

# NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1954

Αρ. Φύλλου 451/210

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



MIXNIK.

## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΑ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 451/210

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ επι της γλως Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ  
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1954

### ΑΝΟΙΚΤΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Πρὸς

τὴν Α.Ε. τὸν Πρεσβευτὴν τῶν Ἡνωμένων  
Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς κ. Κάννον

'Εξοχώτατε,

'Επιτρέφατε εἰς τὰς στήλας αὐτάς, αἱ ὁποῖαι πολλάκις ἔξεδήλωσαν τὴν ἐλληνικὴν εὐγνωμοσύνην πρὸς τὴν μεγάλην Σας πατρίδα, νὰ ζητήσουν τὴν πολύτιμον συνδρομήν Σας εἰς ἓνα θέμα ἔξοχον ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν χώραν μας.

Γνωρίζετε, 'Εξοχώτατε, ὅτι ἡ Ἑλλὰς ἀπὸ τῆς ἀργοναυτικῆς ἐκστρατείας συνεδέθη μὲ τὴν θάλασσαν ὅσον καμία ἄλλη χώρα τοῦ κόσμου. Γνωρίζετε, ὅτι οἱ "Ἐλληνες ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων εἰς τὴν θάλασσαν ἀνεκάλυψαν, ὅτι εύρισκετοι ἡ ζωὴ. Καὶ ἀπὸ τὴν θάλασσαν ἔζητον ἀνέκαθεν νὰ συμπληρώνουν τὸν πτωχὸν κλήρον τῆς γῆς των. Δι' αὐτὸ συνεδέθησαν μαζὶ τῆς. Δι' αὐτὸ τὴν ἡγάπησαν. Δι' αὐτὸ τῆς ἐλάτερους τίδιον Θεὸν, τὸν περικαλλῆ καὶ πάλλευκον ναὸν τοῦ ὅποιου θαυμάζουν οἱ συμπατριῶται Σας καὶ ὅλοι οἱ πολιτισμένοι ἄνθρωποι, ὅταν διαπλέουν τὸ ἀκρωτήριον τοῦ Σουνίου.

'Η Ἑλλὰς καὶ εἰς τοὺς νεωτέρους χρόνους εἰς τὴν θάλασσαν εὔρισκε διέξοδον. Μέγα μέρος τοῦ πληθυσμοῦ τῆς συνεχίζει τὴν παναρχαίαν παράδοσιν καὶ προσφέρει εἰς τὸ ὑγρὸν στοιχείον αἷμα καὶ μόχθον. Κάθε ναυτικὴ περιφέρεια, κάθε νῆσος αὐτῆς τῆς χώρας ἔχει ύψωσει εἰς ἓνα βράχον τὸ μνημεῖον τοῦ ἀφανοῦς ναύτου. Διὰ νὰ ὑπενθυμίζῃ τὰς θυσίας τῶν ναυτικῶν μας, ἐν εἰρήνῃ καὶ εἰς τὸν πόλεμον. 'Ο ἀγώνας τῆς ἐλευθερίας, τὸν ὅποιον ἡ κραταιά Σας πατρὶς ἐκέρδισε μαζὶ μὲ τὰς ἄλλας φιλελευθερας δυνάμεις τῆς Δύσεως, ἐστοιχίσε τὴν ζωὴν ἀρκετῶν χιλιάδων ναυτικῶν μας. 'Ἐν ὄντυτι των, ἐν ὄντυτι τοῦ ἀφανοῦς "Ἐλληνος ναύτου, ἀπευθυνόμεθα πρὸς τὴν Ἐξοχότητά Σας καὶ ζητοῦμεν νὰ διερμηνεύσητε πρὸς τὴν Κυβέρνησίν Σας τὸν πόθον

τῆς ναυτικῆς Ἑλλάδος νὰ βοηθῇ ἀκόμη μίαν φορὰν ἀπὸ τὴν πλουσίαν Σας χώραν. Καὶ τὴν φορὰν αὐτὴν ἐμμέσως, χωρὶς ἐπιβάρυνσιν τοῦ Ἀμερικανού φορολογουμένου.

Γνωρίζετε, Κύριε Πρέσβυτε, ὅτι ἀρκετοὶ "Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ἐκάλυψαν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς χώρας Σας ἐμπορικὰ σκάφη χωρητικότητος ἑκατοντάδων χιλιάδων τόννων. Καὶ ὅτι, μάλιστα, τινὲς ἔξ αὐτῶν κατηγοροῦνται ὅτι παρέθησαν καὶ ἔνα παλαιὸν ἀμερικανικὸν νόμον. Κατὰ τὰς πληροφορίας μας, αἱ κατηγορίαι δὲν εὐσταθοῦν, διότι ὅλαις αἱ πράξεις τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν ἐγένοντο ἐν γνώσει καὶ τῇ ἐγκρίσει τῶν ἀρμοδίων ἀμερικανικῶν ἀρχῶν. Γνωρίζοντες τὰ πρόσωπα, τὰ ὅποια ἐνεπλάκησαν εἰς αὐτὴν τὴν ὑπόθεσιν, πιστεύουμε, ὅτι θὰ δικαιωθοῦν ἀπολύτως. Λέγεται, μάλιστα, ὅτι δὲν ἀποκλείεται καὶ ἐξώδικος διακανονισμός τῆς διαφορᾶς.

Αὐτοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς, δῆθεν, παραδάτας καὶ τοὺς ἄλλους, οἱ ὅποιοι δὲν θαρύνονται μὲ κατηγορίαν, τοὺς διεκδικοῦμεν, 'Εξοχώτατε. Καὶ ἔξαιτούμεθα ἀπὸ τὴν Κυβέρνησίν Σας νὰ τοὺς παράσχῃ τὴν ἀδειαν, ἔναντι, ἵσως, ἄλλων ἀνταλλαγμάτων διὰ τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν, νὰ φέρουν μερικὰ τῶν πλοίων των ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς φυσικῆς των Πατρίδος.

Τίποτε δὲν θὰ συνεκίνει περισσότερον τὸν ναυτικὸν πληθυσμὸν τῆς χώρας μας ἀπὸ μίαν τοιαύτην ἀπόφασιν. Θὰ ἥτο μία ἀπόφασις ἀνταξίᾳ τῆς Πατρίδος Σας. Καὶ θὰ ἐνεγράφετο εἰς τὰς καρδίας μας μὲ ἀνεξίτηλα γράμματα. "Ημπορεῖ νὰ εἴμεθα πτωχοί, ἀλλ' ἔχομεν πλούτον αἰσθημάτων εἰς τὰ στήθη μας καὶ δὲν λησμονούμεν τοὺς εὐεργέτας μας.

Μὲ τὴν θεοβασία, ὅτι θὰ θελήσητε, 'Εξοχώτατε, νὰ συνδέσητε τὸ ὄνομά Σας μὲ τὴν γενναιόφρονα αὐτὴν πρᾶξιν, Σᾶς εὐχαριστοῦμεν καὶ

Διατελούμεν μετ' ἔξοχου τιμῆς  
ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

### ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

#### Ἡ νέα συλλογικὴ σύμβασις

Μετὰ διαπραγμάτευσεις, μακρὰς καὶ κοπιώδεις ἐπετήρηθη, τέλος, ἡ συμφωνία μεταξὺ τῆς Ἔνωσεως τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων. 'Η νέα συλλογικὴ σύμβασις καταρτίζεται ήδη εἰς τὰς λεπτομερείας τῆς καὶ υπογράφεται σήμερον Δευτέραν, 15ην τρέχοντος.

Οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν ἀπέδιδεφαν εἰς τὴν περικοπὴν τοῦ μισθοῦ, παρὰ τὸ γεγονός τοῦ εἰς δραχμᾶς διπλασισμοῦ του. Τὰς οἰκονομίας ἐπεξῆτησαν ἀπὸ τὰς πολλὰς, ἐκτὸς τῆς βασικῆς μισθοδοσίας ὑπερωρίας καὶ ἐκτάκτους ἀμοιβας, αἵτινες ὅχι μόνον ἐπεδιδύμοντο τὸ πλοίον σημαντικῶς — εἰς πλείστας σόσας περιπτώσεις ἐφθαμάντων τὰ 30% τοῦ μισθοῦ — ἀλλὰ καὶ προεκάλεσαν συχνὰ τὴν χαλάρωσιν τῆς τάξεως ἐπὶ τῶν πλοίων, λόγω τῆς ἀνίσου κατανομῆς των μεταξὺ τῶν διαφόρων κατηγοριῶν τοῦ πληρώματος. Αἱ βοηθητικαὶ λ.χ. υπηρεσίαι ήσαν αἱ προνομιούχοι: εἰς τὰς ὑπερωρίας, ἐνῷ τὸ προσωπικόν τοῦ καταστρώματος ἐπαλέσθησαν ἐκτάκτων ὥρων ἐργασίας.

'Ανεξαρτήτως, συνεπῶς, τῆς οἰκονομίας, λόγοι ἐπιτακτικῶτεροι ὑπε-

δείκνυον τὸν περιορισμόν, ἃν μὴ καὶ τὸν πλήρη κατάργησιν ὡρισμένων διατάξεων τῆς προηγουμένης συλλογικῆς συμβάσεως. 'Εδημούργουν τελικῶς, τὴν μισθοδοτικὴν ἀνίστητη.

Οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ναυτεργατῶν διασκόλως ἐδέχθησαν τὰς προτάσεις διὰ τὴν περικοπὴν τῶν «κεκτημένων δικαιωμάτων», παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἀνεγνώριζον τὴν ἀπόλουσσην τῶν συμβικῶν ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ τὴν κατάργησιν ὡρισμένων προνομίων πρὸς την κατηγορίας τινὰς τοῦ πληρώματος, βοηθητικάς ἐκτελουσάς ὑπηρεσίας. 'Ο δεύτερος λ.χ., θαλαμηπόλος καὶ ὁ τρίτος βοηθός, ὅπως καὶ ὁ δεύτερος μάγειρος απελαμβάνουν τοσαν κατὰ μῆνας καὶ ἐντὸς τοῦ ὄκταρου ὑπερωρίων, δισας ὁ πρώτος θαλαμηπόλος, πολὺ δὲ περισσότερας τοῦ ναύτου καταστρώματος καὶ τῶν θεματικῶν ἴσως.

Διάφορος ἀλλα κονδύλια, ἐπιβαρύνοντας τὴν ἐπάνδρωσιν τοῦ πλοίου, ἔπειτε νὰ περικοπῶνται. 'Ανεφέρουτο εἰς ἐποχάς, καθ' ἄς ἡ Ναυτιλία κέρδη ικανά ἀπεκδύμενη, ώστε νὰ δικαιολογοῦνται καὶ αἱ πρός τὰ πληρώματα μεγαλύτεραι παροχαί. Τώρα ἡ οἰκονομία, τὸ νοικοκύρευμα τοῦ ἀλληλικού πλοίου διὰ νὰ σταθῇ εἰς τὴν χαμηλήν ναυλαγοράν ἐπεβαλλεται.

'Η ἐπιτευχθεῖσα ἐλάφρυνσις εἰς τὴν διαχείρισιν τοῦ φορτηγοῦ — τύπου εἰδίμπερτο — κατὰ βασικίους ὑπολογισμούς φθάνει τὰς δύο χιλιάδας λιρῶν Ἀγγλίας ἐπησίως. 'Αν ἐδέχοντο καὶ οἱ μηχανικοὶ τὰς προτάσεις τῆς Ἔνωσεως τῶν ἐφοπλιστῶν θὰ ἐξοικονομούντο ἀκόμη

περισσότερα. Ἀπομένει, πράγματι, ἀνεπίλυτον τὸ ζῆτημα τῆς μισθοδοτικῆς καταστάσεως καὶ τῶν συμβηκῶν ἔργασίας τοῦ κλάδου τῶν μηχανικῶν, οἵτινες δὲν μετέχουν τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας. Δι' αὐτούς θὰ ζητηθῇ ἡ διαιτητική παρέμβασις τοῦ κ. Υπουργού τῆς Ναυτιλίας. Ἐχει ούτος ίκόμῳ τὸ δικαίωμα νὰ καθορίζῃ ἐν περιπτώσει διαφωνίας τῶν ἀμέσως ἐνδιαφερομένων τὸ ἐπίπεδον τῶν μισθῶν καὶ γενικούς τὰ τῆς ναυτικῆς ἔργασίας. Ως πρέπει πάντως νὰ ἐκτιμήσωμεν τὸ σύνολον τῆς προσπαθείας διά τὸν ὑποβιβασμόν τοῦ κόστους διαχειρίσεως τοῦ Ἑλληνικού ποντοπόρου σκάφους, λαμβάνοντες ὑπὲρ ὅψιν ὅχι ικόνων τάς συμφωνήσείσας τροποποιήσεις εἰς τὴν συλλογικὴν σύμβασιν, ἀλλὰ καὶ τὸ νέον διάταγμα περὶ συνθεσεώς, καθὼς καὶ τοὺς ἀπό τινος τεθέντας εἰς ἔφαρμογήν νόμους περὶ πολιννοστήσεως, ἀσθενειῶν, ἐλλιπούς συνθέσεως κλπ.

Ἐγώ πάστη περιπτώσει θὰ χρειασθῇ νὰ παρέλθῃ ἔνας τρίμηνος διὰ νὰ ἐκτιμήσωμεν τὰ ἀποτελέσματα. Ἐν τῷ μεταξὺ ἐπίτιζουεν νὰ ἔχῃ ρυθμοθή καὶ τὸ ζῆτημα τῶν εἰσφορῶν προς τὸ N.A.T. Σκάφη νέα ἀρκετὰ ἕγγραφονται εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον καὶ ἄλλα ὡς φαίνεται, θὰ τὰ ἀκολουθήσουν.

Ἄπομένει, δῆμως, πρὸς ρύθμισιν καὶ ἡ ὑπόθεσις τῶν ὑψηλοτέρων πρὸς τὰ ἀλληλασφαλιστικά σωματεῖα τοῦ Λοιδίνου εἰσφορῶν. Ἀποτελεῖ ιδιαίτερον κεφάλαιον ἐνέργειών, τὰς ὅποιας ἡδη ἡ «Ενωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν» ἔν συνεωσήσει μὲ τοὺς ἀρμοδιώτερους παράγοντας ἀντιμετωπίζει. Πρέπει καὶ αὐταὶ σι εἰσφοραὶ να μειώθουν διά καταλλήλου ρυθμίσεως ωρισμένων σχετικῶν μὲ αὐτὰς ζητημάτων.

Τό κοστός, πεπάνωμεν, τής έπανδρωσεώς των πλοίων περιορίζεται αισιθητός διά των άνωτέρω μέτρων. Ό φίλος συνεργάτης μας κ. Κ. Γράτσος είς τὸ δημοσιεύμενον εἰς ἄλλη σελίδᾳ λιαν ἐμπεριστατωμένον ὅρθρον του ὑπόδεικνύει δικιώτερας οἰκονομίας. Περικόπτει κατά 5% τὸν βασικὸν μισθόν, προτείνει καὶ τῆς τροφοδοσίας τὴν τροποποίησιν, ὡστε νὰ λείψῃ ὅπεταλλο καὶ ἔτει την κατάργησιν καὶ ἄλλων τίνων περιπτώσεων ὑπέρωριδων, ἀκόμη διὰ τῆς τροποποίησεως τῆς κειμένης νομοθεσίας μείωσιν τῶν πρόσδι τα Οἰλια εἰσφορῶν..

Παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ αἱ υποδείξεις τοῦ κ. Γράτσου κρίνονται· ἔξ οὐ-  
τῶν τὼν πραγμάτων ὅφθαι καὶ ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ἐπιβεβλημένην, δὲν πι-  
στεύουμεν νὰ είναι καὶ διλα ἐφικταῖ. Δὲν θὰ τάξ εἶδενοτον ὃ εἰκόπρωστοι  
τῶν ναυτεργατῶν καὶ δὲν θὰ ἡτο σκόπιμον νὰ ἐπιβληθούν εἰς τὰ πλη-  
ρώματα διὰ τὴν κρατικὴν καὶ μόνον παρεμβάσεων. Θὰ προεκάλουν τὰν  
αντίδρασιν καὶ τὸ διάσκολον τῆς ἐφαρμογῆς τῶν οὐτών θετικούμενών μέ-  
τρων, χωρὶς τὴν ἀδιάστον καὶ τῶν ναυτεργατῶν συγκατάθεσιν.

‘Η «Ενωσίς τῶν Ἐεφοπλιστῶν» πήθελπεν ἀκριβῶς νὰ ἀποφύγῃ τὴν ρυμιστικὸν παρέμβασιν τὸν ὑπουργεῖον, ἔστο καὶ ἂν δὲν ἐπετυγχάνετο τὸ ἀπαντὸν τῶν ἐδόπολιστικῶν ἐπιδιώξεων. Εἰς περίπτωσιν μόνον ἀνάγκης, ριζικῆς δηλαδὴ διαφωνίας κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις μὲ τὸν ναυτεργάτας, ὅπως συμβαίνει τόρα μὲ τοὺς μηχανικούς, ἡ προσφυγὴ πρὸς τὸ ὑπουργεῖον θὰ ἐκρίνετο ἐπιβεβλημένη. ‘Η καλὴ συνεργασία τῶν δύο παραγόντων τῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ βαθμαία ἔστω κατανόησις τοῦ κοινοῦ συμφέροντος εἶναι προτιμήτες πάσσοντος ἐπιβολῆς κρατικῆς, ἥτις ποτὲ δὲν ἀπέδωσεν εἰς τὸ ὠκεανοπόρων πλοϊον, τὰ σσα ἔξ αὐτῆς ἀνεμένοντο ὑπὲρ τῆς καλῆς του διοικήσεως ἀποτελέσματα.

Πολλὰ πάντας ἐπετεύχθησαν μέχρι τούδε. Δέν αποκλείεται καὶ ἄλλη εἰς τὸ μέλλον ἔνεργειαν νὰ ἀπόφευξην δεβτίων τῶν συμχών ἐκευταλ λεύσεων τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Ἡ σύγκειτος δύως, τῶν δαπανῶν του πρὸς τὰ ζένα, μετὰ τὰ δύσα ἐλήφθησαν μέτοι, πιπέι πλέον νὰ είναι τόσον καταθλιπτικά. Βραδέων ἀλλ᾽ ἀσφαλῶς ἀπόδιλονται, ἔστω καὶ πολὺ ἀργά, τὰ δύσα πολέμους καὶ η μεταπολεμικὴ κακοδιοίκησις τοῦ Τόπου μας ἐδημιούργησαν εἰς βάρος καὶ τῆς Ναυτιλίας.

Ἡ ἀκογραψὴ

Θετικές δεδομένα μάς ήγαγον είς τὸ συμπέρασμα ὅτι τὸ ἔμψυχον ὄλικην τῆς Ναυτιλίας μας δὲν θὰ ἐπήρκει ὅπωσδήποτε εἰς τὴν πλήρη ἑπάνδρωσιν τῶν ὑπερευτακτούσιν σκαφῶν (3.600.000 τόνων γυρκός) ἀλληλικής ιδιοκτησίας, ποὺ φέρουν ἡδη τὰς ἀσυνδότους σημασίας. Τὴν διεπίστωσιν οὐτὸν μάς ἐδόθη πρὸ μηδενὸς ἡ εὔκαιριά να ἀναφέρωμεν καὶ πρὸς τοὺς ιθύνοντας ἀπὸ τῆς κρατικῆς πλευοῦς τὰ ποράγματα τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. "Ἄν πρὸς στιγμὴν παραδεχθῶμεν ὅτι ὅσα ὀπτὰ τὰ πλοῖα θὰ ἐνεγοάφοντο εἰς τὸ ἀλληλικὸν υπολόγιον, θὰ ἔχοιαζοντα πληρώματα 16—18 χιλ. ναυτεογαστῶν. (Οἱ Νοσθηγοὶ υπολογίζουν 5 "αυτεργάτας διὰ κάθε 1000 τόνων γυρκός). Τώρα εἰς τὸ ὑπὸ ξένας σημανίας πλοῖά μας ἀπαχολοῦνται περὶ τὰς 10 γιλ. ή καὶ διλγάθεοι, εκτὸς τοὺς ὑπολογισμούς — τοὺς αὐθαιρέτους πάντως — τῆς ἀσιμοίδιος ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουρογείου Ναυτιλίας. Τὰ ἐπιτελεῖα κυρίως τῶν πλοίων αὐτῶν — τὸ ἀνάντερον πλοῦσμα — ἀπατοῦνται ἀπὸ Ἑλλήνων ναυτικούς, χωρὶς δῆμως ὅλοι νὰ είναι καὶ διπλωματούγονοι. Τοίτοι πλοϊαρχοί καὶ μηχανικοί ναυτολογοῦνται ἀνευ διπλώματος. Είναι δόκιμοι μὲν προ-

ὕπηρεσίαν. Πολλοί ἀσυρματισταὶ εἶναι ἀλλοδαποί, ὅλιγοι δὲ κατ' ἀνθρώπιναν ἀπό τὸ κατώτερον πλήρωμα είναι οἱ πτυχιοῦχοι. "Ἄν ἐπρόκειτο νὰ συγκροτθοῦν τὰ πληθωματά βάσει τῶν κειμένων παρ' ἡμῖν νόμῳ καὶ κανονισμῷ περὶ συνθέσεως, ἡ ἐπάνδρωσις τῶν ὑπὸ ἡμῖν σημαίας πλοίων μας θὰ καθίστατο ἀνέρικος. "Η Ναυτιλία μας πράγματι διωγκώθη μεταπολεμικά πολὺ περισσότερον ἀπό τὰς δυνατότητας ἔξεισθεσας ἐμπειρούντων καὶ εἰδικευμένου ἐμψύχου ὄλικου.

Η κρίσις αύτή είσι πλήρωμάτα, άνωτερα ίδιως, επιτείνεται σύν τη παρόδω του χρόνου, διότι σκάφη νεότευκτα και νεοαγοραζόμενα, καθημερινώς προστίθενται εἰς τὴν δύναμιν του ὑπὸ Ἑλληνικῆς διαχείριστιν τονιά. Άρκει νὰ σημειωθῇ, ότι ἐντὸς τῆς προσεχούντος τοιείται εἰκάτοντον νεοαπήγνυτα τάκεσι και φορτηγά τραύματς θά παραλέουν οἱ Ἐλληνες ἐφοπλίσται και δὲν ἀποκλείεται περισσότερα ἀκομῇ νὰ ἀγοράσθουν.

Θά μας προσβληθούν οι πίνακες των ανέργων. Αύτοι πραγματικά υπερβαίνουν τας 3 χιλιάδας, χωρὶς ὅμως να είναι καὶ δόλοι οἱ ἀνέργοι κατάλληλοι διὰ νὰ ἀναλάβουν ὑπηρεσίαν. Μία ἐπιλογὴ πολλούς θὰ θέτειν εἰς τὸ ἀριστερόν. Πάντως, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὰ ἀνωτέρω συμπερασμάτα ἔχουν ὑποστῆ τὴν βάσανον ἀπὸ πατέσι πλευράς, δὲν θέλοιμεν νὰ πιστεύσωμεν καὶ εἰς τὸ ἀπόλυτον τῶν διαπιστώσεων μας, ἐφόσον λειπουν οἱ σχετικοὶ μὲ τὴν δύναμιν τοῦ ἐμψύχου ἡλικού ἀσθμοῖ. Τὰ πραγματικὰ ὅμως δεδομένα μᾶς πειθοῦν ὅτι, ὥστα ἡ Νοσθριγία, οὕτω καὶ μηδεὶς νὰ φθάνομεν νὰ καλύψωμεν τὰς ἀνάγκας τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας, εἰς εἰδικευμένον προσωπικόν. Ἡ ἐλλειψις λ. χ. μηχανικῶν διὰ τὰ νεωτερικά πρωστήρια συστήματα είναι καταφανῆς. Ἡ δύναμις τοῦ σώματος τῶν ναυτομηχανικῶν δὲν προσφέρεται νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῶν νῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ σκαφῶν, πολὺ δὲ περισσότερον τῶν πολλῶν νεοεκτάντων ὑπὸ ποσαλαδίνην. Καὶ διότι ἀκριβῶς μνημόνιος πλέον κατέστη ὅλης μας ἐπιδίωξις ἡ ἐπάνοδος τῶν ξένων πλοίων μας εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηοδόγιον ἢ καὶ ἡ ἐπάνωδωσις τῶν μὲ "Ἑλλήνας ναυτικούς, θὰ πρέπει ἐκ τῶν προτερῶν νὰ γνωρίζωμεν βάσει στοιχείων ὀδι-  
αφεύστων, ἄν εἰμεθα καὶ εἰς θέσιν αὐτά τὰ πολλὰ πλοία νὰ ἐπανδρώ-  
σωμεν.

Οι ιδιοί μας άσωθημοί ή και τῶν ὑπήρξειών του Ὑπουργείου κατὰ προσέγγισιν ἀπεικονίζουν τὰ πράγματα. Μόνον ἡ ἀπογραφή θὰ ἐπέλιν και τὸ ζῆται ματὶ, ὅπως καὶ τόσα σοθιάωτα διὰ τὴν ὑπόστασιν του Ἐμπορικού μας Ναυτικοῦ. Αὐτὴν τὴν ἀπογραφὴν, τὴν ὁποίαν ἐπιμόνως ὅπερ ἔτῶν ὑποδεικνύουμεν, είναι καίρος νὰ τὴν ἀντιμετωπίσουν οἱ ἀσωθημοί. Εἰς κάθε σχετικήν μὲ αὐτοὺς συζητήσουν προβάλλονται αἱ διηγέρεις τῆς συγκεντρώσεως τῶν στοιχείων ὅπερ ἔναις συμματικοῖς πλοιοῖ. Η παρέμβασις τῶν ἀπογραφέων εἰς τὰ πλοῖα αὐτὸς θὰ είναι δύσκολος. Ὑπάρχει, όμως, ὃν τὸ θελήσῃ ὁ Νόμος, ἀναντοτάτη διακριθῶσεως τῶν στοιχείων ὅλων τῶν ναυτιλλομένων, ἀνέξαρτήτως τῶν πλοίων που ὑπηρετοῦν, ὃν ἐπιθλοφῆ η ἀλλαγὴ τῶν ναυτικῶν των φυλλαδίων καὶ ἡ ἐπιστραμματικὴ τῶν διπλωμάτων καὶ τῶν πτυχίων των. Μία τοιαύτη προθεσμία, ἔξαμπνος η ἔνιαυσία, ἀπογραφῆς καὶ ἀλλαγῆς των φυλλαδίων διὰ τῶν ἐδῶ κεντητικῶν λιμενορχείων καὶ τῶν προδεικνυμένων εἰς τὸ ἔκθετοικόν, θὰ ἤτοι ἀποτελεσματική. Ο ναυτικὸς θὰ ὑπερχρεούτο. Ἐστο καὶ ἀταξίδευτη ἐπὶ έξινων πλοίων, νὰ τακτοποιήσῃ τὸ φυλλαδίον του, ἀφοῦ σκευεῖ αὐτοῦ ὅποκλείεται ἡ ναυτολόγησης του ἐπὶ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ δεν θὰ ἔχῃ τὴν δυνατότητα χοηστημοποιεῖσθαι τοῦ φυλλαδίου του ὡς διαβατηρίου κατὰ τὰ ταξίδια του εἰς τὸ ἔξτειοκόν.

Μέτρα, ανάγκαστικό ἔστω, διὰ νά πεπτύχη ἡ ἀπογραφή, πολλὰ δυνατὸν νὰ ληφθοῦν. Ασκεῖ τὸ Ὑπουργεῖον νὰ ἀποκτήσῃ κατανόησιν τῆς ἀνάγκαις καὶ νὰ θελήσῃ νὰ ἀνθεύσῃ τὴν μελέτην τῆς διενεργείας τῆς ἀπογραφῆς εἰς λιμενικὸν ἀξιωματικόν, μὲ γνῶσιν καὶ πείσιν τῶν συθηκῶν, ύψη ἃς κινοῦνται τὰ ὑπὸ ξένα σημασίας πλοῖα. Τάξ διπάνες θα τὰς ἀνέλαμβανε τὸ Ἀπομαχικὸν Ταμείον, ἀφοῦ καὶ αὐτὸ πρόκειται θετικά συμπέρασματα νὰ ἀποκομισθῇ διὰ την κανονικὴν πρόνοιαν τῶν ναυτιλούμενων.

"Ἐγ τὸ μετοῦν πρέπει νὰ λάβουν ὑπ' ὄψις των οἱ ἀρμόδιοι τῆς Διευθύνσεως Ἑργασίας καὶ Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως, ὅτι δι' ὡρισμένας καπηγορίας τοῦ γνωτικοῦ ἐπαγγέλματος η̄ εἰσδοσής περισσότερον νέων διπλωματούχων ἐπιβάλλεται πάλεον ὡς ἀνάγκη, διὰ νὰ μὴ «κλείσουν» αἱ εἰδικεύεται αὐταὶ μέχρι τοῦ σημείου, ὥστε ἡ ζήτησις νὰ ὑπερασπίνῃ τὴν προσφοράν, μὲ τὰ γνωστά ἐτης ἀνωμαλίας αὐτῆς ἐπακόλουθα. Ὡς μέτρον καλύψεως ἀμέσων ἀναγκῶν ὑποεικύνουμεν την αὔξησιν τῶν διπλωματούχων ὡρισμένων εἰδικεύσεων. Μὲ τάξις πώρτας διαπιστώσατες ἐκ τῆς ἀπογοσφῆς—ἄν αὐτὴ τελικῶν ἀποφασισθῆ—θὰ δυνηθῇ τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ωριμήση κατὰ πάγιον τούτον καὶ τὴν λιτικὴν του εἰς πλείστα δόσα ζητήματα, ἀναγόμενα εἰς τὸ ἔψυχον ὑλικὸν τῆς Ναυτιλίας μας, ὥσπες καὶ εἰς την εἰσδοχὴν περισσοτέρων ἢ διληγωτέρων διπλωματούχων εἰς τὰς τάξεις τῶν μηχανικῶν καὶ τῶν υπαγόνων ἀνωμαλικῶν.

# PORT SUDAN

# MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS  
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"

Address: P.O. Box 306

## Ο κ. Αθ. Τσεμπερόπουλος

Ενωρίτερον ίσως, από ό,τι θα επρεπεγε, απεστρατεύθη ό ναυάρχος κ. Αθ. Τσεμπερόπουλος. Δὲν έκριθησαν τὰ πολλά του προσόντα, σύντε καὶ ή υποδειγματική σταδιοδρομία του ὡς ἀξιωματικοῦ. Τὸ Πολεμικὸν Συμβούλιον πειριώσθη εἰς τὸ γεγονός τῆς πολυετοῦς ὑπηρεσίας τοῦ Ναυάρχου. «Ἐπρεπε, κατὰ τὴν ἀπόφασιν, νὰ ἀπεστρατευθῇ.

Εἶχεν δῆμας οὗτος τὸ πολλὰ ἀκούει μᾶς προσφέρει εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας καὶ τὸ Σῶμα του ὁποῖος ἦτο ὁ ἀρχιγός. Ή πείρας ἡ μακρὰ καὶ ἡ βαθεῖα γνῶσις προγράμματων καὶ προσώπων δὲν ἀποκτῶνται εὐκόλως. Ο κ. Τσεμπερόπουλος, μετὰ 35 ὀλκληρῶς, σύν τοι καὶ εὐδοκίας μέτη εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου, κατέκιθε πλήρως τὸ θέμα «Ναυτιλία». Εἶχε πανδομολογούμενως τὴν ικανότητα τοῦ διοικεῖν, ἡ εύθυνοφορία δὲν τὸν παρημπόδιζεν ἀπὸ τοῦ νὰ λοιμώνῃ τὰς ὄρθδας ἀποφάσεις καὶ τοῦ ἀπὸ ἀπόψεως παραστάσεως, ὡς προστάτευμας τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ὃ ἐνδειγμένος.

Η Ναυτιλία—έφοτλισται καὶ ναυτεργάται—ἐλυπήθησαν διότι τὸ Υπουργεῖον των καὶ τὸ διοικητικὸν σώμα τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ στερούνται πρώρως τῶν καλῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ κ. Τσεμπερόπουλον. Τὴν λύπην των αὐτῆν διάκονον διαβημάτος πρὸς τὴν Κυβερνήσιν διεῖδηλωσαν. Ἔτονίσθη ἴδιαιτέρως πρὸς τὸν κ. Υπουργόν, διτεῖς εἰς περίοδον δημιουργικῆς, τῷ σύντι, ἔργοσιας δισ τῆς Ναυτιλίας, βαθεῖας ἀνασυντάξεως τῶν προγράμματος τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου, ἡ παρουσία τοῦ Ναυάρχου ἦτο ἐπιβεβλημένην. «Ἡτο ὁ μόνος, λόγως καταστίσεως καὶ ικανότητος τοῦ σκέπτεσθαι καὶ τοῦ ἐνεργεῖν, ποὺ θὰ ἡδύνατο νὰ φέρῃ ἀνέταις εἰς πέρα τῶν ὅλην προσπάθειαν.

Η Ναυτιλία, πάντως, ὄφελει χάριτας πολλάς εἰς τὸν κ. Τσεμπερόπουλον. Μὲ στοργὴν ἔξαιρετικὴ εἰογάσθη ὑπέρ αὐτῆς. Αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ἀνεγνωρίσθησαν ἀπὸ όλους. Η σταδιοδομία του ὑπόρευεν ὅχι μόνον ἀμείπετος, ἀλλὰ καὶ ἔξοχως ἀποδοτική. Δὲν χρειάζεται νὰ ἀνατρέψωμεν εἰς τὸ ἀπότελον, οὔτε καὶ εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόν, διὰ νὰ καταδείξωμεν τὴν συμβολὴν τοῦ κ. Τσεμπερόπουλου εἰς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος. Άσκεται ἡ διαπιστώσις, ὅτι ἐπὶ τῶν ἡμερῶν του ὡς Γενικοῦ Διευθυντοῦ, ἡρχιενές ἡ μακρεῖα πονήση προσπάθεια, ἡ τόσον ἐπιτυχεῖσα ἐξελιχθεῖσα, ἀνορθώσεως τῶν κακῶν κειμένων καὶ ὅτι οἱ γαυτιλλόμενοι, ἐν τῷ προσώπῳ τοῦ ἀποστρατευμένου Ναυάρχου, συνήνθησαν πάντοτε τὴν κατανόησιν καὶ τὴν πρόσθιμον ἑξυπρέτησιν. Ακόμη πρὸς ἐδδούμαδός, ἐνώ παρεδίδεν ὁ ἀποστρατευμένος Ναυάρχος τὴν ὑπηρεσίαν, ἐδώσεις καὶ ἐκέρδισε τὴν τελευταῖαν μάχην διὰ τῆς ἐγκρίσεως τῶν περὶ μειώσεως τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος διαταγμάτων.

Αἱ στήλαι αὐταὶ συχνὰ διεφώνησαν μὲ τὸν κ. Τσεμπερόπουλον εἰς τὸ παρελθόν. Δριμεῖσαν ἡσκήσαν τὴν ἐπίκοισιν, ὅπου καὶ ὅποταν αὐτὴ ἐπεβάλλετο. Δὲν ἐπαύσαν ὅμως ἀναγνωρίζουσαν τὰς ὑπηρεσίας του, τὴν καλήν, ὅσσον καὶ ἐπίμονον θέλησιν τοῦ διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν πολλαπλῶν μεταπολεμικῶν προβλημάτων τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Αἱ γραμμαὶ μας αὐταὶ δὲν ἀποτελοῦν παρὸ τὴν ἐκπλήσιαν ἐνὸς καθικόντος πρὸς τὸν καλόν της Ναυτιλίας καὶ τῶν ἀνάγκων τοῦ πλοίου θεωράντοντα. Δὲν διέσθετον ἀλλο τι μέσον, ἵνα πανηγυρικῶς διαδῆλωσαν τὴν ἀναγνώρισιν πρὸς τὸν ἀποχωροῦντα Ναυάρχον. Εὐχὴ μας εἶναι ἡ δρᾶσις του νὰ χρησιμεύσῃ ὡς παράδειγμα καὶ εἰς τὸν διάδοχον του.

\*\*\*

Η «Ἐνωσίς τῶν Ἐφοπλιστῶν καὶ αἱ ναυτεργατικαὶ ὁργανώσεις θὰ δεξιαθοῦν ἐντὸς τῶν ἡμερῶν εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Ἐνωσεως τῶν ἀποστρατευμένων ναύαρχον κ. Τσεμπερόπουλον. Εἰς τὴν δεξιῶσιν θὰ παραστοῦν ὁ κ. Μαρινάκης καὶ οἱ ἐνεργεία συνάδελφοι τοῦ κ. Τσεμπερόπουλον.

## Η «Παλαιὰ Φρουρά»

«Ὑπῆρξεν ὁ κ. Τσεμπερόπουλος ὁ τελευταῖος τῆς «παλαιᾶς Φρουρᾶς», τῶν πρώτων δηλαδή λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, οἵτινες εἰσῆλθον μὲ τὴν σύστασιν του εἰς τὸ Σῶμα μὲ πορεύειν ἀπὸ τὸ Βασικό Ναυτικόν. Οσον καὶ ἀν αἱ ἀντιθέσεις καὶ ἐπικρίσεις πολλά εἰς τὸ παρελθόν ἡγέρθησαν κατὰ τὸ Λιμενικὸν Σώματος—σι τῆς πολλαὶ αὐταὶ τὰ διηγήματα συνέστησαν ἐντὸνες—δοσον καὶ ἀν ἡμεροθητήθησαν ἀκόμη καὶ αἱ ὑπηρεσίαι του πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, δὲν θὰ πρέπει νὰ ἀγνοήσωμεν τὸ γεγονός, ὅτι μεταξὺ τῆς «παλαιᾶς αὐτῆς Φρουρᾶς» συγκατελεγούντο ἀξιωματικοί, ἀναλόσαντες ἐπὶ διεκτηρίδας ὅλην τῶν τὴν ἰκμάδα, διανοητικὴν καὶ σωματικήν, υπέρ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ τῶν ζητημάτων του.

Ισως τὸ κλῖμα τοῦ παρελθόντος νὰ μὴ ἡτο ποσόφορον εἰς τὴν κατανόησιν τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος, ίσως, καὶ κομματικὴ συναλλαγὴ νὰ παρημπόδισε τὴν ἐκδήλωσιν τῶν ὄγκων τῶν προθέσεων, ίσως, τελος, νὰ ἐπρεπε νὰ ιδωμεν τὰ χειρότερα, νὰ ἀντικρύστημεν δηλαδή τὴν κατάρρευσιν τῆς ἐθνικῆς Ναυτιλίας, διὰ νὰ ἀναπτυχθῇ καὶ μεταξὺ τῶν στελέχων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος τὸ σώτειρα ἀντιδράσις, η τόσα τῶρα ὑπέρ τοῦ πλοίου ἐπιτελοῦσα. Νὰ ἀρνηθῶμεν πάντως τῶν ἐπιλέκτων ἀξιωματικῶν τὰς ὑπηρεσίας θὰ ἡτο παραγνώριστις θετικῶν δεδομένων. Εδωσαν δὲ τι διέθετον εἰς γνῶσιν καὶ καλὴν θέλησιν. Εἰρ-

γάσθησαν διὰ τὸ πλοίον.

Τώρα ἔρχονται οἱ νεώτεροι. Εἰς αὐτοὺς πλέον ἐναποτίθεται ἡ ὑπόθεσις τῆς Ναυτιλίας. Τὴν ἀλλάζεντην ἀπορίων, τὴν ἀνδρούς τῶν νεωτέρων στελεχών τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, τὴν παρὸ αὐτῶν ἀνάληψιν τῶν κατιρίων διοικητικῶν θέσεων είχον ἐπιμόνως ἀξιώσει, ἐν ὄντοτε τῆς Ναυτιλίας, αἱ στήλαι αὐταὶ.

Τώρα η ἀνοδος αὐτὴ συντελεῖται. «Ωριμοι πλέον οἱ νεώτεροι, πλήρως κατηρτισμένοι ἀξιωματικοί, βαθεῖαν ἔχοντες τῶν εὐθυνῶν των τὴν ἐπίγνωσιν, καλούνται εἰς τὸ προσκήνιον. Αὐτοὶ μὲ τὴν ἀνησυχίαν, χαρίν καὶ τοῦ ιδίου των μέλλοντος, σκέψιν καὶ μὲ πλήρη κατανόησιν τῆς ἀνάγκης ὅπως στηρίζουν τὴν ὑπερτελείαν τῶν ὑστάτην προστάθμευσιν τῆς ἀνασυγκρότησεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, θὰ ἀναλάβουν τὰς εὐθύνας τῆς διοικησεως τοῦ χειμαζούμενου Ἐλληνικοῦ πλοίου. Εἴμεθα πεπισμένοι, ὅτι βά παράσχουν ἀνεπιφύλακτον τὴν παραστασίαν των, ὅτι θὰ υπερτελεῖσην πιστώς την Ναυτιλίαν, ὅτι βά συμπληρώσουν πάντα, ὅτι διά διαφόρους ιστος λόγους δέν κατόρθωσαν οἱ προγενέστεροι των νὰ ἐπιτελέσουν, ὅτι θὰ ἀποδειχθοῦν πολλῷ καρρονες.

## Ο κ. Σταθακόπουλος

Καὶ ἡδη τὴν κενούμενην θέσιν τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ καταλαμβάνει, προσαγομένος καὶ ἐκλογὴν εἰς ὑπανάρχον, ὁ πλοίαρχος-λιμενικός κ. Σταθακόπουλος. «Ἔχει οὗτος ὅλα τὰ προσόντα διὰ νὰ ἀποδώσῃ πολλὰ ὑπὲρ τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου. Εἴθετε καὶ αὐτὸς ἐπὶ δεκαετρίδας εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἔχει ἀρτίαν κατάρτισην ἐπιστημονικήν καὶ κατέχει πλήρως τὸ θέμα Ναυτιλία. Τὸ σεμνὸν τοῦ ίδιους καὶ ἡ βαθεῖα τῶν εὐθυνῶν ἀπέκτησε τὸν κ. Σταθακόπουλον καθ' ἀπαστατήσαν τὴν παραστάσιαν τῶν πλεόντων πάντας της προστήσεως τῆς Ναυτιλίας.

«Ολοι πρόστευμεν, θὰ διεβάσουν τὸν νέον Γενικό Διευθυντήν διὰ νὰ δοκιλήσηται τὸ ἔργον τῆς διοικητικῆς ἀποκαταστάσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου. Η Ναυτιλία, ἀλλας, τε, δὲν ζητεῖ ἀπὸ τὸ Υπουργεῖον τῆς παρὰ τὴν χρηστήν διοικησιν καὶ τὴν κατανόησιν τοῦ δυσκόλου τῆς θέσεως της εἰς τὸ ἀνοικτὸν πεδίον του ἀνταγωνισμού μὲ τοὺς ξένους καὶ μεγάλους συναγωνιστάς της. Πρέπει νὰ είναι βέβαιος ὁ κ. Σταθακόπουλος, ὅτι θὰ ἔχῃ συμπαραστάτας ὅλους ἔκεινους ποὺ πονούν τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ θέλουν νὰ τὴν ίδουν ἀνασυγκροτουμένην. «Ἔχων ἀκούδως ὡς γνώμωνα τῶν ἐνεργειῶν του τὴν ἀγάπην αὐτῆς πρὸς τὸ πλοίον, ἀς μη ὄρωδησῃ ποτὲ νὰ λάθῃ εἰς κάθε περιστασίαν τὰς ἐπιβαλλομένας ἀποφάσεις. Εὔσικει, ευτυχώς, ο νέος Γενικός Διευθυντής τὸν δρόμον τῆς θέλησις μας ἀποκαταστάσεως ἀνοικτὸν πλέον, ἀπλλαγμένον τῶν πολλῶν τριβῶν τοῦ παρελθόντος. Αρκούν δὲν σον καὶ στερρά θέλησις καὶ ἡ συναίσθησις τῶν κρισίμων περιστάσεων, διὰ νὰ ίδουμε τὴν Ναυτιλίαν πολλάδια διοικουμένην, χωρούσαν πρὸς τὴν ὀντότηταν τῆς Οὐασιγκτόνος.

Τὰ πραγματικά γεγονότα είναι, βέβαιως, ὅλως ἀντίθετα τῆς ἀποδομής κατηγορίας καὶ δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι κατὰ τὴν ἐκδίκασην τῆς ὑποθέσεως τοῦ δίκαιον θὰ ἀπονεμηθῇ. Εν τῷ μεταξύ, ὅμως, οἱ κατηγορούμενοι ὑποβάλλονται εἰς τὸν ψυχικὸν κάματον τῆς ἀχολικότητος δισφρένιας μεταξύ τῶν πλεόντων παραστάσεων, τοῦ διάσπορου συνεπείας διὰ τὰ γενικωτέρα εἰς τὴν Αμερικήν.

Αἱ στήλαι αὐταὶ απὸ τὴν ἀνακοινώσεως τοῦ πρώτου παραπεμπτικοῦ βουλεύματος κατὰ τὸν κ. Μανώλη Κουλουκουντήν ὑπέδειχαν τὴν ἀνάγκην του ἐντεύθετην κυβερνητικού ἐνδιαφέροντος. Χαίρομεν ὅλως ἀδιαιτέρως, διότι ἡ Κυβερνήσις ἐπιδεικνύει τὰρα τὸ ἐνδιαφέρον τῆς αὐτοῦ. Χωρὶς νὰ θελήσῃ νὰ υπεισέλθῃ εἰς τὰ τῆς ποινικῆς ὑποθέσεως, ἀκόμη δὲ εἰς τὰς διαφορὰς οἰκονομικῆς Φύσεως, τὰς ὑφισταμένας μεταξύ τῶν διωκομένων Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ Αμερικανικοῦ Δημοσίου, ἐστευσεν νὰ ἔκφαση πρὸς τὴν Κυβερνήσιν τῆς Οὐασιγκτόνος τὴν εὐχήν, διότι διὰ τοῦ συμβισμού των ὑπατέρων ἀπόφεων λαθῆ μιας ὑπόθεσις, εἰς τὴν οποίαν είναι ἀναμεμγένει διακεριμένοι «Ἐλλήνες. Εἰς αὐτούς η Ἐλλὰς πολλάς στηρίζει ἐπλίδας διὰ τὴν οἰκονομικήν της ἀνασυγκρότησην».

Τὸ διάσθημα τῆς Ελληνικῆς Κυβερνήσεως εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι θὰ συναντήσῃ εὐμενή τὴν κατανόησιν ἀπὸ τὴν Φίλην καὶ σύμμαχον Αμερικήν. Η Βάσις τοῦ συμβισμού φαίνεται, πράγματι, νὰ ψύχεται. Διεξάγονται ἡδη σχετικαὶ διαπραγματεύσεις καὶ ἡ ἐκφραζομένη ἐντεύθετη εἰκῇ διὰ τὴν εὐόδωσιν τῶν θερητῶν ἀπόφεων λαθῆ μιας ὑπόθεσις, εἰς τὴν οποίαν είναι ἀναμεμγένει διακεριμένοι «Ἐλλήνες. Εἰς αὐτούς η Ἐλλὰς πολλάς στηρίζει ἐπλίδας διὰ τὴν οἰκονομικήν της ἀνασυγκρότησην».

Δὲν πρέπει, ἀλλας, τε, νὰ παρορᾶται τὸ γεγονός ὅτι τὰ πολλὰ

# JAMES PATRICK SHIPPING COMPANY

SHIP OWNERS—AGENTS—CONTRACTING STEVEDORES  
BUNKERS AND SHIPREPAIRS ARRANGED

HEAD OFFICE: Scottish House, 19 Bridge St., SYDNEY, AUSTRALIA

BRANCH OFFICES :

MELBOURNE: 35-43 William St. Box 4329 G.P.O.

CABLE ADDRESS: «RIKPAT»

BRISBANE : Maritime Buildings  
Circular Quay, Box 1460 G.P.O.

—AGENTS AT ALL PORTS IN AUSTRALASIA—

πλοΐα των Έλλήνων έφοπλιστών, οιανδήποτε και ἄν φέρουν σημαίαν, την υπόθεσιν τού ἐλευθέρου κόσμου ἔξυπητερουν και θά ἔξυπητερουν. Ἡ ἐπιδειχθείσα μεταπολεμικώς ἐπιχειρηματική δραστηριοτης του Ἐλλήνος ναυτιλίουν, εἴτε υπό την Ἑλληνικήν, εἴτε υπό την παναμαϊκήν ή και την ἀμερικανικήν σημαίαν, εὔργετικήν εἶχε τὴν ἐπιδρασίν της εἰς τὴν ὅλην ἀμυντικήν συμμαχικήν προστάθειν. Ἡ Ναυτιλία εἶναι τὸ τέατρον ὅπλων ἀμύνης και οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ σχι μόνον τὰ παραπλισμένα αμερικανικά ἔθεσαν ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἀλλὰ καὶ τόσα ἀξιόλογα πλοῖα ἔγρισαν εἰς τὴν παρατάξιν τῶν συμμάχων λαῶν, τὰ ὅποια πολὺ ἀμφιβάλλομεν διτι θά ἔνσυπηγύντο καν χωρὶς τὴν ἀνήσυχον πρωτοβουλίαν του Ἐλληνος ναυτικοῦ ἐπιχειρηματίου.

Κρίνοντες ἐν ψυχρῷ τὰ πράγματα, πιστεύουμεν διτι χρόιας και σχι μόνον την ποινικά διωξίες θά πρέπει νὰ ὑφείλουν και αὐταὶ αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι εἰς τὴν Ἑλληνικήν ναυτικήν δραστηριότητα, τὴν τόσον ἀναπτυχθείσαν μεταπολεμικῶν εἰς τὴν Ἀμερικήν. Γνωρίζοντες καλῶν πρόσωπα και πράγματα, μᾶς ἐπιτρέπεται νὰ πιστεύωμεν, διτι ἀλλαπεν ἡ παρέμβασις του Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ, ύπερεκατὸν σκάφη ἀμερικανικά δὲν θὰ ἀνήγοντο καν, μετὰ τὸν πόλεμον, εἰς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος, ἀλλὰ δὲ ἐσήποντο εἰς τὰ ἀγκυροδόλια του μονίμου παροπλισμοῦ των και χωρὶς τὴν ἀνήσυχον ἐπιχειρηματικήτη του Ἐλληνος δὲν θὰ ἔνσυπηγύντο τὰ τόσα ὑπὸ τὴν ἀμερικανικήν η τὴν παναμαϊκήν. Ἔστο, συγχρονισμένα τάκες, τῶν ὅποιων ὅπλουν ἔχει ἀνάγκην η πολεμική παρασκευὴ τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Τολμῶμεν, τέλος, νὰ ὑποδειχνεμεν εἰς τους διώκτας τῆς Ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος τὸ παράδειγμα της Ἀγγλίας. Αὐτή, ἐν πλήρει ἐπιγνώσει τῶν πολλῶν ὑφελημάτων, ἔχουσα και τὴν πεισθὲν τοῦ παρελθόντος, προφρόνως δέχεται και ὑποστρέψει τὴν Ἑλληνικήν πρωτοβουλίαν εἰς τὰ βαλάσσαια ἔργα, διότι πολλὰ τῆς αποφέσει. Δάνεια παρέχονται, διευκολύνσεις παντούεις, ἀκόμη δὲ καὶ οἱ τύποι συχνὰ παραδέπονται πρὸ τῆς οὐσίας, πρὸ τοῦ γενικώτερον τῆς ἀγγλικής οἰκονομίας συμφέροντος.

Ο Ἐλληνος ἐφοπλιστής εἶναι πολύτιμον παραγωγὴν στοχείον. Η παραμονὴ του εἰς μίαν χώραν ποσαγει τὴν οἰκονομικὴν τῆς προσπάθειαν. Ἀπόδειξις οἱ ναυπηγησίες τῶν Ἐλληνῶν αἱ πολλαὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν, αἱ οἰλιγωτεραὶ δὲ εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτεῖας, ἀλλὰ σχι μόνον και ἀνάχαιτι προσοχής, σταν οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ δὲν δέλουν, χωρὶς τὰς ἐπιχρηματίες, νὰ ἀκολουθησουν τὸ παράδειγμα τῶν Ἐλληνῶν συναδέψων των. Τὸ ἀγγλικόν, λοιπόν, παραδείγμα εἶναι τὰς ἀξιομήτον. Διατὶ νὰ μὴ χαράσουν και οἱ μεγάλοι μας φίλοι τῆς Οὐασιγκτώνος τὰς αὐτὰς κατευθύνσεις ἔναντι τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ στοχείου; Πρωτοπόροι ἀπεδείχθησαν οἱ ἐφοπλισταὶ μας εἰς τὰ ἔργα τῆς βαλάσσαιας. Διερωτώμεθα τί δὲ ἐκεδούζεν η ἀμερικανική οἰκονομία, ὅπως και ἡ Ναυτιλία, ἀν οἱ Ἑλληνος ἐφοπλισταὶ διώκουνει ἀνέχηστον ἀλλού τὴν ἔδραν τῆς ἐπαγγελματικῆς των δραστηριότητος. Ἀκόμη πρὸ μηνὸς κατὰ τὴν καθέλκυσιν του «Γουδούντ Γκλόσου» ὁ πρόδεος τῶν ναυπηγείων Μπελέμεν και ὁ Ποσέδος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Νέας Υόρκης ἐντόνως ὑπέδειξαν πόσον ἀδικοῦνται αὐτὰ τὰ ἀμερικανικὰ συμφέροντα με τὰς ἀδασίμους διώξεις τῶν Ἐλληνῶν ἐφοπλιστῶν.

