

NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1954

Αρ. Φύλλου 450/209

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



MIXNIK.

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΑ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 450/209

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1954

ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΓΕΓΟΝΟΣ

Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ ΤΑΝΚΕΡ "ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΡΜΟΝΙΑ,,

Η ΝΑΥΑΡΧΙΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΜΑΣ

Πρό ολίγων μόλις έβδομάδων είχομεν χαιρετίσει άπο τών σελίδων μας την είσοδον του 1954, ως του έτους, τού όποιου τό πέρσισμα θά ανεχαίτις τὴν τόσον κατά την μεταπολεμικήν περίοδον γνώριμον προσδετικήν κατάρρευσιν τῆς ναυτιλίας μας καὶ θὰ έθεμελίων τὴν ιστορικήν έκεινην καμπήν πρὸς τὴν ἀνόρθωσιν καὶ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς, τὴν όποιαν μὲ φλογεραν, ἀλλώς, ἐπιθυμίαν προσσόδικα, οὐκέτι μόνον τὴν ναυτική μας οἰκογένεια, ἀλλὰ καὶ σύσωμον τὸ Πανελλήνιον.

Εἶμεθα εύτυχεις, ὅτι η σισιδόδιος ἔκεινην πρόσδελφίς μας φέρεται ἡδη σταθερώς πρὸς τὴν δικαίωσιν. Μετὰ τῶν ὑψωσιν τῆς κυανολέυκου ἐπὶ τὸν δύο νεανιτηγῶν δεξαμενοπλοίον τοῦ κ. Μάσκον Νομικού καὶ τὴν σύμβασιν τοῦ κ. Εὐγενίδη μὲ τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον διὸ τὴν δρομολόγησιν εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ὑπὸ τὴν Ἐθνικήν μας σημαίαν, τοῦ ἐκλεκτοῦ ὑπέρωνακονίου «Ἀτλάντικ», εὐρισκόμεθα σημερινοῖς εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ χαιρετίσωμεν ἐνα ἄκοντι εὐτυχεῖς γεγονός, κεφαλαιώδους αὐτόχοημα σημασίας:

— Τὴν ὑψωσιν τῆς ἡλληνικῆς σημαίας ἐπὶ τοῦ νεοτεύκτου συνῆπερ τάνκερ τοῦ κ. Σταύρου Νιάσχου, «Παγκόσμιος Ἀρμονία», τῶν 33.000 τόνων d. w.

Εἶναι χαρακτηριστικὸν ἐν προκειμένῳ ἔνα τηλεγράφημα τοῦ κ. Στ. Νιάρχου πρὸς τὰ «Ναυτικά Χρονικά»: «Καθειλκύσθη χθες—μᾶς τονίζει—μὲ ἀνάδοχον τὴν Α.Β.Υ. τὴν Δούκισσαν τοῦ Κέντη. Τὸ μεγαλύτερον δεξαμενοπλοίον, ἔξ ὅσων μέχρι τούδε κατεσκευάσθησαν εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, ὁνομασθὲν «Παγκόσμιος Ἀρμονία». Η καθέλκυσίς του συμβολίζει τὴν ἀρμονικὴν σύμπραξιν τῆς ἀγγλικῆς ναυπηγικῆς τέχνης καὶ τῆς ἡλληνικῆς ἐπιχειρηματικότητος». Καὶ μᾶς προσθέτει: «Διὰ τηλεγράφημάτων μου πρὸς τὴν Α.Ε. τὸν Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως καὶ τὴν Α.Ε. τὸν ὑπουργὸν τοῦ Συντονισμοῦ ἀνήγγειλον τὴν πρόσθειν μου ὑψώσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου τῆς ἡλληνικῆς σημαίας. 'Ἐκ φράζω τὸν εὔχην, ὅπως τὸ 'Παγκόσμιο μισος 'Αρμονία' ἂν ποτε λέσση τὴν ἀπαρχὴν τῆς ἀναστάσης εως τὴν Ἑλληνικής Εμπορικῆς Ναυτιλίας. 'Υπ' αὐτὸς ἄκριδῶς τὸ πνεῦμα δεχόμεθα καὶ ἡμεῖς τὸ γεγονός μὲ βαθεῖαν συγκίνησιν.

Προπολεμικῶς τὰ περιωρισμένα τότε ναυπηγικά προγράμματα εὐαρίθμημα ἐφοπλιστῶν μας ἀπέτελουν, κατὰ κανόνα, κτήμα τῆς κυανολέυκου. Δύο—ἢ τρεῖς δεκάδες σκαφῶν καθειλκύσθησαν κατὰ τὴν περίοδον 1937—39 καὶ εἰς τὰς πούμνας ὅλων μὲ υπερηφάνειαν ἐκυμάτιζεν ἡ ἡλληνικὴ σημαία. Ο πόλεμος διέκοψε τὰ ναυπηγικά ἔκεινα προγράμματα, ἐνώ αἱ αἱτίαι καὶ αἱ μεταναστευτικοὶ συνθῆκαν καὶ ἐνίσχυσαν καὶ ἀπὸ τὴν ἐντεῦθεν ἐκδηλωθεῖσαν δίωδιν πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον, ἐστρεψαν τὸν ἡλληνικὸν ἐφοπλισμὸν ποὺς διαφόδους ξένας σημαίας. 'Υπὸ τὴν φιλόξενον σκέπην τῶν ἑκαλύφθη ἡ δημιουργικὴ, ἡ τόσα θαυμαστὰ ἐπιτελέσσασα πρωτωδούλια του. Η ξένη κοινὴ γνώμη καὶ ὁ παγκόσμιος ἐφοπλισμὸς ἐκφάσανται μὲ ἀπόροκάλυπτον κατάπληξιν, ἀνάμικτον δένδασι καὶ με σῖθιμα ζηλοφρονίας, δι' ὃς τὸν ἔπειταν οἱ 'Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ ἐπιβλητικὰς κατακτήσεις εἰς τὸν εὐρύτερον τομέα τῶν ἔγων τῆς θαλάσσης. 'Ημεῖς σισθανόμεθα ἡθνικὴν ὑπεροφάνειαν διὰ τὸ ἐπίτευγμα, ὑπερηφάνειαν ὅμως, τὴν όποιαν ἐπισκιάζει πως τὸ γεγονός, διὰ τὸ κυανολέυκον παρέμενε μέχρι τοῦδε ξένη ποὺς ὅλην αὐτὴν τὴν ἔχον δοστηριότητα.

'Ιδου διατὶ ἀμέτοδος εἴναι σημεῖον ἡ χροαὶ μας, ὅτι τὸ «Γουόρλντ Χάρμουν» τίθεται ὑπὸ τὴν κυανολέυκον καὶ μέλλει νὰ ἀποτελέσῃ τὴν ναυαρχίδα τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, λόγω τοῦ μεγέθους του καὶ τοῦ ὑψοῦ τοῦ ποιοτικοῦ πλεύδου του. 'Η δὲ χροαὶ μας πολλαπλασιάζεται ἀπὸ τὴν Βάσιμον ἔπιδιδα, διὰ τὸ νέον ἐπίλεκτον ἡλληνικὸν πλοίον θὰ σημάνῃ τὴν ἀπαρχὴν συρροής καὶ ἀλλών ἐκλεκτῶν μονάδων εἰς τὸ ἡλληνικὸν νηολόγιον. ὕστερα νὰ στρέψω προσμάτη τὴν ἡθνικὴν μας χωρικότητα πρὸς τὴν ἀνασυγκρότησιν. Τὸ γεγονός, ὅμως, διὰ τὸ Κ. Νιάρχος, ὁ μεγαλύτερος ιδιώτης ἐφοπλιστής εἰς τὸν κόσμον, φέρει τὸ ποιόν του σκάφος εἰς τὴν σημαίαν τῆς πατούδισος, εἶναι ὄχιον ιδιαιτέρας ἔξαρστες. Ποσοσχή, δημιούρησε τὴν διαχείριστιν τῆς ὑπόθεσεως. Πρὸς δόλους τούς ἐν τέλει τὴν συνιστώμεν.

'Εκτάκτως πανηγυρικὸν προσέλαβε χαρακτῆρα ἡ καθέλκυσις, τὴν ὄντων Φεδρουαρίου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Βίκερς-Ἀρμοτρογκ» τοῦ Νιουκάστλ-

ον-Τάῦν τοῦ «Παγκόσμιος Ἀρμονία». Τὸ δνομα τῆς 'Υψηλῆς 'Αναδόχου τῆς Δουκίσσης τοῦ Κέντη—καὶ τὸ γεγονός ὅτι τὸ σκάφος είναι τὸ μεγαλύτερον τάνκερ ἔξ ὅσων μέχρι τούδε ἐναυπηγήθησαν εἰς τὴν Ἀγγλίαν, προεκάλεσε τὸ ζωρότατον ἐνδιάσφερον τῆς εύρυτέρας Κοινῆς Γνώμης. Τὸ σκάφος ἀνήκει εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν συγκρότημα τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου, τὸ δὲ κοστός τῆς ναυπηγήσεώς του φθάνει τὸ 1 ½ ἑκατομμύριον λιρών. Μετὰ τὴν καθέλκυσιν, διὰ τὸ Νιάρχος ἀπεκάλυψεν, διὰ τὸ ἔπιπλον τηρικού του συγκρότημα εύρισκεται εἰς διατραγματεύσεις μὲ τὰ ναυπηγεῖα «Βίκερς-Ἀρμοτρογκ» διὰ τὴν εἰσιτήριαν εἰς αὐτὰ τοποθετησιν καὶ νέων παραγγελιῶν. 'Επ' εύκαιριο ὁ 'Ἐλλην ἐφοπλιστής, ἔχαρας τὴν ίκανότητα τῶν ἐλόγων ναυπηγείων νὰ προσέρθουν τιμά συναγωνισμού, ἔξεφρασε τὴν ἔπιδιδα, διότι σὲ διατραγματεύσεις θὰ εύδωθούν.

Κατὰ τὴν ἐπακολουθήσασαν δεξιώσιν, ὁ πρόεδρος τῶν ναυπηγείων «Βίκερς-Ἀρμοτρογκ» σέρβ Ρόναλντ Ούηκς ἐτόγισεν εἰς ὅμιλον του, διὰ τὸ «Παγκόσμιος Ἀρμονία» είναι τὸ δύδον κατὰ σειρὰν καὶ τὸ μεγαλύτερον ἔτων μέχρι τούδε κατασκευασθέντων ἀπὸ τὰ ἐλόγων ναυπηγεία δεξαμενοπλοίων διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νιάρχου, καθὼς καὶ τὸ μεγαλύτερον ἔξ ὅσων μέχρι σήμερον ἐναυπηγήθησαν δεξιώσιν. Εἶναι τὸ τελευταῖον τῆς σειρᾶς τῶν ἐκτελεσθείσων παραγγελιῶν τοῦ κ. Νιάρχου διὰ λογαριασμὸν τοῦ ὅπιου ὅμως δύο ἔτερα μεγάλων τάνκερος κατασκευάζονται εἰς Μπάρρου. Σημαίνει τούτο—εἶπεν—ὅτι ἐντὸς βραχέος σχετικούς χρονικού διαστήματος, τὰ ναυπηγεῖα «Βίκερς-Ἀρμοτρογκ» κατεσκευάσσανται καὶ ἔχουν εἰσέπι ὑπὸ κατασκευὴν διὰ λ.) σμὸν τοῦ κ. Νιάρχου 10 ἔν δύω μεγάλα δεξαμενοπλοία, συνολικῆς χωρητικότητος μείζονος τῶν 300.000 τόνων d.w. Περασιτέρω ὁ σέρβ Ρόναλντ ἐκάμεν εἰδίκην μινεών τη̄ ἔταιρισ «Σέλλα», διὰ λογαριασμὸν τῆς οποίας θὰ μεταφέρει πετρέλαια τὸ «Παγκόσμιος Ἀρμονία», τῆς Νάστιναλ Σίτυ Μπάνκ», τῆς Νέας 'Υόρκης, καὶ ἐνὸς «ανταγωνιστού» ναυπηγοῦ, ἐν τῷ προσώπῳ τοῦ κ. Ντάν Στρομάγιερ. ἀντιπροσέρδον τῆς ἔταιρισ «Μπέθλεμ», ἐν τῶν ναυπηγείων τῆς ὅπιος καθειλκύσθη τὴν 9η Φεδρουαρίου εἰς Γκουμίνου διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νιάρχου. ἔτερον σούπερ τάνκερ, τὸ «Γουόρλντ Γκλόρου», 45.000 τόνων d.w. Καταλήγουν ὁ ἐπιφανῆς ὁμιλητής ἀνέφερεν, διὰ τὸ Δούκισσα τοῦ Κέντη εἶχεν ἀπόστρεφθη καὶ πρὸ τοῦ πολέμου, τὰ ναυπηγεῖα «Βίκερς-Ἀρμοτρογκ», ὅπαν παρέστη ὡς ἀνάδοχος κατὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ πολεμικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ.

'ΑΦ' ἐτέσου διὰ Δούκισσα τοῦ Κέντη εἰς σύντομον ὅμιλον της ἀνευηπόσθη, διὰ διὰ δευτέρων πούλησεν, διὰ τὸ καθειλκύσθη τὸ Βασιλικὸν πλοίον «Σέφφολδ», ὅπεραν καὶ σήμερον. 'Η καθέλκυσις—εἶπε—τοῦ «Παγκόσμιος Ἀρμονία» ἀποτελεῖ δι' ἐμὲ τηγὴν διπλᾶς ικανοποιησεως, διότι ἀντιπρωτεύει τὸ ἐπιχειρηματικὸν πνεύμα τῆς γεννετείσας μου καὶ τὴν ναυπηγικήν τέχνην τῆς δευτέρας πατρίδος μου.

'Ομιλήσων εἶτα διὰ τὸ Σταύρος Νιάσχος, ἀποκαλύψας διὰ τὸ Δούκισσα τοῦ Κέντη, δεχθεῖσα νὰ γίνῃ ἀνάδοχος τοῦ πλοίου, ὑπῆρξε καὶ ἡ ἐκλέκτησις τὸ σύνομο αὐτοῦ. 'Είμεθα—συνέχισεν διὰ τὸ Νιάρχος—γνωστοί, ὡς ἀνεξάρτητοι πλοιοκτήται, ἀλλὰ τὸ νὰ είναι τὶς ἀνεξάρτητος δὲν είναι ἀρκετόν. Τὸ «Παγκόσμιος Ἀρμονία», ἀλλὰ καὶ τὸ πρόγοραμμα, πράγματι, τῆς ὄλης ἀναπτύξεως τῆς Οργανώσεως μας, ἔχεται καὶ ἀπότελεσμα τῆς συνεργασίας καὶ ἀλληλεξιστήσεως ναυπηγοῦ, τραπέζιτον, ναυλωτοῦ καὶ πλοιοκτήτου. 'Η κατανόστιση τῆς ἀληθείας ταύτης ἀπὸ μέρους τῶν φίλων μας ἀπετέλεσε δι' ἡμᾶς ἐνδάρυσμαν κατὰ τὴν ὑποστήριξιν τῆς Βασιλικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. 'Ακοινώς δὲ διότι τὰ συμφέροντα τῆς Οργανώσεως μας ἔκτεινονται καθ' ἀπαντά τὸ κόσμον, εἴμεθα εἰς θέσιν, κολλίτερον ποντός ἀλλου, νὰ ἐκτιμήσωμεν τὰ προτερήματα τῆς βασιλικῆς ναυπηγικῆς. Κατόπιν πολυετούς εὐτεχούς συνεργασίας, δύναμαι εἰλικρινῶς νὰ διακηδύσω, διὰ τὸ 'Οργανώσεως μας, καὶ οἱ Βίκερς-Ἀρμοτρογκ πιστεύουν ἐξ ίσου, διὰ πρόντως ἐκτιμάται πάν διὰ τὸ εἶναι καλύτερον εἰς σχέδιον καὶ εἰς ἐκτέλεσην. 'Εκτιμώ τὸν πολλοὺς κινδύνους καὶ τὰς δυσκολίας, τὰς όποιας ἀντιμετωπίζει διὰ τὴν βασιλική ναυπηγική βιομηχανία, ἀλλ' είμαι ἐκ παραλλήλου βέβαιος, διὰ τὸ παρακαμφθεῖν οἱ κίνδυνοι καὶ αἱ δυσχέρειαι.

'Ως τεκμήριον τῆς ἐμπιστοσύνης μας ἀνάκριψε, διὰ τὸ πολὺ με-

Λονδίνου ή της Νέας Υόρκης, όπως και κανεὶς ξένος κεφαλαιούχος, μετέχων εἰς την πλοιοκτησίαν παναμαϊκών πλοίων έλληνικής διαχειρίσεως, δὲν θά ήτο πρόθυμος νὰ δεχθῇ διὰ τῆς ἐδὼν ὄνομαστικοποιησεως τῶν μετοχῶν του, τὴν φορολογίαν τῶν εἰσοδημάτων του ἀπό τὸν ἔφορον τῆς πόλεως, όπου διαμένει. Διὰ τῆς παναμαϊκῆς σημαίας τὰ εἰσοδημάτα αὐτὰ ἀποκρύπτονται. Οἱ ἑταῖροι τίτλοι εἰς τὸν Παναμάν εἶναι ἀγνώστων.

Ἡ Κυβερνητική ἀντελήθη ἐύτυχῶς τὴν ἀνυπέρβλητον αὐτὴν δυσχέρειαν, τὴν ὅποιαν ησαν ὑποχρεωμένοι νὰ ἀντιμετωπίσουν οἱ ἔφοπλισται τοῦ ἔξοτερικοῦ, οσοὶ θὰ μετέφεον τὰ πλοία τῶν εἰς τὴν ἔλληνικήν σημαίαν. Υπὸ οἰνόθηπο τοῦ μορφῆν—ἑταῖρικῆν ἡ ἀτομικῆν—καὶ ἀνέφανιζετο ἡ πλοιοκτησία εἰς τὸ ἔλληνικὸν νηολόγιον, ἐκινδύνευε νὰ ἀποτελέσῃ στοιχείον ἀδίψευτον ἐπεργυμάτων φορολογικῆς εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Ως ἀκμεὸν λυσινὴν τῆς δυσχερείας καὶ ἵνα ἡ μεταφορὰ τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων μὴ παρεποδίσθῃ, λόγῳ τῆς ἐδὼν κρατούσης ὄνομαστικοποιησεως, ἀπεφασίσθη ἡδη, ὅπως τὰ βάσει τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ νόμου περὶ προστάσεως ξένων κεφαλαίων νηολόγουμενους σκάφη, ἀπαλλάσσωνται αὐτῆς. Κατὰ παρέκλισι τῶν κειμένων διατάξεων αἱ πλοιοκτήτριαι ἑταῖροι θὰ ἔχουν ἀνώνυμους τὰς μετοχάς των. Ο νόμος περὶ ξένων κεφαλαίων παρέχει τὸ δικαίωμα τοῦτο εἰς τὴν Κυβερνητικήν.

Καὶ οὕτω ἔνα ἀπὸ τὰ σοδαρώτερα ἐμπόδια τῆς φυγῆς τῶν ἔφοπλιστῶν μας ἀπὸ τὸ ἔλληνικὸν νηολόγιον δὲν ύφισταται πλέον. Ἐλπίζομεν καὶ ἡ ἔνεργεια αὐτὴ τῆς Κυβερνήσεως δεόντως νὰ ἔκτιμηθη.

Τὰ ὄλισθήματα τῆς Διοικήσεως

Αἱ στῆλαι αὐταὶ ἀφωσιώθησαν, ως γνωστόν, εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Μὲ θρησκευτικὴν προστήλωσιν εἰς τὸ ίδεωδες αὐτό, ἦν ἔδιστασαν ποτὲ, ὅπως δέν θὰ διστάσουν καὶ εἰς τὸ μέλλον, νὰ ξέρουν ἡ νὰ ἐπικρίνουν κάθε πρᾶξιν, κάθε μέτρον, τὸ ὅποιον προάγει ἡ ζημιοῦ τὴν μεγάλην αὐτῆς ὑπόθεσιν, ποὺ ἀποτελεῖ ἡ Ναυτιλία μας. Ἀδιάφοροι διὰ τὰς ἔφερμέρους δυσαρεστείας, τὰς ὅποιας μοιραίων ἐπισύρει κάθε δίκαιος ἄγων. ἡ διεξαγωγὴ τοῦ ὅποιου ἀπαιτεῖ τὴν διατύπωσιν πικρῶν ἐνίστε αἱλήθειῶν, ἐστράφησαν αἱ στῆλαι αὐταὶ κατὰ τὰς περιστάσεις, πάτε πρὸς τὴν μίαν, πότε πρὸς τὴν ἄλλην κατεύθυνσιν, διὰ νὰ εἴπουν εὐθαρσῶς ἐκείνον τὸ ὅποιον ἐπίστευον χρήσιμον. Εὐρέθησαν οὐταὶ πολλάκις ἀντιμέτωποι τῆς πλοιοκτησίας, πολέμοις ἐνίστε τῆς θαλασσίας ἐργασίας καὶ οὐχὶ σπανίως τιμῆσαι τὴν τεταγμένης διὰ τὴν ἐδήλωσιν καὶ ἐφαρμογὴν τῆς ἐκάστοτε ἀκόλουθουμενῆς κυβερνητικῆς πολιτικῆς εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα διοικητικῆς Ἀρχῆς, τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας. Ὁπως, πλέον ἡ ἀπαξ, ἐν τῇ ἀντικειμενικῇ ἀσκήσει τῆς διαφωτιστικῆς τῶν ἀποστολῆς, ἐπιπευσαν νὰ ταχύσιν εἰς τὸ πλεύρων οιούδηποτε ἔκ τῶν ἀνωτέρω τριῶν παραγόντων ποὺ συναπαρτίζουν τὸν ἐμποροναυτικὸν δυναμισμὸν τῆς χώρας μας, προκειμένου νὰ ἔνισχυθῃ οὐτοὶ εἰς μίαν ὄρθρην καὶ κοινῶς συμφέρουσαν ἐπιδίωξιν.

Τὸ κύρος, λοιπόν, μὲ τὸ ὅποιον περιβάλλεται τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» μιὰ μακρὰ καὶ εὐθέα ἐχυπρέτησις τῶν συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας, κύρος τὸ ὅποιον ἀποδιώκει τὸν ἄλλως φυσικὸν φόδον παρεξηγήσεως τῶν προβέσεων των, μᾶς δίδει πλήρη ἐλευθερίαν νὰ παρέμβωμεν εἰς τὴν διένεξιν, ἡ ὅποια ανεψιθεν τοῦ Ὑπουργείου καὶ τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν ἐνός ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοίου, ἐθόντος εἰς Πειραιά καὶ κρουόντος εἰς μάτην τὴν θύραν τῶν ἔλληνικῶν νηολογίων.

Τὸ πράγμα τῇ φανῇ ἀπίστευτον εἰς περιοδον καθ’ ἥν συστάσεις ἀπευθύνονται εἰς τὰ ἀνά τὸν κόσμον ὑπὸ ἀλλοδαπῶν σημαιῶν καλυπτόμενα ἔλληνικα πλοια, ὅπως προσέλθουν εἰς τοὺς ἔθνικοὺς κόλπους καὶ ἔχρεισθη εἰδικὴ καὶ διὰ συνταγματικῶν διατάξεων κατωχρωμένη μεταχειρίστις τῶν παλινοστούντων πλοίων διὰ νὰ καταστῇ ἐλκυστικὴ δι’ αὐτὰ ἡ κυανόλευκος. Καὶ ὅμως εἰς οὐδὲν ὑπέρβαλλομεν. Τὸ πλοῖον αὐτὸν εὑρίσκεται ἀπὸ μηνῶν εἰς τὸν λιμένα Πειραιώς. Εἰναι ἑκ κατασκευῆς δηλεόπλοιον, ἐφωδιασμένον μὲ διεθνῶν ὄντευνωρισμένην ὡς καλυτέρων κινητήριων μηχανῆν διερόσ τοῦ Burgois. Ἐπιβλητικὸν εἰς δύκον καὶ πλήρως συγχρονισμένον εἰς ἐνδιατάτηα ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, ὡς καὶ μηχανικὰς ἔγκαταστάσεις. Διατηρεῖ τὴν ἀνωτέραν κλάσιν τοῦ Ἀγ-

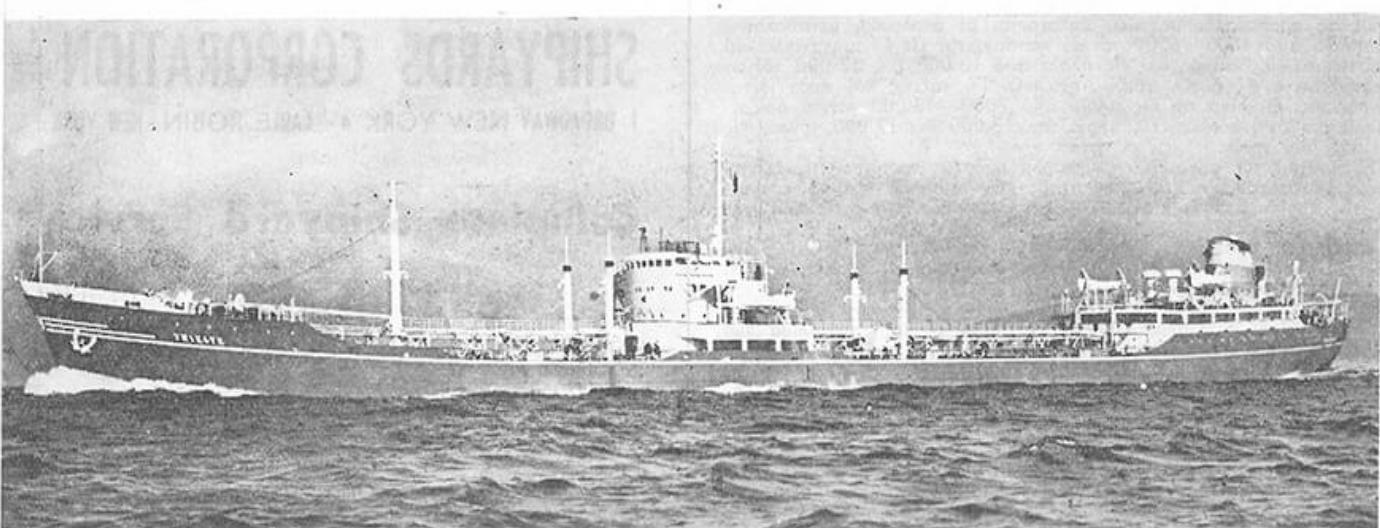
γιλικοῦ. Λόοδ’ δι’ ἐπιβατηγὰ πλοῖα, τὴν ὅποιαν μάλιστα ἀνενέωσε διὰ τὰ προσεχῆ τέσσαρα ἔτη. Διαθετεῖ ὅλα τὰ ἀπαιτούμαντα στήμερον μέσα ἀσφαλείας καὶ πληροῦσσαν ὅλα τὰς ἀπαιτήσεις τῆς νεαράς διεθνοῦς συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας καὶ ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ. Τὴν ὅποιαν μόλις τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον ἐκύρωσεν ἡ Ἑλλάς. Τέλος, πληγῶν τῶν ἀνωτέρων οὐσιαστικῶν προσόντων, κέκτηται καὶ τὸ προσόν τῆς κράτης ἡλικίας, τὸ ὅποιον ἀξίοι ὁ νόμος 6059) 1934 διὰ ν΄ ἀναγνωρισθῆ ὡς ἔλληνικόν. Παρ’ ὅλα ταῦτα, τὸ πλοῖον αὐτὸν ἐμποδίζεται πεισμόντων ἀπὸ τὸ ἀμρόδιον Ὑπουργείου νὰ ὑποστείλῃ τὴν ξένην σημαίαν καὶ ν΄ ἀναπτεστα τὴν ιδίκην μας!!! Τὸ δηγελόπλοιον, λοιπόν, αὐτὸν, τὸ ὅποιον ἡτο μέχρι χθές ἀγγλικὸν καὶ τὸ ὅποιον θὰ ἡτο εὔχαριστως δεκτὸν εἰς τὰς Ηνωμ. Πολιτείας, τὴν Σουηδίαν, τὴν Γαλλίαν, τὴν Ἰταλίαν καὶ δῆποτε ἄλλου τοῦ κοσμοῦ, τὸ ἀποκρούουμεν ὅμεις, προσφέρομεν νὰ εἰσέλθῃ, ἐν ὡρχόντα διακρήσσομεν ιγήι εἰς οική, διὰ παφασίσαμεν ν΄ ἀκολουθήσωμεν ἐλεύθεραν ἐμποροναυτικὴν πολιτικήν.

