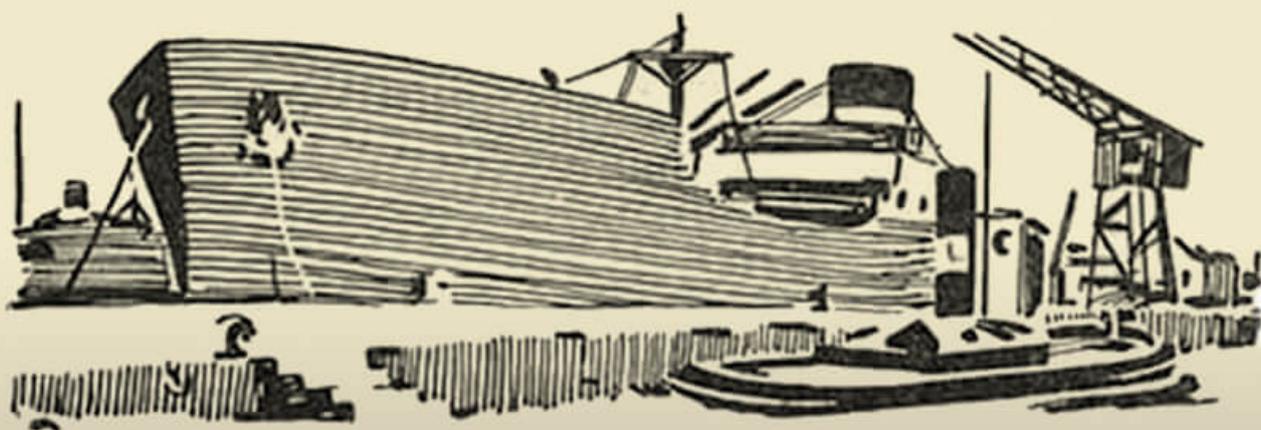


# ΝΑΥΤΙΚΑ

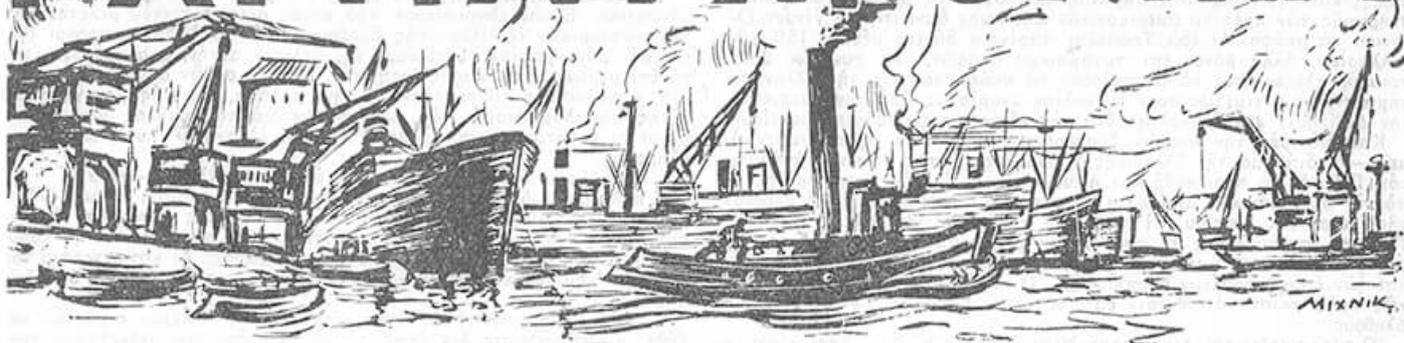
# ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Απριλίου 1954

Αρ. Φύλλου 453/212

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 453/212

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ  
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1954

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Ο κ. Μαρινάκης

Αποχωρών, κατόπιν της γενικότερας ύπουλογικής μεταρρυθμίσεως, η Ύπουργείου της Ναυτιλίας ο κ. Μαρινάκης πρέπει να είναι βέβαιος, ότι τον συνοδεύουν αι αγαθάς των εντυπώσεων του ναυτικού μας κόσμου, των εφοπλιστών και των ναυτεργατών.