\*\*\*

Ωδὲ ἐπρεπεν ίσως νὰ περιμένωμεν τὸ τέρμα τῶν διεξαγομένων ἀπό τινων ἡμέρων διαπομπατεύσεων εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα, διὰ νὰ πιστεύωμεν εἰς τὸ δυνατὸν τῆς μεταφορᾶς εἰς τὴν Ἑλληνικήν σημαίαν μερικῶν ἐτῶν ἐπιδικῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, εἰς τὴν ἰδιοκτησίαν τῶν ὅποιων μετέχει και ὁ ἐφοπλιστὴ κ. Νιάσχος.

Ὑπάρχουν πράγματι θετικαὶ ἐνδείξεις, ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ Κυβέρνησις θὰ ἡτο διατεθειμένην νὰ δεχθῇ συμβιβαστικήν τινα λύσιν ἐπὶ τῆς γνωστῆς ἀντιδικίας με τὸν κ. Νιάσχον, ἐπιτρέπουσαν τὴν μεταφορὰν ὥρισμένου ἀριθμοῦ πλοίων εἰς τὴν Κυανόλευκον. Ἐξ ἀνταλλαγμα, ὁ κ. Νιάρχος θὰ ἀνέλαμβανε τὴν ὑποχρέωσιν νὰ κατασκεύασῃ εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγείας ἀριθμὸν τινα δεξαμενοπλοίων. Σημειωτέον ὅτι τὰ σύτω δυνάμενα νὰ ἀλλάσσουν σημαῖαν τάκες και φορτηγά ἔχουν χωρητικότητα γύρω τῶν διακόσιων χιλιάδων τόνων.

Εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι ὁ κ. Νιάσχος ἔξεδήλωσεν ηδη τὴν ἐπιθυμίαν του διὰ τὴν ὑψωσιν τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν, ἐφόσον ηθελε παραχωρηθῇ η πρὸ τοῦ άδεια τῆς ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως.

Πρώτως, συνεπῶς, εἶναι τὰ ἀναγραφέντα εἰς τὸν ἡμερόσιον τύπον, ὃς δηλωσεις τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας. "Ἄς εὐχηθῶμεν κατὰ κύριον λόγον νὰ καρποφορήσουν αἱ διαπραγματεύσεις τῆς Οὐασιγκτώνος.

Τὸ τηλεγράφημα ἀκριβῶς και τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπον-

δίας πρὸ τὴν Κυβέρνησιν ἀπεσκόπει νὰ διεγείρῃ τὴν φροντίδα αὐτῆς διὰ μίαν ὑπόθεσιν, ἀμεσώτατον περικλείσουσαν τὸ ἐνδιαφέρον διὰ την Ἐλλάδα.

Σχετικὸν μὲ τὸ ἀνωτέρω εἶναι και τὸ ἐκδοθέν ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ἑξωτερικῶν ἀνακοινωθέν, ἔχον οὕτω:

«Οὐδέποτε — ὅτι ἐλέχθη — θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ διέλθῃ και ἀπὸ τὴν σκέψιν ἔστω τῆς Κυβέρνησεως νὰ διστάξῃ τὸν εἰς Οὐασιγκτώνα προεύθυντην της νὰ παρέμβῃ εἰς τὸ Υπουργείον Δικαιοσύνης, νὰ παρέμβῃ δηλαδὴ εἰς τὴν Ποινικὴν Δικαιοσύνην ἐνός φιλικοῦ Κρατους.

·Απλῶς, ἐδόθησαν εἰς τὸν Πολιτικὸν ὄδηγιον, ὅπως παρακολουθήσῃ ἐκ τοῦ σύνεγυν τῆς παρασημανάς συνομίλιας, τὸς διεξαγομένας μεταξὺ τῶν ἀμερικανικῶν δρόμων και τῶν Ἐλληνῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἑσύρεταν λύσεων ἐπὶ τοῦ πρωτεύοντος έματος.

·Μία τειστή παρακολούθησε, εἶναι φυσική, ἵστος ὅσον ἐκ τοῦ φιλικοῦ δικαιολόγου τοῦ θέματος θὰ ἔστηρη η ἀνώφωσις τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἐπὶ μέρους τοῦ περι

## Πρὸς τὴν Κυανόλευκον

Τὰ δέκα πέντε ἀμερικανικὰ λίμπερτο-τάκες, διὰ τὰ ὅποια θὰ δοθῇ ἡ ἀδεια τῆς μεταφορᾶς τῶν εἰς ἔναν σημαία, ίνα τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως τῶν ὑποβιβασθῆ και καταστοῦν οὕτω ἐκμεταλλεύσιμα, θὰ υψώσουν τὴν Παναμαϊκήν, τὴν Οὐδούριανή την Λιβερίανή σημαίαν. Αύτὰς τὰς σημαίας φαίνεται γὰρ προέκονται ἡ ἀρμοδιος ὑπερεσία τῆς Οὐασιγκτώνας κατὰ τὸ σχετικὸν ἀνακοινωθέν της. Διερωτώμεθα, διμως, διατὶ ἀπεκλείσθη και ἡ Ἐλληνική, ἀφοῦ Ἑλληνες ναυτικοὶ θὰ ἐπανδρώσουν πολλὰ ἐν τῶν σκαφῶν αὐτῶν και ἡ διαχείρισί των ἀνήκει εἰς ἀμερικανικὰ ἑταῖριας, εἰς ἄς κατὰ μειοφθίαν, ἐστο, ἐπτροπωστώνται και ἡ Ἐλληνικὴ συμφέροντα; Μήπως αὐτοὶ οὕτωι οἱ πλοιοκτήται καθώρισσαν κατὰ τὰ διαβημάτα τῶν προς τοὺς ἀμοδίους τῆς Οὐασιγκτώνας μονον σημαίας και αὐτοὶ ἀπέφυγον νὰ κατονομάσουν και τὴν Ἐλληνικήν;

Δέν δέλομεν νὰ πιστεύωμεν, διὰ τὸ διανατότης τῆς μεταφορᾶς και τινῶν ἐκ τοῦ λίμπερτο-τάκες εἰς τὸ Ἐλληνικὸν Νηολόγιον ἀπεκλείσθη ἀπὸ τὰς ὑπορεσίας τῶν Οὐασιγκτώνων. Μᾶς γράφουν, παντως, ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην, οἵτι αἱ σημαίαι τοῦ Παναμᾶ, τῆς Οὐδούρας και τῆς Λιβερίας προεκρίθησαν, διότι εἶναι περισσότερον πρόσφοροι διὰ τὴν ἀμερικανικὴν διοίκησιν, διότι προάγματι τὸ τοντό τῶν χωρῶν αὐτῶν ἐλέγχεται ἀμεσωτέρων αὐτὸν προ τὴν Οὐασιγκτώνα, πλείστα δ' σα δεξαιμενόπλατα τῶν μεγάλων ἀμερικανικῶν ἑταῖρων πετρελαίου τὴν Παναμαϊκήν σημαίαν φέρουν.

Οσον ἀφορᾷ τὰ πλοιοκτήταις τῶν λίμπερτο-τάκες τὸ ἀμεσωτέρων συμφέροντων τοὺς φέρει πρὸ τὰς ἀσυδότους σημαίας. Παρέδειψαν, διμως, και τὸ γεγονός, διὰ τὸ δημοσιότητον και τοὺς δόσους τῆς ἔγγραφης τῶν πλοίων τῶν εἰς τὸ Ἐλληνικὸν Νηολόγιον. Τὸ κενὸν μεταξὺ τῆς διαχειρίσεως τοῦ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον πλοίου και τοῦ Παναμαϊκοῦ, γεφυροῦται ποι δι' ὧδησμένων ἐντεῦθεν λαμβανομένων μέτρων.

Δέν νομίζουμεν, διὰ τὸ ἔχαθη και αὐτὴ η εὐκαιρία, μετὰ τὰ καναδικά, διὰ νὰ ἀποκτήσῃ η σημαία μας μερικά ἀκόμη σκαφη ἀπὸ τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας τελούντα, εἰς τὴν διαχείριστιν τῶν ὅποιων μετέχουν και ἡ Ἐλληνικὴ συμφέροντα. Αἶς μελετήσουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι τὰς συνθήκας, και τὸ δημιουργοῦνται ηδη μὲ τὴν νέαν σύνθεσιν τῶν ὀκεανοτόπων φορτηγῶν και τὴν νέαν συλλογικήν σύμβασιν, ἀκόμη δὲ ἄς προσέχουν τὰς ἀλλας ἀτελείας και διευκολύνσεις, που παρέχονται διὰ τὴν εγγράφην τῶν ζένων πλοίων εἰς τὸ Ἐλληνικὸν Νηολόγιον.

Αλλως τε, καθ' ἄς ξέρουμεν, δὲν κλείει μὲ τὰ λίμπερτο-τάκες τὸ ζήτημα τῆς μεταφορᾶς εἰς τὰς ζένας σημαίας ἀμερικανικῶν πλοίων. Οπως και πρὸ τίνος ἀνεγόσαμεν, πολλοὶ ἀπὸ τοὺς κατέχοντας λίμπερτους φορτηγὰ ὑπὸ τὴν Αστερόσεσσαν ἐπιδίωκουν τὴν υψωσιν και ἐπ' αὐτῶν σημαίων μὲ εὐθηνότερον κόστος διαχειρίσεως.

Ο πρὸ μηνὸς ἐκλεγεῖς πρόδεος τῆς Ἐνώσεως τῶν ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν τραπεζεύσθησαν, οἵτι «ἄμεσος ἀντικειμενικὸς σκοπὸς τῆς νέας διοίκησεως θὰ εἶναι ἡ παροχὴ ἀδείας μεταφορᾶς εἰς τὰς ζένας σημαίας τῶν ἀμερικανικῶν τραπέζων». Εἰς τὰς δηλωσεις τοῦ αὐτοῦ κ. Τζενιμ Στιούάρτ οὐμετεί περὶ σημαίων «φιλικῶν χωρῶν» και περὶ διατηρήσεως τοῦ «ἀμερικανικοῦ ἐλέγχου» ἐπὶ τῶν οὕτω μεταφορέων πλοίων.

Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, διὰ τὸ εἰς τὸν κατάλογον τῶν φιλικῶν χωρῶν συγκατολεγεται και ἡ Ἐλλάς, μὲ τὴν Κυβέρνησιν τῆς ὅποιας δυνατοτὸν ἐν καιρῷ νὰ προθέσῃν εἰς συνεννόησεις οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ και νὰ ἐπιτύχουν τοὺς καλυτέουσαν δυνατοτὸν οὗσους διὰ τὴν υψω-

## 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. PAPADOPOULOS who has been prominently connected with Greek Shipping and its protection since 1934.

στην της Κυανολεύκου και άκομη, ότι ο «άμερικανικός έλεγχος» έπι τών πλοίων αύτών άπολυτος διατηρείται ύπό την σημαίαν φίλου και συμμάχου έθνους.

Η Αμερικανική Κυβέρνησης άμεσωτατα ενδιαφερομένη διά την οικονομικήν του Τόπου μας άνασυγκρότησιν, χαριν της όποιας τόσα έδαπάνησε και δαπανά, είμεθα βέβαιοι, ότι προφόρων θα δεχθή τό σχετικόν αίτημα τών πλοιοκτητών, αν κατ' άρχην άποφασίσῃ την παροχήν της αιτουμένης μεταφοράς πλοίων αμερικανικών είς ξενον ηνολογίου.

Διατί άλλως τε, νά άποσιωπήσωμεν τό γεγονός, ότι σημαντικά είναι τό έλληνικά συμφέροντα είς πολλό άπό τά αμερικανικά λίμπερτς και ότι οι ένδιαφερόμενοι έφοπλισταί είς τὸν ίδικόν μας ναυτογάτην θὰ στηρίξουν την εκμετάλλευσιν και τών πλοίων αύτων, διά την θά ύψησουν τὴν Παναμαϊκήν ή άλλην τινα άσυνθον σημαίαν.

Άπο την καλήν, λοιπόν, θέλησην τῶν έφοπλιστῶν θά έξασθηθή μᾶλλον ή πρός την Κυανολεύκου στροφή τῶν πλοίων αύτων. Νά πιστεύσωμεν, ότι θά λείψη άπό αύτους ή αγάθην διάθεσις, άφου ήμπορούν και ύπό την Κυανολεύκου νά έχουν τὰ αὐτά πλεονεκτήματα, διά την θά έπιτυχουν και μὲ τὴν Παναμαϊκήν; Ισως νά έπερπετε καποιος έπι τῶν παρ' ήμιν ἀρμοδίων νά συζητήσῃ τὸ δόλον ζητημάτων τῶν ηνολογίους είς τὴν Ουασιγκτώνα. Μῆπως ή παρουσιά τοῦ κ. Κανελλοπούλου είς την Αμερικήν είναι μια ευκαιρία;

### Η κατανόησις

Τὸ ύπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν, κατ' αἵτησιν έφοπλιστῶν ενδιαφερομένων διά την ύψησιν τῆς κυανολεύκου έπι νεοτεύκτων πλοίων των, άπειρον διά την περίπτωσιν των την τροποτοίσιν τοῦ ισχυντος φορολογικού νόμου. Ή τριετία τοῦ άφορολογήτου θά γίνη πεντετεῖα. Ανεγγωρίσθη, πράγματι, έναντι τῶν πολλαπλῶν ἄλλων ωφελημάτων τῆς οικονομίας μας άπό τὴν πρόσκτησιν νεωτέρων σκαφών, τὸ θόρον και τὸ δίκαιον τῆς φορολογικῆς ανακούφισεώς τῶν ύψησης ή αξίας νεοναυπηγήτων πλοίων, ίνα έστω και κατ' άλλαστον διευκολυνθῇ και έντευθεὶς ή ταχυτέρα των άποσθεσις.

Εἰς οἵλας χώρας—τὰς Σκανδινανικάς λ. χ.—έπιτρέπεται ή έλευθέρα άποσθεσις τῆς ή αξίας τῶν νεοτεύκτων και μετ' αὐτὴν έρχεται ή καταβάλη φόρων. Διά τὴν Ναυτιλίαν μας, τὴν τώρα μολίς άποκαθισταμένην, έφόσον βεβαίως οἱ έφοπλισταί μας θελήσουν νά φέρουν μερικοί τῶν πλοίων τῶν εἰς τὴν Ελληνικήν υπολόγιον, ή ανάγκη τῆς βελτιώσεως τοῦ πλωτοῦ τῶν υλικού διά νεωτέρων, πλέον μαχητικῶν μονάδων, είναι έπιτακτική. Τὰ λίμπερτς μόνον μάς έμειναν και αὐτὰ έγγιζουν ασίως τὴν δωδεκατείαν άπό τῆς κατασκευῆς των.

Η τροποποίησης, πάντως, τοῦ φορολογικού νόμου έρχεται νά άποδειξη διά μίαν άκομη φοράν πόσον τὸ πνεύμα τῆς κατανοήσεως άρχιζει νά άναπτυσσεται και εἰς ώρισμένας ήπητεσίας τοῦ ύπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, άφ' οὗ μάλιστα προίσταται αὐτοῦ ο. κ. Παπαγιάννης.

### Η πρώτη έγκριτική πρᾶξις

Υπογραφέν, άποστελλεται πρός δημοσίευσιν τὸ Β. Διάταγμα «Περὶ εὔκολων παρεχομένων εἰς τὸ φορτηγού πλοίον «Αλίκη Π.» κατὰ τὸ Ν. Δ. 2687) 1953.

Διά τοῦ Διατάγματος έγκρινεται οπως διά τὸ πλοίον «Αλίκη Π.», νῦν ύπὸ σημαίαν «Όνδονύρας, χωρητικότητος ολικῆς 7.212 κόρων και καραράς 4.380 κόρων, τύπου λιμπερτη, υπολογημένων εἰς τὸ λιμέναν Ριοτορούντες υπ' άριθμ. 298 και ἀνήκον εἰς τὴν Παναμαϊκήν Εταιρίαν «Transolas Compania Naviera S. A.», έκπροσωπουμένην ύπὸ τοῦ Αποστόλου Κιουζέ Πεζά, συμφωνάς πρὸς τὸ άπό την Φεδρουαρίου 1954 πληρεύσιον, συνταχθὲν ἐν Ν. Υόρκη έπωντον τοῦ ἐν αὐτῇ συμβασιογράφου Αριστοτέλους Σουβάλ, ισχύσουν άπό τῆς υπολογήσεως τούτου ως «Ελληνικού, τὰ κάτωθι, συμφωνώς και πρὸς τὴν άπο 20 Ιανουαρίου 1954 άπιστον τῆς προμηθείσης Εταιρίας.

α) Τὸ πλοίον θεωρεῖται ὡς κεφαλίουν έξωτερικοῦ, κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ Ν. Δ. 2687 «Περὶ έπειδησεως και προστασίας κεφαλίουν έξωτερικούν άξιας κατὰ τὰς ἀρχὰς Φεδρουαρίου 1954 δολ. Η.Π.Α. 500.000. ως ή γενομένη ἐκτίμησης ύπὸ τῆς συσταθείσης διά τῆς υπ' άριθμ. 4739) 393 άπό 23 Ιανουαρίου 1954 άποφάσεως τοῦ Υπουργού Εμπορικῆς Ναυτιλίας Επιτροπῆς.

β) Η υπολόγισης τοῦ πλοίου εἰς τὰ Ελληνικά υπολόγια, έστω και ἀνήκη εἰς τὴν Παναμαϊκήν Εταιρίαν «Transolas Compania Naviera S.A.».

γ) Η έλευθέρα πώλησης και ύποθήκησης τοῦ πλοίου, διεύ άδειας τῆς Διοικήσεως, πρὸς ἀλλοδαπούς έθνικότητος μιᾶς τῶν κάτωθι χωρῶν

η Κρατῶν, ως και ἐντῇ αίτησει τῶν ἐνδιαφερομένων άναφερεται: Βορείου ή Νοτίου Αμερικῆς, Βρεταννικῆς Συμπολιτείας, Ιταλίας, Τουρκίας, Αιγύπτου και Λιβερίας.

δ) Η έλευθέρα διάθεσις τοῦ εἰς συνάλλαγμα έξωτερικοῦ ἀντιτίμου τῆς πωλήσεως τοῦ πλοίου ή τοῦ ποσοῦ τῆς ασφαλιστικῆς άποζημιώσεως αυτοῦ ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος ή τοῦ προάντος του ἐπὶ ύποθηκή δανεισμοῦ τοῦ πλοίου, διεύ άνευ τῆς ύποθηκήσεως πρὸς εἰσαγωγὴν εἰς τὴν χώραν τοῦ εἰς συνάλλαγμα έξωτερικοῦ ἀντιτοιχού ποσοῦ.

ε) Η έλευθέρα διάχειρισις τῶν έσθδων τοῦ πλοίου, διεύ οίουδήποτε περιορισμού.

στ) Η καταβολὴ φόρου και τελῶν μεταβιβάσεως εἰς περίπτωσιν ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου, ολοκλήρου ή ίδιανικοῦ μεριδίου τούτου εἰς «Ελληνας ή ἀλλοδαπούς—φυσικά ή νομικά πρόσωπα—πρός δολλάρια Η.Π.Α. ή συνδικάτως κατὰ κόρων καθαράς χωρητικότητος αὐτοῦ.

ζ) Η ἀπαλλαγὴ τοῦ πλοιοκτήτου καθ' διηγή την διάρκειαν παραμονῆς τοῦ πλοίου ύπὸ «Ελληνικήν σημαίαν, ἀπό παντὸς φόρου μεταβιβάσεως, τέλους χαρτοσήμου και οιασδήποτε εἰσφορᾶς ή κρατήσεως ύπερ τρίτων, ως και δικαιωμάτων ἐπὶ τῷ συντάξει συμβολαιών και λοιπῶν πράξεων, τόσον διὰ πάσαν ἀπατηθησομένην σύμβασιν ή ἀλλην διατύπωσιν τοῦ πλοίου, διον και διὰ τὴν παραχώρησιν δικαιωμάτως ἐγγραφῆς ναυτικῶν ύποθηκῶν και σύνταξιν ύποθηκουσμάτων ή τυχόν εἰσφοράν τοῦ πλοίου εἰς ιδρυθησομένην ή ύψιστημένην Ανάνυμον Ελληνικήν Εταιρίαν και ἐγένετο τὴν ιδρυσιν τῆς Εταιρίας ταύτην, εἰς τὰ βιβλία τῆς όποιας, αἱ έγγραφαι δύνανται νά καταχωρούνται εἰς λίρας Αγγλίας ή δολλάρια Η.Π.Α., εἰς αἱ νομίσματα ή διαντάξεται και ὁ ισολογισμός και τῆς όποιας Εταιρίας αἱ μετοχα δέν θά είνει διομαστικαί και δέν θά έχουν δι' αὐτάς έφαρμογήν αἱ διατάξεις τοῦ Ν. 1644/151 «Περὶ κυρώσεως, προποιήσεως και συμπληρώσεως τοῦ Α.Ν. 1527) 1950 περὶ μεταπροπής άνωνύμων μετοχῶν τῶν ήμεδαπῶν Ανανύμων Εταιριών εἰς άνωματα.

η) Οι φορολογία τοῦ πλοίου καθορίζεται ή ύπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Νόμου 1880) 1951 «Περὶ φορολογίας τῶν πλοίων ύριζομένην, ητις δεν θά αύξανται διά μεταγενεστέρων διατάξεων, πάσα σύμμωσις τοῦ συντελεστοῦ τῆς φορολογίας, οἱ προβλέπεται ύπὸ τοῦ νόμου 1880, θά εφαρμόζεται και διὰ τὸ έν λόγω πλοίου.

θ) Τὸ πλοίον ἀπαλλάσσεται ἀπὸ πάσης ἐπιτάξεως, πλὴν ἐν περιπτώσει πολέμου ή γενικῆς ἐπιπτραπέσεως.

ι) «Ἐν περιπτώσει τοῦ πλοίου κατὰ τὰ εἰς τὸ προηγούμενον ἔδαφιον δριζόμενα, θά καταβάλλεται λόγω ἐπιτάξεως ἀποζημιώσις εἰς συνάλλαγμα ἐπὶ Λοιδίνου, τὸ ποσὸν δὲ αὐτῆς δέν θά είναι ὑπασδήποτε μικρότερον τοῦ ύπὸ τῆς Βρεταννικῆς Κυβερνήσεως καταβαλλομένου διὰ τὰ ύπτον την σημαίαν τῆς πλοίου δύμιου τούτου και χωρητικότητος.

ια) «Ἐὰν εἰς ἔτερον πλοίον υπολογηθησόμενον ύπὸ Ελληνικήν σημαίαν τούτον έθερπεται ή περάσεται αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος Διατάγματος έγκρινομένων διὰ τὸ παρόντος Διατάγματος έγκρινομένων διὰ τὸ έπειταντοντα τοῦ Α' Λίκη Π., οἱ δροι ούτοι θά ἐπεκτείνονται και εἰς τὸ «Αλίκη Π.» τῆς αίτησει τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ διὰ τροποποίησης τῆς παρούσης έγκριτικης πρᾶξεως.

ιβ) Τὴν αίτηση τῶν πλοιοκτητῶν, ἐπιτρέπεται δρως διά νεωτέρας έγκριτικής πρᾶξεως καθορισθούν και ἔτεραι ἀπαλλαγαὶ διευκολύνουσαι τὴν παραμονήν τοῦ πλοίου ύπὸ Ελληνικήν σημαίαν, τροποποιουμένης διὰ τὰ τὴν σημαίαν τῆς πλοίου δύμιου τούτου και χωρητικότητος.

ιγ) Ή οἱ πρὸς τὴν σύνθεσιν τοῦ πλορώματος οἱ πλοιοκτῆται τοῦ πλοίου «Αλίκη Π.» δρως τὸ βραδύτερον ἐγένετο τῆς άνωτάτης προθεσμίας τῆς δριζόμενης ύπὸ τῆς κειμένης νομιμεσίας, μετρουμένης ἀπὸ τῆς χρονολογίας υπολογήσεως τοῦ πλοίου ύπὸ Ελληνικήν σημαίαν, έχουσι συμπληρωμένας ἀπάσας τὰς δργανικάς θέσεις τῆς συνθέσεως τοῦ πλορώματος αὐτοῦ δι' Ελλήνων ναυτεργατῶν, κεκτημένων τ' ἀπαιτούμενα διατάξεων διπλώματα η πτυχία διὰ τὴν κατάληψιν τῶν θέσεων τούτων.

ιδ) Ή οἱ πρὸς τὰς άναφυμένας τυχόν διαφοράς ἐπὶ τῆς έφαρμογῆς τῆς παρούσης πρᾶξεως, θά ισχύουσι τὰ δάκλουσθα:

Αἱ άναφυμέναι διαφοραὶ διατητοῦνται διὰ διαιτησίας ἐκ δύο διαιτητῶν, ἐμπέιρων διὰ τὰ ναυτιλιακά, έξ δῶν οἱ δροι ούτοι θά ἐπεκτείνονται ύπὸ τοῦ Δημοσίου και διὰ ἔτερος ύπὸ τοῦ πλοιοκτητοῦ.

Εἰς ήν περίπτωσιν τὸ έτερον τῶν συμβαλλομένων μερῶν προσκαλούμενον ύπὸ τοῦ πρώτου, ηθελε δραδύνει πέραν τῶν 20 ήμερῶν νά προδῷ εἰς τὸ πλοίον Υπηρετήριον τῆς Ελλάδος.

## TRADESHIP LTD.

(REGISTERED IN KOREA)

HEAD OFFICE: 116, Sokong Dong, Seoul, Korea.  
BRANCHES: PUSAN, (25 Kwong Bok Dong). Inchon, Masan.  
TOKYO, 214 Nikkatsu Bldg., Marunouchi.  
YOKOHAMA, 75 Yamashita-cho.

AGENTS, CHARTERERS & TRANSPORTATION AGENTS FOR

Boise Griffin Steamship Company Inc. New York, Japan Locker Fund and MSTS U.S.A. and U.N. Forces in KOREA.  
BRITISH, GREEK, JAPANESE Shipping Companies.

We are a Shipping Company operating commercial vessels in all the leading ports of Korea through our Branch-Offices. Our operations are supervised by an experienced staff and our Liaison Office in Yokohama directed and managed by our Associate Mr. A. E. PAPPADOPoulos veteran protagonist of Greek Shipping in Japan and the Far East. We are now offering our services as Agents to Greek Shipping Companies on more advantageous to competition terms and assurance of first class service unavilable with other firms in Korea.

'Εν περιπτώσει διαφορίας μεταξύ των διαιτητών, όριζεται ώς έπιδικαιητής τός του Πρόεδρος του 'Αρειου Πάγου η άλλος πάρ' αυτού όριζόμενος ἀρέσπογχτης.

«Η απόφασις της διαιτησίας είναι άμετάκλητος, μη ύποκειμένη εις ένδικον τι μέσον, ούδε εις οιανθή προσφυγή εις τά τακτικά δικαστηρία έκτελεται δέ ώς άμετάκλητο δικαστική απόφασις».

**Λιβερία: Ή θετή πατρις τῶν πλοίων μας**

Εἰς πολλούς έξημῶν, ἀγνωστος ἀσφαλῶς θάειναι η Λιβερία, η κακῆ τη μοίρα πατρίς τόσων καὶ τόσων ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων. "Ισως καὶ αὐτοὶ οἱ ναυτιλλόμενοι, οἱ ὑπέρτερουντες ἔπι" αὐτών, δύπως καὶ οἱ ἐφόπλιστοι των ναὶ μὴ ἔχουν ποτὲ πληροφορθῆνται νὰ μὴ παρακολουθοῦνται ἐκάστοτε σημειουμένας οἰκονομικάς καὶ πολιτικής ἔξελιξεis εἰς τὴν χώραν αὐτήν τῆς Ἀφρικανικῆς ζούγκλας. Τὸ ἐνδιαφέρον των πρέπει νὰ είναι ἀμεσώτατον. Ἀρκετά διαφωτιστικά είναι αἱ ἐπροκειμένω πληροφορίαι, αἱ τελευταίαις ἀναγραφεῖσαι εἰς τὸν ἀμερικανικὸν τύπον, καθεὶς καὶ σχετική ἀνταπόκρισις ἐκ Νέας Υόρκης, προσφάτως δημοσιεύθεισα εἰς τὸν "Ημερήσιον Τηλέγραφον" τοῦ Λονδίνου.

Η Δημοκρατία της Λιβερίας, συσταθείσα κατά τό 1847 διά της δημιουργίας αποικίας μαύρων εξ Αμερικής, ανέπιθυμην την ή έξοριζομένων από τάς Ήνωμένας Πολιτείας, έχει τώρα πληθυσμόν 1½ και πλέον έκατον, κατοίκων. Μικράν λωρίδα παραθαλασσιού ζώνης είς τὴν Δυτ. Αφρικήν, μεταξύ τῆς Σιέρρα Λεονέας καὶ τῆς Χρυσῆς Άκτης, κατέχει η Λιβερία, ήπις καὶ τώρα διοικεῖται από τους απογόνους τῶν 20 χιλ. πρώτων εξ Αμερικής μαύρων δούλων αποίκων.

των τελείων Αμερικής μαρτυρώνουσαν αποκτών.

Τό δένδισφέρον τών Ηνωμένων Πολιτειών μέχρι και τού δευτέρου πολέμου ήτο απλώς ανθρωπιστικόν. Κατ' αὐτὸν όμως κατεδείχθη ἡ στρατηγικὴ θέσις της Λιβερίας, ἀκόμη δὲ καὶ αἱ δυνατότητες τῆς οἰκουμενικῆς της ἀνάπτυξεως. Τό ἀμερικανικὸν κεφαλαίον ἐνδιέφερθη διὰ τὰ φυτείας τοῦ κακάο, τοῦ καυστσούκ καὶ τὰ σιδηρομεταλλεύματα. Τώρα η Λιβερία ωφερεῖται εἰς τὴν οὐσίαν ἀμερικανικῶν προτεκτοράτον. Αἱ Ηνωμέναι Πολιτείαι ἀποκαλούνται ἡ γενέτειρα. Είναι τὸ προγεφύρωμα τῆς διειδύνεσσας τῆς Ἀμερικανικῆς Συμπολιτείας εἰς τὴν Μαύρην "Η-πειρον.

«Η οικουμενική άναπτυξις τῆς χώρας ήρχισε κυρίως θεμελιούμενή από τού 1943, ότε το πρώτον έξελέγη ο και νῦν Πρόεδρος της Δημοκρατίας κ. Τούμπαν». Ή χώρα κατ' ούσιαν άπτο αὐτὸν διοικεῖται δικτατορικῶς, τηρουμένων πως τῶν κοινοβουλευτικῶν τύπων. Ή ψήφος τῶν ιθαγενών, ἔλαχιστην ἀκόμη έχοντων πολιτικήν συνειδητού, αναδεικνύει ἀπό δεκαετίας τοῦ μαύρου Προέδρου Τούμπαν κυβερνήτην, χωρὶς τὴν ὑποψηφιότητα ἀντιτάλου τινός.

Απόλυτος έλευθερία τοποθετήσεως κεφαλαίων και έξαγωγής τών κερδών κρατεί είς την ύπουτυπηδία αύγιτη Δημοκρατίαν. Νομοθεσία ειδική προστατεύει τό ξένον κεφάλαιον. Ο δημόσιος προϋπολογισμός είναι ίσοςκελισμένος επί τσειράν τόρως έτών και τό έμπορικον της χώρας Ισοζύγιον είναι σταθερών ένεργητικον. Οι άριθμοι τότε τελευταίας είκοσαετίας είναι άρκετά ένδεικτικοι. Αι εισαγωγαί κατά τό 1931 μόλις έθεταν τις 177.000 δολαρίων. Διά τό 1941 ανήλθον εις 2.771.000 δολ., και τό 1951 εις 21.806.000. Αι έξαγωγαί από 29 χιλ. δολ. διά τό έτος 1931, έθεταν τά 3.346.000 δολ. το 1941 και τά 44.378.000 τό 1951. Αι τοποθετήσεις κεφαλαίων θέταν τά 175 έκατον δολ., έξι ών τά 140 έκατον. προέλευσιν έχουν τάς Ήνωμένας Πολιτείας. Εύρυτατα χέδια παραγωγικής έκμεταλλεύσεως του φυσικού πλούτου της χώρας τελούν ηδη ύπο έκτελεσιν. Άπο μόνα τα μεταλλεία σιδήρου του Μιτόπου Χίλιες της Μονοροδίας ύπο τήν άμερικανής έκμεταλλεύσην, ή Λιβερία, ιστορίατει έπισιως δύο έκατομ. δολλαρίων ώς δικαιώματα έξαγωγής.

Τὰ πολιτικά δύμως πράγματα τῆς Λιβερίας ήρχισαν να ἐμφανίζουν πρώτας ἀνώμαλισσας. Αὐτόδιοικησίς σύστασις δὲν υφίσταται, ἀφοῦ δὲ λαὸς αὐτοπόλιτος καὶ ἀγράμματος κατὰ μέγιστον προσποτῶν, δὲν συμμετέχει εἰς τὴν διακυβέρνησην τῆς χώρας του. Ἡ Λιβερία θεωρεῖται ἀκόμη ἀπὸ τοὺς ἔνοντας παραπτηρᾶς ὡς κράτος ἀστυνομικόν, ὑπὸ τὴν δικτατορίαν ἐνὸς μόνου προσώπου, ἐνώπιον ἐκ παραλλήλου τοῦ διεγείρομένων ἀπὸ τὸν κομματισμὸν ἐθνικιστικὸν αἰσθημάτου καὶ τὸ μίσος πρὸς τοὺς λευκούς, κοινὸν γνώρισμα τῶν ἀφρικανικῶν ἀνόμαλων ἔξελίσσεων, ἥρχισε

καὶ εἰς τὴν Λιβερίαν νὰ σημειούται. Τὸ αἴτημα τῶν ἐλευθέρων ἐκλογῶν καὶ τῆς ἀφατριάστου διεδαγωγῆς τῶν προβάλλεται τώρα ἀπὸ μερικούς οπουδάστας εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ή τὴν Εὐρώπην αὐτόχθονας καὶ αἱ ἐκλογαὶ τοῦ προσεχούς ἔτους, καθ' αἱς καὶ πάλιν ὁ Πρόεδρος Τούμπμπαν λέγεται ὅτι διὰ εἶναι ὁ μόνος ὑποψήφιος, θὰ διεγίρουν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ξένων παραπηρητῶν.

Αι Ἡνωμέναι Πολιτείαι συμπαθώς προσβλέπουν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Λιβερίας. Τὰ προβλήματα της είναι μεγάλα. Ἡ προφύλαξις ἀπό τὰς τροπικὰς ἀσθενείας, ἡ ἀνάπτυξις τῶν ἐσωτερικῶν τῆς χώρας συγκινωνῶν πρὸς τὴν ἀπροστέλαστον ἀκόμη ζούγκλαν, ἡ στοιχειώδης ἐκπαίδευσις τῶν πολλῶν ἀκόμη υπὸ ἡμιαγρίδιον κατάστασιν τελούντων Ιδαγενῶν καὶ ἡ πλέον ἐντακτικὴ ἐκμετάλλευσις τοῦ φυσικού πλούτου τῆς χώρας είναι τὰ κυριωτέρα τῶν προβλημάτων, ἡ δασμακία τῶν δόπιων ἐπίλυσις θὰ ὀδηγεῖ τὴν Λιβερίαν εἰς τὸν δρόμον τοῦ πολιτισμού.

Ἐν τῷ μεταξύ ὅλᾳ ἔργονται ἀπό τὴν θέλησιν ἐνὸς ἀνθρώπου, τοῦ Προέδρου Τούμπαν. Εἰς τὰς τελευταῖς του δηλώσεις ὅμιλει μεταξύ ἄλλων καὶ διὰ τὴν μεγάλην ὑπὸ τῆς σημαίαν τῆς χώρας τοῦ ναυτιλίαν. Θεωρεῖ τὴν δημιουργίαν της μίαν ἐπιτυχίαν τῆς Κυθερίνεως του...

## Ἡ ξένη ὑπηρεσία

Τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον δὲ δέχεται πρὸς ἔξαγορὰν ἐλασσοτάτων ὑπηρεσίαν, καθ' ὅλα ἔγκυρον, διαυτούτου ἐπὶ τοῖς ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας, ὑπὸ ἔνην σημαίας, ἐφ' ὅσον ἔχει παρέλθει εἰκοσάμηνον ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ σχετικού πιστοποιητικοῦ. Ἡ ἀρνησις τῆς Διοικήσεως τοῦ Ταμείου εἶναι ἀδικαιολόγητος, ὅσον καὶ ἀδικος. Πολλοὶ ναυτικοὶ ἀπουσιάζουν ἐξ Ἑλλάδος δύο καὶ περισσότερα ἔτη, ἐπὶ πλέον δὲ δέν ἔχουν λάβει γνώσιν τῆς ἀποφάσεως τοῦ N.A.T. Θά δύνανται, προσερχομένοι εἰς τας προξενικὰς ἀρχάς, νὰ ἔξαγοράζουν τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ταύτην. Δοθέντος ὅτι ἔγενοντο κατὰ τὸ παρελθόν δεκτὰ πρὸς ἔξαγορὰν ὑπηρεσίας πιστοποιητικά, ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τῶν ὁποίων εἶχε παρέλθει διετια καὶ πλέον, ἀδικον εἶναι, νομίζομεν, νὰ ἐφαρμόζωνται διού μέτρα καὶ δύο σταθμά. Σκοπός ἀλλωστε τῆς ἐκδοθείσης σχετικῆς ἀποφάσεως περὶ ἔξαγορᾶς τῆς κτηψίσις θαλασσίας ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἔνην σημαίαν εἶναι ἡ ἐνίσχυσις τοῦ N.A.T.

Με τὴν προθεσμίαν, συνεπώς, τού εἰκοσιαρχήν παραδιάπτονται αὐτά ταῦτα τὰ συμφέροντα τοῦ Ταμείου, ἀκόμη δὲ καὶ πτωχῶν βιοπλασίαν, οἵτινες αἰτούμενοι τὴν ἀναγνώσιν τῆς ὑπηρεσίας τῶν, ἐπιθυμούν ν' αὔξησουν τὴν συντάξιν ὑπηρεσίας τῶν ἡ καὶ τὸ συνηθέτερον, διὰ νὰ τὴν χρησιμοποιήσουν πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἡ πτυχίου. Ἐάν ληφθῇ, τέλος, υπ' ὄψιν ὅτι εἰς τὸν καταρτιζόμενον νέον νόμον περὶ «Ναυτικοῦ Ἀπομακιού Ταμείου» καταργούνται οἱ χρονικοὶ περιορισμοὶ ἔξαγορᾶς τῆς ζένης ὑπηρεσίας, νομίζουμεν ὅτι κάθε ἀντίρρησις νὰ δέχεται καὶ απὸ τοῦδε τὸ Ταμείον τὴν προσφερομένην ἔξαγοραν θαλασσίας ὑπηρεσίας, εἶναι παντελῶς ἀστήρικτος, προκαλούνσα παράπονα καὶ ζημιάς εἰς ἔκεινους ἀκριβῶς, ὑπὲρ ὃν τὸ Ταμείον ὑφίσταται καὶ τοὺς ὄποιούς καλεῖται νὰ ἔχηται πρετήσῃ.

Και πάλιν διότι τὴν σύμβασιν «Ατλαντικ Σίτυ»

**Κύριε Διευθυντά,**

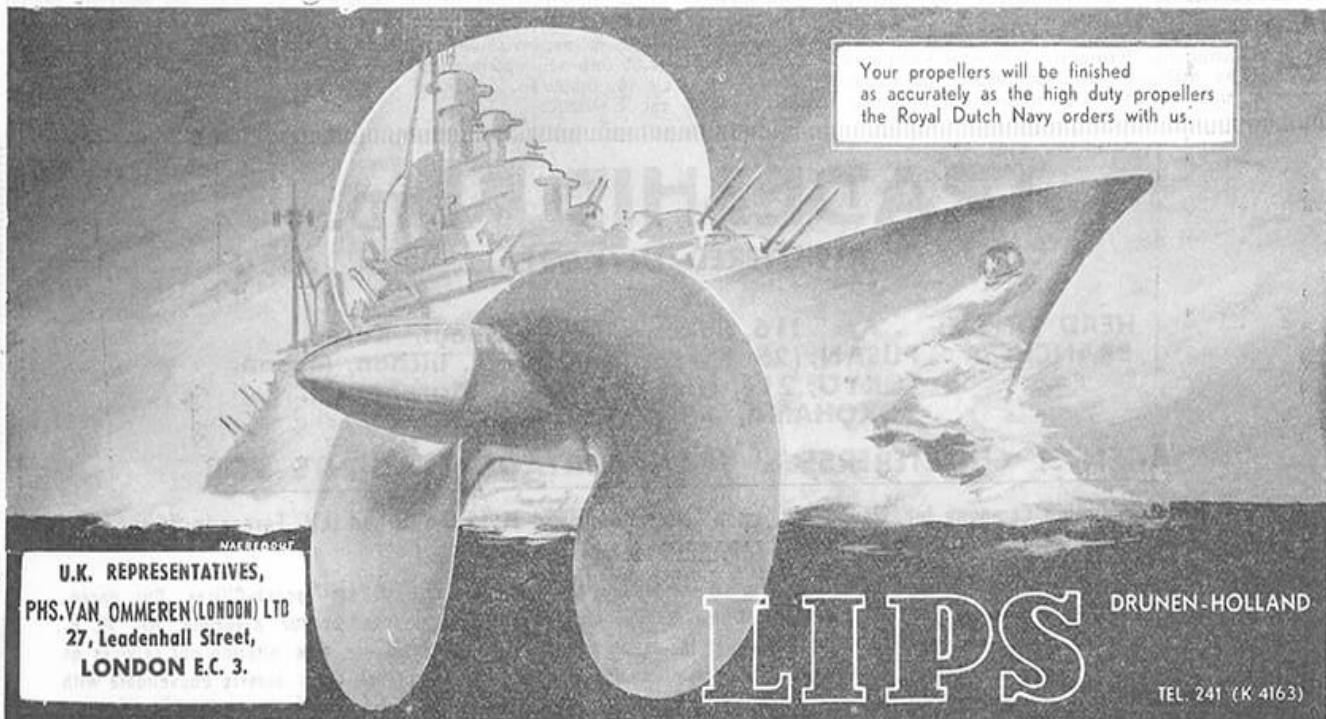
'Επανερχόμενος καὶ πάλιν εἰς ἐπιστολὴν μου σχετικὴν μὲ τὰς ἐπιδαρύνσεις, ποὺ ἡ νέα σύμβασις 'ΑΓΓΛΑΝΤΙΚ ΣΙΤΥ' ἐπιβαλλεῖ εἰς τὴν Ναυτιλίαν, πληροφορούματι ἔκα καλῆς πηγῆς ἐν 'Αμερικῇ, ὅτι ἡ μὲν 'Αμερικανική Κυβέρνησις ἐπιβάλλει τάς προβλεπόμενάς μεταφράσιεσις μονού εἰς τὰς νέας ναυτηγήσεις, ἡ δέ Κυβέρνησις τοῦ Παναμᾶ ὄντεις τὴν ἑφαρμογὴν δι' ἐν ἑτοῖς, ὅποτε καὶ πάλιν θα μελετηθῇ παρ' αὐτῆς τὸ ζῆται.

'Εξιστει κύντας μάνιον ὃς ποὺς τὸν κεισοκύντον ἀπόνυματον σω-

Έξαιρεται γινεται μιον ως προς τον χειρόκινητον ασύρματον σώσιβιον λέμβου, πράγμα διὰ το οποίον δὲν δύναται νὰ εύσταθμήσῃ οὔτε αντίρρησις, οὔτε αναβολή.

Ταυτία προς γνωμήν των Ιστικών μας αρμόδιων, οινίνες ενος 1000 πόλεων μάζα έχουν συνθίσει εις άραιναν, μάζα έπικλησον δύων ένιοτε εις πρωτοποριακά όλματα πολὺ περιεργά.  
Νέα Υόρκη, 5 Φεβρουάριος 1954. Μετά τηλεστρα πώλε.

Μετά πλείστης τιμῆς  
Ραδ)τής Π.



# Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΣ

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ Γ. ΓΡΑΤΣΟΥ

Η σταθερά υποχώρησης της καυλαγοράς, ήτις και ἔφθασε κατά τους τελευταίους μῆνας τού 1953 τά χαμηλότερα ἀπό τού 1949 ἐπίπεδα, παραλύει βραδέως, ἀλλ' ἀδυσωπήτως τό ἐλληνικὸν ἐμπορικὸν ναυτικόν, ὅπερ ἀποτελεῖται ἐξ ἀπροχαιωμένων τράμτων καὶ γηρασκότων νῦν λιμπετές, διαρυμένων δι' υπερβολικῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως καὶ διὰ πιστωτικῶν, λόγῳ δυσμενούς θιακρίσεων, δυσχερείων.

Εἶναι ἀναμφιθίτητον ὅτι ἡ Κυβέρνησης τοῦ Στρατάρχου Παπάγου, ἀπό τῆς ἀναλήψεως τῆς ἔξουσίας, ἐτράπει πάντα τὸ διαυτάν τὸ πρός ἀπαλλαγὴν τό ἐλληνικὸν πλοίου ἀπό τινων τῶν ὑπερμέτρων μειονεκτημάτων ἐκμεταλλεύσεως του, τό μὲν ὅπως ἀποτραπούν παροπλισμοὶ σοβαρᾶς ἐκτάσεως καὶ ἀνεργίας, τό δὲ ὅπως ἐπανέλθουν εἰς τὴν ἔθνικὴν σημαίαν πλοιοκτήται, οἱ ὄποιοι διό διαφόρους λόγους ἡναγκάσθησαν νὰ νηδογύησουν τὰ πλοιά των, τὰ πλείστα νεότευκτα, ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν ἡ ἐσκάτω τὸν λιθεριανὸν σημαίαν.

Ἄτυχος ὅλαι αὐτοὶ αἱ προσπάθειαι ἀπεδείχθησαν μάταια. «Οἷι μόνοι τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα, τὰ ὑπό ναυπήγουν ἥτο τὰ καθελκυσθέντας ἥδη, ἀνήκοντα εἰς ἑταῖριας ἐλληνικῶν συμφεόντων, οὐδεμίον ἔδειται διαδεστιν νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, ἀλλὰ καὶ ὁ ἥδη ἔξηντηλημένος καὶ ἐτοιμοθάνατος ἐλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀπειλεῖται μὲ πλήρη ἐνδεχομένων ἐξαφανισιν, ἀν δὲν ληφθοῦν ταχέως μέτρα ἀποφασιστικά.

Τὰ αἴτια τῆς ἀπιστεύτου καὶ θλιβερᾶς ταύτης καταστάσεως εἶναι πολλά, δύνανται δῆμοις ἡ τάχα υπαχθῶν ἐν γενικαῖς γραμμαῖς εἰς δύο κατηγορίας: α) Τὰ ἐκτάκτως ὑψηλὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἐλληνικοῦ σκάφους καὶ β) ἡ ὀδυναμία ἐπιτεύξεως δανείων, ίδιως ἐν Ἡνω. Πολιτείαις, ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν.

## A'. Εξοδα ἐκμεταλλεύσεως

Πρὸ τοῦ Β', παγκοσμίου πολέμου, τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ἦτο, ἔξαιρετο τοῦ ιαπωνικοῦ, τὸ εὐθηνότερον ὡς πρὸς τὴν ἐκμεταλλεύσιν πλοίον ἀπὸ δῆλων μεγάλων ναυτικῶν Δυνάμεων.

Ἐντὸς δεκαετίας—καὶ τούτῳ συνέδη μᾶλλον ἀποτόμως—ἡ θέσις αὐτῆς ἀνετράπη, καὶ σήμερον εἶναι, μετὰ τὸ ἀμερικανικὸν καὶ τὸ κιναδικόν, τὸ ἔχον ἀκριβεύτεραν τὴν ἐκμεταλλεύσιν πλόνον.

Τὸ γεγονός, ὅτι οἱ Βρετανοί, οἱ μεγάλοτεροι συναγωνισταὶ μας εἰς τὰς ἔργασίας τῶν πλοίων τράμπτες, ἐκμεταλλεύονται σημερον τὰ σκάφη τῶν εὐθηνότερων τῶν ίδιων μας καὶ ἡ ἐμφάνιστα τῶν νεωτέρων στόλων, τοῦ γερμανικοῦ, ιταλικοῦ καὶ ιαπωνικοῦ, διασκούμενων ἐπὶ χαμηλότερου κόστους ἐκμεταλλεύσεως, δοφείλουν νὰ πείσουν καὶ τὸν δυστροπώτερον ἀντιγνωμάνωντα εἰς ριζικὰς μεταρρυθμίσεις, ὅτι ἐφθασμένων τέλος εἰς τὸ κρισιμότερον σημεῖον τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποστάσεως.

Εἶναι ἀληθές ὅτι ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους 1953, ἡ Ὀμεσπονδία ἐδέχθη διαφόρους τροποποιήσεις τῆς ἀρχικῆς συλλογικῆς συμβάσεως, ὡς τὸν διαγραφὴν διαφόρων ἐκτάκτων χορηγήσεων, τὴν ἐπέκτασιν τοῦ χρονικοῦ διόρου ὑποχρεωτικοῦ ἐπαναπατρισμοῦ καὶ ἀλλας ἡσσονίους σημασίας μεταβολῶν. Πρόστις δῆμοις αὐτοὶ δὲν ἐπέφερον οὐσιώδη μείωσιν τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως.

Διὰ νὰ ἀπειπεύθων ὅππατά ἀποτελέσματας καὶ νὰ θεμελιωθῇ μία μακροπρόθεσμος πολιτική, θὰ ἡτο ἐπάναγκες νὰ καταστογῆν ὀδόκληρον τὸ ἀπηρχαιωμένον καὶ πεοπλοκον σύστημα κανονισμῶν καὶ ἡ νομοθετικὸν μέτριαν, γνωστῶν ὡς Ἐλληνικὸς Ναυτικὸς Νόμος καὶ νὰ ἀντικαταστήθῃ νέον καὶ ἐλαστικοῦ κωδίκος, διασιζούμενον ἐπὶ τὸν σημερινὸν ἀναγκῶν ἐνὸς ὑγιοῦς ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Νὰ διατυπωθῇ, τέλος, νέα συλλογικὴ σύμβασις ἐπὶ τὴν βάσει τῶν γραμμῶν, αἵτινες χαράσσονται κατωτέρω:

## B'. Ή μείωσις τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως

Σήμερον τὸ ἐλληνικὸν σκάφος ἔχει διαφοράν κόστους ἐκμεταλλεύσεως ἔξ 100 δολαρίων ἡμερησίων ὑπὲρ τὸν ἔγγυτερον του συναγωνιστήν.

Ἐγνωκανές ὅτι ὑπάρχουν δαπάναι τινές, ὡς αἱ δαπάναι ἀσφαλίσεως σκάφους μηχανῆς, κινδύνου πολέμου, ἐπισκευῶν, ἐσοδίων καταστρώματος καὶ μηχανῶν, αἱ ὄποιαι βαρύνουν μόνιμόρφως ὅλα τὰ αὐτοὺς τύπου σκάφη, ἀδιαφόρως κύρωσαν νηδογήσεως των.

Ὑπάρχουν δῆμοις καὶ ἄλλαι, ὡς αἱ εἰσφοραί, τὰ εἰνιαὶ διὰ τὰς περιπτώσεις προστασίας καὶ ἀποκτημάτων, αἱ δαπάναι συνθέσεως τοῦ πληρώματος (μισθοί, ὑπεοωδία, εἰδικαὶ ἀμοιδαί, ἔξοδα ἀντηπλοσώσεως προσωπικοῦ), αἱ συναὶ ἀσθέτεια, αἱ φόροι, αἱ ἀνάγκαστικοι εἰσφοραί καὶ ἡ τροφοδοσία. Πάντα ταύτη πρέπει νὰ ἀναπροσαρυσθοῦν, ἀν τὰ ναυτεργατικὰ σωματεῖα ἀντιλαμβάνονται, τοὺς σοβαροὺς κινδύνους ἀνεργίας, τοὺς ὄποιους τὰ μέλη των συντόμως θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ ἀντιμετωπίσουν. ἐδὲ ἐμψεύδουν εἰς τὴν σημειώνην στάσιν των.

