴν διόρθωσιν τοῦ ἀτόπου αὐτοῦ. Πιστεύουν εἰς τὴν εὐθυκρίσιν τοῦ κ. Λαμπριανίδη καὶ εἰς τὸ ἐνδιαφέρον του νὰ ἴδῃ τὰ ὑπ' αὐτὸν ἰδρύματα ἀποκτώντα τὴν καλύτεραν, τὴν πλέον εὐνοηθὸν διοίκησιν. Ἄν ὅμως, παρ' ἐλπίδα, τὸ ἐφοπλιστικὸν αἴτημα συναντήσῃ τὰς γνωστὰς ἀντιδράσεις, οἱ ἐφοπλιστᾶι, ὅπως πληροφοροῦμεθα, ἀπεφάσισαν νὰ ἀπόσχουν τῶν συνεδριάσεων τῶν διαφόρων συμβουλίων. Δὲν εἶνε διαθεβειμένοι νὰ διαδραματίζωσιν τοῦ λοιποῦ τὸν ρόλον τῶν κομπάρσων, πολὺ δὲ περισσώτερον δὲν θέλουν νὰ καλύπτουν διὰ τῆς παρουσίας τῶν διοικητικῶν ἀποφάσεις, διὰ τὰς ὁποίας αἱ γνώμαι τῶν δὲν ἐλήφθησαν κἂν ὑπ' ὄψιν, ὅσον καὶ ἂν ὑπαγορεύοντο αὐταὶ ἀπὸ τὸ δίκαιον καὶ τὴν λογικὴν.

### Παράδειγμα καὶ ἡ Γαλλία

Ἐχομεν ὑπ' ὄψιν μας πρόσφατον ὁμιλίαν τοῦ Γάλλου ὑπουργοῦ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας, σχετικὴν μετὰ τὴν μεταπολεμικὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν παραγωγικὴν ἀπόδοσιν τοῦ Γαλλικοῦ πλοίου. Δὲν ἐναυπηγήθησαν μόνον ὑποδειγματικὰ πλοία γραμμῆς, ἐπιβατηγὰ καὶ φορτηγὰ. Ἀξιόλογος εἶνε ἡ καταβληθεῖσα προσπάθεια τῆς εὐρύτερας συμμετοχῆς τῆς Γαλλικῆς Ναυτιλίας εἰς τὰς ἐθνικὰς μεταφορὰς, ἐνδιαφέροντες δ' ἐπίσης εἶνε

# PORT SUDAN

## MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS

INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"

Address: P.O. Box 306

οί στατιστικοί αριθμοί επί του ναυτιλιακού εισοδήματος και του επιτευχθέντος περιορισμού της εις συνάλλαγμα δαπάνης διά τους καταβαλλόμενους εις τα πλοία των ξένων σημαίων ναύλους.

Και διά μὲν τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας ὁ ὁμιλητὴς ἀνεφέρθη εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ α' τριμήνου τοῦ 1953, ἔχοντας οὕτω: Συνολικὸν τόνναζ 3.482.601 τόν. γκρῶς, μὲ ἀριθμὸν πλοίων 747. Ἐκ τούτων 89 σκάφη ἦσαν ἐπιβατηγὰ, τόν. γκρῶς 818.783. Τὰ πετρελαιοφόρα ἀνήρχοντο εἰς 114, τόν. γκρῶς 883.731 καὶ τὰ φορτηγὰ γραμμῆς καὶ τράμπες εἰς 544, τόν. γκρῶς 1.780.087. Μέση ἡλικία 12 ἐτῶν, ἐναντι τῶν 16 προπολεμικῶν. Ἡ ἡλικία τοῦ τρίτου τοῦ τόνναζ ἦτο κάτω τῶν 5 ἐτῶν.

Διὰ τὴν συμμετοχὴν ἐξ ἄλλου τοῦ Γαλλικοῦ πλοίου εἰς τὰς ἐθνικὰς μεταφορὰς οἱ ἀριθμοὶ διαπιστώνουν ὅτι σὺν τῷ χρόνῳ ἐκτοπίζει τοῦτο τὰς ξένας σημαίας. Τὸ ποσοστὸν τῆς συμμετοχῆς του κυμαίνεται γύρω τῶν 47% ἐπὶ τῆς συνολικῆς εἰς τόννους κινήσεως εἰσαγωγικῆς καὶ ἐξαγωγικῆς τοῦ 1952. Διὰ τοὺς ἐπιβάτας τὸ ποσοστὸν ἀνήλθεν εἰς 52,9%.

Τὸ τρίτον ἐνδιαφέρον σημεῖον τῆς ὁμιλίας τοῦ Γάλλου ὑπουργοῦ ἀναφέρεται εἰς τὸ ναυτιλιακὸν εἰσοδήμα καὶ τοὺς ναύλους τοὺς καταβαλλόμενους εἰς τὰ ξένα πλοία. Οἱ ὀλίγοι ἀριθμοί, τοὺς ὁποίους παρέταξεν ὁ ὁμιλητὴς, ἀποδεικνύουν πόσα στοιχίζει εἰς μίαν χώραν ἡ ἐλλείψις ἐπαρκούς ἰδίας ναυτιλίας, ἱκανῆς νὰ ἐξυπηρετῆ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐθνικῆς τῆς οικονομίας καὶ τί τὸ πολὺτιμον ἀποδίδει τὸ ἐθνικὸν πλοῖον διὰ τὴν ἀξιοποίησιν τῆς καθόλου οικονομικῆς προσπάθειας.

Οὕτω αἱ στατιστικαὶ διαπιστώσονται ὅτι ἡ Γαλλία (Μητροπολις καὶ ἀποικία) ἦτο προπολεμικῶς ὑποχρεωμένη διὰ τὴν ἐξυπρέτησιν τῶν μεταφορικῶν τῆς ἀνάγκων νὰ καταβάλλῃ εἰς τὰ πλοία τῶν ξένων σημαίων ἕνα ποσὸν γύρω τῶν 4 1/2 δισεκατομμυρίων φράγκων (στατιστικῆ τοῦ 1938). Μετὰ τὸν πόλεμον τὰ ξένα πλοία μετέχουν εἰς τὰς Γαλλικὰς μεταφορὰς μὲ εἰσπραχθέντας ναύλους 245 ἑκατομ. δολларίων διὰ τὸ 1946 καὶ 310 ἑκατομ. δολ. διὰ τὸ 1947, ἐνῶ κατὰ τὸ 1950 ἡ σχετικὴ δαπάνη περιορίσθη εἰς τὰ 120 ἑκατομ. δολλ. Ἡ ἐν τῷ μεταξύ ἐπελευθώθη ἀνασυγκρότησις τῆς Γαλλικῆς Ναυτιλίας ἐπέτρεψε τὴν ἐξοικονομῆσιν μίας εἰς συνάλλαγμα δαπάνης γύρω τῶν 190 ἑκατομ. δολларίων.

Καὶ ἐνῶ περιορίζοντο οἱ πρὸς τὰ ξένα πλοία καταβληθέντες ναῦλοι, σταθερὰ ἐσημειοῦτο ἡ αὔξησις τοῦ εἰσοδήματος τοῦ ἐθνικοῦ πλοίου. Κατὰ τὰ ἔτη 1950 καὶ 1951 τὰ ἀκαθάριστα εἰσοδα τῆς Γαλλικῆς Ναυτιλίας ὑπελογίζοντο γύρω τῶν 120 δισεκατομμυρίων φράγκων.

Τὴν προσοχὴν τῶν ἰδικῶν μας κρατικῶν καὶ οικονομικῶν παραγόντων θὰ ἐπρεπε νὰ ἐφελύσων οἱ περὶ τὴν Γαλλικὴν Ναυτιλίαν ἀριθμοί. Στατιστικαὶ παράλληλοι διὰ τὴν ἰδικὴν μας Ναυτιλίαν δὲν ὑπάρχουν. Κανεὶς ποτὲ δὲν ἐφρόντισε νὰ τὰς καταρτίσῃ, διότι καὶ κανεὶς δὲν ἐσκέφθη τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἀποδόσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ὡς ἀμειωτέρου ὄργανου τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς. Σφαεῖς ναυτιλιακὰς κατευθύνσεις δὲν ἠκολούθησε ποτὲ τὸ ἰδικὸν μας Κράτος. Οὐτε καὶ ποτὲ ἔμελετῆθη ἡ ὑπόθεσις τῆς εὐρύτερας συμμετοχῆς τοῦ ἐθνικοῦ πλοίου εἰς τὰς ἰδίας ἡμῶν μεταφορὰς. Καὶ ἐνῶ ἠτύχησαμεν νὰ ἔχωμεν μίαν με γάλην ποντοπόρον ναυτιλίαν—ἀνεξαρτήτως σημαίας—αὕτη ἀποδίδει τὰ ἐλάχιστα εἰς τὴν οικονομίαν τοῦ τόπου μας καὶ κατὰ περιορισμένον ποσοστὸν ἐξυπηρετεῖ τὰς μεταφορικὰς μας ἀνάγκας. Ναύλους εἰς συνάλλαγμα ὑπερβαλλόντως ἀκοιθοὺς εἰς τὰ ξένα πλοία καταβάλλομεν.

Δὲν παραλείπουν εὐκαιρίαν αἱ στήλαι αὐταὶ διὰ νὰ ἐπανέλθουν εἰς ὅ,τι μὲ ἐπιμονὴν ἀπὸ ἐτῶν ἤδη ὑποστηρίζουν, εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς εὐρύτερας χρησιμοποίησεως τοῦ ἐθνικοῦ πλοίου εἰς τὰς ἐθνικὰς μεταφορὰς, εἰς τὸν περιορισμὸν δηλαδὴ τῶν καταβαλλόμενων εἰς συνάλλαγμα ναύλων διὰ τὰς εἰσαγωγὰς καὶ τὰς ἐξαγωγὰς μας εἰς τὰ ξένα πλοία καὶ εἰς τὴν στοργικὴν προστασίαν τοῦ τμήματος ἐκείνου τῆς Ναυτιλίας (μεσογειακῆ, πλοία τακτικῶν γραμμῶν) ἧτις ἐγγύτερον πρὸς τὰς ἐθνικὰς μας βάσεις κινεῖται.

Εἰς αὐτὰς τὰς ἐπιδιώξεις συνοψίζονται αἱ βασικαὶ προϋποθέσεις μίας ὑγιούς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Ὅλα τὰ κράτη τὰς ἀκολουθοῦν. Παράδειγμα καὶ ἡ Γαλλία.

**Συνάλλαγμα καὶ ναυτιλία**

Εἰς 183 ἑκατομμύρια δολларίων ἀνήλθε κατὰ τὸ ἐνεάμηνον τῆς χρήσεως 1952/53 τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας συνολλαγματικὸν ἔσοδον. Διὰ τὴν ἀντίστοιχον περίοδον τοῦ 1951/52 εἰσπραχθῆσαν 25,6 ἑκατομμύρια δολларίων. Ἡ κρίσις τῆς Ναυτιλίας καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν αὕτην καθίσταται ἐκδηλος. Μεταξὺ τῶν κονδυλίων τῶν ἀδήλων λεγομένων πόρων, ἡ ναυτιλιακὴ πρόσοδος κατεῖχε πέρυσι τὴν πρώτην θέσιν, πρὸ τοῦ τουρισμοῦ καὶ τῶν μεταναστευτικῶν ἐμβασμάτων, ἐνῶ τώρα τὰ ἐμβάσματα μὲ ποσὸν 23,3 ἑκατομ. δολларίων προηγούνται τῆς ναυτιλιακῆς προσόδου. Ὁ τουρισμὸς μὲ ποσὸν 10,7 ἑκατομμύρια ἔπειτα.

Ἄξιζε ὅμως καὶ μίᾶ ἀκόμη σύγκρισις διὰ τὴν ἀκραιβέστεραν ἐκτίμησιν τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος. Ἡ ἐκ τῆς Ναυτιλίας πρόσοδος ἔρχεται, κατὰ τὸ ἐφετεινὸν ἐνεάμηνον, εἰς τὴν πρώτην σειράν τῶν πηγῶν συνολλάγματος, μετὰ τὸν καπνὸν, τὸ κύριον ἐθνικὸν μας προϊόν, μετὰ τὰ ἐμβάσματα τῶν μεταναστῶν, μεταξὺ τῶν ὁποίων πολλὰ προέρχονται ἀπὸ ναυτικούς, καὶ πρὸ τῆς σταφίδος.

Εἰς 37,1 ἑκατομμύρια δολларίων ἀνήλθεν ἡ πρόσοδος ἀπὸ τὸν καπνὸν καὶ εἰς 15,1 ἀπὸ τὴν σταφίδα. Τὸ σύνολον, ἐξ ἄλλου, τῶν ἐξαγωγῶν καὶ τῶν ἀδήλων πόρων κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν ἐνεάμηνον ὑπολογίζεται εἰς 151,2 ἑκατομ. δολларίων. Τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος εἰς τὴν ὅλην ἐξαγωγικὴν μας προσπάθειαν φθάνει οὕτω τὰ 12%.

Ἄν ἡ Ναυτιλία ἐκινεῖτο ὑπὸ συνθήκας βελτιωμένης ναυλαγορᾶς καὶ ἂν προσετίθεντο εἰς τὴν δύναμιν τῆς μερικὰ ἔστω ἀπὸ τὰ ὑπερτριπλάσια Παναμαϊκᾶ, Λιβερτιανὰ καὶ τῶν ἄλλων ἀσυστότων σημαίων Ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας σκάφη, εὐνόητον εἶνε καὶ τὸ ἀποτέλεσμα ἐπὶ τοῦ συνολλαγματικοῦ μας ἀποθέματος. Κατὰ συντηρητικὸς ὑπολογισμοὺς, κάθε ποντοπόρον φορτηγὸν ἐνισχύει κατὰ μέσον ὄρον συναλλαγματικῶς τὴν οικονομίαν μας μὲ 70 τοῦλάχιστον χιλιάδας δολларίων κατ' ἔτος.

Εἰς τὴν συναλλαγματικὴν ὅμως εἰσφορὰν τῆς Ναυτιλίας θὰ πρέπει νὰ προστεθοῦν καὶ οἱ ναῦλοι τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, οἱ περιλαμβανόμενοι εἰς τὸ Γαλλικόν, τὸ Ἰταλικόν, τώρα δὲ καὶ εἰς τὸ Αἰγυπτιακὸν κλήρικ. Εἶνε ἀρκετὰ σημαντικοί. Ἄρκει νὰ σημειωθῇ, ὅτι εἰς ὀκτακοσίας περίπου χιλιάδας λιρῶν Ἀγγλίας ὑπολογίζονται μόνον οἱ οὗτω δραχμοποιούμενοι ναῦλοι τῆς «Ἑλιμέ». Τὰ περιελθόντα ἐπίσης εἰς τὸ Αἰγυπτιακὸν κλήρικ διόδια τῆς διάρρυος τοῦ Σουεζ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἐνισχύουν τὸ ἐνεργητικὸν σκέλος τῆς εἰσφορᾶς τῆς Ναυτιλίας. Δὲν εἶνε καὶ αὐτὰ κατώτερα τοῦ ἐνός καὶ πλέον ἑκατομμυρίου

λιρῶν.

Αὐτὰ τὰ κονδυλία, ὅπως καὶ τὸ εἰς δραχμὰς καταβαλλόμενον 25% τῶν ναύλων τῆς «Ἑλληνικῆς», θὰ πρέπει νὰ προστεθοῦν εἰς τὴν συνολλαγματικὴν εἰσφορὰν τῆς Ναυτιλίας. Δὲν θὰ ὀφίστατο τοιαύτη τις πρόσοδος, χωρὶς τὴν ὑπαρξίν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Καὶ αὐτὰ ἀνεξαρτήτως τῶν τῶσαν ἄλλων ἀπὸ τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας γενικωτέρων τοῦ τόπου μας ὠφελημάτων καὶ τῆς ὑφισταμένης δυνατοῦτος νὰ ἐσθδυσώμεν πολὺ περισσότερα, ἂν τὸ Κράτος ἠκολούθει καὶ αὐτὸ στοιχειώδη τινα ναυτιλιακὴν πολιτικὴν, κατὰ τὸ παράδειγμα τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν.

**Ἡ ἀνανέωσις τοῦ ἐμφύχου ὕλικου**

Εἰς ἀπάντησιν παρατηρήσεων τῆς στήλης αὐτῆς, σχετικῶς μὲ τὴν ναυτολόγησιν μαθητευομένων, ἐλάβομεν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ Γραφείου Εὐρέσεως Ναυτικῆς Ἔργασίας:

Κύριε Διευθυντά,

Μὲ ἰδιαίτερον ἐνδιαφέρον ἀνέγνωσα τὸ ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἡ Ἀνανέωσις» σημεῖωσας εἰς τὸ τεύχος τῆς 1ης Μαΐου τοῦ ἐγκρίτου περιοδικού σας, σχετικὸν μὲ τὴν ναυτολόγησιν ναυτικῶν μαθητευομένων.

Οἱ περιορισμοί, ὅμως, τοὺς ὁποίους ἀναφέρετε, δὲν ἐτέθησαν ὑπὸ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. ἢ τοῦ Υ.Ε.Ν., ἀλλ' ἀπεφασίσθησαν ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., εἰς ὃ, συμφώνως πρὸς τὰ ἀρθρα 6, 7 καὶ 9 τοῦ Α. Ν. 192/46 καὶ ἀρθρον μόνον τοῦ ἀπὸ 16.11.1946 Β. Δ)τος, μετέχοντι ἀντιπρόσωποι τῶν τε ἐφοπιστῶν καὶ ναυτικῶν καὶ εἰς ὃ ὁ Διευθυντὴς τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. μετέχει ἀπλῶς, ἄνευ ψήφου. Κατὰ συνέπειαν, αἱ ἐκάστοτε ἐνέργειαι τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. βασιζοῦνται ἐπὶ ἀποφάσεων λαμβανομένων ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν, ἐργοδοτῶν καὶ ἐργατῶν καὶ ἐγκρινομένων ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν.

Λογικὴ προϋπόθεσις εἶνε, ὅτι οἱ εἰσερχόμενοι εἰς τὸ ἐπάγγελμα ναυτικοὶ πρέπει νὰ εἶνε τόσοι περίπου, ὅσοι κατ' ἔτος ἐξέρχονται, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν καὶ τῆς ἐνδεχομένης αὔξεσιν τῆς χωρητικότητος.

Τοῦτο, ὅμως, δὲν συμβαίνει εἰς τὴν πραγματικότητα. Οἱ στατιστικὸι ἀριθμοὶ τῶν ἐξ τελευταίων ἐτῶν μὰς δεικνύουν, ὅτι ἐκ Πειραιῶς ἐναυτολογήθησαν οἱ κάτωθι μαθητευόμενοι ναυτικοί: 1947 μ. ν. 1337, 1948 μ. ν. 2239, 1949 μ. ν. 2649, 1950 μ. ν. 2739, 1951 μ. ν. 5502 καὶ 1952 μ. ν. 6106.

Ἐὰν ἀπὸ τοὺς ναυτολογηθέντας κατὰ τ' ἀνωτέρω ἔτη μαθητευόμενος ὑπολογίσωμεν, ὅτι μόνον τὸ 1/3 ἦσαν πραγματικοὶ λευκοφυλλαδίται, εἰσερχόμενοι τὸ πρῶτον εἰς τὸ ἐπάγγελμα, θὰ ἔχωμεν εἰσοδον, ὡς ἐξῆς:

1947	1948	1949	1950	1951	1952
471	788	992	960	1864	2071

Διὰ νὰ ἐνισχύσω τοὺς ἀριθμοὺς αὐτοὺς, σὰς γνωρίζω, ὅτι τὸ ἔτος 1952, ὡς ἐξ ἄλλων στατιστικῶν στοιχείων προκύπτει, ἐναυτολογήθησαν μόνον ἀπὸ τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. Πειραιῶς λευκοφυλλαδίται 1649, ἧτοι, εἰς πλοία ἐσωτερικοῦ 326, εἰς πλοία ἐξωτερικοῦ 921 καὶ εἰς πετρ)τα καὶ ἰστ)φόρα

**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

402 και τους υπολοίπους 400 υπολογίζω ναυτολογηθέντας το πρώτον εντός του 1952 από τας άλλας Λιμενικάς Αρχάς.

Αντιστοίχως εξήλθον του ναυτικού επαγγέλματος συνταξιοδοτηθέντες από το Ν.Α.Τ. και τον Ο. Ν. κατά τα αυτά έτη:

1947	1948	1949	1950	1951	1952
741	610	594	566	590	625

Οι άριθμοι ούτοι μάς δεικνύουν, ως βλέπετε, την κατά τα τελευταία έτη, τούλάχιστον, είσοδον τριπλασίου άριθμού ναυτικών από τους έξερχομένους.

Αλλά και άν συγκρίνωμεν τους εξελθόντας του ναυτικού επαγγέλματος με εκείνους, οι όποιοι κατά τα αυτά έτη μετεπήδησαν από την κατηγορίαν του μαθητευομένου ναυτικού εις την τάξιν του επαγγελματίου—το πρώτον άποκτήσαντες άδειαν η πτυχίον—χωρίς να συνυπολογίσωμεν τους λαβόντας διπλώματα γενικώς, έχομεν:

1947	1948	1949	1950	1951	1952
783	430	317	681	750	946

Φρονώ, ότι τα στοιχεία αυτά θα σας πείσουν, ότι το έμφυχον υλικόν της Ναυτιλιας, η άνανέωσις του όποιου, όπως ορθότατα υποστηρίζετε, δεν πρέπει ποσώς να παραμεληται, ενισχυεται με ρυθμόν μεγαλύτερον του αναγκαιούτος, έξ ου και οι τεθέντες περιορισμοί. Πρέπει, μάλιστα, εις το σημειον τούτο να σας διευκρινήσω, ότι οι τεθέντες περιορισμοί άναγονται εις την άπαγόρευσιν της προσλήψεως πλέον των δύο υπεραρίθμων μαθητευομένων ναυτικών εις έκαστον Έλληνικόν πλοίον, έκτός έάν τούτο ευρίσκειται εις λιμένα της άλλοδαπής, ότε η πρόσληψις μαθητευομένων γενικώς επιτρέπεται μόνον εις γενικην η μερικην επάνδρωσιν του πλοίου.

Όσον άφορά την έλευθεραν ναυτολόγησιν μαθητευομένου ναυτικού επί Έλληνικού πλοίου, υπό τον όρον της υποχρεωτικής παλιννοστήσεώς του, άμα άπολυθη έξ αυτού, δια να μη καταλάβη εις άλλο πλοίον θέσιν επαγγελματίου ναυτικού, εύχαριστως θα την έδεχόμην, άν υπήρχεν ο τρόπος της πραγματικής εξασφαλίσεως.

Ατυχώς, έχω υπ' όψιν πολλά παραδείγματα καταλήψεως εις ξένα πλοία, αλλά και εις Έλληνικά, θέσεων επαγγελματιών ναυτικών από μαθητευομένους, όταν μόνον εις τον Πειραιά έχωμεν σήμεραν 3.500 ναυτικούς επαγγελματίας άνέργους, εκ των όποιων οι 1000 λαμβάνουν έπίδομα άνεργίας.

Μετ' εκτιμήσεως  
Δ. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ  
Αντιπλοίαρχος Λιμενικός  
Διευθυντής Γ.Ε.Ν.Ε.

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Έχομεν ώρισμένες παρατηρήσεις να διατυπώσωμεν εις όσα άνωτέρω υποστηρίζε ο κ. Βασιλειάδης. Πρόκειται άλλως τε περί θέματος σοβαρωτάτου καθ' ημάς, επί του όποιου αι κρατούσαι άπόψεις πρέπει να είναι σαφέστατα καθωρισμένα.

Έχομεν κατά πρώτον λόγους να άμφιβάλλωμεν περί των από «ορινού άποφάσεων έργοδοτών κ αι έργα ζο μ έ ν ω ν εις το Συμβούλιον του Γ.Ε.Ν.Ε.». Η γνώμη, άτυχώς, των έργοδοτών εις τα μικτά αυτά συμβούλια (Ν.Α.Τ., Οίκος Ναύτου, Γ.Ε.Ν.Ε. κλπ.) είναι πάντοτε η μειοψηφούσα, άφου, ως μη ώφειλε, δεν εκπροσωπούνται ίσαριθμώς οι έφοπισται και οι ναυτεργάται. Πρόκειται, συνεπώς, περί άποφάσεων λαμβανομένων κατά πλειοψηφίαν, με επικρατούσαν πάντοτε την γνώμην των έργατικών αντιπροσώπων. Η γνώμη των έφοπιστών, καθ' α συχνά μάς κατηγγέθη, δεν τυγχάνει της δεούσης προσοχής.

Συμφωνούμεν πάντως με τον κ. Βασιλειάδη, ότι οι εισερχόμενοι εις το επαγγελμα ναυτικού πρέπει να είναι τόσοι όσοι οι άπερχόμενοι, λαμβανομένης υπ' όψιν της ένδοχόμενης αύξήσεως της χωρητικότητας, αλλά και της πιθανής διαρροής προς άλλα επαγγέλματα των νεωτέρων ναυτεργατών, κυρίως δε εις το έξωτερικόν.

Περίεργως όμως, ενώ ο κ. Διευθυντής του Γ.Ε.Ν.Ε. παρατάσσει τοις άριθμούς των νεοεισελθόντων, των νέων πτυχιούχων και των συνταξιοδοτηθέντων κατά τα τελευταία έξ έτη, δια να επισημάνη τον κίνδυνον του πληθωρισμού, παραλείπει τοις άριθμούς της σημειωθείσης κατά την αύτην έξεστίαν διογκώσεως της χωρητικότητας. Αυτόι ακριβώς οι άριθμοί μάς παρέχουν το μέτρον της πλήρους εκτιμήσεως του βαθμού καθ' όν συνετελέσθη μεταπολεμικώς όχι μόνον η άνανέωσις, αλλά και η άπαιτηθείσα εκ των περιστάσεων ένίσχυσις του έμφυχου υλικού της Ναυτιλιας μας. Όσον άφορά την προς άλλα επαγγέλματα διασπορην, ένα ελάχιστον έστω ποσοστόν θα έπρεπεν επίσης να υπολογισθη. Πολλοί των μαθητευομένων άποδεικνύονται εκ των ύστερων άπλοι μετανάσται, χρησιμοποιήσαντες το φυλλάδιον και την ναυτολόγησιν δια να διαφύγουν προς το έξωτερικόν. Μερικοί επίσης ναυτικοί έξ επαγγέλματος υπηρέτησαν ήδη επί Αμερικανικών πλοίων η έπαυσαν να άσχολούνται παντελώς με τα έργα της θαλάσσης.

Θα θελήσωμεν, λοιπόν, να συμπληρώσωμεν τοις άριθμούς του κ. Βασιλειάδη με την κατά τα τελευταία έτη σημειωθείσαν έπαύσησιν όχι άτυχώς του υπό Έλληνικην σημαίαν τονάζ, αλλά του Έλληνικής ιδιοκτησίας τοιούτου, υπό εκείνας τας ξένας σημαίας. των όποιων τα πλοία

δι' Έλλήνων ναυτικών κατά μέγιστον ποσοστόν επανδρώνονται.

Ότω εις το τέλος του 1947 η Έλληνική χωρητικότης ήρίμει δύναμιν 487 εν όλω σκαφών, 2.058.354 τόννων γκρός. Έκ τούτων τα υπό την κυανόλευκον άνήρχοντο εις 293 σκάφη, 1.219.384 τόν. γκρός. Τα λοιπά ήσαν Παναμαϊκά η Χονδουρικά. Εις το τέλος του 1948 η αύτη δύναμις είχαν ως κάτωθι: Σκάφη 531, τόν. γκρός 2.311.495. Εις το τέλος του 1949 σκάφη 568, τόν. γκρός 2.591.806. Εις το τέλος του 1950 σκάφη 627, τόνων γκρός 2.929.584. Εις το τέλος του 1951 σκάφη 717, τόν. γκρός 3.641.782 και εις το τέλος του 1952 σκάφη 740, τόνων γκρός 4.029.667.

Εδιπλασιάσθη συνεπώς εντός της παρελθούσης έξεστίαις το Έλληνικόν τονάζ, το δυνάμενον να επανδρωθη με Έλληνας ναυτικούς, σαφής δε είναι η πρόβλεψις της περαιτέρω διογκώσεώς του, λόγω των υπό εκτέλεσιν ναυπηγήσεων, αίτινες και θα προσθέσουν υπερεκατόν άκόμη μεγάλα πλοία εις την άνωτέρω δύναμιν. Καί τα μόνυ υπό Έλληνικην σημαίαν σκάφη δεν έσημείωσαν, συνεπεία των γνωστών λόγων, αύξησιν τινά τα υπό ξένας όμως, τας άαυδούτους σημαίας σπαντικώς επηυξήθησαν. Τα 194 σκάφη, τόνων γκρός 838.970 εις το τέλος του 1947, έφθασαν εις το τέλος του 1952 εις 439, τόν. γκρός 2.853.681. Δεν θα πρέπει να παραδεχθη τις ότι επί των σκαφών αυτών εκλήθησαν μόνον Έλληνες ναυτικοί να υπηρέτησουν. Ένα όμως ποσοστόν 60 τούλάχιστον τοις εκατόν δεν θα ήτο αθάϊρητον. Καί άν υπολογίσωμεν εις 30 τον άριθμόν πληρώματος δι' έκαστον ξένον σκάφος—εινε άσφαλώς περισσότερα εις τα μεγάλα δεξαμενόπλοια και τα ποντοπόρα φορτηγά—καταλήγομεν εις το συμπέρασμα ότι δεκα τρεις χιλιάδες ναυτεργατών υπηρέτηον επί των ξένων αυτών Έλληνικής ιδιοκτησίας πλοίων και ότι τα εξήκοντα μόνον τοις εκατόν της συνθεσεώς των εινε Έλληνες, άπασχολούνται εις τα εν λόγω πλοία περί τας όκτώ χιλιάδας ναυτικών μας.

Με την λήξιν του πολέμου δεν διέθετεν η Έλληνική ναυτική μας οικογένεια τον άριθμόν των ναυτεργατών που χρειαζέτο να επανδρωθη το Έλληνικόν τονάζ—το έστω και μειωμένον έναντι του προπολεμικού—καθώς και το υπό τας ξένας σημαίας κτηθέν μεταπολεμικώς. Προς την θάλασσαν ήρχισαν, λοιπόν, να κατέρχονται οι νέοι. Λευκοφύλλαδιται και μαθητευόμενοι άθροιο προσήλθον εις το προσκλητήριον. Έκειθεν και οι άνησυχούντες τον κ. Διευθυντήν του Γ.Ε.Ν.Ε. άριθμοί των νεοεισελθόντων εις το επαγγελμα. Καθ' ημάς δεν εινε πολλοί, άν τις άναλογισθη ότι, πλην της έξόδου των παρηλικών, σημαντικώς επηυξήθησαν—εδιπλασιάσθησαν σχεδόν—αι εις έμφυχον υλικόν άνάγκαι του έμπορικου μας Ναυτικού, λόγω της συνεχιζόμενης προσθήκης νέων πλοίων υπό την διαχείρισιν των Έλλήνων έφοπιστών και λόγω της άναμφοιδοθητού διαρροής—της μικράς έστω—των ναυτολογουμένων το πρώτον εις τα ποντοπόρα πλοία μαθητευομένων προς τα χερσαία εις την ξένην επαγγέλματα.

Στερείται δέδοια η άρμοδια κρατική υπηρέσιν στατιστικών λεπτομερών και άπκριθιμένων επί της δυνάμεως του έμφυχου υλικού της Ναυτιλιας μας. Την άπογραφήν, την όποιαν έπιμόνης από έτών υπεδείξαμεν, την έθεώρησαν οι παρά τω Υπουργείω άρμοδίοι ως άνέφικτον, ενώ εινε δυνατή και επιβεβλημένη. Όπωσδήποτε όμως, βάσει των εις την διάθεσιν μας στοιχείων, ήμπορούμεν, χωρίς να έξερχώμεθα της πραγματικότητας, να ισχυρισθώμεν, ότι η ναυτολόγησις επί των πλοίων μας όχι δύο, αλλά και περισσότερων υπέρ την κανονικην σύνθεσιν και μαθητευομένων εξυπηρετεί μίαν άνάγκην θετικην της Ναυτιλιας και άπακαθιστά εις ένα παραγωγικόν επαγγελμα νέους μη δυνάμενους να έξεύρουν άλλου την άπασχόλησιν. Εις την Αγγλικην, την Νορδηγικην και την Ολλανδικην ναυτιλίαν πέντε και περισσότεροι μαθητευόμενοι ναυτολογούντι υπέρ την σύνθεσιν έφ' έκάστου ποντοπόρου σκάφους. Θέλουν ακριβώς οι προνοητικοί Αγγλοι, καθώς και αι άλλαι ναυτικοί χώραι να διατηρήσουν σταθεράν την πηγήν της άνανέωσεως του έμφυχου υλικού της Ναυτιλιας των. Στατιστικαι λεπτομερείς παρακολουθούν τας έκάστοτε διακυμάνσεις της εισόδου των νέων και της έξόδου των άπομόχων η των όπωσδήποτε άπομακρυνομένων του επαγγέλματος. Έδώ, όπου δυστυχώς η προχειρολογία και η αθάϊρητος άποψις των άπομόχων η των όπωσδήποτε άπομακρυνομένων του επαγγέλματος. Έδώ, όπου δυστυχώς η προχειρολογία και η αθάϊρητος άποψις των άπομόχων η των όπωσδήποτε άπομακρυνομένων του επαγγέλματος. Έδώ, όπου δυστυχώς η προχειρολογία και η αθάϊρητος άποψις των άπομόχων η των όπωσδήποτε άπομακρυνομένων του επαγγέλματος. Έδώ, όπου δυστυχώς η προχειρολογία και η αθάϊρητος άποψις των άπομόχων η των όπωσδήποτε άπομακρυνομένων του επαγγέλματος.

Η έπιστολή του κ. Βασιλειάδη μάς παρέσχε την άφορμήν να διατυπώσωμεν ώρισμένες παρατηρήσεις, ενισχυτικάς καθ' ημάς της προσπάθειας, όπως κάποτε επιτύχωμεν την πλήρη εννημέρωσιν επί ενός τόσοσ σοβαρού ζητήματος. Θέλομεν να πιστεύωμεν, ότι θα τύχουν αύται της δεούσης προσοχής.

# GENERAL SHIPPING AGENCY

## E. ARVANITOPOULOS

### SHIPPING AGENTS & BROKERS CLEARING & FORWARDING AGENTS

PORT-SAID

SULTAN HUSSEIN QUAY—24  
P.O.B. 394

AGENTS FOR: THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES—PIRAEUS

AND OTHER GREEK NAVIGATION COYS. ESTABLISHED 1894

Telegraphic Address: (Both Offices) ARVANITOPOULOS

SUEZ

P.O.B. 1

**Διά τὰ καύσιμα καὶ πάλιν**

“Αν πράγματι οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ὑπουργείου τοῦ Ἐμπορίου ἀνεκοί-  
νωσαν τὰ ὅσα ἀναγράφει ὁ ἡμερησίως τύπος διὰ τὰς κρατούσας ἐδῶ  
τιμὰς τῶν πετρελαιοειδῶν, θὰ πρέπει νὰ ὁμολογήσωμεν ὅτι οἱ κύριοι  
αὐτοὶ ἢ τελὸν ἐν πλήρει ἀγνοίᾳ τῆς καταστάσεως, τὴν ὁποίαν ἐκλή-  
θησαν νὰ ἐλέγχουν ἢ θέλουν νὰ πιστεύουν ὅτι γύρω τῶν οἱ πάντες  
εἶνε τῶσον, ὅσον αὐτοὶ ἀφελεῖς.

Κατὰ τὰς ἐφημερίδας, (ἡ «Ἐλευθερία» τῆς 28ης Μαΐου) οἱ ἀρμόδιοι  
τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορίου υποστηρίζουν ὅτι δὲν ἐπῆλθε μεταβολὴ  
εἰς τὰς τιμὰς τῶν πετρελαιοειδῶν, διότι ἀφ’ ἐνὸς μὲν αἱ διατιθέμεναι  
εἰς τὴν ἀγορὰν ποσότητες ἔχουν κομισθῆ ἢ πρὸ τῆς 1ης Μαΐου καὶ ἐπο-  
μένως δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὴν γενομένην ἀπὸ 1ης Μαΐου μείωσιν  
τῶν ναύλων, ἀφ’ ἑτέρου δὲ ἐσημειώθη αὐξήσις τῆς τιμῆς τῶν πετρε-  
λαιοειδῶν εἰς τὰς διεθνεῖς ἀγορὰς, ὡς καὶ αὐξήσις τῶν εισαγωγικῶν  
δασμῶν προκειμένου διὰ τὴν Ἑλλάδα, ἥτις ἰσοφαρίζει σχεδὸν τὴν γε-  
νομένην μείωσιν τῆς τιμῆς τῶν ναύλων.

Κάποιος ὅμως θὰ πρέπει νὰ πληροφορήσῃ τοὺς τοιαύτας ἀνακρι-  
θεῖς παρέχοντας εἰς τὸ κοινὸν πληροφορίες ἀρμοδίους, ὅτι: οἱ ναῦλοι  
τῶν πετρελαίων ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον ἐξέπεσαν εἰς τὰ πρὸ τοῦ Ἰουνίου  
τοῦ 1950 πρωτοφανῶς χαμηλὰ ἐπίπεδα καὶ εἰς αἱ τιμαὶ τῶν πετρε-  
λαιοειδῶν (τοῦ «φιοῦελ ὅϊλ» καὶ ὅλων τῶν ἄλλων καυσίμων) ὑπετίμη-  
θησαν σημαντικῶς εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν καὶ εἰς πρὸ μηνὸς ἀκόμη τρί-  
τη ὑποτίμησις κατὰ 20 σελ. διὰ τὸ «φιοῦελ ὅϊλ» ἀνεκοινώθη.

Προβάλλει ὅμως τὸ ἐρώτημα: Δὲν ἐπληροφόρηθησαν οἱ κ. κ. ἀρμό-  
διοι εἰς ποῖαν τιμὴν ἔκλεινε ἡ Ἡλεκτρικὴ Ἐταιρεία τὰς 150 χιλ. τόν.  
«φιοῦελ ὅϊλ», μὲ παράδοσιν Πειραιᾶ; Δὲν εἶχαν τουλάχιστον τὴν περι-  
έργειαν, ὡς ἐντεταλμένοι τὸν ἔλεγχον τῶν τιμῶν τῶν πετρελαίων, νὰ  
μᾶλλον εἰς ποῖαν τιμὴν προσφέρεται τὰς τὸ «φιοῦελ ὅϊλ» εἰς Πει-  
ραιᾶ; Εἰς τὸ Πέραμα εἶνε ἑλλειμνισμένοι τὸ σκάφος ἀποθήκη μὲ ὀκτὼ  
χιλιάδας τόνων. Διατί ὅμως τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας, καθ’ ἃ εἶχε  
ὑποχρεώσιν, δὲν παρενέβη εἰς τὴν ὑπόθεσιν αὐτήν, τὴν ἐξαιρετικῶς  
σκανδαλώδη; Τὰ καύσιμα τῶν πλοίων τῆς ἀκτοπλοΐας δὲν ἐνδιαφέρουν  
τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου; Νὰ πιστεύωμεν ὅτι καὶ αὐτὰ ἀπὸ  
τὴν ἰδίαν ἀγνοίαν τοῦ ζητήματος διακατέχονται;

**Οἱ ἐπὶ τῶν ξένων πλοίων ναυτικοὶ**

Ἐκ στατιστικῶν στοιχείων τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου Ναυ-  
τιλίας—ἀγνώστον πόθεν ἀρσθενέντων—προκύπτει, ὅτι ἐργάσθησαν Ἐλ-  
ληνες ναυτικοὶ ἐπὶ πλοίων ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ξένην σημαίαν ὡς  
ἀκολουθῶς: Κατὰ μῆνα Ἰανουαρίου 1953: 318 πλοίαρχοι Α’, 313 ὑπο-  
πλοίαρχοι, 318 ἀνθυποπλοίαρχοι, 10 δόκιμοι πλοίαρχοι, 317 α’ μηχαν-  
ικοί, 315 β’ μηχανικοί, 346 γ’ μηχανικοί, 28 δόκιμοι μηχανικοί, 295  
ραδιοτηλεγραφεῖται Α’, 18 ραδιοτηλεγραφεῖται Β’, 318 ναύκληροι, 1780  
ναῦται, 312 ἀρχιθερμασταί, 840 θερμασταί, 281 λιπανταί, 296 μάγει-  
ροι Α’, 2 μάγειροι Β’ καὶ 42 θαλαμηπόλοι, ἥτοι ἐργάσθησαν συνολι-  
κῶς 6.149 ναυτικοὶ καὶ ἔλαβον κατὰ τὸν ὡς ἄνω μῆνα 302.755 λίρας  
Ἀγγλίας ὡς μισθοδοσίαν.

Κατὰ τὸν μῆνα Φεβρουάριον 1953 ἐργάσθησαν: 326 πλοίαρχοι Α’,  
325 ὑποπλοίαρχοι, 326 ἀνθυποπλοίαρχοι, 8 δόκιμοι πλοίαρχοι, 322  
μηχανικοὶ α’, 324 μηχανικοὶ β’, 368 μηχανικοὶ γ’, 33 δόκιμοι μηχαν-  
ικοί, 302 ραδιοτηλεγραφεῖται α’, 16 ραδιοτηλεγραφεῖται β’, 326 ναύ-  
κληροι, 1947 ναῦται, 320 ἀρχιθερμασταί, 864 θερμασταί, 295 λιπαν-  
ταί, 328 μάγειροι α’, 3 μάγειροι β’ καὶ 46 θαλαμηπόλοι, ἥτοι συνολι-  
κῶς ἐργάσθησαν 6.379 ναυτικοὶ καὶ ἔλαβον μηνιαίως 306.206 λίρας  
Ἀγγλίας.

Κατὰ τὸν μῆνα Μάρτιον 1953 ἐργάσθησαν οἱ κάτωθι: Πλοίαρχοι 337,  
ὑποπλοίαρχοι 338, ἀνθυποπλοίαρχοι 339, δόκιμοι πλοίαρχοι 9, μηχαν-  
ικοί α’ 337, μηχανικοί β’ 337, μηχανικοὶ γ’ 378, δόκιμοι μηχανικοὶ  
36, ραδιοτηλεγραφεῖται α’ 315, ραδιοτηλεγραφεῖται β’ 26, ναύκληροι  
337, ναῦται 1885, ἀρχιθερμασταί 332, θερμασταί 928, λιπανταί 300,  
μάγειροι α’ 343, μάγειροι β’ 3 καὶ θαλαμηπόλοι 54, ἥτοι ἐργάσθη-  
σαν ἐν συνόλῳ 6.634 καὶ ἔλαβον ὡς ἀποδοχὰς 316.770 λίρας Ἀγγλίας.

Τέλος κατὰ τὸν μῆνα Ἀπριλίον 1953 ἐργάσθησαν ὡς ἑξῆς: Πλοί-  
αρχοι 348, ὑποπλοίαρχοι 349, ἀνθυποπλοίαρχοι 350, δόκιμοι πλοίαρ-  
χοι 9, μηχανικοὶ α’ 348, μηχανικοὶ β’ 348, μηχανικοὶ γ’ 393, δόκι-  
μοι μηχανικοὶ 36, ραδιοτηλεγραφεῖται α’ 324, ραδιοτηλεγραφεῖται β’  
16, ναύκληροι 348, ναῦται 2043, ἀρχιθερμασταί 344, θερμασταί 959,  
λιπανταί 310, μάγειροι α’ 356, μάγειροι β’ 2 καὶ θαλαμηπόλοι 55,  
ἥτοι ἐργάσθησαν συνολικῶς 6.938 ναυτικοὶ καὶ ἔλαβον ἀποδοχὰς 327.  
200 λίρας Ἀγγλίας.

Συνολικῶς κατὰ τὸ τετράμηνον Ἰανουαρίου—Ἀπριλίου 1953 οἱ ἐρ-  
γασθέντες ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν ἔλαβον ὡς ἀποδοχὰς 1.252.  
931. λίρας Ἀγγλίας.

**Παραδείγματα καὶ διὰ τοὺς ἄλλους**

Ἡ στήλη αὕτη ἔχει νὰ ὁμολογήσῃ μίαν παράλειψιν, ὅχι βέβαια ἡ-  
βελμηνὴν. Δὲν ἀνέφερε τι μέχρι τοῦδε διὰ τὴν εὐρύτατα ἀγαθοεργὸν  
δράσιν ἐνὸς ὁμογενοῦς εὐπολιστοῦ, ἀπὸ μακροῦ ἐγκατεστημένου εἰς  
τὸν Καναδᾶν, τοῦ κ. Φρίξου Παπαχρηστίδη.

Ὁ καλὸς αὐτὸς Ἕλλην δὲν ἐλησμόνησε ποτὲ τὴν γενέτειραν. Καὶ  
ὅταν ἡ ἐπιτυχὴ εἰς τὴν ξένην σταδιοδρομίαν τοῦ ἐπέτρεψε νὰ στρέψῃ  
τὴν σκέψιν του καὶ πρὸς τὰς ἀνάγκας, τὰς πολλαπλᾶς, τῆς ἰδιαιτέρας  
τοῦ πατριῶδος, μὲ ἀνοικτὰς τὰς χεῖρας διέθεσε τὰ μέσα διὰ νὰ ἀνακου-  
φίσῃ τὴν δυστυχίαν.

Εἰς ὑπερκατὸν χιλιάδας δολλαρίων ἀνέρχονται αἱ δωρεαὶ τοῦ κ. Πα-  
παχρηστίδη κατὰ τὴν τελευταίαν μόνον διετίαν, εἰς τὴν περιφέρειαν  
τοῦ νομοῦ Καβάλλας. Ἡ γενετείρᾳ του Ἐλευθερούπολις ἐγνώρισε πρῶ-  
τῇ τὸ θερμὸ ἐνδιαφέρον του. Εἶδεν ἀνεγείρομενα, χάρις εἰς τὰς δωρε-  
ὰς αὐτάς, δύο εὐαγῆ ἰδρύματα πρωτίστης κοινωνικῆς ἀναγκῆς. Τὸ μαι-  
ευτήριον καὶ τὸ διαγνωστικὸν ἀντιφυματικῶν ἰατρειῶν. Κατ’ αὐτὰς θὰ  
γίνῃ ἡ ἐναρξὶς τῆς λειτουργίας των. Ὅλα τὰ φάρμακα τῶν δύο τούτων  
ἰδρυμάτων θὰ παρέχονται δωρεάν.

Δὲν ἔλειψαν ἐπίσης αἱ εὐγενικαὶ τοῦ κ. Παπαχρηστίδη χειρονομίαι  
καὶ πρὸς ἄλλας κατευθύνσεις. Διὰ τὸ φθισιατρεῖον τῆς Καβάλλας—  
560 νοσηλευόμενοι— ἀφθόνας παρεχώρησε τὰ ἀναγκαῖα διὰ τὴν  
θεραπείαν των φάρμακα ἀπὸ τῆς στορεπτομυκίνης μέχρι τοῦ ριμιφόν.  
Δωρεάν οἱ πάντες ἤμπορούν νὰ τὰ λάβουν. Χάριν ἐπίσης τῶν ἀσθενῶν  
τὸ φθισιατρεῖον ἐδώρησεν ὁ κ. Παπαχρηστίδης πλήρη ἐγκατάστασιν  
κινηματογράφου, εἰς παντοειδεῖς δὲ ἄλλας δωρεὰς προβαίνει ἀπὸ ἐ-  
τῶν διὰ διαφόρους φιλανθρωπικοῦ σκοποῦς.

Ὁ νομὸς τῆς Καβάλλας αὐσώσως διετόνησε τὴν εὐγνωμοσύνην  
του πρὸς τὸν κ. Παπαχρηστίδην κατὰ τὴν ἐκεῖ τελευταίαν του ἐπίσκε-  
ψιν. Δεξιώσεις καὶ γέμματα ἀπὸ μέρους τῶν Ἀρχῶν καὶ τῶν ὀργανώ-  
σεων πρὸς τιμὴν τοῦ διοργανώθησαν. Ἡ ἀναγνώρισις πρὸς τὸν εὐερ-  
γῆτην τοῦ νομοῦ Καβάλλας ὑπῆρξε πάγκοινος.

Θὰ συγχαρῆ καὶ ἡ στήλη αὕτη τὸν κ. Παπαχρηστίδην, τὸν εὐγενικὸν  
ἀνθρώπον, τὸν καλὸν πατριώτην. Κατέστη ἰκανὸς νὰ ἐκτιμῆσῃ τὴν  
πραγματικὴν ἀποστολήν τοῦ πλοῦτου. Εἶθε νὰ εἶνε ἀξιωματικὸν τὸ  
παράδειγμα του.

\*\*\*

Τὴν βαθεῖαν εὐγνωμοσύνην τῶν Χίων συμπολιτῶν τοῦ κ. Μιχαὴλ Γ.  
Λιβανοῦ διερμηνεύομεν διὰ τὴν μεγάλην του δωρεάν ἐκ 300 ὄλων ἐκα-  
τομμυρίων δραχμῶν πρὸς ἀποπεράτωσιν τῆς χειρουργικῆς πτέρυγος  
τοῦ Σκυλιστείου Νοσοκομείου Χίου. Τὸ παράδειγμα τοῦ εὐγενικοῦ δω-  
ρητοῦ εὐχόμεθα καὶ οἱ ἄλλοι νὰ τὸ ἀκολουθήσουν.

**ΠΕΝΘ**

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΝΤΖΙΑΣ**

Ἀπόλεια δυσαναπλήρωτος ὁ θάνατος τοῦ Παν. Καντζία. Ὑπῆρξεν ὁ  
ἡγέτης τῶν παραγωγικῶν τάξεων. Ἐπὶ δεκαετηρίδας, ἐντὸς καὶ ἐκτὸς  
τῆς Βουλῆς, μὲ τὴν παρηρσίαν καὶ τὴν ἠθικὴν πνοὴν τοῦ ἀρχηγοῦ, ἐξε-  
ποσώπησε τὸν ἐμποροβιομηχανικὸν κόσμον, ὄχι μόνον τοῦ Πειραιῶς,  
ὄλλα συμπλήρωσις τῆς Ἑλλάδος. Κατεῖχε ὅσον ὀλίγοι τὸ ἑλληνικὸν ὀικο-  
νομικὸν πρόβλημα. Οἱ ἐκάστοτε κυβερνῶντες μὲ προσοχὴν ἤκουον τὰς  
ὑπευθύνους ἀπόψεις του, ἀπόψεις ἐδραστήριες εἰς τὴν γνῶσιν τὴν ἀ-  
πόλυτον τῶν πραγμάτων, εἰς τὸ γενικώτερον καὶ μόνον συμφέρον τοῦ  
τόπου μας.

Ὁ Πειραιεὺς— ἡ πόλις καὶ ὁ λιμὴν— χάνουν τὸν στοργικώτερον  
παραστάτην τῶν ζητημάτων των, τὸν θαρραλέον ἀγωνιστὴν, τὸν φωτει-  
νὸν καθοδηγητὴν.

