

# NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1953

Αρ. Φύλλου 437/196

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



MIXNICK

## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Κ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β'.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 437/196

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ  
15 ΑΓΟΥΣΤΟΥ 1953

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Διά τὴν ναυαρχίδα τοῦ στόλου μας

"Ολαί αἱ ἐνδείξεις πείθουν, ὅτι δὲν θὰ ὑψώσῃ καὶ τὸ νέον ὑπερωκαίνιον τὴν Κυανόλευκον. Μία ἀπὸ τὰς ἀπιθάνους σημαίας τῆς Κεντρικᾶς Ἀμερικῆς ή τῆς Ἀφρικανικῆς ζούγκλας θὰ τὸ συμπειριλάβη, ώς φαίνεται, εἰς τὴν δύναμιν της. Ἐκεῖ ἡ ἀσυδοσία θὰ εἶναι ἀπόλυτος. Ἐδῶ τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν ἔζητε τὸ ἡμισυ τοῦ φόρου τῶν 50 χιλ. δολλαρίων ἐπήσιος καὶ δὲν παρείχε, κατὰ τοὺς ἐνδιφέροντες πλοϊκτήτας, ἀσφαλῆ τὴν ἐγγύησιν διὰ τὸ μέλλον. Ὁ φόρος θὰ ἡδύνσται — λέγουν — καποτε νὰ αὐξηθῇ, παρὰ τὴν σύμβασιν.

"Ολαὶ τὰ ἄλλα αἰτίατα τῆς πλοϊκτηρίας ἐταιρίας ἀπὸ τῆς προσλήψεως εἰς τὰς βοηθητικὰς ὑπηρεσίας Γερμανῶν, μέχρι καὶ τῆς κατὰ τὴν ἀπόλυτον, τὴν ὀδεσμευτούν κοίτιν τῶν πλοϊκτητῶν ἐκμεταλλεύσεως, πωλησεως, ὑποθηκεύσεως τοῦ σκάφους καὶ ἀκόμη τῆς ὀναγνωσίσεως τῆς ξένης πλοϊκτητής παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι τὸ σκάφος θὰ εἶναι ἐγγεγραμμένον εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἐγένοντο δεκτά. Ἡ μῆτρα τοποίσις τοῦ αἰτήματος τῆς πλήρους φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς φέρεται ὡς ἡ δοφίμων τῆς φυγῆς ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν.

Δὲν θέλουμεν πρὸς τὸ παρόν νὰ συζητήσουμεν τὰ προβλημάτισας ἀπὸ μέρους τοῦ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν στενοκάσσοδους ἀντιρήσεις διὰ τὴν πλήρη, ἐπὶ ἔνα τούλαχιστον μακροτέρες διάστημα, φοοδογικὴν ἀπαλλαγὴν, ἀφοῦ τὸ Κράτος διὰ νὰ κερδίσῃ η σημαία μας τὸ νέοντευκτοῦν ὑπερωκεάνιον, δὲν ἔχειν ἄλλο εἰσέφεος, κατ' ἀντίθεσιν ποδὸς οὗ, εἰς ὅλας τὰς ἄλλας ναυτικὰς χώρας συμβαίνει. Δὲν θέλουμεν δύως καὶ νὰ χαρακτηρίσωμεν ἀκόμη τὴν τόσον ἀλεφρὰ τὴν συνειδήσην ληφθεῖσαν ἀπόφασιν τῆς «Γκρήκ Λάιν» νὰ ὑψώσῃ ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεάνιου τῆς τὸ σῆμα τῆς ἀσύδοσίας. Ἐπερπετ πολλὰ νὰ ἀναλογισθῇ ὁ κ. Ἰωάννης Λ. Γουλανδρῆς, πρὶν ἡ φάση νὰ ἀνοηθῇ τὴν τιμὴν νὰ φέρῃ τὸ διαφημίζομενον ὡς τὸ «flagship» τῆς «Γκρήκ Λάιν» τὴν σημαίαν τῆς γεννετίσας τοῦ.

Αἱ ἀπόψεις μας εἶναι πλήρως καθωρισμέναι. Κυβέρνησις καὶ πλοϊκτήται ἔχουν ὑποχρέωσιν ἀπέναντι τῆς Ἐλλάδος, τῆς ναυτιλιακῆς τῆς ὑποστάσεως, τῶν οὐσιαστικῶν συμφερόντων τῆς Οἰκονομίας της, νὰ ἔξερουν δι' ἀμοιβαίνων ὑποχωρήσεων τὸν τρόπον νὰ μὴ κάση η Κυανόλευκος τὴν ναυαρχίδα τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου. Ποὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἀκριβῶς θὰ ἀποφύγωμεν καὶ τὰ πεσοτέρα σχόλια, μέχρις δριστικῆς ἐκκαθαρίσεως τῶν ἐκτόφεων ἀπόψεων. Ἐλπίζομεν ἀκόμη νὰ ἀποφευχθῇ αὐτὴ η βασιτάτη κατὰ τῆς σημαίας μας ἀδικία. Ἐλπίζομεν, ὅτι τὸ Κράτος θὰ κατίδη τὸ γενικότερόν του συμφέρον καὶ οἱ πλοϊκτήται τὸ ίδιον τῶν ἐπίστησης. Δὲν πρέπει καὶ αὐτοὶ νὰ πιστεύσουν, ὅτι τὰ πάντα, ἐπὶ τέλους, ἐπιτρέπονται ἀτιμωρία. Ἡ «Γκρήκ Λάιν» ἔχει ἀκόμη πολλὰ συμφέροντα συνδεδεμένα μὲ τὴν Πατρίδα.

"Ἐναὶ καὶ μόνον ἔχομεν νὰ τονίσωμεν: Τὸ ὑπερωκεάνιον οὐχὶ μόνον πρόπει νὰ γίνη «Ἑλληνικόν», ἀλλὰ νὰ ἐκποτηρεῖται καὶ τὸν Τόπον μας, τὴν ἐπικοινωνίαν του μὲ τὸν ἀπόδημον «Ἑλληνισμὸν τῆς Ἀμερικῆς. Ἀπὸ τὴν ὑποχρέωσιν αὐτῶν κανεῖς δὲν πρέπει νὰ νοιμίζῃ, ὅτι ημπορεῖ νὰ διαφύγῃ. Οὔτε η Κυβέρνησις οὔτε οἱ πλοϊκτήται.

\*\*\*

"Η γενομένη διὰ τοῦ ξένου τύπου ἀναγγελία τῆς «Γκρήκ Λάιν», διὰ τὸ νέον ὑπερωκεάνιον τῆς, ὅπερ διετήρησε καὶ μετὰ τὴν καθέλκυσιν του τὸν ναυπηγικὸν τοῦ ἀριθμὸν 636, θὰ ὀνομασθῇ «Ολυμπία», ποσδηλούν καὶ τὴν ἀπόφασιν τῆς περὶ ὑψώσεως ἐπ' αὐτοῦ τῆς Παναμαϊκῆς ή τῆς Λιβεριανῆς σημαίας.

"Ἀποτελεῖ Βεδοίως θιλερόδαν εἰρωνείαν η καὶ ἀκόμη προσβολὴν κατὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ ὄνοματος, νὰ ἐμφανίζεται εἰς δόλον τὸν ξένον τύπον καὶ νὰ διαφημίζεται τὸ νεότευκτον σκάφος, ώς ἀνήκον εἰς τὴν «Γκρήκ Λάιν».

"Η Παναμαϊκὴ πλοϊκτήτρια ἐταιρία πρόπει μαζὶ μὲ τὴν σημαίαν νὰ προσσομοθῇ καὶ τὸν τίτλον τῆς γραμμῆς. Ἡ Ἐλλάς, ἀφοῦ τὸ νέον σκάφος δὲν θὰ φέρῃ τὴν σημαίαν της, δὲν ἔχει καὶ καυμίαν μὲ αὐτὸ σχέσιν. Κατέχορσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ ὄνοματος, ἀν μὴ ἄλλο τι, ἀποτελεῖ τὸ «Γκρήκ Λάιν».

"Ὀπωδόηποτε, τὸ σκάφος προβλέπεται νὰ ἐκτελέσῃ τὸ παρθενικὸν τοῦ ταξίδιον ἀπὸ τὸ Σαουθάμπτον τὴν 19ην Ὀκτωβρίου. Αἱ δοκιμαὶ του προβλέπεται νὰ ἐκτελεσθοῦν τὴν 15ην Ὀκτωβρίου καὶ ἐν συνεχείᾳ θὰ ἐπισκεφθῇ τοῦτο τοὺς λιμένας τοῦ Μπέλφαστ, τοῦ Λίβερπουλ

καὶ τοῦ Δουβλίνου, διὰ νὰ γνωσίσῃ τὸ ἀγγλικὸν κοινὸν τὸ νέον ὑπερωκεάνιον. Ὁ δοκιμαστικὸς πλοῦς θὰ καταλήξῃ εἰς τὸ Σαουθάμπτον. Ἡ γραμμὴ του προβλέπει προσεγγίσεις εἰς τὸ Χερβούργον, τὸ Κόμπ καὶ τὸ Χάλιφορδ. Θά κατατελέσῃ εἰς τὸ λιμένα τῆς Νέας Υόρκης τὴν 25ην τοῦ ὁκτωβρίου. Ἐκεῖ τοῦ προετοιμάζεται ἡ γνωστὴ διὰ συριγμῶν πολλῶν ρυμουλκῶν τοῦ λιμένος ὑπόδοχη τῶν νεοτεύκτων ὑπερωκεάνιων. Ἡ ἀνακοίνωσις τῆς «Γκρήκ Λάιν» οὐδένες ἀναφέρει περὶ ταξίδιον τοῦ σκάφους ἀπὸ τὴν Μεσόγειο καὶ φυσικῶς τὴν Ἐλλάδα. Τούτεσται ὅτι τοῦτο θὰ ἐκτελὴ ἀπὸ τὸ Μαρτίου μέχρι τὸ Δεκεμβρίου τακτικὰ δρυμολόγια ἀπὸ τὴν Βρέμην καὶ τὸ Σαουθάμπτον, κατὰ δὲ τοὺς ὑπόλοιπους μῆνας τουριστικὰ ταξίδια εἰς τὰς Δυτικὰς Ινδίας ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην. Δύο τοιαύτα προβλέπονται τοῦτο, τὴν 23ην Δεκεμβρίου καὶ τὴν 29ην Ιανουαρίου. Πρώτη ἀναχώρησις ἡ Νέας Υόρκης δι' Εύρωπην ὧρισθη ἡ 3η Νοεμβρίου.

### Ἄν ύποθεσωμεν...

"Ολοὶ οἱ ξένοι παρατηρηταὶ τῶν οἰκονομικῶν μας πραγμάτων ἔξαρσουν τὸ πολύτιμον τῆς συμβολῆς τοῦ ναυτιλιακοῦ παραγοντος εἰς τὴν προπολέμειαν τῆς ἀνόρθωσεως τοῦ Τόπου μας. "Ολοὶ αἰτοῦσιν βαρύνουσαν σημαίαν εἰς τὴν φυγὴν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος του καὶ ὅλοι συμφωνοῦν εἰς τὴν διαπίστωσιν, ὅτι ἡ Ἐλλάς, ἀν εἰχεν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς παλλὰ ἐλληνικῆς ιδιοτητοῖς ξένα πολοίσι, δὲν θὰ ἔχεισθετο, ξωσ, νὰ προσφύγῃ εἰς τὸν δανεισμὸν κεφαλαίου διὰ τοῦ ἔξωτερού της. Τὸ οἰκονομικὸν τῆς χώρας μας πρόβλημα θὰ ἀντεμετωπίζεται.

Οἱ ξένοι, βεδαίως, ἔχουν υπ' ὄψιν τῶν τὰ παραδείγματα καὶ τοὺς ἀριθμοὺς τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν, τῆς Νορβηγίας ιδιαίτερως, βάσει δι' αὐτῶν ὑποστηρίζουν καὶ τὴν περὶ Ἐλλάδος ἀποφύνων. Θὰ ἡτο πάντως ἀνέφικτον, λόγῳ τῆς γεωγραφικῆς μας σέσεως καὶ τῶν μεταπολεμικῶν ἐξελίξεων εἰς τὸ διεθνὲς μεταφορικὸν ἐμπόριον, ἀκόμη δὲ καὶ τῆς ἐλλείφεως ἔγχωρίου ναυπηγικῆς βιουμηχαίας, νὰ ἐπιδιώκωμεν καὶ ἡμεῖς διὰ τὸ παρὸν τούλαχιστον καὶ τὸ ἀμέσως προσέχει μὲλλον, νὰ ἐσοδεύσωμεν ἀπὸ τὸν τούτον τὸν ναυτιλίαν συνάλλαγμα κατὰ ποστούν ἀνάλογον πρὸς τὸ εἰσοδικόνευν εἰς τὴν Νορβηγίαν ἀπὸ τοὺς ναυλους τῶν πλοίων της, οὔτε καὶ νὰ ἐφαρμόσωμεν τὰ οἰς συστήματα ἐλέγχου ἔχουν μεταπολεμικῶς θεσμοβετηρεῖς αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι, καὶ τὰς ἄλλας μεγάλας ναυτικὰ κράτη διὰ τὰς ἔκ της ναυτιλίας των πρόσδους. Ἀξιόλογον πάντως θὰ ἡτο τὸ εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακὸν εἰσόδημα τοῦ Τόπου μας, ὑπὸ τὰς κρατούσας ἔστω συνήκας, ἐφόσον ἡρισμένα διοικητικὰ μέτρα ἐλόγιαντο διὰ τὴν ἐνίσησην τοῦ, ἔτι δὲ ἀπιστεύωντας σημαντικότερον διάπειδεντες αἱ θεσμοβετηρεῖς αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι καὶ τὰς ἄλλας μεγάλας ναυτικὰ κράτη διὰ τὰς ἔκ της ναυτιλίας των πρόσδους. Ἀξιόλογον πάντως θὰ ἡτο τὸ εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακὸν εἰσόδημα τοῦ Τόπου μας, ὑπὸ τὰς κρατούσας ἔστω συνήκας, ἐφόσον ἡρισμένα διοικητικὰ μέτρα ἐλόγιαντο διὰ τὴν ἐνίσησην τοῦ, ἔτι δὲ ἀπιστεύωντας σημαντικότερον διάπειδεντες αἱ θεσμοβετηρεῖς αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι καὶ τὰς ἄλλας μεγάλας ναυτικὰ κράτη διὰ τὰς ἔκ της ναυτιλίας των πρόσδους. Ἀξιόλογον πάντως θὰ ἡτο τὸ εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακὸν εἰσόδημα τοῦ Τόπου μας, ὑπὸ τὰς κρατούσας ἔστω συνήκας, ἐφόσον ἡρισμένα διοικητικὰ μέτρα ἐλόγιαντο διὰ τὴν ἐνίσησην τοῦ, ἔτι δὲ ἀπιστεύωντας σημαντικότερον διάπειδεντες αἱ θεσμοβετηρεῖς αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι καὶ τὰς ἄλλας μεγάλας ναυτικὰ κράτη διὰ τὰς ἔκ της ναυτιλίας των πρόσδους. Ἀξιόλογον πάντως θὰ ἡτο τὸ εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακὸν εἰσόδημα τοῦ Τόπου μας, ὑπὸ τὰς κρατούσας ἔστω συνήκας, ἐφόσον ἡρισμένα διοικητικὰ μέτρα ἐλόγιαντο διὰ τὴν ἐνίσησην τοῦ, ἔτι δὲ ἀπιστεύωντας σημαντικότερον διάπειδεντες αἱ θεσμοβετηρεῖς αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι καὶ τὰς ἄλλας μεγάλας ναυτικὰ κράτη διὰ τὰς ἔκ της ναυτιλίας των πρόσδους. Ἀξιόλογον πάντως θὰ ἡτο τὸ εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακὸν εἰσόδημα τοῦ Τόπου μας, ὑπὸ τὰς κρατούσας ἔστω συνήκας, ἐφόσον ἡρισμένα διοικητικὰ μέτρα ἐλόγιαντο διὰ τὴν ἐνίσησην τοῦ, ἔτι δὲ ἀπιστεύωντας σημαντικότερον διάπειδεντες αἱ θεσμοβετηρεῖς αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι καὶ τὰς ἄλλας μεγάλας ναυτικὰ κράτη διὰ τὰς ἔκ της ναυτιλίας των πρόσδους. Ἀξιόλογον πάντως θὰ ἡτο τὸ εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακὸν εἰσόδημα τοῦ Τόπου μας, ὑπὸ τὰς κρατούσας ἔστω συνήκας, ἐφόσον ἡρισμένα διοικητικὰ μέτρα ἐλόγιαντο διὰ τὴν ἐνίσησην τοῦ, ἔτι δὲ ἀπιστεύωντας σημαντικότερον διάπειδεντες αἱ θεσμοβετηρεῖς αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι καὶ τὰς ἄλλας μεγάλας ναυτικὰ κράτη διὰ τὰς ἔκ της ναυτιλίας των πρόσδους. Ἀξιόλογον πάντως θὰ ἡτο τὸ εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακὸν εἰσόδημα τοῦ Τόπου μας, ὑπὸ τὰς κρατούσας ἔστω συνήκας, ἐφόσον ἡρισμένα διοικητικὰ μέτρα ἐλόγιαντο διὰ τὴν ἐνίσησην τοῦ, ἔτι δὲ ἀπιστεύωντας σημαντικότερον διάπειδεντες αἱ θεσμοβετηρεῖς αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι καὶ τὰς ἄλλας μεγάλας ναυτικὰ κράτη διὰ τὰς ἔκ της ναυτιλίας των πρόσδους. Ἀξιόλογον πάντως θὰ ἡτο τὸ εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακὸν εἰσόδημα τοῦ Τόπου μας, ὑπὸ τὰς κρατούσας ἔστω συνήκας, ἐφόσον ἡρισμένα διοικητικὰ μέτρα ἐλόγιαντο διὰ τὴν ἐνίσησην τοῦ, ἔτι δὲ ἀπιστεύωντας σημαντικότερον διάπειδεντες αἱ θεσμοβετηρεῖς αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι καὶ τὰς ἄλλας μεγάλας ναυτικὰ κράτη διὰ τὰς ἔκ της ναυτιλίας των πρόσδους. Ἀξιόλογον πάντως θὰ ἡτο τὸ εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακὸν εἰσόδημα τοῦ Τόπου μας, ὑπὸ τὰς κρατούσας ἔστω συνήκας, ἐφόσον ἡρισμένα διοικητικὰ μέτρα ἐλόγιαντο διὰ τὴν ἐνίσησην τοῦ, ἔτι δὲ ἀπιστεύωντας σημαντικότερον διάπειδεντες αἱ θεσμοβετηρεῖς αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι καὶ τὰς ἄλλας μεγάλας ναυτικὰ κράτη διὰ τὰς ἔκ της ναυτιλίας των πρόσδους. Ἀξιόλογον πάντως θὰ ἡτο τὸ εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακὸν εἰσόδημα τοῦ Τόπου μας, ὑπὸ τὰς κρατούσας ἔστω συνήκας, ἐφόσον ἡρισμένα διοικητικὰ μέτρα ἐλόγιαντο διὰ τὴν ἐνίσησην τοῦ, ἔτι δὲ ἀπιστεύωντας σημαντικότερον διάπειδεντες αἱ θεσμοβετηρεῖς αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι καὶ τὰς ἄλλας μεγάλας ναυτικὰ κράτη διὰ τὰς ἔκ της ναυτιλίας των πρόσδους. Ἀξιόλογον πάντως θὰ ἡτο τὸ εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακὸν εἰσόδημα τοῦ Τόπου μας, ὑπὸ τὰς κρατούσας ἔστω συνήκας, ἐφόσον ἡρισμένα διοικητικὰ μέτρα ἐλόγιαντο διὰ τὴν ἐνίσησην τοῦ, ἔτι δὲ ἀπιστεύωντας σημαντικότερον διάπειδεντες αἱ θεσμοβετηρεῖς αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι καὶ τὰς ἄλλας μεγάλας ναυτικὰ κράτη διὰ τὰς ἔκ της ναυτιλίας των πρόσδους. Ἀξιόλογον πάντως θὰ ἡτο τὸ εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακὸν εἰσόδημα τοῦ Τόπου μας, ὑπὸ τὰς κρατούσας ἔστω συνήκας, ἐφόσον ἡρισμένα διοικητικὰ μέτρα ἐλόγιαντο διὰ τὴν ἐνίσησην τοῦ, ἔτι δὲ ἀπιστεύωντας σημαντικότερον διάπειδεντες αἱ θεσμοβετηρεῖς αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι καὶ τὰς ἄλλας μεγάλας ναυτικὰ κράτη διὰ τὰς ἔκ της ναυτιλίας των πρόσδους. Ἀξιόλογον πάντως θὰ ἡτο τὸ εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακὸν εἰσόδημα τοῦ Τόπου μας, ὑπὸ τὰς κρατούσας ἔστω συνήκας, ἐφόσον ἡρισμένα διοικητικὰ μέτρα ἐλόγιαντο διὰ τὴν ἐνίσησην τοῦ, ἔτι δὲ ἀπιστεύωντας σημαντικότερον διάπειδεντες αἱ θεσμοβετηρεῖς αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι καὶ τὰς ἄλλας μεγάλας ναυτικὰ κράτη διὰ τὰς ἔκ της ναυτιλίας των πρόσδους. Ἀξιόλογον πάντως θὰ ἡτο τὸ εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακὸν εἰσόδημα τοῦ Τόπου μας, ὑπὸ τὰς κρατούσας ἔστω συνήκας, ἐφόσον ἡρισμένα διοικητικὰ μέτρα ἐλόγιαντο διὰ τὴν ἐνίσησην τοῦ, ἔτι δὲ ἀπιστεύωντας σημαντικότερον διάπειδεντες αἱ θεσμοβετηρεῖς αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι καὶ τὰς ἄλλας μεγάλας ναυτικὰ κράτη διὰ τὰς ἔκ της ναυτιλίας των πρόσδους. Ἀξιόλογον πάντως θὰ ἡτο τὸ εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακὸν εἰσόδημα τοῦ Τόπου μας, ὑπὸ τὰς κρατούσας ἔστω συνήκας, ἐφόσον ἡρισμένα διοικητικὰ μέτρα ἐλόγιαντο διὰ τὴν ἐνίσησην τοῦ, ἔτι δὲ ἀπιστεύωντας σημαντικότερον διάπειδεντες αἱ θεσμοβετηρεῖς αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι καὶ τὰς ἄλλας μεγάλας ναυτικὰ κράτη

ώκεανοπόρων πλοίων άνερχομένων είς διά χιλιάδας. "Αν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, οτι καὶ τώρα εἰς τὰ ὑπὸ ξένας σημαῖας πλοῖα μας τὰ 40% περίπου τῆς δῆλης συνθέσεως τῶν απαρτίζεται ἀπὸ 'Ελλήνας ναυτικούς, θά ἐπεπτεῖ νά απορροφήθων αἱ τρεῖς καὶ πλέον χιλιάδες τῶν ήδη ἀνέργων ναυτεργατῶν — τῶν πτυχιούχων — καὶ νά ἀπομαστευθοῦν ἀπὸ κάθε διαθέσιμον ἐπαγγελματιαν ναυτικὸν αἱ ναυτικαὶ μας περιφέρειαι, χωρὶς νὰ δυνηθῶνται νὰ καλύψουμε τάξις ἀνάγκας τῆς ἐπανδρώσεως τόσων πλοίων καὶ μάλιστα εἰς τάξις εἰδικοτήτας τοῦ μηχανοστασίου. "Ο., τι συνέδη εἰς τὴν Νορβηγίαν, τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Γαλλίαν μεταπολεμικῶν θα συνέδαινε καὶ με τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Τὸ ἔμψυχον αὐτῆς ὥλικον δὲν θὰ ἐπρκεί. "Αν, λοιπὸν, καταφρόθουν νά ἐπανδρώθων μὲ Ἑλληνικὰ πληρώματα τὰ 465 αὐτὰ πλοῖα, που ὑποτίθεται πρὸς στιγμὴν, οτι θὰ προσήρχονται ἀδρόα εἰς τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος των, το μηνιαίον μισθολογίον τῶν πληρωμάτων τὸ ἀνήρχετο εἰς ἐπ τα κι ο σι ἡ περὶ ι που χι λι ἀδας λι ρων Ἀγγλίας. Αἱ εἰσφοραὶ πλοίων καὶ πληρώματος εἰς τὸ NAT πρὸς 12% ἐπὶ τῆς ὡς ἀνω μισθοδοσίας θὰ ἀνήρχοντο εἰς 80 καὶ πλέον χιλ. λίρων μηνιαίων. Οἱ φόροι, τέλοι, τοῦ Δημοσίου, μὲ τοὺς κρατοῦντας χαμηλούς γαύλους δὲν θὰ ἴσην κατώτεροι τέων δωδεκα χιλιάδων δολαρίων ἑτησιας κατά πλοίον, διὰ τὰ προξενικὰ δὲ τέλο, τοὺς φόρους μεταβιβάσεως, χαρτοσήμων, καθαρᾶς προσόδου τῶν πληρωμάτων καὶ ὅλας τινας εἰσφοράς ἐνα ποσὸν δύνεισται ποιεῖν δολαρίων δὲν θὰ πρέπει νά θεωρηθῇ ὑπερδολικόν.

εκατομμυρίων δολαρίων σεν όσα πρέπει να οφερώνται υπερβολικά.  
Αύτά και μόνα τὰ κονδύλια, χωρὶς νά υπόλογοισωμεν τὸ δυνατόν τῆς ἐκτελέσεως ποσοστοῦ τίνος τῶν ἐπισκευῶν τῶν τόσων πλοίων μας εἰς τὴν ἀνάσυγκροτουμένην ἔγχωριον βιομηχανίαν μας, εἶναι ἄρκετα νά μας παράσχουν τὴν συνθεσιν τῶν πλέον συντηρητικῶν οικονομιῶν ὑπὲρ τοῦ Τόπου μας ἀπότελεσμάτων ἀπό τὸν μεγάλην αὐτήν Ναυτιλίαν. Οὕτω, ἀπὸ φορους καὶ λοιπὰ τέλη θὰ εἰσπράττῃ ἑτησίως τὸ Δημόσιον γύρω τῶν 7½ ἑκατομμυρίων δολαρίων ἐπὶ πλέον τῶν δύων τώρα ἐσοδεύει. Τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικόν Ταμείον ἔναντι τῶν 500 χιλιάδων λιρῶν Ἀγγλίας, σσας εἰσέπραξεν εἰς λίρας καὶ δολάρια κατά τὸ ἔτος 1951)52 ἀπὸ τὰς εἰσφορᾶς πλοιοκτητῶν καὶ ναυτεργατῶν, βάσει τοῦ ὑδημένου ποσοστοῦ τῶν 20% ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων, θὰ εἰσέπραττε, παρὰ τὴν μειωμένην εἰς 12% εἰσφοράν, 1.400.000 λιρῶν ἑτησίως. Τὰ τριπλάσια, ὀηλαδή, περίπου τῶν δύων εἰσπράττει τώρα τὸ Ν.Α.Τ. ἀπὸ τὰ δύλιγα ἐλληνικά πλοια θὰ ἀποδώσουν τὰ 465 προσερχόμενα εἰς τὴν Κυανόλευκον σκάφη. Τὸ υπερπλέον αὐτὸ ποσό τῶν εἰσπραξέων εἶναι ἵσπος πρὸς τοὺς ἑκατομμύρια δολαρίων.

Καὶ ἔρχομεθα εἰς τὸ κονδύλιον τῆς μισθοδοσίας. Οὐ μετρώπερος ὑπολογισμός ἐπιτρέπει νὰ λά�ωμεν ὑπὲρ ὄψιν, διτὶ τὰ 75% τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων ἀποτελοῦν τὰ ἐμβάσματα τῶν γαυτικῶν μας, πρὸς τὰς οἰκογενείας των καὶ τὰ σύστατα ἀποταμιεύουν. Τὰ ὑπόλοιπα 25% δυνατῶν νὰ διαπανώνται εἰς τὸ ἔξτερικον. Αὐτὸν ἡ μηνιαία κατὰ μέσον ὅρου μισθοδοσία τῶν δέκα χιλιάδων ναυτεργατῶν θὰ ἀνήρχεται εἰς ἀπετακοσίας χιλιάδας λίρων, θα πρέπει ἀπὸ αὐτὰς νὰ ἀφαιρεθοῦν αἱ 320 χιλιάδες περίπου, δσαι ἀναλογούν εἰς τοὺς ήδη ἐπὶ τῶν ξένων πλοίων ὑπηρετούντων Ἑλλήνων ναυτικών καὶ οἱ ὀποιοι ὑποτίθεται, διτὶ ἐμβάζουν· ήδη καὶ ἀποταμιεύουν τὰ 75% τοῦ μισθοῦ των, ἀπὸ δὲ τὸ ὑπόλοιπον τῶν 380 χιλιάδων λίρων νὰ υπολογίσωμεν καὶ πάλιν, διτὶ τὸ δύο τρίτα θα εἰσέρχωνται ὡς γαυτεργατικά ἐπὶ τὰ πλέον ἐμβάσματα, ήτοι λίρος 285.000 μηνιαίων καὶ 3.420.000 ἑτησίων η δολλαρία 9½ ἑκατομμυρία περίπου. Καὶ οὕτω ἀπὸ τὰς τρεῖς αὐτὰς ὡς ἄνω περιπτώσεις ἔχομεν ἐτησίων συναλλαγματικὴν πρόσοδον εἴκοσιν ἑκατομμυρίων δολαρίων!

Τότε ναυτιλιακὸν συναλλαγμα, τὸ βεβαιωμένον ἀπὸ τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος, ὑπολογίζεται νὰ ἀνέλθῃ διὰ τὸ ἔτος 1921/53, ἔτος ἰσχνῶν ἀγέλαδῶν, εἰς 24 περίπου ἐκατομμύρια δολαρίων. "Αν εἰς τὸ κατερόποδον προσθεθοῦν καὶ τὰ εἰκόσιν ὥρᾳ ἐκατομμύρια θὰ ἔχωμεν ἐλαχίστην πρόσδοσον τεσσαράκοντα τεσσάρων ἐκατομμυρίων δολαρίων. Καὶ αὐτὰ, χωρὶς τὰς προϋποθέσεις τῆς ἐνίσχυσεως τῆς πρόσδοσος τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτος δι' ὅσων μέτρων ἐν συντομίᾳ ὑπεδείξαμεν εἰς τὰ προηγούμενα τεύχη μας καὶ χωρὶς τὰς περισσοτέρας ἐπισκευάς. "Εναὶ ἐλάχιστον ποσὸν 4 — 5 ἑκατομ. δολαρίων ἀν ὑπολογίσωμεν διὰ τὰς περισσοτέρας ἐπισκευάς, λογω τῆς αὐξήσεως τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας, καταλήγομεν εἰς τὸ ποσὸν τῶν πεντήκοντα ἐκατομμυρίων δολαρίων. Βεβαιωμένων, ἡμπορεῖται εἴτε καὶ ἀσφαλώς, ἐπιδεχομένων δὲ κάθε προσπάθειαν διὰ τὴν περαιτέρων ἐπαύξησί των.

Είναι, μήπως, εύκατεφρόνητον τὸ ποσὸν αὐτό, διὰ τὴν πτωχὴν Ἐλλάδα μὲ τὴν γνωστὴν παθητικότητα τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς ισοζυγίου καὶ τὴν ἀδύνατον τὰς εἰνιατέρους τοποθετήσεις τῶν πολεοῦντων τοῖς

και την αδυνατία της ευρυτέρας τοποθεσίας των προιόντων της;  
Και νά σκεφθῇ κανείς, οτι δόλη αυτή ή πολύτιμος εισφορά είς, τὴν  
ἐύημερίαν τοῦ Τόπου μας, ἐγκληματικώτατα, ἡγυοθήπτικό τὸ Κράτος,  
ὅπερ ὀψάν κακῶν δαιμόνων ἐπράξει τὸ πάντα διὰ νά ἀναγκάσῃ τὸ ἐφοπλι-  
στικὸν κεφαλόν, ἀλλού τοι τὸ πάντα δέσμων νά ἀναγκάσῃ καταστήματα.

Ἐκεῖ ἀνεπτύχθη, ἀπέδωσε τὰ δόσα τώρας ὅλοι ἀποθαυμάζουν καὶ μὲ δηλόφονον βλέμμα παρακολουθοῦν.

Τὸ σημείωμά μας, αὐτὸ ἐστηρίχθη εἰς ἀπίθανον, δυστυχῶς, ὑπόθεσιν. Ἡθελήσαμεν νὰ καταδέξωμεν, διὰ τὴν ὑφασμάτων τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἐπὶ μέρους τῶν ὑπὸ ζηνάς σημαῖας πλοίων μας θὰ ἀπέτελοι τὸ παραγωγικότερον ἔργον, ποὺ θὰ ἐγνωρίζειν ὁ Τόπος μας μεταπολεμικώς. Ἀλλὰ πρόκειται περὶ ἀπλῆς ὑποθέσεων....

## Αι ρωσικαι μεταφοραι

Ἐντὸς τῶν τελευταίων ἔθδομάδων — ὅπως ἡδη ἀνέγραψαν τὰ *Ναυτικά Χρονικά* — ἡ Ρωσία συνήψει συμφωνίας εμπορίου ἀνταλλαγῆς μὲν τὴν Γαλλίαν, τὴν Ὀλλαδίαν, τὴν Δανίαν, τὴν Μεγ. Βρετανίαν, τὴν Ιταλίαν, τὴν Ἀργεντινὴν καὶ τέλος τὴν Ἑλλάδα. Ἐγνώσθη, δέ τι καὶ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας προσέτεινεν ἡ Ρωσία τὴν πώλησιν μαγανέας, τούτου ἐξαιρετικῶν ἀνάγκαιου αὐτοῦ διά τὴν Ἀμερικανική χαλυβουργίαν μεταλλεύματος.

Εις την Γαλλίαν θά παραδώσουν οι Ρώσοι διά τὸ πρῶτον ἔτος τῆς συμβάσεως μαγγανέαν, ὅπως καὶ ἀσθέστιον, ἀκάθαρτον πετρέλαιον κράμψιον, καθὼς καὶ διάφορα γεωργικὰ προϊόντα, ἀξίας συνολικῆς 34 ἑκατομ. δολ. Ἡ Δανία θά εἰσαγάγῃ σίτον, βάμδοκα, ἐλαιοπλάκαντας, σιδηρομεταλλεύμα καὶ ἄλλα ἀξίας ἐν συνόλῳ 21 ἑκατομ. δολ. Ἡ Ρωσία ζήτει μηχανήματα, τρόφιμα, γεωργικά προϊόντα καὶ πλοῖα. Ἡ Ὀλλανδία, τέλος, θά πωλήσῃ βούτυρο (11.000 τόν.) μεταξὺ ἄλλων βιομηχανικῶν προϊόντων καὶ θά ἀγοράσῃ 115 χιλ. τόν. σίτου. Αἱ Ἕνωμενι Πολίτειαι δὲν ἔδεχθησαν την προσφοράν της μαγγανέας, παρὰ τούς συμφέροντας ὅρους. Δέγε ἥθελησαν ἀπὸ μίαν μονάδαν πηγή να καλύψουν τας ἀνάγκας των καὶ νά ἀφήσουν ἐκτεθειμένας τας ἄλλας χώρας ἀπό τας ὁποίας τώρα προμηθεύεται τὸ μετάλλευμα αὐτοῦ. Ἐν περιπτώσει πολέμου τας χώρας αυτάς θὰ προμηθευθῇ Ἡ Αυσεική τὰ μετάλλευματα καὶ ὅνι ἀπό την Ρωσίαν.

“Ολαίς οώμας αυτάι σι διαγράφομεναι διά την συμφωνίων ζωηραι ἀνταλλαγαι — ἄν πραγματοποιηθούν — σημαίνουν και ζωηρότητα μεταφορικής κινησεως από τους λιμένας κυριώς της Μαύρης Θαλασσης. Το φορτήγον πλοίον θα ἀπασχοληθη διά πρώτην φοράν μεταποτικών εις εύρυτέραν κλίμακας εις τας ρωσικας μεταφοράς. Ισως τούτο να ἔξυπηρετηση τα κατά χώρας έθνικα σκάφη, δεδομένου, ὅτι φροντις ἀπό όλας τας συμπλήθεισας με την Ρωσίαν χώρας θα καταληθη ὥπως χρησιμοποιηθούν κυριώς τα ίδικα των μεταφορικά μέσα. Ισως ἀκόμη η κατά ποσοστὸν πλήρωσις των εις σιτηρα, ξυλειαν, γαιανθρακας, μεταλλεύματα και πετρέλαιον εισαγωγικών ἀναγκών των καρών της Δυτικῆς Εύρωπης, ἀκόμη δὲ της Αλέαδος, της Αργεντινής και τιναν ἄλλων χωρών, τών ὅποιων ή σύνωμις συμφωνίων ἐπίκειται, να προκαλέσῃ εις τό τέλος περιορισμὸν της ἀπασχολουμένης παγκοσμίως χωρτικότητος, δεδομένου, ὅτι ἀπό εύρυτέρων ἀποστάσεων θα πραγματοποιούνται αι εισαγωγαι, αι ὅποιαι ἄλλως ἀπό την Αμερικὴν θα διενηργούντο.

Ειδίκωτερον διά την Ἑλλάδα, ἡ ἀπασχόλησις ἑλληνικῶν σκαφῶν εἰς τὰς ἔκ Μαύρης Δαλάσσους μεταφοράς πολλὰ θά ἀπόδοσθ εἰς τὴν οἰκονομίαν μας. Περισσότερα ωκεανοπόρα φορτηγά θά ἐπισκεφθούν τοὺς λιμένας μας δια τὰς μεταβολάς του πληρωμάτων των, τὸν ἀνεφοδιασμὸν των, ὁδούν και διὰ τὰς ἀπισκεψάς των, περισσότερον κατ' ἀκολουθίαν συνάλλαγμα θά εἰσκομίσουν και κίνησιν ζωηράν θὰ δημιουργήσουν εἰς τὰ ναυτικά μας κέντρα.

## **Τὸ Λιμενικὸν Σῶμα**

"Ολως ιδιαιτέρως μάς ίκανοτοιεῖ ή πρό τινων ήμερων ἀνακοινώθεισα παρὰ τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας κατάρτισις νομοσχεδίου Ἑκκαθαρίσεως τοῦ Λιμενικού Σώματος. Ἡ ἀποσυμφόρησις τῶν ἀνωτέρων αὐτοῦ στελεχών ἐπεστημάνθη ἡδη ἀπὸ τάς στήλας αὐτάς. Ἡτο πάλεον καιρός. Ἡ εξόδος τῶν ύπεραριθμών πλοιάρχων θά διευκολύνη την ἀνδον τῶν γεωτέρων ἀξιωματικών, θά προσδώσῃ, ἐπὶ τέλους, τὸ πνεύμα τῆς ἀλλαγῆς εἰς τὰς μεδόδους καὶ τὴν νοοτροπίαν τῆς διοικήσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τῆς διοχειρίσεως τῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου καὶ θά ἀξιοποιήσῃ τὰ στάση τὰ γεωτέρα στελέχη τοῦ Σώματος ἀπεκμόσιαν ἀπὸ τῆς μαρκῶν ὑπηρεσιακήν των πειραιών καὶ τὴν ἔνδελεχη μελέτην τῆς γαυτιλικῆς ὑπόθεσεως.

μελετή της ναυτιλιακής υποδοσίας.  
“Ολος αύτος ὁ ἑσμός των ὑπεροριθμών πλοιάρχων — πλὴν ἐλαχίστων ἔξαιρέσεων — ἀπέτελει πράγματι ἔνας ἐπαχθές φορτίον διὰ τὴν κρατικήν διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας. Χρήσιμον τι ἐργον ὑπέρ αὐτῆς δὲν ἀπέτελουν οι πολλοὶ αὐτοὶ ἀξιωματούχοι, ἐνώ παραμοδίσοι δια τῆς ἕκτος πλέον χρόνου παρουσίας των την φυσιολογικήν ἀνάληψιν τῶν διάγυμα καιρίων διοικητικών θεσεων ἀπό τους ωρίμους νὰ ἀποδῶσουν γενετέσσοντας ἀξιωματικούς.

Τὸ ἔργον, ὅμως, τῆς ἐκκαθαρίσεως αὐτῆς θὰ συναντήσῃ, ἀσφαλῶς,

# PORT SUDAN

# MARITIME AND

## LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS

INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

#### Cables: "MARITIME

Address: P.O. Box 306

ρίζωμεν, ότι άπό την άρμοδιαν υπηρεσίαν του 'Υπουργείου ή μάλλον άπο τὸν ὄρμοδιον διευθυντὴν αὐτῆς εἶχε καταρτισθῆ πρὸ μηνὸν, μετὰ πολλὰς ἀνώδεν ὑποδείξεις, ἐντα σχέδιον νόμου, ἀναφερόμενον εἰς τὴν ἀποσυμφόρησιν, ὅπερ, ούμως, δὲν ἐπέλευθε βασικῶς τὸ ὄλον ζῆτημα. Αὐτὸς οὗτος ὁ συντάκτης του σχεδίου ἐπεδίωκε νὰ διασφαλίσῃ κατ' ἄρχην τὴν ιδίαν του θέσιν, τὴν μὴ δηλαδὴ ἀποστράτευσιν του μετὰ τῶν ἄλλων ὑπεραριθμῶν καὶ τὴν... ναυαρχοποίησιν του.

Μὲ τὴν διορατικότητα καὶ τὴν ὄρθροφροσύνην ποὺ διακρίνει τὸν κ. Λαμπριανίδην καὶ μὲ τὴν γνώσιν πλέον τῶν προσώπων εἰμέθα βέβαιοι ὅτι δὲν θὰ ὄρθροδητή οὔτος πρὸ τῶν ἀντιδράσεων διὰ νὰ δῶσῃ μίαν ὄριστικήν, ὅσον καὶ δικαίαν λυσιν εἰς τὴν ἐπιχειρουμένην ἀποσυμφόρησιν. Οἱ φαρορίσματα καὶ αἱ προσωπικαὶ διατάξεις πρέπει νὰ λείφουν ἀπὸ τὸ νομοσχέδιον. 'Ἐπὶ πλέον δὲν ἀρκεῖ η ἔξοδος τῶν ὑπεραριθμῶν πλοιάρχων διὰ νὰ λυθῇ τὸ ζῆτημα. Τὸ δρίον τῆς ἡλικίας τῶν ἀποστρατευομένων — η 35ετία νομίζομεν εἶναι ἐπαρκῆς — πρέπει ἀδιάσβλητος καὶ καθοδική νὰ θεσμοθετηθῇ διὰ τὸ μέλλον, εἰς τρόπον ὃστε νὰ μη δημιουργηθῇ καὶ πάλι μετὰ τινὰ ἔτη ζῆτημα ὑπεραριθμῶν πλοιάρχων, καθισταμένης οὕτω ἀδυνάτου τῆς ἔγκαιρου προσαγωγῆς τῶν κατωτέρων ἀξιωματικῶν.

Θα μᾶς ἐπιτρέπῃ δώμη μία ιδιαιτέρα σύστασις. Μεταξὺ τῶν ἀποστρατευομένων πλοιάρχων δύο, λόγῳ τῆς ἀξιωματικῆς των πράγματι ὑπερεσιακῆς καταρτίσεως καὶ τῆς γενικωτέρας μορφώσεως θὰ είναι, ίσως, χρησιμοὶ διὰ τινὰ ἀκόμη χρόνου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν. Αὐτῶν ἡς προτερεθῆ διὰ τὸ νομοσχέδιον η ἀνάκλησης ἀπὸ τὴν ἐφεδρείαν καὶ η ἀνάλογος πρὸς τὰς γνώσεις τῶν χρησιμοποίησης.

Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ἐντος ὅλιγου θὰ ιδωμεν τὸν νόμον τῆς ἐκκαθαρίσεως νὰ τίθεται εἰς ἑφαρμογήν. Θὰ ἡτο πράγματι κρίμα διὰ τὸν τούσην καλὴν θέλησιν διασθέτοντα κ. Λαμπριανίδην καὶ περισσότερον διὰ τὸ 'Εμπορικὸν μας Ναυτικόν, νὰ μᾶς διέφευγεν ἡ σημερινὴ εὐκαιρία τῆς ισχυρᾶς Κυβερνήσεως Παπάγου διὰ νὰ ἐπιτυχωμεν τὴν ἀνάδοχογράνων τῆς διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας ἀπὸ μαστιτέρων, δοσον καὶ ὑγειεστέρων βάσεων. Χωρὶς τὴν ἀνάτασιν αὐτῆν, χωρὶς τὴν ἀλλαγὴν προσώπων καὶ συστημάτων, χωρὶς τὴν ἀνάληψιν τῶν ὑπηρεσιῶν ἀπὸ ἀξιωματικοὺς ἀνησυχοῦντας διὰ τὴν εὐρίουν καὶ διὰ τὴν τύχην τοῦ ἐλληνικοῦ πολίου, δὲν θὰ πρέπει νὰ περιμένωμεν οὔτε καὶ αὐτοῦ τὴν ἀποκατάστασιν. Ναυτιλία καὶ Λιμενικὸν Σώματον θὰ ἔχουμον σταθερῶς πρὸς τὴν περαιτέρω ἔκπτωσιν, τὴν ὥστε αὐτοῖς ἀκριβῶς θὰ πρέπει διὰ τῆς ἀλλαγῆς τοῦ πνεύματος τῆς διοικήσεως νὰ προσταθῶμεν νὰ ἀποτρέψωμεν. Εἰς τὸ τέλος, ἀν δὲν ἐπέλθει η σώτειρα ἀντιδράσις, θὰ μᾶς ἀπομείνουν οἱ πολλοὶ Λιμενικοὶ ἀξιωματικοί, οἱ δλίγοι, ἐπὶ τῶν νεωτέρων ικανοί — οἱ αἱλοὶ θὰ ἔχουν ἀποχωρήσει — καὶ τὰ διλιγώτερα, δυστυχῶς, πλοΐα. Αὐτὸν τὴν σχι απίθανον εἰκόναν θὰ ἔχῃ ἀσφαλῶς συλλαβεῖ ὁ κ. 'Υπουργός τῆς Ναυτιλίας ἐν τῇ δικαιολογημένη ἀνησυχίᾳ του διὰ τὸ μέλλον τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

### Διὰ τὰ ξένα πλοῖα

'Ο νόμος περὶ προσελκύσεως κεφαλαίων εἶναι ἔτοιμος. 'Η περὶ Ναυτιλίας διάταξις ἔχει περιληφθῆ εἰς αὐτὸν. Δὲν φαίνεται, ούμως, πιθανὴν ἡ επιψηφίσις του πρὸ τῆς νεας συνόδου τῆς Βουλῆς, δεδομένου, ὅτι Κυβερνήσης θὰ ἐπιδῷξη, λόγῳ τῆς γενικωτέρας σημασίας του νομοθετήματος τὴν σύμφωνον γνώμην τῆς 'Αντιπολιτεύσεως καὶ τὴν κύρωσιν τοῦ νομοθετήματος ἀπὸ τὴν Βουλὴν καὶ δῆλον ἀπὸ τὴν 'Επιτροπὴν 'Εξουσιοδοτήσεως.

Διμήνιον, συνεκτῶς, διάστημα ή καὶ περισσότερος χρόνος θὰ χρεια-

σθῇ διὰ νὰ τεθῇ πλέον ἐπὶ τάπητος καὶ τὸ ζῆτημα τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἐχει ὅμως ἐν τῷ μεταξὺ ὅλον τὸν καιρὸν τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας νὰ θεσμοθετηθῇ διὰ τῆς 'Επιτροπῆς 'Εξουσιοδοτήσεως τὰ δύο μετρά ἐπανειλημένως συνεζητήθησαν μὲ τὰς ὑπηρεσίας του διὰ τὴν ἀνακούφισιν του 'Ελληνικοῦ πλοίου.

### Τὰ ναυπηγεῖα τῆς Σύρου

"Οπως εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ἀνεγράψαμεν, ὁ κ. Μαρκεζίνης παρέσχε τὴν διαβεβαίωσιν, διὰ τῶν δηλώσεων του ἐπὶ τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ, ὅτι τὰ ναυπηγεῖα τῆς Σύρου θὰ τύχουν τῆς ἀμερίστου κρατικῆς ὑποστηρίξεως. Ζῆτημα χρηματοδοτήσεως δὲν ὑφίσταται. Τὰ κεφάλαια ἔχουν ήδη ἔξευρητη, χαρις εἰς τὸ ἀμέριστον ἐδιαφέρον τοῦ κ. Μάρκου Νομικού. Ζῆτημα, ούμως, ἔξασφαλίσεως ἐργασίας διὰ τὰ συνεργεῖα ἐπισκευῶν θὰ ἀνακυψη, ὅπα μετὰ διετίαν περίποια θὰ είναι ταῦτα ἔποιμα νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας των εἰς τὴν Ναυτιλίαν. 'Αν οι 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ τὸ θελήσουν, ἐργασία ἀφθονίας καὶ ἀποδοτική θὰ συγκεντρωθῇ. Δύο η τρία μεγάλα ἐφοπλιστικά συγκροτήματα, ὥστε τῆς 'Οραίων, τοῦ κ. Σταύρου Λιβανού καὶ τοῦ Σ. Νιάρχου είναι ἀρκετά να κρατήσουν ἐν ἀδιαπτώτῳ κινήσει τὰ συνεργεῖα τῆς Σύρου, δισαπλαζιζόμενού μόνον ὑπὲρ εὐτῶν ποσοστοῦ τίνος τῶν εἰς ἐπισκευάς ἀναγκῶν τῶν πλοιών τῶν ἐν λόγῳ ἐφοπλιστῶν.

Τὸ χαμηλὸν κόστος, η ταχύτης καὶ η ἀρτιότης ἐργασίας προϋποτίθενται. 'Εγγύησης θὰ είναι η τελείωτης τῶν ἐγκαταστάσεων, οἱ Γερμανοὶ τεχνικοὶ καὶ τὸ χαμηλὸν ημερομίσθιον τοῦ 'Ελληνος τεχνίτου, ἔναντι τοῦ ξένου συναδέλφου του.

Ἐλπίζομεν, ὅτι μὲ τὴν Βοηθείαν τῶν ἐφοπλιστῶν τὰ ναυπηγεῖα τῆς Σύρου νὰ ἀπόδουσιν ἔργον πολύτιμον διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας, ἔχοντες τὸν τελείωτην τὸν τελείωτην οὐτό τοῦ Ναυτιλίαν. 'Ελπίζομεν ἀκόμη, ὅτι σὺν τῷ χρόνῳ θὰ ἐπεκταθῇ η δραστηριότης τῶν ναυπηγεῖων καὶ εἰς κατασκευαστὰ πλοίων διὰ τῆς προσθηκῆς δύο η τρίων ἐσχαρῶν μικρῶν σκαφῶν.

"Ολα πάντως ἔχονται ἀπὸ τὴν καλὴν θέλησιν τῶν ἐφοπλιστῶν. 'Αν αὐτοὶ οὐιθετήσουν τὴν μεγάλην προσπάθειαν τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ ή επιτυχίας είναι ἔξησφαλίστεμένη. Θὰ ἀποκτήσῃ, ἐπὶ τέλους, καὶ οἱ Τόποι μας ἐργοστάσια ἐπισκευάς ἀναγκῶν ξεινα τοῦ οὐνόματός των.

### Μία ἀπορία τῶν Ιαπώνων

Μάς γράφουν ἀπὸ τὴν Γιοκοχάμαν:

"Μέχρι σήμερον ἔχουν κατασκευασθῆ εἰς τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμὸν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν πολλὰ τάνκερς. 'Ολα αὐτά τὰ σκάφη πλήν ενός, τῆς 'Ασπασίας Νομικοῦ' — παρ' δύο διὰ τὴν Αἴγανην εἰς 'Ελλήνας, φέρουν τάς σημασίας τῆς Χούδούρας, τοῦ Πλαναμά καὶ τῆς Λιδερίας.

"Κατὰ τὴν καθελκυσιν καὶ τὰς δοκιμάς τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν δὲν παρετρήθη τούλαχιστον τὸ ἄποτον, ποὺ συνέδη κατὰ τὴν γενομένην τὴν 23ην Ιουνίου τρέχ. ἔτους ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Τσουροῦμι καθελκυσιν ἐνὸς έξ αὐτῶν.

"Ἐκτὸς τῶν ἐπισήμων Ιαπώνων καὶ τῶν ἀντιπροσώπων τῶν ναυπηγείων παρευρέθησαν εἰς αὐτὴν ἀξιωματικοὶ τοῦ 'Ελληνος Συνδέσμου 'Ηνωμένων Εθνῶν τῆς 'Απωλούλης, καθὼς καὶ δὴ σχεδὸν η 'Ελληνικὴ παροικία τοῦ Τόκιο καὶ τῆς Γιοκοχάμας.

"Οτε, λοιπόν, ἔγινεν η ἐπαρσία τῆς 'Αράπτηκης (Λιδερίανης) σημαίας, ὑπὸ τὴν ὁποίαν θὰ διαπλεῖ τὸν ὄπειρον τὸ νέον σκάφος, αὐτεκρούσθη, δλῶν, ο 'Ελληνικὸς 'Εθνικὸς 'Υμνος.

"Μεγαλυτέραν, ούμως, κατάπληξη παρευρέθησαν τὰς ιαπωνίστρες τῆς Ιαπωνίας, οἵτινες γνωρίζουν καλῶς τὴν ιστορίαν τῆς Πατρίδος μας καὶ τρέφουν ιδιοτέρων ἀγάπην, ἐκτίμον, θυμασισμὸν καὶ σεβασμὸν διὰ τοὺς 'Ελλήνας καὶ πάντα τὸ ἐλληνικόν.

"Ολίγας πράγματις μετά τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως, μερικοὶ ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς παρευρέθησαν τὰς ιαπωνίστρες τῆς Λιδερίας σημαίας εἰναι συνήθεια νὰ ἀνακρούεται ο 'Εθνικός μας 'Υμνος. Είχον αμφιβολίαν, ἀν ἐπρόκειτο περὶ τοῦ 'Ελληνικοῦ ή τοῦ 'Αράπτου τοιούτου. 'Επι πλέον πρώτησαν ποίοι εἶναι ο 'Ελληνικός 'Υμνος καὶ ἀν ειθισταν νὰ ἀνακρούεται κατὰ τὴν ἐπαρσίαν σημαίαν.