## G'. Κλίμαξ συγκρήσεως πληρώματος, μισθοὶ καὶ ὑπερωρίαι

Ἡ σημερινὴ κλίμαξ συγκρήσεως πληρώματος 34 ἀτόμων δι', ἐν σκάφος τύπου λιμπετοῦ πρέπει ὅχι μόνον νὰ μειωθῇ κατ' ἀριθμόν, ἀλλὰ καὶ νὰ τροποποιηθῇ καὶ κατ' αὐτὴν τὴν συνθέσιν της, πρὸς τὸν σκοπὸν ὅχι μόνον τῆς μείωσεως τῶν μισθολογικῶν δαπανῶν, ἀλλὰ καὶ τῆς δι-

ευκολύνσεως εἰσόδου νεωτέρου προσωπικοῦ πρὸς ἀντικατάστασιν τοῦ γηράσαντος ηδη ἐν ὑπηρεσίᾳ εὐρισκομένου προσωπικοῦ, καὶ ἐπὶ πλέον πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ ἔξοδεισμού ἀτόπων, ὡς εἰναι ἡ προνομιακὴ θέσις τῶν θαλαμηπόλων, τῶν θερμαστῶν, τῶν ἐκτελουντῶν ἔργα καθαριστῶν κ.λ.π.

Κατόπιν ἐπιμελούς μελέτης τῶν πραγμάτων, κατελήξαμεν εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι ἡ ἀκόλουθη κλίμαξ συγκρήσεως πληρώματος πρέπει νὰ γίνη δεκτὴ διὰ τὰ σκάφη ταύτη, ἐφαρμοζόμενης σιναλόγου μειώσεως διὰ μικρότερα τὸ μέγεθος τούτων.

## ΠΙΝΑΚΑΣ Α'.

### 'Η πράρχουσα σύνθεσις

1 πλοιάρχος
1 υποπλοιάρχος
2 δεύτεροι ναυτίλοι αξιωματικοί
1 δόκιμος
1 ραδιοτηλεγραφητής
1 ναυληρός
8 πτυχιούχοι ναύται
1 πρώτος μηχανικός
1 δεύτερος μηχανικός
2 τρίτος μηχανικός
1 δόκιμος (μηχανικός)
1 ἀρχιθερμαστής
1 θερμαστής
2 λιπαντάται
1 θαλαμηπόλος
2 βοηθοὶ θαλαμηπόλου
1 μάγειρος
1 βοηθὸς μαγείρου

### 'Η προτεινόμενη

1 πλοιάρχος
1 υποπλοιάρχος
1 ναυτίλος αξιωματικός
1 δόκιμος
1 ραδιοτηλεγραφητής
1 ναυληρός
6 πτυχιούχοι ναύται
1 πρώτος μηχανικός
1 δεύτερος μηχανικός
1 τρίτος μηχανικός
1 δόκιμος (μηχανικός)
3 θερμαστής
2 λιπαντάται
2 καθαριστής
1 θαλαμηπόλος
2 βοηθοὶ θαλαμηπόλου
1 μάγειρος
1 βοηθὸς μαγείρου (παῖς)

## 34

Τὰ πλεονεκτήματα τῆς προτεινόμενης κλίμακος συγκρήσεως εἶναι προφανῆ: 1) Διότι μειοὶ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀνδρῶν ἀπὸ 34 εἰς 30, ἡτοι εἶναι καὶ ἡ σημερινὴ κλίμαξ συνθέσεως πληρώματος τῶν ὑπὸ παναμάτην καὶ λιθεριανὴν σημαίαν ἐλληνικῶν συμφερόντων σκαφῶν, ἐπιγραμμένων διὰ πληρωμάτων ἐλληνικῆς ὑπηρεσίας. 2) Διότι ἀντικαθιστᾶ πτυχιούχους ναύταις, θερμαστής καὶ τροφοδότας διὰ μὴ πτυχιούχων ναυτῶν καθαριστῶν, καὶ θαλαμηπόλων (παῖδων) ἀντιστοίχως, πραγματοποιεῖ οὐσιώδη οἰκονομίαν εἰς μισθούς, ἐνώπιον τῶν συγχρόνων προπαρακευάζει τὴν ἀντικατάστασιν τῶν σημερινῶν βαθμούχων, ὃν ἡ μέση ἡλικία εἰς πλείστας περιπτώσεις εἶναι ἀνω τῶν 39 ἑταῖρων.

2. Μ. Ι σ. θ. Ι. Καὶ πρὸ τῆς ὑποτιμήσεως τῆς δραχμῆς, οἱ μισθοὶ τῶν ναυτικῶν ἥσαν οὐσιώδης πολὺ ἀνώτεροι τῶν μισθῶν, οἱ ὄποιοι ἐκράτουν ἐν Ἐλλάδι. Ἀπὸ τῆς ὑποτιμήσεως τῆς δραχμῆς, ἡ ἀγοραστικὴ δύναμις τῶν μισθῶν τῶν ναυτικῶν ηδησης μέχρι τοιούτου σημείου, ὡστε νὰ ἀψοφῇ οἰλαντρίποτε σύγκρισις πρὸς μισθούς ὅχι μόνον εἰδικευμένων ἔργαστων (τῆς Ἑράδας) μη ναυτικῶν, ἀλλὰ καὶ πρὸς τοὺς μισθούς ἀνώτερων ἀξιωματικῶν, δημοσίων ὑπαλλήλων καὶ τραπεζιτικῶν. Εἰς ἐλαφρὸν μείωσιν τῆς ὑφισταμένης μισθολογικῆς κλίμακος δέν πρέπει γὰρ ἀντιταχθῶν αἱ ἐργατικαὶ Ἐνώσεις, ίδιως ἐνῷ δψει τοῦ περιοδοῦ τούτου γεγονότος ὅτι πολλὰ ὑπὸ λιθεριανὴν καὶ παναμαϊκὴν σημαίαν ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφη ναυτολογούντων ἐλευθέρως πληρώματας μὲ μισθούς μειωμένους κατὰ 5 ἔως 7%.

Μία μισθολογικὴ μείωσις κατὰ 5% καὶ ἡ παραδοχὴ τῆς νέας κλίμακης συνθέσεως πληρώματος θὰ ἀνακουφίσῃ τὰ σκάφη ἀπὸ οὐσιώδεις μέρος τῆς διαφοράς τῶν δαπανῶν των ἔναντι τῶν ξένων, ὡς τοῦ τούτο έμφανεται ἐκ τοῦ ἀκόλουθου πίνακος Β': :

3. Υφισταμένη σύνθεσις καὶ μισθολογικὴ κλίμαξ  
γικὴ κλίμαξ

Λίρα	Λίρα
1 πλοιάρχος πρὸς £ 100 = 100	1 πλοιάρχος πρὸς £ 95 = 95
1 υποπλοιάρχος » 64 = 64	1 πλοιάρχος » 62 = 62
2 δεύτεροι, ἀξιωμ. » 53 = 106	1 β' ἀξιωμ. » 51 = 51
1 δόκιμος » 14 = 14	1 δόκιμος » 14 = 14
1 ναυληρός » 34 = 34	1 ναυληρός » 32.10 = 32.10
1 ἔλουργός » 34 = 34	1 ραδιοτηλεγρ. » 62 = 62
8 παῖδες (φτητής) » 30 = 240	6 ἀνεγ. ναύται » 28.10 = 171
1 παῖδος » 100 = 100	2 κοινοὶ ναύται » 10 = 20
1' μηχανικός » 64 = 64	1' μηχαν. » 62 = 62
1' μηχανικός » 53 = 106	1' μηχαν. » 51 = 51
2 γ' μηχανικοί » 14 = 14	1 δόκ. (μηχ.) » 14 = 14
1 ἀρχιθερμαστής » 36 = 36	3 θερμαστής » 30.10 = 91.10
5 θερμαστής » 32 = 160	2 λιπαντάται » 32.10 = 65
2 λιπαντάται » 34 = 68	2 καθαριστής » 12 = 24
1 ἀρχιτροφ(της) » 34 = 34	1 τροφοδότ. (ἀρχιτροφ.) » 32.10 = 32.10
2 βοηθοὶ τροφοδ. » 22 = 44	2 θαλαμηπ. » 10 = 20
1 μάγειρος » 38 = 38	1 μάγειρος » 36 = 36
1 βοηθὸς μαγείρ. » 22 = 22	1 βαθαλαμηπ. » 10 = 10

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣΟ ΤΑ ΦΡΕΣΚΑ ΣΑΣ ΤΡΟΦΙΜΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ:

## HORACE L. OKELL & SONS

SHIPPING BUTCHERS & FRESH PROVISION MERCHANTS

139/141 Park Road      183/185 Regent Road

LIVERPOOL 8.

Telephone: ROYAL 4482

24 HOUR SERVICE

Πλήρως κατηρτισμένον Ελληνικόν τμῆμα θὰ σᾶς παράσχῃ ἀμεμπτονές έξυπηρέτησιν.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ. — Η μείωσις αὐτὴ τοῦ 5% δέον νὰ ἔξετασθῇ ἐκ νέου μετὰ ἐπέτην καὶ ἀπό της ηδησης φθάση τοῦ ἐπέτην 100 τοῦ 1952, ἡ μείωσις αὐτὴ δέον νὰ καταργηθῇ. (Ο δεκτής ναύλου τοῦ Νοεμβρίου 1953 πήσ 73.8 ἐν συγκρίσει πρὸς δεκτήν 100 τοῦ 1952).

3. Αἱ ὑπερωρίαι καὶ κατ' ἀλλας ὑπερωρίαι: Μολονότι ἡ βασικὴ μισθολογικὴ κλίμαξ φθάσησαν σήμερον τὰς 1342 λίρας πήσ 3.757 δολλάρια μηνιαίων — η 125 δολλαρίων ἡμεροτίσων, εἶναι ἀνοτέρα τῶν βετανικῶν, δλλανδικῶν, ιταλικῶν, γερμανικῶν μισθολογικῶν κλίμακων, η προσθήκη, ὑπερωριών καὶ ἀλλων μειώσεων εύρυ-





τὴν δημοσίευσιν τοῦ νέου περὶ προστασίας ξένων κεφαλαίων.

Ο τέταρτος λόγος σημερού δὲν υφίσταται, διότι τὸ Ναυτικὸν Τμῆμα τοῦ ἐν N. Υόρκῃ Ελληνικοῦ Προξενείου δύναται νὰ ἔγγραψῃ ὑπόδηκην, ἀεὶ οἰօδηπότε ἀργοπορίας.

Ἐξηῆσμεν παρὰ του κ. προξενικοῦ λιμενάρχου νὰ μᾶς ἔτοιμάσῃ βραχὺ ὑπόμνημα περὶ τούτου, τὸ ὅποιον θὰ ἀποτελώμενον μολις τὸ λά-

υμεν εἰς τὸν νομικὸν σύμβουλον τῆς Ἀμερικανικῆς Τραπέζης.

Ο πέμπτος λόγος είναι σοδαρός, διότι μέχρι τοῦδε φαίνεται ὅτι μεγάλη ἀργοπορία ἔχει διαπιστωθῆ ὅσπεις προκειται νὰ γίνη μεταδολή ἔγγραφη εἰς τὴν τηλογράφην Ἐλληνικοῦ πλοίου. Ἀλλὰ τοῦτο δύναται εὐκόλως ἡλικίας διὰ κυβερνητικῆς ἐνέργειας.

Ο τελευταῖς λόγος ἀφορᾷ ἀδυσώπητον γεωγραφικὴν πραγματικότητα τὴν ὅποιαν εἰς μέγας γεωλογικὸς κατακλυσμός δύναται νὰ μεταβῇ.

Ἄν πᾶσαι αἱ προσπάθειαι μας ἀποτύχουν, τότε ἡ Ἐλληνικὴ Κυβέρνησις ἔχει τὴν διυλιστικήν νὰ δημοσιεύῃ νέας πιστωτικὰς πηγάς, αἱ πρωτευόσιαι τῶν ὅποιων είναι αἱ ἔπειτα:

1. **ΜΙΚΡΑ ΔΑΝΕΙΑ.**— Τὸ N.A.T. πρέπει νὰ πεισθῇ νὰ τροποποιήσῃ τὴν πολιτικὴν τῶν ἐπενδύσεων του καὶ νὰ χορηγῇ δάνεια εἰς πλοῖα ὑπὸ Ἐλληνικῆς σημαίαν, δάνεια τὰ ὅποια είναι ἀνάγκαια πρὸς ἀντιμετώπισιν τρεχουσῶν τοῦ πλοίου ὑποχρεώσεων κατὰ τὴν περίοδον ὑφέσεως γὰρ προεξοφλῆται ναυλοσύμφωνα πληρωτέα εἰς τὸν τόπον τοῦ προσεισμοῦ, ναυλοσύμφωνα ὡρισμένης χρονικῆς κλπ.. εἰσπράττον λογικὸν (διὰ τὰ δάνεια καὶ τὰς προεξοφλήσεις αὐτάς) τόκον. Ἡ Ἀτλαντικὴ Τράπεζα δύναται νὰ ἔνεγγυη διὰ λ) σύμον τοῦ Τομέου τούτου τοιάτας πράξεις ἐν N. Υόρκῃ, ὅπως καὶ μία τῶν Ἀγγλικῶν Τραπεζῶν ἐν Λονδίνῳ.

2. **ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΑ ΔΑΝΕΙΑ.**— Πρέπει γὰρ γίνουν συνενοίσεις μετά τῆς Ἀτλαντικῆς Τραπεζῆς τῆς Τζέης Μπάνκ καὶ τῆς Νάσιοναλ Μπάνκ, εἰς ὃς ἡ Ἐλληνικὴ Κυβέρνησις ἔχει σήμερον σημαντικὰς καταβέσεις, ὥστε μέρος αὐτῶν ἡ χρηματοποίηση διὰ δάνεια πρὸς πλοιοκτήτας, εἰς τρόπον ὥστε αἱ Τράπεζαι δὲν θὰ ἔχουν πλέον νὰ φοδοῦνται συναλλαγματικὰς δυσκολίας.

3. **Ἐπιστροφὴ εἰς τοὺς ιδιοκτήτας τῶν σκαφῶν λίμπετρυν τῶν κρατουμένων ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως, ἔγγυήσεων διὰ δάνεια ὁφειλόμενα εἰς τὴν Ναυτικὴν Ἐπιτροπὴν τῶν Ην. Πολιτειῶν.**

4. Νῦν, δὲ τὸ ναυπηγικὸν κόστος εἶναι σχετικῶς χαμηλόν, πολλοὶ πλοιοκτήται ἔξφρασαν τὴν διάθεσιν νὰ κατασκευάσουν σκάφη ἔνρου φορτίου καὶ δεξεμενόπλοια καὶ νὰ τὰ ιηδολόγησον ὑπὸ Ἐλληνικῆς πομπαίων καὶ θὰ ἐπαγματοποιεῖ τὰς προξενεῖς τῶν ταύτας, ἀν κατόρθων νὰ ἔξασφαλίσουν τὴν χρηματοδότησιν τῶν σχεδίων τῶν, καταβάλοντες αὐτοὶ μὲν ἀμέσως εἰς μετρητὰ τὰ 25 % τῆς ἀξίας, τὰ δὲ ὑπόλοι-

πα ἔξοφλούντες εἰς δέκα ἔτη.

Ἐπειδὴ οὐδὲν Εύρωπαικὸν ναυπηγείον εἶναι διατεθειμένον νὰ δεχθῇ τοιούτους δρους, ἡ Ἐλληνικὴ Κυβέρνησις θὰ δημάντω νὰ ἐπιπτύχῃ τὰς ἀναγκαῖας πιστώσεις ἐν Γερμανίᾳ καὶ Ἰαπωνίᾳ καὶ νὰ μεταφέρῃ τὰς πιστώσεις αὐτὰς εἰς τοὺς εφοπλιστὰς ἐκείνους τοὺς ἐπιθυμούντας νὰ κατασκευάσουν νέα σκάφη.

Ιδιαιτέρω ἔρευνα γενομένη μεταξὺ τῶν ἡγετικῶν στελεχῶν τῆς Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἀπεκάλυψεν διότι κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἡτού σχεδόντων νὰ παραγγέλθουν σκάφη συνοικικῆς χωρητικότητος ἄνω τῶν 22.000 τόνων d. w.

5. Νὰ γίνη δολιδοσκόπησις τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως καὶ νὰ ἔξετασθῇ ἀν δὲν δημιουργήσει πιστώσεις εἰς τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν τῶν ὑπὸ Ἐλληνικῆς ιδιοκτησίαν ἡ ἐν μέρει σιδιοκτησίαν Ἀμερικανικῶν λίμπετρυν, τὰ ὅποια ἀπέθησαν ἡδη σοδαρὸν πρόβλημα διόλους τοὺς ἐνδιαφερομένους, λόγω τοῦ ἀδυνάτου τῆς χρηματοποιήσεως

### Ἡ ἐπιστροφὴ τοῦ 'Ασώτου

"Ἀν λυθῶσιν ικανοποιητικῶν πάντα τὰ ἐν τῷ παρόντι ἀναφερθέντα προβλήματα, πρόδοθλον είναι, τούλαχιστον θεωρητικῶς, διότι σημαντικὸν μέρος τῶν ὑπὸ δένειας σημαίας Ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας μεγάλων στόλων θὲ ἐπανέλθῃ εἰς τὴν Ἑθνικὴν σημαίαν.

Δυστυχῶς, ὅπως ἡλαβεῖ κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν ὁ "Ἐλλην ναυτικός, οὐτως ἡλαβεῖ καὶ ὁ "Ἐλλην πλοιοκτήτης.

Ο ἀτομικοτήτα καὶ ὁ δρμητικὸς πλοιαρχὸς τοῦ παρελθόντος, ὁ δόποιος κατόπιν σκληρᾶς ἔργοσίας καὶ θυσιῶν πολλῶν ἑταῖρων, καθίστατο ἐνδεχομένως πλοιοκτήτης, ἀντικαθίσταται βαθμισίως ὑπὸ τοῦ ἐπιχειρηματίου-πλοιοκτήτου, διὰ τὸν ὅποιον ὁ θειεσμός ἀποτελεῖ ἀνάγκην. Δέν πιστεύουμενον συνεπῶς διότι, ἐφ' ὅσον τοὐλάχιστον δένειαται ἡ παρουσία διατεταγμένη παγκόσμιος κατάστασις, θὰ είναι πολλοὶ ικανοὶ καὶ ἀν τὸ θέλουν, νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὴν σημαίαν τῶν προγόνων μας.

Διά τοῦτο η παρουσία Κυβερνήσεως, ητοι διαφέρεται τόσον ὑπὸ τῆς ἐπιθυμίας καὶ είναι ἀποφασισμένη νὰ ἀναπλάσῃ τὰς οἰκονομικὰς τύχας τῆς Ἐλλάδος, ὅφειλε νὰ συγκεντρώσῃ τὴν μεριμνάν της εἰς δύο σημεῖα: Νὰ προστατεύσῃ δηλαδὴ πρώτων ἔκεινους οἱ ὅποιοι παρ' ὅλας τὰς ἀντιξόους συνήκοστους εἶναι δέκαταλλεύται τὰ σκάφη τῶν ὑπὸ Ἐλληνικῆς σημαίαν καὶ δεύτερον νὰ δημιουργήσῃ τὰς εὔνοιας τοῦ Τομέου Ναυτιλίας, βασιζόμενης τῶν ἑπτὸν τούτων ἐπί λιπτίδων καὶ εἰς τὸν Ἐλληνικὸν ναυτιλίην, διότις θὰ θελήσῃ τσῶν νὰ φανῇ ἀντάρξιος τῶν προσπαθειῶν καὶ τῆς ἐπιδειότητος ποὺ θὰ καταβάλῃ καὶ θὰ ἐπιδείξῃ η Κυβέρνησις τοῦ Στρατού Παπάγου εἰς τὸ ἔργον τούτο.

### ΚΩΣΤΑΣ ΓΡΑΤΣΟΣ

# MITSUI LINE

## ΤΑΚΤΙΚΗ ΙΑΠΩΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΔΡΟΓΕΙΟΝ ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ

**Γραμμὴ "Απω Ανατολῆς :** Λιμένες προσεγγίσεων: AMBOYRΓΟΝ, ROTTÉRДАM, AMΒΕΡΣΑ, ΧΑΒΡΗ, ΜΑΣΣΑΛΙΑ, ΓΕΝΟΒΑ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ, ΠΟΡΤ-ΣΑ·Ι·Δ, ΣΟΥΖ, ΑΝΤΕΝ, Κολόμπο, ΠΕΝΑΓΚ, Πόρτ Σουηττενχάμ, ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ, ΣΑ·Ι·ΓΚΟΝ, Μανίλλα, ΧΟΓΚ - ΚΟΓΚ, Μόζι, ΚΟΜΠΕ, Οζάκα, Ναγκόγια, ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ.

**Δεκτὰ ἐπίσης ἐμπορεύματα μὲ μεταφόρτωσιν:**

Εἰς τὸ ΚΟΜΠΕ: διὰ Πουσάν (Κορέας), Νάχα, Νάσε (Οκινάβα), Ναγκόγια, Κήλουγκ.

Εἰς τὸ ΧΟΓΚ - ΚΟΓΚ η ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ : διὰ Μπαν κόκ.

### KAMOGAWA MARU

ANTWERP	15th	Febr.	ANTWERP	7th	March
ROTTERDAM	19th	>	ROTTERDAM	9th	>
BREMEN	22nd	>	HAMBURG	12th	>
HAMBURG	24th	>	LE HAVRE	14th	>
LE HAVRE	27th	>	MARSEILLES	20th	>
MARSEILLES	7th	March	GENOA	21th	>
GENOA	9th	>	ALEXANDRIA	26th	>
ALEXANDRIA	13th	>	PORT SAID	27th	>
PORT SAID	15th	>	COLONBO	8th	April
COLONBO	27th	>	SINGAPORE	14th	>
PENANG	2nd	April	BANGKOK	18th	>
SINGAPORE	3rd	>	SAIGON	21th	>
BANGKOK	8th	>	MANILLA	26th	>
SAIGON	12th	>	HONGKONG	29th	>
HONGKONG	16th	>	YOKOHAMA	5th	May
KEELUNG	19th	>	NAGOYA	6th	>
YOKOHAMA	24th	>	KOBE	9th	>
NAGOYA	27th	>			
KOBE	28th	>			

### AKASHISAN MARU

ANTWERP	7th	March	SINGAPORE	22nd	March
ROTTERDAM	9th	>	PORT SWETTENHAM	26th	>
HAMBURG	12th	>	PENANG	27th	>
LE HAVRE	14th	>	COLOMBO	1st	April
MARSEILLES	20th	>	BOMBAY	4th	>
GENOA	21th	>	PORT SAID	13th	>
ALEXANDRIA	26th	>	GENOA	16th	>
PORT SAID	27th	>	NEW YORK	28th	>

### KYOEI MARU

SINGAPORE	22nd	March
PORT SWETTENHAM	26th	>
PENANG	27th	>
COLOMBO	1st	April
BOMBAY	4th	>
PORT SAID	13th	>
GENOA	16th	>
NEW YORK	28th	>

**ΓΡΑΜΜΗ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ (Βορ. Χαττέρας) - KONTINENT :** 'Απὸ τὴν ΒΑΛΤΙΜΟΡΗΝ, ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΝ, Ν. ΥΟΡΚΗΝ διὰ τὴν ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ROTTÉRДАM, ΒΡΕΜΗΝ καὶ ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ. 'Αναχώρησις τὴν 11ην ἑκάστου μηνὸς ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην, με φόρτωσιν εἰς τὸ 'Αμβούργον τὴν 25ην ἑκάστου μηνός.

Διὰ ναύλους καὶ πάσαν ἄλλην πληροφορίαν ἀπευθυντέον εἰς τοὺς Πράκτορας:

Εἰς NEAN YΟΡΚΗΝ : Γενικοὶ Ποίκιτοες διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πλατείας WM. J. ROUNTREE Co INC. 21, WEST STREET N. Y. 6—Τηλ. ηλ. Διεύθ. WILLTREE.

Εἰς ΓΕΝΟΒΑΝ: AGENZIA MARITTIMA ITALO-SCANDINAVA S. A. PIAZZA NUNZIATA 5/12. Τηλ. ηλ. Διεύθ. SNEAL

Εἰς ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ: SCANDINAVIAN NEAR EAST SHIPPING AGENCY (EGYPT) LTD P. O. B. 1280 — Τηλε-γονατική Διεύθυνσις SNEAL.

**ΚΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ·Ι·ΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.**

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

Τηλ. ηλ. Διεύθ. SNEAL—SNEAL

# ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ

ΕΝΑΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

Ἐνας κλάδος, ταχέως ἀναπτυσθόμενος, χωρὶς τὴν βοήθειαν οὐδενὸς αἱ ἐμέγιο ποικίλων ἀντιξοστήτων, εἶναι ὁ κλάδος τῶν ρυμουλκῶν καὶ ἦλιν ταναγροσωστικῶν, τῶν μικρῶν, κατὰ κανόνα τοσὸν ἔυπτητερικῶν ἐπεινῶν σκαρφῶν, διὰ τὰ ὅποια οὐδέποτε ἐπέρισσεστο τὸ παραμικρὸν κρατικὸν ἐνδιαφέρον. Ἀν καὶ ἀπὸ μιᾶς τριακοντετίας καὶ πλέον τὰ σκάφη τύπῳ ἀκάματον δραστηριότητα ἀναπτύσσουν ἀποκλειστικῶν ἐντὸς τοῦ ἐνικοῦ περιβόλου, δὲν εἰλικρίνων τὴν προσοχὴν τῶν ἀμφοδίων, παρὰ μόνον ἡσάκιας ἥθελησαν νὰ δοκιμάσουν τὰ ὀστουνομάκια κατ’ οὐτῶν μέτρα. Σῆμερον, ὅποτε ἐπιχειρεῖται ἡ δύσκολος προσπάθεια νὰ στραφῇ θερμὸν τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον πρὸς τὴν ἑβίκην ταναγράν των ρυμουλκῶν καὶ τῶν ναυαγοσωστικῶν ὃς πρέπει νὰ τύχῃ κάποιας προσοχῆς. Ἀλλά τε, τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ιδιωτικὴ πρωτοδουμία εἰς τὸν τομέα αὐτὸν ἡττώρθωσε μόνη καὶ ἀδόηθτος, κυριολεκτικῶς, νὰ θωμαστούργηστη, ὡς ἀμέσως κατωτέρω θὰ διαπιστώσωμεν, ἀποτελεῖ ἔνα σοβαρὸν προηγουμένων, συνηγορούν, ὅπως η κυβερνητικὴ μέριμνα προθύμως καὶ ἀποτελεσματικῶς καλύψῃ τὸ Ἑλληνικὸν ρυμουλκόν.

Ο κλάδος τών ναυαγοσωστικών και τών ρυμουλκών, δεν ήτο δυνατόν να είχε διαφορετικό τύχην ἐπόκεινη, την οποία επεφύλαξε ὅ πλευρος και είς τον ὑπόλοιπον ναυτιλίαν μας, κυρίως την ἀγχιπλούσσαν. Κυριολεκτικώς, κατεστράφη. Ἀπό τα 24 σκάφη, τέλος, τάσσονται τέσσερα και Μάτσος αύτης έχει.

πτόλον τῶν δύο ναυαγοσωστικῶν Οίκων. Βερνίκου και Ματσά, συντάξεις δὲν διεσώθη.

Η ἀπέλευθερώσις ἐπρεπε π' ἀποτελέση τὴν ἀφετηρίαν σκληρᾶς και ἐπιπόνου προσπαθείας διὰ τὴν δημιουργίαν ἐνὸς νέου στόλου ρυμουλκῶν και ναυαγοσωστικῶν, ἐνῷ, συγχρόνως, ἡτο ἄνογκη νὰ τεθούν τοι βάσεις διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τοῦ κλάδου. συμφώνως με τὰς ἑνὸς τοι μεσαῖς πραγματοποιεῖσας ποικιλᾶς τεχνικᾶς ἔξελιξεις. Σήμερον, ὅποτε ὅλαι αἱ ἑκατὸν πολέμου καταστροφαὶ πλήρως ἀποκατεστήθησαν και ἀξιόλογος γαρ-ρακτωτῆς εται ἀπὸ τοὺς "Ἐλληνας και ἔνους ειδικούς" η ἀπόδοσις τῶν Ἑλληνικῶν ρυμουλκῶν και ναυαγοσωστικῶν και εἰς τοὺς τομεῖς τῆς δράσης των — ρυμουλκήσεις, ἐπιθαλασσία ἡρωγὴ και ναυαγιαιρεσίαι — ἐπιβάλλεται εἰς τὰς σηπλὰς αὐτὰς νὰ παράσχουν εἰκόνα τοῦ αναδημοτικού γηθέντος τοῦ κλάδου. Κάποια, ἀλλὰς τε, ἐπικινδυνή ἡμιπορεῖ νὰ είπῃ τις, τοι ἐνυπτάρχει εἰς τὸ θέμα. "Η χειμερινὴ περίοδος, με τὰς πολλὰ ναυτικὰ ἀτυχήματα εἰς τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας, ἡ ποικιλα και ἔδωσε τὴν εὔκαιριαν διὰ μίαν μεγάλη δραστηριότητα εἰς τὰ Ἑλληνικὰ ναυαγοσωστικά, εύρι-σκεται ἡδη εἰς τὸ τέρμα της. "Εποιεῖν και ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς ἔνας ἀπόδογισμός παρουσιάζει τὸ εἰδικόν του ἐνδιαφέρον.

ΟΙ ΝΕΟΙ ΣΤΟΛΟΙ

Αθούσθητοι αἱ ναυαγοσωστικαὶ ἐπίχειρήσεις ἐπέτυχον ταχέως νά ἀναδιοργανώθην καὶ μάλιστα, κατὰ τὸ πρότυπον τῶν ἔνεών παρεμφεροῦνται Οἰκουν, χάρις εἰς τὴν μεγάλην ἐπίχειρηματικήν των παράδοσιν καὶ εἰς μίαν ιδιαιτέραν ἄγατην πρός τὴν ιδιόμορφην οὐτὴν ἐργασίαν. Ἡ ἑταρία Βερνίκου, λ. χ., μὲ τὴν τετάρτην γενεάν τῆς οικογενείας ἀσχολουμένην ἡδη εἰς τὴν ναυαγοσωστικὴν ἐπίχειρην, ἔξεποίησε πρό τίνος καὶ ποιητοπόρα πλοῖα, τὰ ὅποια διέθετε, προκειμένου νά ἔνισχυσθῇ τὴν δραστηριότητά της εἰς τὸν τοιεύα τῶν ρυμουλκῶν καὶ τῶν ναυαγοσωστικῶν καὶ ἀπερίσπαστος νά ἐπιδιώῃ τὴν περαιτέρω υπερίειν ἀνάπτυξιν του. Ἡδη, ἡ ἑταρία αὕτη ἔχει συγκροτήσει ἔνα στόλον, ὅστις, ἀπὸ ποιοτικῆς του πολλάχιστον, πλευρᾶς, σημαντικῶς ὑπέρτερον ἔκεινον, τὸν ὄποιον πρὸ τοῦ πολέμου διέθετε. Τὰ κυριώτερα σκάφη του Οἴκου Βερνίκου στήμερον είνε τὰ ἔξι:

1) «Βερνίκος Νικόλαος». (Προσφάτως εξισούσωτα γύρου από την Αγγλοειρηνική θαλάσση, 1.250 πόπων και χωρητικότητας 434 τ. Τὸ σκάφος αὐτὸν, τὸ ὄποιον, σημειωτέον, ὑπέστη γενικὴν ἐπισκευὴν ἐπιτρέπει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυαγοσωστικὴν ἐπιχείρισην σιν τὴν ὑπερισθῆταν εἰς εὑρτέρους τοιεὶς δράσεως, ὡς ἐν συνεχείᾳ θὰ ἴωσιν μεν). 2) «Βερνίκος Μάνος», 3) «Βεσούκος Εἰσόδη» καὶ 4) «Ἀρμαντόρες» (Τρία διζελοκίνητα ναυαγοσωστικὰ ἀνοικτῆς θαλάσσης, κατάλληλα διὸ τὴν ἔξυπηρέτουσιν πλοίων μικρῶς καὶ μέσης χωρητικότητας). 5) «Ἀγιος Γεώργιος». Ἔνα, πραγματικός, τυχερὸν σκάφος, μὲ ἐκαποντάδας, ἐπιτύχεις ναυαγορισμάς καὶ δισκολίους ρυμουλκήσεως εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τουριστικὸν από τὸ 1916, ὅποτε παρελήφθη ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν Βερνίκου ειδικῶς διατάξεως αὐτῆν τηναυπηγηθέν. Εἶνε πολλὰ τὰ δεινοπαθιαστα κατὰ τὸ πόλεμον τοῦ σκάφους αὐτοῦ, τὸ ὄποιον, ἃς σημειωθῆ, εὑρέθη παραπλέυρως του «Κλάδου Φρέγγεων» κατὰ τὴν εἰς τὸ πειραϊκὸν λιμέναν καταστρεπτικὴν του ἀνάτινον ένιν. Τὸ «Ἀγιος Γεώργιος» ἀνειλκύθη μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν εἰς τὸ Βόλον, δηποτὸν διὸ θυισμένον, ὑπέστη γενικὴν ἀνακατασκευὴν καὶ ἐπιθεωρήθην ὑπὸ τοῦ Λόυδης, ἐλαβε τὴν κλάσιν 100A1. («Ἐλένη II» (Βοηθοτικὸν ἀττακινήτον ναυαγοσωστικὸν, μὲ μηχανὴν 550 πόπων). Τὸν στόλο τοῦ Οἴκου Βερνίκου τὸν συμπληρώνουν μικρότεροι ρυμουλκά σκάφη καὶ ταχέα «Μοτόλα», 280 τ., τὸ ὄποιον χρησιμοποιεῖται διὰ τὰς πειραϊκὰς ἀποτελεσματικὰς ἐπιθαλασσίας ἀραιόγενης. «Ἐνα δεύτεροι μικρόν τάκεο, χωρητικότητας

Cable "KAKIS," Yokohama

P.O.Box 231

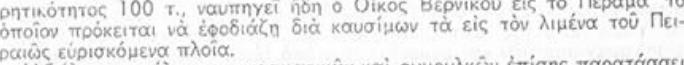
**NEPTUNE SHIPPING AGENCIES CO., LTD.**  
SHIP SUPPLY

No. 1, Chome, Kaigan-Dori, Naka-Ku,  
**YOKOHAMA**, Japan.

Tel: 2-2574 2-7186

We can supply all «VESSELS» Requirement in all three Department, DECK, ENGINE and PROVISIONS, in a Shortest notice.

E. HATZAKAKIS - T. SEITANIDES



Ἄξιολογον στόλον ναυαγοσωστικών και ριμουλκών επίσης παρατάσσει και ὁ ἔτερος ναυαγοσωστικός Οἶκος Μάτσα. Μεταξύ τῶν κυριατέρων σκαφῶν του είναι και τὰ ἔξι:

1) «Μαριγώ Μάτσα III», (Ναυαγοσωστικὸν ἀνοικτῆς θαλάσσης, ἀδελ-

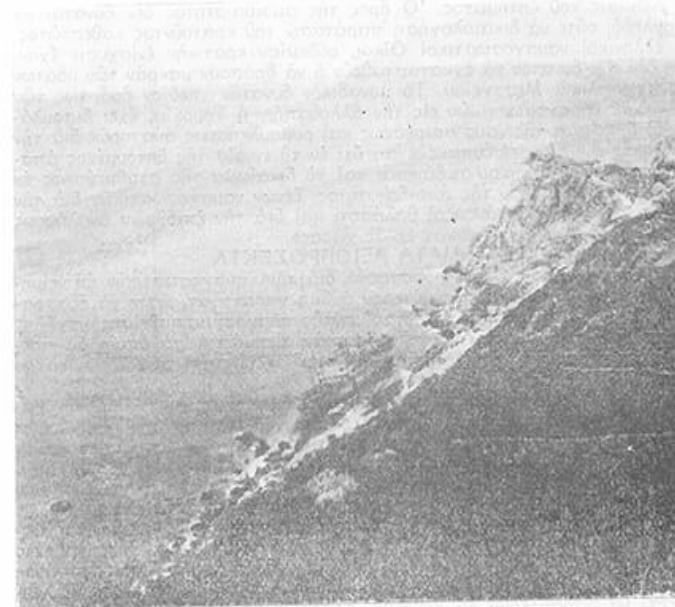
σὸν τοῦ «Βερνίκου Νικόλαος».

φον του «Εθνικού Νικολάου», που απέτισε καταστροφή στην πόλη, 2) «Άγιος Νικόλαος», (Άττικονίτην, 1851 τόνων, 650 ιππων), 3) «Λουκᾶς Μάτσας», (Ναυαγοσωστικών άνοικτης θαλάσσης, πλήρως ανακατασκευασθέν, 800 ιππων), 4) «Ιωάννης Μάτσας», (Ιταλικής ναυπηγήσεως, το 1939 ανακατασκευασθότη 1950), 5) «Κένταυρος», 6) «Ταξιάρχης» και 7) «Άης Γεώργης». (Τὰ τρία τελευταία είνε ρυμουλκά έξιππηρούντα τάς ανάγκας του πειραιακού λιμένος

Αρμότεροι οι Οίκοι, Βερνίκου και Μάτσα, διαθέτουν έκπτωτα παρακτισμάτων αύξησης της στάθμας της ροής, εύρισκομένους ἐν λειτουργίᾳ καθ' ολὸν τὸ εἰκοσιτετράροιν, ἐνώ ὁ Οίκος Βερνίκου συμπληρώνει τὴν ἀρτίαν ὄργανοσιν του μὲ ίδιοκτήτους ἐγκαταστάσεις εἰς τὸ Πέραμα, εἰς τὰς ὅποιας ἀποθηκεύεται καὶ συντρέψει οὐλικόν, ἐναγκάσιον διὰ τὸν πλήρη ἔχοτισμὸν τῶν σκαφῶν του, εἰς τὴν περίπτωσιν δυσκόλων ναυαγιασμοῖν καὶ μεγάλων ρυμουλκήσεων.

ΕΠΙΤΕΥΞΕΙΣ ΚΑΙ ΦΙΛΟΔΟΞΙΑ

Μέ τὸ ἀξιόλογον αὐτὸ ὑλικὸν καὶ τὴν ἀρτίαν ὄργάνωσιν των, αἱ Ἑλληνικαὶ ναυαγοσωστικαὶ ἐπιχειρήσεις, ἐπέτυχον ἀπὸ τοῦ 1950, κυρίως, νὰ ἐπεκτείνουν τὴν δραστηριότητά των εἰς τὰς ρυμουλκήπαις ἀνοικτῆς λάσπης, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ὑπεισέλθῃ καὶ νὰ ἐπιβληθῇ ἡ Ἑλληνικὴ Σημαία εἰς ἓνα νέον ἀξιόλογον τομέα τῆς διεθνούς ναυτιλιακῆς δράσεως.<sup>11</sup> Η ἰκανότης καὶ ἡ μεγάλη περίοδος τῶν Ἑλλήνων γνωμαγοσωστῶν ἐδόθησαν, στε ἀξιόλογοι ἐπιτυχίαι νὰ θεμελιώσουν τὴν φήμην τοῦ Ἑλληνικοῦ ρυμουλκοῦ καὶ εἰς τὸ τομέα αὐτὸν. Διότι ἀποτελεῖ τῷ δόντι μεγάλην ἐπιτυχίαν ἡ κατὰ τὸ 1950 ρυμουλκήσις τοῦ ἀτμοπλοίου «Νικόλαος Α.» εἰς μί-



Τό φορτηγόν ἄ)π «Τερψιχόρη», ως ἔχει ἐσκείπει εἰς βραχώδη ἀκτὴν τῆς Σκιάθου. Διότι τὴν ὄντλκυσιν του ἐργάζονται επιτυχῶς τὰ ἑλληνικά ναυαγοσωστικά.



"Ωστε ή περίπτωσις άποκτήσεως πλοίων στή σημαία μας δέν ήταν υπόθεσης εφοπλιστική, αλλά υπόθεσης, μάλλον, πολιτική. Κοντά σ' αυτά, ελείπεται και τό χρήμα. Αι άποδημώτες τών χαρακτήρων από τόν πόλεμο πλοίων μας ήσαν πολύ μικρότερες από κείνες που είχαν τώρα και αυτά τά προπολεμικά υπόλοιπα. Άλλα και αυτά τά χρήματα ήσαν δεσμευμένα από την Αγγλική και ίσως και την Ελληνική Κυβέρνησην. Δυό τρείς μονον από τούς επιχειρηματίες του Τόπου μας μπορεί νά είχαν την δυνατότητα νά συνεχίσουν θαλασσινές επιχειρήσεις. Συμπληρώνων ακόμη και τήν καταστροφή που έπεφερε μια πραξία του υπουργού Τζίφου, όπου έπεδαλε στους κατόχους μικρών έπιτάκτων πλοίων — ακτοπλοία και μικρά φορτηγά — τήν αναγκαστικήν ασφάλιση τους στόν Ελληνικό Ασφαλιστικό Όργανο μεταξύ Κινδύνων Πολέμου, τόν γνωστόν ως Α.Ο.Κ.Π. από τους και δέν απεζημώθησαν.

Σ' αυτήν άκριδών τή δύσκολη στιγμή της, ή ναυτιλία μας και οι "Ελληνες ναυτιλόμενοι είχαν και μία ευνοία της τούχης. Τό διότι στόν Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εύρισκετο ο 'Άβραάμ.'

Γύρω του ωργίαζε τό οικονομικό πανδαιμονίο τής ρημαγμένης χώρας μας. Βαθύλωντας άντιλψέων, κομματικές διαμάχες, φιλοδοξίες, συμφέροντα, κοινωνικό, πλήρες έξαρθρωμα, άναμεσα στο όποιον ο κομμουνισμός, έστα και λίγους μηνές μετά την αποτυχία τής ανταρσίας του, άλλων πρός δλες τίς κατευθύνσεις με πολλές έπιτυχίες και με περισσότερες έλπιδες του.

Έκδηλη και άπελπτη ή δυστυχία τού Τόπου. Ο θέν πανάθλιος ναυτεργατισμός είς μάτην έπεριμενε τον Μεσοία του.

Άλλα έπρεπε περι ύποθέσεως χειριζομένης από τόν Άβραάμ. "Αφισε πίσω του διαφωνούντας ή συμφωνούντας τούς διασφόρους παράγοντας. "Αφισε τίς έπιτροπές νά συνεχίσουν τ' ατελεύτητα τους προγράμματα, άφισε τόν υπουργό των Οίκονομικών χωρίς συγκεκριμένες αποψίες.

Και ήλθε στήν Αμερική. "Έπρεπε νά άποκτήσουμε ναυτιλία τό ταχύτερο. Μέ γράμματα, έγγραφα, τηλεγραφήματα και άλληλοςγκρουμένες ένεργειες, ένα τόσο μέγα λήπτημα δέν ήταν δυνατόν νά πρωθετή. Άλλα και στήν Νέα Ύόρκη ή άτμισθαιρά δέν ήταν διαγεγέτερη.

Και έδω άντιδραστις. Και έδω άποκαρδιωτικά επιχειρήματα από τόν πρώτο τυχόντα, είτε ένδιαφερόμενος έφοπλιστής, είτε έλληνικό κρατικό δργανό, είτε άπλων παραπρήπης ήταν αυτός.

Θυμάμαι, και όλοι θυμούμεθα, τή δυσφήμηση κατά τών «λίμπερτς». Τενεκέδενια καράδια τά έλλεγαν, που κούσουντα στή μέση μέ την πρώτη θαλασσοταραχή. "Οτι οι ήλεκτρικές τους συγκολλήσεις δέν πρόκειται νά διατηρηθούν πολύ. "Οτι ξάνουν τίς έλικες μέ τό παραμικρό. "Οτι είναι βαρυφορτωμένα μέ κάμαρες και περιττά, υπερναυπηγήματα σέ σημείο που οι ναύλοι δέν θά φθανούν ούτε γιά χράματα. "Οτι τά έλασματά τους έχουν γίνει από σίδερα κατωτάτης ποιότητος και οι σκουρίες πού θά έπακολουθήσουν σέ λίγο θά είναι άνευ προηγουμένου. Και ένα σωρό άκομη κουσύρια, γύρω από τά όποια αι πενίχραι μας γνώσεις άδυταρούν νά σχολιάσουν.

Έντύπωσα μου άφισε μία κρίσις τού άσιμηντου έφοπλιστού Χατζηλία διάν συνέτρωγε μέ άμαδα 'Ελληνων έφοπλιστών στό έστιατόριο τού Τζίμη στήν κάτω πόλη τής Νέας Ύόρκης. Τήν δέ συζήτηση παρηκολούθησα διότι ιδίως παρευρισκόμενος και άκουων.

"Έλεγε, λοιπόν, ο καλός έφοπλιστής:

— Δέν άλλάζω τό «Δωριδάκι» μου μέ δλα αυτά τά «λίμπερτς», που δέλει νά μάς φορτωση δ' Άβραάμ.

«Δωριδάκι» δέ ένωνται στό προπολεμικό του φορτηγό «ΔΩΡΙΣ», που είχεν έπιζησει τού πολέμου.

Λίγοι, πολύ λίγοι οι διατεθειμένοι νά πάρουν «λίμπερτς». "Η μόνη τους έλιξη ήταν ή κάπως εύκολη άπόκτησίς τους και ή συνεχίζομένη, άλλα μέ πολλούς φόδους καταρρέεσσες, στάθμη τών ναύλων.

Μισό και πλέον έκαστομύριο δολλάρια ήταν ή άξια τών πλοίων. Τό τέταρτον θά κατεβάλετο άμεσως. "Ενώ άλλο μικρό ποσοτόν θά ήτο έγγυότης έκ τών δεσμευμένων άποκινησεών του Λονδίνου. Διά τά ύπολοιπα, θά έδιδοντο έξαμηνοι δόσεις έπι δεκαεπταετίαν μέ τήν έγγυότης, άλλως, τού 'Ελληνικού Κράτους.

— Θά μάς παρασύρη τό Κράτος σέ οικονομικό άδιεσδο μέ τά «λίμπερτς», έλεγαν οι έφοπλισταί.

— Οταν άρπάδουν δι, τι άρπάδουν οι έφοπλισταί μέ τά «λίμπερτς», διό είναι άκομη καινούργιος και έκμεταλλευτικά, θά τά παραπήσουν υπερά στήν καμπούρα τού 'Ελληνικού λαού. "Έλεγαν οι έξ Αθηνών πατριώτες.

— Διά τής δυστυχίας και εις βάρος τού γυμνόποδος 'Ελληνικού λαού ζητούν νά δημιουργήσουν 'Έλληνας έφοπλιστάς', έδημοσίευσε στόν Τύπο, άλλος, άκατανότητος και νεοφώτιστος τότε παράγων τής Ναυτιλίας.

— Επισκεφθήκαμε τόν Άβραάμ στό Σάν Μόριτς τής Νέας Ύόρκης δέκα περίπου ναυτεργάτες. Μάς τρόμαζαν τά λεγόμενα και άκουσμενα. 'Αναλογιζόμαστε τί θά γίνουμε άν δ' Άβραάμ φύγη άπρακτος.

Τον περιμέναμε στόν προθάλαμο τού διαμερίσματό του. 'Από μέσα τόν άκουσματε πού ένω πλενόταν έσφυριζε ένα τραγούδι ρουμελιώτικο.

— Ήταν τό σύνθημα τής αισιοδοξίας. Και τήν αισιοδοξία αυτή μάς τήν

έτονωσε σέ λίγο μέ τήν διαθεσίσιση, ότι δέν έπιστρέφει στήν 'Ελλάδα, χωρίς νά πάρη σα περισσότερα «λίμπερτς» μπορέσῃ.

Θυμούμαι άκομή και δλοι μας θυμούμεθα, ότι μετά τήν παραχώρηση τών έκατον «λίμπερτς», οι αγορασταί δέν προστηρούντο στήν παραλαβή τους.

Στά γραφεία τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων έφοπλιστών Νέας Ύόρκης έδιαδείζαμε μάς έκκληση πρός τά μέλη της νά σπεύσουν στήν παραλαβή τών πλοίων, άλλως έκινθνεύμεις μάς θελούοποιηθούμε και ώς Κράτος και ώς άτομα. Αύτά δέ σέ έποχη όπου άλλων κυβερήσεων έπιμονες αιτήσεις γιά «λίμπερτς» απέρριπτον από τήν 'Αμερικανική κυβέρνηση.

Ο αύξων αριθμός του έξκαστου πρώτου παραληφθέντος πλοίου παρέμεινεν διάν συνεχίσιας έπι μήνα και πλέον περίπου. Τελικά δέ τά είκοσι πέντε τελευταία λίμπερτς παρελήφθησαν από τίς μεγάλες μας έφοπλιστικές 'Εταιρίες, διά νά άποφύγωμεν τήν γελοιοποίησιν, ένω τό πνεύμα τής 'Αμερικανικής έκχωρήσεως, άλλα και τής 'Ελληνικής Κρατικής έγγυσεως, ήτο ή χορηγήσεις τοιούτων πλοίων είς μεμονωμένους έφοπλιστας, απόλεσταντας τά σκάφη των κατά τόν πόλεμον και μή δυναμένους δι' άλλου πρόποτο νά άποκτήσουν πλοία.

Ἐν τώ μεταξύ και τό τόν πανίσχυρον τόν πνεύματος τής 'Αμερικής άργανων του και άσυδουσαν τού τόπο, κατέβαλεν ώργανωμενές προσπάθειες γιά τήν αποτυχία τού ίπουργού. Άλλα και μετά τήν έπιτυχιαν, έπι πολὺ συνεχίσει τή διαλυτική του δράση. Τά δέ συμπτώματα τών πρώτων μηνών τής κινήσεως τών 'Ελληνικών έκείνων λίμπερτς είς διούσας μας είναι γνωστά.

Δέν τόν συνεχώρησε τό «κόμμα» τόν Άβραάμ. 'Η δέ μηνις έναντιον του έσφισθη νέους δρόμους έπιθέσεων.

Διά τούς γνωρίζοντας τά πράγματα, ή δυσφήμησις, ή διασυρμός, τό πεύδος, η σκανδαλοθήρια και τή περατολογία ευρίσκονται είς τό οποιοτάσιον τής προπαγάνδας τού, ή δέ χρησιμοποίησις τούτων έχει άλαχθη είς επιστήμην και διδάσκεται είς τά σχολάς και τά Πανεπιστήμια τού είδους.

Ἐτού, πρίν άκομά σφυρίζη τήν άναχωρήση του τό τελευταίο 'Ελληνικό λίμπερτς από τά 'Αμερικανικά κρηπτιδώματα, έτροφοδοτούμεθα μέ τά άγανγώματα τού «Σκανδάλου».

Τώρα τί άφεων αύτό τό σκάνδαλο και τί περιείχε ή κομμουνιστική κατά τού 'Άβραάμ έπιθεσις, ή μή συζητήθη. 'Ας μή ταράξουμε περισσότερο τή μηνημή έκείνου, πρός τόν όποιον τόσα πολλά οφείλουμε:

Άλλα θα γελοιο περιεχόμενο είχε ή αποκάλυψις, θα συχαμένο σκούληκι ήταν στήν πραγματικότητα τό λαδάρικο τού «Ριζοσπάστη», είχε τήν εύκαιρια και τά καλλιεργημένα αύτια νά δεχθούν τήν ύποτιθεμένη συνέχεια.

Η δέ συνέχεια ήταν, δι θι, τρία, ίσως και πέντε έκαπη τόν ίδιοτησίαν τού... 'Άβραάμ.

Ένθυμούμεθα δένδασα και τήν άλλη συνέχεια:

—"Οταν δι Άβραάμ άπετέμφη, έζητηθεί από τήν Κυβέρνησην τής 'Αμερικής νά μάς παραχωρήση πενήντα άκομη λίμπερτς. 'Εν τώ μεταξύ ή άξια τών λίμπερτων ως πλοίων από πάσης άπόφεως ικανοποιητική, είχε διαπιστωθή, οι δέ ναύλοι έξηκολούθουν σέ έπιπεδα έπικερδη.

Τήν άπροβυθιμών τών πλοίων αγοραστών ώς πλοίων από πάσης άπόφεως ικανοποιητικής λίμπερτς πάση θυσία. 'Ο νέος ύπουργός, έχων πρό δόθαμα τό πάθημα τού 'Άβραάμ, άπεικρινόθη τής πρωτοδούλιας. 'Ο πίνεδ τών άγροπαστών περιεφέρετο από έπιτροπής είς έπιτροπήν, έφθασε στό 'Υπουργικό Συμβούλιο. Έφθασε στή Βουλή τών 'Ελλήνων, χωρίς νά λάθη τελείων ήρησης περιούσαν πλέον λίμπερτς!

Ἐχάσαμε τά πενήντα αύτά πλοία. 'Άλλα διεσώθη ή δεύτερος ύπουργός από τό δεύτερο... σκάνδαλο.

\*\*\*

—"Ενώ δι Άβραάμ άπέρχεται στή σίωνιότητα, δέν μπορούμε νά άποφύγουμε τούς συλλογισμούς μας.