Εἰς ἔξηγησιν τῆς μυστηριώδους αὐτῆς ἀντιφάσεως, προβάλλεται ἀπό φασις τοῦ οἰκουμενικοῦ πολιτικοῦ, πρὸς καὶ τὸ θόρυβον τῆς πολιτικῆς προσόντων, ἀπαγορεύουσαν τὴν ηπολογίαν τῶν ἀποδημητῶν, ἀποδημητῶν, δηζελοπλοίων.

Ἄλλο καὶ ἄλλο κύριον ἐλέγχονταί εἰσιν τὰς κάποιαν δάσιν ὃ τεχνικῶς ἀπάραδεκτος αὐτὸς ισχυρίσμος, ἀξίει νὰ ὑπομονεύει, διὰ τὰ προσόντα, ἐπὶ τὸ βάσει τῶν ὅποιων ἐπιβατηγὸν πλοίον δύναται ν΄ ἀναγνωρισθῆ ὡς Ἑλληνικόν, ἔχουν προδημοθή υπὸ τοῦ νόμου 6059) 1934, ὅστις ἐπὶ εἰκόσισταν τόρον ἀποτελεῖ τὸν καταστατικὸν χάρτην τῆς ἐπιβατηγού Ναυτιλίας μας. Ο νόμος αὐτός, δὲ ὅποιος ὑπῆρχε προϊόν μακρᾶς μελέτης, ἐπεξεργασίας καὶ συσκεψών μεταξὺ δῶλων τῶν δυναμένων νὰ ἔχουν ὑπεύθυνον γνώμην καὶ δὲ ὅποιος ὑπέστη τὴν δάσιν τῆς ἀρμοδιότητας τοῦ οἰκουμενικοῦ πολιτικοῦ καθοδούντα δικαίωματα καὶ ὑποχρεώσεις καὶ ἔρ’ ἡς βασίζονται οἱ πολῖται διὰ νὰ ἔπιδοσον εἰς τὰύτην ἡ ἐκείνην τὴν ἐπιχειρηματικὴν τῶν ἔνεργειαν, πόνυνατο νὸν μεταβάλῃ ἡ ἀπλῆ ἀπόφασις τοῦ προστατέμενου ὑνός Ὑπουργείου, ἐστω καὶ ἀνά κόμη ἀπόφασις αὐτῆς θὰ ἡμπορούσε νὰ είναι ἡ ὄρθοτέρα. Αἱ «πολιυργικαὶ ἀπόφασις» τοῦ ἰδίου αὐτοῦ ἀποτελοῦν ἀλλήλη μάστιγα, υπὸ τὴν ὅποιαν ἔχειμάσθη ὡς λαὸς καὶ εἰναι ἔθνικη ἀνάγκη δι’ ἡ τάσις ἐπιδιώκεσθαι τοῦ συστήματος αὐτοῦ, τὸ διόποιον ἀποτελεῖ τορπίλην εἰς τὴν ἔγκαινασθείσαν πολιτικήν τῆς Κυβερνήσεως, ὁραματίζομένης τὴν ἀνάπλασιν τοῦ Ἐμπορικού μας Ναυτικού.

Ἐκείνο, δῆμας, τὸ ὅποιον είναι σχινὸν νὰ ἐπισύρῃ ἐπὶ μᾶλλον τὴν ἐπίκρισιν κατὰ τῆς «πολιυργικῆς ἀπόφασεως», είναι νὰ ὑπερυπτομένη εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν πρόθεσις τοῦ Ὑπουργείου, τὴν ὅποιαν τὸ ἰδίον ἀπεκάλυψε πρὸ δύλων ἡμερών εἰς ἐπίστημον ἐγγραφοῦ τοῦ πρὸς τὴν «Ἐνωσιν Ἑλλήνων Ἐποπλιστῶν. «Λαμβανομένης ύπ’ οφειλέτης, λέγει τὸ ὑπουργικὸν ἐγγραφοῦ, τῆς κατὰ μέγα μέρος παλαιοτήτος τοῦ ὑπάρχοντος ἀποτοποίου ἐπιβατηγοῦ υλικού καὶ τῆς ἀνάγκης τῆς ἀνανεώσεως τοῦ, ἐσκέφθημεν νὰ ἀπαγορεύσωμεν τὴν εἰσόδου μονελίκων δηζελοπλοίων». Ἰδού, λοιπόν, λαμπτὸν παραδείγμα σφῆνς ἀντιμετωπίσεως τοῦ ἀκτοπλοίου προβλήματος!— διότι ἐπ’ αὐτοῦ φαίνεται ἐντοπιζομένη ἡ ἐκδήλωσις τοῦ ὑπουργικοῦ ἐνδιαφέροντος. Διὰ νὰ ἔμυγιαθῇ ὡς ἀκτοπλοίος στόλος, ἐμποδίζεται ἡ εἰσόδου συγχρονισμένων τεχνικῶν πλοίων καὶ κατὰ μοιραίαν συνακολουθίαν διατηρεῖται ἡ ὑπάρχουσα κατάστασις, ἥτις, κατὰ τὴν διατίστωσιν τοῦ ἰδίου Ὑπουργείου, χαρακτηρίζεται κατὰ μέγα μέρος ἀπὸ ἀθνοῦν πεπαλαιωμένων υλικῶν! Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» δὲν ἐπαυσαν ποτὲ νὰ διεκτραγώδουν μὲ ζωφέρα χρώματα τὴν ἀκτοπλοικήν εἰκόνα. Καὶ συχνὰ ὑπέδειξαν τὴν ἀντιπόραστον ἀνάγκην ποιοτικῆς δελτιώσεως καὶ ποσοτικοῦ περιορισμοῦ τοῦ ἀσχολουμένου εἰς τὸν τομέα αὐτὸν στόλου, ἵνα καταστῇ εἰς τὸν ἐπιθυμητὸν βαθμὸν ἐξυπηρετικός καὶ βιώσιμος. Φρονεῖ δῆμας σοδερῶς τὸ Ὑπουργεῖον, διὰ τοῦ δηζελοπλοίων καὶ δὴ τῶν ἔκ τα-

ΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ



Τὸ ὑπὸ ιταλικὴν σημαίαν νεότευκτον δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Τριέστε» ἀνήκον εἰς ἑταῖρον καλύπτουσαν καὶ ἔλληνικὰ συμφέροντα, παρεδόθη τὴν 2ον Φεβρουαρίου ἀπὸ τὰ ναυτηρίες «Καντιέρε Νασδάλι» ντὲλ «Ἀντιριάκον» εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖρον καὶ ἀπέπλευσεν ἐκ Τεργέστης τὴν 29ην Μαρτίου π. Ε. καὶ ἡ καθελκώσις του ἐπρογματοιηθῆται τὴν 10ην Οκτωβρίου. Ἐχει διαστάσεις ὅλικου 172.20 μέτρων, πλάτους 22.10 καὶ ὑψους 12.15 μέτρων, μὲ ἐμφόρον βάθισμα 9.32 μέτρων, χωρητικότητα δὲ 12.300 τ. γκρός καὶ 19.200 τόνων δ.ω. Αἱ πρωστήριοι μηχαναὶ του, τύπου Σούλτζερ, είναι δυνάμεις 7000 ἵππων καὶ παρέχουν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 15.4 μιλλίων. Τὸ διὰ τὸ πλήρωμα διατιθέμενα διαμερίσματα διακρίνονται διὰ τὰς παρεχομένας ἀνέστις. Οἱ ἀξιωματικοὶ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσιν των κοιτωνίσκους μὲ μίαν κλίνην, ἐφαδιασμένους καὶ μὲ ιδιαίτερον λουτρόν.

σκευής τοιούτων; Ή μηχανή έσωτερικής καύσεως έχει σημειώσει πλέον γενικήν και άνεπιφύλακτον τεχνικήν κατάκτησην και άποτελεί άντιγραφή αυτόχρονα μεσαίωνικού πνεύματος άρνησεως της προόδου το κλείσιμον της θύρας διά την διαφύλαξιν του «έφθιμούντος πεπολατώμενου υλικού», κατά τον χαρακτηρισμόν αύτου τούτου τού Υπουργείου.

Ανεξάρτητως τού ότι ή λύσις μεγάλων θεμάτων είς εύνομούμενα κράτη δεν έπειτα σχθεῖ εἰς τὴν ιδιοτροπίαν ἐνὸς ἀτόμου, αἱ τοιούτον ἀποτέλεσμα ἐπίτυχάνουσα «ύπουργικαί ἀπόφασείς» δὲν ἀντέχουν εἰς φως τῆς ήμέρας. Είτε διὰ τῶν μεθόδων τοῦ νόμου, είτε ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς κραυγῆς τῆς λογικῆς, ή τούχη των εἰναι προγεγραμμένη. Χάριν τοῦ συμφέροντος τῆς Ναυτιλίας και τοῦ κύρους τῆς Διοικήσεως, τὸ Υπουργεῖον ἀς σπεύστη νὰ ἀναθεωρήσῃ τὴν ἐν προκειμένῳ πολιτικήν του, ἀν περὶ πολιτικῆς πρόκειται.

Tά ἔργα τῆς κακοπιστίας

Χάρις εἰς τὴν ἀποφασιστικήν πρωτοβουλίαν τῆς Κυβερνήσεως, τείνει ἐπὶ τέλους νὰ ἔκαθαρισθῇ τὸ ἀμαρτιῶν καθεστῶς τῆς ἀντιδικίας καὶ τῆς ἀρπαγῆς, ὅπερ τόσας εἶχε δημιουργῆσει ἐπίζημούς διαφορᾶς μεταξὺ τοῦ Δημοσίου και τῷ ἀνεψιτιστῶν. Τώρα ἀκριβῶς μὲ τὴν ἐπαναστήτησιν τῶν ὑπόθεσεων διαπιστῶται ὅτι αἱ πλείσται τῶν ὑφισταμένων ἐκκρεμοτήτων εἰναι τὰ ἀπότομα δειγματα τῆς κακοπιστίας και τῆς στρεφοδίκου νοοτροπίας, ἡτις καθ' ὅλα αὐτὰ τὰ μεταπολεμικά ἔτη ἐκράτησεν εἰς τὰς σκέψεις και τὰς ἐνεργείας τῶν ιθυνόντων ὑπαλληλικῶν κυκλῶν τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, πλὴν ἐλάχιστων ἐξαιρέσεων.

Δέν ησαν δεδιασμένοις διότι ἐδέχοντο συχνά, παρὰ τὰς προσωπικάς τῶν ἀντιλήψεις, τὰς κακοπιστίους εἰσηγήσεις τῶν ἀνθρώπων τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου. Δέν είχον τὸ θέρρος, οὔτε καὶ τὴν συναίσθησιν τῶν ίδιων τῶν ευθυνῶν, διό νὰ ὄρθωσυν τὸ ἀνάστημα τῶν κατὰ τῶν ἀδηφαγικῶν διαθέσεων και τῶν διαπραττομένων κατὰ τῆς πιστεώς του Κράτους ἐγκλημάτων. Καὶ οὕτω ἐρθάσαμεν εἰς τὴν καταρράκωση τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ πολίτου πρὸς τὴν κρατικήν συγένειαν και φορεγγυότητα. «Η φυγὴ δι' ὄσους ἦτο δυνατή, ἦτο και ἡ μόνη διέξοδος. Αὐτὴν ἐφέρμοσαν οἱ ἀποφλισταὶ και διόν πανταὶ οἱ περισσότεροιν ζημιώθεντες. Ο τόπος μας ὑπέστη τὰς θλιβεράς συνεπείας.

Αἱ ἀντιδικίαι ὡμάς ψύσταιται. Διὰ τὴν ἔκκαθαρίσιν δὲν ἀρκεὶ πλέον η καὴ θέλησις τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν. Ἐφρόντισον οἱ καλοὶ μας πάτρων τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου διό μεταγενεστέρων νομοθετικῶν μέτρων ἡ καὶ διὰ τελεσιδίκων ἀποφάσεων νὰ κατοχυρώσουν τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Δημοσίου, ἐστα και ἀν τὸ ἀδικον τῶν ἀπαιτήσεων σύντονον ἦτο κατάφωρον.

Διερωτώμεθα ἀκριβῶς πῶς ἄλλως παοὰ διὰ νέου νόμου θὰ καταστῇ δυνατή ἡ ἔκκαθαρίσια, τὴν ὅποιαν ὅλοι τῶρα ἐπιδιώκουν, ἀφοῦ ἀπεδείχθη ἀνέφικτος ἡ εἰσπραξίας τῶν κακοπιστών τοῦ νοοτροπίας τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν.

Παραδείγματα πολλὰ τοιούτων ὑπόθεσεων δὲν θὰ ἦτο δύσκολον νὰ παραταξωμεν. Ἀπὸ σας περιπτώσεις μᾶς ἀφέγουνται, ιδού δύο ἀρκετὰ χαρακτηριστικά, δημιουργήματα τῆς νοοτροπίας τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν.

Γνωστὸς ἐφοπλιστικὸς οἵκος τοῦ Λονδίνου διεχειρίσθη κατὰ τὸ πόλεμον ἐκ τῶν ἔξι τοῦ κρατικής ιδιοκτησίας φορτηγῶν. Ἡλέγχητον καιρῷ ἡ διαχείρισί του και διαφορὰ δὲν διεπιστώθησαν. Ἐπερπεν δημως κατί νὰ συλλάθῃ και εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν ἡ νοοηρὰ σκέψις τῶν δῆθεν ὑπεραρμυνεων διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ Δημοσίου ὑποληγῶν. «Ἐπερπεν νὰ δημιουργηθῇ ἡ ἀντιδικία. Προέβαλον, λοιπόν, τὴν ἀξίωσιν τῆς πληρωμῆς φόδων ἀπὸ τὸ κρατικῆς ιδιοκτησίας πλοιον. Τὸ Δημόσιον, δηλαδή, ἐκαλείτο ὡς πλαιοκτήτης νὰ πληρώσῃ εἰς ἐαυτὸ φορον. Καὶ διοτὶ ὁ φόρος δὲν κατεβλήθη και ὁ νόμος δίζει ὅτι ὁ συνηθύνον μὲ τὸν πλαιοκτήτην (τὸν ιδιώτην ὅμως και ὅχι τὸ Κράτος) εἴναι και ὁ διαχειριστής, ἔχεωσαν τὸν διαχειρισθέντα τὸ κρατικὸν πλοιὸν ἐφοπλιστὴν μὲ τὸ φόρον ὅλης τῆς περιόδου τοῦ πολέμου, καθ' ἣν τὸ πλοίον ήτο ναυλωμένον εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Κυβερνησίν.

Ἐκ τῶν λογαριασμῶν διαχειρίσεως ἀπέδειχθη, ὅτι ὁ ἐφοπλιστικὸς οἵκος τοῦ Λονδίνου δὲν ἐκράτησε τὸν φόρον αὐτὸν ἀπὸ τὰς εἰσπραξίες χρονοναύλωσεως, ώστε νὸ τὸν ἀποδόσιας εἰς τὸ Δημόσιον. «Ἐγένετο ἐπιστήση παραδεκτόν, ὅτι ἡ ἀξίωσις φόδων ἀπὸ κρατικὸν πλοιον ἦτο, ἀν μη τι ἄλλο, ἀδικιασθήσατο και συνετών ἐπέτρεν νὰ ἀπολαγῃ τῆς εύθυνης και ὁ διαχειρισθεὶς αὐτὸν. Παρὰ ταῦτα, κατελογίσθη ἐν ποσῶν πεντε περίπου χιλιάδων λιρῶν εἰς βάσος τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου

τοῦ Λονδίνου και διὰ τὴν εἰσπραξίν του (ἀκουσον, ἀκουσον) κατεσχέθη ἡ ἀκίνητος περιουσία ἐνὸς μετέχοντος εἰς τὸν ἐν λόγω Οίκον ἐφοπλιστοῦ, ἀκόμη δὲ και τὰ ἐκ τοῦ ἔξωτεροκου ἐμβάσματα του διὰ τὸ ἀπίστευτον, δύον και ἀγύπαρκτον αὐτὸ χρέος πρὸς τὸ Δημόσιον.

Μέχρι σήμερον, ὅλα τὰ διαβήματα και αἱ διαιρετικαὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἀπέδησαν εἰς μάτην. «Η ὑπόθεσις... μελετάται ἀκόμη ἀπὸ τὸν ἀρμόδιον ὑπαλλήλον.

Χρειάζεται μῆπως νὰ συνεχίσωμεν; «Η ἀγανάκτησις ἵσως νὰ μᾶς ἔφερε μέχρι τῆς διαταράσσους βαρείας τινος ἐπικρίσεως κατὰ τῆς νοοτροπίας τοῦ... μελετώντος τὴν ὑπόθεσιν. Αἱ περιμένωμεν τὸ σοφὸν πόρισμα τῆς μελέτης αὐτῆς.

Ίδου και τὸ δευτέρον δείγμα τῆς καλοπίστου ἐπιπλύσεως τῶν διαφορῶν. Θέμα ή περίφημος προαιρετική εἰσφορὰ Παπανδρέου. Δέν πρόκειται νὰ συζητήσωμεν ποία ἔξι ὄλη τῶν παραγωγικῶν τάξεων, ἀπὸ ὅσος ἐκλήθησαν νὰ εἰσέφερον, ἔξεταστες πληρότερον τὸ καθηκόν της. Τὸ γεγονός εἰναι ὅτι οἱ ἀφοπλισταὶ δὲν πρηνηθησαν οὐδὲ τὴν εἰσφοράν αὐτὴν νὰ καταβάλονται. Δέν θέλομεν ἀκόμη νὰ ἔξετασωμεν τὸ δίκαιον τῆς ἐτῶν ὑστέρων διὰ νόμου προβληθείσης ἀξιωσεως καταβολῆς τῆς εἰσφορᾶς εἰς συναλλαγμα, ἐνῷ ὁ ἀρχικὸς νόμος προέλεπε τὰς δραχμάς. Τὸ σκανδαλώδες τῆς ὑποθέσεως ἔγκειται εἰς ἔνα νομοθετικὸν διάταγμα, τὸ υπὸ ἀριθμὸν 2642, διὰ τοῦ οποίου τροποποιουνται ἔνισι διατάξεις τοῦ νόμου 1339(1949) περὶ καταργήσεως τῆς ὑπηρεσίας θνητικῆς περιθλάψεως. Εἰς τὸ διάταγμα αὐτό ἀπαλλάσσονται τῆς προσαγηγήσεως λόγω ἐπιπρόθεσμου καταβολῆς, οἱ καταβολόντες τὴν εἰσφορὰν μέχρι της 15ης Μαρτίου 1953, ἀκόμη δὲ και οἱ ὄφειλέται πλοιοκτηται, μηδὲν ὅμια μέλη τῆς Ἐνώσεως «Ελλήνων Εφοπλιστῶν, ἐφόσον τὸ χρέος τῶν ἀπελθεῖσαν καταβόληθη ἐντὸς τριών μηνῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ νομοθετικοῦ διατάξεως.

Συνέδη, ὅμως, ἐφοπλιστής, μέλος τῆς Ἐνώσεως, κάτοχος πολλῶν πλοιών, νὰ ἔχῃ πωλήσει δύο οὐδὲν αὐτῶν, τὴν ἐποχὴν ἀκριδῶν καθ' ἥν συνετάσσετο ὁ κατάλογος εἰς τὸ Λονδίνον. «Η ἐπιτροπὴ καταρτίσεως τοῦ καταλόγου δὲν ἡτο δεδιασμένος ὑπερέμψωνος φορολογικὴ ἀσχή και δὲν ἔξεσταισης μὲ ἀπόλυτον ἑνημέρων τὴν εἰσφοράν, οὔτε και ἐλασσον γνωσιν τῆς ὄφειλῆς του διὰ τὸ δύο πωλήθεντα πλοῖα ὁ φερόμενος ὡς ὄφειλέτης της ἐφοπλιστής.

Οταν, μετα πάροδον ἐτῶν, τυχίων τὸ ἐπιληφοφορήθη ὁ δικηγόρος του κατὰ μίαν ἐπίσκεψιν τοῦ δι' ἄλλην ὑπόθεσιν εἰς τὸ ἀρμόδιον τζεμίον, ἔζητησεν ἀμέσως νὰ τὰ πληρώσῃ, διὰ νὰ ἀποφύγῃ ἀκριδῶν τὰ πρόστιμα και τὴν ἀντιδικίαν. «Οποια ὅμως ἡ ἐπιπλεξις, στὸν παρεχόμενο πληροφορία, ὅτι ἡ ἀρχικὴ ὄφειλη προσαυξάνεται, λόγω ἐπιπρόθεσμου καταβολῆς, μὲ χιλίας και πλέον λίρων και ὅτι δὲν ἀπαλλάσσεται τὸ προστίμου, διότι εἶναι μέλος τῆς Ἐνώσεως τῶν Εφοπλιστῶν. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι κανεὶς ἀρμόδιος ἡ ἀνασυμόδιος, οὔτε ἡ ὑπηρεσία τοῦ ταμείου, οὔτε και τὸς ἐπιπροτῆς, ἡτις κατηποτίσει τὸν καταλόγον, δάσει τοῦ οποίου ἔδεικνει τὸ φερόμενον τὸν εἰσφορά, δὲν ἐφρόντισαν νὰ εἰδοποιησουν ἐν καιοῦ τὸν ὄφειλέτην, ώστε η νὰ σπεύσῃ νὰ πληρώσῃ η νὰ ὑποβάλῃ ἀρμόδιων ἔστασιν διὰ τὰ ἀνακριθῶν δεδιασμέντα ποσά. Καὶ οὕτω, η ἀργικῶς προαιρετική εἰς δραχμᾶς εἰσφορά κατέληξε νὰ πληρωθῇ εἰς συναλλαγμα και νὰ διπλασιασθῇ μὲ τὰς προσαυξησεις, ἐνῷ ὁ ὄφειλέτης οὐδὲν κανένα φέρειτο. Πολλαὶ αἱ τοιούτου εἰδούς ἐκκρεμότητες. Δέν θὰ ἡτο ἀσκοπον ἡ ἐπιτροπὴ Χρυσούλακη νὰ τὰς συζητήσῃ. Αἱ ἔκκρεμότητες αὐταὶ δημιουργοῦν τὴν πείσμαντα ἀντιδικίων και ἐνσταλάζουν τὸν πικρίαν τῶν πολιτῶν πρὸς τὸ Κράτος. Ιδιαίτερων διὰ τοὺς ἐφοπλιστῶν, η πικρία μεταφοράζεται εἰς φυγὴν πανικόδηλην ἀπὸ ένα τόπον, όπου η ἀδικία και η στρεφοδικία είναι τὰ γνωρισματα τῆς διοικήσεως του.

Kai τὸ ἄκρον ἀωτὸν

«Ἀλλὰ θὰ συνεχίσωμεν. «Ἐχομεν και μίαν ἀκόμη, οχι ὀλιγάτερον σκανδαλώδη, περιπτωσιν ἀντιδικίας νὰ ἀναφέρομεν, ητις τῶρα μοδίς περιηλθεν εἰς γνώσιν μας. Αὐτὴ πλέον είναι τὸ ἄκρον ἀωτὸν τῆς προκαταθήσεως, τῆς ἔχθρικῆς ἀντιδράσεως κατὰ πάσης ἐνοιάς τοῦ δικαίου, ἀλλὰ και τῆς καλῆς πίστεως τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου.

Πρόκειται διὰ τὴν γνωστὴν ἀπὸ τὰς πολλὰς εἰς τὸν Τύπον συζητεῖσαν ποραγικὴν ὑπόθεσιν τοῦ λίμπερτου «Κρήτη». Απὸ τὸ σκάφος αὐτὸ, δύσει τοῦ περιφήμου νόμου «περὶ τεκμαστῶν και ἀμαχήτων κερδῶν» ηναίθητη νὰ πληρώσῃ ὡς φόρον ποσὸν ποὺ δὲν ἀπέδωσεν η ἐκμετάλλευσί του. Τὸ «Κρήτη» πανομοιογουμένως και ἀποδεδειγμένων

CORNES & CO. LTD.

(Established Japan 1861)

TOKYO - YOKOHAMA - OSAKA - KOBE

SURVEYORS - SHIPPING AGENTS - SHIPPING BROKERS - INSURANCE

AGENTS FOR

Lloyds London - Ben Line Steamers Ltd. - Marconi Wireless Telegraph Co. Ltd. De-Haviland Aircraft Co. Ltd. - Northern Assurance Co. Ltd. - Dominion Insurance Co. Ltd. - Etc., etc.

HELLENIC SHIPPING DEPARTMENT

We invite inquiries from Greek Shipowners which should be addressed to CORNES & Co. LTD.
HELLENIC SHIPPING DEPARTMENT (P.O.Box 411 Yokohama - Cables: Grecian Yokohama) which will receive the personal attention of our Associate Mr. A. E. PAPPADOPoulos who has been prominently connected with Greek Shipping and its protection since 1934.

Ο Κ. ΟΝΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΙ ΚΑΤ' ΑΥΤΟΥ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙ

ΑΠΟΚΑΛΥΠΤΙΚΑΙ ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΤΟΥ

'Αναφορικώς μὲ τὴν ἀσκηθεῖσαν ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων ἀμερικανικῶν ἀρχῶν δίωξιν κατὰ τοῦ κ. Όνάση, διὰ τὴν γνωστὴν παρανομον, ὡς λέγει τὸ παραπεμπτικὸν βουλευμα, ἀγορὰν ἴκανον ἀριθμοῦ κρατικῶν πλοιον, ὁ καπτηγορούμενος εφοπλιστής παρέσχε πρὸ τῆς Ημέρας ἐν Νέα Υόρκη εἰς δημοσιογραφικὴν του συινέντευξιν διαφωτιστικὰς ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως ταῦτης πληροφορίας. Ἔτοις μεταξὺ ἄλλων, ὅτι τὰ 25 δεξαμενόπλοια καὶ φορτηγὰ «λιμπερτζ» καὶ «βίκτορες», περὶ ὃν ἡ κατηγορία, ἀντιπροσωπεύουσαν τὰ 3%, περίπου, τῶν ναυτιλιακῶν του ἐπιχειρησεων. Ἀλλ' αὐτὸ τὸ 3% — εἶπε — προσλαμβάνει ιδιαιτέρων σημασίαν, ὅταν μὲ καπτηγορη ἔνα μέγα κράτος δι' ἀδέμιτον πρᾶξιν. Ἐν συνεχείᾳ δ. κ. Όνάσης, ἐδήλωσεν, διὰ ἔξεπλάγη, ὅταν, εὐρισκόμενος εἰς τὴν Εὐρώπην, ἐπληροφορήθη πρὸ τίος, ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις διετύπωσε καπτηγοριῶν ἐναντίον του διὰ τὴν παρ' αὐτοῦ πραγματοποιηθεῖσαν ἀγόραν κρατικῶν πλοιῶν κατὰ τὸ 1947. «Συνεπείᾳ τῶν διαδόσεων αὐτῶν, ἐσπεύσα νά ελλάνε αεροπορικῶν ἐπιχειρησεων καὶ μετά τῆς ἀμερικανικῆς ἀμύνης νά καθιστούν ἐπιτακτικὴν τὴν ὑποχρέωσιν, ὅπως εἰς τὰ κρηπτιδώματα του λιμένος πλευρίζουν πλοια του μεγαλυτέρου δυνατοῦ νυθίσματος.