Ἡ Ναυτιλία, ἐιδικώτερον, ἀποστερεῖται ἐνὸς καλοῦ της φίλου. Μὲ  
θέρμην τὴν ὑπεστήριξε παντοῦ καὶ πάντοτε καὶ μὲ τὸ κύρος τῆς γνώμης  
του ἐβάρυνεν εἰς τὴν κατανόησιν τῶν προβλημάτων της. Τὸ πέρασμα τοῦ  
δεξιμίστου Καντζία ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, πέρασμα ὀλί-  
γων μόνον ἐβδωμάδων, ὑπῆρξε τῶσον καρποφόρον, ὅσον ἄγονον τῶν ἄλ-  
λων τῶν συναδέλφων ἢ πολυετῆς παραμονῆς. Ὁ Καντζίας ὑπῆρξεν ὁ προ-  
αυθίσας πρὸς τὴν συλλογικὴν σύμβασιν τοῦς εὐπολιστὰς καὶ τοὺς ναυ-  
τεργάτας. Εἰς τὴν πρωτοβουλίαν του ὀφείλεται ἡ ἐπιτευχθεῖσα συνεννόη-  
σις. Ὡς βουλευτὴς, μετέπειτα, ἐκπρόσωπος τοῦ Λαϊκοῦ Κόμματος, διὰ  
τὸ θέμα τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν Βουλὴν, ἐκθύμως ἐστήριξε τὸ καθιερωθὲν  
σύστημα τῆς κατ’ ἀποκοπὴν φορολογίας διὰ τὰ πλοία. Ἡ παράστασις  
του ἐνίσχυσε τὴν τότε Κυβέρνησιν εἰς τὴν ἐπιήφιψιν τοῦ σχετικῶ νο-  
μοσχεδίου.

Ἦθος, ἐμπρέπεια, ἀκεραιότης χαρακτήρος, σεμνὴ παράστασις, γνώ-  
σις βαθεῖα τῶν ζητημάτων καὶ ἐπίμονος τῶν δικαίων τῶν ἐργαζομένων  
πρόσποσις, αὐτὰ ὅλα τὰ σπάνια χάρισματα διὰ τοὺς νεωτέρους, τοὺς  
ἐπιδιώκοντας τῶρα νὰ σταθοῦν εἰς τὸ προσκήμιον τῆς κοινωνικῆς καὶ πο-  
λιτικῆς ζωῆς τοῦ τόπου μας, ἦσαν τὰ κύρια, τὰ χαρακτηριστικὰ γνωρί-  
σματα τοῦ ἀλησμόνητου Καντζία.

Ὁ θάνατος τὸν ἀφήρησε προῶρως. Ἦτο μόλις 53 ἐτῶν. Εἶχε πολλὰ  
ἀκόμη νὰ δώσῃ εἰς τὸ γύρω του σύνολον. Ὅλοι ὅσοι τὸν ἐγνώρισαν, ὅ-  
σιν τὸν ἐβλεπον μαχόμενον πάντοτε ἐπὶ τῶν ἐπάλξεων καὶ ὅσοι μακρόθεν  
ἔσω ἤκουον διατυπωμένας τὰς ὑγιεῖς του ἀπόψεις ἐπὶ τῶν διαφόρων ζη-  
τημάτων, δὲν θὰ τὸν λησμονήσουν εύκόλως. Εἰς τοὺς δυσκόλους αὐτοὺς  
καιροὺς ἡ ἀπουσία του θὰ εἶνε αἰσθητὴ, τὸ κενὸν δυσαναπλήρωτον.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀπευθύνουν τὰ θερμά των συλλυπητήρια πρὸς  
τοὺς οἰκείους τοῦ ἀλησμόνητου νεκροῦ.

**CANAROPA COMPANY**

**EXPORTERS SHIPCHANDLERS**

222 ST. JAMES STREET WEST  
MONTREAL CANADA

Τηλ. Γραφείου Langastre 7998  
Τηλ. Οἰκίας Tureatre 7555

**PROVISIONS CABIN-DECK**

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΖΗΣΟΠΟΥΛΟΣ**

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις: ORANAC-Montreal  
351 PLACE-ROYAL MONTREAL-CANADA

**HANS WIENCKE**

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ  
HAMBURG 11

Telephone: 35 30 73

## Διαπιστώσεις και προβλέψεις

Σοβαρός μεσιτικός οίκος του εξωτερικού εις πρόσφατον εγκύκλιόν του (15 Μαΐου) διαγράφει ως κάτωθι την κρατούσαν εις την αγοράν των πλοίων κατάσταση και τας δυνατάς επί της εξελίξεώς της προβλέψεις:

«Λόγω του γενικωτέρου ενδιαφέροντος επεζητήθη η συγκέντρωσις όλων τών δυνατών πλέον απηκριβωμένων πληροφοριών επί του παγκοσμίου παρωπλισμένου κατά την 1ην Μαΐου τρέχ. έτους τουνάξ. Εις τους κατατρωτέρως συγκεντρωθέντας αριθμούς περιλαμβάνονται μόνον φορτηγά ξηρού φοοτίου σκάφη και όχι τὰ δεξαμενόπλοια και τὰ επιβατηγά:

Σημασία	Αριθ. πλοίων	Τουνάξ d. w.
Παναμά, Χονδούρας	61	307.148
Σουηδίας	88	186.887
Έλλάδος	31	185.037
Νορβηγίας	60	169.975
Φινλανδίας	45	119.475
Άγγλίας	22	111.368
Δανίας	26	62.190
Γαλλίας	17	59.218
Όλλανδίας — Βελγίου	11	41.663
Γερμανίας	19	34.280
Ίταλίας	5	34.225

Σύνολον τόν. d. w. 1.311.466

Έπί πλέον 1680 σκάφη άμερικανικά (λίμπερτυς και δίκτορυς) τόν. d. w. 17.300.000, του έφεδρικού κρατικού στόλου, είνε παρωπλισμένα.

Σύνολον παγκοσμίας άργούντων πλοίων φορτηγών 2065 τόνων d. w. 18.611.466.

Λαμβανομένης ύπ' όψιν της χαλαρότητας της ναυλαγοράς επιτρέπεται η πρόβλεψις διά την αύξησιν του παρωπλισμένου τουνάξ κατά τó φθινόπωρον, άν κανέν γεγονός έκτακτον και άπρόδλεπτον δέν ήθελε σημειωθή εις τόν πολιτικόν όρίζοντα.

Άν όμως έκτιμηθούν δεόντως πληροφορία επί της προς τόν κατευρασμόν χωρούσης διεθνούς καταστάσεως, θα πρέπει να ληφθή κατά τó μύλλον η ήττον ως δεδομένον, ότι ανατιμητικοί παράγοντες δέν θα επιδράσουν εις την ναυλαγοράν και κατ' άκολουθίαν ούτε και εις τόν όγκον τών παρωπλισμένων πλοίων.

Ό μόνος τρόπος διά την βελτίωσιν και την ίσχυροποίησιν της ναυλαγοράς είνε άναμφιδόλως ή προς την διάλυσιν τών άκαταλλήλων παρωπλικών πλοίων στροφή, δεδομένου ότι και άν άκόμη ήθελον τροποποιηθή ή καταργηθή οι εισαγωγικοί κατά χώρας περιορισμοί, δέν θα ύπάρξουν τόσαι μεταφοραί έν καιρώ έστω ειρήνης διά να άπασχολήσουν τó ήδη διαθέσιμον τουνάξ.

Οι έφοπλισταί τών φορτηγών σκαφών θα πρέπει να προσέξουν ό,τι συνέβη εις την τóσον πρό έτους ίσχυράν, την άπόρθητον αγοράν τών τάνκερς, ήτις τώρα έχασε όλην της τήν προτέραν ίσχύν. Ό όγκος τών άποστρατευμένων δεξαμενόπλοίων αύξάνει ταχέως και δέν ύπάσχει άμφιβολία, ότι ό παρωπλισμός θα συνεχισθή κατά τους προσεχείς μήνας.

Άπότομον ύπήρξε τó τέλος τών άνωμάλων διακυμάνσεων, αίντες έσημειώθησαν κατά τὰ μεταπολεμικά έτη (ιδιαίτέρως λόγω του πολέμου της Κορέας). Τώρα ανακύπτει τó πρόβλημα της επικιοατήσεως του ίσχυροτέρου, όπερ σημαίνει, ότι μόνον έφοπλισταί με άπολύτως συγχρονισμένον τουνάξ θα έχουν την πιθανότητα να συναγωνισθούν. Τούτο ιδιαίτέρως αναφέρεται εις τας σημαίας εκείνας τών όπλοίων τὰ πλοία διατηρούν ύψηλόν επίπεδον μισθών, κοινωνικής προνοίας και ένδειαίτησεως επί τών πλοίων τών.

Διά τόν έφοπλιστήν βεβαίως του τράπη φοοτηγού δέν θα είνε εύκολος ή άπόφασις να πώληση τó παλαιόν ύπό την διαχειρίσιν του τουνάξ εις τιμάς παλαιασίδηρου ή άν πρόκειται περί πλοίων ναυπηγήσεως μεταξύ τών έτών 1920 και 1925 να τὰ πώληση με ένα μικρόν ποσείον ύπέρ τας τιμάς προς διάλυσιν. Θα ήτο πάντως προτιμότερον να ένη τις όλίγα σκάφη όπωσδήποτε συγχρονισμένα παρὰ ένα στόλον παρήλικον και άντιοικονομικόν.

Ό έφοπλιστής όστις θα έπθυμίει να πώληση πλοία προς διάλυσιν θα πρέπει να λάβη ταχείαν άπόφασιν δεδομένου, ότι αι τιμαί τών διαλυομένων σκαφών έκπίπτουν σταθερός. Εις τó γύρισμα του 1952 προς τó 1953 η τιμή τών £ 15 διητρείτο. Παρ' όλίγου ήσαν £ 10 και αι τελευταίαι πωλήσεις εκλείσθησαν εις £ 8.5.0 παόγμα όπερ άποδεικνύει, ότι ύπό την πίεσιν του προσφερομένου τουνάξ αι τιμαί κατέρχονται. Τó σύνθημα τώρα είνε: Η ταχύτερα άπόφασις να πώληση τις, είνε και η καλύτερα.

λυτέρα. Κατά τó 1949 αι τιμαί έκυμαίνοντο γύρω τών £ 2.15.0 έως £ 3.15.0 τόν τόνων γκρός.

Όσον άφορὰ τας δυνατάς να επιτευχθούν τιμάς διά σκάφη προς περαιτέρω έκμετάλλευσιν παραθέτομεν κατωτέρω τους αριθμούς προσφάτων τινών πωλήσεων, οι όποιοι όμως δέν ήμπορούν τώρα να επαναληφθούν, δεδομένου, ότι η αγορά από τινων έβδομάδων καθίσταται όλανέν άσθενεστερα. Σκάφη ναυπηγήσεως μεταξύ τών έτών 1920 — 1925, με επιβεβώρησιν προσφάτως λήξσαν, μόλις έλαχιστον πρέμιον δυνατόν να επιτύχουν ύπέρ την τιμήν του παλαιασίδηρου.

«Henri Jaspar» πετρελ. τόν. d. w. 9130 του 1929 £ 115.000 13—14 μιλ.

«Olga» 4370 πετρελ. τόν. d. w. του 1919 £ 37.500.

«Toula Chandri» γαιάνθρ. 4010 τόν. d. w. 1915 £ 34.000.

«E. Roumeaux» γαιάνθρ. 2000 τόν. d. w. 1919 £ 28.800.

«Harjager» γαιάνθρ. 1060 τόν. d. w. 1923 £ 12.000.

Θα πρέπει να σημειωθή, ότι κατά τó 1949 σκάφη ναυπηγήσεως του 1920—1925 έπωλήθησαν προς όκτώ έως δέκα λίρας τόν τόνων γκρός προς περαιτέρω έκμετάλλευσιν.

Όπως να πιστευθή ότι αι άνωτέρω προβλέψεις είνε ύπεράγαν άπαισιόδοξοι, η ιστορία όμως επαναλαμβάνεται, έστω και άν έφοπλισταί γινε σκληρώς αγωνίζονται να άντιδράσουν κατά τών γεγονότων. Υπέδειχθη άκριβώς πρό τινων μηνών εις πλοιοκτητήν ένός φοοτηγού 4000 τόνων του 1921, με καύσιμον πετρελαιο να δεχθή προσφοράν προς πώλησιν 85 χιλιάδων λιρών. Τώρα τó σκάφος αυτό δέν αξίζει ούτε 40 χιλιάδας λιρών.

Και όλίγα διά τὰ «λίμπερτυς». Αι τιμαί τών 270—260 χιλ. λιρών δέν είνε ουσιολογικαι και δέν δικαιολογούνται. Διά να είνε προσηρμοσμένοι με τας τάσεις της ναυλαγοράς βάττον η θράδιον, έντός του τρέχοντος έτους, θα έκπέσουν εις επίπεδα γύρω τών 150 χιλ. λιρών, προς μεγάλην βεβαίως θλίψιν τών έφοπλιστών εκείνων, που άνησυχως προέβλεπον τόν πόλεμον και επλήρωσαν διά τὰ λίμπερτυς τιμάς ύψηλάς. Άς σημειωθή, ότι τó πρώτον ήμισυ του 1950 αι τιμαί ήσαν γύρω τών 115.000 λιρών.

Όσον και άν με περισήν δόσιν άπαισιοδοξίας διατυπώνουν τας προβλέψεις των οι έκδοται, μη λαμβάνοντες ύπ' όψιν τας ριζικας μεταβολάς της άνωτέρω εγκυκλιού αιτίτες επήλθον εις την παγκόσμιον οικονομίαν και την νομισματικην κατάστασην τών διαφόρων χωρών από του πολέμου της Κορέας, δέν ήμπορεί τις να μη συμφωνήσιν εις όρισμένας διαπιστώσεις. Η αγορά πράγματι τών τε ναύλων και τών αξιών τών πλοίων βαίνει την κατωτέρω. Αι τελευταίαι τιμαί πλοίων προς διάλυσιν έφθασαν κάτω και τών όκτώ λιρών τόν τόνων διά σκάφη φορτηγά παραδοτέα εις την Άγγλίαν. Μεγάλη προσφορά δεξαμενόπλοίων παλαιών προς διάλυσιν σημειούται.

Άπραξία επίσης και εις την αγοράν να προς έκμετάλλευσιν φορτηγών και τάνκερς. Διά τὰ τελευταία αι τιμαί έξέπεσαν εις επίπεδα άπιστεύτως χαμηλά. Άμερικανικά T2 προσεφεροστω γύρω τών 850 χιλ. δολλαρίων, χωρίς άγοραστά!

Άθρόσι επίσης αναγγέλλονται αι άκυρώσεις τών ναυπηγικών συμβολαίων. Η επιφύλαξις τών πλοιοκτητών προς νέας παραγγελίας ένισχύεται από τας ειδήσεις περί χαμηλοτέρων προσφορών από τὰ ίαπωνικά ναυπηγεία και τας διατυπουμένας προβλέψεις περί υποδιβαρομού του γιέν έν περιπτώσει άνοκαχής εις την Κορέαν ίσως δε και τινων εύρωπαϊκών νομισμάτων (του φράγκου και του μάρκου), όποτε τó ναυπηγικόν κόστος αισθητώς θέλει έκπέση.

Παρ' όλας όμως αυτάς τας προβλέψεις δέν θα έπρεπε να παροραθούν οι άστάθμητοι παράγοντες, αυτοί που επέδρασαν άποφασιστικώς εις την ανατίμησιν τών ναύλων και τών αξιών τών πλοίων. Υπό την κρατούσαν άνωμαλον διεθνήν κατάστασιν, οι παράγοντες αυτοί δέν άποκλείονται.

## ΑΙ έξεταστικαι έπιτροπαι

Θα επανέλθωμεν και πάλιν εις τó ζήτημα τών έξεταστικών διά τὰ διπλώματα έπιτροπών. Από ειδικήν επί του θέματος έρευναν, εις ην προέβημεν, επείσθημεν περί της όρθότητος του μέτρου της καθ' έκαστον έτος άλλαγήν τών μετεχόντων εις τας έπιτροπάς αυτάς μελών. Χωρίς να θέλωμεν να πιστεύσωμεν τὰ όσα λέγονται, η μονιμότης τών έξεταστών δυνατών—όπως και συμβαίνει—να καταστήση διαδύλητά και τὰ άποτελέσματα τών έξετάσεω.

Ό κ. Λαμπριανίδης έχει ήδη ενημερωθή επί τών περι μεσαζόντων λεγομένων. Έκείθεν ώρμηθη και εις την άπόφασιν της τροποποιήσεως της κειμένης περί έπιτροπών νομοθεσίας. Περιόδον διοικητικού καθαρομού διερχόμεθα. Δέν θα πρέπει και τó Υπουργείον της Ναυτιλίας να ύστερήσιν εις την γενικωτέραν αυτήν της Κυβερνήσεως Πατάγου προσπάθειαν.

CONSIGN YOUR VESSELS AT MARSEILES TO:

**MICHAELIDES & C<sup>IE</sup>**

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: «M I C A L»—MARSEILLES

TO MONON ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΝ ΜΑΣΣΑΛΙΑ

Πρακτορεύσεις, Ναυλώσεις, Άγοραπωλησία, Έπισκευαί, Άνθρακεύσεις, Φορτοεκφορτώσεις, Ναυπηγήσεις και Δάνεια επί άτμοπλοίων και πετρελαιοφόρων.

# Η ΗΜΕΡΑ ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ Ε.Ν.

ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΑΡΧΟΥ κ. ΡΙΓΚ

Την 22αν Μαΐου εωρ-είρη και εν 'Ελλάδι η «Ημέρα του Αμερικανικού Ε.Ν.», διά γεύματος παρατεθέντος υπό του «Προπέλλερ Κλάμπ» εις την εν Πειραιεί λέσχην του «Ναυτικού Όμιλου 'Ελλάδος». Παρεκλήθησαν αρκετοί 'Ελληνες επίσημοι, καθώς και Αμερικανικά προσωπικά κ. Ρίγκ ετόνισε την ζωτική σημασίαν του 'Εμπορικού Ναυτικού, τόνον εν καιρώ ειρήνης, όσον και εν καιρώ πολέμου. 'Η εθνική ασφάλεια — είτε—δεν δύναται να έπιτευχθή χωρίς την κατάλληλον χρησιμοποίησιν των έμπορικόν στόλων.

«'Η ιστορία του έμπορίου, ανέφερεν, εν συνεχεία, ο κ. Ρίγκ, είνε πραγματικώς συνυφασμένη με την ιστορίαν της Μεσογείου. Οι λαοί της Μεσογείου εκ παραδόσεως εστράφησαν προς την Μεσόγειον, ή οποία απέτελε την όδον της επικοινωνίας των. Ούτω εν άκμάζον, χάρις εις την θάλασσαν, έμπορίον υπήρξεν από άμνημονεύτων χρόνων, χαρακτηριστικόν γνώρισμα της ζωής της Μεσογείους.

'Αναφερόμενος εις τό γεγονός, ότι «'Ελλάς είνε σήμερα μία κοινήτης άποφασισμένων ανθρώπων, οι όποιοι άγαπούν την έλευθερίαν και ζουν εις μίαν χερσονήσον στερωμένην τά μέγιστα πολλών αγαθών και βασικών ειδών άπαραιτήτων διά την καλήν διαβίωσιν», ο ναύαρχος εξέφρασε την γνώμη, ότι ή λύσις του έλληνικού οικονομικού προβλήματος «είνε κάλλιστα δυνατόν να εύρεθή, χάρις εις τό 'Εμπορικόν Ναυτικόν της». 'Ο ναύαρχος Ρίγκ υπενθύμισε εις τά μέλη του «Προπέλλερ Κλάμπ» και εις τους λοιπούς συνδαιτημόνας, ότι τά ναυτιλιακά προβλήματα της 'Ελλάδος ή οιασδήποτε άλλης χώρας δεν είνε δυνατόν να

διά την κοινήν επιβίωσιν, αλλά πού πρέπει να κατανεμηθούν δικαίως, διά να εξυπηρετήσουν τά χωριστά συμφέροντα κάθε έθνους.

»Τό συμπέρασμα είνε, ότι ή ναυτιλία άποτελει εθνικόν πόρον ζωτικής σημασίας εν καιρώ ειρήνης και εν καιρώ πολέμου και κάθε κυβέρνησις όφείλει, εν καιρώ ειρήνης, να αναθέτη εις μίαν κατάλληλον υπηρεσίαν τό έργον της καταστρώσεως σχεδίων και νομοθετημάτων άπαραιτήτων διά την δημιουργίαν, την επάνδρωσιν, την χρησιμοποίησιν και τόν έλεγχον αύτου του σημαντικού εθνικού πόρου, κατά τρόπον, ώστε να εξυπηρετήση τό πραγματικόν εθνικόν συμφέρον, εν τώ πλαισίω των συμ-μαχιών, εις τας όποίας τό κάθε έθνος μετέχει, χάριν της ασφάλειας του.

Και ό όμιλητής, ετόνισεν, εν κατακλείδι: «'Οφείλετε να ενδιαφερθήτε άμέσως διά τά σχέδια άμυνας της χώρας σας, ως άποτελούντες τους καλύτερους τεχνικούς συμβούλους δι' ένα έγχειρημα, τό όποιον—άν θέλωμεν να επιζήσωμεν—οφείλει να επιτύχη».

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## ΤΑ ΧΕΙΡΟΚΡΟΤΗΜΑΤΑ

'Η συζήτηση, πού έγινε στη Βουλή γύρω από τό νομοσχέδιον της εκποιήσεως των δύο νεοτευκτων Μεσογειακών σκαφών, των Ιταλικών επαγορθώσεων, ειλικρινώς, πολύ με εύχαρίστησε. Είμαι δέβσιος, ότι τό ίδιο αίσθημα θα έδοκίμασε και κάθε καλόπιστος άλλος αναγωγστής, άρκει να γνώριζε πράγματα και πρόσωπα.

Τό θέμα ήταν πολύ σοβαρό, αλλά και πολύ λεπτό. Δεν με άπασχολεί, όμως, αύτή τη στιγμή τό κύριο θέμα. 'Οχι, πώς παρασταίνω, τάχα, τόν αδιάφορο, τόν ουδέτερο ή τόν άμερόληπτο. Θα πρέπει να έχω και γνώμη και λόγο, σάν ναυτεργάτης μακράς έργασίας στο επάγγελμα. 'Αλλοίμονο, εν τούτοις, αν κάθε ναυτεργάτης πάρη τό μολύβι και έξαγγελίη τη γνώμη του. Ποιός έχει την δρεχή να τόν άκούση και ποιός δεν θα γελάση με μία τέτοια προέμβαση...

Αυτό πού μ' εύχαρίστησε και αυτό πού κανείς δεν μπορεί να μου τό άπαγορεύση να τό πώ, είνε ή πανηγυρική διαπίστωση, ή άναγνώρισις και διακήρυξις, ότι ή Ναυτική 'Εταιρία Μεσογειακών Γραμμών, ή «ΕΛΜΕΣ», όπως την ξέρουμε, είνε μία 'Ελληνική 'Εταιρία από πάσης πλευράς άμεπτη και έντονα εθνική.

'Η μακρά δράσις της ήταν πάντα μεστή από περιεχόμενον άξιον συνηχών χειροκροτημάτων κοινού συμφέροντος και Πανελληνίου ενδιαφέροντος. Τέτοιες δε εύκαιρίες άναγνωρίσεως και ώραιών εκδηλώσεων πολύ σπάνια μας παρέχονται από επιχειρηματίας, είτε 'Εταιρίες είνε, είτε συγκροτήματα, είτε πρόσωπα.

»Όλο και θα υπάρχη στην κρίση μας μία κάποια επιφύλαξις, κάποια διαφωνία, κάποιο ψεγάδι, κάποιο μυστικό. 'Εδώ τέτοιο πράγμα δεν φαίνεται. Συμπολίτευσις δε και αντιπολίτευσις παραβαγόντων μόνον σε έπιταυσις. Παλιό και νέο κυβερνητικό παράγοντες, μόνον άρετές παρατάσσου στην δράσιν της, μόνον καλές προσφορές προς τό κοινωνικό όσολο υπενθυμίζου, εκ μέρους της ΕΛΜΕΣ και των προσώπων της. Ούτε μία φωνή αντίθετη, ούτε ένας ψίθυρος, ούτε μία σάν «λευκή ψήφος» γνώμη δεν παρεισφύρει στην μακρά συζήτηση.

Θά έλεγε κανείς, ότι αύτά λεγότουσαν στη Βουλή. Είθισται δε και όλοι μας ξέρουμε, ότι στη Βουλή των 'Ελλήνων γνώμες και συμπεράσματα άντλούνται μόνον από προσωπικές συμπάθειες ή, επί τέλους άπό άβασανίστες πληροφορίες, πού φθάνουν εκεί διά της τελλασμένης. Σπανίζου, φεύ, στο δικό μας τό Κοινοβούλιο εκπρόσωποι προσωπικής πείρας, όπου ζουν τά θέματα των όποιων κρίνουν την τύχη. 'Αν δε ή ίδια συζήτησις γινόταν κάτω στα μουράγια ή τους καφεζδες του Τζελέπη ή ανάμεσα στους κύκλους των ναυτεργατικών Συνδικάτων ή στις πλώρες των καραβιών, διαφορετικά, ίσως, θα γαίανον συμπεράσματα.

'Εδώ, λοιπόν, είνε τό μεγαλείον της Λ.ΕΥΚΗΣ αύτης 'Εταιρίας. 'Ακριβώς, απ' αύτες τίς πηγές ξεκινούν όμόφωνες οι γνώμες, γνώμες καθολικές και άναμρισητήτες. Ούτε ένας, 'Ασφαλίστικα, ούτε ένας ναυτεργάτης δεν θα δρεθή ποθενά, πού δεν θα σταθή σε προσοχή, δεν θ' άποκαλυφθή και δεν θα εκδηλωθή με βαθύ σεβασμό γι' αύτό τό τέλειο συγκρότημα της ΕΛΜΕΣ.

»Όστε τά ήθικά αύτά όώρα, πού έστω και μόνον διά λόγων δεχεται ή ΕΛΜΕΣ και οι άνθρωποι της, δεν έχου προελεύσεις, ούτε ύποπτες, ούτε ύστερόβουλες. Πολύ δε σαφέστερα, δεδομένου, ότι πρόκειται περι πολύ παλαιάς επιχειρήσεως, τόσο παλιάς, ώστε να μην δικαιούμεθα καμμίαις επιφυλάξεως γιά την μελλοντική της τακτική.

Είνε ή αρχαιότερη ναυτική έταιρία του τόπου μας. Ναυτολόγια σε βαπόρια του Γιανουλάτου συναντούμε στα ναυτικά φυλλάδια των πάππων μας. 'Εβδομήντα χρόνων ιστορία. Και στην μακρά αύτή τη διαδρομή πάντα τά ίδια έλέγοντο, τά ίδια συμπεράσματα έχαρκτηρίζαν τά έργα και τίς ήμέρες της.

Αύτά, ως προς την επιχείρηση. 'Εχουμε, όμως, έξ ίσου αξιέπαινη και έξ ίσου γόνιμη έξωπαγγελματική δράση των παραγόντων της ΕΛΜΕΣ,

**OVERSEAS SUPPLIES & CO. INC.**

**SHIP—CHANDLERS  
EXPORTERS & IMPORTERS**

**1, 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**



'Ενώ όμιλεί ό Ναύαρχος κ. Ρίγκ.

μελετηθούν μεμονωμένως. 'Ετόνισε την ανάγκην της καταστρώσεως σχεδίων και προπαρασκευών, χάριν της ασφάλειας — μίαν ανάγκην, χάριν της όποίας «είμεθα υποχρεωμένοι να προβόμεν εις βαρείας δαπάνας, ώστε να εξασφαλισωμεν την ισχύν, ή όποία θα μας επέτρεπε ν' άποφύγωμεν την συμφοράν, εις περίπτωσιν, πού θα ύφιστάμεθα επίθεσιν».

«'Εάν ή Εύρώπη ενεπλέκετο εις περιπέτειαν, δεν θα ήδύνατο να επιζήση άνευ έπαρκούς άνεφοδισμού από θάλασσης, ετόνισεν ο ναύαρχος Ρίγκ. Και ό,τι ισχύει διά την Εύρώπην, ισχύει και διά την Νότιον Εύρώπην».

Και ό ναύαρχος συνέχισεν: «'Εκείνος, ό όποιος, πράγματι, έχει τόν έλεγχον των θαλασσίων μεταφορών, θα έχη και τόν έλεγχον της τύχης των ενδιαφερομένων χωρών. Διά την 'Ελλάδα θα έλεγα, ότι ή άπαιτουμένη έπιτροπή της εις τό ζωτικόν πρόβλημα του έλέγχου των θαλασσίων μεταφορών, θα είχαν ύψιστην σημασίαν δι' αύτην ταύτην την επιβίωσιν της. Πρόκειται περι θεμάτων, τά όποια οι άσχολούμενοι με τά ναυτιλιακά και αι κυβερνήσεις όφείλου να σκεφθούν και να τά ζυγίσουν, εν συσχετισμώ προς τό ΝΑΤΟ.

»'Επαρκή μέσα θαλασσίων μεταφορών και κάποιο επιβαλλόμενον μέτρον θετικής συμμετοχής εις τόν έλεγχον των θαλασσίων μεταφορών, δύναται να θεωρηθούν, ότι άποτελούν μερικά των βασικών στοιχείων ασφάλειας. Τό ΝΑΤΟ ίδρύει εν δικτυον πολιτικών, οικονομικών και στρατιωτικών παραγόντων. Δημιουργεί εν σύστημα πολιτικής κατευθύνσεως κατόπιν κοινής συμφωνίας. Πραγματοποιεί πρόόδους εις τόν συντονισμόν των διομηχανικών και έμπορικόν δυνατοτήτων και δημιουργεί συστήματα διοικήσεως και χρησιμοποίησεως των δυνάμεων, τας όποίας τά έθνη διαθέτου διά την συμμαχίαν των. Εις έκαστον εκ τούτων των τριών τομέων δράσεως, ή ναυτιλία άποτελει σημαντικόν παράγοντα και ούτω επιβάλλει εις τόν πολιτικόν άνδρα, τόν επιχειρηματίαν και τόν στρατιωτικόν να σκεφθούν σοβαρώς τό θέμα τούτο και να συντονίσουν τας σκέψεις των, διά να επιτύχουν τόν καλλίτερον συνδυασμόν διά τας ανάγκας έκάστου και όλων όμοι.

»Νομίζω, ότι διά την 'Ελλάδα ή έμπορική ναυτιλία, εν συνδυασμώ με τό έξωτερικόν έμπόριον, παρέχουν τας μεγαλύτερας δυνατότητας διά την θελίωσιν του δυσμενοϋς οικονομικού Ισοζυγίου, τό όποιον είνε συνυφασμένον με την γεωλογικήν διαμόρφωσιν της 'Ελλάδος. Αυτό είνε τό μήνυμα, πού έχω να άπευθύω προς την 'Ελλάδα, όσον άφορά την σημασίαν του θαλασσίου έμπορίου της, εν καιρώ ειρήνης.

»Εις περίπτωσιν πολέμου, άγόμεθα άμέσως εις τας μεγάλας άπαιτήσεις χωρητικότητος πλοίων, τά όποια πάντες πρέπει να συνεισφέρουν

## ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΟΣΥΓΚΟΛΛΗΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΛΗΨΕΩΣ ΤΩΝ ΖΗΜΙΩΝ

ΜΙΑ ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ «ΛΟΪΟΥΣ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ»

Είς παράρτημα της έτησις έκθεσός του, ο Άγγλικός Νηογώνιος «Λούδ'ς Ρέτζιστερ» εκθέτει τὰς παρατηρήσεις επί του ζητήματος της ελαττωματικής κατασκευής των σκαφών, εις τὴν ὁρμίζονται πολλὰ κατὰ τὰ τελευταία ἔτη ἀτυχήματα. Κατωτέρω παρέχεται εὐρεία περίληψις τῶν παρατηρήσεων τούτων καὶ τῶν πορισμάτων ἐπιπέσει ἀπὸ μακροῦ διεξαγομένης σχετικῆς ἐρεύνης:

Μολονότι τὸ ποσοστὸν τῶν θαλασσίων δυστυχημάτων παρουσιάζει κατὰ τὰ τελευταία ἔτη βαμιαίαν μείωσιν, ὡρισμένοι τιτὲς τοπικαὶ τῶν σκαφῶν ἐλλείψεις ἢ ελαττώματα εἰς τὴν κατασκευὴν των, σημειωθεῖσαι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Β' παγκοσμίου πολέμου καὶ μετ' αὐτόν, ἔχουν ἐπισύρει σοβαρῶς τὴν προσοχὴν τῶν ἐνδιαφερομένων τεχνικῶν κύκλων. Τὰ ελαττώματα αὐτὰ δὲν περιορίζονται εἰς μίαν κατηγορίαν πλοίων. Τὰ περισσότερα, ὁμῶς, αὐτῶν ἐσημειώθησαν εἰς ὠρισμένους τύπους ἐξ αὐτῶν. Πλοία, ναυπηγηθέντα ὑπὸ τὸ σύστημα τῆς ἠλεκτροσυγκολλήσεως, φορητὰ ἢ ἢρησθησὶν καὶ δεξαμενόπλοια, ναυπηγηθέντα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου καὶ μετὰ τὸν πόλεμον, ὑπῆρξαν ἐπιρρητὴ εἰς ζημίας τοῦ κυρίου σκάφους, προερχομένας ἀπὸ τῆν ελαττωματικὴν κατασκευὴν των. Δεξαμενόπλοια, μετ' ὅχιον ἐγκορσίων νομῶν καὶ κερφωτῆν κατασκευῆν, ναυπηγηθέντα πρὸ τοῦ 1939 καὶ αὐτὰ δὲν παρουσιάζουν ἰκανοποιητικὴν ἀπόδοσιν κατασκευῆς.

Ὅλαί αι περιπτώσεις ελαττωμάτων κατασκευῆς πλοίων, εἴτε ταῦτα ἔχουν συμπεριληφθῆ εἰς τὸν Νηογώνιον τοῦ «Λούδ'ς», εἴτε ὄχι, ἐξητάσθησαν ὑπὸ τοῦ τεχνικοῦ ἐπιτελείου τοῦ Νηογώνιου, βάσει τῶν ὑπαρχόντων ἐκάστοτε στοιχείων. Σπανίως ἐν θαλάσσιον δυστύχημα δύναται νὰ ἀποδοθῆ εἰς μίαν καὶ μόνον αἰτίαν. Ἐν τούτοις, εἰς πλείστας περιπτώσεις εἶνε δυνατόν νὰ συναχθοῦν συμπεράσματα ὡς πρὸς τὰς περισσοτέρας εἰς τὸ δυστύχημα συμβαλλούσας αἰτίας. Τὰ κύρια σημεία, τὰ ὅποια δὲν νὰ ἐξετάζονται καὶ λαμβάνονται ὑπ' ὄψει, εἶνε ἡ κατανομὴ τοῦ φορτίου ἐν σχέσει πρὸς τὸν τύπον τοῦ πλοίου, ἡ μέθοδος τῆς κατασκευῆς αὐτοῦ, ἡ καταλληλότης τῶν ὑλικῶν κατασκευῆς καὶ τὸ σχέδιον.

**ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΦΟΡΤΙΟΥ:** Πρωταρχικὸν ρόλον παίζει διὰ τὴν μείωσιν τῆς κοπώσεως τοῦ σκάφους, ἐν κακοκαιρίᾳ, ἡ ἐπίδρασις τῶν ὁποίων ἔχει ἡ ὀρθὴ πρῶραία καὶ πρυμαία κατανομὴ τοῦ φορτίου. Κατ' Ἰούλιον τοῦ 1951 τὸ «Λούδ'ς Ρέτζιστερ» ἐξέδωκε δι' ὅλους τοὺς ἐνδιαφερομένους πλοιοκτῆτας καθοδηγητικὸν ὑπόμνημα περὶ τοῦ καταλλήλου ἔματος τῆς πληρώσεως τῶν δεξαμενῶν διὰ φορτίου διαφόρου εἰδικοῦ βάρους.

Ἡ σημασία τῆς κατανομῆς τοῦ φορτίου ἀπεδείχθη ὡς ἔχουσα ἰδιαιτέραν ἀξίαν εἰς τινὰς νεώτερον πλοίων ἢρησθησὶν καὶ φορτίου. Πολλὰ, φέρ' εἶπειν, νεώτερα σκάφη «σέλτερ-ντ» ἔχουν μεγάλην εἰς τὸ μέσον τοῦ σκάφους δεξαμενὴν πυθμῶν (deeper tank) διὰ τὴν πλήρωσιν ὕδατος πρὸς ἐρματισμὸν τοῦ πλοίου, ὅταν τοῦτο εἶνε ἀφορτὸν καὶ πρὸς τοποθέτησιν φορτίου, ὅταν τοῦτο εἶνε ἔμφορτον. Ὅταν τὸ πλοῖον τοῦ τύπου τούτου εἶνε καθ' ὀλοκλήριον φορτωμένον, μετ' ὁμοιομορφον στοιβάσειν, ἐξαιρέσει τῆς δεξαμενῆς πυθμῶν, παραμεινῶσας κενῆς, εἶνε δυνατόν αἰ ἐκ τῆς ἐντάσεως κοπῶσεις ἐπὶ τῶν ἐλασμάτων τοῦ καταστρώματος νὰ εἶνε τοιαῦται, ὡστε νὰ ἀποδοῦν ἐπικίνδυνον διὰ τὴν ἀνοχὴν των. Κατ' Αὐγουστον τοῦ 1952 τὸ «Λούδ'ς Ρέτζιστερ» ἐξέδωκεν ἕτερον ὑπόμνημα πρὸς τοὺς πλοιοκτῆτας φορητῶν ἢρησθησὶν καὶ φορτίου, δι' οὗ ἐφιστάτο ἡ προσοχὴ αὐτῶν εἰς τὸ εἶδος τοῦ τῆς φορτώσεως. Ἐκτοτε τὸ «Λούδ'ς» προέβη, αἰτήσει πλοιοκτῆτῶν, εἰς ἐξέτασιν καὶ ἰδιαιτέρων περιπτώσεων.

Τὰ οικονομικὰ πλεονεκτήματα τῶν δι' ἠλεκτροσυγκολλήσεως κατασκευασθέντων σκαφῶν, εἰς τὰ ὅποια πλεονεκτήματα, φέρ' εἶπειν, καταλέγονται ἡ μείωσις τοῦ βάρους εἰς χάλυβα, ἡ ἐφαρμογὴ περισσότερων ὀρθολογιστικῆς μεθόδου ναυπηγήσεως καὶ ἡ μείωσις τῆς ἀντιστάσεως τριβῆς ἐπὶ τοῦ σκάφους. Κατὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ πολέμου δὲν ὑπῆρχε, φυσικὰ, ἀκόμη ἐσχηματισμένη πείρα περὶ τῶν ἐξ ὀλοκλήρου διὰ συγκολλήσεως κατασκευασθέντων σκαφῶν. Αἱ Ἠνωμένοι Πολιτεῖαι, ἀντιμετωπίασαι τὴν 1941 τὴν ἀνάγκην τῆς ὅσον τὸ δυνατόν ταχεῖας δημιουργίας μεγάλου ἐμπορικοῦ στόλου, υιοθέτησαν τὸ σύστημα τῆς ἠλεκτροσυγκολλήσεως διὰ τὴν ναυπήγησιν τυποποιημένων φορητῶν πλοίων καὶ δεξαμενοπλοίων. Ἡ μέθοδος αὕτη ἐπέτρεπε τὴν ταχύτεραν ἀνάπτυσιν τῶν ναυπηγήσεων τῆς Ἀμερικῆς καὶ τὴν μεγαλύτεραν παραγωγὴν παρ' ὅσον θὰ ἐπέτρεπεν ἡ ναυπήγησις διὰ τῆς μεθόδου τῆς κερφωτῆς κατασκευῆς. Εἰς τὴν Σουηδίαν, ἐπιταχύνθησαν αἱ κατασκευαὶ διὰ τῆς χρήσεως τῆς συγκολλήσεως κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου. Εἰς τὴν Μεγάλῃν Βρετανίαν καὶ ἄλλας χώρας ἡ μεταβολὴ ἀπὸ τῆς κατασκευῆς διὰ κερφωτῆς εἰς τὴν διὰ συγκολλήσεως ὑπῆρξε περισσότερον βαθμιαία.

Αἱ πλοῖα περιπτώσεις ζημιῶν εἰς τὰ ἐξ ὀλοκλήρου ἠλεκτροσυγκο-

ἀξιόλογον καὶ πασίγνωστον.

Ἐλέγμεν πρὸ μηνῶν γιὰ τὰ οικονομικὰ συστήματα τῶν ναυτεργατῶν τῆς κατοχῆς, στὰ ὅποια ὁ Παναγιῆς ὁ Γιαννουλάτος ἦτο ἐκ τῶν ἰδρυτῶν καὶ ἐκ τῶν διοικητῶν τους. Ἡ προσφερθεῖσα ἐκεῖ ἐργασία τοῦ ὑπῆρξε πολλὰ καὶ καλῆ. Ἀλλὰ δὲν παρουσιάσθη ποτὲ ναυτεργατικὸν ζήτημα κοινωνικῆς προνοίας, ζήτημα ἀνθρωπιστικῶν μέτρων γιὰ τοὺς ἐργαζομένους στὰ πλοία, ὅπου ὁ Γιαννουλάτος νὰ μὴ βρέθηκα πρῶτοπόροιοι. Οἱ Γιαννουλάτοι ἐφάνον πάντοτε πρῶτον τὴν σκέψιν μας, γιὰ νὰ τοὺς ἐπιμενοῦμεν στὰ ἰασηπότε ζήτηματά μας, βέβαιον, ὅτι θὰ τὰ βγάλουν πέρα. Ὅτε μὴ φορὰ δὲν ἀνήθηκα, ὅτε μὴ φορὰ δὲν ὠλιγόρησαν. Ἡ ἀντιδικία ΕΛΜΕΣ—Ναυτεργατῶν εἶνε κατὰ τὸ ἀγνωστο τὴν ἱστορίαν. Φυσικὰ, ὑπῆρξαν ἀντιγνώμιαι, ὑπῆρξαν ἐπαγγελματικῆς διαφορῆς. Τίποτε ἀπὸ αὐτὰ δὲν ὠδήγησε στὰ ἄκρα ποτέ. Τίποτε δὲν στάθηκε ἀπροσπέλαστο καὶ δὲν βρήκα τὴν καλλίτερήν τους λύση. Καὶ γι' αὐτό, ἀκριβῶς, οἱ σχέσεις ΕΛΜΕΣ καὶ Ναυτεργατῶν πάντοτε ἦσαν καὶ, ἀσφαλῶς, πάντοτε θὰ εἶνε λιαν ἐγκάριαι.

Αὐτὰ, ὡς πρὸς τοὺς ἐργαζομένους.

Προχωρῶντας, ὁμῶς, κάπως ψηλότερα, τώρα ἀκούμε μὴ συζητήσῃ στὴ Βουλῆ. Οἱ δὲ ἔπαινοι βγαίνουν ἀπὸ ὅλους τοὺς παρερρισκομένους. Ὁ ὕμνος πρὸς τὸ ἔργο τῆς ΕΛΜΕΣ καὶ ἡ ἀπαρίθμησις τῶν ἐθνικῶν ὑποκερῶσεων πρὸς αὐτὴν ἀνεμίξει στὴν αἰθούσα.

Ποῖος μπορεῖ νὰ ἔξασκε τὸν ὠραῖον προπολεμικὸν τῆς στόλου, ποῦ δόθηκε δλοκαῦτωμα στὸν ἐθνικὸν γύωνα; Ἀλλὰ καὶ ποῖος ἀγνοεῖ, ὅτι γιὰ τὴν συμμετοχὴ τῆς αὐτῆς μόνον λόγους ἀκούει, ἀνευ ἑτέρου περιεχομένου;

Ἀεῖζει νὰ ἑανακούσωμε, λίγο, μερικὰ τῶν λεχθέντων:

**ΚΡΑΣΑΔΑΚΗΣ:** Πρέπει νὰ δοθῶν τὰ σκάφη εἰς ἐκείνους οἱ ὅποιοι ἐπέδειξαν τὴν ἀπαιτούμενην ἰκανότητά καὶ ἔχουν τὴν ἐπιβεβλημένην πείραν διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν αὐτῶν. Πρέπει ἐνταῦθα νὰ ὑπομνήσῃ τίς διὰ τὴν Ἑλλάδα ἀποτελεῖ τὴν ἢ Ἑλληνικὴ ἑταιρία ΕΛΜΕΣ, ἡ ὅποια ἐπὶ 25 ἔτη ἐκμεταλλεῖται τὰς Μεσογειακὰς γραμμὰς καὶ κρατεῖ εἰς τὸ ὕψος ποῦ πρέπει τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν. Τὸ ἔργον τῆς τοῦτο ἐπιτελεῖ ἀνευ τῆς προστασίας ἡμῶν καὶ ἀνευ κρατικῆς τινος ἀρωγῆς. Προσέφερον εἰς τὸν πόλεμον ἡ ἑταιρία αὕτη πολλὰ καὶ πρὸ πάντων ἐστερῆ τὸ δικαιώματός ἐισπράξῃ τὰς 400.000 λίρας, τὰς ὅποιας ἐδικαίουτο ἐκ πολεμικῶν τῆς ζημιῶν.

Γενναῖα, λοιπόν, τὸ ἐρώτημα, πρέπει ὁ κ. Ὑπουργός, δικαίως καὶ τιμῆς νὰ παραχωρήσῃ τὰ σκάφη αὐτὰ ὅπ' εὐθείαι εἰς τὴν ΕΛΜΕΣ;

**ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ:** Ἀλλὰ πρέπει νὰ ἐναρμονισθοῦν κάποτε οἱ λόγοι μετὰ τὰ ἔργα. Ὅταν ἔχωμε ἀντιπολιτικῆς ἑταιρίας, αἱ ὅποια πράγματι εἶνε ἐθνικαὶ καὶ ἔχουν προσφέρει ὑπηρεσίας, πρέπει νὰ ἔχωμε τὸ βῆρος νὰ τὰς ἀμείψωμε, ὅχι νὰ τὰς συντρίβωμε!

**ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ:** Ἐφάνον τὰ πλοία δίδονται μετ' ἰσορροσίαν, ἡ ὑποχρέωσις ὅλων μας εἶνε νὰ παραχωρηθῶν προνομικῶς εἰς τὴν ΕΛΜΕΣ. Σὰς τὸ λέγω τούτο, διότι ἡ ἑταιρία αὕτη ὑπὸ δυσχερεῖς συνθήκας οὐδέποτε ἔλαβε τὴν παραμικρὴν ἐνίσχυσιν ἀπὸ τὸ Κράτος, εἰς στιγμήν ὅπου οἱ ἀνταγωνισταὶ τῆς ἄλλων σημαῶν σθεναρῶς ὑποστηροῦνται.

Ἐπῶσθε εἰς ἄλλο καὶ μὴ ἐθνικὴ ὑποχρέωσις. Εἶνε τὰ ἀνταλλάγματα χρήσεως, τὰ ὅποια ἔχει νὰ λαμβάνῃ ἡ ἑταιρία ἀπὸ ἐπιτάξεως, ἔχει δὲ καὶ ἀποφάσεις δικαστηρίων καὶ παρ' ὅλα ταῦτα, διὰ νόμον ἢ Κυβερνήσεως, εἰς τὴν ὅποια καὶ ἐγὼ μετεῖχον, ἠρνήθη νὰ τῆς τὰ καταβάλλῃ. Ὑπάρχει ὁμῶς αὕτη ἢ ἠθικὴ ὑποχρέωσις, τὴν ὅποια δὲν δύναμεθα νὰ ἀγνοήσωμε.

Ἠκολούθησαν τὰ χειροκροτήματα. Ἄν ἔπασαν λίγα, πρόθυμοι εἶμασθε νὰ τὰ ἐπεκτείνωμε. Ἄλλο τίποτε. Τὸ χειροκρότημα εἶνε στὸ στοιχεῖόν μας.

Εἶπαμε, ὅτι ἡ ἀνάμιξις μας στὸ θέμα θὰ φέρῃ πολλὰ γέλια. Ἀλλὰ ἂν παραιτοῦμεθα, δὲν σημαίνει, ὅτι ἀπαλλασσόμεθα καὶ ἀπὸ τῆς ἀγανάκτησιν πρὸς σὲ μὴ τέτοια ξεστσίπωτη ἀναρσιτία. Διότι ἀπὸ ὅσας ἀρετῆς ἀράδιαν, ὅτι συγκεντρῶναι ἡ ΕΛΜΕΣ, στερεῖται, ἐν τούτοις, τῆς κυριωτέρας.

Τῆς ταμειακῆς εὐχερείας νὰ συναγωνισθῇ τὸν οἰονδήποτε ἄλλον κερδοσκόπον. Ὅτε ἔμεν μὴ ἄλλη εὐχέρεια νὰ παῖξῃ τὴν ὑπόθεσιν στὴν τύχη. Ἔρει ἡ ΕΛΜΕΣ τόσο καλὰ τὴ δουλειὰ τῆς καὶ ἔρει μέχρι ποῦ μποροῦν αὐτὰ τὰ βαπόρια νὰ τῆς εἶνε ἐπιωφελεῖ.

Καὶ τὴν καταδικάσαμε τὴν ΕΛΜΕΣ. Τὴ θέσαμε στὴν ἴδια μοῖρα οἰονδήποτε πρῶτου τυχόντος, ποῦ θὰ εἶνε ταμειακῶς ἐπαρκῆς.

Αὐτὸ τὸ ἐξήγησε καλὰ κάποτε ὁ Αἰώωπος, τί σημαίνει. Ἄντι τῶν ὑποχρεώσεων μας πρὸς τὴν λευκὴ ἑταιρία, τῆς ρίχνουμε στὰ πόδια τὴν ἀτομικὴν τορπίλλα τοῦ ἐφασισμοῦ, ὑπὸ μορφήν ἀνταγωνιστοῦ, τὸν μελλοντικὸν κάτοχον τῶν κυβερνητικῶν αὐτῶν πλοίων!...

Λὲς καὶ δὲν τῆς ἐφθανε ὁ ἀνταγωνισμὸς τῶν ἰταλικῶν πλοίων, τῶν τουρκικῶν, τῶν αἰγυπτιακῶν, τῶν γαλλικῶν. Καὶ ὅς προσπαθῆσῃ νὰ στερεωθῇ μετὰ τῆς «Κορινθίας» τῆς καὶ τῆς «Αἰολίας» τῆς. Ἄν δὲ τῆς ἐναρχειασθοῦν στοὺς ἀγῶνας τῆς καὶ ἄλλα χειροκροτήματα, ἐδῶ εἶμασθε μεῖς.

Δὲν τῆς φταίει κανεὶς. Μποροῦσε τόσα χρόνια, μαζὺ μετὰ τὴν πείρα, νὰ συγκεντρῶνε καὶ κάποιαν ταμειακὴ ὑπερτροφία, ἔστω καὶ ἐπὶ ζημίας μερικῶν χειροκροτημάτων, ἔστω ἀκόμη καὶ μετὰ ἀπάρνησιν καὶ αὐτῆς τῆς ἐθνικότητος, ὅχι μόνον τῶν πλοίων τῆς, ἀλλὰ καὶ τῶν ἰδίων τῶν ἰδιοκτητῶν τῆς.

Αὕτη εἶνε ἡ πραγματικότητα, αὕτη ἡ ἀλήθεια. Μόνον τότε δὲν θὰ τολμοῦσε κανεὶς νὰ τὴν ἐμπαίξῃ.

Ἐνῶ τώρα...

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

CODE MARHAG.

**MARDEN & HAGIST**

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

Ἑλληνες ἀντιπρόσωποι ΑΔΕΛΦΟΙ ΣΩΤΗΡΙΟΥ ἢ SOTERS ἐξ Ἄνδρου.  
937. N.E. TILLAMOOK, ST. PORTLAND 12—OREGON

ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ καὶ ἐξυπηρετοῦμεν πλοία εἰς ὅλους τοὺς λιμένας  
τῶν Πολιτειῶν OREGON—WASHINGTON καὶ COLUMBIA RIVER.

ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ — ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ — ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΚΟΥΡΑΣΤΟΣ

PHONE: A.T. 6666  
T.R. 0929

λημένης κατασκευής φορτηγά πλοία (Λίμπερτυς) και δεξαμενόπλοια (Τ. 2), έσημειώθησαν κατά τας άρχας του 1943. Συνεστήθη, τότε, έπίσημος έπιτροπή έρεύνης εν 'Αμερική και συγχρόνως συνεστήθη και έπί των συγκολλησεων έπιτροπή του Ναυαρχείου, — με το έργον της όποιας συνειργάσθη έξ δλοκλήρου και ό Νηογώνω του 'Λούδ'ς. Είς την έπιτροπήν αυτήν άνετέθη ή μελέτη και ή έρεύνα των ειδικών προβλημάτων, τά όποια άνακύπτουν εκ της χρησιμοποίησης της ήλεκτροσυγκολλησεως εις την κατασκευήν των πλοίων και έζητήθη άν γνωματεύσει ήρω των μεθόδων διά την λύσιν των προβλημάτων αυτών. 'Αμφότερα αϊ έπιτροπαι διεξήγαγον έκτεταμένας έρεύνας και κατά το 1946 κατέληξαν εις ταυτόσημα συμπεράσματα.

Διεπιστώθη, ότι κινά τινα χαρακτηριστικά των αιφνιδίων έμφανών έλαττωμάτων των διά συγκολλησεως κατασκευασθέντων πλοίων, δέν ήτο δυνατόν να έξηγηθώσι πλήρως, μέχρις ότου άνεκαλύφθη ή σημασία, την όποιαν έχει το να άποφευχθώ το εϋθραυστον της έντομής (north brittleness). Εϋ θ ρ α υ σ τ ο ν τ ή ς έν τ ο μ ή ς λέγεται ή τάσις — την όποιαν άνευρέθη ότι έχει και ό κατά το φαινόμενον εύήλατος χάλυψ—να θραύεται κατά τρόπον αιφνίδιον ραγίσματος, ό- ταν εύρεθη μία έγκοπή κατά μίαν κρίσιμον θέσιν του έλάσματος. Το άνεπιθύμητον τούτο χαρακτηριστικόν, το όποιον άπέβη σημαντικόν εις τά πλοία ήλεκτροσυγκολλησεως, δέν άνακαλύπτεται διά των συνήθων δοκιμών θλίψεως και κάμψεως, αίτινες άπεδείχθησαν κατάλληλοι διά τά σκάφη καρφωτής κατασκευής. Είνε άναγκαίον να έξασφαλισθώ, κατά την συγκολλητικήν κατασκευήν, όπως μη χρησιμοποιήται χάλυψ με εύθραύστους έγκοπάς, κατά δέ το σχεδίασμα της κατασκευής να άποφεύγεται αϊ άπότομοι διακοπαι τίς συνεχείας της ήλεκτροσυγκολλησεως και ή δημιουργία των έντομών.

Σήμερον ύπάρχει μεγαλυτέρα ένημέρωσις έπί των μεταλλουργικών παραγόντων, των έπηρεαζόντων το εϋθραυστον (ράγισμα) της έντομής, όταν δέ διεπιστώθη ή σημασία της μικροτέρας εις μαγγάνιον περιεκτικότητας του χάλυβος, το Λούδ'ς έτροποποίησε κατά το 1944 τον τύπον, τον όποιον πρέπει να έχη ό χάλυψ ναυπηγήσεως και τούτο διά να μειωθώ, άκριβώς, το εύθραυστον των έντομών.

Ειδικό κανόνες διευκρινίσθησαν διά το βαρύ σφυρήλατον ύλικόν πάχους άνω της 1 ίντσας, το όποιον θα προορίζεται δι' ήλεκτροσυγκολλημένην κατασκευήν και τούτο διά την άποφυγήν του ραγίσματος. Ει- δικόι πλέον τύποι σκληρού χάλυβος, κατασκευαζόμενον εις διάφορα χαλυδουργεία της Μεγ. Βρετανίας και εις άλλας ναυπηγικάς χώρας, έχουν έγκριθώ έπί τη βάσει των άνω κανόνων.

Καλή, άφ' έτέρου, πρόδος έσημειώθη εις το γενικόν και λεπτομερές σχέδιον των συγκολλητικής κατασκευής πλοίων μετά τον πόλεμον έπί των τύπων, οι όποιοι έναυπηγήθησαν εκτοτε. Τα σκάφη ταύτα, μολοντί έχουν σχεδιασθώ συμφώνως προς τά καλλίτερα πορίσματα της πείρας κατά την εποχήν εκείνην, εις πολλά σημεία ήκολούθησαν την άρχικήν πρακτικήν της καρφωτής κατασκευής. Σήμερον άναγνωρίζεται πλέον ότι αϊ άρχαι έφ' άν σπριζείται το καθ' έαυτο λεπτομερειοικόν σχέδιον της συγκολλητικής κατασκευής, διαφέρουν άπό των άρχών της καρφωτής τοιαύτης. 'Ιδιαιτέρα προσοχή έδόθη εις το σχέδιον των γωνιών των άνοιγμάτων των κυτών και άλλων γενικώς άνοιγμάτων. Είς πολλά πλοία έθεωρήθη όρθόν, όπως ένωματώθουν εις ή πλείονες διαμήκεις καρφωτοί σύνδεσμοι εις το κατάστρωμα και το κάτω σκάφος.

Συνεχώς, έξ άλλου, τονίζεται ή σημασία, την όποιαν έχει ή έπιμελής έργασία, όχι μόνον διά την ποιότητα αυτής ταύτης της συγκολλησεως, αλλά και διά την άνάγκην της έπιμελελημένης παρασκευής του ύλικού. Χρησιμοποιείται δ' έπί πλέον περισσότερο ή ραδιογραφία διά των άκτίων Χ, ή διά των άκτίων γάμμας, την όποιαν ύποδεικνύει το 'Λούδ'ς διά τον έλεγχον των συγκολλησεων. 'Εχουν, μάλιστα, πρό έτών, όργανωθή μαθήματα προς έξάσκησιν ραδιογραφικών και έπιθεωρητών.

**ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΣΥΓΚΟΛΛΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ:** Στρέβλωσις ή παραμόρφωσις, όφειλουμένη εις ρικνωσιν συγκολλησεως, άποτελει εν άπό τά σημαντικά προβλήματα της συγκολλητικής μεθόδου. Το πρόβλημα τούτο ήρηνύθη υπό των ειδικών όργανώσεων έρεύνης, με άποτέλεσμα, ότι, έφόσον έχουν ληφθώ όλοι αϊ άπαιτούμενοι προφυλάξεις, αϊ προκαλούμεναι τάσεις δέν είνε έπιβλαβείς εις την άποδοτικότητα της κατασκευής. 'Εν τούτοις, ή πείρα άπέδειξεν, ότι την παραμόρφωσιν είνε δυνατόν να έπακολουθήσουν σοβαρά άποτελέσματα υπό την μορφήν έλαφρών εν άρχή κάμψεων.

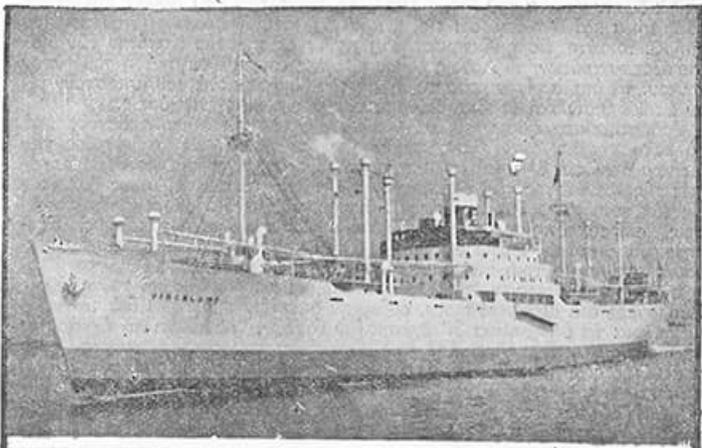
Σήμερον παραδέχονται, ότι τά ένδεχόμενα άποτελέσματα της τοιαύτης παραμορφώσεως δύνανται να άποφευχθώσι δι' ένισχύσεως του κάτω σκάφους και του καταστρώματος διά νομέων διαμήκεις. Το σύστημα τούτο έγένετο δεκτόν εις εύρειαν κλίμακα. Οι κανονισμοί του 'Λούδ'ς του 1949 περιέχουν διάταξιν, άφορράσαν την διαμήκη ένισχυσιν διά νομέων διά τά φορτηγά ξηρού φορτίου. Ειδική ένισχυσις άπαιτείται εις την περίπτωσιν των συγκεκολλημένων έλασμάτων με έγκαρσίους νομείς.

Τά σημαντικά ταύτα μαθήματα της πείρας εφαρμόζονται, όχι μόνον εις νέας ναυπηγήσεις, αλλά και εις πολλά εκ των έν ενεργεία πλοίων.

ων, γενομένων προς τούτο τροποποιήσεων άποβλεπουσών εις την άποτροπήν των έν λόγω έλαττωμάτων. Διά των ληφθέντων μέτρων έμειώθη κατά σημαντικόν βαθμόν ό έριθμός των δυστυχημάτων. 'Η σχετική, όμως, έργασία δέν συνεπληρώθη άκόμη. 'Εξακολουθεί ή παρακολούθησις των μητρώων των πλοίων και άντιμετωπίζεται πάσα ύπόπια περι ένδεχομένου άτυχήματος έξ έλαττωματος κατασκευής.

Είς σημαντικόν άριθμόν πλοία ξηρού φορτίου με ήλεκτροσυγκολλησιν, ναυπηγηθέντα κατά και μετά τον πόλεμον, παρουσίασαν μετά ύπηρεσίαν έτών κυματώσεις (κυματοειδείς κάμψεις) εις τά έλάσματα του πυθμένος μεταξύ των έπαλλήλων καταστρωμάτων άνωθεν του μεσαίου τμήματος του πλοίου. Το άποτέλεσμα τούτο προήλθεν εκ λίαν έλαφρών άρχικών κάμψεων των φατνωμάτων των έλασμάτων, προκληθεισών εκ της συρρικνώσεως της συγκολλησεως κατά το στάδιον της ψύξεως. Αϊ κάμψεις αΰται ηύξήθησαν βαθμιαίως υπό την κανονικήν τάσιν των κοπώσεων εις το κάτω σκάφος, εις ήν τάσιν ύπόκεινται τά πλοία, όταν ταξιδεύουν. Το έλάττωμα τούτο έξητάσθη ιδιαιτέρως και το Λούδ'ς ήξίωσε, προς θεραπείαν του, όπως προσορμοσθώσι διαμήκεις ένισχύσεις του κάτω σκάφους, εις τινες δέ περιπτώσεις και κατά ήκρος του έσωτερικού του πυθμένος, βοηθητικοί διαμήκεις ένισχυταί. 'Η ένισχυσις αΰτη άπεδείχθη υπό της πείρας άποτελεσματική. 'Επί παρομοίων κάμψεων, σημειωθεισών εις τά έλάσματα του καταστρώματος ενίων πλοίων, έχρησιμοποιήθησαν πρόσθετοι διαμήκεις δοκοί.

Το Λούδ'ς, προκειμένου περι των έξ δλοκλήρου συγκολληθέντων και με διαμήκεις νομείς έφωδιασμένων δεξαμενοπλοίων τύπου «Τ.2»—530 περίπου, των όποιων έναυπηγήθησαν εν 'Αμερική κατά το διάστημα των έτών 1942 και 1945—ήξίωσεν, ως προϋπόθεσιν της ταξινομήσεως των, εις 60 έξ αυτών εις τον Νηογώνωκα, όπως ένισχυθώσι τά σκάφη των με διαμήκεις καρφωτάς λωρίδας εις τε το κατάστρωμα και το σκάφος. Είς πλείστας περιπτώσεις προσημοόθησαν τέσσαρες λωρίδες εις έκάστην πλευράν. 'Επί πλέον ήξιώθη, όπως γίνη διαμήκης ένισχυσις του καταστρώματος και του πυθμένος. Τά αΰτα μέτρα διέταξαν αϊ άμερικανικαί άρχαι διά τά άμερικανικής ιδιοκτησίας πλοία.



**SOLO**

*Always at your service*

**SVENSKA ORIENT LINIEN**  
TELEGRAMS "ESOL", GOTHENBURG

**FAST CARGO-LINER TRAFFIC**

**SCANDINAVIA-NORTH AFRICA-NEAR EAST**

**SOUTH AMERICA-MEDITERRANEAN**

**AB ATLANTTRAFFIK**  
TELEGRAMS: "OCEANSHIP", GOTHENBURG

**WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES**

*Transports of fresh grapes to London*

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said & Suez

**THE HELLENIC SUPPLY AGENCY**  
**ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ**

Προμηθευται 'Υλικών και Τροφίμων 'Ελληνικών, 'Αγγλικών, 'Αμερικανικών Παρμαρικών και Σκανδιναυικών πλοίων. ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ «INTRANSIT»

Κεντρικόν Γραφείον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ 'Υποκατάστημα: ΣΟΥΕΖ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΦΙΚ)  
ΓΡΑΦΕΙΑ: Τοχ. Κιβ. 78. Rue Tanta, 1. 'Ακίνητον SLAVICK—Τηλέφ. 455 και 8432. RACHED STREET, NEGEM Bid. ΑΠΟΘΗΚΗ: Small Street No 39, Τηλ. 2585. Τοχ. Κιβ. 48 Τηλέφ. 119. Οίκου: 2.

Τὰ ναυπηγηθέντα ἐν Ἀμερικῇ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου φορητὰ πλοία, ἐφωδιασμένα μὲ ἐγκαρσίους νομεί, διαφέρουν τὰ πλείστα, κατὰ τὴν εἰς τὰς λεπτομερείας τοῦ σχεδίου. Τροποποιήσεις ἐπιβλήθησαν εἰς τὰ σκάφη ταῦτα, κατόπιν σημειωθέντων σοβαρῶν ἐλαττωμάτων, ἰδίως εἰς τὰς ἀσυνεχείας τῆς κατασκευῆς. Εἰς τινὰ τούτων ἐτέθησαν διαμηκίαι κορφωταὶ λωρίδες. Συμφώνως πρὸς τὴν ἐκτέσιν τῆς ἀμερικανικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυπηγήσεων, αἱ μεταρρυθμίσεις αὐταὶ ἐπέφερον μείωσιν τῶν μεγαλύτερων θραύσεων τῶν «Λιμπερτυς» ἀπὸ 8% τῶν ἐτῶν 1943—44, εἰς 0.5% κατὰ τὸ 1949.

Παρὰ τὰς γενομένας σημαντικὰς ἐρεῦνας ἐπὶ τῶν προβλημάτων, τὰ ὁποῖα ἀνέκυψαν ἐκ τῶν συγκολλητικῶν κατασκευῶν, πολλὴ ἀκόμη ἐργασία ἀπομένει νὰ συντελεσθῇ.

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη σοβαρὰ ἐλαττώματα κατασκευῆς ἐσημειώθησαν εἰς δι' ἐγκαρσίον νομῶν ἐνισχυμένα δεξαμενόπλοια, ναυπηγηθέντα ἐπὶ τῆ βάσει προπολεμικοῦ σχεδίου. Τὸ σχέδιον τοῦτο προβλέπει ἐν κανονικῶν κατὰστρωμα, μὲ δίδυμον διαμήκη διάταξιν διαφραγμάτων, ἀλλὰ καὶ ὀρίζει ἐγκαρσίον ἐνίσχυσιν διὰ νομῶν τοῦ κατὰστρωματος, πυθμένος καὶ πλευρῶν, ὑποστηριζομένων ὑπὸ θαλέων, κατὰ μήκος δοκῶν. Πολλὰ τῶν σκαφῶν τούτων κατεσκευάσθησαν πρὸ τοῦ πολέμου εἰς Σουηδία, Γερμανίαν καὶ Βρετανίαν ὑπὸ παγκοσμίου φήμης ναυπηγείων καὶ συμφώνως πρὸς τὰ γενικῶς παραδεδομένα κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην διδάγματα τῆς πείρας. Ὅλα τὰ πλοία αὐτὰ ἦσαν κορφωτὰ, ἐκτὸς ἐνὸς ἢ δύο τῶν ὁποίων ἡ ναυπήγησις ἤρχισεν ἐν Σουηδία διαρκούντος τοῦ πολέμου, περὶ τῶν ἐτῶν 1943—44. Ταῦτα ἦσαν ὀλικῆς συγκολλητικῆς κατασκευῆς.

Ἐν πλοίον ἐθραύσθη εἰς τὰ δύο κατὰ τὸ ἔτος 1939. Διαρκούντος τοῦ πολέμου ἐσημειώθησαν εἰς τὰ δύο κατὰ τὸ ἔτος 1951, δὲν εἶχον σημειωθῆ ἄλλα. Τότε, δύο σκάφη τοῦ τύπου τούτου ἐθραύσθησαν εἰς τὰ δύο. Ἐκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν, τὸ ἐν εἰχε προηγουμένως σημειώσει θλάθην καὶ ἐνίσχυθη διὰ κορφώσεως. Μετὰ ταῦτα, δεξαμενόπλοιον συγκολλητικῆς κατασκευῆς, τοῦ αὐτοῦ σχεδίου, ἐκόπη εἰς τὰ δύο.

Κατὰ τὸ διάστημα τοῦ πολέμου, κατ' ἀνάγκην δὲν κατορθώθη νὰ διεκρινισθῇ τὸ ἐλάττωμα κατασκευῆς τῶν σκαφῶν τοῦ τύπου τούτου. Μετὰ τὰ δυστυχήματα τοῦ ἔτους 1951, τὸ ἐπιτελεῖον τοῦ Λούδ'ς ἐμελέτησε τὸ ζήτημα καὶ ἀνεῦρεν, ὅτι εἰς τινὰ ἀτυχήματα ἡ κατανομή τοῦ φορτίου ὑπῆρξε τοιαύτη, ὥστε νὰ προκαλέσῃ μεγίστας πιέσεις. Κατόπιν τῶν διαπιστώσεων τούτων, τὸ Λούδ'ς ἠξίωσεν, ὅπως ἀπαντᾷ τὰ σκάφη τοῦ τύπου τούτου, τὰ ὁποῖα εἶχον καταταχθῇ εἰς τὸν Νηογνώμονα τοῦ, ὑποστοῦν νέαν ἐπιθεώρησιν καὶ ἐφωδιασθῶν μὲ τὰς ἀναγκαίας ἐνίσχυσεις.

Αἱ ζητηθεῖσαι ἐνίσχυσεις συνέκιντο εἰς τὰς προσθέτους δοκοὺς ὑπὸ τὸ κατὰστρωμα, οὕτω διατεταγμένας, ὥστε νὰ μειωθῇ τὸ μέγεθος τῶν φαινομένων τῶν ἐλασμάτων μεταξὺ τῶν ζυγῶν, αὐξανομένης οὕτω μεγάλως τῆς ἰκανότητος τῶν ἐλασμάτων τοῦ κατὰστρωματος, ὅπως ἀνθῆξουν εἰς τὰς κοπώσεις. Ταῦτοχρόνως ἰδιαιτέρως προσοχὴ ἐδόθη εἰς τὰς κοπώσεις, ἀπὸ τὰς ὁποίας ὑποφέρουν τὰ ἐλάσματα τοῦ κάτω σκάφους. Ἐξητήθη, ὅθεν, καὶ ἐν τούτῳ ἐνίσχυσις, ἂν ἐκ τῆς περαιτέρω ἐξετάσεως παρουσιασθῇ σημαντικὴ τις παραμόρφωσις τῆς κατασκευῆς.

Οἱ δημοσιευθέντες ἐν ἔτει 1949 ἀναθεωρημένοι κανονισμοὶ τοῦ «Λούδ'ς Ρέτζιστερ» διὰ δεξαμενόπλοια, οὐδεμίαν διάταξιν περιέχουν διὰ τὰ δεξαμενόπλοια τὰ ἐνίσχυμένα δι' ἐγκαρσίον νομῶν. Μολοντοὶ τὸ ἐγκαρσίον σχέδιον νομῶν εἶχε γίνῃ ἀπὸ πολλοῦ χρόνου παραδεκτόν, φαίνεται ὅτι ἡ τοποθέτησις διαμηκῶν νομῶν, εἴτε εἰς τὸν πυθμένα, τὰς πλευρὰς καὶ τὸ κατὰστρωμα, εἴτε, τοῦλάχιστον, μόνον εἰς τὸν πυθμένα καὶ τὸ κατὰστρωμα, ὑπῆρξεν, ἀπὸ ἀπόψεως κατασκευῆς καὶ ἀσφαλείας, ἀποτελεσματικώτερος.

ΝΕΑΙ ΑΝΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΟΙ ΠΗΓΑΙ ΠΛΟΥΤΟΥ

## ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Εἰς τὸ προηγουμένον, ὑπὸ τὸν αὐτὸν τίτλον, σημειώμα μου, ἀνέφερα μεταξὺ ἄλλων, ὅτι ὁ Ἰνδικὸς Ὠκεανὸς εἶνε ἡ μέλλουσα πλουτοφόρος ἀποικία διὰ τὸς ψαράδες ὅλου τοῦ κόσμου, διότι περιεχέει μυθώδη πλοῦτον ἰχθυολογικῆς πανίδος καὶ ἀνεξαντλήτους πηγὰς πρώτων ὑλῶν.

Πρόγματι, ἐάν οἱ ἄλλοι Ὠκεανοὶ καὶ αἱ θάλασσα ἀπεμαστεύθησαν κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἦττον μέχρι σήμερον, ὁ Ἰνδικὸς Ὠκεανὸς ἔμεινε ἀνεκμετάλλετος ἐπὶ αἰῶνας, ἀφ' ἐνὸς διότι οἱ γύρω του διαβιούντες λαοὶ δὲν ἐδῶσαν σημασίαν εἰς τὰ ψάρια καὶ ἀφ' ἑτέρου οἱ Ἑυρωπαῖοι, οἱ ἀποκαλύψαντες τὸν θησαυρὸν τούτον καὶ θέλοντες νὰ τὸν ἐκμεταλλεθῶν σήμερον, πολὺ ἀργὰ ἐκινήθησαν.

Ἄγω δὲ «πολὺ ἀργὰ», διότι ὁ θησαυρὸς αὐτὸς ὑπῆρχε μὲν ἀνεκάνει, πλην δὲν ἦτο προσίτος. Αἱ ἐπὶ τῆς συντηρήσεως τῶν τροφίμων μέθοδοι μόλις πρὸ τινῶν ἐτῶν ἐτελειοποιήθησαν, ἡ δὲ χρησιμοποίησις τῶν ἐκ τῆς θαλάσσης προερχομένων πρώτων ὑλῶν, εὐρίσκεται ἀκόμη εἰς τὸ ἀτάξιον τῶν προκαταρκτικῶν ἐργασιῶν.

Τὸ ἀξιοσημείωτον εἶνε, ὅτι ὁ Ἰνδικὸς Ὠκεανὸς, μολοντοὶ σήμερον μόνον παρουσιάζεται ὡς πακτωλὸς καὶ ἐμφανίζει ὀλίγα μόνον πτυχὰς ἀπὸ τὰς δυνατότητας ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοῦτου τοῦ, ἐν τούτοις, εἶνε ὁ πῖθὸς παλῆς καὶ ὁ πῖθὸς πολιτισμένος — ἅς ποῦμε — ἀπὸ ὅλες τῆς θάλασσης, μὲτ' ἂν τὴν Μεσόγειον. Εἰς τὰς βορείους τοῦ περιόχας, ἀπὸ τῆν Ἐρυθρῶν Θάλασσαν καὶ κατὰ μήκος τῶν ἀκτῶν τῆς Νοτίου Ἀραβικῆς χερσονήσου μέχρι τοῦ Περσικοῦ κόλπου, ἐσημειώθησαν 3.000 χρῶνια π. Χ. τὰ σημαντικώτερα ἐκπολιτιστικὰ γεγονότα ἀπὸ ἀπόψεως προσεγγίσεως τῶν διαφόρων λαῶν, τὰς μεταξὺ τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, τὰς ἐρεῦνας ἀνα τὰς θαλάσσας καὶ τὰς διὰ θαλάσσης ἐπικοινωνίας. Καθ' ἣν ἐποχὴν ὅλοι οἱ ἄλλοι Ὠκεανοὶ καὶ αἱ θάλασσα, ἐκτὸς τῆς Μεσογείου καὶ τοῦ Εὐξείνου Πόντου, ἦσαν ἀγνωστοὶ καὶ ἀνεξερεύνητοι, εἰς τὰς βορείους πλευρὰς τοῦ Ἰνδικοῦ Ὠκεανοῦ ὑπῆρχεν ἀπὸ ἀρχαιοτάτων χρόνων σημαντικὴ ἐμπορικὴ κίνησις μεταξὺ Ἑλλήνων, Αἰγυπτίων, Φοινίκων, Ἑβραίων, Ἀράβων, Αἰθιοπῶν, Περσῶν, Ἰνδῶν καὶ Κινέζων ἀκόμη (τὸν τότε ἀποκαλουμένον Σῆρον).

Ἐάν ἀνατρέξῃ κανεὶς εἰς τὰ παλαιὰ συγγράμματα, τὴν ἱστορίαν καὶ τὰς πρώτας γεωγραφίας, βὰ παρατηρήσῃ, ὅτι ὁ τότε γνωστός κόσμος ἦτο συγκεντρωμένος κατὰ μέγα μέρος εἰς τὰς περιοχὰς ταύτας καὶ ἐπειθὴ ἡ διὰ θαλάσσης ἐπικοινωνία μὲ τὴν Μεσόγειον ἦτο ἀδύνατος, διότι ἡ Αἴγυπτος ἦτο ἠνωμένη μὲ τὴν Σιναϊτικὴν πλευρᾶν, ἡ ναυτικὴ δραστηριότης τῶν διαφόρων λαῶν, ἀφ' ἐνὸς τῶν Μεσογειακῶν καὶ ἀφ' ἑτέρου τῶν ἀνατολικῶν ἦτο χωρισμένη καὶ διαφοροτρόπως ἐξεδηλοῦτο.

Ἄλλωστε, τὰ πλοία, ὁ ἐξοπλισμὸς τούτων καὶ ὁ τρόπος τῆς ναυσιπλοίας ἦσαν διαφορετικὰ. Φαίνεται, ὅτι οἱ ἀρχαιολογοὶ, οἱ ἱστοριοδίφαι καὶ οἱ σοφοὶ ἐρευνῆται δυσκολεύονται καὶ αὐτοὶ νὰ καθορίσουν τὰς ἐπὶ τῶν ναυπηγήσεων τῶν πρώτων πλοίων χρονολογίας. Πού ἐναυπηγήθησαν τὰ πρώτα πλοία; Εἰς τὴν Μεσόγειον ἢ εἰς τὸν Ἰνδικὸν Ὠκεανόν, κάπου εἰς τὸν Περσικὸν κόλπον; Οἱ μὲν διατείνονται, ὅτι οἱ Αἰγύπτιοι ἐναυπήγησαν τὰ πρώτα πλοία εἰς τὸν Νεῖλον, οἱ δὲ ὑποστηρίζουν, ὅτι οἱ Κρήτες ἐναυπήγησαν τὰ πρώτα σκάφη διὰ νὰ διαπεραιωθῶν εἰς τὴν Αἴγυπτον ἢ τὰς γύρω ἄλλας νήσους. Ἄλλοι πάλιν ἐπιμένουν, ὅτι οἱ Φοῖνικες ἔχουν τὰ πρωτεία εἰς τὰς ναυπηγήσεις. Τὸ περιεργον, ὁμῶς,

Telephones

1001 - 1002

Cable Address

TONIO-COLON

# "TAGAROPULOS CORPORATION,"

COLON, REP. PANAMA

## SHIP CHANDLERS

"Fresh Meats, Fresh Fruits and vegetables, complete line of European and North American canned foods and vegetables, Wine, Scotch Whiskey and other liquors, fresh pasteurized Milk, Ice Cream and Butter,"

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

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

"PARNASOS," OLIVES OF TOULIATOS CO.

JAMS & PRESERVES OF THE AEGIAN FACTORY

OF CLONIS BROTHERS

ACHAÏA CLAUSS WINES (MAVRODAPHNE and RETSINA)

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas



είνε, ότι κατά τās ίδιās περίπτω χρονολογίας ύπάρχον πλοία και εις τόν Βόρειον 'Ινδικόν 'Ωκεανόν, εις τās δύο όχθας του Περσικού κόλπου, από όπου μετεφέροντο τα έμπορεύματα από την 'Ανατολικήν πλευράν εις την 'Αραβίαν και εκείθεν διμεριζόμεντα εις την Λιβηθίαν, την Λίγυπτον και την Μεσόγειον.

\*\*\*

Είνε πολύ δύσκολον να άσχοληθῆ κανείς με τόν 'Ινδικόν 'Ωκεανόν, να άναφέρῃ τās άνεκμεταλλεύτους πηγάς πλούτου, που περιέχει, να περιγράψῃ τās έκτεταμένās του άκτάς και να καθορίσῃ τās σημεία, όπου εύρίσκειται πλούσιον άλιευμα, χωρίς να ανατρέξῃ εις την άρχαίαν έποχήν, από όπου, άλλως τε, άντλούνται όλα τὰ διδάγματα και αι πληροφορίες. Σταχυολογών, λοιπόν, και έγώ τās διά τὸ σημειώμα μου διαφωτιστικās πληροφορίας από τās διαφόρους σχετικās μελέτας, προσπαθῶ να προσδώσω εις αυτό ύψος έπαγωγών, άποφεύγων, ει δυνατόν, τās πολυπλόκους έπιστημονικο-τεχνικās διατυπώσεις, χωρίς, όμως, και να άπομακρύνωμαι από τὸ θέμα μου.

Καθώς προείπον, ὁ 'Ινδικός 'Ωκεανός, περιέχει άνεξαντλήτους πηγάς από πάσης φύσεως πρώτας ύλας, μεταξύ τών οποίων εξέχουσας, ως γνωστόν, θέσιν κατέχουν τὰ πετρελαία. Συνεχῶς και νέαι πηγαί του ρευστοῦ τούτου χρυσοῦ άνακαλύπτονται καθ' ὅλον τὸ μήκος και πλάτος τών διαφόρων περιοχών. Είς τόν βόρειον τομέα, από την 'Ερυθράν Θάλασσαν, την άκτὴν του Χαδραμαούτ, τόν Περσικόν κόλπον, όλη αὐτή ἡ πλευρά εἶνε σήμερα γεμάτη από πετρελαιόπηγας, 'Αλλά και εις τὴν 'Αφρικανικήν άκτὴν άνεκαλύφθησαν νέαι πηγαί πλησίον τῆς Ζικιδάρης και τῆς Μαδασακάρης. Πρὸς άνατολάς επίσης, εις τās άχανεῖς έκτάσεις τῆς Πολυνησίας, ως και Νοτιώτερον πρὸς τās άκτάς τῆς Αὐστραλίας, άνεκαλύφθησαν έσχάτως νέαι πλούσιαι εις πετρελαίον πηγαί.

Έκτός τῆς πολυτίμου ταύτης πρώτης ύλης, έπεσημάνθησαν εις διαφόρους περιοχάς ύποβρύχια δάση έκτεταμένα, καθῶς και στρώματα από θαλάσσια φυτά. Είνε πάμπολλα τὰ προϊόντα και ύποπροϊόντα, που παράγονται από τὴν βιομηχανοποίησιν τών «σαργασσών», τών φυκῶν και τών μυριάδων άλλων θαλασσίων φυτῶν. Έκτός από τὰ φαρμακευτικά είδη, τὸ άλευρον διά τὴν κτηνοτροφίαν, τὸ «'Αγκάρ» και τὰ λιπάσματα, έξάγεται από τὰ θαλάσσια φυτά και μία νέα ούσια, άποκαλυμμένη «'Αλγίν», ἥτις χρησιμοποιεῖται λίαν έπωφελῶς διά τὴν κατασκευὴν νήματος λίαν περιζήτητου διά τὴν ύφαντουργίαν. Ειδικά συνεργεία περισυλλέγουσιν όλα αὐτὰ τὰ φυτά και τὰ μεταφέρουσιν εις τόν πλησιέστερον σταθμόν διά να βιομηχανοποιηθῶν.

Είνε γνωστόν, επίσης, τὸ άφθονον άλας, που παράγεται εις τās έκτεταμένες άλυκας τῆς 'Ερυθρῆς Θαλάσσης και τών διαφόρων άλλων περιοχῶν. Συνάμα έξάγεται και όρυκτόν άλας εις πλείστα όσα σημεία, μεταξύ τών οποίων τὸ άλας τῆς 'Υεμένης εἶνε περιζήτητον. 'Υπολογίζεται, ότι τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς καταναλισκομένης ανά τὴν ύψηλιον ποσότητος άλατος προέρχεται από τόν 'Ινδικόν 'Ωκεανόν. 'Η ποιοτικῆ άνωτέροτης του έγκειται εις τὸ ότι δέν υγραινεται εύκόλως και παραμένει στεγνόν επί μακρόν διάστημα.

Είς τās διαφόρους νησίδας τās διασπαρμένās εις τās άχανεῖς του 'Ωκεανου έκτάσεις, υπάρχουν βουνά δόκλιμα από λίπασμα, τὸ γνωστόν «Γκούανος», τὸ όποῖον παράγεται από τὰ άπορίμματα τών θαλασσοπυλίων. Τὸ λίπασμα αὐτὸ εἶνε περιζήτητον διά τὴν βαμβακοκαλλιέργειαν και τούς κήπους.

Με τὴν σειράν πρέπει να αναφέρῶ ως πρώτας ύλας, τὰ διάφορα μέταλλα, τὴν πτάσσαν, τὸ σόδιον, τὴν ύλιαν και τὸσα άλλα που άποσύρονται από τὰ βάθη τῆς θαλάσσης. Τὸ σημειώμα μου, όμως, αὐτὸ δέν γράφεται τόσο διά τās πολυτίμους αὐτάς ύλας, όσον διά τὴν πλούσιαν ἰχθυολογικὴν πανίσκην του 'Ινδικου ὠκεανου, ἡ όποία, άλλως τε, άποτελεῖ τὴν σπουδαιότεραν και άνεκμεταλλεύτου πηγὴν πλούτου.

\*\*\*

'Αλλ' ἄς ἔλθωμεν εις τὸ κύριόν μας θέμα, τὰ ψάρια. 'Η τελευταία στατιστικῆ τῆς ανά τόν κόσμον ἰχθυοπαραγωγῆς αναδιβάσει τὴν παραγωγήν τῆς 'Αφρικῆς εις 1.375.000 τόνους, τῆς 'Ασίας εις 12.000.000 και τῆς Αὐστραλίας εις 375.000 τόνους. 'Η μὲν παραγωγή τῆς 'Ασίας προέρχεται άποκλειστικῶς από τόν Εἰρηνικόν 'Ωκεανόν, τῆς δὲ 'Αφρικῆς από τόν 'Ατλαντικόν και τόν 'Ινδικόν μαζύ. Σημειωτέον, ότι έντός τών έτών τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου, ἡ ἰχθυοπαραγωγή τῆς 'Αφρικῆς έδιπλασιάσθη και χάρις εις τὰ νέα πεδία δράσεως που ἠνοιχθησαν έσχάτως πρὸς τὴν πλευράν του 'Ινδικου, έλπίζεται, ότι θα αύξηθῆ περισσότερο.

Δέν εἶνε μόνον ἡ βρώσιμος άλιεία, που παρουσιάζει μεγάλον ενδιαφέρον εις τόν τομέα τούτον, εἶνε και ἡ άλιεία τών κητῶν, που εἶς ἴσου εἶνε σημαντικῆ. 'Από τὴν έποχὴν, που άπεφασίσθη, όπως περιορισθῆ ἡ θήρα τών φαλαινῶν, ἡ άξία τών φαλαινελαιών και τών λοιπῶν εκ τών κητῶν τούτων προερχομένων ύποπροϊόντων και ούσιῶν, ηῦξήθη έπαισητῶς. 'Εάν δὲ συνεχισθῆ ὁ περιορισμός, υπολογίζεται, ότι όλα τὰ ἰχθυέλαια θα άνατιμηθῶν βαθμῶδόν, λόγω τῆς μεγάλης ζήτησεως τούτων εις όλα τὰ μεγάλα Εὐρωπαϊκά βιομηχανικά κέντρα.

'Ελέγθη, ότι άπηγορεύθη ἡ έντατικῆ θήρα τών φαλαινῶν, διότι από τὴν μεγάλην καταστροφήν τείνει να έκλείσῃ βαθμῶδόν τὸ είδος των. Τούτο, ίσως, να μὴ εἶνε ακριβές, διότι ἡ φάλαινα μετατοπίζεται διαρκῶς και μετὰ πολλά χρόνια έπανέρχεται εις τὰ ἴδια νερά. Πρὸ ολίγων έτών άκόμη φάλαιναι έθηρεύοντο εις τόν Βισκαϊκόν κόλπον, εις τὰ στενά τῆς 'Ιρλανδίας και τὴν Βόρειον Θάλασσαν άκόμη. Σύν τῷ χρόνῳ, λόγω τῆς έντατικῆς καταστροφῆς, τὰ κητὴ αὐτὰ ἤρχισαν να μετατοπίζονται και έννομίσθη πρὸς στιγμήν, ότι ἠλαττώθησαν, διότι δέν εφαινοντο πουθενά. Αἱ πρὸς τόν Νότιον παγωμένον ὠκεανόν έρευνηαι του ναύαρχου Μπέρδ άπέδειξαν, ότι αἱ φάλαιναι, όχι μόνον δέν έξηφανίσθησαν, αλλά και εύρίσκονται καθ' άγέλας εκεί όπου ὁ άνθρωπος δέν ἠδύνατο να τās φθάσῃ.

Μόλις διεδόθη ἡ είδησις και έπεδειχθῆ τὸ σημείον όπου αὐται μετῆνέστευσαν, κατέφθασαν άμέσως επί τόπου τὰ μεγάλα πλοία έργοστάσια και ἤρχισεν εκ νέου ἡ έντατικῆ φαλαينوθέρια.

'Εντὸς ολίγων έτών παρετηρήθη, ότι αἱ άγέλαι ἤρχισαν να άραϊοϋν-

ται, τὰ έπισημανθέντα σημεία να εἶνε σχεδόν κενά και ἡ παραγωγή να μειούται. Τὰ 'Ηνωμένα 'Εθνη διέταξαν πάλιν να περιορισθῆ ἡ θήρα τών κητῶν τούτων και καθώρισαν τὴν καθ' έτος ποσότητα εις 16 έως 17.000 τεμάχια.

Οἱ Ρῶσοι, που εἶνε έξω τῆς 'Ενώσεως τών φαλαينوθρῶν, ἠγούθησαν τούς περιορισμούς και προσεπάθησαν να έπεκτείνουν τὴν άκτῖνα δράσεως τών πλοίων των εις τὰ νότια μεμακρυσμένα πεδία, τῆς Αὐστραλίας και τῆς 'Αφρικῆς. Πράγματι, έπεσημάνθησαν νέαι περιοχαί, όπου αἱ άγέλαι τών φαλαινῶν μετατοπίσθησαν και ἤρχισεν ἡ έντατικῆ και πάλιν καταστροφή. Τούς Ρῶσους ἠκολούθησαν εις τὸ ἴδιον μέρος οἱ Νεοζηλανδοί και οἱ Νοτιοαφρικανοί και άπεκόμισαν μεγάλα κέρδη. Τὰ κητὴ, όμως, συνεχῶς μετατοπίζονται και πρέπει να έπισημαίνεται εκ νέου ἡ θέσις, όπου εύρίσκονται.

Αὐτὰ συμβαίνουσιν από έτών, πλην ἡ ιστορία τῆς φαλαينوθρίας δέν αναγράφει λεπτομερέστερον τās διαδικασιας μετακινήσεως τών κητῶν τούτων, αφού δέν υπάρχουν στοιχεια, επί τών οποίων να στηριχθῆ ἡ άκριβῆ χρονικῆ μετανάστευσις. 'Αλλο παράδειγμα εἶνε ἡ από τās άκτάς τῆς Πορτογαλικῆς άποικίας τῆς 'Αγκόλας έξεφάνισις τών φαλαινῶν και ἡ παρουσία άγελῶν του ἴδιου είδους εις τās Νοτιῶς του άκρωτηρίου τῆς Καλῆς 'Ελπίδος νησίδας.

'Εάν έπρόκειτο να παρατάξω έπιχειρήματα, διά να ένισχύσω τὴν περι μετατοπίσεως τών κητῶν θεωρίαν, θα ανέφερον, ότι ἡ φάλαινα, οἱ φαστηρες και τὰ παρόμοια κητὴ συναντῶνται κατά περιόδους εις διάφορα σημεία. Είς τόν 'Ινδικόν 'Ωκεανόν επί παραδείγματι από όλους τούς πεπολιτισμένους λαούς, πρώτοι οἱ 'Ελληνες ναυτιλο συννητήθησαν με άγέλην φουσητήρων πρὸ 2273 έτών. Οἱ 'Ελληνες αὐτοί ἦσαν οἱ ἠρωϊκοί ναῦται και στρατιῶται του Μεγάλου 'Αλεξάνδρου, τούς όποιους ὁ θρυλικὸς ναύαρχος Νεάρχος ὁ 'Ανδρότιμου έταξίδευσεν από τās έκβολάς του 'Ιδου ποταμοῦ μέχρι του μυχοῦ του Περσικού Κόλπου.

'Ιδου τὶ γράφει ὁ 'Αρριανός διά τὸ ταξίδιον του Νεάρχου και διά τὴν εμφάνισιν τών φαλαινῶν. 'Από τὸ ἡμερολόγιον του πλου, 9 Δεκεμβρίου 325 π. Χ., 68η ἡμέρα ταξιδίου και 25ος σταθμός, πλησίον του λιμε-

Serving  
ship and owner



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF,

NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,

11ULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVenue 2000 · Telegrams - Lambert, London.  
(Inland)-Lambert, Telex, London · International Telex No. -G.S. LN 80901

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΠΑΡ' ΑΠΑΣΙ ΤΟΙΣ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΙΣ

ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 4. (ΣΤΟΑ ΡΑΖΗ)

ΑΘΗΝΑΙ

ΤΗΛΕΦ. 27-433

νίσκου Βάγιας.

Υστερα από ένα κοπιαστικό ταξίδι 800 σταδίων, (50 περίπου μιλίων), τα πλοία του Νεάρχου έφθασαν εις ένα τόπον, όπου η άκτι ήτο τελείως έρημος και έκτεθειμένη εις τας κακοκαιρίας. Ήναγκάσθησαν, λοιπόν, να άγκυροβολήσουν εις άρκετην απόστασιν από την ξηράν. Τα τρόφιμά των είχαν σχεδόν τελειώσει και παρείχτο εις τούς άνδρας τροφή μετρημένη. Πέρασαν την νύκτα εις τὸ φιλοξενον αυτό μέρος και τὸ πρωί πριν καλά ήμερώση, άνεχώρησαν διὰ να συνεχίσουν τὸ κοπιαστικό των ταξίδι. Ἐνώ ήπλεον μετὰ τὰ χαράγματα, παρατήρησαν εις μικράν απόστασιν ένα περιεργον φαινόμενον και άνησύχσαν. Ἐπάνω στή θάλασσα πηδούσαν στήλαι ύδατος με κρότον φυσητηρίου του σιδηρουργου:

«Υπό την έω όφθηνα ύδωρ άνω άναφυσώμενον, τής θαλάσσης, οία περ έκ προσητήραν διὰ άναφερόμενον» (Άρ. Ίνδικ. Α', 1).

Οι άνδρες, πρό του φαινομένου τούτου έξεπλάγησαν, τὰ κουπιὰ ξέφυγαν από τὰ χέρια των ναυτών και όλοι μαζί διηρωτώντο τι, άρά γε, συμβαίνει! Εύτυχώς, που ό πλοηγός των, ό Υδράκης, τούς καθσύχασε με την πληροφορίαν, ότι αυτά ήσαν τὰ τέρατα τής θαλάσσης, πολύ μεγαλύτερα και από τὰ πλοία των άκόμη και φυσούσαν με δύναμι τὸ θαλάσσιον ύδωρ. Προέθεσε, μάλιστα, ότι τὰ θηρία αυτά ήσαν πολύ επικίνδυνα, διότι με ένα κτύπημα τής ούρας των ήμπορούσαν να άναποδογυρίσουν τὰ μικρά των πλοία.

Η θάλασσα έξηκολούθει να στροβιλίζεται και σε λίγο ένεφανίσθη επί τής έπιφανείας άγέλη φαλαινών, αι όποιαι, εις τὰ τρομαγμένα πληρώματα έφαινότο ως πλέουσιν νησίδες. Ο Νεάρχος λέγει, ότι τὸ μέγεθος των θηρίων ήτο 25 όργυιάν. Κανείς δεν είχε τὸ θάρρος για να ξανατιάση τὰ κουπιὰ, διότι πρό του άγνώστου αυτού έχθρου όλοι σχεδόν ήχασαν την ψυχραιμίαν των. Η θάλασσα ήτο γεμάτη από τέρατα, που φυσούσαν.

Ο ναύαρχος, τότε, διὰ να ενθαρρύνη τούς άνδρας του, έπεθεώρησε τὸν στόλον και διέταξε να παραταχθών τὰ πλοία πυκνά, τὸ ένα κοντά εις τὸ άλλο, με τὰ έμβολα έστραμμένα προς τὰ θηρία, ως να έπρόκειτο περί ναυμαχίας. Μόλις δε θὰ έδιδε τὸ σύνθημα τής έφόδου, διέταξε όσως οι άνδρες θορυβούν όσον τὸ δυνατὸν περισσότερο, οι ναυται να κτυπούν με τὰ κουπιὰ την θάλασσαν και να άλαλάζουν, αι σάλπιγγες να ήχουν και οι στρατιώται να συγκρούουν τὰς έσπίδας των.

«Νεάρχος τὰς ναυσίν έπήγε τὸ ρόθιον καθ' άπερ εκάλουν και άμα τὰς σάλπιγγιν έφόβει, τὰ δε θηρία έξυθεν...» (Στράβων ΙΕ', 725, 10).

Τοιουτρόπως, αναβαρρήσαντες οι άνδρες, έπιασαν τὰ κουπιὰ με τὰ στιβαρά των χέρια, ήρχισαν να κωπηλατούν και να κτυπούν την θάλασσα, να φωνάζουν, οι σάλπιγγαι να σημαίνουν συνεχώς, οι στρατιώται να συγκρούουν θορυβωδώς τὰς άσπίδας των και ούτω έπληρίσαν προς τὰ κητη. Τὰ θηρία, τότε, κατατρομαγμένα, έξηφανίσθησαν άμέσως, έδόθησαν θαθεία στή θάλασσα και δεν ξαναφάνηκαν, παρά πολύ μακριά. Τὸ θάρρος και η συνέσις του Νεάρχου έσωσαν τὰ πληρώματα από ένα άγνωστον κίνδυνον.

\*\*\*

Όταν λέγω, ότι ό Ίνδικός Όκεανός εινε γεμάτος από κητη και άλλα ψάρια, μη θρώσιμα, ύπονοώ, ότι όλα αυτά μαζί εινε κατάλληλα διὰ την βιομηχανοποίησιν. Παράγεται έκ τούτων Ιχθυάλευρον, Ιχθυέλαιον, λιπάσματα και μύρια άλλα ουσία άπολύτως άναγκαία διὰ τὰς πολλαπλάς βιομηχανίας. Εινε τόσο μεγάλη η ζήτησις των ύποπροϊόντων τούτων εις την Ευρώπην, που οιαδήποτε ποσότης έκ τούτων εινε εύπρόσδεκτος. Σημειώτέον, ότι μόνον η Γερμανία χρησιμοποiei σήμερα άνω των 100.000 τόνων Ιχθυελαιού, θὰ έχρησιμοποiei δε εύκόλως και μεγαλύτεραν άκόμη ποσότητα, εάν δεν υπήρχον οι επί των εισαγωγών περιορισμοί και αι δυσκολία διὰ τὸ συνάλλαγμα.

Εινε πλήρως άποδεδειγμένον σήμερα, ότι η υπό των δέκα τεσσάρων μεγάλων πλωτών εργοστασίων (που μονοπωλιακώς έκμεταλλεύονται την φαλαινοθηρίαν) η παραγομένη ποσότης Ιχθυελαιού εινε τελείως άνεπαρκής διὰ τὰς άνάγκας τής διεθνούς αγοράς, πλην ό κατά συνθήκην έξασκούμενος έλεγχος υπό τὸ πρόσχημα τής προστασίας του είδους των κητών, εινε μάλλον διὰ να συγκρατούνται αι τιμαί των Ιχθυελαιών εις ύψηλά επίπεδα.

Δεν εινε, όμως, μόνον αι φάλαιναι, οι φυσητήρες και τὰ συγγενή κητη

που έποδίδουν τὰς πολυτίμους αυτές ύλας: Η θάλασσα μας χαρίζει και μύρια άλλα μη θρώσιμα ψάρια, που δύνανται να άποδώσουν άνεξαντλήτως ποσότητας προϊόντων και ύποπροϊόντων. Ο Ίνδικός όκεανός, μάλιστα, περισσότερο από τὰς άλλας θαλάσσης, περιέχει ποσότητα τοιούτων θαλασσίων όργανισμών, που ό ανθρώπινος νους εινε δύσκολον να συλλάβη και να ύπολογίση. Δελφίνα, φώκαιαι (Porpoises, Mergansers), αλικόραι, φώκαι, καρχαρία, μικροί και μεγάλοι, χελώναι τεράστια θαλάσσης, καλαμάρια γιγαντιαία, όκταπόδια με πλοκάμους, που περουν τὰ δέκα μέτρα μήκους, σφηπια όγκώδεις, άλλα μαλακία διάφορα, ψάρια θηρία άγνωστα και μύρια άλλοι θαλάσσιοι όργανισμοί, των όποιων η άπαριθμησις θὰ άπαιτήση πολύν χώρον, εινε έξαιρετικαι πρώται ύλαι διὰ την βιομηχανοποίησιν.

Διὰ τὸν σκοπόν τούτον δεν χρειάζονται τὰ μεγάλα πλωτά εργοστάσια, τὰ διὰ τής φαλαινοθηρίαν χρησιμοποιούμενα, άλλα πλοία πολύ μικρότερα, ειδικώς διασκευασμένα, ως μοι έδόθη η εύκαιρία να έπεξηγήσω εις προηγούμενας μελέτας μου. Πρός την κατεύθυνσιν ταύτην ήρχισαν να κινούνται αι μεγάλαι άλιευτικαι έπιχειρήσεις και διὰ τούτο όλα όσα άνέφερα άνωτέρω, αν και φαινομενικώς δυνάμενα να θεωρηθών ως περιττολογία, εν τούτοις, συντελούν εις τὸ να έμβαθύνη περισσότερο ό άναγνώστης, ό εις τὰ τής άλιείας μη μεμημένος, εις τὸ ζήτημα, που προσπαθώ να αναπτύξω, δηλαδή την δυνατότητα τής άποτελεσματικής έκμεταλλεύσεως του θαλασσίου πλούτου και διη του του Ίνδικου Όκεανού.

Όσον άφορά την έπισήμανσιν των περιοχών, όπου ό πλούτος αυτός εινε προσίτος εις όλους, ό καθορισμός των διὰ την άλιείαν εποχών και η έπεξηγησις των εφαρμοζόμενων μεθόδων η συστημάτων διὰ την άποκτησίν του, πρέπει να τονίσω, ότι μυστικά δεν υπάρχουν, ούτε περιορισμοί. Η μόνη δυσκολία εινε αι κατ' έτος κακοκαιρία, με τούς άνέμιους (τὸ μονόδιον), που άρχίζουν τὸν Ιούλιον και διαρκούν έως τὸν Σεπτέμβριον. Άλλά και τὸ μειονέκτημα αυτό οι έπιδέξιοι πλοίαρχοι κατορθώνουν να τὸ έξυδετερώσουν με την μεταλλαγην των περιοχών, όπου, ενδεχομένως, δύνανται να δράσουν.