Βραχεία υπήρξε την φοράν αυτήν η παρουσία του εις το Ύπουργείον, ώστε να μη του δοθή ο καιρός να αναπτύξη όλην την υπέρ του λείου και των ζητημάτων του πρωτοβουλίαν. Η πρόθυμος πάντως άβασίς του να βοηθήση την Ναυτιλίαν και να ενισχύση την προσπάθειαν της άποκαταστάσεώς της εξεδηλώθη εις πλείστας όσας περιπτώσεις.

Δικαιούται της άναγνωρίσεως αυτής ο κ. Μαρινάκης. Ίκανοποιηκάτα εξεπλήρωσε το προς την Ναυτιλίαν καθήκον του.

### Και ο διάδοχός του

Ο νέος Ύπουργός κ. Γ. Βογιατζής δεν είχε μέχρι τούδε θετεύσει την εξυπηρέτησιν της Ναυτιλίας. Μηχανικός το επάγγελμα, διαλέσας και Πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, τούτων άπεκδέχεται το βάρος των ύπουλογικών καθηκόντων. Δεν θα άρση πάντως να γνωρίση και την ναυτιλιακήν ύπόθεσιν. Η επιστημονική κατάστασις του κ. Βογιατζή και η ρεαλιστική σκέψις διά την τοίαν και διακρίνεται, θα του επιτρέψουν να διαχειρισθή επιτυχώς ην ναυτιλιακήν πολιτικήν της Κυβερνήσεως, της οποίας τας κατευνήσεις αυτός αύτος ο Στρατάρχης Παπάγος έταμεν.

### Χαρακτηριστικόν επεισόδιον

Μας παρεσχέθη πρό ήμερών η εύκαιρία να εκτιμήσωμεν το θερμόν διαφέρον του Στρατάρχου Παπάγου διά την ναυτιλιακήν ύπόθεσιν ει την ζωήραν του επιθυμίας, όπως το άμαρτων παρελθόν εκκαθαρή και το πνεύμα της χρηστής διοικήσεως και της καλής διαχειρίσεως των ζητημάτων του Έλληνικού πλοίου πρυτανεύση εις πάσαν ιατικήν ένέργειαν.

Είχε πρό ήμερών δημοσιευθή εις τον ήμερήσιον τύπον τηλεγράφημα Λονδίνου του «Άσσοσιέιτεν Πρές» σχετικόν με την καθέκκυσιν πρό των άγγλικών ναυπηγείων Ντόξφορντ του ελληνικού φορητού Αγία Μαρίνας. Ο κ. Ν. Ρεθύμνης έφέρετο δηλώνων ότι το ελληνικόν ράτος διέκειτο έχθρικάς προς τους εφοπλιστάς, διόκον αυτούς μεν του σημείου, ώστε και οι ιδιοκτήται του «Άγίας Μαρίνας» να ζητήσουν καταφύγιον διά το νεότευκτον σκάφος των υπό την λιβεριστήν ήμισαν, ενώ σκοπός και επιθυμία των ήτο να ύψωσουν την κυανόυκον.

Τού τηλεγραφήματος αυτού έλαβον γνώσιν ο Στρατάρχης Παπάγος και ο τέως ύπουργός της Ναυτιλίας κ. Μαρινάκης. Έξενίσθησαν βεβαίως ει αυτοί, όπως και σύμπασα ή παρ' ήμιν Κοινή Γνώμη, από την δριζύτητα των δηλώσεων του κ. Ρεθύμνη, δεδομένου μάλιστα ότι τα πολλή, όσον και άποφασιστικά μέτρα της παρουσίας Κυβερνήσεως υπέρ ηύ ελληνικού πλοίου είχαν δημιουργήσει την έντύπωσιν, την όχι άδιολόγητον, ότι οι εφοπλισται θα έσπευτε να ήσαν άπολύτως ικανοποιημένοι από την χροαχθείσαν και επιμόνωσ ακολουθουμένην κυβερνητικήν πολιτικήν.

Και ο μόν κ. Μαρινάκης έσπευσε διά τηλεγραφήματός του να ζητήση εξήγήσεις από το Λονδίον, ο δε Στρατάρχης Παπάγος εκ παλλήλου ήβέλησε να πληροφορηθή ποία ήσαν τα συγκεκριμένα παύα και πώς έδικαιολογείτο η έκφρασθείσα από μέρους του κ. Ρεθύμνη έντονος δυσφορία.