Τὰ ξεσόδα του Ο.Λ.Π.

"Ἐνα ἀκόμη δείγμα τῆς ἐπιτευχείσης της περιουσίας εἰς τὸν πειραϊκὸν λιμένα; 'Αριστα ἥρχισε νά ἀπόδιδη τὸ ληφθεν ὑπὸ τῆς Διοικησεως του Ο.Λ.Π μέτρον περὶ καταβολῆς φορτωτικοῦ δικαιώματος ὑπὸ τῶν εὑρισκομένων ἐκτὸς του λιμένος μεγάλων ἑταῖρων, διὰ τὰς γενούμενας παρ' αὐτῶν—δι' ίδιων ἐργάσιων—φορτεκφορτωσεις. Περὶ τὰ 600 ἑκατομμύρια δραχμῶν ἀπόφερει μηνιαίων εἰς τὸ ταμείον του 'Οργανισμοῦ ἡ φορτεκφορτωτικὴ δραστηριότης τῶν ἑταιριῶν πετρελαίου καὶ τῆς 'Εταιρίας Λιπασμάτων, ἐπίσης διλαδή ἑσσοῦν ἐπάτη καὶ πλέον διεκατομμύριων δραχμῶν. Αὐτὸ προώρισται νά καλύψῃ—διότι πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν θὰ διατίθεται—σημαντικάς ἀνάγκας συντήρησεως τῶν λιμενικῶν ἔγκαταστάσεων καὶ ἐκτελέσεως νέων λιμενικῶν ἐργών.

Η καλυτέρα ἀπόδοσις τῶν λιμένων

'Ἄξιολογον δραστηρίστητα ἀναπτύσσει πάντοτε ἡ Διεθνής 'Οργάνωσις διὰ τῶν συντονισμού τῶν φορτεκφορτωσέων, ἡ γνωστὴ κυριως ὡς Ι.Χ.Η.Σ.Α., περὶ τῆς ὅποιας εύρυτατα ἡ σχολήθημεν εἰς προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Παραλλήλως μὲ τὴν συστηματικὴν καὶ ἐμπειριστατωμένην μελέτην τῶν συνθηκῶν ὑπὸ τὰς ὅποιας λειτουργούν οἱ κυριώτεροι εὐρωπαῖοι, ἀμερικανικοὶ καὶ ἀσιατικοὶ λιμένες, συνεχίζει ἡ ὥργανωσις αὐτὴ τὴν προσπάθειάν της διὰ τὴν θεωρητικὴν κατάρτισιν τῶν στελεχῶν ἑκείνων, τὰ δοτοία θὰ ἐπανδρώσουν ἐφεξῆς τὸν διοικητικὸν καὶ τεχνικὸν μηχανισμὸν ἐνὸς συγχρόνων ἐμποροναυτικοῦ κέντρου. 'Ηδη καὶ μετά τὴν ίδρυσιν, πρὸ ἔτους, εἰς τὸ Ρόπτερνταμ τῆς πρώτης σχολῆς φορτεκφορτωτῶν, συνεστήθη εἰδικὴ ἔδρα εἰς τὸ Κολλέγιον Παραγωγικῆς Τεχνολογίας τού Κέντρου, με ἀντικείμενον διδασκαλίας τὰς μεθόδους εἰς τὰς φορτωσεις καὶ εἰς τὰς ὀπτικεύεις ἐμπορευμάτων.

"Ἐξ ἄλλου, η Ι.Χ.Η.Σ.Α. ειδοτοίτης τὰς μετεχούσας εἰς αὐτὴν ἐθνικὰς ἐπιτροπὰς καὶ τὸν ίδιον μας Ο.Λ.Π., διὰ ώρισθη διὰ τὴν 13ην Μαρτίου διεθνὲς συνέδριον εἰς Παρίσιον, μὲ θέμα τὸν χειρισμὸν τῶν ὑποκειμένων εἰς φορέων φορτίον.

Πρόκειται περὶ μιᾶς ποικίλης καὶ γονιμοῦ δραστηριότητος, πολλαπλῶν χρηστῶν διὰ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν καὶ διὰ τὰς ναυτιλιακάς, κυρίως, ἐπιχειρήσεις. Πολλαὶ ἔνειαι κῶραι, ἐδδομένηκαν τὸν ἀριθμὸν, ἔχουν καλῶς κατανοήσει τὸ ἔργον τῆς 'Οργανώσεως καὶ συντονίζουν τὰς προσπαθείας των διὰ μιὰν εύρυθμον καὶ ἀποδοτικὴν λειτουργίαν τῶν ἐθνικῶν του λιμένων. Βάσει τῶν σχετικῶν ὑποδείξεων τῆς Ι.Χ.Η.Σ.Α. Θά χρησιμεύσουν ἀρά γε αἱ ὑπόδειξεις αὐτῶν καὶ διὰ τὴν καλυτέρων ὄργανων της ἐργασίας καὶ εἰς τους ίδιους μας λιμένας;

Τὰ Καναδικά

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς Ι.ης Ιανουαρίου καὶ Ι.ης Φεδρουαρίου ἀνέγνωσα μετὰ προσοχῆς σόσ περὶ καναδικῶν πλοίων, ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἀνέγραψαν, τόσον ότι «Ταϊ.τικός Αναγνώστης» σας, σοσ καὶ δ. κ. Α. Λ. Γ.

Ἀνεξαρτήτως του ἐάν ώρισμεναι παραπορήσεις αὐτῶν είνε όρθια. ομῶς καὶ ή ίδική μου γνώμη, ώς καὶ υἱές ὅρθως παραπορεῖται, εἰνε, διὰ τὰ ἐπρεπενή πρωτοδουλίας νά ἀνήκη εἰς τους ίδιοκτήτας τῶν ἐν λόγω πλοίων.

Ἐπὶ τοῦ προκειμένου, μάλιστα, θὰ είχα νά προσθέσω, διὰ δέ λιαν ἐπιτυχῶν διαχειρισθεὶς τὸ διλον ζήτημα κ. Κουλουκουστής θὰ ἡτο δέ ἐνδεδειγμένος νά ἡγηθῇ τῆς ὑπόθεσεως τῆς μεταφορᾶς τῶν ἐν λόγω πλοίων ὑπὸ τὴν Κυανοδελευκον καὶ ἔκεινου αἱ γνώμαι θὰ ἐπρεπεν, ίσως, νά διατυπωθῶσιν εἰς σχετικὸν του δημοσίευμα.

Μετ' ἔξαιρέσου τιμῆς
ΠΑΛΛΙΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Πειραιεύς, 24 Φεδρουαρίου 1954

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣΘΕ ΤΑ ΦΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ:

HORACE L. OKELL & SONS

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139/141 Park Road
LIVERPOOL 8.
Telephone: ROYAL 4482
24 HOUR SERVICE

183/185 Regent Road
Salford, 5, MANCHESTER
Telephone: TRAFFORD PARK 0573
Telegrams: «REPLENISH» ALL PORTS

Πλήρως κατηρτισμένον Έλληνικόν τμῆμα θὰ σᾶς παράσχῃ ἀμεμπτον ἔξυπρέτησιν.

GEBR. SCHOEMAKER

BREMEN

Established 1888

TEL. NR. 275 41 and 275 42 OFF.CE SCHLACHTE

Telegams: AUSRUETUNG BREMEN

AGENTS OF VACUUM OIL COMPANY LTD. NEW YORK
BELDAM PACKING & RUBBER CO. LTD. LONDON
PIETER SCHOEN MARINE PAINTS ROTTERDAM

SHIPPING-BUTCHERS-SHIPCHANDLERS

MANAGER OF THE GREECE DEPARTMENT
JOANNIS KARAGIANNIDIS Tel.537 38

μετόχων, εις τρόπον ώστε έξασφαλίζεται συνεχώς ό ἐπί τῆς ἑταῖριας Ἀμερικανικὸς ἔλεγχος. Τὰ πλοια μετέφερον ἐκατομμύρια τόνων φορτίων εἰς εἰδὴ ἀμυνῆς καὶ παρέσχον ἐργασίαν εἰς χιλίους καὶ πλέον Ἀμερικανούς ναυτικούς.

»Διὰ τῆς πτολήσεως τῶν πλεοναζόντων σκαφῶν εἰς τὴν ἑταῖριαν, τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον ἀπέζημιώθη, χαρὶς εἰς ήμάς, φορολογουμένους, με τὰ 2/3 τοῦ ἀρχικοῦ ναυτικού κοστους τῶν ἐπιμάχων πλοιων, ἀντὶ τοῦ συνήθως πραγματοποιούμενου 1/10 τῆς ἀξίας μεταχειρισμένου σκάφους ἐκ τῆς πλεοναζόντης χωρικότητος, ὅπου τοῦ διατίθεται πρὸς πώλησιν. Τα ἡλύων πλοια, ἀντὶ νά φθειρωνται εἰς τὴν ἰλὺν τῶν ποταμῶν, εἰς βάρος τῶν φορολογουμένων Ἀμερικανῶν πολιτῶν, ὅπως φθείρονται πολλὰ ἀκόμη ἀπώλητα κρατικὰ σκάφη, ηγοράθησαν ὑπὸ τῆς «Ἀμερικανικῆς Ἐταιρίας Μεταφράσιαν Πετρελαίων», περιέφερον τὴν Ἀμερικανικὴν σημαῖαν ἀνά τὸν Κόσμον, πλήρως ἐπανδρωμένα δι' Ἀμερικανικῶν πληρωμάτων, εἰς δὲ τὴν πρώτην εὐκαιρίαν θὰ χρησιμοποιηθούν ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως, ἐν περιπτώσει ἑνίκης ἀνάγκης.

Καὶ ο. κ. Ναυάριστης προσθέθηκεν: «Ἡ κυβερνήσης προθαλλεὶ ὅπῃ εἰς τὸ μέσον καὶ ὑποστηρίξει, διτὶ ἡ ἐπικέιμενης αὐτῇ, τὴν ὁποίαν ἐπανειλημένως ἀνέγνωρισε καὶ ἡ ὁποῖα τόσου καλών ὑπηρέτησης τὴν χώραν, ἡμ-πορεὶ νά είναι παράνομος. Συμπειρφερίσει πρὸς τὴν ἑταῖριαν, ὡς πρὸς ἀγράριστριαν ἑταῖριαν ἀμερικανικῆς Ιθαγενείας. Ἐν πλήρει γνῶσει τῶν μετεχόντων εἰς αὐτὴν ἀλλοδαπῶν συμφερόντων, ἐρχεται σήμερον ἡ κυ-βερνήσης τῆς Οὐασιγκτώνας νά ισχυρισθῇ, διτὶ ἡ ἑταῖρια δὲν ἔχει τὴν ιδιοτηταν τῆς ἀμερικανικῆς ιδιαγενείας καὶ διτὶ τὰ σκάφη, τὰ ὁποῖα αὐτὴ-αὐτῇ (τὸ Δημόσιον) ἐπώλησε κατὰ καιρούς εἰς αὐτήν, ὕσνανται νά κατασχεθοῦν, χωρὶς νά ἐπιστραφῇ εἰς τὴν ἑταῖριαν τὸ τίμημα τῆς ἀγορᾶς τῶν. Χωρὶς νά στριψῃ προηγουμένως διτὶ τῆς δικαιουσην τὸν ἀνώτερον ισχυρισμὸν τῆς, διτὶς ἀλλων τοὺς πρόκειται νά κριθῇ ὑπὸ τῶν ἀμερικανικῶν δικαιοστρίων, ἐνώπιον τῶν ὁποίων ἔκρεμει ἡ ὑπόθεσις, ἡ κυβερνήσης κατέσει τὰ σκάφη καὶ ἔθεσε χείρα επὶ τῶν εἰσπράξεων τῶν. Ἐπὶ πλέον ισχυρίζεται ἡ κυβερνήσης, διτὶ ἡ συναφείσης φαερερά ἐται-ρικὴ συμφωνία μεταξὺ ἀμερικανικῶν καὶ ἀλλοδαπῶν ὄμάδων ἀποτελεὶ δῆθεν «αθέμιτον μυστικὴν συμφωνίαν, μολονότι τὰ γεγούστα είχον κα-ταστη γνωστὰ εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν» καὶ ἐπανειλημμένων είχον τύχει τῆς ἐγκρίσεων τῆς. Ἡ «Ναυτιλικὴ Ἐπιτροπὴ» — κατέληξεν δικ. Ὁ ναυάριστης — ἔξικολουθει νά πωλή ἀπὸ ἑτοὺς εἰς ἔτος πλοια εἰς τὴν ἑταῖριαν, συμφώνως πρὸς τὴν ὑφισταμένην τότε τακτικὴν τῆς. Πράγματι, ἡ ἐπιτροπὴ επώλησε σκάφη εἰς τὴν «Ἀμερικανικὴν Ἐταιρίαν μετα-φορῶν Πετρελαίων» ἀκόμη καὶ κατὰ τὸ ἔτος 1952».

Ο κ. Νιάρχος διά τὰς κατηγορίας

Εἰς τὴν ἐγερθείσαν ἐν Ἀμερικὴ γνωστὴν ἀντιδίκιαν ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τῶν δῆθεν παρανόμων πωλήσεων σκαφῶν τοῦ κρατικοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου εἰς ἀμερικανικὰ ἑται-ρια, ἐλεγχομένων υπὸ ζενῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τὴν διατοχεύσαν δικαιοστικῶν ἐνεργειῶν ἐναντίον διαφόρων προσώπων — Ἀμερικανῶν καὶ Ἑλλήνων—περιελήφθη τελευταίων κοι-δικ. Σταύρος Νιάρχος, ἐναντίον τοῦ ὅποιον ἔδειξεν δικού μεταβιβάσεων καὶ ἡ Κ. Σταύρος Νιάρχος, ἐναντίον τοῦ ὅποιον ἔδειξεν δικού μεταβιβάσεων καὶ ἡ Λονδίνου τὸ κάτωθι τηλεγράφημα:

«Ἐδήμοσιεύθη εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, διτὶ ἔξεδόθησαν κατηγο-ρητήρια ἐναντίον διαφόρων ἑταιριῶν καὶ προσώπων, συμπειρίλαμβανο-μένου καὶ ἐμοῦ, ως καὶ ἐναντίον ἑταιριῶν, εἰς τὰς ὁποίας ἐνδιόφερό-μαι ἔμμεσως ἡ ἀμεσωσ. Τὰ κατηγορητήρια ταυτὰ ἀκολουθοῦν γνωμηήν τεθεῖσαν ὑπὸ παρομοίων ἐκδοθέντων τελευταίων κατ' ἄλλων ἀλλοδα-πῶν πλοιοκτητῶν, κυρίων Ἑλλήνων, καὶ διατυπωνουν διατομένων τεχνικῆς φύσεως κατηγορίας, ἀπάσας ἀδασίους, ἀναφορικῶς πρὸς τὴν ἀγοράν, πρὸ ἐπαετίας περίπου, πλεοναζόντων σκαφῶν ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν».

»Τὸ γεγούνδ είναι, διτὶ ὅλα τὰ δεδομένα, σχετικῶς μὲ τὴν ἀγορὰν τῶν πλοιῶν τούτων, ησάν ἐν γνώσει τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» κατὰ τὴν περιόδον τῶν ὡς ἀνω μεταβιβάσεων. Ἡ ἀμερικανικὴ Κυβέρνησης, δια τῆς καθυστερημένης, μετὰ τοῦσα ἔτη, ἐνεργεια τῆς τούτων, φάεται διτὶς ἐπικαλεῖται διατάξεις, αἴτινες ἐνομοθετήθησαν κατὰ τὸ 1916, ἐν καιρῷ ἔθνικου συναγερμοῦ καὶ σι ὁποῖαι μοναδικῶν σκοπῶν είχον τὴν ἀποφύγη μεταβιβάσεων, ὑπὸ οἰανδήποτε μορφὴν ἡ ἀκόμη ἐλέγχου τῶν πλοιῶν ὑπὸ τῶν Γερμανῶν.

»Ἄρχικῶς ἡ ἐπιθεσιας αὐτὴ δέν κατηγορηθήσθη ἐναντίον Ἑλλήνων ἐφο-πλιστῶν, ἀλλ ἐναντίον συγκροτήματος. ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ ὅποιον εύ-ρισκοντο σημαίνοντα πολιτικὰ πρόσωπα, συμπειρίλαμβανομένουν τοῦ πρώτου Βουλευτοῦ Ἰωσῆφ Ε. Κάζευ, τοῦ πρώτου ὑπουργοῦ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν Στεττίνιους καὶ τοῦ ποών τὸν ἐντεταλμένου ὑπουργοῦ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως ἐν Λονδίνω Τζούλιους Χόλμες, οἵτινες συνέ-πραξαν εἰς τὴν ἀγορὰν ὥρισμενων ἐκ τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν. Καταδει-κνύνων σαφῶς τὰ ἀνωτέρω μέχρι ποίου σημείου τὸ ὄλον ζῆτημα ἔχει κινηθῆ ἀπὸ πολιτικὰ ἐλαττίρια.

N. SELVARADJALOU CHETTY & C^o (INDIA)

ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

ΕΙΣ ΜΑΝΤΡΑΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΚΤΗΣ ΤΩΝ ΙΝΔΙΩΝ

STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
AT MADRAS & COAST PORTS

Tele: 3680

Cables: «STEVEDORE-MADRAS»

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

Tele: LON. 51257

Cables: RIDCO—LONDON

LONDON E.C. 3

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΤΑ ΠΑΡΑΞΕΝΑ

Τὰ σκηνικὰ τῆς ιστορίας πού ἀκολουθεῖ, εἰν πολὺ γνωστά στοὺς ναυ-τικοὺς τῶν φορτηγῶν.

Βρισκόμαστε κάπου στὴν καρδιὰ τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ὄναμεσα στὸ τρί-γωνον Ἀγγλίας-Καναδᾶ-Αζόρας. Τέλος Γενάρη. Ὁ καιρὸς ἀσχημός, πολὺ ἀσχημός, με δυνατὸ ἀέρα, πού διασταύει ἀπὸ γρέγο σε μαστότρο. Μεγάλο κύμα, τὸ γνωστὸ κύμα τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, κτυπά τα πλευρὰ τοῦ ἀδείου λιμπετρών, ἐνῷ τὶς περισσότερες φορὲς σκαλώνει ὡς τὸ κατάστρωμα τῶν ὥσπρων καὶ κάποιες ὡς αὐτή τὴν κόντρα-γέφυρα, σπάζοντας καὶ σκουπίζοντας διτὶ εὑρη πρόχειρο.

Καὶ εἶνε ποὺ μικρὲς ὡρες τῆς συγῆς. Τότε διπού κοιμῶνται δλοι, πλήγη τῆς βάρδειας στὴ γέφυρα καὶ στὴ μηχανή. Τὰ φώτα στὸ σαλόνι καὶ στὶς κάμαρες εἰν σθιστα. Φωτίζονται μοιοι οι ἀλουέδες καὶ ἡ τραπεζαρία τοῦ πληρώματος, τὴν βάρδειας.

Εἶναι ένας γέρος νάυτης κάπου στὴν καρδιὰ τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Βαρειά ντυμένος, καὶ πολὺ ἀρνητικός, ὡστε ἄν τον πῆς καὶ ἐδόμητάρη νὰ μην είσαι ἀδικαιολόγητος. Καπνίζει καὶ σκέπτεται, σκέπτεται καὶ κα-πνίζει.

Στὴν ἄλλη γωνιά τῆς τραπεζαρίας, πάνω στὸ ἀσκούπιστο τραπέζι, βρίσκεται τὸ πρωτοχρονιάτικο τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», στρα-πατασιρισμό, λεωμένο, πολυδιασταύρων ἀπὸ πολλούς καὶ περιμένον-τας νὰ διασκαθῇ ἀπὸ περισσότερους.

Στὴν τραπεζαρία μπαίνειν ενα ἄλλο πρόσωπο. Περίπου καὶ αὐτὸς στὴν ίδια ήλικια καὶ κατάσταση, ἀλλὰ περισσότερο.

— Βάρδεια μπαρμπα-Δημοσθένη; Δὲν σκαντζάρησες ακόμα; Ερω-τά τὸν πρότο.

— Οπου καὶ νάναι, τώρα, θὰ χτυπήση σκάντζα, τοῦ ἀπαντά. Σύ;

— Δὲν κοιμάσαι; Γιατί στηκάθηκε;

— Λόγοι τὸ εμπαρμπα-Κυριάκο» τὸ ἔτονος κάπως ξάστερα. Γιὰ νὰ ἐκ-δικηθῇ τὸν ἄλλον τοῦ επίτοιμον «μπαρμπα-Δημοσθένη». Ἔνω στὴν ήλικια δὲν ἦταν δινατό νὰ βγάλῃ κανεὶς συμπέρασμα διαφορᾶς χωρὶς νὰ δην καὶ τὰ χαρτιά τους. Μιὰ κόψη καὶ οι διού τους.

— Δὲν μπόρεσε, ἀπόφε, νὰ μὲ πάρη ὑπόνοι, συνεχίζει ὁ νεοφερμένος.

— Ἀπὸ τὸ μιά τοῦ μπότι ποὺ ὠρε-ώρες κάνει νὰ σε πετάξῃ ἀπὸ τὸ για-τάκι. Ἀπὸ τὴν ἄλλη οι κρότοι καὶ τὰ τραντάγματα τοῦ καραβίου, πού λέσσ διασκαθεῖται σε λαμπαρίνες καὶ σε καρφία. Καὶ αὐτὸς ὁ ἀέρας... σύριλαίει καὶ φοβερίζει, λέσ καὶ τοῦ σκοτωμάσει τὸν πατέρα.

— Κάτι ξέρωνε οι Ἀμερικανοί ποὺ ποτὲ δὲν τὰ ταξίδευαν ἀδειας τοῦ τὰ καράδια. Διώχησαν πατέρες ποτὲ δὲν τὰ γάζαν σε πέλαγος. Δὲν βλέπεις πῶς χορεύει τώρα ἀπὸ πού κύμα σε κύμα διαφορᾶς χωρὶς νὰ δην καὶ τὰ χαρτιά τους.

— Κοπτά σ' δλα, ξαναλέει ὁ ἀνθρωπὸς μὲ τὸν καφέ, ἀπὸ βραδύς κάτι χτύπαγε συνέχεια πάνω στὶς βάρκες, ἀκοιδῶς στὸ δωματίο μας ἀπὸ πάνω.

— Λέσ καὶ χτυπούσε μέσα στὸ μαυλό μου. «Εκανα νὰ σηκωθῶ νὰ πάνω νά κυττάξω μά πάλι φοδόμουν τὸν καρό καὶ ἄφινα νὰ μὲ πάρη ἔτοιμος υπόνοι. Άλλα πού μπότης. Ότις πού ἀπελπιστηκα καὶ ση-κώθηκα νὰ δῶ τι δαίμονας ἦταν αὐτὸς πού χτύπαγε. «Οπως, δύμα, ἀνέ-δηκα καὶ καιροφύλαγα νὰ δῶ τι ήταν, ἥρθε μιά θάλασσα καὶ μ' ἔκανε κατὸ ποὺ μὲ βλεπεις. Καλός είμαι εἶπα τότε. «Ἄς πάνω νά φύσω τώρα καὶ κανένα καφέ ιά μου περάση. Στὸ μεταξὺ μού ψυγεὶς καὶ ἔλπιδα νὰ ξανάρθη. Πήρα, τὸ λοιπόν, τὸ τενεκεδάκι μου καὶ ἥρθα νὰ ούδε τὸ παρών...»

— Αμ' δὲν είνε οὔτε ἀπὸ τὸ μπότι, οὔτε ἀπὸ τὸν ἄγερα, οὔτε ἀπὸ τὰ χτυπήματα, μπαρμπα-Κυριάκο!... Εγεράσαμε, λεβέντη μου!... Πάρτο ἀπόφαση!...

— Τόσοι άλλοι ἐδῶ μέσα γιατὶ κοιμούνται τοῦ καλοῦ καιρού; Καὶ γιατὶ οὐεῖς οι ίδιοι τόσα χρόνια δὲ λογαριάζασι οὔτε τὶς κακοκαρίες οὔτε τοῦ κόσμους τὶς θεομηνίες πού μᾶς τύχανε; Εκοιμώμαστε διπού τοῦ τύχη καὶ ὅπως τύχη καὶ ὅποτε τύχη. Δὲν πα νά χάλαγε διό κόσμος; Καρφὶ δὲν μᾶς καιριζάνταν.

— Ε' δὲν είμαστε καὶ γιά τὸ ταξίδι μπαρμπα-Δημοσθένη. Δὲν μᾶς πήρε καὶ δι πολὺς κατήφορος ἀκόμα. Εχουμε μπροστά μας, νὰ μή σου πώ πέντε, σίγουρα, δύμας, δύσ καὶ τρί χρόνια ἀκόμα.

— Καὶ τι θὰ μᾶς κάνουν τὰ δύο καὶ τὸ τρί χρόνια; Ε' δῶ δὲν εῖδαμε Θεοῦ πρόσωπο μὲ τὰ σαράντα, πού όργωνυσε τὰ πέλαγα τῆς Οίκου-μενής. Τώρα περιμένεις στρατίως; Πάρε το απόφαση. Κάθε αὔριο καὶ τρισχειρόπερο.

— Ενα μεγάλο κύμα εἴσκησε δρόβιλωρα τὸ καράδι. Οτον ἐπεσε πάλι ἥ πλώρη πάνω στὸ νερὸ ἐκανε ἐνα τράνταγμα, σάν νά έσκασαν στὰ πλευρά του δέκα τορτίλλες μαζεμένες. Στὴν κουζίνα εἰσκόρπισαν μὲ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

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

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

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

HEAD OFFICE: ATHENS, 4d, Kolokotroni Street.

SURVEYING STAFF: PIRAEUS, 23c, Navarinou Street.

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

ΔΙΑ ΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΣΥΖΗΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΟΥΛΗΝ

παγδαιμόνιο τὰ ταψιά καὶ τὰ τιγάνια καὶ ἀπὸ τὸ μέσσα σαλόνι ἀκούστηκαν πολλὰ ὀπασίματα γυαλικῶν.

Ο καφές τοῦ μπαρμπά-Κυριάκου χύθηκε στὶς φουχτὲς του, ἀλλὰ κρύος πάια, δὲν τὸν ζεμάτισε.

— Σύδι τὸν ἔκαμε τὸν καρό. Δηλητήριο. Δὲν θέλει νὰ μαλακώσῃ, εἶπε, μαζεύοντας τὰ μπρίκια του.

— Ήπιες τὸν καφέ σου, τοῦ λέει ὁ ἄλλος γελώντας. Κάμε καὶ τὸ τσιγάρο σου τώρα.

Ἡ φουρτώνα, σ' αὐτές τὶς ὠρες ποὺ παραδίδεις ἡ νύχτα ὑπῆρξεσία στὴν ἡμέρα, γίνεται σκληρή. Πεισμώνει ὁ καρός ὅσσο ποὺ δὲν παίρνει περισσότερο.