Έχω υπ' όψη μου διάφορα συγγράμματα επί του θέματος τούτου και τὰ τελευταία άλιευτικα περιδικα η δελτία, τὰ αναφερόμενα εις την παγκόσμιον άλιευτικην κίνησιν. Άποσπώ τὰς δυναμένας να ενισχύσουν τὸ σημειωμά μου ειδήσεις και να έπιβεβαιώσουν τὰ όσα με τόσον ζήλον προσπαθώ να μεταδώσω.

α) Από γαλλικής πλευράς, με βάση την έκμετάλλευσιν του Ιχθυολογικού πλούτου των χαμένων εις τὸν Νότιον τομέα του Ίνδικου Όκεανού νησίδων Νιού Άμστερταμ και συμπλέγματος των νήσων Κεργκουλέν (Γαλλικόν άποικίον), αναφέρω, ότι τὸ ειδικώς διασκευασμένον άλιευτικόν σκάφος τής εταιρίας «Darmer» έπραγματοποίησε και νέαν έπιτυχη έξόρμησιν διὰ την περισυλλογήν άστακών και μεγάλων παγουριών. Τὸ σκάφος αυτό (Bateau congelateur) εις ένα τετράμηνον ταξίδι του απέκόμισε περί τούς τετρακοσίους τόνους άστακοουρών, κατεψυγμένων, τούς όποιους μετεκόμισεν εις Μασσαλίαν εν άρίστη καταστάσει. Τὸ όλον φορτίον έπωλήθη εντός όλίγων ήμερών αντί 350 φράγκων τὸ κιλόν. Η εταιρία έπραγματοποίησε πώλησιν 130.000 λιρών περίπου. Άφών εις τούς οικονομολόγους να ύπολογίσουν πόσα ήσαν τὰ έξοδα τής έξορμήςως και τι απέμεινεν εις την έπιχείρησιν. Μοι έδόθη η εύκαιρία να έπισκεφθώ τὸ ως άνω σκάφος, όταν έγίνοντο αι συμπληρωματικαι των ψυκτικῶν θαλάμων έγκαταστάσεις και δεν έκπληροσσομαι διὰ τὰ εύχάριστα άποτελέσματα.

Αυτά, που τόσον έπιτυχώς πραγματοποιούν οι Γάλλοι δι' ένα μόνον είδος και εις τὸν τομέα των άποικιών των, δύνανται κάλλιστα να τὰ έπιτύχουν και άλλοι έπιχειρηματία, εις οιαδήποτε άλλην του Ίνδικού τομέως περιοχην, χωρὶς κανένα περιορισμόν. Άρκει να διαθέτουν τὰ κατάλληλα πλοία και τὰ επ' αυτών έξησκημένα πληρώματα. Αι αιωνίως προβαλλόμεναι δικαιολογίαι περί δήθεν άνυποφόρον διὰ τούς Ευρωπαϊκούς κλιματολογικόν συνθηκών, φαίνεται να μη εινε άποδεκται, διότι Άγγλοι, Νορβηγοί και Πορτογάλοι έπιχειρούν τακτικα παρομοίας, λίαν άποδοτικας, άλιευτικας έξορμήσεις, χωρὶς να ένοχλούνται από τὰς καιρικας μεταβολας. Περί τούτων θὰ γράψω εις τὸ προσεχές.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

## ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



1953

MANAGERS A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3

# THE AEGAEAN NAVIGATION TYPALDOS BROS CO LTD

PIRAEUS

ESTABLISHED 1929

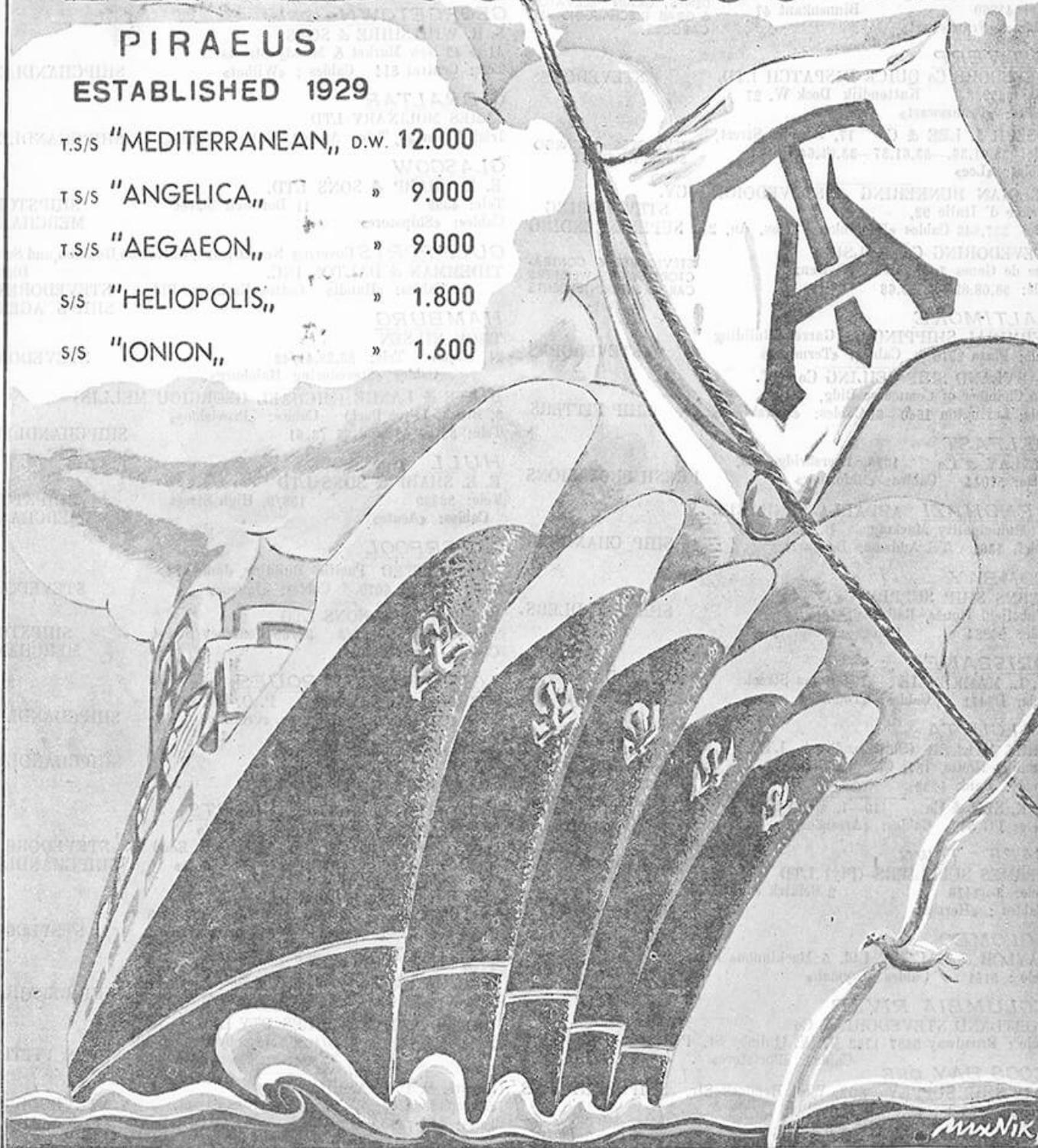
T.S/S "MEDITERRANEAN,, D.W. 12.000

T.S/S "ANGELICA,, " 9.000

T.S/S "AEGAEON,, " 9.000

S/S "HELIOPOLIS,, " 1.800

S/S "IONION,, " 1.600



## T.S.S. **ANGHELICA**

9000 TONS - 19 KNOTS P.H.

WEEKLY EXPRESS SERVICE BETWEEN

**GREECE-EUROPE VIA BRINDISI (ITALY)**

SAILING FROM: | PIRAEUS FOR BRINDISI ON TUESDAYS AT 5 P.M.  
| BRINDISI FOR PIRAEUS ON THURSDAYS AT 7 P.M.

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

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

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

**ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ**

Του κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Μάιος.— Είς 7320 εκατομμύρια μπουσέλς δύναται να υπολογισθῆ ἡ παγκόσμιος παραγωγή τοῦ σίτου, με αὔξησιν 85 εκατομμυρίων μπουσέλς ἔναντι τῶν προηγουμένων προβλέψεων, με 840 ἑκατ. μπουσέλς ἐπὶ πλέον ἔναντι τῆς συγκριθῆς τοῦ 1951 καὶ με 1296 ἑκατ. μπουσέλς ἐπὶ πλέον τῆς μέσης παραγωγῆς τῆς περιόδου 1935—39. Τὰ ὑφιστάμενα τὴν 1ην Μαρτίου ε. ἔ. ἀποθέματα εἰς τὰς τέσσαρας μεγάλας σιτοπαραγωγούς χώρας, ἔθεωροῦντο ὡς σημαντικά. Ἀνήρχοντο ταῦτα εἰς 1460 εκατομμύρια μπουσέλς, με αὔξησιν 66%, ἔναντι τῶν ἀποθεμάτων τοῦ παρελθόντος ἔτους (885 ἑκατομμ. μπουσέλς). Αἱ Ἠνωμένοι Πολιτεῖσι καὶ ὁ Καναδάς κατεῖχον τὰ μεγαλύτερα ἀποθέματα.

• Τὰ τεράστια ἀποθέματα τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν εἰς σιτηρὰ δὲν φαίνεται πιθανὸν νὰ ἀπορροφηθοῦν ἄλλως, παρὰ μόνον ἂν ἀποσταλοῦν πρὸς τὰς λιμοκτονούσας χώρας τῆς Ν.Α. Ἀσίας, ἤτοι πρὸς τὰς Ἰνδίας, τὸ Πακιστάν, τὴν Κεϋλάνη καὶ τὴν Ἰνδονησίαν. Καὶ τοῦτο, ὄχι μόνον χάριν τῆς βοήθειαι τῶν, ἀλλὰ καὶ ἵνα μὴ αἱ συναλλαγαι τῆς Ρωσίας καὶ τῆς Κίνας ἐθάσων μέχρι τοῦ σημείου, ὡστε νὰ ἐξασφαλίσουν, ἔναντι τῆς παροχῆς τροφίμων, τὴν ἀγορὰν ὑπὸ τῶν δύο αὐτῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν, τῶν πολυτιμῶν ἀποικιακῶν προϊόντων τῶν. Ὁ κομμουνισμὸς θὰ καθίστα οὕτω τὴν ἐγγύχωρον κατανάλωσιν καὶ τὰς ἐξαγωγὰς ὑποτέλει. Ἡ πολιτικὴ ἐξάρτησις τῶν θὰ ἐπικολοῦθαι.

• Ἡ σιτοπαραγωγή προβλέπεται τόσον μεγάλη εἰς τὰς Ἠνωμένας Πολιτεῖαις—ὑπὲρ τὸ διεκατομμύριον μπουσέλς—ὡστε νὰ προβλέπεται περιορισμὸς ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους εἰς τὰς ἐκτάσεις ποῦ θὰ καλλιεργηθοῦν. Σχετικὸς νόμος καθορίζει τοὺς περιορισμούς, ὅταν ἡ παραγωγή ὑπερβαίη κατὰ 15% τὴν ἐγγύχωρον κατανάλωσιν καὶ τὰς ἐξαγωγὰς ἀνάγκας.

• Διαπραγματεύσεις διεξάγονται καὶ φαίνεται, ὅτι προχωροῦν κατὰ τρόπον ἱκανοποιητικόν, διὰ τὴν ἀπὸ μέρους τῆς Ἰαπωνίας ἀγορὰν 350 χιλ. τόνων Ἀργεντινοῦ σίτου καὶ κριθῆς. Αἱ πρῶται, μάλιστα, δοκιμαστικαὶ κρούσεις εἰς τὴν ναυλαγορὰν ἐγένοντο διὰ φορτώσεις Μαΐου, Ἰουνίου καὶ Ἰουλίου, με προσφορὰν 13 δολλαρίων κατὰ τόνον καὶ με 1000 τ. ἐλευθέρους ἐκφορτωτικῶν. Παρὰ τὴν ἀναμένεται καὶ δι' ἕτερα εἶδη ἡ μεταφορικὴ πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν κίνησις, ἐντὸς τοῦ ἐρχομένου ἐξαμήνου. Προβλέπεται πράγματι νὰ εἰσαχθοῦν 463.000 τ. ὑρῶν μέχρι τέλους τοῦ ἔτους, ἐκ τῶν ὁποίων 160.000 τ. ἀπὸ τὴν περιοχὴν τοῦ δολλαρίου, 100.000 τ. ἀπὸ τὴν περιοχὴν τῆς στερλίνας καὶ 203.000 τ. ἀπὸ ἐτέρουσιν λογαριασμοῦ ἀνταλλαγῶν κλπ. Αἱ ὀλίκαι εἰσαγωγὴν γειννήματων θὰ ἀνέλθωσιν εἰς 650.000 τ. σίτου καὶ 150.000 τ κριθῆς. Πέραν τῶν ἀνωτέρω, θὰ εἰσαχθοῦν ἀπὸ τὴν Φορμόζαν καὶ 250.000 τ. ζαχάρεως, με συλλογὴν εἰσαγωγῆν καὶ ἐξ ἄλλων προελεύσεων, μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου, 300.000 τόνων.

• Χαρακτηριστικὸν τῶν διαθέσεων τῶν Ἰαπῶνων διὰ τὴν ἐπάνοδον τῶν εἰς τὰς ἐκ μακρὰς παραδόσεως ἐμπορικὰς συναλλαγὰς με τὴν ἡπειρωτικὴν Ἀσίαν, εἶνε οἱ λόγοι τοῦ ἀντιπροέδρου τοῦ Διεθνoῦς Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ γνωστοῦ ἰάπωνος διομηχανοῦ κ. Χισακίρα Κάνο. Ὁμιλῶν οὗτος πρὸς τὴν ἐν Βιέννῃ συνελθούσαν συνέλευσιν τοῦ ἐν λόγω Ἐπιμελητηρίου, ἐτόνισεν τὴν ἐξαιρετικὴν σημασίαν διὰ τὴν Ἰαπωνικὴν οἰκονομίαν τοῦ ἀνοιγματος τῆς κινεζικῆς ἀγορᾶς. Μετὰ τὴν εἰρήνην εἰς τὴν Κορέαν — εἶπεν ὁ ἐπιφανὴς ἰάπων — δὲν θὰ χρειασθῶμεν πλέον ἀμερικανικὴν βοήθειαν. Ἡ Ἰαπωνία θὰ κρατηθῆ οἰκονομικῶς ἀφ' ἑαυτῆς. Ὅλαι αἱ πρῶται ὕλαι, ποῦ χρειάζεται ἡ διομηχανία τῆς, θὰ μεταφέρονται ἀπὸ τὴν ἀπέναντι ἀκτίν, με σοβαρὰν οἰκονομίαν

τιμῶν καὶ συναλλάγματος.

• Αἱ δίκαι τῆς Ἀγγλοῖρένιαν εἰς τὴν Ρώμην καὶ τὸ Τόκιο διὰ τὴν ἀμφισβήτησιν τῆς κυριότητος τῶν ἀγορασθέντων ἀπὸ τὸ Ἰράν πετρελαίων συνεχίζονται, ἐνῶ ἐξ ἄλλου τὰ φορτία — διὰ τὴν Ἰταλίαν κυρίως — ἐξακολουθοῦν νὰ φορτώνονται ἀπὸ τὸ Ἀμπαντάν. Τελευταίως, μάλιστα, καὶ ἕνα ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιο, τὸ «Πάξ», ἐκόμισε περσικὰ πετρελαία εἰς τὴν Βενετίαν. Ἡ ἐν Ρώμην δίκη ἀνεβλήθη διὰ τὴν 18ην Ἰουνίου, προκειμένου νὰ συγχωνευθοῦν αἱ σχετικαὶ ἀγωγαὶ εἰς μίαν, δι' ὅλα τὰ κοιμισθέντα φορτία, ἅτινα καὶ παραμένουν εἰς τὰς ἐλευθέραις ζώνας τῶν λιμένων ἐκφορτώσεως τῶν, διότι ἡ ἰταλικὴ κυβέρνησις δὲν παρέσχεν εἰσέτι τὴν ἀδειαν εἰσαγωγῆς τῶν. Ἀφ' ἑτέρου, ἡ ἐν Ἰαπωνίαν δίκη διὰ τὸ φορτίον τοῦ «Νίσσο Μαρού» διεξήχθη τὴν 23ην Μαΐου. Τὸ δικαστήριον ἀπεφάνθη, ὅτι ἡ συμφωνία τῆς «Ἀγγλοῖρένιαν» καὶ τῆς Περσικῆς Κυβερνήσεως ἦτο ἰδιωτικῆς μορφῆς καὶ ἠτόνησεν, ἀφ' ἧς ἡμέρας ἐπεβλήθη ἡ κρατικοποίησις, ἥτις ἀποτελεῖ ἐθνικῆς φύσεως μέτρον ὑπεράνω πάσης ἰδιωτικῆς συμφωνίας. Κατόπιν τῆς ἀποφάσεως ταύτης, τὸ φορτίον τοῦ «Νίσσο Μαρού» ἐξεφορτώθη καὶ διετέθη εἰς τὴν Ἰαπωνικὴν ἀγορὰν. Ἐτονίζετο πάντως, ὅτι κατόπιν διαδημάτων τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, ἡ Ἰαπωνικὴ κυβέρνησις δὲν πρόκειται νὰ ἀγοράσῃ ἄλλα περσικὰ πετρελαία. Πάντως, ἡ ἀρχικῶς διατεθείσα πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν πίστωσις εἰς συναλλάγμα, ἐκάλυπτε τὴν προμήθειαν 36.000 τόνων. Δεῦν νὰ προστεθῆ εἰς τὰ ἀνωτέρω, ὅτι ἡ Ἀγγλοῖρένιαν, ἀντιδρῶσα εἰς τὴν ἀπὸ μέρους τῆς περσικῆς κυβερνήσεως προσφορὰν εἰς τὴν Ἰαπωνίαν πετρελαίων εἰς τὸ ἕμισον τῆς διεθνoῦς κρατούσης τιμῆς, προσέφερε διὰ τῆς «Σέλλ» εἰς τὰ ἰαπωνικὰ διυλιστήρια ἐκπτώσιν 20% διὰ τὴν ἀγορὰν ἀκαθάρτων πετρελαίων τῆς Μέσης Ἀνατολῆς.

• Οἱ ἰδιοκτητῆται τῶν γαιανθρακωρυχείων, ὅπως καὶ οἱ ἐργάται αὐτῶν, σοβαρὰς διατυπῶνουν ἀνησυχίας διὰ τὴν ἀπὸ τινος σημειομένην ἐκπτώσιν τῆς ἐξαγωγικῆς κινήσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιανθρακός καὶ τὴν αὐθόρυσον χρησιμοποίησιν τοῦ φιοῦελ δὴλ. Ὑπεδείχθη ἤδη εἰς τὸ Κογκρέσσον ἡ ἐπιβολὴ περιορισμῶν εἰς τὰς εἰσαγωγὰς πετρελαίων. Συγκεκριμένως ἐπιζητεῖται νὰ ἐπιβληθῆ ὄριον εἰς μὲν τὰς εἰσαγωγὰς τοῦ φιοῦελ δὴλ εἰς ποσοστὸν 5 % τῆς ἐγγυώρου καταναλώσεως καὶ εἰς τὰς εἰσαγωγὰς ἀκαθάρτου πετρελαίου 10%. Κατὰ τὴν ἐνώπιον τῆς ἀρμοδίας ἐπιτροπῆς τῆς Βουλῆς συζήτησιν τοῦ νομοσχεδίου Σίμφον, τοῦ προβλεπόντος τοὺς ἀνωτέρω περιορισμούς, ἀπήχηθησαν τὰ ἀντιτιθέμενα συμφέροντα τῶν μεγάλων ἐταιρειῶν πετρελαίων, αἵτινες διατηροῦν πηγὰς εἰς τὸ ἐξωτερικόν, τῶν μικρῶν ἰδιοκτητῶν πετρελαιοπηγῶν ἐντὸς τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν, τῶν ἰδιοκτητῶν γαιανθρακωρυχείων, ἀκόμη δὲ καὶ τῶν ξένων κυβερνήσεων, αἱ ὁποῖαι ἐνδιαφέρονται διὰ τὰς πρὸς τὰς Ἠνωμένας Πολιτεῖαις ἐξαγωγὰς πετρελαιοειδῶν. Εἰς ἕκαστος τῶν ἀνωτέρω παραγόντων ὑπεστήριξε τὴν ἰδικὴν του θέσιν, χωρὶς ἀκόμη νὰ προβλέπεται, ποῖα θὰ εἶνε ἡ τελικὴ ἐπὶ τοῦ θέματος ἀπόφασιν τοῦ Κογκρέσσου. Ἄς σημειωθῆ, ὅτι ἡ κυβέρνησις ἀντιτίθεται εἰς τὸ μέτρον τοῦ περιορισμοῦ τῶν εἰσαγωγῶν.

• Ἡ Ἀμερικανικὴ Κυβέρνησις ὑπεχρῶθη νὰ ἀγοράσῃ τὸ ἐκ 10.000 τ. φορτίον βενζίνης δι' ἀεριοπροσθούμενα ἐρεσπλάνα, ὅπερ εἶχε ορθωθῆ πρὸ τριμήνου ἐκ Κωνσταντίνης ἐπὶ τοῦ φιλλανδικοῦ τάνκερ «Βίτμα» καὶ προωρίετο διὰ τὴν Ἐρυθρὰν Κίαν. Τὸ σκάφος εἶχε διαταχθῆ ὑπὸ τὸν συμμαχικῶν ναυτικῶν δυνάμεων νὰ καταπλεύσῃ εἰς τὴν Σιγκαπούρην, ὅπου καὶ κατεσχέθη τὸ φορτίον του. Ἡ ἐν λόγω ποσότης τῆς βενζίνης μετεφορτώθη ἤδη ἐπὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Καχάμπ», ἀνήκοντος εἰς τὴν ἀμερικανικὴν στρατιωτικὴν ὑπηρεσίαν.

• Ὁρισμένα ἔθροα ἀγοραὶ πρῶτων ὑλῶν, κυρίως δὲ κασιτέρου καὶ καουτσούκ ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Ν.Α. Ἀσίας καὶ ἐρίων ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν, αἵτινες καὶ προεκάλεσαν κάποια ἀνατιμητικὴν κίνησιν, ἀποδίδονται εἰς κομμουνιστικὴν παρέμβασιν, μέσῳ τρίτων ἀγοραστῶν, ἐνεογοῦντων διὰ λογαριασμῶν χωρῶν τοῦ Σιδηροῦ Παραπατέματος. Οἱ Ἀμερικανοὶ παρατηροῦνται ἐφιστοῦν τὴν προσοχὴν τῆς Οὐάσιγκτωνς ἐπὶ

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

**NORTH SHIELDS**  
**E. E. SHARP & SONS LTD.** 56 Borough Road SHIPSTORE  
 Tele: 321/2 Cables: «Acute» 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: «Indepiereco» TOWAGE

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

**MURPHY COOK & Co**  
 The Bourse Philadelphia 6, STEVEDORES  
 Tele: 3-5514, 3-5515 Cables «Stevodore»

**RANGOON**  
**COMOTTO SON & Co LTD.** STEVEDORES &  
 P. O. Box No 139, Cables «Macotto» SHIPCHANDLERS

**C. S. BUSHANAM & Co.** 19, 35th Street STEVEDORING  
 Cables: «Bushnamgo» DUNNAGE & PRO-  
 VISIONS

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

**ROTTERDAM**  
**STEVEDORE Co RIJN DELTA LTD.**  
 Meent 94 Minerva House, STEVEDORING,  
 Tele: 25976 Cables «Rijndelta» SUPERINTENDING

**N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWDOORS MAATS.**  
 Willemskade 21 STEVEDORES  
 Tele: 23168 Cables: «Advantages»

**STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD.** STEVEDORES, SUPERINTEN-  
 DENTS, GRAIN ELEVATOR  
 Tele: 27190 Maaskade 113 & GRAB DISCHARGING ALL  
 CARGOE

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

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

**SYDNEY N.S.W.**  
**N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD**  
 Tele: B 4067 & BW 1528 28 O'Connell Street  
 Cables: «Motive» STEVEDORES

**VANCOUVER B.C.**  
**EMPIRE STEVEDORING Co**  
 Tele: Pacific 8341/3 395 Railway Street  
 Cables: «Despatch» STEVEDORES

**LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)**  
 850, Hastings Street West, GRAIN FITTERS  
 Tele: Marine 6481-2 Cables: «Louiswolfe» AND STEVEDORES

τών κινήσεων αυτών.

• Οι ρώσοι, κατά τās τελευταίας οικονομικές των συνομιλίας εις την Γενεύην με τās Δυτικές χώρας, προέβησαν εις προσφοράς ειδών, αίτινες προεκάλυσαν ποιάν τινα έκπληξιν. Μέχρι τούδε οι ρώσοι επέδειξαν την εισαγωγήν ειδών στρατηγικής σημασίας. Τώρα, δέχονται την εισαγωγήν καταναλωτικών αγαθών και εις αντίλλαγμα προσφέρουν πετρέλαιον, χρώμιον, τουγκάτενιον, αυτοκίνητα κλπ. Τās αυτές προτάσεις υπέβαλον και πρὸς τὴν Σουηδίαν, κατά τās τελευταίας διαπραγματεύσεις πρὸς σύναψιν ἐμπορικῆς συμφωνίας μεταξύ τῶν δύο χωρῶν. Οἱ Ἀμερικανοὶ υποπέποιονται, ὅτι μπλοφάρουν.

• Ἐλευθερίαν εἰς τās ἐμπορικὰς συναλλαγὰς καὶ ὄχι βοήθειαν ζητοῦν αἱ χώραι τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν. Οἱ Ἀμερικανοὶ παραδέχονται, ὅτι ἡ πλήρης κατάργησις τοῦ δασμολογίου καὶ τῶν εισαγωγικῶν περιορισμῶν ἀπὸ μέρους τῶν ἠνωμένων Πολιτειῶν θὰ αὐξήσῃ τās εἰς δολλάρια προσόδους τῶν ἔξω συμμάχων χωρῶν κατὰ 2 1/2 δισεκατομμύρια δολλάρια ἐτησίως. Χρειάζονται, ὅμως, — τονίζουν οἱ Ἀμερικανοὶ — 3 1/2 περίπου δισεκατομμύρια δολλάρια αἱ χώραι αὐταί, διὰ τὰ καλύψουν τās εἰς δολλάρια συναλλαγματικῆς τῶν ἀνάγκας. Ἡ κατάργησις, συνεπῶς, τῶν δασμῶν θὰ περιορίσῃ τὴν ὀξύτητα τοῦ προβλήματος, χωρὶς, ὅμως, καὶ τὸ ἐπιλύσῃ.

• Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Κογκρέσου συζητήσεως τῆς βοήθειας διὰ τὸ νέον οικονομικὸν ἔτος, ὑπεραφθονοῦν εἰς τὸν ἀμερικανικὸν τύπον αἱ παραστατικά ἑκτιμητικὰ περὶ τῶν μέχρι τούδε δαπανηθέντων ἀπὸ τὸν ἀμερικανικὸν Δημοσίον εἰς βοήθειαν τῶν ἔξω χωρῶν. Οὕτω, εἰς 39 δισεκατομμύρια δολλάρια ἐφθάσεν ἡ ἀμερικανικὴ βοήθεια κατὰ τὰ ἑπτὰ μεταπολεμικὰ ἔτη. Ἐξ αὐτῶν ἔλαβον ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη 29 δισεκ. δολλάρια, ἡ Ἀσία καὶ ἡ περίοχος τοῦ Εἰρηνικοῦ 7, ἡ Ρωσία καὶ ἡ Ἀνατολικὴ Εὐρώπη 1, ὁ Ὄργανισμὸς ἠνωμένων Ἐθνῶν, ὁ Ἐρυθρὸς Σταυρὸς, οἱ πρόσφυγες κλπ. 1 δισεκατομμύριον δολλάρια, ἡ Λατινικὴ Ἀμερικὴ 670 ἑκατομμύρια δολλάρια καὶ ἡ Μέση Ἀνατολή 350 ἑκατομμύρια. Ἀπὸ τὰ δαπανηθέντα διὰ τὴν Εὐρώπην ποσά, ἔλαβον ἡ Μεγάλη Βρετανία 8.1 δισεκατομμύρια δολλάρια, ἡ Γαλλία 6.2, ἡ Δυτικὴ Γερμανία 3.7, ἡ Ἰταλία 3.1, ἡ Ἑλλάς 1.9, ἡ Ὀλλανδία 1.3, ἡ Αὐστρία 943 ἑκατ. δολλάρια, τὸ Βέλγιον 741, ἡ Τουρκία 574, ἡ Γιουγκοσλαβία 534, ἡ Νορβηγία 286, ἡ Δανία 277 ἑκατ. καὶ διάφοροι ἄλλοι 1.2 δισεκατ. δολλάρια. Καὶ προσθέτουσ, ὅτι ἐπιλογὸν τῶν στατιστικῶν τῶν αἱ ἀμερικανικὰ ἐφημερίδες: «Καὶ τώρα, ὁ ἀκόμη δισεκατομμύρια δολλάρια ζητοῦνται διὰ τὸ νέον οικονομικὸν ἔτος. Ἡ βοήθεια κατήντησε νὰ ἐπιδαρήνῃ τοὺς Ἀμερικανούς, ὅπως, ἀκριβῶς, ἡ φορολογία διὰ τὰ σχολεῖα, τὴν ἀστυνομίαν καὶ τὴν ὁδοποιίαν».

• Βάσει τῶν ἀριθμῶν τοῦ α' τοιμήνου, ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ τὸ ἐθνικὸν ἐπίδημα τῶν ἠνωμένων Πολιτειῶν (ἀξία ἀγαθῶν καὶ ὑπηρεσιῶν) εἰς 361 δισεκατ. δολλάρια, ἔναντι 346 δισεκατ. δολ. τοῦ 1952. Ἡ βιομηχανία τοῦ χάλυβος ἐφθάσε τὸ ρεκόρ παραγωγῆς τῶν 38.5 ἑκατ. τόνων κατὰ τὸ α' τρίμηνον καὶ ἡ βιομηχανικὴ ἐν συνόλῳ παραγωγή εἰς τὰ 242 τοῦ σχετικῆς δείκτη τοῦ Ὀμοσπονδιακῆς Τραπεζῆς. Με κάποιαν δόσον εἰρωνείας ὁ ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν ἐισηγητῆς τῶν περιοριστικῶν τοῦ πληθωρισμοῦ μέτρων, ἐδήλωσε πρὸ ἡμερῶν εἰς τὴν Οὐάσιγκτῶν, ἀναφερόμενος εἰς τὸς ἀνωτέρω ἀριθμούς: «Μήπως αὐτὰ σημαίνουν κοίσιν ἡ περίοδος εὐημερίας; Καὶ ὅμως—προσέθηκεν—ὁ κίνδυνος τοῦ πληθωρισμοῦ ὕφισταται».

• Ἀπέθανε πρὸ ἡμερῶν, κατὰ τὸ ταξιδίον του ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν εἰς Χονολουλού, ὁ γνωστὸς Ἀμερικανὸς ἐφοπιλιστὴς Ἰσπράντσεν, μίαν ἀπὸ τās ἰσχυροτέρας φυσιογνωμίας τοῦ ἐφοπιλιστικοῦ κόσμου τῆς Ἀμερικῆς, διὰ τās ἐπιχειρηματικὰς, τουλάχιστον, πρωτοβουλίας, τās ὁποίας ἀνελάμβανε καὶ τὸν θόρυβον, ποὺ ἐπετύγγανε νὰ δημιουργῆ πάντοτε γύρω ἀπὸ τὴν ἐπαγγελματικὴν του σταδιοδρομίαν. Ἡτο δανικῆς καταγωγῆς, ἀλλ' ἀπὸ νεαρᾶς ἡλικίας μετῴνησεν εἰς τὸν νέον κόσμον. Γνωστὰ εἶνε αἱ πεποιτίαι τῶν ἐπιχειρηθέντων ἀπὸ τὰ σκάφη του ταξιδίων πρὸς τὴν Κίναν κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ ἐμφυλίου πολέμου. Τὸ πλοῖον αὐτὸ ἔτερου τοῦ πλοίαρχου Κάουλεν, τὸ ἱστορικὸν καταστῆν «Φλάιν Ἐντερπράϊζ», ἀπέτελε ἰδιοκτησίαν του. Κατὰ τὸ υιορῶν ταξιδίον του ὁ Ἰσπράντσεν εἶχεν ἀκριβῶς δώσει ἐντολήν νὰ σταματήσῃ ὁ δέυτατος συναγωνισμὸς τῶν ναύλων εἰς τās ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν γραμμὰς.

• Ἐκπρόσωπος τῆς ὑπηρεσίας στρατιωτικῶν μεταφορῶν ἐνεφανίσθη πρὸ ἡμερῶν ἐνώπιον τῆς ἀρμόδιας ἐπιτροπῆς τῆς Βουλῆς, διὰ νὰ ὑποβάλῃ τās ἀντιρρήσεις του εἰς νομοσχέδιον, τείνον νὰ ὑποχρεώσῃ τās στρατιωτικὰς ὑπηρεσίας, ὅπως ναυλῶνουν ἰδιωτικὰ μόνον σκάφη καὶ οὐχὶ κρατικά. Ἄτινα ἐφεξῆς βοηθητικῶς μόνον θὰ χρησιμοποιοῦνται. Ὁ Ἀμε-

ρικανὸς ἀρμόδιος ὑπέδειξε, ὅτι θὰ ἀπέτελε κίνδυνον νὰ ἐγκαταλειφθοῦν αἱ ἀνάγκαι τοῦ στρατοῦ εἰς χεῖρας τῶν ἰδιωτῶν ἐφοπιλιστῶν, οἵτινες συχνὰ, λόγω ἀνεπιλημένων ὑπορρωσῶν των εἰς ἄλλας μεταφορὰς, δὲν θὰ ἦσαν εἰς θέσιν νὰ παράσχουν ἀμέσως τὴν ἐκάστοτε ἀναγκαίουσαν χωρητικότητα. Κατὰ τὴν κατάθεσιν τοῦ ἐν λόγω ἐκπρόσωπου, ἀπεκαλύφθη, ὅτι 475 ἑκατομμύρια δολλάριαν κατεβλήθησαν κατὰ τὸ οικονομικὸν ἔτος 1952 εἰς ναύλους πρὸς τὰ ἰδιωτικὰ ἀμερικανικὰ πλοία διὰ τās μεταφορὰς στρατιωτικῶν φορτίων. Ἐξ σημειωθῆ, ὅτι 119 ἰδιωτικὰ σκάφη τελοῦν ἤδη ὑπὸ ναύλων ἀπὸ τὴν στρατιωτικὴν ὑπηρεσίαν.

• Τὸ πρῶτον ἐβραϊκὸν ἐπιβατηγὸν ὑπερωκεανίου, τὸ «Ἰερουσαλήμ» (πρῶν «Ἀρζεντίνα»), κατέπλευσε πρὸ ἡμερῶν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ν. Ἰόρκης. Μετέφερε 400 ἐπιβάτας καὶ δῶρον τοῦ δημάρχου τῆς Ἰερουσαλήμ πρὸς τὸν δήμαρχον τῆς Νέας Ἰόρκης, συγκειμενον ἀπὸ μίαν σπανίαν συλλογὴν ἀγρίων ἀνθῶν τῆς Παλαιστίνης. Τὴν 22αν Μαΐου τὸ «Ἰερουσαλήμ» ἀπέπλευσε διὰ Χαΐφας, μὲ ἰκανὸν ἀριθμὸν ἐπιβατῶν.

• Παγκόσμιον ρεκόρ ναυπηγήσεως ἐν εἰρηκῆ περιόδῳ ἐνὸς μεγαθηρίου τάνκερ ἐσημειώθη εἰς τὴν Ἰαπωνίαν. Ἐκ τῶν ἐκεῖ ναυπηγείων Κιούσε κατεβλήθη πρὸ 15ῆμέρου τὸ ἀμερικανικὸν πλοιοκτησίας δεξαμενόπλοιο «Πετρολίνοκ» 38.000 τόνων d.w. Διὰ τὴν κατασκευὴν τούτου ἐξετάσθησαν ἑπτὰ μόλις μῆνες, δεδομένου ὅτι ἡ τρόπις του ἐτέθη τὴν 25ην Νοεμβρίου π. ἔτους. Ἡ ταχυτάτη αὕτη κατασκευὴ ἀποδίδεται εἰς τὴν ἀμερικανικὴν τεχνικὴν καὶ εἰς τὴν προθυμίαν τοῦ Ἰαπωνικοῦ ἐργατικοῦ παράγοντος. Ἐξ σημειωθῆ, ὅτι εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα πρόκειται κατ' αἰτῆς νὰ τεθῆ ἡ τρόπις ἐνὸς δεξαμενοπλοίου τῶν 46.000 τόνων d.w.

• Κατὰ 25% ἠξήθησαν ἀπὸ τὸ 1945 καὶ ἐντέθεν οἱ μισθοὶ τοῦ Ἀμερικανοῦ ναύτου, συμφωνησὶς πρὸς σχετικὰς στατιστικὰς τῆς ἀρμόδιας κρατικῆς ὑπηρεσίας. Πληρώνεται οὕτως κατὰ 50% περισσότερον ἀπὸ τὸν μέσον ἐργάτην τῆς χερσαίας βιομηχανίας καὶ 20% ἀπὸ τὸν ἐργάτην τῶν βιομηχανιῶν χάλυβος, αυτοκινήτου καὶ οἰκοδομῶν. Αἱ ἀνωτέρω διαπιστώσεις προήλθον ἀπὸ τὴν μελέτην τῶν ναυτολογησῶν μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1945 ἕως 1952 ἐπὶ πλοίων πάσης κατηγορίας. Οἱ ἀξιοματικὸι μηχανεῖς καὶ καταστράματος ἠξήσαν τοὺς μισθοὺς των κατὰ 225%. Καὶ αὐτὰ, χωρὶς τὰ πλεονεκτήματα τῆς κοινωνικῆς προνοίας, τās ἀδείας μετ' ἀποδοχῶν καὶ τās πολλὰς ὑπεροχάς.

• Ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις—ὡς ἐδηλώθη ἐπίσημως—καὶ ὑπὸ τὴν αἴρεσιν, βεβαίως, τῆς ἐγκρίσεως τοῦ Κογκρέσου, προτίθεται νὰ συμμετάσχη εἰς τās δαπάνας διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς διάρρους τοῦ Ἁγίου Λαυρεντίου, ἧτις θὰ ἐπιτεθῆ εἰς τὰ πλοία μεγάλῆς χωρητικότητος νὰ φθάσουν μέχρι τῶν Μεσοδυτικῶν Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς. Ἡ καναδικὴ κυβέρνησις, ὡς γνωστὸν, ἔχει ἤδη δηλώσει, ὅτι θὰ προβῆ εἰς ἰδίῳ τῆς δαπανῶν εἰς τὴν κατασκευὴν τῆς ἐν λόγω διάρρους, ἐν περιπτώσει ἀρνήσεως τῆς Ἀμερικῆς, ὅπως μετᾶσχη εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου.

• Ἀύξησιν κατὰ 15% τῶν ἡμερομισθίων των διὰ τοὺς ἐιδικευμένους τεχνίτας ζητοῦν οἱ ἐκπρόσωποι τῶν τριῶν ἑκατομμυρίων Ἀγγλῶν ἐργατῶν τοῦ μετάλλου καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Οἱ ἐργάται ὑπολογίζουν τὴν ἐπίσταν αὐτῶν ἐπιβάσεων εἰς 125 ἑκατομμύρια λίρων. Ἀπερρίψαν, βεβαίως, τὸ αἴτημα, χωρὶς, ὅμως, νὰ γνωσθοῦν εἰσέτι αἱ συνέπειαι. Ἄν δὲν κρηυθῆ ἀπεργία, προβλέπεται ἡ ἀρνήσις ἐκτελέσεως ὑπερωρῶν, γεγονός, ὅπερ σημαντικῶς θέλει καθυστερήσει τās παραδόσεις τῶν πλοίων.

• Ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις τῆς Ἀγγλίας κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος ἐφθασεν εἰς 3.551.000 προσώπων διὰ τās ἀφίξεις καὶ εἰς 3.601.000 διὰ τās ἀναχωρήσεις. Διὰ θαλάσσης ἀφίκοντο 2.628.000 ἐπιβατῶν καὶ ἀνεχώρησαν 2.672.000 καὶ δι' ἀέρος ἐφθασαν 922.000 καὶ ἀνεχώρησαν 929.000. Τὸ σύνολον τῆς κινήσεως ταύτης ἐξ 7.152.000 ἐπιβατῶν ἦτο ἠξήμενον κατὰ 2% ἔναντι τοῦ 1951 καὶ κατὰ 10% ἔναντι τοῦ 1950. Ἡ ἀεροπορικὴ κίνησις ἐνεφάνισεν αὐξήσιν 5%, ἀντεπροσώπευε δὲ τὰ 26% τοῦ συνόλου.

• Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀνασυστάσεως εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν τῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας, ἧτις καὶ θὰ ἀρχίσῃ τὰ τακτικά δρομολογία της ἀπὸ τῆς ἀνοίξεως τοῦ 1954, ὁ καθηγητῆς κ. Σίλλερ, γεροϋσιαστῆς εἰς τὴν τοπικὴν Γερουσίαν τοῦ Ἀμβούργου, διέτύπωσε τὴν ἐλπίδα, ὅτι ἡ ναυπηγικὴ ἐπιβατηγῶν πλοίων πρὸς ἀποκατάστασιν αἱ τῶν θαλασσίων γερμανικῶν συγκοινωνιῶν θὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ τὸν τρέχοντος ἔτους. «Ἀποβλέπομεν—εἶπεν—εἰς τὴν ναυπηγίαν μικτῶν σκαφῶν, ἅτινα θὰ δύνανται νὰ μεταφέρουν 500 ἐπιβάτας καὶ 6000 τ. φορτίου. Ἡ ναυπηγίσις ὑπερωκεανίων ἀποκλειστικῶς ἐπιβατηγῶν δὲν ἐπιδιώκεται πρὸς τὸ παρόν».

• Ὁ κρατικὸς παρεμβατισμὸς εἰς τὴν Ἀγγλίαν, χάρις εἰς τὴν Κυβέρνησιν τῶν Συντηρητικῶν, περιορίζεται, ἡ μάλλον τείνει παντελῶς νὰ καταργηθῆ. Ἡ βιομηχανία τοῦ χάλυβος—ἐτήσια παραγωγή 17.5 ἑκατῶν τόνων—ἀπέδωθε καὶ πάλιν εἰς τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν. Αἱ σημαντικώτεροι τῶν πρώτων ὕλων ἀπηλλάγησαν πλῆτον τοῦ κρατικοῦ ἐλέγχου, ὅστις ἐπὶ 13 ἔτη ἤσκητο. Ὁ ἔλεγχος τῶν τιμῶν εἶναι ἡ ἐξαιρέσις, ἐνῶ πρὸ διετίας ἦτο ὁ κανὼν.

## ΠΩΛΕΙΤΑΙ ἢ ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

Τὸ κότερον "TOSKANA,"

(πρῶην πλωτῆ ἐκθεσις σχεδίου ΜΑΡΣΑΛ)

Πληροφορίαι κ. Θεόδωρον Μάστορα - Τηλ. 41832

## ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΘΗΝΑΙ, Κολοκοτρώνη 48'—Τηλ. 32-823 & 24-303

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

## HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

HEAD OFFICE: ATHENS, 4d, Kolokoltroni Street.

SURVEYING STAFF: PIRAEUS, 23c, Navarinou Street.

AGENCIES: In Algeria, Arabia, Australia, China, Cyprus, Egypt, England, France, Germany, Holland, India & Pakistan, Italy, Malta, Morocco, Portugal, Spain, Tunisia, Turkey, U.S.A.

## ΥΙΟΙ ΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ

Τὸ Ἀρχαιότερον καὶ Τελειότερον τῶν ἐν Ἀλεξανδρείᾳ Μηχανουργείων. Ἰδρυθὲν τῷ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ: Τοῦ Ἀγγλικοῦ Ὑπουργείου Πολ. Μεταφορῶν, Τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου, Τοῦ Ἑλληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ Μ. Α.

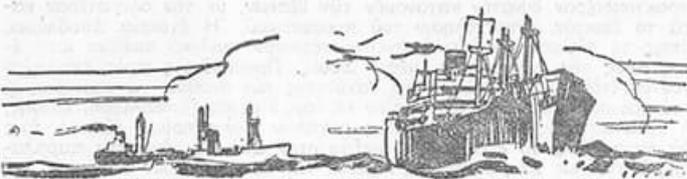
ΤΕΛΕΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 1.500 ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

Ἐπισκευαὶ πλοίων πάσης φύσεως καὶ εἰσαγωγή αὐτῶν εἰς Δεξαμενῆν. Ἐκτέλεσις πάσης ἐργασίας ἀφορώσης τὴν Μηχανουργίαν καὶ τὴν Λεβητοποιίαν. — Ὁρυγοκολλήσεις καὶ Ἠλεκτροσυκολλήσεις. — Χυτήριον Ὀρειχάλκου καὶ Χυτοσίδηρου.

Ἐργοστάσιον καὶ Γραφεῖα: 68-70. Ὁδὸς ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΥΠΤΟΣ

27-078 Τηλέφωνο. R 591

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις: «FRANGSON» ALEXANDRIA



# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

## Γαλλία

### Έληξεν η άπεργία

Η άπεργία των άξιωματικών του γαλλικού έμπορικού ναυτικού έληξε την 18ην Μαΐου, κατόπιν προσωπικής παρεμβάσεως του πρωθυπουργού κ. Μειγιέρ, ημέρας τινός πρό της παραίτησεως της ύπ' αυτόν Κυβερνήσεως. Κατά την έπελθεύσαν συμφωνίαν, έτροποποιήθησαν επί το ευνόικώτερον αι παρεχόμεναι άδειαι μετ' άποδοχών, άπερρίφθη, όμως, το αίτημα περί καθιερώσεως της έβδομάδος των 40 ώρων, ως έξερχόμενον από τα καθορισθέντα διά της διεθνούς συμβάσεως του Σηάττλ (του 1946) όρια και διότι δεν έχει τύχει εφαρμογής από καμμίαν ναυτιλίαν εκ των άνταγωνιζομένων την γαλλικήν.

Σημειώτεον, ότι εκ της άπεργίας είχε δημιουργηθή κρίσιμος κατάστασις, είχε δε ύποχρεωθή η κυβέρνησις να εφαρμογή προς αντιμετώπισιν της δύο σοβαρά μέτρα. Προέβη, δηλαδή, αφ' ενός μόν εις την επίταξιν ώρισμένων πλοίων και επέβαλεν εις τα άπεργούτα πληρώματα των ν' αναλάβουν έργασίαν προς άποφυγήν αύστηρών κυρώσεων, αφ' έτέρου δε άνέστειλε το προνόμιον σημαίας διά τας άκτοπλοϊκάς μεταφοράς. Τα μέτρα ταύτα είχαν ύπαγορευθή από την ανάγκην να έξασφαλισθή η έπικοινωνία με τας άποικίας και κυρίως με την Βόρειον Αφρικήν, όπου τεράστια συμφέροντα διεκιδεύοντο εκ της παρατεινομένης διακοπής των συγκοινωνιών.

## Δανία

### Νέα δηζελομηχανή

Τα γνωστά μεγάλα Δανικά ναυπηγεία «Burmeister & Wain» κατεσκεύασαν τελευταίως μίαν νέαν δίχρονον μηχανήν δίζελ, ήτις παράγει έργον 35% άνωτερον της συνήθους δηζελομηχανής των αύτών διαστάσεων. Το νέον τούτο προσοτήριον σύστημα είνε κατά 30% ελαφρότερον, κατά 20% μικρότερον εις μήκος και έχει κατανάλωσιν καυσίμου όλιγώτεραν έναντι των προηγουμένων δηζελομηχανών, των αύτών κατασκευαστών.

Η πρώτη νέα τιοατή μηχανή έγκατεστάθη πέρυσιν επί του δεξαμενοπλοίου «Dorthle Maersk», έτι δε περισσότερο βελτιωμένος τύπος έποποθετήθη πρό τινος εις το φορτηγόν της «Songkha» της Ήσπ' Ασίας. Η μηχανή του έπτακύλινδρου είνε 8.750 BHP ή 9.870 IHP με 115 στροφάς κατά λεπτόν. Η διά του ύπερσυμπιεστού αύξησις της δυνάμεως φθάνει τα 35% εν συγκρίσει πρός την άνευ ύπερσυμπιεστού μηχανήν των αύτών διαστάσεων και αριθμού στροφών.

Η κατανάλωσις καυσίμου (φιοέλ όίλ) φθάνει τα 0.33 της λίβρας καθ' ώραν και ήππον άξονος, έναντι 0.5 της λίβρας διά το πλέον σύγχρονον σύστημα άτμοστροβίλου. Μέχρι των μέσων Μαρτίου ο Οίκος «Burmeister & Wain» έχουν υπό παραγγελίαν 47 έγκαταστάσεις μηχανών με ύπερσυμπιεστήν, με 349 κύλινδρους εν όλω.

## Ηνωμ. Πολιτεία

### Τέσσαρα νέα «λάινερς»

Διά πρώτην φοράν εις την ιστορίαν του συγχρόνου άμερικανικού έμπορικού ναυτικού το ιδιωτικόν κεφάλαιον έρχεται να ενισχύση την ναυπηγικήν προσπάθειαν διά την κατασκευήν τεσσάρων έπιβατηγών ύπερκεανίων, έφόσον το Κράτος θα δηλώση, ως φαίνεται, προσωρινήν άδυναμία διαθέσεως των αναγκαίουτων κεφαλαίων. Δύο από τα έν λόγω τέσσαρα λάινερς προορίζονται διά την έταιρίαν «Μούρ-Μάκ Κόρμακ» και δύο διά την «Γκρέϊς Λάιν», πρός βελτίωσιν των τακτικών γραμμών των διά την Κεντρικήν και την Νότιον Αμερικήν. Εις τόν προϋπολογισμόν της «Κρατικής Διοικήσεως της Ναυτιλίας» είχαν αναγραφή τα σχετικά κονδύλια, που θα επέτρεπον την ναυπήγησιν των άνωτέρω σκαφών, άτινα — σημειώτεον — είχαν χαρακτηρισθή ως άπαραίτητα. Η περικοπή, όμως, — ως ανεγράψαμεν εις προηγούμενον τεύχος μας — 118 εν όλω έκατομμυρίων δολλαρίων από τας πιστώσεις διά την ναυτιλίαν, κατέστησεν άνέφικτον την ναυπήγησιν των με την κρατικήν ενίσχυσιν.

Κατά τους άρμοδίους κρατικούς κύκλους, η κατασκευή των έν λόγω πλοίων δεν έγκατελείφθη, άλλ' άπλόως άνεβλήθη. Βάσει της κειμένης νομοθεσίας, τα σκάφη θα εναυτηγούντο διά λογαριασμόν του Κράτους και εν συνεχεία θα έξεχωρούντο εις τας ενδιαφερομένας έταιρίας, με την τιμήν του κόστους, που θα έστοιχίζαν, εάν κατασκευάζοντο εις ξένα ναυπηγεία. Προτείνεται ήδη εις την Ούασιγκτόνα, όπως το ιδιωτικόν

τραπεζιτικόν κεφάλαιον αναλάβη τας δαπάνας ναυπήγησεως, το δε άμερικανικόν Δημόσιον ύποχρεωθή να καλύψη την διαφοράν του κόστους και όσας δαπάνας θα απαιτήσουν αι προσθηκαι διά την έξυπηρέτησιν άναγκών της έθνικής άμύνης. Εν τή περιπτώσει ταύτη θα έχειράζετο κρατική εισφορά 50 μόνον έκατομμυρίων δολλαρίων, ήτις και κρίνεται ως δυναμένη εύχερώς να παρασχεθή. Θα ζητήσουν, δεβαίως, αι Τράπεζαι πλήρη έξασφάλισιν των όσων θα δαπανήσουν, δεδομένου, ότι τελευταίως ένεφάνισαν ρευστότητα άντιλήψεων οι περί την παροχήν των έπιχορηγήσεων κρατικοί άρμοδίοι.