"Η ἔρωτος τῶν Ιαπώνων προκαλεῖ πράγματι τὴν ἀμηχανίαν. 'Ημ πορούν τὰς Ναυτιλίας Χρονικάς νὰ δῶσουν ἀπάντησιν;

Σ.Η.Μ. 'ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ': "Ισως μία ἀπὸ τὰς ἐπιβεδλημένας εἰς τὰς περιστάσεις αὐτὰς κυρώσεις νὰ είναι η ἀποχή ἀπὸ τὰς τελετὰς τῶν καθελκύσεων καθὼς 'Ελλήνος ἐπισήμου. 'Ετι περισσότερον ἀσχημάτων ἀναμφιστήτον ἀπέτελει η ἀνάκρουσις τοῦ 'Εθνικοῦ μας 'Υμνου, οταν ὑψώνετο τὸ σῆμα τῆς 'Αφρικανικῆς ζούγκλας.

### Η ἀγορά τοῦ 'Ακροπόλη,

Τρέφομεν ἀκόμη τὴν ἐλπίδα ὅτι, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ὁ κ. Λαμπριανίδης ἐδέχθη νὰ εἰσηγηθῇ εἰς τὴν Νομισματικὴν 'Επιτροπὴν την ἔγκρισιν τῆς Αγροάρδας τοῦ Ξενοδοχείου 'Ακροπόλης διὰ τῶν κεφαλαίων τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικού Ταμείου, θὰ ἀποτραπῇ τελικῶς τὸ τεράστιον σφάλμα εἰς δάρος τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ιδρύματος τοῦ Ναυτικοῦ μας.

Τὸ γεγονός, ἄλλως τε, ὅτι η ἀπόφασις τῆς Αγροάρδας ἐλήφθη ἀπὸ τὸ Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. μὲ 5 ψήφους ὑπὲρ καὶ 4 κατά, είναι ἀρκετή ἀπόδειξη, ὅτι αἱ ἀμφιβολίαι διὰ τὰ συμφέροντα η μη τῆς τοιούτης τοποθετήσεως τῶν κεφαλαίων τοῦ Ταμείου σαφεῖς ἐξεδηλώθησαν καὶ θὰ ἐπρέπεται νὰ προκαλέσουν ὅλως ιδιαιτέρως τὴν προσοχὴν τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας.

Κατὰ πολὺν ἄλλως τε διάταξιν τῆς νομοθεσίας τοῦ Ν.Α.Τ., ἐν περιπτώσει διαφορίας τοῦ κ. Καθηγητικοῦ Συμβούλου ἐνέργειαν, ἀποφαίνεται τελικῶς ὁ ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας. Καὶ ἐν προκειμένῳ η διοφωνία ἐτέθη ὑπὸ τοῦ κ. Λαμπριανίδη, στοιχίαν νὰ νὰ διαποτίσῃ τὸν ἀπότομον πόλεμον τῆς Αγροάρδας, ἐπειπού τὸν ἔγκριναν τὴν Επιτροπὴν διὰ τὴν παραχώρωσιν τοῦ αἰτουμένου ποσοῦ τῶν 23.270 ἑκατομμυρίων δραχ., δηλαδὴ 735 χιλιάδων δολαρίων ὥστε τὴν ξυστόν τοῦ κ. Ν.Α.Τ. ἐν περιπτώσει διαφορίας τῆς Αγροάρδας.

Καὶ οὖμεν τὰ πρακτικὰ τοῦ Συμβούλου καὶ τὰ ἐπιχειρήματα τῶν μειοφηφαστῶν μελῶν αὐτοῦ θὰ ἐπρέπεται νὰ ἀνησυχήσουν τὸν κ. ὑπουργὸν καὶ νὰ τὸν ὑποθεστῶν πρὸς τὴν Νομισματικὴν 'Επιτροπὴν διὰ τὴν παραχώρωσιν τοῦ αἰτουμένου ποσοῦ τῶν 23.270 ἑκατομμυρίων δραχ., δηλαδὴ 735 χιλιάδων δολαρίων ὥστε τὴν ξυστόν τοῦ κ. Ν.Α.Τ. ἐν περιπτώσει διαφορίας τῆς Αγροάρδας.

Καὶ οὖμεν τὰ πρακτικὰ τοῦ Συμβούλου καὶ τὰ ἐπιχειρήματα τῶν μειοφηφαστῶν μελῶν αὐτοῦ θὰ ἐπρέπεται νὰ ἀνησυχήσουν τὸν κ. ὑπουργὸν καὶ νὰ τὸν ὑποθεστῶν πρὸς τὴν Νομισματικὴν 'Επιτροπὴν διὰ τὴν παραχώρωσιν τοῦ αἰτουμένου ποσοῦ τῶν 23.270 ἑκατομμυρίων δραχ., δηλαδὴ 735 χιλιάδων δολαρίων ὥστε τὴν ξυστόν τοῦ κ. Ν.Α.Τ. ἐν περιπτώσει διαφορίας τῆς Αγροάρδας.

**TODD  
SHIPYARDS CORPORATION**  
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

Θελήση νὰ διαθέσῃ τὰ κεφάλαια τοῦ Ταμείου εἰς ξενοδοχειακὴν ἐπιχειρησὶν ἀμφιβόλου ἀπόδεσεως, διὰν ἡ Ναυτιλία ἔχῃ ἀνάγκην κεφαλαιῶν διὰ τὰς ναυπηγήσεις τῆς, προσφέρεται νὰ πληρώσῃ τόκους ἀρκετά συμφέροντας, παρέχουσα ἀσφάλειαν μεγαλύτεραν καὶ πρόκειται διὰ τὸν πρὸς αὐτὴν δανειῶν νὰ ἔλθουν εἰς τὴν σημαῖαν μας νεότευκτα σκάφη, τὰ ὄποια ἀλλως θὰ ἥγνουν καὶ αὐτὰ τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον. Τὰ πρακτικὰ ἀκριβῶς τοῦ Συμβουλίου ἀναφέρουν τὰ ἔξης: Πρῶτος ὁ κ. Λεούσης, τῆς Τροπεζῆς τῆς Ἑλλάδος, θεωρῶν ἀσυμφόδους τὰς περὶ ἀγορᾶς προτάσεις καὶ δικαιολογῶν τὴν παρ’ αὐτοῦ καταψήφισιν τῆς ἀποφασεως, ἐδήλωσεν, ὅτι οἱ μηχανικοὶ τοῦ Δημοσίου προσγειωγούμενοι κ.κ. Γ. Βασιλείου, Γ. Κοκοτόπουλος καὶ Βλιάμος ἔξετίμησαν τὸ κτίριον ἀντὶ δραχ. 10.246 ἑκατο., ἥτοι μὲ τὴν τότε τιμὴν τῆς χρυσῆς λίρας πρὸς δραχ. 226.000 χιλ. λίρας 46.800. Ὁ μηχανικὸς κ. Λαζαρίου, ἐπὶ εἰκοσατετίνοις μηχανικοῖς τοῦ Ν.Α.Τ., τὸ ἔξετίμησεν ἀντὶ δραχ. 9.780 ἀκατομηρίων, ἥτοι χρυσῶν λιρῶν 48.900, πρὸς 200 χιλ. δραχ. τὴν λίραν, καὶ μόνον οἱ δρισθέντες ὑπὸ τοῦ πωλητοῦ ἐκτιμηταὶ καθηγηταὶ τοῦ Πολυτεχνείου κ. κ. Ρουσόπουλος καὶ Καλογερᾶς ἔθεσαν εἰς τὴν ἐκτίμησην τῶν δροσχών 14.410 ἑκατο., ἥτοι χρυσῶν λιρῶν 72.050, μὲ τὴν λίρας 200 χιλ. δραχμῶν.

“Ἡδη οἱ πωληταὶ ζητοῦν δραχ. 23.270 ἑκατο. Μὲ τιμὴν λίρας 320.000 δραχ. ζητοῦν ἀκριβῶς τὸ αὐτὸν ποσὸν χρυσῶν λιρῶν, τὸ ὄποιον καθώρισαν οἱ ἐκτιμηταὶ κ. κ. Ρουσόπουλος καὶ Καλογερᾶς πρὸ τῆς ἀνατροπασομούς. Τέλος, ὁ καθηγητὴς τοῦ Πολυτεχνείου καὶ προσγειωγῶν ἀρχιτέκτων κ. Ἐμμ. Κριεζῆς ἀναβιβάζει τὴν ἀξίαν τοῦ ἀκινήτου εἰς δραχ. 19.000 ἑκατο., μὲ τιμὴν χρυσῆς λίρας 200.000 δραχ. Ἐπιπροσθέτους ὁ κ. Λεούσης διετύπωσε τὴν γνώμην ὅτι ὑπὸ τὰς σημειώνας συνθήκας τὸ ξενοδοχεῖον δὲν είναι ἐκευταλεύσιμον καὶ μετὰ τὴν πάσοδον τῆς πενταετίας, διὰ τὴν ὄποιαν οἱ πωληταὶ ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀγορὰν ἀπὸ τοῦ Ταμείου δένχονται νὰ ἔξασφαλίσουν πρόσδομον εἰς αὐτὸν πρὸς 7½ % ἐτησίως, τὸ κτίσιον θὰ παραμεινὲται τελικῶς ὡς οἱ μέγιστη τιμὴ τοῦ Ν.Α.Τ. Σημειώτεον ὅτι μετὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ ξενοδοχείου «Ἀθηναϊσιον», τὴν ἐνδεχομένην τοῦ «Πανθέου», ὡς καὶ τὴν ἀπογωγούσιν τῶν Ἀμερικανῶν τῆς Ἀποστολῆς ἐξ Ἑλλάδος—αὐτοὶ ἀπότελον τὰ 213 τῆς πελατείας τοῦ ἀποστολικοῦ προστικτικοῦ διὰ τὴν ἐπιχείσιν τοῦ «Ἀκροπόλεως» είναι λίαν δυσμενῆς καὶ θὰ εἶναι ἀδύνατον νὰ λειτουργήσῃ ὡς ξενοδοχεῖον πολυτελείας. Ἐπίσης ὁ κ. Τσίγκρης, διευθυντὴ τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, συμφωνεῖ μὲν κατ’ ἀρχὴν εἰς τὴν ἀγορὰν, τοῦ ἀκινήτου, ἀλλ’ εἰς τὴν τιμὴν τῶν 14.000 ἑκατο. δραχμῶν καὶ κατὰ συνέπειαν ή αὔξησις κατὰ 20 % τοῦ τιμήματος ἀφορᾶ βασικὴν τιμὴν 14.000 ἑκατο. δραχμῶν.

‘Ο ὑπουργικὸς, τέλος, ἐπίτροπος ἐδήλωσεν ὅτι, κατόπιν τῶν ἀνακοινώσεων τοῦ κ. Λεούση, διστὶς ἐμελέτης τὰ στοιχεῖα τῶν ἐκτιμήσεων, ἐνισχύθησαν οἱ φόβοι τοῦ καὶ φρονεῖ ὅτι ἡ ἐπένδυσης τῶν κεφαλαίων τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς ξενοδοχειακὰς ἐπιχειρήσεις, συγκεκριμένως δὲ πρὸς ἀγορὰν τοῦ «Ἀκροπόλεως», δὲν ἔκυπροτεῖ τὸ Ταμείον καὶ θὰ ἀποβῇ δραδύτερον ἐπιζημία εἰς αὐτὸν. Ανεξηρτήτως δύος τῶν σοβαρῶν ἐπικειμάτων, τὸ ὄποιον προεβλήθησαν ἀπὸ τὴν μειογειφάτων τοῦ Συμβουλίου διὰ τὸ ἀσύμφουσον τῆς ἀνοᾶς τοῦ ξενοδοχείου «Ἀκροπόλεως», προβάλλει ἡ ἀπορία: Πρὸς τί νὰ διατεθοῦν τὰ κεφάλαια τοῦ ιδιούματος εἰς ξενοδοχειακὴν ἐπιχείσιν, ἕστω καὶ ὃν αὐτὴν θὰ ἔφθανεν νὰ ἀπόδητο καὶ μετὰ τὴν πώντην πενταετίαν ἔνα τόκον 5 — 6 %. συμπεριλαμβανούμενών καὶ τῶν ἀποσθέτων, ἀφοῦ μὲ τὸν αὐτὸν τόκον θὰ ἀδύνατο νὰ τοποθετηθοῦν εἰς ἐνυπόθηκα δάνεια ἐπὶ πλοίων νεοτεύκτων τετραπλασίας ἀξίας. Πέραν τοῦ τόκου, τὸ Ταμείον θὰ ἔκησθλίζειν οὕτω τὴν ὑψησιν τῆς κυανολεύκου ἐπὶ μερικῶν νεουσυπηγήτων φορτηγῶν σκαφῶν καὶ τὴν εἰσφορὰν πλοιοκτήτων καὶ πλοιάριστος, τὴν δόποιν χωρὶς τὴν πασοχὴν τοῦ δανείου θὰ ἔχανεν ἀσφαλῶς τὸ Ν.Α.Τ. ‘Η πρόσδοσος δηλαδὴ τοῦ δανείου θάβανει αἰσίως, συνυπολογιζομένης καὶ τῆς εἰσφορᾶς, τὰ 12 τοῖς ἑκατόν.

Συγκρίνεται μῆπως ἡ ξενοδοχειακὴ ἐπιχείσιν μὲ τὰς τοποθετήσεις τῶν κεφαλαίων τοῦ Ταμείου, χάριν τῆς προσγειωγῆς αὐτοῦ τούτου τοῦ παραγωγικοῦ κλάδου. ἔχει οὖ καὶ προθύμον;

Καὶ πῶς δὲ κ. ὑπουρογός τῆς Ναυτιλίας. ἐνῷ ἔκοινε καὶ αὐτὸς σκοπιωτέρων τὴν παραχώρησιν τῶν κεφαλαίων τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ ἔχει ἔτοιμον νὰ καταθέσῃ εἰς τὴν Βουλὴν τὸ σχετικὸν νομισχέδιον, δὲν πεισθεῖται καὶ ἀκινήτως τὴν κύωσιν τοῦ νόμου διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ὑγιά καὶ ἀποδύτως ἐκευταλεύσιμην αὐτήν τοῦ τοποθέτησιν, ἀλλὰ σπεύδει νὰ ἀποδεχθῇ μίαν ἀμφιβόλου ἀξίας ἀγορᾶν, ἥτις προώρισται νὰ ἀποδῆται ἀσφαλῶς εἰς τὸ μέλλον παθητικὴ διὰ τὸ ίδρυμα;

‘Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἡδη ητοῦ δικοίου, ἔχει οὖ καὶ προθύμον;

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑψηλοῦ τιμήματος τῆς ἀγορᾶς καὶ τοῦ ἀσυμφόδου τῆς δυναμίζεως τοῦ Ταμείου εἰς ξένας ποὺς τὴν προσέλευσιν καὶ τὴν ἀποστολὴν τῶν κεφαλαίων του ἐπιχειρήσεις.

“Ἄσ θελήσῃ δὲ κ. Λαμπτονίδης νὰ ἐπανεχετάσῃ τὴν ὑπόθεσιν, ποὺν ἡ καταστὶ ὁ εἰσηγητὴς αὐτῆς εἰς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Δὲν μᾶς φαίνεται καὶ πολὺ καθαρά, ἀνεξαρτήτως τοῦ

τος ή κολούθησε τὴν ὄρθοτέραν τῶν λύσεων καὶ ὅτι ἐπετέλεσεν ἀκέραιον τὸ καθῆκον του πρὸς τὴν «Ἐλμέξ», πρὸς τὸν ὄργανισμόν, δηλαδή, ὅστις τόσον ἐπιτυχός ἐξέτελεσεν ὑπὸ τὰς δυσχερεστέρας τῶν συνθηκῶν τὴν μοναδικήν εἰν τῇ Μεσογείῳ τακτικὴν μικτὴν γραμμήν.

Ἐπιπέδεται, ὅτι καὶ κατὰ τὸν πλειοδοτικὸν διαγνωσμὸν οἱ αὐτοὶ γνωστοὶ λόγοι, οἵτινες ὑπηρέσεων νὰ παραχωρηθοῦν διὰ τῆς μισθώσεως τὰ σκάφη εἰς τὴν «Ἐλμέξ», θὰ πρατανεύσουν εἰς τὰς ἀποφάσεις τῶν ἀρμόδιων Ὑπουργῶν, ώστε καὶ κατασφολισθῇ ἡ κολή τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσις καὶ ἡ πληρης ἀπόδοσις τοῦ ἔργου διὰ τὸ ὅποιον καὶ ἐναυτηγήθησαν.

Εἶναι πάντας θιλιερόν, ὅτι ἔχαθη ἡ ἐφετεινὴ περίοδος τῆς ἐργασίας τῶν δύο πλοίων καὶ ὅτι τὸ Ἐλληνικὸν Δημόσιον ὑφίσταται βαρυτάτας ἡμίας ἀπὸ τὴν παράτασιν τῆς ἐκκρεμότητος εἰς τὴν παραλαβὴν τῶν. Ἐκ παραλήπου ἀπεδειχθῇ καὶ πάλιν, ὅτι τὸ Κράτος εἶναι κατὰ συνθήκην κακὸς ἐπιχειρηματιας, ἀνίκανον νὰ προστατεύσῃ τὰ ἴδια αὐτοῦ συμφέροντα κατὰ τὰς ἐπιχειρηματικὰς δοσοφήψιας του. Ἀποδεῖξεις πολλαί. Ἡ περιπέτεια αὐτὴ τῶν δύο μεσογειακῶν, που πάραμενον τώρας ἀποσαλήπτα καὶ κατασχεμένα εἰς τὰ ναυτηγεια, ἐνῷ θὰ ἔπειπεν ἀπὸ μηνῶν νὰ ἔχουν δρομολογηθῆ, εἶναι ἡ πλέον διδακτική.

### Εἰς τὴν Ἀμβέρσαν

Ο πλωτάρχης κ. Κ. Ἀντωνόπουλος, ἐπίλεκτος λιμενικὸς ἀξιωματικός, ἀπὸ τὰ νεωτέρα στελέχη τοῦ Σώματος, ἐπὶ τῶν ὁπίων πολλάς στηρίζει ἐλπίδας ἡ Ναυτιλία, εποπθετήθη ὡς Προέδεινος Λιμενάρχης εἰς τὴν Ἀμβέρσαν.

Οι ναυτιλλέμονοι θὰ γνωρίσουν ἐν τῷ προσώπῳ του τὸν παραστάτην καὶ δχι τὸν ἀντίδικον τῆς ὑπόθεσεως τοῦ Ἐλληνικού πλοίου. Ἡ ἐπιστημονικὴ κατάρτισις τοῦ κ. Ἀντωνόπουλου, ή Βαθεῖας γνώστης προσώπων καὶ πραγμάτων τοῦ Ἑυτορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ πρὸ πατῶν ἡ ἀντουσία, ἀπὸ τὴν ὁπίον διακατέχεται καὶ αὐτὸς διὰ τὴν αὔριον, εἰνὲ τὰς βασικὰ ἔρδια, μὲ τὰ ὅποια ἀνέλαβεν οὗτος διὰ πρώτην φορᾶν νὰ διαχειρισθῇ εἰς τὴν ξένην τὰς ζητήματα τοῦ ὕκειπον πλοίου μας.

Θά ἐπιπλή, εἰμεδο βέδαιοι, εἰς τὴν ἀποστολήν του ὁ νέος Προέδεινος Λιμενάρχης. Καὶ ἀκριδῶς ἡ εὐδόκιμος ὑπηρεσία του θὰ καταδείξῃ ὅτι ἡ ἐπιβαλλομένη ἐκ τῶν πραγμάτων ἀνδρός τῶν νεωτέρων στελέχων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἰς ἀνωτέρας βαθμίδας τῆς διοικησεως πρόκειται νὰ ἔξυπρετήσῃ πληρέστερον τὰς ἀνάγκας καὶ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας.

### Τὸ ναυτικὸν τῶν Οἰνουσῶν

Γράφει ἡ «Νορβηγικὴ Ἐφημερὶς τοῦ Ἑμπορίου καὶ τῆς Ναυτιλίας», ὅτι ἡ μικρὰ κοινότης τοῦ Φάρσουντ εἰς τὴν Νορβηγίαν μὲ πληθυσμὸν 1500 κατοίκων, ἔχει γηολογημένα σκάφη 145.600 τόνων. Εἰνε—προσθέτει ἡ Ἐφημερὶς—τὸ ναυτικότερον μέρος τοῦ κόσμου. Κατ' αὐτὴν ἡ κατ' ἄπομον αναλογία τονάκη (97 τόν.) δὲν σημειούται εἰς καμμίαν ἄλλην ναυτικὴν περιοχήν.

“Οπως καὶ ἄλλοτε ὑπεδείξαμεν, αἱ ιδικαὶ μας Οἰνουσίαι κατέχουν ἀναλόγως τοῦ πληθυσμοῦ των—2700 κάτοικοι—τὸ μεγαλύτερον τονάκη ἀπὸ ὅλας τὰς ναυτικὰς περιφερείας τοῦ κόσμου. Μὲ τὴν μόνην διαφοράν, ὅτι τὰ περισσότερα σκάφη τῶν Οἰνουσίων ἐφοπλιστῶν δὲν εἰναι ἐγγεγραμμένα εἰς τὸ Ἐλληνικὸν νηολόγιον. ‘Ολαι αἱ σημαῖαι, ἀπὸ τῆς Ἀμερικανικῆς μέχρι τῆς Λιβεριανῆς, τῆς Κοσταρικίας καὶ τῆς Ἀγγλικῆς, τέλος, καλύπτουν τὴν δημιουργικὴν πράγματι δραστηριότητα τοῦ Οἰνουσίου ἐφοπλιστοῦ. Οὕτω, πρόσφατοι πληροφορίαι, μη ἀφιστάμεναι τῆς πραγματικότητος, φέρουν τους ἐξ Οἰνουσίων ἐφοπλιστας κατέχοντας περὶ τὰ ἔκατον σκάφη, 1.200.000 τόνων φορτίου. Ἐξ αὐτῶν τὰ 75 εἰναι ἐπηνθωμένα κατὰ σημαντικὴν ἀναλογίαν με Οἰνουσίους ναυτικούς, διὰ τὰς ἀξιωματικοὺς κυρίως. Δεδομένου ὅτι ἡ νηοὶς τῶν Οἰνουσῶν δὲν ἀριθμεῖ πληθυσμὸν περισσότερον τῶν δύο χιλιάδων ψυχῶν, εὐνόηντον εἰναι τὸ συμπέρασμα ποιῶν ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὰ πράγματα ὡς τὸ ναυτικότερον μέρος τοῦ κόσμου.

Πρέπει νὰ ἔξαιρεται τοῦτο δῶλας ιδιαιτέρως. Ἀποδεικνύεται τὸ ναυσιδίου τῆς Ἐλληνικῆς φυλῆς.

### Ἡ κατὰ τὸν πόλεμον διαχείρισις τοῦ N.A.T.

“Στωτο καὶ ἀργά, ὥρισθη ἐπὶ τέλους ὡς σύμβουλος τοῦ Ἐλεγκτικοῦ Συνεργίου—οἱ κ. Κ. Κογκάς—σοτις θὰ ἀναλάβῃ τὸν ἐλεγχὸν τῆς διαχείρισεως τῶν πόρων τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου εἰς τὸ ἔξωτερον.

Ἐχειάσθη μία ὀλόκληρης ὁκταετία διὰ νὰ φθάσῃ ἡ σοδαρὰ αὐτὴ ὑπόθεσις εἰς τὸ στάδιον πλέον τῆς ἐκκαθαρίσεως. Δὲν θέλουμεν νὰ πιστεύσωμεν ὅτι ἔτη καὶ πάλιν θὰ μετρηθωμεν μέχρις ὅτου ὁ ἐλεγχὸς τερματισθῇ. Τὰ πράγματα εἰναι γνωστα καὶ δυο ἀκέθεσις, ἡ μία τοῦ κ. Μπασδέκη τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου καὶ ἡ ἄλλη τῆς ἀπὸ ἐτῶν ὥρισθεσις ἐπιτροποῦ, ἐκθέτουν ἐπαρκῶς καὶ καθορίζουν τὰ χρήζοντα περαιτέρω ἔρευνας σημεῖα.

Οιαδήποτε καθυστέρησις εἰς τὴν προσαργγὴν περισσοτέρων διευκρινήσεων ἀπὸ μέρους των ὑπόλογων διὰ τὴν διαχείρισιν των καὶ περιστέρων ἀπόδεικτικῶν στοιχείων ἀν αὐτὰ δὲν εἰναι πλήρη, δὲν δικαιολογεῖται. ‘Ο ἐλεγχὸς πρέπει νὰ διενεργηθῇ τὸ ταχύτερον καὶ αἱ διαπιστώσεις του νὰ ἀνακοινωθοῦν, διὰ νὰ κλείσῃ μία θλιβερὰ ὑπόθεσις, τῆς δοιάς η ἐκκρεμότητας δὲν ἀποτελεῖ δεσδιάσια τίτλον καλῶν ὑπηρεσιῶν διὰ τοὺς διαχειριζόμενους τὰ ἀσφαλιστικά ιδρύματα τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

### Ἡ στατιστικὴ ἔρευνα

Τὸ ‘Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας δὲν διαθέτει, ὡς φαίνεται, οὔτε τὸ κατάλληλον προσωπικόν, ἀλλ’ οὔτε καὶ τὰ ἀνάλογα ὑλικὰ μέσα διὰ τὴν ὄργανωσιν καπτοίας στατιστικῆς ὑπηρεσίας, ίκανης νὰ παράσχῃ ἀπικριθωμένα ὑπωδόηποτε στοιχεῖον ἐπὶ τὴν καθόλου ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τῆς χώρας. Προτιμότερον συνεπῶς θὰ ἦτο νὰ παύσῃ ἐκδίδομενον καὶ τὸ υπὸ τύπου τύπου ἐγκυλίου κακέκτυτον στατιστικὸν Δελτίον τοῦ τούλαχιστον νὰ περιορισθῇ ἡ στατιστικὴ ἔρευνα τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας ἐκεῖ ὅπου εἰναι δυνατή η σχετικὴ ἀκρίβεια τῶν ἀνακοινωμένων ἀριθμῶν.

Ἐχομεν υπὸ δψιν μας τὸ τελευταῖον Δελτίον, ὅπερ, ὑπὸ ἡμερομηνίαν 20 Ιουνίου, ἐκυκλοφόρησε περὶ τὸ τέλος Ιουλίου. Γέμει ἀνακριβῶν ἀριθμῶν καὶ ἡμιτελῶν στατιστικῶν. Προδίδουν βέδαιοι αὐται μίαν ἀξιεπαινον προσπάθειαν, καθιστούν ὅμως καὶ κατάδηλον τὴν ἀδυναμίαν τῆς ἀπικριθωμένης στατιστικῆς ἀπεικόνισεως τῶν ἐπὶ μέρους θεμάτων τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως. Δὲν συζητούμεν τὸ καθυστέρημένον τῆς ἀνακοινωσεων τῶν στατιστικῶν ἀποτελεσμάτων. Εἰναι, πάντας, πολὺ νὰ μάς γνωρίζῃ ἡ ἀρμόδιος ὑπηρεσία τοῦ ‘Υπουργείου κατὰ μήνα ‘Ιουλίου τοῦ ἀριθμούς τῆς δυνάμεως του ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τὰ τῆς κινήσεως τῶν ἐλληνικῶν λιμενών, τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὸ δ. τρίμηνον τοῦ 1952. Μᾶς ἐνδιαφέρει περισσότερον ἡ ἐλλειψις ἀπικριθωμένων στοιχείων ἀπὸ μίαν ὑπευθυνον, σημειωτέον, ὑπηρεσίαν, ὅπως τὸ ποδοδηλοὶ καὶ ὁ τίτλος της (‘Υπηρεσία Μελετῶν καὶ Στατιστικῆς), ξενίζει δὲ πρόσησης η ἀδιαφορία η ἔστω καὶ ἡ ἀδυναμία τῆς ἐλλογῆς ὑπηρεσίας νὰ μάς παρουσιαστη πλήρη τὴν στατιστικήν εἰκόνα καὶ τὰ συμπεράσματα δι’ ὧρισμένας πλευρᾶς τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος, γενικώτερον ἐνδιαφερούσας.

Θὰ παραδέψωμεν τὸ λόθιον τῶν ἑκατὸν ἐπὶ πλέον πλοίων, τὰ ὁποῖα προστίθενται εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας. Εἰναι πράγματα ταύτα 301 καὶ δχι 489, ὥπως ἀναφέρεται εἰς τὸ Δελτίον. Αἱ παραπτήσεις μας θὰ περιορισθοῦν εἰς τὰς αὐτὰς παραλείψεις καὶ ἀνακριθείας.

Ούτω ἐνῷ κατεβλήθη, ἐπὶ τέλους, ἡ προστάσια τῆς στατιστικῆς διαπιστώσεως του σύμμετοχος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς μεταφορᾶς τοῦ ἔξωτερου μας ἐμπορίου (εἰσαγωγαὶ—ἔξαγωγα), παρέχονται διὰ τὴν εἰδικὴν περίπτωσιν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῶν ἐλληνικῶν λιμένων οἱ ἀριθμοὶ τοῦ δ. μόνον τριμήνου τοῦ 1952 δι’ ὡρισμένους λιμένας καὶ δι’ ὀλόκληρον τὸ παρελθόν ἔτος, ἐνῷ διὰ τὴν γενικὴν ἐμπορικὴν κινήσην καὶ τὴν ναυτιλιακὴν τοιστὴν, την μη ἐνέχουσαν τὸ αὐτὸν ἐνδιαφέρον, συνοψίζονται οι κατὰ λιμένας ἀριθμοὶ καὶ διὰ τὰ 4 τρίμηνα τοῦ 1952. Μία, δηλαδή, καλὴ προσπάθεια δὲν μᾶς ἀπέδωκε τὰ τελικὰ συμπεράσματα διὰ τὸ παρελθόν ἔτος. Θὰ μᾶς παρεῖχον διαπιστώσεις ἐνδιαφερούσας. Διὰ μίαν ἄλλην περίπτωσιν, τὴν ἀναφερομένην εἰς τὴν κινήσην τῶν ἐλληνικῶν πλοίων εἰς λιμένας τινας τῆς ἀλλοδαπῆς, παρέχονται οἱ ἀριθμοὶ τοῦ δ., καὶ πάλιν τριμήνου καὶ μόνον διὰ τὴν χωρητικότητα τῶν πλοίων, χωρὶς τὴν πληροφορίαν τοῦ ἐμφόρου η ἀφόρτου καὶ τοῦ ποσοῦ τοῦ τυχον ἐκφορτωθέντος η περιλαμβάνεται τὸ εἴδους εἰς δύναται τῆς ζητήματος, καὶ τῆς προσελύσεως του ὁκτώμηνος. Δὲν θὰ δημόσιος οἱ συγκέντρωσις τῶν τόσων χρήσιμων αὐτῶν πληροφοριῶν. Οἱ προξενοί μας λιμενάρχαι καὶ τινες γενικοὶ πρόξενοι θὰ δημοσιεύνονται νὰ τὰς συλλέξουν κατὰ περιοχάς. ‘Αναφέρει ἐν συνεχείᾳ τὸ στατιστικὸν Δελτίον ἀριθμούς τινας, διὰ τοὺς ἔργασθεντας ναυτικούς μας ἐπὶ πλοίοις ἐλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ζένες σημαῖαις. ‘Απὸ αὐτὰ τὰ πράγματα ἐλέγχονται ἀγακριθεῖς. Τὸ γνωρίζουν ἀσφαλῶς καὶ ἡ ἀποκόμιση τοῦ την στατιστικήν αὐτὴν. Θὰ προτιμότερον νὰ μή την περιελάμβανον εἰς τὸ Δελτίον, ἀφοῦ δὲν εἶχε ποτὲ τὴν ἀνησυχίαν καὶ δὲν κατώρθωσε τὸ ‘Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας νὰ ἔχῃ στοιχεῖα ὑπευθυναὶ ἐπὶ τοῦ σοδαρωτάτου τούτου ζητήματος. Πάντως ὁ ἀριθμὸς τῶν 5.788 ἀπασχοληθέντων ἀφίσταται τῆς πραγματικότητος, ὥπως καὶ πρὸ μηνῶν ἀναλυτικότερον ἀπεδίζουν.

Φωράται, θάμως, τὸ διοικητικὸν κέντρον τῆς Ναυτιλίας μας ἐλάχιστα ἐπίσης ἐνημερωμένον ἐπὶ ενός ὅλου κεφαλαιώδους ζητήματος, τῶν θαλασσίων ἀτυχημάτων. Δὲν διαθέτει πλήρεις ἐπ’ αὐτῶν τὰς πληροφορίας διὰ τὸν ἀριθμόν των τούλαχιστον. ‘Αναφέρει τὸ Δελτίον 46 ἐν

**stop  
rust  
WITH NO-OX-ID**

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

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

DEARBORN CHEMICAL COMPANY

όλω ναυτικά άτυχήματα διὰ τὸ 1952, πλὴν τῶν σημειωθέντων εἰς μικρά πετρελαιοκίνητα καὶ ιστιοφόρα (112). Τὰ άτυχήματα τῶν ώκεντόρων πλοίων μας εἶναι πολὺ περισσότερα καὶ μᾶλιστα αἱ ἀδραῖαι. Οὔτε αὐτών, τὰ σημαντικώτερων τούλαχιστον, δὲν ήτο δύσκολος ἡ συγκέντρωσις. 'Αμφιβάλλομεν ἀν διε τὰ σοβαρώτερα τῶν άτυχημάτων, δι' αὐτὰ τὰ ναυάγια, ἐσχηματίσθησαν φάκελλοι καὶ ἐπελήφθησαν τῆς ἑρεύνης αὐτῶν τὰ ἀμόδια κατὰ νόμον ἀνακοινικὰ συμβουλία. Πάντως αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ 'Υπουργείου μᾶς ἔδωσαν εἰς τὸ Δελτίον ὅσα ἐπληροφόρηθησαν. 'Ημιτελής η προσπάθεια.

Καὶ κλείσουμεν τὰς παραπτήσεις μας μὲ τὸ κεφάλαιον, τὸ ἐπιγραφόφεμον εἰς τὸ Δελτίον «ταξιδιωτικού συνάλλαγμα». 'Ηθέλησε λίαν ἀξιεπάνως ἡ ὑπηρεσία τῆς στατιστικῆς νὰ μᾶς παρασέσῃ πίνακας τοῦ εἰσπραχέντος κατὰ τὸ 1952 ταξιδιωτικού συναλλάγματος ἀπὸ Ἑλληνικὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα, ἐκτελούντα πλόσια ἔξωτεροι, ἀπὸ πωλήσεις δηλαδὴ εἰσιτηρίων ἐπιβατῶν εἰς τὸ ἔξωτερον. Καὶ τοῦ πίνακος αὐτοῦ οἱ ἀριθμοὶ εἶναι ἐλληνικοί, ἀν μὴ ἀνακοινεῖται. Αἱ εἰσπράσεις λ.χ. εἰς λίρας 'Αγγλίας καὶ Αίγυπτου μόνον τῷ πλοίων τῆς «Ἐλμές» εἶναι πολὺ περισσότεραι ἀπὸ ὅσας ἀναφέρει τὸ Δελτίον. 'Αγγούστην ἀσφαλῶς εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν εἰς λιρέττας εἰσπράξεων οἱ ναῦλοι τῆς γραμμῆς Βρινθόσησιον (3 ἐπιβατηγά πλοῖα κατὰ τὸ 1952) καὶ τινα ταξίδια τῆς γραμμῆς Κωνσταντινουπόλεως καὶ τὰ τουριστικά.

Εἰς τὰ ἀνωτέρω σημεῖα συνοψίζονται αἱ παραπτήσεις μας. Δὲν μᾶς ἔφερεν εἰς αὐτάς ὁ πρὸς ἐπίκρισιν ζῆλος, ὅλας ἡ ἐπιθυμία μας, ἡ ἀπὸ μακροῦ ἡ ἐπιμόνως διατυπωμένη ἕκαστοτε εἰς τὰς στήλας αὐτάς, ὅπως οφέσση, ἐπὶ τέλους, τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας νὰ ἀποκτήσῃ ὡγούσωμενην στατιστικὴν ὑπηρεσίαν ἀξίαν τοῦ ὄνομάτος της. Τὰ συμπεράσματα τῆς παροπαθείας θὰ ἥσαν ἀπολύτως χρήστημα εἰς αὐτὰς ταύτας τὰς ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου. Σαφῆ θὰ ἐμόρφωνται γνώμην ἐπὶ πλείστων ὅσων σοδαρῶν ζητημάτων τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ θὰ κατηύθυνον τὰς διοικητικὰς τῶν ἐνεργείας ἀκόμη δὲ καὶ τὴν νομοθετικὴν τῶν ἐργασίαν ἐπὶ στοιχείων ὑπεύθυνων, ἀτινα καὶ θὰ ὑπεδεικνύνον ἀνά πάσαν περίστασιν τὸ τὶ δέον γενέσθαι.

Εὐχή μας αἱ παραπτήσεις αὐτοὶ νὰ πρωθήσουν τὴν στατιστικὴν ἑρεύναν διὰ τὸ τρέχον ἔτος. 'Αν μάλιστα ἐπετυχάνετο καὶ ἡ ἀπογράφηση τοῦ ναυτεργατικοῦ μας κόσμου, ἵσως τότε νὰ συνεπληρώστο ἔνα ἀξιόλογον κενὸν εἰς τὴν πληρεστέραν γνώσιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεως.

### Τὸ πέρα τῶν δυστυχούντων

'Αδυσώπητος συμφορὰ ἐπλήκε τὰς νήσους Κεφαλληνίαν καὶ 'Ιθάκην. 'Ολόκληροι πόλεις ἔχουν ίσοπεδωθῆ ἀπὸ τοὺς σεισμούς, εἰς ἑκατοντάδες ἀριθμούσιαν οἱ νεκροί, εἰς χιλιάδες οἱ τραυματίαι, δέμετοι εἴναι οἱ ἀστεγοί. 'Η δυστυχία ἀπλούτως ἥδη εἰς τὰ ὀραῖα αὐτὰ νησιά τοῦ 'Ιονίου.

Ἡ ἀνθρωπίνη ὀλληλεγγύη εἰς αὐτὰς ἀκριθῶς τὰς δυσκόλους στιγμὰς θὰ πρέπει νὰ ἐκδηλούνται ἀνεπιφύλακτος. Οἱ Κεφαλληνῆς καὶ 'Ιθακῆσιοι ἐφοπλισταὶ ἡμιποροῦ, εὐτυχῶς, ἐπὶ τοῦ περισσεύματος νὰ ἀνακουφίσουν τὴν δυστυχίαν τῶν συμπατριωτῶν των. 'Η περίστασις ἐπιβάλλει ὃ πλούτον νὰ προέλθῃ ἀργόν, γὰς ἀκτινοβολήσῃ καὶ νὰ θερμάνῃ. Δὲν ἀμφιβάλλομεν, ὅτι καὶ πάλιν οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν 'Ιονίων νήσων θὰ ἐπιτελέσουν τὸ καθήκον των.

### Αἱ τιμαὶ τῶν πετρελαίων

Διαμαρτύρονται οἱ 'Αγγλοι ἐφοπλισταὶ — μέσω τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου — διὰ τὴν ἐπιβληθείσαν αὔξησιν εἰς τὰ πετρελαία τῶν «μπῶνκερ». Τούς ζουν ίδιαιτέρως, διὰ τὸ αἰσθημα τῆς ἀβεβαιότητος διὰ τὸ μέλλον διακατέχει τοὺς ἐφοπλιστὰς δλου τοῦ κόσμου, δούν ἀφορά τὴν δυνατότητα τῆς ἐμεταλλεύσεως τῶν πλοίων των, ὑπὸ τοὺς κρατοῦντας μάλιστα χαμηλούς ναῦλους. Αἱ αὔξησεις τῶν τιμῶν τῶν ἀκοινότητων πετρελαίων τοῦ Κόλπου Μεξικοῦ εἶναι ἡ ἀφορὴ τῆς προκληθείσας συγχύσεως. 'Αλλού σι τιμαὶ ἔξεπταν καὶ ἀλλού ἀνετιμήθησαν. Αἱ πρὸς τὰ ὄντα διαφοραὶ — ὑπόδεικνύσιν οἱ ἐφοπλισταὶ — δὲν προήλθον ἀπὸ τοὺς ὑψηλοτέρους ναῦλους — τώρα εἶναι χαμηλότεροι — ὅλας ἀπὸ τὰς ἐπελθόντας μεταβολὰς τῶν φόμπτ τιμῶν εἰς τὸν Κόλπον.

τοῦ Μεξικοῦ τῶν βασιζομένων, ως γνωστόν, εἰς μόνον τὸν λεγόμενον τιμάριθμον Πλάττ'.

Οἱ ἐφοπλισταὶ εὐρίσκουν ἀδικιασιόγηπον τὴν ἀνατίμησιν, εἰς περίοδον μάλιστα καθ' ἦν ἐκπτωσιν τῶν τιμῶν τῶν καυσίμων ἀνέμενον, ως ἀποτέλεσμα τῆς ὑπερπαραγωγῆς τῶν πετρελαίων, τῆς αὐλήσεως τῆς ἀποδόσεως τῶν διυλιστηρίων καὶ τῶν χαμηλῶν ναῦλων.

Ανατίμησις ἐνός εἶδους σημάνει συνήθως Ἐλλειψιν αὐτοῦ. 'Ελλειψις, δῆμως, πετρελαίων δὲν ἐσημειώθη. 'Αντιτέως τὸ «φιούσελ δίλ» προσφέρεται τόσον ἀφόβων εἰς τὴν Δυτ. Εὐρώπην, ωστε πολλὰ διυλιστήρια ἔχονται πάσησθεν τὴν παραγωγὴν τῶν.

\* \* \*

Τὸ ζήτημα, δῆμως, τοῦ καθορισμοῦ τῶν τιμῶν τῶν πετρελαϊκοειδῶν· καθ' ὅλον τὸν κόσμον, κυρίως, δῆμως, διὰ τὰς ἐκτὸς τοῦ Δυτικοῦ 'Ημισφαιρίου περιοχάς, πρήση σοδαρῶν πλέον νὰ ἀπασχολή τὰς κυβερνήσεις καὶ τοὺς ἐφοπλιστές ιδιαιτέρως τῶν διαφόρων χωρῶν. Τὸ ἐνδιαφέρον τῶν τελευταίων δικαιολογεῖται ἀπὸ τὸ γεγονός, δῆμης η παγκόσμιος ναυτιλία καταναλίσκει ἑπτησιών 50.000 ἑκατομμύρια τόν.

Πιστεύεται γενικάς, δῆμης τὸ ηδηρ κρατοῦν μεταξὺ τῶν μεγάλων ἐταιριῶν πετρελαίων σύστημα καθορισμοῦ τῶν τιμῶν εἰναισ δεῖκον καὶ προκαλεῖ σοδαρᾶς ἀποβαρύνσεις εἰς βάρος τῆς καταναλώσεως. 'Η κατύργησίς του προβλέπεται πλέον ως ἀξίωσις.

Οἱ ἔχονται σήμερον τὰ πράγματα τὸ τιμολόγιον τῶν πετρελαίων βασίζεται ἐπὶ τῶν τιμῶν εἰς τὸν Κόλπον τοῦ Μεξικοῦ πλέον τῶν ναῦλων τῆς μεταφορᾶς εἰς τοὺς λιμένας τῆς παραδόσεως. Αἱ τιμαὶ τοῦ ἀκαθάρτου πετρελαίου ηδηρίθησαν τελευταίως εἰς τὸν Κόλπον. 'Επικολούθησε μετ' ὅλης ήμέρας αὔξησης καὶ τὰς πετρελαίων τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, τῶν ὑπολογίζομένων εἰς λίρας 'Αγγλίας, καὶ ἀμέσως κατόπιν ἀνετιμήθησαν καὶ τὸ «μπῶνκερ» κατ' ἀνάλογον ποσοστὸν πρὸς τὰς αὐξήσεις εἰς τοὺς αὐτοκανικούς λιμένας.

Τὸ γεγονός, δῆμως, δῆμης οἱ κατὰ μεγίστην ἀναλογίαν τὸ διὰ μπῶνκερ καυσίμων εἰς τὴν περιοχὴν τῶν πετρελαίων βασίζεται ἀπὸ ἀκαθάρτα πετρέλαια τῆς Μέσης 'Ανατολῆς καὶ δῆμης οἱ κόστος τῆς παραγωγῆς του διανείναι τὸ αὐτὸν οὔτε καὶ πρέπει νὰ συγχέεται μετ' εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, δημιουργεῖ σαφῆ τὴν ἐντύπωσιν τῆς πλήρους ἐπιρροής τῶν ἀμερικανῶν ἑταῖρων πετρελαίου εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν πετρελαϊκῶν τῶν πετρελαϊκοειδῶν δι' ὅλον τὸν Κόσμον.

Αἱ προϋποθέσεις, ὑπὸ τὰς ποδιάς εἰς τὰς τιμαὶς, δὲν ύφιστανται σήμερον, ἐφόδον ἀπὸ τὰ πετρέλαια τῆς Μέσης 'Ανατολῆς καὶ δῆμης οἱ κόστος τῆς παραγωγῆς του διανείναι τὸ αὐτὸν οὔτε καὶ πρέπει νὰ συγχέεται μετ' εἰς τὰς πετρελαϊκῶν ἀπόδοσιν, πρόχρονται τὰ πετρελαϊκοειδῆ τῆς εὐρωπαϊκῆς καταναλώσεως.

Ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ζητημάτος πρὸ ἔτους ἀκριβῶς μίας ἀμερικανικὴ εἰδικὴ ἐπιπτροπὴ ὑπέδειλεν εἰς τὸν Κύβερνον τῆς Μέσης 'Ανατολῆς προσέρχεται ἀπὸ ἀκαθάρτα πετρέλαια τῆς Μέσης 'Ανατολῆς καὶ δῆμης οἱ κόστος τῆς παραγωγῆς του διανείναι τὸ αὐτὸν λιμένας τῆς παραγωγῆς καὶ μεταφορᾶς καὶ ἀπὸ τὰ διυλιστήρια τῆς Εὐρώπης, μὲ τὴν πλέον ἐπίστης εὐθηνής ἀπόδοσιν, πρόχρονται τὰ πετρελαϊκοειδῆ τῆς εὐρωπαϊκῆς καταναλώσεως.

Τὸ προδηληθὲν ἀκριβῶς ἀπὸ τὸ ὑπουργείον τῆς Δικαιοσύνης ἐπιχείρησαν συνίστασι εἰς τὸ διτή της τοκτική του καθορισμὸν τῶν τιμῶν διὰ τὸ Basins Point and Gulf-Plus, δηλαδὴ βάσει τῶν ὑπολοτέρων τιμῶν παραγωγῆς τῶν πετρελαίων εἰς τὸ Τέρας καὶ ἐπὶ πλέον μὲ ναῦλον ἐπίστης ἀκοινότητος ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου καὶ δῆμης ὑπό την πρόστιμην τῆς Δικαιοσύνης ἐξήπτησε τὴν διωδίν τῶν μεγάλων ἑταῖρων πετρελαίου, διότι εἰσέπραξαν ἀπὸ τὸν Όργανον τοῦ Κοινῆς 'Ασφαλείας δεκάδας ἀκτομυρίων δολλαρίων ἐπὶ πλέον, λόγω τῶν ὑπερβολικῶν τιμῶν μὲ τὰς ὄποιας ἀπύλωπαν διὰ τῶν δολλαρίων τῆς Βοηθείας τὰ πετρέλαια τῆς Μέσης 'Ανατολῆς εἰς τὰς γώρας τοῦ Σχεδίου Μάρσοφ.

Τὸ προδηληθὲν ἀκριβῶς ἀπὸ τὸ ὑπουργείον τῆς Δικαιοσύνης ἐπιχείρησαν συνίστασι εἰς τὸ διτή της τοκτική του καθορισμὸν τῶν τιμῶν διὰ τὸ Basins Point and Gulf-Plus, δηλαδὴ βάσει τῶν ὑπολοτέρων τιμῶν παραγωγῆς τῶν πετρελαίων εἰς τὸ Τέρας καὶ ἐπὶ πλέον μὲ ναῦλον ἐπίστης ἀκοινότητος ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου καὶ δῆμης ὑπό την πρόστιμην τῆς Δικαιοσύνης ἐξήπτησε τὴν διωδίν τῶν μεγάλων ἑταῖρων πετρελαίων εἰς τὸν Κόλπον τοῦ Μεξικοῦ εἰς τὴν Εὐρώπην. 'Η κατανάλωσις συνεπάδει πολλῶν χωρῶν ὑπερέσυτο καὶ ὑποχρεούσιται ἀκόμη μὲ πλοπούν τὸ πετρελαίον τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, τόσον ἀκριβά, δῆμης θὰ ἐστοιχίσειν ἀν τὸ ὑπόδεσις ποτὲ τῆς ἀποτέλεσμα τῆς δικαιοσύνης τοῦ Κόλπου Μεξικοῦ εἰς τὸν Κόλπον τοῦ Λονδίνου.

## ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



MANAGERS A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

1953

LONDON E.C. 3

Τὸ δεξαμενόπλοιον καὶ οἱ πετρελαιοαγωγοί

Η έκμετάλλευσις τοῦ μεγαλυτέρου πετρελαϊσαγωγοῦ τοῦ κόσμου ἐνδέχεται νὰ ἀποδῆ ἀντιοκονομική, λόγῳ τοῦ συναγωγισμοῦ τῶν δεῖξαι-  
υπολίων καὶ τῶν κρατούντων χαμηλών ναύλων διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν  
πετρελαίων. Πρόκειται περὶ τοῦ ὑπεραραβικοῦ πετρελαϊσαγωγοῦ τοῦ ἀνά-  
κοντος, ὡς γνωστόν, εἰς ἀμερικανικὴν ἐπιχειρίσιν. Οἱ ἄγωγοὶ αὐτὸς, μὲ  
τὸ συλλεκτικὸν τοῦ συστήματος μεταφέρει τὸ πετρέλαιον εἰς ἀπόστασην  
1068 μιλίων ἀπὸ τὰς πετρελαιοπηγὰς τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας μέχρι  
τῶν ἀκτῶν τῆς Μεσογείου, εἰς Σιδώνα τοῦ Λιβάνου. Κατὰ τοὺς ἀνακοι-  
νωθέντας ὑπὸ τῶν ὀρμοδιών παραγόντων τῆς ἐπικειρίσεως ταῦτης ὕσθι-  
μούς, η συνοικιλή δοπάνη διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ ἀγάωγού καὶ τοῦ συλ-  
λεκτικοῦ συστήματος, ὀνήλθεν εἰς 230 ἐκαπιτωμαρίοις δολαρίων.

Ο άγνωστος επέρασθώ τόν Σεπτέμβριον τού 1950, δόπτε, λόγω τῆς μεγάλης ἐλλείψεως δεξαμενοπλοίων, ή διὸ θαλάσσας μεταφορά τῶν πετρελαίων ἔτη Περσικοῦ Κόλπου, μὲ περίπλου τῆς Ἀραβικῆς Χερσονήσου καὶ διέλευσιν ἐκ τῆς Σουέζ, ἦτο διαπανηρά. Διὰ τοῦ ἐν λόγῳ πετρελαιαγογοῦ ἀπεφεύγη τὸ ἔξ 7000 μιλλίων κυκλικὸν ταξίδιον μέσω Σουέζ—Περσικοῦ Κόλπου καὶ τάναπαλιν καὶ οὐτῷ 65 ἡ καὶ περισσότερα τῶν ἐνέργεια δεξαμενοπλοίων κατέστη δυνατὸν νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἀλλοχροῦ. Ἀπεφεύχθησαν ἐπίσης καὶ τὰ πολυυδάτανα διόδια τῆς διώρυγος Σουέζ.

"Η συμπλήρωσις και λειτουργία του άγωγού συνέπεσεν εἰς ἐποχὴν, καθ' ἣν αἱ εὐώπωταικαὶ ἀγοραὶ ἐζήσουν πετρέλαια ἐξ ὅλου τῶν πηγῶν·" Ὡτο, τότε, ἡ ἐποχὴ, κατὰ τὴν ὅποιαν αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ πολούθουσαν τὴν πολιτικὴν πάρεχουσ οἰκονομικὴν βοήθειαν εἰς τὰ εὐώπωταικά ἔθνη πρὸς ἀγορὰν πετρελαίων ἀπό την Μέσην Ἀνατολὴν. Σήμερον, αἱ συνθῆκαι μετεβλήθησαν. Αἱ πηγαὶ πετρελαίων εἰς μὴ ἀμερικανικὰ περιοχάς ἥνδηθησαν μεγάλας. "Η αὔξησις, αφ' ἐτέρου, τῶν ναυπηγήσεων δεξιαιμονιπολίων καὶ σούπερ τάνκερων πτοεκάλεσε τόσην ὑπότιμην τῶν ναῦλων διὰ τὰ ύγρα καύσιμα, ὥστε ὁ πετρελαιοιγώγος νὰ αἰσθάνεται ἡδη τὸν ἔκ του ἄνταγωνισμὸν των ἀντίκτυπον.

"Οταν κατεσκευάσθη όντας λόγω άγνωστος, ο μέσος δρος των ναυλών πήτακατα 35% έπι πλέον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου. Τα δε-ξαμενόπλοια έπετυχαν τους φορτώσεις έκανε το Περσικού Κόλπου πρός δόλλαρι 1.75 το διαρρέιον και ήσαν ύποχρεωμένα να πληρώσουν διάτι διόδια έκανε το Σουεζ 14 σύντονα το διαρρέιον. Το κυκλικόν ταξίδιον των 7000 μιλιών ανεβίδασε το κόστος της μεταφοράς ανά τον δόλαρι. 2.41 το διαρρέον, τιμής κοστολογήσεως είς το τέρμα του πετρελαιοαγωγού έπι της άκτης της Ανατολικής Μεσογείου. Η σταθερά αύξησης της ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίων προεκάλεσεν ύποτιμησιν των ναυλών κατά 40% και άνω έπι έλαπτον τη βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου. Διεπιστώθη σχετικώς, διάτι με τηνας ναυλών κατά 10% μικροτέρας της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, αι διάτι δεξαμενοπλοίων μεταφοράι πετρελαίων είναι εύθηνότεραι, έναντι των μεταφορών διά τού άγνωστον. Απότελεσμα του γεγονότος τουτού του πήδησεν ή μείωσις των παραδόσεων πετρελαίου διά τού άγνωστον και κατ' άκολουθίαν ή πτώσις τών τιμών του πετρελαίου είς την Ανατολική Μεσογείου. Οι άρμοδοι της έπιχειρήσεως του άγνωστον διμολογούν μειώσιτων των διάτι τού άγνωστον παραδόσεων πετρελαίου κατά 15.3%. Οι άνεπιστημοι άριθμοι άνασθιζόντων την μείωσιν ταύτην άπο 2.170.000 διασφέλια την έδρανοδά είναι 1.841.000.