Δέν άπεκτησε μέ τή θαρράδει του πολιτική μόνον δύο ή πέντε λίμπερτς δι Άβραάμ έπιθεσις. 'Απέκτησε έκαπο, πού ζούν και κινούνται θαρράδεις ή έκινθηση εκείνος. 'Εδρεψαν μάς γονιμωτάτης έπιπετείας τά είσοδηματα. Καινείς δέ δέν θάνηψη ήτι προϊόντα έκείνων τών έκατον λίμπερτς είναι τά πλειστά τόν υπό ζέξας σημαίας 'Ελληνικών πλοίων, σσα είναι τούλαχτον πράγματι 'Ελληνικά.

Χωρίς τήν χειρονομίαν 'Έκείνου, τότε, θ' άπομένωμε δίχως ναυτιλία, κλάιστες και τό χαμένο ναυτιλιακό μας μεγαλειό, ζητώς κλαίστε τόσα παρελθόντα μεγαλειό τής πολύπαθης φυλής μας.

Φεύγει με τό πράποντο στά χείλη ή μεγάλος μας Υπουργός. Και άν ηύτηξε νά άκουνται κάτι στά τελευταία του, ύποπτροιόν τής άχαριστιας μας και αύτό ήταν τό δι οικομεία ήταν τά τάσ θαλάσσας 'Ελληνικά λίμπερτς, πήραν άμετάλητη τήν ονομασία τών «Έκατο λίμπερτς τού 'Άβραάμ».

Πέραν τούτων, τίποτε δέν ιπάρχει άλλο. 'Άλλα από τήν ίπαρει τούς τήν έγαλουχηθή τή γνωστό άλλο μέγα. 'Η σημειώνη μας ναυτιλιακή ύπερασπιμία,

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

**Διά τά έμβασματά σας πρός τούς ένων 'Ελλάδι οικείους σας προτιμάτε τήν πρόθυμον**

# ATLANTIC BANK

OF NEW YORK

έκ συγχωνεύσεως

HELLENIC BANK TRUST COMPANY και

BANK OF ATHENS TRUST COMPANY

**Κεντρικόν Κατάστημα:**

205 West 33rd Street, NEW YORK 1, N.Y.

Member Federal Deposit Insurance Corporation

**Υποκατάστημα:**

139 William Street, NEW YORK 38 N.Y.

## ΝΕΑ ΑΡΤΗΡΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Η ΔΙΩΡΥΞ ΑΓ. ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΥ - ΜΕΓΑΛΩΝ ΛΙΜΝΩΝ

Τὸ σχέδιον τῆς κατασκευῆς τῆς θαλασσίας ὅδου τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, ἀπό τοῦ Ἀτλαντικοῦ μέχρι τῶν Μεγάλων Λιμώνων, φαινεταὶ στὶς εἰσινθέντες εἰς τὴν ὁδὸν τῆς πραγματοποίησεως. «Υστερὰ ἀπὸ συζητήσεις αἱ ὄποιαι διήρκεσαν ἐπὶ 30ετεῖς καὶ πλέον, καὶ κατὰ τὰς ὄποιας ἑλέχθησαν ὅλα τὰ ὑπὲρ καὶ κατά, τὸ σχέδιον ἡκήθη πρὸς συζητησιν ἐπιώπτου τοῦ Κογκρέσου. Ἀπὸ τας διεξαχθείσας μέχρι τούτης ψηφοφορίας εἰς τὴν Γερουσίαν καὶ τὴν Βουλήν, τεκμαίρεται οὖτις τὸ σχέδιον θάψισθαι ὑπὲρ τοῦ Κογκρέσου.

Την μεγιστήρια ἀντίδραστιν εύρε τὸ σχέδιον μέχρι σήμερον ἐκ μέρους τῶν λιμένων τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου. Ὑπάρχουν ὅμως σήμερον ἐνδείξεις, διτὶ καὶ οἱ μέχρι τούδε ὑποστηρικταὶ αὐτοῦ πρῆξισαν νὰ ἀναθεωροῦν τὰς ἀπόψεις των ἀπό την εὑρύτατα προπαγανδοὶ ζυμένην σκέψιν καὶ φοβίαν περὶ διεισδύσεως ἔνων σκαφῶν.

Έσχωτας μάλιστα, τα Καναδικά και Αμερικανικά συμφέροντα, αναγνωρίζοντα τό γεγούς διτι αι υπό ξένη σημαίαν ναυτικαί επιχειρήσεις θά παποτελέσουν τους μείζονας παράγοντας της μεταφορικής κινησίας εως την "Αγιον Λαυρέντιον και τας Μεγάλας Λίμνας και διτι άκουμεις ταλέυματα σιδήρου θά μεταφέρονται από Λαμπτράντο διά σκαφώ υπό Λιβεριανήν, Παναμαϊκήν και Οιδουρανικήν σημαίαν, ένεργούν νύν κά λιθφουν μέτρα ανακοπής της έπιδρομης αυτής της ξένης ναυτιλίας, περιορίζομένης της κινησίας της μεταξύ των Αμερικανικών και Καναδικών λιμένων.

Ἐκδήλωσις τῶν ἐνεργειῶν τούτων είναι καὶ ἡ ἐμέρους τοῦ Προέδρου τῶν Καναδῶν ἐφοπλιστῶν διατυπωθεῖσα πρότασις περὶ κατασγελίας (καὶ μὲν ἀναινέσωσες) τῆς συνδήκης μεταξὺ Καναδᾶ καὶ Βρεταννικῆς Συμπολίτειας, λέγοντος ὅτι τὰ Βρεταννικά σκάφη ἔχοντα χαμπλὸν, μισθολόγους καὶ δλιγύθερα γενικά ἔδοξα ἐκμεταλλεύεσσα, συναγωγοῖς· οντα ταὶ Καναδικά, ἀποστάσαντα ἀπό αὐτὰ μέγα μέρος τῆς μεταφορικῆς κινήσεως ἔπι τῷ Καναδικῷ ἄκτῳ.

Έπειρα έκδηλωσις εναντίον της διεισδύσεως της ξένης ναυτιλίας είς την κίνησην των Μεγάλων Λιμενών είναι ή έκ μέρους της Έπατιράς Μεταφορών έπι τών Μεγάλων Λιμενών καὶ ή έκ μέρους της Έθνικής Ένοσεως τών πλοηγών του Καναδᾶ καὶ τών πλοηγών της Αμερικῆς, οι οποίοι άξιούν όπως τὰ ὑπὸ ξένην σημαίαν σάφει θέμεσιν καὶ έχουν διαρκῶς ἐφ̄ οἴσον εύρισκονται εἰς τα ἀπό Μοντρέαλ μέχρι δόλκαληρου της περιοχῆς των Λιμενών πλοηγών έχοντα δίπλωμα καὶ ἀδειαν (τῆς τοπικῆς Κυβερνήσεως).

Τό σχέδιον πάντως της διανοίξεως θα λασσούσας όδου διά τον 'Αγ. Λαυρεντίου από 'Ατλαντικού μέχρι τών Μεγ. Λιμνών μάλισταν θα πραγματοποιηθή. 'Η συνεργασία 'Ην. Πολιτειών και Καναδά έξαρτάται από την απόφασιν την οποίαν τελικώς θα λάβη περὶ αὐτής τό 'Αμερικανικού Κογκρέσον. Φαίνεται νὰ είναι εύνοική διά την έκτελεσιν του έργου. Προβλέπεται ότι έναρξης έκτελεσεως των έργων του δύο σχεδίου θα γίνη κατά τά τέλη του πρέχοντος έτους 1954 καὶ ότι η περάτωσις αὐτών θα ἔχη συντελοθή κατό τό 1960 ή διλόγον δραδύτερον.

Τότε πλούσια με βύθισμα 25½ ποδών θά δύνανται να ἀναπλέουν μέχρι τῶν λιμνῶν Ὀντάριο καὶ Ἡρκ καὶ νὰ καταπλέουν ἔμφορτα ἐξ αὐτῶν εἰς τὸν Ἀτλαντικόν. Περιορίζοντα δὲ λίγον τὸ φορτίον των, εἰς τρόπον, ώστε νότια ἔχουν ολιγώτερον βύθισμα, θά δύνανται νὰ φέρουν καὶ εἰς τὰς λίμνας Χοῦνον. Μίτσιγκαν καὶ Σαπούριο.

Η μελλουσά νά κατασκευασθή διώρυξ δεν θα είναι κατάλληλος διά τα μεγάλα ωκεανοπόρα λάινερς. Θά έχη δάσος κατά τι διλιγώτερον του απαιτουμένου διά τὸν διάπλου μεγάλων ωκεανοπόρων φορτηγών έν πλήρει φορτώσεων. Κατά τὰ πρώτα ἔτη η θαλασσοσία αύτη δόδος υπολογίζεται ότι θά σημειώσει μεταφορικήν κίνησην φορτιών ἀνερχομένων εἰς 44,5 ἑκατομμύρια τόνων, ητοι κατά 40% περισσότερον της μεταφορικής κίνησεως φορτιών διά τὴν διώρυγος τοῦ Παναμᾶ. Η ἡλεκτρικὴ ἐν ἕργεια, είναι ὁ σπουδαίοτερος παρεργών τῆς ὅσσον τὸ δυνατόν ταχυτέρας ἀπόπερατάσσεως τῆς ἐν λόγῳ θαλασσοῦ ὄδου. Αἱ ἀνάγκαι τοῦ Καναδᾶ εἰς ἡλεκτρικὴν ἐνέργειαν αἰδέανουν παραλλήλως πρὸς τὴν ἐπέκτασιν τῆς διομήναντοτεσσερες τῆς χώρας. Ή ἐπαρχία Ὀντάριο μὲ τάς 100 νέας Καναδικὰς διομήναντις ἔχει ἐλλειψιν ἡλεκτρικὴν ἐνέργειας. Εἰς τὸν τομέα τῆς Ἰντερνάσιοναλ Ράΐτντς τοῦ ποταμοῦ τοῦ Ἀγ. Λαυρεντίου τμῆμα μήκους 46 μιλλίων διήκοντος πρὸς τὰ κάτω ἀπὸ τοῦ Ὀγδεύμπουργος τῆς Ν.Υ., 2,2 ἑκατομ., ιπποδ. ἐνέργειας είναι ἀ-χρησιμοποίητα. Εἶναι η μεγαλύτερα δυναμικὴ πηγὴ ὑδροηλεκτρικῆς ἐνέργειας κλειστὴ εἰς τὴν κατανάλωσιν. Μὲ μικράν σχετικῶς δαπανήν, ἐνέργεια αύτη θὰ ἀναπτυχθῇ. Ο Καναδᾶς πιέζεται ὑπὸ τῆς ἀνάγκης νὰ ἐνέργηται πρώτος καὶ πρὸς τοῦτο ιδρυσε τὴν Ὅδροηλεκτρικὴν Ἐπιτροπὴν τοῦ Ὀντάριο πρὸς θὰ ἀνάθεστη τὴν κατὰ αὐλογούμενα αύτῷ μέρος διαχειρίσισιν τῆς ἀπαντύμεως τῆς Ὅδροηλεκτρικῆς ἐνέργειας. Η Ὁμο-

ΑΙ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΙ Η ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ

σπουδιακή ἀφ' ἑτέρου ἀμερικανική Ἐπιτροπὴ Ἐνεργείας ἔξουσιοδότησε τὰς Ἀρχὰς επὶ τῆς Ἡλεκτρικῆς Ἐνέργειας τῆς Πολιτείας τῆς Ν. Υόρκης νὰ αναλάβῃ την ἐκτέλεσιν τοῦ ἑτεροῦ ημίσεος τοῦ ἑργοῦ. Τὸ περιφερειακὸν Ἀμερικανικὸν Ἐφετεῖον, ἀπόρριψαν ἀγώνων ἴδιωτικῆς ἐταιρίας ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας, ἐκήρυξε νόμιμον τὴν χορηγηθεῖσαν ἀδειὰν ἐκτελεσθεῖσαν τοῦ ἑργοῦ υπὸ τῆς Πολιτείας Ν. Υόρκης καὶ ήδη αναμενεῖσαι ἡ ἀπόφασις τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν εἰς ὁ κατέφυγαν αἱ ἴδιωτικῶν συμφέροντων ἐταιρίαι.

Τα εργα δια την ναυσιπλοιαν υπολογιζεται να έχουν αποπερατωθη τών 1960 ή και διλογίου άργυρότερον, άλλ ούσον αφόρ την παραγωγήν ηλεκτρικής ενέργειας ύπάρχει ηδη έξισθαλισμένη πελατεια διά την προβλεπομένη έποισαν παραγωγήν 12,6 δισεκατ. ωρισίων κιλοβάτ. Τού ήμισεος της παραγωγής ταυτης έχει ηδη άναγκην το 'Ονταριο. 'Η Πιλείτεια Νέας 'Υόρκη προβλέπει ζητησιν οχι μονον πρός κάλυψιν των άναγκων της ίδιας περιφερειας, αλλ και ζητησιν από την Νέαν 'Αγγλιαν, την Νέαν Ιερσέπην και την Ηνεσλύβιαν.

Τό από Μόντρεαλ πρός τὰ ἄνω τμῆμα τοῦ ποταμού, ἔχον μῆκος 114 μιλίων, εἰναι στενὸς δισυλος. Ἀνο αὐτοῦ υπάρχει διώρυξ βάθους 21 ποδῶν, διηκούσα δι ὅλων τῶν Μεγάλων Λιμνῶν. Κάτω αὐτού, πρός τὸν Ἀτλαντικὸν, υπάρχει διώρυξ βάθους 35 ποδῶν, δι' οὓς δύνανται πλοία νέα ἀναπτίλεουν από τοῦ Ἀτλαντικοῦ μέχρι Μόντρεαλ. Ἀλλ οἱ τὸν στενὸν αὐτὸν διάυλον αἱ διώρυγες καὶ οἱ υδατοφράκται, οἱ ὁποῖοι διευκολύνουν τὰ πλοῖα νά διέρχωνται από τὰ ἀβαθή καὶ τὰ ρεύματα, εἰναι στενοὶ καὶ ἔχουν βάθος μόνιον 14 ποδῶν. Μεγάλα θέμεν σκάφη δὲν δύνανται απολύτως νά διέλθουν, μετρίου δὲ μεγέθους κιόνον ἂν εἰναι ἐλαφρῶς φορτωμένα.

Οι ἐμπειρογνώμονες ίσχυρίζονται, διτὶ ἀν διευρυθμῇ αὐτὸς ὁ στενός διαιλος καὶ ἔκδιαιλος ἡ πενταπλασιασθή ὁ δύγκος του διατειρασθωμένου φορτίου. Τὸ τέταρτον τότε τῆς κινήσεως θὰ ἀποτελήσηται πλοίων εκτελουμένων τακτικούς πλόας μεταξὺ τῶν ἀκραίων λιμένων τῶν Μεγάλων Λιμίνων καὶ τῶν λιμένων τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Τὰ ἄλλα τρία τέταρτα τῆς κινήσεως θὰ ἀντιπροσωπεύενται από φορτηγά, μεταφέρονται ἔγχωρια προϊόντα ἀπό τὸ ἕνα μέρος τῶν περιοχῶν τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου — Μεγάλων Λιμίνων εἰς τὸ ἄλλα. Τὸ πλειόντας τῶν φορτίων θὰ ἀποτελήσηται ἀπό προϊόντα ἀπαιτούντα ἐποχιαλικές, μετακινήσεις, ως δημητριακά ἢ βαρύ φορτίον, ὡς μεταλλεύματα σιδήρου. Σχεδὸν τὸ πιούσι του φορτίου τὸ διόπιον θὰ μεταφέρεται διά τῆς νέας ταύπης θαλασσίας ὁδού, θὰ είνει μεταλλέυμα σιδήρου ἀπό τὰ νέα μεταλλεία τοῦ Λαμπραδόρ πρὸς τὰ ἐργοστάσια σιδήρου καὶ χάλυβος τῆς Κεντρ. καὶ Δυτ. Ἀμερικῆς. Αἱ βιομηχανίαι σύνται σιδήρου καὶ χάλυβος τῆς Κεντρικῆς Δυτικῆς Ἀμερικῆς στοιχίζονται στήμερον κυρίως επί τῶν υψηλού βαθμού μεταλλεύματων, τῶν ἔξαγονέμενων ἀπό τὴν περιοχὴν Μεσσαμπτή Ρέιντζ, ἔγγυς τῆς κορυφῆς τῆς Λίμνης Σαπούριου. Φορτηγά τῆς λίμνης ἐργάζομεν με χαμηλὸν κοστὸς μεταφέρουν τὸ μετάλλευμα τούτῳ ἀπό τὸ Ντούλονθ, Μίν καὶ τὴν Σαπούριον εἰς κέντρα, ώς τὸ Γκάρυ τῆς Ἰνδ., καὶ ἀκραίους λιμένας ἔγγυς τοῦ Γιαγκοτάουν, τοῦ Ὄχαίου, καὶ Πιτσούργους τῆς Πανσ. Ἀλλὰ τὰ πλουσιώτερα μεταλλεύματα τοῦ Μεσσαμπτή ἀρχίζουν ἥδη νά ἔχανταί τούνται. «Πάρχουν, βεβαίως, ἐκεὶ κοιτάζομενα μεταλλεύματας χαμηλού βαθμού, ἀλλ ἡ ἔκμεταλλεύσις του εἶναι μᾶλλον διπαντρά.

Κοιτάζαμετα μεταλλεύματος υψηλού βαθμού ἀνεκαλύφθησαν ἐσχάτως εἰς τὴν περιοχήν τῆς Λίμνης Σαπούριο του Καναδά, τὰ ὄπιοια θά διαπληρώσαντα τὴν μείωσιν τῶν πλουσίων ἀπόβεμάτων τοῦ Μεσαμπτίου. Οἱ ἐμπειρογνώμονες, δικαῖοι, εἰς τὰ ζητήματα τοῦ χάλυβος πιστεύουσιν, διτὶ αἱ βιομηχανίαι αὐταις θά πρέπει νὰ στριξώνται μᾶλλον εἰς τὰ νέα ρυθμίατα τοῦ Λαμπραδόρ. Κατ’ αὐτοὺς, δικαῖοι οὐ εἶναι οἰκονομικά τὰ μεταλλεύματα ταῦτα, πρέπει νὰ διανύσουν τὴν μεγαλύτεραν ἀπὸ Λαμπραδόρ εἰς τὰ κέντρα Χάλυβος ἀπόστασιν διὰ τῆς ὑδατίνης μᾶλλον ὅδου παρὰ διὰ τοῦ σιδηροδρόμου. Υπολογίζεται, δικαῖοι, 20 εκατομμύρια τόνων μεταλλεύματος Λαμπραδόρ θά μεταφερθούν κατά τὰ πρώτα ἑπτά διὰ τῆς ὑδατίνης ὅδου τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς κατασκευῆς της. Ἐν παραστῇ ἀνάγκη μεταλλεύματος ἐκ τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς δύναται νὰ μεταφερθῇ ἐπίσης διὰ τῆς αὐτῆς ὅδου.

"Αλλά φορτία πρὸς τὰς Λίμνας τὰ δόπια θὰ μεταφέρωνται διὰ τῆς θαλασσίας αὐτῆς ὁδοῦ θὰ είναι γιανύθρακες, πετρέλαιον καὶ παράγωγα πετρελαίου, χάρτης, ξύλεις, πολτός ἐκ έλου καὶ ἄλλα ηῆς, πελαμβανούμενάς καὶ φορτιών δι' ὑπερπόντιους προορισμούς. 'Αλλὰ καὶ μὲ τὸν στενὸν νῦν δίσιυλον ὑπάρχουν ὑπερπόντιοι μεταφοραί. Μικρά φορτηγά ἔξι Εύρωπης ἐκφορτώνουν το φορτίο των εἰς Μόντρεαλ καὶ πρωχώνων πρὸς τους λιμένας τῶν Μεγάλων Λιμνῶν. 'Εκεῖ ἐκφορτώνουν τό ὑπόλοιπον φορτίον καὶ φορτώνουν Ἐλαφρώνες εἰδῶν ἔξαγωγής.

CONSIGN YOUR VESSELS AT MARSEILLES TO:

# **MICHAELIDES & C°**

**7, RUE BEAUVAU**

**STEAMSHIP AGENTS & BROKERS**  
CHARTERING, SALE & PURCHASE, BUNKERING, STEVEDORING & REPAIRS

**Brokers for the Construction of Cargo Vessels & Tankers** • **Mortgages arranged on Shipping Property**

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

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

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

QUICK DESPATCH  
TELEGRAMS: «MICAL»—MARSEILLES

ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΝ ΜΑΣΣΑΛΙΑ

**Πρακτορεύσεις, Ναυλώσεις, Άγοραπωλήσια, Έπισκευαί, Ανθρακεύσεις, Φορτοεκφορτώσεις, Ναυπηγήσεις και Δάνεια έπι άτμοπλοιών και πετρελαιοφόρων.**

## ΑΙ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ Η ΑΥΞΗΣΙΣ

‘Η στατιστική άνασκόπησις του 1953 του ‘Οργανισμού των ‘Ηνωμένων Εθνών, εις τό τμήμα περι θαλασσίων μεταφορών αναφέρει ότι κατά την περίοδον των 20 έτών, μέχρι τον 1952, τά μεταφερθέντα διά θαλάσσης έμπορεύματα και ειδή ηγήσαντα κατά 89 %. Οι κάτωθι παρατημένοι άριθμοι άπό τα έτη 1929—1952 αντιπροσωπεύουν έκατομμύρια τόνων γκρος του δύκου της παγκοσμίου ναυτιλίας:

	1929	1937	1950	1952
	66.6	65.3	84.6	90.2

Οι έπομενοι τά φορτωθέντα έμπορεύματα εις έκατομ. μετρικούς τόνων:

	1929	1937	1950	1952
	470	490	550	660

Και οι άκολουθοι αντιπροσωπεύουν έκατομμύρια μετρικών τόνων ύγρου (δεξαμενοπλοίων) και ξηρού φορτίου — μή συμπεριλαμβανομένης τής κινησεως τών μεγάλων λιμνών:

	1929	1937	1950
Δεξαμενοπλοίων	70	105	230

	Ξηρού φορτίου
	385

Το δάρος ειδών φορτωθέντων εις πλοίοι έμειωθη κατά 17 % έν Εύρωπη πη μεταξύ τών έτών 1937 και 1952, πόληθη δύμας κατά 75 % έν Βορειού Αμερική, κατά 96 % έν Νοτιώ Αμερική και κατά 74 % έν Ασία. Κατά το έτος 1952 μεγαλύτερον τονάς έμπορευμάτων έφορτωθη εις Βόρειον Αμερικήν παρά εις Εύρωπην, άναστραφείσης ούτω τής κρατουμένης προπολεμικής καταστάσεως. Τό εκφορτωθέν δύμας τονάς έμπορευμάτων υπήρξε πολὺ άνωτερον παντός τού έτους 1937 κατά 7 %. Ή μείωσις του ξηρού φορτίου μεταξύ τών έτών 1937 και 1950 ισοφαρίσθη και υπερηκούτισθη υπό μεγάλης αύξησεως (119 %) τού φορτίου δεξαμενοπλοίων, τό διόποιον άντεπροσώπευσε κατά τό 1950 τά 42% τού δόλου έναντι 21% (τού 1937).

Τό πανκόσμιον έμπόριον, έξαιρέσει τής Ρωσίας, τών δορυφόρων της και τής Κίνας, μετρούμενον εις Αμερικανικά δολλαρία (τών ‘Ην. Πολιτειών) ήτο κατά τό έτος 1952 έλαφρώς χαμηλότερον τού κατά τό έτος 1951, αλλά κατά 3½ φοράς άνωτερον τού πλήρους προπολεμικού έτους (1938). Τότο οφείλεται αφ' ένδος μέν εις τήν κατά 40 % αύξησιν του δύκου του και αφ' έτέρου εις τήν κατά 150 % αύξησιν τών παγκοσμίων τιμών. Ή Εύρωπη (έξαιρέσει τών ανατολικών Εύρωπαικών χωρών) υπήρξε κατά τό 1952 ή εύρυτερον έμπορικών κινηθείσα ηπείρου, μολονότι ή συμμετοχή της (εις Αμερικανικά δολλαρία έκτιμωμένη) εις τάς παγκοσμίους είσαγωγάς παρουσιάζει πτώσιν από 52% τώ 1938 εις 42% τώ 1952 και εις τάς παγκοσμίους είσαγωγάς από 43% τώ 1938 εις 38% τώ 1952. Ήν τώ μεταξύ ή Βόρειος Αμερική σημειού αύξησης τής εις τό παγκόσμιον έμπόριον μεταξύ τών έτών 1938 και 1952 από 14% εις 21% διά τάς είσαγωγάς και από 19% εις 27% εις τάς είσαγωγάς.

Από τού πολέμου αι ‘Ην. Πολιτείαι έλαβον τήν θέσιν τής Μ. Βρετανίας ώς τής μεγαλυτέρας μόνης έμπορικής χώρας. Ή συμμετοχή τών ‘Ην. Πολιτειών εις τό δικόν παγκόσμιον έμπόριον (είσαγωγικών και έξαγωγικών) πολλέσσεν από 10 % τώ 1938 εις 15% και πλέον τώ 1952, ένα ή συμμετοχή τής Μ. Βρετανίας έπεσεν από 15% τώ 1938 εις 10% τώ 1952. Αι άμεσως σημαντικότεραι χώραι εις τό έμπόριον τώ 1952 έρχονται ή Καναδάς, ή Γαλλία και ή Δυτική Γερμανία. Ή Γερμανία δύμας τώ 1952 έξεποτε τήν Γαλλίαν, καταλαβανόσα τήν δευτέρων θέσιν μεταξύ τών μεγαλυτέρων έξαγωγικών χωρών τής Εύρωπης.

Ο δύκος τών παγκοσμίων έξαγωγών πήτο 40% μεγαλύτερος κατά τό 1952 τού δύκου τού 1938, έσπειρίσεις δε περιπτέρω κατά 2% αύξησιν κατά τήν πρώτην τριμηνίαν τού 1953. Ή συνδυασμένος δύκος έξαγωγών Καναδάς και ‘Ην. Πολιτειών συζέδον έδιπλασιάσθη μεταξύ τών έτών 1938 και 1948 και μετά τάυτα παρουσιάζει αύξησιν κατά 16% μέχρι τού 1952 ή κατά 29% μέχρι τής δευτέρας τριμηνίας τού 1953.

Ο δύκος τών παγκοσμίων έξαγωγών κατά τό έτος 1948 ήτο άκομη κάτω τού δύκου τού 1938 κατά 15% περίπου. Ήκτοτε δύως ηγήσε κατά 66% μέχρι τού 1952 ή κατά 75% μέχρι τής δευτέρας τριμηνίας τού 1953. Ή δείκται τού δύκου τών έξαγωγών, οι άναφερόμενοι εις τήν έν λόγο άνασκόπησην, έμφανίζουν τάς προσπαθείας τών Εύρωπαικών χωρών κατά τήν μεταπολεμική περίοδον πρός επέκτασιν τών έξαγωγών των, ένω συγχρόνως έμφανίζουν και τάς προσπαθείας τών πρός πειρορισμόν τών είσαγωγών. Ήδη όλων τών Εύρωπαικών χωρών, μόνον ή Μεγ. Βρετανία παρουσιάζει μείωσιν τών είσαγωγών, αι διόποια κατά τό 1952 ήσαν κατά 18% περίπου κατώτεραι τών είσαγωγών τού 1938.

**SOL**  
*Always at your service*

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

**DAWOOD & CO.**

7, Raffles Quay—SINGAPORE

Cables «LATHIPHA» 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

## Η ΧΡΗΣΙΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (†) ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΤΙΚΑΣ ΜΗΧΑΝΑΣ ΔΗΣΕΛ

Του κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ Α. ΛΑΙΜΟΥ, ναυπηγού-μηχανικού

Μία από τάς σημαντικωτέρας έξελίξεις, αἱ όποιαι ἔλαδον χώραν εἰς τάς ναυτικάς μηχανας δῆζελ, αἱ της ἐποχής της «στερεάς» αἱνε αἴρεσος εἰσαγωγής του πετρελαίου, εἶναι ἡ χρήσης του κοινού πετρελαίου της πετρελαίου «λεβήτων» εἰς τάς μηχανας αὐτάς.

Οἱ κατασκευασταὶ των εγνωρισαν, ὅτι εἴναι αἱ μηχαναὶ δῆζελ ἥθελον νὰ συναγωγισθοῦν ἀποτελεσματικῶς τους ἀτμοστροβίλους η καὶ ακόμη ταὶς παλινδρομικάς μηχανας, ἐπρεπε τὰ κατορθώθη ἡ μειωσης του κόστους τῆς κατανάλωσεως. Η χρήσης ἀλλως του κοινού πετρελαίου σημαντικον ἀπέδη δῆματα συναγωγιστικῆς προσόδου, μὲ ἀποτέλεσμα μίαν ξειλογονοιονομίαν εἰς τὰ ἔξοδα τῆς κινήσεως της μηχανῆς δῆζελ. Η οἰκονομία αὐτήν ἰσορροπεῖ τα ἔξοδα τῆς συντηρησεως, επισκευών καὶ ἀντικαταστάσεως διαφορών ἔξαρτημάτων, ἔξοδον πράγματι σημαντικά, κατά τὰ 10 πρωταὶ ιδίως ἔτη τῆς ζωῆς μιας μηχανῆς δῆζελ. Γώρα οἱ πλοιοκτήται προτιμοῦν νὰ εφοδιασουν τὰ πλοία των μὲ τα κατάλληλα μηχανήματα διὰ τὴν καύσιν του κοινού πετρελαίου ἀντί του ἀκριβωτέρου πετρελαίου Diesel.

**ΠΕΙΡΑΜΑΤΑ — ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ:** Τὰ πειράματα, τὰ σχετικὰ μὲ την χρησιμοποίησιν του πετρελαίου, ἥρχισαν κατά τὴν μεταξὺ των δύο πολέμων περίοδον, πλήν, ὅμως, δὲν ἐστέθησαν μὲ πλήρη ἐπιτυχίαν.

Μετά τὸν δεύτερο παγκόσμιο πολεμον, ὅταν το πρόδηλημα των καυσιμων κατέστη ἀρκετὰ πιεστικον, τὰ πειράματα ἐπανήρχισαν. Εἰς τὰ ἔργα στήριξης τῆς ἑταῖρας Alfa-Laval ἐγένενται πειράματα συστηματικά, βασιζόμενα κυρίως εἰς τὸν καθαρισμὸν των καυσιμων.

Ἀπεδείχθη, ὅτι τὰ κοινὰ πετρέλαια ἐπρεπε πρώτον νὰ καθαρισθοῦν καὶ ἀποβαλούν κάθε ἴχνος ὑδάτος, λάσπης, τέφρας κλπ., διὰ νὰ επιτευχθῇ δὲ τὸ μεγίστον του καθαρισμὸν ἀπό τὰς ἔνας ούσιας καὶ συστατικά, ἐπρεπε τὸ καυσιμον πετρελαίου νὰ θερμανθῇ εἰς θερμοκρασιαν δύον τὸ δυνατον καὶ πρακτικὸν ὑψηλή, προτού εἰσελθῃ εἰς τὸν καθαριστήρα. Αὐτή ἡ θερμοκρασία βεδαίως δὲν θὰ υπερβανειν ἐνὸς ὥρισμένον δριον, διότι συστατικά τινα ούσιωδη τον πετρελαίου, ἀποχωρίζονται αὐτοῦ διὰ τῆς ὑψηλῆς θερμότητος καὶ ἔξαφανίζονται. Τὰ καλύτερα ἀποτέλεσματα ἐπετεύχθησαν, ὅταν τὸ καυσιμον εἶχε προθερμανθῆ εἰς 160 Φαρενάιτη καὶ μετέπειτα εἰς 170—180 Φ. πρὸς καύσιν.

Τὰ πειράματα καὶ αἱ ὄποιαι ἔγιναν ὑπὸ τοῦ κ. Λάμπη τῆς Ἀγγλο-Σάξον εἶναι ἐπίσης σημαντικαὶ καὶ τὰ ἀποτελέσματα των πληρῶν ἱκανοποιητικα. Τελικῶς τὰ ἔξης θετικὰ δεδομένα διεπιστώθησαν: 1) Η σύνθησης τῆς θερμοκρασίας του καυσιμον ἀνω τὸν 1400 Φ. αὐδάνει καὶ τὴν ποσότητα τῶν ἔνας ὑλῶν (ὑδατος, λάσπης κλπ.), αἵτινες ἔξαγονται ὑπὸ τὸν καθαριστήρος (clarifier) καὶ ἀκόμη περισσότερον ὑπὸ τοῦ εἰδικοῦ καθαριστήρος (clarifier). 2) Τὸ ἔρωδες καὶ τὸ «σημεῖον ἀναφλέξεως» του καυσιμον αὐδάνεινται διὰ τῆς διόδου αὐτοῦ διὰ μέσου των καθαριστήρων ἐξ αἰτίας τῆς μικρᾶς ἀπωλείας τῶν ἐλαφροτέρων συστατικῶν αὐτοῦ λόγω τῆς προθερμάσεως. 3) Η ποσότητα τοῦ περιεχομένου θείου δὲν ἐπηρέαζεται διὰ τῆς διόδου του καυσιμον διὰ τῶν καθαριστήρων, ἐνῷ η ποσότητης τοῦ αὐθεντικος καὶ τῆς τέφρας ἐλαττούνται σημαντικῶς.

**ΤΙ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΕΝΑ ΠΛΟΙΟΝ:** Τὸ πρώτον δηζελόπλοιον, τὸ ὄποιον ἔχρησιμοποιήσει πετρελαίου μαζούτ, ἥτο τὸ «Auricella». Αἱ μηχαναὶ αὐτοῦ, ὀκτώνινδροι, ἀπλῆς ἐνέργειας, ἡσαν ὑπὸ τῆς ἐπίδειξην αὐτοῦ τοῦ κ. Λάμπη. Κατόπιν ὑπρεσίας ἑταῖρον, τὰ ἀποτελέσματα τὰ ἐπιτευχθέντα εἰς τὸ πλοίον αὐτοῦ, ἡσαν τόσον ἔξαιρετα, ὡς οἱ πλοιοκτήται, λημονούντες παλαιάς ἀμφιδολίας καὶ δισταγμούς, ἥρχισαν νὰ ἐφοδιάζουν τὰ πλοία των μὲ δλα τὰ ἀπαιτούμενα πρὸς αἰάλωσιν τῶν πετρελαίων ὑψηλῶν.

Δι᾽ ἔνα μετρίας ἵπποδυνάμεως (4000—5000 ἵππων) πλοίον, τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὸν ἔχοπλισμὸν αὐτοῦ πρὸς χρήσιν κοινού πετρελαίου εἶναι περίπου τὰ ἔξης:

α) Στοιχεῖα θερμανσεως (storage tanks) καὶ εἰς τὰς δεξαμενὰς ἀποθηκεύσεως (storage tanks), καὶ εἰς τὰς δεξαμενὰς καθημερινῆς χρήσεως (servicing tanks), ἐὰν δὲν ὑπάρχουν. Πρέπει νὰ δύνανται νὰ κρατοῦν τὴν θερμοκρασίαν τοῦ πετρελαίου εἰς 120—125ο Φ.

β) «Ἐνας καθαριστήρος (clarifier), μεθ᾽ ἔνας ἀμοιδοῦ, μετὰ αὐτοτελῶν ἀντλῶν ἀναρροφήσεως καὶ καταθλίψεως.

γ) Ειδικός καθαριστήρος (clarifier) μετὰ ἀμοιδοῦ, μετὰ αὐτοτελῶν ἀντλίας καταθλίψεως μόνον.

δ) Θερμαντήρος (heater) μεταξὺ τῶν δεξαμενῶν χρήσεως καὶ καθαριστήρος (clarifier), ικανὸς νὰ θερμανῃ τὸ καυσιμον ἀπό τοὺς 100 η 120 Φ. εἰς 1800 Φ. κατὰ 200 γαλλόνια καθ᾽ ὥραν περίπου καὶ ἔνας ἄλλος θερμαντήρος, ὁμοίας κατασκευῆς καὶ ἀποδόσεως μετα τοῦ πρώτου, μεταξὺ τῶν δεξαμενῶν χρήσεως καὶ τῶν ὑψηλῆς πιέσεως ἀντλῶν πετρελαίου.

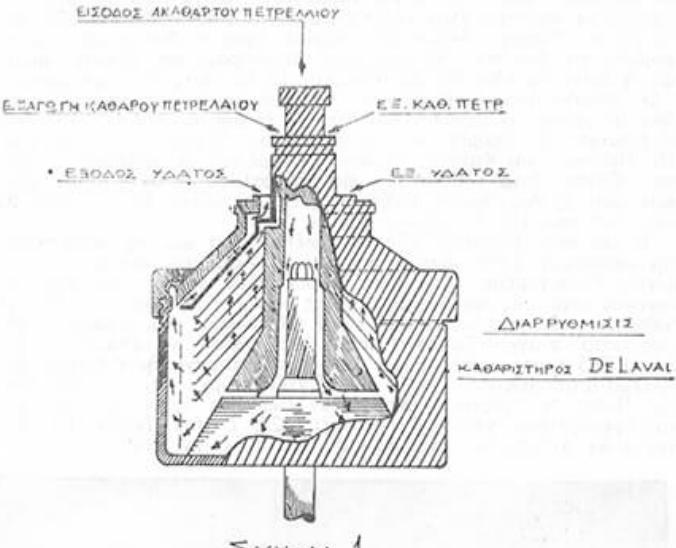
ε) Σύστημα κυκλοφορίας θερμοῦ ὑδατος η εἰδικοῦ ἐλαίου πρὸς φύξιν τῶν βαλβίδων πετρελαίου.

στ.). Τὰ συνήθη «φίλτρων» καὶ δοχεῖα διὰ τὰς ὑλας τὰς ἔξερχομένας τῶν καθαριστήρων.

**ΚΑΘΑΡΙΣΤΗΡΟΣ (Purifier):** Εἶναι εἰς ἀπλούς κεντρόφυξ ἀποχωρι-

(\*) Κοινὸν πετρελαίου η μαζούτ η πετρελαίου ὑψηλοῦ ὑψηλοῦ.

στήρ, δυνάμενος νὰ ἀπορροφήσῃ δλον τὸ ὑδωρ καὶ τὰς ἀκαθαρσίας. Τὸ πετρελαίου εἰσέρχεται ἐντὸς τοῦ ἀποχωριστήρος καὶ λόγω τῆς ὑψηλῆς φυγοκέντρου ἐνέργειας, λαμδάνει χώραν ἀποχωρισμὸς τοῦ ὑδατος καὶ τοῦ πετρελαίου. Αἱ ἀκαθαρσίαι ρίπτονται πρὸς τὸ ἔξωτερον, πρὸς τὴν περιφέρειαν, τὸ δὲ ὑδωρ εἶναι βαρύτερον τοῦ πετρελαίου, διέρχεται διὰ τῶν ἔξωτερικῶν πλευρῶν, πρὸς τὰ ἄνω καὶ ἀπὸ ἐκεῖ πρὸς τὴν ἔξαγωγήν. Τὸ πετρελαίου διέρχεται διὰ τῶν ἔσωτερικῶν πλευρῶν, διὰ μέσου τῶν δίσκων καὶ ἀπὸ ἐκεῖ εἰς τὴν κατάθλιψιν. (Βλέπε Σχ. 1).



ΣΧΗΜΑ 1

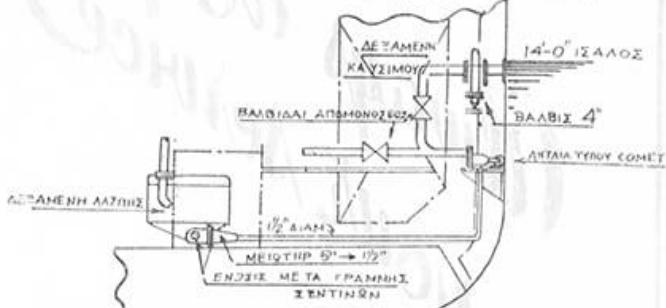
**ΚΑΘΑΡΙΣΤΗΡΟΣ (Clarifier):** Εἶναι καὶ αὐτὸς ἀποχωριστήρος, δοτὶς ἐργάζεται ἐπίσης διὰ φυγοκέντρου δυνάμεως, διαφέρει, ὅμως, τοῦ πρώτου εἰς τὸ διὰ τὸ σῶμα αὐτοῦ εἶναι εἰδικῆς κατασκευῆς, ἔχον ἔξαγωγήν μόνον διὰ τὸ καθαρισμένον πετρελαίου.

Ο σκοπὸς τῆς χρήσεως ἀμφοτέρων τῶν καθαριστήρων εἶναι ὅτι ὁ καθαριστήρος (clarifier) δυναται νὰ ἔχῃ μεγαλύτερα ποσότητα λεπτοτάτων ακαθαρσιών, ἵνων ὑδατος καὶ ἐπίσης μερικὰ συστατικὰ τοῦ πετρελαίου, τὰ ὅποια καιονται δυσκόλως.

Υπάρχουν ἐν ἐνέργεια διάφοροι τύποι καθαριστήρων—ἀποχωριστήρων. Διακρίνονται διὰ τὸ σῶμα αὐτοῦ τὸ πλεονεκτήμα την ἀντοχή της τῶν ἀπότομων πετρελαίου, τὸ διάποτητα τῆς κατασκευῆς των, ποιος πλεονεκτήματος Delaval. Ἀπὸ τοῦ 1946 ὅτε ἔχρησιμοποιήθησαν οὗτοι εἰς τὸ «Auricella», ἡ πλεονότητα τῶν δηζελοπλοίων εἰς τὰ ὅποια γίνεται χρῆσις κοινοῦ πετρελαίου ἀντὶ τοῦ δηζελ-διζηλ, χρησιμοποιούντων μονάδας Delaval, τῶν ὅποιων ἡ ἀποδοτικότης ἔχει δοκιμασθῆ ἐπὶ ἔτη.

Ἐνας ὅλος τύπος καθαριστήρος, ὁ ὅποιος εὑρίσκεται ἐν χρήσει, εἶναι ὁ αὐτομάτου καθαρισμοῦ ἀποχωριστήρος TITAN. Η ἀνάγκη τῆς ἐλαττώσεως τοῦ ἀφίσθιτον τῶν ὥρων, τῶν ἀπαιτούμενων πρὸς καθαρισμὸν τῶν ἀποχωριστήρων ὡς ἐπίσης καὶ ἡ ἀνάγκη ἀποτροπῆς κάθε κινδύνου πυρός, εἰς τὸ μηχανοστάσιον, ἐπεισαν πολλάς ἑταῖρας νὰ υιοθετήσουν τὸν τυπὸν αὐτοῦ.

Η λάσπη, ὅτω, ρίπτεται ἀπὸ τὸν ἀποχωριστήρος εἰς εἰδικὸν δοχεῖον καὶ ἐν συνεχείᾳ διὰ τῶν καθαρισμένων ἀντλίων ρίπτεται εἰς τὴν θάλασσαν, ὀλίγον κάτωθι τῆς ισάλου γραμμῆς (Βλέπε Σχ. 2).



ΣΧΗΜΑ 2

**ΦΙΛΤΡΑ:** Συστηματικός καθαρισμός, «φιλτράρισμα», τοῦ πετρελαίου εἶναι κάτι τὸ ὅποιον θεωρεῖται ἀπαραίτητον. Εἰς πλείστας περιπτώσεις ἡ ἀπόδοσης τῶν ἀποχωριστήρων μειεύνται σημαντικῶς, ὅταν τὸ πετρελαίον ἔχει τὸν φιλτράρισματος προχωρεῖ καὶ διὰ τῶν ἴνωδῶν συστατικῶν τὰ ὅποια συμπαραστέψει, πληροὶ τὰ διαυτήματα τὰ μεταξὺ τῶν δίσκων τῶν ἀποχωριστήρων.

Εἰς πολλὰς περιπτώσεις μαγνητικά φίλτρων τοποθετούνται καὶ εὐρέθησαν διότι τὸ ποσόν τῆς μεταλλικῆς ὑλῆς τὸ ὅποιον δύνανται νὰ εύρεθη ἐντὸς τοῦ πετρελαίου εἶναι σημαντικὸν (10—12 λίθρα εἰς 100 τόνους πετρελαίου).

**ΘΕΡΜΑΝΤΗΡΕΣ (Heaters):** Τὸ σημεῖον τὸ ὅποιον, κυρίως, ἐλήφθη ὑπὸ ὄντων εἰς τὴν εγκατάστασην τῶν θερμαντήρων εἶναι η τοποθετούνται τὸν πετρελαίου στὸν πληρώσαντα φύξην τῶν βαλβίδων τῶν διαφόρων ακαθαρσιών. Δι᾽ αὐτὸν τὸν λόγον η ὑπαρξίας ἔνος ἀμοιδοῦ θερμαντήρος ἐντὸς τοῦ πλοίου εἶναι ἀπαραίτητος. Οὐτός ἡ αντίκαθιστά τὸν ἐνέργειας εὐρισκόμενον, ὅταν η ἀπόδοσης του μειωθῇ αἰσθητῶς. Η θερμαντήρων, τῶν συνήθως χρησιμοποιουμένων, κυμαίνεται μεταξὺ 15—40 τέτρ. ποδῶν.

**ΚΑΥΣΙΜΑ:** Αἱ χαρακτηριστικαὶ ιδιότητες τῶν ἔχονται πετρε-

S. THEODOSSIADES & CO.

Estd. 1914

PORT - SAID  
P. O. B. 135

SUEZ  
P. O. B. 71

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS  
CLEARING - TRANSIT.

Telegraphic address : «POLYVIOS».



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

<b>ADELAIDE</b>	Messrs. E. P. & A. FRASER	<b>LIVERPOOL</b>
13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	REAG LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»
<b>ADEN</b> IONIAN SCANDINAVIAN LLOYD	SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IM- PORT & EXPORT.	STEVEDORES
20—58, The Crescent, Steamer Point Tele: 226 Cables «Vassiliou»		
<b>ALGIERS</b> S. A. SENIA	SHIPCHANDLER	<b>LOURENCO MARQUES</b>
Cables: Senia—Algiers	American Cigarettes Export	VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables: «Cretikos»
<b>AMSTERDAM</b>		N. KASSIMATIS
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD	STEVEDORES SUPERINTEN- DENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	62, Avenue Alvares Cabral Tele: 5254 Cables «Nikas»
Tele: 41860 Binnenkant 47 Cables: «Fransswart»		
<b>ANTWERP</b>	STEVEDORE	<b>MADRAS &amp; COAST PORTS</b>
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD.		N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables: «Stevedore — Madras»
Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»		
<b>JOSEPH J. LEE &amp; Co</b>	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	<b>MELBOURNE</b>
17, Batavia Street, Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORING	UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»
<b>BELGIAN BUNKERING &amp; STEVEDORING CY.</b>	SUPERINTENDING	STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
Avenue d' Italie 92, Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex, An. 212		
<b>STEVEDORING Co. GYLSEN</b>	STEVEDORES & CONTRA- CTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	<b>THE FLEET FORGE PTY Ltd.</b>
Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68		Tele: MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables: «Fleetways»
<b>BALTIMORE</b>	STEVEDORES	SHIP REPAIRERS
TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»		<b>UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.</b>
<b>MARYLAND SHIP CEILING Co INC.</b>	SHIP FITTERS	Telle: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»
320 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»		SHIP'S FITTINGS
<b>CALCUTTA</b>		Messrs. E. P. & A. FRASER
ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele: Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHAN- DLERS CHIPPING & PAINT- TING CONTRACTORS	«Phosphate Houses», 515, Collins Street. Tele: MB 3155. Cables «STEVEDORE».
<b>CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD</b>	SHIPCHANDLERS	JAMES PATRICK SHIPPING Co Melbourne, Sidney, Brisbane
Tele: 3—1478 2 Selkirk St. Cables: «Hermes»		SHIP AGENTS & STEVEDORES
<b>COLUMBIA &amp; WILLAMETTE RIVER PORTS</b>		<b>MORMUGAO</b>
<b>PORTRALD STEVEDORING Co</b>	STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING Cable: LEMUIR
1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables «Portsteve», Telephone Broadway 5497.		
<b>DAKAR</b>	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	I. P. NORONHA
«SOCOMAP» 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»		Cable: IGNATIUSNORONHA
<b>DUNKIRK</b>		<b>NAPLES</b>
SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	DITTE RIUNITE PUCCI BROS
<b>JOEKELSON &amp; HANDTSAEM</b>		Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED Cables: «Portsteve», Telephone Broadway 5497. WAREHOUSE OWNERS
Tele: 782/5 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	
<b>FINLAND ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES</b>		<b>NEW YORK</b>
MEMBERS AT ALL PORTS		MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC.
<b>FREMANTLE</b>		Tele: 3—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS
NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables: «Stevnichol»	STEVEDORES	
<b>GENERAL COMMERCIAL Co</b>		<b>PENANG</b>
11, Pakenham Street Tele: L. 3412 Cables: «Gencomco»	SHIPCHANDLERS	S. V. K. PATCHEE BROS (Manium) Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «Ismalia» STEVEDORES
<b>GEORGETOWN (DEM)</b>		
S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables: «Wilbut»	SHIPCHANDLERS	<b>PHILADELPHIA</b>
		INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves Tele Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco»
<b>GIBRALTAR</b>		TOWAGE
JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables: «James»	SHIPCHANDLERS	INDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves Tele: Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco»
<b>GULF PORTS</b> Covering New Orleans, Galveston, Houston, and Sabine HANSEN, TIDEMAN & DALTON INC. District Cables: «Handt» Cotton Exchange Bldg.	STEVEDORES & SHIP'S AGENTS	STEVEDORES
HAMBURG THOR NILSEN		MURPHY COOK & Co The Burse Philadelphia 6, Tele: 3—5514, 3—5515 Cables: «Stevedore»
21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables: «Stevedoring Hamburg»	STEVEDORES	
BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIOU MELLIS)		<b>RANGOON COMOTTO SON &amp; Co LTD.</b>
3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions» Tele: 32 62 08 and 33 73 81	SHIPCHANDLERS	STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
		P. O. Box No 139, Cables: «Macotto»
<b>ROTTERDAM</b>		<b>ROTTERDAM</b>
N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK Tele: 72868 Bolnes Cables: «Boele»		SHIP REPAIRERS & BUILDERS
<b>SYDNEY N.S.W. N.S.W. STEVEDORING CO PTY LTD</b>		N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS. Tele: 23168 Willemskade 21 Cables: «Advantage» STEVEDORES
Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street Cables: «Motive»		STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD.
<b>VANCOUVER B.C.</b>		STEVEDORES, SUPERIN- TENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES
<b>EMPIRE STEVEDORING Co</b>		<b>SINGAPORE DAWOOD &amp; Co</b> 57 Raffles Quay Tele: 4757 Cables: «Lathiphia»
Tele: Pacific 8341/3 395 Railway Street Cables: «Despatch»		SHIPCHANDLERS
<b>LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)</b>		<b>SYDNEY N.S.W. N.S.W. STEVEDORING CO PTY LTD</b>
850, Hastings Street West. Tele: Marine 6481—2 Cables: «Louiswlf»		Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street Cables: «Motive»
		STEVEDORES
		LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)
		850, Hastings Street West. Tele: Marine 6481—2 Cables: «Louiswlf»
		GRAIN FITTERS
		AND STEVEDORES

## ΕΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ  
ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

• Η υφεσις της οικονομικής δραστηριότητος είς τάς Ήνωμένας Πολιτείας φαίνεται συνεχίζομενη και κατά τον Μάρτιον, άλλα με ρυθμόν πιθανόν μένον. Αι κατ' αυτής κυβερνητικού αντιδράσεις συνίστανται είς την παροχήν αφθονωτέρων ιδιωτικών πιστώσεων και είς την μείωσην των τόκων και της φορολόγησης, ένων καὶ έπειτα περιορίζονται καὶ κρατικά δαπάναι, καθώς έπισης και τα κρατικά δανεία. Εάν η υφεσις συνεχισθεί, πολλά σκόμη αναστατικά μέτρα έχουν ήδη μελετηθή και είναι έτοιμα πρός έφαρμογήν.

• Η διενέκα συμφωνία του σίτου, βάσει της δόπιας αι τέσσαρες έξαγωγικά καὶ χώραι (Ήνωμέναι Πολιτείαι, Καναδάς, Αύστραλια και Γαλλία) ξεκίνησαν να πωλήσουν έφετος 421 έκατον μηνία μπούσελς με άνωτανον δριον τιμής 2.05 δολαρίων το μπούσελ και αι 45 εισαγωγικά τοιχύται συνεφάνωσαν ν' άγορασουν τὸν ἐν λόγω σίτον με τιμήν οὐχὶ κατέργαν τῶν 1.55 δολαρίων το μπούσελ, δὲν φαίνεται οτι θεέκτελεθή. Η παγκόσμιος τιμὴ τοῦ σίτου είναι κάτω τῶν 2.05 δολαρίων ἀπό τῆς Ιης Αύγουστου π. Ε., δὲν έτεβη εἰς έφαρμογήν ουσιών και αι καταλόγηται χώραι μόλις τὸ 1/3 της συμφωνηθείσης ποσότητος, έχουν άγοράσει μέχρι τοῦδε. Από την Τουρκίαν, την Ἀργεντινήν και την Ρωσίαν ήγόρασαν σίτον εύθυντερον. Ο Καναδᾶς ίπερχεωθεν ν' περικώψη την τιμήν εἰς τὰ 1.79 δολαρία, αι 3εῖ Ήνωμέναι Πολιτείαι φαίνονται διχειθείμενα ν' αι τὸν άκολουθον θουσ. Η συμφωνία του σίτου έφερμόθησε αι τὸ παρελθόν, άκριβώς διότι τὰ άποθέματα είς τὰς παραγωγικάς υγράς ήσαν ολίγα και αι άνάγκαι είς τὰς καταναλωτρίας σαρούρας μεγαλύτερα.