### Η έπιχορήγησις διά τα «τράμπς»

Έπιχορήγησιν τριάκοντα έκατομμυρίων δολλαρίων ζητούν οι έφοπλισταί των 175 άμερικανικών «τράμπς» από το Δημόσιον. Συγκεκριμένως, επιδιώκουν διά το ποσού αύτου να καλύψουν την διαφοράν του κόστους εκμεταλλεύσεως μεταξύ των άμερικανικών και των ξένων φορτηγών σκαφών. Τα δικαιούμενα έπιχορηγήσεως πλοία ύπελογίσθησαν από τόν εκπρόσωπον των ενδιαφερομένων έφοπλιστών εις 200 — άπαντα του τύπου «λίμπερτυ» — και τα ήμερησία έξοδα εκάστου σκάφους εις 1175 δολλάρια. Βάσει των δεδομένων αύτών, έζητήθη έπιχορήγησις 500 δολλαρίων ήμερησίως επί τριακοσίας έργασίμων ημέρας κατ' έτος και διά διακόσια πλοία. Αύτη ύπολογίζεται να είνε η διαφορά των ήμερησίων δαπανών κινήσεως μεταξύ του άμερικανικού και ξένου «λίμπερτυ».

Κατά την σχετικήν, όμως, ένώνιον της άρμοδίας έπιτροπής της Βουλής άκροαματικήν διαδικασίαν, οι έφοπλισταί ένεφανίσθησαν με δισταμένως τας άπόψεις των, όσον άφορά την παροχήν των έπιχορηγήσεων. Ούτω, ο γνωστός εκπρόσωπος της «Έθνική Όμοσπονδία» της άμερικανικής ναυτιλίας κ. Μπέλεϋ έδήλωσεν εις την Έπιτροπήν, ότι οιαδήποτε αλλαγή του συστήματος των έπιχορηγήσεων θα κατέστρεφε την ικανότητα του άμερικανικού πλοίου να αντιμετώπιση τόν ξενικόν άνταγωνισμόν επί του διεθνούς πεδίου και θα άνέτρεπε ριζικώς την από το 1936 έγκαινισασθείσαν υπό του Κράτους όρθήν ναυτιλιακήν πολιτικήν.

Εις αντίκρουσιν των έν λόγω άπόψεων, ο πρόεδρος έτέρας έφοπλιστικής οργανώσεως, της «Ένώσεως των Αμερικανών Έφοπλιστών» κ. Μόργκαν ύπεστήριξεν ένώνιον της Έπιτροπής, ότι η νομοθεσία του 1936 διά την ναυτιλίαν δεν ήμπορεί να θεωρηθή ως ύποδειγματική. Έζητήσεν, εν συνεχεία, ο κ. Μόργκαν, όπως η έπιχορήγησις επέκταθή έφ' όλων των άμερικανικών πλοίων των άπασχολούμενων εις τας έξωτερικάς μεταφοράς, με βάση την κάλυψιν της διαφοράς του μισθολογίου μεταξύ άμερικανικών και ξένων σκαφών. Απεκάλυψεν, εις, ότι αι έπιχορηγήσεις πρός τας 15 προνομιούχους έταιρίας τακτικών γραμμών ανήλθον εις 200 έκατομμύρια δολλαρίων μεταξύ των έτών 1921 έως 1936, διά να φθάσουν εις τα 725 έκατομμύρια δολλαρίων μεταξύ των έτών 1936 έως 1952. Πρός τας άπόψεις ταύτας του κ. Μόργκαν συνειώθησε και η «Ένωσις» των άμερικανικών «τράμπς» σκαφών. Σημειώτεον, ακόμη, ότι έζητήθη και η ύποβολή καταστάσεως



## PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

MARINE DIVISION

## The PEROLIN COMPANY, Inc

10 East 40th St., NEW YORK 16, N.Y.  
Tel. Murray Hill 5-6940

### REPRESENTATIVES and STOCKS

#### GREECE

D. GIOXAS - G. HOUTOPOULOS  
D. VLACHOS  
7, Leofharous Street  
PIRAEUS  
Tel. No. 43-018  
Cable: «GIOXASCO»

#### EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS  
21, Talaat Harb Pacha  
ALEXANDRIA  
Tel. No. 23-268-23112  
25, Sultan Hussein  
PORT-SAID  
Tel. No. 2174  
Cables all offices: «DIORYX»

#### ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA  
Via XX Settembre, 14  
GENOA  
Tel. No. 51-358  
Cable: «DEOXID»

#### HOLLAND

ZANNIS - BROTHERS  
Veerhaven 12  
ROTTERDAM  
Tel. No. 24765-21613  
Cable: «ZANNIS»

Representatives and Stocks in Principal World Ports

### Έλληνες Πλοιοκτῆται και Πλοίαρχοι,

Διά την καλήν έξυπηρέτησιν των πλοίων σας προτιμάτε πάντοτε το καθαρώς Έλληνικόν Γραφείον

## UNION PROVEDORING CO OF N.S.W.

107-109 Elizabeth Street, SYDNEY-AUSTRALIA

ΓΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ - ΤΜΗΜΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΠΟΛΕΙΣ  
ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ

Cables: UNPROVCO—SYDNEY  
or VLASS —SYDNEY

Teleph. M. 3728  
private FF. 2948

παρ' εκάστης τῶν αἰτουμένων τὴν ἐπιχορήγησιν ἐταιριῶν «τράμπς» περὶ τῆς οικονομικῆς αὐτῶν θέσεως καὶ τοῦ τρόπου καθ' ὃν διετέθησαν τὰ παρ' αὐτῶν κτηθέντα κέρδη.

\*\*\*

Ἡ Βουλὴ, διὰ ψήφου 344, ἐναντίου 5, περιέκοψε τελικῶς τὸ κονδύλιον διὰ τὴν «Κρατικὴν Διοίκησιν τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας», ὅπερ εἶχεν ἐγγραφῆ εἰς τὸν προϋπολογισμὸν παρὰ τῆς τέως κυβερνήσεως Τρούμαν. Ἡ προβλεπόμενη πίστωσις 231.490.000 δολλαρίων ἐμειώθη εἰς 109.640.000 δολλαρίων. Ἐξ αὐτῶν ἕνα ποσὸν 25 μόνον ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἀναφέρεται εἰς τὰς ἐπιχορηγήσεις καὶ 64 ἑκατ. δολλαρίων εἰς τὰς ἀνεπιλημένας ναυπηγικὰς ὑποχρεώσεις (πλοία τοῦ τύπου «Μάρινερ»). Δεῖν νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰ 25 ἑκατ. δολλαρίων δὲν ἐπαρκοῦν, διὰ νὰ πληρωθῶν αἱ ἤδη ἐπιχορηγούμεναι γραμμαῖ, τῶν ὁποίων τὰ ταξίδια ἔχουν ὀρισθῆ εἰς 1600.

#### Αἱ ναυτολογίαι τῶν ξένων

Νομοσχέδιον, ὑποβληθὲν εἰς τὸ ἀμερικανικὸν Κογκρέσσον, διὰ τοῦ ὁποίου ἀπαγορεύεται ἡ πρόσληψις ἐπὶ τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν ξένων ναυτικῶν, ἔστω καὶ κατ' ἐλάχιστον ποσοστὸν, συνήντησεν ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν τὴν ἐντοναν ἀντίδρασιν των κατὰ τὴν διεξαχθεῖσαν ἐπ' αὐτοῦ συζήτησιν ἐνώπιον τῆς ἀρμοδίας ἐπιτροπῆς τῆς Γερουσίας. Θὰ ἐκινδύνουν — κατὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς — νὰ παραμείνουν ἀργοῦντα εἰς ξένους λιμένας ἀμερικανικὰ πλοία, διότι δὲν θὰ ἴθω δυνατόν νὰ ἐξευρεθῶν ἀντικαταστάται ἀσθενήσαντος ἢ ὀπωσθήποτε ἀπολυθέντος Ἀμερικανικοῦ ναυτικοῦ. Τὸ νομοσχέδιον ἐπεκτείνει τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς προσλήψεως ξένων εἰς ὅλα τὰ σκάφη, ἐνῶ μέχρι τοῦδε τὸ μέτρον ἴσχυε μόνον διὰ τὰ ἐπιχορηγούμενα πλοία. Ἐὰν προσελαμβάνοντο ξένοι, θὰ ἐπρεπε οὗτοι νὰ ἀπολυθῶν ἐντὸς 30 ἡμερῶν ἀπὸ τοῦ καταπλοῦ του πλοίου εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα. Αἱ ναυτεργατικαὶ ὀργανώσεις, ὡς ὅλως τε, εἶνε φυσικόν, ὑποστηρίζουν ἐκθύμως τὸ ἀνωτέρω νομοσχέδιον.

## Ἰταλία

### Ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις

Εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας εἶχονε ἀναγράψει τὴν καθέλκυσιν τοῦ νέου Ἰταλικοῦ ὑπερκεανίου «Χριστόφορος Κολόμβος», ὅπερ προορίζεται διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Ἀνάδοχος παρέσθη ἡ σύζυγος τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Διὰ τὴν ὀνομασίαν τοῦ νέου λάινερ, σημαντικὴ ὑπῆρξεν ἡ ἐκδηλωθεῖσα ἀντίδρασις ἀπὸ μέρους, ἰδίως, τῶν ναυτεργατικῶν κύκλων. Τρία ἤδη πλοία — τὸ ἀνωτέρω ὄνομα, ἐτόνιζαν οἱ δεισιδαίμονες Ἰταλοὶ ναυτεργάται, ἠτύχησαν εἰς τὴν σταδιοδρομίαν των. Τὸ «Χριστόφορος Κολόμβος», οὕτινος τὴν καθέλκυσιν ἠγλόγησεν ὁ καρδιάλιος τῆς Γένοβας, θὰ εἶναι ἴσχιον πρὸς ὑπηρεσίαν τὴν ἀνοιξίμην τοῦ 1954. Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς καθέλκυσως, ὁ Ἰταλὸς πρωθυπουργὸς κ. Ντὲ Γκάσπερι ἐξεφώνησε τὸ ἀπόγευμα τῆς ἰδίας ἡμέρας λόγον εἰς τὴν Γένοβαν, εἰς τὸν ὁποῖον ἐτόνισεν ἰδιαίτερον τὸ γεγονός τῆς γοργῆς ἀναπτύξεως τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας. Ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους — εἶπεν — ὁ Ἰταλικὸς ἐμπορικὸς στόλος θὰ παρατάσῃ δύναμιν 4.000.000 τόνων γκρός.

## Μεγ. Βρεταννία

### Δύο νέα ὑπερκεανία

Γεγονὸς ἐξαιρετικῆς σημασίας ἐχαιρέτησθαι πρὸ δύο ἐβδομάδων ἀπὸ τοῦ ἀγγλικοῦ ναυτικοῦ κύκλου. Τὴν 14ην Μαΐου καθέλκυθησαν ἀπὸ τὰ βρεταννικὰ ναυπηγεῖα καὶ διὰ τὸ αὐτὸ ἐταιρικὸν συγκρότημα τῆς «P. & O.», δύο ἐπιβατηγὰ ὑπερκεανία τῶν 28.000 τόν. γκρός ἑκαστον, προοριζόμενα ἀμφότερα διὰ τὴν γραμμὴν πρὸς τὴν Αὐστραλίαν. Τὸ πρῶτον λάινερ ἦτο τὸ «Ὀρσοβας», καθελκυθέν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Βίκερς» τοῦ Μπαρρόου, διὰ λογαριασμὸν τῆς «Ὀριεντ Λάιν» καὶ τὸ δεύτερον ἦτο τὸ «Ἀρκαδία», καθελκυθέν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μπράουν, τοῦ Κλάυδ, διὰ λογαριασμὸν τῆς «Πενίνσουλαρ». Καὶ τὰ δύο ταῦτα ὑπερκεανία ἀποτελοῦν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ναυπηγείας των μίαν θετικὴν πρόοδον εἰς τὸ σχέδιον καὶ εἰς τὰς τεχνικὰς ἐπ' αὐτῶν τελειοποιήσεις.

Οὕτω, τὸ «Ὀρσοβας» εἶνε τὸ μεγαλύτερον ἄνευ ἰσθμῶν ἐπιβατηγὸν λάινερ. Τὸ σκάφος εἶνε ἐξ ὀλοκλήρου ἠλεκτροσυγκολλημένον. Εἰς 12.000 τ. ἀνέρχεται ὁ χρησιμοποιοῦντος χάλυψ, ἡ δὲ ἐργασία τῆς ἠλεκτροσυγκολλήσεως ἠλέγχθη ἐξ ὀλοκλήρου διὰ φωτογραφίσεως με ἀκτίνας Ραϊντγκεν. Ἐξαιρέται ἡ προσπάθεια τῶν ναυπηγῶν, ὅπως ἐπιτύχουν κάθε οικονομίαν κατὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους, ὅπερ — σημειωτέον — ἐκόστισε 5½ ἑκατομμύρια λιρῶν. Ἡ μέθοδος τῆς προκατασκευῆς κατὰ τμήματα ἐφημέριον ἐπιτυχῶς παρὰ τῶν ναυπηγῶν, ὄχι μόνον διὰ τὰς σιδηρὰς κατασκευὰς, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰ ξύλινα καταστρώματα. Οἱ πλοιοκτῆται, ἐξ ἄλλου, υἰοθέτησαν κάθε τεχνικὸν νεωτερισμὸν δυνάμενον νὰ ἐπιφέρῃ οικονομίαν εἰς τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου.

Ἡ διαρρύθμισις τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς «Ὀρσοβας» ἐμφανίζει τὴν

## MAGASINS FRIGORIFIQUES

### Γ ΜΑΡΙΑΚΗΣ - Ν. ΔΙΑΚΑΝΤΩΝΗΣ

P.O.Box No. 237

Telegr.: MAGFRIG-DJIBOUTI

#### DJIBOUTI

Ὁ μεγαλύτερος τροφοδοτικὸς Οἶκος διαθέτων ψυγεῖα 400 κυβικῶν μέτρων. Τὰ τρόφιμα εἶνε πάντοτε φρεσκάτα καὶ αἱ τιμαὶ ἀσυναγώνιστοι.

Διαθέτομεν εἰδικούς τεχνίτας διὰ τὴν ἐπισκευὴν ψυγείων πλοίων.

πρακτικώτερον δυνατὴν κατανομήν τῶν θέσεων, μετὰ τὴν ὀλιγοτέραν κατὰ τὸ ἐφικτόν, ἀπασχόλησιν τοῦ προσωπικοῦ. Ἡ ἐταιρία ἀποβλέπει, ὅπως τὸ «Ὀρσοβας» ἐκτελῇ ἀνέτως τέσσαρα κυκλικὰ ταξίδια κατ' ἔτος πρὸς τὴν Αὐστραλίαν, μέσω Σουεζ. Προϋποθέσεις πρὸς ἐπιτυχίαν τοῦτου ἐτέθη — ἀνεξαρτήτως τῆς ταχύτητος τῶν σκαφῶν — ὁ περιορισμὸς τοῦ χρόνου παραμονῆς τοῦ πλοίου εἰς τοὺς λιμένας. Προβλέφθη, ἐπίσης, ἡ ἐγκατάστασις ἐπὶ τοῦ σκάφους μεγάλων διύλιστρίων ὕδατος, ἡτις θὰ καταστήσῃ τὸ «Ὀρσοβας» ἀνεξάρτητον ἀπὸ τὴν ἀνάγκην παραλαβῆς ὕδατος εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τῶν προσεγγισέων του.

Ἰσοῦ καὶ τὰ κυριώτερα χαρακτηριστικὰ τοῦ νέου λάινερ: Ἐχεῖ μήκος 722,9 ποδῶν, πλάτος 90,6, διαβέτι διαμερίσματα δι' 635 ἐπιβάτας α'. θέσεως καὶ 813 «τουριστὶκὰς», ἐφωδίασθη διὰ τὴν πρόωσιν του μετὰ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 42.500 ἵππων καὶ θὰ ἀναπτύσῃ ταχύτητα 22,5 μιλίων. Ἡ γέφυρα καὶ ἡ καπνοδόχος τοῦ σκάφους — λόγῳ, ἀκριβῶς, τῆς ἐλλείψεως ἰσθμοῦ — προωθήθησαν ἐλαφρῶς πρὸς τὴν πρῶταν, ἐπιμηκυνθέντων οὕτω ἀναλόγως καὶ τῶν μετρητῶν καπνοδόχου πρηνυαίων καταστρωμάτων. Τεχνητὸς ἀερισμὸς προβλέφθη δι' ὅλα τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοὺς κοινοχρήστους χώρους, ἐνῶ διὰ τὸν μετριασμὸν τοῦ κλυδωνισμοῦ θὰ ἐφαρμοσθῇ τὸ γνωστὸν σύστημα εὐσταθείας «Ντένυ—Μπράουν».

Τὸ ἔτερον ὑπερκεανίον «Ἀρκαδία» εἶνε ἐλαφρῶς μικρότερον τοῦ «Ὀρσοβας» καὶ αἰ διαστάσεις του (μήκος 718 ποδῶν καὶ πλάτος 90,6) εἶνε αἱ αὐταὶ περίπου πρὸς τὸ τέλος ἤδη ἐν ὑπηρεσίᾳ λάινερ «Ἰμαλάια». Τίποτε δὲν παρελείφθη καὶ εἰς τὸ σκάφος αὐτὸ ἐν τῇ ἐπιδιώξει τῆς πλεονομικῆς ἐκμεταλλεύσεώς του. Διαβέτι διαμερίσματα δι' 670 ἐπιβάτας α' θέσεως καὶ 735 «τουριστὶκὰς» καὶ φέρει διὰ τὴν πρόωσιν του ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 42.500 ἵππων, οἷτινες παρέχουν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 22 μιλίων. Ἐνα ἀδελφὸν τῆς «Ἀρκαδίας» λάινερ, ὅπερ θὰ ὀνομασθῇ «Ἰμπερία», τελεῖ ἤδη ὑπὸ κατασκευῆν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Χάρλαντ καὶ Βόλφ».

\*\*\*

Διὰ τὴν ἐκτίμησιν τῆς ἐπελθούσης αὐξήσεως τοῦ ναυπηγικοῦ «όστους» ἀναφέρεται ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς καθέλκυσως τῶν δύο ὡς ἄνω σκαφῶν, ἡ διαφορά μετὰ τὸ ὑπερκεανίον «Ὀρκαδὸς», οὕτινος ἡ κατασκευὴ συνεπληρώθη τὸ 1949 καὶ τοῦ ἤδη καθελκυθέντος «Ὀρσοβας». Τὸ πρῶτον ἐστοίχισε 3½ ἑκατομμύρια λιρῶν καὶ τὸ δεύτερον — ὡς γράφομεν ἀνωτέρω — ὑπολογίζεται νὰ κοστίσῃ 5½ ἑκατομμύρια λιρῶν. Πρόκειται περὶ σκαφῶν τοῦ αὐτοῦ τύπου καὶ ἡ μόνη μεταξύ των διαφορά ἐγκτεται εἰς ὀρισμένους τεχνικὰς βελτιώσεις, αἷτινες προσετέθησαν εἰς τὸ «Ὀρσοβας». Αἱ βελτιώσεις αὐταί, ὅμως, θὰ ἐπρεπε νὰ ἀντισταθμισθῶν ἐὰν δὲν πύξαντο κατὰ τὰ μεσολαβήσαντα ἔτη αἱ τιμαὶ τοῦ χάλυβος, τῶν ὑλικῶν καὶ τῶν ἡμερομισθίων, μετὰ τὴν καλλίτεραν ἀπόδοσιν τῆς ναυπηγικῆς τεχνικῆς.

### Ἡ προοπτικὴ διὰ τὰ μεγάλα ἐπιβατηγὰ

Ὁ Ἄγγλος ἐφοπλιστὴς κ. Κεϊζερ, διευθυντὴς τῆς «Κλὰν Λάιν», ὁμιλῶν τελευταίως εἰς τὸ Λίβερπουλ, διετύπωσε, ὡς ἐξῆς, τὰς προβλέψεις του διὰ τὰ μεγάλα ἐπιβατηγὰ σκάφη: Δὲν πιστεύω — εἶπεν — ὅτι αἱ ἡμέραι τῶν μεγάλων ἐπιβατηγῶν πλοίων εἶνε ὀλίγαι. Θὰ ὑπάρχουν πάντοτε οἱ διατεθειμένοι νὰ ἀπολαύσων ἕνα θαλάσσιον ταξίδιον, ἀν καὶ οὗτοι θὰ ἀποτελοῦν ἕνα μικρὸν μέρος τῆς ἀνά τὴν ὕδρῳγειον ἐπιβατικῆς κινήσεως. Τὰ πολῦτιμα, ἐπίσης, φορτία θὰ προτιμῶσιν εἰς τὸ μέλλον τὸ ἀεροπλάνον, παρὰ τὸ πλοῖον, ἐὰν ἐν τῷ μεταξύ τὸ τελευταῖον τοῦτο δὲν ἴθωλεν ἐπαυξήσει τὴν ταχύτητα του. Ἐνα σκάφος τῶν 15 ἕως 16 μιλίων, ὅπερ ἐστοίχισε προπολεμικῶς 250 χιλ. λιρῶν, φθάνει σήμερον τὸ ἑκατομμύριον. Ἐὰν ἡ ταχύτης του αὐξηθῇ εἰς τὰ 20 μίλια, τὸ κόστος του θὰ ἐξίχθῃ εἰς 1,5 ἑκατομμύριον λιρῶν καὶ εἰς τὰ 25 μίλια θὰ φθάσῃ τὰ 2,5 ἑκατομμύρια λιρῶν. Ἐπὶ πλέον,

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

### ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ

#### Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

Ἐκαστον ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ.μ Πάτρας Σάμην Ἰθάκην, Κέρκυραν, Βρινδῆσιον, Βενετίαν.

#### Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,"

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. Χίον, Μυτιλήνην.  
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6 μ.μ. Χίον, Μυτιλήνην.  
Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. Χίον, Μυτιλήνην.

#### Δ)Π "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,"

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. Χανιά, Ρέθυμον, Ἡράκλειον,  
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ. Λέρον, Κάλυμνον, Κῶ, Ρόδον.  
Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2 μ.μ. Σῦρον, Τήνον, Μύκονον, Ἄγ. Κήρυκον, Καρλόδασι, Βαδύ.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ: Ἀκτὴ Ποσειδῶνος, τηλ. 47-500, 45-033.  
Διεύθυνσις: Τηλ. 44-046 καὶ εἰς ὅλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

ή εκμετάλλευσις ενός πλοίου των 25 μιλίων στοιχίζει πολύ ακριβά Χρειάζεται τούτο 300 τ. καυσίμου την ημέραν, έναντι των 60 τόννων του πλοίου των 16 μιλίων.

Αι μηχαναί του μέλλοντος — συνέχισεν ο όμιλητής — θα είνε αεριοστρόβιλοι, αλλά, πρὸς τὸ παρόν, τὸ κόστος αὐτῶν εἶνε ἀπαγορευτικόν, ὅπως ἐπίσης καὶ ἡ χρῆσις ἐλαφρῶν μεταλλικῶν κραμάτων εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν σκαφῶν. Κάποτε τὰ πλοία θὰ προσμοιάζον πρὸς τὰ ὑδροπλάνα. Θὰ δύνανται νὰ ταξιδεύον ἐπὶ τῆς ὑδατίνης ἐπιφανείας ἐλαφρῶς ἐφαπτόμενα αὐτῆς, λόγω τῆς ταχύτητός των. Οἱ ἐφοπιῆσται, συνεπῶς, ὁμοῦ μετὰ τῶν τεχνικῶν, θὰ ὑποχρεωθῶν νὰ ἀναζητήσουν τὴν μεγαλυτέραν ταχύτητα καὶ ἐν ταύτῳ τὴν οικονομίαν.

**Διὰ τὰς «ἀσυδότηους» σημαίας**

Ὁμιλῶν ἐνώπιον τῆς πρὸ ἡμερῶν συνελθούσης εἰς τὸ Λονδίνον γενικῆς συνέλευσεως τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἀγγλῶν Ναυτῶν ὁ γενικός γραμματεὺς τῆς «Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν» κ. Ὁμάρ Μπεκιού, ἐπέτεθῆ καὶ πάλιν, μετὰ τὴν γνωστὴν δριμύτητα γλώσσης, κατὰ τῶν Παναμαϊκῶν καὶ τῶν λοιπῶν ὑπὸ τὰς σημαίας τῶν Δημοκρατιῶν τῆς Κεντρίας Ἀμερικῆς πλοίων. «Κιβόηλους» ναυτικὰς χώρας ἀπέκλεισεν ὁ ἐργατικὸς ἐκπρόσωπος τὰ ἐν λόγω κράτη. «Αἱ σημαίαι των — εἶπε — δὲν καλύπτουν μόνον παρήλικα σκάφη, ἀλλὰ καὶ νεοαυπηγήτα. Ἐναυτολογήθησαν ἐπ' αὐτῶν ναυτικοὶ μὲ μηνιαίον μισθὸν δώδεκα λιρῶν, περιλαμβανομένης τῆς δι' ἀτυχήματα καὶ ἀσθενείας προνοίας, καθὼς καὶ τῶν κρατήσεων διὰ τὴν συνταξίην τοῦ γήρατος. Ἀνοργάνωτοι οἱ ναυτικοί, δέχονται τὴν ἐργοδοτικὴν αὐτῆν κακομεταχείρισιν. Ἀπὸ χώρας καθυστερημένης τῆς Ἄνω Ἀνατολῆς τῆς Ἀφρικῆς καὶ ἀλλοχθέν συγκροτοῦνται τὰ πληρώματα. Ἐὰν τὰ πλοία παροπλισθῶν ἢ καὶ διαλυθῶν, οἱ οὗτοι ναυτολόγοι μὲνοι ἀποβάλλονται, χωρὶς καμμίαν βοήθειαν. Θὰ ἔλθῃ, πάντως, ἡ ἡμέρα, πού οἱ λιμενεργάται θὰ πρέπει νὰ κληθῶν νὰ δοθησῶν. Ἐκπλήροσοι, πάντως, — κατέληξεν ὁ κ. Μπεκιού — διὰ τὴν ἀδιαφορίαν, πού ἐπιδεικνύουν οἱ «καλῆς πίστεως» ἐφοπιῆσται εἰς τὰς «καλῆς πίστεως» ναυτικὰς χώρας διὰ τὸ πρῶτον βλῆμα αὐτῶν.

**Ὁ ναυλάρθμος τοῦ Ἀπριλίου**

Ὁ ναυλάρθμος τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου, μετὰ 100,9, ἦτο κατὰ 4,7 μονάδας ἀνώτερος τοῦ μηνὸς Μαρτίου καὶ ὁ ἀνώτατος σημειωθείς ἀπὸ τοῦ Μαΐου 1952 καὶ ἐντεύθεν. Ἡ αὐξήσις αὐτῆ θὰ πρέπει νὰ ἀποδοθῆ — κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου — εἰς τὴν ληφθεῖσαν ἀπόφασιν ἀνακατανομῆς τῶν στοιχείων ὑπολογισμοῦ τοῦ ναυλάρθμου. Οἱ ναῦλοι, λ. χ., ἐκ τοῦ Πλέιτ, οἵτινες εἰς τὸ παρελθὸν ἀσήμαντον παράγοντα ἀπέτελλον, εἰσφέρουν ἤδη περισσότερο εἰς τὴν ἐκτίμησιν τοῦ ναυλάρθμου. Τῆς ξυλείας ἐπίσης οἱ ναῦλοι — λόγω τῆς ἐποχῆς — ἐνεφανίσθησαν ἀνώτεροι τοῦ ὑπολογιζομένου μέσου ὄρου, καθὼς καὶ οἱ ναῦλοι μεταλλευμάτων τῆς Μεσογείου. Ἐξ ἄλλου, οἱ ναῦλοι τῶν Ἰαχάρων καὶ τῶν γαιανθρακοφορτίων ἐσημείωσαν ἐλαφρὰν τινα μείωσιν. Ὁ ναυλάρθμος, ἀναφερόμενος μόνον εἰς τὰς εἰς λίρας κλεισθείσας κατ' Ἀπρίλιον ναυλώσεις, μετὰ βᾶσιν 100 διὰ τὸ ἔτος 1948, ἐμφανίζει τὴν κατωτέρω μηνιαίαν διακύμανσιν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὴν διαρρέυσασαν τριετίαν.

Μ. ἡ ν ε ς	1950	1951	1952	1953
Ἰανουάριος	72.8	151.9	163.9	96.0
Φεβρουάριος	75.5	164.7	157.3	92.3
Μάρτιος	75.8	180.6	137.7	96.2
Ἀπρίλιος	74.4	176.8	109.4	100.9
Μάιος	71.4	203.8	110.9	—
Ἰούνιος	74.3	179.0	99.1	—
Ἰούλιος	78.8	179.6	90.2	—
Αὐγουστος	86.6	149.3	79.2	—
Σεπτέμβριος	89.0	166.5	87.0	—
Ὀκτώβριος	95.8	190.4	94.2	—
Νοέμβριος	97.6	172.9	99.0	—
Δεκέμβριος	115.7	168.5	98.8	—
ΕΤΗΣΙΟΣ	84.0	173.7	110.6	—

**Ὁ Παγκόσμιος στόλος τῶν τάνκερς**

Τὸ στατιστικὸν τμήμα τῆς ἀμερικανικῆς ἐταιρίας Πετρελαίων «Σὰν Ὀϊλ», ὅπερ, ὡς γνωστὸν, μετὰ ἰδιαιτέραν προσοχὴν παρακολουθεῖ τὰ τῶν ἐξελίξεων τῶν μεταφορῶν καὶ τῶν μεταφορικῶν μέσων τῶν πετρελαίων, ἐδημοσίευσε τελευταίως εἰς τὰ εἰδικὰ ἀμερικανικὰ περιοδικὰ τὰς στατιστικὰς του διαπιστώσεις ἐπὶ τῆς σημερινῆς καταστάσεως τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων ἀπὸ ἀπόψεως ἡλικίας καὶ μεγέθους. Ὅσον ἀφορᾷ τὸ μέγεθος καὶ τὴν ταχύτητα, ἀναφέρονται οἱ κά-

τωθι ἀριθμοί:

	Σεπτ. 945	Ἀπρ. 951	Ὀκτ. 952
Μέσος ὄρος μεγέθους	12.500 τ. d.w.	13.250	13.700
Μέσος ὄρος ταχύτητος	12.8	μίλλια 13.3	13.4

Ἡ μεταφορικὴ ἰκανότης τοῦ στόλου ἐκφράζεται στατιστικῶς, λαμβανομένης ὡς μονάδος τοῦ τάνκερ τοῦ τύπου «T.2», τῶν 16.765 τόννων d. w. καὶ ταχύτητος 14.5 μιλίων. Ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ἴσους οὗτος πρὸς 1.727 μονάδας «T.2», ἐναντι 1.544 τοῦ Ἀπριλίου 1951 καὶ 1.264 τοῦ Σεπτεμβρίου 1945. Ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τούτου 672 σκάφη εἶνε τοῦ τύπου «T.2», ναυπηγηθέντα μετὰ τῶν ἐτῶν 1943 ἕως 1945. Ἄν ληφθῆ διὰ τὰ ἐν λόγω τάνκερς ὡς μέσος ὄρος ὑπερσειασκῆς ζωῆς ἢ εἰκοσαετία, θὰ πρέπει ταῦτα ν' ἀντικατασταθῶν κατὰ τὸ 1960.

Ἀφ' ἐτέρου, κατ' Ὀκτώβριον τοῦ 1952 ἐτέλουν ὑπὸ ναυπήγησιν ἢ παραγγελίαν ἀνὰ τὸν κόσμον δεξαμενοπλοία ἐξισούμενα πρὸς 973 μονάδας «T.2». Τὸ ναυπηγικὸν τούτου πρόγραμμα προβλέπεται νὰ ἐξη ἐκτελεσθῆ μέχρι τέλους τοῦ 1957. Τότε, κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς καὶ τὰς προβλέψεις τῆς στατιστικῆς τῆς «Σὰν Ὀϊλ», ἡ κατάστασις τῶν κυριωτέρων σημαίων ἰδιαιτέρως καὶ τοῦ παγκοσμίου στόλου εἰς δύναμιν πετρελαιοφόρων σκαφῶν, θὰ ἐξη ὡς ἐξῆς εἰς μονάδας τάνκερς T.2:

**ΣΤΟΛΟΣ ΤΑΝΚΕΡΣ ΚΑΤΑ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΝ 1957**

Σ η μ α ἰ α	Παγκόσμ. σύνολον		1277	
	Δύναμις Ναυπ. πρόγρ.	Χωρὶς διάλυσις	Μετὰ τὴν διάλυσις	Μετὰ τὴν διάλυσις
Ἰαν. Πολιτειῶν	508	51	559	530
Μεγ. Βρετανίας	340	263	603	541
Νορβηγίας	258	214	472	424
Παναμά	165	131	296	265
Σύνολον	1271	659	1930	1760
Παγκόσμ. σύνολον	1272	973	2700	2409

Θὰ αὐξηθῆ, συνεπῶς, ὁ στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ 56% ἐντὸς τῆς ἐρχομένης πενταετίας, ἐὰν δὲν ἤθελον διαλυθῆ ἐν τῷ μεταξύ τὰ ἀνω τῶν 20 ἐτῶν ἡλικίας δεξαμενοπλοία καὶ κατὰ 39% ἐὰν ἤθελον διαλυθῆ τὰ μέχρι τότε εἰκοσαετοῦς ἡλικίας.

**Ἡ ἔκπτωσις τοῦ στόλου τῶν «τράμπς»**

Ἡ ἀγγλικὴ ναυτιλία τῶν «τράμπς» φορτηγῶν, ἥτις τὸ 1939 ἀπέτελει μίαν δύναμιν 3.4 ἑκατομμυρίων τόννων γκρός, ἐμειώθη τὸ 1950 εἰς 3 ἑκατ. τ. γκρός, διὰ νὰ ὑποχωρήσῃ ἐν συνεχείᾳ τὸ 1951 εἰς τὰ 2.8 καὶ τὸ 1952 εἰς τὰ 2.4 ἑκατομμύρια τόννων γκρός. Τοὺς ἀριθμοὺς αὐτοὺς ἀνεκοίνωσεν ὁ κ. Ρόπνερ, πρόεδρος τοῦ τμήματος τῆς ὑπερποντίου φορτηγῶν ναυτιλίας τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, κατὰ τὴν προσφάτως συνελθούσαν γενικὴν συνέλευσιν αὐτοῦ. Ἀπριβίβησεν ἐπίσης ὁ ὁμιλητὴς τὰς ἀφορμὰς τῆς σημειωθείσης ἐκπτώσεως. Ἡ πώλησις καὶ ἡ διάλυσις τῶν παλαιῶν πλοίων, ἡ πώλησις πολλῶν ἐκ τῶν τυποποιημένων πολεμικῆς κατασκευῆς σκαφῶν καὶ τέλος ἡ ἔλλειψις ἐπαρκῶς προθυμίας ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπιιστῶν πρὸς ἀντικατάστασιν διὰ νέων ναυπηγήσεων, λόγω τοῦ ὕψηλου κόστους αὐτῶν καὶ τῶν καθυστερήσεων εἰς τὰς παραδόσεις, ὑπῆρξαν αἱ κυριώτεροι ἀφορμαὶ τῆς ἐκπτώσεως. Πέραν τούτων, ὁμοῦ, — προσέθηκε ὁ ὁμιλητὴς — ὁ σημαντικώτερος παράγων ὑπῆρξεν ἡ καταβροχθίζουσα τὰ κέρδη τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων φορολογία, ἡ ὅποια καὶ δὲν ἐπιτρέπει τὴν δημιουργίαν ἐπαρκῶν ἀποθεματικῶν διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ παρήλικου τουνῶν.

**ΜΑΣΣΑΛΙΑ**

GENERAL MARINE CONTRACTORS AND SUPPLIERS

VVE A. MORFONIOS (ESTABLISHED 1917)

DIRECTOR ST. PANAYOTOU

22c RUE SAINT SAENS

General ship cleaners—Dry dock Works—Painters—

Carpenters—Caulkers—Shipchandlers

Telegraphic Address: MORFOS—MARSEILLE

Telephone: { DRAGON 0.330  
COLBERT 57.55

**TODD SHIPYARDS CORPORATION**

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

**Complete Shipyard Service and Drydocks**

Also MOBILE Service for Ships at Anchor or Dockside

NEW YORK • BROOKLYN • HOBOKEN • NEW ORLEANS

GALVESTON • HOUSTON • LOS ANGELES • SAN FRANCISCO

ALAMEDA • SEATTLE • BARRANQUILLA • LONDON

## Αμερικανική νομολογία

—Τὸ Ἄκυρωτικὸν ἐπὶ ἀπώλειαν πλοίου ἐκ πολεμικῶν κινδύνων

Τὸ ἀνώτατον ἀμερικανικὸν Δικαστήριον ἐξέδωκε προσφάτως ἀπόφασιν, διὰ τῆς ὁποίας καταδικάζονται τὸ ἀσφαλιστὰ τοῦ «Λούδς» εἰς τὴν καταβολὴν 860.000 δολλαρίων πρὸς τὴν ναυτικὴν ἑταιρίαν «Κόλμαρ Στήμιτ Κορπορέσιον» διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ σκάφους τῆς «Πόρτμαρ», ἠσφαλισμένου παρ' αὐτοῦ καὶ βυθισθέντος τὴν 19ην Φεβρουαρίου 1942 παρ' ἰαπωνικῶν ἀεροπλάνων εἰς τὸν λιμένα Ντάρβιν, τῆς Αὐστραλίας. Τὸ «Πόρτμαρ» εἶχε ἀποπλευσῆ ἐξ Ἁγίου Φραγκίσκου ὀλίγον πρὸ τῆς ἐπιθέσεως τῶν ἰαπωνικῶν κατὰ τὸ Πέρλ Χάρμπορ, μεταφέρον ἄρματα γκαζολίνης, ἐχούσης μεγάλην εἰς ὀκτάνην περιεκτικότητα, καθὼς ἐπίσης καὶ φορτίον πυρομαχικῶν καὶ στρατιωτικῶν ἐφοδίων διὰ τὰς ἐνόπλους ἀμερικανικὰς δυνάμεις τῶν Φιλιππίνων νήσων. Ὅταν οἱ ἰάπωνες προσέβαλον τὸ Πέρλ Χάρμπορ, τὸ ἐν πλῶ εὐρισκόμενον «Πόρτμαρ» διετάχθη παρὰ τῶν ἀμερικανικῶν ἀρχῶν νὰ ἀλλάξῃ πορείαν καὶ νὰ κατευθύνῃ εἰς Αὐστραλίαν. Τὸ πλοῖον εἶχε ναυλωθῆ ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως καὶ ἐταξίδευεν ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν. Εἰς τὴν Αὐστραλίαν, τὸ «Πόρτμαρ» συνήρτησε κακοκαιρίαν καὶ ἠναγκάσθη νὰ πλέῃ ἀπὸ λιμένας εἰς λιμένας ἐκφορτῶν ἠμερικῶν τοῦ φορτίου του καὶ ἐπαναφορτῶν. Ἐν συνεχείᾳ διετέθη εἰς μίαν ἐξαιρετικὰ ἐπικίνδυνον ἀποστολὴν, νὰ κατευθύνῃ, δηλαδὴ, εἰς Κοεμπάγκ, τῆς νήσου Τιμόρ καὶ τέλος ἀποπέσει, πληγὴν ἀπὸ ἰαπωνικὰ βομβαρδιστικά, ἐνῶ εὐρίσκειτο εἰς Ντάρβιν τῆς Αὐστραλίας.

Τὸ ἐπίμαχον σημεῖον τῆς ὑπόθεσεως ἀνεφέρετο εἰς τὸν ὅρον μεταϊώσεως τοῦ ταξιδίου, δυνάμει τοῦ ὁποίου «οἱ ἀσφαλισταί, ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, λόγω κατακρατήσεως ἢ ἀπαγορεύσεως διαταχθεῖσιν παρὰ κυβερνήσεως κράτους τινὸς κλπ. ἀπ' ἀλλήλων ὅτι πᾶσι ἐκ τῶν πράξεων αὐτῶν ἀπορροεῖσιν ἀποζημιώσεις». Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσην οἱ ἀσφαλισταὶ ἰσχυρίζονται, ὅτι τὸ σκάφος ἐκαλύπτετο διὰ τοῦ συμβολαίου τοῦ μέχρι τῆς στιγμῆς καθ' ἣν ἀνέκυψε ἡ «κωλυσιπλοία» καὶ ὅτι, συνεπῶς, τὸ ὑπὸ τὴν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων τοῦ Νοεμβρίου 1941 καλυπτόμενον ταξίδιον ἐματαιώθη —κατὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν φρασεολογίαν— ἢ ἐτερματίσθη —ὡς νοεῖται κοινῶς— πρὶν ἢ τὸ πλοῖον βυθισθῆ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ντάρβιν.

Τὸ πρωτόδικον ὁμοσπονδιακὸν Δικαστήριον, πρὸ τοῦ ὁποίου ἤχη ἡ ὁὐτὴ ἀναφερομένη διαφορά, ἀπέριψε τὸν ἰσχυρισμὸν τῶν ἀσφαλιστῶν, κρίναν, ὅτι τὸ ἀσφαλιστηρίον συμβολαίον εὐρίσκειτο ἐν ἰσχύϊ, καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοῖον ἐβυθίσθη. Τὸ Ἐφετεῖον, ἐν συνεχείᾳ, ἀνέτρεψε τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν, κρίναν κατὰ πλειοψηφίαν, ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ «Λούδς», λόγω ἀκριβῶς, τοῦ ὅρου περὶ κατακρατήσεως ὑπὸ βασιλεῖς, πρίγκιπας ἢ τὸν λαόν, ἀπῆλλασσαν τῆς ὑποχρέωσός τους πρὸς ἀποζημιώσιν τοῦ ἀπολεσθέντος πλοίου. Ὁ μειοψηφῆσας ἐφέτης Μίντον ἀπέφυγε νὰ δικαιολογήσῃ ἐγγράφως τὴν γνώμην του πρὸς ὑποστήριξιν τῆς διαφωνίας του μετὰ τὴν πλειοψηφίαν. Κατὰ τὴν ἐφετεϊακὴν ἀπόφασιν, τὸ ταξίδιον ἐτερματίσθη τὴν 9ην Ἰανουαρίου 1942 εἰς Μπρισμπαιν, ὅπου τὸ «Πόρτμαρ» διετάχθη καὶ παρέλαβε στρατεύματα καὶ στρατιωτικὰ ἐφόδια διὰ Κοεμπάγκ, περιλαμβαν ὅτις τὰς συμμαχικὰς ἀρχάς.

Τέλος, τὸ ἀνώτατον Δικαστήριον, κρίναν, ὅτι τὸ ἀσφαλιστηρίον συμβολαίον ἴσχυε καὶ ἐπὶ διαίαν διακοπῆς τοῦ ταξιδίου, ἀνέτρεψε τὴν Ἐφετεϊακὴν ἀπόφασιν. Ἡ τοιαύτη τοῦ ἀνωτάτου Δικαστηρίου ἀπόφασιν ἐλήφθη διὰ ψήφον 6 ἐναντίον 3. Μεταξὺ τῶν πλειοψηφούντων ἦτο ὁ εισηγητὴς Φέλιξ Φραγκφούρτερ, μεταξὺ δὲ τῶν μειοψηφούντων ὁ ἀρχιδικαστὴς Φρέδ Μ. Βίνσον καὶ ὁ δικαστὴς Οὐίλλιαμ Ντάγκλας. Ὁ τελευταῖος οὗτος, ὑποστηρίζων τὴν γνώμην του, ἐτόνισεν, ὅτι «ἡ ἀπόφασιν στρέφεται γύρω ἀπὸ τὴν ἐκτίμησιν τῶν πολλῶν παραγόντων καὶ συνθηκῶν, ἐναντι μίας βασικῆς πείρας τοῦ Δικαστηρίου τοῦ Ναυαρχείου καὶ ἐναντι ἐθίμων, μετὰ τὰ ὁποία δὲν εἴμεθα ἡμεῖς τῶν πεπειραμένων, ὅσον οἱ δικασταὶ τοῦ Ναυαρχείου». Ἐξ ἄλλου, ὁ πλειοψηφῆσας εισηγητὴς Φέλιξ Φραγκφούρτερ ὡμολόγησε μὲν «ὅτι πενιχρὰ εἶνε ἡ ἐπαθὴ τοῦ Δικαστηρίου τούτου μετὰ τὸν ναυτικὸν νόμον...», ἀλλ' ὅτι, ἐφόσον ἤχη πρὸ αὐτοῦ ἡ ὑπόθεσις, «ἐπρέπει νὰ δικάσωμεν, ὅσον καὶ ἂν εἶνε ἀδεεσία ἡ κρίσις ἡμῶν». Εἰς ἕτερον σημεῖον τῆς ἀποφάσεως ἀνεγνωρίζετο παρὰ τοῦ ἰδίου εισηγητοῦ, ὅτι καὶ πολὺπλοκοὶ διατάξεις τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων ἀπαιτοῦν ἰκανότητα, οὐχὶ διαφορῶν τῆς ἀπαιτουμένης διὰ τὴν ἐρμηνείαν κειμένων ἐπὶ περγαμινῶν ἢ παπύρων, ἀποσβεσθέντων, διὰ νὰ γραφῆ ἐκ νέου. Διὰ τῶν νεωτέρων ἐπιστημονικῶν μεθόδων κατορθοῦνται πολλὰκις ν' ἀναγνωσθοῦν τὰ ἀποσβεσθέντα, δυσκολώτατα, ὅμως, ν' ἀναγνωσθοῦν τὰ ἀποξεσθέντα.

Τὸ ἐπίμαχον ζήτημα ἦτο, ἂν τὸ «Πόρτμαρ» εἶχε χρησιμοποιοθῆ ὡς ἐμπορικὸν σκάφος, ἐνῶ μετέφερε στρατιωτικὰ καὶ πολεμικὰ ἐφόδια. Τὸ Ἐφετεῖον ἀπεφάνθη, ὅτι δὲν ἐθεωρεῖτο ἐμπορικὸν σκάφος, ἐνῶ, ἀντιθέτως, τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον ἐκρίνει, ὅτι ἦτο ἐμπορικὸν πλοῖον, ἐμπύπτον εἰς τὴν ἔννοιαν τῶν σχετικῶν περὶ ἀγωγῆς διατάξεων τῆς νομολογίας τοῦ Ναυαρχείου. Ἐτερον ἐπίμαχον θέμα ἦτο, ἂν ἡ ἀμερικανικὴ κυβερνήσις, ὡς ναυλῶτρια τοῦ «Πόρτμαρ», πῦθνετο διὰ μίσθωμα προσθέτου ναυλώσεως καὶ ἀπώλειαν τοῦ πλοίου τῆς. Τὸ πρωτόδικον Δικαστήριον ἐκρίνει τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν ὑποχρεῶν νὰ πληρῶσῃ 258½ δολλάρια διὰ δαπάνης γενομένης ὑπὸ τοῦ σκάφους πρὸς τὴν ἀπώλειαν του, ἀπῆλλαξε δὲ ταύτην ἀπὸ κάθε εὐθύνην διὰ μίσθωμα προσθέτου ναυλώσεως καὶ δι' ἀπώλειαν. Τὸ Ἐφετεῖον ἀνέτρεψε καὶ εἰς τὰ σημεία ταῦτα τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν, ἀλλὰ τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον, μετὰ τὴν σειράν του, ἀνέτρεψε τὴν ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετεῖου.

Κατόπιν τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως, οἱ ἀσφαλισταὶ ἀντιμετωπίζουν τὴν ἀνάγκην τῆς ἀναθεωρήσεως ὁρισμένων ὄρων τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων. Κατὰ τὴν παρ' αὐτῶν ὑποστηριζομένην ἀποψιν, τὸ ζήτημα ἠγέρθη ἐκ τοῦ ἂν καὶ κατὰ πόσον τὸ ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου 1941 ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων τοῦ «Λούδς», τὸ καλύπτει τὸ ταξίδιον τοῦ «Πόρτμαρ» πρὸς τὰς Φιλιππίνων νήσους, ἦτο εἰσέτι ἐν ἰσχύϊ, μετὰ τὴν ἐπίθεσιν τοῦ Πέρλ Χάρμπορ, ὅταν κατὰ τὴν 9ην Ἰανουαρίου 1942 διετάχθη τὸ σκάφος νὰ ἐκτελέσῃ μίαν καθαρὰς πολεμικὴν ἀποστολὴν. Ἐπ' αὐτοῦ οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ «Λούδς» ὑποστηρίζουν, ὅτι τὸ καλυπτόμενον διὰ τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων ταξίδιον ἔληξε τὴν 9ην Ἰανουαρίου εἰς τὸ Μπρισμπαιν, ὅπου ἐπεβιβάσθησαν τοῦ πλοίου στρατεύματα καὶ ἐφορτώθησαν πολεμικὰ ἐφόδια διὰ Κοεμπάγκ τῆς νήσου Τιμόρ. Ἡ ἀπόφασιν χαρακτηρίζεται ἀπὸ τοὺς ἀσφαλιστὰς, ὅτι ἀνατρέπει παραδόσεις ἐκατομητηρίων, ὅσον ἀφορᾷ τοὺς καλυπτόμενους κινδύνους τῆς ναυσιπλοίας, παραδόσεις, αἵτινες πλέον ἐθεωροῦν-

το ὡς νόμοι. Φόβοι ἐξεφράζοντο, ὅτι ὄροι καὶ προβλέψεις τοῦ θαλασσοασφαλιστηρίου συμβολαίου, οἵτινες στρίβονται ἐπὶ τῆς πείρας καὶ τῶν παραδόσεων, τίθενται ἤδη ἐν κινδύνῳ ἐκ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Ἀνωτάτου ἀμερικανικοῦ Δικαστηρίου. Προβάλλεται, τέλος, καὶ τὸ ἐρώτημα: Ἐφόσον ἐκρίθη, ὅτι τὸ σκάφος ἦτο ἠσφαλισμένον κατ' ὄλον αὐτοῦ τὸ ταξίδιον, δὲν θὰ ἐπρεπε τοῦτο νὰ κατέβαλε καὶ τὰ ἀνάλογα ἀνάλογα, τὰ κρατοῦντα μετὰ τὴν ἐπίθεσιν ἐναντίον τοῦ Πέρλ Χάρμπορ;

## Ναυτικαὶ Δίκαι

— Ἡμερηγία χρονοναυλωμένου σκάφους, λόγω κρατικῆς παρεμβάσεως.

Ἐνώπιον τῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων ἐξεδικάσθη πρὸ ἡμερῶν ὑπόθεσις ἀναφερομένη εἰς διαφορὰν ἐπὶ τῆς χρονοναυλώσεως τοῦ ἑλληνικῆς πλοιοκτητῆριαν μικροῦ παλαιμαίκοιο φορτηγοῦ «Δωδεκάνηρος». Ἀπὸ τὴν πλοιοκτητῆριαν ἑταιρίαν ἤξιούτο, ὅπως καταβληθῆ ἀπὸ τοὺς ναυλωτὰς τοῦ σκάφους τῆς ποσὸν 2.135.12.11 λίρῶν ὡς ἐνοίκιον τοῦ σκάφους, ὀπερ καὶ ἀνεγνωρίσθη ὑπὲρ αὐτῆς ἀπὸ τὴν διενεργηθεῖσαν διαιτησίαν. Οἱ Ἄγγλοι ναυλωτὰ εἶχον ναυλώσει τὸ ἀπ «Δωδεκάνηρος» τὴν 20ην Δεκεμβρίου 1951 καὶ ἐφορτώσαν ἐπ' αὐτοῦ ἐκ Μάλτας διὰ Βεγγάζην καὶ Τομπρούκ ἐφόδια διὰ τὸν ἀγγλικὸν στρατὸν. Τὸ φορτίον ἐξεφορτώθη εἰς Ἀνταμπίγια, μεθ' ὃ τὸ πλοῖον κατηβύθη εἰς Πόρτ Τσουφικ (παρα τὸ Σουέζ), ὅπου παρέλαβε ἕτερα ἐφόδια καὶ ἐπρόκειτο νὰ ἀποπλευσῆ ἐκείθεν τὴν 30ην Ἰανουαρίου, ἀλλὰ, συνεπεία βλάβης τῶν μηχανῶν του ὑπερβῆ εἰς ἀκινήσιαν.