Πρός ἀντιμετώπισην τού συναγωνισμού τῶν τάκερς, ἡ ἐπιχείρησης τοῦ ἄγωγοῦ ὑπερβιδάσει τὴν τιμὴν τῶν πετρελαίων ἐπὶ τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου ἀπὸ 2.41 εἰς 2.20 δολλάριο τὸ βασιέλιον. «Η πτώσις, διωρική παραδόσεων συνεχίζεται καὶ μολονότι ὑπὸ τῆς ἐπικειρήσεως δὲν ἀντιμετωπίζεται διὰ τὸ ἀμέσως προσεγένεται μέλλον ἡ διακοπή τῆς λειτουργίας τοῦ ἄγωγοῦ, ἐν τούτοις, δὲν ἀποκρύπτεται, ὅτι οὐδόλως εὑνοεῖται ἡ ἔπιζημία συνέχισις τῆς ἐργασίας. «Η τοιαύτη κατάστασις ἔξθετηνεις τῆς πτώσης σιν καὶ τῆς κυκερήσεως τοῦ Λιβανού εἰς τὴν προπτέριεν τῆς, διπάς ἐπιπτύχη ἀπὸ την ἐπιχείρησην τοῦ ἄγωγοῦ αὐθιστην τῶν καταβαλλομένων τελῶν παροχεύεσσων τοῦ πετρελαίου. Οἱ Λιβανοί, στερούμενοι πετρελαιοπηγῶν, ἐπειδίωκε νὰ ἔξαργυρώσῃ τὴν γεωγραφικήν του θέσιν διὰ τῆς εἰσόπραξεως μεγαλυτέρων κατά τὸ δυνατόν τελῶν ἐκ τῆς λειτουργίας τοῦ ἄγωγοῦ.

"Η ἄρχικὴ ἐν προκειμένῳ συμφωνίᾳ προέβλεπε τὴν καταβολὴν ὑπὸ τῆς ἐπικειμένου ὑψηλῶν τελῶν, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ποσότητος τοῦ διοχετευ-  
μένου πετρελαίου. Τὸ νέον καθεστώς τοῦ Λιβανού καὶ οἱ ἀρχγοι τοῦ Ἑ-  
ζήνητος τὴν σύναψιν νέας συμφωνίας, διὰ τῆς δόπιας τὸ Κράτος θὰ εἰσέ-  
δικαίωμα συμμετοχῆς εἰς τὰ κέρδη τῆς ἐπικειμένους τοῦ ἀγωγού. Οἱ λ-  
θύνοντες ταῖς τῆς ἐπικειμένους πρήτησιν διαρρήξην νὰ δεχθοῦν ἀναθεώ-  
ρησης τῆς ἀρχῆς συμφωνίας καὶ ἐδίλλωσαν, διτὶ ήταν προτιμήσουν ἐν ἀνά-  
κτη καὶ νὰ διακόψουν τὴν λειτουργίαν τοῦ ἀγωγού, παρὰ νὰ πληρώσουν πε-  
ρισσότερα. Δὲν ἀποκλείεται ἡ πρόσφατος μείωσις τῶν ἀργαστῶν τοῦ ἀ-  
γωγού νὰ πείσῃ τὴν κυβέρνησιν τοῦ Λιβανού, διτὶ ή ἀπειλὴ τῆς διακοπῆς  
τῆς ἐκενταλλεύσεως τοῦ ἀγωγού δὲν ἀποτελεῖ ἀπλούστην ἐπικείρωμα.

**"Ἐνταῦθα διέβλεψεν Ἰησοῦς τὸν οὐρανόν."**

'Ο κ. Ι'. Χαραλάμπης, αντιπολίοιχρος—νωπηγός του Β. Ν. ξέδωκε μίαν άξιόλογον μελέτην, χρήσιμων διὰ πάντα ἀσχολούμενων εἰς τὰ ἔργα της θαλάσσης. "Υπὸ τὸν τίτλον «Ναυπήγιο» προβαίνει ὅ συγγραφεὺς εἰς ἀπλὴν καὶ σύντομον ἀνάπτυξιν τῶν ἀρχῶν την νωπηγικῆς κυνής, τῶν κατασκευαστικῶν, μεθόδων καὶ τῶν εἰς χρήσει μαθηματικῶν τύπων καὶ ὑπολογισμῶν. Ο διερχόμενος τας διακοσίας σελίδας του βιβλίου του κ. Χαραλάμπη απόκτησε σαφώς πλέον τὴν ἀντίληψιν του σκοπούς, τῶν περὶ πλωμάτωπτος καὶ ἐντασθεῖσας κανόνων καὶ τῶν μέτρων

φους, των περι πλωτοποιίας και ευσταύρειας καρυκών και των μετρητής συντήρησεως τού πλοίου.  
Η ἀπόκτησις τού βιβλιού ἐκθύμων συνιστάται. Είναι μία ἀξιοπρόσεκτη μισθολογία εἰς την γνώσην τῶν στοιχείων τῆς ναυτικῆς ἐπιστήμης. Τιμὴ δασαὶ 50.000. Προτείνεται εἰς δόλα τα βιβλιοπωλεῖα.

## Τὸ δρᾶμα τῆς ἀνεργίας

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» είδον τούς καταπληκτικούς ἀριθμούς τῶν ἀνέργων ναυτικών. Τὸ ὄλιγώτερον ποὺ ἡμπορῷ νὰ εἴπω, εἶναι ὅτι μὲν κατέλασεν ἀπογοήτευσις διὰ τὸ κατάπυντα αὐτὸ τοῦ ἐμπορικοῦ μαρ-  
Ναυτικοῦ. Εἰς ποιόνις, να, νὰ ἀπέντυνθῇ τις; «Οχι, δέσσια, εἰς τὸ  
Κράτος, ἀφοῦ ἐν τῇ κυριολεξίᾳ Ναυτιλίᾳ Ἑλληνική δὲν ὑπάρχει. Κα-  
πῶς ἥτο δυνατὸν νὰ ὑπάρχῃ. ἀφοῦ τὸ Κράτος τὸ Ἑλληνικὸν τὴν ύπε-  
χρέωσε νὰ φύγῃ ἀπὸ τὴν σημαίαν μας. Ἐκεὶ ὅπου τὰ μεγάλα ναυτικά  
Κράτη ἀπεβύνονται μὲ τὸ «Gentlemen», τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος διὰ τῶν  
τεταγμένων ὄργανών του, ωσάν φρούραρχος τοῦ Τουλού-Μπουρνάρ, γρά-  
φει «ἘΝ ΤΕΛΟΔΟ ΜΑΣ».

Αύτό το Έλληνικόν Κράτος κατεξητέλισε τό Έλληνικὸν πλοῖον εἰς τὴν ξένην μὲ τὴν ἐγκληματικὴν διαταγὴν ποὺ τοῦ ἔξετό θευσε: Σ οὐ ἀπαγορεύω τὸν ὅπλον! Μήπως ἔστι θὰ ἐπρόκειτο νὰ κρατῆῃ η Έλληνικὴ σπουδαία;

Γνωρίζετε καλώς, κ. Διευθυντά, διτί δὲν έχουμεν Ἐμπορικήν Ναυτιλίαν, διότι ἀν φαιρέσσωμεν τα λιμένατα, τα ὄπιοιά φέρουν τὴν καυδολεύκουν «ἔλεψθεού», πόσα ἄλλα πολιοί απόμενουν εἰς τὴν δύναμιν τῆς σημασίας μας; Πέντε τάνκερς ἀπό τα μεγάλα ποὺ τώρα καθελκύνονται, ἀναπληρούν τὴν χορηγιτόκητα τῶν ὑπόλοιπων. Τὰ περισσότερα προσφεύσμαν δικαιούνται την Εργασίαν ποὺς διάλλουμεν.

χουν την ι εισοδαν προς οικανων.  
Τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος, αὐτὸ κυρίως, δὲν δικαιοῦται συνεπῶς νὰ δι-  
λῆ περὶ Ἑλληνικῆς ίδιακτηρίας πλοιών υπὸ ξένας σημαίας. Ἐάν ὅμως  
ὁ πολυάριθμος αὐτὸς ἐμπορικὸς στόλος δὲν ἔχῃ σχέτιν καμμίαν μὲ τὸ  
Ἑλληνικὸν Κράτος καὶ τοὺς ὄνθρωπους τούτου, εἶναι αντίθετος Ἑλληνικο-  
τάτος δι' ήμας τοὺς ναυτεργάτας καὶ διά τὸ Ἑλληνικὸν "Εθνος. Οἱ ιδι-  
κτηταὶ τῶν καὶ δό κόσμος δόλος ὁμοιογούν, ὅτι τὰ πλοῖα αὐτὰ εἶναι ιδι-  
κά μας, δηλαδὴ Ἑλληνικά υπὸ ξένην σημαίαν.

Ἐφορώναμεν πρὸ τιμέρων εἰς Κανοδικὸν λιμένα (τὸ πλοῖον μου φέρει 'Ἐλληνικὴν σημαίαν'), δῆτε κατέπλευσεν ἐνώπιον Χονδρουΐας· Ἡράτησα τούς φορτωτάς μου τὶ πλοῖον ἢτο τὸ καταπλεύσαν καὶ μου ἀπήγνησαν; 'Ἐλληνικὸν ὑπὸ σημαίαν Χονδρόυρας. Εἶναι, συνεπώς, τὰ πάμπολλα αὐτὰ πλοία 'Ἐλληνικά, διὰ τοὺς ναυτηράτος καὶ ὁ κυριότερος λογις τῆς ἐλληνικότητός των εἴναι τὸ δῆτι οἱ 'Ἐλληνες ναυτεργάται συνειργάσθημεν μὲν στοργὴν καὶ αὐτοθυσίαν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν αὐτῆς τῆς Ναυπίλιας, ἔκτὸς τοῦ κύκλου τῆς ἀρμοδιότητος τοῦ 'Ἐλληνικοῦ Κράτους καὶ τῶν ὄργανων του. Οἱ πλοιοκτῆται τὸ γκωρίζουν καλῶς, δηλαδὴ τὸ ἐνθυμούνται, ὅπως τὸ ἐνθυμούμεθα καὶ ἡμεῖς οἱ παλαιότεροι.

Είς τὸν δασικὸν λόγον τῆς Ἑλληνικότητος τῶν πλοίων αὐτῶν διὰ τὸν Ἑλληνα ναυτικόν, προσθέσσονται καὶ τὸν πατριωτισμὸν τῶν ιδιοκτητῶν των, τὸν ὅποιον κανεὶς δὲν πρέπει νὰ ἀμφιστρέψῃ. Μετά τὸν πρόλογον αὐτῶν, ἔχομε τώρα εἰς τὸ κύριον θέμα τῆς παρούσης μου.

Ἐάν εἰς δὲ αὐτά τὰ πλοῖα, ὅπου δὲν δεσμεύονται ἐκ τῶν κανονισμῶν τῆς σημαίας, ὅπως εἰς τὴν Βρεταννικήν ή τὴν Ἀμερικανικήν σημαῖαν, ἔαν, λέγω, ἀπόχολοντὸν Ἐλληνίης ναυτεργάτα, πιστεύω ὅτι δὲν θὰ ἔχειάτε στατιστική ἀνέργων ναυτεργάτων καὶ θὰ θέρεπτεύετο ή οικτρά αὐτή κατάστασις τῶν χιλιάδων οἰκογενειῶν τῶν στερουμένων τῶν στοιχειώδων μέσων τῆς ζωῆς. Είναι κεφαλαιάδων σημασίας, θύνικη καθοδός, τὸ ζητημα τῆς ἐμβιδείστως τῆς ναυτεργαστικής ἀνεργίας. Διάφορη τὴν ἐπιτυχίαν τῆς Ιεράς αὐτῆς προσπαθείας δὲν θὰ ἀπευθυνθῶ πρὸς τὸ Κράτος, διότι τοῦτο οὔτε ἀρμοδιότητα ἔχει, οὔτε καὶ δικαίωμα, ἀφοῦ αὐτῷ εἶναι ή κυρία αἵτια τῆς φυγῆς ἀπὸ τὴν σημαῖαν τῆς Πατρίδος, τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου. Ή η ἀλήθεια αὐτή εἶναι ἴσως πικρά. Δὲν πέποι θύμοις ἀπὸ τοῦ νῦν εἶναι ἀλήθεια καὶ νὰ ἐπιβάλλεται εἰς πᾶσαν περίστασιν ἢ ἐπανἀλήης της. Ἀπευθύνομαι πρὸς τοὺς συνδέλφους καὶ πλοιάρχους καὶ εἰς τοὺς κ. κ. πλοιοκήτας καὶ ζητῶ νὰ μοῦ ἐπιτρέψῃ νόην ὑποδέσμων πρὸς αὐτοὺς τὰ ἔκκητα: «Οφείλομεν νὰ προσλαμβάνουμεν Ἐλληνας καὶ μόνον Ἐλληνας δι' ὀδόλοντον τὴν σύνθεσιν τοῦ πλορώματος. Ακόμη καὶ διαν δὲν εὐρίσκωμεν Ἐλληνας, προτιμητέον εἴναι νὰ ταξιδεύσωμεν μὲ Ἑλλιπῆ τὴν σύνθεσιν, διὶ τέλεσαι εἰς τὰς βασικὰς κατηγορίας τοῦ πλορώματος, μέχρι τοῦ λιμένους διοποιεῖσθαι θά δυνηθῶμεν νὰ ναυτολογήσωμεν Ἐλληνας, χωρὶς ἄπειροντας δοτάντων εἰς δέρσος τοῦ πλοίου.

ριού υπερβολικάς δαπανών είς βαρός του πλοιου.

"Οσον καὶ ἄν δὲν συμφέρου. οὔτε είναι ὄφρον νὰ ταξιδεύσωμεν μὲ ἐλλιπές πληρωμά, εἰναι πάντος προτιμότερον, προκειμένου νὰ προστήθοθων εἰς ἔνα-ἐνδιάμεσον λιμένα ἢ εἰς τὸ τέρμα τοῦ ταξιδίου συμπατριώτας μας συνεργάτα. Δέν Ισχυρίζουμαι ὅτι ὑπόδεικνύα εἰς τοὺς συνδέσμους μου, πολὺ δὲ περισσότερον εἰς τοὺς φροπλιστάς, κατὶ ποὺ καὶ αὐτοὶ δέν τὸ ἐσκέψθησαν καὶ δὲν τὸ ἔξετίμπασαν δεόντως. "Ολοὶ διαπνέονται ἀπὸ τὰ αὐτὰ ισθήματα καὶ ἐλπίζω ὅτι ὅλοι ἀνήσυχοι πληροφορούνενοι τὴν ἐν Ἑλλάδι τρομακτικήν ἀνεργίαν τὸν ναυτεργατῶν. "Ἄσθενήσουμεν λοιπόν διά τὴν περιστολήν την Εἴσιν κεκῆδην μας Ιερού

βοηθήσουν, λοιπόν, διά την περιστολή της. Είναι καθήκον μας ιερού. Τών τηλεγραφητών διαιτέρων ή θέσις δυσχεραίνεται από την ἀνωμαλίαν της Βαθμολογικής και μισθοδοτικής των συγκρίσεων με τούς έξενους. Θά ἡδύνατο η Ἔνωσις τών Φερπολιτών με τάς Ναυτεργατικάς 'Οργανώσεις να διορθώσουν τὴν διεφοδον αὐτήν. Είναι καὶ οἱ τηλεγραφηταὶ ἀπάραστιποι συνεργάται τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, ὅπως καὶ οἱ λοιποὶ ναυτεργάται. 'Οφείλουν δώμας καὶ αὐτοὶ γὰρ ὑπόβοθη θήσουν τὴν ἀποκατάστασιν μαζί ἀνωμαλίας, πτις σήμερον ὀντανακλᾶν εἰς δύρος των. 'Η θεωρίας νάρα μηδίνωμεν κεκτημένον δικαιώματα, ἃς οιμ

εἰς ταῦτα τῶν, ηγέρησαν καὶ μη σύγκριτον κατέβασαν, ὥσπερ εἴπερ πάτηται νὰ πιστεύω διτὶ θέσιν την, ἀν πρόγματι ἐπιδιώκουμεν νὰ διοφράσωμεν τὰ κακῶν κείμενα.

Τί θὰ ἔλεγαμεν ἐὰν οἱ ὑπόπολιςχοι, οἱ Β' μηχανικοί, οἱ ἀνθυποπολι- αρχοί καὶ οἱ Γ' μηχανικοί καταρτίσουν μίαν Ισχυράν δργάνωσιν καὶ ζη- τήσουν αἱδηστην τοῦ μισθοῦ των κατὰ εἰκόσι λίρας πρὸς ικανοποίησην των ἄνδρων τῶν τελεγράφων; Θὰ ἀπορεῖσθαι μάτιαν γνωκοῖς; Ή ἔν-

τῶν εναντί των Τηλεγράφητων; Ήταν απεκαλούντο μηπώς αναρχικοί η εκβιστατές;

Πιστεύω, δτι είναι δυνατόν νά απασχοληθούν δλοι οι "Ελληνες νεανιτερούταις είς τὰ ξένα πλοιά μας και ούτω νά ἐκλείψῃ ή τραγαδία αὐτή τῶν πενιμένων χιλιάδων ναυτικῶν οἰκογενευέται. Πλοιοκτήταις και πλοιο-αρχοι δρεῖλουμεν νά κάμωμεν τὸ καθηκόν μας ἔναντι τῶν συνεργάτων μας, ἀφού είμαι βέβαιος ὅτι δλοι έχομεν τὴν συναίσθησιν αὐτοῦ.

Και διά νά καταλήξω: "Οσον ἀφορετ τὸ Κράτος, ἔνα μόνον ἔχει σο-  
βαρὸν καθῆκον: Νά χαράξει ἐπὶ τέλους μίαν σαφῆ ναυτιλιακὴ πολιτι-  
κήν. Νά αποβάλουν τά ὄργανά του τὸ στρατοκρατικὸν ὑφος και νά φε-  
θούν πρὸς τὴν ἐπιτίχειόντων και τὸ πλοίον μὲ περισσότερων στοργῇ κα-  
τατέλλονται. Επένδυση μεγάλη τὸν πολιτισμόν της διατηρεύεται στοτε-

τεύει πράγματι τό πλοιον και δέν του δημιουργεί άνωμαλίας ή πρός την σημαίαν τής Πατρίδος προστήλωσις του πλοιοκτήτου.

Δέν πρόκειται, δέναισα, νά πεισθών οι έφοπλισται μέ λόγια κενά, είτε δ Παπάγος, η δ Βενιζέλος, η δ Τσαλδάρης, η δ Παπανδρέου θά τά έξαγγειλουν, έφ δσον τό στατραπικόν πνεύμα καὶ ή προκατάληψις τών δημοσίων υπηρεσιών δέν έκλεψη.

Έξετιμησε μήπως ποτέ τό 'Ελληνικόν Κράτος τάς χιλιάδας τών αρίστων ναυτεργαστον και τάς δύναμισα τών ναυτικών έπιχειματιών, τών όποιων ή δράσις καταπλήσσει τό διεθνή ναυτικόν κόσμον; 'Όνοματα κολοσσοί, ωσάν τον Κουλουκουντή, τον Νιάρχου, τον 'Ωλαση, τον Λιδούν, τον Γουλανδρή, τον Λουζη, τον Βεργωτή, τον 'Εμπειρίκου, τον Λυκιαρδόπουλου και ἄλλων πολλών έτιμησαν ποτέ ἀπό τό Κράτος; 'Ανεγνωρίσθη τό έθνικόν των ἔργων; Αύτοι και ήμεις ἀκούσωμεν μόνον: Ναυάρχους, ἐπιτελεῖα, ὑπαστυποτάς κλπ. 'Η Ναυτιλία, δύως, με τοισύτη διάδικορίαν και με τόσην ἐχθρότητα κατά τών δημιουργών της, δέν προσέτασται. 'Ἄς πάρουν τό παράδειγμα ἀπό τά ἄλλα Κράτη. 'Ἀπό τά Σκανδιναϊκά, τήν 'Αγγλίαν, τήν 'Ολλανδίαν, αὐτήν τήν γειτονικήν 'Ιταλίαν.

'Ολοι γνωρίζουν καλῶς τί δέξει ή Ναυτιλία, ποιοι τήν ἐδημιουργήσαν και τώς πρέπει δημιουργούν και δημιουργήματα νά τά μεταχειρίζωνται διά νά ἀναπτυχθούν περισσότερον. 'Ἐνώ ήμεις...

'Ἐπαναλαμβάνω ἵσως πολλά ἀπό τά δσα τά «Ναυτικά Χρονικά» κατά καιρούς ἀναβέρουν. Φορεύς τῆς ναυτικής Κοινῆς Γνώμης είναι τό περισσικόν σας και συνεπώς τάς ἀπόψεις ήμων τών ναυτιλομένων φυσικών είναι νά ἀπηχη.

Εύχαριστων διά τήν φιλοξενίαν, διατελώ μετά τιμῆς

Κ. ΔΑΝΑΛΗΣ

Πλοίαρχος ἀ)π «Γεώργιος Πανώρας»

Σαβάννα 22 Ιουλίου 1953.



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF,  
NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,  
HULL AND GRIMSBY.

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

## ΠΕΝΘΗ

### Νικόλαος Καμπάνης

Δέν κατελύπησεν δ ἀδόκητος θάνατος τον Νικόλαο Καμπάνη μόνον τούς οἰκείους, τούς φίλους και τούς πολλούς γνωστούς τούς άξιμηστους νεκρού. Δέν τόν ἔκλαψαν μόνον ή ἀγαπημένη του Σύνος και αι Κυκλάδες δλαι. 'Εχασε και ή Ναυτιλία τόν καλόν της φίλον, τόν στοργικόν παραστάτην τών ζητημάτων της. 'Εντος και ἔκτος τής Βουλής δ Νικόλαος Καμπάνης υπήρχεν, δ θερμός συνήγορος τής ναυτιλιακής υπόθεσεως. 'Ηγωντεν και αὐτος νά διαδώσῃ τάς πλάνας και τάς προκαταλήψεις, νά στιμετοπίσῃ θαρραλέως τήν ἐχθρότητα και τήν ήθελημένην κατά τό πλοίου ἐπίθεσιν.

Καλός πολίτης, στοργικός οἰκογενειάρχης, τίμιος ἀγωνιστής, λαμπρός ἐπιστήμων και ἀγαθός ἀνθρώπος αῦτα ήσαν τά κύρια γνωρίσματα τον Νικόλαο Καμπάνη. 'Ο θάνατος τόν ἀφήρασε πολὺ ένωρις. Είχε ἀκόμη εύπύτασ περιθώρια δράστες γενικευτέρας υπέρ τούς κοινωνικούς συνόλου. 'Απέθανεν ἐκ συγκοπῆς καρδιας εἰς τήν Σαντορίνην πρό μηνός και ἀκηδεύθη εἰς τήν Σύρον με τήν πάνδημον τού λαού συμμετοχήν.

Τάς «Ναυτικά Χρονικά» ἀπευθύνουν τά θερμά των συλλυπητήρια πρός τήν ἀποφανίσθεισαν οἰκογένειαν τού ἀλητημονήτου νεκρού.

## ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΙΔΗΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΝ

### ΣΥΝΙΣΤΩΝΤΑΙ ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ ΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΑΙ ΖΩΝΑΙ

'Υπό τών ύπουργών Βιομηχανίας και Οικονομικών υπεγράφη τό κατωτέρω σχέδιον νομοθετικού διατάγματος:

«Περι τρόπου συστάσεως 'Ελευθέρων Τελωνειακών Συγκροτημάτων ναυπηγήσεως και ἐπισκευῆς πλοίων».

'Αρθρον μόνον. 1. Διά Β. Διαταγμάτων ἐκδιδομένων προτάσει τών ύπουργών Οικονομικών και Βιομηχανίας ἐπιτρέπεται δ καθορισμός 'Ελευθέρων Τελωνειακών Συγκροτημάτων εἰς ἐπιλιμνίους ή ἄλλους παραθαλασσίους χώρους και ή ἐντός τούτων ἐγκατάστασις και λειτουργίας βιομηχανίας ναυπηγήσεως και ἐπισκευῆς πλοίων.

2. Τά διά τάς ναυπηγήσεις και ἐπισκευάς ταύτας τών πλοίων χρησιμοποιούμενα, ἐντός τών χώρων τών κατά τά ἀνωτέρω συνιστωμένων 'Ελευθέρων Τελωνειακών Συγκροτημάτων ναυπηγήσεως και ἐπισκευῆς πλοίων, πάσης φύσεως ὑλικά, ἀπαλλάσσονται τών είσαγωγικών δασμών και τών τούτοις παρεπομένων φόρων.

3. Δι' δομών Β. Διαταγμάτων κανονισθήσεται δ τρόπος τής λειτουργίας τών ἐγκαταστάσεων αὐτών και τής ἐποπτείας υπό τών Τελωνειακών 'Αρχων και πάσα εν γένει αναγκαία λεπτομέρεια.

'Η ισχύς τού παρόντος Ν. Δ. ἀρχεται ἀπό τής δημοσιεύσεως του διά τής 'Εφημερίδος τής Κυβερνήσεως.

Τού νομοσχεδίου προτάσεσται ή κατωτέρω εἰσηγητική ἔκθεσις:

«Διὰ τάς διστάξεων τού ἀρθρου μόνου τού σχεδίου Ν. Δ. ἀπερι τρόπου συστάσεως 'Ελευθέρων Τελωνειακών Συγκροτημάτων ναυπηγήσεως και ἐπισκευῆς πλοίων» σκοπείται ή παροχή εύχερείσας καθορισμού ἐλευθέρων Τελωνειακών Συγκροτημάτων εἰς ἐπιλιμνίους ή παραθαλασσίους χώρους πρός δημιουργίαν ευνοϊκών δρων ἀναπτύξεως τής βιομηχανίας ναυπηγήσεως και ἐπισκευῆς πλοίων και διά τόν ἀποτελεσματικώτερον συναγωνισμὸν διοιδῶν βιομηχανιῶν τών ἀλλοδαπῶν λιμένων.

Αι ἐντός τών ζωών τούτων βιομηχανικά ἐγκαταστάσεις διά τήν ναυπήγσιν και ἐπισκευήν πλοίων, θά λειτουργῶσιν υπό τό διδύτον καθεστώς τών 'Ελευθέρων Τελωνειακών Συγκροτημάτων, περί ών αι διατάξεις τού ἀρθρου 4 τού Νόμου 436)1914 «περι δασμολογικῆς ἀφομούσεως Νέων Χωρῶν», και θά τελώσιν υπό τόν ἐλεγχον και τήν ἐποπτείαν τής Τελωνειακής 'Αρχής.

Ούτω, τά ἐντός τών χώρων τών συνιστωμένων 'Ελευθέρων Τελωνειακών Συγκροτημάτων ἀποτιθέμεια πάσης φύσεως ὑλικά διά ναυπηγικάς και ἐπισκευαστικάς ἔργασισας τών πλοίων. δέν θά υπόκεινται εἰς εἰσαγωγικής δασμούς ή ἄλλους φόρους, ή δέ παραμονή των εἰς τούς χώρους τούτων θά είναι ακαθορίστου διαφρέιας.

'Ομοίως ή συντήρησις και ἀπεκεργασία τών υλικών και αι ἐν γένει διενεργούμεναι ἐντός τών Συγκροτημάτων ἔργασισαι θά γίνωνται ἀνεύ αναιμίδεως τής Τελωνειακής 'Αρχής.

Διά δισταγμάτων θέλει καθορισθή δ τρόπος λειτουργίας και ἐποπτείας τών Συγκροτημάτων υπό τών Τελωνειακών 'Αρχών και πάσα εν γένει λεπτομέρεια.

Τέλος διά τού συστήματος τούτου θέλουσι δημιουργηθῆ λίαν εύνοϊκα συνθήκαι αφ' ἐνός μὲν ἀπαγολήσεως ίκανον ἀριθμού ἔργατικών χειρῶν, αφ' ἐτέρου δε εἰσροΐς ἐν τή χώρᾳ συναλλάγματος ἐπ' ωφελεία γενικώτερον τής 'Εθνικής Οικονομίας».

## N. SELVARADJALOU CHETTY & CO (INDIA)

ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

ΕΙΣ ΜΑΝΤΡΑΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΚΤΗΣ ΤΩΝ ΙΝΔΙΩΝ

STEVEDORES & SHIPCHANDLERS  
AT MADRAS & COAST PORTS

Tele: 3680

Cables: «STEVEDORE-MADRAS»

EUROPEAN AGENTS: P. C. RIDLEY & CO. LTD.

Tele: LON. 5125)7

Cables: RIDCO-LONDON

London E.C. 3

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

# SJS "CLAIBORNE"

Μια μικρή παρέμβαση. Παρέμβασης μιας ιστορίας πολὺ ξένης άπο τα σύγχρονα θέματα της Ναυτιλίας μας. Ζητούμε τη συγγνώμη από τους Ναυάρχους μας για αυτήν μας την αδιακρίσια. Έλπιζουμε έπιστος νά μην παρεξηγηθούμε από τους ζηλωτάς της απόλυτης άσυδοσίας στη θαλασσινή έπιχειρηση. Ζητούμε και την έπιεικεια των όραματιζουμένων το «Ελεύθερη νησί» σύμμωντας νά υψώσουν έκει το φλάμπουρο τους, άναλογο με κείνο που μόλις έχθες ύπεσταλη από την «Ελεύθερη Ελλάδα».

Η ιστορία που παρεμβάλλουμε δέν γεννήθηκε στη φαντασία ούτε το πνεύμα έπειταρεύθη ν' απογειωθεί τη περιστατικά της.

Και όπως θά έλεγε ο ρωμαϊκός: «Ο πλούς είχε γείρει κατά τη δύση του και οι λόφοι του τροπικού ωραίου νησιού, του Πουέρτο—Ρίκο, φλεγόντουσαν στα μαδιά χρώματα της άναλαμπτής του».

«Αριστερά, ή Καραϊβική, απέραντος λειος καθρέφτης, όπου φεύγοντας ναρκισσεύεται τό μεγάλο άστρο και δεξιά ή αιώνιος Ατλαντικός, όπου σ' αυτή την ώρα γίνεται καταγάλανος, άναμένοντας νά ύποδεχθη την νύχτα».

Η φόρτωσης της ζάχαρης στό καράβι μας είχε σταματήση. Τρεις—τέσσερες ναυτικοί είχαμε αποτραβήσθη σ' ένα μπάρ του λιμανιού.

Διὸ μπύρες μιά κόκκα-κόλα και ένας ξεκοιλιασμένος άνανάς, πάνω στο τραπέζι, παραστέκουν τό κουβεντολί μας με μωσαϊκό θεμάτων και γινώμων.

Άερας, ούτε ίχνος. Θόρυβος, κανεὶς σᾶλος, πλήγη έκείνου που δημιουργεῖ ο όχληρος βόμβος των κουνουπιών, όπου αύθαδιάζουν γύρω στ' αυτά μας, διεκδικώντας την τροφή τους εἰς βάρος μας.

Ο γεροντότερος συνεχίζει την κουβέντα του γεμάτος φιλοσοφίας:

— Και νά σκέπτεται κανεὶς, λέει, πώς τούτες 'δω οι ντροπαλές θάλασσες θά γειμίσουν σ' ένα—διό μήνες από τους δαιμόνους τών κυκλώνων. Νά σκέπτεται κανεὶς, ότι έρχονται στηγμές όπου τούτοι 'δω οι στρωτοί καθρέφτες γίνονται κόλαστοι τρόμεροι, όπου σάν μπλέξης στά βροχία της, δέν γλυτώνεις πού νάχης δρακού ρίζες.

Η συζήτησης γενικεύθηκε. Άραδίαζουμε περιστατικά παλιών ναυαγίων, παλιών χαμένων βαπτοριών, την έποχη όπου ο άσυρματος δέν προσέφερε, άκομα, την συμβολή του, είτε με την πληροφορία του μετεωρολογικού δελτίου είτε με την έξαγγελία του κινδύνου.

«Αύτανδρος» πήγαιναν κάθε τό τα καράβια, χωρὶς κανεὶς νά μάθη τό γιατί και τό πού. Τό πολύ, κάποιο πάνω σε μιάν άκτη ή κάποιο σωστιό ή κάποια σπασμένη βάρκα, νά έδιναν με τό καιρό τή μαρτυρία γιαδέν δράματος που προήγητη στήν περιοχή.

Θυμάμαι καλά, συνεχίζει ο ίδιος, πώς κάθε τόσο στό χωρίο μου μαυρούτυντουσαν, ταύτοχρονα, γυναικείς και όφανά σε δέκα κι' άκομα σπίτια, ένω οι άλλοι τους έλεγαν τάχα, για παρηγοριά ή για κουράγιο:

«Γιατί βιαστήκατε; Δέν κάνατε μερικές μέρες ύπομονή άκομα; Μπορεί κάπου νά δρεθούν. Μπορεί κάπου νά βγήκαν και νά μήν μπόρεσαν, άκομα, νά στείλουν τό μήνυμα;

Κουβέντες!... Τρεις μήνες τώρα χαμένοι. Πού μπορεί νά είναι και νά μήν μπορούν νά στείλουν είδηση!...\*

“Ενα μεγάλο βαπτόρι πρόβαλε τώρα στ’ άνοιχτά τού λιμανιού. Ή πιλοτινά έτρεχε, κι’ δλας, νά τό φέρη μέσα πρίν πέση τό σκοτάδι.

Και ο γεροντότερος της συντροφίας συνεχίζει, λέει και τόν άγαλλιασε μιά τέτοια δυσάρεστη συζήτηση:

— «Ημουν παΐδι ως δέκα-πέντε χρόνων, δταν γίνονταν στόν «Άγιο—Νικόλα τού Πειραιώς το μηνόδυνο. Ήστερα από τό χαμό τού «Δομεστίνη». Ήταν ένα από τά καλλίτερα φορτηγά της έποχης. Και είχε χαθή σύμχυο. Κανεὶς δέν ήρει τό γιατί ούτε τό πού. Τόν περίμεναν, τόν περίμεναν, ως πεύ τό πήραν πιά απόφαση. Χάθηκε ό «Δομεστίνη» μέτριαντα—τόσες ψυχές.

Αποφασίστηκε, λοιπόν, τό μηνόδυνο στόν «Άγιο—Νικόλα. Γέμισε ή «Εκκλησία κόσμο. Μαυροφορεμένους, πονεμένους, φίλους, γνωστούς. περίεργους.

Τέλειωσεν ή ψαλμωδία, έγιναν οι παρηγοριές. Και ποιδίν νά πρωτοπαρηγορήστη και νά συλλιπτήθη κανεὶς; Και ποιδίς δέν είχε στή σκέψη του κάποιον δικών του, όπου άνοιχθηκε, κάποτε, στή θάλασσες για νά μήν ξαναγυρίστη;

Οταν βγήκαμε από την «Εκκλησία», γίνηκε κάτι που ποτέ—ποτε δέν ξεχιν. Είχε παραστάθη, έκει, ή χωρδία τού λαϊκού μαέστρου, τού Κόκκινου. «Άρχισε ένα νέο τραγούδι, όπου είχε συνθέσει ή μαέστρος, άκριδάς, γι’ αυτό τό θέμα:

«Θάλασσα λεβεντοπνίχτρα, θάλασσα φαρμακερή!...».

“Ολοι σώπασαν. Ολοι έμειναν έκει πετρωμένοι, άκινητοι ώς τήν τελευταία στροφή τού τραγούδιου:

— Δέν έχορτασε άκομα, θάλασσα τόσον καιρό!

» Οταν σταμάτησε ή χωρδία τό τί έπακλούθησε δέν λέγεται.

» Άρχισε ένας κοπετός, ένας καθολικό κλάδιμα, όπου έκεινης άπ’ τόν Πειραιάς. Και τό γλυκύτατο τραγούδι τού Κόκκινου, γρήγορα έγινε τό τραγούδι τής έποχης, μπήκε στής λατέρνες, τό τραγούδιαγαν στής ταβέρνες, στής γιορτής, στά πανηγύρια: «Οχι μόνο στον Πειραιά και στην Αθήνα. Εφθασε ώς τό τελευταίο νησί, στό τελευταίο χωρίο και ήταν άκομα ώς τής μέρες μας για νά μάς θυμίζη τό θαλασσινό τό δράμα.

Διὸ δάκρυα έτρεχαν τώρα από τά ματιά τού συντρόφου μας. Και στή στιγμή τόν αποπήραμε:

— Μά σε καλό σου, Χριστιανέ μου, τί σού ήρθε νά μάς χαλάς τό κεφί;

» Ποιαί άμαρτια σού έβαλε στ’ αυτί αύτές τής άνεπιθύμητες τής ιστορίες; «Άσε νά πάη κάτω ή μπύρα μας και πες τίποτε άλλη γιαλλέροτερο, για τ’ δινομά τής Παναγίας!...

Τό βαπτόρι τώρα είχε μπή στό λιμάνι. Έδιβράριε τούς κάδους του νά διπλαρώσε στό μουράγιο. Ήταν ένα άμερικανικό φορτηγό ώς δώδεκα χιλιάδες τόνια. Στής πλωμάριες του μάσκες ξεχώριζε και τό δινομά του: «CLAIBORNE».

Η συζήτηση συνεχίζεται. Άλλα από τό δινομά μού άνακατεύει τό μυαλό. Κάπου με έχει άπασχολήση. Κάπου με ένδιεφερε έπινονα. Άλλα πώς; Πού; Πότε;

Και άμως καταλαβαίνω πολύ καλά, ότι δέν πρόκειται για ποληά ιστορία, όπου νά σχετίζεται με ένα τέτοιο δινομά. Μία ιστορία, π.χ., πού ίσως διάβασα σε βιβλίο ή περιοδικό μετά τότε ένα δινομά άνακατεμένην. Καταλαβαίνω πολύ καλά, ότι για βαπτόρι πρόκειται. Γιά τό SJS «CLAIBORNE».

Οι άλλοι μιλούν. Έγώ δέν άκουω τίποτε. Βασανίζω τό μυαλό μου νά βρω στής αποθήκες του τήν ιστορία τού καραβιού με αυτό τό δινομά.

Και, επί τέλους, θυμήθηκα. Θυμήθηκα. Ότι δέν πρόκειται στής ιστορία, όπου νά σχετίζεται με ένα βράδυ, έδω και τρεις τέσσερες μήνες, ή δύσυρματος τής Αθήνας ζητούσε από τά φορτηγά μας στόν Κόκκινο νά έπικονινήσουν μετά τό άμερικανικό φορτηγό «CLAIBORNE», και νά ζητήσουν πληροφορίες αν μεταέν τών ναυαγών, πού βρήκαν πάνω στό πρυμνιό κομμάτι τού δεξαμενοπλοίου «ANTZH» ήταν και ένα πρόσωπο για τό ρωτώντας κάποια γυναίκα από τόν Πειραιά. Ίσως ή γυναίκα του, Ίσως ή μάνα του, ή άδελφη του, ή κόρη του. Θυμήθηκα άκομα, ότι δύο-τρεις μέρες πρίν, ένα φοβερό περιστατικό είχε συγκλονίσει τήν κοινωνία του... Ατλαντικόν. Ότι, τό λιβεριανό τάνκερ «ANTZH» είχε, από άγνωστη αίτια, κοπή στά δύο. Τό πρυμνιό τηρήθηκε τυχαίως μετά έξη μέρες από τό φορτηγό «CLAIBORNE». Τώρα έπρεπε τά βαπτόρι νά προσέχουν μήπως διακρίνουν ηνέαν άνθρωποι.

Αφήνω τήν παρέα μου και προχωρώ στό λιμάνι. Θέλω νά μάθω τή λεπτομέρεια και προχωρώ στήν πληροφορία τής «ANTZH».

Μόλις τό βαπτόρι έπατριγάροσε, έσκαλωσα πάνω από τόν πρώτους. Δυστυχώς, τό πλήρωμα από πλοιαρχό ώς τόν τελευταίο, είχαν όλλαν ήπια. Ένας Λατινοαμερικανός μηχανικός, προσφέρεται νά μού πή, ήτις άκουσε, από τόν προκάτοχό του. Λίγες, δυστυχώς, οι πληροφορίες. Άλλος άκουνται πάνω στό ίδιο έκεινο τό φορτηγό που λίγες μήνες πρίν υπήρχε ή ήρας τού Βορείου Ατλαντικού, παρίσυντας από τό σύνθημα κύματά του είκοσι-έξη «Ελλήνες ναυτικούς».

Στής άρχες τού Μάρτη, τό «CLAIBORNE» με πλοιάρχο τόν Αμερικανό, Νορβηγικής καταγωγής, Myrdahl Finn, άφινε τήν Νέα Υόρκη για τή Βρετανία Γαλλία.

“Οταν, εύτυχώς, μέρα. Γύρισε τήν πλώρη πάνω του. Σέ λίγο διέκρινε φωτοβολίδες. Σήγουρη πάι διαπίστωσις ναυαγίου. Ανοίξαν δρόμο και με μία ώρα έθρασσαν διπλά.

Ενώ κομμάτια κομμένου τάνκερ ήταν μπροστά τους. Πολλοί άνθρωποι πάνω στό κατάστρωμα κούναγαν μαντλίδια, φώναζαν έκαναν τό κάθε τί για νά έπισημάνουν τήν άναγκη ζωεσης ένεργειας. Γρήγορα έριξαν τής Βάρκας και μία βενζινάκατο. Οι ίδιοι οι άξιωματικοί καταστρώματος και μηχανής κατέβηκαν νά συντομεύσουν τή διάσωση πρίν τους δυσχέρωντας νά νύχτα.

Η ήταν πέντε έτοιν είδαν τό ναυάγιο. Και τώρα ήταν έπτα. Επρεπε νά βιασθούν. Όλα ήταν βολικά. Μικρό τό κύμα και δέρας οχι και τόσο όχληρός.

**CONSIGN YOUR VESSELS AT MARSEILLES TO:**

**MICHAELIDES & CIE**

7, RUE BEAUVAU

**STEAMSHIP AGENTS & BROKERS**

**CHARTERING, SALE & PURCHASE, BUNKERING, STEVEDORING & REPAIRS**

**Brokers for the Construction of Cargo Vessels & Tankers**

• Mortgages arranged on Shipping Property

**BRANCH OFFICE AT PORT-DE-BOUC**

**SUB-AGENTS AT ALL PORTS IN SOUTH AND NORTH FRANCE**

PERSONAL ATTENTION

TELEPHONES: COLBERT 18-33 & 18-34

QUICK DESPATCH

TELEGRAMS: «MICHAELIDES»—MARSEILLES

**TO MONON EΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ EN ΜΑΣΣΑΛΙΑ**

Πρακτορεύσεις, Ναυλώσεις, Αγοραπωλησία, Επισκευασία, Ανθρακεύσεις, Φορτοεκφορτώσεις.  
Ναυπηγήσεις και Δάνεια επί ατμοπλοίων και πετρελαιοφόρων.

Μὲ δύο δρομολόγια, είκοσι-έξη ναυαγοί βρισκόντουσαν πάνω στὸ «CLAIBORNE».

Τώρα ἔπειτε νὰ ἐνδιαφερθοῦν γιὰ τοὺς ἀπόντας ἑνέα, μεταξὺ δὲ τούτων καὶ μιὰ γυναῖκα. Ή γυναῖκα τοῦ καπετάνιου. «Ἀρχισε ἡ δράσις τῶν ἀσύρμάτων». «Ἐφθασαν ἐπὶ τόπου καὶ ἄλλα βαπτόρια καὶ ἑνα ναυαγοσωστικό». Ἡλθαν καὶ ἀεροπλάνα τῆς ἀμερικανικῆς ἀκτοφυλακῆς καὶ ἐρεύνησαν τὴν περιοχή.

Τὸ «CLAIBORNE», ἔμεινε ἑκεῖ ὅλη τὴ νύχτα καὶ ὡς τὸ μεσημέρι τῆς ἐπομένης. «Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ ναυαγοσωστικό ἐπεκείθησε νὰ ρυμουλήσῃ τὸ ναυάγιο. Ἀλλὰ σὲ λίγων μιλλίων διαδρομὴ ἔβυθισθη, τὸ δὲ ναυαγοσωστικό ἐφύε απράκτο.

Δὲν βρέθηκαν οἱ ἄλλοι ναυαγοί. Χάθηκαν. Καὶ μεταξὺ τοὺς δὲ «Ἐλλην Πλοίαρχος, ἡ γυναῖκα τοῦ καὶ ὁ Γερμανὸς ἀσύρματος τοῦ».

Πῶς ἔγινε τὸ ναυάγιο, τί προηγήθη, ποιὰ ἡ ἀφορμή, γιατὶ δὲν λειτούργησε ὁ ἀσύρματος, δὲν ἔρεψε μοῦ πῆ ὁ πληροφοριδότης μου.

Ἀρκοῦμαι στὶς κακεκτικές αὐτὲς πληροφορίες. Τὶς συμπλήρων μὲ τὰ ὄνόματα τοῦ πρώτου μηχανικοῦ τοῦ «CLAIBORNE», Henry Wing, ποὺ μόνος του δουλεύει τὴν βενζινάκατο στὴ διάσωση, ὡς καὶ τοῦ ἀσύρματος τοῦ ίδιου πλοίου Newland, δουμένως μᾶς μετέωρα, τότε, τὴν κακὴ πληροφορία καὶ πολὺ ἐπάσχησε γιὰ τὴν ἔρευνα στὴ διάσωση τῶν ὑπόλοιπων, δισχετα ἀν δ χρόνος ποὺ ἐμεσολάβησε ἔδωσε τὴν εύκαιρια στὸν Πόντο νὰ τοὺς παραστύῃ στὴν ἀδυσσο.

Ἀφίνοντας τὸ S.S «CLAIBORNE» ἀφίνια τὶς εὐχαριστίες εἰκοσι ἑξη οἰκογενειῶν τῆς πατρίδος μου, ἀλλὰ καὶ τὶς εὐχαριστίες ὅλου τοῦ ναυτῶλλομένου μας κόσμου. Ο δημόσιος αὐτὸς ἡρως μοῦ λέγει τόσα καὶ τόσα μὲ τὴ γλώσσα τῆς ναυτικῆς κατανόησης, δόσα δὲν μπόρεσα, φεῦ, ιὰ πληροφορθῶ, ὅπως ἡλπίζα.

Ἀφίνια τὸ ἡρωικὸ βαπτόρι. Καὶ ἐνῷ ἡ σκέψη μου δὲν θέλει. Ιὰ ἀποδόλη τοὺς ἑνέα χωμένους τῆς Λιθεριανῆς (!) «ANTZH», σιγοτραγούνδῳ τὸ ἀδάνατο τραγούνδι τοῦ ἀλησμόντου Κόκκινου.

ΘΝΑΣΗΣ Π.

## Η ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ

### ΠΑΡΑΘΙΝ' ΑΛΟΣ

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Κάθε χρόνο αὐτὴ τὴν ἐποχὴ καὶ καθ' ὅλους, σχεδὸν, τοὺς καλοκαιρινοὺς μῆνας, ὑπῆρχε, ὡς γνωστόν, μία σχετική ἐπάρκεια ἰχθύων εἰς τὴν ἀγοράν. Πολλάκις, μάλιστα, ὑπῆρχε τοισάντη ἀφονία ἀλιευμάτων ἐκ μεταναστευτικῶν ἰχθύων, ὥστε τὸ πλεόνασμα προσεφέρετο εἰς τὰς συνοικίας εἰς λίαν προσιτάς δι' ὅλου τὸν κόσμον τιμά.

Ἐφέτος παρατηρεῖται μία ἔξαιρετη σπάνιας ἰχθύων, τόσου μεταναστευτικῶν δον καὶ ἐνδημικῶν, ἀπὸ τὴν ἀρχὴν τοῦ καλοκαιριοῦ καὶ τῶν μηνῶν ἑκείνων, ποὺ τὰ ψαράδικα δύνανται εύδοκιμως νὰ ἐργασθοῦν καὶ νὰ ἀποδύσουν, ὥστε ὁ πολὺς κόσμος, ἐλλείψει νωπῶν ἰχθύων, καταφέγγει εἰς τὸν βακαλάον, τὶς ρέγγες, τὰ παστόψ φάρια καὶ τὶς κονσέρβες. «Πάρχουν, δεδαίως, καὶ τὰ σπανίζοντα ἐκλεκτὰ φάρια, ἀλλὰ αὐτά πωλούνται πίσω ἀπὸ τὸν πάγκο, εἰς τιμὰς ἀκοθορίστους, ως εἰδη πολυτελείας καὶ δυσένεστα, σύμφωνα μὲ τὴν ἐμφάνισιν τοῦ πελάτου... Τὰ αἴτια τῆς ἀνωμαλίας ταύτης εἶνε γνωστά.

Οἱ ἀλιεῖς μας εύρισκονται ἐν ἀπογονώσει! Τὰ πλοῖα καὶ τὰ διάφορα σύνεργά των καὶ ἑραγεία, ψαροπούλες, συγκροτήματα γρί-γρι καὶ μηχανοτρατες, εἰναι ὑποθηκευμένα εἰς τὴν Ἀγροτικὴν Τράπεζαν ή εἰς τὸν μανάβην. Τὰ μεγαλύτερα δὲ ἀλιευτικὰ πλοῖα, τὰ ναυπηγηθέντα κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη, χάρις εἰς τὸ σχέδιον Μάρσαλ, εἰναι ὅλα, σχεδὸν, κατασχέμενα, διότι οἱ ψαράδικας δὲν ἐπληρώσαν, σχι μόνον τὰς δόσεις τοῦ χορηγούθεντος εἰς αὐτοὺς δασέιν, ἀλλ' οὔτε καὶ τοὺς ἐπέρσιους τόκους.

Κάθε μῆνα ὁ Ο. ΔΙ. Σ. Υ. προκρύπτεται δημοπρασίας διὰ τὴν ἐκποιητικῶν πλοίων καὶ ἔφοδων, τηλήν οὐδεὶς ἀγοραστής παρουσιάζεται εἰς τὸν δισαγωγισμόν, παρὰ τὰς εὐτελεῖς τιμὰς εἰς δὲ τὰ σκάφη προσφέρονται καὶ τὰς εὐκολίας πληρωμῶν, ποὺ παρέχονται. Πλοΐα, ποὺ ἐστοιχίσαν ἐκαποντάδας ἐκαπονμυρίων, προσφέρονται σήμερον εἰς τὸ τοίτον τοῦ τιμήματος, χωρὶς νὰ ἐμφανίζονται μηνότρες. Τὰ ὠραῖα ἑκεῖνα ψαράδικα, ποὺ ἐκομισθοῦσαν πρὸ τῆς ΟΥΝΠΡΑ καὶ διενεμήθησαν εἰς τοὺς ἀλιευτικοὺς συνεταιρισμούς, εύρισκονται σήμερον εἰς τόσον ἐλεεινὴν κατάστασιν, ποὺ οὔτε γιὰ παλιοσιδηρα δὲν τὰ θέλει κανείς. Προχθὲς ἀκόμη ἔνα ψαράδικο, διὰ τὸ όποιον ή Ἀγροτικὴ Τράπεζα ἐχορίγησεν εἰς τὸν ίδιοκτήπον του, πρὸ ἔτους, δάνειον ἐκ 220.000.000 δραχμῶν, ἐπωλήθη ὑπὸ τοῦ Ο.Δ.Ι.Σ.Υ., ἀντὶ 55.000.000 δραχμῶν, εἰς τὸν μοναδικὸν ἀγοραστήν, ποὺ προσέρρεσεν αὐτὴν τὴν τιμήν.

Ἐάν, τώρα, εἰς τὴν οὕτω πως διαμορφωθεῖσαν κατάστασιν τῆς ἀλιευτικῆς μας διυικανίας προστεθοῦν τὰ εἰς τὰ Τουρκικά παράλια ἐπεισόδια μεταξὺ τῶν ψαράδων καὶ τῶν ἀκτοφυλακῶν, τὰ εἰς τὴν Κυρηναϊκὴν εἰς δάρος μας δυσάρεστα γεγονότα καὶ αἱ ἑκά μέρους τῆς αγυπτιακῆς κυρενήστεως ληφθεῖσας ἀποφάσεις διὰ τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς ἀλιείας καὶ σπουγαλείας ἔνων πλοίων εἰς τὰς ὑδατὰς της, δυνάμεθα νὰ σχηματίσωμεν μιὰν σαφῆ εἰκόνα τῆς τραγικῆς καταστάσεως εἰς ἦν ή ἀλιεία εὐρίσκεται εἰς τὴν χώραν μας.

Ἡ διαπίστωσας αὐτῆς, ποὺ ἀπεικονίζει τὴν πραγματικότητα, ἔρχεται εἰς ἀντίθεσιν μὲ τὴν καταβαλλούμενην ἐκ μέρους τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν προσπάθειαν. Τινα παρουσιάζουν τὴν διομηχανίαν ταύτην τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν, διά της ΟΥΝΠΡΑ, εἰς τὰς ἀλιευτικοὺς συνεταιρισμούς, εύρισκονται σήμερον εἰς τόσον ἐλεεινὴν κατάστασιν, ποὺ οὔτε γιὰ παλιοσιδηρα δὲν τὰ θέλει κανείς. Προχθὲς ἀκόμη ἔνα ψαράδικο, διὰ τὸ όποιον ή Ἀγροτικὴ Τράπεζα ἐχορίγησεν εἰς τὸν ίδιοκτήπον του, πρὸ ἔτους, δάνειον ἐκ 55.000.000 δραχμῶν, εἰς τὸν Ελληνικὸν ἐκπροσώπων, τότε διδεῖ λαβὴν εἰς οὐχὶ εύμενη εἰς δάρος μας σχδία ἑκά μέρους τῶν ἔνων ἀλιευτικῶν κύκλων.

Εἰς τοὺς κύκλους, μάλιστα, τῆς F.A.O. δὲν ἀποκρύπτεται σήμερον μία δυσμενεῖς διόθεσις, δι' οἰσαντόποις πρὸ τὴν Ἐλλάδα ἐκ μέρους τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ. οἰκονομικὴν ἔνισχουν διὰ τὴν παραγωγὴν τῆς ἀλιευτικῆς διυικανίας. Καὶ τοῦτο εἰναι εὐνόητον, διότι, δια τὰς ἑραγείας, στην της χώρας, γεγονότας ἀποφάσεις διὰ τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς ἀλιείας καὶ σπουγαλείας ἔνων πλοίων εἰς τὰς ὑδατὰς της, δυνάμεθα νὰ σχηματίσωμεν μιὰν σαφῆ εἰκόνα τῆς τραγικῆς καταστάσεως εἰς ἦν ή ἀλιεία εὐρίσκεται εἰς τὴν χώραν μας.

Πρὸ τοῦ πολέμου ἐλείτούργει εἰς τὸ ὑποιοργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας μία ὑπερεσία ασχολούμενη ἀποκλειστικῶς—αἱ μοὶ ἐπιτροπὴ ὁ χαρακτηρισμὸς αὐτῶς—εἰς τὴν περιστροφήν στοιχείων, διότι η ἰχθυοπαραγωγὴ μας ἔφθασε τὰ 55.000.000 κιλῶν ἐπτεσίων. Η διαφήμισις δὲ αὐτῆ, ἐάν ἔγινετο διὰ τὴν ἐπιπότιον κατανάλωσιν μόνον, δὲν θὰ είχε μεγάλην σημασίαν, ἀλλ' ὅταν ἐπαναλαμβανεται μὲ κομποροδημούνην εἰς τὰ Διεθνῆ Συνέδρια, ὑπὸ τὸν Ἐλληνικὸν ἐκπροσώπων, τότε διδεῖ λαβὴν εἰς οὐχὶ εύμενη εἰς δάρος μας σχδία ἑκά μέρους τῶν ἔνων ἀλιευτικῶν κύκλων.