• Σοδαροι φόδοι διατυπώνονται διά τὴν σιτοπαραγωγὴν είς ώρισμένα ήμεροινατα τῶν Ήνωμένων Πολιτείων, ἀπό της Νεβράσκας μέχρι τού Ηενικού, δόγων της έπιμονον ήμονιας. Είς ώρισμένα περιφερείας η προσίσης ήπενθυμίζει τὰς καταστροφάς τοῦ 1930. Εάν δέ Μάρτιος δέν ιχη ἐπάρκεις Βραχάς, αι ζημιαὶ προβλέπονται σημαντικαὶ.

• Η συγκομιδὴ του αύστραλιανού σίτου διαπιστωται υψηλοτέρα, παρ' ισον άρχικινον προεδρετεο. Θά φάσται είς τὰ 200 έκατον μηνία μπούσελ, ηποι κατὰ 24 έκατον, μπούσελς ἐπί πλεόν τῶν προβλέψεων τοῦ Δεκεμβρίου. Η διάθεσίς του δόμως—συμφώνως πρός τὰς δηλώσεις τῶν άριστων—δὲν φαίνεται εύχερης. Η παγκόσμιος κατανάλωσις δὲν είναι κανην ν' ἀπορροφήσῃ τὰ είς τὰς διαφόρους παραγωγικάς χώρας ηπάρχονται απόθέματα.

• Ο Καναδᾶς έπισης δὲν έχει πωλήση την συγκομιδὴν τῶν σιτηρῶν τοῦ 1953 ηπερχόμενην εἰς 614 έκατον μηνία μπούσελς, ένων είχεν άποθέματα ἀκταίς της έσοδειας τοῦ 1952 γύρω τῶν 360 έκατον, μπούσελς. Τὴν Ιην Ιανουαρίου τρέχ. έτους τὰ άποθέματα έφθασαν τὰ 700 έκατον μηνία μπούσελς ένωνται 580 τοῦ Ιανουαρίου 1953.

• Εἰς τὴν Ηγεργοκαλύναν παρεχωρήθη πίστωσις, 15 έκατον μηνία δολαρίων, διά τὰ άγοράστη γεωργικά προϊόντα αι τὰ κρατικά άποθέματα. Σίτος, βάμβας και λίπος θὰ συμπεριλαμβάνωνται είς τὰς προμητείας. Η Αγγλία, έξ αλλοι, ή Γερμανία, ή Νορβηγία, ή Φιλλανδία και Η Φρειδρά έλαθον μέχρι τοῦδε πιστώσις 115 έκατον μηνία δολαρίων διά τὸν αὐτὸν σκοπόν. Ως οφειλόμενη είς τὰς άνωτέρω πιστώσεις, καὶ πρέπει ν' έρμηνευθῇ και η ημειουμένη ἀπό τίνος ζωηρότης είς τὰς πιστώσεις άμερικανικού σίτου.

—Γεωργικά προϊόντα, κυρίως σίτον, ἀπό τὰ κρατικά άποθέματα, ιχιας 50 έκατον δολαρίων—50 χιλ. τόνων—θὰ άγοράσῃ έντος έτους, ή Ιανουαρία ἀπό τὰς Ήνωμένας Πολιτείων, βάσει της πρό ήμερων υπογραφείσης συνθήκης στρατιωτικής θοηθείας.

• Μετὸ μίαν ηποχώντων τῆς παραγωγῆς κατά τὸ τρίτον και τέταρτον ηριμηνῶν τοῦ π. έτους, ή πετρελαιοπαραγωγῆς τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας είναι ν' οημειώση νέον ρεκόρ κατά τὸ τρίμηνον τοῦ τρεχοντος έτους. Εἰς 930.000 έως 940.000 δαρελών ημερησίων προβλέπεται η ιθάση αυτή, ένωνται τὰ 875.000 τοῦ β. τριμήνου π. Ε. και τοῦ μεγάτου οίνου κατ' Ιούλιον τοῦ 1953 έξ 909.000 δαρελών ημερησίως. Η τοιτύτη αύξησης τῆς παραγωγῆς άποδεικνύει τὴν αισιόδοξον προοπτικὴν τῆς κατανάλωσεως κατά τὸ πρέχον έτος και διαιωνέσει πως τὰς ηκιατὰ μνοικαὶ ποιοθέλεις τὰς διαπιστωθείσας περὶ τὸ τέλος τοῦ π. Ε. περὶ τῆς τορείας τῆς κατανάλωσεως κατά τὸ 1954.

• Προβλέψεις θελτιώσεως τῶν έμπορικῶν συναλλαγῶν Ήνωμένων Πολιτείων—Δυτικῆς Εύρωπης διατυπώνονται. Πράγματι τὰ είς χρυσὸν και δολλαρία άποθέματα τῆς Δυτικῆς Εύρωπης είς τὸ τέλος τοῦ 1953 θεβασσαν είς τὰ 11.5 δισεκατομμύρια δολλαρίων. Δύο δισεκ. δολλαρίων προστέθησαν κατά τὸ παρελθόν έτος. Αι Εύρωπαται είσαγωγαι ισαν περισσότεραι πρός τὴν περιοχὴν, τοῦ δολαρίου, ένων αι είσαγωγαι έξ Ήνωμένων Πολιτείων σίτου, βάμβακος, γαιανθράκος, πετοελαίου και ἄλλων πρώτων υλῶν ήσαν κατώτεραι. Εἰς τὰς έγαγωγάς θὰ πρέπει προστεθῇ και ηνούσια ποσόν 2 δισεκατομμύρια δολλαρίων τῆς Αιγαίου και οικονομικής θοηθείας πρός τὴν Δυτικὴν Εύρωπην. Πορά ταῦτα, τὸ πρόδημα τῶν δολαρίων διά τὴν Εύρωπην δύνανται σκόμη ν' θεωρηθῇ λελυμένουν.

—Ἄς σημειωθῇ οτι διαπιστούται έξαντησις τῶν Εύρωπατῶν άτομεμάτων είς προϊόντα και πρώτων υλῶν. Αι οικονομικῆς προελέύσεως αι ή αντικατάστασις τῶν έξαντησιμῶν καθίσταται άναγκαια.

• Ποσθίματα συναγωνισμού τιμῶν και ύπερταραγωγῆς άντιμετωπίζει η Εύρωπαται Κοινότης Γαιάνθρακος-Χάλιδος. Αι προσφοραι ιάλιδος Ε. Αιγαίου και Ρωσίας την ύπερχωρεύων είς έκπτωσιν τῶν τιμῶν, ένων έ δόλλον τὸ αιτηθόν από τὰς Ήνωμένας Πολιτείας δάνειον διά τὸν τειστούσιον τῶν μέσω παραγωγῆς συναντᾶ τὴν αντιδράσιν τῶν άμερικανικῶν χαλιδουργείων, άπτινα βλέπουν τὸν συναγωνισμὸν είς τὴν διεθνῆ ιγοράν έντενόμενον.

• Εξαιρετικούς δύσκολος διαγράφεται η κατάστασις τῶν άμερικανικῶν αυτηγείων, έλλειψει νέων παραγγελιῶν. Χαρακτηριστικὸν έν προκειμένῳ είναι η δηλωση, είς τὴν προέπιλον τελευταῖς διά διευθυντὴ τῶν αυτηγείων τῆς Μπέθλεων, είς Σπάρρους. Πόιντ. Τὸ ναυπηγεῖον μας—πε—θὰ άπολύτη τὸ προσωπικὸν του και θὰ άναστείλη τὰς έγασίας ου κατά τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ 1954, έάν έν τῷ μεταξὺ δὲν θεεν έξασφαλίσει νέας παραγγελίας.

• Η μεγαλειτέρων ναυαγοσωστική έπιχειρίσισις είς τὰς έγαγωγάς ηνούσιας, συνετεθηθή πρὸ ημερών είς τὸν λιμένα τοῦ Λίθερπουλ. Αιειλκύσθη τὸ παρά

τὰ κρηπιδώματα τοῦ έν λόγω λιμένος θυθισθέν, συνεπεία πυρκαΐας, τὸν Ιανουαρίον τοῦ 1953 ηπερωκεανίου «Άυτοκράτειρα τοῦ Καναδᾶ». Εντός μιᾶς ώρας—άφοι, έπι μῆνας είλον διεξαχθῆ αι προκαταρκτικαὶ έργασίαι—τὸ σκάφος έπεπλευσε, κεκλιμένον ώς ήτο πρός τὴν μίαν αὐτοῦ πλευρᾶν. Δύο άλλαι μεγάλαι άνελκύσεις, λαθούσαι χώραν πρὸ έτῶν, ήσαν αι τῆς «Νορμανδίας» είς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης και έν διά τοῦ πρητού τοῦ Πέρλ Χάρμπορ. Εμπειρογνωμονες ναυαγοσωσταὶ από άλλας χώρας παρηκολούθησαν τὴν άνελκύσην τῆς «Άυτοκράτειρας τοῦ Καναδᾶ».

• Αι Αγεράφι εἰς τὸν άμερικανικὸν τύπον ή πληροφορία, οτι είς τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεία τοῦ Κούρη, άπτινα, ώς γνωστόν, έργαζονται διά λογαριασμὸν μεγάλης άμερικανικῆς έταιρίας, πρόκειται νὰ κατασκευασθῆ φορτηγὸν σκάφος ειδικῶν διὰ τὴν μεταφορὰν μεταλλευμάτων, χωρητικότητος 80.000 τόνων π. Η. Ένωνται αι τὸν ήδη ναυπηγουμένου τῶν 60.000 τόνων. Χαρακτηριστικὸν τῆς ταχύτητος μεθ' ή έργαζονται οι Ιάπωνες, είναι τὸ γεγονός, οτι ή τρόπις τοῦ μεταλλοθόρου τῶν 60.000 τόνων έτεθη τὸν Ιην Σεπτεμβρίου π. Ε. ή καθελκυσίτοις τοῦ έπραγματοποιήθη τὸν 15ην Φεβρουαρίου έ. έ. και τὸ σκάφος, συμπληρωμένον ηδη, θὰ παραδοθῇ εἰς τὴν πλισκτήριαν έταιρίαν τὴν 31ην Μαΐου.

• Καθ' αι άνεκοντανον ό πλοιασθος τοῦ καταπλεύσαντος τὸν 12ην Μαρτίου εἰς Σαουθάπτονην ηπερωκεανίου «Βασιλίσσα 'Ελισάβετ», δύο έπιπτατο έτραματοθησαν, αι κοσμικαὶ και άλλαι κοινωνικαὶ έκδηλωσεις έν τῷ πλοίῳ έματαθησαν και ή έσωτερικὸς διάκοσμος ηπέστη πολλὰς ζημίας κατά τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου ένεκα τῆς πρωτοφανούς τρικυμίας κατά τὸν ήδη ποσίουν διάπλουν τοῦ Ατλαντικοῦ. Τὸ πλοίον άνεμεπώτησε θελλαν ταχύτητος 90 χιλ. τὴν ώραν, εύθυνος σχεδὸν μετά τὸν πρόπλουν τοῦ ηδη N. Υόρκης. Η τρικυμία διήρκεσεν έπι 36 ώρας. Οι έπιδαται έδεθησαν έπι τὸν πλοίον διά νὰ ύποδοθησουν τὴν κινητινην τοῦ πληρώματος και τῶν έπιπτωτῶν έκείνων, οι ήδη οι ήδυναντο ή έπεινουσιν νὰ κυκλοφορήσουν.

• Ο εἰς Μόχχον Βρετανίας ναυτικὸς άκλουθος πλοίαρχος Τζόφρεϋ Μπένετ έδηλωσε κατόπιν δωδεκαπημέρου άπουσιας τοῦ εἰς τὴν περιοδείαν ἀνά τὴν περιοχὴν τῆς Αζοφικῆς, οτι ή θάλασσα είναι παγωμένη εἰς δλην αυτῆς τὴν έκτασιν. Εξ αιλού ή Μαύρη Θάλασσα είναι παγωμένη εἰς τὰς θορείους άκτας της μέχρις άποστασεως 80 χιλιομέτρων ἀπό τῆς άκτης.

• Μέ την έμφανισην τῆς γιουγκοσλαβικῆς σημαίας εἰς τὰ ίδατα τῆς Αποτολῆς, κατόπιν τῆς γασμιμῆς πού ένεκαινίασε τὸ «Γιουγκοσλαβικὸν Λόιδη», δημιουργεῖται σοδασθον και πάλιν ζητημά έπι τῶν περιορισμῶν, τους ήδη οιστούν έχουν έπιβάλει αι άμερικανικαὶ άρχαι διά τὸ σκάφον τὰ προσεγγίζοντα εἰς τοὺς λιμένας τῆς έρματος Κίνας. Τὰ γιουγκοσλαβικὰ πλοία της γραμμῆς θὰ παραλαμβάνουν από τὸ Φιούμε τοσχοδικαὶ και ούγγρικα έμπορεύματα προφρίσμενα διά τὴν Κίναν. Δέν είναι θέν οιδόν πάθησαν άπιθανον, πολλὰς ἐκ τῶν έν λόγω έμπορευμάτων νὰ χαρακτηρισθούν ώστα στρατηγικῆς σημασίας και νὰ προκληθούν σύντο ζητημάτα διά τὰ πλοία και ηλιαστικά διά πλοία διά πλοία της κρατικά, ώς είναι τὰ γιουγκοσλαβικά. Φαίνεται, οτι ή γιουγκοσλαβική ουτη γασμή θὰ τύχῃ τῆς ηπεστηρίεων τῶν Κινέζων, οῖτες δὲν είναι εύχαριστημένοι μὲ τὴν πολωνική γραμμήν, λόγω τῶν υψηλῶν ναυλολογίων πού έφαρμόζει αὐτη.



## 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, Leoforos Street

PIRAEUS

Tel. No. 43-018

Cable: «GIOXASCO»

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

21, Talaat Harb Pacha

ALEXANDRIA

Tel. No. 23-268-2312

25, Sultan Hussein

PORT-SAID

Tel. No. 2174

Cable: «DIORYX»

ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA

Via XX Settembre, 14

GENOA

Tel. No. 51-358

Cable: «DEOXIDO»

HOLLAND

ZANNIS - BROTHER

Veerhaven 12

ROTTERDAM

Tel. No. 24765-21613

Cable: «ZANNIS»

Representatives and Stocks in Principal World Ports

σμὸν Ἐλλήνων, ἐνῷ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος τὸ ποσοστὸν τοῦτο θὰ εἰνε ἀ-  
κόμη μεγαλύτερον.

## Μεγ. Βρεταννία

### Τὰ ἀμερικανικά μέτρα

Βαθεῖσα ύπηρεν ἡ προκληθεῖσα ἐντύπωσις παρὰ τῇ ἀγγλικῇ κοινῇ γνώμῃ ἀπὸ τὸ καταγγελθὲν διὰ τῆς ἑκδόσεως τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου γεγονός, ὅτι τὰ βρετανικὰ πλοῖα τοῦ μεταφέροντα φορτία πρὸς τὴν Κίναν καὶ προσεγγίζοντα εἰς ἀμερικὰ κούς λιμένας, ἀντιμετώπιζαν ἕκεῖ τὴν ἐφαρμογὴν ἐκτάκτων μετρών, ιεὰ τῆς τοποθετήσεως ἐπ’ αὐτῶν ἐνόπλων φρουρῶν καὶ διὰ τῆς παρακολουθήσεῶς των ἀπὸ ἀκτοφυλακίδας κατὰ τας διαδρομάς των μεταξὺ ἀμερικανικῶν λιμένων.

Ἀπὸ τῆς ἀμερικανικῆς πλευρᾶς, ἀνακοινωθὲν τῆς Ἀκτοφυλακῆς ἀνωμολόγησεν ὅτι πρὸ διετίας ἐτέθησαν ὑπὸ ἐλεγχον ὡριμότητος κατηγορίας σκάφη, προκειμένου νὰ ἀποφευχθῇ ἡ ἔξ αὐτῶν εἰσόδος ὑπόπτων προσώπων εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ἔδαφος καὶ ἡ μεταφορὰ ἀνεπιθυμήτων φορτίων. Ἐπρόκειτο περὶ μέτρων διοικητικῆς φύσεως, ἀτινα ἐφημόροθησαν διὰ τὰ πλοῖα τὰ προερχόμενα ἐπὶ τοῦ Σιδηρού Παραπετάσματος, χωρὶς ὅμως νὰ παραβλέπεται ἡ κίνησίς των ἢ ἡ φορτοεκφόρτωσις τῶν νομίμων φορτίων των. Οἱ ἔνοπλοι φρουροὶ ἐποποθετοῦντο μόνον ἐπὶ τῶν πλοίων ἑκείνων, ἐπὶ τῶν ὄποιων διεπιστούτο ἡ παρουσία ἀνεπιθυμήτων ιτρώσων ἢ ἡ ὑπαρξία ἐμπορευμάτων, τῶν ὄποιων ἀπηγορεύετο ἡ σαγονὴ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

Τὸ ζήτημα ἔθεσε καὶ μέχρι τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων, κατόπιν ἐπερωτήσεως πολλῶν Βουλευτῶν. Ἀπαντώντων εἰς ταῦτας ὁ κ. «Ἡντεν, ἀνεκοινωσεν ὅτι τὸ Σταίτη Ντηράτρευτεν διεβεβαίωσε τὴν ἀγγλικὴν Κυβέρνησιν, ὅτι τὰ ληφθέντα μέτρα δὲν ἀφέωρων ἀποκλειστικῶς τὰ βρετανικὰ σκάφη, ἀλλὰ καὶ τῶν ἄλλων ἔνεσιν σηματιῶν. Ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Ιουνίου ἡ Ιούλιον, ὅμως, κατόπιν διαθεμάτων τῆς ἐν οὐσιγ-  
κῶν βρετανικής πρεσβείας, τὰ ἐν λόγω μέτρα ἡβήσαν, χωρὶς νὰ επιπλέονται ἔκτοτε. Ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. «Ἡντεν ἀνέφερε συγκεκριμένων τινάς περιπτώσεις καὶ ἔξεφρασε τὴν ἀλπίδα, ὅτι τὸ δόλον θέμα πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς διευθετηθεῖ κατὰ τὸ ικανοποιητικότερον τρόπον.

### Τὸ ναυπηγικὸν κόστος

«Ἡ ύποτιμησις τοῦ χάλινος καὶ ἐκ παραλλήλου ἡ ἔλλειψις παραγγε-  
λῶν διὰ νέας ναυπηγῆσις, εἴχον ἄμεσον ἐπιδρασιν ἐπὶ τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους. Πλὴν τῶν ἑκπτώσεων, ποὺ ἐσημειώθησαν εἰς τὰς προσφορᾶς τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων, ἀνεγάραψε τελευταῖς, ὅτι καὶ τὰ συστικὰ ναυπηγεῖσι εἶναι προποιομασμένα νὰ κατασκευάζουν ἐφεξῆς δεσμονότοις 16.500 ἐως 18.000 τόνων π.ω., μὲ τιμὴν κατωτέρων τῶν 50 λιρῶν κατὰ τόνον, μὲ προκαθωρισμένας δὲ τὰς τιμὰς (fixed price). Τὸ κόστος δηλαδὴ θὰ εἶναι κατὰ 200.000 λιρῶν ἐπὶ ἔλαττον τῶν ἡδη καταβαλλομένων ποσῶν διὰ τὰς ὑπὸ ἐκτέλεσιν ναυπηγῆσις παρομοίων πλοίων. Ἡ ἐπίδρασις τῶν χαμηλοτέρων τιμῶν τοῦ χάλινος εἰς τὸ ἀνωτέρω κόστος εἶναι τῆς τάξεως 50.000 λιρῶν. (Ο χάλινψ τιμάται 45 λιρας δ τόνος εἰς τὴν ἡπειρωτικὴν Εὐρώπη, ἐνῷ δταν ἡγοράζετο καὶ ιαπωνικὸς χάλινος, ἥπερ κατὰ 10 λίρας ἀκοινωτερος). Τὸ ύπολοιπον τῆς ἐκπτώσεως προέρχεται ἀπὸ τὴν ἀγωνιώδη προσπάθειαν τῶν ναυπηγῶν ὡς πέντε αποφασιστῶν ἔργασίαν.

Οι «Ἄγγλοι τεχνικοὶ προβλέπουν ὅτι ἀνοίγονται τὰς ἀνωτέρω τιμάς, τότε θὰ υποχρεωθοῦν καὶ τὰ βρετανικὰ ναυπηγεῖα νὰ υποβιβάσουν τὰς προσφοράς των. «Ἄξιει ἐπειδή τοῦ ἑπτοῦ τῆς ἀνωτάτης ἀπόδοσεως τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων, μὲ καθελκύσεις 244 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 818.221 τόνων. Τὰ πέντε μεγάλα καὶ τὰ δέκα μετρίου μεγέθους ναυπηγεῖα προβλέπεται, διὰ τὸ ἀργασθόνταν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος καὶ κατὰ τὸ ἐπόμενον ἐν πλήρει ἀπόδοσει. Προβληματικὴ θεωρεῖται ἡ θέσις των μετὰ τὸ 1955. Τῶν μικρῶν, ἔξι ἀλλού, ναυπηγείων, ἀτινα ὕφειλον τὴν ἐργασίαν των εἰς τὸν ναυτιλιακὸν καὶ μόνον ὀργασμόν, ἡ θέσις διαγράφεται δυσχερής καὶ δασιών των προβλέπεται, διὰ τὸ πλοίων ποσού ποσού διὰ λογαρια-

τούς διαδοθεῖσαν οὐτοῦ τὰς προτεινομένας ὑπὸ τῆς εἰδικῆς ἔξεταστικῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν ἐργατικῶν αἵτημάτων αὐξήσεις, τότε καὶ πάλιν τὸ ναυπηγικὸν κόστος θὰ ἐπαυξηθῇ κατὰ 3%.

### Φορολογία καὶ ἀνανέωσις

Κατὰ τὴν συνελθόσαν τὴν 25ην Φεβρουαρίου 77ην ἐτέσιαν γενικὴν συνέλευσιν τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου, ἐξελέγει πρόεδρος αὐτοῦ ὁ κ. Τζὼν Ντενχόλιμ καὶ ἀντιπρόεδρος ὁ κ. Α. Αντερσον. «Ομιλῶν, μετὰ τὴν ἐλογίου του, πρὸς τὴν συνέλευσιν ὁ νέος Πρόεδρος, ἀνεφέρθη εἰς τὰ προβλήματα τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας καὶ ἀπειλήθη μὲ τὸ ζήτημα τῆς βαρυτάτης φορολογίας της, ἡτις καὶ παρεμποδίζει τὴν δυματὸν ἀνανέωσιν τοῦ φθειρομένου πλωτοῦ υλικοῦ, λόγῳ τῆς

ΣΤΟΚ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ



ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

*Hempels Marine Paints*

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

έλλειψεως ἐπαρκών ἀποθεματικών κεφαλαίων πρὸς ἀντιμετώπισιν νέων ναυπηγήσεων καὶ μάλιστα ὑπὸ τὸ κρατουμένῳ κόστος αὐτῶν.

Ίνα καταδεῖξῃ ὁ κ. Ντένχολμ τὴν καθυστερημένην ποιοτικὴν κατάστασιν τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας, σύνφερεν ὅτι αὐτὴ ἔρχεται ἡδη 10η κατὰ σειρὰν ποσοστοῦ διὰ σκάφη ἡλικίας κάτω τῶν 5 ἑταν. "Ἐναντὶ 59.5% τῆς Λιβερίας, ἔρχομενης πρωτης, και 28.6% τῆς Σουηδίας, ἔρχομενης ἔνατης, ἡ Ἀγγλία σημειούται μὲ 21.1%. Ιδού διαχειριστικός πίνακας τῶν δέκα σηματῶν:

Λιβερία 59.5, Γερμανία 46.1, Ιαπωνία 41.8, Νορβηγία 40.3, Δανία 37.3, Πορτογαλία 35.8, Ἀργεντινή 33.1, Γαλλία 31.5, Σουηδία 28.6, Μ. Βρετανία 21.1.

Ὑπελόγιστεν ὁ κ. Ντένχολμ, ὅτι διὰ τὴν τακτικὴν ἀντικατάστασιν τῶν ἐκάστοτε παρηλικῶν πλοίων—ἐπὶ τονάλι σκαφῶν ἔχρου πορτίου 12 ἐκατ. τόννων—θὰ ἔπρεπε νὰ παραγγέλλωται ἑπτσίων πλοία 480.000 τ., ἐνῷ ἡδη αἱ παραγγελίαι δὲν φθάνουν τὰς 250.000 τόννων κατ' ἔτος. Περαιτέρω ὁ ὄμιλητης ἐπέκρινε τὴν ἀμερικανικὴν προστατευτικὴν πολιτικὴν καὶ κυριως τὴν καθέρων τοῦ συστήματος διασφαλίσιν τῶν 50% τῶν πορτίου ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν καὶ κατέληξε διαδῆλῶν τὴν ποστίον του ἐπὶ τὸ μέλλον τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας, παρὰ τὰς δυσχερίεις που ἀντιμετωπίζει αὐτὴ εἰς τε τὸ ἑωτερικὸν καὶ εἰς τὸ ἑξατερικόν.

### Αἱ ὑπερβολαι τοῦ νόμου περὶ μεταναστεύσεως

Εἰς τὴν ἑτησίαν τῶν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων οἱ διευθυνταὶ τοῦ γνωστοῦ ἀγγλικοῦ ἀλληλασφαλιστικοῦ σωματείου «Νόρθ Όφ Ήγκλαντ» ἀναφέρονται ιδιαιτέρως εἰς τὸ ζήτημα τῶν ἐπιβληθέντων διὰ τοῦ νέου «περὶ μεταναστεύσεως» ἀμερικανικοῦ νόμου περιορισμῶν καὶ τῶν εύθυνῶν τῶν πλοίων, ποὺ προκύπτουν διὰ κάθε παράδοσιν. "Ἐπισύρεται ἡ προσοχὴ τῶν πλοιοκτητῶν ἐπὶ τῆς περιπτώσεως τῶν «εὐεπιθυμήτων προσώπων», εἴτε μελῶν τοῦ πληρωμάτου, εἴτε λαθρεπιθανῶν, τῶν ὄποιων δὲν ἥθελεν ἐπιπτῆσῃ ἡ εἰσόδος εἰς τὸ ἀμερικανικὸν ἔδαφος. Εἰς τοιαύτας περιπτώσεις ὑποδικεύεται ὡς προτιμότερα λύσις, ὅπως πρὸ τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν ἀμερικανικὸν λιμένα συνενοήσῃ ὁ πλοίαρχος μὲ τοὺς πράκτοράς του, ώστε νὰ ἔγκαθιστανται, ἀμαὶ τῷ κατάπλῳ, φύλακες ἐπὶ τοῦ σκάφους, ικανοὶ νὰ παρεμποδίσουν τὴν ἀπόβισιν εἰς τὴν ἡράνιον οἰουδήποτε ἀνεπιθυμήτου προσώπου. "Αναφέρονται κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας ἀρκεταὶ περιπτώσεις τοιούτων προσώπων, ἀτίνα διέρυγον εἰς τὸν πλοίον καὶ προεκάλεσαν σύντα τὴν ἐπιβολὴν εἰς δάρος τῶν πλοίων διαρυτάτων προστίμων, σύντα τὴν ὑποχρέωσιν τῶν ἐφόπλιστῶν νὰ ἀναλάβουν τὰς δαμασμάνικας καὶ τὴν ὑποχρέωσιν τῶν ἐφόπλιστῶν νὰ ἀνεπιθυμήσουν. "Ἐπὶ πλέον ἐστημένηθησαν καὶ κατακρατήσεις σκαφῶν μέχρι τοῦ συλληφθούν οἱ δραπετεῖται.

"Ἡ ἔκθεσις τονίζει περαιτέρω ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις εἶναι διατεθειμένη νὰ ἔφαρμοσῃ αὐστηρῶς τὸν νόμον καὶ συνεπῶς κάθε προσοχὴ ἐπιβάλλεται ὁπὸ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν πλοιάρχων. "Αναφέρεται ἐν συνεχείᾳ μία περίπτωσις ἀρκετὸν χαρακτηριστικὴ τῶν ὑπερβολῶν, τὰς ὅποιας προκαλεῖ ἡ ρηθεῖσα νομοθεσία. "Ἐπὶ πλοίου καταπλεύσαντος εἰς τὸν Βατλιμόρην ἡσθήησεν ὁ βοηθὸς θαλαμηπόλου. Παρὰ τὴν γενομένην δηλωσιν περὶ τῆς ἀσθενείας, αἱ μεταναστευτικαὶ ἀρχαὶ δὲν ἐπέτρεψαν τὴν ἔξοδον τοῦ ἀλόγου θαλαμηπόλου ἐκ τοῦ πλοίου. Τὴν ἐπομένην, ἡ κατάστασις τοῦ ἀσθενοῦς ἐπεδεινώθη καὶ ὁ ὑπόπλοιαρχος, ἐπικοινωνήσας μὲ τὸ Ναυτικὸν Νοσοκομεῖον τῆς πόλεως, περιέγραψε τὸ συμπτώματα τῆς ἀσθενείας καὶ ἐλαβεν ἐντολὴν ὅποιαν ἴστρον νὰ μεταφέρῃ πάραστα τὸν ἀσθενὴν εἰς τὸ νοσοκομεῖον. Τοῦτο καὶ ἐγένετο, ἀλλὰ τὴν ἐπαύριον αἱ μεταναστευτικαὶ ἀρχαὶ ἐπέδαλον εἰς τὸν πλοιάρχον καὶ τοὺς πράκτορας πρόστιμον χιλίων δολλαρίων, διότι δὲν ἔκρατησαν ἐπὶ τοῦ πλοίου τὸ ἀνεπιθυμήτου πρόσωπον. Πέραν, δῶμα, τοῦ πρόστιμου, διότι ὁ πλοίαρχος, ἐν συνεχείᾳ ἀπέλυσε τὸν ἀνάτελα ἀσθενὴν, πρὶν ἡ τὸ σκάφος ἀποπλευσῃ ἐκ τοῦ Βατλιμόρη καὶ χωρὶς νὰ λάβῃ σχετικὴν ἔγκρισιν τῶν μεταναστευτικῶν ἀρχῶν, ἐπειδὴ ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ νέον πρόσωπον. "Ο πλοίαρχος ἐπίστευεν, ὅτι ἔφόσθον ἐπειδὴν πρόστιμον 1000 δολλαρίων διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀνεπιθυμήτου βοηθοῦ θαλαμηπόλου εἰς τὸ νοσοκομεῖον, δὲν θὰ ἐπεδάλετο καὶ δευτέρον πρόστιμον διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ἀπολύσεως. "Αλλως, δῶμα, ἐσκέφθησαν αἱ μεταναστευτικαὶ ἀρχαὶ,

"Αναφέρεται περαιτέρω ἡ ἔκθεσις εἰς τὸν κίνδυνον τῆς ἀσθενείας καὶ εἰς τὰς σημαντικὰς δαπάνας, αἱ ὄποιας διαρύνουν τὸ πλοίον ἐν 'Ἀμερικῇ διοιανδήποτε' σύσθενειαν μέλους τοῦ πληρώματος του. Λόγου χάριν, μία ἔγχειρος σκωληκοειδίδος δὲν δύναται νὰ στοιχίσῃ ὀλιγάτερων τῶν 500 δολλαρίων, ἐνῷ ἔνα ἀτύχημα εἰς λιμενεργάτην ἐνδέχεται νὰ προκαλέσῃ δίκην, μὲ πρώτην ἀπαίτησην 100.000 δολλαρίων. "Εφιστάται δῆθεν, ἡ προσοχὴ ἐπὶ τῶν μέτρων, ἀτινα δέον νὰ λαμβάνωνται ἐπὶ τῶν πλοίων διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πληρώματος των καὶ τῶν ἀπασχολούμενών τους αἱ ρωσικὲς θαλάσσας καθόσον οἰονδήποτε ἀτύχημα συνεπάγεται διαρυτάτως συνεπείας ἀποζημιώσεων.

### Σοβιετικὴ Ρωσία

#### Ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις

"Ἡ δοστηριότης ἡ ἐπιδεικνυμένη υπὸ τῆς Σοβιετικῆς 'Ενώσεως διὰ τὴν παραγγελίαν σκαφῶν διαφόρων μεγεθῶν καὶ τύπων, προκαλεῖ ἀπό τὸν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ναυπηγικῶν κύκλων τῆς Εύρωπης καὶ τῆς Ιαπωνίας, τοσούτων μᾶλλον, καθόσον, ἀσκρίδως, τὰ ναυπηγεῖα στερούνται σήμερον ἐπάρκων παραγγελιῶν, ὅστε νὰ διαστήσουν εἰς ὑψηλὸν ἐπίπεδον τὴν παραγωγὴν των. 'Αξιοσημειώτων ἀφ' ἐτέρου γεγονός τοῦ σοβιετικοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος εἶναι τὸ ὅτι τὰ παραγγελλόμενα πλοία θὰ ἔχουν ἐνισχυμένην τὴν κατασκευήν, διὰ νὰ είνεις ικανὰ νὰ ταξιδεύουν εἰς τὰ ἀρκτικὰ θαλάσσας καθ' ὅλας τὰς ἐποικίας τοῦ ἔτους. 'Η πρόβλεψις αὐτὴ εἶναι εύνότος διὰ τὴν εἰρηνικὰς περιοδίους, δῶμα καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν πολέμου, ἀλλὰ τοῦτον ὑπὸ δινῆς αἱ δυσχερεῖς τὰ ναυσιπλοίας εἰς τὰς ρωσικὲς θαλάσσας κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον λόγω τῶν πάγων.

Αἱ μέχρι τοῦδε δοεῖσαι παραγγελίαι εἰς πλείστας δύσας Δυτικὰς χώ-

ρας, διὰ τὴν ναυπηγήσιν μεγάλου καὶ μετρίου μεγέθους φορτηγῶν, καθὼς καὶ ἀλιευτικῶν, ἀπόδεικνυμένας κατευθύνσεις. 'Εκπιδιώκουν, δηλαδή, τὰ Σοβιέτη νὰ ἀναπτύξουν ἀφ' ἐνὸς μὲ τὴν ἀλιευτικὴν τῶν διοικητικῶν διά τὰ ταξίδια των εἰς τὰς ἀρκτικὰς περιοχές. Εἰς τὴν Ιαπωνίαν, ἐπίσης παρηγγέλθησαν 7 μικρὰ φορτηγά πλοῖα καὶ 4 μικρούλα. Τὰ φορτηγά προσορίζονται νὰ μεταφέρουν γιανθρώπους, μεταλλεύματα, ζυλεῖς καὶ ἄλλας πρώτας ὑλας. Τέλος, εἰς τὴν Σοβιέτιαν, τὴν Γερμανίαν τὸ Βέλγιον, τὴν Δανίαν, τὴν Ολλανδίαν, τὴν Φίλλανδιαν καὶ τὴν Ἀγγλίαν κατὰ κύριον λόγον, ἐδόθησαν ρωσικαὶ παραγγελίαι διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων.

Εἰς τὴν Γαλλίαν, λόγου χάριν, παρηγγέλθησαν τελευταῖς 6 φορτηγῶν τῶν 6170 τόνων δ. w. ἔκαστον, εἰδικά διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν καὶ συγχρόνων ἐνισχυμένης κατασκευῆς διὰ τὰ ταξίδια των εἰς τὰς ἀρκτικὰς περιοχές. Εἰς τὴν Ιαπωνίαν, ἐπίσης παρηγγέλθησαν 7 μικρὰ φορτηγά πλοῖα καὶ 4 μικρούλα. Τὰ φορτηγά προσορίζονται νὰ μεταφέρουν γιανθρώπους, μεταλλεύματα, ζυλεῖς καὶ ἄλλας πρώτας ὑλας. Τέλος, εἰς τὴν Σοβιέτιαν, τὴν Γερμανίαν τὸ Βέλγιον, τὴν Δανίαν, τὴν Ολλανδίαν, τὴν Φίλλανδιαν καὶ τὴν Ἀγγλίαν κατὰ κύριον λόγον, ἐδόθησαν ρωσικαὶ παραγγελίαι διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων.

Εἰδικώτερον, σύσσον ἀφορᾷ τὰς ἐν Ἀγγλίᾳ σοβιετικάς ναυπηγήσεις, ἡ κυρεύονταις τῆς Μόσχας εἰς ἀνάκοινωθέν της, ἐκδοθέν πρὸ ἡμερῶν, καθώριζε τὴν ἀπαίτησην διατάνην εἰς 1500 ἑκατομμύρια ρουδίλων (11.20 ρουδίλια ἀντιστοιχού εἰς μίαν λίραν), παρέθετε δὲ καὶ πίνακα τῶν εἰς πλοία ἀνάκοινων της. Συνωψίζονται αἱ εἰπιδώξεις αὐταὶ τοῦ ναυπηγικοῦ τῆς προγράμματος εἰς 30 φορτηγά τῶν 8.000 ἐως 10.000 τόνων δ. w. ἔκαστον, εἰς 20 φορτηγά τῶν 5.000 τόνων, 5 δεξαμενόπλοια τῶν 15.000 ἐως 16.000 t. d. w., ἔνα πλωτὸν ἐργοστάσιον κατεργασίας φαλαίνων, 30 φαλαίνοθηρικά, 15 πλωτά ἐργοστάσια κατεργασίας ἀλιευμάτων (κονσερβοποιίας), 20 ἀλιευτικὰ ἀνοικτῆς θαλάσσης, ἀρκετά ρυμουλκά, δύο πλωταὶ δεξαμεναὶ τῶν 1.000 ἐως 1.500 τόνων καὶ ἀριθμὸς βυθοκόρων, πλωτῶν γερανῶν καὶ πλωτῶν γερανούστων.

Ηδη, ὁ σοβιετικὸς ἐμπορικὸς στόλος—ἔξ δοσα πληροφοριῶν κατέστη δυνατόν νὰ ληφθοῦν—ἀπαρτίζεται σήμερον ἀπὸ 1019 μικρὰ καὶ μεγάλα σκάφα, συνολικῆς χωρικότητος 2.260.537 τόνων γκρός. Πολλὰ ἐκ τῶν πλοίων αὐτῶν είναι πρώτην ἀμερικανικά, ἐκχωρηθέντα εἰς τὰς Σοβιέτης, κατὰ τὴν πολεμικὴν περιόδον, βάσει τοῦ γνωστοῦ νόμου «εὔκιμος σκάφων καὶ δανεισμού» καὶ μὴ ἐπιστραφέντα ἔκτοτε. "Ἄς σημειωθῆ, ἐκόμη, διὰ ἔξ δοσών της σοβιετικῶν πλοίων, μόνον 174 εἰναι μεγέθους 4.000 τόνων καὶ ἄλλων της ήλικιαν—96 εἰναι ἀνω τῶν 25 ἐτῶν καὶ μόνον 37 πλοίοι εἰναι ηλικίας μεταξύ 5 ἐως 10 ἐτῶν.

Σημειωτέον, ἐξ ὅλου, διὰ ἀγνωστος παραμένει εἰσέτι ὁ παράγων τῆς ἔγχωριος ναυπηγικῆς διοικητικῆς, δεδομένου, διὰ καμμία διαφωτιστικὴ πληροφορία διὰ διεξέρυθμη ποτὲ τοῦ Σιδηρού Παραπετάσματος. Γνωστὸν είναι, διὰ ἀκόμη καὶ πρὸ τῆς Οκτωβριανῆς ἐπανάστασεως, ἡ Ρωσία κατείχεν ἀριετά καὶ καλῶν ἐξωπλισμένα ναυπηγεῖα. Γνωστόν, ἐπίσης, εἰναι, διὰ τὰ ρωσικὰ κατείχεντα στοιχεῖαν τὰ πρώτα κατασκευάσαντα δηζελοκίνητα ποταμοπόλισι καὶ διὰ τοῦ εἰς τεχνικά ἐφαρμογών εἰχον τὸ προβάδισμα, ἔναντι τῶν ναυπηγείων πολλών ευρωπαϊκῶν χωρῶν. Μετὰ τὴν ἐπανάστασιν, ὅμως, ἐλάγισται πληροφορίαι μετεδόθησαν σχετικῶς μὲ τὴν ναυπηγικὴν δοστηριότητα τῆς Ρωσίας ἀλλὰ καὶ ποτὲ ἀλλοτε ἡ Σοβιετική. "Ενωσίς δὲν ἐνεφανίσθη μὲ τόσην ἐκτασιν παραγγελιῶν εἰς τὸ ἑωτερικόν.

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

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

**DEARBORN CHEMICAL COMPANY**

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

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27  
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦ. 40-658  
ΑΘΗΝΑΙ : ΟΔΟΣ ΚΑΡΝΕΑΔΟΥ 12

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ

'Αντιπρόσωποι μας εἰς τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

Οι κ.κ. A. E. SHEPPARD & CO.  
«Ethelburga House»

91(3) Bishopsgate Street

LONDON E.C. 2

## Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

### Εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας

Εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως ἀπεστάλη πρὸς δημοσίευσιν τὸ Διάταγμα, διὰ τοῦ ὁποίου τίθεται εἰς ἀποστρατείαν, λόγω πολυετοῦς ὑπηρεσίας, ὁ Γενικὸς Διευθυντὴ τοῦ 'Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑποναύαρχος λιμενικὸς κ. Ἀθαν. Τσεμπερόπουλος, προαγόμενος ταυτοχρόνως εἰς ἀντιναύαρχον ἐ. ἄ.

— Ἐπίσης ἀπεστάλη πρὸς δημοσίευσιν Β. Διάταγμα, διὰ τοῦ ὁποίου πράγαται εἰς ὑποναύαρχον ὁ μέχρι τούδε προξενικὸς λιμενάρχης Νέας Υόρκης πλοιάρχος λιμενικὸς κ. Ἀνδρ. Σταθακόπουλος, ἀνάλαμβάνων τὴν γενικὴν διεύθυνσιν τοῦ 'Υπουργείου.

— Τέλος ὑπεγράφη διαταγὴ τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ τῆς ὁποίας ἀνατίθενται τὰ καθήκοντα τοῦ ἀναπληρωτοῦ τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τοῦ Y. E. N. εἰς τὸ νεότευχον ναυτικῆς ἐργασίας καὶ ἐκπαιδεύσεως πλοιαρχὸν κ. ΝΙΚ. Τσενεμπῆτην.

— 'Ἐν συνεχείᾳ ἀνέκοινώθη ἐκ τοῦ 'Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ εὐθὺς ὡς δημοσιευθῆ εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τὸ Β. Διάταγμα τῆς προαγωγῆς εἰς ὑποναύαρχον τοῦ πλοιάρχου λιμενικοῦ κ. Ἀνδρ. Σταθακόπουλον, θα τεθοῦν, συμφωνῶς τῷ ὀμῷ, εἰς αὐτέπαγγελτον ἀποστρατείαν οἱ ἀρχαιότεροι τοῦ προαγομένου πλοιαρχοὶ κ. κ. Δημ. Μαργέτης, Γεώργ. Ταχηγεωργίου καὶ Παν. Λυγουριάτης.

— Τέλος διὰ Βασ. Διατάγματος, ποποθετεῖται προξενικὸς λιμενάρχης Λονδίνου ὁ μέχρι τούδε κεντρικὸς λιμενάρχης Θεσσαλονίκης πλοιαρχὸς λιμενικὸς κ. Μιχ. Σακάρης.

### Ψυφώνου τὴν Κυανόλευκον

Παρὰ τοῦ κ. Στ. Νιάρχου ὑπεθλήθη εἰς τὸ υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας αἵτησις διὰ τὴν ὑψησιν τῆς ἐλληνικῆς σημαίας εἰς τὸ νεότευχον δεξαμενόπλοιον του «Πλαγκόστιος Ἀριωνία» 33.000 τ. d.w. καθὼς καὶ εἰς τὸ μικρὸν δεξαμενόπλοιον τοῦ ίδιου «Ἀντιόπη» 7000 τ. d.w.

### Ψωσίσις τῆς κυανολεύκου

Δι' ἀποφάσεως τοῦ υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπεδεσμένθη τὸ τίμημα τῶν πωλθέντων ἀτμοπλοίων «Ἄγια Μαρίνα» καὶ «Σταύρος» πρὸς ἀγορὰν τοῦ λίμπερτο «Πόρτο Άλεγκρε» ὅπερ θὰ ἔγγραφη εἰς τὰ ἐλληνικὰ νηολόγια καὶ θὰ ψώσῃ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν. Τὸ σκάφος δυναται μετὰ διετίαν ἀπὸ τῆς ἔγγραφῆς του εἰς τὰ ἐλληνικὰ νηολόγια νὰ πωληθῇ ἐλεύθερώς καὶ ἐξ ὀλοκλήρου ἢ ὑπόθεσης εἰς ἀλλοδαπούς, ἐπιτρεπόμενης τῆς ἐλεύθερας διαβέσεως τοῦ ἀγύτιμου τῆς πωλήσεως τοῦ πλοίου ἢ τοῦ ποσοῦ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημίωσεως ἢ τοῦ προϊόντος τοῦ ἐπὶ υποθήκη δανεισμοῦ τοῦ πλοίου.

### Αἱ ἀποκευαὶ εἰς τὸ Πειραιᾶ

Ἡ συσταθεῖσα ἐπιτροπὴ ἐκ τῶν κ. κ. Β. Φραγκούλη καθηγητοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Μετσοβίου Πολυτεχνείου, Ν. Σίδερη διευθυντοῦ Βιομηχανίας, Χρ. Βοσυνιώτη διευθυντοῦ Μελετῶν τοῦ υπουργείου Βιομηχανίας καὶ Ε. Περράκη ἀρχιμηχανικοῦ τοῦ Ο.Δ.Π., διὰ τὴν μελέτην τοῦ θέματος ἐπὶ τῆς προτεινομένης ἀπὸ τῶν ἑταίρων Α.Τ.Μ.Ε., Ν.Ι. Δρίτσα, Δ. Κανέλλου καὶ Γ. Σαρρῆ, Ἄφων Νομικοῦ καὶ Λύρα ἐγκαταστάσεως κοινοῦ ἐργοστασίου ναυπηγησεως καὶ ἐπισκευῆς πλοιών, εἰς ἐλεύθερον τελωνειακόν χώρον τοῦ Πειραιῶν ὑπέβαλε τὴν ἔκθεσιν τῆς πρὸς τὸν υπουργὸν τῆς Βιομηχανίας κ. Πρωτοπαπαδάκην. Εἰς τὴν ἔκθεσιν ἀναφέρεται, ὅτι ἡ συσταθεῖση ἑταίρια προτίθεται νὰ προμηθευθῇ καὶ ἐγκαταστήσῃ μηχανήματα, μὲ προϋπολογιζομένην ἀξίαν δύο δισεκατομμυρίων δραχμῶν. Ἡ ἐπιτροπὴ συχνάπτει τὴν γύμνην, ὅτι τὸ συσταθεῖσαν ἐργοστάσιον θὰ διαθέτῃ ἐπάρκη μέσα διὰ τὴν ἀνάληψην καὶ ἐκτέλεσιν εἰς ικανοποιητικὸν βαθμὸν τῶν παντὸς εἰδούς συνήθων ἐπισκευῶν ἐπὶ σκαφῶν καὶ τῶν μηχανικῶν αὐτῶν ἐγκαταστάσεων, κατὰ τρόπον σημαντικῶς δελτιώμενον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ὑφιστάμενον σήμερον καθεστώς.

Τὸ συσταθεῖσαν ἐργοστάσιον δὲν δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ἀπὸ ἀπόψεως διαθέσεως μεσών ὡς ἀπολύτους ἀνταποκρινόμενον πρὸς τὰς συγχρόνους ἀπαίτησεις τῆς ναυτιγικῆς, οὐχ ἡττον, δῆμως, ἀποτελεῖ σοδαρὸν πυρήνα πρὸς μίαν τοιαύτην κλίμακωσιν καὶ ὑπὸ συντηρητικὸν πνεύμα ἐξέλιξιν ἀναλόγως πρὸς τὴν ἐπιτευχθησμένην ἀπόδοσιν καὶ τὴν προσδο-

κωμένην οἰκονομικὴν εὐημερίαν τῆς ἐπιχειρήσεως.

Ἡ ὑπὸ ἰδρυσιν διοικητικὴ ἐγκατάστασις παρουσιάζει ἐπίσης τὴν τεχνικὴν ικανότητα διὰ τὴν ἀνάληψιν νέων ναυπηγησεων μηλού ύποτεσμάτων σκαφῶν. Τέλος, ἀναφέρεται εἰς τὴν ἔκθεσιν, ὅτι ὁ ὑπὸ ἰδρυσιν ὄργανος διαθέτει τεχνικὸν ἐπιτελείον καὶ εἰδικευμένον ἐργατοτεχνικὸν προσωπικόν καὶ πείραν ναυτικῶν καὶ μεταλλικῶν κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν.

Ἡ ἀρμοδιά τεχνικὴ ὑπηρεσία τοῦ Ο.Δ.Π. προχιστεῖ τὴν μελέτην διὰ τὴν ἐκτίμησιν τῶν ὕπατανῶν, αἱ ὅποιαι θ' ἀπαιτηθοῦν πρὸς διαφρύμισιν τοῦ χώρου ὅπου θὰ ἐγκατασταθῇ τὸ ἐργοστάσιον ναυπηγησεως καὶ ἐπισκευῆς πλοίων. Συγκεκριμένως ἡ ἓν λόγῳ ὑπηρεσία θὰ μελετήσῃ τὰς διαπάνως κατασκευῆς τοῦ κρηπιδώματος καὶ τῆς ἐκβαθύνσεως τοῦ πρὸ τοῦ ἰδρυθησμένου ἐργοστασίου θαλασσίου χώρου. Διὰ τὴν ἔξεμφρον τῆς ἀπαιτηθησμένης δαπάνης θὰ διεξαχθοῦν συνενοχήσεις μεταξὺ τῶν 'Υπουργείων Συντονισμού καὶ Βιομηχανίας καὶ τοῦ Ο.Δ.Π., καθ' ὅσον, ὡς ἔγνωσθη, τὰ διαθέσιμα κεφαλαία τοῦ τελευταίου δὲν ἐπαρκοῦν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν δαπανῶν.

Ἡ διαρύθμισις τοῦ χώρου, ὡς ἀνέκοινώθη, δέν πρόκειται νὰ βαρύνῃ τὴν συσταθεῖσαν Α. Ε. τῶν ναυτιγείων τοῦ Πειραιῶς δεδομένου ὅτι αὐτὴ θ' ἀντιμετωπίσῃ δαπάνας ἐγκαταστάσεων καὶ κεφαλαίων κινήσεως.

### Τὸ «Κυκλάδες»

Ἀπέπλευσε πρὸς ἡμερῶν διὰ τὸ 'Αμβούργον τὸ γνωστὸν ἐπιβατηγόν μας σκάφος «Κυκλάδες» τῆς ἀτμοπλοΐας τοῦ κ. I. Τόγια. Ἐκεῖ πρόκειται νὰ ὑποστῇ τὴν ἀλλαγὴν τοῦ πρωστηρίου συστήματος του. 'Αγιὲς ἡγεμονίας, δύο μηχαναὶ δῆμελτοι τοῦ Βόμαχ θετοποιηθοῦν, δύο ἀνεμούρας 3.000 πιπεν. Θά προσώπωσουν εἰς τὸ σκάφος μεγίστην ταχύτητα περὶ τὰ 20 μίλ. καὶ ὑπερσιακὴν 16 μιλλίων. Τὴν μετασκευὴν ἀνέλαβον τὰ ναυπηγεῖα Στούλκεν τοῦ 'Αμβούργου. Παράδοσις 15ην Ἰουνίου.