Ο γράφων την στήλην αυτήν, έθεώρησε καθήκον του, εξ όσων άπνιθωμένων στοιχείων είχαν εν τώ μεταξύ εις την διάθεσιν του, να ήμερώση τον Στρατάρχην Παπάγον, όσον και τον κ. Μαρινάκην επί ην λεχθέντων από τον κ. Ρεθύμνη, των κακάς άποδοθέντων διά του τηλεγραφήματος του «Άσσοσιέιτεν Πρές». Πράγματι ο κ. Ρεθύμνης, μελών μετά την καθέκκυσιν της «Άγίας Μαρίας», επέκρινε την όϊαν ιατικήν εις το ά π ώ τ ε ο ο ν π α ρ ε λ θ ο ν ν ή τήρησαν έναντι των εφοπλιστών ώρισμένοι κρατικοί λειτουργοί, διεκώρυσεν όμως κατά τον κατηγορηματικότερον τρόπον τας εύθύνας της παρουσίας Κυβερνήσεως, της οποίας έξήρε την προσπάθειαν και την άποφασιστικήν θέλησιν, όπως εκκαθαρίση το κακόν παρελθόν. Την ύψωσιν, εξ άλλου, τήρησής σημαίας επί του «Άγίας Μαρίας» έθεώρησε προσωρινήν, μέχρι

της εκκαθαρίσεως, της συντελουμένης ήδη, ώρισμένων από του πολέμου εκκρεμών ύποθέσεων του Οίκου «Ρεθύμνης-Κουλουκουντής» με το ελληνικόν Δημόσιον. Ο κ. Μυλωνάς, όστις άκριδώς άπεστάλη εις το Λονδίον διά την εκκαθάρισιν των δροσοληφιών αυτών, με κατάδηλον την προκατάληψιν περιέπλεξε, άντι να θελήση να εκκαθαρίση τας ύφισταμένες εκκρεμότητας. Άξιος διάδοχος του κ. Μπουζάνη άνδειχθη. Αυτούς τους κρατικούς λειτουργούς και τινας άλλους του Γενικού Λογιστηρίου υπενόει ο κ. Ρεθύμνης.

Εμεινε πλήρως ικανοποιημένος ο Στρατάρχης Παπάγος από τα όσα σχετικώς έπληροφρήθη και παρεκάλεσε τον κ. Μαρινάκην όπως προβή άμέσως, διά την άποφυγήν έσφαλμένων έντυπώσεων, εις σχετιανακοίνωσιν προς τας εφημερίδας. Έν τώ μεταξύ ο κ. Ρεθύμνης έσπευσε διά μακράς του έπιστολής προς τον κ. Μαρινάκην να αναπτύξη τας σκέψεις, αίτινες τον ώδήγησαν εις τας σχετικές με την διώξιν του εφοπλισμού δηλώσεις του και να κατονομάση πρόσωπα και πράγματα. Η δοθείσα έν συνεχεία από τον κ. Ύπουργόν της Ναυτιλίας εξέλιξις εις την ύπόθεσιν είναι, πιστεύομεν, γενικωτέρου ένδιαφέροντος. Θα μας έπιτοστή να την αναφέρωμεν.

Η έπιστολή του κ. Ρεθύμνη άγεγνώσθη από τον κ. Ύπουργόν της Ναυτιλίας κατά μίαν των τελευταίων συνεδριάσεων του Κυβερνητικού Συμβουλίου, παρεδρευομένου από τον Στρατάρχην Παπάγον. Βαθείαν αίσθησιν προέκλεσε το περιεχόμενό της. Άποτέλεσμα υπήρξεν η έντολή του Στρατάρχου, όπως το ταχύτερον εκκαθαρισθού αι διασφαίροι του παρελθόντος και καταπαύση η ύφισταμένη από έτών άντιδικία μεταξύ του Δημοσίου και των εφοπλιστών.