Τὸ ἄδειο βαπτόρι σαλτάρει ἀπὸ κῦμα σὲ κῦμα καὶ διπλαρώνῃ ὁ καρός, βάλνεται μὲ τὸ μποτζίρισμα, ἀπὸ κουπαστή σὲ κουπαστή, ν' ἀδειάσῃ κάθε ζωτανὸν καὶ ἀψυχο περιεχόμενό του.

Καὶ συνείχουν τὴν κουβέντα τους οἱ δύο ναυτικοί.

— Κακά τὰ φέματα μπαρμπά-Κυριάκο. «Ἡ θάλασσα θέλει νεάτα. Θέλει δύναμη. Θέλει ἀντοχή. Δὲν σου λέω, καὶ οἱ γέροι εἰνε χρήστιμοι στὰ καράδια. Ἀλλά οχι ναύτες οὔτε θερμαστές. Σὲ ἄλλα πόστα, ἀνότερα.

— Στὰ παληὰ τὰ χρόνια δύσκολα εύρισκες σαραντάρη σὲ πλεούμενο. «Ἐνώ ἀπὸ τὸν πόλεμο καὶ δᾶθε ὅλοι μας ἀφίσαμε πίσω καὶ τὰ πεγέντα, ἀκόμα.

— Θυμάμαι τὶς προάλλες ἔνα, γιατρὸ στὰ Φιλαδέλφεια, ποὺ πήγα νὰ τοῦ ζήτησα κάτι γιὰ τοὺς πόνους ποὺ μὲ πιάγουν τὶς νύχτες στὰ μπράστα καὶ στὶς κλειδωσες. «Ἐ! καὶ τὶ θέλεις νὰ σου κάνω, μου λέει. Δὲν τὸ κατάλαβες ἀκόμα πώς γέρασες;» Καὶ ὑστερά κάνει μόνος του. «Δὲν μπορῶ νὰ καταλάβω γιατὶ δῆλα τὰ Ἑλληνικὰ τὰ καράδια εἶναι γεράτα μὲ γέρους...»

— Ποὺ νὰ τὰ καταλάβῃ ὁ χριστιανός; Πῶς νὰ χωρέσῃ στὸ μυαλό του, ὅτι στὴν πατρίδα μας ἡ ζωὴ κρατεῖ ὅσο κρατοῦν καὶ τὰ κότασα σου;

— «Ἐγέρασες; Ἐπέθανες; Ἀχριστεύθηκες; Ἐπετάχθηκες;» Σ' ἄλλους τόπους ὑπάρχει θέση γιὰ τὰ γερατεῖ. «Ὑπάρχουν τρόποι γιὰ νὰ 'βρη καὶ ὁ γέρος τὴν ἡσυχία του καὶ τὴν ἀνάπταυση του, διποὺ ἀποτραβίδεται ἀπὸ τὴ στιγμὴ ποὺ παρατάει τὴ δουλειά του ὥστη τὴν παίρνει ὁ Θέος.

— Στὸν τόπο μας, γράψε ἀλλοίμονο. «Ἀν ἔχης κανένα παιδί καὶ σὲ ἀξιώσῃ ἡ Παναγία νὰ βγῆ καλό, τότε κάπου θ' ἀκουμπήσῃς. Δισφορετικά σε περιμένουν μέρες μαρες καὶ θλιβερές...»

— «Ἄλλοτε, λέγαμε πώς είχαμε κάποιο Ταμείο ποὺ μᾶς ἔδινε λίγες πενταρδεκάρες, διποὺ βγαίναμε ἀπόμαχοι. Τώρα, πάει κι' αὐτὴ ἡ πόρτα. Μᾶς τὴν ἔκλεισαν.

— «Ὑπάρχουν καὶ τώρα συντάξεις. Ἀλλά δὲν φθάνουν οὔτε γιὰ τοιγάρο...»

— Ἀπὸ βραδύς, λέει ὁ ἄλλος, κάτι διάδασα σὲ κείνη τη φυλλάδα. Και ἔδιεξε τὰ «Ναυτικά Χρονικά». Κάτι γράφει ἔνας, σχετικὸ μὲ τὴν κουβέντα μας. Λέει πώς πρέπει καὶ τὸ Κράτος νὰ ἐλθῃ συνεπικούρῳ στὶς συντάξεις, μιὰ ποὺ καὶ τὸ Κράτος στάθηκε ἡ μεγαλύτερη αἵτια τῆς κατάντιας τοῦ Ταμείου. Λέει πώς ἔνα ἐλάχιστο μέρος ἀπὸ τὴ φορολογία τῶν βασιτῶν, βέ πρέπει νὰ πάντα γιὰ ινίσχυση στὶς ἔκσευρειασμένες τὶς συντάξεις τῶν ναυτικῶν. «Ἐγώ νομίζω, δῆλα τὰ λέει αὐτὸς που τὰ γράφει.

— Ποὺς ξέρει τὶ γεροσαραβαδιασμένος συνάδελφος θὰ εἴνε, μπαρμπά-Κυριάκο. Κανένας σὰν καὶ τοῦ λόγου μας θὰ εἴνε καὶ ὀνειρέυεται καρδεία. Τὸ διάδασα καὶ ἔγώ τὸ... παραμύθι του καὶ τὴν ὑπογραφή του. Γιώργης Λαζαρίδης, Θαρρὼ πώς, τὸν ξέρω. «Ἐναν μὲ τέτοιο ὄνομα είχαμε μαραγκό σ' ἔνα Χιώτικο ποὺ ἔκαμε προπολεμικά. «Ἴωσα νὰ εἴνε αὐτός. «Ἐνας ἄλλος πάλι Λαζαρός ἦταν μαρκονιστής, ἀλλά δὲν θυμάμαι τὸ μικρό του ὄνομα. Καὶ αὐτὸς μπορεῖ νὰ εἴνε.

— Μὲ τέτοια ὄντα, μπαρμπά-Δημοσθένη, είνε γεμάτα τὰ Χιώτικα. «Ἐγώ ξέρει καὶ ένα-δύο Καπετανάους ποὺ λεγόντουσαν ἔτσι. Ποὺς ξέρει ἂν δὲν είνε κάποιος ἄπ' αὐτούς.

— Αἱ, οχι καὶ καπεταναίους!... Αὐτοὶ δέσο καὶ νάνοι τοὺς τυχαίουν εύκαιριες ποὺ κάπι κάνουν καὶ δὲν τοὺς βρασκουν κούφιους τὰ γεράματα. Ἐπιέμων, οἵτις αὐτὰ ποὺ διάδασμε ἔγραφτήκανες ἀπό πονεμένο χέρι. «Ἀπὸ ψυχή ἀπελπισμένη ποὺ ξέρει τὸ πόνο μας, τὴν κατάντια μας καὶ τὰ μελλούμενά μας.

— Νά σου πὼ κάτι νὰ γελάσης μπαρμπά-Κυριάκο. Χθὲς βράδυ, ποὺ είχα τιμόνι καὶ ἤταν στὴ γέφυρα καὶ δὲν Καπετάνιος, πρέθε κεῖ ὁ μαρκονιστής. «Ἐπιάσαμε τὴν ίδια κουβέντα καὶ συζητούσαμε, ποιὸς τάχα είνε αὐτὸς ὁ Γιώργης Λαζαρίδης. Τὸ λοιπόν, ὁ μαρκονιστής ἐπέμενε νὰ λένε, διποὺ τὸν ξέρει καὶ είνε λέει...» Εφοπλιστής.

Οι δύο γερόντοι ναυτικοί πνιγκάν τώρα στὰ γέλια καὶ στὸν τσιγάροθηκα:

— Δὲν τὸν καταβρέχεται τὸ φωστήρα; Ἀκοῦσε, έφοπλιστής. Καλὰ πώς δὲν τὸν ἔκανε καὶ... Ναύπροχο η «Υπουργό».

— Δὲν λέγονται τέτοια μπαρμπά-Δημοσθένη ἀπὸ στόματα ἔφοπλιστικὰ οὔτε γράφονται ἀπὸ χέρια χορτατών καὶ ἔξασφαλισμένων. Αὐτοὶ, μάτια μου, ἔχουν ἄλλες ἔνοιες στὸ μυαλό τους καὶ ἄλλες ἀνήσυχες. Τέτοια συνθήματα δὲν βγαίνουν ἀπὸ τέτοιες πόρτες. Μπορῶ μάλιστα νὰ σου ύπενθυμίσω ἀντίθετα πράγματα. Καὶ οχι μιὰ καὶ δυο φορές. Αὐτοὶ δὲν διακολύουνται νὰ πώνε, διποὺ μᾶς πληρώνουν ἥγεμονικα καὶ ποτὲ δὲν σταματοῦν νὰ λένε, διποὺ εἶνας λόγος τῆς ὀκρύειας τῶν καραβίων εἶνε οἱ δικοί μας οἱ μισθοί καὶ τὸ δικό μας τὸ φαγητό. Καὶ θὰ μᾶς πῆ τώρα καὶ ὁ κύριος μαρκονιστής, διποὺ τὸν ξέρει αὐτὸ τὸ φουκαρά τὸ Λαμίδι καὶ είνε λέει...» έφοπλιστής.

— Ενα νέο κύμα ἐτάραξε τὸ πλεούμενο. Τὴν ίδια στιγμὴ τὸ καμπανάκι ἀπὸ τὴ γέφυρα ἔστελνε κάτω τὴν ζευξισμένη του φωνή, ἀγγέλλοντας τὴ σκάντα-βάρδεια. Καὶ τὰ δύο γερούτακια τράβηξαν γιὰ τὰ γιατάκια τους, γελώντας ἀκόμα μὲ τὶς ἀνοσίες τοῦ μαρκονιστή.

ΘΑΝΑΣΗΣ.

C. G. VARCADOS & C°

SHIPCHANDLERS

A D E N

Cable Address: «VARCADOS»
Provisions and General Groceries
Fresh Meals, Engine and deck Supplies
We Guarantee: Prompt Service, Best Quality, low Prices
and Entire Satisfaction.

YIOI FILITITPOU K. FRAGKOUΔH

Τὸ «Αρχαιότερον καὶ Τελείωτον τῶν ἐν 'Αλεξανδρείᾳ Μηχανουργείων. 1780θεν τῷ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ : Τοῦ 'Αγγλικοῦ 'Υπουργείου Πολ. Μεταφορῶν.
Τοῦ 'Αγγλικοῦ Ναυαρχείου.
Τοῦ 'Ελληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ M. A.

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

«Ἐπισκευαὶ πλοίων πάσης φύσεως καὶ εἰσαγωγὴ αὐτῶν εἰς Δεξιμήνην. 'Ἐπεκτείνεται τὰς ἔργασιας ἀφορῶσης τὴν Μηχανουργείν την ζευξισμένην. — 'Ονυγονοκαλλήσεις καὶ 'Ηλικτρουργοκαλλήσεις. — Χυτήριον 'Ορειχάλκου καὶ Χυτοσιδίου.

«Ἐργοστάσιον καὶ Γραφεῖα: 68-70. 'Οδὸς ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡΑ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Τηλέφωνον. R 591 Τηλεγραφική Διεύθυνσις: «FRANGSONS» ALEXANDRIJA

τῶν Μεσογειακῶν φορτηγῶν, διὰ τῶν διατάξεων τοῦ ὑπὸ κατάρτισιν νομοσχεδίου τοῦ μπουργείου Οἰκονομικῶν. (Χειροκροτήματα).

Ν. Ζορμ πά. Τὸ αἴτημα, κ. Πρόεδρε, τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, εἰναι δικαιότατον. Οἱ ἀνθρωποι αὐτοὶ προσέφεραν τὰς περιουσίας τῶν ὡς ὀλοκαύτωμα εἰς τὸν ἄγώνα τῆς Ἑλλάδος, ἐνῷ ἥδυναντο νὰ φυγουν καὶ αὐτοὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν, νὰ πλουτίσουν καὶ νὰ ἐπανέλθουν στήμερον ὑπὸ ταῖς αὐτᾶς προύποθεσεις, ποὺ ἐπανέρχονται οἱ συνάδελφοι τῶν. Ἐν τούτοις, δὲν ἔφυγον, παρέμεναν εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἔζησαν μαζὶ τὴν ἄγωνιαν καὶ τὸ δράμα τοῦ λαοῦ μας. "Εχουν ἀπόλυτον δίκαιον. Συνιστὼ τὴν ἀναφοράν των καὶ παρακαλῶ τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας νὰ ἐπιληφθῇ μὲ κατανόησιν τῶν αἵτημάτων τῶν διὰ νὰ κατορθώσωμεν νὰ διατηρήσωμεν τὰ πλοιὰ αὐτὰ εἰς τὴν Μεσόγειον. Τὰ πλοιὰ αὐτὰ μάς χρειάζονται σχι μόνον διὰ τὴν ἔξυπηρτεσιν τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, ἀλλὰ καὶ δι' ἔθνικούς λόγους. Εἶμαι πρόθυμος, κ. 'Υπουργέ, νὰ ψηφίσω πάντα μέτρων ποὺ θὰ φέρετε εἰς τὴν Βουλὴν καὶ τὸ ὅπιον θὰ συντελέσῃ εἰς τὴν ικανοποίησιν τοῦ δικίου αἵτημάτος τῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν πλοιῶν.

Π. Ν τεντι δάκης. Κύριε. Πρόεδρε, μετὰ τὴν πλήρη ἀνάπτυξιν τοῦ θέματος ἀπὸ τοὺς προλαήσαντας κ. συναδέλφους, δὲν ἔχω τὶ περισσότερον νὰ προσθέσω, ἀλλὰ νὰ παρακαλέσω καὶ ἔγω τὸν κ. 'Υπουργὸν νὰ ἔξετάσῃ μὲ προσοχήν καὶ ἐνδιαφέρον τὸ ὑπόμνημα τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων.

Ε. Μαρινάκης. ('Υπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας). 'Αναγνωρίζουμεν πλήρως τὸ δικίου αἵτημα τῶν φορτηγῶν μεσογειακῶν πλοιῶν. Εἶναι γνωστόν, δὲ οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν πλοιῶν αὐτῶν κατέβαλον ἐν ποσοστῶν τῶν ὄφειλομένων εἰς τὸ Δημόσιον. Σήμερον ἀδυνατοῦν νὰ πληρώσουν τὰς ὑποχρεώσεις τῶν. Συνητήθην μὲ τὸν συναδέλφον μου ὑπουργὸν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ συνεχήσαμεν τὰ τοῦ διακανονισμοῦ τῆς καταδόλης τῶν ὄφειλομένων, εἰς δόσεις μειωμάτων. Νομίζω, δὲ η λύσις αὐτῆς θὰ ικανοποιήσῃ καὶ τοὺς ἔρωτάντας συναδέλφους καὶ τοὺς ἐνδιαφερομένους.

*Serving
ship and owner*



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.S.LN 0901

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ Α)π "Η ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ,,(1856)

Δικαίως τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» (Τ. 206 σελ. 14) ἔχαιρέτησαν τὸν εἰς τὸν Πειραιά κατάπλουν τοῦ μόλις ἐκ τῶν ναυτηγείων καθελκυσθέντος ἀτμοπλοίου «ΑΧΙΛΛΕΥΣ», τὸ ὅποιον μαζὶ μὲ τὸ ἀδελφὸν «ΑΓΙΑ ΜΕΜΝΩΝ» εἶναι ή τελευταία λέξις τῆς ναυτηγικῆς τέχνης καὶ περιλαμβάνουσι πάσας τὰς ἀνέσεις διὰ τοὺς ἐπιβάτας ὡς καὶ πάντα τὰ ἄλλα τεχνικά μέσα διὰ τὸν ταχὺν, ἀσφαλῆ καὶ ἡρεμον πλοῦν.

Ἐπὶ τὴν εύκαιρια δημοσιεύεται κατωτέρω τὸ ἀπὸ 27 'Ιουλίου 1856 διάταγμα ἐδόθεν ἐπὶ τῆς βασιλείας "Οὐλονος πρωθυπουργοῦντος τοῦ Δημητρίου Βούλγαρη καὶ ὑπουργοῦ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν τοῦ Ἀθανασίου Μιαούλη (ιεὺν τοῦ ἐνδόν Ναυάρχου) διὰ τὸ πρώτον πληρώμα τοῦ ἀτμοπλοίου «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ», τὸ ὅποιον μαζὶ μὲ τὸ «ΥΔΡΑ» καὶ τὸ «ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΝ» ἦσαν τὰ πρώτα ἀτμοκινῆτα 'Ελληνικά πλοῖα, αγορασθέντα ύπὸ τοῦ Κράτους ἐν 'Αγγλίᾳ κατὰ τὸ 1956 ὑπ' αὐτοῦ τοῦ τότε πρωθυπουργοῦ 'Αλεξανδρου Μαυροκορδάτου καὶ ἀντὶ 24.000 λιρῶν συνολικώς, διὰ νὰ καταφανῇ ἡ ἀπὸ τότε ἐπιτελεσθεῖσα καταπληγική πρόσδοση.

ΟΘΩΝ ΕΛΕΩ ΘΕΟΥ ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Περὶ τοῦ πληρώματος τοῦ ἀτμοπλοίου «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»
«Ἐπὶ τὴν προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῶν Ἐσωτερικῶν ὑπουργοῦ λαδοντές ὑπ' ὅψιν τὸ ἀπὸ 10 'Ιουλίου τ. Ε. Ἡμετέρον Διάταγμα περὶ πρωσωρίης συστάσεως ἀτμοπλοϊκῆς συγκοινωνίας, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν.

A. Τὸ πληρώμα, τοῦ ταχυδρομικοῦ ἀτμοπλοίου ή «Βασιλίσσα τῆς Ελλάδος» θέλει σύγκεισθαι ἐπὶ τὸν παρόντος.

1. 'Εξ ἑνὸς διευθυντοῦ μὲ μηνιαίον μισθὸν μέχρι δραχ. 100.

3. 'Εξ ἑνὸς ναυτοῦ μετὸν μισθὸν μέχρι δραχ. 100 καὶ ἑνὸς ὑπαναυκήρου μέχρι δραχ. 80.

4. 'Εκ δύο μηχανικῶν, τοῦ μὲν πρώτου μὲ μηνιαίον μισθὸν δραχ. 450, τοῦ δὲ δευτέρου δραχ. 310.

5. 'Εξ ἑνὸς ναυτοῦ αὐτοῦ σ'. τάξεως, δονοθεῖσαν, μὲ μηνιαίον μισθὸν δραχ. 65 καὶ ἑνδεκα ἑπέρων μὲ μηνιαίον μισθὸν 45 — 50 δραχμῶν.

6. 'Εξ ἑνὸς ξυλουργοῦ μὲ μηνιαίον μισθὸν μέχρι δραχ. 70.

7. 'Εξ ἑνὸς τροπιστοῦ ναυτού.

8. 'Εκ τεσσάρων θερμαστῶν μὲ μηνιαίον μισθὸν μέχρι δραχ. 75.

9. 'Εκ δύο ἐπὶ τὸν γαιανθράκων, μὲ μηνιαίον μισθὸν μέχρι δραχ.

45 καὶ

10. 'Εκ δύο υπηρετῶν μὲ μηνιαίον μισθὸν δραχ. 50.

B. Χορηγοῦνται, λόγω τροφῆς, εἰς μὲν τὸν Διευθυντὴν δραχ. δύο, εἰς τὸν φροντιστὴν δραχ. 1.75, εἰς τὰ λοιπὰ πρόσωπα τοῦ πληρώματος δραχ. 1.24 ἡμερησίων καὶ εἰς τοὺς μηχανικούς ἀνὰ δραχ. 68 μηνιαίων, δὲ τρόπος τῆς προμηθείας καὶ τὸ ποσὸν τῆς τροφῆς κανονίζεται δι' ὑπουργικού κανονισμοῦ.

G. Εἰς μὲν τὸν Διευθυντὴν τοῦ ἀτμοπλοίου ἀνατίθεται τὸ καθῆκον τοῦ παραλαμβάνειν ἀπὸ τοὺς φορτωτὰς καὶ παραδίδειν εἰς τὰ ἀρμόδια τελωνεία τὰ διὰ τοῦ ἀτμοπλοίου μετακοιζόμενα ἐμπορεύματα καὶ ίδιωτικὰ χρηματοδέματα καθὼς καὶ τὰ δι' αὐτοῦ στελλόμενα δημόσια χρήματα εἰς ὃν τιαν ἥθελε διαταχθῆ παρὰ τῆς παραδίδουσῆς αὐτὰ ἀρχῆς.

Εἰς δὲ τὸν φροντιστὴν α) τοῦ παραλαμβάνειν καὶ ἔξελέγειν τὰ εἰσιτήρια, β) τοῦ εἰσπράττειν τὸν ναυλὸν διὰ τὰ περιπλέον τοῦ κανονισθέντος βάρους εὐρημόσμενα πράγματα τῶν ἐπιβατῶν, γ) τοῦ παραλαμβάνειν καὶ παραδίδειν τοὺς ταχυδρομικούς φακέλους καὶ δ) τοῦ φροντίζειν περὶ τῆς καθαριότητος τῶν κλινῶν διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς α. καὶ β'. θέσεως, περὶ τῆς υπηρεσίας διὰ τοὺς ἐπιβάτας καὶ τοῦ φωτισμοῦ τῶν δωματίων, ἐνεργουμένων ύπὸ τῶν ὑπηρετῶν.

"Αθῆναι, τὴν 27 'Ιουλίου 1856

Δ. ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ

Κατόπιν ἐπικολούθησε τὸ ἀπὸ 11 Αὐγούστου 1861 Διάταγμα περὶ σχηματισμοῦ τοῦ πληρώματος τοῦ ἀτμοπλοίου «ΥΔΡΑ», ὅπως ἐπίστησε εἰχε προηγηθῆ τὸ ἀπὸ 8 'Απριλίου 1855 Διάταγμα (πρὸ ἑκατὸν σχεδὸν ἀκριβῶς ἔτῶν) περὶ συστάσεως τῆς πρώτης ἀκτοπλοϊκῆς συγκοινωνίας μεταξὺ τῶν νήσων καὶ τῶν παραλίων μερῶν τῆς Ἑλλάδος, περὶ ὧν πιθανῶς εἰς ἐπόμενον σημείωμα.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

OVERSEAS SUPPLIERS & CO. INC.

SHIP-CHANDLERS
EXPORTERS & IMPORTERS

I, KAIGAN DORI I CHOME

YOKOHAMA, JAPAN

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

Prompt delivery.

Cables: OVSUP Yokohama.

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

DIRECTOR: COSTAS PULEZOS

ΤΟ ΥΠΕΡΟΧΕΑΝΙΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΝ

ΘΑ ΣΥΝΥΠΑΡΕΟΥΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΑ

Πρό ξένη πεπτά μόλις έτών, ότι σοδαρώτεροι τών παρατηρητών προέβλεπον τήν δρασίαν μέν, αλλά σταθερώς προοδευτική και ένδεχομένως παντελή έξαφάνισιν τών μεγάλων έπιβατηγών λάτινερ. Αι έταιρισι ένασεριν συγκοινωνών εφάσιν, το διεκδικούσα με σθένων πάροφαστικότηταν κατάκτησιν τών μεταφορών έπιβατων. Τά αεροπλάνα, απειρωτικά ταχύτερα και πολλάκις ανετέρα τών πλοίων, με έλαφράν μόνιν έπιβαρυντιν τών ναύλων των, θέωρούντο προωρισμένα νά κερδίσουν άγνων.

Σήμερον, άντιθέτως, άρκει νά ρίψη κανείς ήνα βλέμμα εις τόν λιμένα—λόγου χάριν—τής Νέας Υόρκης, διά νά άντιληφθη πόσον έσφαλμέναι υπέρβραν αί άνωτέρω προβλέψει. Δέν δυναται, φυσικά, νά όμητη τις περί πειραϊσμένης δράσεως τών υπερωκεανών, όταν δέλπη το νεοτεύκτον «Κουγκσαλμ», της Σουηδικής πρός την Αμερικήν γραμμής, νά όλισθαίνη ύπερφράνως εις τήν θάλασσαν, καθηή ήν ακριβώς έποχην ύπειθετο ούτι θά έφεναίζοντα εκ τής έπιφανειας της τα μεγάλα λάινερς. Κάθε άντιρρησις υπόχωρει, όταν υπόργοντα κανείς ποίον έργον έπειταλούν όχι μόνον το σύστημα λάινερ «Ηνωμέναι Πολιτείαις» η τά δλανδικά υπερωκεανία «Μασανταμ» και «Ρύνταμ», αλλ' ούτι και αύτά τά δύο «Κουγκς» της «Κιουάναρ» δέν παρουσιάζουν ακόμη κανένα έξωπερικόν σημείον έξαπλησεως. Πρό έδουμάδος και αύτοι οι Γερμανοί, οίτινες άπο του 1939 έχουν διακόψει τήν υπερωκεανήν ύπηρεσίαν των, ένεκανισαν την γραμμήν Βρέμης—Νέας Υόρκης μέ τό ένοικιασθέν λάινερ «Βερολίνον» 19.000 τ. γκρας.

Προφανές θέν αποδίδει, ούτι οι διατυπώσαντες τήν προσαναφερθείσαν πρόδηλων δέν είχον έπαρκως σταθμίσει τούς οικονομικούς και ψυχολογικούς έκινους παράγοντας, έπι των όποιων δασιέται τό υπερωκεανίον ταξίδιον. Τέσσαρες, ιδιαιτέρως, έκ τών έν λόγω παραγόντων έξειτι μήθησαν:

α) Ό αν θρα π ο: «Υπάρχουν σήμερον εις τόν κόσμον πειροστέραι άνθωσαν, εις δέ τάς «Ηνωμέναι Πολιτείαις—κατ' έσοχην—ό κόσμος έκδηλωνει μείζουν ή κατά τό παρελθόν ροπήν πρός τα ταξίδια.

β) Τό χρήμα: Τά ήμερομίσθια και οι εις χαμηλά έπιπεδα πειρωρισμένοι μισθοί, ηδήμησαν. Πειριστέρεα συνεπώς πρόσωπα έχουν σήμερον τήν ικανότητα νά δαπανήσουν δι' ένα ταξίδιον. Ο παράγων αύτος, όμου μέ τόν προπογενεύεν, διηύρυναν τό ταξιδιωτικών ρευμά, εις τρόπον ώστε νά κατανευηθή τούτο μεταξύ πλοίων και άεροπλάνων.

γ) Ιδιοτροπία και σκοποί: Δι' ένα οινοδήποτε λόγου ωρισμένοι ταξίδιωνται προτιμών τό πλοίον, άντι τού αεροπλάνου. Εξαρτάται η τάση τού ταξιδιώτον από τάς προτιμήσαις ή τάς άντιπαθείας του, άπο τό παρ' αύτού διατιθέμενον χρήμα και άπο τόν χρόνον που διαθέτει διά τό ταξίδιον. Είς πράκτορα ταξίδιων έτοντεν έν προκειμένω, ούτι «εις τήν υπερωκεανίον»—ιδία έπιβατητήν κίνησιν, ύπάρχουν άνθρωποι τού πλοίου και άνθρωποι τού αεροπλάνου, τούς όποιους είναι δύσκολος είναι ο συναγωνισμός, αεροπλάνου και πλοίου. Επί παραδείγματι, τά αεροπλάνα προσελκύουν, σχεδόν αυτομάτως, τούς πελάτες έκείνους, ούτοις πρωτίστων ένδιαφέρονται δι' ένα τοχύ ταξίδιον. Μεταξύ αύτών καταλέγονται οι έπιχειρηματίαι, οίτινες έχουν άναγκην νά μεταδούν έν σπουδή έκει ούπο τούς καλούν αί ίπτοθέσεις των, νά διαπραγματευθούν τάχει και νά επιστρέψουν έσπευσμένως εις τά γραφεία των. Η καπτογορία αύτη τόν ταξιδιωτών καλύπτει και τό μεγαλύτερον δύκον τής πελάτειας τού αεροπλάνου. Σημειωτέον, ούτι πρό τής έμφανισέως τού αεροπλάνου, οί άνθρωποι τών έργασιων άπειρον, κατά κανόνα, τά ταξίδια και διεξήγουν τάς συνεννόησεις έπι τών υπόθεσεών, των τηλεγραφικών. Είς τήν ίδιαν καπτογορίαν πειδαλιμάνεται και ο πειρηγούπης, ο όποιος διαθέτει μόνον δύο ή τρεις έδουμάδος άδειας και προτιμά νά δαπανήση τόν χρόνον αύτον έις τόν πότον τού προσεισμού του. Παράλληλως, συνεπώς, πρός τόν διαστικόν έπιχειρηματίαι, άγοράζει και ο πειρηγούπης αύτος αεροπορικόν είσιτιν. Είς τάς σκέψεις άμφοτέων σπανιών έρχονται τό πλοίον.