Αἱ αἰγυπτιακὰ ἀρχαὶ περιέλαβον τὸ «Δωδεκάνηρος» εἰς τὸν μαυροπίνακα, διότι μετέφερε ἐφόδια διὰ τὸν βρετανικὸν στρατὸν καὶ δὲν ἐπέτρεψαν εἰς αὐτὸ νὰ ἐκτελέσῃ τὰς ἐπισκευὰς του. Ὑπεχρεώθη οὕτως νὰ ἀρῆσθ τὸ «Δωδεκάνηρος» μέχρι τῆς 1ης Μαρτίου, ὅποτε ὁ πλοίαρχος ἐπέτυχεν νὰ κατασκευάσῃ εἰς τὸ Κάιρον ἕνα οὐσιώδες ἐξάρτημα τῆς μηχανῆς καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε. Ὑπὸ ὁμαλῶς συνθήκας δὲ ἐκρεαζόντων τέσσαρες ἡμέρας διὰ τὰς ἐπισκευὰς. Οἱ πλοιοκτῆται ὅθεν ἐζήτησαν ἀπ' αὐτοῦς ναυλωτὰς τὸ ἐνοίκιον τῶν 26 ὑπολοίπων ἡμερῶν τῆς ἀναγκαστικῆς ἀργίας τοῦ πλοίου τῶν. Οἱ ναυλωτὰ ἰσχυρίσθησαν, ὅτι ἡ καθυστέρησις προήλθεν ἀπὸ τὴν βλάβην τῶν μηχανῶν καὶ ὅτι, βάσει τοῦ ναυλοσυμφώνου, τὸ πλοῖον εἶχε νὰ θεωρηθῆ «ἐκτός ἐνοικίου».

Ὁ διαιτητής, ἀναφερθεὶς εἰς μίαν διαταγὴν τῶν αἰγυπτιακῶν ἀρχῶν κατὰ Νοέμβριον τοῦ 1951, δι' ἣς ἀπαγορεύετο ἡ φόρτωσις ἐφοδίων εἰς τὰς βρετανικὰς δυνάμεις εἰς ἄλλους λιμένας, ἐκτός τῆς Ἀλεξανδρείας, καὶ Πόρτ Σαῖδ καὶ τοῦ Σουέζ, διετύπωσε τὴν γνώμην, ὅτι τὰ φορτωθέντα ἐμπορεύματα δὲν ἦσαν νόμιμα, ὡς ταῦτα καθωρίζοντο εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον καὶ ὅτι συνεπῶς οἱ πλοιοκτῆται ἐδικαιούοντο ν' ἀποζημιωθοῦν διὰ τὰς ἡμέρας ἀργίας, καθόσον ἡ ἐπιβληθεῖσα κύρωσις τοῦ «μαυροπινάκου» ὠφέλιμο ἀκριβῶς εἰς τὸ εἶδος τοῦ φορτίου καὶ τὴν φόρτωσιν του εἰς ἀπγορευμένον λιμένα. Οἱ ναυλωτὰ ἡμεροδότησαν τὴν ὀρθότητα τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως καὶ κατέφυγον εἰς τὴν δικαιοσύνην.

Ἐκείδων τῆν ἀπόφασιν του ὁ Ἄγγλος δικαστὴς, ἀνεφέρθη εἰς τὸν ἰσχυρισμὸν τῶν ναυλωτῶν, ὅτι τὸ σκάφος ὑπερβῆ, λόγω τῆς βλάβης τῶν μηχανῶν του, νὰ παραμείνῃ εἰς Ἀνταμπίγια ἐπὶ ἕνα ὀλόκληρον μῆνα καὶ ὅτι ἦτο ἐκτός ἐνοικίου, βάσει τοῦ ὅρου 10 τοῦ ναυλοσυμφώνου. Οἱ ναυλωτὰ εἶπεν—ἠρήθησαν, ὅτι ἦσαν ὑπεύθυνοι δι' οἰανδήποτε παράβασιν τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ ὅτι καὶ ἂν ἀκόμη ἦσαν, αἱ ζημίαι κατ' αὐτοὺς ἦσαν ὀνομαστικαί. Τὸ γεγονός, ὅτι αἱ αἰγυπτιακὰ ἀρχαὶ ἠρήθησαν νὰ παράσχουν εὐκολίας εἰς τὸ πλοῖον, διὰ νὰ ἐπισκευάσῃ τὴν ζημίαν του, δὲν ἦτο ζητήμα δυνάμενον νὰ προβλεθῆ ἀπὸ τὰ συμβαλλόμενα μέρη. Ἐν τούτοις ὅμως εἶναι γεγονός—ἐτόνισεν ὁ Ἄγγλος δικαστὴς—, ὅτι ὁ διαιτητής διεπίστωσεν, ὅτι τὸ πλοῖον ἐνεγράφη εἰς τὸν «μαυροπινάκα», διότι ἀκριβῶς μετέφερε στρατιωτικὰ ἐφόδια διὰ τὰς βρετανικὰς δυνάμεις εἰς τὴν Αἴγυπτον. Συνεπεία τοῦ γεγονότος τούτου ἦτο καὶ ἡ ἀρνήσις τῶν αἰγυπτιακῶν ἀρχῶν νὰ χορηγήσουν εἰς τὸ σκάφος τὰς εὐκολίας τοῦ ἀπητῶντο πρὸς ἐπισκευὴν τῆς ζημίας του.

Οἱ πλοιοκτῆται ἐξ ἄλλου—συνέχισεν ὁ δικαστὴς—ἰσχυρίσθησαν ὅτι οἱ ναυλωτὰ ἰσχυρίζονται ἀπέστειλαν ἐμφορτὸν τὸ σκάφος μετὰ πολεμικὰ ἐφόδια εἰς τὴν Αἴγυπτον, διὰ νὰ ἐκφορτώσῃ τούτο εἰς Ἀνταμπίγια, εἰς ἀπγορευμένον δηλαδὴ λιμένα διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν τοιοῦτου φορτίου. Οὕτω πράττοντες οἱ ναυλωτὰ, παρέβησαν—κατὰ τοὺς πλοιοκτῆτας— τοὺς ὅρους τοῦ ναυλοσυμφώνου. Ὁ διαιτητής—συνέχισεν ὁ Ἄγγλος δικαστὴς—ἦτο σαφέστατα ἐξουσιοδοτημένος καὶ διεπίστωσεν, ὅτι οἱ πλοιοκτῆται ὑπέστησαν οὐσιαστικὰς ζημίας ἀπὸ τὴν καθυστέρησιν τοῦ σκάφους τῶν, λόγω τῆς παρεμβάσεως τῆς αἰγυπτιακῶν ἀρχῶν, δι' ὃ καὶ μετὴν σειράν του ὁ Ἄγγλος δικαστὴς ἀνευ οὐδεμίας ἀμφιβολίας κατέληξεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἦτο δυνατὸν νὰ ἀνεῦρθαι τῆς ἐπαρκῆς δικαιολογητικῆς εἰς τὰς διαπιστώσεις τῆς διαιτησίας, ὡστε νὰ δοθῆ ἡ ἀπάντησις εἰς τὸ θετὸν πρὸ τοῦ δικαστηρίου ἐρώτημα. Ὁ δικαστὴς ἐπεκύρωσε τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν, παρέσχε δὲ τὸ δικαίωμα τῆς ἐφέσεως.

## ΕΚΥΚΛΟΦΟΡΗΣΗΝ

ΟΔΗΓΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ  
ΝΑΥΤΙΑΣ  
1952-1953

(Υπό Μ. ΣΑΠΟΡΤΑ)

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ: Ὀνοματολογία τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων.— Πλοιοκτῆται, ἐπωνυμίας καὶ διευθύνσεις αὐτῶν ἐν Ἑλλάδι.— Διαχειρισταὶ ἢ ἀντιπρόσωποι αὐτῶν ἐν Λονδίῳ καὶ ἐν Νέα Ὑόρκη κ.τ.λ. κ.τ.λ.

Δι' ἀντίτυπα ἀπευθυντέον εἰς τὸν ἐκδότην, Μέγαρον Γιαννουλάτου, (Γ' δροφος). Τηλέφ. 47.945.

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27

ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦ. 40-658

ΑΘΗΝΑΙ : ΟΔΟΣ ΚΑΡΝΕΑΔΟΥ 12

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ

Ναυτιλιακαί Ειδήσεις

Τò μισθολόγιον τών μεσογειακών

Αί διαπραγματεύσεις μεταξύ τών εκπροσώπων τών έφοπλιστών τής Μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας και τών ναυτεργατικών οργανώσεων, συνεχίζονται, με βάσιμον τήν έλπίδα, ότι, μετά τήν σημερινήν τελευταίαν συνεδρίασιν τής υπό τών γενικών γραμματέα του ύπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Μπουρνιάν έπιτροπής, θα έπελθη συμφωνία όσον άφορά τήν μείωσιν του μισθολογίου, κατόπιν τής νομισματικής αναπροσαρμογής. Οί εκπρόσωποι τών ναυτεργατικών οργανώσεων φαίνονται διατεθειμένοι να δεχθούν τήν μείωσιν κατά 15% του ίσχύοντος μισθολογίου διά τά άνω τών 2000 τόνων φορτηγά σκάφη και 20% διά τά κάτω τών 2.000 τόνων. Οί έφοπλισταί προέβαλον, ως γνωστόν, και τò αίτημα του περιορισμού του άριθμού τής συνθέσεως τών πλοίων, ίνα ούτω τò Μεσογειακόν σκάφος άνακτήσῃ τήν συναγωνιστικήν του ικανότητα και επανέλθῃ εἰς τήν ενεργόν υπηρεσίαν.

Τò ύπουργείον Ναυτιλίας εἶνε άποφασισμένον, όπωςδῆποτε, να στηρίξῃ διά τής παρεμβάσεώς του δσα αίτήματα τής φορτηγού Μεσογειακής ναυτιλίας θα κριθούν λογικά, τείνοντα εἰς τήν εὐθυγράμμισιν τών δαπανών τής κινήσεως τών πλοίων τούτων πρὸς τά Ιταλικά.

Παραμένει, πάντως, τò σοβαρόν ζήτημα τής ἀναεώσεως του πλωτοῦ υλικού ἢ του συγχρονισμού αὐτοῦ δι' ἐγκαταστάσεως μηχανῶν ντῆζελ, τονίζεται δέ σχετικῶς, ότι τò ἔτερον σκέλος τής κυβερνητικῆς μερίμνης ὑπὲρ του Μεσογειακοῦ σκάφους δέον να εἶνε ἡ πορσπάθεια ἀποκτήσεως πλοίων οἰκονομικῶν εἰς καύσιμον ἄλμη.

Πληροφορούμεθα, ότι ἡ «ΕΛΜΕΣ» προήλθε πρώτη αὐτὴ εἰς συμφωνίαν μετὰ τών ναυτεργατικῶν οργανώσεων, καθορισθέντος οὗτω του μισθολογίου τών πλοίων τής εἰς 15% κάτω του ίσχύοντος συμβατικοῦ μισθολογίου τής φορτηγού ναυτιλίας.

Τά δύο μεσογειακά

Κατ' ἀνακοίνωσιν ἐκ του ύπουργείου Έμπορικῆς Ναυτιλίας, μεταξύ τής ἀρμοδίας ὑπὸ τήν προεδρίαν του κ. Μπουρνιά έπιτροπῆς και τών εκπροσώπων τής ΕΛΜΕΣ έπῆλθε συμφωνία ἐπὶ του καταρισθέντος σχεδίου συμβάσεως πρὸς μίσθωσιν ὑπὸ τής τελευταίας τών δύο Μεσογειακῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων «Αγαμέμνων» και «Αχιλλεύς».

Οὗτω, ἡ ΕΛΜΕΣ ἀναλαμβάνει τήν μίσθωσιν τών σκαφῶν τούτων ἐπι μίαν 28ετίαν, ὑπὸ τόν όρον, ότι τò Δημόσιον θα συμμετέχῃ κατά 60 % τών κερδῶν τής ἐκμεταλλέσεως τών δύο τούτων πλοίων. Κέρδος, κατά τήν συμφωνίαν, νοεἶται τò ποσόν, τò ἀπομένον μετὰ τήν ἀφαιρέσιν τών ἐξόδων διαχειρίσεως και τής ἀμοιβῆς τής εταιρίας. Ἐπὶ του μισθώματος δέν ὑπάρχει σημαντική διαφορά ἀπόψεως. Ἡ δὲ ΕΛΜΕΣ προσφέρει τò ποσόν τών 72.000 λιρῶν Ἀγγλίας ἔτησίως, ἡ δὲ έπιτροπή ζητεἰ, ως μίσθωμα, τò ποσόν τών 76.500 λιρῶν. Τριετὲς μίσθωμα θα προκαταβληθῇ εἰς δολλάρια.

Ἡ ἐπελθούσα συμφωνία θα τεθῇ ὑπ' ὄψιν του ύπουργοῦ κ. Λαυπριανίδη, όστις θα φέρῃ τò ζήτημα πρὸς ἔγκρισιν κατά τήν σημερινήν συνεδρίασιν του Κυβερνητικοῦ Συντονιστικοῦ Συμβουλίου, τò όποιον και θα λύσῃ τήν ὑφισταμένην μικράν διαφοράν ἀπόψεως, όσον άφορᾷ τò μίσθωμα. Τά δύο σκάφη θα νηολογηθούν ὑπὸ τὸ ἑλληνικόν νηολόγιον ἐν τὸς του Ἰουνίου και θα δρομολογηθούν ἀμέσως.

Διαβατήρια εἰς τοὺς κατόχους φυλλαδίων

Αἰ ἐκασταχοῦ ἑλληνικά προξενικά ἀρχαί διετάχθησαν, όπως χορηγοῦν προξενικά διαβατήρια εἰς τοὺς κατόχους ναυτικῶν φυλλαδίων, εφόσον ἔχουν ταῦτα ἐκδοθῇ ἐπὶ τῇ βάσει πιστοποιητικῶν τών στρατολογικῶν γραφείων. Ἀντικειμενικὸς σκοπὸς του μέτρου εἶνε ἡ διευκόλυνσις τών ναυτιλλομένων μας, όπως παρατείνουν τήν παραμονήν των εἰς ξένους λιμένας και πέσαν τῆς εἰς ἐκάστην χώραν ὀριζομένης προθεσμίας.

Ὁ Ἀμερικανικὸς Νηογώνωμον

Πληροφορούμεθα, ότι ὁ Διευθυντὴς του Ἀμερικανικοῦ Νηογώνωμον ἐν Ἑλλάδι κ. Χόουαρδ Χόπκινς, ἀναχωρεἰ κατ' αὐτὰς ἐπ' ἀδείας εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

Ἡ μακρά, ἀπὸ του Μαΐου 1950, ὑπόθεσις αὐτῶν κ. Χόπκινς ἐν Ἑλλάδι ὑπῆρξεν ἐξαιρετικῶς καρποφόρος, διότι, χάρις εἰς τήν ἑοτίαν ἐπαγγελματικήν του κατάρτισιν, τήν κατανόησιν και τήν προθυμίαν, ἦν πάν-

τοτε ἐπέδειξε διά τήν εξυπηρέτησιν του ἑλληνικοῦ πλοίου, συνέβαλε μεγάλως εἰς τήν σύσφιγξιν τών μεταξὺ του Ἀμερικανικοῦ Νηογώνωμον και τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας δεσμών. Ὁ ναυτιλιακὸς κόσμος εὐχεται εἰς τὸν κ. Χόπκινς καλὸν ταξίδιον και καλὴν ἐπάνοδον.

Τὸν κ. Χόπκινς θα ἀναπληρώσῃ κατά τήν τετράμηνον ἀπουσίαν του ὁ νῦν μόνιμος ἐπιθεωρητὴς του Ἀμερικανικοῦ Νηογώνωμον κ. Ἰωάν. Κατσουλάκος.

Παραλαμβάνονται τὰ νεότευκτα

Τρία ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἀλλ' ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν, νεότευκτα δεξαμενόπλοια, παρελήφθησαν ἐκ τών ναυπηγείων τὸν παρελθόντα μῆνα Μαΐου και εἰσῆλθον εἰς τήν υπηρεσίαν, ἐκτελοῦντα ἤδη τὸ παρθετικὸν τῶν ταξιδίων. Τὸ ἐν εἶναι τὸ «Ντάρνι» 12.560 τόνων γκρόν, ἀποπλεύσαν ἐκ τών ἰαπωνικῶν ναυπηγείων και διελθὸν του Ροῦλο Μπούκου τὴν 13ην Μαΐου, διὰ Σουμάτραν πρὸς φόρτωσιν. Τὸ ἔτερον εἶνε τὸ «Ατλάντικ Λόροντ» 12000 τ. γκρόν, ἀποπλεύσαν τὴν 18ην Μαΐου ἐκ Μίδδλσμυροῦ διὰ Βενεζουέλαν. Καὶ τὸ τρίτον εἶνε τὸ «Γουόρλντ Έντερπράϊζ» 20.350 τ. γκρόν και 32.500 τ. δ. w. Τὸ τελευταῖον τούτο εἶνε τὸ μεγαλύτερον δεξαμενόπλοιον ἐξ ὧσιν μέχρι τούδε κατασκευάσθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ. Ἐπραγματοποίησεν ἐπιτυχῶς τὰς δοκιμὰς του και θα ἀποπλεύσῃ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ἐκ τών ναυπηγείων «Βίκερς—Άριστρογκ» πρὸς ἐκτέλεσιν του παρθετικού του ταξιδίου. Ἄς σημειωθῇ, ότι τὸν παρελθόντα μῆνα, ως ἀνεγνώσαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, εἶχε παραλήθῃ κατὰ τῶν ἑλληνικῶν πλοιοκτησιῶν παναμαϊκόν σούπερ-τάκερ «Ἄνδρος Ἀίλαντ» 18675 τόν. γκρόν και 28000 τόν. δ. w., ἀποπλεύσαν ἐκ Βοστώνης τὴν 9ην Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον.

Τὰ καβελκυσθέντα

Ἐκ τών ναυπηγείων Οὐίλλιαμ Γκράϊν, του Οὔεστ Χάρτλεπουλ, καθ-ελκύσθη τὴν 14ην Μαΐου τὸ φορτηγὸν «Ἀλικὴ Λιβανου», ἀδελφὸν του παραδοθέντος κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος φορτηγοῦ «Εὐγενίας». Τὸ καβελκυσθὲν σκάφος διὰ λογαριασμόν του κ. Ν. Γ. Λιβανου (του Πειραιῶς), ἔχει διαστάσεις μήκους 431 ποδῶν, πλάτους 57.5 και ὕψους μέχρι του ἀνωτάτου καταστρώματος 78.5 ποδῶν, εἶνε δὲ με κλειστὸν «ἐλτερ-ντέκ», χωρητικότητος 11.200 τ. δ. w. και με βύθισμα 28.5 ποδῶν, με ἀνοικτὸν δὲ «ἐλτερ-ντέκ» χωρητικότητος 10.000 τόνων δ. w. και με ἔμφορτον βύθισμα 26.7 ποδῶν. Διὰ τήν προώσιν του ἐφοδισθῆ με ἀτμομηχανὴν τριπλῆς ἐκτόνωσεως, κατασκευῆς «Σέντραλ Μαρίν», με κυλίνδρους, διαμέτρου 22", 37" και 65" ἰσῶν και διαδρομὴν ἐμβόλου 48" ἰσῶν. Διατίθεται πρὸς θέτος ἀτμοστρόβιλος, συστήματος «Μπάουερ—Βάχ», κινούμενος με τὰ καυσάερια. Λέβητες ὑπάρχουν τρεῖς, καταναλίσκοντες πετρελαῖον. Ἡ προβλεπόμενη ταχύτης του πλοίου 11.5 κόμβων.

— Ἐκ τών ναυπηγείων «Βίκερς—Άριστρογκ» καβελκύεται τὴν 23ην ἀρξαμένου μηνὸς Ἰουνίου, τὸ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας δεξαμενόπλοιο «Σάξον μεντ» 13.000 τόνων γκρόν, τὸ τελευταῖον ἐκ μίας σειράς τεσσάρων ὁμοιούτων τάνκερς, κατασκευασθέντων εἰς τὰ ἀνω ναυπηγεἰα διὰ λογαριασμόν τῆς ἰδίας εταιρίας.

Αἱ ναυπηγήσεις

Διὰ λογαριασμόν τῆς «Αἰτζιαν Σπῆιγκ Κόμπαυ», τελούσης ὑπὸ τήν διαχείρισιν του γραφείου «Σ. Γ. Έμπειρικός, Λτδ.» του Λονδίνου, παρηγγέλλῃ εἰς τὰ ναυπηγεἰα «Κάμμελ-Λαίρντ», του Μπίρκενχιτ, ἑνα διηλεκτοκίνητον φορτηγὸν τῶν 10.000 τόνων δ. w., ἐφοδιασθῆρόμενον διὰ τήν προώσιν του με μηχανὰς Ντόφορντ. Πρόκειται περὶ του δευτέρου κατὰ σειράν φορτηγοῦ τῶν ἰδίων διαστάσεων, που παρηγγέλλῃ εἰς τὰ ἀνωτέρω ναυπηγεἰα διὰ τήν αὐτὴν εταιρίαν.

Ἀκύρωσις παραγγελιῶν

Πληροφορούμεθα, ότι παραγγελία δεξαμενοπλοίων, ὑπερεκατὸν χιλιάδων τόνων δ. w., διὰ λογαριασμόν παναμαϊκῶν εταιριῶν, ἑλληνικῶν συμφερόντων, τοποθετημένη ἀπὸ μηνῶν εἰς τὰ γερμανικά ναυπηγεἰα του «Χοδαλτσβέρης», ἠκυρώθησαν. Ἐπίσης ἠκυρώθησαν παραγγελία δεξαμενοπλοίων συνολικῆς χωρητικότητος 250.000 τόνων δ. w., δοθεῖσα πρὸ καιροῦ εἰς τὰ ἀμερικανικά ναυπηγεἰα. Μεταξὺ τῶν τελευταίων περιλαμβάνονται και τὰ «σούπερ τάνκερς» τῶν 45.000 τόν. δ. w.

Ἄγορά τριῶν τάνκερς

Τρία ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν δεξαμενόπλοια, χωρητικότητος 13000 τόνων δ. w. ἕκαστον και ναυπηγήσεως 1937 και 1938, με λήγουσάν τήν ἐπιθεώρησιν των, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τῆς εταιρίας «Εsso» εἰς ἑταιρικόν συγκροτήμα ἑλληνικῶν συμφερόντων, ἀπὶ συνολικῆς τιμῆς 615.000 δολ-λαρίων. Τὰ οὗτως ἀγορασθέντα σκάφη εἶνε τὰ «Esso Baltimore» 7.949 τ. γκρόν (τοῦ 1938), «Esso Baytown» 7.991 τ. γκρόν (τοῦ 1937) και «Esso Charleston» 7.949 τ. γκρόν (τοῦ 1938).

Παραδόσεις πωληθέντων

Τὸ πωληθὲν εἰς Ἰνδοῦς ἀγοραστὰς, ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἀλλ' ὑπὸ σημαίαν Κοσταρικῆς φορτηγὸν μας «Καρρένο» 4507 τ. γκρόν (τοῦ 1921) πορβόθη εἰς τὸ Καρατί, όπου και ὕψος τῆν σημαίαν του Πακιστῶν, μετονομασθὲν «Μιστλί».

—Παρεδόθη εἰς Ἀγγλοῦς διαλυτὰς τὴν 11ην Μαΐου εἰς Τρούν, τὸ πωληθὲν πρὸς διάλυσιν φορτηγὸν μας «Ἰθακος» 3916 τ. γκρόν (τοῦ 1906). Τὴν ἐπομένην 12ην Μαΐου, παρεδόθη εἰς τὸν αὐτὸν λιμένα και τὸ πωληθὲν πρὸς διάλυσιν ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας λιβεριανῶν δεξαμενόπλοιον «Θεοτόκος» (ex «Φάνης Α.») 6937 τ. γκρόν (τοῦ 1918).

SHIPPING & GENERAL AGENCY CO. LTD.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A. E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Ἄγοραπωλησίαι πλοίων και πάσης φύσεως ἐμποροναυτικαί ἐργασίαι.

Ἄντιπρόσωποι ἐν Ἑλλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων Ἔργασαίων τῆς Ἀγγλίας χρησιμοποιοῦμενων ἀπὸ τῆς τροπιδος μέχρι τῶν κοιτωνικῶν και ἰσῶν.

Μεγάλη παρακαταθήκη TRANSITO τῶν «NELSON» και «EMPIRE» COMPOSITIONS SUPERTROPICAL και TROPICAL.

Γραφεἰα: Ἐν Πειραιεἰ Ἀκτῆ Μισαοῦλη 17—19, Μέγαρον Τ.Α.Ν.Π.Υ. Τηλ. 41.479 Τηλεγρ. Διεύθυνσις Ἐξωτερικοῦ: «UNION» Ἐσωτερικοῦ: «OUNION»

> > Ἀθήναι: Εὐπόλιδος 10, τηλ. 21.441, 81.680

**Είς την γραμμήν 'Αργο-Σαρωνικόν**

'Ιδεωδέστερον σκάφος διά τόν Σαρωνικόν δέν θά ήτο δυνατόν νά αξι-ώση τις από τό πρό ήμερών καταπλέυσαν νεογορασθέν εκ Σουηδίας. Οί πλοιοκτῆται του «Καλαμάρι», οίτινες τό ήγόρασαν, πρέπει νά είνε δέβασι ότι με τό νέον τω σκάφος προσδίδουν τήν πλέον πολιτισμένη είς τήν γραμμήν του 'Αργοσαρωνικού έμφάνισιν.

**Πωλήσεις προς διάλυσιν**

Τρία παλαιά τουρκικά φορτηγά και δύο μικτά, εκ των οποίων τό ένα έβραϊκόν και τό έτερον αϊγυπτιακόν, έπωλήθησαν τόν παρελθόντα μήνα προς διάλυσιν είς τιμήν γύρω τών 10 λιρών τά φορτηγά, με παράδοσιν είς τήν 'Αγγλίαν και τών 12 λιρών τά δύο μικτά, με παράδοσιν είς τήν Μεσόγειον. Τά τουρκικά φορτηγά ήσαν τά «Atlantis» 4990 τ. γκρόν, «Huseyin Kartan» 5101 τ. γκρόν και «Demirhan» 4988 τ. γκρόν (άπαντα ναυπηγήσεως 1919), ανήκοντα είς τήν εταιρίαν Σαντίκογλου και έπωλήθησαν είς 'Αγγλους, με παράδοσιν έν 'Αγγλία. Δύο από τά σκάφη ταύτα εφόρτωναν μεταλλεύματα εκ Στρατωνίου και τό τρίτον μεταλλεύματα εκ Βορείου 'Αφρικής δι' 'Αγγλίαν. Τό μικτόν αϊγυπτιακόν ήτο τό «Al Rawdah» 3930 τόν. γκρόν (του 1913), με παράδοσιν είς 'Αλεξάνδρειαν, όπόθεν θά ρυμουλκηθή είς 'Αγγλίαν. Καί τό έβραϊκόν ήτο τό «Galiliah» 3899 τόν. γκρόν (του 1913), με 563 θέσεις δι' επιβάτας και με γάρων διά 2.350 τόν. φορτίου. Τοúτο έπωλήθη είς Ιταλούς, αντί 45.000 λιρών, με παράδοσιν είς Γένοβαν.

**Οί συντελεσται τών συντάξεων**

Είς τό καταρτισθέν νομοσχέδιον «περί τροποποιήσεως του Α. Ν. 2525» περί Ν.Α.Τ. περιελήθη διάταξις, διά τής οποίας ορίζεται ότι οι διάφοροι συντελεσται άναπροσαρμογής τών βασικών συντάξεων θά καθορίζονται, αναλόγως τής κατηγορίας τών ναυτικών (πλοίαρχοι, ναύται, κυβερνήται κλπ.), τών πλοίων επί τών οποίων εργάσθησαν, τής ειδικότητος και του βαθμού αυτών και τής προελεύσεως τής υπηρεσίας του συνταξιοδοτουμένου (επί έμπορικών ή επί πολεμικών σκαφών). 'Η διάταξις αύτη περιελήθη είς τό νομοσχέδιον, διότι μετά τήν δημοσίευσιν του νέου Συντάγματος, ήτόνησεν ό νόμος 19)1944, όστις επέτρεπε τόν καθορισμόν τών εκάστοτε ίσχυόντων συντελεστών βάσει κοινών αποφάσεων τών ύπουργών Οικονομικών και 'Εμπορικής Ναυτιλίας. 'Ηδη διά του νέου νομοσχεδίου θά παρέχεται και πάλιν τό δικαίωμα τοúτο είς τούς δύο ύπουργούς Οικονομικών και 'Εμπορικής Ναυτιλίας νά καθορίζουν τούς εκάστοτε συντελεστας άναπροσαρμογής τών βασικών συντάξεων διά κοινής τών αποφάσεως.

Παρομοίαι επίσης διάταξις, αφορώσα τά Ταμεία Προνοίας 'Εμπορικού Ναυτικού και ήτις αναφέρεται είς τόν καθορισμόν του συντελεστού τών έφ' άπαξ βοηθημάτων και τών μηνιαίων μερισμάτων, περιελήθη είς τό καταρτισθέν νομοσχέδιον.

**Είς τόν Παναμάν**

'Από τόν μακρινόν Παναμάν μάς έρχονται τώρα αί ειδήσεις του σεμνού έορτασμού κατά τήν 25ην Μαρτίου τής εθνικής εορτής από τήν εκεί ελληνικήν παροικίαν τής πόλεως Κολόν. Δύο από τούς εκεί γνωστοτέρους συνεβας, οι κ.κ. 'Οκτάβιος Ντράν και Δανιήλ Σαλτόν, τόν συνέθεσαν επί ευκαιρία τής 25ης Μαρτίου ειδικήν προς τήν 'Ελλάδα ώδήν, έχουσαν, κατά πρόχρονον μετάφρασιν, ως εξής:

«Γλυκεία 'Ελλάδα, σήμερα τά παιδιά σου υπό τήν σκιάν έγκαρδίας ενώσεως, τά αιώνια Ιδανικά σου ακολουθούμε, σαν σκοπό τής άποστολής μας.

»Με ήλιο σταθερό αγωνιζόμεσθε, με θάρρος και θέλησι και τό όνομά Σου φέρομε όπουδήποτε σαν σφραγίδα δόξης και τιμής.

»'Ο Παναμάς μάς δίνει τή γή του στην 'Αμερικανική 'Ηπειρο. Με θερμή μάς προσφέρει τήν φιλοξενία, με στοργή άδελφού προς άδελφό».

**'Ο λιμην τής Λαοδικείας**

Κατά τήν έν Δασμασκό ύπογραφήν τής έμπορικής συνθήκης 'Ελλάδος — Συρίας, ή συριακή αντιπροσωπεία άνεκοίνωσε προς τήν ελληνικήν, ότι ή κυβέρνησις τής Συρίας άνελαβε τήν διευρύνσιν και τόν εξοπλισμόν του λιμένος τής Λαοδικείας προς τόν σκοπόν, όπως διοχετευται μέσω του έν λόγω λιμένος τό μεγαλύτερον τμήμα τών μετά του έξωτερικού έμπορικών ανταλλαγών τής Συρίας. 'Εζητήθη σχετικώς, όπως αί ένδιαφερόμεναι ελληνικά ναυτικά εταιρία, αίτινες ενεργούν μεταφοράς είς τήν 'Ανατολικήν Μεσόγειον, περιλάβουν είς τό δίκτυον προσεγγίσεως τών πλοίων των και τόν λιμένα τής Λαοδικείας. 'Η ελληνική αντιπροσωπεία ύπεσχέθη, όπως προβή άρμοδίως είς τας δεούσας συστάσεις.

**Διά τούς φυματικούς**

Δι' αποφάσεως του κ. 'Υπουργού τής 'Εμπορικής Ναυτιλίας κατηρτίσθη έπιτροπή εκ τών κ. κ. Σ. Ζάρκου πλοίαρχου λιμενικού, ως προέδρου, 'Ισ. Βασιλειάδου και Γ. Δρακοπούλου αντιπλοίαρχων λιμενικών, ως μελών, ή όποια θά προβή είς τήν τροποποίησιν τής ίσχύουσής νομοθεσίας «περί τών φυματικών έργων των θαλάσσης».

**'Η φρολογία τών φορηγών-λαίμερς**

Δι' αποφάσεως του κ. 'Υπουργού τών Οικονομικών καθαρσίθη είς 40% ή παρά του νέου 1880 (του 1951) προβλεπομένη μείωσις του φόρου του άναλογούτος επί τών άκαβαρίστων έσόδων του ήμερολογιακού έτους 1953, προκειμένου περί τών δρομολογούμενων πλοίων είς τακτικούς γραμμάς μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων.

**Γεώργιος Π. Πατέρας**

Βαθυάτην προεκάλεσε θλίβιν μεταξύ τής ναυτικής μας οικογενείας και ιδιαίτέρως είς τήν κοινωνίαν τών Οινουσσών ή ειδήσις του αϊφινιδίου θανάτου του πλοίαρχου Γεωργίου Π. Πατέρα, έπισυμβάντος τήν 23ην 'Απριλίου είς τό 'Αλγέριον. 'Ο μεταστάς ήθελνε κατά τόν πλοίου του λιμπερτυ «Ριχάρδος Δ. Λαίον» εξ 'Ινδιών δι' 'Ολλανδίαν, παρέστη δε άνάγκη νά άποβιασθῆ είς τό 'Αλγέριον, όπου και εισήχθη είς νοσοκομείον. 'Η σορός του διεκομίσθη είς τήν Ιδαιτέραν του πατρίδα Οινουσσας και εκηδεύθη εκεί σεμνοπρεπώς τήν 4ην Μαΐου. Κατά τήν εκφοράν του και πρό του μνημείου του 'Αφανούς Ναύτου, οι συμπολίται του ναυτιλλόμενοι κατέβησαν στέφανον, είς άπότιον φόρου τιμής προς τήν μνήμην του. Τά «Ναυτικά Χρονικά» άπευθύνουν τά συλλυπητήρια των προς τήν έπορφανισθείσαν οικογένειαν του εκλιπόντος πλοίαρχου.

**Παραλαβαί νεογορασθέντων**

Τό άγορασθέν πρό καιρού παρά Χιον έφοπλιστόν άγγλικόν λιμπερτυ «Larabee» 7283 τ. γκρόν (του 1944), παραληθέν πρό ήμερών έν Λονδίνο, κατόπιν έπιβουρήσεως έν δεξαμενή, μετανομάσθη «Σάν Παντελεήμων». Σμρια Παναμά.

—Είς τό άγορασθέν παρ' 'Ελλήνων, με άδειαν άλλαγῆς σημαίας, καναδικόν λιμπερτυ «Lake Winthrop» 7164 τ. γκρόν (του 1944) παραληθέν είς τό Βαγκούβερ, έτέθη υπό σημαίαν Κοσταρικός και μετανομάσθη «Αμερικανόν».

—Παρήλθησαν ακόμη είς αμερικανικούς λιμένες δύο αμερικανικά λιμπερτυ, άγορασθέντα υπό του συγκροτήματος τής «Οραίν». Είναι ταύτα τό «George S. Boutwell» 7256 τ. γκρόν (του 1943) και «Simon Benson» 7224 τ. γκρόν (του 1944). Τό πρώτον μετανομάσθη «Scandider» και τό δεύτερον «Νορθ Πάιλον». Είς άμφότεράς τής περιπτώσεις διετηρήθη ή αμερικανική σημαία.

—Είς αμερικανικών λιμένα του Βορείου Ειρηνικού παραληθέν πρό ήμερών τό άγορασθέν παρ' 'Ελλήνων καναδικόν λιμπερτυ «Lake Seamount» 7161 τ. γκρόν (του 1944). Τό σκάφος μετανομάσθη «Αρχιπέλαγος» και έτέθη υπό τήν σημαίαν τής Λιβερίας.

**'Επιβάται επί φορηγών πλοίων**

Πρός τας λιμενικάς άρχάς άπεστάλη εγκύκλιος, διά τής οποίας καθορίζονται τά τής μεταφοράς επιβατών διά φορηγών πλοίων. Ούτω επιτρέπεται ή μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφορά υπό ελληνικών φορηγών μηχανοκίνητων πλοίων μέχρι 15 καί άνωτάτων όριών άτόμων, έχόντων τας κάτωθι ιδιότητες: α) συνοδοί φορτίου. β) ναυτικοί πράκτορες του πλοίου. γ) πλοιοκτῆται-έφοπλισται και ύπαλληλικόν ή υπηρετικόν προσωπικον αυτών. δ) μέλη οικογενείας πλοίαρχου, έφοπλιστού ή πλοιοκτῆτου.

'Η επιβίβασις τών άνωτέρω επιτρέπεται κατόπιν άδειας τής λιμενικής άρχής, μετά διαπίστευσιν τής ως άνω ιδιότητος και υπό τήν προϋπόθεσιν ότι τό πλοίων κηνηται τά προς τούτο άναγκαζούντα σωσίδια μέσα. Οι σωτα καί τ' άνωτέρω επιβιβαζόμενοι δέν χαρακτηρίζονται ως επιβάται, ή δε μεταφορά αυτών επιτρέπεται άκόμη και μεταξύ λιμένων εξυπηρετούμενων υπό επιβατηγών πλοίων.

'Ο άνωτέρω αριθμός τών 15 άτόμων όφθαί τό μέγιστον φορηγά πλοία. Προκειμένου περί πετρελαικινήτων, ό αριθμός τών εις έκαστον τούτων δυναμένων νά επιβιβασθούν άτόμων τών άνω ιδιοτήτων έξαρτάται εκ τής χωρητικότητος του πετρελαικινήτου και καθορίζεται ως εξής: 3—5 κάρων άλ. χωρητ. 2 άτομα, 5—10 κ.ο.χ. 3 άτομα, 10—15 κ. ο. χ. 4 άτομα, 15—20 κ. ο. χ. 5 άτομα, και 20 και άνω κ.ο.χ. 6 άτομα.

'Επίσης επιτρέπεται ή μεταξύ ελληνικών λιμένων, μη εξυπηρετούμενων ή άνεπαρκώς εξυπηρετούμενων υπό δρομολογημένων επιβατηγών πλοίων ή πετρελαικινήτων, μεταφορά περιερισμένων αριθμού επιβατών υπό φορηγών μηχανοκίνητων πλοίων. 'Ο αριθμός τών ούτω μεταφερόμενων επιβατών καθορίζεται ως εξής: 3—5 κ.ο.χ. 1 επιβάτης, 5—10 κ.ο.χ. 2 επιβάται, 10—15 κ.ο.χ. 3 επιβάται, 15—20 κ.ο.χ. 5 επιβάται και 20 κ.ο.χ. και άνω 6 επιβάται.

Συμφώνως προς τό άρθρον 1 του Α. Ν. 112)1935, επιτίθεται είς έξαιρετικές μεμονωμένας περιπτώσεις και χωρίς τούτο ν' άνοτελή άναγγόριση δικαιοματός ή μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφορά επιβατών διά φορηγών πλοίων υπό ξένων σημαίων. 'Η προς τούτο άδεια παρέχεται παρά του Υ.Ε.Ν. τῆ αιτήσις τών ενδιαφερομένων άπ' αδειας ή μέσω τής οικείας λιμενικής άρχής. 'Η άδεια αύτη παρέχεται συνήθως είς συνοδοούς φορτίων, πράκτορας, έφοπλιστάς κλπ., οίτινες άποδεικνύουν τήν άνάγκην τής δια του τρόπου τούτου μεταφοράς των.

Τό αύτό ίσχυει και διά τήν μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφοράν άρισμένων προοπίων υπό επιβατηγών πλοίων υπό ξένων σημαίων. 'Απαίτεται δηλαδή άδεια του Υ.Ε.Ν., ήτις παρέχεται είς ξενογούς, διερμηνείς και ύπαλληλους έν γενει πρακτορείων, τά όποια άναλαμβάνουν τήν οργάνωσιν θαλασσίαν έκδρομών. 'Η από ελληνικού λιμένος είς ξένον τινά λιμένα μεταφορά επιβατών υπό φορηγών πλοίων έν έπαγορεύεται κατ' αρχήν υπό τής ίσχυούσης νομοθεσίας. Μόνον λόγοι άσφαλείας επιβάλλουν άρισμένους περιορισμούς. Ούτω, έφ' όσον διεβών ως επιβατηγών πλοίων χαρακτηρίζεται τό παραλαμβάνον άνω τών 12 επιβατών, έπειται ότι τό φορηγόν δύναται νά παραλάβη μέχρι 12 μόνον επιβάτας, έφ' όσον βεβαίως διατίθενται τά από άπόψεως άσφαλείας και άνέσεως τών επιβατών άναγκαζούντα μέσα.

'Ενεκα τών τελευταίων τούτων λόγων, άπαιτείται όπως ή επί τών φορηγών πλοίων επιβίβασις επιβατών προοριζόμενων διά ξένους λιμένες, τυγχάνη τής έγκρίσεως του Υ.Ε.Ν., παρ' ου και δειν νά ζητήται πάντοτε σχετική άδεια. 'Εννοείται ότι πρό τής ναυαι νά παραλάβη μέχρι 12 μόνον επιβάτας, έφ' όσον βεβαίως διατίθενται τά από τούς δια τό έκωτερικόν ταξιδεύοντας.

'Όσον όφθαί τήν μεταφοράν επιβατών από ελληνικών είς άλλοδαπούς λιμένες, ίσχύουν όσα άνεφέρθησαν προηγουμένως διά τήν μεταφοράν επιβατών και υπό ελληνικών φορηγών.

**Σύντομοι ναυτικά είδήσεις**

Είς προηγούμενα τεύχη μας είχομεν αναγράψει τήν πώλησιν είς Ιταλούς άγοραστάς του παναμαϊκού λιμπερτυ «Κα α β ο λ ί δ ι» 7.192 τόν. γκρόν (του 1942) και είς έφοπλιστάς του Παναμά του λιμπερτυ «Τέν ι» 7229 τ. γκρόν (του 1943). 'Αμφοτέρας τας πωλήσεις ταύτας είχεν άναγγείλει και ό άγγλικός ναυτικός τύπος. Πληροφορούμεθα σχετικώς, ότι τό «Καβολίδι» έπωλήθη είς έφοπλιστάς του Παναμά και ούχι είς Ιταλούς, ενώ τό «Τέν ι» δέν έπωλήθη.

—Τό υπό πανομαϊκόν σημαίαν δεξαμενοπλοίων με «Βελιάντ» 8072 τ. γκρόν (του 1935) μετανομάσθη «Ιντάστριας» και ενεγράφη είς τήν δύναμιν τής νέας παναμαϊκής εταιρίας «Παταγκόνια».

—Τό πρό καιρού καθελκυθέν έν 'Αγγλία ελληνικής πλοιοκτησίας φορηγόν «Τζόρ»



**ADEN**

**Ionian Scandinavian Lloyd**

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

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

Cables:—

1) AETOS } ADEN  
2) ISCALLOYD }

PHONE:—  
226 (3 Lines)

---

**ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ**

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ — ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ : **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ**

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

τζει» 7200 τ. γκρός, τελούν ήδη υπό συμπλήρωσιν εις Ντάμπarton, έτεδη υπό λιβεριανή σημαίαν.

—Το έλληνικής πλοιοκτησίας παναμαϊκόν τάνκερ «Πλάς» (ex «Ελ-Σκυλούν»; 3663 τ. γκρός (του 1912), ενεργά εις τήν δύναμιν τής παναμαϊκής εταιρίας «Κούιν Χότς».

—Το φορτηγόν μας «Ιωάννης Φράγκος» 3442 τ. γκρός (του 1912), εις τό όποιον είχε χορηγηθή άδεια πωλήσεως εις άλλοδαπούς, έπώληθη εις «Άγγλους διαλυτάς, εις τούς όποιους και παρεδόθη τήν 21ην Μαΐου εις τόν λιμένα Τροον».

—Το λιμπερτυ «Σάν Σπύρος» 7264 τ. γκρός (του 1943) μετανορήσθη «Εντέ-δουρ» και ενεργά εις τήν δύναμιν τής εταιρίας «Λασιφέρους». Η σημαία τής Κεσταρικής διετηρήθη.

—Τήν 28ην Μαΐου, προσεχώρομεν εκ Φάλκερπουργκ, κατέπλευσεν εις Πειραιά ο σούπερ-πούλιαν «Αίγιον» (ex «Marstrandfjorden») 255 τ. γκρός (του 1951), τών κ. κ. Βατικιάτη και Σία. Το σκάφος είναι τριπλέλικον, ταχύτης 17 μιλίων, διαθέτει ανάκλινα δια 400 έπιβάτας και θα τεθή εις τήν γραμμήν του «Άργουα-ρικού».

—Κατέπλευσε τήν 30ην Μαΐου εις Πειραιά τό άλλανδικόν καινοποικτικόν «Πο-πιμς», προκειμένη να αναλάβη τήν ρουλόκκιν του φορτηγού «Όρειός» 4967 τ. γκρός (του 1939) εις Βρέμην, όπου θα έπισκευασθού αι μηχαναί του.

—Το υπό άδουριανήν σημαίαν δεξιομενόπλοιο «Τρού» 8206 τ. γκρός (του 1921) ενεργά εις τήν δύναμιν τής εταιρίας «Κόλον».

—Τα άργούντα από μνήαν εις Πορτο Κορτζή άδουριανή μας «Ισαβέλλα» 4771 τ. γκρός (του 1917) και «Κάρμεν» 4647 τ. γκρός (του 1918) τής εταιρίας «Μπα-ζιλ», καθώς και τό άργούν από του παρελθόντος Νοεμβρίου εις Νέαν Όρλεάνην παναμαϊκόν φορτηγόν μας «Όντορ II.» 1852 τ. γκρός (του 1918) έπώλησαν. Λι-πτοβρείται ένν έγνώσθασιν.

Έκδόσεις

Έξεδόθη παρά τό «ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ» (Κολοκοτρώνη 46 «Αθήνα») ό έτήσιος Κατάλογος Πλοίων, με άπαντα τά κατατε-τογμένα παρ' αύτό πλοία, ώς και συμπλήρωμα με τά υπόλοιπα πλοία τής Ναυτιλιας μας.

Θαλάσσια άτυχήματα

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ»: Θα έκτελεθή εις Γιοκοχάμαν προσωρινάς έπισκευάς τών εκ πυρκαϊάς ημιών του και όριστικά τοιούτας έν Άγγλία. (Μαΐου 18)

«ΑΡΕΤΗ Σ.» (παναμ.): Προσπραγήν επί πολεμικού βυθού εις Πλάιτ. «Αναμείνται η ύψους τών ύδάτων δια τόν άνέλκυσιν του. (Μαΐου 14—23)

«ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ» (παναμ.): Αποπλέσασιν εκ Σάν Ζουάν δια Βόρ. Αμερικην με φορτίον παλαισιόδωρον, προσήρθεν επί βράχων, συνενεχία γλόβος του πηδάλιου εις Σαλίνας Πόιντ, του Πορτο Ρίκο. Δια τήν άνέλκυσιν του υπεγράφη συμβόλαιον τύπου Λούδ'ε. Τα ύφαλα του σκάφους ύπστησαν έκτεταμέναι ζημίας και τό υ υστασίον του σκάφους κατεκλύσθη. Έκ του πληρώματος 22 άνδρες απέδωσαν έπι βράχων. Έν τώ μεταξύ αι ναυαγοσάστει, χάρις εις τόν εύνοϊκόν καιρην, έπέ-τυχον να καταστήσασιν στεγανόν τό μηχανοστάσιον και να άρχίσασιν τήν εκφόρτισιν δια τών ίδιων μέσων του πλοίου. Έξεφορτώσαν 200 τ. και η έργασία θα συνεχιστε δια 1500 τ., πριν η καταβληθή προσπάθεια άνέλκυσως. Φορτίον επίσης ρίπεται και εις τήν θάλασσαν. (Μαΐου 14—28)

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» (παναμ.): Προσήραξε τήν 11ην Μαΐου εις τό άδοθη του Βιζαγκο-πατάμ, άλλ άνελκύσθη τήν έπομένην μόνον και άνευ ζημιών και άπέπλευσε δια τόν προορισμόν του. (Μαΐου 11—13)

«ΦΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ»: Έπισκευάσεν εις Βαλτιμόρην ζημίας, τός ό-ποιας ύπόσθη η τρικυμία κατά τό ταξίδιον του από Κάρφι εις Β. Αμερικην. (Μαΐου 14)

«ΚΑΠΤΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.» (Κοσταρ.): Έπανεφορτώσεν εις Νύμπρογκ και ά-πέπλευσε δι' Αργεντινήν, άφού παρεχίθη έγγύσισ εις τό ναυαγοσάστικόν. (Μαΐου 18)

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ»: Κατά τόν κατάπλοον του εις Τζιμπουτι, προσήρθεν έν επί Χίρου Μπάνκ, χωρίς να ύποσθη ζημίας, ώς διεπιστάθη από τήν έπιβέ-ρησιν. Το σκάφος έφερεν εκ Μορμουγκά φορτίον μεταλλεύματος, ήδη δε συνεχίζει τό ταξίδιον του δια Ρόττερταμ. (Μαΐου 19—2)

«ΣΑΝ ΡΟΚ» (παναμ.): Κατά τήν φόρτωσιν μεταλλευμάτων εις Σάν Ζαάν, έ-βραύσθησαν τά πρηνήσιά του. (Μαΐου 14—1)

«ΤΡΑΙ-ΟΜΦΕΝΤ» (παν. δεξ.): Προσπραγήν πλοσίον του Μπουένος Άϊρες, άφού εξεφόρτωσε τμήμα του φορτίου του. (Μαΐου 13)

Η ναυαγοραία

Η άδεβαιότης δια τό άμέσως προσεχίς μέλλον εις τό κύριον χαρακτηριστικόν τής ναυαγοραίας. Η χαλάρωσις τών νυών, λόγω τής έποχής, άνεμνετο. Η εκ-τασις τών ύποτιμήσεων θα προσέδω τήν πραγματικην μορφήν τής αγοράς. Θα φέ-ρασμεν μέχρι τής κρίσεως η άπλάς δε περιορισθού τά ενεργητικά ύπολοιπα τών τα-ξιδίων; Αι τιμαί, πάντως, τών ναύων και κατά τό διαρροσιν 150ήμερον έστράτα-σιν προς τό κάτω. Όλοι αι συναφθείσαι ναυλόσεις εκλείσιν ύπερ τών φορτωτών. Το προσεφερόμενον τονάζ ύπερ τήν ζητήσιν, τήν εισθιτάς περιαιρημένη. Η μόνη περίπτωσης σταθερότης τών ναύων εσημειάθη εις τας φορτώσεις γαιανθράκων η-ιδιστέρας δι' Ιαπωνίαν. Ναυλοι καλύτεροί παρ έπαληρήσαν. Έλαχίσια, τάνυν-τιον, ήσαν τά δι' Ευρώπην γαιανθρακοφορτία δια φορτώσεις Ιουίνου μέχρι και Αύ-γουστου. Πλήμα πάντως βαρύ θα έπενεχθή εις τήν κινήσιν του φορτηγού πλοίου, άν η Ιαπωνία άρχισή εισάγουσα τόν γαιανθρακα από τήν Κίναν. Ηδη αι πρώται φορ-τώσεις έπραγματοποιήθησαν.