### Τὰ ἀμερικανικὰ λίμπερτο-τάνκερ

Ἀναφορικῶς μὲ τὴν αἴτησιν αἱδεῖσαν μεταφοράς 15 ἀμερικανικῶν λίμπερτο-τάνκερς εἰς τὰς σημαῖας τοῦ Παναμᾶ, τῆς Λιβερίας καὶ τῆς Ονδούρας, ἀνέκοινώθη ἐν συνεχείᾳ, ὅτι παρεσχέθη ὡσπρὸ παρὰ τῆς «Ομοσπονδιακῆς Διοικήσεως τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» ἡ ἔγκρισις δι' ὄκτὼ σκάφων. Οὕτω, θὰ ψώσουν τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ τὰ λίμπερτο-τάνκερα τῆς Σημιότου τῆς ἑταίριας «Κολόνιας», «Σημπρέιν» τῆς ἑταίριας «Σήφαρθ», «Ελίζα Ζανέ Νίκολον» τῆς ἑταίριας «Ντόλφο» καὶ «Αμπερστάρ» τῆς ἑταίριας «Τρέιντερ». Τὴν σημαίαν, ἐξ ἀλλοῦ, τῆς Λιβερίας θὰ ψώσουν τὰ σκάφη «Ελίζαμπεθ Χ.», τῆς ἑταίριας «Ούνδσωρ», «Εδισών Σκίππερ» τῆς ἑταίριας «Εδισών Τάνκερ Κόμπαν» καὶ «Χένρυ Κ. Γουάλλας» καὶ «Πάκο Τάνκερ».

Ἐν τῷ μεταξύ, ἀπὸ τῆς ναυτεργατικῆς πλευρᾶς, ζωηραὶ πρήσταιν νὸν ἐκδηλώνωνται αἱ ἀντιδράσεις. Ὁ πρέδερος μιᾶς ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων, ἀναφερθεῖς εἰς τὴν κρίσιν τῆς ἀμερικανι-

## HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



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

**MORAN**  
TOWING AND TRANSPORTATION

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

**LIVIERATO & CO.**

**ADEN**

**SHIPCHANDLERS**

SERVICE QUALITY

SATISFACTION GUARANTEED

κης ναυτιλίας και εἰς τὴν μεγάλην ἀνέργιαν τῶν πληρωμάτων, διεμπρατοῦρήθε διὰ τὴν ως ἄνω ἀδειαν ὑψώσωσες ζένεις σημαίας εἰς τὰ λιμπερτακέρες καὶ επανδρώσωσις τῶν μὲν ἔξιντα πληρωμάτων. Οὐ αὐτὸς ἐργατικὸς ἐκπρόσωπος ὑπέειχεν, διτὶ πρέπει ὅπωσδηποτε νὰ μὴ ἐπιτραπῇ ἡ ἀλλαγὴ σημαίας ἐπὶ τῶν 160 ἀμερικανικῶν λιμπερτυς, τὴν ὅποιαν ἐπίζητε απὸ τίνος ἡ ὄργανωσις τῶν Ἀμερικανῶν εφοπλιστῶν τραυτῆς σκαφῶν.

### Σχόλια ἐπὶ μιᾶς παραγγελίας

Ἄπο τὸ δημοσιεύμενα εἰς τὸν ἀγγλικὸν ναυτικὸν τύπον σχόλια διὰ τὴν δοθεῖσαν παρ' Ἑλληνος ἐφοπλιστοῦ—ώς ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγουμένον τεῦχος χαρ— παραγγελίαν εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία τοῦ Ἐμπέοντος φορτηγοῦ 12.700 τόνων π.ν., συνάγεται ὅτι τὸ γεγονός τούτο ἀπετέλεσεν ὅπωσδηποτε, μίαν ἐκπλήξιν διὰ τοὺς ἀγγλικούς ναυπηγικούς κύκλους. Ἀνεφέρετο σχετικῶς, διτὶ ἡ μὲν τιμὴ εἶναι παραπλησία πρὸς τὴν τοῦ ἀδελφοῦ φορτηγοῦ «Μάστερ Νίκος» 12.550 τόνων π.ν., διτὶ παρελήθη πρὸς ἔτους καὶ πλέον ἀπὸ τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεία τοῦ Μπερτάιλαντ, ἡ προβλεπομένη δύως παράδοσις εἶναι ταχυτάτη. Πράγματι, ἡ τρόπος τοῦ παραγγέλθεντος σκάφους θὰ τεθῇ ἐπὶ τῆς ἐσχάρας τὸν προσεχῆ Μάιον, ἡ καθέλκυσις θὰ πραγματοποιηθῇ τὸν Σεπτέμβριον καὶ ἡ παράδοσις θὰ γίνη τὸν Νοεμβρίον.

### Αἱ καθελκύσεις

Ἡ προαναγγελθεῖσα διὰ τὴν 5ην Μαρτίου καθέλκυσις εἰς τῶν ναυπηγείων «Φέρνες» τοῦ Μίδδλεσμπορτο, τοῦ νέου δεξαμενοπλοίου «ΕΚ ο ν ο 9» 16.300 τόνων π.ν., τῆς ἀλληνικῶν συμφερόντων παναμαϊκῆς ἐταιρίας «Κάνοπους», δὲν ἐπραγματοποιήθη, ἀναδηλώθησα, λόγῳ ἐνσκψάσης θυλλῆς. Πάντως, ἐλασθε χώραν ἡ τελετὴ τῆς ὀνομασίας τοῦ πλοίου, μὲν ἀνάδοχον τὴν κυρίαν Κίγκ, σύζυγον τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τῆς ἀγγλικῆς Γραφείου «εἰς οὐτίλιαμς Ντίκον Μπάνκ». Τὸ ιένον δεξαμενόπλοιον εἶναι δηλεκτίνητον, μὲ προβλεπομένην ταχύτηταν 14 μιλλίων.

—Τὴν 22αν Μαρτίου καθέλκυται ἐκ τῶν ναυπηγείων Ντόξφορδ τὸ ἀλληνικῆς πλοιοκτησίας δηζελοκίντον φορτηγὸν «Ἀγία Μαρίνα», 11.000 τόνων π.ν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶναι τὸ πρώτον ἐκ μιᾶς σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν φορτηγῶν, διὰ λογαριασμὸν τῆς Ιδίας ἐταιρίας.

### Ἀγοραπλωλησίαι πλοίων

Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν, ἀλληνικῆς πλοιοκτησίας, φορτηγὸν «Β ασιλεύος» (ex «Dover Hill») 7155 τόνων γκρός, 10.080 τόνων π.ν., καὶ ναυπηγήσεως 1945, μὲ σερβεῖ τοῦ 1953, παλαιότερη ἀπὸ τὴν ἐταιρίας «Καστελλάνα» εἰς ἀγγλικούς ἀγροραστάς, ἀντὶ τιμῆς 195.000 λιρῶν, μὲ ταράδοσιν τὸν προσεχῆ Μάιον.

—Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν γραμμῆς «Baltie Pine» 1918 τ. γκρός 3500 τ. π.ν., περίπου καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἡγοράσθη παρὰ τῆς ἐταιρίας «Ἐλληνικῆς» τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου καὶ θὰ δρουμολογῇ τὸν προσεχῆ μηνα «Ἀπρίλιον εἰς τὴν γραμμὴν Ἐλλάδος — Ἀγγλίας — Κόντινεντ. Τὸ σκάφος παραλαμβάνομεν περὶ τὰ τέλη Μαρτίου, θὰ ὑποστῇ ὥρισμένας μεταρρυθμίσεις διὰ τὴν κατανάλωσιν ἀντὶ γαιανθρακοῦ πετρελαΐου καὶ θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον. Σχετικὴ ἔγγραφος ἀνακοίνωσις ἐγένετο ἦδη πρὸς τὴν ἀλληνικὴν κυβερνησιν. Εἰς τὸ ἔγγραφον ἀναφέρεται, ἐπὶ εὔκαιρια, ὅτι δύο φορτηγά-λαΐνερς τῶν 10.500 τόνων π.ν., ἐκαστον καὶ ταχύτητος 16 μιλλίων ναυπηγούμενα ὑπὸ τῆς «Ἐλληνικῆς» ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ καθελκύμενα ἐντὸς τοῦ ἔτους, θὰ τεθῶν ὑπὸ ἀλληνικῆς σημαίαν. Εἰς τὸ αὐτὸν ἔγγραφον προστίθεται, ὅτι ὁ κ. Περ. Καλλιμανοπούλος προτίθεται νὰ ναυπηγῇ διὰ τὴν γραμμὴν Ἐλλάδος — Τουρκίας — Ἀγγλίας — Κόντινεντ τρία ἢ τέσσαρα «κάργιο-λαΐνερς» 4500 τ. π.ν. ἐκαστον καὶ ταχύτητος 15 μιλλίων.

—Τὸ ὑπὸ καναδικὴν σημαίαν λιμπερτού «Royal William» 7120 τ.

γκρός, 10.750 τόνων π.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβεῖ τοῦ 1952, ἐπωληθή ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν τοῦ κ. Παπαχριστίδη εἰς λιθεριανὴν ἐταιρίαν ἀντὶ τιμῆς 460.000 δολαρίων μὲ παραδοσίν εἰς ἓνα λιμένα Ἀγγλίας ἡ Κόντινεντ, περὶ τὰ μέσα Μαΐου.

—Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον μας «Ασπιράντ», 9032 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἡγοράσθη εἰς Τάπωνας διαλυτάς, ἀντὶ τιμῆς μὴ γνωθείσης.

—Πληροφορουμένθα, διτὶ παναμαϊκὸν λιμπερτού ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας καὶ καναδικῆς κατασκευῆς, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Δημ. Πολίτη ἀντὶ τιμῆς 175.000 λιρῶν.

### Ἄδεια πωλήσεως

Δι τὸν παραχριστίδην τοῦ Υπουργείου Εμπορίκης Ναυτιλίας παρεσχέθη ἡ ἀδεια πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς τοῦ φορτηγοῦ ἀτμοπλόγου «Πλέτρος Γουλανδρῆς», κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος 4.693, ναυπηγήσεως τοῦ 1923, ὑπὸ τὸν δρόν τῆς δεσμεύσεως τοῦ ἐξ 25.000 λιρῶν Ἀγγλίας τιμῆς.

### Ἡ σύγκρουσις τοῦ ἀπὸ «Τρίτων»

Τὸ ἀνώτατον Καναδικὸν Δικαστήριον ἐπεκύρωσε πρὸ ἡμερῶν ἀπόφασιν τῶν κατωτέρων δικαστηρίων, καταλογίσαν τὴν εὐθύνη τῆς συγκρουσίας τοῦ Ἀμερικανικοῦ «Μπαράνοφ» καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ λιμπερτού «Τρίτων» εἰς βάρος τοῦ πρώτου. Κατὰ τὴν ἐν λόγῳ σύγκρουσιν, εἶχον — ὡς γνωστὸν — φυσεύθη δύο ἀνδρες τοῦ πλοράματος τοῦ «Τρίτωνος» καὶ εἷχε τραυματισθῆ σοθιδρῶς ἵνας τρίτος, ἐνώ ἀμφότερα τὰ σκάφη εἶχον υποστῆ σημαντικὰς ζημιὰς. Η πλοιοκτηρία τοῦ Ἀμερικανικοῦ σκάφους ἐταιρία «Ἀλάσκα Στήλαισπ Κόμπανου» κατεδικάσθη εἰς τὴν καταδολήν, ἀπόζημωσις 12.000 λιρῶν διὰ τὴν ἀπώλειαν τῆς ζωῆς τῶν δύο Ἐλλήνων ναυτικῶν καὶ τὸ τραυματισμὸν ἐνός ἐτέρου.

### Ἄδεια ἀπόδημίας

Πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς ἑκοινοποιήθη ἐγκύλιος τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Στρατοῦ, ἀφορῶσα τὴν ισχὺν τῶν ἀδειῶν ἀπόδημίας τῶν ναυτικῶν τῶν μεταφερομένων εἰς τὸν στρατὸν Ἑηράς καὶ τῆς Βασικοῦ Αεροπορίας.

Διὰ τῆς ἐγκυλίου καθορίζεται ὅτι διὰ τοὺς ἐκ τοῦ Β. Ναυτικοῦ καὶ τῆς Β. Αεροπορίας μεταφερόμενας εἰς τὸν στρατὸν Ἑηράς ναυτικούς, τοὺς ἔχοντας ἐπιπλούσεις τὰς στραγικτικὰς τῶν υποχρεώσεις καὶ λαβόντας ἀδειας ἀπόδημίας παρὰ τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Ναυτικοῦ ἡ τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Αεροπορίας, ασφαστά διαφρειάς, αἱ ἀδειαὶ τῶν οὐταὶ ισχύουν ὡς ἀκολούθως:

α) Διὰ τοὺς μὴ ἀναχωρήσαντας μέχρι σήμερον εἰς τὸ ἔξωτερικόν, θὰ ισχύουν ἐπὶ ἐτοῖς ἀπὸ τῆς ἐρδοσεως τῆς παρούσης ἐγκυλίου. Μετὰ τὰς ισχύουν ἐπὶ ἐτοῖς ἀπὸ τῆς προκειμένου οὐτοὶ ν' ἀπόδημησουν, νὰ λάθουν νέαν ἀδειαν ἀπόδημίας τοῦ Γ.Ε.Σ.

β) Διὰ τοὺς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν εύρισκομένους κατὰ τὴν ἔκδοσιν τῆς ἐγκυλίου ισχύει ἡ ὑπὸ ἀριθ. 738.543(28-7-52) ἐγκύλιος. Ήτοι ἐπανερχόμενοι ουτοὶ ἐπὶ τὸν ἔξωτερικόν. Θὰ δύναται, ἐφ' ὅσον θὰ ἔχουν συμπληρωθεῖσεν υπὲρ τὸ 12μηνον θαλασσίσιας ὑπηρεσίας καὶ δὲν παρήλθεν. Ἐτοις ἀπὸ τῆς ἐποί.όδου των εἰς τὴν Ἐλλάδα, νὰ ναυτολογηθοῦν ἐκ νέου ἐπὶ πλοίων εἰς ἔξωτερικοῦ ἐπὶ τὴν βάσει τῆς παλαιᾶς ἀδειας ἀπόδημίας, τῆς ἐκδοσεως παρὰ τοῦ Γ.Ε.Ν. ἡ τοῦ Γ. Ε. Α. «Ἐὰν παραμένουν εἰς τὴν Ἐλλάδα πλέον τοῦ 12μήνου, δέον νὰ λάθουν νέαν ἀδειαν ἀπόδημίας, ἐκδοθησούμενην παρὰ τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Στρατοῦ.

Διὰ τοὺς οὓς στατεύσιμους, ήτοι τοὺς μὴ ἔχοντας ἐπιπλούσεις τὰς στραγικτικὰς αὐτῶν υποχρεώσεις, μετὰ τὴν μεταφοράν των εἰς τὸν στρατὸν Ἑηράς, ἀπαιτεῖται δι' ἀπασας τὰς περιπτώσεις, εἴτε δὲν ἔκαμπον χρῆσιν τῆς πρώτης καὶ ἐπανέρχομενης τῆς δεύτερης.

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

διὰ τῶν νεοτεύκτων Μεσογειακῶν πλοίων

### Α) π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,"

ταχύτητος 20 μιλλίων

"Εναρξις δρομολογίων

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 7 Απριλίου, ώρα 3 μ.μ.

διὰ ΚΕΡΚΥΡΑΝ, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ, ΒΕΝΕΤΙΑΝ ("Α-

φιξις ἀπόγευμα Παρασκευῆς) ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 14 Απριλίου, ώρα 12 μεσημ.

δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ (ἀφιξις ἀπόγευμα Πέμ-

πτης), ΛΕΜΗΣΣΟΝ (Κύπρου), ΒΗΡΥΤΤΟΝ,

ΠΟΡΤ-ΣΑ-ΙΔ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

### Α) π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,"

ΕΚΤΑΚΤΟΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΝ

ΤΡΙΤΗ 6 Απριλίου 2 μ.μ.

Έκτακτως διὰ ΓΕΝΟΒΑΝ-ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

ΤΑΚΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 28 Απριλίου 2 μ.μ. διὰ ΓΕΝΟΒΑΝ-ΜΑΣ-

ΣΑΛΙΑΝ ("Αφιξις πρωίσιν Σαββάτου).

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 5 Μαΐου 12 μεσημέρ. δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

("Αφιξις ἀπόγευμα Πέμπτης), ΛΕΜΗΣΣΟΝ Κύ-

πρου) ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

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

### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

### Δ) π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. διὰ Πάτρας, Σάμην, Ιθάκην, Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ, ΒΕΝΕΤΙΑΝ.

### Δ) π "ΚΑΝΑΡΗΣ,"

ΕΚΑΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕ-

ΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

### Δ) π "ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ,"

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 7 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ,

ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 3 μ. μ. διὰ ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥ-

ΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

ΣΑΒΒΑΤΟΝ 3 μ. μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ,

ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

χονται ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, νέα ἄδεια ἀποδημίας τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Στρατοῦ. Κατ' ἕξαρεσιν θὰ ἐπιτρέπεται ἡ ναυτολόγησις, βάσει τῆς παλαιᾶς ἀδείας, εἴτε αὐτὴ ἔχει ἑκδῷθη παρὰ τοῦ Γ.Ε.Ν., ἢ Γ.Ε.Α., εἴτε παρὰ τοῦ Γ.Ε.Σ. εἰς ναυτεργάτας, οἵτινες ἀφίκονται ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ παραμένουν εἰς τὴν Ἑλλάδα ἥστατον τοῦ μηνὸς, εἴτε συνεχίζοντες τὴν ναυτολόγησιν τῶν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου, εἴτε ναυτολόγουμενοι ἐπὶ ἔτερου πλοίου, ἐφ' ὅσον ὅμως ἀνήκουν εἰς κλάσεις καὶ κατηγορίας στρατευτιμών μη κληθείσας, τοῦ γεγονότος, τούτου ἀποδεικνυμένου διὰ προσφάτου πιστοποιητικοῦ ἢ τηλεγραφήματος τοῦ οικείου Στρατολογικού Γραφείου.

## ΠΕΝΘΟ

Μαριγώ Β. Ρεθύμνη

Πλήρης ἡμερῶν ἀπεβδήμησεν εἰς Κύριον σεβαστὴ δέσποινα τῆς ναυτικῆς μας οικογενείας, ἡ Μαριγώ Β. Ρεθύμνη. «Ἐδησε χρόνους μακροὺς μὲ τὴν δικαίαν ὑπέρπραγμαν, διτὶ ἀνέθεψε καὶ ἔχαρισεν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Κοινωνίαν τοὺς λαμπρῶς σταδιοδρόμησαντας υἱούς της, τοὺς ἔφοπλιστάς κ.κ. Νικόλαον καὶ Μητράν Ρεθύμνην. Αἱ ἐπαγγελματικαὶ τῶν ἀττιχῶν ἀσχολίαι τοὺς ὑποχρεώνουν νὰ διαμένουν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ δὲν ἐπρόθεσαν νὰ παρευρέθων εἰς τὴν Σύρου κατὰ τὰς τελευταῖς στιγμαῖς τῆς περιλήμνης Μητρός των.

Συλλυπουμεθα βαθύτατα τάς οικογενείας τῶν κ.κ. Ἀδελφῶν Ρεθύμνην διὰ τὸν θάνατον τῆς καλής των Μητρός.

΄Αρχηγός Αὐγερινὸς

Εἰς ἡλικίαν 77 ἑταν ἀπέθανε πρὸ ἡμερῶν εἰς τὸ Λονδίνον ὁ ἐκεὶ ἀπὸ τριακονταετίας ἔγκατεστημένος Ἑλλην πράκτωρ ἀσφαλειῶν καὶ ναυλώσεων Ἀγγησίλαος Αὐγερινός, τοῦ Οίκου «Αὐγερινὸς καὶ Ἀπέργη». Ό ἐκλιπῶν ὑπῆρξε μία ἀπὸ τὰς συμπαθετέρας φυσιογνωμίας τοῦ Σίτου. Εἶλε τὴν καταγωγὴν τοῦ ἐκ Ρωσίας, ὃποθεν ἀνέχωρος τὸ 1920, φεύγων τὸν μπολσεβικὸν Παράδεισον καὶ ἔγκατεσταθῇ εἰς τὴν ἀγγλικὴν Μητρόπολιν. Πάντοτε ἀειθαλής καὶ δραστήριος μέχρι τῶν τελευταίων ἀκόμη ἡμέρων τῆς ζωῆς του, ὁ ἀειμνῆστος πρεσβύτερος, διεκρίνετο μεταξὺ τῶν μελών τῆς Ἑλληνικῆς κοινότητος τοῦ Λονδίνου, ὅπου καὶ ἐπὶ σειράν ἑτῶν εἶχε διατελέσει ἐπίτροπος τῆς ἐκεὶ Ὀρθοδόξου Ἐκκλησίας.

΄Η ναυτεργατικὴ ἀνεργία

Συμφώνως πρὸς τὴν στατιστικὴν τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., ὑπῆρχον τὴν Ιην Φεδρουαρίου 3380 ἀνέργοι ναυτικοὶ μας. Διαρκούντος τοῦ Φεδρουαρίου ἐνεγράφουν 1571 νέοι ἀνέργοι καὶ ἐναυτογήησαν 1389, εἰς τρόπον ὥστε τὴν Ιην Μαρτίου τίκον 3562 ἀνέργους ναυτεργάτας, τοῦ 182 ἐπὶ πλέον, ἐναντὶ τῆς Ιην Φεδρουαρίου. Τὴν μεγαλύτερον ἀνέργων ἐμφανίζουν οἱ ραδιοτηλεγράφοι με 128 ἀνέργους, οἱ ναυτοὶ με 691, οἱ θερματοί με 274 καὶ οἱ με εἰδικεύεντος (δόκιμοι πλοιάρχοι καὶ μηχανικοί, ναυτόπταις, ἀνθρακείς, δορυφόροι, θαλαμηπόλου, μαγίστροι κλπ.) με 1123 ἀνέργους. Αἱ λοιποὶ κατηγορίαι ἐνεφάνιζαν τὴν κάτωθι ἀνέργων: Πλοιάρχοι α' 78, β' 29, καὶ γ' 28, μηχανικοὶ α' 109, β' 55 καὶ γ' 87, μηχανικοὶ Μ.Ε.Κ. 40, λογισταὶ 13, ναύληροι 56, κυβερνήται 196, φροντισταὶ καὶ δοῦλοι των 43, ὄρχιθερματοί 117, λιπανταὶ 19, μηχανοδηγοὶ 56, τροφοδόται 5, θαλαμηπόλοι 73, ὄρχιθερμαγειροὶ 29, ξυλουργοὶ 42, θαλαμηπόλοι 151 καὶ μάγειροι 100.

΄Εγκατελείφθη τὸ «Ἀρμαρ»

Τὸ ἀργοῦν εἰς Σαβάναν ἀπὸ τῆς 20ῆς Δεκεμβρίου 1952, ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν λίμπετο «Ἀρμαρ», 7273 τ. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἑταίριας «Ἀστραφ., ἔγκατελείφθη εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς του, ὡς «παραγωγῶν ὀλικῆς ἀπωλείας». Οἱ πλοιοκτῆται του ἐνήγαγον τοὺς ἀσφαλιστὰς ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων, ἔξιούντες τὴν καταδολὴν τῆς ἀ-

σφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως ἔξ 1.536.000 δολαρίων, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν, διτὶ αἱ ἐκτεταμέναι ἐπροσεράξεις ζημιάι τοῦ σκάφους καθιστοῦν ἀσύμφορον τὴν ἐπισκευὴν.

΄Εγγραφαὶ εἰς τὸ «Λόιδης Ρέτζιστερ»

Εἰς τὸ ληφθὲν ὑπὸ ἀριθ. 15 συμπληρωματικὸν τεύχος τοῦ «Λόιδης Ρέτζιστερ» ἀναγράφονται καὶ τὰ κέτωθι Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη:

— «ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΝΤΕΡ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 13.554 τόννων γκρός (τοῦ 1953), τῆς ἑταίριας «Πλετρόλευκον Κάρυκο Κέρρυπερο», σημαία Λιθερίας.

— «ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ» δεξαμενόπλοιον (εκ «Βενεδίκης») 6857 τόννων γκρός (τοῦ 1928), τῆς ἑταίριας «Μαριμπλάγκου», σημαία Λιθερίας.

— «ΝΟΡΦ ΚΟΥΗΝ» (νεότευκτον τρόμη πορτηγὸν) 5826 τόννων γκρός (τοῦ 1953) σημαία Λιθερίας.

— «ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 21.239 τόννων γκρός (τοῦ 1954), τῆς ἑταίριας «Ολυμπικ Τρανσόπρετον Κόμπανο», σημαία Λιθερίας.

— «ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 14.200 τόννων γκρός (τοῦ 1953), τῆς ἑταίριας «Ολυμπικ Τρανσόπρετον Κόμπανο», σημαία Λιθερίας.

— Καὶ «ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ» πορτηγὸν (εκ «Seaboard Trader») 7190 τόννων γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἑταίριας «Μπάχια Σαλίνας», σημαία Λιθερίας.

΄Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδῆσεις

Τὰ νεοσυγραφθέντα παρὰ τὸ ἐφοπλιστικὸν συγκροτήματος τῆς «Οράιον», μὲ δικαίωμα ἀλλαγῆς σημαίας, Ἀμερικανικὰ λίμπετο-τάνκερς «Carrabule» καὶ «Athalina» 7227 τ. γκρός ἔκσπον (τοῦ 1943), ἐνεγράφησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς νεας παναμαϊκῆς ἑταίριας «Σάν Ραφαέλη».

— Τὸ νεότευκτον δεξαμενόπλοιον «Μαρίεττα Νομικοῦ», τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ, κατασμέτρησεν τελικῶς, ὡρεθῆ 11.577 τόννων γκρός.

— Κατόπιν ἐπιτυχῶν γενικῶν δοκίμων, παρελήφθη ὅπο τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία τὸ νεότευκτον δεξαμενόπλοιον τοῦ κ. Αρ. Όνστη «Ολυμπικ Βάλλευ» 13.652 τ. γκρός (τοῦ 1954) καὶ ἀπέπλευσε τὴν 26ην Φεδρουαρίου ἐκ Κιέλου διὰ Περισκόν Κόλπου, ἐκτελεῖσν τὸ παρθενικὸν τοῦ ταξίδιον.

— Τὸ προσφάτως καθελκυσθέν ἐν Ἀμερική δεξαμενόπλοιον, «Τζέν Π. Γ.» ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς παναμαϊκῆς ἑταίριας «Μπαλμπάδα», σημειούσαι δὲ μὲ χωρητικότητα 18.675 τόννων γκρός.

— Κατασμέτρηστον τελικῶς τὰ νεότευκτα δεξαμενόπλοια μας «Λεωνίδας» καὶ «Χλόη», εύρησαν 13.406 τ. γκρός τὸ πρώτον καὶ 15.749 τ. γκρός τὸ δεύτερον.

— Εἰς τὴν Σχολὴν Λιμενικῶν Δοκίμων ἀπεφασίσθη ὅπως εἰσαχθούν ἐφεσος 8 λιμενικοὶ δοκίμοι.

— Οἱ εριθίστος τῶν εἰσακτέων μαθητῶν εἰς τὴν Σχολὴν «Εμπορικῆς Ναυτιλίας» κατὰ τὸ προσεχὲς σχολικὸν ἔτος 1954–1955 ὀρίζεται εἰς 20 διὰ τὴν Α΄ τάξιν καὶ 5 διὰ τὴν Β΄ τάξιν.

— Τὸ ὄγκορασθεν παρὰ τῆς ἑταίριας «Ἑλληνικὴ» πορτηγὸν «Βαλτίς Ρίνε» 1918 τ. γκρός (τοῦ 1945) μὲ μετανομασθῆ «Ἑρμανία» καὶ βά νηλογοῦθε εἰς Πειραιά.

— «Η παρ. Ἑλλήνων ἀγόρα τοῦ μικροῦ σουσιδοῦ πορτηγοῦ «Νανέρα» 1021 τόν. γκρός (τοῦ 1917), τὴν όποιαν ἐνεγράφησεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ἡκυρώθη — κατὰ νεωτέρας πληροφορίας — λόγῳ συναλλαγματικῶν δυσχερειῶν.

— Τὸ ὄποι λιδεριανὸν πετεστόν δεξαμενόπλοιον μας «Ταμπόγκα» 12.000 τ. γκρός, τῆς ἑταίριας «Τρόπικα τη Κάρυκα», ἐκτελεῖσν ἐπιτυχῶν τὰς τελικὰς δοκίμους του, παρελήφθη καὶ ἀπέπλευσε τὴν Ιην Μαρτίου ἐκ Γλασκώδης διὰ Περισκόν Κόλπου, ἐκτελεῖσν τὸ παρθενικὸν τοῦ ταξίδιον.

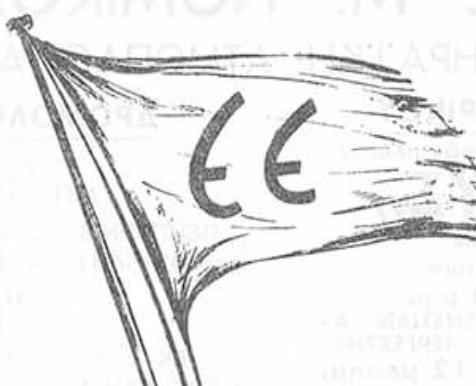
## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Εὔρυτέραν κίνησιν ἐνεράντεν ἡ ναυλαγορά κατὰ τὸ α' δεκαπενθήμερον τοῦ Μαρτίου. «Ολα τὰ εἰδη τῶν φορτίων ἀντεπροσωπεύοντο, τῶν γειανθράκων δύμων καὶ τῶν στηρῶν ἐν τίνι μέτρῳ ἡ μεγαλυτέρα ζήτησις ὑπῆρξεν ἀγόρα τοῦ παράγοντος τοῦ προηγούμενον τεύχος μας, ἡκυρώθη — κατὰ νεωτέρας πληροφορίας — λόγῳ συναλλαγματικῶν δυσχερειῶν.

— Τὸ ὄποι λιδεριανὸν πετεστόν δεξαμενόπλοιον μας «Ταμπόγκα» 12.000 τ. γκρός, τῆς ἑταίριας «Τρόπικα τη Κάρυκα», ἐκτελεῖσν ἐπιτυχῶν τὰς τελικὰς δοκίμους του, παρελήφθη καὶ ἀπέπλευσε τὴν Ιην Μαρτίου ἐκ Γλασκώδης διὰ Περισκόν Κόλπου, ἐκτελεῖσν τὸ παρθενικὸν τοῦ ταξίδιον.

# ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ



Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐξ Ἑλληνικῶν λιμένων διὰ τοῦ νεοτεύκτου φορτηγοῦ γραμμῆς

**MJS "ΑΘΗΝΑΙ,"**

ΔΙΑ ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ, ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΗΝ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΝ.

Δεχόμεθα ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: Μέγαρον Ε.Η.Σ. (Δωμ. 16 & 17) – ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ·ΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

Φίλωνος 516' – ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ – Τηλ. 42.721, 42.856

τάστρερες», ητος και ύποδεικνύει τὴν σημειουμένην αύξησιν τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν. Πρὸς τὰς διαφόρους κυρίως χώρας τῆς Βρετανικῆς Συμπολιτείας. Οὕτω, δηλελοκίνητα σκάφη διάπλου ταξιδίου πρὸς τὴν Αὐστραλίαν, μὲ παράδοσιν εἰς Ἀγγλίαν, ἐπληρώθησαν 21)6 τὸν τόνον. Διὰ κυκλικὸν μὲ παράδοσιν Ρόττερνταμ 20)3. Διὰ Νέαν Ζηλανδίαν ἀπλὰ ταξιδία 14)3 καὶ 15)6 εἰς σκάφη μὲ καύσιμον πετρέλαιον. Αἱ αὐτὰ τιμαὶ καὶ διὰ ταξιδίου Ἰνδοκίνας. Ταξιδίουν κυκλικὸν Δυτ. Ἀφρικής ἐπληρώθη 15)—, τάξις-τάστρερες ἔνος ἔτους, 14)6 τὸν τόνον εἰς σκάφος μὲ πετρέλαιον. Μότορσπιτ, (13 τὸν δῆκελ σῦλ) 9.370 τόνων ἐπληρώθη 28 χιλ. δολ. κατὰ μῆνα διὰ 3 ½ ἑταῖς χρονοναύλωσιν. Παράδοσις, ἐπαναπαράδοσις Νόρδερν Ρέιντ, φορτίον μεταλλεύματα. Οἱ Ἀμερικανικοὶ γαιάνθρακες μὲ περισσότερον ἐνδιαφέρονται. Καλύτεροι πως ναυλοὶ ἐπληρώθησαν διὰ Μάρτιουν κυρίως. Διὰ τὴν Ἰσπανίαν ἀπὸ 9.55—10 δολ., ἀναλόγως θέσεως. Διὰ τὸ Ρόττερνταμ (Μάρτιουν) 33)9 καὶ ἐν συνεχείᾳ μέχοι 34)6 διὰ Ρόττερνταμ καὶ 35)6 διὰ τὸ Ἀμερικήν τοῖς συνεχείᾳ μέχοι 34)6 διὰ Ρόττερνταμ ἀπὸ 1ούνιον 32)—. Διὰ τὴν Δυτικὴν Ἰταλίαν (Μάρτιουν, Ἀπρίλιον) δολ. 5.70 καὶ δι' Ἀπρίλιον δολ. 5.50. Διὰ Γιουγκοσλαβίαν δολ. 7. Διὰ τὸ Ρίον γύρω τῶν 5 δολ., προσεφέροντο. Θείον ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ἀγγλίαν 52)6.

Περιωσιμένη ὅμως ή ἐργασία διὰ σιτηρά ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Τὰ μεγάλα ἀποθέματα καὶ ἡ ἀζητησία ἀπὸ τὰς ἀγορὰς καταναλώσεως δὲν ἐπιτρέπει τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἑξαγωγῶν. Ἀπὸ τὸ Σαΐν Τζόν δι' Ἀμέσσαν γύρω τῶν δολ. 5.50 Μάρτιον προσεφέρονται. Ἀπὸ τὸ Νόρδερν ρέιντ διὰ τὴν Νότιον Ἀφρικήν ἐπληρώθησαν διὰ Μάρτιουν 53)9 καὶ διὰ Γιουγκοσλαβίαν (Μάρτιουν, Ἀπρίλιον) δολ. 8.50 (τμῆμα φορτίου). Προσφοραὶ ἔξηπτον δι' Ἑλλάδα διὰ φόρτωσιν διαδικτικὴν 40 χιλ. τόνων ἀπὸ Κόλπον ἢ Νόρδερν Ρέιντ. Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ Τεργεστην (Μάρτιουν) δολ. 7.60 καὶ δι' Ἰσπανίαν δολ. 10.75 καὶ ἐν συνεχείᾳ δολ. 11. "Ουμέζα δι' Ἰσπανίαν ἐπληρώθη δολ. 13.30 (Μάρτιουν). Οἱ φορτωταὶ ζακχαρίεως τῆς Κούνδας μετὰ δυσκολίας ἔξεισισκον πλοΐσι, λόγῳ τῆς σταθερότητος τῶν ἀγορῶν Βορ. Ἀμερικῆς καὶ Πλέιτ. Ἔτοιμον σκάφος ἐπληρώθη διὰ τὸ Χόγκ-Κόγκ 108)9 καὶ ἀπὸ τὸ Σάν Ντουμύκο διὰ Κεϋλάνην (Μάρτιουν, Ἀπρίλιον) 89)3. Διὰ τὴν Ἰσπανίαν (Ἀπολίον) ἐπληρώθησαν δολ. 15 καὶ διὰ τὴν Ἀμέρεσσαν δολ. 9.25. Τὸ Πλέιτ ἥρμεώτερον, λόγῳ τῆς ἀπροσθυμίας τῶν φορτωτῶν νὰ πληρώσουν ναύλους ὑπηλοτέρους διὰ τὰς ἐγγυτέστατας ὑμεροπνείας. Οἱ Πολωνοὶ φορτωταὶ ἔκλεισαν χωρικήτητα διὰ Μάρτιουν καὶ Ἀπρίλιον εἰς τὰ 82)6 καὶ 81)6. ἐνώ ἐλαφρόδη φορτίον εἰς μότορσπιτ (Μάρτιουν) ἐπληρώθη δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ 78)—. Προβλέπεται τὸ ἐνδιαφέρον Γερμανῶν φορτωτῶν. Συμφορτισικοὶ κινήσεως καὶ καθυστερήσεις τῶν πλοίων εἰς τοὺς Ἀργεντινοὺς λιμένας σημειούνται.

Ζωηρότερα ἡ κίνησις καὶ εἰς τὴν ἀκτὴν τοῦ Βορ. Ειρηνικοῦ. Τὰ σιτηρά διὰ τὴν Ἰσπανίαν, ὁ κυριώτερος παράγων. "Η συσσώσεως πάντως τούντικαν ἀναλόπτου εἰς τὰ Ἰσπανικὰ ὄυστα, λόγῳ τῶν ἑκεὶ πεταφερόμενων μεγάλων φορτίων πρότων ὑλῶν καὶ ἐθοδίων καὶ τῆς ἀζητησίας τῆς ἀγορᾶς Αὐστραλίας δημιουργεῖ κίνδυνον διὰ τὰς ἐκ τοῦ Βορ. Ειρηνικοῦ μελλοντικάς ναυλώσεως. Τὰ σκάφη ὑποχρεούνται νὰ ἐπιστρέψουν ἐξ Ἰσπανίας, ἀναζητούντας καὶ πάλιν ἐργασίαν ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Ειρηνικοῦ. Βάσει τῆς οὕτω δημιουργημένης καταστάσεως, Ἰταλικὸν σκάφος ἔδειχνη διὰ Μάρτιουν δολ. 7.65 σίτον δι' Ἰσπανίαν, ἐνστὶ τῶν δολ. 7.75, ποὺ ἐθεωρεῖται τιμὴ τῆς ἀγορᾶς καὶ εἰς τὴν δόπιαν ἀρκετὴ σκάφη ἐκλείσθησαν διὰ Μάρτιουν καὶ Μάρτιουν—Ἀπρίλιον. Ἰσπανικὸν σκάφος ἐπέτρυνε μάλιστα δολ. 7.85. Ἐν συνεχείᾳ ὅμως προσεφέροντο δολ. 7.50 διὰ Μάρτιουν καὶ 7.25 Μάρτιουν—Ἀπρίλιον. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἐπλη-

ρώθησαν 71)6 (Μάρτιουν), ἐν συνεχείᾳ 70)— καὶ διὰ τὴν Νότ. Ἀφρικὴν 72)6 (Ἀπρίλιον, Μάιον). Διὰ τὴν Ἀμέρεσσαν-Ρόττερνταμ δολ. 8. 25. Συλεία καὶ γενικά εἰς τὰ 76)6 καὶ 81)6. Ἀναλόγως μεγέθους πλοίου, ἀλλὰ ἐν συνεχείᾳ 72)6. Δύο σκάφη ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 75)— φίο. Κατ' ἀποκοπὴν διὰ Νότ. Ἀφρικήν εἰς τὰ 127.500 δολ. φίο καὶ διὰ τὴν Κορέαν ('Ιούνιον) δολ. 90.000 φίο. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν δι' Ἰσπανίαν δολ. 5.90 φίο Μάρτιουν-Ἀπρίλιον. Προσεφέροντο δολ. 5.75 διὰ φορτώσεις μέχρι Σεπτεμβρίου.

Χολαρά ἡ ἀγορά τῆς Αὐστραλίας. Μότορσπιτ διὰ Δανίαν ἀπὸ νοτίους λιμένας ἐκλεψθη διὰ Μάρτιουν (κριθή εἰς σάκκους) εἰς τὰ 117)6, πέντε σελ., ὀλιγότερον ἐνστὶ ἐργασίας τοῦ Φεδρουαρίου. Ἐν συνεχείᾳ ἐπληρώθησαν 121)—. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἀπὸ σενταλ., λιμέλας σιτηρά προσεφέρονται εἰς τὰ 85)— Ἀπρίλιον. Γαιάνθρακες διὰ τὴν Κορέαν ἀπὸ τὸ Νιουκάστλ (δύο συνεχῆ ταξιδία) δολ. 7.70.

Οἱ φορτωταὶ τῆς Βορ. Κίνας ἐπανήλθον εἰς τὴν ἀγοράν. Διὰ Μάιον-'Ιούνιον ἐπληρώσαν 72)6 φίο διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ μέρος φορτίου ἀπὸ Νταλνύ δι' Ἀμερικήν ("λάινερ-τέρμς" εἰς τὰ 85)— ἀ. φ. Γαιάνθρακες ἀπὸ τὸ Τσιταγκόκ εἰς τὰ 32)6.

Τὰ μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Τσιταγκάν δι' Ἰσπανίαν εἰς τὰ 29)— φίο καὶ ἐν συνεχείᾳ 28)6 φίο. Ἰσπανικὰ σκάφα ἀποσχολίθησαν κυρίως. Μετρία ἡ κίνησις τῶν ιδικῶν μεταφορῶν. Ἀπὸ τὸ Μαρμαγκόδα (Μάρτιουν) δι' Ἰσπανίαν δολ. 8 καὶ ἀπὸ τὸν Βομδάνην 63)—. Διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτειῶν δολ. 11 καὶ Ἀμέρεσσαν—Ἀμερικήν 58)—. Ἀπὸ τὸ Κούλχατον διὰ Β. Ἀμερικῆς δολ. 11.50 (Μάρτιουν). Γαιάνθρακες ἀπὸ τὸ Καλκούταν διὰ τὴν Σιγκαπούρην 46)— φόμι καὶ διὰ τὴν Κορέαν — συμβόλαιον 50 χιλ. τόνων — εἰς τὰ 62)4 δι' Ἰσπανικῶν σκαφῶν μὲ ἐναρξίν Μάιον. "Ἄλας ἀπὸ τὸ 'Αντεν διὰ Ἰσπανίαν 57)6 καὶ ἀπὸ τὴν Βιρμανίαν διὰ Κεϋλάνην 27)— φίο, καὶ στούνεντ.

Ἀπὸ τὴν Νότιον Ἀφρικήν ἀρκετὴ ἐργασία δι' ἀραβόσιτον, γαιάνθρακας καὶ μεταλλεύματα. Διὰ τὴν Ἰσπανίαν μεταλλεύματα εἰς τὰ 60)— φίο καὶ ἀραβόσιτον διὰ Βενετίαν ἀπὸ τὸ Κέιπ Τάουν—Ντώρμπιαν ρέιντ εἰς τὰ 68)9. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν 71)3, ἐνώ διὰ τὴν Ἰρλανδίαν προηγουμένων 72)6. Ἀπὸ τὸ Λορέντζο Μάρκες διὰ τὸ Κόντινεντ 75)—, μέσα Μάιον καὶ Μεξικόν 65)—. Γαιάνθρακες διὰ τὸ Μπουένος "Άρερ 48)9 καὶ "Αντεν 40)— (προσφορά). Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸν Μονούδιαν διὰ Βαλτιμόρην δολ. 4.25. Ἡ Μαύρη Θάλασσα μὲ πρόβλεψιν διὰ τὴν Βαλτιμόρην διὰ τὴν Τουρκίαν διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντ δολ. 5.50 φίο. Πυρίται ἀπὸ τὴν Ισπανίαν διὰ τὸ Ρόττερνταμ 25)6 ἔως 26)— Μάρτιουν καὶ Ἀπρίλιον.

"Ηρεμος καὶ ἡ ἀγορά τοῦ Κόντινεντ παρὰ τὴν προσφοράν φορτίων λιπαρισμάτων καὶ τοιμῶν διὰ δισφόρους προορισμούς. "Η καλυτέα ἀγορά τῆς Βορ. Αμερικῆς καθιστᾶ τὰ φορτία πρὸς τὰ ἑκεὶ ταξιδία τῶν πλοίων συμφέρεται. Ποτάσσα ἀπὸ τὸ 'Αιδούργον εἰς τὰ 36)9 'Απρίλιον, 3616 Μάιον. Διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν 27)—. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Νάρδικ δολ. 2.38.

#### ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΑΙΩΝ

Αἱ μεγάλαι ἐταιρίαι πετρελαίων ἀπειρύθησαν σχεδόν ἀπὸ τὴν ἀγοράν, μετά τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκαιούντων διὰ τὸν Μάρτιουν. "Ο 'Απρίλιος δὲν φίνεται νὰ ἔχῃ τὴν ζωηρότητα τῶν δύο προηγουμένων μηνῶν. Οἱ ναῦλοι παρέμειναν σταθεροί, λόγω τοῦ ὅτι τὸ ἐλεύθερον τονᾶ διὰ Μάρτιουν είνε λίαν περιωρισμένον. Τὸ ναυλοδόγιον τῆς «κλίμακος» διὰ

Telephones:

1001 - 1002

Cable Address:  
TONIO-COLON

## "TAGAROPULOS CORPORATION,"

COLON, REP. PANAMA

### SHIP CHANDLERS

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

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



"PARNASSOS," OLIVES OF TOULIATOS C<sup>°</sup>  
JAMS & PRESERVES OF THE AEGIAN FACTORY  
OF CLONIS BROTHERS

ACHAIA CLAUSS WINES MAVRODAPHNE and RETSINA)

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas

Μάρτιον ή 5% σημείωσε τού Μ.Ο.Τ. διά ακάθαρτα φορτία και βάσει του Μ.Ο.Τ. διά τὸν 'Απρίλιον. Καθαρά ἐπέτευχον 7½ % πλέον ('Απρίλιον) διά Βραζιλίαν και βάσει τῆς «κλιμακού» διά 'Αγγλίαν ή Δυτ. Αφρικήν.

Ἐν ἀπραξίᾳ τὰ ἀκτοπλοϊκά τῆς Βορ. Αμερικῆς, Ἀπό Δυτ. Ἀκτὴν 81° Ιαπωνίαν 45% κάτω τού σημειώνοντα ναυλοδογιού.

Εἰς τὸ τέλος Φεβρουαρίου τὸ ἀργανὸν τοννάζ ὑπελογίζετο εἰς 1.580.000 τόν. Η.Λ.Β.

### Πειραιϊκή ναυλωγορά

Παρά τὴν κυκλοφορίαν ἀσκετῶν διαταγῶν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης, Δαυνάδεως, Βουλγαρίας καὶ Τουρίας διὰ γεννήματα, ταυμέντα, ζυλεῖαν, πίσσαν κλπ., ἐπεκράτησεν δολοκληρωτικὴ σχεδὸν ἀπραξία, ἐλλείψει διαθεσίμων πλοίων μικρᾶς καὶ μετρίας χωρητικότητος. Τελευταία διαταγὴ ἐκ Ρωσίας ἀνέφερτο εἰς 4000 τ. πίσσαν ἐξ 'Οδησσοῦ διά Δουγκέκον (φόρτωσις α', 10ήμερον 'Απρίλιον), μὲ προσφερόμενον ναυλὸν 47). Ἀπό Μπουργάς (σιτηρά) ἐκλείσθη τὸ «Δάναπτερο» διά Μπριστόλ Τσάννελ εἰς 50° — φόρτ. Μάρτιον. Ἐναυλώθη ἐπίσης τὸ ἄπα τὸ «Λακωνία» ἐξ 'Οδησσοῦ 450 κ.μ. κοντρὰ πλασέ δολ. 6 φίο καὶ ἐξ Κωνσταντίπολης 1500 κ.μ. ζυλεῖας δολ. 3 φίο, διὰ Πειραιᾶ Μάρτιον. Η Βηρυττὸς ἐξῆται μικρὸς ἱκάνη δι': 'Οδησσόν (φόρτου) καὶ ποσέσθετο 2) — ἔως 2)3 κατὰ κιβώτιον. Διὰ ταυμέντα ἐκ Βουλγαρίας ἐξελεῖσθη τὸ «Ἀδραματιά Κ.» 1000 τ. ἐξ Μπουργάς διά Βεγγαλίην 30) — σιο. Τό ἄπα τὸ «Καπετάν Γιάννης» ἐκλείσθη διὰ κυκλικὸν ταξίδιον ἐξ 'Ελευσίνος 1700 τ. ταυμέντα διὰ Πόρτ Σουδάν καὶ ἐκείθεν φορτίον Βευστικοπόδου διά Πειραιᾶ, λίρας 4500 καὶ ἀποκοπῆν. Τέλος, ἐλείσθη καὶ τὸ ἄπα τὸ «Πανάσσος» ἐκ Πειραιῶς 500 τ. βλήματα διὰ Μασσαλίαν δολ. 11.50 τὸν τόνον ἐν συνδυασμῷ μὲ ἐπιστροφὴν ἐκ Σφάξ 700 τόν. φωσφάτα διὰ Πειραιᾶ 23).

### Θαλάσσια ἀτυχήματα

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.» (Κοσταρίκας, 4683 τ. γκρός καὶ ναυπ. 1918): Κατεύθυνομενὸν ἐκ Νιούπορτ μὲ γαιάνθρακας εἰς Τάραντα, ἔξεπεμψε τὸ S.O.S. ἐκ θέσεως κειμένης 15 μίλια ἀνατολικῶς τοῦ Κέπι Καρπούτου, μετὰ τὴν προσθήκην, ὅτι λόγῳ ἀκαταστέητο διαρροῆς τὸ πλοῖον βούθισεται, τὸ δὲ πηλόνωμα ἐγκαταλείπεται τὸ σκάφος. Τὴν 3.30' πρωινὴν τῆς 1ης Μαρτίου ἐθέσθην εἰς τὸν τόπον τοῦ κινδύνου τὸ ἄγγικόν «Νίγριτης», ὅπερ διέσωσε τοὺς 29 ἐν ὅλῳ ναυαγούς καὶ τοὺς ἀπειδίσασεν εἰς Όραν. Οἱ περισσότεροι τούτων ἐπανήλθον εἰς Ἑλλάδα.

\*\*\*

«ΑΘΗΝΑΙ» (700 τ. γκρός): Ἐξ 'Ελευσίνος διὰ Βουλγαρίαν ἔξωκειλεν εἰς Σαμοθράκην. Διὰ τὴν ἀνέλκυστην τοῦ ἐργάζεται τὸ ναυαγοστικὸν «Βερινίκου Εἰρήνη». (Μαρτ. 7—14)

«ΑΙΑΣ» (παναμ.): Ἐπισκευάζεται εἰς Πειραιᾶ διασφόρους ζημιάς, τὴν ὁποῖας ὑπέστηεν εἰς προηγούμενα ταξιδιά τοῦ. (Μαρτ. 5)

«ΕΝΤΟΠΑΝ» (Κοσταρ.): Ἐκ Περούβιας διὰ Φιλαδέλφειαν μὲ μεταλλεύματα προσέκρουσεν εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Παναζιά ὑποστάν ἴουνίας εἰς τὰ ὑφαλα. Διαρροῶν δὲν ἐσημειώθη ὅτε δεξαμενισθῆ ἐν καιρῷ. (Φεβ. 27)

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (λιθερ.): Διεπιστώθησαν εἰς Γιοκοχάμαν καὶ νέτι ρωγμαῖ εἰς τὸ σέλτερ ντέκ, εἰς ἐλάσματος τῶν διπιθυμένων καὶ εἰς διαυγῆς νομοῖς. Ὅπεδειντη ἐνίσχυσις τοῦ σκάφους. Κατόπιν προσωρινῆς ἐπισκευῆς τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 8 Μαρτίου διὰ Βανκούμπερ. (Μαρτ. 9)

«ΜΑΡΙΑΜ»: Τὸ ἐλύγον σκάφος, καθὼς καὶ τὸ ἐλληνικὸν πλοιοκτήπιον φορτηγά «Ἀτλαντίκ Ξεποέσ», «Μελίντα», «Πόστο Αλένκρε», «Σεβίλλα» καὶ «Τζόρτζ Εδοκιμάσθησαν εἰς τοικυμίας εἰς τὸν Ειρηνικὸν κτᾶ τὰς τελευταῖςς ἡμέραις τοῦ Φεβρουαρίου καὶ ἐθέσαν εἰς Ιαπωνικὸν λιμένας μὲ διασφόρους ζημιάς. (Μαρτ. 4)

«ΝΙΚΟΛΑΣ» (λιθερ. δεξ.): Ἀπό Μένα ἐλλ. Ἀχιμάντη διὰ Φιλαδέλφειαν ἐπόδισεν εἰς Μάλταν. λόγω ἀνωμαλίας εἰς τὰς υπαχανάς του. (Μαρτ. 6)

«ΟΛΥΜΠΙΑ» (λιθερ. υπερωκ.): Ἐκτελοῦν πεοπνυητικὸν πλοῦν, ἐπαν- ἐπλευσε τὴν 1η Μαρτίου 7 μ.μ. εἰς Πόρτ Ποένς, λόγω βλάβης εἰς τὰς υπαχανάς. Μετὰ προσωρινῆς ἐπισκευῆς, ἀνεχώρησε τὴν 6.30' π.μ. τῆς πομπῆς. Ἐν συνεχείᾳ ἐθέσθηεν εἰς Σάν Χουάν (τοῦ Πουέρτο Ρίκο), μὲ

ἐξαιρετικὸν κραδασμὸν τοῦ ἐνὸς ἀτμοστροβίλου. Ὁ ἀρμόδιος ἐπιθεωρητὴς συνέστησε διακοπὴν τοῦ ταξιδίου καὶ ἐπιστροφὴν εἰς Νέαν 'Υόρκην δι'. ἐπισκευαῖς. Πράγματι τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 5η Μαρτίου. Ἡ μέλλουσα νά ἐκτελεσθῇ ἐν συνεχείᾳ ἐπέρα ἔχδρομή, ηκυρώθη. (Μαρτ. 10)

«ΣΥΡΑ» (παναμ.): Ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας διά. Πρόδιντεν μὲ διλείαν, ἐκτύπωσεν εἰς τὴν διωράδα τοῦ Πανασκά καὶ τὸ ὑπ' ἄριθ. 1 κύνος τοῦ του κατεκλύσθη ἀπό τὰ ζύπαντα. Τὸ σκάφος, συνοδείᾳ ναυαγοσωστικοῦ, ἐπρεχώς, εἰς τὸ Κριστούπατο πρὸς ἐπιθεώρησην καὶ ἐπισκευήν. (Μαρτ. 10)

«ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ» (παναμ.): Παραμένει προσπασμένον εἰς Σκιάθον. Οἱ ναυαγοσωστικοῦ ἐπιστρώσουν πλήρως ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου, μεθ' ὁ θάτη καταβάλλουν προσπάθειαν ἀνέλκυστες. (Μαρτ. 1—14)

### Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Ἐκ Βορείου Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΑΜΕΡΙΚΗ» ἐκ Χάρπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων διά Γιουγκοσλαβίαν δολ. 7, μὲ 1000 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 22—30 Μαρτίου.