Ίδου και αί άπερ τών πλοίων απόφει: «Άν διαφασιστικός παράγων είναι τό χρήμα, δι' ούδεμίαν έχει διά τόν ταξιδεύοντα σημασίαν—ώς τούτο συμβαίνει διά τούς σπουδαστάς, τούς διδασκάλους και άριστην κατηγορίαν πειρηγούπην—τότε τό αεροπλάνον, μή δυνάμενον νά συναγωνισθη, παραχωρει τόν θέσιν του εις τό πλοίον. Πράγματι, δύναται τις νά έδασθαίσι αντί 320 έως 350 δολλαρίων ένα είσιτιν έπι προσθρούν μετ' έπιστροφής, ένω ή χαμηλότερα τημά αεροπορικόν είσιτιν. Είναι ή τόν 425 δολλαρίων.

«Αν πάλιν ούτε διούνος, ούτε τό χρήμα έχουν σημασίαν τινά διά τόν ταξιδεύοντα, διστις ένδιαφέρεται κυρίως διά τήν άνεσιν και τήν πολυτέλειαν. Τότε τό πλοίον εύρισκεται και πάλιν εις προνομιούχον θέσιν έναντι τόν αεροπλάνου. Πράγματι, κανένα αεροπλάνον δέν δύναται νά προσέρθη τι, πρός άντισταθμισιν τήν ποώτης θέσεως τών μεγάλων υπερωκεανών. Πέραν τούτου, ύπάρχει ύπερ τού πλοίου και ο ρωμαντικός χαρακτήρα τού ταξίδιον.

Αι ναυτικαί έταιρισι αισθητάς κατέβαλον προσπαθείας βελτιώσεως τών πλεονεκτημάτων, που παρέχει τό διά θαλάσσης ταξίδιον, έπειτα-

ξαν δέ και έπετυχαν νά αύξησουν τήν πελατείαν τών μεταξύ τών έπιβατών μέσου και χαμηλού είσιδηματος. Υπάρχει σήμερον μεγαλύτερα έπιλογή άνεσεων ή κατά τό παρελθόν, δεδομένου ούτι αί μεσαίαι και σί κατώτερα θέσεις έβελτιώθησαν κατά πολύ. Σήμερον αί άπο θαλάσσης γραμματικού τροφοδοτούνται από εύρυτερον κύκλων έπιβατών χαμηλού είσιδηματος, ως είναι οι μετανάστες, οι έπαναπατρίζομενοι μεταξύ μακράν απόστιαν από τήν γενέτειράν των, οι θιοπαλαίστες σπουδασταί κλπ.

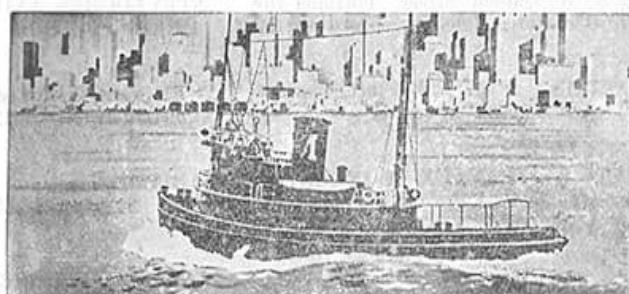
«Αλλοτε, ού μη διαθέωντας έπαρκη χρήματα ταξιδιώτης, ψφειλεις νά έκλεψη μεταξύ τρίτης θέσεως είς ένα μεγάλο υπερωκεανίον ή μάτις γωνίας χώρων, όμοιας πρός τάς διατιθέμενας διά τήν μεταφοράν κτηνών. Ταξιδιών τρίτης θέσεως έσημανται κοινόν θάλασμον ύπνωτηριου και κοινόν λουτρό, χωρις καμιάν πάρο μέρους τού πλοίου προσπάθειαν νά καταστήη τό ταξίδιον κάπως εύχαριστον ή άνεκτον. Άνελαμβάνεται άπλως η μεταφορά τού έπιβάτου εις τόν λιμένα τού προορισμού του και πέραν αυτού τίπτει άλλο. Σήμερον, ή λεγομένη τρίτη θέσης είναι η τουριστική. Ο έπιβάτης τής θέσης έχει ήδιον θαλαμίσκον, συνήθως δέ και ήδιον λουτρό, καθώς και πολλάς άλλας εις τήν διάθεσιν του άνεσεις, αίτινες καθιστούν τό ταξίδιον του εύχαριστον. Είς τήν πρώτην και τήν δεύτερην θέσεις, έπιβάτης έχει εις τήν διάθεσιν του σειράν όλην εύκολιων, έτι δέ και κολυμβητική δεξαμενήν. Οι ταξιδιώται τών πλοίων είναι σήμερον εύτυχεις και έξαίρουν μέ προφανή ικανοποίησιν τά υψηλά πλεονεκτήματα τών «τούριστ-κλάς» υπερωκεανών.

«Η Αμερικανική ύπεραπλατική γραμμή άνηγγειλεν ήδη, ούτι διετέθησαν τά 2) 3) τών μέσων και τουριστικών θέσεων τών υπερωκεανών «Η-νωμέναι Πολιτείαις και Αμερικαίας διά τό Μάρτιον, ένα δηλαδή μήνα προγενεύστερον τής κανονικής περιόδου τών ταξιδίων. Διά τόν Απρίλιον, έχουν προπολωθή διάσι αί τουριστική θέσεις. Η Σουηδική έπισης γραμμή άνεκοντασεν, ούτι δησι αί τουριστική θέσεις τών υπερωκεανών της έκλεισθησαν μέχρι τής 24ης Ιουλίου και ούτι μόνον έλαχισται Α θέσεις άπομένουν πρός συμπλήρωσιν.

Τουριστικά τά έιδια: Αι ναυτικαί έταιρισι, έξι άλλου, διά νά καταστήσουν λαϊκώτερα τά ταξίδια τού ωκεανού, προώθησαν τήν όργανων τουριστικών ταξιδίων, μέ χαμηλάς τιμάς. Τούτο, δέ και μόνον προσελκύει μεγαλύτερα πελάτειαν, άλλα και δυνηθεί τάς έπιχειρησεις νά καλύπτουν αποδοτικών ένστη την πτωχή εις έργασιαν έποχηκής περιόδου.

«Η υπερωκεανίος αύτή τουριστική κίνησις άναφερεται, ώς έπι τό πλείστον, εις Αμερικανούς πολίτας, μειούται δέ, ώς είναι έπομενον, κατά τούς ψυχρούς μήνας. Συνεπεια τούτου, πολλαί έταιρισι άποσπουν τά σφάλη των από τάς συνήθεις ύπηρεσιας των και τά διαθέτουν τό φθινόπωρον. Τό χειμώνα και κατά τάς άρχας τού έσαρος εις πειρηγητικών πλόας πρός τά θερμά κλίματα. Τά ταξίδια ταῦτα—κυρίως πρός τήν Καραϊβικήν θάλασσαν—διάρκουν μεταξύ 12 ήμερων μέχρι τριών μηνών (γύρω τού κόσμου), μέ κόστος κατά πειρηγητήν μεταξύ 290 μέχρι 2500 δολλαρίων και άνω.

HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEATOWAGE



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

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

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER	LIVERPOOL
13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	REAGN LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»
ADEN IONIAN SCANDINAVIAN LLOYD	SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IM- PORT & EXPORT.	STEVEDORES
20-58, The Crescent, Steamer Point Tele: 226 Cables «Vassilios»		
ALGIERS S. A. SENIA	SHIPCHANDLER	LOURENCO MARQUES
Cables: Senia—Algiers	American Cigarettes Export	VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables: «Cretikos»
AMSTERDAM	STEVEDORES SUPERINTEN- DENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	SHIPCHANDLERS
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD	STEVEDORES	N. KASSIMATIS
Tele: 41860 Binnenkant 47		62, Avenue Alvares Cabral Tele: 5254 Cables «Nikas»
ANTWERP	STEVEDORES	MADRAS & COAST PORTS
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD.		N. SELVARADJALOU CHETTY & Co
Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27		Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables: «Stevedore — Madras»
Cables: «Fransswart»		MELBOURNE
JOSEPH J. LEE & Co 17, Batavia Street,	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	UNITED STEVEDORING PTY Ltd.
Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64		Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5
Cables: «Lee»		Cables: «Fleetways»
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.	STEVEDORING	STEVEDORES
Avenue d' Italie 92, Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex. An. 212	SUPERINTENDING	THE FLEET FORGE PTY Ltd.
STEVEDORING Co. GYLSEN	STEVEDORES & CONTRA- CTORS SWORN WEIGHERS	Tele: MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5
Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	CARGO SUPERINTENDENTS	Cables: «Fleetways»
BALTIMORE	STEVEDORES	SHIP REPAIRERS
TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building		UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.
Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»		Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5
MARYLAND SHIP CEILING Co INC.		Cables: «Fleetways»
320 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»	SHIP FITTERS	SHIP'S FITTINGS
CALCUTTA	STEVEDORES	Messrs. E. P. & A. FRASER
ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.	STEVEDORES, SHIPCHAN- DERS CHIPPING & PAINT- TING CONTRACTORS	«Phosphate House», 515, Collins Street. Tele: MB 3155. Cables «STEVEDORE».
Canning House, 137, Canning Street		STEVEDORES & CONTRACTORS
Tele: Bank 5339		
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD	SHIPCHANDLERS	JAMES PATRICK SHIPPING Co
Tele: 3—1478 2 Selkirk St.		Melbourne, Sidney, Brisbane
Cables: «Hermes»		
COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS	SHIP FITTERS	MORMUGAO
PORTLAND STEVEDORING Co	STEVEDORES AND	LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING
1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore.	GRAIN FITTERS	Cable: LEMUIR SHIPS AGENTS
Cables «Portsteve». Telephone Broadway 5497.		
DAKAR	SHIPBROKERS &	I. P. NORONHA
«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade	SHIPCHANDLERS	Cable: IGNATIUSNORONHA
Tele: 108 Cables: «Overall»		
DUNKIRK	SHIPCHANDLERS	NAPLES
SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES		DITTE RIUNITE PUCCI BROS
Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED
JOKELSON & HANDTSAEM		Cables: «Pucci Bros» WAREHOUSE OWNERS
Tele: 782/5 8 Place des Nations	STEVEDORES	
Cables: «Jokelson»		
FINLAND ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES		NEW YORK
MEMBERS AT ALL PORTS		MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC.
FREMANTLE	STEVEDORES	Tele: 3—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS
NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St.		
Tele: L 1064 Cables: «Stevnichol»		PENANG
GENERAL COMMERCIAL Co	SHIPCHANDLERS	S. V. K. PATCHEE BROS (Manum)
11, Pakenham Street		Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «Ismalia» STEVEDORES
Tele: L. 3412 Cables: «Genecomco»		
GEORGETOWN (DEM)		PHILADELPHIA
S. R. WILTSHIRE & SONS.		INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves
41 & 42 New Market & Mundy Streets		Tele Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco» TOWAGE
Tele: Central 814 Cables: «Wilbut»	SHIPCHANDLERS	INDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves
		Tele: Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco» STEVEDORES
GIBRALTAR		MURPHY COOK & Co
JAMES MOLINARY LTD	SHIPCHANDLERS	The Burse Philadelphia 6,
Irish Town 40. Tele: A. 868 Cables: «James»		Tele: 3—5514, 3—5515 Cables: «Stevedore» STEVEDORES
GULF PORTS Covering New Orleans, Galveston, Houston, and Sabine		RANGOON COMOTTO SON & Co LTD.
HANSEN, TIDEMAN & DALTON INC.		P. O. Box No 189, Cables: «Macotto» STEVEDORES &
District		SHIPCHANDLERS
Cables: «Handt» Cotton Exchange Bldg.	STEVEDORES &	
	SHIP'S AGENTS	
HAMBURG THOR NILSEN		ROTTERDAM
21, Kajen Tele: 33.28.41/42	STEVEDORES	N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK
Cables: «Stevedoring Hamburg»		Tele: 72868 Bolnes Cables: «Boele»
		SHIP REPAIRERS & BUILDERS
BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIOS MELLIS)		N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.
3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions»		Tele: 23168 Willemekade 21 Cables: «Advantage» STEVEDORES
Tele: 33 92 08 and 33 73 81	SHIPCHANDLERS	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORES, SUPERIN-
		TENTS, GRAIN ELEVATOR
		& GRAB DISCHARGING ALL
		CARGOES
SINGAPORE DAWOOD & Co 57 Raffles Quay		SINGAPORE DAWOOD & Co 57 Raffles Quay
Tele: 4757 Cables: «Lathiphia»		SHIPCHANDLERS
SYDNEY N.S.W. N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD		
Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street		
		Cables: «Motive»
VANCOUVER B.C.		STEVEDORES
EMPIRE STEVEDORING Co		Tele: Pacific 8341/3 895 Railway Street
Tele: 27190 Maaskade 113		Cables: «Despatch»
Cables: «Fransswart»		STEVEDORES
LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)		
850, Hastings Street West.		
Tele: Marine 6481—2 Cables: «Louiswlf»		GRAIN FITTERS
		AND STEVEDORES

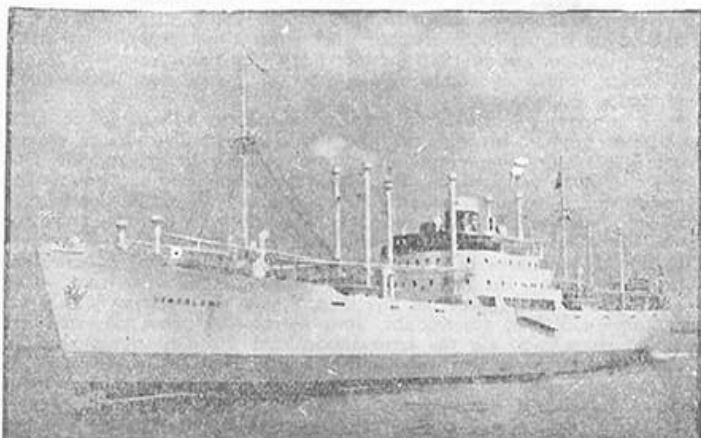
οκτωπτήριας άμερικανικής έταιρίας την 20ή Φεβρουαρίου.

• Είναι γνωστό ότι επί μακρὸν κρατήσασα διαδικασία διὰ τὴν ἀναγνώρισιν τῆς «Ἀμέρικαν «Ἐξπορτ Λάινς», ως πράκτορος τῆς έταιρίας «Ιταλίας εἰς τὰς Ἡγεμόνες Πολιτείας. Η «Ομοσπονδιακή Διοίκησις τῆς Ναυτιλίας» ἀνέκοινωσε πρὸ ημερῶν τὴν ἀπόφασιν τῆς, διὰ τῆς ὁποίας ἀπὸ τὴν 30ή Ιουνίου ἐξ ἐπιβάλλεται εἰς τὴν «Ἐξπορτ» νὰ παύσῃ πρακτορεύουσα τὴν «Ιταλία». Εἰς τὸ αὐτολογικὸν τῆς ἀπόφασεως τονίζεται, ὅτι οὔτε ειδικαὶ συνθῆκαι ὑφίστανται, ἀλλ' οὔτε καὶ κρίνεται, ως ὄρθη, η τοιούτη ἔργασία, ἐφόσον ἡ «Ἐξπορτ» ἐπιχορηγεῖται ἀπὸ τὸ Δημοσιόν, ἀκριῶν διὰ νὰ συναγωνίζεται τὰ ξένα πλοία εἰς ούσιῶδεις πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν γραμμάτια.

• «Ενδεκα μικρὰ σκάφη, συνολικῆς ἀξίας ἑνὸς δισεκατομμυρίου γένεν, παρηγέλθησαν τελευταῖς ἀπὸ τὴν Σοδιετικὴν Ρωσίαν εἰς τὰ ἱστωνικὰ ναυπηγεία. Ἐξ αὐτῶν, τέσσαρα εἶναι ρυμουλκά, ἔξι ἀλιευτικά καὶ ἕνα εἶναι φορτηγόν, χωρητικότητος 5000 τόνων. Η ἀξία τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν θά καλυφθῇ μὲν ἀνταλλαγὴν διαφόρων ρωσικῶν προϊόντων καὶ κυρίως μὲν μεταλλεύματα καὶ ζυλέιαν.

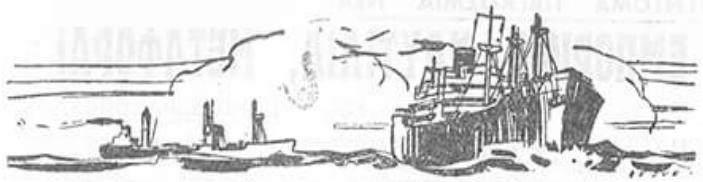
• Η «Ομοσπονδιακὴ Διοίκησις τῆς Ναυτιλίας» ἔζητησε τὴν ὑποδολὴν προτάσεων ἀπὸ μέρους δῶδεκας μεγάλων βιομηχάνων διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τοποθέτησιν ἐργασίας ἐνὸς «λίμπερτου», τοῦ πρώτου ἀεριοστροβίλου. Ἐφ' ὅσον αἱ δοκιμαὶ θὰ εἰναιὶ ικανοποιητικαὶ, ἡ τροποποίησις ωρισμένου ἀριθμοῦ πλοίων τοῦ ρηθέντος τύπου θὰ ἀντιμετωπισθῇ. ἔαν—βεβαίως—καὶ τὸ Κογκρέσσον ηθελε παράσχει τὰς ἀναγκαιότητας πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν πιστώσεις.

• Τέσσαρες ναυτικαὶ έταιρίας συνέστησαν, ἐν συνεργασίᾳ, τακτικὴν γραμμὴν μὲν μηνιαίας ἀναχωρησίες ἀπὸ τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου πρὸς τὴν Ἔρυθρὰν Θάλασσαν, τὸν κόλπον τοῦ «Ἀδεν, τὸν Περσικὸν Κόλπον, τὸ Πακιστάν καὶ τὰς Ἰνδίας. Η γραμμὴ ἐπωνυμάσθη «Ἀμέρικαν—Μίντ—Ἡστ Λάιν», περιλαμβάνει δὲ αὐτὴ τὰς αἴγυπτικάς έταιρίας «Ἀλεξανδρία Ναβιγκέσιον» καὶ «Μίσρο», τὴν «Μπρίταν Στήμποτ Κόμπαν», τοῦ Λονδίνου καὶ τὴν γερμανικὴν «Φίσερ», τοῦ «Ἐμδεν. Η πρώτη ἀναχωρησίς ωρίσθη διὰ τὴν 20ή Μαρτίου.



SOL
Always at
your service

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



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

'Ην. Πολιτεῖαι'

Διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἀνασυγκρότησιν

Ἀνεκοινώθη πρὸ ημερῶν δεκαεταρικὸς προκαταρκτικὴ ἔκθεσις ἐπὶ τῷ ἀποτελεσμάτῳ τῆς διεσχιθεῖσης ἐρεύνης ἀπὸ ὑποεπιτροπὴν τῆς Γερουσίας, προεδρουμένην ὑπὸ τοῦ γερουσιαστοῦ κ. Πότερ, ἀναφορικῶς μὲ τὴν θέσιν τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας. Εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἔκθεσιν προτείνονται ἐν συντόμῳ τὰ μέτρα, ἃτινα θὰ εῖδει νὰ ληφθουν διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτιλίου τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν. Συνοψίζονται ταῦτα: Εἰς τὴν ἀναθεώρησιν τῶν περὶ ναυπηγήσεων νομοσετικῶν προβλέψεων, ὥστε νὰ ἀπλουστευθοῦν αὐταὶ καὶ νὰ διευκολυνθῇ οὕτω η ναυπηγησίς μεγάλων ἐπιβατηγῶν πλοίων. Εἰς τὴν ἐνθάρρυνσιν τοῦ ιδιωτικοῦ ἐφοπλισμοῦ διὰ τὴν παρ' αὐτοῦ ἀνάλημμα ναυπηγήσεων. Εἰς τὸ διὰ νόμου καθορισμὸν τοῦ 50%, ὑπὲρ τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων, ὅλων τῶν φορτίων τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Προτείνονται ἀκόμη ἡ ἐπιχορηγίησις πρὸς τὰ τράμπης τὰ ἀπασχολούμενα εἰς ἔθνικὰς μεταφοράς ὁ καθορισμὸς τῶν δρίων δικαιοδοσίας κατὰ τὴν μεταφορὰν τῶν φορτίων ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν Στρατιωτικῶν Μεταφορῶν, ἡ μελέτη τῶν μέτων ἀποφυγῆς τῆς δισκρίσεως σημαίας εἰς βάρος τῶν Ἀμερικανικῶν σκαφῶν καὶ ἡ μελέτη τῶν ἀναγκῶν τῆς ἔθνικῆς ἀμύνης διὰ τε τῶν ἔξεδρικῶν καὶ τὸν ἐνέργεια τοῦ ἐμπορικού στόλου τῆς χώρας.

Εἰς τὴν ἔκθεσιν ὑποδεικνύεται, ὅτι τὰ 80% τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας ἀναφέρονται εἰς σκάφη, ἃτινα θὰ καταστούν παρήλια τὸ 1965 καὶ συνεπῶς θὰ πρέπει ἀπὸ τοῦδε νὰ ἀντιμετωπισθῇ τὸ πρόβλημα τῆς ἀντικαταστατῶν των. Εκ τῶν 1700 ἐν ἐφόρεις ἐμπορικῶν σκαφῶν, τὰ 1500 εἶναι «λίμπερτς», ἃτινα, ὡς γνωστόν, θεωροῦνται πλέον ὡς παντελῶς ἀκατάλληλα δι' υπερεσίαν, ἐν περιπτώσει εθνικῆς ἀνάγκης. Ἀναφέρεται ἐν συνεχείᾳ καὶ ἡ προσπάθεια τοῦ «Ομοσπονδιακοῦ Γραφείου τῆς Ναυτιλίας» διὰ τὴν ἐγκατάστασιν εἰς τὰ λίμπερτας νέου πρωτοτυρίου συστήματος. Εν τῷ μεταξύ, τὸ ὑπουργεῖον «Ἐθνικῆς Ἀμύνης»—βάσει προσφάτων ἐκτιμήσεων—έχει ἀνάγκην διὰ τὴν πλήρωσιν τῶν μεταφορικῶν τοῦ ὑπερετῶν, πέρον τῶν ὅσων κατέχει, 165 ἀκόμη φορτηγῶν σκαφῶν, διὰ τοῦτο μεγάλων ἐπιβατηγῶν διὰ μεταγωγικά καὶ 43 μεγάλων δεξαμενοπλοίων. Ταῦτα δέ, καθ' ὃν χρόνον οὔτε ἔνα πλοίον τῶν 1000 τ., καὶ ἄνω δὲν τελεῖ εἰς Ἀμερικήν ὑπὸ ναυπηγησίν ἢ ὑπὸ παραγγελίαν δι' Ἀμερικανικὸν λογαριασμὸν.

* * *

«Η «Ομοσπονδιακὴ Διοίκησις τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας» ἀπεφάσισε νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὸ Κογκρέσσον τὰς ἀναγκαῖες πιστώσεις διὰ τὴν ἔξαγοραν 40 τάκερ, ἐπὸ τῶν ὑπηρεσιῶν τελούντων, ἀπὸ ἑκείνας τὰς Ἀμερικανικὰς ἔταιρίας, αἱ οποῖαι θὰ ἐπεδύσουν νὰ τὰς ἐκποιήσουν, προκειμένου ν' ἀποκτήσουν μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα δεξαμενόπλοια. Τὸ σχέδιον ἀποβλέπει εἰς τὴν ναυπηγήσιν καλιτέρων σκαφῶν τῆς κατηγορίας ταύτης, παραλλήλως καὶ πρὸς τὴν ὑποστήριξιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Δύο καλῆς ποιοτῆτος καταστάσεως τάκερος καὶ μὲ ἀξίαν τὴν ἀναγραφούμενην εἰς τὰ βιβλία τῶν πλοιοτητῶν ἔταιριών, μετὰ τὰς διενεργησίας ἀποδέσεις, θὰ δύνανται ν' ἀνταλλάσσωνται μὲ ἔνα μεγαλύτερον, καὶ ταχύτερον δεξαμενόπλοιον. Τὸ Κράτος θὰ ἔνισχυν οικονομικῶς τὸν ἐφοπλιστή τὸν προτιθέμενον νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀνωτέρω σχεδίου.

Τὰ φορτηγά τύπου «Μάρινερ»

Πρόβλημα διὰ τὸ ἀμερικανικὸν δημόσιον ἀποτελεῖ ἡ διάθεσις τῶν τύπου «Μάρινερ» φορτηγῶν, ἐκ τῶν διόποιών 24 ἔχουν ήδη ναυπηγηθῇ καὶ ἄλλα 11 τελούν ὑπὸ κατασκευὴν. Τὰς ἀποτελέσματα τῶν τεθέντων ἐν ὑπηρεσίᾳ «Μάρινερ» εδίκαιωσαν τοὺς κατασκευαστάς των, δεδομένου, ὅτι ἡ ὑπερεσιακὴ τῶν ταχύτης ὑπερεδή τὰ 20 μιλία, φθάσσασα εἰς τίνας περιπτώσεις καὶ μέχρι 22.9 μιλίων, τὰ σκάφη ταῦτα δύμας εἰναι διαπαντραὶ καὶ δὲν θεωροῦνται ἐκμεταλλεύσιμα. «Ἄλλως τε, προορισμὸν ἔχουν —κατὰ κύριον λόγον— τὴν ἔξυπηρτησιν τῶν στρατιωτικῶν μεταφορῶν ἐν περιπτώσει εθνικῆς ἀνάγκης. Πρὸς τὸ παρόν, ἐφόσον δὲν ὑπάρχουν ἐπαρκὴ στρατιωτικὰ φορτία πρὸς μεταφορὰν καὶ ἐφόσον οἱ ιδιώτες ἐφοπλισταὶ δὲν τὰ ἀγοράζουν, τὰ «Μάρινερ» παροπλίζονται τὸ

DAWOOD & CO.

7, Raffles Quay—SINGAPORE

Cables «LATHIPHIA» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 68

DUBASH DEPARTMENT
Government Contractors Stevedores, Provision
Merchants, Lighter Suppliers, ShipChandlers&c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL
STEAMSHIP COMPANIES

Agents in United Kingdom: JONES ROBERTS & Co
Chapel Street, LIVERPOOL

ένα μετά τό αλλο.