Δολλ. 9.40 και 9.30 έπληρήσαν δι' Ιαπωνίαν από τό Χάμπτον Ρόδες (Ιουίνου). Οι φορτωταί έπέδειξαν ένδιαφέρον δια φορτώσεις μέχρι Δεκεμβρίου εις τά 9 δολλά-ρια. Δια τήν Οζάκα δολλ. 9.15 (Ιουλίον) και Καθσάκι (Ιουν. Ιουλ) δολλ. 9. Ο χαμηλός ναύλος τών 32)6 έφθασε να πληρωθή από τό Χάμπτον Ρόδες δια τό Ρότ-τερταμ (Ιουλίον). Δια τό Αμβούργον (Ιουίνου) 35)3 Νερβηγιαν 37) —

Ζωρηά η κινήσιν τών σιτοφορτωτών από τόν Αγ. Λαυρέντιον. Οι ναυλοι από τό 51)3 και τά 53) — προηγουμένως, έσημείασιν πτώσιν και έφθασαν εις τά σελ. 50)4 1/2) — δι' Άγγλίαν τόν τόνον (Ιουλίον) και 50)3 Αύγουστον. Δι' Αμβέρσαν, Ρόττερταμ δολ. 6 και 46) — Ιουίνου δι' Αμβέρσαν, Αμβούργον ρένιτζ. Απο τό Νόρδερν Ρένιτζ (Ιουίνου) δι' Αμβέρσαν, Αμβούργον 48) — και δι' Άρλανδιαν 53) — έναντι 55) — Δια τήν Γιουγκοσλαυίαν δολ. 8.45. Απο Κόλπον (Ι-Ιουλίον) 11)9 τό κούαρτερ δι' Άγγλίαν έναντι τών 12)3 προηγουμένως. Δι' Ιαπω-νίαν δολ. 11 — Βερβακόσπορος από τόν Κόλπον δι' Άγγλίαν εις τά 60) — ρίο (Ιουίνου, Ιουλίον).

Παρά τήν ζωρην κυκλοφορίαν διαταγάν, ό τόνος και τής αγοράς τής Κούδας ήτο πλέον ήμερος. Προσφορά δια φορτώσεις μέχρι του Σεπτεμβρίου. Οι ναυλοι δι' Άγ-γλίαν έμειώσαν κατά 2)6 εις τά 72)6. Δια τήν Αμβέρσαν δολ. 10.25 γκρός γέρμ, Μοντεβίδε δολ. 13 και Ιαπωνίαν δολ. 13.50 έλευθ. εκφορτωτικόν, Ιουλ.εν. Απο τόν Βόρ. Ειρηνικόν μετρία η κινήσιν. Σιτιρά δι' Άγγλίαν (Ιουίνου η Ιου-λίον) εις τά 72)6. Δια άυτ. Ιταλίαν δολ. 9.75 και δι' Ιαπωνίαν δολ. 7.25

Μικρόν τό ένδιαφέρον από τό Πλάιτ. Δι' Άγγλίαν έπληρήσαν 75) — έρρας ενήμητας και 80) — τούς 65 κ. πόδας και δια τής Ινδίας 80) — Τα Βραζιλίαν μεταλλεύματα εις τά 49) — Ιουίνου—Ιουλίον δια Ρόττερταμ η Έμδεν. Διόν να

σημειώθη ότι από τό Πλάιτ μερίδες φορτίον σιτηρών παραλαμβάνονται από τά Αρ-γεντινά και τά Βραζιλιάνα πλοία γραμής δι' Ευρώπην και ότι σαβαρά σημεϊοί-νται καθωστέραις εις τας φορτώσεις εις τούς Αργεντινούς λιμένας. Αναφερόται περιπτώσεις άναμονής πλοίων προς φορτώσιν έξ και όκτα ημερών. Χαλαρά και ει-ανάτολικά άγοραί. Οι Ινδικοί γαιανθρακες εις τά 61) — έως 60) — και έν συνε-χειά δια φορτίον 6000 τόν. 58) — ρίο δι' Ιαπωνίαν (Ιουλίον—Αύγουστον). Άλας από τό Μπένι Μπουντέρ δι' Ιαπωνίαν 42)6 ρίο, δια φορτώσεις μέχρι Σεπτε-μβριου. Μεταλλεύματα από Βιζαγκοπατάμ δια Βόρ. Αμερικην δολ. 9.50 και από Μασίνακ δια Μοντρεάλ 9 δολ. ρίο. Παλαισιόδωρα δια άυτ. Ιταλίαν 76)3 (μέτριον κλάσος). Όρμα από τό Μπαγκόν δια Νότ. Κορδιαν δολ. 6.25. Γαιανθρακες από τήν Νότ. Αφρικην δια Τσιτογκόγκ 50) — Αραβούσιον από τό Ντάμπarton δι' Άγγλίαν 70) — γκρός τέρμης. Μεταλλεύματα από τό Κονακρί (Αυτ. Αφρικης) δια τήν γλίαν 37) — Ιουίνου.

Από τήν Αυστραλίαν περιωρισμένη η έργασία. Έλαχίσια φορτία δια τός Ιν-δίας, Πακιστάν και Κύπρον. Σιτος δια Κύπρον εις σκάκους εις τά 100) — από Νο-τίους λιμένας (Ιουίνου, Ιουλίον). Έν συνεχεία προσεφέροντο 95) — Άλας από τό Άντεν δι' Ιαπωνίαν 47)6 έλευθ. εκφορτ.

Από τήν Βόρ. Κίαν γαιανθρακες δια τό Τσιτογκόγκ εις τά 48) — έναντι τών 55) — προηγουμένως, λόγω του συναγωνισμού τών Ιαπωνικών πλοίων. Διαταγία δια δημητριακά έν εκυκλοφορίαν. Έλαχίσια αι διαταγία και από τήν Μεσόγειον. Πλη-ροφεια ύπρηχον δια τήν φορτώσιν εντός του 1954 διακοσίων χιλιάδων τόνων δε-ξίτου από τήν Έλευσίαν δια τας Ηνωμένας Πολιτείας.

Κριθή από τό Μάρκον δια Χάϊφαν (Ιουίνου) προσεφέρετο εις τά 32)6 ρίο. Μεταλλεύματα από τήν Αλμέρια δια Πόρτ Τόλμποτ 26) — και από Σαγκουνο δια Κάρφι 26)6. Άλας από τήν Αίγυπτον (Αλεξάνδρεια και Πόρτ Σαΐδ) δι' Ιαπω-νίαν εις τά 57)6. Μεταλλεύματα Τουρκίας δια Βαλτιμόρη δολ. 6.20

Οι γαιανθρακες από τήν Αμβέρσαν δια Βενετίαν 27) —. Απο τήν Άγγλίαν δια άυτ. Ιταλίαν 25) —. Απο τό Ρόττερταμ δι' Αδριατικην 28) —, Καλλιπολίαν 31)3.

Μικρόν τό ένδιαφέρον και δια τά τσίμ-τάστέρς. Δι' Αμερικανικόν λίσσον έπι-πλήρωσαν λιμπερτυ δολ. 2.30 δι' όλιγοήμερον ναυλοσιν. Ταξίδιον από Βορδόν δι' Άγγλίαν (λιμπερτυ) δολ. 2.20 και άυτ. Ινδιών (κυκλικόν) 16 σελ. Ταξίδιον κυ-κλικόν άυτ. Αφρικης εις τά 16 σελ.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΣΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Η αγορά εις άδύνατον να άπορροφήσιν τήν προσφερόμενην χωρητικότητά. Απο-τέλεσμα η συνεχίζομένη έκπτώσις τών ναύων. Έλαχίσια τά φορτία άκαθάρτα δια τήν περιοχήν τής στερλίαν και τών Σκανδιναυικών χωρών. Γύρω τών 15% κάτω του Άγγλικού ναυλοσίου περιστρέφονται οι ναυλοι.

Μικρά έτίσις η έργασία και από τόν Αμερικανικόν τομέα. Προσεφέρετο ό ναυ-λος από τόν Περσικόν Κόλπον δι' Ηνωμ. Πολιτείας τών 50% κάτω του άμερικανι-κού ναυλοσίου. Δια καθαρά φορτία αναφερείται η νυλόσις 3 1/2 τοις εκατόν κάτω του άγγλικού ναυλοσίου δια ταξίδια Ατλαντικού. Τα 40% κάτω του άμερικ-ανού ναυλοσίου προσφέροντο δια τέσσαρα ταξίδια Περσικού Κόλπου—Ιαπωνίας η σκάφος μεγάλης χωρητικότητας.

Άντι ένδιαφέροντος και τά τσίμ-τάστέρς. Σκάφος 12 χιλ. τόνων δια 12 μήνας (άμεσος παράδοσις) έπληρώθη 21)3.

Τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

Έκ Βορείου Αμερικης και Καναδά

«ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ» (παναμ.) εκ Μόμπιλ 9000 τ. γαιανθράκων δια Σάντος δολλ. 6.25, φόρτωσις 20 Μαΐου—10 Ιουίνου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. Γουλιανθή) εκ Τάμπας ρένιτζ 9200 τ. φωσφάτων δι' Όλ-λαυδιαν 40) —, φόρτωσις Μαΐου.

«ΕΓΑΘΗ» (παναμ.) εκ Άγιου Λαυρεντίου 9200 τ. γεννημάτων δι' Ιταλίαν (Γέ-νοβαν, Λιβάρνο η Νεάπολιν) δολλ. 7.60, φόρτωσις 1—15 Ιουίνου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ» (παναμ.) εκ Χάμπτον ρόδες 9200 τ. γαιανθράκων δι' Ια-πωνίαν δολλ. 9 η σελ. 65)6, με 1000 τ. έλευθέρων εκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 Ιου-νίου—13 Ιουλίου.

«ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» εκ Χάμπτον ρόδες 9200 τ. γαιανθράκων δι' Ιαπωνίαν δολλ. 9 η σελ. 65)6, με 1000 τ. έλευθέρων εκφόρτωσιν, φόρτωσις Ιουλίον.

«ΝΗΡΕΥΣ» εκ Άγιου Λαυρεντίου 9000 τ. γεννημάτων δι' Άγγλίαν 50)6, φόρ-τωσις 13—28 Ιουλίου.

«ΑΝΝΙΤΣΑ» (παναμ.) εκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ιαπωνίαν δολλ. 9.25, με 1000 τ. έλευθέρων εκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—17 Ιουίνου.

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ» εκ Άγιου Λαυρεντίου 9500 τ. γεννημάτων δι' Άγγλίαν 50)4 1/2, φόρτωσις 15—31 Ιουλίου.

«ΚΝΟΖΑ» (παναμ.) εκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δια Ριον Ιανείρον δολλ. 5.80, φόρτωσις 20—30 Ιουίνου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (έτ. Λιβανού) εκ Χάμπτον ρόδες 9000 τ. γαιανθράκων δι' Ιαπωνίαν δολλ. 9, με 1000 τ. έλευθέρων εκφόρτωσιν, φόρτωσις Ιουλίον—Αύγουστον.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (έτ. Γουλιανθή) εκ Χάμπτον ρόδες 9000 τ. γαιανθράκων δι' Ιαπω-νίαν δολλ. 9, με 1000 τ. έλευθέρων εκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—31 Αύγουστον.

«ΕΜΠΛ-Ι-Ρ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» (Λιβερ.) εκ Άγιου Λαυρεντίου 9200 τ. γεννημάτων δι' Άγγλίαν 50)4 1/2, φόρτωσις 15—31 Ιουλίου.

«ΑΡΚΟΤΙΖΑΝ» (σημ. άγγλική) από ένα η δύο λιμένας Άγιου Λαυρεντίου 9500 —9900 τ. γεννημάτων δια Καράτσι 72)6 ένα λιμένα, 73)9 δύο λιμένας, με 1000 τ. έλευθέρων εκφόρτωσιν, φόρτωσις 23 Ιουίνου—5 Ιουλίου.

«ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ» (παναμ.) από Σαιν Τζών (Νιού Μπράουνοβικ) 9500—10.000 τ. γεννημάτων δια Καράτσι 71)3, με 1000 τ. έλευθέρων εκφόρτωσιν, φορ-τωσις 23—30 Ιουίνου.

ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παναμ.) εκ Χάλιφαξ 9600—9900 τ. γεννημάτων δια Καράτσι 71)6, με 1000 τ. έλευθέρων εκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—25 Ιουίνου.

ΔΥΟ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. Γουλιανθή) εκ Τσάσσιλ 40.000 κούαρτερς γεννημάτων έκαστον δι' Άγγλίαν 12) — τό κούαρτερ, με 1000 τ. εκφόρτωσιν. φόρτωσις λύγου-στον.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. Ο'Ραίον) από Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γεννημάτων δι' Ια-πωνίαν δολλ. 9.40, με 1000 τ. έλευθέρων εκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—15 Ιουίνου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. Ο'Ραίον) από Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ια-πωνίαν δολλ. 9.30, με 1000 τ. έλευθέρων εκφόρτωσιν, φόρτωσις 15—30 Ιουίνου.

«ΜΑΡΙΑ Ω» από άμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείας του Χάττερς) 9000 τ. γεννημάτων δια Γιουγκοσλαυίαν δολλ. 8.80, όφιόν από Άλμπαν, με συμ-πληρωσιν εις Νέαν Υόρκην 8.65, με 1000 τ. έλευθέρων εκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—15 Ιουίνου.

«ΑΡΚΟΦΑΞ» (σημ. άγγλική) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννη-μάτων δι' Ιαπωνίαν δολλ. 11, με 1000 τ. έλευθέρων εκφόρτωσιν, φόρτωσις 6—25 Ιουίνου.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (έτ. Λιβανού) εκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δια Νότιον Αφρικην (Κιζι Τόου-Ντάμπarton ρένιτζ) 87) — ένα λιμένα, 89)6 δύο λιμέ-νας εκφορτώσεως, με 750 τ. έλευθέρων εκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—25 Αύγουστον.

«ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ» σημαία Κοσταρικής (ex «Lake Winnipeg») εκ Βρετανικής Κολομβίας η εκ άμερικανικών λιμένων Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δι' Άγγλίαν—Αμβέρσαν—Αμβούργον ρένιτζ 75) —, όφιόν δι' Αμβέρσαν η Ρόττερταμ (ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ 32αν ΣΕΛΙΔΑ)

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 .....	Φραγκ. Σιγάλας .....	02	2453	άργει Πειραιά από 19 'Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ .....	Ευγενία Ι. Χανδρή .....	18	2974	άργει Πειραιά από 30 'Απρ. 1952
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ .....	Κ. Πετρούτσας .....	18	3800	άργει Πειραιά από 23 'Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.) .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	10448	άνεχ. Σιδώνα 25 Μαΐου δια Βρέμνη
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	Υιοί Δ. Πανταλέντος .....	11	4248	άργει Πέραμα από 23 Μαρτίου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	Ν. & 'Αδ. Κ. Χ' πατέρας .....	43	7241	άνεχ. Βικτωριαν (Βρ. Κολ.) 20 Μαΐου δια Νέαν 'Υόρκην
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ. ....	Δ. Κοτσαούτης .....	20	844	εις μεταφοράς εν 'Ελλάδι
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ .....	'Αρ. 'Αναστασάτος .....	18	2858	άνεχ. Μόμπιλ 26 Μαΐου δια Γκάλδεσταν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ .....	Μιχ. Βασιλειάδης .....	43	7180	έφθ. 'Αμστερταμ 24 Μαΐου
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ .....	Υιοί Γ. Σιγάλα .....	08	2098	άργει Πειραιά από 13 Φεβρ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	'Ιω. Σαμωνάς .....	22	2308	έφθ. Λύμπεκ 21 Μαΐου
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ .....	Πετσόπουλος κλπ. ....	22	988	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
ΑΚΤΗ .....	«'Αδ. Λιθανού» Α.Ε. ....	44	7176	άνεχ. Νάρβικ 22 Μαΐου δια Φιλαδέλφειαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ .....	Στρατής 'Ανδρεάδης .....	44	7207	έφθ. Ρίον 'Ιανείρον 23 Μαΐου
ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....	«Θεοφανώ» Α.Ε. ....	43	7176	άνεχ. Μόντρεαλ 15 Μαΐου δια Κορέαν
ΑΛΙΚΗ .....	«'Αδ. Λιθανού» Α.Ε. ....	43	7194	άνεχ. Κιασοιούγκ 11 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΑΜΕΡΙΚΗ .....	Α. Λούζης .....	43	7176	εις θέσιν 1.25 Ν. και 70 Α., Μαΐου 20 δι' 'Ιταλίαν
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	Λαιμός & Πατέρας .....	42	7177	εις Γιοκοχάμαν από 28 'Απρ.
ΑΝΙΑ .....	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς .....	44	7257	έφθ. Νόρβικ 27 Μαΐου
ΑΝΝΑ .....	Ν. Λυκιαρδόπουλος .....	19	5173	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 21 Μαΐου δια Σμαλκάντεν
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ .....	'Αδ. Γουλανδρή .....	21	4358	άργει 'Ελευσίνα από 11 Αύγ. 1952
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ .....	Ν. Κονδύλη .....	42	7191	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου δι' 'Ην. Πολιτείας
ΑΞΙΟΣ .....	«Λιθανός» Α.Ε. ....	43	7176	έφθ. Γλασκώβη 21 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ .....	Λαιμός & Πατέρας .....	43	7176	άνεχ. Ρότερνταμ 14 Μαΐου δια Βαμπάνα
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ .....	Κ. Πετρούτσας .....	21	4786	διήλθε Τζιμπούτι 19 Μαΐου δια Χόγκ Κόγκ
ΑΡΓΩ .....	'Ελληνικόν Δημόσιον .....	18	5532	άργει 'Αμπελάκι από 16 Δεκ. 1952
ΑΡΙΕΤΤΑ .....	«Λιθανός» Α.Ε. ....	41	7460	διήλθε Παναμίαν 22 Μαΐου δια Κορέαν
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	έτ. «Τρόπις» .....	44	7240	εις θέσιν 49Β. και 38 Δ., Μαΐου 21 δια Μόντρεαλ
ΑΣΗΜΙΝΑ .....	Π. Μπαϊκάς .....	92	951	άργει Μασσαλίαν από 30 Νοεμ. 1951
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.) .....	Μάρκος Νομικός .....	52	13415	διήλθε Σουεζ 19 Μαΐου δια Περισκόν Κόλπον
ΑΣΤΕΡΙΣ .....	'Εκτωρ Δρακούλης .....	43	7176	διήλθε Τρίνταντ 23 Μαΐου δια Παραμαρίμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΗ .....	Γ. Μ. Λιθανός .....	43	7176	άνεχ. Μόμπιλ 20 Μαΐου δια Τρίνταντ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ .....	'Αντ. Παπαδάκης .....	43	7176	διήλθε Πόρτ 'Αρθουρ 12 Μαΐου δια Πειραιά
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ .....	«'Ελληνική» Α.Ε. ....	44	1923	έφθ. Θεσσαλονίκη 22 Μαΐου
ΒΡΥΣΗ (δεξ.) .....	έτ. «Γ. Νικολάου» .....	22	3846	άργει Σιενταμ από 18 'Ιανουαρίου
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ .....	'Αδ. Γράτσου .....	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρη 19 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ .....	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρικού .....	21	5728	έφθ. Τοκοπίλαν 7 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ .....	Θ. 'Επιφανειάδης .....	43	7176	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 26 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ .....	'Αδ. 'Ανδρεάδη .....	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 17 Μαΐου
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.) .....	Ν. Παπαδάτος .....	18	1176	εις μεταφοράς εν 'Ελλάδι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ. ....	Π. Καλλιμανοπούλου .....	44	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου δια Κεντρ. 'Αμερικήν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ .....	'Αδ. Συνοδιού .....	24	2740	έφθ. Λονδίον 20 Μαΐου
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ .....	Υιοί Δ. 'Ιγγλέση .....	18	5275	άργει Πειραιά από 19 'Ιαν.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ .....	Π. Α. Κυδωνιεύς .....	26	4862	διήλθε Πελαγκόζα 'Αϊλαντ 24 Μαΐου δια Ριτζέκαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	'Αδ. Βογιατζίδου κλπ. ....	18	5202	άργει Πειραιά από 7 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ .....	«Αιγαίον» Α.Ε. ....	44	7207	άνεχ. Καμασίσι 11 Μαΐου δια Νάουρου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ .....	Π. & Β. Πανταλέων .....	43	7176	έφθ. Βανκούβερ 19 Μαΐου
ΔΙΡΦΥΣ .....	'Αδ. Πατέρα .....	43	7176	διήλθε Πούλο Μπούκου 25 Μαΐου δια Πουσαν
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ .....	έτ. Χανδρή .....	20	1603	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	άδ. Λιθανού .....	37	4839	άνεχ. Χάρτλεπουλ από 4 Μαΐου
ΕΒΡΟΣ .....	«Θεοφανώ» Α.Ε. ....	43	7244	έφθ. Θεσσαλονίκη 22 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ .....	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρικός» .....	27	4163	άνεχ. Λίβερπουλ 24 Μαΐου δια Μπόναν
ΕΛΕΝΗ Δ. ....	«'Αλυκων» Α.Ε. ....	44	7176	άνεχ. Βανκούβερ 23 Μαΐου δια Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ .....	'Αδ. Κουλουκουνη .....	38	5548	άνεχ. Κέιπ Τάουν 25 Μαΐου δι' 'Αγιον Βικέντιον
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ .....	Δ. Σταθάτος & Σία .....	43	7176	έφθ. Γκάροστον 24 Μαΐου
ΕΛΕΥΣΙΣ .....	Κουμαριανού — Πρίντζη .....	21	1549	έφθ. Κωνσταντζαν 23 Μαΐου
ΕΛΙΣΑΒΕΤ .....	'Αδ. Μαζαράκη .....	22	3553	άργει Πειραιά από 14 Αύγ. 1952
ΕΛΛΑΣ .....	«'Ελληνική» Α.Ε. ....	16	2081	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ .....	Γ. Χρ. Λαιμός .....	43	7176	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 10 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ .....	«'Ελληνική» Καλλιμανοπ. ....	44	7207	άνεχ. Μόμπιλ 25 Μαΐου δια Νέαν 'Ορλεάνη
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ .....	«'Ελληνική» Α.Ε. ....	43	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαΐου δια Θεσσαλονίκη
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ .....	«'Ελληνική» Α.Ε. ....	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 Μαΐου δια Βηρυττόν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ .....	«'Ελληνική» Α.Ε. ....	43	7176	έφθ. Κων)πολιν 24 Μαΐου
ΕΛΠΙΣ .....	Α. Πρίντζης .....	19	1492	έφθ. Ρέθυμνον 18 Μαΐου
ΕΠΙΤΑΝΗΣΟΣ .....	Νεγρεπ. — Σταθάτος .....	44	7198	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 26 Μαΐου δια Γιοκοχάμαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ .....	Καδώς Σιγάλα .....	21	2369	άργει Πειραιά από 21 Φεβρ.
ΕΥΑΝΘΙΑ .....	Υιοί Πέτρου Γουλανδρή .....	43	7244	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 12 Μαΐου δια Πόρτ Κάιζερ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ .....	Εύγ. Ι. Χανδρή .....	43	7177	ΕΓΚΑΤΕΛΕΙΦΘΗ εις τούς άσφαλιστάς
ΕΥΘΑΛΙΑ .....	'Αδ. Γουλανδρή .....	18	3553	εις Λαττάκια 1 Μαΐου
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ .....	Π. Μαρκεσίνας .....	43	7176	εις θέσιν 36 Ν. και 151 Α., Μαΐου 24 δι' 'Αδελαΐδα
ΕΥΡΩΤΑΣ .....	Ι. Κουμάνταρος .....	43	7176	έφθ. Βάλλαρω 19 Μαΐου
ΕΥΦΡΑΤΗΣ .....	'Ηλίας Φράγκος .....	29	4230	έφθ. Κάοδιφ 25 Μαΐου
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ .....	'Αδ. Κουλουκουνη .....	38	5548	διήλθε Κέιπ 'Αγκούλας 25 Μαΐου δια Βομβάνη
ΗΡΩΝ ΙΙ. ....	Δημ. Ν. Κουφός .....	44	1923	άργει Πόρτο Χέλι από 13 Σεπτ. 1952
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ .....	έτ. «'Ιόνιον» .....	44	7198	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 20 Μαΐου
ΘΕΜΩΝΗ .....	έτ. «Κάσος» Α.Ε. ....	44	7198	διήλθε Σουεζ 25 Μαΐου δια Ρότερνταμ
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάκκερ) .....	'Ελευθεριάδης - Σκριβάνος .....	10	5237	άργει Πέραμα από 19 Μαΐου
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ .....	Υιοί Σπ. Πολέμη .....	42	2865	άνεχ. Σιεμφουέγκος 19 Μαΐου δια Νέαν 'Ορλεάνη, έφθ. 23
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	«Θεοφανώ» Α.Ε. ....	37	4815	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 9 Μαΐου δια Γένοβαν
ΘΕΤΙΣ .....	έτ. «'Νηρεύς» Α. Ε. ....	30	4123	άργει 'Αμστερνταμ από 20 'Ιουλίου 1952
ΘΕΤΙΣ .....	Μακρή — Φανάρη .....	19	845	άργει Πέραμα 31 Μαΐου
ΙΑΚΩΒΟΣ .....	Γ. 'Αγγελίδης .....	01	2107	άργει Πόρτ Σαϊδ από 20 Μαΐου 1950
ΙΓΟΡ .....	'Απ. Πεζάς .....	43	7207	διήλθε Θόρονταη 'Αϊλαντ 23 Μαΐου δια Χούλλ
ΙΘΑΚΟΣ .....	'Εκτωρ Δρακούλης .....	06	3916	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ εις Τρούν ('Αγγλίας)
ΙΔΙΣΣΟΣ .....	«Θεοφανώ» Α. Ε. ....	15	4724	άργει 'Αμπελάκι από 1 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ .....	Ν. Παπαδάτος .....	22	902	άργει Πειραιά από 26 'Ιουν. 1952
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ .....	'Αδ. Γουλανδρή .....	44	7176	έφθ. 'Εϊθονιάουθ 25 Μαΐου
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ .....	έτ. «'Αθηνά» κλπ' .....	44	10441	έφθ. Ρας Τανούρα 23 Μαΐου
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ .....	Λουκάς Νομικός .....	28	1594	έφθ. Μήλον 20 Μαΐου
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ .....	Μάρκ. Φράγκος .....	12	3442	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ εις Τρούν ('Αγγλίας)
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ .....	Ευγενία Ι. Χανδρή .....	42	7035	άνεχ. Σεμαίνους 26 Μαΐου δια Λορέντζο Μαρκές
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .....	Ι. & 'Αδ. Κ. Χ' πατέρας .....	43	7244	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου δια Γιόφφαν
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ .....	'Ιω. Παράσχος κλπ. ....	13	1877	άργει 'Αμπελάκι από 26 Δεκ. 1952
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ .....	έτ. Χανδρή .....	24	3226	άργει 'Αμπελάκι από 2 'Ιανουαρίου
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ .....	Στ. Νιάχος .....	45	7240	έφθ. Ρίον 'Ιανείρον 25 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΝ ΣΥΡΜΑΣ .....	υιοί Δ. Κυδωνιεύς .....	18	4289	άργει Μπάρρου από 6 Φεβρ.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Αδ. Κουλουκουνη	43	7176	διήλθε Ντόβερ 22 Μαΐου
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	διήλθε Παναμάν 6 Μαΐου δια Πουσάν
ΚΑΣΤΩΡ	Αδ. Γράτσου	44	7198	διήλθε Μόμπιλ 22 Μαΐου δια Τζαμάικαν
ΚΑΤΕ Ν. Α. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	άνεχ. Ρας Ταπούρα 18 Μαΐου δια Καρθαγένην
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Έπιφανειάδης	44	7176	έφθ. Λίβερπουλ 18 Μαΐου
ΚΡΗΤΗ	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικός»	44	7253	άνεχ. Μασσαλιαν 21 Μαΐου δια Χαϊφόγκ
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Έπιφανειάδης	43	7198	άνεχ. Όζάκαν 19 Μαΐου δια Βόρ. Αμερικην
ΚΡΙΟΣ	Μ. Έμπειρικός	45	3805	άνεχ. Φιλαδέφειαν 23 Μαΐου δια Πουέρτο Όρντζ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας & Υιοί	27	4950	εις θέσιν 0.21 Β. και 39 Δ., Μαΐου 22 δι' Αργεντινήν
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Έλλην. Μεσογ. Γραμμαί	11	7537	άργει Πέραμα από 3 Αύγ. 1952
ΚΥΜΑ	«Αδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7244	έφθ. Βαγκούδερ 9 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	Αδ. Κ. Πατέρα	43	7176	έφθ. Πόρτ Λίγκολν 25 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ηλιοπούλος	05	2527	εις Πειραιά 30 Μαΐου, έναυλώθη
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδιακος	45	7176	διήλθε Πούλο Μπούκου 11 Μαΐου δια Πουσάν
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	Αδ. Λώσ	43	7176	έφθ. Σαδάνων 24 Μαΐου
ΛΑΚΩΝΙΑ	Άλεξάτος - Δούκας	25	965	εις γραμμην Άνατολ. Μεσογείου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 21 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Κωνσταντζαν 27 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	διήλθε Τζιμπουτί 22 Μαΐου δια Ρόττερνταμ
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Ευάγγ. & Μ. Νομικός	43	7176	εις θέσιν 32 Β. και 52 Δ., Μαΐου 21 δια Λονδίνον
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Μαΐου δια Νουέβιτας
ΜΑΙΩΤΙΣ	Αδ. Συνοδιού	19	3911	έφθ. Κωνσταντζαν 25 Μαΐου
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	εις Πειραιά 31 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου δια Ντάρμπαν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρή	21	6784	διήλθε Τρίνιταμ 20 Μαΐου δια Πουέρτο λα Κρούζ
ΜΑΡΙΑ	Ι. Πετσόπουλος	11	1881	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 22 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Αδ. Λώσ	43	7244	έφθ. Βενετιαν 17 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Ι. Μ. Κουλουκουνη	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 10 Μαΐου δια Ριτζέκαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	εις Μορμουγκάο ρόδε από 12 Άπριλίου
ΜΑΡΙΑΜ	«Είρηνικός» Α.Ε.	44	7176	άνεχ. Φιλαδέφειαν 22 Μαΐου δια Ριτζέκαν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Έμμ. Βιντιάδης	22	4949	διήλθε Ταρακάν 27 Μαΐου δια Κωνσταντζαν
ΜΑΡΙΟΣ Η.	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	έφθ. Βραϊταν 27 Μαΐου
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	Ν. Εύσταθίου	19	5476	άργει Φάλμουθ από 13 Δεκ. 1952
ΜΑΡΩ	Κ. Άτυχίδης	17	5585	άργει Μασσαλιαν από 21 Δεκ. 1952
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Αδ. Κουλουκουνη	38	5548	έφθ. Καλκούταν 21 Μαΐου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Ηλιος»	44	7198	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 9 Μαΐου
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	διήλθε Παναμάν 16 Μαΐου δια Κόμπε
ΜΙΝΑ Α. ΚΑΜΠΑΝΗ	κλπρ. Α. Καμπάνη	20	5227	άνεχ. Πέπελ 14 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	24	1435	άργει Πειραιά από 8 Αύγ. 1952
ΜΙΧΑΗΛ	«Αδάμαστος» Α.Ε.	43	7207	έφθ. Βουβάην 26 Μαΐου
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθίου	44	7176	διήλθε Γιβραλτάο 23 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΜΠΟΤΖΟΣ	Δ. Νίτσας	20	1114	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρράς	44	7247	διήλθε Κολόμπο 22 Μαΐου δια Τουτικόριν
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	Αδ. Γουλιανδρή	22	16991	διήλθε Μαδέρας 26 Μαΐου δια Νέαν Όόρκην
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Ευγένια»	43	7176	διήλθε Κολόμπο 3 Μαΐου δια Κορέαν
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεσσανώ» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Αμβέρσαν 20 Μαΐου δια Πουσάν
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	έφθ. Ίμμιγχαμ 20 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας & Σία	43	7176	έφθ. Βιζανγκαπατάμ 21 Μαΐου
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Αδ. Στινά	43	7254	έφθ. Σπάττλ 26 Μαΐου (δια Πουσάν)
ΝΙΚ. ΚΑΪΡΗΣ	Ε. Κουλουκ. — Ι. Καίρης	43	7196	διήλθε Πούλο Μπούκου 26 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	42	7167	άνεχ. Καράσι 14 Μαΐου δια Μπέιραν
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Όκεανόπορος» Α.Ε.	43	7194	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 25 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	έφθ. Πόρτ Άντζελες 25 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	έφθ. Σιενταμ 8 Μαΐου
ΝΙΛΑ	Έμπορ. — Έφοπλιστική	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 25 Μαΐου
ΝΙΝΤΡΥ	Κ. Γράτσας	45	7176	διήλθε Παναμάν 11 Μαΐου δια Χιροχάτα
ΝΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρδέλης	43	7176	έφθ. Καλκούταν 18 Μαΐου
ΝΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράμπ» Co	18	5525	έφθ. Μπόταν 23 Μαΐου
ΝΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιός	17	3704	εις Πειραιά 31 Μαΐου
ΝΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Όκεανός» Α.Ε.	19	5182	άργει Έλευσίνα από 4 Σεπτ. 1952
ΙΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραβίας	43	7176	άνεχ. Βιζανγκαπατάμ 24 Μαΐου δια Βαλτιμόρην
ΙΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ίω. Γ. Π. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Όζάκαν 19 Μαΐου δια Βόρ. Αμερικην
ΙΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Λός Άντζελες 23 Μαΐου δια Νέαν Όόρκην
ΙΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Π. Λαιμός	20	5194	εις θέσιν 27 Β. και 19 Δ., Μαΐου 22 δια Γδύνιαν
ΙΕΡΙΚΛΗΣ	«Όνιον» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Άδελαιδα 12 Μαΐου
ΙΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	άργει Ρόττερνταμ από 3 Άπριλίου
ΙΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Έμπειρικός	45	3822	άνεχ. Ρίο Χάινα 24 Μαΐου δια Φιλαδέφειαν
ΙΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)	Μ. Νομικός	43	10448	έφθ. Λά Λιμπρεταντ 21 Μαΐου
ΙΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	Υιοί Π. Γουλιανδρή	44	10448	άνεχ. Νέαν Όόρκην 20 Μαΐου δια Λας Πιέντρας
ΙΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Αδ. Γουλιανδρή	23	4693	άργει Έλευσίνα από 5 Αύγουστου 1952
ΙΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	έφθ. Ντέριντζε 7 Μαΐου
ΙΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνά»	44	7207	άνεχ. Γιοκοχάιαν 10 Μαΐου δια Βαγκούδερ
ΙΟΥΛΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Άνδρεάδης	43	10193	έφθ. Κόρυτον 27 Μαΐου
ΙΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Άμπελάκι 31 Μαΐου
ΙΟΣΕΙΔΩΝ	Σ. Σταυρίδης κλπ.	43	952	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
ΙΡΩΔΡΟΜΟΣ ΙΙΙ. (τάνκερ)	Βαγιάννης & Σία	16	1765	άνεχ. Όράν 26 Μαΐου δια Πόρτ Λυωταί
ΙΤΑ	Υιοί Σιγάλα	25	1412	έφθ. Κων)πολιν 5 Μαΐου
ΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪ-ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου δια Κονάκρυ
ΙΔΟΠΗ	«Έλληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Άμβούργον 21 Μαΐου
ΙΔΟΣ	έτ. «Τρανσπερόλ»	17	4908	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ ες Ρόττερνταμ
ΑΜΟΣ	Υιοί Δ. Ίγγλέση	43	7177	διήλθε Πούλο Μπούκου 26 Μαΐου δια Πόρτ Σουδάν
ΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιόν Σιγάλα	43	7176	έφθ. Άδελαιδα 13 Μαΐου
ΟΥΣΑΝΝΑ ΙΙ.	Ν. Παπαδάτος	08	811	άργει Πειραιά από 16 Φεβρ.
ΠΥΡΟΣ	Γ. Στοίγκος κλπ.	43	2400	άργει Πειραιά από 18 Σεπτ. 1952
ΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Βρεταν. Κολομβίαν 28 Άπρ. δια Χιροχάτα
ΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	Αδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	έφθ. Λονδίνον 20 Μαΐου
ΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	έφθ. Βαγκούδερ 19 Μαΐου
ΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Ευγένια Ι. Χανδρή	43	10448	διήλθε Σιγκαπούρην 25 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΗΛΕΜΑΧΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 20 Μαΐου
ΗΝΟΣ	Ι. Πετσόπουλος	11	1459	έφθ. Ριτζέκαν 16 Μαΐου (δι' Ελλάδα)
ΡΙΤΩΝ	Αδ. Γράτσου	44	7207	έφθ. Πόρτ Άλυτέρνι 20 Μαΐου
ΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	εις θέσιν 41 Β. και 29 Δ., Μαΐου 25 δια Χούλλ
ΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	έφθ. Ριτζέκαν 19 Μαΐου
ΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πειραιά από 18 Όουν. 1952
ΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταυλοπάτης	27	757	έφθ. Ριτζέκαν 22 Μαΐου
ΩΤΕΙΝΗ	Ι. Μ. Καρράς	44	7176	εις θέσιν 12 Β. και 45 Α., Μαΐου 18 δια Τακάο

ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α.Ε.	45	7247
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7176
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	44	7176
ΧΙΟΣ	«Λιθάνος» Α.Ε.	39	5643
ΨΑΡΑ	΄Αναστασίου Φαφαλιός	45	7247
ΩΡΕΟΙ	Γεώργ. ΄Εμιρης	39	4967

έφθ. ΄Αμβούργον 19 Μαΐου  
έφθ. Βικτωριάν (Βρετ. Κολμβ.) 24 Μαΐου (διά Ν. ΄Υόρκην)  
διήλθε Σιγκαπούρην ρόδε 26 Μαΐου δι' ΄Αγγλίαν  
έφθ. ΄Αμβούργον 17 Μαΐου  
άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν 2 Μαΐου διά Κορέαν  
εις Πειραιά (υπό ρυμούλκην διά Βρέμην)

## Τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας φορτηγά μας

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Αβανς»	21	3271
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμις»	17	3976
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471
ΑΕΛΛΩ	έτ. «Ράιτσερ»	44	7292
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανσοεάνικα»	43	7223
ΑΖΙΑΤΙΚ	έτ. «΄Ιρκαρ»	20	3280
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7239
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπλικ»	53	13752
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Αζουέρο»	44	7176
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλα»	25	4954
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλε»	29	5218
ΑΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Αίας»	22	1057
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	20	7016
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-ΥΛΟΡ	έτ. «Ντέλ ΄Ετζέο»	44	7286
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλια»	44	1935
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «΄Ιμπέρια»	44	7158
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	18	5599
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβια»	53	7400
ΑΛΙΚΗ Π. (όνδ.)	έτ. «Τρανσόλες»	44	7212
ΑΛΛΥ (λιβ.)	έτ. «Γκρήνβιλ»	12	3962
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7195
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «΄Ιγκουάνος»	18	8703
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.)	΄Ελληνες αγορασταί	44	7144
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Μπλάγκο»	31	7923

άργει Πειραιά από 28 Φεβρ.  
εις θέσιν 31 Β. και 41 Δ., Μαΐου 19 διά Πόρτ ΄Αλφρεντ  
έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου  
άργει Πέραμα από 1 ΄Απρ.  
έφθ. Πόρτ ΄Αλμπερνι 23 Μαΐου  
έφθ. Βαλτιμόρην 23 Μαΐου  
έφθ. Καλκούταν 26 Μαΐου  
άνεχ. Βαγκούδερ 19 Μαΐου διά Χούλλ  
άνεχ. Ρας Τανούρα 14 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν  
έφθ. ΄Αλγέριον 23 Μαΐου  
έφθ. ΄Ιργουελ 27 Μαΐου  
έφθ. Τουραίν 20 Μαΐου  
εις ΄Αλεξάνδρειαν από 25 Μαρτίου  
διήλθε Σουέζ 24 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον  
άνεχ. Λός ΄Αντζελες 14 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν  
άργει Νέαν ΄Υόρκην από 20 Φεβρ.  
έφθ. Ρίον ΄Ιανέριον 19 Μαΐου  
διήλθε Σουέζ 26 Μαΐου διά Πακιστάν  
άργει Φάλμουθ από 26 ΄Απρ.  
εις Ούεστ Χάρτλεπουλ, υπό συμπλήρωσιν  
διήλθε Παναμάν 26 Μαΐου διά Γλασκώδη  
έφθ. Νεμουρ 22 Μαΐου  
άνεχ. Κουβέιτ 20 Μαΐου διά Κόρραμ Σάχρ  
άνεχ. ΄Αμβέρσαν 20 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον  
διήλθε Παναμάν 22 Μαΐου διά Γένοβαν  
έφθ. Βαγκούδερ 17 Μαΐου  
έφθ. ΄Ησπραμ 27 Μαΐου

ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσκ»	44	7207
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913
ΑΝΔΡΟΣ Α΄-Ι-ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18675
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερο»	53	18675
ΑΝΝΙΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτερηγκ»	45	7149
ΑΝΝΙΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτα»	44	7070
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρ»	44	7126
ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)	έτ. «΄Ηγκλ»	44	7176
ΑΠΟΙΚΙΑ (δεξ.)	έτ. «Αίλια Βέρντε»	44	7331
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Αλβιάν»	28	5061
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330
ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοστ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	19	2609
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάι»	40	5672
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ ΄Εστε»	19	5672
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιβ.)	έτ. «΄Ισθμεία»	21	10388
ΑΡΜΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Αστρα»	43	7273
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουέντε»	43	7176
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβ.)	΄Ελληνες αγορασταί	44	7161
ΑΡΧΟΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Νόρβεστ»	30	9031
ΑΣΠΙΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210
ΑΣΤΕΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ ντέλ Σούρ»	22	7053
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττίκα»	27	5214

διήλθε Σιγκαπούρην ρόδε 17 Μαΐου διά Πουσαν  
άνεχ. Λός ΄Αντζελες 21 Μαΐου διά Βομβάην  
διήλθε Σουέζ 21 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον  
εις Βόρ. ΄Αμερικην, υπό συμπλήρωσιν  
διήλθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Βαλτιμόρην  
έφθ. Ρότερνταμ 18 Μαΐου  
έφθ. Λίβερπουλ 26 Μαΐου  
έφθ. ΄Αλεξάνδρειαν 13 Μαΐου  
έφθ. Γένοβαν 17 Μαΐου  
έφθ. Βαλτιμόρην 24 Μαΐου  
έφθ. ΄Αμοστερνταμ 8 Μαΐου  
άνεχ. Χάμπτον ρόδε 25 Μαΐου διά Κιουρασώ  
άνεχ. Τανζόγκ Ουμπάν 24 Μαΐου δι' ΄Ιαπωνίαν  
άνεχ. Μπέλεμ 22 Μαΐου διά Κιουρασώ  
άνεχ. Ροζάριο 9 Μαΐου διά Καλκούταν  
διήλθε Γιβραλτάρ 27 Μαΐου (διαταγές)  
άργει Μασσαλίαν από 20 Αύγ. 1952  
διήλθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδε  
άνεχ. Νέαν ΄Υόρκην 23 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν  
έφθ. Σάντος 18 Μαΐου  
έφθ. Μπουένος ΄Αϊρες 24 Μαΐου  
έφθ. Νεκοτσέα 18 Μαΐου  
άνεχ. Μοντεβίδεο 14 Μαΐου διά Πουέρτο λα Κρούζ  
άργει Σαβάναν από 20 Δεκ. 1952  
άνεχ. Χαθάναν 15 Μαΐου δι' ΄Ιράν  
διήλθε Τρίνταντ 20 Μαΐου διά Μπατόν Ρουζ  
άργει Ρότερνταμ από 5 Μαρτίου  
άνεχ. ΄Οζάκαν 18 Μαΐου διά Βαγκούδερ  
έφθ. Μορμουγκάο 20 Μαΐου  
άνεχ. Βοστώνην 20 Μαΐου διά Κιουρασώ  
έφθ. Μόντρεαλ 23 Μαΐου  
έφθ. Στοκχόλμην 21 Μαΐου και Βορδύ 29  
εις Λά Γκουλετ 22 Μαΐου υπό φόρτωσιν  
άνεχ. Ρότερνταμ 19 Μαΐου διά Μόντρεαλ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α-Ρ-Ρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	7310
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12000
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12694
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΣΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8679
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΞΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ-Ι-ΛΟΤ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλέμα»	42	7236
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιζό»	44	7198

άνεχ. Βαγκούδερ 22 Μαΐου δι' ΄Αγγλίαν  
άνεχ. Χάμπτον ρόδε 20 Μαΐου διά Ρότερνταμ  
έφθ. Ρότερνταμ 25 Μαΐου  
διήλθε Πόρτ Σαϊδ 23 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν  
έφθ. Βαλτιμόρην 21 Μαΐου  
διήλθε Χόγκ Κόγκ 25 Μαΐου διά Βαγκούδερ  
έφθ. Τάιν 24 Μαΐου  
διήλθεν ΄Αζόρας 25 Μαΐου διά Βενεζουέλαν  
έφθ. Μοντεβίδεο 23 Μαΐου  
εις Γκόβαν, υπό συμπλήρωσιν  
διήλθε Πόρτ Σαϊδ 23 Μαΐου δι' ΄Αγγλίαν  
εις Κιασοιούγκ 1 Μαΐου  
έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαΐου  
άνεχ. Τουραίν 20 Μαΐου διά Χαϊφόγκ, έφθ. 21  
έφθ. Βαγκούδερ 25 Μαΐου  
διήλθε Γιβραλτάρ 15 Μαΐου διά Μόντρεαλ  
εις θέσιν 9 Β. και 109 Α., Μαΐου 15 διά Λός ΄Αντζελες  
άνεχ. Σηάττλ 12 Μαΐου διά Καλκούταν  
άνεχ. Νουέβιτας 13 Μαΐου δι' ΄Αγγλίαν  
εις Πουσαν 6 Μαΐου  
έφθ. Βαγκούδερ 21 Μαΐου  
έφθ. Τρίνταντ 20 Μαΐου  
έφθ. Καλκούταν 16 Μαΐου  
έφθ. Σάντος 10 Μαΐου

ΒΑ-Ι-ΜΕΑ (όνδουρ.)	έτ. «Λός Κρούτσε»	44	7178
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Σουνταμερικάν»	35	8072
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Βαλιέντε»	43	10449
ΒΑΝΜΑΣ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Βάνμας»	21	7127
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «΄Ιντερ ΄Αμερικάν»	44	7176
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Παναμείρικαν»	26	8624

έφθ. ΄Ιντσόν 10 Μαΐου  
΄Ιδε: «ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ», ως μετωνομάσθη.  
άνεχ. Λίβανον 21 Μαΐου διά Σουάνζ  
διήλθε Φλάσιγκ 18 Μαΐου διά Κιουρασώ  
έφθ. Πόρτ ΄Αλφρεντ 19 Μαΐου  
άργει Βλαδρντιγκεν από 3 Φεβρ.