Πρὸ τοῦ πολέμου ἐλείτούργει εἰς τὸ ὑποιοργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας μία ὑπερεσία ασχολούμενη ἀποκλειστικῶς—αἱ μοὶ ἐπιτροπὴ ὁ χαρακτηρισμὸς αὐτῶς—εἰς τὴν περιστροφήν στοιχείων, διότι η ἰχθυοπαραγωγὴ μας ἔφθασε τὰ 55.000.000 κιλῶν ἐπτεσίων. Η διαφήμισις δὲ αὐτῆ, ἐάν ἔγινετο διὰ τὴν ἐπιπότιον κατανάλωσιν μόνον, δὲν θὰ είχε μεγάλην σημασίαν, ἀλλ' ὅταν ἐπαναλαμβανεται μὲ κομποροδημούνην εἰς τὰ Διεθνῆ Συνέδρια, ὑπὸ τὸν Ἐλληνικὸν ἐκπροσώπων, τότε διδεῖ λαβὴν εἰς οὐχὶ εύμενη εἰς δάρος μας σχδία ἑκά μέρους τῶν ἔνων ἀλιευτικῶν κύκλων.

Πρὸ τοῦ πολέμου ἐλείτούργει εἰς τὸ ὑποιοργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας μία ὑπερεσία ασχολούμενη ἀποκλειστικῶς—αἱ μοὶ ἐπιτροπὴ ὁ χαρακτηρισμὸς αὐτῶς—εἰς τὴν περιστροφήν στοιχείων, διότι η ἰχθυοπαραγωγὴ μας ἔφθασε τὰ 55.000.000 κιλῶν ἐπτεσίων. Η διαφήμισις δὲ αὐτῆ, ἐάν ἔγινετο διὰ τὴν ἐπιπότιον κατανάλωσιν μόνον, δὲν θὰ είχε μεγάλην σημασίαν, ἀλλ' ὅταν ἐπαναλαμβανεται μὲ κομποροδημούνην εἰς τὰ Διεθνῆ Συνέδρια, ὑπὸ τὸν Ἐλληνικὸν ἐκπροσώπων, τότε διδεῖ λαβὴν εἰς οὐχὶ εύμενη εἰς δάρος μας σχδία ἑκά μέρους τῶν ἔνων ἀλιευτικῶν κύκλων.

Πρὸ τοῦ πολέμου ἐλείτούργει εἰς τὸ ὑποιοργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας μία ὑπερεσία ασχολούμενη ἀποκλειστικῶς—αἱ μοὶ ἐπιτροπὴ ὁ χαρακτηρισμὸς αὐτῶς—εἰς τὴν περιστροφήν στοιχείων, διότι η ἰχθυοπαραγωγὴ μας ἔφθασε τὰ 55.000.000 κιλῶν ἐπτεσίων. Η διαφήμισις δὲ αὐτῆ, ἐάν ἔγινετο διὰ τὴν ἐπιπότιον κατανάλωσιν μόνον, δὲν θὰ είχε μεγάλην σημασίαν, ἀλλ' ὅταν ἐπαναλαμβανεται μὲ κομποροδημούնην εἰς τὰ Διεθνῆ Συνέδρια, ὑπὸ τὸν Ἐλληνικὸν ἐκπροσώπων, τότε διδεῖ λαβὴν εἰς οὐχὶ εύμενη εἰς δάρος μας σχδία ἑκά μέρους τῶν ἔνων ἀλιευτικῶν κύκλων.

Πρὸ τοῦ πολέμου ἐλείτούργει εἰς τὸ ὑποιοργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας μία ὑπερεσία ασχολούμενη ἀποκλειστικῶς—αἱ μοὶ ἐπιτροπὴ ὁ χαρακτηρισμὸς αὐτῶς—εἰς τὴν περιστροφήν στοιχείων, διότι η ἰχθυοπαραγωγὴ μας ἔφθασε τὰ 55.000.000 κιλῶν ἐπτεσίων. Η διαφήμισις δὲ αὐτῆ, ἐάν ἔγινετο διὰ τὴν ἐπιπότιον κατανάλωσιν μόνον, δὲν θὰ είχε μεγάλην σημασίαν, ἀλλ' ὅταν ἐπαναλαμβανεται μὲ κομποροδημούնην εἰς τὰ Διεθνῆ Συνέδρια, ὑπὸ τὸν Ἐλληνικὸν ἐκπροσώπων, τότε διδεῖ λαβὴν εἰς οὐχὶ εύμενη εἰς δάρος μας σχδία ἑκά μέρους τῶν ἔνων ἀλιευτικῶν κύκλων.

Πρὸ τοῦ πολέμου ἐλείτούργει εἰς τὸ ὑποιοργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας μία ὑπερεσία ασχολούμενη ἀποκλειστικῶς—αἱ μοὶ ἐπιτροπὴ ὁ χαρακτηρισμὸς αὐτῶς—εἰς τὴν περιστροφήν στοιχείων, διότι η ἰχθυοπαραγωγὴ μας ἔφθασε τὰ 55.000.000 κιλῶν ἐπτεσίων. Η διαφήμισις δὲ αὐτῆ, ἐάν ἔγινετο διὰ τὴν ἐπιπότιον κατανάλωσιν μόνον, δὲν θὰ είχε μεγάλην σημασίαν, ἀλλ' ὅταν ἐπαναλαμβανεται μὲ κομποροδημούնην εἰς τὰ Διεθνῆ Συνέδρια, ὑπὸ τὸν Ἐλληνικὸν ἐκπροσώπων, τότε διδεῖ λαβὴν εἰς οὐχὶ εύμενη εἰς δάρος μας σχδία ἑκά μέρους τῶν ἔνων ἀλιευτικῶν κύκλων.

Πρὸ τοῦ πολέμου ἐλείτούργει εἰς τὸ ὑποιοργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας μία ὑπερεσία ασχολούμενη ἀποκλειστικῶς—αἱ μοὶ ἐπιτροπὴ ὁ χαρακτηρισμὸς αὐτῶς—εἰς τὴν περιστροφήν στοιχείων, διότι η ἰχθυοπαραγωγὴ μας ἔφθασε τὰ 55.000.000 κιλῶν ἐπτεσίων. Η διαφήμισις δὲ αὐτῆ, ἐάν ἔγινετο διὰ τὴν ἐπιπότιον κατανάλωσιν μόνον, δὲν θὰ είχε μεγάλην σημασίαν, ἀλλ' ὅταν ἐπαναλαμβανεται μὲ κομποροδημούնην εἰς τὰ Διεθνῆ Συνέδρια, ὑπὸ τὸν Ἐλληνικὸν ἐκπροσώπων, τότε διδεῖ λαβὴν εἰς οὐχὶ εύμενη εἰς δάρος μας σχδία ἑκά μέρους τῶν ἔνων ἀλιευτικῶν κύκλων.

Πρὸ τοῦ πολέμου ἐλείτούργει εἰς τὸ ὑποιοργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας μία ὑπερεσία ασχολούμενη ἀποκλειστικῶς—αἱ μοὶ ἐπιτροπὴ ὁ χαρακτηρισμὸς αὐτῶς—εἰς τὴν περιστροφήν στοιχείων, διότι η ἰχθυοπαραγωγὴ μας ἔφθασε τὰ 55.000.000 κιλῶν ἐπτεσίων. Η διαφήμισις δὲ αὐτῆ, ἐάν ἔγινετο διὰ τὴν ἐπιπότιον κατανάλωσιν μόνον, δὲν θὰ είχε μεγάλην σημασίαν, ἀλλ' ὅταν ἐπαναλαμβανεται μὲ κομποροδημούնην εἰς τὰ Διεθνῆ Συνέδρια, ὑπὸ τὸν Ἐλληνικὸν ἐκπροσώπων, τότε διδεῖ λαβὴν εἰς οὐχὶ εύμενη εἰς δάρος μας σχδία ἑκά μέρους τῶν ἔνων ἀλιευτικῶν κύκλων.

Πρὸ τοῦ πολέμου ἐλείτούργει εἰς τὸ ὑποιοργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας μία ὑπερεσία ασχολούμενη ἀποκλειστικῶς—αἱ μοὶ ἐπιτροπὴ ὁ χαρακτηρισμὸς αὐτῶς—εἰς τὴν περιστροφήν στοιχείων, διότι η ἰχθυοπαραγωγὴ μας ἔφθασε τὰ 55.000.000 κιλῶν ἐπτεσίων. Η διαφήμισις δὲ αὐτῆ, ἐάν ἔγινετο διὰ τὴν ἐπιπότιον κατανάλωσιν μόνον, δὲν θὰ είχε μεγάλην σημασίαν, ἀλλ' ὅταν ἐπαναλαμβανεται μὲ κομποροδημούնην εἰς τὰ Διεθνῆ Συνέδρια, ὑπὸ τὸν Ἐλληνικὸν ἐκπροσώπων, τότε διδεῖ λαβὴν εἰς οὐχὶ εύμενη εἰς δάρος μας σχδία ἑκά μέρους τῶν ἔνων ἀλιευτικῶν κύκλων.

Πρὸ τοῦ πολέμου ἐλείτούργει εἰς τὸ ὑποιοργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας μία ὑπερεσία ασχολούμενη ἀποκλειστικῶς—αἱ μοὶ ἐπιτροπὴ ὁ χαρακτηρισμὸς αὐτῶς—εἰς τὴν περιστροφήν στοιχείων, διότι η ἰχθυοπαραγωγὴ μας ἔφθασε τὰ 55.000.000 κιλῶν ἐπτεσίων. Η διαφήμισις δὲ αὐτῆ, ἐάν ἔγινετο διὰ τὴν ἐπιπότιον κατανάλωσιν μόνον, δὲν θὰ είχε μεγάλην σημασίαν, ἀλλ' ὅταν ἐπαναλαμβανεται μὲ κομποροδημούնην εἰς τὰ Διεθνῆ Συνέδρια, ὑπὸ τὸν Ἐλληνικὸν ἐκπροσώπων, τότε διδεῖ λαβὴν εἰς οὐχὶ εύμενη εἰς δάρος μας σχδία ἑκά μέρους τῶν ἔνων ἀλιευτικῶν κύκλων.

Πρὸ τοῦ πολέμου ἐλείτούργει εἰς τὸ ὑποιοργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας μία

19.404.750 και το 1940 20.600.000 κιλά. Κατόπιν ήλθεν δύο πόλεμος, ή κατοχή και ή καταστροφή και ή ως άνω ύπηρεσία στατιστικών έπιασε να λειτουργή. Από τότε αι έτη της παραγωγής δηλώσεις των άρμοδιων ύπηρεσιών δίδονται κατά προσέγγισην, άφού στοιχεία επακριβή, έπι τών όποιων δύνανται να βασισθούν, δεν υπάρχουν. Έπομενώς, ούδεις δύνανται να ύποστρηξη με θετικότητα, ούτι ή ίχθυοπαραγωγή μας ανέρχεται εις τό Α ή Β πρόσων. Οι άριθμοι δίδονται κατά προσέγγισην μόνον και αύξομενοι συμφωνα με τά περιστάσεις, πλήν έφιστανται τελείως τής πραγματικότητος.

Σημειωτέον, ούτι κατά τά τελευταία πρόδοσης εις την πολέμου έπει τη διοικησία μας είχε σημειωθεί θετικάς πρόδοσης και ή παραγωγή μας είχεν ικανοποιητικώς θεωρηθεί. Την έποκην έκεινην ίδρυθη και ο «Οργανισμός Αλείας, δοτις συνετέλεσεν, όπωσδήποτε, εις την ένσιχσην τής παρακτίου ώλειας και την δημιουργίαν τών άλιευτικών συνεταιρισμών. Διά πρότην φοράν, τότε, είχον καταγραφή διλα τά άλιευτικά πλοία, τά συγκροτήματα και τά έργαλεια, ως έπισης και διάριμδες τών άνα την χώραν άλιεων. Έπομενως, πρέπει νά παραδεχθώμεν, ούτι την έποκην έκεινην είχεν έπιτελεσθή η σημαντικότερη πρόδοση εις την άλιευτικήν μας διοικησίαν.

Δεδομένου, ούτι διλα αι καταστραφείσαι, με τὸν πολέμου, χώραι μόλις και μετά διας κατώρθωσαν νά ίσοφαρίσουν σήμερον την είς ίχθυς παραγωγήν των, έκτος της Νορδίγιας, ήτις και την υπέρεβη, πρέπει νά ύπολογίσωμεν και ήμεις, ούτι εύρισκόμεθα εις τὰ προπολεμικά δρια της παραγωγής μας. Η Γαλλία, πού κατέχει σήμερον τὸ πλέον συγχρονισμένον άλιευτικόν στόλον τού κόσμου, μόλις και μετά διας έθεσαν εις την προπολεμικήν της είς ίχθυς άπόδοσιν. Η δε Αγγλία, πού συνεχών ναυπηγεί σπουδαία καθ' διλα άλιευτικά πλοία, δεν κατώρθωσεν άκουμ νά φθάση την προπολεμικήν της ίχθυοπαραγωγήν. Τά ίδια δύνανται νά λεχθούν διά την Ιταλίαν, πού και σπουδαία ναυπηγεί δε συνεχών θαυμάσια καθ' διλα άλιευτικά πλοία. Εν τούτοις, περά τά προσπαθείας της, δεν έφθασεν άκομη εις τὰ προπολεμικά της δρια της παραγωγής.

Πού, λοιπόν, και πώς εύρισκονται οι υπό της Διευθύνσεως Αλείας μεταδόσιμοι άριθμοι τών 55.000.000 κιλών τῆς μεταπολεμικής ίχθυοπαραγωγής μας, άφού ή ύπηρεσία τῶν στατιστικών τῶν άλιευτικών πλοίων, περιορισμένη, γνωρίζουμεν έπακριδών, τι είσαγωγει μας, λοιπόν, εις τὰ εἰδη αύτη ηδηθίσαν, έν συγκρίσει πρὸς τὰς είσαγωγάς τῆς περιόδου 1938—1940 και τούτο ένισχει τὴν ἀποψίν. Ωτὶ ή ίχθυοπαραγωγή μας πόρωρ απέχει τῆς ποσότητος έκεινής, πού συνεχών διατυπώνει τὸ ύποργειον Βιομηχανίας.

Εις τὰς κρίσιμους, λοιπόν, αὐτάς στιγμάς, καθ' ας τοιαύτη έκ μέρους τῆς Κυβερνήσεως, καταβάλλεται προσπάθεια διά την άξιοποίησιν τῶν πλουτοπαραγωγικῶν τῆς χώρας μας πηγῶν, τὴν αὔξησην της παραγωγῆς και τὴν προσέλκυσιν ξένων κεφαλαίων, τὸ κυριώτερον πάντων εἰς στιγμάς καθ' ας η άναμενονται έκπρωσηι τῆς Διεύθυνσης Τραπέζης, διά νά μελετήσουν τὴν δυνατότητα ποτοπετήσων κεφαλαίων διά παραγωγικά έργα, είνε έντελως παράλογον νά ἀποκρύπτεται ή πραγματικότητα επί τῆς καταστάσεως μιᾶς ζωτικής διά την χώραν μας διοικησίας, οία είνε ή άλιεις και νά διαφημίζεται μετά την τυπάνων, ούτι αὕτη τελείως άνασυνεκρότημ, ένων συμβαίνει έντελως τὸ άντιθετον.

Ἄς παύση, λοιπόν, ή έξυμησις άνυπαρκτῶν έπιτυχιῶν και ή διαφήμισης έπιτευγμάτων, πού μόνον κατά φαντασίαν ύπαρχουν. Είνε, θεβαίων, όχηλρον νά έπαναλαμβάνονται διπά τῶν στηλῶν τούτων αι πικραὶ αύται άλιθεισι, πλὴν έαν μέ την κεκτημένην παρ' ήμιν συνήθειαν τού «δὲν δαρεύεσσι» συνεχισθή ή επί τῆς άλιειας όμφαλοσκοπία. Τότε δικάδος αὐτὸς εις την χώραν μας θα μείνη πάλιν εἰς τὸ περιθώριον και θα έπιδιωχθῇ ή δημιουργία και προσώθησις νέων διοικησιών, έξω τῶν δυνατοτήτων μας και έξω τῆς έλληνικῆς πραγματικότητος. Οσοι παρακολουθούν τὰ οικονομικο-διοικησιών μας ζητήματα, διεπίστωσαν, ούτι ή παραδόξολογία αύτη ηρχίσε νά δημιουργή νέων παρ' ήμιν κατάστασιν πραγμάτων πού, έαν έξακολούθηση, ύπαρχει φόβος νά μετατραπούμε συντόμως από έξως ναυτικός λαός, εις χερσαίους ψιλικατζήδες.

\*\*\*

Κατόπιν τῶν διων έγραψα εις τὸ προηγούμενον σημείωμά μου διά την οικτράν ἀποτυχίων τῶν εἰς τὰ παράλια τῆς Κυρηναϊκῆς έξορμήσεων μας και τὰ τραγικά ἐπιστόδια εις δάρος τῶν άλιεων μας, ήνοιεν εύρεια συζήτησις γύρω από τὸ ζητήμα τούτο, δχι μόνον μεταξύ τού άλιευτικού μας κόσμου, άλλα και τῶν έπικειρυμάτων, πού θα ήσαν διατεθειμένοι νά άναμιχθούν εις άλιευτικάς έπικειρήσεις. Από δσα έκουω και από δσα μού γράφουν, συμπεράσων, ούτι τὸ ζητήμα δὲν έξετάζεται ύπο την μορφὴν εἰς τὴν παρουσιάζεται εις τὴν πραγματικότητα, άλλα έπι δεδομένων δημιουργηθέντων κατά φαντασίαν τῶν ἀποτυχόντων άλιεών, οι όποιοι δὲν θέλουν νά παραδεχθούν άριστερούς κανόνας τοῦ Διεύθυνσης Ναυτικοῦ Δικαίου.

Θά μού ήτα πολι εύκολον νά λάβων έξι άπαρχη θέσιν ύπερ τῶν άποτην ψαράδων μας και νά άρχισω εἰκή και ως έπιχε νά καταφέρωμαι έναντιν τῶν Αγγλών, πού τούς συνέλασθον, έναντιν τῶν άρχων τῆς Λιδύης, πού τοὺς κατεδίωσαν και, διαστρέφων τὰ γεγονότα, νά ύποστρεψι μίαν ἀπονί, πού άρισταται τῆς πραγματικότητος. Ποίους, δμως, θα ξεγελούσα με αὐτά: Τοὺς ψαράδες μας ή τὴν κοινὴν γνώμην; Φρονῶ, ούτι είνε προτιμότερον γά τεθούν τὰ πράγματα εις τὴν θέσιν των και ήσει αύθεντικών τεκμηρίων νά έξετασθη τὸ ζητήμα τῶν έξω τῶν θαλασσῶν μας έξορμήσεων, μὲ ἔπιστημα στοιχεία μόνον, πρὸς τὸ συμφέρον τῶν άλιεων μας. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Κυρηναϊκῆς, παρελκυστική συζήτησις δὲν χωρεῖ, διότι ή περιπέτεια τῶν 13 άλιευτικῶν μας πλοίων σαφῶς περιεγράφη, ούτι μονον εἰς τὰς έκ μέρους τῶν Λιθυκῶν άρχων έκθεσις και

καταγγελίας, άλλα και εἰς τὰς έκ μέρους τῶν έλληνικῶν ύπηρεσιῶν τοιάυτα.

Η ἔκθεσις τοῦ Προξένου Βεγγάζης κ. Λεβεντάκη είνε λεπτομερεστάπτη και δέν άφινε περιθώρια διά άμφισθιας ως πρὸς τὴν άκριθη τοποθέτησιν τού ζητήματος. Ωσαύτως, αι ένεργεια τού παρά τὴ Β. Πρεσβεία Λιδύης έπόπτου στογγαλίεσα πλοτάρχου λιμενικοῦ κ. Κουτσικοπούλου ήσαν ταχύταται και ἀποτελεσματικά. Γενικῶς δὲ ή ἀπό έλληνικῆς πλευρᾶς έπέμβασις, τόσον εἰς τὴν Λιδύην, δσον και έξ Αθηνῶν, διά τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων τῶν άλιεών μας και τὴν ύπεράσπισιν τούτων ένων τῶν Δικαστηρίων ύπηρξε ταχείας και στοργική.

Τὸ ύπουργειον Έξωτερικών, καθὼς και τὸ ύπουργειον Έμπορικῆς Ναυτιλίας (Δ)ντις Ναυτικῆς Αστονομίας ένηργησαν άμεσως και έδωσαν τὰ δεσμώτας εἰς τὰς έντην Λιδύην Προξένικας άρχας διαταγάς, ίνα παρακολουθήσουν τὴν δικήν, προσπαθήσουν νά έπιτύχουν τὴν δρσιν κατασκευαστῶν τῶν δικύων και έξαρτημάτων τῶν άλιευτικῶν πλοίων και νά φροντίσουν διά τὸν πληρωμήν τῶν σκαφών τὸ ταχύτερον, τούθι διπερ και

Σημειωτέον, ούτι διλα αι καταστραφείσαι, με τὸν πολέμου, χώραι μόλις και μετά διας κατώρθωσαν νά ίσοφαρίσουν σήμερον τὴν είς ίχθυς παραγωγήν των, έκτος της Νορδίγιας, ήτις και τὴν υπέρεβη, πρέπει νά ύπολογίσωμεν και ήμεις, ούτι εύρισκόμεθα εις τὰ προπολεμικά δρια της παραγωγής μας. Η Γαλλία, πού κατέχει σήμερον τὸ πλέον συγχρονισμένον άλιευτικόν στόλον τού κόσμου, μόλις και μετά διας έθεσαν εις τὴν προπολεμικήν της είς ίχθυς άπόδοσιν. Η δε Αγγλία, πού συνεχών ναυπηγεί σπουδαία καθ' διλα άλιευτικά πλοία, δεν κατώρθωσεν άκουμ νά φθάση τὴν προπολεμικήν της ίχθυοπαραγωγήν. Τά ίδια δύνανται νά λεχθούν διά τὴν Ιταλίαν, πού και σπουδαία ναυπηγεί δε συνεχών θαυμάσια καθ' διλα άλιευτικά πλοία. Εν τούτοις, περά τὰς προσπαθείας της, δεν έφθασεν άκομη εις τὰ προπολεμικά της δρια της παραγωγής.

Πού, λοιπόν, και πώς εύρισκονται οι υπό της Διευθύνσεως Αλείας μεταδόσιμοι άριθμοι τών 55.000.000 κιλών τῆς μεταπολεμικής ίχθυοπαραγωγής μας, άφού ή ύπηρεσία τῶν στατιστικών τῶν άλιευτικών πλοίων, περιορισμένη, γνωρίζουμεν έπακριδών, τι είσαγωγαι μας, λοιπόν, εις τὰ εἰδη αύτη ηδηθίσαν, έν συγκρίσει πρὸς τὰς είσαγωγάς τῆς περιόδου 1938—1940 και τούτο ένισχει τὴν ἀποψίν. Ωτὶ ή ίχθυοπαραγωγή μας πόρωρ απέχει τῆς ποσότητος έκεινής, πού συνεχών διατυπώνει τὸ ύποργειον Βιομηχανίας.

Δεν πταίσιν, βεβαίως, οι άλιεις μας διά τὰ συμβαίνοντα, άλλα αι παρ' ήμιν άρμοδιοι επί τῆς άλιειας ύπηρεσίαι, αι όποιαι άφινους τοὺς δυστυχείς αύτοὺς διοπαλαιστάς ανευ καθοδηγήσεως και δινευ διαφωτίσεως επί την άλιευτικήν στοχεύοντα προβλημάτων. Θά ήτο εύχης έργον, τώρα πού άπεφασθη άναδιοργάνωσις τῶν δημοσίων ύπηρεσιῶν και ή έπομάκρυνσις τῶν μη ικανῶν ύπαλληλων, νά έγινετο και μία γενική τῶν ύπηρεσιῶν άλιειας άνακαίνιστος.

Αι πταγγώδεις αποτυχίαι τῆς ύπηρεσίαις ταύτης εις τὸν τομέα τῆς άνασυγκρότησεως τῆς άλιευτικής μας διοικησίας, ή καταστατάλησης τῶν 15.000.000 δολλαρίων τῆς άμερικανικής βοηθείας, τῶν διατεθεῖντων διά τὴν άργανων και προσαγωγήν τού κλάδου τούτου, ή έγκατατέλειψης τῶν άλιεών εἰς τὴν τύχην των και ή συνεχής έλλειψις ίχθυών εἰς τὴν άγοράν, καθιστούν επίτακτην τὴν άναγκην, ίνα ή Διεύθυνσης Αλείας πλαισιωθῇ από την τεχνικούς καλῶν κατηρτισμένους, από πηνηγούς, από μηχανολόγους, από ειδικούς διά τὰς φυτικάς έγκαταστάσεις και έν γένει από παράγοντας πού γνωρίζουν καλῶν τὴν διοικησίαν, τὴν όποιαν έντελονται νά άργανωσουν και νά προσαγάγουν. Άνευ τοιστού έπιτελείου τεχνικο - έπιστημονικού, είνε άδύνατον νά άνακουφισθῇ ή φίνουσα άλιευτική μας διοικησίαν.

## ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

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

KARL LEICH  
SHIPS—, TANKS—AND BOILER—CLEANING  
HAMBURG 4, Bernhard Nochtstr. 77  
Telephone: 42 07 29      Night call: 45 72 01

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

<b>ADELAIDE</b>	Messrs. E. P. & A. FRASER	STEVEDORES AND CONTRACTORS	<b>HAMBURG</b>	BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIU MELLIS)
13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»			3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions»	
<b>ADEN IONIAN SCANDINAVIAN LLOYD</b>	SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IN PORT & EXPORT.		Tele: 32 62 08 and 33 73 81	SHIPCHANDLERS
20-58, The Crescent, Steamer Point Tele: 226 Cables «Vassiliou»				
<b>AMSTERDAM</b>	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.		<b>LIVERPOOL</b>	REAI LIMITED Pacific Building, James St.
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD Tele: 41860 Binnenkant 47 Cables: «Fransswart»		STEVEDORE	Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»	STEVEDORES
<b>ANTWERP</b>				<b>LOURENCO MARQUES</b>
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»			VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables: «Cretikos»	SHIPCHANDLERS
JOSEPH J. LEE & Co 17, Batavia Street, Tele: 33.61.36—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS		N. KASSIMATIS 62, Avenue Alvares Cabral Tele: 5254 Cables «Nikas»	SHIPCHANDLERS
<b>BELGIAN BUNKERING &amp; STEVEDORING CY.</b>	STEVEDORING			<b>MADRAS &amp; COAST PORTS</b>
Avenue d' Italie 92, Tele: 337.846 Cables «Bellunker» Telex. An. 212	SUPERINTENDING		N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables: «Stevedore — Madras»	STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
STEVEDORING Co. GYLSEN Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS		<b>MELBOURNE</b>	UNITED STEVEDORING PTY Ltd.
<b>BALTIMORE</b>	STEVEDORES		Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»	STEVEDORES
TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»				THE FLEET FORGE PTY Ltd.
MARYLAND SHIP CEILING Co INC. 320 Chamber of Commerce Bldg, Tele: Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»	SHIP FITTERS		Tele: MX 5233 9/13 Lorimer St, SC 5 Cables: «Fleetways»	SHIP REPAIRERS
<b>BENGHAZI</b> ABDALLA BENHARIZ Municipality Marketg P. O. B. 206 Telef. 1361 Tel Address: Benhariz.	SHIP CHANDLER			UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.
<b>BOMBAY</b> FERNS SHIP SUPPLY Co Wakefield House, Ballard Estate Tele: 20884 Cables «Prospects»	SHIPCHANDLERS		Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»	SHIP'S FITTINGS
<b>CALCUTTA</b>				Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate Houses», 515, Collins Street, Tele: MB 3155. Cables «STEVEDORE».
ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele: Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS CHIPPING & PAINTING CONTRACTORS			STEVEDORES & CONTRACTORS
<b>CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD</b>				<b>NAPLES</b> A. M. VOLPE & Co
Tele: 3—1478 2 Selkirk St. Cables: «Hermes»	SHIPCHANDLERS		Telefoni: 22068—63533 Piazza Municipio 85d Teleg.: Avolp—Napoli	SHIPPING AGENTS
<b>DAKAR</b>				DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa Cables: «Pucci Bros»
«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS			SHIPCHANDLERS & BONDED WAREHOUSE OWNERS
<b>DUNKIRK</b>				<b>NEW YORK</b>
SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES		MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 3—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS	
JOKELSON & HANDSAEM Tele: 782/5 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»	STEVEDORES			PENANG
<b>FINLAND</b>				S. V. K. PATCHEE BROS (Manium) Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «Ismalia» STEVEDORES
ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES MEMBERS AT ALL PORTS				<b>PHILADELPHIA</b>
<b>FREMANTLE</b>				INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves Tele Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco»
NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables: «Stevnichol»	STEVEDORES		TOWAGE	
GENERAL COMMERCIAL Co Sutton's Chambers, 35, High Street Tele: L. 3412 Cables: «Gencocom»	SHIPCHANDLERS		INDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves Tele: Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco»	
<b>GEORGETOWN (DEM)</b>			STEVEDORES	
S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables: «Wilbut»	SHIPCHANDLERS		MURPHY COOK & Co The Burse Philadelphia 6, Tele: 3—5514, 3—5515 Cables: «Stevedore»	
<b>GIBRALTAL</b>			STEVEDORES	
JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables: «James»	SHIPCHANDLERS		RANGOON COMOTTO SON & Co LTD. P. O. Box No 139, Cables: «Macotto»	
<b>GULF PORTS</b> Covering New Orleans, Galveston, Houston, and Sabine HANSEN, TIDEMAN & DALTON INC. District Cables: «Handt» Cotton Exchange Bldg.	STEVEDORES & SHIP'S AGENTS		ROTTERDAM	
<b>HAMBURG</b> THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables: «Stevedoring Hamburg»	STEVEDORES		N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK Tele: 72868 Bolnes Cables: «Boele»	
			SHIP REPAIRERS & BUILDERS	
			STEVEDORE Co RIJN DELTA LTD.	
			Meent 94 Minerva House, Tele: 25976 Cables: «Rijndelta»	
			STEVEDORING, SUPERINTENDING	
			N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS. Tele: 23168 Willemkade 21 Cables: «Advantage»	
			STEVEDORES	
			STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. Tele: 27190 Maaskade 113 Cables: «Fransswart»	
			STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES	
			<b>SINGAPORE</b> DAWOOD & Co 57 Raffles Quay Tele: 4757 Cables: «Lathiphia»	
			SHIPCHANDLERS	
			<b>SYDNEY N.S.W.</b> N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street Cables: «Motives»	
			STEVEDORES	
			<b>VANCOUVER B.C.</b>	
			EMPIRE STEVEDORING Co Tele: Pacific 8341/3 395 Railway Street Cables: «Despatch»	
			STEVEDORES	
			LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER) 850, Hastings Street West. Tele: Marine 6481—2 Cables: «Louiswolfe»	
			GRAIN FITTERS AND STEVEDORES	



κατά, ὡδειλὸν δὲ, διὰ νὰ ἔχουν δικαίωμα ἐπὶ σώστρων διὰ τὰς ὑπηρεσίας ἃς πρὸς τοῦτο προσέφερον, ὅστον καὶ ὃν ἀξία ἀπόκημψεως ἦταν ἡ πρᾶξις των αὐτῶν, νὰ ἀποδεῖσθαι, ὅτι εἰχον ἀπαλλαγὴ τῶν πρὸς τὸ πλοῖον ὑποχρεώσεών των προτού κατασθέσουν τὸ πῦρ. Τὸ καθήκον, ὅπως πράξουν πάν, οἱ ἡδύναντο διὰ νὰ σώσουν τὸ πλοῖον των, προήρχετο ἐκ τῆς φύσεως τῆς ὑπηρεσίας των και ἔξικολούσει νὸν ύφισταται ὃν δύση διήρκει η ὑπηρεσία των, ἐκπλήρωσις δὲ τοῦ καθήκοντος τούτου ὡρεμένης συνεπήγετο πρόσθετον ἀπόκημψιν ὑπὸ μορφὴν σώστρων ἢ ὑπὸ ἄλλην οἰσινδήποτε. Οἱ ἐνάγοντες ὕδειλον νὰ ἀποδεῖσθαι, ὅτι τὰ πρὸς τὸ πλοῖον καθηκοντά των, ὡς μελῶν του πληρώματος, ἔχον πάσει προτού κατασθέσουν οὗτοι τὸ πῦρ καὶ οἵτι ἡ ἐγκαταλειψις τοῦ σκάφους ὑπήρξε πλήρης. Δέ愈 ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι εἰς τὴν ἐπακολουθήσασαν τὴν ἔκρηξιν τῆς πυρκαϊᾶς συγχυσιν ἢ πρώτη σκέψις τοῦ πλοιάρχου ὑπῆρξε νὰ ἀπομακρύνῃ ἐκ τοῦ πλοΐου σούσας ἀνδρας ἡδύνατο περισσοτέρους. 'Η ἐξέλιξις, ὅμως, τῶν γεγονότων ὑπῆρξε ραγδαία, ὥστε νὰ μὴ είναι δυνάτον νὰ διασφαγηθῇ ἐπὶ τῆς ἀποδεικτικῆς διαδικασίας, ἀν ἡ ἐγκαταλειψις τοῦ σκάφους ὑπῆρξε περιστότερον ἀπὸ προσωρινή, πρὸς τὸ σκοπὸν διασωσέως ἀνθρώπινων υπάρχεων. 'Οταν ὁ πλοιάρχος ἐπίδησεν εἰς τὴν θάλασσαν, ἀνεύρυθμη ὑπὸ ἀκάυτου καὶ ἔπειτα προσετάσθησε νό εὑρῷ πυροσβεστικήν ἄκατον, διὰ νὰ σπεύσῃ πρὸς βοήθειαν τοῦ πλοίου. Κατώρθωσε γάρ μεταφερθῆ ἐπὶ ρυμουλκού τοῦ Ναυτικού, τὸ δόπιον εἶχε πυροσβεστικά μηχανήματα καὶ ἐσπεύσε πρὸς τὸ πλοῖον του. 'Αλλὰ ἡ πυρκαϊᾶ εἶχε τελείων κατασθέθη πρὶν θεάση ἀκόμη καὶ ὅταν ἐπλησίασεν, ἀνήλθε πλέον ἐπ' αὐτοῦ. Πάσσαι αὐταὶ αἱ προσπάθειαι ἀπέτελουν ἐνδείξεις, ὅτι δὲν ἐπρόκειτο περὶ δριστικῆς ἐγκαταλειψίων τοῦ σκάφους. Δέον νὰ ὑπομνησθῇ, ἐπίσης, ὅτι τὸ πλοῖον ωρίσκετο ἐν ὅμῳ, Ἐνθά αἱ προσπάθειαι τοῦ πλοιάρχου, ὅπως ἐπίστρεψεν εἰς τὸ πλοῖον φέρων βοήθειαν, δὲν θὰ ήσαν ἀντιπορεύκτων φρούδαι, ὡς θὰ ήσαν, ίσως ἂν ἡ πυρκαϊᾶ ἐξεργαγεύετο ἐν τῷ ἀνοικτῷ πελάγει. Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ δικαστηρίου, καταλήγει ἡ ἀπόφασις, οὐδὲν δικαιολογεῖ τὴν ἀνταρτοπήν τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως, καθ' ἣν οἱ ἐνάγοντες δὲν ἡδύνηθοσιν νὰ ἀποδεῖσθαι, ὅτι τὸ πλασιόν ἐγκατελείσθη πλήρως καὶ κατὰ συνέπειας ἡ ἀξίωσίς των πρὸς ἀναγνώρισιν εἰς αὐτοὺς σώστρων κρίνεται ἀδύσιμης.

ΑΡΙΘ. 33153 ΠΡΩΤΟΔΙΚΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

— Σύμβασις ναυτικής έργασίας μετά πράκτορος πλοίου κατά Νόμον 1752)51. 'Αγωγὴ ἀπευθυνομένη κατὰ πράκτορος καὶ ἐφοπλιστρίας ἔταιρίας. 'Ενέργεια πράκτορος ὡς ἀντίπροσωπου. 'Αλλοδαποὶ δύνανται ἑναχθῶσιν εἰς Δικαστηρίου περιφέρειας ποστκορείου. Ναυτικὸς ὅποιβισθεῖς δὲν ἔχει δικαιώματα εἰς νοσηλείαν καὶ μισθώντας πέροι τῶν τεσσάρων μηνῶν ἀπὸ τῆς ἀποβίβασεως.

"Ο έναρχος διά τών έποδός κρίσιν ἄγωγή του ἐκτιθεμένων Ισχυρίζεται, ὅτι τὴν 2αν Σεπτεμβρίου 1951 προσελήφθη ὑπὸ τῆς πρώτης τῶν ἐναγομένων ἐπιφύλαξις ὡς ἐφοπλίστριας τοῦ ὑπὸ παναμάκην σημαίαν ἀτμοπλοίου της δι' ἐστῆν ἀλλώς ὡς πράκτορος καὶ ἀντιπροσώπου καὶ τῆς πλοιοκτητρίας τοῦ πλοίου τούτου τῆς ἀνωνύμου Παναματίκης ἔταιρίας ὑπὸ την ἐπωνυμίαν Κ.Κ.Β. S.A. καὶ διαχειριστοῦ τῆς συμπλοιοκτητρίας τοῦ πλοίου τούτου, ἵνα ὑπέτρηψε τὴς πρώτος μηχανικός ἐπί τοῦ πλοίου τούτου ἀντὶ συμπεφυμένου μισθοῦ 390 δολαρίων Η.Π.Α. καὶ τῇ εἰς εἰδός παρεχομένης τροφῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου αὗτας δύο διαρρώματα ὡμερούσια καὶ διὰ' οὐ πάτεστάλη ὑπὸ τῆς πρώτης τῶν ἐναγομένων εἰς Ρουέν τῆς Γαλλίας, ἐκεὶ ἐναυτολογίθη ἐπὶ τοῦ πλοίου Κ. Βάσει τῆς ὡς ἀνω συμφωνίας καὶ παρέσχε τάς ὑπηρεσίας του τοῦ Α'. μηχανικού μέχρι τῆς 1ης Μαΐου 1952, ὅτε ἀπελύθη ἐν 'Αλεξανδρέατα ὑπὸ τοῦ πλοιούσαν τοῦ λόγου ἀσθενείας σπουδαία λαθρίτιδος ἐξ ἡς προσεβλήθη κατὰ τὸν χρόνο καθ' ὃν ἐν τῷ πλοίῳ τούτῳ ὑπῆρχει καὶ ἀπεστάλη διαπάντας τοῦ πλοίου εἰς Πειραιά πρὸς ιατρικήν περιθωλιψιν, ἥτις ἡ ἀσθενεία του αὔτη διήρκεσε πλέον τοῦ τετραμηνού, καθ' ὃ διέπεσε πάστης ἐγαστίας καὶ ὑπεβλήθη εἰς θεραπείαν φαρμακευτικὴν καὶ λουτροθεραπείαν δαπανήσας τὰ ἐν τῇ ἄγωγῇ του ἀναφερόμενα ποσά. Ταῦτα ἀναφέρουσα ἡ ὑπὸ κρίσιν ἄγωγή καὶ αἴτημα ἔχουσα τὴν καταβολὴν τοῦ Ισαξίου εἰς δραχμάς τοῦ μισθοῦ κατὰ τὸν χρόνον τῆς πληρωμῆς μισθοτροφοδοσίας τῶν 4 μηνῶν καὶ τῶν ἀπὸ τὴν ἀναφερομένων ὡς διαπανθετῶν διά φάρμακα, τροφὴν καὶ ἀμιδίδας ιατρῶν, ἐξεταστέον ἐὰν δρομοδίως εἰσάγεται ἐνώπιον ἡμῶν πρὸς συζήτησιν τῇ ἄγωγῇ αὕτη ἐρείπουμα ἔχουσα τὰς διατάξεις τοῦ Η. (1752)1951 καὶ ἀνὸν ὁ ἐνάγων νομιμοποιήται παθητικῶς κατὰ τῆς πρώτης τῶν ἐναγομένων. Ως προκύπτει ἐκ τῶν καταθέσεων τῶν ἐνώπιον μας ἐξετασθέντων μαρτύρων καὶ τῆς τοιάυτης τοῦ I.X. πλοιάρχου τοῦ ἀτμοπλοίου Κ. κατὰ Δεκέμβριον 1951 τὴν ἀναφερομένην ἐπὶ τῇ ὑπὸ ἀριθ. 2900)1952 ἐκθέσει τοῦ συμφ.φου 'Αθηνῶν Α.Π. ἡ πρώτη τῶν ἐναγομένων ἔταιρία Μ., καὶ Σίος κατὰ τὸν χρόνον τῆς ναυτολογήσεως καὶ ἀπολύτεως τοῦ ἐνάγοντος ἐκ τοῦ πλοίου Λ. δὲν ἦτο ὡρτε ἐφοπλίστρια, οὔτε διαχειριστρια τοῦ πλοίου, ἀλλ' ἐφοπλίστρια τοῦ πλοίου τούτου καὶ διαχειριστρια ἐτύχανεν ἡ δευτέρα τῶν ἐναγομένων, ἡ δὲ πρώτη τῶν ἐναγομένων διὰ τὴν ναυτολόγησιν τοῦ ἐνάγοντος ἐνήργησεν ὡς πράκτωρ τῆς δευτέρας. Κατόπιν τῶν ἐκ τῶν ἀνω βεβαιωθέντων δέοντος ἡ ὑπὸ κρίσιν ἄγωγή νὴ ἀποροφοῦθεν ἐγειρόμενη κατὰ τῆς πρώτης τῶν ἐναγομένων ἔταιρίας Μ. καὶ Σιού δι' Ἐλεσίου παρθητικῶν νομιμοποιήσεως, διάτοι κατὰ τὸ ἀσθομόν

211 Ἀστικού Κώδικος, ὑπὸ τὴν ισχὺν τοῦ ὄποιού καὶ ἐγένετο ἡ ὁς ἄνω πρόσληψις τοῦ ἐνάγοντος, ὃ ἀντιπρόσωπος, ὁς εἶναι καὶ ὁ πράκτωρ τοῦ πλοίου, τεκμαίρεται, ὅτι ἐνέργει ἀπὸ εὐθείας καὶ ἀμέσως ὑπέρ τοῦ ἀντιπροσωπευμένου καὶ δὲν εὐθύνεται πλὴν διὰ πταίσμα ἢ ἀδικοπραξίαν ὅποτε γεννᾶται καὶ κατ’ αὐτοῦ εὐθύνη, πταίσμα διός ἢ ἀδικοπραξίαν τῆς ἐναγομένης ἑταῖρίας Μ. καὶ Σία σχετικόν μὲν τὴν ἀσθενείαν τοῦ ἐνάγοντος η δι’ ἄλλην τινὰ αἵτινα δὲν ισχυρίζεται ὃ ἐνάγον, οὔτε ἔτι τῶν προσταγμένων μαρτυρικῶν καταθέσεων καὶ ἐγγράφων καὶ τῆς ἐν γένει διαδικασίας ἑδεσιαίων ὡς πρός δὲ τὴν ήμετέραν ἀμροδιόπτη τορπός ἐκδίκαιας τῆς ὑπὸ κρίσιν ἀνγώνης ἐκ τοῦ ἄρθρ. 126 Εἰσ. Ν. Α.Κ. προκύπτει, ὅτι οἱ ἀλλοδαποί ὑπάρχουν εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ἡμεδαπῶν δικαστηρίων δυνάμενοι νὰ ἐνάγωσιν ἢ νὰ ἐναχθῶσιν ὡς καὶ οἱ ἡμεδαποί κατὰ τὰς περὶ δοσιδικῶν κειμένας διατάξεις καὶ κατὰ τὸ ἄρθρ. 22 παρ. 3 καὶ 7 Πολ. Δικ. ὃ ἐνάγων ἔχει τὸ ἐλεκτικὸν δικαιωμάτων νὰ ἐλέξῃ εἴτε τὸ δικαστήριον τῆς κατοικίας η διαιμνῶντος τοῦ ἐναγομένου, εἴτε τὸ δικαστήριον τῆς διαχειρίσεως, εἰς δικαία δὲ ἀφορῶντας τὴν ἐμπορίαν, εἴτε τὸ δικαστήριον τοῦ τοποῦ τοῦ συμβολαίου η τῆς πληρωμῆς. Ἡ ἐν τῇ ἡμετέρᾳ δὲ ἐνέργεια πράκτωρος ἀλλοδαπῆς ἑταῖρίας πλοιοκτήτριας ἢ ἐφοπλιστρίας λογίζεται ὡς πράξις διαχειρίσεως τῆς ἑταῖρίας.

Όσαύτως ή έν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐδρεύουσα ἑταῖρις λογίζεται ως ἔχουσα τὴν ἔδραν τῆς ἐν τῷ τόπῳ ἐν. ὃ ἔχει τὸν πράκτορό της διά τὰς δικαιο- πραξίας τὰς ἐντὸς τοῦ κύκλου τῆς ἀρμοδιότητός του ἐνεργουμένας καὶ δύναται ἡ ἀπαίρια νὰ ἴνασθη εἰς τὸ δικαστήριον τῆς περιφερείας ἐν ἥ- υπάρχει πράκτορειν αὐτῆς. Ἐκ τῶν ως ἄνω σαφῶς κατεδείχθη, ὅτι ὑ- φισταται δικαιοδοσία τῶν ἡμεδαπών δικαστηρίων πρὸς ἕδικτοις τῆς κριονομένης ἀγωγῆς, ἔτι δὲ καὶ ἀρμοδιότης ἡμῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 1 τοῦ Β. Δ. Ι Αὔγουστου 1920 ως ἑτροποποιῆδι<sup>δι</sup> ἄρθρου μονύ του N. 1968)1944 καθ<sup>κ</sup> ὃ πάσσα ιδιωτικὴ ἀδίωσις μισθωτού κατὰ ἔργοδοτο πηγάδουσα ἐκ σχέσεως ἐργασίας δικάεται ὑπὸ πρωτοδικοῦ κλπ. ἐν τῃ περιφερείᾳ τοῦ ὅποιού κείται ή κοτοκιά τοῦ ἴνασθμένου ἢ ἐν ἥ παρε- σχεθήσαν αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ μισθωτού κατὰ ταῦτα ἀρμοδιώς εἰσάγεται ἐνώπιον μας ἢ ὑπὸ κρίσιν ἀγωγὴ καὶ ἀπορρίπτητα τάνατον ως ἀβάστιμα ἐπιτέλους τοῦ δικαιούχου τοῦ ἀρμοδιού της δικαιούχου 25. Α. Κ. στ. την περιφερείαν

Ἐπειδὴ, κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἀρρών 25 Α. Κ. αἱ ἐκ συμβάσεως ἐνοχαὶ ρυθμίζονται ὑπὸ τοῦ δικαίου εἰς ὃ τὰ μέρη ὑπεβλήθησαν καὶ ἐλέινει τούτου ἔφαρμόλεται τοῦ ἔξ οὐλῶν τῶν εἰδίκῶν συνθηκῶν ἀρμόλον δικαίου εἰς τὴν σύμβασιν. Ἐν προκειμένῳ η̄ συνυμολογουμένῃ σύμβασις ἐργασίας του ἐνάγοντος καὶ αἱ ἐκ ταύτης πτηγάζουσαν μεταξὺ τοῦ ναυτολογηθέντος ἔργατον θαλάσσης καὶ πλοιοκτήποτος ἐνοχικαὶ σχέσεις ρυθμίζονται καὶ ἔφαρμογή ἔχει ἐπὶ αὐτῶν τὸ ἔφ’ οὐλῶν τῶν εἰδίκῶν συνθηκῶν ἀρμόλον δικαίου εἰς τὴν σύμβασιν ταῦτην. (ἄτε μὴ συμεταγομέντες ἐκ τῆς ἐν γενεῖ διαβικασίας τῆς βουλήσεως τῶν μερῶν περὶ τοῦ ἔφαρμοστεού δικαίου) τὸ ἀρρών 242 Ε. Ν. περὶ τῆς ἔφαρμογής του ὕδου τῆς σημασίας τοῦ πλοίου δὲν ἔχει ἔφαρμογήν εἰν προκειμένῳ διότι ἀφορά ἀλλοὶ εἰδίκοι θέμα φάσγονεν εἰς τὰ δικαιώματα ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ναυτικά προνόμια λόγῳ δὲ τῶν εἰδίκων συνθηκῶν καὶ ίδια ἐκ τῆς ἐλληνικῆς θεσγενείας τοῦ τε ἐνάγοντος πλοιούρχου καὶ πλοιοκτητῶν καὶ ἐκ τοῦ τόπου συνυμολογήσεως τῆς σύμβασεως μεταξὺ ἐνάγοντος καὶ πράκτορος τῆς ἐναγμένης κατὰ τὴν κορίσιν μας εἰς τὴν κριονένην ὑπόθεσιν ἀρμόλογον δικαίου είναν τὸ ἐλληνικὸν τοιούτο οὐδεὶς καὶ δέον νά ἔφαρμοσθῇ.

"Επειδή, κρίθεντος δύτη έφασμογήν έχει δ. N. 1752)1951 περὶ ναυτικῆς ἐργασίας κατά τὸ ἄρθρον 23 τοῦ νόμου τούτου. δ. ναυτικῆς ἀσθίνητας διαρκούντος τοῦ πλοῦ ἡ ἐν πληρεσίᾳ τοῦ πλοίου, πληρώνεται τοὺς μισθώσις του καὶ νοστηλένται δαπάναις τοῦ πλοίου, δάσκαις δὲ διὰ τὴν νοστηλείαν τοῦ ναυτικοῦ ἀπαιτεῖται ἡ ἀποδίβασις αὐτοῦ εἰς τὴν Ἑρακλίνην τοῦ πλοίου δικαιῶσις δὲν έχει δικαίωσις εἰς νοστηλείαν καὶ μιθούς πέρον τῶν τεσσάρων μηνῶν ἀπό τὴν ἀποδίβασιν εἰς τὸ κονδύλιον τούτο καὶ τὰς λοιπὰς αἰτήσεις, πλὴν τοῦ κονδύλιου τῆς τροφοδοσίας δι' δέον ν' ἀποδορισθῆ, διότι ἐν τῇ ἑνοίᾳ τοῦ μιθοῦ δὲν περιλαμβάνεται καὶ ἡ τροφοδοσία κατά τὸ N. 1752)1951 ἡ ἀγωγὴ εἶναι νόμου θέματος.

**ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ:** Ή ανωτέρω ἀπόφασις ἀσχολεῖται μὲν ζητήματα τὰ δύοια προκύπτουν ἐκ τῆς ἐν τῇ πράξῃ ἐφαρμογῆς τοῦ νεαροῦ Νόου (1752) 51 «περὶ ναυτικῆς ἐργασίας» σχετικῶν δὲ μὲν τὰς ἐσωτερουμένας διατάξεις τοῦ Νόου τούτου βλέπε: Α) Τὴν ὑπ' ἀριθ. 14314) 52 Πρωτ. 'Αθ. («Ναυτικά Χρονικά Τ. 184 σελ. 18) ἡ δοιά καθώρισε, ὅτι πᾶσα σύμβασις ναυτικῆς ἐργασίας μεταξὺ πλοιάρων καὶ ναυτικοῦ καταρτιζεται ἔγγραφως. B) Τὴν ὑπ' ἀριθ. 1874) 52 Πρωτ. Πειρ. («Ναυτικά Χρονικά Τ. 192 σελ. 21) σχετικῶς μὲν τὴν λύσιν συμβάσεως ναυτολογίας ἐφαρμογὴν ἀλλοδαποῦ (παναματικοῦ νόμου) καὶ ἀποζημίωσιν τοῦ ἀπολιμονεύου ναυτικοῦ. Γ) Τὴν ὑπ' ἀριθ. 290) 53 Πρωτ. Πειρ. («Ναυτικά Χρονικά Τ. 193 σελ. 21) ἐν σχέσει μὲν τῆς ἀπόλυτην ναυτικοῦ εἰς τὸν λιμένα προσριπτοῦ τοῦ πλοίου καὶ ὑπολογισμὸν τροφῆς εἰς τὴν κατεβαλλομένην ἀποζημίωσιν. Δ) Τὴν ὑπ' ἀριθ. 67) 49 ἀπόφασιν τοῦ Α.Π. («Ναυτικά Χρονικά Τ. 101 σελ. 20) κατὰ ἣν κατὰ τὸ δρόμον 25 τοῦ Α. Κ. εἰνοχαὶ ἐκ συμβάσεως ριμβίζονται ὑπὸ τοῦ δικαίου εἰς δὲ τὰ μέρη ὑπεδηλήθησαν, ἐν ἐλλείψει τούτου ἐφαρμόζεται τὸ ἐξ ὀλων τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν ἀρμόδοκον εἰς τὴν σύμβασιν δίκαιου (τὸ δόγμα τῆς σημερινῆς τοῦ πλοίου).

PHONE: A.T. 6666

CODE MARHAG.  
TELETYPE P.D. 400  
PORTLAND, OREGON

**MARDEN & HAGIST**  
MARINE and INDUSTRIAL SHIP SUPPLIES  
1705, N.W. 14th AVENUE  
PORTLAND—OREGON

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

**Έλληνες άντιπρόσωποι:** M. ΣΩΤΗΡΙΟΥ 937. N.E. TILLAMOOK, ST.  
Δ. ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ 3236. N.E. ST. HUYLER, ST.

## ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

## ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τοῦ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Αύγουστος.** — Η παρακολούθησις τῆς πορείας τῶν ἐν Αμερική ἔργασιών ἔνεχε πάντοτε γενικότερον ἐνδιαφέρον διοτιὶ ἡ αὐξουμένωσις αὐτῶν ἀσκεῖ—ἀναλόγως—ἰσχυρὸν ἀντίκτυπον ἐπὶ τοὺς ἐπιπέδους τῆς δραστηριότητος τῶν ἄλλων χωρῶν, ἀποτελεῖ δὲ καὶ ἐνδεικτικὸν διὰ τὰς μεταφορὰς καὶ κατ' ἀκολουθίαν διὰ τὴν ἔργασίον τῶν πλοίων. Εἶναι εὐνόησις ἡ τοιαύτη ἐπιβραστική, ἀλλοπήδητη ὑπόψιν, διὸ οἱ Ἡνωμένοι Πολιτεῖαι ἀποτελούν τὴν σπουδαιότεραν χώραν τοῦ κόσμου ἀπό τέ τῆς πλευρᾶς τῆς παραγωγῆς, διὸν καὶ τῆς καταναλώσεως. Οὔτω διαπιστοῦται, διὸ η σημειωτὴ οἰκονομικὴ καταστασὶς τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν ἐμφανίζεται συνεχίζουσα τὴν ἀνίουσταν δραστηριότητα, ἐνώ ἀντιθέτων εἰς δόλας τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἡρχεῖσθαι κῆδη λουμένη μίας γενική κάμψης. Η πλειονότητης δύμως τῶν οἰκονομικῶν παραπτωτῶν σημειώνει τὴν ἐμφάνισιν ὀρισμένων παραγόντων, οἵτινες εἶναι δυνατοῖς νὰ διαστελλούν τὴν ἀνδρὸν τῆς δραστηριότητος αὐτῆς, ἐτὶ δὲ καὶ νὰ καταστοῦν τόσον ισχυροί, ὥστε νὰ προκαλέσουν τὴν πρὸς τὰ κάτω πορείαν.