Έν τῷ μεταξύ τὸ Κογκρέσον πρόκειται ν' ἀσχοληθῇ ἐφ' ἑνὸς σημαντικού ζητήματος, ὅπερ προέκυψεν ἀπὸ τὸ ναυάγιον ἑνὸς «Μάρινερ» πλησίου τοῦ Κορεατικοῦ λιμένος, τοῦ Πουσάν. Τό σκάφος ἐκόπι εἰς δύο καὶ εθεωρήθη «δίλική ἀπώλεια». Εφόσον, δῶμα, δὲν πρόκειται περὶ ἑνὸς συνήθους πλοίου, ἀφοῦ περικλείει τούτῳ μαστικά τῆς ἀμερικανικῆς ἔθνης καὶ ἀμύνης, προεκυψεν ἡ ἀνάγκη ἀνέλκυσεως τῶν δυο τυμπάτων καὶ μεταφορᾶς τῶν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἢ κατασβύσεως τῶν εἰς τὸ ἀνοικτὸν πέλασον, ινα μὴ οἱ Ἰάπωνες, οἵτινες ἐπρότειναν τὴν ἔξαγοράν τοῦ ναυαγίου, ἀποκαλύψουν τὰ περικλείμενα εἰς τὴν κατασκευὴν του μυστικά. Ἀς σημειωθῇ, δὲ οἱ Ἰάπωνες ναυπηγοὶ προσεφέροντο 2.3 ἑκατομμύρια δολλαρίων — τιμὴν δηλαδὴ λίαν συμφέρουσαν — ἵνα ἀνακατασκευάσουν τὸ σκάφος. Προσεφέροντο νὰ μεταφέρουν τὰ ἀνελκυσθὲν ἥδη τρυμά, τὸ περιέχον τὸ μηχανοστάσιον, εἰς τὴν Ἰαπωνίαν καὶ νὰ ανακατασκευάσουν τὸ ἔπειρον τὴν τμῆμα τὸ ἀσπασμένα ἐπὶ τῶν βράχων.

Ἡ ἀμερικανικὴ Ναυτικὴ Διοίκησις εὐρέθη πρὸ ἀμηχανίας, δι' ὃ καὶ ἐπελήφθη τοῦ ζητήματος ἄρμοδια ἐπιτροπὴ τοῦ Κογκρέσου. Κατόπιν, δῶμα, τῆς περιπτείας ταυτῆς προβάλλεται καὶ τὸ ἔρωτημα: «Ἄν υποστῆ, ἔνα τύπου τοῦ «Μάρινερ» φορτηγὸν, ἀτύχημα εἰς τὸ ἔξωτερικόν, πῶς θὰ καταστὴ δυνατὴ ἡ ἐπισκευὴ του ἀπὸ ξενα ἐργοστάσια;

Τὰ λίμπερτο-τάνκερς

«Οπως ἐν καιρῷ ἀνέγραψαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ἡ «Ομοσπονδιακὴ Διοίκησις τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας» ἀνεκοίνωσε πρὸ ἡμερῶν τὴν ὑπόδολην αἰτήσεων διὰ τὴν μεταφοράν εἰς τὸ παναμάκιον, τὸ λιβεριάνον ἥ τὸ ὄνδουριανὸν νηολόγιον 15 ἀμερικανικῶν λίμπερτο-τάνκερς, ἀτίνα, λόγω τῶν ὑψηλῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν καὶ τῶν χαμηλῶν ναύλων, παραμένουν παραπλισμένα. Τὰ 15 ταῦτα σκάφα, μεταφέρομενα εἰς τὰς προανφερεῖσας σημαίας, θὰ παραμείνουν ιδιοκτησίᾳ τῶν ἀμερικανικῶν ἑταίρων, εἰς τὰς ὅποιας ἥδη ἀνόκουν καὶ θὰ είναι, ὀπωδήποτε, διαθέσιμα, ἐπεριπτώσεις ἀνάγκης τοῦ ἀμερικανικοῦ κράτους.

Ἡ διοίκησις τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ συνεφώνησεν ἥδη ἐπὶ τῆς πολιτικῆς ταῦτης, ἡ ὅποια — κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνωσιν — ἀποδιέπει ὅπως: «Ἄιτησις διὰ πλοία μὴ ἀναγκαιούντα εἰς τὴν Ἐθνικὴν ἄκμαν, οὔτε καὶ εἰς τὰς ἀμέσους μεταφορικὰς ἀνάγκας τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἔφοσον τὸ Σταύτη Νηπτάρτμεντ δὲν προβάλλει ἀντίρρησιν τινα, διαπιστώσυται δὲ ἡ ἀκεραιότης χαρακτήρος καὶ τὸ ἀξιόπιστον τῶν αἰτούντων τὴν μεταφοράν εἰς τὸ ξένον νηολόγιον, δυνατὰ νὰ ἔγκριθῃ, ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τῆς ἀρμοδιᾶς διοικήσεως».

Τὰ 15 ἀμερικανικά λίμπερτο-τάνκερς, τῶν ὅποιων ἔξητηθῇ ἡ μεταφορά εἰς τὰ προανφερέθατα νηολόγια εἰναι τὰ κάτωθι: «Σηγκλόριας» τῆς ἑταίριας «Γειούπιτερ Στήμποτ Κορπορέΐσον», «Σηκόμετ» τῆς ἑταίριας «Κολόνικ», «Σημπρέΐ» τῆς ἑταίριας «Σηφόρδ», «Ἐλίξα Νικολόου» τῆς ἑταίριας «Ντόλφιν», «Ἀμπερστάρ» τῆς ἑταίριας «Τρέιντερς», «Ἀντρόϊλ» τῆς ἑταίριας «Ντόρακ», «Τακόϊλ» τῆς ἑταίριας «Νάσιοναλ Σίππιγκ ἑντ Τρέιντερ Κορπορέΐσον», «Μαντόϊλ» τῆς ἑταίριας «Ολύμπια Ο.λ.», «Ἐδισον Σκίππερ» τῆς ἑταίριας «Ἐδισον Τάκερ Κόμπουν Ινκ.», «Πλά.ο» καὶ «Χένρυ Κ. Γουάλλας» τῆς ἑταίριας «Πλάκ Τάκερς Ινκ.», «Ἐλίζαμπετ Χ.» τῆς ἑταίριας «Ουνίδσωρ», «Βάντα» τῆς ἑταίριας «Ἐπιφάνια», «Καρραμπούλε» καὶ «Καταχούλα» (νεοαγοραοθέντα) παρὰ τοῦ συγκροτήματος τῆς «Οράιον».

Ίταλία

Κρίσις εἰς τὰ ναυπηγεῖα

«Ἐξαιρετικῶς δύσκολος» περιγράφεται ἡ κατάστασις τῆς Ἰταλικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Αἱ ἔχαραι τῶν περισσοτέρων ναυπηγείων κενοῦνται, χωρὶς καὶ νὰ ὑπάρχουν παραγγελίαι διὰ τὴν κατασκευὴν νέων πλοίων, προδιέπεται δέ, ὅτι κατὸς τοὺς ἀμέσως προσεχεῖς μῆνας τὰ ναυπηγεῖα θὰ ἔργαζωνται μὲ τὰ 33, ἔτι δὲ καὶ μὲ τὰ 25 % μόνον, τῆς παραγωγικῆς των δυναμικότητος. Αἱ ἀλλεπαλλοὶ κυβερνητικαὶ κρίσεις δὲν ἐπέτρεψαν τὴν ἐκπόνησιν καὶ ἐπικύρωσαν ἀπὸ τὴν Βουλὴν ἑνὸς νέου ναυπηγικοῦ προγράμματος, ὅπερ θὰ διετήρει τὰ ναυπηγεῖα ἐν αποδοσεῖ. Τὸ ὑψηλὸν ἀφ' ἔτερου ἐν «Ίταλικα ναυπηγικού κόστους — 30 ἔως 40 % ἀνώτερον τοῦ διειώνως κρατούντος — καθιστά ἀδύνατον τὴν προσέλκυσιν παραγγελιῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ κατὰ συνέπειαν, ἐφ' ὅσον τὰ ναυπηγεῖα δὲν κατορθώνουν νὰ ἔργασθον μὲ πλήρη τὴν παραγωγ-

κήν των δυναμικότητας — ὑπολογιζομένην εἰς 300.000 τόν. ἐπησίως — δὲν εἶναι καὶ εἰς θέσιν νὰ πραγματοποιήσουν οἰκονομίας εἰς τὰς δαπάνας των, ὥστε νὰ προσφέρουν τιμᾶς συναγωνισμοῦ.

Τὰ ἐνέά κυριώτερα ναυπηγεῖα τῆς Ἰταλίας, δηλαδὴ τὰ τρία τοῦ Ἀνοιάντο, τὰ δύο τῆς Τεργέστης καὶ ἀνά εἴσα τῆς Βενετίας, τοῦ Καστελλαμάρη, τοῦ Τάραντος καὶ τῆς Πιέτρα Λίγκουρε διαθέτουν 40 ἐν ὅλω μικράς καὶ μεγάλας ἐσχάρας, ἐναντὶ δ' αὐτῶν είχαν πρὸ μηδὸν ὑπὸ κατασκευὴν 13 μόνον σκαφά. Ἐξ αὐτῶν, ἔνα τῶν 27.500 τόν. d.w. καὶ τοῖς τῶν 18.500 τόν. d.w. ήσαν δεξαμενόπλοια, ἔνα ἄλλο δεξαμενόπλοιον ἥτο τῶν 3500 τόνων, δύο δηλεοκίνητα φορτηγὰ τῶν 5000 τόν. καὶ ἔνα φορτηγὸν τῶν 8800 τόνων. Τὰ ύπολοιπα ήσαν μικρὰ σκάφη τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ τῆς Ἰταλίας.

Αἱ γραμμαὶ τῆς «Ἀπω Ανατολῆς»

«Ανησυχοῦν οἱ Ἰταλικοὶ ἐφοπλιστικοὶ κύλοι ἀπὸ τὸν συναγωνισμόν, ὅστις μοιραίως θὰ προκληθῇ διὰ τῆς ἐπανασυστάσεως τῆς γερμανικῆς γραμμῆς πρὸς τὴν «Ἀπω Ανατολήν». Προβλέπουν, ὅτι οἱ φορτοταὶ τῆς Ἐλεβετίας καὶ τῆς Ἀυστρίας καὶ αὐτῆς τῆς Ἰταλίας θὰ προτιμήσουν τὰ γερμανικὰ πλοῖα, ἀτίνα διότι προσγεγίζουν εἰς τοὺς Ἰνδικοὺς λιμένας, βάζουν πρεπτήσουν ταχύτερον τὰς πρὸς τὴν «Ἀπω Ανατολήν» μεταφοράς. Οἱ λιμένες τοῦ Κόντινεντ θὰ δεχθούν μεγαλυτέραν κίνησιν εἰς δάρος τῶν Ἰταλικῶν.

Λέγεται, ὅτι διεξάγονται διαπραγματεύσεις διὰ τὴν σύμπτην μιᾶς νέας «κόμφερανς» τῆς Ἰαπωνίκης, τῆς γερμανικῆς καὶ τῆς Ἰταλικῆς γραμμῆς πρὸς τὴν «Ἀπω Ανατολήν», εἰς ἀντίρροπον τῆς «κόμφερανς» τῶν Σκανδινανίκων, «Ολλανδικῶν καὶ Βρετανικῶν γραμμῶν». Ἔβολιδος ποτῆθη, ἐπίστης, καὶ ὁ ἀμερικανικὸς ἐφοπλιστικὸς ισμπράύτσεν, ἀν θὰ ἔδεχτο νὰ συμμετάσχῃ. Ἐν τῷ μεταξύ, ἔγκαθοθή, ὅτι καὶ οἱ Γερουκοσλαύοι ἀρχίζουν ἀπὸ τῆς Ἰης Μαρτίου μίαν τακτικὴν γραμμὴν ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Αδριατικῆς πρὸς τὴν Κίναν, τὴν Ἰνδονησίαν καὶ τὴν Ἰαπωνίαν. Διπλεόπλοια τῶν 4.500 τόνων καὶ ταχύτερον τὸ πρό την «Ἀπω Ανατολήν» μεταφορούμενον, μὲ ἀναχωρήσεις ἀνά ἔξι ἔβδομαδας.

Μεγ. Βρεταννία

Δυσμενεῖς διὰ τὴν ναυτιλίαν διαπιστώσεις

«Η ἐπησία ἔκθεσις τοῦ Ἀγγλικοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» ἀποτελεῖ, ὡς γνωστόν, ἔγγραφον ἔξαιρετικού ἐνδιαφέροντος, δχι μόνον διὰ τοὺς Βρετανούς ναυτιλούμενους, ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς ναυτιλούμενους δλου τοῦ Κόσμου, λόγω τῶν πολλῶν διαπιστώσεων ἐπὶ τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς ναυτιλίας, τὰς ὅποιας περιλαμβάνει. Εἰς τὴν πρὸ τίνος ἔκδοθείσαν διὰ τὸ ἔτος 1953 ἔκθεσιν, ἐκφράζεται ἡ ἀνησυχία τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων διὰ τὴν σημειουμένην συστολὴν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας. Τὰ 16 ἐκατομμύρια τόνων γκρός τοῦ σημερινοῦ βρετανικοῦ τονιάλ, ἐλάχιστα διαφέρουν τοῦ δγούκου τοῦ κατεχομένου καὶ πρὸ διετίας. Εἰς τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα ἔδθεσαν κατὰ τὸ 1953 νέα παραγγελίαι, καλύπτουσαι μόλις μίαν χωρητικότητα 380.000 τόνων. Τὸ ποσὸν αὐτὸν εἶναι κατάτερφον τοῦ σπατιούμενου διὰ τὴν κανονικὴν ἀνικατάστασιν τῶν παραλίκων πλοίων — ποὺ ύπολογίζεται εἰς 700.000 τόν. — ἐνώ καὶ οὐδεμία ὑπάρχει ἔνδειξις διὰ νέας παραγγελίας. Εἴς ἄλλους συμβόλαιοι διὰ 250.000 τόν. ἡ κυρωθήσαν.

«Ιδιαιτέρως διὰ τὰ ἀγγλικὰ τράπεζα φορτηγὰ, ἡ ἔκθεσις διαπιστώνει τὴν προσέναν μείσων τοῦ δγούκου τῶν. Ἔναντι τῶν 3.4 ἐκατομμυρίων τόνων γκρός τοῦ 1939, μόλις 2.9 ἔκατ. τὸν, γκρός ὑπήρχον τὸ 1953. Ο δγούκος ἀφ' ἔτερου τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἥτο τοῦ 1953, ἐκ τῶν ὅποιων 1.750 ἔκατ. τὸν. ἀνεφέρετο εἰς τὰ δεξαμενόπλοια. Οσον ἀφορᾷ τὰ φορτηγά, ἡ αὐξησης ίσουται πρὸς τὰ ἀποσυρθέντα εἰς τὴν ἐφεδρείαν κρατικά σκάφη, εἰς τρόπον ὥστε ὁ ὑπὸ πρεπεία στόλος δὲν ἐμφανίζει αξιόλογον τινα μεταβολήν.

Εἰς τὴν διεθνή ἀνασκόπησιν τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, ἡ ἔκθεσις καταδικάζει τὰς τάχευστερικάς κατηγορίας τοῦ «Ἀμερικανοῦ γερουσιαστοῦ κ. Μακάρου» ἐπὶ τῆς νομιμότητος τοῦ διεισγομένου με τὴν Κίναν βρετανικοῦ ἐμπορίου. Αἱ καταγγελίαι αὐταὶ — τονίζεται ἐν τῇ ἔκθεσει — εἰχοῦν, ὡς συνέπειαν, τὴν ἐπιβολὴν πάρα τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως περιέργων μέτρων, ὅσον ἀφορᾷ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας τῆς «Ἀπω Ανατολῆς». Καὶ ἡ ἔκθεσις προσθέτει τὰ ἔξης: «Εἰναι σχεδὸν

ΣΤΟΚ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

HEMPLEYS



ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

Hempel's Marine Paints

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡ. ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: IMCA - ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 41.587

άπτιστευτον, να ἐπιβάλουν αἱ Ἕνωμέναια Πολιτεῖαι, ἐν εἰρηνικῇ περιόδῳ, ἐνόπλους φρουροὺς ἐπὶ τῶν βρετανικῶν πλοίων, ὅταν ταῦτα εὐδίσκονται εἰς ἀμερικανικούς λιμένας καὶ εἰδικαὶ φυλακίδες νὰ τὰ παρακολουθοῦν ἀπὸ τοῦ ἐνὸς λιμένος εἰς τὸν ἔτερον.

Αἱ κατὰ τὸ 1953 καθελκύσεις

Βάσει προσφάτων στατιστικῶν τοῦ «Λόδδ'ς Ρέτζιστερ», καθειλκύσθησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἑτοῖς ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κόσμου (έξαιρέσει τῆς Κίνας, πολωνίας καὶ Σοβιετικής Ἐνόδου) 1143 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 5.096.050 τον. γκρός. Ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς ἦτο ὃ ἀνώτερος σπηλιώθεις ἀπὸ τοῦ 1920 καὶ ἐντεῦθεν, ἔξαιρουμένης, φυσικά, τῆς παραγωγῆς τῆς πολεμικῆς περιόδου. Τα δεξαμενόπλοια ἐκάλυψαν ποσοῦτον 56% τῆς καθελκυσθείσης, χωρητικότης. Αἱ κυριώτεραι καθελκύσεις ἀναφέρονται εἰς τὴν Ἕνωμέναιαν Βασίλειον μὲ 1.317.463 τ. γκρός καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν Γερμανίαν μὲ 812.221 τον., τὴν Ἰαπωνίαν μὲ 557.339 τον., τὰς Ἕνωμέναιας Πολιτεῖας μὲ 467.545 τον., καὶ τὴν Ἰταλίαν (συμπεριλαμβανομένης τῆς Τεργεστῆς) μὲ 262.512 τον. γκρός. Τὸ μεγαλύτερον καθελκυσθὲν κατὰ τὸ 1953 σκάφος ἦτο τὸ Ιταλικὸν ὑπερωκέανιον «Χριστόφορος Κολόμβος» 29.100 τον. γκρός, ναυπηγούμενον εἰς τὴν Γένοβαν.

Αἱ πωλήσεις τῶν παλαιῶν πλοίων

Εἰς ἐπερώτησιν ὑποβληθεῖσαν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων πρὸς τὸν ὑπουργὸν τῶν Μεταφορῶν, ἀναφορικῶς μὲ τὴν δυνατεῖσαν ἄρσεως τῶν περιορισμῶν διὰ τὰ πωλήσεις βρετανικῶν πλοίων εἰς ἔξους, παρεσχέθη ἀρνητικὴ ἀπάντησης. Ὁ ἀρμόδιος ὑπουργὸς ἐδόλασεν, ὅτι πρὸς τὸ παρὸν εἶναι ἀδύνατον νὰ καταργηθῶν οἱ ισχυόντες περιορισμοί, διὰ λόγους ἑθνικῆς ἀσφαλείας. Πάντως — εἴτε — αἱ ἐκάστοτε ὑποβαλλόμεναι αἵτησεις πωλήσεων ἔχεταιζονται μὲ εύρυτερον πενύμα. Πράγματι, ὑπὸ τὴν μορφὴν ἀκριδῶς καθ' ἥν ἐφαρμόζονται σήμερον οἱ περιορισμοί οὓτοι, πιστεύει ἡ Κυβερνητικὴ ὅτι δὲν παρεμβάλλονται δυσχέρεια εἰς τὴν ναυτικὴν διοικήσιαν διὰ τὴν ἀπαλλαγὴν τῆς ἀπὸ τὰ ἀνεπιθυμητά πλοῖα. Ἐργατικὸς δούλευτης, παρεμβάεις εἰς τὴν συζήτησιν, ἔχειτος ὅπως τὰ παρηλίκια σκάφη διαλύνωνται, ἀντὶ νὰ πωλούνται εἰς χώρας, αἱ ὅποιαι δὲν ἐφαρμόζουν τοὺς διεθνεῖς κανονισμούς ἐπανδρώσεως καὶ ἀσφαλείας, συναγωγίζονται οὕτω ἀθεμίτως τὰ βρετανικὰ πλοῖα.

Τὸ νεότευκτον «Σαξόνια»

Ἄπο τὰ ναυπηγεῖα Τζάνων Μπράουν, ἄτινα ἀπό μιᾶς ὀλοκλήρου ἐκατονταετίας ἀπασχολοῦνται εἰς τὰς ἐκάστοτε ναυπηγεῖα τῆς «Κιοῦναρ Λάιν», καθειλκύσθη τὴν 17ην Φεβρουαρίου, μὲ ἀνάλογον τὴν λαϊδὴν Τσώρτσιλλ, τὸ πρῶτον ἐν τῶν τριῶν νέων ὑπερωκέανιον, τῶν 22.000 τον. γκρός, τῶν προοριζομένων ὑπὸ τῆς «Κιοῦναρ» διὸ τὴν γραμμήν τοῦ Καναδᾶ. Τὸ νέον σκάφος ὁνομάσθη «Σαξόνια». Η καθειλκυσθήσα τοῦ ἐπαγματοποιήθη ἀπό τὴν αὐτὴν ἐσχάραν καὶ ἀπό τοὺς ίδιους τεχνίτας ἢ τοὺς υἱούς των, οἵτινες κατεσκεύασαν πρὸ τοῦ πολέμου τὸ σούπερ λάίνερ «Κούνιον Μαΐρην». Τὸ «Σαξόνια» ἔχει διαστάσεις μηκούς 608 ποδῶν καὶ πλάτους 80 ποδῶν, θὰ προσθῆται δὲ μὲ μηκανίας ἀτμοστροβίλους, καὶ θὰ διαθέτῃ διαμερίσματα δι' 125 ἐπιβάτας πρῶτης θέσεως καὶ 800 «τούριστ-κλάσης». Φέρει ἔνα μικρὸν ίστον καὶ μίαν καπνοδόχον, εἶναι δὲ τὸ πρῶτον «Κιοῦνάρντερ», διότι θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανήματα εὐσταθείας «Ντέννυ-Μπράουν».

Οἱ ναυλάριθμοι τοῦ Ιανουαρίου

Οἱ παρὰ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου καταρτιζόμενος ναυλάριθμος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἔφθασε διὰ τὸν μῆνα Ιανουαρίου εἰς τὰ 71.9, ἔναντι 71.5 τοῦ προηγούμενου μηνὸς Δεκεμβρίου. Οσον ἀφορεῖ τὰ εταίμ-τσαρτερες ἐπημένθη ἐπίσης ἐλαφρά τις ἀνοδος εἰς τὰ 58.3 διὰ τὸν μῆνα Ιανουαρίου, ἔναντι 57.8 τοῦ τοῦ Δεκεμβρίου.

Η κατὰ μῆνα διακύμανσις τοῦ ναυλαρίθμου κατὰ τὸ τρέχον ἑτοῖς, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ δύο προηγούμενα, ἔχει ως κάτωθι (μὲ βάσιν 100 τοῦ ἑτοῦ 1952):

	1952	1953	1954			
Μῆνες	Ταξ.	Τ. το.	Ταξ.	Τ. το.	Ταξ.	Τ. το.
Ιανουαρίος	146.4	184.5	79.3	59.8	71.9	58.3
Φεβρουαρίος	140.6	177.0	80.0	61.5	—	—
Μάρτιος	122.4	124.8	83.2	64.8	—	—
Ἀπρίλιος	108.4	111.9	85.6	69.7	—	—
Μάΐος	105.8	116.5	82.2	65.5	—	—
Ιούνιος	91.2	104.1	73.8	61.6	—	—
Ιούλιος	73.5	85.2	75.8	57.4	—	—
Αύγουστος	71.2	56.6	73.9	59.0	—	—
Σεπτέμβριος	76.3	58.1	73.9	56.4	—	—
΄Οκτώβριος	84.9	65.6	77.5	56.3	—	—
Νοέμβριος	88.0	61.9	73.8	58.0	—	—
Δεκέμβριος	83.7	54.0	71.5	57.0	—	—

Οἱ εἰσφέρονται διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ναυλαρίθμου παράγοντες τῶν φορτίων, ἐνέφανοι πτῶσιν κατὰ 8.8 μονάδας διὰ τὰ λιπάσματα, αὐξῆσται δὲ διὰ τὰ μεταλλεύματα, τὰ σιτηρά καὶ τὴν ἔνδειαν. Οἱ δείκται διὰ τὰ διάφορα εἰδῆ, φορτίων ἐνέφανοι κατὰ τὸν μῆνα Ιανουαρίου τὰς κάτωθι διακυμάνσεις, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τοὺς πέντε προηγούμε-

μῆνας:	1953	1954				
Φορτία	Αὔγ.	Σεπτ.	Όκτ.	Νοέμ.	Δεκ.	'Ιαν.
Γαιάνθρακες	69.3	68.0	70.3	72.3	71.3	66.7
Γεννήματα	74.3	76.4	77.5	71.1	70.0	72.0
Ζαχάρεις	76.7	77.5	79.6	74.8	74.3	84.8
Μεταλλεύματα	84.7	80.7	83.9	79.1	69.1	74.7
Λιπάσματα	71.4	68.4	98.4	87.5	84.2	75.4
Ξυλεία	68.7	69.0	74.4	73.2	71.7	72.8
Χορτονομῆ	64.7	61.8	66.7	70.2	70.3	68.3

Δείκτης ναυλαρίθμου .. 73.9 73.9 77.5 73.8 71.5 71.9

Σημειώτων δὲ, βάσει τῶν κλεισθείσων ναυλώσεων, τὰ φορτία γιανθράκων ἐμφανίζονται μὲ συντελεστὴν 183, τῶν σιτηρῶν 362, τῆς ζαχαρίεως 116, τῶν μεταλλεύμάτων 136, τῶν λιπάσμάτων 40, τῆς ξυλείας 143 καὶ τῆς χορτονομῆς 20.

Οσον ἀφορεῖ ἐξ ἀλλού τὰς χρονοναυλώσεις, οἱ δείκται τῶν ναυλαρίθμων, χωριστὰ διὰ τὰ ἀναλίσκοντα πετρέλαιοιαν ἀτμόπλοιοι καὶ διὰ τὰ δημέλοκινητα, μὲ βάσιν δὲ συγκρίσεως 24.5 τὸν d.w. μηνιαίως διὰ τὰ καταναλίσκοντα πετρέλαιοιαν καὶ 27)10 διὰ τὰ μότορσπιτς (μέσος ὄρος διὰ τὸ 1952) εἰχον ώς ἔξιν διὰ τὸν Ιανουαρίον τρ. Ε., ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς πέντε τελευταίους μῆνας τοῦ 1953:

Μῆνες	Άτμ.	Δημ. δρός
Αύγουστος	58.4	59.0
Σεπτέμβριος	56.7	56.4
΄Οκτώβριος	56.0	56.3
Νοέμβριος	56.7	58.0
Δεκέμβριος	56.4	57.8
Ίανουαρίος	56.7	58.3

Σοβιετικὴ Ρωσία

Παραγγελίαι καὶ εἰς τὴν Γαλλίαν

Ἐξ οὐρανοναυλώσεις, οἱ δείκται τῶν κρονοναυλώσεις, οἱ εἰδίκην πρόβλεψιν ἐνισχύσεως τῶν σκαφῶν, προκειμένου ταῦτα νὰ είναι ἀνθεκτικά εἰς τοὺς πάγους. Θά είναι ταῦτα εἰδικά διὰ τὴν μεταφορὰν γεννημάτων εἰς χύμα, θά είχουν χορηγικότητα 317.834 κυβικῶν ποδῶν διὰ δέματα, κατὰ δὲ τὴν ναυπηγήσιν τῶν θά χρησιμοποιηθῇ εἰς εύρεισαν κλίμακας ή ηλεκτροσυγκόλλησης. Αἱ διαστάσεις ἐκάστου τοῦτων θά είναι αἱ κάτωθι: «Ολικὸν μήκος 425.5 ½ ποδῶν, πλάτος 55.1 ¾ π., ύψος 22.11 ½ ποδῶν ἀπὸ τοῦ κατωτέρου καταστρώματος. Διὰ τὰς φορτεκφόρτωσεις τῶν θά διαθέτουν 1 γερανὸν ἀνώνυμης ικανότητος 60 τόνων, 1 τάν 40 τόνων, 4 τάν 10 τόνων καὶ 4 τάν 5 τόνων, ἀπαντάς ηλεκτροκινήτους. Πρωτότυρος σύστημα θά είναι οἱ ἀτμοστροβίλοι, δυνάμεως 4500 πόπων εἰς τὰ 120 στροφάς κατὰ λεπτόν, οἵτινες καὶ θὰ παρέχουν εἰς τὰ σκάφη ὑπερεστακήν ταχύτητα 13 μιλίων.