Επί πλέον εκόιθη σκότιμον, όπως εις το μέλλον, διά τον συντονισμόν των κυβερνητικών κατευνήσεων και ένεργειών και την άποφυγήν μέτρων άντιθέτων προς το καλώς έννοούμενον συμφέρον του πλοίου, ούδεμία σχετική με την Ναυτιλίαν άπάφασις λαμβάνεται, χωρίς και την σύμφωνον γνώμην του άρμοδίου Ύπουργού, του επισφορτισμένου άλλως τε με την έφαρμογήν της όλης κρατικής ναυτιλιακής πολιτικής. Πράγματι πόσα έγκλήματα, διασπαρχθέντα κατά το παρελθόν εις βάρος της ύποθέσεως του ελληνικού πλοίου, θα άπεφεύγοντο, άν πράγματι οι Πρόεδροι και οι άρμοδίοι Ύπουργοί των τώσων μεταπολεμικών Κυβερνήσεων έπεδείκνυαν την αυτην στοργικήν φροντίδα διά τα δίκαια της Ναυτιλίας και άν παρενέβαιον άποφασιστικάς διά τήν έπίλυσιν των γενικωτέρων αίτημάτων της, άντιδρώντες εις τας κακάς εισηγήσεις των μανδραρίων των διαφόρων ύπηρεσιών.

### Να έρωτηθούν και οι εφοπλισται

Έτονήσαμεν ήδη ότι δεν άρκεί η συγκατάθεσις της Αμερικανικής Κυβερνήσεως διά να ύψωσουν τα λιμπερτυς-τάγκες την ελληνικήν σημαίαν. Έφόσον θα έχουν οι πλοιοκτήται την έπιλογήν μεταξύ της κυανόυκου και των άλλων γνωστών ασυδότησων σημαίων, θα προτιμήσουν ασφαλώς μίαν εκ των τελευταίων αυτών και όχι την ελληνικήν. Ο λόγος είναι άπλούστατος. Θα επιζητήσουν, υπό τας σημερινάς δυσκόλους καταστάσεις εις την ναυλαγοράν, την πλέον οικονομικήν διαχείρισιν.

Έπρεπε βεβαίως το διάδημα της ελληνικής Κυβερνήσεως να στραφή κατά πρότον προς το Στέιντ Ντιπάρτμεντ. Η άδεια του προϋποτιθείται. Έν συνεχεία όμως θα πρέπει να συζητηθή το θέμα και με τους ένδιαφερομένους εφοπλιστάς. Εις την πλοιοκτησίαν των πλείστων εκ των λιμπερτυς-τάγκες, των οποίων έπετροπή η άλλαγή σημαίας, μετέχουν και Έλληνες εφοπλισται. Διατί να μη κληθούν και αυτοί να διατυπώσουν τας άπόψεις των επί του θέματος, όπερ άνωσώτερον αυτούς ένδιαφέρει; Ας άκουσθούν αι πιθαναι άντιρροήσεις των και εν τώ μέτρω του δυνατού άς τύχουν ικανοποιήσεως τα αίτηματά των. Πιστεύομεν ότι αι διασφαίροι εις τα κονδύλια της διαχειρίσεως ενός πανομοιότυπου και ενός ελληνικού όμοιοτύπου σκάφους δεν είναι τώρα μεγάλα. Η φορολογία και αι εισφαίροι εις το Ν.Α.Τ. είναι αι σφοδρώτεροι. Και αυτών άκούη—του Απομεινωμένου Ιδιαιτέρως—δυνατόν να συζητηθή η μείωσις, άν έπρόκειτο να ίδωμεν όμαδικώς ύψώνοντα την κυανόυκον άρεταία εκ των υπό ζένας σημαίας πλοίων μας.

Πάντως, χωρίς την συγκατάθεσιν των εφοπλιστών δεν θα πρέπει, έστω και άν δοθή η άδεια της Ούασινγκτόνος, να περιμένωμεν την έγγραφην εις το ελληνικόν νηολόγιον σκαφών άνηκόντων εις άμερικανικάς έταίριδας. Ας το έχουν υπ' όψει των οι άρμοδίοι.