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ» ἐκ Νόρδερ πεντής 7500 τ. γεννημάτων διά Γιουγκοσλαβίαν, δολ. 8.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 16—31 Μαρτίου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ» (παναμ.): ἐκ Χάρπτον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων διά Ρίζι 'Ιαννίου δολ. 5.60, φόρτωσις 10—25 Μαρτίου.

«ΓΡΑΤΙΛΑΝΤ» (σημ. ουγγαλικ.) ἐκ Χάρπτον ρόδης 9200 τ. γαιανθράκων διά Ρότερντον 331, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (της ἑτ. ε' Οράίαν) ἐκ Χάρπτον ρόδης 9000 τ. γαιανθράκων διά Δυτικῆς Ιταλίαν δολ. 5.70 φόρτωσις 15 Μαρτίου — 15 'Απριλίου.

«ΑΝΝΑ» ἐκ Χάρπτον ρόδης 7000 τόν. γαιανθράκων δι'. ἐνα λιμένα Αδριατικῆς δολ. 6.15, μὲ 600 λιμένας 6.75, φόρτωσις 25 Μαρτίου — 10 'Απριλίου.

«ΓΚΑΝΝΕΤ» (λιθερ.) ἐκ Χάρπτον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων δι'. ἰσπανίαν δολ. 10, μὲ 1000 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 22 Μαρτίου — 9 'Απριλίου.

«ΚΑΙΤΗ» (παναμ.): ἐκ Χάρπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Ρίζι 'Ιαννίου δολ. 5.60, φόρτωσις Μάρτιον — Απριλίου.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» ἐκ Χάρπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Γιουγκοσλαβίαν δολ. 7, μὲ 1000 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 20—31 Μαρτίου.

«ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» ἀπό ομηρικανούς λιμένας Ατλαντίου (βοσιεις τοῦ Χαττέρους καὶ ἐξαιρουμένου τοῦ 'Αλμπανία) 9750 τ. γεννημάτων δι'. ἐνα λιμένα Γιουγκοσλαβίας δολ. 8.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—10 'Απριλίου.

«ΦΑΙΑΣ ΙΙ.» (παναμ.): ἐκ Νόρδερ πεντής 9500 τ. γεννημάτων καὶ ἡ σόγια δι'. ἰσπανίαν δολ. 11, μὲ 1000 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 20 Μαρτίου — 8 Απολιού.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» ἐκ Χάρπτον ρόδης 9000 τ. γαιανθράκων διά Ρότερντον ἡ 'Αμβέρ- σον 331, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΕΛΛΑΣ» (Χάρπτον ρόδης 9300 τ. γαιανθράκων διά Γιουγκοσλαβίαν δολ. 7, μὲ 1000 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 Μαρτίου — 8 'Απριλίου.

«ΑΚΤΗ» ἀπό Νόρδερ πεντής 9700 τ. γεννημάτων διά Γιουγκοσλαβίαν δολ. 8.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—12 'Απριλίου.

«ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ» (λιθερ.): ἀπό Σιδηνεύς Νόρδερ πεντής 9300 τόν. πολαιστιδῶν δι'. ἰσπανίαν δολ. 120.000 φίο, φόρτωσις Μάρτιος — 'Απολιού.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ» (πανομ. νεότευκτον) ἐκ Χάρπτον ρόδης 11.100 τ. γαιανθράκων διά Ρότερντον 3416, μὲ 3000 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—15 Μαρτίου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (της ἑτ. «Κείπσαΐντα») ἐκ Γκάλεστον καὶ η Πόρτ Σεύλφουρ 9500 τ. δεύτερον δι'. ἰσπανίαν 2516, φόρτωσις 10—30 'Απριλίου.

### Ἐκ Βορείου Εἰρηνικοῦ

«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ» (δινδούρ.) ἐκ Βαγκούμπερ 9500 τ. γεννημάτων χώρα διό Κέπι Τάσου — Ντόρμπραν πεντής 7216, μὲ 750 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 29 Μαρτίου — 20 Απριλίου.

«ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ» ἀπό έξι θεσίες Βρετανικῆς Κολομβίας 9700 τ. ζυλείας καὶ γεννημάτων εἰδῶν (499.000 κ.π. διά δεματα) διά τεσσαρας λιμένας μεταξύ Κέπι Τάσου—Λερέντζ Μάρκες ρόδης, κατ' ὀποκοπή δολ. 127.500 φίο, φόρτωσις 15 — 31 Μαρτίου.

«ΣΑΠΑΙΝ ΤΖΩΝ» (ψηφ. Σάν Γιώργιος) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 0500 τόν. γεννημάτων χήματα διά Λονδίνου, Χούλλ η 'Εισονμάρού 72)6, μὲ 750 τ. ἐλεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 29

Μαρτίου — 20 Απριλίου.

«ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ» ἀπό έξι θεσίες Βρετανικῆς Κολομβίας 9700 τ. ζυλείας καὶ γεννημάτων εἰδῶν (499.000 κ.π. διά δεματα) διά τεσσαρας λιμένας μεταξύ Κέπι Τάσου—Λερέντζ Μάρκες ρόδης, κατ' ὀποκοπή δολ. 127.500 φίο, φόρτωσις 15 — 31 Μαρτίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ» (παναμ.): ἐκ Βορείου Εἰρηνικοῦ 9500 τ. γεννημάτων δι'. ἰσπανίαν 7116, φόρτωσις 15—31 Μαρτίου.

## CHARLES FERRAN & C° INC.

NEW ORLEANS 13, LA  
OFFICE AND WORKS 1110 MAGAZINE STREET

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΝ, ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΔΙΚΟΙ ΔΙΑ ΜΗΧΑΝΑΣ ΔΗΣΕΛ & ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛΟΥΣ

Ο κ. Θεοφάνης Παπαδόπουλος, "Ελλην μηχανολόγος μὲ 30ετῆ πείραν εἰς τὰς ναυτικάς μηχανάς 9ά ἐποπτεύῃ καὶ 9ά διαχειρίζεται τὰς ἐπισκευάς τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

Cable Address:

INTERSHIP

Telephones:

Day: TAllow 2047

Night: FAirmont 2002

## INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

Main Office and Warehouse:

298 MAIN ST. INTERNATIONAL BUILDING

VANCOUVER 4, B.C.,

CANADA

ΑΙΑΣ ΑΧ. ΚΟΖΟΜΠΟΛΙΔΗΣ

«ΒΙΟΛΑΝΤΩ» (λιβερ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9700 τ. ξυλείας και γενικών έιδων (479.772 κ.π. διά δέματα) δι' 'Αγγλιαν 75)— φίο, φόρτωσις 20 'Απριλίου.

— 20 Μαΐου.

«ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ» (παναμ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9000 τ. γεννημάτων δι' Ισπανίαν δολ. 7.75, με 1000 τ. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις 8—22 Μαρτίου.

ΑΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. Λιβανού) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τον. γεννημάτων δι' Ισπανίαν δολ. 7.70, με 1000 τ. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις 1—14 'Απριλίου.

«ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ» (λιβερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δι' Ισπανίαν δολ. 7.75, με 1000 τ. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις 20 Μαρτίου — 10 Απριλίου.

«ΟΡΟΣ ΘΩΣ» έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δι' Ισπανίαν δολ. 1, με 1000 τ. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις 25 Μαρτίου — 12 'Απριλίου.

«ΟΥΡΑΝΙΑ» (παναμ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 10.000 τ. ξυλείας και γενικών έιδων (499.000 κ.π. διά δέματα) δι' 'Αγγλιαν 76)6 φίο, φόρτωσις 26 'Απριλίου — 15 Μαΐου.

«ΣΤΟΡΚ» (παναμ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9800—10.000 τ. ξυλείας και γενικών έιδων (483.000 κ.π. διά δέματα) δι' 'Αγγλιαν 75)— φίο, φόρτωσις 20 Απριλίου — 20 Μαΐου.

«ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ» έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δι' Ισπανίαν δολ. 7.50, με 1000 τ. έλευθέρων έκφρωσιν, όμεος φόρτωσις.

«ΕΜΠΟΡΙΟΣ» (παναμ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβρι-

πον ή Ρόττερνταρ δολ. 8.25, με 3000 τ. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις 1 — 30 Απριλίου.

«ΠΙΕΛΟΨ» (λιβερ.) έκ Βογκούρε 9300 τ. γεννημάτων διά Κέιπ Τάουν—Ντέρ-

ποντών ρέιντζ 70)—, με 750 τ. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις 1—20 Μαΐου.

ΑΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. Λιβανού) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9100 τ. ξυλείας και γενικών έιδων (475.000 κ.π. διά δέματα) διά τίσσαρος λιμένας μεταξύ Κέιπ Τάουν—Μπείρα ρέιντζ, κατ' άποκοπήν δολ. 120.000 φίο, όμως δι' 9400 τ. (η 490.000 π.π.) δολ. 122.500 φίο, φόρτωσις 25 Μαΐου—20 Ιουνίου.

### Έκ Νοτιού 'Αμερικής

«ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ» (παναμ.), από ένα ή δύο λιμένας δχιά σών του Σάν Λορέντζο, με υπηρηφόρων είς Μπούνενος 'Αυρες 9200 τ. γεννημάτων διά Γδύνιαν, Δάντσιγκ ή Ετεπόνον 81)6, με 1300 τ. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις 1—15 'Απριλίου.

«ΕΜΑΝΣΠΙΕΙ-ΤΟΡ» (λιβερ.) από Ρεσιφ 9000 τ. ζαχάρεως δι' Ισπανίαν δολ.

1.75 φίο, φόρτωσις 31 Μαρτίου.

«ΧΙΟΣ» έκ Ριου 'Ιανείρου 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δολ. 5.90, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ» (παναμ.) έκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Πολωνίαν 68)—, όμως Άμβρισαν ή Ρόττερνταρ 63)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ» (παναμ.) έκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δολ. 5.85, με 1.13 έκφρωσικά, φόρτωσις 10—20 'Απριλίου.

### Έξ 'Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΜΑΡΙΟΣ Η.» από Καέν και Μπαγιόν 2100 τ. σιδηροτροχιών διά Πειραιά 55)—, φίο, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΘΕΟΦΟΡΟΣ» (Κοσταρίκας) έκ Ρόττερνταρ 6500 τ. γαιανθράκων διά Νεάπολιν 21)—, φόρτωσις 20 Μαρτίου — 5 'Απριλίου.

«ΝΕΣΤΟΣ» έξι 'Αμβούργου 9000 τ. ποτόσισης δι' Ισπανίαν δολ. 9.75, έλευθερων έκφρωσικών, φόρτωσις 28 'Απριλίου—10 Μαΐου.

Έκ Μεσογείου και 'Άδριατικής

«ΕΛΙΣΑΒΕΤ» από Στρατώνι 6500 τ. μεταλλευμάτων διά Πόρτ Τάλρποτ 37)6, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Κοσταρίφ) έκ Βηρυττού 1700 τ. έσπεριδοιειδών διά Κωνσταντίνου 2)— τό κιέστων, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ» (παναμ.) από Λατακία 3600 τ. γεννημάτων διά Λονδίνον 50)—ριο, φόρτωσις 1—10 Μαρτίου.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.» από 'Ιτεάν 4000 τ. μεταλλευμάτων βωβίτου διά Λίμχουν (ιδιαιτεροί όροι), φόρτωσις Μάρτιον.

«ΜΟΝΤΑΡΤΙΤΣΙΟ» (ιταλ.) από Στρατώνι 7000 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αμπ-

τρεταρίαν 39)6, εγκρός-τέμρος, φόρτωσις 1—20 'Απριλίου.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» έξι 'Αλεξανδρέττας 2800 τ. μεταλλευμάτων διά Γδύνιον, με ψήφιον Ριτζέκων, κατ' άποκοπήν λίρας 7.900, φόρτωσις Μάρτιον.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» έκ Κωνστάντης 2800 τ. τοιμέντων διά Τζέδδαν 42)6

φίο, φόρτωσις 1—15 'Απριλίου.

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.» από Μπουργκάς 1000 τ. τοιμέντων διά Βεγγάζην 40)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΔΑΝΑΠΡΙΣ» έκ Μπουργκάς 4000 τ. σιτηρών διά Μπριστολ Τσάννελ 50)— φόμητ, φόρτωσις Μάρτιον.

Έξ Αύστραλίας, Ινδιών και 'Απω 'Ανατολής

«ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.» (παναμ.) έκ Βορέας και Μορμουγκά 8500 — 9100 τ. μεταλλευμάτων διά δύο λιμένας Ισπανίας 63)— φίο, φόρτωσις 20 Μαρτίου — 10 'Απριλίου.

«ΒΕΛΛΑ» (παναμ.) από Ραγγούν, 'Ακαύμη ή Μπασούν 3700 τ. όρυζης είς σάκους διά Κολόρπο ή Γκάλι 27)— φίο, με 750 τ. φόρτωσις, 750 τ. έκφροτ-γ' (δύο συνεχείς ταξίνοι), όμεος ένωρεις.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» από Μορμαγκόδα 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' ένα λιμένα Νόρδερη ρέιντζ δολ. 11, με 500 τ. φόρτωσιν είς τα 24 άννας και 1.500 τον. έκφρωσιν δολ. 1.20, φόρτωσις 20 'Απριλίου — 5 Μαΐου.

«ΜΑΡΙΑΝΟΗ» (σημ. αγγλική) έκ Βορείου Κίνας 8500 τ. διαφόρων δημητριακών διά Μαρίνην Θάλασσαν, κατ' άποκοπήν είς τιμήν μη άνοικονεύεσσαν, φόρτωσις Μάρτιον — 'Απριλίου.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ» από Μορμαγκόδα 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δολ. 11.60, με δολ. 1.20 έκφρωσικά, φόρτωσις 24 Μαρτίου — 5 Μαΐου.

### Έκ παντούν άλλων άγρων

«ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑ·Ι·ΟΝΣ» (με όμιλον «Σαιντ Νικόλας Κοσταρίκας») από Μον-

αδία 9500 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δολ. 4.25, φόρτωσις 20—31

Μαρτίου.

«ΣΙΡΑΜ» (παναμ.) έκ Περεβίδιας 9500 τ. ζαχάρεως δι' Ιαπωνίαν δολ. 11.50 φίο, φόρτωσις 20 Μαρτίου — 5 'Απριλίου.

«ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» από ορίνο Ρίβερ 9500 τ. d.w., συνεχή ταξίδια μεταφοράς μεταλλευμάτων επί ένα έτος, τις Νόρδερης ρέιντζ ή Κόλπου δολ. 5.75 φίο εις τούνισμα τών 21 ποδών η δολ. 4 φίο, εις βόθισμα 21—28 ποδών, έναρξης Μάιου.

### Αι χρονοναυλώσεις

«ΛΕΟΝΤΙΟΣ» 10.439 τόνων d.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 11 μηλών, με κατανάλωσιν 28 τις πετρελαίων), τάιμ-τοστέρ δι' ένα ή δύο συνεχείς ταξίδια, δολ. 2.20, παρόδοσης Χιούστον 27 Φεβρουαρίου — 4 Μαρτίου, έπαναπρόσδεσης εις αμερικανικό λιμένα 'Ατλαντικού (βορειώς του Χάττερας).

«ΑΤΤΙΚΑ» (παναμ.) 977 τόνων d.w. (47.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 μηλών, με κατανάλωσιν 25 τις πετρελαίων), τάιμ-τοστέρ δι' 6 έως 7½ μηνάς (ταξίδια μεταξύ λιμένων της περιοχής 'Ινδιών'), 15)1½ παρόδοσης εις Καράτσι 26 'Απριλίου.

«ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΩ» (λιβερ.) 10.800 τόνων d.w. (475.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 ή 10½ μηλών, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τις πετρελαίων), τάιμ-τοστέρ διά 2 έως 3 μηνάς (14)6, παρόδοσης εις Λονδίνον 15 — 31 Μαρτίου.

«ΘΑΛΑΣΣΑ ΟΠΟΡΟΣ» (παναμ.) 10.926 τόνων d.w. (501.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 11 μηλών, με κατανάλωσιν 26—27 τις πετρελαίων), τάιμ-τοστέρ δι' 6 έως 8 μηνάς, 14)3, ένωρεις Μάρτιου.

«ΓΙΟΥΡΟΥΠΙΑΝ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ» (παναμ.): 10.960 τόνων d.w. (475.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μηλών, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τις πετρελαίων), τάιμ-τοστέρ διά ταξίδιον εις Ελβετίας εις 'Ινδοκίναν 15)6, παρόδοσης εις Δουνεκέρην 20—25 Μαρτίου, έπαναπαρόσδεσης εις ένα λιμένα 'Ινδοκίνας.

«ΙΓΟΡ» 10.860 τόνων d.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 ή 10½ μηλών, με κατανάλωσιν 25 έως 26 τις πετρελαίων), τάιμ-τοστέρ διά ταξίδιον μεταξύ λιμένων 25 έως 26 τις πετρελαίων), τάιμ-τοστέρ διά 2 έως 3 μηνάς (14)6, παρόδοσης εις ένα λιμένα της 'Ινδοκίνας.

### Τά δεξαμενόπλοια

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.» έκ Περισκού Κόλπου 15.500 τόν. πετρελαιοειδών δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 5% έπι πλέον της βάσεως του Σκέιλ και έν συνεχείς δύεται των ταξίδιων, εις την βάσιν του Σκέιλ, ένωρεις Μάρτιου.

«ΤΣΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ» (έκ Περισκού Κόλπου 15.500 τ. πετρελαιοειδών δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, με όψην Σκανδιναβίας ή Μεσογείου 5% έπι πλέον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσιν εις την βάσιν του Σκέιλ, ένωρεις Μάρτιου.

«ΤΡΙΕΣΤΕ» (σημ. ιταλική) έκ Λιβάνου 17.500 τ. πετρελαιοειδών δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 5% έπι πλέον της βάσεως του Σκέιλ και έν συνεχείς δύεται των ταξίδιων, εις την βάσιν του Σκέιλ, ένωρεις Μάρτιου.

«ΓΕΩΡΓΙΑ» (παναμ.) έκ Λιβάνου 8500 τ. πετρελαιοειδών διά Μεσογείου 5% έπι πλέον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 12.000 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερη ρέιντζ 5% έπι πλέον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΚΥΑΝΟΣ» λιβερ. (εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.500 τ. πετρελαιοειδών δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 5% έπι πλέον της βάσεως του Σκέιλ και έν συνεχείς δύεται των ταξίδιων εις την βάσιν του Σκέιλ, ένωρεις Μάρτιου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙ-Ι-Σ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερη ρέιντζ και έν συνεχείς δύ'. ταξίδιον έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 5% έπι πλέον της βάσεως του Σκέιλ, ένωρεις Μάρτιου.

(Συνέχεια ναυλώσεων εις την 34η σελίδα)

## N. SELVARADJALOU CHETTY & CO (INDIA)

ΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ 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

Cables:—  
1) AEOS  
2) ISCALLOY | ADEN

PHONE:—

226 (3 Lines)

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ — ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ: AGENTS FOR GREEK & SCANDINAVIAN OWNERS — AGENTS & REPRESENTATIVES THROUGHOUT THE WORLD.

LONDON AGENTS: AVGHERINO & APERGUIS, 154 & BISHOPSGATE, E.C. 2 (ENGLAND)



## ADEN Ionian Scandinavian Lloyd

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

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

MONADIKΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	Φραγκ. Σιγάλας .....	04	2453	ἀργεῖ Πειραιά ἀπό 19 Ιαν. 1953
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΟΙΟΣ .....	Εὐγενία I. Χανδρή .....	18	2974	ὅργει Πειραιά ἀπό 30 Απρ. 1952
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.) .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	10448	άνεχ. Γιοκκαΐστι 3 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	Υἱοί Δ. Πανταλέοντος .....	11	4248	ἀργεῖ Πέραμα ἀπό 24 Μαρτίου 1953
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ. .....	N. & 'Άδ. K. X.' πατέρας .....	43	7239	ἔφθ. Τεργέστην 27 Φεβρ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ .....	Δ. Κοτσάύτης .....	20	844	εἰς ταξίδιον Μπουργκάς—Αφρικής
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ .....	'Άρ. 'Αναστασάτος .....	18	2858	ἔφθ. Πειραιά 3 Μαρτίου
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	Μιχ. Βασιλειάδης .....	43	7232	ἔφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 8 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑΙ .....	'Ιω. Σαμωνᾶς .....	22	2308	ENAYAGHSE 27 Φεβρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ .....	Εύγ. Εύγενίδης .....	53	3575	άνεχ. 'Ελευσίνα 6 Μαρτ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΑΚΤΗ .....	Πετσόπουλος κλπ. ....	22	988	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ .....	«Άδ. Λιβανούν A.E. ....	44	7176	ἔφθ. Λονδίνον 10 Μαρτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....	Στρατής 'Ανθρεάδης .....	44	7257	ἔφθ. Βίλμιγκτων 9 Μαρτ.
ΑΛΙΚΗ .....	«Θεοφανών A.E. ....	43	7234	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 6 Μαρτ.
ΑΜΕΡΙΚΗ .....	«άδ. Λιβανούν A.E. ....	43	7229	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Μαρτ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	Α. Λούζης .....	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΙΑ .....	Λαιμόδης & Πατέρας .....	42	7177	άνεχ. Μόμπιλ 1 Μαρτ. διά Καράτσι
ΑΝΝΑ .....	'Ιγκοδ. & 'Απ. Πεζάς .....	44	7257	άνεχ. Χακάτα 9 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ .....	N. Λυκιαρδόπουλος .....	19	5173	διῆλθε Τρινιντάντ 2 Μαρτ. διά Τέξας
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ .....	Νικ. I. Γουλανδρής .....	21	4358	ἀργεῖ 'Ελευσίνα ἀπό 11 Αύγ. 1952
ΑΞΙΟΣ .....	N. Κονδύλη .....	42	7191	διῆλθε Παναμάν 5 Μαρτ. διά Μόρρισιβιλ
ΑΝΤΩΝΗΣ .....	«Λιβανών» A.E. ....	43	7176	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") ἀπό 17 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΓΩ .....	Λαιμόδης & Πατέρας .....	43	5152	εἰς Πλέιτ ἀπό 15 Φεβρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ .....	«Έλληνικὸν Δημόσιον .....	18	7460	ἀργεῖ 'Αμπελάκι ἀπό 16 ΔΕΚ. 1952
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	«Λιβανών» A. E. ....	41	7240	διῆλθε Σουέζ 24 Φεβρ. δι' Ασσάμπι
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.) .....	Μάρκος Νομικός .....	52	13415	ἔφθ. Μακάρι 8 Μαρτ.
ΑΣΤΕΡΙΣ .....	«Ἐκτώρ Δρακούλης .....	43	7176	διῆλθε Παλέρμο 8 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΗ .....	Γ. Μ. Λιδιανός .....	43	7227	ἔφθ. Γιοκκαΐστι 9 Μαρτ. (διά Βαγκούνερ)
ΑΤΤΙΚΗ .....	N. Μαυράκης καὶ Σια .....	43	2400	διῆλθε Τρίνινταν 24 Φεβρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ .....	'Αντ. Παπαδάκης .....	43	7176	ἔφθ. Κωνσταντίζαν 1 Μαρτ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ .....	«Έλληνικὴ» A.E. ....	44	1923	διῆλθε Λός 'Αντζελες 1 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΒΡΥΞΕΛΛ (δεξ.) .....	έτ. «Γ. Νικολάου» .....	22	3846	ἔφθ. Πάτρας 11 Μαρτ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ .....	«Έλληνικὴ» A. E. ....	45	1918	ἀργεῖ Σύνον ἀπό 16 Ιουν. 1953
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ .....	'Αδ. Γράτσου .....	44	7176	εἰς 'Αγγλίαν, ύπο παραλαβήν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου .....	21	5728	άνεχ. Λός "Αντζελες 6 Μαρτ. διά Βατλιμόρην
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ .....	Θ. 'Επιφανειάδης .....	43	7176	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 2 Μαρτίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ .....	'Άδ. 'Ανθρεάδην .....	43	7233	διῆλθε Παναμάν 8 Μαρτ. διά Χακοδάτην
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.) .....	Στ. Νιόρχος .....	54	20350	άνεχ. Σαβάνναν 4 Μαρτίου διά Τζάκσονβιλ
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.) .....	N. Παπαδάτος .....	18	1176	εἰς 'Αγγλίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII. .....	Π. Καλλιμανοπούλου .....	44	7176	ἔφθ. Κωνσταντίζαν 7 Μαρτ.
ΔΑΝΑΗ .....	'Αλεξάτος - Δούκας .....	23	1634	ἔφθ. Πειραιά 6 Μαρτ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ .....	'Άδ. Συνοδινοῦ .....	24	2740	ἀργεῖ Πειραιάτι ἀπό 8 Ιανουαρίου
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ .....	Υἱοί Δ. 'Ιγγλεσόπ .....	18	5275	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ .....	Π. Α. Κυδωνιεύς .....	26	4862	διῆλθε Σύνον ἀπό 16 Ιουν. 1953
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ .....	«Αιγαίον» A.E. ....	44	7207	εἰς 'Υμουνίτεν 10 Μαρτ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ .....	Π. & Β. Πανταλέων .....	43	7229	άνεχ. Χάιφαν 8 Μαρτ. διά Κωνσταντινούπολιν
ΔΙΡΦΥΣ .....	'Άδ. Πατέρα .....	43	7232	εἰς Χούλια ἀπό 25 Φεβρ.
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ .....	έτ. Χανδρή .....	20	1603	ἀργεῖ Πειραιάτι ἀπό 31 ΔΕΚ. 1952
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	άδ. Λιβανοῦ .....	37	4839	διῆλθε Λός "Αντζελες 1 Μαρτ. διά Χούλια
ΕΒΡΟΣ .....	«Θεοφανών» A.E. ....	43	7256	διῆλθε Βερμούδας 1 Μαρτ. διά Βενεζούελλαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ .....	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος» .....	27	4163	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Μίδδλεσμπρο
ΕΛΕΝΗ Δ. .....	«Άλκιων» A.E. ....	44	7253	ἔφθ. Λέικ Τσάρδι 1 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ .....	'Άδ. Κουλουκουντῆ .....	38	5548	εἰς θέσιν 44 B. καὶ 24 Δ., Μαρτ. 5 διά Χάμπτον ρόδις
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ .....	Δ. Σταθάτος & Σια .....	43	7176	διῆλθε Παναμάν 3 Μαρτ. διά Ντάρμπαν
ΕΛΕΥΣΙΣ .....	Κουμαριανοῦ — Πρίντεψη .....	21	1549	ἔφθ. Οδησσόν 9 Μαρτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ .....	'Άδ. Μασαράκη .....	22	3553	εἰς Πειραιάτι 10 Μαρτ., ἐναυλώθη
ΕΛΛΑΣ .....	«Έλληνικὴ» A.E. ....	16	2081	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ .....	Γ. Χρ. Λαιμόδης .....	43	7176	διῆλθε Κείπ Μπόν 5 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ .....	«Έλληνικὴ» Καλλιμανοπ. ....	44	7207	ἔφθ. Αλεξανδρέταν 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ .....	«Έλληνικὴ» A.E. ....	43	7254	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ .....	«Έλληνικὴ» A.E. ....	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Ήνωμ. Πολιτείας
ΕΠΙΣ .....	A. Πρίντεψη .....	19	7203	άνεχ. Σαβάνναν 21 Φεβρ. διά Πειραιάδι
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ .....	«Επίδιωρος» A.E. ....	43	1492	ἔφθ. Στρατών 3 Μαρτ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ .....	Νευρεπ. — Σταθάτος .....	44	7253	διῆλθε Πούλο Μπούκομ ἀπό 18 Φεβρ. διά Πουσάν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ .....	Καδιώ Σιγάλα .....	21	2369	ἔφθ. Γκρέιντζενμάουθ 1 Μαρτίου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ .....	«Ωκεανοπόρος» A.E. ....	43	7194	άνεχ. Μορμουγκάο 7 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΑΝΘΙΑ .....	Υἱοί Πέτρου Γουλανδρῆ .....	43	7244	διῆλθε Κέιπ Μπόν 5 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΘΑΛΙΑ .....	«Άδ. Γουλανδρῆ» .....	18	3553	ἔφθ. Αλεξανδρέταν 3 Μαρτ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ .....	Π. Μαρκεσίνης .....	43	7250	διῆλθε Ηράκλειον 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΦΡΑΤΗΣ .....	'Ηλίας Φράγκος .....	29	4230	ἔφθ. Στρατών 3 Μαρτ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ .....	'Άδ. Κουλουκουντῆ .....	38	5548	διῆλθε Πούλο Μπούκομ ἀπό 18 Φεβρ. διά Πουσάν
ΗΡΩΝ II. .....	Δημ. N. Κουφός .....	44	1923	ἔφθ. Τόκιο 5 Μαρτ.
ΘΕΜΙΣ ΣΤΟΚΛΗΣ .....	έτ. «Ιόνιου» .....	44	7257	ἔφθ. Γκρέιντζενμάουθ 1 Μαρτίου
ΘΕΜΩΝΗ .....	έτ. «Κάσσος» A.E. ....	44	7198	άνεχ. Τάιν 6 Μαρτίου διά Βαρκελώνην
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ) .....	Έλευθεριάδης - Σκριβάνος .....	10	5237	άνεχ. Μπάρι 4 Μαρτίου διά Σιδώνα
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	«Θεοφανώ» A.E. ....	37	4815	άνεχ. Ρίο Χαΐνα 26 Φεβρ. διά Καζαμπλάγκαν
ΘΕΤΙΣ .....	έτ. «Νηρεύς» A. E. ....	30	4123	αρχεῖ "Αμπερτόνταμ ἀπό 20 Ιουλ. 1952
ΘΕΤΙΣ .....	Μακρή — Φωνάρη .....	19	845	εἰς θέσιν 7 B. καὶ 72 A., Μαρτ. 8 δι' Οζάκαν
ΙΑΚΩΒΟΣ .....	Γ. Αγγελίδης .....	01	2107	έφθ. Βάλλασω ἀπό 20 Φεβρ.
ΙΓΟΡ .....	'Απ. Πεζάς .....	43	7207	Ίδε : «ΝΕΒΑΔΑ», σημαία Λιβερίας
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ .....	N. Παπαδάτος .....	22	902	έφθ. Νιού Ούεστμπορτ 27 Φεβρ. (δι' Αγγλίαν)
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ .....	'Άδ. Γουλανδρῆ .....	44	7176	άνεχ. Λείκ Τσάρδι 6 Μαρτ. διά Χαδάνναν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ .....	έτ. «Άθηνός κλπ» .....	44	10441	ἔφθ. Κίγκστον 9 Μαρτ.
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ .....	Λουκάς Νομικός .....	28	1594	άνεχ. Τάιν 6 Μαρτίου διά Βαρκελώνην
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ .....	Εύγενία I. Χανδρή .....	42	7035	άνεχ. Μπάρι 4 Μαρτίου διά Σιδώνα
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .....	I. & 'Άδ. K. X.' πατέρες .....	43	7255	άνεχ. Ρίο Χαΐνα 26 Φεβρ. διά Απωλετήν
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ .....	'Ιω. Παράσχος κλπ. ....	13	1877	εἰς θέσιν 9 B. καὶ 64 A., Μαρτίου 9 διά Νότ. Κορέαν
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ .....	έτ. Χανδρή .....	24	3226	εἰς Ραγγούν ἀπό 18 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ .....	Στ. Νιάρχος .....	45	7240	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 20 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ .....	'Άδ. Κουλουκουντῆ .....	43	7229	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 Φεβρ. διά Θιουντάντρ Τρουζίλλο
ΚΑΣΟΣ .....	«Κάσσος» A.E. ....	39	5215	διῆλθε Παναμάν 6 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΚΑΣΤΩΡ .....	'Άδ. Γράτσου .....	45	7260	διῆλθε Σαβάννα 2 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ) .....	'Άδ. Κεφαλοπλιακή» A.E. ....	43	10448	διῆλθε Σουέζ 7 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΚΕΧΡΕΑ .....	Θ. 'Επιφανειάδης .....	44	7224	διῆλθεν "Άδεν 7 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΡΗΤΗ .....	N. Κονδύλης .....	44	7253	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 4 Μαρτίου διά Μπουένος "Αὔρες

ΟΝΙΣΤΡΑ . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	43	7198	έθθ. Κόρραμ Σάχρ 21 Φεβρ.
ΟΡΑΛΙΑ II . . . . .	'Ιω. Δουμεστίνης . . . . .	18	489	εις μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΡΙΟΣ . . . . .	Μ. 'Εγειρίκος . . . . .	45	3805	άργει Πειραιά ἀπό 6 'Ιαν.
ΥΒΕΡΝΗΤΗΣ . . . . .	Δ. Παπέρας & Υιοί . . . . .	27	4950	έθθ. Σ μύρον 6 Μαρτ.
ΥΡΗΝΕΙΑ . . . . .	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματι	11	7537	άργει Πέραμα από 3 Αύγ. 1952
ΥΜΑ . . . . .	'Αδ. Λιβανού' Α.Ε. . . . .	43	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 3 Μαρτ. δι' 'Ολλανδίαν
ΩΣΤΑΝΤΗΣ . . . . .	'Αδ. Κ. Παπέρα . . . . .	43	7223	έθθ. Νιού Όυεστμινστερ 6 Μαρτ.
ΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η. . . . .	Γ. 'Ηλιόπουλος . . . . .	05	2527	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Μαρτίου διὰ Λίμχαμν
ΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	Ν. 'Απόδικας . . . . .	45	7176	διῆλθεν ανοικτά Ρίου 'Ιανείρου 9 Μαρτίου διὰ Κόντινεντ
ΩΣΤΗΣ ΛΩΣ . . . . .	'Αδ. Λώς . . . . .	43	7176	έθθ. Ντουκούν 3 Μαρτίου
ΑΚΩΝΙΑ . . . . .	'Αλεξάτος - Δούκας . . . . .	25	965	έθθ. Πειραιά 12 Μαρτίου
ΕΩΝΤΙΟΣ . . . . .	Θεόδ. Τεργιάζος . . . . .	43	7176	διῆλθε Παναμάν 5 Μαρτ. διὰ Χιλήν
ΕΡΟΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Τρανσπετρόλ» . . . . .	18	5576	άργει 'Αμβούργον ἀπό 18 'Ιαν., ζημίαι
ΕΩΝΙΔΑΣ . . . . .	Θρ. Βογιατζίδης . . . . .	28	4573	εἰς Πλέιτ ἀπό 12 'Ιαν.
ΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	«Μιχαλινός» Α. Ε. . . . .	43	7176	εἰς θέσιν 23 Ν. καὶ 40 Δ., Μαρτ. 6 δι' 'Αμβέρσαν
ΙΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	Ευάγγ. & Μ. Νομικός . . . . .	43	7229	άνεχ. Λός 'Αντζελες 5 Μαρτίου διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΑΙΑΝΔΡΟΣ . . . . .	«Λιδανός» Α.Ε. . . . .	45	7176	έθθ. Αμβέρσαν 26 Φεβρ.
ΑΙΑΩΤΙΣ . . . . .	'Άδ. Συνοδινού . . . . .	19	3911	έθθ. Μιτουργάκας 6 Μαρτ.
ΑΙΚΕΔΟΝΙΑ . . . . .	'Αντ. Παπαδάκης . . . . .	42	7044	άνεχ. Μορυμούκαρος 8 Μαρτίου δι' 'Αμβέρσαν
ΑΙΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ . . . . .	Εύγ. I. Χανδρή . . . . .	20	5401	άργει Πειραιᾶ ἀπό 12 'Ιαν.
ΑΙΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.) . . . . .	έτ. Χανδρῆς . . . . .	21	6784	άνεχ. Τοινινταντ 1 Μαρτ. δι' 'Αμμουαίη Μπαίν
ΑΙΡΙΑ . . . . .	I. Πεταόπουλος . . . . .	11	1881	εἰς ταξίδιον 'Ελλάδος—Τεργέστης
ΑΙΡΙΑ ΛΩ . . . . .	'Άδ. Λώς . . . . .	43	7244	έθθ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ.
ΑΙΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ . . . . .	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς . . . . .	43	7187	διῆλθε Πουύλο Μπούκομ 18 Φεβρ. διὰ Πουσάν
ΑΙΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ . . . . .	Γερ. Σταθάτος . . . . .	43	7176	διῆλθεν Αγιον Βιλέντιον 25 Φεβρ. δι' 'Αργεντινήν
ΑΙΡΙΑΜ . . . . .	«Ειρηνικός» Α.Ε. . . . .	44	7258	άνεχ. Ναγκόγιας 8 Μαρτίου διὰ Σιγκαπούρην
ΑΙΡΙΑΝΝΙΑ . . . . .	'Εμμ. Βιντιάδης . . . . .	22	4949	έθθ. Μιτάχιον Μπλάγκαν 24 Φεβρ.
ΑΙΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.) . . . . .	Μόρκος Νομικός . . . . .	53	11577	άνεχ. Σουάν 9 Μαρτίου διὰ Μπάνιας
ΑΙΡΙΟΣ II . . . . .	Μιχ. Κορασιεγώρης . . . . .	22	1175	έθθ. Σάρπινες 6 Μαρτίου
ΑΙΡΙΠΗΣΣΑ . . . . .	Ν. Εύσταθιος . . . . .	44	7176	διῆλθε Τζιμπούτι 21 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΙΣΤΕΡΗ Η. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ . . . . .	Αδ. Κουλουκουντῆς . . . . .	38	5548	έθθ. Χούλλ 1 Μαρτίου
ΑΙΓΑΛΟΧΑΡΗ . . . . .	έτ. «Ηλιος» . . . . .	44	7254	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτίου διὰ Χάμπτον Ρόδος
ΑΙΝΤΩΡ . . . . .	"Εκτωρ Κ. Δρακούλης . . . . .	41	7157	άνεχ. Ρίον 'Ιανείρου 8 Μαρτίου διὰ Μπουένος "Αύρες
ΑΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ . . . . .	κληρ. Λ. Καμπάνη . . . . .	20	5227	άργει 'Αμτελάκι ἀπό 10 'Ιαν.
ΑΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ . . . . .	έτ. Χανδρῆς . . . . .	24	1435	άνεχ. Χιροχάτα 6 Μαρτίου διὰ Βαγκούνερ
ΑΙΧΑΛΑΚΗΣ . . . . .	«Άδαμαστος» Α.Ε. . . . .	43	7260	διῆλθε Λός 'Αντζελες 5 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΠΟΤΖΟΣ . . . . .	Ν. Εύσταθιος . . . . .	19	5476	άργει Πειραιᾶ 14 Μαρτίου. ΕΠΩΛΗΘΗ
Δ. Νίτσος . . . . .	Δ. Νίτσος . . . . .	20	1114	
ΙΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ . . . . .	'Ιω. Καρράς . . . . .	44	7247	διῆλθε Παναμάν 27 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΙΕΑ ΕΛΛΑΣ . . . . .	'Άδ. Γουλανδρή . . . . .	22	16991	έθθ. Πειραιᾶ 10 Μαρτίου καὶ ἀνεχ. 14 διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΙΕΔΩΝ . . . . .	έτ. «Εύγενία» . . . . .	43	7230	έθθ. Γιοκοχάμαν 6 Μαρτ.
ΙΕΣΤΟΣ . . . . .	«Θεοφανώ» Α.Ε. . . . .	43	7231	άνεχ. Βαγκούνερ 4 Μαρτίου δι' 'Αγγλίαν
ΙΗΡΕΥΣ . . . . .	Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ. . . . .	37	5205	έτις Γδύνιας ἀπό 1 Μαρτ.
ΙΙΚΟΛΑΣ . . . . .	Κ. Παπέρας & Σία . . . . .	43	7176	διῆλθεν 'Αδεν 7 Μαρτίου δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ . . . . .	Αδ. Σιτιά . . . . .	43	7254	άνεχ. Σαλβαντόρ 1 Μαρτίου διὰ Νεκοτσέα, ἔθθ. 9
ΙΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ . . . . .	Ε. Κουλουκ. — I. Καΐρης . . . . .	43	7254	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 27 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΙΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III . . . . .	έτ. «Μιχαλινός» Α. Ε. . . . .	42	7167	άνεχ. Χαβάναν 8 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΙΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7207	διῆλθεν 'Αδεν 9 Μαρτίου διὰ Μόμπιλ
ΙΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ) . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	27	5525	άργει Σίενταμ ἀπό 1 Μαΐου 1952
ΙΔΓΑ . . . . .	Έμπορ. — 'Εφοπλιστική . . . . .	44	7176	διῆλθε Λός 'Αντζελες 2 Μαρτίου διὰ Γιοκοχάμαν
ΙΝΤΡΥ . . . . .	Κ. Γράτσος . . . . .	45	7176	άνεχ. Ναγκόγιας 9 Μαρτίου διὰ Βαγκούνερ
ΙΡΟΣ ΑΘΩΣ . . . . .	Κων. Β. Σκαρβέλης . . . . .	43	7235	έθθ. Γιοκοχάμαν 8 Μαρτίου
ΙΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ . . . . .	Δ. Ψυχογούδης . . . . .	17	3704	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτίου (διαταγάς)
ΙΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ . . . . .	«Ωκεανός» Α.Ε. . . . .	19	5182	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 4 Σεπτ. 1952
ΙΑΝΑΓΙΑ . . . . .	'Άλεξάτος - Λουκάς . . . . .	21	1001	έθθ. Πειραιᾶ 1 Μαρτίου
ΙΑΝΑΓΙΑ Κ. . . . .	Α. Καραβίας . . . . .	43	7258	έθθ. Γουκάρα 4 Μαρτίου
ΙΑΝΑΓΙΩΤΗΣ . . . . .	'Ιω. Γ. Π. Λιβανός . . . . .	43	7176	έθθ. Νιού Όυεστμινστερ 5 Μαρτίου
ΙΑΝΤΕΛΗΣ . . . . .	Πάνος Κουμάνταρος . . . . .	44	7256	άνεχ. Πειραιᾶ 9 Μαρτ. δι' 'Αλεξανδρέτταν
ΙΑΤΡΑΙ . . . . .	Κ. Π. Λαυμός . . . . .	20	5194	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΙΕΡΙΚΗΛΗΣ . . . . .	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	44	1923	διῆλθε Φλάσιγκ 5 Μαρτ. δι' 'Ελλάδα
ΙΕΡΣΕΦΟΝΗ . . . . .	«Ιόνιον» Α.Ε. . . . .	43	7253	έθθ. Οζάκαν 9 Μαρτίου
ΙΕΤΑΛΟΙ . . . . .	Μαρ. Εμπειρίκος . . . . .	24	5026	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 3 'Απρ. 1953
ΙΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ) . . . . .	Μ. Νοικός . . . . .	45	3822	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 Φεβρ. διὰ Πόρτ Λιμόν
ΙΕΤΡΟΣ (τάνκερ) . . . . .	Υιοί Π. Γουλανδρή . . . . .	44	10448	διῆλθε Τρίσταν την Κούνα 5 Μαρτ. δι' 'Ουμ Σαΐδ
ΙΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ . . . . .	'Άδ. Γουλανδρή . . . . .	23	4693	έτις θέσιν 23 Β. καὶ 57 Δ. Μαρτ. 3 διά Πούντα Καρντόν
ΙΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ . . . . .	Μάρκος Νομικός . . . . .	42	7176	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 5 Αύγ. 1952
ΙΗΝΕΙΟΣ . . . . .	έτ. «Άθηνά» . . . . .	44	7207	άνεχ. Μερσίναν 4 Μαρτ. διὰ Ρίον 'Ιανείρον
ΙΟΥΛΙΤΗΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ) . . . . .	Στρ. Ανδρέαδης . . . . .	43	10193	άνεχ. Σηάτλατ ἀπό 13 Φεβρ. διὰ Κούπιτε
ΙΟΠΗ . . . . .	Μιχ. Βερνίκος . . . . .	96	1594	διῆλθεν 'Οράν 7 Μαρτ. διὰ Λάδσεντ
ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ . . . . .	Σ. Σταυρίδης κλπ. . . . .	43	95%	άργει Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
ΤΡΟΔΡΟΜΟΣ III. (τάνκερ) . . . . .	Βαγιάνης & Σία . . . . .	16	1765	άργει Πέραμα ἀπό 23 Νοεμ.
ΡΙΤΑ . . . . .	Yioi Σιγάλα . . . . .	25	1412	
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΩΝΣ . . . . .	έτ. «Αλαξίας» . . . . .	45	7253	εἰς ταξίδια 'Ελλάδος—Ρωσίας
ΡΟΔΟΠΗ . . . . .	«Ελληνική» Α. Ε. . . . .	47	2754	έθθ. Γενοβάν 5 Μαρτ.
ΣΑΜΟΣ . . . . .	Γιοί Δ. Ιγγλέση . . . . .	43	7177	άνεχ. 'Αλγερίου 8 Μαρτίου διὰ Λονδίνον
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ . . . . .	Γιόν Σιγάλα . . . . .	43	717d	άνεχ. Οζάκαν 6 Μαρτ. διὰ Φρήμαντλ
ΣΟΥΣΑΝΝΑ II. . . . .	Ν. Παπαδάτος . . . . .	08	811	έθθ. Κολόδιν 27 Φεβρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ . . . . .	'Ιω. Κουμάνταρος . . . . .	44	7176	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΣΤΥΛΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ . . . . .	'Άδ. Βλασσόπουλοι . . . . .	43	7244	άνεχ. Καμαρίτι 2 Μαρτ. διὰ Λός 'Αντζελες
ΣΥΡΟΣ . . . . .	Δ. Γεωργόπουλος . . . . .	43	7231	άνεχ. Μόλι 20 Φεβρ. διὰ Βαγκούνερ
ΓΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ) . . . . .	Εύγενία Ι. Χανδρή . . . . .	43	10448	άνεχ. Πόστ Αλμέπον 5 Μαρτ. διὰ Μάντζεστερ
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ . . . . .	Έκτωρ Δρακούλης . . . . .	11	3658	έθθ. Λίθεουπολ 8 Μαρτίου
ΓΗΝΟΣ . . . . .	I. Πετσόπουλος . . . . .	11	1459	άνεχ. Κέροπους Κρίστι 24 Φεβρ. διὰ Σμαλκάντεν
ΓΡΙΤΩΝ . . . . .	'Άδ. Γράτσοι . . . . .	44	7250	έθθ. Κων/πολιν 2 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΥΔΡΑΙΟΣ II. . . . .	'Αθαν. Κουλούρας . . . . .	30	4557	άνεχ. Μοντεβίδεο 22 Φεβρ. διὰ Χούλλ
ΨΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	Λουκάν. Νομικός . . . . .	21	1783	έθθ. Μερσίναν 3 Μαρτίου
ΨΩΡΙΝΑ . . . . .	Κ. Παπαγεωργίου κλπ. . . . .	20	985	άργει Πειραιᾶ ἀπό 18 'Ιουν. 1952
ΨΡΑΓΚΙΣ . . . . .	Θ. Σταυρούλοπάτης . . . . .	27	757	έθθ. Πειραιᾶ 10 Μαρτίου
ΨΩΤΕΙΝΗ . . . . .	I. M. Καροδάς . . . . .	44	7176	άνεχ. Γιοκοσύκαν 6 Μαρτ. διὰ Χαϊδόγκ
ΧΑΔΙΩΤΗΣ . . . . .	«Κάσος» Α.Ε. . . . .	44	7256	εἰς θέσιν 32 Β. καὶ 1 Δ. Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	X. Χατζηπατέρας . . . . .	44	7176	άνεχ. Πόστ Εθεργκλαντ 21 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΚΕΛΑΤΡΟΣ . . . . .	«Κάσος» Α. Ε. . . . .	45	7256	διῆλθεν 'Αδεν 26 Φεβρ. διὰ Μόζι
ΚΙΟΣ . . . . .	«Λιβανός» Α.Ε. . . . .	39	5643	εἰς θέσιν 11 Β. καὶ 57 Δ., Μαρτ. 1 διά Ρίον 'Ιανείρον
ΨΑΡΑ . . . . .	Αναστασίου Φαθαλίδης . . . . .	45	7255	έθθ. Νεκοτέσα 1 Μαρτ.
ΨΚΕΑΝΙΣ . . . . .	Γ. Κηρύκος . . . . .	11	929	ΗΚΥΡΩΘΗ ἡ έγραψα τού
ΨΡΕΟΙ . . . . .	Γεώργ. 'Ευρός . . . . .	39	4967	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 2 'Ιουλ. 1953, ΕΠΩΛΗΘΗ