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT and other Quality Products

MARINE DIVISION

The PEROLIN COMPANY, Inc

10 East 40th St., NEW YORK 16, N.Y.

Tel. MURRAY HILL 5-6940

REPRESENTATIVES and STOCKS GREECE

D. GIOXAS - G. HOUTOPOULOS

D. VLACHOS

7, Leofarous Street

PIRAEUS

Tel. No. 43-018

Cable: «GIOXASCO»

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

21, Talaat Harb Pacha

ALEXANDRIA

Tel. No. 23-268-23112

25, Sultan Hussein

POR-T SAID

Tel. No. 2174

Cables all offices: «DIORYX»

Representatives and Stocks in Principal World Ports

DITTA ALESSANDRO GAETA

Via XX Settembre, 14

GENOA

Tel. No. 51-358

Cable: «DEOXIDO»

HOLLAND

ZANNIS - BROTHER

Veerhaven 12

ROTTERDAM

Tel. No. 2476-21613

Cable: «ZANNIS»

S. THEODOSSIADES & CO.

Estd. 1914

PORT - SAID

P. O. B. 135

SUEZ

P. O. B. 71

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS
CLEARING - TRANSIT.

Telegraphic address: «POLYVIOS».

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

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

'Αντιπρόσωποί μας εις τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:
Οι κ. κ. A. E. SHEPPARD & CO.
«Ethelburga House»
91(3) Bishopsgate Street LONDON E.C. 2

Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

Καὶ ἄλλη παραγγελία

Φορτηγὸν δηζελοκίνητον σκάφος, τύπου σέλτερ-ντέκ, 12800 τόν. d. w., παρηγγέλθη παρ τὸν Έλληνος ἔφοπλιστοῦ εἰς τὰ ναυτηγεῖα Nordseewerke τοῦ Ἐμβεν. Πρωτοτύριον συστῆμα: Ἐπτακύλινδρος μηχανὴ Σοῦλτερ, ἐλεκτρικὴς κατασκευῆς. Ταχύτης ὑπερεστικὴ 14 μιλλ. Παράδοσις τέλος τοῦ ἔτους.

Ο συγκατηγορούμενος

Μεταξὺ τῶν κατηγορούμενῶν διὰ τὴν ὑπόθεσιν τῶν ἀγορασθέντων ἀμερικανικῶν πλοίων, περὶ ἣς γράφουμεν εἰς ἄλλην σελίδα τοῦ παρόντος τεύχους, πληροφορούμεθα, ὅτι καταλέγεται καὶ ὁ κ. Ἰούλιος Χόλμες, στρατιωτικὸς συνεργάτης τοῦ κ. Ἀϊζενχάουερ, διπλωμάτης, ἄλλοτε πρεσβευτὴς εἰς τὸ Λονδίνον καὶ νῦν βοηθὸς ἀντπληρωτὴς τοῦ Ἀμερικανοῦ ὑπουργοῦ τῶν Ἐξωτερικῶν κ. Ντάλλες.

Τὸ σούπερ τάκνερ «Γουόρλντ Γκλόρου»

Μερικαὶ ἀκόμη λεπτομέρειαι διὰ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 9ην Φεβρουαρίου ἀπὸ τὰ Ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα σούπερ τάκνερ «Γουόρλντ Γκλόρου» τοῦ κ. Στ. Νιάρχου, ὅπερ εἶναι τὸ μεγαλύτερον δεξαμενόπλοιον τοῦ κόσμου: Ἐχει τούτῳ χωρητικότητα 27.875 τόνων γκρὸς καὶ ἑκτόπισμα 58.300 τόνων. Ἡ ἐλίξ του, φέρουσα πέντε πτέρυγας, κατεκευάσθη εἰς τὰ ἐργοστάσια τῆς Μπέθλεμ, τοῦ Στείτεν «Αἴλαντ, μετεφέρθη δὲ θαλασσῶν εἰς Στάμφορδ καὶ ἔκειθεν εἰς Κούνινσυ. Τὸ δάρος τῶν κυρίων μηχανῶν, τῶν λεθῆτων καὶ τῶν ἔκαρπτημάτων αὐτῶν, τῆς ἐλίκος, τῶν διαφόρων παραρτημάτων τοῦ μηχανοστασίου καὶ τοῦ λεθητοστασίου, τῶν ἀντλιῶν καὶ τῶν φυγείων, ἀνέρχεται εἰς 870 τόνους. Ἡ κατανάλωσις καυσίμων ὑπολογίζεται εἰς 0.538 τῆς λιθρᾶς καθ' ἓππον καὶ ώραν. Εἰς τὴν πλήρη τῶν 15.000 ἓππων ἀπόδοσιν τῶν μηχανῶν, ἡ κατανάλωσις θὰ φάσῃ περὶ τοὺς 90 τόνους τὸ 24ωρον. Ἐν ὅρῳ ὑπὸ ἑκόρτωσις ἡ κατανάλωσις θὰ φάνη τοὺς 47 τόνους καὶ εἰς 3 τόνους, ἀνὴ ἀντλησις τοῦ φορτίου γίνεται ἀπὸ ἔρηρας, χωρὶς τὰ μέρτα τοῦ πλοίου. Τὸ δ. w. ὑπολογίζεται εἰς 45.130 τόν. Τὸ κόστος τοῦ πλοίου κυμαίνεται γύρω τῶν 10 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Τὸ «Γουόρλντ Γκλόρου» εἶναι μὲν τὸ μεγαλύτερον, μέχρι τῆς στιγμῆς, δεξαμενόπλοιον τοῦ κόσμου, ἀλλὰ μὲ τὴν ταχύτητα του, τῶν 16 μιλλίων, δὲν είναι καὶ τὸ ταχύτερον. Πλοιαρχὸς τοῦ σκάφους ὁ κ. Ἀνδρέας Γιακουμῆς καὶ ἀρχιμηχανικὸς ὁ κ. Ἀποστόλος.

Αἱ καθελκύσεις μας

Τὴν 25ην Φεβρουαρίου καθελκύσθη ἐκ τῶν ναυτηγείων Μπέθλεμ τῆς Βαλτιμόρης τὸ νέον δεξαμενόπλοιον «Τ ζ ὁν Π. Γ.», 29.000 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς ἑταῖραν τοῦ ἔφοπλιστικοῦ συγκροτήματος τῆς «Οράιου». Ἀνάδοχος τοῦ πλοίου παρέστη ἡ σύζυγος τοῦ ἀειμνήστου Ἰωάννου Π. Γουλανδρῆ, οὕτινος τὸ δόνομα φέρει τὸ καθελκυσθὲν τάκνερ. Ἐχει τούτῳ διαστάσεις μῆκος 645 ποδῶν, πλάτους 84 καὶ ὕψους 44 ποδῶν, θὰ ἐναπύστη ταχύτητα 15.6 μιλλῶν καὶ θὰ παραδοθῇ μετὰ 2½ μῆνας. Μετά τίνας ἔδυσμάδας θὰ καθελκυσθῇ καὶ τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ τάκνερ τὸν «Μ. α.-σ. τ. ε. ρ. Π. π. τ. ε. ρ.».

—Ἐπίσης, ἐκ τῶν ναυτηγείων τοῦ Κιέλου καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρας «Ολύμπικη», τοῦ συγκροτήματος τοῦ κ. Ὁνάσης, καθελκύσθη τὴν 18ην Φεβρουαρίου τὸ τάκνερ «Ολύμπικ Ρ. ο», 21.000 τόνων d. w. καὶ καὶ 14.000 t. γκρός. Σημαία Λιβερίας.

—Τέλος, τὴν 5ην Μαρτίου καθελκύεται ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυτηγείων Φέρνες τὸ πρώτον τάκνερ τῆς ἑταῖρας «Οαπορία». Τὸ δινομά του «Κύκνος».

Τὸ ὑπερωκεάνιον «Ομερικό

Ο γνωστὸς ἀμερικανικὸς ναυπηγικὸς Οίκος Γούδι ἀνέλαβε, διὰ τῶν εἰς Ἀλαμέντα, τῆς Καλιφόρνιας, ἐργοστασίων του, τὸ ἔργον τῆς ἑγκαταστάσεως τοῦ νέου πρωστηρίου συστήματος τοῦ ὑπερωκεάνιου «Ομερικοῦ» (εκ «Μαριπόζα») 26.000 τόνων, ἀνήκοντος εἰς τὴν «Χόδη Λάνς». Τὸ ἔργον θὰ ἀπαιτήσῃ 90 ἐργαστήμους ημέρας. Ἀκολούθως τὸ σκάφος διὰ πλευσὴ ἡ Τεργεστὴν πρὸς πλήρη διαρρύθμισιν τῶν ἑστωτηριῶν του διαιρεσμάτων. «Οταν τὸν ποσεχῆ Ὑδράρβιον θὰ ἔχῃ συμπληρωθῆ, ὡς ὑπολογίζεται, ἡ διαρρύθμισις, τὸ «Ομερικό» θὰ είναι ἐν τῶν πλέον συγχρονισμένων τοῦ Κόσμου. Θὰ διατεθῇ, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν γραμμὴν Εύρωπης—Καναδᾶ, εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ «Ἀτλάντικοῦ», ὅπερ θὰ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Νέας Υόρκης. Κατὰ τὴν χειμερινὴν περιόδον τὸ «Ομερικό» θὰ ἀναλαμβάνῃ τουριστικὰ ταξίδια ἐκ Νέας Υόρκης πρὸς τὰς Δυτικὰς καὶ τὴν Νότιον Αμερικὴν.

Τὸ δρομολόγησις τοῦ «Ἀτλάντικου

Ο Τύπος τῆς Νέας Υόρκης λεπτομερῶς ἀναφέρει τὰ τῆς δρομολογίας νήσεως τοῦ ὑπερωκεάνιου «Ἀτλάντικου», τοῦ κατ' ἔχοντι προτιμωμένου λόγον εἰς τὴν γραμμὴν Καναδᾶ, εἰς τὴν νέαν του ὑπερτερίου μεταξὺ Ἐλλάδος καὶ Βορ. Αμερικῆς. Ἀναγνωρίζεται, ὅτι τὸ δρομολόγιον τοῦ πολυτελούς τούτου ὑπερωκεάνιου σπουδαίως θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν τόνωσιν τῆς τουριστικῆς κινήσεως πορὸς τὴν Ἐλλάδα, λόγω τῆς πολυτελείας του, τοῦ δύκου του τῶν 22.000 τόνων γκρός καὶ τῆς ὑπερτερίας του ταχύτητος τῶν 22 μιλλίων. Τὸ πρώτον δρομολόγιον τοῦ «Ἀτλάντικου» —εἰς ἔκτελεσιν τῆς γνωστῆς συμβάσεως τοῦ κ. Εὐγενίδη μὲ τὸν Ελληνικὸν Κράτος —θὰ πραγματοποιηθῇ τὴν 9ην Δεκεμβρίου ἐ. ἐ. μ. μεταξύ την έκ της Νέας Υόρκης διὰ Πειραιᾶ. Τὸ ταξίδιον θὰ είναι διαρκείας ἑνδεκανύμερων.

Οι ναυτικοὶ μας εἰς τὰ ξένα πλοία

Απὸ τὰ συγκεντρώθεντα ὑπὸ τῆς ἀρμοδιας ὑπηρεσίας τοῦ Y.E.N. στοιχεῖα προκύπτει, ὅτι κατὰ τὰ παρελθόντα ιανουάριον εἰράσθησαν ἐπί σκαφῶν Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἀλλ᾽ ὑπὸ ξένην σημαίαν 7359 «Ἐλληνες ναυτικοί». Κατενέμοντο οὗτοι, κατὰ κατηγορίας, εἰς 381 πλοιάρχους, 375 ὑποπλοιάρχους, 378 ἀνθυποπλοιάρχους, 11 δοκίμους πλοιάρχους, 377 μηχανικούς α', τάξεως, 377 μηχανικούς β', τάξεως, 437 μηχανικούς γ', τάξεως, 45 δοκίμους μηχανικούς, 354 ραδιοτηλεγραφοτάξεως α', καὶ 16 β', τάξεως, 381 ναυκλήρους, 1910 ναύτας, 376 ἀρχιβεμαστάς, 1162 θεμαστάς, 342 λιπαντάς, 355 μαγείσους α', καὶ 82 θαλαμηπόλους. Αἱ ἀποδοχαὶ τῶν ἀνωτέρων ναυτικῶν μας κατὰ μῆνα Ιανουάριον ἀνήλθον εἰς 340.846 λίρας Αγγλίας.

Τὰ ταξίδια πρὸς ναυτολόγησιν

Τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ἐξωτερικῶν δι᾽ ἔγγραφου του πρὸς τὸ Y.E.N. κατέστησε γνωστόν, διὸ βάσει τῆς συμφωνίας εἰς Παρισίους συμπληρωματικῆς ἐλληνογαλλικῆς συμφωνίας, θὰ δικαιούνται ἐφεξῆς οἱ «Ἐλληνες ναυτικοί» νά ταξιδεύειν εἰς Γαλλίαν, μὲν μόνον τὸ ναυτικὸν τῶν φυλάδιον καὶ τὰν φυγείων, ἀνερχόμενον εἰς 377 μηχανικούς β', τάξεως, 377 μηχανικούς α', τάξεως, 437 μηχανικούς γ', τάξεως, 45 δοκίμους μηχανικούς, 354 ραδιοτηλεγραφοτάξεως α', καὶ 16 β', τάξεως, 381 ναυκλήρους, 1910 ναύτας, 376 ἀρχιβεμαστάς, 1162 θεμαστάς, 342 λιπαντάς, 355 μαγείσους α', καὶ 82 θαλαμηπόλους. Αἱ ἀποδοχαὶ τῶν ἀνωτέρων ναυτικῶν μας κατὰ μῆνα Ιανουάριον ἀνήλθον εἰς 340.846 λίρας Αγγλίας.

Ο αἰγαίπτιακός μας πόρος πίνακας

Εἰς τὸν καταρτισθέντα πρὸς καιροῦ ὑπὸ τῆς αἰγαίπτιακῆς κυβερνήσεως γνωστὸν «μαυροπόνικα» εἶναι ἀνάγεγραμμένα 88 ἐν συνδώλῳ σκάφη διαφόρων σηματῶν, μεταξὺ τῶν ὧδοίων τὸ ἐλληνικὸν «Ἄης Γιώργης» καὶ τὰ ἑλληνικὰ ἐλληνογαλλικῆς συμφωνίας, θὰ δικαιούνται ἐφεξῆς οἱ «Ἐλληνες ναυτικοί» νά ταξιδεύειν εἰς Γαλλίαν, μὲν μόνον τὸ ναυτικὸν τῶν φυλάδιον καὶ τὰν φυγείων καὶ τὰν προξενικῆς θεωρίσεως, προκειμένου νά ναυτολογηθοῦν ἐπὶ πλοίων εἰς γαλλικούς λιμένας. Τὸ χρονικὸν δρίον παραμονῆς των ἐπὶ τοῦ γαλλικοῦ ἔδαφους ὧδησθείη εἰς 15 ημέρας. Εἰς τὸ ἔγγραφον τούτοις εἰναι, ἐν κατακλεῖδι, ὅτι πρὸς ἀποφυγὴν καταστρατηγήσεως τῆς συμφωνίας, δέοντος οἱ ναυτικοὶ νά εφοδιάζωνται δι᾽ ἔγγραφου Βεβαιώσεως τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς, διότι τὰ ταξιδεύουν εἰς Γαλλίαν πρὸς ναυτολόγησιν.

Τὰ φορτία τῆς «Ἐλληνικῆς»

Ἡ εἰς φορτία κίνησις τῶν δύο τακτικῶν γραμμῶν τῆς «Ἐλληνικῆς» ἀπὸ τὴν Μεσόγειον πρὸς τοὺς Ἀμερικανικούς λιμένας τοῦ B. «Ἀτλαν-

ΧΡΩΜΑΤΑ

International

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΜΕΤΑΠΩΛΗΤΑΙ

"ANT. G. ANTONIADIS"

ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14 • ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ • ΤΗΛ. 40-435 • CABLE ADDRESS. ANTMAR-PIRAEUS

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΤΡΑΝΖΙΤΟ

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ὅργει· Πειραιά από 19 'Ιαν. 1953
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	ὅργει· Πειραιά από 30 'Απρ. 1952
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εις θραύση 6.5 Β και 90 Α. Φεβρ. 15 διά Γιοκκαίσι
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ὅργει· Πέραμας από 24 Μαρτ. 1953
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Άδ. K. X'' πατέρες	43	7239	διῆλθεν 'Αλγέριον 22 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοτσαρής	20	844	ἔφθ. Πειραιά 27 Φεβρ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Άρ. 'Αναστασίδης	18	2858	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Πειραιά
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	εις 'Οζάκαν από 27 'Ιαν., έπισκευή
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	'Ιω. Σαμωνάς	22	2308	ΕΝΑΥΑΓΗΣΕΝ άνοικτά τοῦ Τέρσελιγκ, Φεβρ. 27
ΑΘΗΝΑΙ	Εύγ. Εύγενίδης	53	3575	εις 'Ελευσίνα 28 Φεβρ., ύπο φόρτωσιν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Πετσόπουλος κλπ.	22	988	εις μεταφοράς εν 'Ελλάδι
ΑΚΤΗ	'Αδ. Λιβανού A.E.	44	7176	διῆλθε Παναμάν 16 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7257	άνεχ. 'Αιμοδύριον 17 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7234	ἔφθ. Νεκοτσέα 10 Φεβρ.
ΑΛΙΚΗ	'άδ. Λιβανού A.E.	43	7229	ἔφθ. Πρόβιντεν 12 Φεβρ.
ΑΜΕΡΙΚΗ	A. Λούζης	43	7176	διῆλθε Σουέζ 24 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	ἔφθ. Μόμπιλ 23 Φεβρ.
ΑΝΙΑ	'Ιγκλρ. & 'Απ. Πεζάς	44	7257	διῆλθε Λός "Αντέλεες 29 'Ιαν. διά Κόμπε
ΑΝΝΑ	N. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	άνεχ. Κόρπους Κρίστο 12 Φεβρ. διά Μαρακάϊμπο
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	Νικ. I. Γουλανδρής	21	4358	ὅργει· 'Ελευσίνη από 11 Αύγ. 1952
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κονδύλη	42	7191	διῆλθε Παναμάν 14 Φεβρ. διά Περουβίαν
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» A.E.	43	7176	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 17 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	ἔφθ. Νεκοτσέα 15 Φεβρ.
ΑΡΓΩ	'Ελληνικον Δημόσιον	18	5532	ὅργει· 'Αμπελάκι από 16 Δεκ. 1952
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» A.E.	41	7460	διῆλθε Σουέζ 24 Φεβρ. δι' 'Ασσάμπι
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	ἔφθ. Ούραγκαν 18 Φεβρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	52	13415	διῆλθε Παναμάν 14 Φεβρ. διά Λάδσεντ
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	διῆλθε Λός "Αντέλεες 1 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7227	ἔφθ. Παραμαρίμπο 20 Φεβρ.
ΑΤΤΙΚΗ	N. Μαυράκης και Σιά	43	2400	ἔφθ. Κωνστάντζαν 22 Φεβρ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	ἔφθ. Βαγκούνερ 20 Φεβρ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A.E.	44	1923	ἔφθ. Κων.) πολιν 24 Φεβρ.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	ὅργει· Σύρον από 16 'Ιουν. 1953
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	'Άδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Κωνοχάμαν 10 Φεβρ. διά Λός "Αντέλεες
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 12 Φεβρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Θ. «Επιφανείας»	43	7176	ἔφθ. Βέρα Κρούζ 15 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)	'Άδ. Ανδρεάδης	43	7233	διῆλθε Φλώσιγκ 10 Φεβρ. διά Τσάρλεστων
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Σ. Νιάρχος	54	20350	εις 'Αγγλίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	N. Παπαδάτος	18	1176	εις ταξίδια Κωνουτάζης—Πειραιώς (πετρέλαια)
ΔΑΝΑΗ	P. Καλλιλανοπούλου	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Πειραιά
ΔΑΝΑΠΤΗΣ	'Αλεξάτος — Δούκας	23	1634	ἀργεῖ· Πειραιά από 8 'Ιαν.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	'Άδ. Συναδινού	24	2740	άνεχ. Νόρτεγκεσ 21 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Υιοί Δ. 'Ιγγλέση	18	5275	άνεχ. Μορμουγκάο 23 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ	P. Κυδωνιεὺς	26	4862	ἐπόδισεν "Αμπερταν 22 Φεβρ., ζημία εκ νάρκης
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	«Άγιανον» A.E.	44	7207	ἔφθ. Σαβάναν 11 Φεβρ.
ΔΙΡΦΥΣ	P. & B. Πανταλέων	43	7229	εις θέσιν 36 B. και 20 A., Φεβρ. 15 διά Χάϊφαν
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	'Άδ. Πατέρα	43	7232	ἔφθ. Λονδίνον 11 Φεβρ. (είτα Χούλλα)
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	20	1603	ὅργει· Πειραιά από 31 Δεκ. 1952
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	Δδ. Λιβανού	37	4839	άνεχ. Σεμαίνους 20 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7256	άνεχ. Νέαν 'Υόρκη 24 Φεβρ. διά Μπάρμπαντος
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	άνεχ. Κάρδιφ 20 Φεβρ. διά Μπόναν
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυόν» A.E.	44	7253	διῆλθε Τρίνινταντ 11 Φεβρ. διά Τέξις
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΑΪΚΟΥΝΤΗ	Δ. Κουλουκουντή	38	5548	ἔφθ. Μάντζεστερ 19 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Κουμαριανού — Πρίντεζη	21	7176	άνεχ. Λός "Αντέλεες 18 Φεβρ. διά Νότ. 'Αφρικήν
ΕΛΕΥΣΙΣ	'Άδ. Μαζαράκη	22	1549	ὑπό πόρτασιν εν Κρήτη (δι' 'Οδοσσόν)
ΕΛΓΣΑΒΕΤ	«Ελληνική» A.E.	16	3553	ὅργει· 'Αμπελάκι από 24 Νοεμ. 1952
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαμός	43	2081	ἔφθ. Κων.) πολιν 16 Φεβρ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμανοπ.	44	7176	άνεχ. Κων) πολιν 10 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» A.E.	43	7207	άνεχ. Σαβάναν 21 Φεβρ. δι' 'Ελλάδα
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A.E.	43	7254	ἔφθ. Πειραιάς 15 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A.E.	43	7176	διῆλθε Πούλο Μπούκου 18 Φεβρ. διά Πουσάν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	A. Πρίντεζης	19	7203	άνεχ. Πόρτα Κάμφα 19 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	«Επίδαιρος» A.E.	43	1492	διῆλθε Τρίνινταντ 11 Φεβρ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7253	ἔφθ. Βάλλαρου 20 Φεβρ. (είτα Σμύρνην)
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	Καδίω Σιγάλας	21	2369	εις θέσιν 12 B. και 49 A., Φεβρ. 19 διά Ρόττερνταμ
ΕΥΑΝΘΙΑ	«Ωκεανοπόρος» A.E.	43	7194	ἔφθ. Πειραιάς 27 Φεβρ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	Υιοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	άνεχ. Τοκουγάμα 3 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	«Άδ. Γουλανδρή»	18	3553	άνεχ. Χαβάναν 19 Φεβρ. διά Πουέρτο Ταράφα
ΕΥΦΡΑΤΗΣ	P. Μαρκεσίνης	43	7250	διῆλθε Τρίνινταντ 17 Φεβρ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΑΪΚΟΥΝΤΗΣ	Ηλίας Φράγκος	29	4230	ἔφθ. Νέαν 'Ορλανεν 17 Φεβρ.
ΗΡΩΝ II.	Δ. Κουλουκουντή	38	5548	ὅργει· 'Αμπελάκι από 23 Σεπτ. 1952
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	Δημ. Ν. Κουφός	44	7253	ἔφθ. Βάλλαρου 20 Φεβρ. (είτα Φρήμαντλ)
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Ιόνιου»	44	7198	"Ιες: «NEBANTA», σημαία Λιβερίας
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάκνερ)	έτ. «Κάσσος» A.E.	44	5237	άνεχ. Τοκουγάμα 3 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΘΕΟΦΑΝΟΙ ΛΙΒΑΝΟΥ	Έλευσιθεράδης - Σκριβάνος	10	4815	άνεχ. Χαβάναν 19 Φεβρ. διά Πουέρτο Ταράφα
ΘΕΤΙΣ	«Θεοφανώ» A.E.	37	4123	διῆλθε Τρίνινταν 17 Φεβρ.
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρεύς» A. E.	30	845	ἔφθ. Μπάρι 14 Φεβρ.
ΙΑΚΩΒΟΣ	Μακρή — Φωνάρη	19	2107	ἔφθ. Πειραιάς 24 Φεβρ.
ΙΓΟΡ	Γ. 'Αγγελίδης	01	7207	ἀργεῖ· Αμπερταν από 20 Μαΐου 1950
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ	'Άπ. Πεζάς	43	902	διῆλθε Σουέζ 22 Φεβρ. διά Μόμπιλ
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	N. Παπαδάτος	22	7176	ἔφθ. Μπάρι 14 Φεβρ.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. Γ. Νικολάρη	44	10441	ἔφθ. Πειραιάς 24 Φεβρ.
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκᾶς Νομικός	28	1594	ἀργεῖ· Πειραιάς 23 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία I. Χανδρή	42	7035	ἔφθ. Λάρνακα 14 Φεβρ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & 'Άδ. K. X'' πατέρες	43	7255	ἔφθ. Πειραιάδων 2 Φεβρ.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣ ΣΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άνεχ. Σαφάρι 19 Φεβρ. διά Νότιου Κορέαν
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	24	3226	ἀργεῖ· Πειραιάς 29 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Στ. Νιάρχος	45	7240	ἔφθ. Ραγγούν 18 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	'Άδ. Κουλουκουντή	43	7229	διῆλθαν ("Ορεγκον") 20 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» A.E.	39	5215	ἔφθ. Νέαν 'Ολεάνη 18 Φεβρ.
ΚΑΣΤΩΡ	Αδ. Γράτσου	45	7260	άνεχ. Βαγκούνερ 17 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάκνερ)	«Κεφαλληνιακή» A.E.	43	10448	ἔφθ. Τζαμαϊκαν 23 Φεβρ.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7224	άνεχ. Σιδώνα 22 Φεβρ. διά Καρθαγένην
ΚΡΗΤΗ	N. Κονδύλης	44	7253	ἔφθ. Μορμουγκάο 2 Φεβρ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	άνεχ. Πειραιάς 20 Φεβρ. δι' 'Αργεντινήν
ΚΟΡΑΛΙΑ II.	'Ιω. Δομεστίνης	18	489	διῆλθε Σιγκαπούρην 16 Φεβρ. δι' 'Ιράν
				εις μεταφοράς εν 'Ελλάδι

ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Επειρίκος	45	3805	άργει Πειραιά από 6 'Ιαν.
ΣΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας & Υλοι	27	4950	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 23 Φεβρ.
ΣΥΡΗΝΕΙΑ	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	11	7537	έργει Πέραμα από 3 Αύγ. 1952
ΣΥΜΑ	«Αδ. Λιδανοῦ» Α.Ε.	43	7244	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Φεβρ. διὰ Κάμντεν
ΣΩΣΤΑΝΤΗΣ	'Αδ. Κ. Πατέρα	43	7223	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Φεβρ. δι' "Αγιον Φραγκίσκον
ΣΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	έφθ. Πειραιά 7 Φεβρ.
ΣΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. 'Απόδιακος	45	7176	έφθ. Μπάχαιν Μπλάγκαν 8 Φεβρ.
ΣΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	'Αδ. Λώς	43	7176	έφθ. Σεμαράγκ 19 Φεβρ.
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αλεξάντος - Δούκας	25	965	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 18 Φεβρ. δι' 'Ερυθράν Θάλασσαν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Χιούστον 17 Φεβρ. (διὰ Βρέμην)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Τρανσπετρόλ»	18	5576	άργει 'Αινδύργον από 18 'Ιαν. ζημιάι
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Μπάχαιν Μπλάγκαν 16 Φεβρ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Μιχαλίδης» Α. Ε.	43	7176	εἰς θέσιν 44 Β. καὶ 8 Δ. Φεβρ. 23 δι' 'Αινέρσαν
ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ	Εύσηγ. & Μ. Νομικός	43	7229	έφθ. Μπουγκάς 24 Φεβρ.
ΜΑΙΩΤΙΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7176	έφθ. Μορμουγκάο 13 Φεβρ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αδ. Συνοδινοῦ	19	3911	άργει Πειραιά από 12 'Ιαν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Τρίνινταν 16 Φεβρ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	εἰς ταξίδια 'Ελλάδος—Αδριατικής
ΜΑΡΙΑ	έτ. Χανδρής	21	6784	διῆλθε Πούλο Μπουκόμ 18 Φεβρ. διὰ Πουσάν
ΜΑΡΙΑ ΛΩΣ	I. Πετσόπουλος	11	1881	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αύρες
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	'Αδ. Λώς	43	7244	διῆλθεν Αύρες 21 Φεβρ. διὰ Μπάχαιν Μπλάγκαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	διῆλθεν Πούλο Μπουκόμ 22 Φεβρ. διὰ Πουσάν
ΜΑΡΙΑΜ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αύρες
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7258	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 25 Φεβρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	'Εμμ. Βινιάδης	22	4949	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 21 Φεβρ. διὰ Μπάχαιν Μπλάγκαν
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μάρκος Νομικός	53	11500	διῆλθε Σουέζ 24 Φεβρ. διὰ Λάδσεντ
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	διῆλθεν 'Άλγεριον 23 Φεβρ. διὰ Σάρπνες
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	N. Εύσταθιος	19	5476	έφθ. Τζιμπούτι 20 Φεβρ. (διὰ Γιοκοχάμαν)
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	«Άδ. Κουλουκούντη	38	5548	άνεχ. Μπάχαιν Μπλάγκαν 22 Φεβρ. δι' "Αγ. Βικέντιον
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Ηλίος»	44	7254	εἰς Σμύρνη 1 Φεβρ. υπὸ φόρτωσιν
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	"Εκτώρ. Κ. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 18 Φεβρ.
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	άργει Μπάρορους ἀπὸ 10 'Ιαν.
ΜΙΧΑΗΛ	έτ. Χανδρή	24	1435	άργει 'Αμπελάκι απὸ 8 Αύγ. 1952
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7260	άνεχ. Ναγκόγια 22 Φεβρ. δι' 'Οζάκαν, ἔφθ. 23
ΜΠΟΤΖΟΣ	N. Εύσταθιος	44	7176	έφθ. Νιού Ούεστμιντοντ 13 Φεβρ. (δι' Αγγλίαν)
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Δ. Νίτσος	20	1114	άργει Πειραιά 28 Φεβρ. ΕΠΩΛΗΘ
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	Ίω. Καρράς	44	7247	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 Φεβρ. διὰ Κόμπε.
ΝΕΔΩΝ	'Αδ. Γουλανδρή	22	16991	εἰς Νέαν 'Υόρκην 24 Φεβρ. (διὰ Πειραιᾶ)
ΝΕΣΤΟΣ	έτ. «Εύγενία»	43	7230	άνεχ. Σημάττα ἀπὸ 30 'Ιαν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΝΗΡΕΥΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7231	άνεχ. Γιαβάτα 8 Φεβρ. διὰ Βαγκούνερ
ΝΙΚΟΛΑΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Ρόττερνταμ 14 Φεβρ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	X. Πατέρας & Σία	43	7176	άργει 'Αθεν 21 Φεβρ.
ΝΙΚ. ΚΑΙ·ΡΗΣ	'Αδ. Σινά	43	7254	έφθ. Σαλβαντόρ 20 Φεβρ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	E. Κουλουκ. — I. Καΐρης	42	7167	εἰς θέσιν 7 Β. καὶ 74 Α., Φεβρ. 19 δι' Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Μιχαλινός» Α. Ε.	44	7207	άνεχ. Πόρτ 'Εβεργκλαντ 19 Φεβρ. διὰ Κούναν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 20 Φεβρ.
ΟΛΓΑ	έτ. Γ. Ν. Νικηφόρος	44	7176	άργει Σίενταν ἀπὸ 8 Μαΐου 1952
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7176	διῆλθε Παναμάν 17 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. B. Σκαρβέλης	43	7235	άνεχ. Σημάττα 10 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιός	17	3704	διῆλθεν 'Άδεν 8 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	έφθ. Θεσσαλονίκην 5 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	'Αλεξάντος - Λούκας	21	1001	άργει 'Ελευσίνα ἀπὸ 4 Σεπτ. 1952
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Καραδίας	43	7258	έφθ. Σημύρνην 17 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	'Ιω. Γ. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Όταρον 11 Φεβρ. διὰ Νουάτ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7256	άνεχ. Στιν Τζών 10 Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Π. Λαμίδης	20	5194	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ.
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α. Ε.	47	2754	έφθ. Λονδίνον 24 Φεβρ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιος» Α.Ε.	43	7253	άνεχ. 'Εουρέκα ἀπὸ 28 'Ιαν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	άργει 'Αμπετραταμ ἀπὸ 3 'Απρ. 1953
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3822	έφθ. Βατλιμόρων 15 Φεβρ.
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	M. Νομικός	43	10448	εἰς θέσιν 6 Ν. καὶ 34 Δ., Φεβρ. 18 διὰ Μοντεβίδεο
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	Yioi P. Γουλανδρή	44	10448	άνεχ. Σεβένγκειν 21 Φεβρ. διὰ Πούντα Καρντόν
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	'Αδ. Γουλανδρή	23	4693	άργει 'Ελευσίνα ἀπὸ 5 Σεπτ. 1952
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	έφθ. Μερσίναν 10 Φεβρ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	άνεχ. Σημάττα 13 Φεβρ. διὰ Κόμπε
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Α'νδρεάδης	43	10193	έφθ. Σέπταν 22 Φεβρ.
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει 'Αμπελάκι 28 Φεβρ.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Σ. Σταυρίδης κλπ.	43	952	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σία	16	1765	άργει Πέραμα ἀπὸ 23 Νοεμ.
ΡΙΤΑ	Yioi Σιγάλα	25	1412	εἰς ταξίδιαν Αίγυπτου—'Ελλάδος
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	διῆλθε Τζιμπούτι 19 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Τεκιρντάγκ 21 Φεβρ. διὰ Σμύρνην
ΣΑΜΟΣ	Yioi Δ. Ιγγλέση	43	7177	διῆλθε Τζιμπούτι 1 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Yioi Σιγάλα	43	7176	διῆλθεν 'Άδεν 18 Φεβρ. διὰ Κολόμπο
ΣΟΥΣΑΝΝΑ II.	N. Παπαδάτος	08	811	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	'Αδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεχ. Μόλι 20 Φεβρ. διὰ Βαγκούνερ
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7231	άνεχ. Κόπτε 9 Φεβρ. διὰ Βαγκούνερ
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Κιουρασώ 23 Φεβρ. διὰ Λάδσεντ
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	'Εκτώρ. Δρακούλης	11	3658	εἰς Τέξαν 10 Φεβρ.
ΤΗΝΟΣ	I. Πετσόπουλος	11	1459	εἰς ταξίδια 'Ελλάδος—Αδριατικής
ΤΡΙΤΩΝ	'Αδ. Γράτσοι	44	7250	έφθ. 'Αγ. Φραγκίσκον 18 Φεβρ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II.	'Αθαν. Κουλούρας	30	4557	διῆλθε Μοντεβίδεο 22 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 21 Φεβρ.
ΦΛΩΡΙΝΑ	K. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πειραιά ἀπὸ 18 'Ιουν. 1952
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	757	εἰς Πόρτ Σουδάν 16 Φεβρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	έφθ. Μόλι 21 Φεβρ.
ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α.Ε.	44	7256	διῆλθε Σύρου 17 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	X. Χατζηπατέρας	44	7176	άνεχ. Πόρτ 'Εβεργκλαντ 21 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	45	7256	διῆλθε Σουέζ 20 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	39	5643	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 19 Φεβρ. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
ΨΑΡΑ	'Αναστασίου Φαφαλίδης	45	7255	έφθ. Σάντος 22 Φεβρ.
ΩΚΕΑΝΙΣ	Γ. Κηρύκος	11	929	ΗΚΥΡΩΘΗ ἡ ἀγορά του
ΟΡΕΟΙ	Γεώργ. 'Ευίσος	39	4967	εἰς 'Αμπετρνταμ ἀπὸ 2 'Ιουλ. ΕΠΩΛΗΘ

Τὰ ύπο ξένας σημαίας φορτηγά μας

διῆλθεν 'Άλγεριον 23 Φεβρ. δι' Αινέρσαν
έφθ. Νεκοτσέα 11 Φεβρ..
άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 20 'Ιαν.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αἴτζιαν Μάρ»	10	1471	έργει Πέραμα 28 Φεβρ.
ΑΕΛΛΩ	έτ. «Ράιτσερ»	44	7292	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 13 Φεβρ.
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεανίκα»	43	7223	διηλθε Παναμάν 19 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΑΖΙΑΤΙΚ	έτ. «Ιρκαρ»	20	3280	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Άλα Πλάτω»	43	7239	έφθ. 'Αλεξανδρέταν 22 Φεβρ.
ΑΔΡΙΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Επεούμπλικ»	53	13752	διηλθε Κεϋλάνην 16 Φεβρ. διά Μελβούρνην
ΑΖΟΥΤΕΡΟ	έτ. «Άζουέρο»	44	7176	άνεχ. Τακόμαν 21 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΘΕΝΣ	έτ. «Τούλα»	25	4954	έφθ. Πλύμουθ 22 Φεβρ.
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλε»	29	5218	άργει Πειραιά 28 Φεβρ.
ΑΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Αίας»	22	1057	έφθ. Βασόραν 21 Φεβρ.
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	20	7016	έφθ. Πειραιά 19 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-ΥΛΟΡ	έτ. «Ντέλ 'Ετζέο»	44	7286	διηλθε Γιρβαλτάρ 20 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλω»	44	1935	έφθ. Χαδάνων 21 Φεβρ.
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέριο»	44	7158	άνεχ. Ταμπίο 21 Φεβρ. διά Πόρτ "Αρθουρ
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133	εις Βασιλικό Μπαΐν 1 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζέδλια»	18	5599	άργει Φάλμουθ ἀπό 16 Απρ. 1953
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδιο»	53	7409	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Φεβρ. διά Βαγκούδερ
ΑΛΙΚΗ Π. (δυνδ.)	έτ. «Τρανσόδλες»	44	7212	εις θέσιν 26 Β. καὶ 80 Δ. Φεβρ. 18 διά Μόμπιλ
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Αλκιμπος»	43	7176	διηλθε Λόδς "Αντζέλες 18 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΚΥΩΝ (λιθερ.)	έτ. «Σάντα Ρίτσ»	44	7163	διηλθε Ντακάρ 19 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΛΛΥ (λιθ.)	έτ. «Γκρήνιβιλλ»	12	3962	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Φεβρ.
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εξέτραμάρ»	44	7195	διηλθε Λόδς "Αντζέλες 11 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΜΑΝΤΑ (πανασι. δεξ.)	έτ. «Ιγκουνόν»	18	8703	άνεχ. Μπάνιαν 20 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	διηλθεν 'Αγγ. Βικέντιον 22 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7144	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 21 Φεβρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσο»	44	7207	διηλθε Κιουρασώ 12 Φεβρ. διά Χάϊφαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	διηλθε Σουέζ 15 Φεβρ. διά Κουβεΐτ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙ-ΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	διηλθε Σουέζ 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	53	17800	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 Φεβρ. διά Μάρκους Χούκ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	εις ταξίδιον 'Αγγ. Φραγκίσκου—Σουμάτρας
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 Φεβρ. διά Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράπτι Τσάρτεργκ»	45	7149	διηλθε Παναμάν 15 Φεβρ. διά Καλλάσ
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα "Αννα»	44	7258	διηλθε Σουέζ 24 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Άννιτσα»	44	7070	άνεχ. Σηπτάλ 4 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869	άνεχ. Κάρδιφ 6 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	εις μεταφοράς Ράς Σούντο—Σουέζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνωα»	08	1763	διηλθε Θέουταν 19 Φεβρ. διά Βηρυττόν
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	διηλθε Παναμάν 17 Φεβρ. διά Περουβίαν
ΑΝΤΟΝΥ	έτ. «Άντάρες»	44	7126	έφθ. Λορεντζό Μάρκες 23 Φεβρ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (δυνδουρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7176	άνεχ. Χιροχάτα 3 Φεβρ. διά Λός "Αντζέλες
ΑΠΟΙΚΙΑ (δεξ.)	έτ. «Αίλα Βέρντε»	44	7331	έφθ. Κιουρασώ 16 Φεβρ.
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Αλβιών»	28	5061	διηλθε Γιβαρλατάρ 22 Φεβρ. διά Πόρτ Τάλμποτ
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330	έφθ. Μερογίναν 14 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοστ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	19	2609	άνεχ. Βρέμην 18 Φεβρ. διά Συμύρην
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	άνεχ. Λός "Αντζέλες 8 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δυνδ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άργει 'Αιμέρσαν ἀπό 16 Αύγ. 1953
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άνεχ. Σηπτάλ 14 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάτι»	40	10224	άργει "Αιματερταμ ἀπό 19 Σεπτ. 1953
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	19	5672	διηλθε Μοντεβίδεο 22 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ιστιμένια»	21	10388	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 10 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΑΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Αίας»	21	1498	διηλθε Πόστ Σαΐδ 23 Φεβρ (διαταγάς)
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλαΐη»	53	18288	όμογει Σαβάναν ἀπό 20 Δεκ. 1952, ζητίαι
ΑΡΜΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Άστρος»	43	7273	έφθ. Μπουένος "Αύρες 4 Φεβρ.
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Πλάν-Ορέ»	43	7246	διηλθε Λός Πάλμας 16 Φεβρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουέντε»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ταλαμάκια»	43	7176	άνεχ. Βαγκούδερ 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	έφθ. Νέαν Ορλέανην 20 Φεβρ.
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθ.)	έτ. Πενέτον	44	7161	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 Φεβρ. διά Βαγκούδερ
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκούελ»	28	4809	έφθ. Πόστ Σαΐδ 15 Φεβρ.
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Νόρβεστ»	30	9031	διηλθε Λός Πάλμας 16 Φεβρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΑΣΤΕΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ ντελ Σούρ»	22	7053	άνεχ. Βαγκούδερ 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ ἀπό 27 Ιουν. 1953
ΑΤΕΝΑΣ (πανασι.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	έφθ. Πόστ Σαΐδ 13 Φεβρ.
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Άγγικο»	27	5214	άργει Σίενται ἀπό 5 Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	12000	εις Βρέμην, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Καμαΐστ 23 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε-Α·Ρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζέλες 20 Φεβρ. διά Λουδίνον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟ (δεξ. λιθερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094	άνεχ. Μπάχρειν 19 Φεβρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	7310	άνεχ. Πόστλαντ (Ορεγκον) 10 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 16 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	διηλθε Λός "Αντζέλες 18 Φεβρ. διά Λουδίνον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	14000	εις Γαλλίαν ύπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝ	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	έφθ. 'Αιμέρσαν 23 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	άνεχ. Βοστόνην 17 Φεβρ. διά Καριτίπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	διηλθε Λός "Αντζέλες 16 Φεβρ. διά Μπάνιας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	εις θέσιν 32 Β. καὶ 39 Δ., Φεβρ. 18 διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	διηλθε Σουέζ 14 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8679	έφθ. "Είβονμάσθ 18 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Λός "Αντζέλες 22 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	έφθ. Βοσημπού 20 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον) 20 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Κόρπους Κρίστι 10 Φεβρ. διά Σμαλκάντεν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Κόρπους Κρίστι 17 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμ»	45	7160	18ε: «ΑΝΝΙΤΣΑ-Α.», ώς μετωνυμάσθη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	18ε: «ΚΥΑΝΟΣ» ώς μετωνυμάσθη
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέω»	42	7236	έφθ. Μπρόνσμποττελ 18 Φεβρ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άρκτούρος»	27	5006	έφθ. Κόρπους Κρίστι 22 Φεβρ. διά Σμαλκάντεν
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζ»	44	7198	έφθ. Κόρπους Κρίστι 17 Φεβρ.
ΒΑΙ·ΙΜΕΑ (δυνδουρ.)	έτ. «Λάς Κρούντεσ»	44	7178	έφθ. Βαγκούδερ 15 Φεβρ. διά Σημάττλ
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Βαλιέντε»	43	10449	έφθ. Μπρόνσμποττελ 18 Φεβρ.
ΒΑΝΜΑΣ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Βάνμας»	21	7127	έφθ. Βαγκούδερ 22 Φεβρ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνω»	44	7176	έφθ. Βαγκούδερ 22 Φεβρ.
ΒΑΡΚΑ (λιθερ.)	έτ. «Βαπτόρες»	43	7180	έφθ. Βαγκούδερ 10 Φεβρ. διά Περουβίαν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άνεχ. Λός "Αντζέλες 11 Φεβρ. διά Τσουκούμι
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	έτ. «Καστελλάνω»	45	7290	άνεχ. Οζάκαν 15 Φεβρ. διά Σημάττλ
ΒΕΛΛΑ	έτ. «Ειράντε»	20	2770	έφθ. Σαΐγκον 6 Φεβρ.
ΒΕΝΕΡΕ·ΙΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Οσεάνικο»	43	7244	έφθ. Μόχι 17 Φεβρ.
ΒΕΝΟΥΣ (δυνδουρ.)	έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	έφθ. Τσεμπού 22 Φεβρ.
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Βαλπαράϊσο»	31	8440	άνεχ. 'Αμμουσάι Μπαΐν 17 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρστομάντε»	52	11362	άνεχ. Ντάρμπαν 22 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον

ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Πουέρτο Μαντρίνα» . . .	31	8236	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 23 Φεβρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Σαντιάγκο» . . .	35	7293	άργει Πειραιά από 19 Οκτ. 1953
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπίδα» . . .	44	7244	άνεχ. Γλασκώδην 17 Φεβρ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριος» . . .	44	7175	διήλθε Τρίνινταντ 22 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Εντόρος» . . .	43	6766	έφθ. Μπαχιαν Μπλάγκαν 19 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσατλάντικα» . . .	53	22979	διήλθε Σαιν Τόμας 19 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ(λ. δ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . .	53	13652	εἰς Κίελον, υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . .	53	20600	εἰς ταξίδιο για Περσικόν Κόλπου—Απω Ανατολής
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . .	48	11298	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 21 Φεβρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (δεξ.) . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . .	53	14047	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 21 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . .	50	17722	άνεχ. Βρέμην 23 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δεξ. λιθ.) . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . .	53	14221	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ-Ι-Τ (δεξ.) . . .	έτ. «Λίμπερτς» . . .	53	14009	άνεχ. Πέριν 16 Φεβρ. διά Λίθανον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δεξ.) . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . .	49	17722	διήλθε Σουέζ 18 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . .	53	13660	εἰς Θεσσιν 36 Β. καὶ 18 Δ., Φεβρ. 23 διά Φόλεϋ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κορριέντες» . . .	45	10448	εἰς Κίελον, υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.) . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . .	54	14000	εἰς Γαλλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ. λιθ.) . . .	έτ. «Άτλαντικ "Οίλ» . . .	53	21239	εἰς Γαλλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.) . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . .	49	17722	διήλθε Σουέζ 16 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ. λιθ.) . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . .	53	14000	εἰς Βρέμην, υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.) . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . .	49	17724	διήλθε Σουέζ 15 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκα» . . .	43	13019	άργει Κίελον από 4 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . .	50	17722	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Εύρώπην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (δ. λιθ.) . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . .	53	13900	εἰς Κίελον, υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.) . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . .	53	20600	εἰς Δουγκέσκην, υπό συμπλήρωσιν
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.) . . .	έτ. «Μιραζλόρες» . . .	27	8627	έργει Ρότερνταμ από 6 Αύγ. 1953
ΟΡΑΜ (Κοστ.) . . .	Κ. 'Ατυχίδης . . .	17	5585	άργει Μασσαλίαν από μηνών
ΟΥΜΡΑΝ (Κοστ.) . . .	Κ. 'Ατυχίδης . . .	10	2439	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ εἰς Ιταλίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά Πλάτα» . . .	43	7265	άνεχ. Βασιλούρην 17 Φεβρ. διά Γιαβάτα
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ» . . .	19	5701	διήλθε Τρίνινταντ 12 Φεβρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Ντονόζος» . . .	44	7210	"Ιδε: «ΝΙΚΟΛΑΟΣ», ως μετωνομάσθη
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβιλλ» . . .	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδις 22 Φεβρ.
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ				
ΠΑΝΑΟΣ				
ΠΑΝΑΓΗΣ (Κοστ.)				
ΠΑΝΑΓΙΑ				
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ				
ΠΑΞ (δεξ.)				
ΠΑΡΑΛΟΣ II.				
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ				
ΠΑΤΡΙΑ				
ΠΑΘ				
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιθ.)				
ΠΕΛΟΨ (λιθ.)				
ΠΗΓΑΣΟΣ				
ΠΗΝΕΛΟΠΗ				
ΠΙΝΤΑΡ (λιθ.)				
ΠΙΤΡΟΦΟΣ				
ΠΙΟΝΕΡ				
ΠΛΑΤΑΝΟΣ (δεξ.)				
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ				
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)				
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιθ.)				
ΠΟΥΚΟΥΛΑΤ (δεξ.)				
ΠΡΑΝΤΟ				
ΡΑΓΚΕΡ				
PANTIANT (δεξ.) . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . .	44	7192	έφθ. Λείκ Τσάρος 20 Φεβρ.
ΡΕΑ . . .	έτ. «Κάστρο Μπέλλο» . . .	41	8602	άργει Πειραιά από 29 Ιαν.
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ολίσισπιτο» . . .	21	1387	άργει Πειραιά από 24 ΔΕΚ.
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Σαπφώ» . . .	28	4225	άνεχ. Σπάττη 22 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΡΕΝΑ	έτ. «Ευπρέσσω	42	7176	άνεχ. Γκραίη Χάρμπορ 18 Φεβρ. διά Έουρέκα, έφθ. 21
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Γκούντ Χόπ» . . .	12	3663	άργει Βενετίαν από 16 Μέσου 1953
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πάραολος» . . .	18	6049	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ, εἰς τὴν Ιαπωνίαν
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Κοντιγεντάλε» . . .	43	7176	έφθ. Βαγκούνερ 20 Φεβρ.
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.) . . .	έτ. «Πάτρια» . . .	44	7229	άνεχ. Νιού Ούεστμινστερ 16 Φεβρ. διά Αγγλίαν
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Πάθη» . . .	26	5937	έφθ. Μοριουγκάρο ρόδις 20 Φεβρ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάμσοκ» . . .	45	7166	έφθ. Γιουκάρο 6 Φεβρ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ . . .	έτ. «Σάμσοκ» . . .	45	7148	διήλθε Μοντεβίδεο 19 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Πήγασος» . . .	43	7221	έφθ. Βαγκούνερ 21 Φεβρ.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Πόλαρα» . . .	19	6495	εἰς Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Παράνα» . . .	53	6200	άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 Φεβρ. διά Λός "Αντζελες
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Τσεροντοράντο» . . .	45	7263	έφθ. Τουράν 17 Φεβρ. (είτα Χαϊφόγκ)
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . .	44	7190	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 20 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Πουέρτο Μιραμάρ» . . .	30	11147	διήλθε Παναμάν 15 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Πάλατ» . . .	44	7163	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 25 Φεβρ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Αρης» . . .	43	7257	εἰς θεσσιν 15 Β. καὶ 118 Α., Φεβρ. 21 διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε» . . .	44	7223	άργει Μπόλνες από 19 Απρ. 1953
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ . . .	έτ. «Πουκού» . . .	36	7104	έφθ. Μασσαλίαν 18 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ				
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ				
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ				
ΣΑΝΜΠΗΜ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . .	44	7192	έφθ. Νεκοτσέα 4 Φεβρ. (διά Δανίαν)
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ. «Κάστρο Μπέλλο» . . .	41	8602	"Ιδε: «SAIN TZΩΝ», ως μετωνομάσθη
ΣΑΞΟΝΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολίσισπιτο» . . .	21	1387	διήλθε Παναμάν 2 Φεβρ. διά Νουμέα
ΣΑΞΟΝΣΚΑ-Υ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ρεάλμα» . . .	28	4225	άργει Πειραιά από 16 Αύγ. 1953
ΣΑΞΟΝΧΙΔΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ευπρέσσω	42	7176	άνεχ. Είδουνασ 12 Σεπτ. 1953
ΣΑΞΟΝΧΙΛΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάδη» . . .	20	5686	έφθ. Λός "Αντζελες 22 Φεβρ.
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Ρίο Γκράντε» . . .	44	7176	άνεχ. Νάρβιν 6 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Πατσόφικα» . . .	44	7229	άργει Μπάγκοκ από 9 Σεπτ. 1952
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιθερ.)	έτ. «Βέριτας» . . .	19	2632	έσχει Ρότερνταμ από 9 Μαΐου 1953
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (λιθερ.)	έτ. «Κιστανέρος» . . .	21	6448	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 14 Φεβρ. (διά Γιοκοχάμαν)
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (δισκ.)	έτ. «Εσκομπάλα» . . .	45	7151	έφθ. Χάμπτον ρόδις 20 Φεβρ.
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιθερ.)	έτ. «Παράνα» . . .	44	7281	έφθ. Γιασέτα 11 Φεβρ.
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ελληνικός συμφέροντα» . . .	44	7176	έφθ. Νεκοτσέα 4 Φεβρ. (διά Δανίαν)
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . .	18	5664	"Ιδε: «SAIN TZΩΝ», ως μετωνομάσθη
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σάν Λεονάρδο» . . .	44	7176	διήλθε Χάμπτον 23 Φεβρ. διά Ταμπίκο
ΣΟΥΖΥ (Κοστ.)	έτ. «Σίραμ» . . .	42	7146	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 21 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Κάμπαρον» . . .	19	611	διήλθε Παναμάν 16 Φεβρ. διά Αγγλίαν
	έτ. «Γκλόμπο» . . .	19	6541	έφθ. Μόσι 22 Φεβρ.
				εἰς ταξίδια Ελλάδος—Μ. Ανατολής
				διήλθε Πούλο Μπούκομ 21 Φεβρ. διά Οζάκαν