Σχετικώς με τ' άνωτέρω μας γράφον από την Νέαν Ύόρκην: Η ύπόθεσις της άλλαγής σημαίας των λιμπερτυς-τάγκες δεν προχωρεί. Διά κάθε αίτησιν μεταφοράς προηγείται ειδική έρευνα (investigation) των άρμοδίων κρατικών ύπηρεσιών. Έλάχισται όμως και αι έλπίδες

έγγραφης μερικῶν ἐκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον, λόγω τῆς προτιμήσεως ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανοὺς ἀρμοδίους τῆς παναμερικῆς καὶ τῆς λιβερτιανῆς σημαίας καὶ λόγω τῆς μεγάλης δυσκολίας πληρωμῆς τῶν πρὸς τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον δανείων, ἀν γίνουσι ἑλληνικὰ τὰ σκάφη. Αἱ ἐδῶ Τράπεζαι παρέχουν δάνεια μέχρι 150 χιλ. δολларίων, ἀλλὰ μόνον ἐπὶ παναμαϊκῶν σκαφῶν. Ἄν συνετῶς θελήσουν οἱ πλοιοκτῆται νὰ μεταφέρουν τὰ σκάφη τῶν εἰς τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, θὰ ἀντιμετωπίσουν δυσκολίας ἐγκρίσεως ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν Διοίκησιν καὶ δυσκολίας διὰ τὴν ἐξέυρεσιν ἐνυποθηκίου δανείου.

Καὶ διὰ μὲν τὴν πρώτην δυσχέειαν—ἐχομεν νὰ προσθέσωμεν ἡμεῖς—τὸ δῶμα τῆς ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως ἴσως νὰ εἶναι ἀποδοτικόν. Πιθανὸν νὰ περιληφθῇ καὶ ἡ κυανόλευκος εἰς τὰς ἐγκρινομένας ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν Διοίκησιν σημαίας. Διὰ τὴν δευτέραν δυσκολίαν τῆς ἐξέυρεσεως δανείου ἐπὶ ἑλληνικοῦ πλοίου, αἱ ὑποδείξεις τοῦ κ. Κ. Γράτσου, σχετικῶς μὲ τὸ σοβαρὸν αὐτὸ ζήτημα, πρέπει νὰ ἀποτελέσουν ἀντικείμενον ὠρισμένων ἐνεργειῶν τῆς ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν. Ὁ κ. Γράτσος ὑποδεικνύει ἐπαρκῶς πρὸς ποῖαν κατεύθυνσιν θὰ πρέπει αἱ ἐνέργειαι αὐταὶ νὰ καταβληθῶν.

Ὁ νέος προξενικὸς λιμεναρχὸς Νέας Ὑόρκης κ. Χα. Ἀχῆς εἶναι ὁ μόνος ἐν προκειμένῳ ἀρμόδιος καὶ κατάλληλος νὰ μελετήσῃ τὸ ζήτημα καὶ νὰ ὑποβάλῃ πρὸς τὸ ὑπουργεῖον τὸ πορίσμα τῆς ἐρεῦνης του. Τὸν παρακαλοῦμεν νὰ τὸ πράξῃ τὸ ταχύτερον.

**Αἱ δίκαια κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν μας**

Τὸ γεγονός ὅτι ἐπιτράπη νὰ ἀναχωρήσῃ ἐξ Ἀμερικῆς ὁ κ. Ὠνάσης, κρίνεται ὡς ἐνδεικτικὸν χαλαρώσεως τῆς ἐντάσεως, τῆς δημοσιογῆθσεως ἀπὸ τὴν γνωστὴν ἀντιδικίαν διὰ τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη, εἰς τὴν πλοιοκτησίαν τῶν ὁποίων φέρονται μετέχοντες καὶ Ἕλληνας ἐφοπλισταί.

Ἀπὸ τοὺς παρακολουθούοντας ἀμεσώτερον τὴν ὑπόθεσιν, ἡ ἀναχώρησις τοῦ κ. Ὠνάση θεωρεῖται ὡς εὐσύνων σημεῖον ἐπικρατήσεως συνιδιαιτητικῶν ἀπόψεων παρὰ τῆ Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως, βάσει τῶν προτάσεων τῶν κ.κ. Σταύρου Νιάρχου καὶ Μανώλη Κουλουκοῦντῆ. Τὴν 12ην Ἀπριλίου ἐπρόκειτο νὰ ἐκδικασθῇ εἰς τὴν Οὐάσιγκτον ἡ πρώτη ὑπόθεσις κατὰ τοῦ κ. Κουλουκοῦντῆ καὶ τῶν ἄλλων συγκατηγορουμένων. Ἡ ἀπόφασις τοῦ δικαστηρίου, ἀνεξαρτήτως τῶν γεγονότων ὅτι θὰ δημιουργήσῃ τὸ δεδικασμένον, θὰ εἶναι καὶ ἐνδεικτικὴ τῶν διαθέσεων, αἰτινες κρατοῦν παρὰ τῆ Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως. Ἐδομένου ὅτι ἡ ὑπόθεσις εἶναι ἀστικῆς μάλλον μορφῆς, ποινικοποιηθεῖσα ἵνα εὐχερέστερον ἐπιτευχθῇ ὁ συμβιβασμὸς.