Γεννιάται δέθεν τὸ ἔρωτημα, πότε ἡ ἑκούλωνται ἡ ὑποχώρησις αὐτῇ. Τὰ ὑπάρχοντα ἀμερικανικά στατιστικά δεδομένα χρονολογούμενα ἀπό τριμήνου, δέν παρέχουν εἰς τὸ ἔρωτημα τούτῳ ίκανοποιητικὴν ἡ ἀσφαλή ἀπάντησιν. Συνάγεται πάντως ἔξι αὐτῶν, διὸ η οἰκονομικὴ δραστηριότης ἔφθασται εἰς λίαν υψηλὴ ἐπίπεδα. Οὕτω, ὡς δεῖκτης τῆς διοικητικῆς κινήσεως, μὲ δάσιον τὸν μέσον ὅρον τῶν ἑταῖρων 1935—39, ἔφθασεν εἰς τὸ 242 %, εἰς τὸ ἀνότερον δηλαδὴ μέχρι τοῦδε σημείου—ἔξαιρεται τοῦ Φερδούσιου ἐ. ἐ., δὲ ἐστιμούσθαι εἰς τὸ 247 %—καὶ εἶναι υψηλότερος κατὰ 8 %. ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου μεσοῦ δύον τοῦ παρέλθοντος ἔτους.

Αἱ διδοῦσαι κατὰ τὸν παρελθόνταν 'Απρίλιον παραγγελίαι ἐκάλυπτον μίαν συνολικὴν ἀξίαν 73 δισεκατομμύριων δολαρίων περίπου καὶ ἡσαν τριπλάσια τῶν δοθειῶν παραγγελιῶν κατὰ τὸν πρώτους μῆνας τοῦ 1950. Αὔξησις τῶν ἔργασιών παραπτερίσται ίδιαιτέρως εἰς τὰ χαλινούργεια, τὰ μηχανουργεῖα καὶ τὰ ἔργοστάσια παραγωγῆς αὐτοκινήτων. Η τελευταία αὐτὴ διοικητικά ἐπωφελήθη τῆς ἀρσεως τῶν περιορισμῶν καὶ ἡδυνήθη ὡταὶ ίκανοποιησθαι τὴν ζήτησιν, τὴν διόποιαν ἀναγκαστικῶς εἶχε παραμελήσει ἐπὶ δύο ἡδη ἔτην.

Διὸ τὴν διοικητικὴν τῶν ύφασμάτων δέν υπάρχουν ἀσφαλεῖς πασαπτικοί. Πιστεύεται, ἐν τούτοις διὸ κατόπιν τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἀποθεμάτων καὶ τῆς ἀποκαταστάσεως ἴσερροπτης, μεταξὺ παραγωγῆς καὶ καταπλάσεως, δέν θὰ παρουσιάσῃ περισσότεραν κάμψιν διοικητικῶν οὐτοῦ κλάδος. "Οσον ἀφορά τὴν ἀποσχόλησιν ἐργατικῶν χειρῶν, ἔφθασεν εἰς τὰς τῆς Ἡνωμένων Πολιτείας εἰς τὸ μέγιστον δριον. Οἱ ἀπασχολούμενοι ἀνήρχονται κατὰ Μάρτιον ἐ. ἐ. εἰς 61.5 ἑκατομμύρια, πῆται κατὰ 2 ἑκατομμύρια ἐπὶ πλέον τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ 1952. Οἱ ἀριθμός, ἔξι ἄλλου, τῶν ἀνέργων δέν ἀντιπροσωπεύει πλέον τῶν 2.7 % τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἔνστατων.

Αἱ πιστώσεις πρὸς τὴν κατανάλωσιν ηδήμησον, ιδίᾳ μετὰ τὴν πραγματοποιηθεῖσαν καὶ τὸν Ιούλιον π. ἐ. δρσιν τῶν περιορισμῶν ὑπὸ τῆς ὑπερσεις τοῦ Ομοσπονδιακοῦ 'Αποταμιεύσεως (Federal Reserve Board). Κατὰ Φεβρουάριον ἐ. ἐ. αἱ πιστώσεις αὐτοὶ τὸν ἀνήρχοντο εἰς 25.3 δισεκατομμύρια δολαρίων καὶ ἡσαν κατὰ 4.6 δισεκατομμύρια δολαρίων ἀνότεραι τῶν τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ 1952. Τὸ υψηλὸν ἐπίπεδον τῶν πιστώσεων αὐτῶν παρεκύπτει τοὺς κυβερνητικούς ἀρμοδίοις εἰς τὸν οἰκονομικὸν τομέα νὰ προέλθουν εἰς τὴν λήψιν ανασχετικῶν μέτρων, μὲ τὴν ἐπίδια νὰ παρεμποδίσουν τὴν ἐμφάνισιν τῶν διεθρίων ἀποτελεσμάτων ἐκ τῆς διωγκωμένης κινήσεως.

Οἱ κυβερνητικοὶ οἰκονομικοὶ ὑπεύθυνοι έθέωραν, ἔξι ἄλλου, καθῆκον τῷ νὰ παρέμβουν εἰς τὴν χρηματαγοράν. "Ητο περίεργον, διὸ ὁ τόκος, ἐνώ εἰς δόλας τὰς εὐρωπαϊκὰς χώρας ήτο γαμηλός εἰς τὰς Ἡνωμένες Πολιτείας διεπερέστο εἰς υψηλὸν ἐπίπεδο. Η πρὸς τὰ ἄνω πορεία τοῦ τόκου πρήστησε απὸ τὸ παρελθόν φθινόπωρον καὶ ἔκπτε δέν ἐπιπούσεις βαίνουσα τὴν ἀνίουσταν. Διὰ τῶν λαμβανομένων μέτρων δέν ἐπιδίκεται νὰ πληγῇ ἡ εὐνοϊκὴ ἀνάπτυξις τῶν ἐογάσιῶν, ἀλλὰ νὰ ἀποφευχθῇ ἡ διόγκωσις (Boom), η περιοδὸς δηλαδὴ τῆς πυρετῶδους δραστηριότητος, καὶ τοῦτο λόγῳ τῆς διλεθρίας ἀντιδράσεως, ητίς θὰ ἐπηκολούθει μὲ τὴν ἐπάνοδον εἰς μίαν φυσιολογικὴν κατάστασιν.

"Οταν θὰ θέσθω ἡ σπιγγὴ τῆς ἐκδηλώσεως οἰκονομικῆς κάμψεως, οἱ κυβερνητικοὶ ὅμοιοι θὰ ἀντιδράσουν καὶ αὐτῆς, πρωτίστως διὰ νομισματικῶν μέτρων. Πιστεύεται γενικῶς, διὸ η ὑπερσεις τοῦ Ομοσπονδιακῆς 'Αποταμιεύσεως" θὰ δράσῃ κυρίως ἐπὶ τὰς πιστώσεων διὰ τῆς πολιτικῆς τῆς «Ανοικτῆς ἀγορᾶς» (open-market). Μερικά μέτρα ἐπεμβάσεως, εἰς τὰ δόπια προβλήθων τελευταῖς αἱ 'Ομοσπονδιακοὶ Τράπεζαι ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς δύολογοι, ἀποκαλύπτουν, διὸ ἀπεφασίσθησαν ἡδη γενικώτερα μέτρα ἐπὶ τοῦ τομέως τούτου.

• Κατὰ τὸν οἰκονομικούς κύκλου τοῦ Λονδίνου δέν θὰ πρέπει νὰ πιστεύθη, διὸ η ἀνακωὴ εἰς τὴν Κορέαν θὰ προκαλέσῃ κοιστὸν οἰκονομικὸν παγκόσμιον. Αἱ ἀγοραὶ τῶν πρώτων ύλων ἀπὸ πολλοὺς ήδη μηνῶν εἶχον προεδοφήσει πως τὴν κατάπαυσιν τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων, "Η τελευταία πτώσις τῶν τιμῶν τῶν προϊόντων τῆς 'Απωλ. Ἀνατολῆς, δημοσίευσις τοῦ καυστιτέρου καὶ τοῦ κόπρα ἡδη ἀκριβῶς ἀπο-

τέλεσμα τῆς προεδοφήσεως αὐτῆς.

— Εἶναι δυνατὸν — τονίζουν οἱ κύκλοι τοῦ Σίτου — νὰ παραμείνουν εἰς τὸ αὐτὸν υψηλὸν ἐπίπεδον αἱ στρατιωτικαὶ δαστάναι τῆς Αμερικῆς, διότε ἡ βιομηχανία θὰ κρατήσῃ τὸν σημερινὸν ρυθμὸν τῆς παραγωγῆς της. Ἐξ ἄλλου, εἰς ἀντιστάθμισμα τῆς οχι ἀπιδόσου υφέσεως τῆς δραστηριότητος εἰς ώρισμένους παραγωγικοὺς τομεῖς, προβλέπεται η αύξησις τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν μὲ τὰς χώρας τοῦ Σιδηρού. Παραπετάσματος καὶ κυρίως μὲ τὴν Κίναν. "Υπάρχουν πράγματα ἀνδείξεις, διὸ η Ρωσία ἔχει ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῆς Διυτεως διὰ νὰ ἐπιτύχῃ εἰς τὴν ἐκδιοικησίαν τῆς Κίνας καὶ τῶν εὐρωπαϊκῶν δορυφόρων της. Τὸ σοβιετικὸν καθεστώς δὲν φαίνεται ἄλλως νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ κρατηθῇ.

• Ο ὑπουργὸς τῆς 'Εθνικῆς τῆς Αμερικῆς Μάλκος Νήλ άνεκοίνωσεν, διὸ η ἀνακωὴ εἰς τὴν Κορέαν δὲν θὰ προκαλέσῃ ἀπότομον διακοπὴν τῶν στρατιωτικῶν μεταφορῶν διαφόρων εἰδῶν. Τὸ πρώτων, τοσοῦ, ἀποτέλεσμα θὰ σημειωθῇ εἰς τὰς παραγγελίας πολεμεοφόδιων. "Ο περιορισμὸς τῶν διαστημάτων τοῦ προσέλθοντον θὰ καταστήσῃ αἰσθητός πρὸ τῆς παρελευσεως διμήνου καὶ δὲν θὰ ἔχῃ τὴν σιδηροδρόμην ἐκτασιν, μετὰ τὴν λῆξιν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου.

• Διατυπώνουν τοὺς φόδους των οἱ Αμερικανοί παραπτηράι, διὸ οἱ Μωσαντέκ θὰ στρέψῃ ἡδη, μετὰ τὴν ὑπὸ τοῦ Προέδρου Αἰλενχάουερ στρησην παροχῆς περαιτέρω οἰκονομικῆς βοηθείας, τὰς διαπραγματεύσεις του πρὸς τὴν Μόσχαν. Δὲν ἀποκλείεται η συμφωνία διὰ τὰ πετρέλαια. Τὸ πρόβλημα, διμήνως τῆς πετρεφόρας των προβλήματος διαθέσιν καὶ η κατασκευὴ ἀγωγοῦ διὰ μέσου τοῦ όρεων Ίραν, ἐδη χρειασθῇ χρόνον πολὺν, ἀν δὲν ἀποδειχθῇ ἀδύνατος.

• Διατέαπτον κατὰ σειράν μῆνα ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ πετρελαίου ἐμφανίζεται ἀπὸ τὰς στατιστικὰς περιορισμένην. "Εξαιρεσίει τῆς Ρωσίας καὶ τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν, ἔφθασεν αὐτὴ τὰ 11.597.100 δαρελία ἡμερησίων κατ' Απρίλιον, με μείσων 38.000 δαρελίαν ἡ 6.000 τόνων ἡμερησίων, ἔναντι τοῦ Μαρτίου. "Η Αμερική παρουσιάσει τὴν μεγαλύτερην μείωσην κατὰ 5%, ἀλλὰ ἀπὸτηληράθη ἀπὸ τὴν Αἰγαίην 2% αὔξησην, ἔναντι τοῦ Απριλίου 1952, ἐνώ οἱ προβλέψεις ἀνεβίζουσαν τὴν αύξησην εἰς 5% καὶ δάσιος αἴστης τῆς ἀναλογίας προεβλέπετο η ἐργασία τῶν μεταφορῶν καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων.

• Η ἀνακωὴ τῆς Κορέας διεγέρει τὰς ἐπιπίδας τῶν Ιαπωνῶν διὰ τὰς ἐπίρυτέρων βάσεων ἐμπορικῶν συναλλαγῶν μὲ τὴν Κίναν. "Η Κυβερνητικὴς τοῦ Τόκιο, ἐν τούτοις, δὲν φαίνεται διατεθειμένη νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀπόλυτον ἐλεύθερίαν εἰς τὰς ἀνταλλαγὰς διαφόρων προϊόντων, ἐνώ ἔξ αλλοῦ οὐδέποτε της προτίγκανταν δὲν θὰ εἴλεται εὐχαριστώτως μίαν τοιαύτην οἰκονομικὴν συνεργασίαν μὲ τοὺς κομμουνιστικάς τάσεις. Πάντως, τὸ ἀλειμματικὸν πλήρωμα τῆς Ιαπωνίας εἶναι σοδαρώτατον (756 εκατομμύρια δολαρίων διὰ τὸ 1952), η δὲ Ιαπωνία ἔχει ἀνάγκην ἀπὸ γαι-αύρακας, μεταλλεύματα καὶ τρόφιμα διὰ νὰ πωλήσῃ τὰ υφάσματα καὶ ἀλλα διοικητικά τῆς προϊόντων. "Η Κίνα, συνεπῶς, προσφέρεται εἰς αὐτὴν διεξόδος απὸ τῶν οἰκονομικῶν της δυσχερειῶν.

• Οι πρώτη συνέπεια τῆς ἀνακωῆς εἰς τὴν Κορέαν εἶναι η πληροφορία, διὸ οἱ υπεδειχθεῖσαν εἰς τὴν ιαπωνικήν κυβερνήσην διὰ την περιορισμὸς τῆς εἰσισγαγῆς γαιανθράκων καὶ φούσελ διὰ πόρους ἀποφυγὴν κρίσεως εἰς τὴν ἐγχώριον γαιανθράκων παραγωγήν. "Ηδη, τὰ ἀποθέματα γαιανθράκων εἶναι διπλάσια τῶν κανονικῶν (4.360.000 τόν.) καὶ συνεπῶς ἐπιτρέπουν τὴν εἰσαγωγήν τῶν εἰσαγωγῶν.

— Λαμβανομένου παραλλήλως ὑπὸ ὄψιν, διὸ καὶ η Εὐρώπη καθίσταται δομημέραι ἀνεξάρτητος τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιανθράκως, θὰ πρέπει νὰ προβλέπεται εἰς τὸ ἔγγυς μελόν η μείωση εἰς τὸ ἀλάχιστον τῶν ἐξ Αμερικῆς ἐξαγωγῶν.

• Αἱ τελευταίαι στατιστικαὶ διὰ τὸν πόλεμον τῆς Κορέας δοτικοὶ διήρκεσε τρία ἔτη καὶ ἔνα μῆνα, ἀποκαλύπτον τὸ ἐπιτελεσθὲν τεράστιον μεταφο-

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

## ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

## Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ.μ. Πάτρας Σάμην Ιδα-  
κην, Κέρκυραν, Βρινδήσιον, Βενετίαν.

## Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. Χίον, Μυτιλήνην.  
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6 μ.μ. Ηράκλειον, Ρέθυμνον,  
Χανιά

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

## Δ)Π "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,,

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

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

Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. Χίον, Μυτιλήνην.

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

**"ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ καὶ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ,**  
Διά τὴν καλὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν πλοίων σας προ-  
τιμάτε πάντοτε τὸ καθαρῶς Ελληνικὸν Γραφεῖον

**UNION PROVEDORING C° OF N.S.W.**  
107-109 Elizabeth Street, SYDNEY-AUSTRALIA

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

Cables: UNPROVCO-SYDNEY  
or VLASS — SYDNEY  
Teleph. M. 3728  
Private FF. 2948

ρικών έργων. Πολεμοφόδια 52 έκατ. τόννων και πετρελαιοειδή 21 έκατ. τόννων μετεφέρθησαν, πέραν των τροφίμων και των φορτίων βοηθείας διά την Κορέαν.

• "Ενα τάνκερ τών 45.800 τόννων d.w. ναυπηγείται ήδη εις την Ιαπωνίαν διά λογαριασμὸν ἀμερικανικῆς ἑταίριας. Θὰ είναι τοῦτο τὸ μεγαλύτερον τοῦ κόσμου. Τὸ «Τίνα 'Ωνάστη» ὑπολογίζεται διὰ εἰναι μικρότερον τοῦ ἀνωτέρω μεγέθους, ἐνῷ καὶ τὸ συντηρητικό τοῦ κ. Στ. Νιάρχου ὑπολογίζεται νὰ είναι 45.400 τόνων d.w. Ταῦτα, παρὰ τὸ γεγονός διὰ τὸ ναυπηγούμενον ἐν 'Ιαπωνίᾳ ἀμερικανικὸν τάνκερ θὰ ἔχῃ διαστάσεις μικροστέρας ἀπὸ τὸ συντηρητικό τοῦ κ. Νιάρχου, ἢτοι μῆκος 693.9 ποδῶν πλάτος 97 καὶ ὑψος 49.9 ποδῶν, ἐνῷ τὸ τοῦ κ. Νιάρχου θὰ ἔχῃ διαστάσεις 705 ποδῶν, πλάτους 102 καὶ ὑψος 50 ποδῶν. Η ὑπὲρ τοῦ ἀμερικανικοῦ τάνκερ ἐπὶ πλέον διασφόρδη πρόκειται νὰ ἐπιτευχθῇ ἀπὸ μίαν ποσοκτικῶν διασφράμισιν τοῦ ἀστεροειδοῦ τοῦ σκάφους, ἢτις θὰ τῷ ἐπαυξήσῃ τὴν χωρητικότητὰ του εἰς τόνους d.w. "Οσον ἀφοῦ τὰ μηχανά προσωσεῖ, αἱ τοῦ ἀμερικανικοῦ θὰ ἔχουν δύναμιν 17.600 ιππων, ἐνῷ τοῦ τάνκερ τοῦ κ. Νιάρχου θὰ ἔχουν δύναμιν 15.000 ιππων. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα διβεῖται μία σύγκρισις τῶν χαρακτηριστικῶν τῶν τεσσάρων συντηρητικῶν τάνκερ. Η πρώτη στὴλη ἀναφέρεται εἰς τὸν 'Ιαπωνίᾳ κατασκευαζόμενον ἀμερικανικόν, η δευτέρα εἰς τὸ κατασκευαζόμενον εἰς Μπελλεύ διά λογαριασμὸν τοῦ κ. Νιάρχου, η τρίτη εἰς τὸ κατασκευαζόμενον εἰς τὰ ναυπηγεῖται «Βίκερς-Ἀριστοπούκας διά λονσριασμὸν ἐπίσης τοῦ κ. Νιάρχου καὶ η τετάρτη εἰς τὸ καθελκυσθὲν ήδη ἐν Γερμανίᾳ τάνκερ «Τίνα 'Ωνάστη».

	1	2	3	4
Χωρητικότης d.w. ....	45.800	45.400	44.000	45.000
Μῆκος μετεπὶ τῶν καθέτων πόδες .....	693.9	705.0	725.0	722.0
Πλάτος, πόδες .....	97.0	102.0	97.2	95.0
Υψος, πόδες .....	49.9	50.0	52.0	51.6
'Ιπτοδύναμις .....	17.600	15.000	20.000	17.500

"Ἄς σπουειωθῇ διὰ τὸ «Τίνα 'Ωνάστη» ἀναφέρεται εἰς τὸ δελτίον τοῦ ἀμερικανικοῦ Νηογυνώμονος μὲν χωρητικότητα 45.720 τόνους d.w.

• Τὰ τίπου τοῦ «Μέστινος» φορτηγά ἀττικά ἑστοίνησον μετεπὶ 7.750.000 καὶ 9.430.000 δολαρίων. Προκειται νὰ πωληθοῦν ἀντὶ μόνον 4 ½ ἑκατονταυηνίων δολαρίων. "Ἐπειτὴ δημιούργησαν σκάφον, ἐκ τῶν 35, ἡγούμενον πρὸς ἡγοὺν ἀπὸ ίδιωτας ἀντιλιποτάς. Τὰ ὑπόλοιπα, ἐξόσον δὲν ἥθελον πωληθῆναι. Θὰ ναυλωθοῦν ηθὰ ἀπασχοληθοῦν εἰς τὰς στρατιωτικὰς μεταφορὰς.

• "Ἄθθονον συγκοινῶν δίτου καὶ δρύνης θὰ ἔχῃ ἐφέτος η 'Ιαπελία. Τὸ ἔξαγωνικὸν τὸ προϊστεύει μᾶς εἰναι σημαντικόν. Αἱ ἀγοραὶ τῆς 'Απωλετοῦ προσβλέπεται νὰ ἀπορροφήσουν σεβαστὸς ποσότητας δρύνης.

• Γερμανοὶ διποσοοι τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ἐπώλησαν εἰς 'Ιαπωνίαν 100.000 τ. πετρελαιοσιδήρων, ὑπὸ τὴν αἰσθεσιν τῆς πασχονῆς τῆς κοστικῆς ἀδείας. 'Αυτοῦλην, ἐν τούτοις, ὑφίστανται, ἀνὴν λόγω δρεσσηροῦ θερμοῦ, δεδομένου διὰ τὸν πρόσθιον εἰς τὰς Βουζέλλας σύσκεψιν ἐκπορητῶν τῆς εὐρωπαϊκῆς «κοινωνῆτος χάλυβος-γατάρινθρακος». Δημερασθήθη δημοσιεύθηκε η πώλησις εἰς τὸ ἔξωτον πολαιοσιδήρων, τῶν δρύνην τόσην ἀνάκτην ἔνει τὸ χαλιθρουγία τῶν μετεγνωσμένων εἰς τὴν κοινωνίαν χωρῶν. Δέοντος νὰ σημειωθῇ, διὰ η Ιαπωνικὴ χαλιθρουγία στερεῖται παλαιοσιδήρων, λόγω τῶν ζητουμένων ἀπὸ τοὺς 'Ιαπωνας

ἐμπόρους ὑψηλῶν τιμῶν καὶ διότι ἐπαυσανοὶ παλαιοσιδήρων προελεύεσσαν Ν. Α. Ἀσίας. Οἱ 'Ιαπωνες χαλυθρουγίοι ἐστράφησαν πρὸς τὴν ἀγόραν παλαιῶν πλοίων, προσφέροντες τιμὰς ὑψηλοτέρας τῶν ἐν Εὐρώπῃ κρατουμένων. Αἱ προβλέψεις πάντως τῆς ἀνατιμήσεως τῶν παλαιοσιδήρων ἐνισχύουνται.

• 'Η 'Ιρλανδία πήγόρασε 360.000 μπούσελς ἀραβοσίτου, η Αύστρια 1.800.000, η 'Ιαπωνία 1.182.000 μπούσελς σίτου, μὲ παράδοσιν εἰς τὴν ὁκτὼν τοῦ Ειρηνικοῦ καὶ 2.680.000 μπούσελς Καναδικοῦ σίτου. Αύτα, διὰ τὴν μέχρι τῆς 31ης Ιουλίου ἔθεσαν.

• "Ἐλλεῖν η ἀκροαματικὴ διαδικασία τῆς ὑποεπιτροπῆς τῆς Γερουσίας, ὑπὸ τὸν γερουσιαστὴν Κ. Πότερ, διὰ τὴν ἔρευναν τοῦ ὅλου ναυτιλιακοῦ προβλήματος τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν διακοπῶν τοῦ Κογκρέσου αἱ ἀκρασίεις θὰ συνεχισθοῦν εἰς τὰς περιοχὰς τοῦ Κόλπου καὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ειρηνικοῦ. 'Η ἐπιτροπὴ θὰ ὑποδάλη κατὰ τὰς ἄρχας τοῦ νέου ἔτους τὸ πόρισμά της εἰς τὸ Κογκρέσον.

• Τώρα, ὥσπες η ἀνακοχὴ εἰς τὴν Κορέαν συνήθη, ἀποκαλύπτεται διὰ φορτίον 1 ἑκατ. τόννων μετεφέροντα μηνιαίως διὰ μέσου τοῦ Ειρηνικοῦ εἰς τὸ μετωπὸν διὰ τὰς μαχομένας δυνάμεις καὶ μόνον 5000 τόνους μετεφέροντα ἀπὸ δέρον. Οἱ ἀμερικανικοὶ ἀπολιστικοὶ κύκλοι ἔξαίρουν τὸ γεγονός τῆς ἀπαρείας τῆς ναυτιλίας διὰ τὴν ἐκτελεστὸν τοῦ ἀνωτέρω μεταφορικοῦ ἔργου καὶ ἐπιμένουν εἰς τὴν ἀνάγκην διατηρήσεως καὶ ἐνισχύσεως τῆς «τετάρτης δυνάμεως», ως χαρακτηρίζεται η ναυτιλία, εἰς ἐπίπεδον ἀνωτάτης καπτηγορίας.

• Τὰ κέρδη τῆς «Στάτας 'Οιλ Κόμπανυ», τῆς μεγαλυτέρας δηλαδὴ ἐταιρίας πετρελαίων, ἔθεσαν κατὰ τὸ πρώτον ἥμισυ τοῦ τρέχοντος ἔτους εἰς 261 ἑκατοσταύρια δολαρίων. Τὰ κέρδη, ἐξ ἅλλου, τῆς «Σόκον Βάκιουμ» διὰ τὸ αὐτὸν δρυνικὸν διάτημα ὑπόλογοίζονται εἰς 88 ἑκατοσταύρια, ήτοι κατὰ 4 ἑκατ. δολλαρίων ἐπὶ πλέον, ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ π. ἔτους.

• Διὰ τὴν μεταφορὰν τῆς ἀγορασθεῖσης ἑκατοντάριας δολαρίων τοῦ ζαχαρίων, ὑπόλογοίζουν οἱ ἀριδόιοι κύκλοι διὰ, ἀπὸ τὰς μέριο τοῦδε κλεισθεῖσται ναυλώσεις ἔχει αὔτη καλυφθῆ κατὰ τὸ ἥμισυ, μὲ διαδόρους ἡμερομηνίας φοτωσεων. Νέαι διθεν μεταφοραὶ προβλέπεται νὰ διενεγούνται περὶ τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ τὰς ἄρχας τοῦ ἐπιπέδου.

• 'Η ἔξαγωγικὴ προσπάθεια τῆς 'Αργεντινῆς διὰ τὰς σιτηρά τῆς δὲν φαίνεται νὰ ἐπιτυχάνη. Παρὰ δὲ τὸ γεγονός, διὰ ὑπεβιβάσθη τὴν τιμὴν τῶν εἰπίτευκτων ἀνάλογα ποδὸς τὰ διεθνῆ κρατούντα, ἐν τούτοις οἱ ἀνορασταὶ δὲν ἔμφαντον προθυμίαν. Τὸ ποδὸς ἔξαγαγήτην ποσόν ὑπόλογοίζεται εἰς 4.000.000 τόν., καὶ μέχρι τῆς 24ης Ιουλίου είχον φοτωθῆν αὐλακούντα 892.000 τ. Η σίκαλη ἐπίσης, μετὸν ἔξαγωγικῶν περιθωρίων 1.000.000 τόν., ἔμφαντει πορτώσεις 111.000 τόν. μόνον.

• Αἱ αἰσιόδοξοι προβλέψεις διὰ τὴν αἰντραίστην ἐσδομέναν σιτηρῶν περιορίζονται, κατόπιν τῶν δόλιων βοσκῶν ποὺ ἔσπειειδησαν εἰς τὰς περιορείας τοῦ Κούνισταν καὶ τῆς Νέας Νότιου Οἰσαλλίας. Εἰς 130 ἑκατοσταύρια μπούσελς ὑπόλογοίζεται η συγκομιδή. ήτοι κατὰ 30 ἑκατομύπια μπούσελς μικροτέρα τῆς περιουσίης.

• Συμφωνία ἐκλείσθη μεταξὺ Διτ. Γερμανίας καὶ Τουρκίας διὰ τὴν ἀγοράν παρὰ τῆς πρώτης 350 χιλ. τόν. αιλακοῦ σίτου, 250 χιλ. κοιθῆς 50 χιλ. σικάλεως καὶ 30 χιλ. σκληροῦ σίτου. Παράδοσις 1954 καὶ 1955.

Telephones  
1001 - 1002

Cable Address  
TONIO-COLON

# "TAGAROPULOS CORPORATION, COLON, REP. PANAMA

## SHIP CHANDLERS

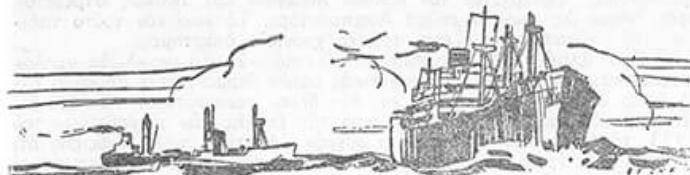
"Fresh Meats, Fresh Fruits and vegetables, complete line of European and North American canned foods and vegetables, Wine, Scotch Whiskey and other Liquors, fresh pasteurized Milk, Ice Cream and Butter,..

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  
ACHAIA CLAUSS WINES (MAVRODAPHNE and RETSINA)

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γαλλία

Διὰ τὴν γραμμὴν Βορ. Ἀτλαντικοῦ

Διὰ τὴν γαλλικὴν ναυτιλίαν τὸ νέον ὑπερωκεάνιον τῆς γραμμῆς τοῦ Βορ. Ἀτλαντικού ἀποτελεῖ πλέον μίαν ἀνάγκην. Κατὰ τοὺς γαλλικούς ναυτιλιακούς κύκλους τὸ δριοῦ τῶν μεταπολεμικῶν ἐπιδιώκεων τῆς ναυτιλίας ἐπετεύχθη ἡδὲ. Γύρω τῶν 3.500.000 τόνων θά κωμαίνεται ἡ δύναμις αὐτῆς. Ἡ Ἐλλειψις πληρωμάτων, μηχανικῶν κυρίος, καθίσταται συνεμφερεῖ εὐφανής. Ἡ επάνθρωπη τῶν νεωτέρων μουσδών ἀποδιάνει δυσκολεύεστρην.

“Η νωπύησης δημιουργίας ήταν ένδος μεγάλου ύπερωκεανίου εις αντικατάστασιν τού”<sup>1</sup> «Ιλ ντέ Φραγς» επιβάλλεται. Μετά μίαν πεγγατείαν τὸ σκάφος αὐτό, παρηλίκου πλέον, 30 έτών, θά έξελθη τῆς υπερσείας. Ή επιδίωσίς του θά είναι δαπανηρά καὶ ἀνευ ἀπόδοσεως διὰ τὴν γραμμήν. Τὸ νέον ύπερωκεάνιον θά ἀπασχολήσῃ χιλιάδας ἔργατῶν, οἱ όποιοι, ἄλλως, θὰ παραμείνουν, ίσως, σύνεργοι εἰπιδοτούμενοι. Δι’ αὐτού θὰ κρατηθῇ ἡ γραμμή τῆς Ν. Υόρκης.

γραμμή της Ν. Τορκίτη.  
Ζήτημα έγινεπται διότι τής έξενρεσιν τῶν κεφαλαίων, ύπό τὰς σημειώνας οικονομικάς συνθήκας τῆς Γαλλίας, ἐπὶ πλέον δὲ ὁ δύγκος τοῦ σκάφους συζητεῖται. Οἱ κυκλοὶ τῆς ἔνδιασφερομένης ἑταίριας ἀποκλινούν ύπερ τοῦ σκάφους τῶν 50 χιλ., τόννων, ταχυτέρους διὸν τῶν ἐν ὑπερστρέψεις καὶ μὲ περιθώριον, ἴσως, ταχύτητος διὰ νᾶν ἀντιμετωπίσῃ τὴν ναυπήγησιν τοῦ νέου ἄγγλικου «Κιουνάρντερ», ήττις καὶ προβλέπεται λίαν προσεχῆς.

# Γερμανία ‘Η άντιδρασις των «Κόμφερανς»

Γερμανία

·Η ἀντίδρασις τῶν «Κόμφερανς»

Παραπονοῦνται οι Γερμανοί ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν ἀντίδρασιν τὴν διποίων ἀντιμετωπίζουν ἀπὸ μέρους τῶν ὄγγιλκων—ἴδια—ἐταιριῶν τακτικῶν γραμμῶν, προκειμένου νὰ γίνουν δεκτοὶ εἰς τὰς διαφόρους κατάστασεις Διασκέψεως, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς ὡμερικανικὰς «Κόμφερας», αἵτινες εἶναι πάντοτε ἀνοικταὶ εἰς οἰλανθίποτε ἐταιρίαν τακτικῶν γραμμῶν θήβειν ἀναλάβει δρομολόγια εἰς τοὺς τομεῖς των. Αἱ βρετανικαὶ Διασκέψεις προβάλλουν δυσκολίας καὶ περιορισμούς διὰ τὴν εἰσοχὴν τῶν γερμανικῶν σκαφῶν. Ἀναφέρονται περιπτώσεις διαπραγματεύσεων, αἱ ὅποιαι διήρκεσαν δύο καὶ τρία ἔτη, μὲ ἀπότελεσμα τῆς τελικῆν εφηνῆσιν τῶν ἀγγλικῶν ἐταιριῶν νὰ δεχθοῦν εἰς τὴν συνεργασίαν τῶν Διασκέψεων τὸ ἀναγεννώμενον γερμανικὸν πλοίον. Καὶ ἐαν ἀκόμη τελικῶδης γραμμῇ γίνεται ἀπόδεκτή, ὡς λ. χ. συνέδη εἰς τὴν Κόμφερα τῆς Αὐστρολίας, τὸ παρεχόμενον ποστοῦν συμμετοχῆς εἶναι ἐλάχιστου, με δικαιολογούντη τὴν συνχρότητα τῶν προβλεπούμενων δρομολογίων.

## ‘Ну, Пολιτείαι

Νομοθετήματα ύπέρ τῆς γνωτιλίας

Πρὸ τῆς διακοπῆς τῶν ἔργασιῶν της, ή ἀμερικανική Βουλὴ ἐκύρωσε δύο νομοσχέδια ἐνδισφέροντα τὴν ναυτιλίαν. Διά τοῦ πρώτου παρέχεται εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὸ δικαίωμα νὰ ἔγγυαται ἐνυπόθηκα δάνεια ἐπὶ ἡμετοπικῶν πλοίων, παρέχομενο ἀπό τὸ ἴδιωτικὸν κεφάλαιον, διὰ δὲ τοῦ θευτερού—ψηφισθέντος ἡδη ὑπὸ τῆς Γερουσίας κατὰ τὴν 28ην Ἰουλίου—ἔξουσιοδοτεῖται ἡ Κυβέρνησις νὰ ἀγοράζῃ τὰ ἡλικίας 10 ἑτῶν καὶ ἄνω τάκερς ὑπέρ του κρατικοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου, ἀπό ἑκείνους τοὺς ἐφόπλιστάς, οἵτινες θὰ ἡσκαν διατεθεῖμενοι νὰ χρησιμοποιήσουν τὸ προϊόν της πλήρησσας διὰ τὴν κατασκευὴν νέων καὶ πλέον συγχρονισμένων δεξαιρευτικῶν.

Επί πλέον ή κυβέρνησις, ήταν άκριδών έθιμων την ιδιώτας έφοπλιστάς, διὰ νὰ προδούν εἰς τὴν ναυπήγησιν νέων δεξαμενοπλοίων, προτίθεται νὰ άποστρέψῃ ἐκ τῆς Ἐγρεύου ὑπηρεσίας 62 κρατικά τάκινας καὶ νὰ σχηματίσῃ δί' αὐτῶν ἐφεδρικὸν στόλον, ἐῳδόν παραλίης θάτι πορχεώστη τὰς στρατιωτικὰς ὑπηρεσίας νὰ νιωλώνων τὰ ναυπηγούμενα δεξαμενόπλοια διὰ μακρὸν χρονικὸν διάστημα. Θά παύσῃ τοιουτόπροπτο, ἀφ' ἔνδος μὲν ὁ ναυταγωνισμός μεταβεῖ κρατικῶν καὶ ιδιωτικῶν πλοίων, καὶ ἀφ' ἔτερου θάτι δεξαμενοπλοΐη ἡ χρηματοδότηση τῶν νεοτεύκτων διὰ δοσείων ἔξυπητησιμένων ἀπό τὸ προϊόν τῶν «τάιμτσάρτερο». Μία δηλαδή ἑταῖρια κατέχουσα δύο τάκινες «T2» θά δύναται νὰ τὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὸ Δημόσιον καὶ νὰ πιστεύῃ παρ' αὐτοῦ με 3.000.000 δολλάρια.

ρίων, ώστε νὰ προδῆ εἰς τὴν παραγγελίαν ἐνὸς νέου τάκνερ, ταχύτητος 18 μιλλίων, δηπερ θὰ ἑστοιχίξῃ 6.000.000 δολαρίων. Τὰ ὑπόλοιπα 3.000.000 δολαρίων ἡ θὰ τὰ διέθετεν ἐκ τῶν ίδιων της κεφαλαίων θὰ προέβανεν εἰς τὴν χρονονάυλωσιν τοῦ νέου στάκφους τῆς εἰς τὰς στρατιωτικάς ὑπηρεσίας καὶ μὲν ἔξαρφάλισιν οὕτω τῆς σταθερᾶς τοῦ ἀπόδοσεώς της ἐξέυριστο τὰ ἀναγκαιούντα εἰς αὐτὴν κεφαλαῖα ἀπὸ την ιδιωτικήν χρηματαγοραδῶν.

Ἐν τῷ μεταξύ τὸ ὑπουργεῖον τοῦ Ἑμπορίου προτίθεται, εἰς ἔφαρμογήν του ἀνωτέρω νομοθετήμαστο, νά διπλάνηση 55 ἥως 60 ἐκατοδυμύρια δολλαρίων διὰ τὴν ἄγοραν ἀπό τους διάιτας ἐφοπτιστάς 40 δεκαπονταπλοίων πολεμικῆς ναυπηγήσεως. Τὰ διατεθέσμονες πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν κεφάλαια θὰ χρησιμοποιηθοῦν πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῶν ἐπιδιώξεων τοῦ φυσιοθέντος νομοῦ. Περαιτέρω, τὸ αμερικανικὸν Δημόσιον θὰ κατοβάλῃ διὰ τὰ νεοαυτηργόμενα σκάφη και διὰ τὰς διπλάνας διὰ τὰς προβλεπομένας ἐπ' αὐτῶν ἐγκαταστάσεις ἑθνικῆς ἀμύνης.

Ιδιωτικά κεφάλαια διά τόνικερς

Διὰ πράτην φοράν τὸ ἀμερικανικὸν ιδιωτικὸν κεφάλαιον παρεχώρησε μακροπρόθεσμος πιστώσεις διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων. Ἐξαίρεται ιδιαιτέρως τὸ ἔργον τῆς ασφαλιστικῆς ἑταῖριας ζωῆς «Μετρόπολιτας», ηήτις παρέστη δωνειαί εἰς τοὺς ίδιους ἐφοπλιστάς, μεταξύ τῶν ὅποιων καὶ εἰς πολλούς «Ἐλλήνας», διὰ τὴν ναυπήγησιν μεγάλων δεξαμενοπλοίων εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα. Ἔπι 75 ἐν ὅλῳ πετρελαιοφόρων ἐνέγραψεν οἱ «Μετρόπολιτας» πρώτας ὑποθήκας διὰ μακροπρόθεσμος πιστώσεις. Πεντήκοντα έξι αὐτῶν είναι μεγάλα δεξαμενοπλοία, ὅπως καὶ τὸ «σουπέρ τάικερ» τῶν 45.000 τόνων Ι.Π., τὸ κατασκευαζόμενον εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτέθλευ διὰ λογαριασμῶν τοῦ κ. Στ. Νιάρχου, τὰ λοιπά είκοσι πέπτε εἰναι τοῦ τύπου «Τ2». Αὐτά ήγοράσθησαν ἀπό τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον.

"Η παροχή τών πιστώσεων ήρχισεν άπό τον 1948. Έδόθησαν τό πρώτον αυτά εις την "Ελληνική Εφόπολιστη κ. Μάγαστη, δύοτις κατεσκευασμένεις εις τά άμερικανικά ναυπηγεία τά πρώτα μεγάλα δεξαμενούλοις του. Ό συνδυασμός τών δανείων προέβλεπε την προναυλασιν τού σκάφους είς μίαν τών μεγάλων ιεταιρίων πετρελαϊκών διο χρονικών διάσποτμα πέντε, τούλαχιστον, έτων και την έγγραφην έπι" αύτους πρώτης υποθήκης πρόξενος δέσφολησιν της διατροκύσης της χρονοναυλώσεως.

"Ηότι η «Μετροπόλιτα» έστραφη και πρός την χρηματοδότησην τής κατασκευής δεξαμενοπλοίων χρονοναυλωμένων διά μακρών διάστημα από τα στρατιωτικά ύπτηρεσίας. Μίσι τοιαύτη περίπτωσης ναυπηγήσεως τάκερς, άπιαν θα παραμείνουν υπό την άμερικανικήν σημασίαν και θα χρονοναυλωθούν από τάς στρατιωτικάς ύπτηρεσίας, άναφερεται και εις προσφάτως καθελκυσθέν δεξαμενοπλοίουν τών 30,000 τόνων d.w., επιτού όπουοι ένεγραφη μυθοβήκη πενταετούς έξοφλησεων. Το έν λόγω σκόφου προεναυλώθη ήδη διά πεντε έτη από τον άμερικανικόν στρατόν. Η «Μετροπόλιτα» θα έδεχετο νά διαθέση κεφάλαια διά την ναυπηγήσιν και φορτηγών πλοίων, υπό την προϋπόθεσιν οτι θα ήδηναντο νά ναυλώσουν ταῦτα αι στρατιωτικά υππερστάτια με μακροχρόνια «τάιμ-τοσάρτερ», έπειτα μια διατάξιμηθή ή έξιπορτεσίας τών δυσείων.

Τά Παναμαϊκά

'Ο γενικός γραμματεὺς τῆς 'Ενωσεώς τῶν 'Αμερικανῶν Ναυτῶν<sup>1</sup> τῆς ἀκτῆς τοῦ Εἰρηνικοῦ ἐπανήλθε πρὸ ἡμέρων εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην ἀπό τὴν συνελεύθεραν τελευταῖς εἰς τὴν Κοπεγχάγην διάσκεψιν τῆς 'Διεθνοῦς τῶν Μεταφορών. Εἰς τοὺς ἔρωτήσαντας αὐτὸν ἀντίπροσώπους του πότυ εἶδολαντον: «Ἐξίναι ἀρκετὰ δύσκολον εἰς τὰ ἀμερικανικά πλοῖα νὰ συναγωνίζωνται μὲ τὰ εὐθυνῆ διαχειρίσεως εὐρωπαϊκά σκάφη, ἀλλ οὐναι ἀκόμη δυσχερέστερον ν' ἀντιμετωπίζουν τὸν συναγωνισμὸν τῶν παναμαϊκῶν. 'Ηδη, οἱ 'Αμερικανοὶ καὶ οἱ Εὐρωπαῖοι ναυτικοὶ ἀρχίζουν πλέον νὰ ἀντιλαμβάνονται τὸ ἀποτέλεσμα τῆς διογκώσεως τῆς παναμαϊκῆς σημαίας καὶ τοῦ ὀνίσου ἀνταγωνισμοῦ της. Μόνον ἡ ἀγγλικὴ ναυτιλία εὑρίσκεται εἰς καλυτέρουν κατάστασιν, λόγῳ του ὅτι χρησιμοποιεῖ 'Ινδοὺς καὶ Πακιστανοὺς ναύτας μὲ μισθὸν 10 λιρῶν μηνιαίων. 'Η συνεργασία τῶν ναυτεργατικῶν δραγμάνων τῆς Εύρωπης καὶ τῆς 'Αμερικῆς εἶναι ἀναγκαῖα—κατέληξεν δὲ 'Αμερικανὸς ἐργαστικὸς ἐκπρόσωπος—προκειμένου νὰ ὑποχρεωθούν τὰ παναμαϊκά πλοῖα εἰς τὴν πληρωμὴν καλυτέρων μισθῶν καὶ εἰς τὴν παροχὴν δελτιωμένων συνθηκῶν ἐργασίας καὶ ἀνισιοτήτων τὰ πλοίων των ταύτων.

Εκπρόσωπος τού «Τέξας "Οιλ Κόμπταν» αναφερόμενος είς τὴν στροφήν τῶν ἀμερικανικῶν ἑταῖρων πετρελαίων πρὸς τὰς ἔνας σημαῖας, ἐδίλλωσεν ἐνώπιον τῆς ἀρμοδίας ἐπιτροπῆς τῆς Γερουσίας, ἡτις ἐρευνᾷ τὸ ναυτιλιακὸν πρόδολον, διτὶ ὅτι ἐλεύθαι τὰ υπὸ ἔνας σημαῖας πλοῖα ἀμερικανικῆς ίδιοκτησίας, τὰ διὰ τὴν Ἀμερικὴν προορίζομενα φορτία πετρελαίων θά μετεφέρουν διὰ πλοίων τῶν ἔνινον ναυτικῶν χωρῶν. Τὸ υψηλὸν κόστος διαχειρίσεως τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν φέρει τὰς ἑταῖρις εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς ἐκμεταλλεύσεος ἔνων τοιούτων. Εἰς τὸ τέλος τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι μετείχον τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν πετρελαιοφόρων κατὰ 60 %. Σήμερον τὸ πασσοτὸν αὐτῷ κατῆλθεν εἰς 30% καὶ κατὰ τὸ 1957 θὰ είναι μόλις 22 %. Ἀπαντών εἰς σχετικὴν ἐρώτησιν τῶν γερουσιαστῶν, δὲ ἐκπρόσωπος τῆς «Τέξας "Οιλ Κόμπταν», παρέσθε περιστέρω τὴν διαβούλωστι διτὶ, ἐν περιπτώσει πολέμου, τὰ παναμαϊκά τάνκερα θὰ τεθοῦν ἀμέσως εἰς τὴν διάσειραν τῶν στρατιωτικῶν ἀναγκῶν τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, ἡ πάντως—εἴπεν—εἶναι προτιμότερον νάχ ἔχωμεν πανομαϊκά πλοῖα, πασσά νό μη ἔχωμεν καθόλους.

**"Υψεσίς εἰς τὰς πανκοσμίους ναυπηγήσεις**

Κατά τόν προέδρον τοῦ ἀμερικανικοῦ Νηγονώμονος κ. Γουώλτερ Γκρήν, αἱ τελευταῖαι ἀκυρώσεις ναυπηγικῶν συμβολαίων καὶ ἡ ἀναστολὴ διατραγματεύσεων διὰ τὴν ναυπηγίσην καὶ ἄλλων πλοίων, εἶναι πιθανόν νά κρατήσουν τὸ δύναμιν τῆς παγκόσμιου ναυτιλίας κάτω τῶν 100 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός. Κατά τὸ δύμητην, ἡ σημερινὴ δύναμις ἔφθασεν εἰς σημεῖον κορεψόμενον, εἰς δόσον δηλαδὴ αἱ παγκόσμιοι μεταφορικοὶ ἄνθρωποι ἔπαρκος νά λικωποτεθούν.

ταφορίδια αναγάνεται συναντάται επαρκώς να ικανοποιηθεί.  
Αι είς χειρας τών ναυπηγών παραγγελίαι ανέρχονται εἰς 1600 στά-  
φη. συνολικής χωρητικότητος 15.000.000 τόνων γκρός. Είναι ολιγά-  
τερα από όσα πρό έτους είχον παραγγελθή. Κατ' Ιουλίου του 1952  
τὰ ύπτο ναυπηγησιν τελούντα συνεποσύνοτο εἰς 1929 σκάφη, συνολικής  
χωρητικότητος 15.858.472 τόνων γκρός. Η έμφανισθείσα εκτότε μει-  
ωτις υπήρξεν αποτέλεσμα τῶν παραδόσεων, τῶν περιωρισμένων νέων  
παραγγελιῶν και τῶν άκυρωσεων πολλῶν συμβολαίων. Συμφόνως πρὸς  
τὰς προβλέψεις τοῦ κ. Γκρήν, τὰ ναυπηγεῖσα θὰ ἀντιμετωπίσουν εἰς τὸ  
μέλλον μέσειν τῶν παραγγελιῶν των.

Κατά τα τελευταία έξι μετά τὸν πόλεμον ἔτη κατεσκευάσθησαν 2573 πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 16.396.000 τόννων γκρός. Τὸ 1952 ἐναυπηγήθησαν 520 πλοῖα, 3.719.000 τ. γκρός καὶ κατά τὸ τρέχον ἔτος προβλέπεται ἀκόμη μεγαλύτερα παραγωγὴ. Τὰ εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεῖα διευκολύνονται ἡδη εἰς τὰς παραδόσεις χάλυβος καὶ σῦτω ὁ ρυθμὸς τῶν ἔργασιῶν των ἐπιταχύνεται. Πολλὰ ἐκ τῶν ἐν λόγῳ ναυπηγείων ἔχουν πρὸ αὐτῶν ἔξοφλασισμένη ἔργασίαν δι' ἄρκετά ἔτη, ἐνώ τὰ ἀμερικανικά θὰ συμπληρώσουν τὰς παραγγελίας τὸ 1954, ἐάν ἐν τῷ μεταξὺ δὲ ἐπιτυχούν νέαν ἔργασιαν.

Τὰ παρανόμως κτηθέντα πλοῖα

Τὸ 20ὸν καὶ τὸ 21ὸν ἀμερικανικὰ σκάφη, ἀπίνα κατεσχέθησαν ἀπὸ τὰς δικαστικὰς ἄρχας, ὡς παρανόμως κιτηνεῖται ἀπὸ ἑταῖρις τελούσας ὑπὸ τὸν ἔλεγχον ξενῶν ὑπηκόων, ἀλήκον τὸ μὲν ἔνα, τὸ φορτηγὸν «Αἰούΐς "Εμερυ", εἰς τὸν ἑταπτικὸν ὄργανισμον τοῦ κ. Ἀρ. Νάστη, τὸ δὲ ἔτερον, τὸ δεξαιενόντιον τοῦ «Ἀμπτακ Καλιφόρνια», εἰς τὴν «Ἀμερικανὸν Πατοπίφικ», ἐλεγχομένην παρὰ τοῦ κ. Στ. Νιάρχου. Ἐδόμονήκοντα ἐν ὅλῳ σκάφη ὑπολογίζεται, διτὶ θά κατασχεθοῦν. εὐθὺς ὡς ταῦτα ἥθελον προσεγγίσεις εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα.

Ἐκ τῶν 21 μέχρι τοῦδε κατασχεθέντων, τὰ 7 ἀνήκουν εἰς τὸν ὅμιλον Οὐάνατ, τὰ 9 εἰς τὸν ὄμιλον Νιάρχου καὶ τὰ ὑπόλοιπα 5 εἰς ἐταιρία κινεζικών συμφερόντων. Σημειώτεον, διτὶ τὰ 18 ἔξ αὐτῶν ὃν κατεκράτησαν, ἀλλὰ συνεχίζουν τοὺς πλόας των ὑπὸ δικαιοστικὴν μεσεγγύηστον. "Ολας δηλαδὴ τὰ ταξίδια καὶ τὰ φορτία τῶν ὑπόκεινται εἰς τὴν ἐγκρίσιν τῆς ἀρμοδιαίας ἐπὶ τῆς ναυτιλίας κρατικῆς ὑπερστίσιος, τὰ δὲ κέρδη κατατίθενται εἰς Ιδιαίτερον λογαριασμόν, ὑποκείμενον εἰς τὸν Ἐλεγχον τῶν δικαιοστηρίων. Θά παραδοθοῦν εἰς τὸν ἑκάτην δικῆς ἀποδειχθεόμενον ἰδιοκτήτην τῶν ἐπιμάχων σκαφῶν, δηλαδὴ εἴτε εἰς τὸ Ἀμερικανικὸν Διπόσιον, εἴτε εἰς τοὺς ἡδη κατέχοντας ταῦτα.

### 1. Αφορτία Βοηθειάς

Μία πρώτη αίχμη κατά τού γνωστού νόμου 50+50, δηλαδή της άποκλειστικής προτιμήσεως τού άμερικανικού πλοίου θαί την μεταφοράν τού ήμισούς τών φορτίων Βοηθείας πρός τα έξινα κράτη, έσπαιειώντα κατά την πρόσφατον έπικυρώσιν τού νομοσχεδίου τού παρέχοντας είς τὸν πρόσδρον την έδουσιοδότησιν νά παραχωρή γεωργικού προϊόντα, μέχρι συνολικής άξιας 100 εκατομμυρίων δολαρίων, ἐκ τῶν κρατικών ἀπόθεμάτων, πρός ένεας χώρας έχουσας άγάγκην βοηθείας. 'Η διάταξις τού 50+50 διεγράφη κατά τὴν τελικήν έπιψφισιν τού νομοσχεδίου, μὲ τὴν ἐπειγητιν διάταξιν διαχειρισθῆντας μεταφοράς ταύτας καὶ θὰ είναι ὑποχρέωμένος νά πραστεμοσθῇ εἰς τὴν βασικήν προδύοθεσιν τῆς ἀποσχολήσεως ἀμερικανικών σκαφών διότι τὸ ήμισο τῶν ἐν λόγῳ φορτίων, δὲν θὰ ήμπορητὰ νά μη χρησιμοποιήσῃ τὴν αὐτὴν ἀρχήν καὶ διό τὴν περιόδυνταν τῶν φορτίων βοηθείας. Παρατηροῦν, ὅμως, σχετικῶς οἱ οφειλτοστικοὶ κύκλοι, διό περιελήφθη διάταξις καθ' ἣν, ἀν αἱ ἔνδιαφέρομεναι χώραι δύνανται νά χρησιμοποιήσουν τὰ ἴδια αὐτῶν πλοῖα διά τὴν μεταφοράν τῶν φορτίων, δόποτε νά ὑποχρέωσι τὸν 50+50 διά τὴν ἀμερικανικήν ναυτιλίαν δὲν υφίσταται. 'Επιστηκοὶ δέσσαι βοηθούμεναι χώραι διά τὰ κατέδαλλον αὐτά τούς ναύλους, θὰ ήσαν καὶ ἐλέυθερα νά ἐπιλέξουν τὰ πλοῖα διά τὰς μεταφοράς αυτάς.