ΒΑΡΚΑ (λιβερ.)	έτ.	«Βαπόρες»	43	7180	ένεχ. Χάλιφαξ 20 Μαΐου δια Ντεμεράρα
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ.	«Κορονάντο»	43	7067	εις θέσιν 13 Ν. και 77 Δ., Μαΐου 21, δια Μόμπι
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	έτ.	«Καστελλάνος»	45	7290	εις θέσιν 33 Β. και 24 Α., Μαΐου 25, δια Καρασί
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ.	«Ορεάνικας»	43	7244	διήλθε Παναμάν 26 Μαΐου δια Γιαβάτα
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ.	«Γκλόμπο»	20	7631	έφθ. Όζακον 25 Μαΐου
ΒΙΒΑ (δεξ.)	έτ.	«Βιδάλετ»	18	5576	άργει Άμπελακι από 6 Μαΐου
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ.	«Βαλπαράισο»	31	8440	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 21 Μαΐου δια Πόρτ ντε Μπούκ
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ.	«Μαρστανάτες»	52	11348	διήλθε Σάντος 19 Μαΐου δια Παρανάγκουα
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβερ.)	έτ.	«Ινσουλαρ»	44	7159	εις Πουσαν 10 Μαΐου
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	έτ.	«Τρανσμενπιτερράνιαν»	17	2041	άργει Σαουθάμπτον από 26 Ιαν. Ζημία.
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Ρίο Γκουάμπτο»	40	8122	εις θέσιν 14 Ν. και 21 Δ., Μαΐου 15, δια Βομβάνη
ΒΟΡΙ	έτ.	«Ρίο»	42	7076	άργει Βαγκούβερ από 5 Μαΐου
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ.	«Κορούνας»	43	7156	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 16 Μαΐου
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ.	«Γέροντας»	43	7271	εις Μορμουγκάο από 12 Άπρ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ.	«Ματζεόλια»	27	5586	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ.	«Μαρτέ»	19	4653	ΕΞΟΚΕΙΛΕΝ εις Σαλίνας Πόιντ από 12 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβερ.)	έτ.	«Μοιρόβια»	51	5739	έφθ. Καρντένας 14 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ.	«Μεριντιαν»	19	5405	άνεχ. Πέπελ 20 Μαΐου δι' Έμυδεν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ.	«Ρίο Πάρντο»	43	7166	άνεχ. Μουρόραν 15 Μαΐου δια Βρετ. Κολομβίαν
ΓΙΟΥΜΠΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Βαντόμα»	31	9889	έφθ. Κιουρασά 18 Μαΐου
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ.	«Γιουρόπα»	43	7207	άνεχ. Ντουγκούν 18 Μαΐου δι' Άγγλιαν
ΓΚΕΡΒΑ-Ι-Σ (δεξ.)	έτ.	«Όδεροτ Τάνκερ»	43	10448	άνεχ. Φόλυ 20 Μαΐου δια Κιουρασά
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ.	«Πάλμαρ»	43	7263	άνεχ. Κεελόγκ 21 Μαΐου δι' Ινδίας
ΓΚΟΛΦΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δεξ.)	έτ.	«Φήαρλες»	27	6023	άργει Πειραιά από 7 Άπρ.
ΓΚΡΗΝΒΙΛΛ (λιβερ.)	έτ.	«Γουορλντσίαντ»	20	6343	άνεχ. Άμδέραν 17 Μαΐου δια Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	52	20628	άνεχ. Άμστερνταμ 23 Μαΐου δια Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ (δ. λ.)	έτ.	«Διεθνής»	52	20350	εις Τάιν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ. λιβ.)	έτ.	«Διεθνής»	52	20600	διήλθε Πόρτ Σαίτ 24 Μαΐου δια Νότ. Γαλλιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ.	«Διεθνής»	49	17738	έφθ. Κέιπ Τάουν 27 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιβ.)	έτ.	«Διεθνής»	49	10892	άνεχ. Φιλαδέφειαν 19 Μαΐου δια Κοβένας
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ.	«Γιουρόπα»	44	7192	άνεχ. Καλκούταν 21 Μαΐου δια Ντουγκούν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ.	«Άρτεμις»	17	3322	έφθ. Πειραιά 15 Μαΐου και Σέτταν 25
ΔΙΩΝΗ	έτ.	«Πάξ»	20	6157	άργει Πειραιά από 30 Όκτ. 1952
ΔΟΞΑ (λιβερ.)	έτ.	«Άλδαράντο»	43	7161	διήλθε Παναμάν 19 Μαΐου δια Νέαν Ύορκη
ΔΟΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ.	«Λεόλγκα»	19	812	άνεχ. Λονδίνον 26 Μαΐου δια Γάνδη
ΕΙΡΗΝΗ	έτ.	«Πούντα Άρένας»	29	6941	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Μαΐου δια Γερμανίαν
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ.	«Πουέρτο Ρίκο»	24	4991	άνεχ. Μπόαν 18 Μαΐου δι' Άγγλιαν
ΕΛΕΝΗ	έτ.	«Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	άνεχ. Νιούπορτ 22 Μαΐου δια Χάδρην, έφθ. 24
ΕΛΕΟΥΣΑ (Κοσταρ.)	έτ.	Έλληνες άγορασταί	18	629	άργει Πειραιά από 24 Όκτ. 1952
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ.	«Άταλάγια»	21	3345	άργει Γένοβαν από 17 Σεπτ. 1952
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ.	Έμμ. Γιαννουλάτος	28	6522	άργει Σουέζ από 20 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ.	«Άταλάγια»	10	1484	άργει Κάρθιφ από 25 Σεπτ.
ΕΜΑΝΣΙ ΠΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ.	«Τρανσπασιφικα»	43	7207	εις θέσιν 21 Ν. και 40 Δ., Μαΐου 24 δι' Άργεντινήν
ΕΜΠΑ-Ι-Ρ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ.	«Τσέντουρου»	44	7201	έφθ. Βαγκούβερ 22 Μαΐου
ΕΜΠΟΡΙΟ	έτ.	«Γκόλφο Άζούλ»	42	7058	άνεχ. Μόντρεαλ 14 Μαΐου δια Κορέαν
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ.	«Ευσενάτας»	44	7207	διήλθε Πούλο Μπούκομ 18 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)	έτ.	«Λατσιφέρους»	43	7264	άνεχ. Ρόττερταμ 23 Μαΐου δια Νάρβικ
ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ	έτ.	«Πομαρόζα»	43	7176	έφθ. Βαγκούβερ 18 Μαΐου
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Λόγγος»	41	7122	άνεχ. Τουραίν 17 Μαΐου δια Χαϊφόγκ
ΕΝΤΟΥΚΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ.	«Νητ Μάρφιλ»	44	7240	άνεχ. Λός Άντζελες 21 Μαΐου δια Λονδίνον
ΕΡΑΤΟ	έτ.	«Διεθνής»	43	7225	έφθ. Πόρτ Λίγκολν 9 Μαΐου
ΕΣΜΕΡΑΛΛΔΑ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Βίκτορ»	52	12225	άνεχ. Βοστώνη 25 Μαΐου δια Κιουρασά
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβερ.)	έτ.	«Μουρόβια»	52	7404	έφθ. Πόρτ Λίγκολν 8 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ.	«Ειρήνη»	19	2624	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 Μαΐου δια Σαντιέγκο
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ.	«Γκόλφο Ντεζέάντο»	44	7210	διήλθε Παναμά από 23 Άπρ. (διαταγός)
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβερ.)	έτ.	«Σάν Νικόλας»	52	15869	άνεχ. Κουνταμάτσου 1 Μαΐου δια Σονγκάι
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ.	«Σάν Νικόλας»	43	7176	άνεχ. Φρήμαντλ 27 Μαΐου δι' Άδεν—Ιταλιαν
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ.	«Σάν Άγώνιο»	45	7176	άνεχ. Μορμουγκάο 27 Μαΐου δι' Άμστερνταμ
ΖΑΝ	έτ.	«Ορινόκο»	44	7165	άνεχ. Ντεμεράρα 26 Μαΐου δια Πόρτ Άλφρεντ
ΖΑΝ ΚΙΚΗ	έτ.	«Μπόνα Έσπεράντζα»	19	5950	άργει Άλγέριον από 9 Ιουν. 1952
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)	έτ.	«Ίγκουάνας»	20	5627	άργει Πειραιά από 24 Μαρτίου
ΖΙΝΙ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Γιουναίτεντ Κρός»	52	12650	άνεχ. Άγιον Φραγκίσκον 13 Μαΐου δια Σουμάτραν
ΖΟΖΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ.	Κ. Άτυχίδης	20	7638	άργει Νέαν Όρλεάνη από 13 Άπριλιου
ΗΓΚΑ	έτ.	«Νητλ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. Βερμούδας 22 Μαΐου δια Βενεζουέλλαν
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ.	«Νητλ Έστε»	44	7161	άνεχ. Λίβερπουλ 25 Μαΐου δια Ντεμεράρα
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ.	«Θαλασσοπόρος»	43	7252	έφθ. Βαγκούβερ 23 Μαΐου
ΘΕΚΛΑ	έτ.	«Τρανσπασιφικα»	44	7265	έφθ. Μόντρεαλ 13 Μαΐου
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ.	Νητλ Νόρτε»	43	7151	έφθ. Βαγκούβερ 19 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ.	«Δώρα»	45	7151	άνεχ. Καλκούταν 25 Μαΐου δια Γδύνιαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	έτ.	«Σπαλιμαντόρι»	17	1276	έφθ. Νόρρκοπιγκ 18 Μαΐου
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ.	«Λάς Πέλανς»	28	5068	άνεχ. Λονδίνον 15 Μαΐου δια Χαβάνναν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δεξ. λιβερ.)	έτ.	«Ίντερόσεαν»	18	7019	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ εις Τρούν (Άγγλίας)
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ.	«Άπόστολος Παύλος»	24	3658	άνεχ. Μελίλλαν 21 Μαΐου δια Μπαρρου
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ.	«Άντιλλάνος»	28	7350	άνεχ. Φιλαδέφειαν 16 Μαΐου δια Ταμπικο
ΙΛΛΕΝΑΟ	έτ.	«Σιγκουένια»	43	7163	έφθ. Βαγκούβερ 9 Μαΐου
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (Λιβερ.)	έτ.	«Ίντάλγκο»	43	7194	έφθ. Λός Άντζελες 19 Μαΐου
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ.	«Παταγκόνια»	35	8072	άνεχ. Λίβερπουλ 22 Μαΐου δια Κιουρασά
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	έτ.	«Νάβιγκ. Κριστομπαλ»	25	5090	άνεχ. Θιουαντάν Τρουζίλλο 20 Μαΐου δι' Άρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ.	«Νάβιγκ. Κριστομπαλ»	44	7176	έφθ. Ντεμεράρα 26 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Νάβιγκ. Κριστομπαλ»	29	9086	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Μαΐου δια Σιγκαπούρην
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Νάβιγκ. Κριστομπαλ»	31	9767	άνεχ. Ταμπικο 25 Μαΐου δια Χουστον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Τρανσόσεαν»	53	15826	άνεχ. Ρας Ταουόρα 18 Μαΐου δι' Άγιον Φραγκίσκον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ.	«Νάβιγκ. Κριστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Άδελάιδα 15 Μαΐου δια Πουσαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Τρανσόσεαν»	53	13490	εις Τσουρούμο (Ίαπων.) υπό συμπλήρωσιν
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (όνδουρ.)	έτ.	«Μπαζιλ»	17	4719	άργει Πουέρτο λα Κρουζ από 7 Νοεμ. 1952. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΚΑΙΤΗ	έτ.	«Κορρεαντόρ»	43	7176	έφθ. Βαγκούβερ 22 Μαΐου (δια Βοστώνη)
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ.	«Άριόνας»	22	8432	έφθ. Σιενταμ 19 Μαΐου
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ.	«Άρεκουίπας»	43	7257	έφθ. Σαβάνναν 25 Μαΐου
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ.	«Νητλ Έστε»	13	7710	άργει Μπρεμερχάφεν από 9 Νοεμ. 1952
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ.	«Κανόπους»	44	7157	έφθ. Κοκουίμπο 19 Μαΐου
ΚΑΠΑΡΙΑ	έτ.	«Παγκόλφο»	45	7267	άνεχ. Λός Άντζελες 19 Μαΐου δια Περούβιαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ.	«Βαπόρες»	19	4683	διήλθε Πρόλ Πόιντ 22 Μαΐου δι' Άργεντινήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	έτ.	Έλληνες άγορασταί	07	1075	διήλθεν Άδεν 26 Μαΐου δια Κουδάιτ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ.	«Έλγκεδελ»	05	4298	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 18 Μαΐου δι' Ίμιγχαμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ.	«Λουίνιο»	19	5354	έφθ. Έμυδεν 18 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβερ.)	έτ.	«Άντόρ»	43	7129	έφθ. Βαλτιμόρην 22 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ.	«Μπράιτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Σάντα Κρούζ 21 Μαΐου δια Νέαν Ύορκη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ.	«Γιουρόπα»	44	7124	άνεχ. Γιοκοσούκα 12 Μαΐου δι' Άυστραλιαν
ΚΑΡΜΑΡ	έτ.	«Μάρκαρ»	19	5670	έφθ. Μπουένος Άϊρες 16 Μαΐου
ΚΑΡΜΕΝ (όνδουρ.)	έτ.	«Μπαζιλ»	18	4647	άργει Πουέρτο Κορτζ από 5 Όκτ. 1952. ΕΠΩΛΗΘΗ

ΚΑΡΡΕΝΑ	έτ. «Καρρένας»	21	4507	είς Τσάλναν 22 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (δεξ. Κόστ.)	έτ. «Νολίντο»	44	2370	άνεχ. Πόρτ Λωζαί 21 Μαΐου δια Μασσαλίαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	άνεχ. Γένοβαν 24 Μαΐου, Όρσν 27 δια Κούβαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. Σ.	έτ. «Δελφίν»	44	7115	άνεχ. Βαγκούβερ 8 Μαΐου δια Γιοκοχάμαν
ΚΑΒΟΛΙΔΙ	έτ. «Χαλιέττα»	42	7192	έφθ. Λονδίνον 22 Μαΐου
ΚΑΛΗ	έτ. «Μόριν»	43	7166	άνεχ. Χούστον 7 Μαΐου δια Λονδίνον
ΚΑΛΥΓΕΡΑ	έτ. «Καλύβεργο»	42	7178	είς θέσιν 18 Β. και 103 Δ., Μαΐου 24, δια Γένοβαν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Πανμάρ»	43	7246	έφθ. Ντάρμπαν 18 Μαΐου
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Καρνάσιον»	44	7281	άνεχ. Όζάκαν 13 Μαΐου δια Νουμέα
ΚΕ-Ι-Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λιμπέρια»	44	7281	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Μαΐου δια Φιλιππίνας
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άργει Βαλτιμόρην από 22 Ιουνίου 1952
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Καπόπου»	41	7579	άνεχ. Λος Άντζελες 19 Μαΐου δια Μανζανίλλο
ΚΕΝΤΗΡΩΝ (λιβερ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	εύρισκετο 1500 μίλλια από Πόρτσοχεντ 25 Μαΐου δια Λονδίνον
ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κόσταρ.)	Κ. Άτυχίδης	17	5700	άργει Μασσαλίαν από 15 Δεκ. 1952
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	διήλθε Παναμάν 24 Μαΐου δια Νέαν Όρκην
ΚΝΟΖΑΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	έφθ. Χάμπτον ρόδς 22 Μαΐου
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	13	9424	άνεχ. Κεμπέκ 22 Μαΐου δια Σαουθάμπτον
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7933	άνεχ. Πόρτ Πιρί 14 Μαΐου δι' Άγγλιαν
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)	έτ. «Βαλεαρίκας»	44	7229	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαΐου
ΚΟΜΕΤ (λιβερ.)	έτ. «Μονάρκας»	43	7177	άνεχ. Λονδίνον 16 Μαΐου δια Μόντρεαλ
ΚΟΡΘΙ (δεξ.)	έτ. «Μοντεπάρντο»	43	7261	άνεχ. Λονδίνον 25 Μαΐου δια Κιουρασώ
ΚΟΡΣΑ-Ι-Ρ	έτ. «Άριστομαρ»	43	7167	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Μαΐου δια Τακόα
ΚΟΡΣΙΚΑ (έπιβ.)	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άργει Καζαμπλάγκαν από 10 Αύγ. 1952
ΚΟΥΝΤ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	είς θέσιν 17 Β. και 103 Δ., Μαΐου 24 δια Λορέντζο Μαρκές
ΚΟΥΝΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	είς Πουσαν 20 Μαΐου
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ	Έλληνες αγορασταί	53	11500	είς Γκρήνοκ υπό συμπλήρωσιν
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	διήλθεν Άλγέριον 22 Μαΐου δια Σιδώνα
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	άνεχ. Καλλάο 21 Μαΐου δια Σάν Ζουάν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	14000	είς Σιμίζου, υπό συμπλήρωσιν
ΛΕΙΒΑΔΙΑ (δεξ.)	έτ. «Κάλομπρ»	43	7218	διήλθε Μπέλεμ 15 Μαΐου δια Κιουρασώ
ΛΙΛΙΜΠΕΤ	έτ. «Μοντεβέρντε»	44	7235	έφθ. Άλεξάνδρειαν 20 Μαΐου
ΛΙΜΠΕΡ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνας»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «Άτλάντικας»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαΐου
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	έφθ. Φάο 19 Μαΐου
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπρόαντε»	44	7160	άνεχ. Κούβαν 16 Μαΐου δια Βανδάρ Σαπούρ
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5841	έφθ. Όζάκαν 21 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Ταμπόγκας»	19	6040	διήλθε Σιγκαπούρην 12 Μαΐου δια Ρόττερταμ
ΜΑΙΡΗ Ι. Γ.	έτ. «Τσέρο Μπλάγκο»	44	7225	διήλθε Κόμπε 1 Μαΐου δια Χιροχάτα
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	έφθ. Έϊδονμάουθ 15 Μαΐου
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Όυλτραμορίαν»	43	7160	διήλθε Πούλο Μπούκου 8 Μαΐου δια Κορέαν
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	διήλθε Σουεζ 9 Μαΐου δι' Όζάκαν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Μαΐου δια Σαντιέγκο, έφθ. 25
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλ»	20	3326	διήλθε Σουεζ 24 Μαΐου δια Τζιμπουτι
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	διήλθε Σιγκαπούρην 9 Μαΐου δια Τσιγκτάο
ΜΑΡΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	18	5564	άργει Πέραμα από 1 Άπρ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κόσταρ.)	έτ. «Οριεντάλ»	24	4701	διήλθε Σουεζ 20 Μαΐου δια Καράτσι
ΜΑΡΙΤΑ-Ι-Μ ΔΗΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	52	12995	είς Σιένταμ από 24 Άπριλίου
ΜΑΡΙΤΑ-Ι-Μ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	53	13033	είς Χομπόκεν (Βελγίου), υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Βαλτιμόρην 24 Μαΐου
ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ευκάρριες»	43	7132	άνεχ. Μόντρεαλ 23 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΝΑ	έτ. «Πουέρτο Καμπέλλε»	42	7170	διήλθε Παναμάν 16 Μαΐου δια Λονδίνον
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κόσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	52	8453	έφθ. Λίβερπουλ 19 Μαΐου
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρντορ»	20	7641	άνεχ. Νέαν Όρκην 18 Μαΐου δι' Άρούμπαν
ΜΑΤΣΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	27	6382	διήλθεν Άδεν 22 Μαΐου δια Σουεζ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	άνεχ. Βομβάν 20 Μαΐου δι' Άδεν
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Έγκσίκας»	45	7264	άνεχ. Κάρδιφ 22 Μαΐου δια Ντίγκουωλλ
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	έφθ. Ντουγκούν 23 Μαΐου
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	άργει Κάρδιφ από 5 Φεβρ.
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Άριόνας»	19	7588	άργει Βαλτιμόρην από 9 Νοεμ. 1952
ΜΙΧΑΝΑ Ι. Γ.	Έλληνες αγορασταί	44	7215	έφθ. Μόντρεαλ 24 Μαΐου
ΜΟΝΤΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	άνεχ. Τοκουγιάμα 18 Μαΐου δια Βαγκούβερ
ΜΠΑΓΚΟΚ (έπιβ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	8056	άργει Μασσαλίαν από 14 Ιουλίου 1950
ΜΠΑΤΣΙ	έτ. «Πιαμόντε»	43	7176	έφθ. Βαγκούβερ 1 Μαΐου
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβ.)	έτ. «Έλκάρριες»	44	7207	έφθ. Βαλτιμόρην 17 Μαΐου
ΜΠΟΥΡΙΚΑ (Κόσταρ.)	έτ. «Μπουρίκας»	20	854	άργει Άλεξάνδρειαν από 21 Ιανουαρίου
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άργει Άμπελράκι από 15 Ιουλίου 1952
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 Άπρ. δι' Όλλανδιαν
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Άρίστα»	43	7176	άνεχ. Χαβάνναν 21 Μαΐου δια Κιουρασώ
ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Καρρίμιαν»	43	7176	έφθ. Βαγκούβερ 6 Μαΐου
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ. «Νέππου»	20	3078	διήλθε Κέιπ Τάουν 14 Μαΐου δια Ματάντι
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβ.)	έτ. «Γκλόμπταλ»	44	7248	διήλθε Χονολουλού 19 Μαΐου δι' Ιλιόλο
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	διήλθε Σουεζ 24 Μαΐου δια Περισκόν Κόλπον
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	20	10474	άνεχ. Βοστώνην 21 Μαΐου δια Μπρεμερχάφεν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πέργκας»	52	11267	έφθ. Ρεύγκιασβικ 19 Μαΐου
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτα»	43	7168	διήλθεν Άδεν 22 Μαΐου δια Βαλτιμόρην
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κόσταρ.)	έτ. «Παράνας»	53	12500	είς Σκωτίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Άζόρες»	45	7023	άνεχ. Κόμπε 17 Μαΐου δια Βαγκούβερ
ΝΟΡΑ	έτ. «Ήστερν Σιφάριγκ»	43	7175	άνεχ. Καράτσι 23 Μαΐου δι' Άδεν
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	έφθ. Κάουες 25 Μαΐου και Φόλεϋ 27
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12025	άνεχ. Κιασσιούγκ 10 Μαΐου δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άνεχ. Νάρβικ 26 Μαΐου δια Φιλαδέλφειαν
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	έφθ. Ρίον Ιανέιρον 16 Μαΐου
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	άνεχ. Άμβέροσαν 25 Μαΐου δια Λίβανον
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	διήλθε Σουεζ 23 Μαΐου δια Πουσαν
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Καλκούταν 10 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Ντουγκούν 4 Μαΐου δι' Άγγλιαν.
ΝΤΑΡΝΙ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12650	άνεχ. Πακνίγκ 15 Μαΐου δια Καλιφόρνιαν
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	24	5981	άνεχ. Μπάχεριν 18 Μαΐου δια Σουεζ
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	έφθ. Μαντράς 24 Μαΐου
ΝΤΟΜΙΝΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Παρνασσός»	44	7176	άνεχ. Νέαν Όρκην 23 Μαΐου δια Βηρυττόν
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντριν»	31	8236	έφθ. Τεργέστην 20 Μαΐου
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	35	7293	άνεχ. Τάιν 24 Μαΐου δια Λονδίνον, έφθ. 26
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκασιπόας»	44	7244	διήλθε Πούλο Μπούκου 2 Μαΐου δια Κορέαν
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	άνεχ. Βαλτιμόρην 19 Μαΐου δια Ρίον Ιανέιρον
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	άνεχ. Ταματάβην 24 Μαΐου δια Μανκακάρα
ΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βέρντε»	43	7246	έφθ. Σουάνζ 5 Μαΐου
ΟΛΓΑ	έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	Ήδε: «ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ», σημαία Κοσταρικής.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	48	11298	έφθ. Άγιον Φραγκίσκον 12 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17720	διήλθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου δια Περισκόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΑΛΟΥΝΤ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	14500	είς Βρέμην υπό συμπλήρωσιν

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ-Ι-Τ (δεξ.)	έτ.	«Λίμπερτυς»	53	13923	διήλθεν Ουζάν 26 Μαΐου δια Ρότερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλ»	49	17722	έφθ. Πέρνις 23 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ.	«Κορριέντες»	45	10448	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου δια Περισκόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλ»	49	17722	διήλθε Ντόβερο 24 Μαΐου δια Περισκόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλ»	49	17724	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 23 Μαΐου δια Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ.	«Ολύμπικ Γουάιλγκ»	43	13019	έφθ. Κιέλον 7 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλ»	50	17724	άνεχ. Πόρτ ντέ Μπουκ 16 Μαΐου δια Περισκόν Κόλπον
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Μιραφλόρες»	27	8627	άνεχ. Ροζάριο 16 Μαΐου δια Κιουρασώ
ΟΝΤΒΑΡ ΙΙ.	έτ.	«Μιραφλόρα»	18	1852	άργει Νέαν Όρλεάνη από 1 Νοεμ. 1952. ΕΠΩΛΗΘΗ.
ΟΥΜΡΑΝ (Κοστ.)	Κ.	Ατυχίδης	10	2439	έφθ. Μασσαλίαν 20 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ.	«Λά Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Ντάρμπαν 26 Μαΐου δια Σιγκαπούρη
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ.	«Τζόρτζ»	19	5701	εις Μόμπιλ 20 Μαΐου, έγαυλώθη
ΟΣΕΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ.	«Ντουόζο»	44	7210	άνεχ. Γιαδάτα 23 Μαΐου δια Βαγκούδερ
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ.	«Στριγκβίλλ»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Μαΐου δια Ριον Γαϊέρον
ΠΑΝΑΟΣ	έτ.	«Κάτρι»	17	992	άνεχ. Σμύρνην 13 Μαΐου δια Γένοβα
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ.	«Σαπφώ»	44	7223	έφθ. Μοντεβίδεο 6 Μαΐου
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ.	«Ρίο Χόντο»	43	7193	διήλθε Γιβραλτάρ 17 Μαΐου δι' Ηνωμένες Πολιτείας
ΠΑΞ (δεξ.)	έτ.	«Γκούτ Χόπ»	12	3663	άργει Βενετίαν 18 Μαΐου
ΠΑΡΑΛΟΣ ΙΙ.	έτ.	«Πάραλος»	18	6049	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου δια Χάμπτον ρόδς
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	έτ.	«Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. Βαγκούδερ 16 Μαΐου
ΠΑΤΣΕ	έτ.	«Πάθ»	26	5937	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 25 Μαΐου δια Κονσταντζαν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)	έτ.	«Σάμσοκ»	44	7166	διήλθε Λός Αντζελες 10 Μαΐου δια Γιοκοχάμαν
ΠΕΛΟΥ (λιβ.)	έτ.	«Σάμσοκ»	45	7148	έφθ. Βλακάντιγκεν 8 Μαΐου
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ.	«Πόλαρ»	19	6495	έφθ. Νεάπολιν 23 Μαΐου
ΠΙΟΝΕΡ	έτ.	«Ντέλ Έστε»	44	7190	έφθ. Χούλλ 23 Μαΐου
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ.	«Λά Πλάτα»	44	7163	εις θέσιν 1,12 Ν. και 36 Δ., Μαΐου 22 δια Πλέιτ
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιβ.)	έτ.	«Πόρτο Άλέγκρε»	44	7223	εις θέσιν 13 Β. και 93 Δ., Μαΐου 26 δι' Τιμμυχαμ
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ.	«Πουκού»	36	7104	εις Άμστερνταμ από 29 Άπρ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ.	Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Μασσαλίαν 16 Μαΐου
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ.	«Μπιενδενίτο»	19	5055	διήλθε Τενερίφαν 9 Μαΐου δια Μπουένος Άϊρες
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ.	«Σούντ Άμέρικα»	14	4823	άργει Πέραμα από 16 Ιουλίου 1952
ΡΑΓΚΕΡ	έτ.	«Ντέλ Έστε»	44	7192	εις θέσιν 37 Β. και 41 Δ., Μαΐου 22 δια Χούλλ
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβ.)	έτ.	«Θρή Στάρ»	19	8374	άργει Σπέτζιαν από 26 Άπρ.
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	άργει Παλέριο από 5 Άπρ.
ΡΕΑ	έτ.	«Ολίσιππο»	21	1387	έφθ. Άμβέρσαν 19 Μαΐου
ΡΕΑΛΜΑ	έτ.	«Ρεάλμα»	28	4225	άνεχ. Ρας Τανούρα 17 Μαΐου δια Καλκούταν
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ.	«Εμπρέσας»	42	7176	άνεχ. Μαντράς 19 Μαΐου δια Βαλτιμόρη
ΡΕΝΑ	έτ.	«Πάε»	20	5686	άργει Πειραιά από 31 Ιουλίου 1952
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Γοργόνα»	31	8205	έφθ. Μπάρου 17 Μαΐου
ΡΙΒΙΕΡΑ (λιβ.)	έτ.	«Ιντάλγκο»	43	7194	έφθ. Μαουλιπατάμ 7 Μαΐου (δια Κόντινεντ)
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ.	«Ρίο Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Μπέλεμ 25 Μαΐου δια Καριπίτο
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ.	«Πασιφικα»	44	7229	διήλθε Χονολουλού 15 Μαΐου δι' Ηνωμένες Πολιτείας
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ.	«Βέριτας»	19	2632	άργει Βαγκόκ από 9 Σεπτ. 1952
ΡΟΥΝΤΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Κιστανέρος»	21	6448	άργει Ρότερνταμ από 9 Μαΐου
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ.	«Εσκομπάλ»	45	7151	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον) 14 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ.	«Παράνα»	44	7281	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 17 Μαΐου δι' Άμβουργον
ΣΑΜΟΥΑ	έτ.	«Ντέλ Έστε»	18	5664	άνεχ. Χαθάναν 25 Μαΐου δια Πόρτ Έβεργκλαντ
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ.	«Σάν Λεονάρδος»	44	7176	διήλθε Χακοδάτην 16 Μαΐου (διαταγός)
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ.	«Σομέλγκα»	44	7282	άνεχ. Καλκούταν 25 Μαΐου δια Πουσαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ.	«Γιαβίζα»	23	5374	άργει Χάστλεπουλ από 8 Άπρ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	Π.	Σαμωνάς	19	2659	έφθ. Κάσδιφ 22 Μαΐου
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ.	«Εσπεραντζα»	06	2088	άνεχ. Πάσιγικτον 24 Μαΐου δια Βόρ. Ιταλίαν
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ.	«Σάν Παντελεήμων»	44	7283	άνεχ. Λονδίον 23 Μαΐου δια Χάλφιζ
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ.	«Φοίνιξ»	43	7250	εις Περούβιαν 15 Μαΐου
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	έτ.	«Μάρ ντέλ Σούντ»	43	7264	"Ιδε: «ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ», σμιαία Κοσταϊκας
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ.	«Σάν Μαριτίμα»	44	7220	άνεχ. Μόζι 22 Μαΐου δια Πόρτλαντ ("Ορεγκον)
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ	έτ.	«Σάν Μαριτίμα»	43	7189	άνεχ. Βουβάν 19 Μαΐου δια Ντουγκοϊν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ.	«Κρόνος»	43	7118	διήλθε Παναμαϊν 21 Μαΐου δια Βακαμάτσου
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ.	«Βαπόρες»	43	7257	διήλθεν Ουζάν 18 Μαΐου δια Βαλτιμόρη
ΣΑΝΜΠΗΜ (δεξ. λιβ.)	έτ.	«Γκόλφο Σ.»	45	10656	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Μαΐου δια Περισκόν Κόλπον
ΣΑΝΤΕΛΕΝΑ	έτ.	«Νίκη»	24	3279	άργει Μπουοντάιλαντ από 10 Φεβρ.
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ.	«Άβια»	20	2606	έφθ. Βαλτιμόρη 25 Μαΐου
ΣΑΞΟΝΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Οριενταλ»	53	13000	εις Μάλιο, υπό συμπλήρωσιν
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Τρέιντερ»	22	8964	διήλθε Σιγκαπούρη 21 Μαΐου δια Σιμότσου
ΣΑΞΟΝΧΑ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Οριενταλ»	52	12705	άνεχ. Χάθον 22 Μαΐου δια Περισκόν Κόλπον
ΣΑΞΟΝΧΙΛΛ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Οριενταλ»	53	13575	διήλθε Γιβραλτάρ 13 Μαΐου δια Μπάνιας
ΣΑΠΦΟ	έτ.	«Τέρμαρ»	44	7212	έφθ. Πασααριμπο 19 Μαΐου
ΣΑΡΙΖΑ	έτ.	«Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Μπαρραγκουίλλα 18 Μαΐου δια Μπουεναξεντούρα
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΝΚ	έτ.	«Ινσουλαρ»	44	7116	διήλθε Πούλο Σάμπολυ 14 Μαΐου δια Κορέαν
ΣΙΜΩΝ	έτ.	«Σάν Λεονάρδος»	45	7198	διήλθε Πούλο Μπούκου 22 Μαΐου δια Τόκιο
ΣΙΡΑΜ	έτ.	«Σίραμ»	42	7146	άνεχ. Βασόραν 16 Μαΐου δια Ντάρμπαν
ΣΟΥΛΑ	έτ.	«Γκλόμπο»	19	6541	διήλθε Γκουαντάλ Κανάλ 3 Μαΐου δια Γιοκοχάμαν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	Κ.	Ατυχίδης	25	5136	έφθ. Κεμπέκ 23 Μαΐου
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ.	«Άιολας»	43	7199	εις θέσιν 40 Ν. και 35 Δ., Μαΐου 22 δι' Ινδίας
ΣΠΑΡΤΟ	έτ.	«Σπάροτο»	43	7232	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου δια Νέαν Υόρκην
ΣΤΑΡ (λιβερ.)	έτ.	«Στάρ»	44	7162	άνεχ. Βακαμάτσου 10 Μαΐου δια Βαγκούδερ
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.)	έτ.	«Πινογκάνα»	43	7324	άνεχ. Τρίνιταντ 18 Μαΐου δι' Άγγλιαν
ΣΤΟΡΚ	έτ.	«Μαροπά»	41	7111	άνεχ. Πόρτ Άλφοντ 18 Μαΐου δια Βρετ. Γουϊάναν
ΣΤΡΑΠΟΥΡΙΕΣ (δεξ.)	έτ.	«Άτζεας»	43	7331	έφθ. Τοϊνιταντ 23 Μαΐου
ΣΥΡΑ	έτ.	«Βέτιμαρ»	45	7204	έφθ. Νέαν Υόρκην 25 Μαΐου
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ.	«Αριόνας»	21	7409	άργει Άμβέρσαν από 26 Όκτ. 1952
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)	έτ.	«Σάν Αθανάσιο»	15	2557	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Διδώ»	43	7176	άνεχ. Βαγκούδερ 13 Μαΐου δια Νότ. Κορέαν
ΤΕΝΙ	έτ.	«Βίστα Ντοράντα»	43	7248	έφθ. Μιλέτσο 8 Μαΐου
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ.	«Όσεάνικ»	43	7134	άργει Βαλτιμόρη από 28 Σεπτ. 1952
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ.	«Όσεάνικ»	43	7134	άργει Βαλτιμόρη από 10 Σεπτ. 1952
ΤΖΟΡΤΖΙΕ (λιβ.)	Ελληνες	άγορασταί	53	7200	εις Ντάμπαρτον, υπό συμπλήρωσιν
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ.	«Κογκόρντια»	20	3526	εις Καβάλλαν 20 Μαΐου
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ.	«Πασιφικ»	44	11625	έφθ. Νέαν Υόρκην 24 Μαΐου
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ.	«Γιουνάιτεντ Κρό»	52	12523	έφθ. Φιλαδέλφειαν 17 Μαΐου δια Περισκόν Κόλπον
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ.	«Ημισφαίρ»	44	7246	έφθ. Σαιν Τόμας 23 Μαΐου
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (λιβ.)	έτ.	«Άντρα»	44	7216	διήλθε Παναμαϊν 19 Μαΐου δια Περούβιαν
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ.	«Πολύνα»	43	7162	εις θέσιν 3 Β. και 105 Α., Μαΐου 22 δι' Ιαπωνίαν
ΤΡΑ-Ι-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Οριέντε»	38	10455	άνεχ. Μπουένος Άϊρες 18 Μαΐου δια Κιουρασώ
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Μαλλόρκα»	43	7176	έφθ. Σαδάναν 22 Μαΐου
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ.	«Τρίνιτυ»	10	3649	άργει Πειραιά από 31 Ιουλίου 1952
ΤΡΟ-Υ (ονδ. δεξ.)	έτ.	«Κολόν»	21	8206	άνεχ. Μπουένος Άϊρες 12 Μαΐου δια Κιουρασώ
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ.	«Ιντρα Άμερικάν»	43	7176	έφθ. Χαθάναν 20 Μαΐου
ΥΨΗΛΟΥ	έτ.	«Ναβεγκάντες»	45	7256	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 24 Μαΐου
ΦΑΙΑΞ ΙΙ.	έτ.	«Πόλαρ»	44	7060	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 24 Μαΐου
ΦΑΛΚΟΝ	έτ.	«Ντέλ Έστε»	43	7132	άνεχ. Πόρτ Άλφοντ 19 Μαΐου δια Ντεμεράρα

ΦΛΟΙΣΒΟΣ II (λιβ.)	«Προγκρέσσο»	44
ΦΡΑΝΤΑ (Κοσταρ.)	Π. Ατυχίδης	42
ΦΡΙΞΟΣ	«Κρίστομπαλ»	21
ΧΗΔΕΡ (δεξ.)	«Κολόν»	27
ΧΟΚ	«Ντέλ Έστε»	43
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	«Γιουνάιτεν Κρόσ»	53
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	«Λιμπέρια»	43
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	«Σζαντάντε»	53
ΩΚΕΑΝΙΑ	«Τρανσποσειάνικα»	42
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	«Ωκεανπόρος»	44
ΩΚΕΑΝΟΣ (λιβ.)	«Ωκεανός»	43

7247	διήλθε Τρίνταντ 20 Μαΐου	διὰ Πόρτ Άλφρεντ
7009	άνεχ. Μόζι 27 Μαΐου	διὰ Νιού Πλύμουθ
7460	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 13 Μαΐου	δι' Άμβέρσαν
1412	άνεχ. Τσάλιν 19 Μαΐου	διὰ Σιγκαπούρη
7127	διήλθε Γιβραλτάρ 19 Μαΐου	διὰ Βαλτιμόρη
12550	εις Όζάκαν, υπό συμπλήρωσιν	
7243	άνεχ. Πουάν Πίτρ 19 Μαΐου	διὰ Γκουαγιαμάτλ
18675	άνεχ. Ρας Τανούρα 22 Μαΐου	διὰ Καλιφόρνια
7175	άνεχ. Μόντρεαλ 21 Μαΐου	δι' Άγγλια
7293	άνεχ. Κεμπέ 17 Μαΐου	δι' Άμβούργον
7275	διήλθε Παναμά 25 Μαΐου	διὰ Κολόμπο

(ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΕΚ ΤΗΣ 25ης ΣΕΛΙΔΟΣ)

72) —, φάρτωσης 1—15 'Ιουλίου.  
 «ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ» από Βρετανικήν Κολομβίαν ή άμερικανικούς λιμένες Βορείου Ειρηνικού 9100 τ. γεννημάτων δι' Άγγλια, Άμβέρσαν, Άμβούργον ρέντζ 72), όφιόν δι' Άμβέρσαν ή Ρότερνταμ 69)6, φάρτωσης 25 'Ιουλίου—15 'Ιουλίου.  
 «ΤΡΙΝΤΕ-ΙΛ» (σημ. άγγλική) εκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τ. γεννημάτων δι' Ισπανίαν δολλ. 7.25, φάρτωσης 1 'Ιουλίου.  
 «ΡΟΥΜΠΙΣΤΑΡ» (λιβερ.) εκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τ. γεννημάτων δι' Ιταλίαν δολλ. 10, φάρτωσης 5—10 'Ιουλίου.  
 «ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ» από Πουγκέτ-Σούντ ως Κολομβία Ρίβερ (συμπεριλαμβανομένου του Πόρταντ) 9000 τ. γεννημάτων δι' Ιταλίαν δολλ. 10, φάρτωσης 6—12 'Ιουλίου.  
 «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ» (παναμ.) εκ Βαγκούδερ 9000 τ. αλεύρων διὰ Πουσαν δολλ. 11.80, με 750 τ. ελεύθερον εκφορτισιν, φάρτωσης Μάιον.  
 «ΜΑΙΡΗ» (λιβερ.) εκ Βαγκούδερ 8900—9200 τ. αλεύρων διὰ Πουσαν δολλ. 11, με 750 τ.ελεύθερον εκφορτισιν, φάρτωσης 15—25 'Ιουλίου.  
 «ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ» (ex «Luz Siamois») από Ξε θέσεις της Βρετανικής Κολομβίας 9300 τ. ζυλίας και γενικών ειδών (475.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ τρεις λιμένες Άτλαντικού (Βαλτιμόρη—Βοστώνη ρέντζ) κατ' άποκοπήν δολλ. 37.500 φιο, φάρτωσης 12—20 'Ιουλίου.  
 «ΙΟΝΙΑ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ» (παναμ.) από Ξε θέσεις της Βρετανικής Κολομβίας 9800—10.000 τ. ζυλίας και γενικών ειδών (499.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ τρεις λιμένες Άτλαντικού (Βαλτιμόρη—Βοστώνη ρέντζ) κατ' άποκοπήν δολλ. 90.000 φιο, φάρτωσης 5—31 'Ιουλίου.  
 «ΕΥΘΑΛΑΣΟΣ» (ex «Panatosa») από Ξε θέσεις της Βρετανικής Κολομβίας 9300 τ. ζυλίας και γενικών ειδών (490.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ τρεις λιμένες Άτλαντικού (Βαλτιμόρη—Βοστώνη ρέντζ) κατ' άποκοπήν δολλ. 90.000 φιο, φάρτωσης 15 'Ιουλίου—10 'Ιουλίου.  
 «ΚΟΝΙΣΤΡΑ» εκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων διὰ Γένοβαν, Λιβόρνο ή Νεάπολιν δολλ. 9.75, φάρτωσης 8—22 'Ιουλίου.  
 «ΜΑΡΓΚΩ» (παναμ.) εκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολλ. 7.25, φάρτωσης 1 'Ιουλίου—1 'Ιουλίου.

Έκ Νοτίου Άμερικής

«ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ» (παναμ.) εκ Ρίου Ιανίρου 9000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βαλτιμόρη δολλ. 5.65, φάρτωσης 1 'Ιουλίου.  
 «ΚΝΟΖΑ» (παναμ.) εκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βοστώνην δολλ. 5.75, φάρτωσης Αύγουστο.  
 «ΑΡΓΚΟΜΠΕΚ» (σημ. άγγλική) όχι άνω του Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν εις Μπουένος Άϊρες ή Εύα Περόν (Λα Πλάταν) 9600 τ. γεννημάτων δι' Άγγλια 75) —, άν δι' Άμβέρσαν—Άμβούργον ρέντζ 72)6, όφιόν από άνω λιμένες Ποταμού με συμπλήρωσιν εις Μπάιαν Μπάλαγκ ή Μπουένος Άϊρες 2)6 επί Ελαττον, φάρτωσης 15—25 'Ιουλίου.

Έξ Άγγλίας — Κόντινεντ

«ΕΛΕΝΗ» (παναμ.) από Κοϊν καί Δουγκέριαν 3000 τ. γενικών ειδών και μηχανημάτων δι' Άλεξανδρίαν, Βηρυτόν, Αντίόχεια και Τρίπολιν (Συρίας) κατ' άποκοπήν λίρας 8500 φιο και στόουεντ, φάρτωσης 20—26 Μαΐου.  
 «ΔΑΝΑΠΡΙΣ» εκ Λονδίνου 4100 τ. κώκ διὰ Τροντχάιμ 18) —φιο, φάρτωσης τέλη Μαΐου.  
 ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ (λιμπερτυ) εκ Άμβέρσαν, Ρότερνταμ ή Έμδεν 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Βενετίαν 27) —, φάρτωσης 15—31 'Ιουλίου.  
 «ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ» (παναμ.) εκ Άμβέρσαν 7000 τ. λιπασμάτων διὰ Πόρτο Μάρκρια 28)9 φιο, φάρτωσης 1 'Ιουλίου.  
 «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.» εκ Άμβέρσαν 4300 τ. γαιανθράκων διὰ Πάτρας 34) —, φάρτωσης 1 'Ιουλίου—1 'Ιουλίου.

Έκ Μεσογείου και Άδριατικής

«ΜΕΡΤΣΑΝ ΠΡΙΝΣ» (σημ. άγγλική) εκ Άλεξανδρίας 9500 τ. άλατος δι' Ένα Ισπανικόν λιμένα 57)6, ελεύθερον εκφορτισιν, φάρτωσης 10—31 'Ιουλίου.  
 «Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» εκ Πόρτ Σαϊδ 9500 τ. άλατος δι' Ισπανίαν 57)6, ελεύθερον εκφορτισιν, φάρτωσης 10—30 'Ιουλίου.  
 «ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ» (παναμ.) εκ Καζαμπλάγκας 7000 τ. φωσφάτων δι' Άγγλια 27)6, φάρτωσης Μάιον.  
 «ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Κοσταρικός) εκ Βηρυτό 1700 τ. γενικών εμπροσμημάτων διὰ Κουβέιτ, κατ' άποκοπήν 7.000 λίρών, φάρτωσης Μάιον.  
 «ΕΛΠΙΣ» εκ Άλεξανδρίτας 2100 τ. γεννημάτων διὰ τρεις ως τέσσαρας ελληνικούς λιμένες 21) —, φάρτωσης Μάιον.  
 «ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» εκ Μήλου 2500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βασσόραν 57)6 φάρτωσης Μάιον.  
 ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ εκ Στρατωνίου 2500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρότερνταμ 32)3, φάρτωσης 1 'Ιουλίου.  
 «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.» εκ Ίτεας 4300 τ. μεταλλευματος βωξίτου διὰ Ρότερνταμ 24)6, φάρτωσης Μάιον—1 'Ιουλίου.  
 ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ (λιμπερτυ) από Βασιλικό Μταίη 8860—9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Τεμπου—Κιασαϊούγκ 63) —, με 1)3 φορτωτικά, ελεύθερον εκφορτωτικών, φάρτωσης 25 Μαΐου—10 'Ιουλίου.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» εκ Κωνσταντίας 7100—7700 τ. άραβοσίτου διὰ Μπέφαστ κ' ή Μπίρεκιντ 46)6 Ένα λιμένα, 49) —δύο λιμένες, με 1000 τ. φάρτωση φομπ, φάρτωσης 25 Μαΐου—5 'Ιουλίου.  
 «ΕΛΕΥΣΙΣ» εκ Κωνσταντίας 2000 τ. άραβοσίτου διὰ Καζαμπλάγκαν 32)6 —, φάρτωσης 25 Μαΐου—5 'Ιουλίου.  
 «ΜΑΙΩΤΙΣ» εκ Κωνσταντίας 6200 τ. γεννημάτων διὰ Καζαμπλάγκαν 33) —, φιο φάρτωση Μάιον.

Έξ Αυστραλίας, Ίνδιων και Άπω Ανατολής

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ (παναμ.) από Βιζγκακατόμ 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' άμερικανικούς λιμένας Άτλαντικού (βορείως του Χάττερας) δολλ. 9.50, φάρτωσης 29 'Ιουλίου—10 'Ιουλίου.  
 «ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ» εκ Λορέντζο Μαρκίς 9000 τ. μεταλλευμάτων δι' Άμ-

βούργον 55) —φιο, φάρτωσης 10 Αύγουστου—10 Σεπτεμβίου.  
 «ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» από Βιζγκακατόμ 9000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Νόρδον ρέντζ δολλ. 9.25, φάρτωσης 25 'Ιουλίου—15 'Ιουλίου.  
 «ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ» (παναμ.) από Μαντράς και Βιζγκακατόμ 9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βαλτιμόρη δολλ. 10.10, φάρτωσης 25 'Ιουλίου—15 'Ιουλίου.

Έκ παντοίων άλλων άγορών

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμπερτυ) εκ Άδεν 9000 τ. άλατος δι' Ένα Ισπανικόν λιμένα 47)6, φάρτωσης Αύγουστο.  
 «ΝΟΡΑ» (δουβουρικόν) εκ Άδεν 9000 τ. άλατος δι' Ένα λιμένα Ισπανίας 47)6, φάρτωσης 1 'Ιουλίου.  
 «ΘΕΜΩΝΗ» από Ένα ή δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούδας 9500 τ. ζαχαρώς δι' Άγγλια 75) —, όφιόν από Σάντο Ντομίγκο 70) —, φάρτωσης 1—15 'Ιουλίου.  
 «ΠΗΝΕΛΟΠΗ» (παναμ.) εκ Άφρικής 9000 τ. μεταλλευμάτων δι' άμερικανικούς λιμένας Άτλαντικού (βορείως του Χάττερας) δολλ. 3.85 άγκρος-τίρμης, φάρτωσης 1 'Ιουλίου.  
 «ΚΟΝΔΡ» (παναμ.) από Ένα ή δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούδας 8500 τ. ζαχαρώς δι' Άγγλια 72)6, φάρτωσης 1—31 Αύγουστου.  
 «ΔΑΝΑΠΡΙΣ» εκ Άρχαγγέλου 1200 σταντρες ζυλίας δι' εκλεκτούς λιμένας Άγγλιας 210) —, τό σταντερ, φάρτωσης 1 'Ιουλίου.  
 «ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΚΡΕΣ» (λιβερ.) από Ένα ή δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούδας 9500 τ. ζαχαρώς δι' Άγγλια 73)9, φάρτωσης 15—31 'Ιουλίου.

Αί χρονοαυλώσεις

«ΑΡΤΕΜΙΣ» 10.912 τόνων (i.w. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10 μιλίων, με κατανάλωσιν 26 τ. πετρελαίων), ταίμ-τάστρερ δι' Ένα ταξίδιον Άγιου Λαυρεντίου 17)6, άμσας παράδοσις εις Άμβούργον, επαναπαράδοσις εις Άμβέρσαν—Άμβούργον ρέντζ.  
 «ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ» 10.838 τόνων (i.w. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10 μιλίων, με κατανάλωσιν 27 τ. πετρελαίων) ταίμ-τάστρερ διὰ ταξίδιον Βραζιλίας—Ηνωμένων Πολιτειών, μέσω Μπουένος Άϊρες, δολλ. 2.40, παράδοσις εις Ρίου Ιανίρου 1—20 'Ιουλίου, επαναπαράδοσις εις άμερικανικούς λιμένας Άτλαντικού (βορείως του Χάττερας) ή Κόλπου.  
 «ΜΑΡΙΝΑ ΧΙΛΛ» (σημ. άγγλική) 10.330 τόνων (i.w. (492.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 22—24 τ. πετρελαίων), ταίμ-τάστρερ δι' Ένα ταξίδιον Δυτικών Ίνδιων 16) —, παράδοσις εις Σεττίαν 15—18 Μαΐου, επαναπαράδοσις εις άγγλικόν λιμένα.  
 «ΑΑΜΠΑ» (παναμ.) 10.800 τόνων (i.w. (475.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 25—27 τ. πετρελαίων), ταίμ-τάστρερ δια τρεις ως τέσσαρας μήνας δολλ. 2.20, παράδοσις εις Βορδόν 1—15 'Ιουλίου επαναπαράδοσις εις Άγγλια—Κόντινεντ—Μεσόγειον ή εις άμερικανικούς λιμένας Άτλαντικού ή Κόλπου.  
 «ΝΑΥΣΙΚΑ» (λιβερ.) 10.920 τόνων (i.w. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 25—27 τ. πετρελαίων), ταίμ-τάστρερ δια τρεις ως πέντε μήνας δολλ. 2.30, παράδοσις εις Ντίγκουλ-Νόρφολκ ρέντζ 20 'Ιουλίου—10 'Ιουλίου, επαναπαράδοσις εις λιμένα Άνατολικού Καναδά ή άμερικανικόν λιμένα Άτλαντικού ή Κόλπου.  
 «ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ» (δουβουρ) 10.920 τόνων (i.w. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 25—27 τ. πετρελαίων), ταίμ-τάστρερ διὰ τρεις ως πέντε μήνας δολλ. 2.30, παράδοσις εις Ντίγκουλ-Νόρφολκ ρέντζ 20 'Ιουλίου—10 'Ιουλίου, επαναπαράδοσις εις λιμένα Άνατολικού Καναδά ή άμερικανικόν λιμένα Άτλαντικού ή Κόλπου.  
 «ΜΥΡΙΑΜ» (δουβουρ) 10.355 τόνων (i.w. (475.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10 μιλίων, με κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίων), ταίμ-τάστρερ διὰ τρεις ως πέντε μήνας δολλ. 2.30, παράδοσις εις Ντίγκουλ-Νόρφολκ ρέντζ 20 'Ιουλίου—10 'Ιουλίου, επαναπαράδοσις εις λιμένα Άνατολικού Καναδά ή άμερικανικόν λιμένα Άτλαντικού ή Κόλπου.  
 «ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ» (ex «Larissa») 10.850 τόνων (i.w. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 25—27 τ. πετρελαίων), ταίμ-τάστρερ 5 ως 7 μήνας 16) —, παράδοσις εις Λονδίον 30 Μαΐου.  
 «ΙΝΤΑΛΓΚΟ» (λιβερ.) 10.000 τόνων (i.w. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίων), ταίμ-τάστρερ δι' Ήξ μήνας 16) — (παγκόσμια ταξίδια), παράδοσις εις Λονδίον 1—15 'Ιουλίου.  
 «ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ» 10.844 τόνων (i.w. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 25—27 μιλίων), ταίμ-τάστρερ διὰ 3 έως 4 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολλ. 2.40, παράδοσις εις Κόντινεντ 31 Μαΐου, επαναπαράδοσις εις Κόντινεντ.  
 «ΑΚΗ ΧΙΛΛ» (σημ. άγγλική) 10.290 τόνων (i.w. (500.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 22—24 τ. πετρελαίων), ταίμ-τάστρερ δι' Ένα ταξίδιον Δυτικής Άφρικής 16) —, παράδοσις εις Λονδίον 10 'Ιουλίου, επαναπαράδοσις εις Άγγλια—Χάβρη—Άμβούργον ρέντζ.  
 Τά δεξαμενόπλοια  
 «ΒΑΝΜΑΣ» (λιβερ.) εκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 10.000 τ. πετρελαιοειδών δι' Άγγλια—Κόντινεντ 15% επί Ελαττον της δόσεως του Βρετανικού ναυλογοίου, φάρτωσης 1—15 'Ιουλίου.  
 «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ» (λιβερ.) εκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 17.000 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένας Άτλαντικού (βορείως του Χάττερας) 30% επί Ελαττον της δόσεως του άμερικανικού ναυλογοίου, όφιόν και διὰ δεικτεσον ταξίδιον, εναρξε 27 Μαΐου.  
 «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ» (λιβερ.) εκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 12.000 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένας Άτλαντικού (βορείως του Χάττερας) 35% επί Ελαττον του άμερικανικού ναυλογοίου με καντσέλλο 16 'Ιουλίου, όφιόν και δεύτερον ταξίδιον, με καντσέλλο 12 'Ιουλίου.  
 «ΤΖΟΝ ΧΑΝΔΡΗΣ» εκ Περσικού Κόλπου 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι' Άγγλια—Κόντινεντ 15% επί Ελαττον του βρετανικού ναυλογοίου, φάρτωσης 27 'Ιουλίου.  
 «ΒΑΛΛΙΕΝΤΕ» (λιβερ.) εκ Περσικού Κόλπου 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι' Άγγλια—Κόντινεντ ή Μεσόγειον 15% επί Ελαττον της δόσεως του βρετανικού ναυλογοίου, φάρτωσης 20 'Ιουλίου.  
 «ΑΡΙΟΝ» (λιβερ.) εκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών διὰ Νόρδον ρέντζ 35% επί Ελαττον της δόσεως του άμερικανικού ναυλογοίου, φάρτωσης 1 'Ιουλίου.

**A. ELEFTERIU LTD**  
 SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS  
 Address: COLON 1570

EMPISTEYTIKAI LIMENIKAI KAI  
 TRAPEZITIKAI ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

**MONTEVIDEO (URUGUAY)**

Telephone: OFFICE 8.22.26, PRIVATE 41.29.05  
 Telegrams: «LENICA» Montevideo. ALL CODES USED

Marine Services:  
 CONTRACTORS  
 STEVEDRING  
 PAINTING  
 SHIFTINGBOARDS  
 CLEANING BOILERS  
 DEEP-TANKS  
 HOLDS

PROVISIONS  
 DECK & Eng STORES  
 FRESH WATER  
 RADAR  
 GYROCOMPAS  
 RADIO EQUIP. ETC.