### Τὰ ύπο ξένας σημαίας φορτηγά μας

ΑΒΑΝΣ .....		21	3271	έφθ. Αμβέρσαν 4 Μαρτ.
ΑΓΑΘΗ .....		44	7158	εἰς λιμένας 'Αργεντινής ἀπό 11 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)		17	3976	ἀργεῖ 'Αμπελάκι ἀπό 20 Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....		10	1471	ἀργεῖ Πέραμα 14 Μαρτ.
ΑΕΛΛΩ .....		44	7292	εἰς λιμένας 'Αργεντινής ἀπό 13 Φεβρ.
ΑΖΙΑΝ .....		43	7223	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαρτ.
ΑΖΙΑΤΙΚ .....		20	3280	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 Μαρτ. διὰ Μανίλλαν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ .....		43	7239	έφθ. 'Αλεξανδρέττα 22 Φεβρ.
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.) .....		53	13752	έφθ. Σίδνευ (Άντραλίας) 9 Μαρτ.
ΑΖΟΥΕΡΟ .....		44	7176	άνεχ. Τακόμα 21 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΘΕΝΣ .....		25	4954	άνεχ. Μπόναν 4 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΙΑΣ .....		29	5218	εἰς Πειραιά 3 Μαρτ., ἐπισκεψή
ΑΙΑΣ (Κοστ.) .....		22	1057	άνεχ. Μπάσαραν 26 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.) .....		20	7016	εἰς Βενετίαν 6 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ .....		44	7286	έφθ. Γδυνίαν 5 Μαρτ.
ΑΙΝΟΣ .....		44	1935	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαρτίου
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.) .....		44	7158	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ .....		28	5133	διῆλθεν 'Οράν 9 Μαρτ. διὰ Μοντεβίδεο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.) .....		18	5599	ἀργεῖ Φάλμουθ ἀπό 16 Ἀπρ. 1953
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.) .....		53	7409	άνεχ. Βαγκούνερ 5 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΛΙΚΗ Π. (δνδ.) .....		44	7212	άνεχ. Πενσακόλαν 5 Μαρτ. διὰ Γιουκάρο
ΑΛΚΙΜΟΣ .....		43	7176	διῆλθε Λόδς 'Αντζελες ἀπό 18 Φεβρ. διὰ Γιαβάτα
ΑΛΚΥΩΝ (λιβερ.) .....		44	7163	διῆλθεν Ούζαν 9 Μαρτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΛΛΥ (λιβ.) .....		12	3962	έφθ. Νόρτηγχαμ 5 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑ .....		44	7195	έφθ. Κόμπε 9 Μαρτ.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.) .....		18	8703	άνεχ. Τεργέστην 5 Μαρτ. διὰ Μπάνιας
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ .....		45	7201	έφθ. Αυδέρσαν 6 Μαρτ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.) .....		44	7144	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 21 Φεβρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ .....		44	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διὰ Χάϊφαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. .....		29	4913	έφθ. Περσικόν Κόλπου 6 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ Α-Ι-ΛΑΝΤ (δεξ.) .....		53	18736	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 10 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.) .....		53	17800	διῆλθε Ιγριβάλταρ 2 Μαρτ. διὰ Μάρκους Χουκ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.) .....		53	18713	άνεχ. Λόδς 'Αντζελες 24 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.) .....		53	18735	άνεχ. Νέαν 'Υόρκη 6 Μαρτ. διὰ Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΙΤΣΑ .....		45	7149	έφθ. Ετέν (Νοτ. Αμερικής) 4 Μαρτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. .....		44	7258	εἰς θέσιν 10 Β. καὶ 58 Α., Μαρτ. 5 δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ. .....		44	7070	άνεχ. Ναγκόγια 5 Μαρτ. διὰ Βρεταν. Κολομβίαν
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.) .....		30	6869	άνεχ. Κιουρασώ 26 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ) .....		14	4164	εἰς μεταφοράς Ράς Σούντρ—Σουέζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ. .....		08	1763	άνεχ. Βηρυττόν 6 Μαρτ. διὰ Κων.) πολιν
ΑΝΤΡΕ .....		43	7176	εἰς λιμένας Περουδίας 1 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΥ .....		44	7126	έφθ. Πόρτ 'Ελιζαμπετ 1 Μαρτ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (δνδουρ.) .....		44	7176	έφθ. Λόδς "Αντζελες ἀπό 23 Φεβρ.
ΑΠΟΙΚΙΑ (δεξ.) .....		44	7331	έφθ. Κιουρασώ 3 Μαρτ.
ΑΡΕΤΗ Σ. .....		28	5061	άνεχ. Πόρτ Τάλμποτ 7 Μαρτ. διὰ Γδυνίαν
ΑΡΕΤΗ .....		20	3330	εἰς Μερσίναν ἀπό 14 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοστ.) .....		19	2609	άνεχ. Όράν 8 Μαρτ. διὰ Μερσίναν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.) .....		43	7191	έφθ. Μουρόραν 7 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δνδ.) .....		38	10277	ἀργεῖ 'Αμπέρσαν ἀπό 16 Αύγ. 1953
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....		43	7244	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.) .....		40	10224	ἀργεῖ "Αμιστερνταμ ἀπό 19 Σεπτ. 1953
ΑΡΙΩΝ .....		19	5672	άνεχ. Μοντεβίδεο 22 Φεβρ. διὰ Δανίαν
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιβ.) .....		21	10388	άνεχ. Αρούμπαν 20 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΡΗΣ (Κοστ.) .....		22	1498	άργει 'Αλεξανδρέιαν ἀπό 15 Ιαν.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.) .....		53	18288	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΡΜΑΡ (λιβερ.) .....		43	7273	ΕΓΚΑΤΕΛΕΙΦΘΗ εἰς τοὺς άσφαλιστάς
ΑΡΟΖΑ .....		43	7246	έφθ. Νεκοσάι 1 Μαρτ
ΑΡΣΕΝΑ .....		43	7176	διῆλθε Λόδς "Αντζελες 27 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.) .....		43	7176	άνεχ. Πόρν 6 Μαρτ. διὰ Σαίν Τόμας, έφθ. 9
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ .....		44	7157	άνεχ. Λόδς "Αντζελες 8 Μαρτ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβ.) .....		44	7161	εἰς θέσιν 10 Β. καὶ 62 Α., Μαρτ. 9 δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.) .....		28	4809	εἰς θέσιν 13 Ν. καὶ 35 Δ., Μαρτ. 1 διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΣΠΙΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβερ.) .....		30	9031	διῆλθε Πούλο Μπούκου 7 Μαρτ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΑΣΤΕΡ (δεξ. Κοσταρ.) .....		44	7210	διῆλθε Λόδς "Αντζελες 25 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.) .....		22	7053	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπό 27 Ιουν. 1953
ΑΤΤΙΚΗ .....		25	4853	εἰς Μπάχιαν Μπλάγκαν ἀπό 13 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ-Ι-ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.) .....		27	5214	ἀργεῖ Σίενταν ἀπό 5 Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		54	12000	εἰς Βρέμην ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		43	7176	άνεχ. Καραϊσι 26 Φεβρ. διὰ Βαγκούνερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		43	7176	διῆλθε Παναμάν 7 Μαρτ. διὰ Λονδίνου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		49	17094	εἰς θέσιν 5.2 Β. καὶ 106 Α. Μαρτ. 4 δι' "Αγιον Φραγκίσκον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		49	7310	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		43	7176	διῆλθε Ντακάρ 9 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		44	7176	διῆλθε Παναμάν 2 Μαρτ. διὰ Πλύμουθ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		53	14000	εἰς Γαλλίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		53	11322	διῆλθε Μάλταν 4 Μαρτ. διὰ Μπάνιας,
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		53	12696	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 25 Φεβρ. διὰ Μοντεβίδεο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		53	12712	έφθ. Λόδς "Αντζελες 8 Μαρτ. (διὰ Περσικόν Κόλπου)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		43	7200	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 2 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		52	10930	άνεχ. Καριπίτο 5 Μαρτ. διὰ Σάντος
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		50	8679	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διὰ Ντόγκες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		43	7176	έφθ. Βασιλικό Μπαίη 1 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		48	10928	διῆλθε Πόρτλαντ 8 Μαρτ. διὰ Παλέρμο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		49	10908	εἰς θέσιν 6.8 Β. καὶ 91 Α., Μαρτ. 4 διὰ Σιμότσου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΤΛΑΝΤΙΚ		43	7176	άνεχ. Είδουμάσου 25 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ		47	7176	διῆλθε Παναμάν 2 Μαρτ. διὰ Μάντζεστερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ.		43	7176	εἰς θέσιν 49 Β. καὶ 2.49 Δ., Μαρτ. 2 δι' Οζάκαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		45	7160	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 20 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ		44	7247	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Μαρτ.
ΑΥΡΑ .....		42	7236	
ΑΦΡΙΚΑΝΑ .....		27	5006	
ΑΦΡΟΣ .....		44	7198	
ΒΑ-Ι-ΜΕΑ (δνδουρ.) .....		44	7178	
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιβερ. δεξ.) .....		43	10449	"Ιδε: «ΑΝΝΙΤΣΑ», ως μετωνυμάσθη
ΒΑΝΜΑΣ (λιβερ. δεξ.) .....		21	7127	"Ιδε: «ΚΥΑΝΟΣ», ως μετωνυμάσθη
ΒΑΝΤΕΡΕΡ .....		44	7176	έφθ. Αμβούργον 3 Μαρτ. (διὰ Κόλπου)
ΒΑΡΚΑ (λιβερ.) .....		43	7180	άνεχ. Βαγκούνερ 3 Μαρτ. διὰ Γιαβάτα
ΒΑΣΙΛΗΣ .....		43	7067	άνεχ. Μόμπιλ 6 Μαρτ. διὰ Περουδίαν
				έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Μαρτ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ .....	έτ. «Καστελλάνα» .....	45	7290	έφθ. Βαγκούνερ 6 Μαρτ. είς Σαϊγκόν από 6 Φεβρ.
ΒΕΛΛΑ .....	έτ. «Γκράντε» .....	20	2770	έφθ. Μόζι από 17 Φεβρ.
ΒΕΝΕΡΕ-ΙΤΟΡ (λιθερ.) .....	έτ. «Οσεάνικα» .....	43	7244	έφθ. Τσεμπού 9 Μαρτ. (διά Ρόττερνταμ)
ΒΕΝΟΥΣ (δύνσωρ.) .....	έτ. «Γκλόμπιο» .....	20	7631	άνεχ. Μπάχερεν 8 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ (δεξ.) .....	έτ. «Βαλπαραίσο» .....	31	8440	έφθ. Βαγκούνερ 5 Μαρτ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.) .....	έτ. «Μαρστομάντε» .....	52	11362	άνεχ. Χαδάναν 4 Μαρτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιθερ.) .....	έτ. «Ινοουλάρ» .....	44	7159	είς λιμένες Ισπανίας 6 Μαρτ.
ΒΙΤΖΙΑΝΤ (δεξ.) .....	έτ. «Ρίο Γκουάμπιο» .....	40	8122	άνεχ. Λαίτι Πέντρο 4 Μαρτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΒΟΡΙ .....	έτ. «Ρίο» .....	42	7076	έφθ. Κέιπ Τάουν 22 Φεβρ.
ΓΑΥΡΙΟΝ .....	έτ. «Κορούνα» .....	43	7156	άνεχ. Μπάνιας 3 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΕΡΟΝΤΑΣ .....	έτ. «Γέροντας» .....	43	7271	έφθ. Βαγκούνερ 6 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.) .....	έτ. «Ματζέδλιο» .....	27	5586	έφθ. Νεκοτσέα 1 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθερ.) .....	έτ. «Μονρόδιο» .....	51	5739	διήλθε Σουέζ 6 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	έτ. «Μερίντια» .....	19	5405	έφθ. Πόρτ Άλμπερνι 7 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ Όιλ» .....	53	18700	έφθ. Πέρνις 4 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ .....	έτ. «Ρίο Πάρντο» .....	43	7166	είς θέσιν 28 Β. και 52 Δ., Μαρτ. 5 διά Ρόττερνταμ
ΓΙΟΥΜΠΙΑΝΤ (δεξ.) .....	έτ. «Βαντόμα» .....	31	9889	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ .....	έτ. «Γιουρόπα» .....	43	7207	άνεχ. 'Αμδέρσαν 6 Μαρτ. διά Τρίπολιν
ΓΙΑΝΝΕΤ (λιθ.) .....	έτ. «Μπάχια Σαΐνας» .....	42	7303	διήλθε Λός Αντζελες 22 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΚΕΡΒΑ-Ι·Σ (δεξ.) .....	έτ. «Οδερσού Τάνκερ» .....	43	10448	άργει 'Αμπελάκι από 30 Απρ. 1953
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ .....	έτ. «Πάλμαρ» .....	43	7263	έφθ. Βαγκούνερ 7 Μαρτ. (διά 'Αγγλίαν)
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.) .....	έτ. «Μίντ Ατλάντικ» .....	43	7248	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 1 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΚΛΟΦΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δεξ) .....	έτ. «Φιράρλες» .....	27	6023	είς Κίελον ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΙ-ΙΝΤ .....	έτ. «Καρφέτο» .....	44	7247	διήλθε Παναμάν 3 Μαρτ. διά Λίβανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Διειθήνης» .....	52	20321	άργει 'Αμπελάκι από 30 Απρ. 1953
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.δεξ.) .....	έτ. «Διειθήνης» .....	54	27875	έφθ. Περσικόν Κόλπου 1 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.) .....	έτ. «Διειθήνης» .....	53	20600	είς Ήνωμ. Πολιτείας, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι·Ζ (δ.λ.) .....	έτ. «Διειθήνης» .....	52	20536	διήλθε Κέιπ Μπόν 9 Μαρτ. διά Λίβερπουλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ. λιθ.) .....	έτ. «Διειθήνης» .....	52	20125	άνεχ. Πέρνις 6 Μαρτ. διά Λίβανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιθ.) .....	έτ. «Διειθήνης» .....	49	17738	διήλθε Σουέζ 7 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιθ.) .....	έτ. «Διειθήνης» .....	49	10892	άνεχ. "Άγιον Βικέντιον 6 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (λιθ.δεξ.) .....	έτ. «Διειθήνης» .....	54	21000	"Ιδε : «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ», σημαία ελληνική.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	έτ. «Γιουρόπα» .....	44	7192	διήλθε Παναμάν 1 Μαρτ. διά Χιροχάτα
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ) .....	έτ. «Αρτεμίς» .....	17	3322	έφθ. Νεάπολιν 9 Μαρτ.
ΔΙΩΝΗ .....	έτ. «Πλάξ» .....	20	6157	άργει 'Αμπελάκι από 14 Σεπτ. 1953
ΔΙΔΕΚΑΝΗΣΑ .....	έτ. «Λεόγλυκω» .....	19	812	άργει Μαϊάμι από 23 Δεκ.
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθ.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	43	7131	διήλθε Πειραιά 12 Μαρτ. διά Μίδδλεσμπρο
ΕΙΡΗΝΗ .....	έτ. «Πουόντα Άρενας» .....	29	6941	έφθ. Μπούενος 'Αύρες 1 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ. Κοστ.) .....	έτ. «Νολίντο» .....	27	6401	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 10 Μαρτ.
ΕΛΕΚΤΡΙΚΗ .....	έτ. «Πιουέρτο Ρίκο» .....	24	4991	διήλθε Λίζαρντ 5 Μαρτ. διά Μπόνων
ΕΛΕΝΗ .....	έτ. «Πόρτο Μπέλλο» .....	22	2480	άργει 'Αμδέρσαν από 19 Σεπτ.
ΞΛΕΟΥΣΑ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Λίμπεραλ» .....	18	629	έφθ. Πειραιά 7 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΡΙΝΣ .....	έμμ. «Γιανουουλάτος» .....	28	6522	άργει Χόγκ Κόγκ από 13 Νοεμ. 1953
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ .....	έτ. «Αταλάγιος» .....	10	1484	άργει Κάρδιφ από 25 Σεπτ. 1952
ΕΜΑΝΣΙΠΕ-ΙΤΟΡ .....	έτ. «Τρανσπασιφίκω» .....	43	7207	άνεχ. "Αμστερνταμ 8 Μαρτ. διά Ρεοίφ
ΕΜΠΑ-Ι·Ρ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ (λιθ.) .....	έτ. «Τσέντουριος» .....	44	7201	άνεχ. Βαγκούνερ 5 Μαρτ. διά Χούλλα
ΕΜΠΟΡΙΟΣ .....	έτ. «Γκόλφο Άζουλ» .....	42	7058	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ .....	έτ. «Ενσενάντος» .....	44	7207	διήλθε Τρίνινταν 9 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέτρον
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.) .....	έτ. «Λαστιφέρους» .....	43	7264	είς λιμένες Περούδιας 6 Μαρτ.
ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι·Ζ .....	έτ. «Πιομάρζα» .....	43	7176	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 7 Μαρτ.
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Λόγγυος» .....	41	7122	διήλθε Κρίστομπαλ 1 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΕΝΤΟΥΚΕ-Ι·ΤΟΡ (λιθερ.) .....	έτ. «Ντέ Μάρφιλα» .....	44	7240	άνεχ. Ντώριπταν από 17 Φεβρ. διά Λίβερπουλ
ΕΡΑΤΩ .....	έτ. «Διειθήνης» .....	43	7225	είς θέσιν 39 Β. και 45 Δ., Μαρτ. 9 διά Χάμπτον ρόδς
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.) .....	κ. «Ατυχίδης» .....	22	7766	άργει Νέαν 'Υόρκην από 10 Νοεμ. 1953
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθερ.) .....	έτ. «Μονρόδιος» .....	52	7404	έφθ. Βαγκούνερ 5 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ .....	έτ. «Ειρήνη» .....	19	2624	άργει Βοστόνη από 13 Σεπτ. 1953, ζημιάι
ΕΥΘΑΛΛΑΣ ΣΟΣ .....	έτ. «Γκόλφο Ντεζέντος» .....	44	7210	άνεχ. Λός Αντζελες 23 Φεβρ. διά Μπέλφαστ
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθερ.) .....	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	52	15869	είς θέσιν 5.50 Β. και 89 Α., Μαρτ. 8 διά Τοκουγιάμα
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ .....	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	43	7176	έφθ. Λονδούνον 9 Μαρτ.
ΕΥΡΥΣΘΟΥΣ .....	έτ. «Σάν Αντάνιο» .....	45	7176	άνεχ. Γιοκοσούκαν 3 Μαρτ. διά Χαϊφόγκ
ΕΦΦΗ (λιθερ.) .....	έτ. «Μαλάγια» .....	43	7194	έφθ. Ντώριπταν 1 Μαρτ.
ΖΑΝ .....	έτ. «Ορινόκος» .....	44	7165	άνεχ. Μότιτλ 27 Φεβρ. διά Σάντος
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.) .....	έτ. «Ιγκουάνα» .....	20	5627	είς Αμβούργον από 16 Ιαν.
ΖΙΝΙ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» .....	52	12556	διήλθε Ντόρε 8 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΖΟΖΙΑΝ (Κοσταρ.) .....	κ. «Ατυχίδης» .....	20	7638	άνεχ. Μοντεδίδεο 10 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΗΓΚΑ .....	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	43	7191	διήλθε Παναμάν 5 Μαρτ. διά Είρηνηκόν
ΗΡΩΝ (Χονδ.) .....	έτ. «Ντέλ Εστε» .....	44	7161	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.) .....	έτ. «Θαλασσοπόρος» .....	43	7252	είς θέσιν 34 Β. και 14 Δ., Μαρτ. 5 διά Ιταλίαν
ΘΕΚΛΑ .....	έτ. «Τρανσμαρφίνα» .....	44	7265	άργει Λός Αντζελες 1 Μαρτ. διά Καβασάκι
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ .....	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	43	7151	είς Γιοκοχάμαν από 16 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡΑ .....	έτ. «Δώρας» .....	45	7151	άνεχ. Σάντερλαντ 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ. .....	έτ. «Σπαλμαντόρι» .....	17	1276	άργει Σάντερλαντ από 9 Φεβρ.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.) .....	έτ. «Μοντετζόυμας» .....	43	7131	διήλθε Λός Αντζελες 19 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ .....	έτ. «Λάς Πέρλας» .....	28	5068	έφθ. Μπούενος 'Αύρες 23 Φεβρ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ .....	έτ. «Απόστολος Παύλος	24	3658	είς Στρατώνη από 18 Φεβρ.
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.) .....	έτ. «Σαπφώ» .....	35	8072	άργει Νέαν 'Υόρκην από 29 Ιουν. 1953
ΙΛΛΕΝΑΟ .....	έτ. «Σιγκουένα» .....	43	7163	άνεχ. Μόζι 5 Μαρτ. διά Σαϊγκόν
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (λιθερ.) .....	έτ. «Ιντάλγκο» .....	43	7194	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Μαρτ. δι' Ισπανίαν
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.) .....	έτ. «Πλαταγκόνια» .....	35	8072	είς Τζακσονβίλ από 30 Ιαν.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ) .....	έτ. «Νόδιγκ Κρίστομπαλ» .....	25	5090	άργει 'Αμστερνταμ από 17 Ιουλ. 1953
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ .....	έτ. «Νόδιγκ Κρίστομπαλ» .....	44	7176	άνεχ. Σαίν Τόμας 4 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην, έφθ. 9
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.) .....	έτ. «Νόδιγκ Κρίστομπαλ» .....	29	9086	άργει 'Αγ. Φραγκίσκου από 28 Ιουλ. 1935, ζημιάι
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣ ΣΕΓΚΕΡ (δεξ.) .....	έτ. «Πλετρόλεουμ Κ.Κ.» .....	53	13554	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 5 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.) .....	έτ. «Νόδιγκ Κρίστομπαλ» .....	31	9767	άνεχ. Φλώσικ 5 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.) .....	έτ. «Τρανσόσεαν» .....	53	15826	άνεχ. Ράς Τανούρα από 9 Φεβρ. διά Καλιφόρνιαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ .....	έτ. «Τρανσόσεαν» .....	44	7198	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 1 Μαρτ. δι' Ισπανίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.) .....	έτ. «Νόδιγκ Κρίστομπαλ» .....	53	13490	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΚΑΙΤΗ .....	έτ. «Αριόνα» .....	43	7176	έφθ. Νάρδικ 9 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ) .....	έτ. «Αρεκουίτα» .....	43	7257	άργει Μπρεμερχάφεν από 12 Νοεμ. 1953
ΚΑΜΠΑΝΟΣ .....	έτ. «Νεπτούνια» .....	13	7710	άργει Μπάχιαν Μπλάγκαν από 16 Φεβρ.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ .....	έτ. «Κανόπους» .....	44	7157	άνεχ. Λός Αντζελες από 19 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ .....	έτ. «Πλαγκόφο» .....	45	7267	ΕΒΥΘΙΣΘ άκτας Β. Αφρικής 1 Μαρτίου
ΚΑΠΑΤΑΙΝ ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ. .....	έτ. «Βαπόρες» .....	19	4683	διήλθε Κωνιού πολι 1 Μαρτ. διά Λίβανον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Ελληνες υγρασταί» .....	07	1075	είς Τάιν, ύπο συμπλήρωσιν, ΕΝΑΥΛΩΘΗ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ .....	έτ. «Τράπτη» .....	53	8400	άνεχ. Νόρτεγχαμ 3 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	έτ. «Λουνίνο» .....	19	5354	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΘΕΟ (τάνκερ) .....	έτ. «Αντόρ» .....	43	7129	άνεχ. Βέρα Κρούζ 7 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΘΕΟ (τάνκερ) .....	έτ. «Μπράιτ Στάρ» .....	19	5771	

ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ . . . . .	έτ. «Γιουρόποιο» . . . . .	44	7124	εἰς θέσιν 49 Β., καὶ 3 Δ., Μαρτ. 7 διὰ Μπράκε
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιθ.δεξ.) . . . . .	έλληνικὰ συμφέροντα . . . . .	31	8773	άνεχ. Ἀρούμπαν 22 Φεβρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΚΑΡΜΑΡ . . . . .	έτ. «Μάρκαρ» . . . . .	19	5670	ἔφθ. Μπουένος 'Αὔρες 5 Μαρτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (δεξ. Κοστ.) . . . . .	έτ. «Νολίντο» . . . . .	44	2370	ἔφθ. Πέρινς 4 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ . . . . .	έτ. «Καρέτο» . . . . .	43	7160	ἔφθ. Αιμέρσον 11 Μαρτίου
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. Σ. . . . .	έτ. «Δελφίνο» . . . . .	44	7115	ΕΒΥΘΙΣΘΗ πλησίον Τόκιο 12 Φεβρ.
ΚΑΛΗ . . . . .	έτ. «Μάριν» . . . . .	43	7166	διῆλθε Μοντεβίδεο 22 Φεβρ. δι' 'Αιμέρσαν
ΚΑΛΥΓΕΡΑ . . . . .	έτ. «Καλύθεργο» . . . . .	42	7178	ἔφθ. Μπέιραν 6 Μαρτ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «Πανιών» . . . . .	43	7246	ἔφθ. Πόρτ Άλμπερι 5 Μαρτίου
ΚΑΤΙΓΚΩ . . . . .	έτ. «Κασονάσιον» . . . . .	44	7281	διῆλθεν 'Αγ. Βικέντιον 23 Φεβρ. διὰ Γδυνίαν
ΚΑΤΙΝΑ . . . . .	έτ. «Σάν Μπερνάντο» . . . . .	45	7255	άνεχ. Οζάκαν 21 Φεβρ. διὰ Λός 'Αντζελες
ΚΕ·Π ΣΤΑΡ . . . . .	έτ. «Λιμπέριαν» . . . . .	44	7281	άνεχ. Πόρτλαντ ('Ορεγκον) ἀπὸ 14 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ . . . . .	έτ. «Κένταυρος» . . . . .	19	6064	όργει Βαλτιμόρη ἀπὸ 22 'Ιουν. 1952
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «Κάνιοπος» . . . . .	41	7579	εἰς Σάντερλαντ ἀπὸ 15 Φεβρ.
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «Ινταλγκό» . . . . .	43	7194	ἔφθ. Νιού Ούεστμινστερ 7 Μαρτ. (διὰ Μπέιραν)
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Μίτελμάρ» . . . . .	44	7190	διῆλθεν Τρίνινταν 23 Φεβρ. διὰ Ριον 'Ιανέιρον
ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Ατυχίδης» . . . . .	17	5700	όργει Μασσαλίων ἀπὸ 22 Δεκ. 1952
ΚΝΟΖΑ . . . . .	έτ. «Τρόμπη» . . . . .	44	7248	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 7 Μαρτ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ . . . . .	έτ. «Ορόγια» . . . . .	44	7160	ἔφθ. Πόρτ Άλμπερι 5 Μαρτ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ . . . . .	έτ. «Νεπτούνισ» . . . . .	13	9424	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Δεκ., ἐπισκευὴ
ΚΟΝΔΩΡ . . . . .	έτ. «Ντέλ 'Εστε» . . . . .	43	7933	άνεχ. Ζήμιουτ 1 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΟΜΕΤ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «Μονάρκος» . . . . .	43	7177	άνεχ. Ρόπτερνταν 6 Μαρτ. διὰ Νόρτγειχαμ, ἔφθ. 7
ΚΟΡΘΙ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μοντεπάρντο» . . . . .	43	7261	εἰς θέσιν 20 Β., καὶ 68 Δ., Μαρτ. 5 διὰ Κιουρασώ
ΚΟΡΣΑ·Ι·Ρ . . . . .	έτ. «Αριστομάρ» . . . . .	43	7167	ἔφθ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 21 Φεβρ.
ΚΟΡΣΙΚΑ (ἐπιθ.) . . . . .	έτ. «Μιτάρου» . . . . .	14	7475	άργει Καζαπτλάγκαν ἀπὸ 10 Αύγ. 1952
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΑΛΑΝΤ . . . . .	έτ. «Ζίτα» . . . . .	43	7176	άνεχ. Ήστχαμ 1 Μαρτ. διὰ Μπουένος 'Αὔρες
ΚΟΥΗΝ . . . . .	έτ. «Ντέλ 'Εστε» . . . . .	44	7190	ἔφθ. Ρόπτερνταν 26 Φεβρ.
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Κάνιοπος» . . . . .	54	10800	εἰς Τίις, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιθ.) . . . . .	έτ. «Κυανός» . . . . .	43	10449	άνεχ. Σάντος 1 Μαρτ. διὰ Βενεζουέλαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ . . . . .	έτ. «Κογκισταντόρ» . . . . .	45	7157	ἔφθ. Αιμέρσαν 3 Μαρτ.
ΛΑΙΔΗ ΝΤΕΡΟΘΥ . . . . .	έτ. «Εργάκαπο» . . . . .	53	11262	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 3 Μαρτ. διὰ Λάδσεντ
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μπάλτικο» . . . . .	43	:0195	ἔφθ. Φόλιμου 24 Φεβρ., ζημίαι (διὰ Σιδώνα)
ΛΑΜΥΡΑ . . . . .	έτ. «Πέντρεγκαλ» . . . . .	45	7247	διῆλθεν Τρίνινταν 7 Μαρτ. διὰ Μπατόν Ρούζ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μίραμοντε» . . . . .	53	13406	διῆλθε Μπαλογίκης 7 Μαρτ. διὰ Χάρηρην
ΛΕΙΒΑΔΙΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Κάλομπτρ» . . . . .	43	7218	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 Μαρτ. διὰ Κιουρασώ
ΛΙΛΙΜΠΕΤ . . . . .	έτ. «Μοντεθέδοντε» . . . . .	44	7235	άνεχ. Λός 'Αντζελες 8 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ . . . . .	έτ. «Παναμερικάνα» . . . . .	44	7176	διῆλθε Σουέζ 9 Μαρτ. δι' 'Ερυθράν Θάλασσαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ . . . . .	έτ. «Ατλάντικο» . . . . .	43	7176	διῆλθε Λός 'Αντζελες 24 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Βιβάλετ» . . . . .	27	6192	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 2 Μαρτ. διὰ Λάδσεντ
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ . . . . .	έτ. «Μιτρόσαντ» . . . . .	44	7160	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 3 Μαρτ. διὰ Λάδσεντ
ΜΑΙΡΗ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Μονορόδια» . . . . .	49	5841	ἔφθ. Φόλιμου 24 Φεβρ., ζημίαι (διὰ Σιδώνα)
ΜΑΙΡΗ Ι. Γ. . . . .	έτ. «Ν. Κορντόμπτα» . . . . .	44	7215	διῆλθεν Τρίνινταν 7 Μαρτ. διὰ Μπατόν Ρούζ
ΜΑΚΡΟΝ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Γουέστερν» . . . . .	43	7161	διῆλθε Μπαλογίκης 7 Μαρτ. διὰ Χάρηρην
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοστ.) . . . . .	έτ. «Ολμέντο» . . . . .	42	7210	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 Μαρτ. διὰ Κιουρασώ
ΜΑΝΤΩ . . . . .	έτ. «Φωσίαν» . . . . .	44	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 8 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.) . . . . .	έτ. «Σάσουθερν Κρός» . . . . .	44	7244	διῆλθε Σουέζ 9 Μαρτ. δι' 'Ερυθράν Θάλασσαν
ΜΑΡΓΚΩ . . . . .	έτ. «Ούτραμπαρίνα» . . . . .	43	7160	διῆλθε Λός 'Αντζελες 5 Μαρτ. διὰ Λονδίνον
ΜΑΡΙΑ . . . . .	έτ. «Νάσιοναλ» . . . . .	28	5660	ἔφθ. Μορούγκαρο 6 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ . . . . .	έτ. «Βέγας» . . . . .	43	7223	ἔφθ. Κοιλοπόταμον 1 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ Γ. . . . .	έτ. «Κριστάλ» . . . . .	20	3326	ἔφθ. Ακυαμπ 27 Φεβρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ . . . . .	έτ. «Φωσίαν» . . . . .	43	7059	ἔφθ. Σιένταν 8 Μαρτ. (διὰ Βαμπόα)
ΜΑΡΙΝΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Βιβάλετ» . . . . .	18	5564	άνεχ. Πειραιᾶ 12 Μαρτ. διὰ Σπέτζιαν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Ορίενταλ» . . . . .	24	4701	ἔφθ. "Ασαλμποργκ 3 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΑ·Ι·Μ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Μαριτάιμ» . . . . .	52	12995	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΑ·Ι·Μ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μαριτάιμ» . . . . .	53	13033	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 Μαρτ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ . . . . .	έτ. «Σάν Γκεράστιμο» . . . . .	20	3483	διῆλθε Σούεζ 11 Μαρτ. διὰ Σαΐν Τόμας
ΜΑΡΚΟΣ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Εύκαριερς» . . . . .	43	7132	ἔφθ. Μόλι 7 Μαρτ.
ΜΑΡΝΑ . . . . .	έτ. «Πουέρτο Καμπέλλες» . . . . .	42	7176	διῆλθε Τρίνινταν 25 Φεβρ. διὰ Τέξας
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Μοτόρες» . . . . .	52	8453	διῆλθεν 'Αγ. Βικέντιον 9 Μαρτ. διὰ Ρόπτερνταν
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μάρτορ» . . . . .	20	7641	άργει 'Αιμέρσαν ἀπὸ 28 'Ιουν. 1953
ΜΑΤΣΕΟΛΙΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ματζεδώλια» . . . . .	27	6382	διῆλθε Σουέζ 11 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Νόρθ Πασίφικ» . . . . .	43	7176	άνεχ. Σπάττη 18 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΕΛΙΝΤΑ . . . . .	έτ. «Ινκάκια» . . . . .	45	7264	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 Μαρτ. διὰ Βαγκούνερο
ΜΕΝΙΤΕΣ . . . . .	έτ. «Νουέντα Γρανάδα» . . . . .	45	7198	εἰς θέσιν 43 Β., καὶ 15 Δ., Μαρτ. 2 διὰ Χάλιφας
ΜΕΝΤΩΡ . . . . .	έτ. «Μέντωρα» . . . . .	18	1395	άργει Κέρδιφ ἀπὸ Φεβρ. 1953
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.) . . . . .	έτ. «Αριόνα» . . . . .	19	7588	άργει Βαλτιμόρη ἀπὸ 9 Φεβρ. 1953
ΜΙΧΑΗΑ I. Γ. . . . .	έτ. «Η. Κορντόμπτα» . . . . .	44	7215	εἰς λιμένας Περούσιας 6 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δεξ.) . . . . .	έτ. «Σάν 'Αντρες» . . . . .	53	11289	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 22 Φεβρ. διὰ Φορμόζαν
ΜΟΖΑΡΤ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Τρανσατλάντικα» . . . . .	42	2865	ἔφθ. Βαλτιμόρων 2 Μαρτ.
ΜΟΝΤΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (δυνδ.) . . . . .	έτ. «Μιραμάρ» . . . . .	44	7210	άνεχ. Λός 'Αντζελες 7 Μαρτ. διὰ Λονδίνον
ΜΠΑΓΚΟΚ (ἐπιθ.) . . . . .	έτ. Π. Γ. Κοτταρόπουλος . . . . .	19	8056	άργει Μασσαλίων ἀπὸ 14 'Ιουλ. 1950
ΜΠΑΤΣΙ . . . . .	έτ. «Πιασμόντε» . . . . .	43	7176	διῆλθε Παναμάν 4 Μαρτ. διὰ Γιαβάτα
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Έλλεκρόιερς» . . . . .	44	7207	ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 5 Μαρτ.
ΜΠΟΥΡΙΚΑ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Μπουρίκο» . . . . .	20	854	άργει 'Αλεξανδρειαν ἀπὸ 21 'Ιαν. 1953
ΜΥΚΟΝΟΣ . . . . .	έτ. «Σάντα Βαρβάρω» . . . . .	16	3528	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 23 Σεπτ. 1952
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Στανόιλ» . . . . .	30	9243	διῆλθε Αδεν 4 Μαρτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΜΥΡΙΑΜ . . . . .	έτ. «Χάρι» . . . . .	43	7196	διῆλθε Σιγκαπούρην ρόδις 4 Μαρτ. διὰ Μαριουγκάρο
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστας» . . . . .	43	7176	άνεχ. Κιουρασώ 25 Φεβρ. διὰ Λάδσεντ
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ . . . . .	έτ. «Καρρίμπιτα» . . . . .	43	7176	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 8 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.) . . . . .	έτ. «Ενέπτοντα» . . . . .	20	3078	άνεχ. Ντάρμπαν 1 Μαρτ. διὰ Ματάντι
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Γκλόμπταλ» . . . . .	44	7248	ἔφθ. Σάντος 4 Μαρτ.
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Ναφτόδη» . . . . .	20	6416	άνεχ. Γκρεντζεμάσουθ 6 Μαρτ. διὰ Λίβανον
ΝΕΒΑΔΑ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Νεβάδα» . . . . .	29	4130	διῆλθεν Ούζαν 1 Μαρτ. διὰ Μπουένος 'Αὔρες
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ . . . . .	έτ. «Εσπέρια» . . . . .	53	5850	ἔφθ. Λίθεροπουλ 4 Μαρτ. (διὰ Φρήμαντλ)
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Νεπτούνια» . . . . .	20	10474	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Δεκ., ἐπισκευὴ
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Πέργκα» . . . . .	52	11267	διῆλθε Πάρτο Σαΐδ 9 Μαρτ. διὰ Λάδσεντ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .	έτ. «Παράνω» . . . . .	53	12396	έποδισε Μάλταν 6 Μαρτ. (διὰ Φιλαδέλφειαν)
ΝΙΚΟΣ . . . . .	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	44	7255	άνεχ. Λός "Αντζελες 7 Μαρτ. διὰ Περούσιαν
ΝΙΚΥ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «Αζόρες» . . . . .	45	7023	άργει Σίνεταν ἀπὸ 25 Δεκ.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΣΠΩ	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτας» . . . . .	53	7200	εἰς Βαγκούνερο ἀπὸ 26 Φεβρ., ἐπισκευὴ
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Στάρ Λάϊν» . . . . .	28	9002	εἰς Βαλτιμόρην ἀπὸ 18 Φεβρ.
ΝΟΡΑ	έτ. «Παναμ-Γιουσόποιο» . . . . .	28	7104	άνεχ. Κιουρασώ 4 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.) . . . . .	έτ. «*Ηστερ Σιφάριγκ» . . . . .	43	7175	εἰς λιμένας Πλέιτ 10 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «Πετρόλεος» . . . . .	52	12191	διῆλθε Σουέζ 11 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ . . . . .	έτ. «Μπέλ Μόντε» . . . . .	53	5826	άνεχ. Μόσπιλ 5 Μαρτ. διὰ Κορέαν
ΝΟΡΑΛΑΝΤΙΑ . . . . .	έτ. «Σίλετ» . . . . .	42	7191	ἔφθ. Αιμέρσαν 27 Φεβρ.
				άνεχ. Χιροχάτα 17 Φεβρ. διὰ Κάμπελ Ρίβερ

ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	έφθ. Φίνωνταρ 10 Μαρτ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	διηλθε Χονολουλού 21 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	διηλθε Κάσκετς 8 Μαρτ. δι' Αμέρισαν
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	είς θέσιν 29 Β. και 56 Δ., Μαρτ. 4 διά Ρόττερνταμ
ΝΤΑΡΝΙ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	άνεχ. Λός Αντζελες 20 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	24	5981	άνεχ. Λάς Γουντεττ 7 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	διηλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. δι' Ελλάδα,
ΝΤΟΜΙΝΕ-Ι-ΤΩΡ	έτ. «Παρνασσός»	44	7176	άνεχ. Μπάκιαν Μπλάγκαν 1 Μαρτ. δι' Αμερισαν
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8236	διηλθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Χάρην
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σαντιάγκος»	35	7293	άργει Πειραιά από 16 Οκτ. 1953
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Καυπόσα»	44	7244	διηλθεν Αγ. Βικέντιου 27 Φεβρ. δι' Αργεντινήν
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιπτέριος»	44	7175	διηλθε Τρίνινταν 22 Φεβρ. διά Ντώριμπαν
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	εις Πλέι 1 Μαρτ. (δι' Εύρωπην)
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσατλαντικό»	53	22979	άνεχ. Σαν Τόμας 6 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ (λ. δ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	13652	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	20600	εις Σαν Ναζάριο, υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	48	11298	άργει Ιννούσια από 24 Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	14047	έφθ. Πόρτ ντε Μπού 7 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	50	17722	έφθ. Πέρνις 2 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	14221	έποδισε Βρέμη 24 Φεβρ. (διά Περσικόν Κόλπον)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ-Ι-Τ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	14009	διηλθε Σουέζ 8 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΔΑ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	49	17722	διηλθε Γιβραλτάρ 27 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	13660	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κορρίγεντς»	45	10448	άνεχ. Φόλεν 9 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	54	14000	εις Κίελον, υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ. λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ "Οίλ»	53	21239	εις Γαλλίαν υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	49	17722	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ. λιβ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	14000	εις Βρέμην, υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	49	17724	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 6 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουαλίγκο	43	13019	άργει Κίελον από 4 Δεκ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	50	17722	διηλθε Πιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Λίβανον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ. λιβ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	13900	εις Κίελον, υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	20600	άργει Ρόττερνταμ από 6 Αύγ. 1953
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραζλόρες»	27	8627	άργει Μασσαλίαν από μηνών
ΟΡΑΜ (Κοστ.)	Κ. 'Ατυχίδης	17	5585	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ, εις Ιταλίαν
ΟΥΜΡΑΝ (Κοστ.)	Κ. 'Ατυχίδης	10	2439	διηλθε Παναμάν 25 Φεβρ. διά Γιανδάτα
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λάξ Πλάτας	43	7265	άνεχ. Νέαν Όρλεανην 26 Φεβρ. διά Μακένζι
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	"Ιδε: «ΝΙΚΟΛΑΟΣ», ώς μετωνυμάσθι
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Ντονούζο»	44	7210	άνεχ. Χάμπητον ρόδας 26 Φεβρ. δι' Ισπανίαν
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβιλλ»	43	7176	

ΠΑ-Ι-ΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7160	έφθ. Λεϊκ Τσάρος 20 Φεβρ.
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάτρια»	17	992	έφθ. Ελευσίνα 1 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «γεύθερεστ»	19	974	άργει Πειραιά από 24 Δεκ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπτώ»	44	7223	άνεχ. Σητάττλ 22 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	έφθ. Κούλ Μπαΐν 26 Φεβρ.
ΠΑΞ (δεξ.)	έτ. «Γκρώντ Χόπτ»	12	3663	άργει Βενετίαν από 16 Μαΐου 1953
ΠΑΡΑΛΟΣ II.	έτ. «Πλάρος»	18	6049	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ, εις τὴν Ιαπωνίαν
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. εις Βαγκούνερ 8 Μαρτ. (διά Λονδίνον)
ΠΑΤΡΙΑ	έτ. «Πάτρια»	44	7229	έφθ. Λός Αντέλες 8 Μαρτ. (διά Χούλλα)
ΠΑΦ	έτ. «Πλά»	26	5937	έφθ. Μοοσιουγκάρο ρόδας 20 Φεβρ.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σάμισκο»	44	7166	διηλθε Θέουταν 7 Μαρτ. διά Χάμπητον ρόδας
ΠΕΛΟΨ (λιβ.)	έτ. «Σάμισκο»	45	7148	διηλθε Παναμάν 2 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πλιγασσος»	43	7221	διηλθε Ντακάρ 8 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πλιλασ»	19	6495	άνεχ. Βετεν, Κολομβίαν 27 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΙΝΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Παράνα»	53	6200	εις Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΠΙΤΡΟΦΟΣ	έτ. «Τσεροντοράντο»	45	7263	άνεχ. Λός Αντέλες 3 Μαρτ. διά Περουβίαν
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	διηλθε Μπαλίκ Παπάν 5 Μαρτ. διά Γιάμπι Σουντ
ΠΛΑΤΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μιραμάρ»	30	11147	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 20 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λάξ Πλάτας	44	7163	έφθ. Νιού Όυεστμινστερ 4 Μαρτ.
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρης»	43	7257	άνεχ. Μόζι 27 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιβ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	44	7223	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 Μαρτ.
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	άργει Μπολίνες από 19 Απρ. 1953
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	διηλθε Πιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Ντακάρ

ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7192	έφθ. Ιμπίκοι 27 Φεβρ.
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	άνεχ. Αρούμπαν 3 Μαρτ. διά Νουέδιτας
ΡΕΑ	έτ. «Ολίσσιπο»	21	1387	άνεχ. Γκρίμποτι 1 Μαρτ. διά Σεδίλλην
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	έφθ. Κων/πολιν 25 Φεβρ., ζημίσια (διά Βραζιλίαν)
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσσα	42	7176	άνεχ. Μόμπιλ 5 Μαρτ. διά Περουβίαν
ΡΕΝΑ	έτ. «Πλάξ»	20	5686	έσογει Ελευσίνα από 12 Σεπτ. 1953
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ερίο Γκράντε»	44	7176	διηλθε Παναμάν 7 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πλατοφίκα»	44	7229	έφθ. Βαλτιμόρην 1 Μαρτ.
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Μπαγκόκ από 9 Σεπτ. 1952
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κιστανέρο»	21	6448	άργει Ρόττερνταμ από 9 Μαΐου 1953
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Εσκουμπάλλα»	45	7151	άνεχ. Βρεταν, Κολομβίαν 4 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Πλαράνα»	44	7281	έφθ. Μπλιμπάο 7 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	έλληνικά συμφέροντα	44	7176	άνεχ. Γιανδάτα 26 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΣΑΙΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	18	5664	άνεχ. Μοντεβίδεο 1 Μαρτ. διά Δανίαν
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	«ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ», ώς μετωνυμάσθη
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σουμέλγκα»	44	7282	άνοικτά Παναμά από 8 Φεβρ. διά Νουμέα
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζιο»	23	5374	εις Αλεξανδρέτταν από 25 Φεβρ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	Π. Σαιμωνάς	19	2659	άνεχ. Χουέλαν 7 Μαρτ. δι' Ιψουίτς
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2088	έφθ. Φαιμαγκούσταν 3 Μαρτ.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο»	44	10700	άνεχ. Νέαν Υόρκη 2 Μαρ. διά Ταμπίκο
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Παντελέημων	44	7283	άνεχ. Περουβίαν 10 Μαρτ. διά Μόρρισιδιλλ
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φονίνε»	43	7250	διηλθε Παναμάν 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	έφθ. Αδεν 24 Φεβρ. διά Ναγκόγια
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	43	7118	διηλθεν Κέπι Χάττερας 9 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκη
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βατόρες»	43	7257	άνεχ. Ρίον Ιανείτρον 22 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Άρακουάν»	43	7164	διηλθε Παναμάν 9 Μαρτ. (διαταγάς)
ΣΑΝΜΠΗΜ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	έφθ. Ράς Τανούρα 5 Μαρτ.
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ. «Άδισ»	20	2606	άνεχ. Ρίο Χάινα 6 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΞΟΝΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίεντα»	53	12843	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρού,
ΣΑΞΟΝΣΚΑ-Υ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίεντα»	53	13000	διηλθε Κέπι Χάττερας 9 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκη
ΣΑΞΟΝΧΗΔ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίεντα»	52	12705	άνεχ. Χάρην 3 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΣΑΞΟΝΧΙΛΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίεντα»	53	12705	έφθ. Μπάνιας 3 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΣΑΠΙΦΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	διηλθε Τρίνινταν 4 Μαρτ. διά Μόμπιλ
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	έφθ. Λούδινον 6 Μαρτ.
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιβερ.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	44	7166	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Μαρτ. διά Βαγκούνερ

ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (Λιθερ.)	έτ. «Γουόρλντούιντ»	35	1964	άργει Πειραιά διπό 6 Σεπτ., διασκευή ανέχ. Βοστώνης 23 Μαρτ. δι' Ἀρούμπαν
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	άνεχ. Πόρτο Τάσις διπό 18 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΙΓΚΝΕΤ (Λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	διπλή Μουντεΐδεο 20 Φεβρ. δι' Ἀμβούργον
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7116	έφθ. Λονδίνον 9 Μαρτ.
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Μόλι 23 Φεβρ. διά Σητάτη
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άνεχ. Πειραιά 11 Μαρτ. διά Βεγγαζήν
ΣΟΥΖΥ (Κοστ.)	έτ. «Κάμασρον»	19	611	διπλή Μανιλλαν 3 Μαρτ. δι' Ὁζάκαν
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	έφθ. Μπάτρα 4 Μαρτ.
ΣΟΥΖΑΝΝΑ (Κοστ.)	έτ. «Κάμασρον»	18	849	άνεχ. Βέρα Κρούζ 6 Μαρτ. διά Ταμπίκο
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (Λιθ.)	Κ. «Ατυχίδης	25	5136	άνεχ. Τζίμπουτι 1 Μαρτ. δι' Ὁζάκαν
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αἴσιος»	43	7199	εἰς Πειραιά 12 Μαρτ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	εἰς Μάρτιντελ Πλάτα διπό 17 Φεβρ.
ΣΤΑΡ (Λιθερ.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άνεχ. Σουάζ διπό 19 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Πινογκάνω	43	7324	άνεχ. Σαϊγκόν 6 Μαρτ. διά Χαϊφόγκ
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	έφθ. Αριτρόδοσαν 5 Μαρτ.
ΣΤΡΑΠΟΥΡΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατέκο»	43	7331	διπλή Παναμάν 9 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτιμαρ»	45	7204	άργει 'Αμβέρσαν διπό 26 Οκτ. 1952
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνω	21	7409	άνεχ. Γλασκώνη 1 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικο»	54	12000	άργει Πειραιά διπό 2 Ιαν.
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Ατανασίο»	15	2557	άνεχ. Χάμπιτον ρόδα 1 Μαρτ. δι' Ισπανίαν
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	άργει Σέλμπορν διπό 25 Σεπτ. 1952
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	άργει Σέλμπορν διπό 10 Σεπτ. 1952
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Λιθ.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρος	53	9150	άνεχ. Μόλι 4 Μαρτ. διά Βαγκούνερο
ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)	έτ. «Κογκόρτια»	20	3526	άργει 'Αμπελάκι διπό 29 Μαΐου 1953
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Μπαλίτιός»	54	18675	εἰς Ήνων. Πολιτείας, υπό συμπλήρωσιν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Λίμπρτριτς»	53	25010	διπλή Πόρο Σατόδ 6 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιουνιάντεντ Κρός»	52	12523	διπλή Ειρηνάλτα 9 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (Λιθ.)	έτ. «Ημισφαίριο»	44	7246	άνεχ. Νέαν Υόρκην 9 Μαρτ. δι' Ἀρούμπαν
ΤΟΡΜΟ·Ι·Λ (Λιθ.)	έτ. «Άντρας»	44	7216	διπλή Τρίνινταντ 23 Φεβρ. διά Σάντος
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (Λιθ.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	εἰς Σάσεμπο πότε 21 Ιαν., έπισκευή
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλόρκα»	43	7176	άνεχ. Κιουρασώ 2 Μαρτ. διά Ντωντάι
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7190	διπλή Χονδρούλου 1 Μαρτ. διά Καβασάκι
ΤΡΟΥ·Υ· (διν. δεξ.)	έτ. «Κολόνι»	21	8206	άργει Σέλμπορν διπό 7 Σεπτ. 1953
ΤΣΑΛΛΑΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα Αμερικάνο»	43	7176	διπλή Πάναμάν 9 Μαρτ. διά Περουβία
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Ναδεγκάντες»	45	7256	άνεχ. Λας Αντέλες 27 Φεβρ. διά Χαδάννων
ΦΑΙΑΣ II.	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	εἰς θεσίν 28 Ν. και 47 Δ., Φεβρ. 24 δι' Αμβέρσαν
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	διπλή Κέιτ Σάν Αντώνιο 4 Μαρτ. διά Μόρπιλ
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II (Λιθ.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	διπλή Χονδρούλου 20 Φεβρ. διά Πουσάν. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΦΡΑΝΤΑ (Κοσταρ.)	Π. Ατυχίδης	42	7009	έφθ. Κίελον 11 Μαρτ.
ΦΡΙΕΣΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	εἰς Σιγκαπούρην διπό 21 Ιαν.
ΧΕΡΕΝΤΙΑ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	18	3800	έφθ. Πόρο Σαΐδ 4 Μαρτ. (διά Περσικόν Κόλπου)
ΧΗΔΕΡ (δεξ.)	έτ. «Κολόνι»	27	1412	άνεχ. Λας Αντέλες 27 Φεβρ. διά Χαδάννων
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τοσαντοσεάνικα»	54	15745	εἰς θεσίν 28 Ν. και 47 Δ., Φεβρ. 24 δι' Αμβέρσαν
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	διπλή Τρίνινταντ 9 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνιάντεντ Κρός»	53	12513	άνεχ. Νέαν Υόρκην 9 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούνη
ΧΡΥΖΑΝΘ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέρια»	43	7243	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Φεβρ. διά Σουμάτραν
ΧΙΙΖΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 2 Μαρτ.
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσαστοσεάνικα»	42	7175	εἰς λιμένας Περουβίας 5 Μαρτ.
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	

(Συνέχεια ναυλώσων έκ τῆς 27ης σελίδος)

ξις 8 — 25 Μαρτίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ» (Λιθερ.) έκ Περσικού Κόλπου 17.000 τ. πετρελαιοειδών δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ, μέ δρινον Μεσόγειον 5% έπι πλέον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ και ἐν συνεχείᾳ β'. ταξίδιον εἰς τὴν βάσιν τοῦ Σκέιλ, ἔναρξης Μάρτιου.

«ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ» (παναρ.) έκ Περσικού Κόλπου 9000 τ. πετρελαιοειδών δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ, μέ δρινον Μεσόγειον 5% έπι πλέον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ και ἐν συνεχείᾳ β'. ταξίδιον, εἰς τὴν βάσιν τοῦ Σκέιλ, ἔναρξης Μάρτιου.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΛΙΟΤΟΝ (έτ. «Οράσιον») έκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 10.000 τ. διά Νόρδερε πέντε 5% έπι πλέον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ και ἐν συνεχείᾳ δύστερον τοξιδίον εἰς τὴν βάσιν τοῦ Σκέιλ, ἔναρξης Μάρτιου.

«ΕΝΤΑΤΣΕΣ» (παναρ.) έκ Κωνστάντζης 8000 τ. γκάζ-σιλ διά Σφάξ και Αλγερίου 25)—, φόρτωσις 10—25 Μαρτίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ» (λιθερ.) έκ Καλιφορνίας 24.000 τ. πετρελαιοειδών δι' Ισπανίων 50% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 20 Μαρτίου.

«ΑΙΜΙΛΙΑ» (παναρ.) έκ Λιβάνου 10.500 τ. πετρελαιοειδών διά Βενετίαν 32½% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1—10 Μαρτίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ» (λιθερ.) έκ Περσικού Κόλπου 18.000 τ. πετρελαιοειδών δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ, μέ δρινον Τενερίφον, εἰς τὴν βάσιν τοῦ Σκέιλ, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ» (λιθερ.) έκ Περσικού Κόλπου 25.000 τ. πετρελαιοειδών δι' Αγγλόνταν, 32½% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Αμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Απρίλιον—Μάιον.

«ΣΑΞΟΝΣΚΑ-Υ» (λιθερ.) έκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 18.000 τ. πετρελαιοειδών δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ, 5% έπι πλέον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΧΡΥΣΑΝΘΩΝ» (λιθερ.) άπο Αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τόν. λινελαίου δι' Αμερίκαν—Αμερικών δολ. 7.25, φόρτωσις Μάρτιου.

ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ τάνκερ (τῆς έτ. Λιβανού) 23.000 τόνων d.w., διά συνεχή ταξίδιον έπι πέντε 44% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Αμερικανικού ναυλολογίου, έναρξης Ιουνίου.

**S. ELEFTERIU LTD**  
**SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS**  
Address: COLON 1570  
EMPISTETIKAI LIMENIKAI KAI TRAPEZITIKAI DYEYKOULYNSEIS  
**MONTEVIDEO (URUGUAY)**

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

MARINE SERVICES :	
Contractors	Provisions
Stevedoring	Deck & Eng. Stores
Painting	Fresh Water
Shifting Boards	Radar
Cleaning Boilers	Gyrocompass
" Deep-Tanks	Radio Equip. etc.
" Holds	

PHONE: A.T. 6666  
T.R. 0929  
G.A. 0235CODE MARHAG.  
TELETYPE P.D. 400  
PORTLAND. OREGON

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

ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ καὶ έξυπηρετοῦμεν πλοῖα εἰς όλους τοὺς λιμένας τῶν Πολιτειῶν OREGON—WASHINGTON καὶ COLUMBIA RIVER.  
ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ, ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ

Ελληνες ἀντιπρόσωποι: M. ΣΩΤΗΡΙΟΥ  
Δ. ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ

937. N.E. TILLAMOOK, ST.  
3236. N.E. ST. HUYLER, ST.