### Νέα Θεωρία σιά τὰ παγόβουνα

Κατά τὴν ἑσπερίην περίοδον ἀρχίζουν, ὡς γνωστόν, νὰ κόπτωνται μὲν ἔκκωφαντικούς κρότους εἰς τὸν κόλπον Μιτάφφιν, τῆς Ἀρκτικῆς Θαλάσσης, γιαγαντιαὶ δύκοι παγύν απὸ τὸ οἰλώνυμον πολικὸν φράγμα, οἱ δύποιοι καὶ σχηματίζουν παγόδουνα εἰς ἀριθμὸν φθάνοντα πολλάκις τὰ δέκα χιλιάδας περίπου. Τὸ μέγεθος τῶν ἐν λόγῳ παγοθύνων ποικίλλει μεταξὺ ἐπιπλεονόμων πυρίδος διαμέτρου ἐνὸς ή καὶ περισσότερων μιλίων μέχρι τοῦ μεγέθους μικρᾶς καλύβης. Ἡ συστήσεις πρὸ τεσσαράκοντα ἑταῖρων «Διεθνῆς Περιπόλεως Πάγωνα» πρὸς διασφάλισιν τῆς ἀκινδύνου ναυσιπλοΐας εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν, ἥρχισε νὰ μελετᾷ οὐδὲν ἀπὸ τῆς ιδρύσεως τῆς τὰ μέσα, διὰ τῶν ὅπιοιν ὡς προεβλέπετο πόρων παγόδουναν θά διέδαινον τὸν 48ον παραλλήλον, θέτοντα σύντονά ἐν κινδύνων τὴν ναυσιπλοΐαν. Τὸ 1929 ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐν λόγῳ παγοθύνων ἔφθασε τὰ 1351, ἐνὼν κατὰ τὸ 1951 οὐδένενδε παγοθύνουν ἐστημειώθη ἡ θυμαρίστις.

Πρό μηνὸς ὁ ἐν Βοστώνῃ διαμένων πλοίαρχος Γκάρρεττ Γκρέης, τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀκτοφυλακῆς, κυβερνήτης περιπολικού, ἀνέφερεν εἰς, ἔκθετον του, ὅτι τὸ τρέχον ἔτος ἡ πόλις ἔπιπρένει ἑκάτκτως κοστόν, μη ἐμφανίσονται οὐστώδεις κινδύνους εἰς τὰς θαλασσίας ὁδούς. Ταῦτα τὴν ἀρχὴν τῆς ἀνοίξεως, τρία παγύδουνα εἰσήλθουν εἰς τὰς ὁδούς ταύτας, ἀλλὰ ταχέως ἐτάκτησαν. Ἐτερον εὐμέγεθες παγύδουνος ἐτράπη πρὸς νότον, ὃντος ἐπεπλάκη εἰς ἀνεμοστρόβιλον καὶ περιδιψένθη διειλῦθη δορίες τῆς ζόνων ναυτιπλοίας. «Ηδη, τὰ δύο σκάφοι «B. 17» ὅτινα περιεπόλουν εἰς τὴν ἔωδι τῆς ναυτικῆς βάσεως Ἀργεντία περιοχὴν τῆς Νέας Γῆς, διέκοψαν τὴν ἔσοδον τους ἥπτο τὸν ἄργυρον τοῦ Ιούνιου.

την εργασίαν την από των αρχών του Ιουνίου.  
"Η εκθεσίς τού πλοιαρίου Γκρένδις, επίβεβαιοι γνωστόν προγνωστικούν τού Λουδοβίκου Πόστ, ένώς 32ετούς ώκεανογράφου τής ίδρυσης φιλοκήσης ύπτηρεσίας των Ηνωμένων Πολιτειών. Κατά τό προγνωστικούν αύτού, μια υπάτα των Μεγάλων Σύρτεων τροφοδοτούνται υπό τού ρεύματος "η ριμαγκερ, ένώς δηλαδή κλαδού τού ρεύματος τού Κόλπου (Γκάλφ-Στρίνη), τό δημοίδην ρέει βυρειοσταλοκίδης τής Φλωρίδος, άναστρέφει πρός δυσμάς ξένωθι τών Βρετανικών νήσων, διέρχεται από τάς παρυφάς τής

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

**ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:** ΑΘΗΝΑΙ, Κολοκοτρώνη 45'—Τηλ. 32-823 & 24-303  
**ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ:** ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Ναυαρίνου 23γ'—Τηλ. 41-111

## HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

**HEAD OFFICE: ATHENS, 4d, Kolokotroni Street.**

**SURVEYING STAFF: PIRAEUS, 23c, Navarinou Street.**  
**AGENCIES: In Algeria, Arabia, Australia, China, Cyprus, Egypt, England,**  
**France, Germany, Holland, India & Pakistan, Italy, Malta,**  
**Raceo, Portugal, Spain, Tunisia, Turkey, U.S.A.**

Γροιλανδίας, περιέρχεται τὸν κόλπον Μπάφφιν καὶ τελικῶς στρέφεται πρὸς Νότον ὡς «ψυχρὸν ρεύμα Λαμπραντόρ». Τὸ κυκλικὸν τοῦτο ταξίδιον τοῦ δεύτηρος χρείαζεται τοιετές χρονικὸν διάστημα.

Ο Πόστ ελάβε την θερμοκρασίαν του Γκώλφ-Στρήμ ως κλείδια συλλογισμών και υπετοπήριες, όπι «σχετικώς υψηλή θερμοκρασία σημαίνει στην άνωρ ηπήρειαν έκτεινεμένον είς τον ήμιον περιστόρευν και διτι κινείται βραδυτερο». Τρεις μήνας προ της έποχης των παγώδουντα το 1953, τό ρεύμα του Κόλπου ήτο υψηρον. «Απετελεί τούτο ένδειξιν, ότι τό ρεύμα θα έρρεε ταχέων, όπαν θα έφθανε τα Μεγάλα Σύντεις καί θα έτεινε νά παρασύρη τά παγώδουνα πρός Βορράν. «Εξετάσας ότι Πόστ θερμοκρασίας αι όποιαι κατεγράφησαν πρό τριών έτών, άνευρεν, ότι τό «Γκώλφ-Στρήμ» υπήρξε πολύ θερμόν και προφανώς ή ροή του ήτο δραδεία. Κατά τήν Βεωρίαν του θίδην, τό ρεύμα Αιματραδόρ ήταν ίπο έφετος νωθρόν και δέν θα ώδηγε πάρα-πολλά παγώδουνα πρός Νότον.

Υπέρθινον ο Πόστ, διοτι έφετος αι προβλέψεις του έπιπληθευσαν, ήρκισεν ήδη νά ασχολήται είς τήν άνωρευσιν των θερμοκρασών του Γκώλφ-Στρήμ κατά τά τελευταία 26 έτη.

## Латвия

Ναυτιλία και συνάλλαγμα

Η άνακωχή της Κορέας προβλέπεται ν' ἀποτελέσῃ τὴν ἀφετηρίαν ἔξορμήσεως τῆς Ιαπωνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος διὰ μίαν ἀντί πάσης θυσίας προσπάθειαν ἀποκαταστάσεως τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου εἰς τὰ προπολεμικά αὐτοῦ ἐπίπεδα. Κατοι καὶ σημειωνή δύναμις τῶν 2.000.000 τόνων γκρός, κτηθεῖσα ἐντὸς μιᾶς ἐπταετίας ἀπὸ τοῦ τερματισμοῦ τοῦ πολέμου, χαρακτηρίζεται ως μία πρώτη ταξένη Ιαπωνική ἐπιτυχία, ἐν τούτοις, τὸ ἐκ τῆς ναυτιλίας ταύτης εἰσόδημα θεωρεῖται ἀκόμη ὡς πολὺ κατώτερον της προπολεμικῆς του σημασίας διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας. Πράγματι, κατὰ τὴν περίοδον 1932—37, λ.χ., τὸ ναυτιλιοῦ συνάλλαγμα ἐκάλυπτε τὰ 7% τῶν Ιαπωνικῶν εἰσαγωγῶν καὶ σπουδαίως συνετέλει εἰς τὴν ίσοκείσιον τοῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου. Τούτωντον, τὸ 1952, τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα μόλις ἐκάλυψε τὸ 1% τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἐλάχιστα συνέθαλεν εἰς τὸ ισοζυγίον τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν τῆς χώρας.

Η καθυστέρησις αυτή άντεσταθμίζετο κατά τὴν διάρκειαν τοῦ Κορεατικού πολέμου από τὰ δσα ἡ Ἰαπωνία ἀπεκόμιζε, παρέχουσα τὰς ὑπηρεσίας της καὶ τὰ ἐμπορεύματά της εἰς τὰς ἀμερικανικὰς δυνάμεις τῆς κατοχῆς καὶ τῆς Κορέας. Ὁ περιορισμὸς τῶν ἐν λόγῳ δυνάμεων εἰς τὸ μέλλον θὰ ἀλλοιώσῃ σημαντικῶς καὶ τὴν οἰκονομικὴν κατάστασιν τῆς Ἰαπωνίας. Διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν οὔτως ἀνακυπτόντων προσβλημάτων θὰ χρειασθῇ ὁ περιορισμὸς τῶν εἰσαγωγῶν. Η ἔντασις τῆς ἔξαγωγικῆς προπαθείας, ἡ ἀμερικανικὴ βοήθεια, ἔτι δὲ καὶ ἡ αὐξησις τοῦ ναυτιλιακοῦ υἱοδότηματος, διὰ τῶν ὅπουιν θὰ ἀναπληρωθῇ ἐν τινὶ μέτρῳ ἡ παθητικότης τοῦ ισοζυγίου.

"Ηδη, ή Ιαπωνική κυβέρνησις άντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκην ἐνὸς μεγαλύτερου καὶ καλλιτέρου ἐμπορικοῦ στόλου, λαμβάνοντα ὑπ' ὄψιν, διτὶ κατὰ τὸ 1939—40 ἡ δύναμις τῆς Ιαπωνικῆς ναυτιλίας ἔφθανεν εἰς μίαν χωρητικότητα 4.606.000 τόνων γιρός καὶ σήμερον κυμαίνεται κάτω τοῦ ἡμίσεος, ἥτοι εἰς 2.050.000 τόνων γιρός.

Διά τὴν μείωσιν τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους

Οι Ιάπωνες ναυπηγοί αίαζητούν τὰ μέσα, διὰ τῶν δοπίων θὰ δυνηθοῦν νά υπόβιασσουν τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς των. Ός πρώτων μέτρον ὑπέδειχν ἦδη παρ, αὐτῶν ή παροχή τῆς κρατικῆς ἐπιχορήγησεως, ὥστε νά ἐπεινεύθῃ δί αὐτής ή μειώσις τῆς τιμῆς του χάλυβος κατά 22 ἔως 28 δολλάρια τὸν τόνον. Τοινίσουν σχετικῶς ὅτι ὅταν ὁ χάλυψ θα συγεράζεται προς 111 δολλαρία τὸν τόνον, συνδυασθῇ δὲ ἡ τιμὴ μείαν καλυτέρων τεχνικὴν ὥργανων τῶν ναυπηγείων, τότε καὶ ἡ μειώσις τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους θὰ καταστῇ πραγματικότης. Υπὸ τὰς εὐ-ισιάκας αὐτάς συμήκας, ὑπόλογοί είσται δίτι ὅτι ἕνδεξανόποιον τῶν 20.000 τόνων μ.ν. θὰ στοιχίζῃ μὲ τὴν νέαν τιμὴν του χάλυβος 153 δολλάρια τὸν τόνον. Σημειώτεον, ὅτι διὰ τὴν περιόδου Ιης Ἀπριλίου 1953 ἕως Ιης Ἀπριλίου 1954 προβλέπεται νά χρειασθῇ εἰς τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία ποσότην 125.000 τόνων χάλυβος διὰ τὴν κατασκευὴν σκαφῶν 300.000 τόνων γκρός.

## **Мез. Бретанвіа**

Τὸ κόστος τοῦ συγχρόνου «τούλπ»

Τὸ «Μότορσπι» ἀναλύει εἰς τὸ τελευταῖον τεύχος του τὸ ναυπηγικὸν κόστος ἐνὸς δημοτικοῦ τράπυτ φορτηγού τῶν 10.000 τόνων d.w., μὲ ὑπέρεσικήν ταχύτητα 13 ½ μιλίων. Μερικά σκάφη τοῦ τύπου τούτου παρασχέθησαν ἡδη ἀπὸ τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα. Η δῆμελ μηχανὴ τοῦ πλοίου, τύπου ἀντιτιθεμένων ἔμβολων, διπλῆς διαδρομῆς, τοποθετημένη εἰς τὸ μέσον αὐτοῦ, ὑπολογίζεται ν' ἀναπτύσσῃ δύναμιν 4400 h.l.p. εἰς τὰς 115 στροφάς κατὰ λεπτῶν, μὲ κατανάλωσιν φιούελ-δύλ λεβήτων. Τὸ σκάφος θὰ είναι τύπου «σελτέρ τεκ», μὲ διαστάσεις μίκους μεταξὺ τῶν καθέτων 437 ποδῶν, πλάτους 59.6 καὶ ὕψους 39 ποδῶν. Τὸ γκρός τοιώδες αὐτῶν θὰ είναι 5960 τ. καὶ τὸ νέτ 3450 τ. Ἐάν τὸ πλοίον αυτὸ θὰ ἔχῃ τὰ δομητικά του μηχανήματα κατοστρόματος και μηχανοστοσίου ἥλεκτροκίνητα, ὑπολογίζεται νὰ στοιχίσῃ 690.000 λιρῶν. ἔαν δὲ ἀτμοκίνητα, 650.000 λιρῶν, ἦτοι κατὰ 40.000 λίρας εὐθύνοτερον.

Αναλυτικότεροι, τα πλεκτροκίνητα βοηθητικά μηχανήματα θά χρειασθούν τρεις διπλεί-θλεκτρογενητήριας των 180 κιλοβάτ έξαστην και ένα δέρβητα ανάλισκοντας τά καυσαέρια διά την θέμασιν του «φιουέλ θλ» και την έξυπνηρέπτηση επέρων αναγκών θεμοκρατίας κατά τόπο πλούτου. «Είναι έπισης λέδης καταναλώσικων πετρέλαιων, θά γέγκαστασθη διά τάς διανάγκας του πλοίου εν όρμω. Έξ αλλού τό φορτηγών με τά βοηθητικά του μηχανήματα άτμοκίνητα, θά χρειασθή δύο γεωνητρίας κινουμένας δι' άτμου, τών 35.000 κιλοβάτ και μίαν κινουμένη διά διζελομηχανῆς τών 30 χιλ. κιλοβάτ. Οι δύο Σκωτικοί δέρβηται θά έχουν μίαν θεματισμένη έπι-φάνειαν 3600 τετρ. πτοδών και θά τοποθετηθούν κατά τρόπου, ώστε νά χρησιμοποιούν και τά καυσαέρια της μηχανῆς. Ούτω, τό κόστος τών μηχανῶν, περιλαμβανομένων και τών λεδήτων, υπολογίζεται εἰς 242.000 λιρών και μέ ήλεκτροκίνητα τά βοηθητικά μηχανήματα θά φθάνη εἰς 281.000 λιρών.

Τὸ κόστος ἀφ' ἑτέρου τῆς κατασκευῆς τοῦ σκάφους καὶ τῶν διαφόρων ἐπί αὐτοῦ ἔγκαταστάσεων καὶ τῆς ἐπιπλώσεως βάθι φθάσῃ γύρω τῶν 408.000 λιρῶν, ἐκ τούτων 81.000 λιρῶν ἀναφέρονται εἰς τὰ ἔργα τικά ήμεροισθια καὶ 19.000 λιρῶν εἰς τὰ διαφόρα γενικά ἔξοδα ἔγκαταστάσεων. Διὰ τὴν προμήθειαν τοῦ χάλυβος τῶν διαφόρων εἰδόν

άπαιτηθή τὸ κοινόλιον τῶν 90.000 λιρῶν καὶ διὰ τὰ καρφιά, τὰ ἡλεκτρόδια κλπ. ἔτεραι 5.500 λιρῶν περίπου. Διὰ τὸ ποδόστημα, τὸ πλαστικὸν τοῦ πηδαλίου καὶ τινὰς ἀλλὰ χυτὰ ἔξαρτηματα προβλέπεται τὸ ποσόν τῶν 6.500 λιρῶν, ἐνώ διὰ τοὺς χαλυβδῖνους ἴστους καὶ τὰς θεσεις τῶν φορτωτήρων υπολογίζονται 2700 λίραι. Διὰ τὸν μηχανικὸν ἀερισμὸν εἰς τὰ ἱστούν-ντεκς τὴν θέρμανσιν καὶ τὸν αερισμὸν τῶν θερμειστάτων θὰ χρειασθων περὶ τὰς 8500 λιρῶν. Τὰ διαρούλκατα θὰ κοστίσουν 30.000 λιρῶν, ἐνώ εἶναι ἡλεκτροκίνητα καὶ 16.000 λιρῶν ἐνώ εἶναι ἀτμοκίνητα. Ἐπίσης ὁ ἡλεκτρούδινος τύπος τοῦ πηδαλίου θὰ ἀπαιτητῇ δαπάνην 6000 λιρῶν ἕναντι 4800, ἐνώ εἶναι ἀτμούδινος τόδιόν δὲ κόστος τοῦ βαρούλκου τῆς ἀγκύρας θὰ φέσση τὰς 3.500 λίρας, ἐνώ τοῦτο εἶναι ἡλεκτροκίνητον ἡ 2.400 λίρας, ἐνώ εἶναι ἀτμοκίνητον. Τὸ σύστημα τῶν φορτωτήρων ἔχει διαφόρους τιμάς. «Ἐνα ποσὸν πάντων 5.000 λιρῶν θὰ χρειασθεῖ.

Οσον ἀφορᾶ τὰ διαιρέσιματα τοῦ πληρωμάτος, μὲν καλὸν τὸ ἐπιπέδον τῆς ἀνέσεως, ἀναλόγως καὶ τῶν ἀπόψεων τοῦ ἑφοπλιστοῦ, θὰ κοστίσουν 20.000 λιρῶν. Η ἔγκαταστάσεις ψυγείου θὰ στοιχίσῃ 1250 λίρας, ἡ μόνιμης τοῦ ψυκτικοῦ χώρου λίρας 1600 καὶ ἀλλα τινὲς μονάδεις εἰς τὸ μηχανιστάτον λίρας 2.500. Αἱ σωστίσιοι λέμβοι θὰ στοιχίσουν λίρας 800 ἐκάστη ἀπὸ κράμα ἀλουμινίου ἐνώ εἶναι κωπῆλατοι καὶ μὲν μηχανίν λίρας 1.250. Ἐγκαταστάσεις μαγειρείου, πυρσοθεωτικοῦ καὶ διάφορα ἀλλὰ λεπτομερειάκα ἔξαρτηματα ὑπολογίζονται μὲν κόστος 9.100 λιρῶν.

Αἱ ἀνωτέρω τιμαὶ εἶναι ἐνδεικτικαί. Διαφέρουν ὄλιγον τι κατὰ ναυπηγεία.

### Ο παγκόσμιος στόλος τῶν τάνκερς

Ἀνεκουώθη πρὸς ἡμέρων ἡ ἔξαρτηματικὴ ἔκθεσις ἐπὶ τῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, τὴν ὅποιαν καταρτίζει ὁ γνωστὸς ναυλομερικὸς οἰκος «Τέζων I. Τέζακοπτες». Αὔξησης τῆς δυνάμεως τῶν πετρελαιοφόρων, ἡ μεγαλύτερά ἐξ σών μέχρι τούτῳ ἐστημένης, διαπιστώνται. Προστέθησαν 89 νέα τάνκερς, 1.760.000 τόνων δ.ν., ἐνώ ἐξ ἀντιθέτου 37 παλαιά, χωρητικότητος 340.000 τόν. δ.ν., ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν. Η καθαρὰ συντεταγμένη τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων ανῆλθεν εἰς 1.420.000 τόν. δ.ν. καὶ οὕτω ἡ σημερινὴ δύναμις τοῦ περιλαμβανεῖ 2506 τάνκερς (τῶν 2000 τ. καὶ ἄνω ἔκαστον), συνολικῆς χωρητικότητος 33.993.493 τόνων δ.ν. Ἡ μεγαλύτερά αὔξησης — χαρὶς εἰς τὴν ἐλληνικὴν ἑφοπλιστικὴν δραστηριότητα — ἔχημεώθη εἰς τὰς σημασίας τῆς Λιβύεως (345.000 τόν. δ.ν.) καὶ τοῦ Παναμᾶ (220.000 τόν. δ.ν.). Ἡ αὔξησης μάλιστα τῆς παναμαϊκῆς σημαίας θὰ ἡτού ἀκόμη μεγαλύτερά, ἐν δὲν ἐτραγουμαποιείτο πρὸς διάλυσιν πολλῶν παρθηλάκων παναμαϊκῶν δεξαμενοπλοίων. Τρίτη κατὰ σειράν ἔρχεται ἡ Νορβηγικὴ σημαία μὲν αὔξησιν 215.000 τόν. δ.ν.

Ἡ ἀθρόα ἀκύρωσις ναυπηγικῶν συμβολαίων ἀπέτελε τὸ χαρακτηριστικὸν γεγονός τοῦ ἔξαμηνον. Πλήρεις πληροφορίαι δὲν συνεκεντρώθησαν, παντως, ὅμως, ἔγνωσθη, ὅτι ἡ κυρώθησαν αἱ παραγγελίαι 24 τάνκερς, 600.000 τόνων δ.ν., αἵτινες είχον δοθῆν πρὸς καιρού παρ' ἑφοπλιστῶν τράμψαν, ἐνώ τινὲς ἐξ αὐτῶν μετετράποσαν εἰς τὴν κατασκευὴν φορτηγῶν πλοίων. Οσον ἀφορᾶ τὰς παραδόσεις, βάσει τῶν πλέον πιθανῶν πληροφοριῶν, προβλέπονται αὐταὶ ὡς ἔξης:

	Πλοΐα	Τόνοι δ.ν.
Διὰ τὸ β'. δημητον ἐ. ἔ.	148	2.921.495
Διὰ τὸ 1954 .....	201	4.280.740
Διὰ τὸ 1955 .....	151	3.269.160
Διὰ τὸ 1956 .....	90	2.031.750
Διὰ τὸ 1957 .....	42	981.600
Διὰ τὸ 1958 .....	8	210.800
Διὰ τὸ 1959 .....	1	32.000

Πάντως, λαμβανομένων ὑπὸ ὅψιν τῶν ἀκύρωσεων συμβολαίων, ὁ ὑπολογισμός, ὅτι ἔτελουν ὑπὸ ναυπηγήσιν ἡ παραγγελίαι εἰς τὸ τέλος Ιουνίου τρέχ. ἔτους 641 τάνκερς, 13.727.545 τόνων δ.ν., πρέπει νὰ θεωρηθῇ κάπως ὑπερβολικός.

Αἱ παραδόσεις ἔπιστης θὰ ὑποστοῦν τὴν περιοριστικὴν ἐπίδρασιν ἀπὸ τὰς ἀκύρωσεις τῶν συμβολαίων. Κατὰ 10% πιθανὸν νὰ εἶναι μικρότεραι.

Τὸ σύνολον ἔξι ἄλλου τοῦ ἐλληνικὸν ἑφοπλιστικὸν κεφαλαίον ἐκ τοῦ ὑπὸ ναυπηγήσιν τομάζ, καλύπτει μίαν συνολικὴν χωρητικότητος 2.830.000 τόνων δ.ν., ὑπὸ διαφόρους σημαίας. 'Αρ' ἐτέρου αἱ ἐπτά πρώται κατὰ σειράν χώραι, αἱ κατέχουσαι τάνκερς πλέον τοῦ ἐνὸς ἑκατομμυρίου τόνων δ.ν., εἶναι αἱ κάτωτι:

	Πλοΐα	Τόνοι δ.ν.
'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι .....	579	8.648.779
Μεγάλη Βρετανία .....	512	6.619.748
Νορβηγία .....	333	4.924.896
Παναμᾶς .....	218	3.326.256
Λιβύεως .....	81	1.665.888
Γαλλία .....	101	1.352.500
'Ιταλία .....	104	1.286.466

Οσον ἀφορᾶ τὸ μέγεθος τῶν 45.000 τόνων δ.ν., τούτῳ παραμένει πάντοτε τὸ μεγαλύτερον. «Ἐξ τοιάσιας εἰσοῦπερ τάνκερος είχον παραγγελθῆ, ἐκ τῶν ὅποιων, ὅμως, αἱ παραγγελίαι τοῦ τοιῶν της κυρώθησαν. Τὰ μεγαλύτερα ἐκ τῶν ἦδη ἐν ὑπηρεσίᾳ δεξαμενοπλοίων εἴναι τρία τῶν 38.000 τόν. δ.ν., μὲν ὥκτω ἔτερα ὑπὸ ναυπηγήσιν καὶ τέσσαρα ἀλλα μικροτέρας πως χωρητικότητος. Τὰ μεταξύ τοῦ μεγέθους τῶν 24.000 ἐως 33.000 τόν. δ.ν. τάνκερες, ηγέρησαν εἰς 124, μὲν 3.400.000 τόν. δ.ν., καὶ μὲν ἔτερος 189 ὑπὸ παραγγελίαιν.

Ἡ μέση χωρητικότητα τῶν τάνκερων εἶχεν ὡς ἔξης: Τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1952, τὸν δ.ν. 14.591. Τῶν παραδοθέντων κατὰ τὸ α' δημητον τρέχ. ἔτους 21.014 τόν. δ.ν. Ὡς πρὸς τὰ συστήματα προώσεως, 296 τάνκερες (ἐκ τῶν 641 νεοναυπηγουμένων) ἔχουν ἐφοδιασθῆ μὲν ἀτμοστροβίλους. Διὰ τὰ μεγέθη πέραν τῶν 20.000 τόνων δ.ν., ἐλάχιστα είναι τὰ δηζολοκίνητα. 'Ακόμη καὶ μερικοὶ Νορβηγοὶ ἑφοπλισταί, ἔχοντες ὑπὸ πληροφοριῶν, διὰ τὰς ἀμερικανικὰς ίδιας ναυπηγήσεις, θὰ υιοθετηθῶνται τὰς λόγους έθνικῆς ἀμύνης, ἡ ταχύτητας τῶν 20 μιλιών.

Περαιτέρω ἡ ἔκθεσις, αναφερομένη εἰς τὰς προβλέψεις διὰ τὸ μέλλον, ὑποδεικνύει τὰς ἀμερικανικὰς τοιάσιας περὶ κορεσμοῦ τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ 1957 καὶ διαπιστώνει — βάσει τῶν προβλεπομένων

ναυπηγήσεων — τὴν καθ' ἔτος αὔξησην τοῦ τοιῶα. Διὰ τὸ 1953 ὑπολογίζεται ἡ αὔξησης αὐτῆς εἰς 8.7%, ἀφαριουμένων τῶν πιθανῶν διαλύσεων — βάσει τῶν δεδομένων τοῦ α'. δημητον. Θὰ πρέπει, ὅμως, νὰ ἡ θητική τοῦ τάνκερος ἔχουν μεγαλυτέραν μεταφορικὴν ικανότητα κατὰ 50%, τούλαντον τονιάς 60.000 τόνων δ.ν., εύχερως ἀντικαθιστάσης παλαιὸν τονιάς 100.000 τόνων δ.ν. Λαμβάνομεντης ὡς βάσεως τῆς προϋποθέσεως ταῦτης, ἡ αὔξησης τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ α'. δημητον ὅμως, νὰ ληφθῇ ἀκόμη ὑπὸ ὅψιν, διὰ τὸ παραπλισμόν. Απαρτίζεται τούτο κυρίως ἀπὸ σκάφη παλαιάτ καὶ συνεπώς ἡ ἐν προτερείᾳ δύναμις τῶν δεξαμενοπλοίων είναι κατὰ 5.4% ἀνώτερα, ἔναντι τοῦ δευτέρου ἔξαμηνου τοῦ 1952. Παρὰ τὴν μετρίαν ταύτην, οἱ ναυλοί καὶ διαστάσεις τῶν τάνκερων, τὰ ἀνωτέρα εἴναιται, οἱ παραπλισμοί, τὰ πιθανάτων διαλύσεων διάλογοι.

Ἐναντὶ τῶν οὕτω προβλεπομένων, οἱ καταναλώσις τῶν πετρελαιοιδῶν δέν φαίνεται νὰ ἑκατότητα εἰς ποσοστὸν μεγαλύτερον τῶν 6% ἐπηρίσιως, χωρὶς μάλιστα νὰ εἶναι ἀναγκαῖα ἡ διὰ θαλασσῆς μεταφορὰ διλογίου τῆς ποσότητος. Καὶ ἡ ἔκθεσις καταλήγει μὲ τὸ συμπέρασμα, διὰ τοῦ ἑφοπλιστοῦ διὰ τὸ προστόπιον, τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, τὴν εἰς τὴν ἔργασιν τῶν δεξαμενοπλοίων τῶν τάνκερων μετρίαν ἐπηρίσην — τῆς μεταφορῆς της ικανότητος τοῦ ποσοστού τῶν δεξαμενοπλοίων τῶν τάνκερων μετρίους θεοφόρους. Πολλά ἔστιν ἀκόμη πότε πλέον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν. Ἡ μόνη ἐλπίς — ἐφόσον ἡ κατάστασις τῶν ναυλῶν θέλει διατηρηθῆ ἐπίπεδη — είναι καὶ πάλι τοῦ «πούλ τῶν τάνκερων», διότε συνεπήθη τὸ 1934 καὶ μεταπολεμικῶν δὲν ἐλεύθερος.

Ίσως ἀκόμη, ἡ παράδοσις μεσοκανών δεξαμενοπλοίων νὰ ἀναβληθῇ δι' ἀπωτέρας ἡμερομήνιας, ώστε νὰ ἐπέλθῃ ἀνακούφισης τοῦ προσφερομένου τοιῶν, μὲ τελικήν οὖσαν δέλτιδα τὴν καταναλώσις τῶν πετρελαιοιδῶν. Ἡ λύσις αὐτῆς κρίσεως τῶν δεξαμενοπλοίων είναι καὶ ὡς μόνη θετική, διότι εἴσαι καὶ ἡ πλέον φυσιολογική.

### Ο μέσος όρος τῶν ναυλῶν

Ο μέσος όρος τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν εἰς τοὺς δεκατρεῖς κυριωτέρους τομεῖς τῆς παγκοσμίου ναυλαγράφων διεκυμάνθη διὰ τὸν μῆνα Ιούλιον ἐ. Ε. εἰς τὰ κατωτέρω ἐπίπεδα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν προσφερομένον μῆνα Ιούνιον τρ. ἔτους καὶ τὸν Ιούλιον π.

Τομεῖς	Ιούλ. ἐ. ἔ.	Ιούν. ἐ. ἔ.	Ιούλ. π. ἔ.
Χάμπιπτον πόδδος—Αμερικάτα γιατάνθρ. 29.3	30)	30)	4.20
Ρόττερνταμ—Δυτ. Ιταλία 20)	21)	21)	19.6
Κάρδιφ—Μπουένος "Αὔρες 36(3)	37)	—	52.6
Πλέιτ—Ινδίαι γεννήματα (όνομ.) 80)	—	—	—
Πλέιτ—Αμερικάτα 68(9)	72(6)	45)—	—
Β. Είρηνικος—Αγγλία 65)	70)	—	—
"Αγιος Λαυρέντιος—Αγγλία 9(3)	9(6)	8)0½	—
Αν. Αύστραλια—Αγγλία 85)	77(6)	67.6	—
Μ. Θάλασσα—Αγγλία μεταλλεύμ.	—	—	48)—
Ντάγκαν—Ιαπωνία 24)	24)	24)	25.6
Μπόπονα—Αγγλία 29(5)	30)	—	26.6
Καζαμπλάγκα—Αγγλία Φωσφάτα 65)	66)	52.6	—

### Πολωνία

#### Τὸ ναυτιλιακόν τῆς πρόγραμμα

Τὸ ἔξαετε διὰ τὴν ναυτιλίαν πρόγραμμα, τὸ λήγον τὸ 1955, προβλέπει τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ πολωνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τὸν τριπλασιασμὸν τῆς κατεχομένης κατὰ τὸ 1950 χωρητικότητος. Τὰ πολωνικά ναυτιλεῖα ἐργάζονται δῆμηταν ἀντικατοπτικά πρὸς τὸν τρίτην Μεσογείον, τὴν Μέσην Ανατολήν καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Δέοντα νὰ σημειωθῇ, δῆτα κρατικοποιηθεῖσαν είναι καὶ ἡ πρακτόρευση τῶν πλοίων, τόσον τῶν πολωνικῶν, δύον καὶ τῶν ἑνών. Ἡ ὑπηρεσία τοῦ «Πόλφραχτ» πρακτορεύει ὑποχρεωτικῶς τὰ ξένα πλοία, προθαίνει δὲ εἰς τὰς ναυλώσεις αὐτῶν, καθὼς καὶ εἰς τὰς ναυλώσεις τῶν πολωνικῶν ἀπὸ τοὺς διαχειρίσεών των.

### C. G. VARCADOS & C.<sup>o</sup>.

SHIPCHANDLERS

ADEN

Cable Address: «VARCADOS»

Provisions and General Groceries

Fresh Meats, Engine and deck Supplies

We Guarantee: Prompt Service, Best Quality, low Prices  
and Entire Satisfaction.

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

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

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Υπέρ τῶν σεισμοπαθῶν

“Ηροισσαν καταφθάνουσαι; αἱ πρώται δωρεαὶ ὑπὲρ τῶν σεισμοπαθῶν τῶν Ἰονίων νῆσων.

Οὕτω απὸ ταῖς πρώτας ἡμέρας τῶν καταστροφῶν οἱ ἔφοπλισταὶ κ.κ. Ἀδελφοὶ Τυπάλλους ἀπέστειλαν ἀμεσῶς ὡς πρώτων βοηθειαν εἰς τὸ Ληξούριον ἐπί τοῖς ἀλεύρων καὶ τοῖς ζακχάρεως.

— ‘Ο πλοιάρχος, οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ φορτηγοῦ «Ἀτλαντικός Γουαΐζος» ἀπέστειλαν ὑπὲρ τῶν σεισμοπαθῶν £ 118.—

— ‘Ο πλοιάρχος τοῦ ὑπὸ πανασίτην σημάσιαν πετρελαιοφόρου «Μαγκελόϊς κ. Γ. Μακρῆς», ὥπερ παρέπλεε τὰς δυτικὰς ἀκτὰς τῆς Ζακύνθου κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς μεγάλης δυσῆσεως, ἐπτήγεράφησε πρὸς τὸν ὑπωρεύον τῆς Ναυτιλίας ὃς ὀδοκίληρον τὸ πλήρωμα τοῦ Ἑλληνικοῦ σκάφους συμμετέχει εἰς τὸ ἐδυνόν πένθος διὰ τὴν καταστροφὴν τῶν ὁρατῶν μας νήσων καὶ παρήγειλεν εἰς τὸν Ἐπιτάσιον πράκτορα τοῦ πλοίου ὅπως ἀποστείλῃ εἰς τὸν πρωθυπουργὸν ἐπιταγὴν 80 λιρῶν ἐκ μέρους τοῦ πληρώματος».

Ἐφοπλιστικαὶ δωρεαὶ

Τελοῦνται σήμερον εἰς τὴν Νέαν Κίον τὰ ἔγκαίνια μεγαλοπρεπούς ναυοῦ τῆς Παναγίας, τὸν ὅποιον εἰς μήμην τῆς μητρός του ἀνήγειρεν ὁ κ. Ἀπόστολος Τεγέας. Ἡ θαυματουργὸς εἰκὼν τῆς Παναγίας εἶχε μεταφερθῆ ἀπὸ τὴν Κίον τῆς Προποντίδος μετὰ τὴν μικρασιατικὴν καταστροφὴν.

Φορολογικαὶ διευκολύνσεις

Εἰς τὸ ἡμερῶν ψηφισθὲν φορολογικὸν νομοσχέδιον περιλαμβάνονται καὶ αἱ κάθων διατάξεις ἀναφέρονται εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Οὕτω εἰς τὸ ἄρδρον 7 παράγρ. 2 καθηρίζονται διὰ τὴν φορολογίαν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τὰ ἔξης:

«2. Διὰ τὴν ἔφορμον τῶν διατάξεων: α) τοῦ ὄρδου 17 τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάξιμος 567/1948 καὶ β) τῆς παραγράφου 3 τοῦ ὄρδου 15 τοῦ Ἀναγ. Νόμου 942/1949 διὰ τὸ ἀπό Ιης Ἀπριλίου 1941 μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1946 τριμῆνος λογδανεῖται ὡς ὄψιν ἡ διλήκη χωρητικότης (Gross) τοῦ πλοίου καὶ λορδάζεται ἐπὶ τῆς κλίμακος της παραγράφου 1 τοῦ ὄρδου 1 τοῦ Ἀναγ. Νόμου 1074/1941 τῶν κλίμακιν ἀυτῆς λογιζομένων ὡς κόρων διλήκης χωρητικότης.

Τὸ δικαιώματος τοῦ Δημοσίου διὰ τὴν ἐπιβολὴν τοῦ φόρου τῆς παρούσης παραγράφου προσαρτεῖται μετὰ πάροδον διετίαν ἀπὸ τῆς ισχύος τοῦ παρόντος νόμου. Ἔντος τῆς αὐτῆς προθεσμίας παραγρέφεται τὸ δικαιώματος ἐπιστροφῆς εἰς τους δικαιούχους τῶν τυχόν ἀχρεωστήτων καταδηθέντων ποσών.

Ἐπίσης διὰ τῆς παραγράφου 3 τοῦ αὐτοῦ ἄρδρου καθορίζεται ὅτι:

6. Οἱ κατὰ τοὺς Νόμους 1411/1950 καὶ 1880/1951 φόρος ἐπὶ τῶν πλοίων, καὶ τὴν ὑποχρέωσιν καταδολῆς τελῶν χαρτοσήμου δι᾽ ἐξόφλησιν μερισμάτων ἐκ κερδῶν προσφερομένων ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως πλοίων.

Οἱ κοινωνικοὶ πόροι τοῦ Ν.Α.Τ.

Οἱ διευθυντής τοῦ Ν.Α.Τ. πλοιάρχος κ. Παν. Λυγουριάτης ὑπέδαλεν εἰς τὸν κ. «Υπουργὸν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας λεπτομερῇ ἔκθεσιν, διὰ τῆς ὧδης ζητεῖται, διὰ τῶν γίνουν αἱ δέουσαι ἐνέργειαι πρὸς ἔξαρσεσιν τοῦ ἰδρύματος ἐκ τῆς καταργήσεως τῶν κοινωνικῶν πόρων. Οἱ λόγοι, τούτεσται εἰς τὴν ἔκθεσιν, οἵτινες ἐπιβάλλουν τὴν ἔξαρσειν τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ τῆς καταργήσεως τῶν κοινωνικῶν πόρων, εἴναι λόγοι περισσότερον ἔθνικοι καὶ διλιγότερον λόγοι κοινωνικῆς δικαιοσύνης. Εἴναι λόγοι ισχυρότεροι δημοσιονομικῶν ἀντιλήφεων.

Τὸ Ν.Α.Τ. δὲν εἶναι δημοσιονομικῶν ἀντιλήφεων εἰς φῶς καθημερινῶν νόμους δημιουργούντας ἀσφαλιστικοὺς ὄργανοις. Ἡ περὶ τοῦ Ν.Α.Τ. ίδεα ἐξεπήδησε μετὰ τὰ πιθανῶν πύρων κατὰ τὸ διλοκάτωμα τῶν ναυμαχιῶν τοῦ ἀγώνος τοῦ 1821. Προσοῦνται ἡ ἐπιδιάρωφ Ἐθνικὴ τῶν Ἑλλήνων Συνέλευσις τοῦ 1821; ἔγνωμάτευσε διὰ ψηφισμάτος της νάραί την προστασίαν τῶν θυσιαζομένων κατὰ τὸ ἀγώνα ναυτικῶν, οἵτινες ἀπό τοῦ φιλίσυχοι ναυτίλοι κατέστησαν ἀπὸ τῆς μιᾶς ἡμέρας εἰς τὴν ὅλην οἱ πολυμόντοι πρόσωποι τῆς Ἐλευθερίας. Ἀλλὰ ἀντὸν ψηφισμάτος τῆς Α', ἐν ἐπιδιάρωφ Ἐθνικῆς Συνέλευσεως ἀποτελεῖ τὴν πρώτην γραπτήν διάταξιν κρατικῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν ἐν τούτοις αὐτῇ προχρονολογεῖται παλαιότερον, ἀπὸ τῶν τελευταίων δεκαετηρίων τοῦ 1800 αἰώνων. ὡς ἐκδήλωσις ἴδιωτικῆς προνοίας, τῆς θυνούσης εἰς τοὺς ναυτικούς τόπους τάξεως τῶν ἐμποροπλοίαρχων, ὅπερ μερίδιον τῶν ἐμποροναυτικῶν κερδῶν διετίθετο διὰ τὴν περιθωρίων χρημάτων καὶ δραφανῶν, τῶν ἔργαζομέ-

νων εἰς τὴν θάλασσαν.

Οἱ πρώτοι πόροι τοῦ Ν.Α.Τ. ἐνομοθετήθησαν διὰ Διατάγματος τῆς διῆς Αύγουστου 1836, τελικῶς δὲ ἰδρύθη τὸ 1861.

Ἐν συνεχείᾳ διαφέρεται εἰς τὴν ἔκθεσιν ὅτι, ὑπὸ τὴν ἀντίληψιν ὅτι τὸ Κράτος ἀσκεῖ τὴν κοινωνικὴν αὐτοῦ προστασίαν πρὸς τὴν τάξιν τῶν ναυτικῶν διὰ τοῦ Ν.Α.Τ., μετέθεσεν εἰς τοὺς ἀσθενεῖς αὐτοῦ νόμους τὸ βάρος εὐεργετικῶν διατάξεων πρὸς εὐρείαν παροχὴν συντάξεων μὲν συνέπειαν τὴν καταβαράθρων τῶν οἰκονομικῶν του, λόγῳ τῆς αὔξησεως τῶν ὑποχρεώσεων του ἐπὶ χρόνον μακρῷ.

Οὕτω : 1) Διὰ Διατάγματος τῆς 26.6.1923, ἀπενεμήθησαν διατάξεις εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν κατὰ τὸ πολύνεκρον ναυάγιον τοῦ μυμαλούκου «Ἄλεξανδρος Ζ» πνιγέντων τεχνιτῶν τοῦ Ναυτιλίου, οἵτινες δὲν ἦσαν ἄσφαλισμένοι κατὰ τὴν ἡμέραν τοῦ ἀτυχήματος. 2) Ὅποιος τοῦ Ν.Δ.) τοῦ 6.11.1925 ἀνεγνωρισθῆ ἐκ τῶν υστέρων, ὡς αἰφνίδιον δυστύχημα, ἢ περίπτωτα σόσακις ἐργάτης θαλάσσης τοῦ Ἐμπορικοῦ καὶ Πολεμικοῦ Ναυτιλίου ἀπέδειν συνεπειδεῖς ἐπιδημικῆς νόσου, καθὼς καὶ ἔαν ἐπαθεῖ, ὅπωσδήποτε, ἐν καιρῷ πολέμου περιπτώσεις χαριστικῶν διατάξεων, αἱ οἵτινες είχον ὡς συνέπειαν τὴν ἐπιβάρυνσιν τοῦ ἰδρύματος καὶ τὴν ἔξαντασιν τῶν πόρων αὐτοῦ.

Ἐναντὶ τούτων, ὡς οἰκονομικὸν ἀντιστάθμισμα παρεχωρίθησαν ἀπὸ τὸ Κράτος εἰς τὸ Ν.Α.Τ. κοινωνικοὶ τίνες πόροι, οὓς ἀνάλογοι τῶν ἐπιβαρίσεων του.

Οὕτω ἐνώ κατὰ τὸ 1939 ἐπὶ ἔσδων τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπὸ 610 πλοίοι, οἱ κοινωνικοὶ πόροι ἀνήρχοντο εἰς ποσοστὸν 29,5% ἐπὶ τῶν ἐπησίων ἔσδων του, μεταπολεμικῶς μετὰ τὴν ἀπώλειαν τῶν 72% τῆς δυνάμεως τοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τὴν ἐπειθεύσιν τρομακτικῶν μείσων τῶν ἔσδων τοῦ Ταμείου, τὸ ποσοστὸν τούτο κατῆλθε μέχρι 15,2%.

Αἱ ζημίαι τοῦ Ν.Α.Τ. κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον πόλεμον ὑπελογίσθησαν εἰς 9.137.763 λίρας Ἀγγλίας καὶ τοῦ λογαριασμού φυματικῶν ναυτικῶν εἰς 2.320.000 λίρας συνολικῶν εἰς λίρας Ἀγγλίας 11.457.763. Συνεπώς ἐὰν παρὰ πάσαν ἐλπίδα ή μικρὰ ἔστω κοινωνικὴ ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰσφορά κατηργεῖται εἰναι ἐπόμενον ὅτι τὸ Ταμείον θὰ εὐρίσκεται πρὸ τῆς ἀνάγκης τῆς διαφορόψη τῆς παροχῆς τῶν συντάξεων τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν συνταξιούχων εκείνων, οἵτινες ημοίθησαν ὑπὸ τῶν εὐεργετικῶν διατάξεων διαφόρων κατὰ καιροὺς νόμων.

Οἱ ἐπὶ ξένων πλοίοι ὑπηρετοῦντες

Συμφώνως πρὸ τὴν καταρτισθεῖσαν ὑπὸ τῆς ἀρμοδιας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας στατιστικήν, κατὰ τὸν μῆνα Μαΐου 1953 εἰργάσθησαν ἐπὶ πλοίοι Ἐλληνικῶν συμφερόντων, ἀλλ' ὑπὸ ξένην σημαίαν, 8.219 «Ἐλλήνες κοινωνικοὶ καὶ εἰσέπραξαν 324.948 λίρας Ἀγγλίας ὡς μισθοδότες.

Κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον πόλεμοις ἀριθμοῖς 364, ἀντοπολοίαρχοι 367, ἀνθυποπολοίαρχοι 366, δόκιμοι πλοιάρχοι 9. Μηχανικοὶ Α' 364, μηχανικοὶ Β' 365, μηχανικοὶ Γ' 412, δόκιμοι μηχανικοὶ 39, ραδιοτηλεγραφοφόροι Α' 337, ραδιοτηλεγραφοφόροι Β' 19, οἰκονομικοὶ ἀξιωματικοὶ 4, ιατροί 1, ναύκληροι 364, ὑποναύκληροι 1, ναύται 2052, ναυτόπατες 2, ἀρχιθερμασταὶ 361, θερμασταὶ 1000, λιπανταὶ 323, μάγειροι Α' 368, μάγειροι Β' 15, καθαρίσται 2, θαλαμηπόλοι 75, βοηθοὶ θαλαμηπόλοι 1, φροντισταὶ 1, ζαχαροπλάσται 1, τροφοδόται 1 καὶ χιτροκαθαρισταὶ 4.

Ἐπίσης κατὰ τὸν μῆνα Ιούνιον εἰργάσθησαν 7.315 «Ἐλλήνες ναυτικοὶ ἐπὶ πλοίοι Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ὑπὸ ξένην σημαίαν, εἰσέπραξαν δὲ 329.658 λίρας Ἀγγλίας. Οἱ ἐργασθέντες ναυτικοὶ κατανέμονται ὡς ἔξης: Πλοιάρχοι 369, ὑποπολοίαρχοι 370, ἀνθυποπολοίαρχοι 371, δόκιμοι πλοιάρχοι 13, μηχανικοὶ Α' 370, μηχανικοὶ Β' 368, μηχανικοὶ Γ' 420, δόκιμοι μηχανικοὶ 37, ραδιοτηλεγραφοφόροι Α' 342, ραδιοτηλεγραφοφόροι Β' 20, οἰκονομικοὶ 4, ιατροί 1, ναύκληροι 369, ὑποναύκληροι 1, ναύται 2069, ἀρχιθερμασταὶ 366, θερμασταὶ 1021, λιπανταὶ 329, μάγειροι Α' 372, μάγειροι Β' 15, καθαρίσται 2, θαλαμηπόλοι 75, βοηθοὶ θαλαμηπόλοι 1, φροντισταὶ 1, ζαχαροπλάσται 1, τροφοδόται 1 καὶ χιτροκαθαρισταὶ 4.

Αἱ καθελκύσεις

Παρουσία διευθυντής προσκεκλημένων, καθειλκύσθη τὴν 28ην Ιουλίου ἐκ τῶν ναυτιγείων Μιτέθλευ τῆς Μασσαχουσέτης τὸ νέον δεῖσμενοντού πολιού τοῦ Οράσιον Κόμετον 29.500 τόνων δ.ν., κατασκευαζόμενον διὰ λογαριασμῶν τῆς ἑταῖρίας «Οράσιον». Πρόκειται περὶ τοῦ πρώτου ἐπιστρόφου διελθόντων τοῦ σκαφῶν ναυπηγουμένων διὰ τὴν ἐν λόγῳ ἐταιρίαν εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα. Τὸ καθειλκύσθη σκάφος ἔχει διαστάσεις 645 ποδῶν, μήκους καὶ 84 ποδῶν πλάτους, μὲ έμφορτον βύθισμα 33 ποδῶν, προδλέπεται δὲ νάντηστη μεγίστην ταχύτητα 18 μιλίων καὶ ὑπηρεσιακήν τοιστήν 16 μιλίων. Ἰδιάτερον αὐτοῦ χαρακτηριστικὸν είναι διῆτη στολὴ πλοίου τοῦ Ελίκα τύπου Παναγοπούλου, ήτις θέλει κατασφίλει τὸ πλοίον τῶν ἀλλων πλεονεκτημάτων—καὶ ἀπὸ τὸν γνωστὸν κίνδυνον ἀποκοπῆς τοῦ ἀδειονος. Τὸ «Οράσιον Κόμετο» διῆτη παραδοθῆ τὴν 30ην Οκτωβρίου, καθὼς καὶ ἔτερος τρία ἀδειφά σκάφοι, θά φέρουν τὴν ἀστερόεσσαν, ἔχουν δὲ προνωλαθῆ διὰ μίαν πενταστίαν ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν ὑπηρεσίαν στρατιωτικῶν μεταφορῶν.

Τὸ νέον λάινερ τῆς «Χόμ Λάιν»

Κατ' ἀνακοίνωσιν γενομένην πρὸ τὸν ἀμερικανικὸν τύπον παρὰ τοῦ



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

ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

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

Cables:  
1) AETOS  
2) ISCALLOYD { ADEN  
PHONE:—  
226 (3 Lines)



— «ΑΔΡΙΑΣ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιο) 13.752 τ. γκρός (τού 1953), τής έταιρης «Επονυμίδια», σημαία Λιβερίας.

— «Α'ΙΚ» (ex «Seadaring») 7209 τ. γκρός (τού 1945), τής έταιρης «Φάλμουθ», σημαία αμερικανική.

— «ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» (νεότευκτον φορτηγόν) 7560 τ. γκρός (τού 1953), τής έταιρης «Σάν Λιβερίας».

— «ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ» (ex «Lake Winipire») 7164 τ. γκρός (τού 1944), τής έταιρης «Άλτας Μάρφε», σημαία Λιβερίας.

— «ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΩΝ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 18.600 τ. γκρός (τού 1953), τής έταιρης «Πρίο Βεντούρατο», σημαία Παναμά.

— «ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΣ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 18.600 τ. γκρός (τού 1953), τής έταιρης «Σαντάντερ», σημαία Παναμά.

— «ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 18.700 τ. γκρός (τού 1953), τής έταιρης «Πρίο Βεντούρατο», σημαία Παναμά.

— «ΑΤΕΝΑΣ» (ex «Σταυρόφη») 4853 τ. γκρός (τού 1925), τής έταιρης «Σαντιάχο», σημαία Κοσταρίκας.

— «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤΣ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 11.322 τ. γκρός (τού 1953), τής έταιρης «Ατλαντίκ Όιλ Κάρριέρες», σημαία Λιβερίας.

— «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 12.696 τ. γκρός (τού 1953), τής έταιρης «Ατλαντίκ Όιλ Κάρριέρες», σημαία Λιβερίας.

— «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 12.700 τ. γκρός (τού 1953), τής έταιρης «Ατλαντίκ Όιλ Κάρριέρες», σημαία Λιβερίας.

— «ΑΧΙΛΛΕΥΣ» (νεότευκτον ιδιωτικού) 5500 τ. γκρός (τού 1953), άνηκεν εἰς τον Ελληνικό Δημόσιον, με λιμένα νησογένεσης τον Πειραιά.

— «ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ» (ex «Lake Sesthous») 7161 τ. γκρός (τού 1944), τής έταιρης «Πενέντο», σημαία Λιβερίας.

— «ΓΚΟΛΦΟ ΓΚΡΑΝΤΕΣ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 6023 τ. γκρός (τού 1927), τής έταιρης «Γκόλφο Γκράντες», σημαία Παναμά.

— «ΕΜΠΟΡΙΟ» (ex «Καβούρηγλου») 7058 τ. γκρός (τού 1942), τής έταιρης «Γκόλφο Αζόνι», σημαία Παναμά.

— «ΕΝΤΙΑΒΟΥΡΑ» (ex «Σαΐν Σπύρος») 7264 τ. γκρός (τού 1943), τής έταιρης «Λατοτέρρος», σημαία Κοσταρίκας.

— «ΕΥΘΑΛΛΑΣ ΣΟΣ» (ex «Παντασσάσ») 7210 τ. γκρός (τού 1944), τής έταιρης «Επόλεις Νεφέντον», σημαία Λιβερίας.

— «ΦΑΛΑΣ ΣΟΠΟΡΟΣ» (ex «Βενδοράνα») 7252 τ. γκρός (τού 1944), τής έταιρης «Θαλασσοπόρος», σημαία Λιβερίας.

— «ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ» τάνκερ (ex «Graito») 466 τ. γκρός (τού 1947), τών άδελφών Κ. Δ. Καλαφάτη «Πειραιών», σημαία Ελληνική.

— «ΛΟΝΤΟΝ ΑΟΓΓΑΙΤΑΣ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 12.130 τ. γκρός (τού 1953), τής έταιρης «Λόντον Οδεράν», σημαία άγγλικη.

— «ΜΑΡΚΟΣ» (ex «Worldtrotter») 7132 τ. γκρός (τού 1943), τής έταιρης «Εφεράρεις», σημαία Λιβερίας.

— «ΜΙΧΑΗΑ Γ.» (ex «Ελικάχαρ Ι. Γουλανδρής») 7215 τ. γκρός (τού 1944), τής έταιρης «Νεούσιο Κορτόπατα», σημαία Παναμά.

— «ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. Χ.» (ex «Sea Gale») 7205 τ. γκρός (τού 1943), τής έταιρης «Τραϊντεντ», σημαία αμερικανική.

— «ΝΤΟΜΙΝΗΤΟΡ» (ex «Νόρθ Κούμη») 7176 τ. γκρός (τού 1944), τής έταιρης «Παριασσόδα», σημαία Παναμά.

— «ΟΥΑΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 14.000 τ. γκρός (τού 1953), τής έταιρης «Ολύμπιο Τρανσπορτέσιον», σημαία Λιβερίας.

— «ΠΛΑΞ» δεξαμενόπλοιον (ex «El Segundo») 3663 τ. γκρός (τού 1912), τής έταιρης «Εγκουντχτο», σημαία Παναμά.

— «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» δεξαμενόπλοιον (ex «Esso Charlestons») 7949 τ. γκρός (τού 1938), τής έταιρης «Τράπτ Σίτπικ έντ Όιλ Τρανσπορτέσιον», σημαία άμερι-

κανική.

— «ΠΥΘΕΑΣ» τάνκερ (ex «Esso Baytown») 7991 τ. γκρός (τού 1937), τής έταιρης «Τράπτ Σίτπικ έντ Όιλ Τρανσπορτέσιον», σημαία άμερικανική.

— «ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ» (ex «Laplaes») 7283 τ. γκρός (τού 1944), τής έταιρης «Σάν Παντελεήμων», σημαία Κοσταρίκας.

— «ΣΑΞΟΝΓΚΛΕΝ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 13.321 τ. γκρός (τού 1953), τής έταιρης «Ιμπρίσιο», σημαία άγγλικη.

— «ΣΑΖΟΝΜΕΝΤ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 13.300 τ. γκρός (τού 1953), τής έταιρης «Ιμπρίσιο», σημαία άγγλικη.

— «ΤΖΩΝ Κ.» (ex «Stonewall Jackson») 6130 τ. γκρός (τού 1943), τής έταιρης «Άτλαντικ Κάρριερς Ίνκ», σημαία αμερικανική.

— «ΦΑΟΙΣΒΟΣ ΙΙ.» (ex «Athrid Naress») 7247 τ. γκρός (τού 1944), τής έταιρης «Πλούγκρεσο», σημαία Λιβερίας.

— «ΧΑΟΗ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 16.000 τ. γκρός (τού 1953), τής έταιρης «Τρανσοτεσανίκα», σημαία Λιβερίας.

— «ΧΡΙΣΤΙΝΑ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 12.550 τ. γκρός (τού 1953), τής έταιρης «Γιουνάιτεντ Κρέπ», σημαία Λιβερίας.

— Και «ΧΡΥΣΗ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 18.732 τ. γκρός (τού 1953), τής έταιρης «Σαντάντερ», σημαία Παναμά.

### Σύντομοι ναυτικοί ειδήσεις

Η προαναφερθείσα αριθμός παρ' Ελλήνων τού άγγλικου λιμπερτου «Πενεπάτη» 7275 τόν. γκρός (τού 1943) τελικώς έματαιώθη, κατόπιν συμφωνίας πωλήσεως και άγοραστων. Τότε έν λόγω συφορίου είχε δηλωθεί, ότι θα έτιθετο υπό την λιθεριανή σημαία με το δύναμα «Πλευρών».

Τότε ναυαγοράσθη παρά της έταιρης Βερνίκου άγγλικον ναυαγοσωστικὸν «Κυπακί» 434 τόν. γκρός (τού 1919) μετωνομάσθη «Νικόλαος Βερνίκος».

Τότε υπαναστηνήσαν σημαίαν δεξαμενόπλοιον μας «Ιντάστριου» (ex «Βάλιαντ») 8072 τόνων γκρός (τού 1935) ένεγραψη είς την δύναμιν της νέας παναμαϊκής έταιρης «Σαπώφ», ηής καλύτερης έλληνικα συμφέροντα.

Έπισης τό υπό σημαία Κοσταρίκας φορτηγό μας «Τάσσος» (ex «Γιούλια Χανδρή») 2557 τόν. γκρός (τού 1915), ένεγραψη είς την δύναμιν της έταιρης «Σάν Αναστασία».

Τότε υπό λιθεριανή σημαίαν φορτηγόν μας «Ριβιέρα» 7194 τόν. γκρός (τού 1943) μετωνομάσθη «Εφηφ» και ένεγραψη είς την δύναμιν της νέας έταιρης «Μαλαγία». Η λιθεριανή σημαία διεπράτη.

### Η ναυλαγορά

Ηδημένεις πως ήμανιντούται κατ' δύκον αι κλεισθείσαι ναυλώσεις τού πρώτου δεκαπεντήμερου τού Αγιόστου και πολλοί τομείς συμμετέχοντον είς αυτας. Οι ναύλοι δημορισσούν και βελτίωσιν τινα. Τό προσφέρομενον τοννόν ήτο υπέρτερον της ήπησεων. Κριετανία πάντων, ότι ναύλοι έφθασαν είς τό κατώτερον δυνατόν δριον, λαδανούμενον υπό δώμη, δητί τό φθινόπωρον έγγιζει, αι έλπιτες κάποιας βελτίωσης ένισχουνται και αι δοπάναι κινήσεως τών πλοιών έτι περισσότερον ημίθιθησαν (πινάκες).

Άκορη και διά τά οικονομική διοικειρίσεως πλοίοι οι ναύλοι είς τινας τομείς έφθασαν είς τό κατώτατον δριον, τό επιτρέπον την έκμετάλλευσιν των. Άρκετο να ληφθή ουτό δύνι, ότι τό πλοίο είναι τώρα υπόκρεωμενον και έκτελον έν αόφοτο καταστάσεις ταξίδια, ίνα φθάσουν είς ένα λιμένα φορτίσεως. Ανακούφιστης της καταστάσεως θά προσθέτο από τόν παροπλισμόν τών παρηλίκων, άντιοκονομικών σκαφών. Αι προβλέψεις δί αυτά είναι έλαχιστα ένθερμυντικοί.

Ο παρόγυνος τού άμερικανού γαιανδρακος δεν φαίνεται πλέον να είναι ισχυρός υπά την επίδραση και άναδογας είς την άγραν. Ούτος κατά τό διαφέροντα δικατεύθυντο μετρία υπέρβεν ή κυκλοφορία διαταγών. Ο ναύλος τών 28 έως 28)6 και τών 3.90 δολ. έπληρωθη διά φορτωσεως πρός την Αμερισαν ή τό Ρότενταν, ένω διό τό Αμβούργον (Σεπτέμβριον) έπληρωθησαν 30 έως 30)6. Ολίγα σκάφη έκλι-

## MITSUI LINE

### ΤΑΚΤΙΚΗ ΙΑΠΩΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΔΡΟΓΕΙΟΝ

#### ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ

**Γραμμή Απω Ανατολής:** Λιμένες προσεγγίσεως: ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΑΜΒΕΡΣΑ, ΧΑΒΡΗ, ΜΑΣΣΑΛΙΑ, ΓΕΝΟΒΑ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ, ΠΟΡΤ-ΣΑ·Ι·Δ, ΣΟΥΕΖ, ΑΝΤΕΝ, Κολόμπο, ΠΕΝΑΓΚ, Πόρτ Σουητενχάρ, ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ, ΣΑ·Ι·ΓΚΟΝ, Μανίλα, ΧΟΓΚ-ΚΟΓΚ, Μόζι, ΚΟΜΠΕ, Όζάκα, Ναγκόγια, ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ.

#### Δεκτά έπισης έμπορεύματα με μεταφόρτωσην:

Εις τό ΚΟΜΠΕ: διά Πουσάν (Κορέας), Νάχα, Νάσε (Οκινάβα), Ναγκόγια, Κήλουγκ.

Εις τό ΧΟΓΚ - ΚΟΓΚ ή ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ: διά Μπανκόκ.

Φορτωσις εις την Γένοβαν την 19ην έκαστου μηνός. Εις την ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ και τό ΠΟΡΤ-ΣΑ·Ι·Δ την 25ην έκαστου μηνός.

**Δ)π «AWOBASAN MARU» θά φορτώσῃ Αύγουστον**

» «AGAKISAN MARU» » » Σ)βριον

» «AWAJISAN MARU» » » 'Οκτώβριον.

**ΟΛΑ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΧΩΡΟΥΣ ΨΥΓΕΙΟΥ**

(Πλήν του Δ)π «FUYO MARU»

**ΓΡΑΜΜΗ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ (Βορ. Χαττέρας) - KONTINENT:** Από την ΒΑΛΤΙΜΟΡΗΝ, ΦΙΛΑΔΕΛΦΙΑΝ, Ν. ΥΟΡΚΗΝ διά την ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ και ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ. Αναχώρησις την 11ην έκαστου μηνός από την Νέαν Υόρκην, με φόρτωσιν εις τό Αμβούργον την 25ην έκαστου μηνός.

**Δ)π «AWOBASAN MARU» ύπο φόρτωσιν Ιούλιον**

» «AKIBASAN MARU» » » Αύγουστον

Διά ναύλους και πάσαν αλλην πληροφορίαν άπευθυντέον εις τους Πράκτορας:

Εις ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ: Γενικοί Πρόστορες διά τας Ηνωμένας Πολιτείας WM. J. ROUNTREE Co INC. 21, WEST STREET N. Y. 6-Τηλ.ηή Διεύθ. WILLTREE.

Εις ΓΕΝΟΒΑΝ: AGENZIA MARITTIMA ITALO-SCANDINAVA S. A. PIAZZA NUNZIATA 5)12. Τηλ.ηή Διεύθ. SNEAL.

Εις ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ: SCANDINAVIAN NEAR EAST SHIPPING AGENCY (EGYPT) LTD P. O. B. 1280 — Τηλεγραφική Διεύθυνσης SNEAL.

**ΚΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ ΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Μέγαρον Σπυράκη - Τηλ.42.856, 42.721, 43.391

Τηλ)κή Διεύθ. SNEAL-SNEAL

σημειώνεται διά την 'Ιαπωνίαν με βάσιν δολ. 8.40 Αύγουστον, 8.50 δολ. Σεπτέμβριον και δολ. 8.60 Νοέμβριον — Δεκέμβριον. Αποδεικνύεται, ότι αι θέσεις δι' απότελεσμα της ήμερημηνίας φορτωσών είναι κάπως ένισχυμένη. Διά την Ριόν δολ. 4.75 (Σεπτέμβριον) και διά Δυτ. Ιταλίαν δολ. 4.20.

Αρκεταί ναυλώσεις στηρίζονται. 'Από τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον βαρέα γεννήματα δι' 'Αγγλίαν (Αύγουστον — Σεπτέμβριον) έπληρθινό διά μετάδηλος ναύλος τών 41 έως 41δι, αναλόγως θέσεων. 'Από τὸ Τσώρτσιλ δι' 'Αμερίσταν η Ρόττερνταμ δολ. 5.80—5.85 (Αύγουστον—Σεπτέμβριον) και 43δι — γκρός-τέρρης διά Σεπτέμβριον. 'Από τὸ Κόλπον ἐλεύθερην και μερικά έναν σκάφη διά τὴν μεταφοράν του δωρθέντος στίου εἰς τὸ Πακιστάν. Ο ναύλος τῶν 70δι — διά Σεπτέμβριον έπανδήληση.

'Εζητούντο σκάφη και διά τὸν 'Οκτώβριον. Διά την 'Ιαπωνίαν βαρέα γεννήματα εἰς τὸ 9.85 δολ. και 9.50 δολ. ἐλεύθ. εκφορτωτικού. Αι ζαχαρεῖς της Κούνιδος με περιωρισμένην έργωσισιν. Ελεύθερην σκάφη εἰς τὰ 62δι δι' 'Αγγλίαν, 2δι όλιγων τῶν ναυλώσεων 'Ιουλίου. Διά την 'Ιαπωνίαν διά ναύλος τῶν δολ. 13 ἐλεύθ. έκφορτωτικών ἐπληρώθη διά Σεπτέμβριον. Μεταλλεύματα Βραζιλίας διά Ρόττερνταμ δι' 'Αμερίσταν 47δι και δι' 'Ιαπωνίαν 8.30 δολ. φίο.

'Ηρεμος και ἡ ὄγορα τοῦ Πλέτη. Πολλὰ τὰ προσφέρθηκαν κενά και ἀναύλωτα πλεύσια. Οι ναύλοι χαμηλοί. Διά τὸ Κόντινεντ ἐλεύθερην σκάφη εἰς τὰ 70δι — δι' 'Αγγλίαν 70δι — διά Δυτ. Ιταλίαν 68δι και δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 12 φίο. Αι μεταφοραὶ στηρίζονται δι' 'Ιαπωνίαν ὑπέρπετης η κυρία ἔργασια τῶν λιμένων τῆς 'Ακτῆς τοῦ Βορ. Ειρηνικού. Έπληρθινος δολ. 6.85 διά Σεπτέμβριον και 6.60 δι' 'Οκτώβριον. Διά τὰς 'Ινδίας σιτηρά 70δι — Σεπτέμβριον και διά την 'Αγγλίαν 65δι — (Αύγουστον—Σεπτέμβριον). Καὶ τέλος διά την Νότιον Αφρικήν έπληρθινος 77δι. Συλείς και καρκίνη διά Νότ. Αφρικήν (Σεπτέμβριον—Οκτώβριον) 115 χιλ. δολ. κατ' ἀποκοπὴν φίο. 'Απὸ τὸ Βανκούμερο διά τὴν Κορέαν ἀλεύρων εἰς στάκους δολ. 10.25. Ζαχαρέις ἀπὸ τὸ Περσίο δι' 'Αγγλίαν 10.50 τοὺς 'Ιουλίου.

Στηρίζονται ἀπὸ τὴν Αυστραλίαν δι' 'Αγγλίαν διά συντικούς λιμένων εἰς τὰ 71δι βάσις εναντί τῶν 90δι — τοις 'Απολίσιοι και διά Μπέιραν 10δι. Η ζαχαρεῖς ἀπὸ τὸ Κούνισλον εἰς τὰ 110δι — και 108δι 1908 έναντι προσγουμένων 111δι. Μεταλλεύματα τογκού και μολύβδου ἀπὸ τὸ Πόρτο Πύρι διά λιμένες Κόλπου έπληρθησαν δολ. 14.

Οι φορτωταὶ τῆς Βορείου Κίνας ἔχουν ἀποσυρθῆ τῆς ὁγορᾶς διά φορτωτοὺς δημητριακῶν. 'Οριζαὶ εἰς σάκους ἀπὸ Βαρπόντα η Σαγγάνη διά Κόλπου εἰς τὰ 49δι — Σεπτέμβριον και 48δι — Οκτώβριον. Γανιθρακεῖς ἀπὸ τὸν Βόρ. Κίναν διά Τσιταγκόγκ εἰς τὰ 37δι. Γανιθρακεῖς ἀπὸ τὴν Καλκούταν δι' 'Ιαπωνίαν εἰς τὰ 50δι — ποιοὶ αὐτὶς τημένοι. Μεταλλεύματα ἀπὸ Βίζαγκαποτάν δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας δολ. 8 και ἀπὸ Μαργαρίτας διά Ρόττερνταμ ἢ 'Εμπειρούς 55δι, ἔναντι τῶν 60δι — προσγουμένων. Διά τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 7.98 φίο. Γανιθρακεῖς ἀπὸ τὸ Ντόρμπραν διά Καράπται εἰς τὰ 40δι — και ἀπὸ Αορέντο Μαρκές διά Τακαράντι εἰς τὰ 37δι. Μεταλλεύματα διά Ρόττερνταμ 52δι.

Σιδηρομεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Τσερκίαν διά τὴν Βόρειον 'Αμερικῆν εἰς τὰ 5.50 δολ. και 6.40 ἀνάλογος δραμ. ναυλοσυμφύνων. Σίτος ἀπὸ Τσερκίαν διά τὴν 'Ιαπωνίαν Μεσόγειον εἰς τὰ 31δι φίο. Ρωσικά μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Πότι δι' 'Αμερίσταν (Αύγουστον) 33δι — ('Ιατλικὸν πλοίον). Είναι η πρώτη ναύλωσις διὰ μεταλλεύματα πρὸς τὸ Κόντινεντ ἀπὸ μορκού χρόνου. Μικρά ἔργασια διὰ τὰ μεταλλεύματα Μεσογείου. 'Απὸ τὸν 'Αστρα Σπίτιος δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας δολ. 8 και ἀπὸ Μαργαρίτας διά Ρόττερνταμ ἢ 'Εμπειρούς 55δι, ἔναντι τῶν 60δι — προσγουμένων. Διά τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 7.98 φίο. Γανιθρακεῖς ἀπὸ τὸ Ντόρμπραν διά Καράπται εἰς τὰ 40δι — και ἀπὸ Αορέντο Μαρκές διά Τακαράντι εἰς τὰ 37δι. Μεταλλεύματα διά Ρόττερνταμ 52δι.

Σιδηρομεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Τσερκίαν διά τὴν Βόρειον 'Αμερικῆν εἰς τὰ 5.50 δολ. και 6.40 ἀνάλογος δραμ. ναυλοσυμφύνων. Σίτος ἀπὸ Τσερκίαν διά τὴν 'Ιαπωνίαν Μεσόγειον εἰς τὰ 31δι φίο. Ρωσικά μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Πότι δι' 'Αμερίσταν (Αύγουστον) 33δι — ('Ιατλικὸν πλοίον). Είναι η πρώτη ναύλωσις διὰ μεταλλεύματα πρὸς τὸ Κόντινεντ ἀπὸ μορκού χρόνου. Μικρά ἔργασια διὰ τὰ μεταλλεύματα Μεσογείου. 'Απὸ τὸν 'Αστρα Σπίτιος δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας δολ. 8 και ἀπὸ Μαργαρίτας διά Ρόττερνταμ ἢ 'Εμπειρούς 55δι, ἔναντι τῶν 60δι — προσγουμένων. Διά τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 7.98 φίο. Γανιθρακεῖς ἀπὸ τὸ Ντόρμπραν διά Καράπται εἰς τὰ 40δι — και ἀπὸ Αορέντο Μαρκές διά Τακαράντι εἰς τὰ 37δι. Μεταλλεύματα διά Ρόττερνταμ 52δι.

Αρκεταὶ διαταγαί διὰ διαπάντομοτα ἀπὸ τὸ Κόντινεντ διά τὴν 'Απωλ. 'Αναστοίν και τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Οι προσφέρομενοι ναύλοι χαμηλοί. Διά τὴν 'Ιαπωνίαν Γερμανοί φορτωταὶ ἐπληρώσαν τὸν χαμηλὸν ναύλον τῶν δολ. 9.35 ἔναντι τῶν 9.50 δολ., προσγουμένων. 'Απὸ τὸν 'Αμερίσταν ἐπίσης ἐπανελθόμενη ἡ αὐτὴ τιμὴ. Γανιθρακεῖς ἀπὸ τὴν 'Αγγλίαν διά τὴν 'Ανκόνα 28δι και ἀπὸ Ούαλιδιον διά Δυτ. Ιταλίαν 24δι. — 'Απὸ τὴν Πολιτείαν διά Δυτ. Ιταλίαν εἰς τὰ 28δι. —

Τὰ τάιμ-τσάπτερα μὲν ζωντάνων τὴν κίνησιν διαταγών. Κυκλικά Δυτ. Αφρικῆς ταξίδια ἐπληρώθησαν εἰς μόδορσιπες 16δι και 16δι 3 τὸν τόννον, ἐνῷ διό τὰ ἔχοντα καύσιμον τὸ πετρέλαιον 13δι. — 'Απὸ Μπαρσόν δι' 'Αγγλίαν τάιμ-τσάπτερε εἰς τὰ 13δι και διά 7δι μῆνας 13δι. — 'Απὸ Κόλπον δι' 'Ιαπωνίαν τάιμ-τσάπτερε εἰς τὰ 2.80 δολ. Μότορσπιτ δι' 6δι 9 μῆνας (παράδοσις Κόλπον) 23δι — και παράδοσις 'Αγγλίαν 21δι.

### ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΛΟΙΩΝ

Κάποιοι ἐλαφρὸι ξηποτοὶ χαρτοκόπειοι, οἱ ναύλοι, δύμας, παρέμενιν εἰς τὸ αὐτὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα. Δι' ἀκόμαρτα φορτία διὸ τὸν Λίδωνον δι' 'Αγγλίαν (Αύγουστον) μειον 27.5% τοῦ Μ.Ο.Τ. και μειον 30% διό δύο συνεχὴ ταξιδία. Απὸ Μάυρην Θάλασσαν διά τὴν Σκανδιναվίαν 29δι Σαυθρίδων και 26 κορώνας διά Νερηδίγιαν. Διά καθαρά φορτία σκάφος 15 χιλ. τόνων ἀπὸ Κόλπον δι' Αύστρολιαν μειον 20% Μ.Ο.Τ. (Αύγουστον). 'Απὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διά Πορτογαλίας ἐπιτομοὶ πλοίον μειον 5% Μ.Ο.Τ. Διά συνεχὴ ταξιδία μεχρι και πέντε ἐπώνυμοι διαρκεῖος ὑπῆρχε κάποια ξήπησις ἀπὸ τὴν Αμερικήν. Επανελθοντικός σκάφος 16 χιλ. τόνων ἀπὸ τὸν Σεπτέμβριον 1953 μέρει τοῦ Μαρτίου 1954 37.1% μειον τοῦ ομηρικού ναυλολογίου διὰ τὸ μέριο Νοεμβρίου διόστημα και 27.1% ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου μέχρι τέλευτας τῆς ναυλώσεων.

Τάιμ-τσάπτερε ἔχομνον εἰς σκάφος «T2» ἐπληρώθη δολ. 2.50. Διά 3δι 5 ἔπι οι ἀπόφεις τῶν ναυλωτῶν είναι κάπα δολ. 3 κατὰ τόννον.

### Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Έκ Βορείου Αμερικῆς και Καναδᾶ

«ΓΚΡΗΝΒΙΛΑ» (λιβερ.) εἰς 'Αγιον Λαυρέντιον 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 41δι, ώφελον κριθών 42δι, φόρτωσις 25 25 Αύγουστου—10 Σεπτέμβριον.

«ΤΡΙΤΩΝ» ἐκ δύο λιμένων 'Αγιον Λαυρέντιον 9500 τ. παλαιοσιδηρών διό δύο λιμένες 'Ιαπωνίας δολ. 100.000 φίο, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ» ἀπὸ ομηρικού λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διά Καράπται 70δι, μὲ 750 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 20—30 Σεπτέμβριον.

«ΑΓΑΘΗ» (παναμ.) εἰκ Χάμπτον ρόδος 9.000 τ. γαιανθράκων διά Λισσαδώνα η Μόντρεαλ δολ. 4.10, φόρτωσις 8—18 Αύγουστου.

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ» ἐκ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δολ. 8.40, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 12—20 Αύγουστου.

«ΜΙΧΑΗΛ» ἐκ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων διό Κόμπε η 'Οξάκαν και Ναγκασάν δολ. 8.40, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—25 Αύγουστου.

«ΓΚΑΛΑΝΤΙΕ-Ι-ΤΟΡ» (λιβερ.) ἐκ Πόρτ Τσάρτσιλ 9700 τ. γεννημάτων χύμα δι' 'Αμερίσταν η Ρόττερνταμ δολ. 5.80, μὲ 3000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 27 Αύγουστου—9 Σεπτέμβριον.

«ΑΣΠΡΕ-Ι-ΤΟΡ» (λιβερ.) ἀπὸ ομηρικού λιμένας 'Ατλαντικού (Βρετανίας τοῦ Χόττερ) 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Ισραηλ δολ. 7, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΑΝΔΡΕΑΣ» (παναμ.) εἰκ Βαλτιμόρης 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίας δολ. 9.50, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 Αύγουστου—12 Σεπτέμβριον.

«ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.» (παναμ.) εἰκ Νόρδερν ρέιντς 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίας δολ. 9.60, ὀφίον ἀπὸ 'Αλμπαν, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Νέαν 'Υόρκην δολ. 9.70, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 21 Σεπτέμβριον.

«ΑΜΕΡΙΚΗ» ἐκ Μόρπιλ 9500 τ. γαιανθράκων διά Ρίον 'Ιανέριον δολ. 5.25, μὲ 900 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ 60 σάντες, φόρτωσις 15—31 Αύγουστου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (τῆς έτ. «Κείπσαίντη») ἀπὸ ομηρικού λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διά Καράπται 70δι, μὲ 750 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15—30 Σεπτέμβριον.

«ΜΑΡΙΑ ΛΩΣ» ἀπὸ Βαγκούμερ 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίας δολ. 6.60, ὀφίον ἀπὸ Πρίν Ρούπερτ 6.85, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—10 Αύγουστου.

«ΤΡΑΙ-Ι-ΛΑΝΤΑ» (λιβερ.) ἡ «ΟΚΟ» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά θετική ἀκτὴν 'Ινδιών 77δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΦΑΙΑΣ ΙΙ.» (παναμ.) ἡ Βαγκούμερ 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίας δολ. 6.60, ὀφίον ἀπὸ Πρίν Ρούπερτ 6.85, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—10 Αύγουστου.

«ΕΜΠΟΡΙΟ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«ΕΡΕΒΩΤΑΣ» (λιβερ.) ἡ «Ερέβωτας» (παναμ.) ἀπὸ 65 διά δεματα 70δι, φόρτωσις 31 Αύγουστου—21 Σεπτέμβριον.

«

# ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	Φραγκ. Σιγάλας .....	02	2453	άργει Πειραιάς από 19 'Ιανουαρίου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ .....	Εύγενία I. Χανδρή .....	18	2974	άργει Πειραιάς από 30 'Απρ. 1952
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ .....	Κ. Πετρούπολης .....	18	3800	άργει Πειραιάς από 10 'Ιουνίου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.) .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	10448	άνεχ. Ράς Τανούρα 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	Υιοί Δ. Πανταλέοντος .....	11	4248	άργει Πέραμας από 23 Μαρτίου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	Ν. & 'Αδ. Κ. Χ.' πατέρες .....	43	7241	διῆλθε Παναμάν 1 Αύγ. διά Ναγκόγια
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ. .....	Δ. Κοτσαύτης .....	20	844	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλαδι
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ .....	'Αρ. 'Αναστασάτος .....	18	2858	εἰς Μπαχάμας 3 Αύγ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ .....	Μιχ. Βασιλειάδης .....	43	7180	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 Αύγ. διά Βηρυττὸν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ .....	Υιοί Γ. Σιγάλα .....	08	2098	άργει 'Αμπελάκι από 13 Φεβρ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	'Ιω. Σαμωνᾶς .....	22	2308	άνεχ. Κορούννων 6 Αύγ. διά Γκάρστον
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ .....	Πετσόπουλος κλπ. .....	22	988	άργει Πειραιάς 13 Αύγ.
ΑΚΤΗ .....	'Αδ. Λιβανούν' Α.Ε. .....	44	7176	άνεχ. Σουάνζ 8 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ .....	Στρατής 'Ανδρεάδης .....	44	7207	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 27 'Ιουλ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....	«Θεοφανώ» Α.Ε. .....	43	7176	άνεχ. Μόζι 10 Αύγ. διά Βαγκούμβερ
ΑΛΙΚΗ .....	'Αδ. Λιβανούν' Α.Ε. .....	43	7194	εἰς θέσιν 51 Β. καὶ 45 Δ., Αύγ. 3 διά Βαλτιμόρην
ΑΜΕΡΙΚΗ .....	Α. Λούζης .....	43	7176	εἰς Περουΐδαν 3 Αύγ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	Λαιμόδ. & Πατέρες .....	42	7177	εἰς θέσιν 4.58 Ν. καὶ 112 Δ., Αύγ. 1 δι' 'Αγγλίαν
ΑΝΙΑ .....	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς .....	44	7257	άνεχ. Γιαδάτα 9 Αύγ. διά Βαγκούμβερ
ΑΝΝΑ .....	Ν. Λυκιασδόπουλος .....	19	5173	έφθ. Παραμαρίμπο 6 Αύγ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ .....	'Άδ. Γουλανδρή .....	21	4358	άργει Ελευσίνα από 11 Αύγ. 1952
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ .....	Ν. Κουνδύλη .....	42	7191	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 5 Αύγ. διά Μπαρραγκουίλλα
ΑΞΙΟΣ .....	«Λιβανός» Α.Ε. .....	43	7176	έφθ. Λιβερόπουλ 2 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΗΣ .....	Λαιμόδ. & Πατέρες .....	43	7176	εἰς θέσιν 58 Β. καὶ 18 Δ., Αύγ. 3 διά Βαυπάναν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ .....	Κ. Πετρούπολης .....	21	4786	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 23 'Ιουλ. διά Βασόραν
ΑΡΓΩ .....	'Ελληνικὸν Δημόσιον .....	18	5532	άργει 'Αυτελάκι από 16 Δεκ. 1952
ΑΡΙΕΤΤΑ .....	«Λιβανός» Α. Ε. .....	41	7460	άνεχ. Μόζι 7 Αύγ. διά Βαγκούμβερ
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	έτ. «Τρόπις» .....	44	7240	διῆλθε Μασσαλίαν από 30 Νοεμ. 1951
ΑΣΗΜΙΝΑ .....	Π. Μπάϊκος .....	92	951	διῆλθε Σουέζ 7 Αύγ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.) .....	Μάρκος Νομικός .....	52	13415	έφθ. Μόδιον 3 Αύγ. διά Μόδιπλ
ΑΣΤΕΡΙΣ .....	*Έκτωρ Δρακούλης .....	43	7176	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ .....	Γ. Μ. Λιβανός .....	43	7176	έφθ. Τεργέστην 6 Αύγ.
ΑΤΤΙΚΗ .....	Ν. Μαυράκης καὶ Σιά .....	43	2400	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ .....	'Αντ. Παπαδάκης .....	43	7176	
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ .....	«Ελληνικὴ» Α.Ε. .....	44	1923	
ΒΡΥΣΗ (δεξ.) .....	έτ. «Γ. Νικολάου» .....	22	3846	
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ .....	'Άδ. Γράτσου .....	44	7176	άνεχ. Λόδς "Αντέλερς 30 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου .....	21	5728	ἐν πλώ ἐκ Κωνιόπολεως δι' Εύρωπην, Αύγ. 13
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ .....	Θ. 'Επιφανείδης .....	43	7176	άργει Σύρου από 26 'Ιουλίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ (δεξ.) .....	'Άδ. 'Ανδρεάδη .....	43	7176	
ΓΡΑΜΜΟΣ .....	Ν. Παπαδάτος .....	18	1176	
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III. .....	Π. Καλλιμανοπούλου .....	44	7176	
ΔΑΝΑΠΡΙΣ .....	'Άδ. Συνδινοῦ .....	24	2740	άνεχ. Σηπτῆτ 7 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ .....	Υιοί Δ. 'Ιγγλεσθ .....	18	5275	διῆλθε Κιουρασώ 27 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ .....	Π. Α. Κυδωνιεὺς .....	26	4862	εἰς Κούβαν 5 Αύγ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	'Άδ. Βογιατζίδην κλπ. .....	18	5202	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 3 Αύγ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ .....	«Αίγαιον» Α.Ε. .....	44	7207	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλαδι
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ .....	Π. & Β. Πανταλέων .....	43	7176	άνεχ. Σαδάννων 1 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΔΙΡΦΥΣ .....	'Άδ. Ποτέρα .....	43	7176	
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ .....	έτ. Χανδρή .....	20	1603	
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	'Άδ. Λιβανοῦ .....	37	4839	άνεχ. Λουδίνων 1 Αύγ. διά Κέμι
ΕΒΡΟΣ .....	«Θεοφανώ» Α.Ε. .....	43	7244	έφρει Πειραιᾶς από 10 'Ιανουαρίου
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ .....	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος» .....	27	4163	έφθ. Θεσσαλονίκην 23 'Ιουλίου
ΕΛΕΝΗ Δ. .....	«Άλκυών» Α.Ε. .....	44	7176	όργει Πειραιᾶς από 7 Μαρτίου
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ .....	'Άδ. Κουλουκουντῆ .....	38	5548	άνεχ. Λουδίνων 8 Αύγ. διά Χαδάννων
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ .....	Δ. Σταθάτος & Σιά .....	43	7176	άνεχ. Βόρκικητων 8 Αύγ. διά Θεσσαλονίκην
ΕΛΕΥΣΙΣ .....	Κουμαριανοῦ — Πρίντεζη .....	21	1549	άργει Πειραιᾶς από 14 Αύγ. 1952
ΕΛΙ ΣΑΒΕΤ .....	'Άδ. Μαζαράκη .....	22	3553	άνεχ. Αιμούδερων 4 Αύγ. διά Πειραιᾶς
ΕΛΛΑΣ .....	«Ελληνικὴ» Α.Ε. .....	16	2081	έφθ. Λουδίνων 30 'Ιουλίου
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΆΚΤΗ .....	Γ. Χρ. Λαιμός .....	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 5 Αύγ. διά Παραμαρίμπο
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ .....	«Ελληνικὴ» Καλλιμανοῦ .....	44	7207	άνεχ. Μίδδλεστερπο 5 Αύγ. διά Λάζ Γκουλέττ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ .....	«Ελληνικὴ» Α.Ε. .....	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 6 Αύγ. διά Παραμαρίμπο
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ .....	«Ελληνικὴ» Α.Ε. .....	43	7176	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 8 Αύγ. δι' Οζάκαν
ΕΛΠΙΣ .....	Α. Πρίντεζης .....	19	1492	άνεχ. Βόρκικητων 8 Αύγ. διά Θεσσαλονίκην
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ .....	«Επίδαιρος» Α. Ε. .....	43	7176	άνεχ. Αιμούδερων 8 Αύγ. διά Πειραιᾶς
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ .....	Νεγρεπ. — Σταθάτος .....	44	7198	έφθ. Λουδίνων 30 'Ιουλίου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ .....	Καδιά. Σιγάλα .....	21	2369	διῆλθε Τρακαλόν 5 Αύγ. διά Νότι. Κορέαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ .....	«Οκεανοπόρος» Α.Ε. .....	43	7194	διῆλθε Παναμάν 7 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΕΥΑΝΘΙΑ .....	Υιοί Πέτρου Γουλανδρῆ .....	43	7244	έφθ. Βασάρων 3 Αύγ.
ΕΥΘΑΛΙΑ .....	«Άδ. Γουλανδρῆ» .....	18	3553	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 7 Αύγ. διά Λάζττη Πέντρο
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ .....	Π. Μαρκεσίνης .....	43	7176	άργει Πειραιᾶς από 18 'Ιουνίου
ΕΥΡΩΤΑΣ .....	Ι. Κουμάνταρος .....	43	7176	άνεχ. Φρήματη 22 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΕΥΦΡΑΤΗΣ .....	'Ηλίας Φράγκος .....	29	4230	έθε.: «ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ», ὡς μετωνομάσθη. εἰς Σαούντα (Νορδηγίας) 3 Αύγ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ .....	'Άδ. Κουλουκουντῆ .....	38	5548	εἰς Μοριωγκάρο ρόδις από 30 'Ιουνίου
ΗΡΩΝ II. .....	Δημ. Ν. Κουφός .....	44	1923	άνεχ. Χαδάννων 6 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ .....	έτ. «Ιόνιον» .....	44	7198	άνεχ. Μόδιπλ 2 Αύγ. διά Παραμαρίμπο
ΘΕΜΩΝΗ .....	έτ. «Κάσσος» Α.Ε. .....	44	7198	εἰς θέσιν 38 Β. καὶ 36 Δ., Αύγ. 4 δι' Αγγλίαν
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ) .....	Έλευθεριαδῆς - Σκριβάνος .....	10	5237	άργει Πειραιᾶς από 15 'Ιουλίου
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ .....	Υιοί Σπ. Πολέμη .....	42	2865	άνεχ. Κόρρους Κρίστι 30 'Ιουλ. διά Μενάτο
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	«Θεοφανώ» Α.Ε. .....	37	4815	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 3 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΤΙΣ .....	έτ. «Νηρεύς» Α. Ε. .....	30	4123	άργει Αμστερνταμ από 20 'Ιουλίου 1952
ΘΕΤΙΣ .....	Μακρή — Φωνάρη .....	19	845	άργει Πέραμα 13 Αύγ.
ΙΑΚΩΒΟΣ .....	Γ. 'Αγγελίθης .....	01	2107	άργει Πόρτ Σαΐδ από 20 Μαΐου 1950
ΙΓΓΟΡ .....	'Απ. Πεζάς .....	43	7207	άνεχ. Νάρδικ 27 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΙΑΙΣΣΟΣ .....	«Θεοφανώ» Α. Ε. .....	15	4724	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 6 Αύγ. (δι' Ιταλίαν). ΕΠΩΛΗΘ.
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ .....	Ν. Παπαδάτος .....	22	902	άργει Πειραιᾶς από 15 'Ιουν. 1952
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ .....	'Άδ. Γουλανδρῆ .....	44	7176	έφθ. Πόρτ Σωτήριστ 6 Αύγ.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ .....	έτ. «Αθηνῶν» κλπ. .....	44	10441	διῆλθε Σιγκαπούρη ρόδις 3 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ .....	Λουκᾶς Νομικός .....	28	1594	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 6 Αύγ. δι' Είβονμάσουθ
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ .....	Εύγενία I. Χανδρῆ .....	42	7035	άνεχ. Λορέντζο 3 Αύγ. διά Ντώρμπαν, έφθ. 8
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .....	I. & 'Αδ. Κ. Χ.' πατέρες .....	43	7244	εἰς λιμένας Ιταπωνίας 1 Αύγ.

ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ .....	'Ιω. Παράσχος κλπ. ....	13	1877	άργει 'Αμπελάκι άπό 26 Δεκ. 1952
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ .....	Έτ. Χανδρή .....	24	3226	άργει 'Αμπελάκι άπό 2 'Ιανουαρίου
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ .....	Στ. Νιάρχος .....	45	7240	έφθ. Χάμπτον ρόδης 11 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΡΜΑΣ .....	υἱοί Δ. Κυδωνιών .....	18	4289	άργει Μπαρόρου άπό 6 Φεβρ. ΕΠΟΛΗΘΗ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ .....	'Αδ. Κουλουκουντή .....	43	7176	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 27 'Ιουλ.
ΚΑΣΟΣ .....	'Εκαστος Α.Ε. ....	39	5215	άνεξ. Βαγκούβερ 5 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΚΑΣΤΩΡ .....	'Αδ. Γράτσου .....	44	7198	έφθ. Πόρτ Πρίνς 8 Αύγ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ) .....	'Κεφαληνιακή' Α.Ε. ....	43	10448	διηλθετέο Μάλταν 6 Αύγ. διά Καρθαγένην
ΚΕΧΡΕΑ .....	Θ. Επιφανειάδης .....	44	7176	έφθ. Χαμάσιτι 1 Αύγ.
ΚΡΗΤΗ .....	Ν. Κονδύλης .....	44	7176	έφθ. Χαϊδόγκ 26 'Ιουλίου
ΚΟΝΙΣΤΡΑ .....	Θ. Επιφανειάδης .....	43	7198	άνεξ. Λιβύδρον 7 Αύγ. διά Παραμαρίμπο
ΚΡΙΟΣ .....	Μ. 'Εγειρίκος .....	45	3805	άνεξ. Βαλτιμόρην 30 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ .....	Δ. Πατέρας & Υιοί .....	27	4950	είς θέσιν 36 Ν. καὶ 20 Δ., 'Ιουλ. 17 διά Βομβάνη
ΚΥΡΗΝΕΙΑ .....	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	11	7537	άργει Πέραμαν άπό 3 Αύγ. 1952
ΚΥΜΑ .....	«Αδ. Λιβανούς Α.Ε. ....	43	7244	άνεξ. Βιζαγκαπατάμ 6 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ .....	'Αδ. Κ. Πατέρα .....	43	7176	έφθ. Μόλι 28 'Ιουλίου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η. ....	Γ. 'Ηλιόπουλος .....	05	2527	έφθ. Πάτρας 30 'Ιουλίου
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	Ν. Απόδικος .....	45	7176	είς θέσιν 21 Β. καὶ 108 Δ., Αύγ. 3 διά Νέαν 'Υόρκην
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ .....	'Αδ. Λώς .....	43	7176	άνεξ. Βακαμάτου 1 Αύγ. διά Χονολουλού
ΑΛΑΚΩΝΙΑ .....				
ΛΕΟΝΤΙΟΣ .....	'Αλεξάτος - Δούκας .....	25	965	εἰς τὴν γραμμὴν 'Ελλάδος—Μέσης 'Ανατολῆς
ΛΕΡΟΣ (δεξ.) .....	Θεόδ. Τεργιάζος .....	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 7 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ .....	Α. Ρωμανός .....	18	5576	άργει 'Αμπελάκι 13 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ .....	Θρ. Βογιατζίδης .....	28	4573	έφθ. Μοντεβίδεο 2 Αύγ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ .....	«Μιχαλινός Α. Ε. ....	43	7176	άνεξ. Μόρφου Μπαΐνη 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ .....	Εύαγγ. & Μ. Νομικός .....	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδης 3 Αύγ.
ΜΑΙΩΤΙΣ .....				
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ .....	'Αιδινόφας Α.Ε. ....	45	7176	άνεξ. Μπάρορι 19 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ .....	'Άδ. Συνοδινού .....	19	3911	εἰς 'Αρχάγγελον 2 Αύγ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.) .....	'Αντ. Παπαδάκης .....	42	7044	διηλθετέο Τρίνινταν 3 Αύγ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΜΑΡΙΑ .....	Εύ. I. Χανδρή .....	20	5401	έφθ. Τακοράντι 4 Αύγουστου
ΜΑΡΙΑ ΛΩ .....	I. Πετσόπουλος .....	21	6784	εἰς ταξίδια Λάς Πιέντρας—Τρίνινταν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ .....	'Άδ. Λώς .....	11	1881	έφθ. Κων.) πολὺ 8 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ .....	I. M. Κουλουκουντής .....	43	7244	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΜ .....	Γερ. Σταθάτος .....	43	7176	διηλθετέο Τρίνινταν 1 Αύγ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ .....	«Ειρηνικός Α.Ε. ....	44	7176	άνεξ. Βακαμάτου 10 Αύγ. διά Βαγκούβερ
ΜΑΡΙΟΣ II .....	«Ευπ. Βιντιάδης .....	22	4949	έφθ. Πειραιά 1 Αύγ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ .....	Μ.γ. Κηραγεώργυς .....	22	1175	άργει Πειραιάς άπό 4 Αύγ.
ΜΑΡΩ .....	N. Εύσταθιος .....	19	5476	άργει Φόλιμουθ άπό 13 Δεκ. 1952
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ .....	K. 'Ατυχίδης .....	17	5585	"Ιδε: «ΟΡΑΜ», σημαία Κοσταρίκας
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ .....	'Άδ. Κουλουκουντή .....	38	5548	άνεξ. Λός 'Αυτζέλες 5 Αύγ. δι' 'Αμιστερνταμ
ΜΕΝΤΩΡ .....	Έπ. «Ηλιος .....	44	7198	εἰς λιμένας Νοτ. Κορέας 6 Αύγ.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ .....	"Εκτωρ. K. Δρακούλης .....	41	7157	άνεξ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 1 Αύγ. δι' 'Ινδίας
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ .....	κλπρ. Λ. Καμπάνη .....	20	5227	διηλθετέο Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Γλασκώνη
ΜΙΧΑΗΑ .....	έτ. Χανδρή .....	24	1435	άργει Πειραιάς άπό 8 Αύγ. 1952
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ .....	«Άδαμαστος Α.Ε. ....	43	7207	έφθ. Βαλτιμόρην 1 Αύγ.
ΜΠΟΤΖΟΣ .....	N. Εύσταθιος .....	44	7176	έφθ. Ιππιγχασ 29 'Ιουλίου
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ .....	Δ. Νίτσος .....	20	1114	άργει Πειραιάς 13 Αύγ.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ .....	'Ιω. Καρράς .....	44	7247	
ΝΕΔΩΝ .....	'Άδ. Γουλανδρή .....	22	16991	άνεξ. Φρίμαντλ 1 Αύγ. διά Βομβάνη
ΝΕΣΤΟΣ .....	έτ. «Εύγενιος .....	43	7176	διηλθετέο Λισσαβόνα 4 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΗΡΕΥΣ .....	«Θεοφανός Α.Ε. ....	43	7176	άνεξ. Βρετ. Κολομβίας 5 Αύγ. διά Χούλλα
ΝΙΚΟΛΑΣ .....	'Ηλ. Χατζηλίας κλπ. ....	37	5205	άνοικτά του Σορέλ 5 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ .....	X. Πατέρας & Σία .....	43	7176	διηλθετέο Αγ. Βικέντιον 30 'Ιουλ. δι' 'Αργεντινήν
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ .....	'Άδ. Σιτινά .....	43	7254	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 30 'Ιουλίου
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III .....	E. Κουλουκ. — I. Καΐρης .....	43	7196	διηλθετέο Κιουρασώ 4 Αύγ. δι' Ευρώπην
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	έτ. «Μιχαλινός Α. Ε. ....	42	7167	άνεξ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ .....	«Οκεάνιοπόρος Α.Ε. ....	43	7194	"Ιδε: «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ», ως μετωνυμάσθι.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ) .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	7207	έφθ. Άλεξανδρέτταν 5 Αύγ.
ΟΛΓΑ .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	27	5525	άργει Σιένταν άπό 8 Μαΐου
ΟΝΤΡΥ .....	'Επυπ. — 'Εθοπλιστική .....	44	7176	έφθ. Ελλεσμερ Πόρτ 7 Αύγ.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ .....	K. Γράτσου .....	45	7176	άνεξ. Καμάσιτι 6 Αύγ. διά Βαγκούβερ
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ .....	Kων. B. Σκαρβέλης .....	43	7176	άνεξ. Τακόμα 6 Αύγ. δι' 'Αλεξανδρείαν
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ .....	Δ. Ψυχογιούδης .....	17	3704	άργει Πειραιάς 13 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ. .....	«Όκεανός Α.Ε. ....	19	5182	άργει Ελευσίνα άπό 4 Σεπτ. 1952
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ .....	A. Καραδίας .....	43	7176	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ .....	'Ιω. Γ. Λιβανός .....	43	7176	άνεξ. Σαβάνναν 1 Αύγ. διά Χάϊφαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ .....	Πάνος Κουμάνταρος .....	44	7244	έφθ. Καλκούταν 4 Αύγ.
ΠΑΤΡΑΙ .....	K. Π. Λαζαρός .....	20	5194	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 30 'Ιουλ.
ΠΕΡΙΚΑΛΗΣ .....	«Ελληνική Α.Ε. ....	47	2754	εἰς Πειραιάς άπό 24 'Ιουλίου
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ .....	«Ιόνιον Α.Ε. ....	43	7176	εἰς Πειραιάς άπό 25 'Ιουλίου
ΠΕΤΑΛΟΙ .....	'Ιω. M. Νικηφόρος .....	24	5026	διηλθετέο Μπαλίκ Παπάν 28 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	M. Επιπερίκος .....	45	3822	άργει Ρόττερνταμ άπό 8 'Απριλίου
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	M. Νοικόδης .....	43	10448	έφθ. Νουέριτας 3 Αύγ.
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ .....	Y. Π. Γουλανδρή .....	44	10448	άνεξ. Λός Λιυτερέταν 2 Αύγ. διά Μοντεβίδεο
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ .....	'Άδ. Γουλανδρή .....	23	4693	άνεξ. Λός Πάλμας 8 Αύγ. διά Πούντα Καρντόν
ΠΗΝΕΙΟΣ .....	Μάρκος Νοικόδης .....	42	7176	άργει Ελευσίνα άπό 5 Αύγ. 1952
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	έτ. «Αθηνᾶς .....	44	7207	άνεξ. Περσίδιαν 3 Αύγ. διά Πειραιάς
ΠΟΠΗ .....	S. Ανδρεάδης .....	43	10193	άνεξ. Μαντράς 7 Αύγ. διά Καλκούταν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ .....	M.χ. Βερνίκος .....	96	1594	άνεξ. Περσικόν Κόλπου 2 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III. (τάνκερ)	S. Σταυρίδης κλπ. ....	43	952	άργει Αμπελάκι 13 Αύγ.
ΒΑΓΙΑΝΝΗΣ & Σία .....	Bαγιαννης & Σία .....	16	1765	άργει Πέραμας άπό 2 'Ιουλίου
ΡΙΤΑ .....	Y. Σιγάλα .....	25	1412	άνεξ. Τζιμπούτι 30 'Ιουλίου διά Νταμμά
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΩΝΣ .....	έτ. «Γαλαξίας .....	45	7176	έφθ. Τζικάρτα 10 Αύγ.
ΡΟΔΟΠΗ .....	«Ελληνική Α.Ε. ....	44	1923	έφθ. Αιμοδύργον 5 Αύγ.
ΣΑΜΟΣ .....	Y. Λ. Ιγγλέσπ .....	43	7177	
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ .....	Y. Λ. Σιγάλα .....	43	7176	άνεξ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουλ. διά Βαγκούβερ
ΣΟΥΣΑΝΝΑ II .....	N. Παπαδάτος .....	08	811	άργει Πειραιάς άπό έτους
ΣΠΥΡΟΣ .....	G. Στρίγκος κλπ. ....	43	2400	"Ιδε: «ΑΤΤΙΚΗ», ως μετωνυμάσθι
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ .....	'Ιω. Κουμάνταρος .....	44	7176	άνεξ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΣΤΥΛΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ .....	'Άδ. Βλασσόπουλοι .....	43	7244	άνεξ. Λουδίνον 1 Αύγ. διά Κούβαν
ΣΥΡΟΣ .....	Δ. Γεωργόπουλος .....	43	7176	άνεξ. Καλκούταν 9 Αύγ. διά Μορμουγκάρο
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ) .....	Εύγενία I. Χανδρή .....	43	10448	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλίου
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ .....	'Εκτωρ. Δρακούλης .....	11	3658	διηλθετέο Τρίνινταν 1 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΤΗΝΟΣ .....	I. Πετσόπουλος .....	11	1459	εἰς ταξίδια 'Ελλάδος—Τεργέστης
ΤΡΙΤΩΝ .....	'Άδ. Γράτσοι .....	44	7207	άνεξ. Φιλαδέλφειαν 1 Αύγ. διά Μόντρεαλ

ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.	Αθαν. Κουλούρας	30	4557	άνεχ. Λίβερπούλ 31 'Ιουλίου διά Μόντρεαλ
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	έφθ. Σεμπενίκο 5 Αύγ.
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πειραιάς άπό 18 'Ιουν. 1952
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	757	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	άνεχ. Βαγκούνιος 17 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α.Ε.	45	7247	έφθ. Λονδίνον 27 'Ιουλίου
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7176	διήλθε Παναμάν 8 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	44	7176	άνεχ. Λίβερπούλ 28 'Ιουλ. διά Ητίγκουαλλ
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	39	5643	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΨΑΡΑ	«Αναυτασίου Φαφαλίδης	45	7247	διήλθε Παναμάν 3 Αύγ. διά Λονδίνον
ΩΡΕΟΙ	Γεώργ. Έμιρης	39	4967	εἰς Ρόττερνταμ άπό 2 'Ιουλίου, ὀνακατασκευή

## Τὰ ύπό ξένας σημαίας φορτηγά μας

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Άθανας»	21	3271	έφθ. Πειραιά 10 Αύγ.
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ηντελ Μάρ»	44	7158	ανεχ. Ντίγκουαλλ 4 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	ἀνεμένετο εἰς Πειραιά 14 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αϊτζιαν Μάρ»	10	1471	έφθ. Κων.) πόλιν 2 Αύγ. καὶ Πειραιά 10
ΑΕΛΛΩ	έτ. «Ράιτσες»	44	7292	έφθ. Μάντζεστερ 2 Αύγ.
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοπεάνικας	43	7223	διήλθε Τρίνινταν 19 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΖΙΑΤΙΚ	έτ. «Ίρκαρ»	20	3280	εἰς Καλκούταν άπό 10 'Ιουλίου
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7239	έφθ. Χούλ 21 'Ιουλίου
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπλικ»	53	13752	άνεχ. Ρά τανόύρα 24 'Ιουλίου διά Σίδνευ
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	έφθ. Χάιφαν 1 Αύγ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλας»	25	4954	έφθ. Μπαρρόου 30 'Ιουλίου
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλε»	29	5218	διήλθε Σουέζ 28 'Ιουλ. διά Νταμμάμ
ΑΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Αίας»	22	1057	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Αύγ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	20	7016	διήλθε Φινιστέρων 2 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-ΥΛΟΡ	έτ. «Ντελ 'Ετζέο»	44	7286	έφθ. Βαλτιμόρην 2 Αύγ.
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλω»	44	1935	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 Αύγ. διά Ποινέρτο Ταράφα
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέριο»	44	7158	έφθ. Λουέλα 1 Αύγ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Άκροπολίς»	28	5133	έφθ. Μορμουγκάο 2 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλιας	18	5599	άργει Φάλιμουθ άπό 26 'Απριλίου
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβιος»	53	7560	άνεχ. Τάιν 25 'Ιουλίου διά Κούδαν
ΑΛΙΚΗ Π. (δυν.)	έτ. «Τρανσόλες»	44	7212	έφθ. Χάμπτον ρόδις 8 Αύγ.
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Έλληνες άγορασται	43	7176	έφθ. Χάρτλεπούλ 7 Αύγ.
ΑΛΚΥΩΝ (λιβερ.)	«Έλληνες αγορασται	44	7163	εἰς Βαγκούνιορ 8 Αύγ.
ΑΛΛΥ (λιβ.)	έτ. «Γκρίνιβλλα»	12	3962	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Αύγ. διά Μπρόνισποτελ
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7195	διήλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Φίλαδελφειαν
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	άνεχ. Περσικόν Κόλπουν 6 Αύγ. διά Βενετίαν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	διήλθεν 'Ορδαν 27 'Ιουλίου διά Βαλτιμόρην
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7144	έφθ. Είθονιμουσάν 23 'Ιουλίου
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Μπλάγκο»	31	7923	έποδίσεις Λίβερπούλ 29 'Ιουλίου
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσκο»	44	7207	διήλθε Χονολουλού 23 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Καλκούταν 10 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
ΑΝΔΡΟΣ Α'-ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	παναμαϊκή έταιρια	53	18800	εἰς Καναδάν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	έφθ. «Αγιον Φραγκίσκον 5 Αύγ. καὶ Λός 'Αντζέλες 7
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	παναμαϊκή έταιρια	53	18675	εἰς Γκούϊνου, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	εἰς λιμένας Ιστιωνίας 5 Αύγ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσας	44	7070	έφθ. Λίβερπούλ 4 Αύγ.
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτίνικα»	30	6869	εἰς θέσιν 35 Β. καὶ 48 Δ., 'Ιουλίου 17 διά Κιουρασώ
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	άργει Πόρτ Σαιδι άπό 5 'Ιουνίου
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	έφθ. Κουδεΐτ 3 Αύγ.
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτες	43	7176	εἰς λιμένας Περουβίας 1 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	διήλθε Παναμάν 28 'Ιουλ. διά Γκουαγιάμας
ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	'Ιδε: «ΠΛΑΤΑΝΟΣ», ώς μετανομάσθη
ΑΟΥΡΟΡΑ (δύναμηρ.)	έτ. «Ηγκλα	44	7176	διήλθε Παναμάν 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΠΟΙΚΙΑ (δεξ.)	έτ. «Αίλα Βέρτες	44	7331	εἰς Πούντα Καρντόν 2 Αύγ.
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Άλδιών»	28	5061	έφθ. Καλκούταν 2 Αύγ.
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330	εἰς Κωνοτάντζαν άπό 14 'Ιουλίου
ΑΡΙΣΤΑΛΕΕΣ (Κοστ.)	έτ. «Ρίταλες»	19	2609	άνεχ. Πάτρας 11 Αύγ. διά Μαζαγκάν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Άριστομένης»	43	7191	άνεχ. Βίλλαν Κονοτιτούσιον 25 'Ιουλ. διά Παραμαρίμπο
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. ονδ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	έφθ. Λοιδούνος 8 Αύγ. καὶ σκέψ. 9
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Άριστομένης»	43	7244	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 1 'Ιουλ. διά Μαντζανίλλο
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαρίτατιμ»	40	10224	εἰς θέσιν 8 Ν. καὶ 34 Δ., 'Ιουλ. 27 διά Πούντα Καρντόν
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ 'Εστερ»	19	5672	διήλθε Ντακάρ 6 Αύγ. διά Πλέϊτ
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ιστενίνος»	21	10388	άνεχ. Σαντιένος 7 Αύγ. διά Τζαμαϊκαν
ΑΡΜΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Αστρα»	43	7273	άργει Σαδάνων άπό 20 Δεκ. 1952, ζημίσι
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουέντε»	43	7273	έφθ. Μπαντάρ 'Αμπτάς 24 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Ταλσάμανκο»	43	7176	άνεχ. Σάι Τόμας 4 Αύγ. διά Βερμούδας, έφθ. 8
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεχ. Γκοκοχάμαν 6 Αύγ. διά Σημάττλ
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πενέτο»	44	7161	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Αύγ. καὶ Νέαν 'Υόρκην 8
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Σάν Μιγκούελ»	28	4809	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Νόρδεστ»	30	9031	άνεχ. Κιουρασώ 21 'Ιουλ. δι' 'Αργεντινήν
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	εἰς θέσιν 47 Β. καὶ 33 Δ., Αύγ. 4 διά Χάμπτον ρόδις
ΑΣΤΕΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ ντέλ Σούρ»	22	7053	άργει Ρόττερνταμ άπό 27 'Ιουνίου
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Σαντιάγκο	25	4853	διήλθε Πούλο Μπούκομ 29 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττικάς»	27	5214	έφθ. Τάιν 3 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	διήλθε Λιασταδάνα 3 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-ΙΝΤ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	διήλθε Παναμάν 23 'Ιουλ. διά Γιαθάτα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε-Α·Ρ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	17094	έφθ. Βαλτιμόρην 2 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβερ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	7310	διήλθε Παναμάν 6 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνοικτά Παναμά 1 Αύγ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7176	έφθ. Λοιδούνος 3 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	11648	εἰς θέσιν 4 Ν. καὶ 46 Δ., Αύγ. 4 διά Γερσικόν Κόλπουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	72694	έφθ. Πούερτο λά Κρούζ 6 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12696	εἰς Γκόδαντό πεγκίνη δοκιμήν παραδόσεως
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7200	διήλθε Λός 'Αντζέλες 23 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	52	10930	άνεχ. Ρεύγκιασβιν 29 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	50	8679	άνεχ. 'Αρούμπαν 5 Αύγ. διά Ν. 'Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Μόλζι 23 'Ιουλίου διά Βαγκούνιορ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ-ΙΛΟΤ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Ντόμπιταν 8 Αύγ. διά Τζακάρτα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	48	10928	εἰς θέσιν 45 Β. καὶ 52 Δ., Αύγ. 5 διά Μόντρεαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	10908	άνεχ. 'Αγιον Φραγκίσκον 6 Αύγ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Βίζαγκαπτατάμ 24 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Μάντζεστερ 7 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	άνεχ. Λονδίνον 29 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ατλαντικό»	44	7247	άνεχ. Βαγκούμπερ 6 Αύγ. διὰ Μασσαλίαν
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέα»	42	7236	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 3 Αύγ. διὰ Σμαλκάντεν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	άνεχ. Πουσανίαν ἀπὸ 20 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζο»	44	7198	έφθ. Νέαν Ύόρκην 2 Αύγ.
ΒΑΙΜΕΑ (δύνουρ.)	έτ. «Λάς Κρούτσες»	44	7178	έφθ. "Αμστερνταμ 4 Αύγ. καὶ Ρόττερνταμ 7
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Βαλιέντε»	43	10449	έφθ. Βαλτιμόρην 3 Αύγ.
ΒΑΝΜΑΣ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Βάνμας»	21	7127	εἰς Λάς Πιέντρας 12 Αύγ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «'Ιντερ' Αμερικάνω	44	7176	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 22 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΒΑΡΒΑΡΑ ΆΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Πλαναμέρικαν»	26	8624	ἄργει Βλαστηνίγκεν ἀπὸ 3 Φεβρ.
ΒΑΡΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7180	διῆλθε Τρίνινταν 29 'Ιουλ. διὰ Πόρτ Αλφρεντ
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άνεχ. Ντίγκουαλλ 5 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	έτ. «Καστελλάνω»	45	7290	εἰς θέσιν 9 Β. καὶ 63 Α., 'Ιουλ.30 διὰ Βαλτιμόρην
ΒΕΝΕΡΕΙΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	έφθ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 27 'Ιουλίου
ΒΕΝΟΥΣ (δύνουρ.)	έτ. «Γκλόμπος	20	7631	άνεχ. Τσεμπού 9 Αύγ. διὰ Σιγκαπούρην
ΒΙΒΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβόλετες»	18	5576	"Ιδε: «ΕΛΕΡΟΣ», σημαῖα ἐλληνική.
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Βαλπαραΐσος»	31	8440	ἄργει Λίθεροπον ἀπὸ 3 'Ιουλίου, ἐπισκευή.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρσταμάτε»	52	11348	έφθ. Μπάχρειν 8 Αύγ.
ΒΙΟΛΑΝΤΟ (λιβερ.)	έτ. «Ινσουλαρ»	44	7159	διῆλθε Πούλιο Μπούκομ 2 Αύγ. διὰ Μαντράς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	έτ. «Τρανσμεντιτερράνιαν»	17	2041	ἄργει Σαουθάμπτον ἀπὸ 26 'Ιαν.
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ριό Γκουάμπο»	40	8122	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 30 'Ιουλ. διὰ Γιβραλτάρ
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 Αύγ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούνα»	43	7156	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 6 Αύγ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Έροντας»	43	7271	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 1 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	27	5586	ἄργει Πειραιᾶ 13 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρτέ»	19	4653	ἄργει Περουβίαν ἀπὸ 31 Αύγ., ζημίαι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Μονόδια»	51	5739	έφθ. Βαγκούμπερ 6 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μερίντιαν»	19	5405	έφθ. Σπετζιαν 11 Αύγ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρτο»	43	7166	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 6 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΓΙΟΥΜΠΙΔΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Βαντόμας»	31	9889	διῆλθε Μοντεβίδεο 25 'Ιουλ. διὰ Κιουρασώ
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπο»	43	7207	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 1 Αύγ.
ΓΚΕΡΒΑΙ-Σ (δεξ.)	έτ. «Οδερού Τάνκερ»	43	10448	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ.
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ. «Πλάμαρα»	43	7263	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Μίντ Ατλαντικ»	43	7248	άνεχ. Λός "Αντζελες 2 Αύγ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΓΚΟΛΦΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δεξ.)	έτ. «Φήραλες»	27	6023	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 'Απρ.
ΓΚΡΗΝΒΙΛΛ (λιβερ.)	έτ. «Ουορλαντσάντο»	20	6343	έφθ. Λουδίνιον 6 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20628	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ. λ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20350	άνεχ. Λουδίνιον 8 Αύγ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20600	εἰς θέσιν 13 Β. καὶ 48 Α. Αύγ. 3 διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	εἰς θέσιν 22 Β. καὶ 59 Α. Αύγ. 4 διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διῆλθε Σουέζ 5 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπο»	44	7192	άνεχ. Γλασκώδην 1 Αύγ. διὰ Μόντρεαλ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	έφθ. Νέαπολιν 2 Αύγ. καὶ Πειραιᾶ 9
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πλέξ»	20	6157	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 'Οκτ. 1952
ΔΟΞΑ (λιβερ.)	έτ. «Άλθαράντο»	43	7161	"Ιδε: «ΜΑΚΡΟΝ», ως μετωνομάσθη.
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Λεόλγκο»	19	812	εἰς Λάς Γκουαίραν 8 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ποιντά Άρενας»	29	6941	άνεχ. Βαλτιμόρην 30 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πλούέρτο Ρίκο»	24	4991	έθ. Μίδλεσμπρο 27 'Ιουλίου
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πλόρο Μπέλλο»	22	2480	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΛΕΟΥΣΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ελληνες ἄγυρασται	18	629	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 24 'Οκτ. 1952
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγιας»	21	3345	άργει Γένοβαν ἀπὸ 17 Σεπτ. 1952
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έμμ. Γιανουσουλάτος	28	6522	άργει Κόλμποτ ἀπὸ 10 'Ιουλίου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγιας»	10	1484	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 25 Σεπτ. 1952
ΕΜΑΝΣ ΙΠΕΙΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασίφικο»	43	7207	έφθ. Βομβάν 1 Αύγ.
ΕΜΠΑΙΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Τσέντουροι»	44	7201	άνεχ. Αματερνταμ 24 'Ιουλ. διὰ Μόντρεαλ
ΕΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Γκόλφο Άζουλ»	42	7058	εἰς Μαζάν ἀπὸ 6 'Ιουλίου
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενενέντα»	44	7207	διῆλθε Σουέζ 3 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)	έτ. «Λατσιφέρους»	43	7264	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Αύγ. διὰ Περουβίαν
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	έτ. «Πλουμαρός»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 2 Αύγ. διὰ Βαγκούμπερ
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Αλόγγος»	41	7122	άνεχ. Κάρδιφ 1 Αύγ. διὰ Λουλέα, ἐφθ. 7
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7240	διῆλθε Σουέζ 3 Αύγ. δι' 'Οζάκαν
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	εἰς λιμέναν Νοτ. Κορέας 1 Αύγ.
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)	κ. Ατυχίδης	22	7766	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διὰ Βοστώνην
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόδια»	52	7404	άνεχ. Λουδίνιον 2 Αύγ. διὰ Χαδάναν
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρίνη»	19	2624	εἰς Βαλτιμόρην ἀπὸ 24 'Ιουλίου, ζημίαι
ΕΥΘΑΛΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεζέντο»	44	7210	άνεχ. Λός "Αντζελες 7 Αύγ. διὰ Νέαν Ύόρκην
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	έφθ. "Αγιον Φραγκίσκον 7 Αύγ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	εἰς Σπέτζιαν ἀπὸ 11 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Αντώνιο»	45	7176	διῆλθε Σουέζ 1 Αύγ. δι' 'Οζάκαν
ΕΦΗ (λιβερ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7194	έφθ. "Εμδεν 5 Αύγ.
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	άνεχ. Τζαμάϊκαν 1 Αύγ. διὰ Κρίστομπαλ, ἐφθ. 4
ZAN ΚΙΚΗ	έτ. «Μπόνα Εσπεράντζα»	19	5950	άργει Αλέγειρον ἀπὸ 9 'Ιουνίου 1952
ZEPMAIN (δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνας	20	5627	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Μαρτίου
ZINI (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουγάτιεντ Κρός»	52	12650	εἰς Χάμπου ἀπὸ 12 'Ιουλίου (δι' Είρηνικόν)
ZOZIAN (Κοσταρ.)	κ. Ατυχίδης	20	7638	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλε Νόρτε»	43	7191	διῆλθε Τρίνινταν 6 Αύγ. διὰ Παραμαρίμπο
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλε Εστε»	44	7161	άνεχ. Μόντρεαλ 5 Αύγ. διὰ Κέπι Τάουν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	43	7252	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 6 Αύγ.
ΘΕΚΛΑ	έτ. «Γρανισαρίνα»	44	7265	έφθ. Μόμπιλ 23 'Ιουλίου
ΘΕΟΓΕΝΗΝΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 8 Αύγ.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρως»	45	7151	διῆλθε Ούζαν 30 'Ιουλίου διὰ Δυτ. Αφρικήν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	έτ. «Σπαλμαντόρι»	17	1276	άνεχ. Τάιν 8 Αύγ. διὰ Τρέλλεμπτοργκ
ΘΕΟΜΗΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Ελληνες ἄγυρασται	43	7131	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. (διαταγάς)
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	διῆλθε Αλέρας 1 Αύγ. διὰ Χαδάναν
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Απόστολος Παύλος	24	3658	διῆλθε Φλώστικ 25 'Ιουλίου διὰ Θεσσαλονίκην
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Καρταγκένων»	35	8072	άργει Νέαν Ύόρκην ἀπὸ 29 'Ιουνίου
ΙΛΛΕΝΑΟ	έτ. «Σιγκουένων»	43	7163	εἰς Ποχάκι ἀπὸ 8 'Ιουλίου
ΙΝΤΑΛΓΚ (λιβερ.)	έτ. «Ινταλγκό»	43	7194	εἰς θέσιν 47 Β. καὶ 32 Δ., Αύγ. 6 διὰ Βαλτιμόρην
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Πλαταγκόνια»	35	8072	έφθ. Κιουρασώ 2 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	5090	εἰς Αματερνταμ ἀπὸ 17 'Ιουλίου
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 6 Αύγ. διὰ Τζαμάϊκαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	έπόδισεν "Αγιον Φραγκίσκον 28 'Ιουλίου
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13500	εἰς Τσουρούμι (Ιαπωνίας), ύπο συμπλήρωσιν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	έφθ. Ταυτίκο 4 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 8 Αύγ. διὰ Νέαν Ύόρκην
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	

ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13490	εις Τσουμρούμι ('Ισπωνίας) ύπό συμπλήρωσιν
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (όνδουρ.)	έτ. «Μπαζίλ»	17	4719	εἰς Πουέρτο Κορτέζ, Μετωνυμάσθη «ΡΟΖΑΛΙΝΤ»
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	διήλθε Παναμάν 30 'Ιουλ. διὰ Χιροχάτα
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αριόνας	22	8432	έφθ. Κιουρασώ 27 'Ιουλίου
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Άρεκουΐτα»	43	7257	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 2 Αύγ. καὶ Βερμούδας 7
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Νεπτούνιας	13	7710	άνεχ. Σασουθάμπτον 5 Αύγ. διὰ Κεμπέκ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	εἰς Γιάφαν 10 Αύγ.
ΚΑΠΑΡΙΑ	έτ. «Παγκόλφο»	45	7267	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 'Ιουλίου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Βαπτόρες»	19	4683	έφθ. Κάρδιφ 8 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Ελλήνες άγορασται	07	1075	άνεχ. Ράς Τανούρα 30 'Ιουλίου διὰ Βομβάνη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεβέλ»	05	4298	άνεχ. Κωνσταντινούπολιν 30 'Ιουλίου δι' Ισπωνίαν, ΕΠΩΛΗΘΗ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνινο»	19	5354	άνεχ. Βρέμην 6 Αύγ. διὰ Πειραιᾶ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβερ.)	έτ. «Άντόρ»	43	7129	άνεχ. Κεμάσι 1 Αύγ. διὰ Σητπτλ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράτι Στάρ»	19	5771	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ. καὶ άνεχ. 9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7124	εἰς θέσιν 1—16 Β. καὶ 74 Α., 'Ιουλίου 23 δι' Αγγλίαν
ΚΑΡΜΑΡ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	διήλθεν «Ελσινορ 1 Αύγ. διὰ Χιμάγκο
ΚΑΡΜΕΝ (όνδουρ.)	έτ. «Μπαζίλ»	18	4647	εἰς Πουέρτο Κορτέζ, Μετωνυμάσθη «ΕΛΛΑΙΝ»
ΚΑΣΣΙΑΝ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Νολίντο»	44	2370	έφθ. Καζαμπλάγκαν 6 Αύγ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	έφθ. Σιένταμ 1 Αύγ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. Σ.	έτ. «Δελφίν»	44	7115	διήλθεν «Αρούμπαν 29 'Ιουλίου δι' Ιταλίαν
ΚΑΛΗ	έτ. «Μάριν»	43	7166	άνεχ. Μόντρεαλ 4 Αύγ. διὰ Χουλλ
ΚΑΛΥΓΕΡΑ	έτ. «Καλύβεργο»	42	7178	διήλθεν «Άλεν 26 'Ιουλ. δι' Ισπωνίαν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Πανιάρ»	43	7246	έφθ. Λίβερπούλ 6 Αύγ.
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Καρνάσιον»	44	7281	άνεχ. Χάμπτον ρόδο 1 Αύγ. διὰ Ρίον 'Ιανείρον
ΚΕΙΠ ΣΤΑΡ	έτ. «Λιμπέριαν»	44	7281	διήλθεν «Αρούμπαν 1 Αύγ. δι' Ιταλίαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 22 'Ιουνίου 1952
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Κάντουπος»	41	7579	έφθ. Λουδίνιον 1 Αύγ.
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιβερ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	άνεχ. Λίβερπούλ 7 Αύγ. διὰ Μονρόδια
ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	Κ. Α' Αγιούδης	17	5700	άργει Μασσαλίαν ἀπό 15 Δεκ. 1952
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 1 Αύγ. διὰ Βοστώνην
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	διήλθεν Παναμάν 7 Αύγ. δι' Ισπωνίαν
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνιο»	13	9424	άνεχ. Κεμπέκ 7 Αύγ.
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7933	εἰς Κάρδιφ ἀπό 12 'Ιουλίου
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)	έτ. «Βαλεαρίκω»	44	7229	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 25 'Ιουνίου
ΚΟΜΕΤ (λιβερ.)	έτ. «Μονάρκες»	43	7177	άνεχ. Τεργέστων 6 Αύγ. διὰ Μπουεύνος "Αύρες
ΚΟΡΘΙ (δεξ.)	έτ. «Μοντεπάρτο»	43	7261	άνεχ. Κιουρασώ 2 Αύγ. διὰ Ντακάρ
ΚΟΡΣΑΙ·Ρ	έτ. «Αρίστουμαρ»	43	7167	εἰς Άλεξανδρέτταν 1 Αύγ.
ΚΟΡΣΙΚΑ (έπιδ.)	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άργει Καζαμπλάγκαν ἀπό 10 Αύγ. 1952
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7190	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 30 'Ιουλ. διὰ Μαυρίκιον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κούκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 7 Αύγ. διὰ Καλκούταν, έφθ. 9
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. Ελλήνες άγορασται	53	11500	εἰς Γκρήνοκ, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 7 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	διήλθε Μπουαναβεντούρα 23 'Ιουλ. διὰ Σάν Ζουάν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μίραμοντε»	53	14000	έφθ. Ράς Τανούρα 3 Αύγ.
ΛΕΙΒΑΔΙΑ (δεξ.)	έτ. «Κάλομπτρ»	43	7218	διήλθε Παναμάν 29 'Ιουλ. δι' Ατλαντικόν
ΛΙΑΙΜΠΕΤ	έτ. «Μοντεβέρντες	44	7235	διήλθε Τρίνινταν 28 'Ιουλ. διὰ Σάντος
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	άνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 7 Αύγ. διὰ Ναγκόγια
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Ατλαντικός	43	7176	εἰς λιμένας Ισπωνίας 1 Αύγ.
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιζάλετ»	27	6192	διήλθε Σουεζ 6 Αύγ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπράσιντ»	44	7160	έφθ. Βομβάνη 25 'Ιουλίου
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ. «Μουρδίνια»	49	5841	ἐν πλῷ ἐκ Β. Ειρηνικοῦ διὰ Πουσάν, Αύγ. 8
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Ταμπόγκα»	19	6040	διήλθε Σουεζ 3 Αύγ. δι' Ισπωνίαν
ΜΑΙΡΗ Ι. Γ.	έτ. «Ν. Κορτόμπιτα	44	7215	άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 3 Αύγ. διὰ Λουδίνον
ΜΑΚΡΟΝ (λιβ.)	έτ. «Γουέστερ»	43	7161	άνεχ. Λός Αντζελες 6 Αύγ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωτίαν»	44	7176	διήλθε Σουεζ 9 Αύγ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 'Ιουλ. διὰ Βαγκούνερ
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	άνεχ. Λός Αντζελες 3 Αύγ. διὰ Βομβάνη
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	έφθ. Σαντιέγκο 6 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλο»	20	3326	άνεχ. Καλκούταν 1 Αύγ. διὰ Σιγκαπούρου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διὰ Γδύνιαν
ΜΑΡΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	18	5564	άργει Πέραμα από 1 Απριλίου
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	έφθ. Μορομυκάο 28 'Ιουλίου
ΜΑΡΙΤΑ·Ι·Μ ΛΗΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάϊμ»	52	12995	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 27 'Ιουλίου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΜΑΡΙΤΑ·Ι·Μ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαριτάϊμ»	53	13033	εἰς Χομπόκεν (Βελγίου+ μπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Κεράσιμο»	20	3483	έφθ. Βαλτιμόρην 29 'Ιουλίου
ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Εύκαρπερ»	43	7132	εἰς λιμένας Νότ. Κορέας 2 Αύγ.
ΜΑΡΝΑ	έτ. «Πουερτο Καμπέλλε»	42	7170	άνεχ. Χάμπτον ρόδο 28 'Ιουλ. διὰ Βέλγιον
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	52	8453	άνεχ. Αμβέρσαν 6 Αύγ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρντοφ»	20	7641	άργει Αμβέρσαν ἀπό 28 'Ιουνίου
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	27	6382	έφθ. Σιδώνα 7 Αύγ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκα»	43	7176	άνεχ. Βαγκούνερ 7 Αύγ. (διαταγάς)
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ινκότικα»	45	7264	έφθ. Βαγκούνερ 1 Αύγ.
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	άνεχ. Μίδδλεσεμπτρο 4 Αύγ. διὰ Κάρδιφ
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	άργει Κάρδιφ ἀπό 5 Φεβρ.
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αρίστον»	19	7588	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 9 Νοεμβρίου 1952
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δεξ.)	έτ. «Η. Κορτόμπιτα	44	7215	άνεχ. Χονστον 6 Αύγ. διὰ Περουβίαν
ΜΟΝΤΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (διν.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	10.900	εἰς Βαλτιμόρην, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΜΠΛΑΓΚΟΚ (έπιδ.)	έτ. «Μίραμάρ»	44	7210	έφθ. Ήστ Λόντον 9 'Ιουλίου
ΜΠΑΤΣΙ	έτ. Γ. Κοτταρόβούλος	19	8056	άργει Μασσαλίαν 10 Αύγ.
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβ.)	έτ. «Πιασίντε»	43	7176	διήλθε Παναμάν 1 Αύγ. διὰ Περού
ΜΠΟΥΡΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Έλκαρριερς»	44	7207	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 1 Αύγ. διὰ Γένοβαν
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Μπορίκια»	20	854	άργει Αλεξανδρειαν ἀπό 1 Ιανουαρίου
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	16	3528	άργει Αυτεπλάκι από 15 'Ιουλίου 1952
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Χάρι»	43	7196	εἰς λιμένας Περουβίας 3 Αύγ.
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Αρίστα»	43	7176	άνεχ. Κούδαν 2 Αύγ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοσφρ.)	έτ. «Καρρίμπιταν»	43	7176	άνεχ. Κολόμπι 6 Αύγ. διὰ Βομβάνη
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβ.)	έτ. «Νέπτουν»	20	3078	άνεχ. Ματάντι 1 Αύγ. διὰ Ντρόμπιαν
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Γκλόμπταλ»	44	7248	εἰς λιμένας Περουβίας 4 Αύγ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ναφτόδια»	20	6416	έφθ. Βενετίαν 4 Αύγ.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Νεπτούνιας»	20	10474	άνεχ. Σασουθάμπτον 1 Αύγ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Πρέγκα»	52	11267	άνεχ. Ναγκάσακι 1 Αύγ. δι' Οζάκαν
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτσα»	43	7168	διήλθε Σουεζ 27 'Ιουλ. διὰ Καράτσι
ΝΟΡΑ	έτ. «Αλόρες»	45	12500	άνεχ. Γλαυκώβην 5 Αύγ. διὰ Κέϋ Ούέστ
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Ηοτερίν Σιφάριγκ»	43	7023	διήλθε Ταρακάν 30 'Ιουλ. διὰ Κακινάντα
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	7175	άνεχ. Τακουγιάντα 1 Αύγ. διὰ Βαγκούνερ
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	διήλθε Βαρούλατο 8 Αύγ. διὰ Λίβανον
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Μπέλλ Μόντε»	44	12025	εἰς Κίελον ἀπό 19 'Ιουλίου
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Σίλετ»	42	7248	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 4 Αύγ. (διαταγάς)
	έτ. «Ναφτόδη»	20	7191	διήλθε Παναμάν 30 'Ιουλ. διὰ Περουβίαν
	έτ. «Ναφτόδη»	20	7030	διήλθε Μεσσήναν 4 Αύγ. διὰ Νότιον Γαλλίαν

ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ . . . . .	έτ. «Φάραλον» . . . . .	45	7148	άνεχ. Μόζι 7 Αύγ. διά Βαγκούθερ
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ . . . . .	έτ. «Φάραλον» . . . . .	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ . . . . .	έτ. «Φάραλον» . . . . .	43	7176	διήλθε Παναμάν 3 Αύγ. δι' Οτάρου
ΝΤΑΡΝΙ (λιθερ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» . . . . .	52	12650	άνεχ. Λός "Αντζέλες 29 'Ιουλ. διά Πακνίγκ
ΝΤΑΤΣΣΕΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Βιβάλετ» . . . . .	24	5981	άργει 'Αμπελάκι από 12 'Ιουλίου
ΝΤΟΜΙΝΑ . . . . .	έτ. «Κεμπάκος» . . . . .	25	5531	άνεχ. Μορμουγκάο 2 Αύγ. διά Καλκούταν
ΝΤΟΜΙΝΕ-ΙΤΩΡ . . . . .	έτ. «Παρνασσός» . . . . .	44	7176	διήλθε Σουέζ 25 'Ιουλ. διά Μόζι
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν» . . . . .	31	8236	άνεχ. Νύνσοςχαν 4 Αύγ. διά Πειραιά
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Σαντιάγκος» . . . . .	35	7293	εις θέσιν 43 Β. και 27 Δ., Αύγ. 3 δι' 'Αρούμπταν
ΝΤΟΡΑΝΤΟ . . . . .	έτ. «Γκαυπόσ» . . . . .	44	7244	έφθ. Βαγκούθερ 2 Αύγ.
ΝΤΟΡΙΟΝ . . . . .	έτ. «Ιμπέριο» . . . . .	44	7175	διήλθεν 'Αγιον Βικέντιουν 29 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΝΤΟΡΟΣ . . . . .	έτ. «Ντόρος» . . . . .	43	6766	εις Τακόραντι από 13 'Ιουλίου
ΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ρίο Βέρτε» . . . . .	43	7246	άργει Γκρήνοκ από 24 'Ιουνίου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» . . . . .	48	11298	άνεχ. Μπάχρειν 19 'Ιουλ. διά Γιοκοσούκα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» . . . . .	50	17720	διήλθε Σουέζ 2 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δεξ. λιθ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» . . . . .	53	14500	εις Βρέμην, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ-Ι-Τ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Λίμπερτς» . . . . .	53	13923	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» . . . . .	49	17722	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δεξ. λιθ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» . . . . .	53	13900	εις Βρέμην, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ . . . . .	έτ. «Κορρίνετς» . . . . .	45	10448	διήλθε Πόστ Σαΐδ 4 Αύγ. διά Φόλεϋ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» . . . . .	49	17722	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Χάροην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» . . . . .	49	17724	άνεχ. Περσικόν Κόλπουν 5 Αύγ. διά Νότιου Γαλλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ . . . . .	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ» . . . . .	43	13019	άνεχ. Περσικόν Κόλπουν 6 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» . . . . .	50	17724	άνεχ. Πέρνις 8 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μιραζόρες» . . . . .	27	8627	έφθ. Πέρνις 6 Αύγ.
ΟΝΤΒΑΡ II . . . . .	έτ. «Μιραζόρες» . . . . .	18	1852	εις Χαδάναν από 17 'Ιουλίου
ΟΡΑΜ (Κοστ.) . . . . .	Κ. «Ατυχίδης . . . . .	17	5585	άργει Μασσαλίαν από 21 Δεκ. 1952
ΟΥΜΡΑΝ (Κοστ.) . . . . .	Κ. «Ατυχίδης . . . . .	10	2439	άργει Μασσαλίαν από 20 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑ . . . . .	έτ. «Λά Πλάτα» . . . . .	43	7265	εις λιμένας Νοτίου Κορέας 1 Αύγ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ . . . . .	έτ. «Τζόρτζ» . . . . .	19	5701	διήλθε Τρίνινταν 5 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ . . . . .	έτ. «Ντονύζο» . . . . .	44	7210	άνεχ. Κόμπε 8 Αύγ. διά Βαγκούθερ
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ . . . . .	έτ. «Σπρίγκεβιλλ» . . . . .	43	7176	διήλθε Παναμάν 4 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΟΣ . . . . .	έτ. «Κάπρι» . . . . .	17	992	εις ταξίδια 'Ανατ. Μεσογείου
ΠΑΝΑΓΙΑ . . . . .	έτ. «Σαπφώ» . . . . .	44	7223	άνεχ. Οζάκαν 10 Αύγ. διά Νέαν Καλληδονίαν
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ . . . . .	έτ. «Ρίο Χόντο» . . . . .	43	7193	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην από 11 'Ιουλ. διά Γένοβσαν
ΠΑΞ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Γκούντ Χόπ» . . . . .	12	3663	άργει Βενετίαν από 16 Μαΐου
ΠΑΡΑΛΟΣ II . . . . .	έτ. «Πλάραλος» . . . . .	18	6049	άνεχ. Βεδουίνας 5 Αύγ. διά Πόρτ "Εβεργκλαντ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ . . . . .	έτ. «Κοντιγεντάλε» . . . . .	43	7176	έφθ. Λίθερπουλ 27 'Ιουλίου
ΠΑΤΣΕ . . . . .	έτ. «Πλάθ» . . . . .	26	5937	έφθ. Τσεμπού 1 Αύγ.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Σάψοκ» . . . . .	44	7166	διήλθε Κιουρασώ 28 'Ιουλίου δι' Ιταλίαν
ΠΕΛΟΨ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Σάμισοκ» . . . . .	45	7148	άνεχ. Πέτελ 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ . . . . .	έτ. «Πόλασ» . . . . .	19	6495	εις Βαλτιμόρην από 23 'Ιουνίου
ΠΙΤΡΟΦΟΣ . . . . .	έτ. «Ελλήνες άγορασται» . . . . .	45	7263	εις Νέαν 'Υρκην 8 Αύγ.
ΠΙΟΝΕΡ . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	44	7190	διήλθε Πόρτ "Άλφρεντ 25 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΠΛΑΤΑΝΟΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Πουέρτο Μιραμάρ» . . . . .	30	11147	άνεχ. Κολομβίαν 5 Αύγ. διά Νέαν 'Υδροκην
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ . . . . .	έτ. «Λά Πλάτα» . . . . .	44	7163	άνεχ. Μοντεδίνεο από 6 'Ιουλ. διά Βουδάνην
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Αρπος» . . . . .	43	7257	άνεχ. Χούλι 5 Αύγ. διά Χαμπτον ρόδας
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Πλόρτο 'Αλεγκρε» . . . . .	44	7223	διήλθε Μαϊάμι 2 Αύγ. διά Καρυτένας
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Πουκού» . . . . .	36	7104	άργει Μπόλνες ('Ολλανδίας) από 29 'Απρ.
ΠΡΑΝΤΟ . . . . .	Π. Γ. Κοταρρόπουλος . . . . .	19	2256	διήλθε Ντακάρ 29 'Ιουλ. διά Κάολακ
ΠΡΟΣΠΕΡΟ . . . . .	έτ. «Μιπινεβίντο» . . . . .	19	5055	άνεχ. Γένοβαν 1 Αύγ. διά Χουέλθαν, έφθ. 6
ΠΡΩΤΕΥΣ . . . . .	έτ. «Σούντ "Αμερικά» . . . . .	14	4823	άργει 'Αμπελάκι από 16 'Ιουλ. 1952
ΡΑΓΚΕΡ . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	44	7192	άνεχ. Ιμπιγχαμ 1 Αύγ. διά Πόρτ Τσώρτσιλ
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιθ.) . . . . .	έτ. «Θρή Στάρς» . . . . .	19	8374	έργει Σπέτζιαν από 26 'Απριλίου
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Κάστρο Μπέλλο» . . . . .	41	8602	διήλθε Σουέζ 8 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΡΕΑ . . . . .	έτ. «Ολίσσιπο» . . . . .	21	1387	άργει Λισσαδώνα από 27 'Ιουνίου
ΡΕΑΛΜΑ . . . . .	έτ. «Ρεάλια» . . . . .	28	4225	έφθ. Μπουργκάς 3 Αύγ.
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Ευπρέσσω» . . . . .	42	7176	διήλθε Παναμάν 26 'Ιουλ. διά Περουδίαν
ΡΕΝΑ . . . . .	έτ. «Πλέν» . . . . .	20	5686	άργει Πειραιών από 31 'Ιουλ. 1952
ΡΙΒΙΕΡΑ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Ιντάλγκο» . . . . .	43	7194	"Ιδε: «ΕΦΗΗ», ως μετωνυμάσθη
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ . . . . .	έτ. «Ρίο Γκράντε» . . . . .	44	7176	έφθ. Ντουγκούν 4 Αύγ.
ΡΙΟ ΜΑΡ . . . . .	έτ. «Πατσιφίκα» . . . . .	44	7229	διήλθε Χονδουλούσι 25 'Ιουλ. διά Καβασάκι
ΡΟΜΠΕΡΤ . . . . .	έτ. «Βέριτας» . . . . .	19	2632	άργει Μπαγκόκ από 9 Σεπτ. 1952
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Κιστανέρος» . . . . .	21	6448	άργει Ρόττερνταμ από 9 Μαΐου
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ . . . . .	έτ. «Εσκομπάλλ» . . . . .	45	7151	άνεχ. 'Αγκώνα 8 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.) . . . . .	έτ. «Παράνα» . . . . .	44	7281	άνεχ. Πόρτ "Εβεργκλαντ 26 'Ιουλ. διά Κούβαν, έφθ. 27.
ΣΑΜΟΥΑ . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	18	5664	έφθ. Κάρδιο 9 Αύγ.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ . . . . .	έτ. «Σάν Λεονάρδο» . . . . .	44	7176	έφθ. Λίθερπουλ 26 'Ιουλίου
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ . . . . .	έτ. «Σομέλγκας . . . . .	44	7282	εις λιμένας Νοτ. Κορέας 1 Αύγ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.) . . . . .	έτ. «Πισιδίζα» . . . . .	23	5374	ένεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Πειραιά
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ . . . . .	Π. Σωμωνάς . . . . .	19	2659	έφθ. Παλέρμον 6 Αύγ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.) . . . . .	έτ. «Επτεράντα» . . . . .	06	2088	έφθ. Βρυτόν 6 Αύγ.
ΣΑΝ ΡΟΚ . . . . .	έτ. «Σάν Παντελεήμιαν» . . . . .	44	7283	έφθ. Καράτσι 29 'Ιουλίου
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ . . . . .	έτ. «Φοίνιξ» . . . . .	43	7250	εις λιμένας Ιαπωνίας 8 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ . . . . .	έτ. «Σάν Μαρίτιμα» . . . . .	44	7220	εις θέσιν 9 Β. και 57 Δ., 'Ιουλ. 28 διά Λορέντζο Μαρκές
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ . . . . .	έτ. «Σάν Μαρίτιμα» . . . . .	43	7189	άνεχ. Βαγκούθερ 30 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ . . . . .	έτ. «Κρόνος» . . . . .	44	7118	άνεχ. Ζένεχ. Αντζέλες 28 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΣΑΝΜΠΗΜ (δεξ. λιθ.) . . . . .	έτ. «Βαπόρες» . . . . .	43	7257	άνεχ. Γιαβάτα 20 'Ιουλ. διά Πόρο
ΣΑΝΤΕΛΕΝΑ . . . . .	έτ. «Κόλφ Σ.» . . . . .	45	10656	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ . . . . .	έτ. «Νίκη» . . . . .	24	3279	άργει Μπορντάλιαν από 10 Φεβρ.
ΣΑΞΟΝΣΗ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Άβιος» . . . . .	20	2606	άνεχ. Μόμπιλ 2 Αύγ. διά Σάν Ντιέγκο
ΣΑΞΟΝΣΚΑ-Υ· (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ορίενταλ» . . . . .	53	13000	εις Μόλμιο, ύπό συμπλήρωσιν
ΣΑΞΟΝΧΙΔΑ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ορίενταλ» . . . . .	53	13000	εις Μόλμιο, ύπό συμπλήρωσιν
ΣΑΞΟΝΧΙΛΛ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ορίενταλ» . . . . .	52	12705	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 7 Αύγ. διά Νότ. Γαλλίαν
ΣΑΠΩΦ . . . . .	έτ. «Ορίενταλ» . . . . .	53	13575	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 5 Αύγ.
ΣΑΡΙΖΑ . . . . .	έτ. «Φοινιξ» . . . . .	44	7212	άνεχ. Τρίνινταν 30 'Ιουλ. διά Μπατόν Ρούζ
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «Νουέδα Γρανάδα» . . . . .	44	7177	διήλθε Παναμάν 1 Αύγ. δι' Ατλαντικόν
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ . . . . .	έτ. «Γουόρλντουντ» . . . . .	35	1964	άνεχ. Χούλι 7 Αύγ. δι' Αμερικανο-Πειραιά
ΣΙΜΩΝ . . . . .	έτ. «Ινσουλάρη» . . . . .	44	7116	ένεχ. Λός "Αντζέλες 2 Αύγ. διά Μόντζεστερ
ΣΙΡΑΜ . . . . .	έτ. «Σάν Λεονάρδο» . . . . .	45	7198	διήλθε Πούλο Μπούκου 4 Αύγ. διά Βιζαγκαπατάτη
ΣΟΥΛΑ . . . . .	έτ. «Σίριφα» . . . . .	42	7146	διήλθε Παναμάν 27 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Γλόμπο» . . . . .	19	6541	εις λιμένας Απω Ανατολής 1 Αύγ.
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ . . . . .	Κ. «Ατυχίδης» . . . . .	25	5136	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΣΠΑΡΤΟ . . . . .	έτ. «Αιόλος» . . . . .	43	7199	διήλθε Ράς Τανούρα 5 Αύγ. διά Κορέαν
ΣΤΑΡ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «Σπάρτο» . . . . .	43	7232	έθθασσεν Εμβέν 5 Αύγ.
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Στάρ» . . . . .	44	7162	έφθ. Χαμπτον ρόδας 2 Αύγ.
ΣΤΟΡΚ . . . . .	έτ. «Πίνογκάνα» . . . . .	43	7324	άνεχ. Σουάζ 9 Αύγ. διά Κιουρασώ
ΣΤΡΑΠΟΥΡΙΕΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μαροπάν» . . . . .	41	7111	διήλθε Τρίνινταν 3 Αύγ. διά Πόρτ "Άλφρεντ
	έτ. «Ατζέκα» . . . . .	43	7331	έφθ. Σαβάναν 26 'Ιουλίου

ΣΥΡΑ .....	έτ. «Βέτμαρ» .....	45	7204	άνεκ. Γιαβάτα 4 Αύγ. διά Κάμπελ Ρίθερ
ΣΩΚΡΑΤΗΣ .....	έτ. «Αριόνα» .....	21	7409	όργει 'Αμβέρσαν από 26 'Οκτ. 1952
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Σάνι 'Ατανάσιο» .....	15	2557	διηλθε Σουέζ 10 Αύγ. διά Καλκούταν
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Διδώ» .....	43	7176	άνεκ. Λός 'Αντζελες 27 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιβ.) .....	έτ. «Οσεάνικ» .....	43	7134	άργει Βαλτιμόρην από 25 Σεπτ. 1952
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Λιβ.) .....	έτ. «Οσεάνικ» .....	43	7134	άργει Βαλτιμόρην από 10 Σεπτ. 1952
ΤΖΟΡΤΖ (Λιβ.) .....	«Ελλήνες άγορασται» .....	53	7200	εις Γκρήνον (δοκιματι παραλαβής)
ΤΖΟΥΛΙΑ .....	έτ. «Κογκόρντιας» .....	20	3526	άργει 'Αμπελάκι από 29 Μαΐου
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (Λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Λίμπερτζας» .....	53	27000	εις 'Αμβούργον, υπό συμπλήρωσιν
ΤΙΝΙ (δεξ.) .....	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός» .....	52	12523	άνεκ. Νέαπολην 2 Αύγ. διά Λίβανον
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (Λιβ.) .....	έτ. «Ημισφαίρι» .....	44	7246	έφθ. 'Αρούμπαν 2 Αύγ.
ΤΟΡΜΟ·Ι·Λ (Λιβ.) .....	έτ. «Άντρα» .....	44	7216	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Αύγ.
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (Λιβ.) .....	έτ. «Πολύνα» .....	43	7162	διηλθε Κιουρασάβ 28 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΤΡΑ·Ι·ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.) .....	έτ. «Ορίεντες» .....	38	10455	εις λιμένας Βορ. Αμερικής 1 Αύγ. ΕΠΩΛΗΘΗ.
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.) .....	έτ. «Μαλλόρκα» .....	43	7176	έφθ. Περουβίαν 24 'Ιουλίου
ΤΡΙΝΙΤΥ .....	έτ. «Τρίνιτυ» .....	10	3649	άργει Πειραιά από 31 'Ιουλίου 1952
ΤΡΟ·Υ· (δεν. δεξ.) .....	έτ. «Κολόνια» .....	21	8206	διηλθε Μπέλεμ 3 Αύγ. διά Κιουρασώ
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ .....	έτ. «Ιντρα 'Αμερικάνα» .....	43	7176	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 4 Αύγ. (διά Περουβίαν)
ΥΨΗΛΟΥ .....	έτ. «Ναδεγκάντες» .....	45	7256	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 4 Αύγ.
ΦΑΙΑΣ II. .....	έτ. «Πόλαρ» .....	44	7060	έφθ. Πρίν Ρούτερτ 7 Αύγ. (διά Γιοκοχάμαν)
ΦΑΛΑΚΟΝ .....	έτ. «Ντελ 'Εστε» .....	43	7132	άνεκ. Νεμεράρδος 6 Αύγ. διά Πόρτ 'Αλφρεντ
ΦΛΟΙΟΣΒΟΣ II (Λιβ.) .....	έτ. «Προγκρέσσο» .....	44	7247	διηλθε Τρίνινταν 7 Αύγ. διά Πόρτ 'Αλφρεντ
ΦΡΑΝΤΑ (Κοσταρ.) .....	Π. «Ατυχίδης» .....	42	7009	άνεκ. Όκλαντ 3 Αύγ. διά Μπρισμπάτην
ΦΡΙΞΟΣ .....	έτ. «Κριστούμπαλ» .....	21	7460	άνεκ. Λός 'Αντζελες 23 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΧΗΔΕΡ (δεξ.) .....	έτ. «Κολόνια» .....	27	1412	εις μεταφοράς 'Ινδιών—Σιγκαπούρης (πετρέλαια)
ΧΛΟΗ (δεξ.) .....	έτ. «Τρανσοτσεάνικα» .....	53	16000	έφθ. Χάμπτον ρόδος 3 Αύγ.
ΧΟΚ .....	έτ. «Ντελ 'Εστε» .....	43	7127	άνεκ. έξ 'Αγιού Φραγκίσκου 30 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός» .....	53	12550	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 2 Αύγ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.) .....	έτ. «Λιμπέριαν» .....	43	7243	έφθ. 'Αγιον Φραγκίσκουν 1 Αύγ.
ΧΡΥΣΗ (δεξ.) .....	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18732	εις θέσιν 52 Β. και 32 Δ. Αύγ. 6 δι' Αγγλίαν
ΟΚΕΑΝΙΑ .....	έτ. «Τρανσοτσεάνικα» .....	42	7175	άνεκ. Έποτερντος 7 Αύγ. διά Βασιπάναν.
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Λιβ.) .....	έτ. «Ωκεανοπόρος» .....	44	7293	

(ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΕΚ ΤΗΣ 23ΗΣ ΣΕΛΙΔΟΣ)  
ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ από "Ασπρα Σπίτια 4000 τ. βωμίτου διά Λονδίνον 29), φόρτωσης 1—15 Σεπτεμβρίου.

#### 'Εκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ» εξ 'Αλεξανδρέττας ή Μερσίνας 8000 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν πέντης δολ. 8, με δολ. 1.75 έκφορτοτάκια, φόρτωσης 5—20 Αύγουστου.  
«ΠΛΑΝΑΓΙΑ Κ» εξ Μερσίνας και 'Αλεξανδρέττας 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν πέντης δολ. 5.25 φιο, φόρτωσης Σεπτέμβριον.

#### 'Εξ Αύστραλίας, 'Ινδιών και 'Απω 'Ανατολής

«ΦΡΑΝΤΑ» (Κοσταρίκας) από Μπρισμπάτην και ή Γλάδοτων 8700 τ. σπόρων εις σάκκους δι' ένα λιμένα 'Ινδιών 80)—, ωφίον διά δύο λιμένας 82)6, φόρτωσης 3—14 Αύγουστου.

#### 'Εκ παντοίων άλλων άγορων

«ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ» (Κοσταρ.) από Μαζαγκάν 3400 τ. κριθής εις χύμα διά Χάϊφαν 40) — φίο, φόρτωσης Αύγουστου.  
«ΔΑΛΑΝΑΠΡΙΣ» από Κένι 1000 φάδομας ξυλείας διά λιμένας άνατολικής άκτης 'Αγγλίας 140)— τό φάδημ, φόρτωσης Αύγουστου.  
«ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗΣ» (Κοσταρ.) από Λαρέντε Μαρκές 9500 τ. γαιανθράκων διά Τακαράντη 37)6, φόρτωσης 20 Σεπτεμβρίου—10 Οκτωβρίου.  
«ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» εξ 'Αρχαγγελού 875 σταντάρτς ξυλείας διά Δουγκέρκην 195)— τό στάνταρ, φόρτωσης Αύγουστου.

#### Αι χρονοναυλώσεις

«ΠΗΝΕΙΟΣ» 10.865 τόνων d.w. (485.000 κ. π. διά δέματος, ταχύτης 10 μιλίων, με κατανάλωσην 26 τ. πετρελαίου), τάμι-τσάρτερ διά ταξίδιον έξ 'Ινδιών εις 'Ισπανίαν, 14)6, παράδοσης εις Καλκούταν 22—31 Αύγουστου, έπαναποράδοσης εις ένα λιμανικόν λιμένα.

«ΔΟΥΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ» (σημ. άγγλικη) 9475 τόνων d.w. (543.000 κ. π. διά δέματος, ταχύτης 10 1/2 μιλίων, με κατανάλωσην 10 τ. πετρελαίου), τάμι-τσάρτερ δι' ένα πλήρες ταξίδιον Δυτικής 'Αφρικής 16)—, παράδοσης εις Χούλι 1—12 Σεπτεμβρίου.

#### Τά δεξαμενόπλοια

«ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ» (σημ. άμερ.) από Σμίρ'η Μπλάφ 9000 τ. πετρελαιούδεων διά Τάμπαν 5 % επί έλαττον της δάσσων του ου. Αί υψηλαντι λύνονται, ίνα έξαριθμανή ή ημέρα και ζητηθούν προσφοραί διά την έπισκευήν του.

«ΜΑΙΡΗ» (παναρ.): Έκ Βαρελάνης δι' Ισπανίαν προσήρχεν εις πλάτος 12—

32 Β. και μήκος 44A (60 μιλλά Α. τού 'Αδεν') και έζητησε βοηθείαν. Τό νυναγούσων των 'Βερνίκος Νικόλαου' έσπευσεν εις βοηθείαν του ήξ 'Αδεν'. Έν τό μεταξύ τό στάφος αντιλύσθη ανέν διαρροής και έθασεν εις 'Αδεν'. (Άγι. 7—9)

«ΣΟΦΟΚΛΗΣ» (λιβ.): Έξ 'Αμβούργον διά Περσίκων Κόλπων είσπευσεν εις 'Αλμέριαν με ζητίας εις τάς μηχανάς του. Έπισκευασθεν, έλασε πιστοποιητικόν νυστιπόλεως και άπειλευτο διά Κουεντέ.

«ΣΠΑΡΤΟ» (παγ.): Έκ Βαρμπάνας δι' Εμδεν με 10.500 τ. μεταλλευμάτων προσήρχεται την 4η Αύγουστου εις τόν πατσίουν 'Εμρε, άνελκύσθη δι' την έπομενην, βοηθεία πέντε ρυμουλκών και έθασεν εις 'Εμδεν. Τό σκάφος έδεξαμενίσθη την δην πρός επιθέρωσιν. (Άγι. 4—8)

ρικανικού ναυλολογίου, έναρξες Αύγουστον.

«ΖΙΝΙ» (λιβ.): Έκ Περσικού Κόλπου 17.500 τ. πετρελαιούδεων διά Καλιφορνίαν 50 % επί έλαττον της δάσσων του ου. Άπειρον και ζητηθούν προσφοραί φόρτωσης Αύγουστον.

«ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ» (λιβ.): από Μπάχρειν ή Ράς Τανούρα 17.000 τ. πετρελαιούδεων διά Λισανδράνος 5 % επί έλαττον του ου. Βρετανικού ναυλολογίου, φόρτωσης Αύγουστον.

«ΦΛΙΣΙΒΟΣ» (σημ. άγγλικη) από Κόρυτον 5000 τ. πετρελαιούδεων διά Ρόττερντον 8)—, οφίον δι' Αμβέρσαν 8)6, φόρτωσης τέλη Αύγουστου.

#### ΟΔΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ»: Έκ Χωμάδας διά Γκάρφοτον έπδεισεν εις Κορούνναν τήν δην Αύγουστον, λόγω δλάβης του λέβητος. Έπισκευασθεν άπειλευτες την έπομενην διά τόν προσρισμού του.

«ΑΜΕΡΙΚΗ»: Ύπέστη διαφόρους μικροζημίας εις τό σκάφος και θά έπισκευασθεν έξ 'Αγιου Ζούν ή της Περσικής.

«ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ» (παν. δεξ.): Έπειτα Πόρτ διά Περσικόν Κόλπου. Νότιστη διάλογον τών μηχανών του εις τόν ποτομόν Μέρσευ και έπεστρεψεν εις Λίβερπουλ δι' έπιστρεψης.

«ΒΙΚΤΩΡΙΑ» (παν. δεξ.): Κατευθυνόμενον έκ Μπάχρειν εις 'Αρδέρωνα, έθασεν εις Πόρτ Σάιδ με ζητίας εις τάς μηχανάς. Έπισκευασθεν άπειλευτες.

«ΕΝΤΟΠΑΝ» (Κοσταρ.): Έπειτα Κόρδετ διά Λουλέας συνεκρούσθη έλασφος πληγών του Ντάτζενς με τό μικρόν πλοίον «Μίτρολπεκ», όπερε κατηγορήθηκε έξ 'Ολλανδίας εις ζουάνζ. Τό 'Εντοπάν' έθασεν εις Μπρόνσμποτελ-Κουγκ πρός έπιθετωριν.

«ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» (παν. δεξ.): Έπειτα θερέψειν εις Σάν Φραντζίσκο, ρυμουλούμενον, συνεπεία δλάβης τών μηχανών του. Αί υψηλαντι λύνονται, ίνα έξαριθμανή ή ημέρα και ζητηθούν προσφοραί διά την έπισκευήν του.

«ΜΑΙΡΗ» (παναρ.): Έκ Βαρελάνης δι' Ισπανίαν προσήρχεν εις πλάτος 12—

32 Β. και μήκος 44A (60 μιλλά Α. τού 'Αδεν') και έζητησε βοηθείαν του ήξ 'Αδεν'. Έν τό μεταξύ τό στάφος αντιλύσθη ανέν διαρροής και έθασεν εις 'Αδεν'. (Άγι. 7—9)

«ΣΟΦΟΚΛΗΣ» (λιβ.): Έξ 'Αμβούργον διά Περσίκων Κόλπων είσπευσεν εις 'Αλμέριαν με ζητίας εις τάς μηχανάς του. Έπισκευασθεν, έλασε πιστοποιητικόν νυστιπόλεως και άπειλευτο διά Κουεντέ.

«ΣΠΑΡΤΟ» (παγ.): Έκ Βαρμπάνας δι' Εμδεν με 10.500 τ. μεταλλευμάτων προσήρχεται την 4η Αύγουστου εις τόν πατσίουν 'Εμρε, άνελκύσθη δι' την έπομενην, βοηθεία πέντε ρυμουλκών και έθασεν εις 'Εμδεν. Τό σκάφος έδεξαμενίσθη την δην πρός επιθέρωσιν. (Άγι. 4—8)

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

Telephone: OFFICE 8.22.26, PRIVATE 41.29.05

Telegrams: LENICA Montevideo. ALL CODES USED

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ

ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

Marine Services:	CONTRACTORS	PROVISIONS
STEVEDRING	DECK & Eng STORES	FRESH WATER
PAINTING	RADAR	GYROCOMPAS
SHIFTINGBOARDS	HOLES	RADIO EQUIP. ETC.
CLEANING BOILERS	DEEP-TANKS	
»	HOLDS	

#### SHIPPING & GENERAL AGENCY CO. LTD

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

#### A. E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Αγοραπωλησίαι πλοίων και πάσης φύσεως έμποροναυτικαί έργασίαι.

'Αντιπρόσωποι έν 'Ελλάδι των BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτών των άριστων χρωμάτων των γνωστοτάτων Έργοστασίων της Αγγλίας χρησιμοποιουμένων από της τρόπιδος μέχρι των κοιτωνίσκων και ιστών.

Μεγάλη παρακαταθήκη TRANSITO των NELSON και EMPIRE COMPOSITIONS SUPERTROPICAL και TROPICAL.

Γραφεία: 'Εν Πειραιεί 'Ακτή Μισούλη 17—19, Μέγαρον Τ.Α.Ν.Π.Υ. Τηλ. 41.479 Τηλεγρ. Διεύθυνσις 'Εξωτερικού: UNION, » » Αθήναις: Εύπολιδος 10, τηλ. 21.441, 81.680 » » » Εσωτερικού: UNION,