\* \* \*

Ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἐβδομάδων πρόκειται νὰ ἐκδοθῇ ἡ ἀπόφασις τοῦ ἀνωτάτου ἀμερικανικοῦ δικαστηρίου ἐπὶ τῆς γνωστῆς ἀντιδικίας μεταξὺ ἀμερικανικοῦ Δημοσίου καὶ μίας ἀμερικανικῆς ἐταιρίας, ἐλεγχομένης, ὅμως, ἀπὸ Κινέζους, ἐν σχέσει μὲ τὴν κυριότητα τοῦ τύπου «T.2» δεξαμενοπλοίου «Μίτσομ». Εἰς τὸ ἀνώτατον δικαστήριον προσέφυγον οἱ πλοιοκτῆται, κατόπιν τῆς ἐκδόσεως δυσμενοῦς δι' αὐτοὺς ἀποφάσεως καὶ ἀπὸ τὸ Ἐφετεῖον. Ἡ ἀπόφασις ἀναμένεται ἤδη μετ' ἰδιαίτοντος ἐνδιαφέροντος, διότι θὰ ἀποτελέσῃ τὸ δεδικασμένον καὶ διὰ τὰς ἄλλας 36 ὁμοίας φύσεως ὑποθέσεις, εἰς τὰς ὁποίας φέρονται ἀναμεμιγμένοι καὶ Ἕλληνας ἐφοπλισταί.

**Ὁ στόλος Νιάρχου**

Διὰ τὴν ναυαρχίδα τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου μας, τὸ δεξαμενόπλοιο «Παγκόσμιος Ἀρμονία», τῶν 33 χιλ. τόνων, ἐξέδωκεν ὁ πλοιοκτῆτης αὐτοῦ κ. Σταύρος Νιάρχος πολυτελεῆ τεύχος ἀναμνηστικῶν τῆς καθελκύσεώς του με ἀνάδοχον τὴν Δουκίσιον τοῦ Κέντ. Καλλιτεχνικώτατα σχεδιαγράμματα ἀναπαριστῶντα τὰ διάφορα διαμερίσματα τοῦ σκάφους, ἀπὸ τοῦ μηχανοστασίου καὶ τοῦ ἀντλιοστασίου, μέχρι τῆς γεφύρας καὶ τῶν διαυρισμάτων τοῦ πληρώματος, περιλαμβάνονται εἰς τὸ ἐν λόγω τεύχος. Ὁ ρευστότης εἰκῶν τῆς Ὑψηλῆς Ἀναδόχου προτάσσεται. Ἐν συνεχείᾳ ἀπαριθμοῦνται κατὰ μέγεθος τὰ νεώτερα σούπερ τάνκερς τοῦ οἴκου Νιάρχου καὶ τὰ ὑπὸ παραγγελίαν τοιαῦτα. Δέκα ἐξ ἑν ὄλῳ, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ ὑπὸ παράδοσιν «Παγκόσμιος Ἀρμονία», εἶνε τὰ ἐν ἐνεργείᾳ, ὡς κάτωθι:

|  |         |        |
|--|---------|--------|
| «Γουόρντ Γκλόρυ» (τὸ μεγαλύτερον τοῦ κόσμου) | τ. δ.ν. | 45.820 |
| «Γουόρντ Ἐντερπράϊζ»                         | »       | 32.985 |
| «Γουόρντ Χάρμου»                             | »       | 33.000 |
| «Γουόρντ Γκραττιούντ»                        | »       | 32.500 |
| «Γουόρντ Κόνκορντ»                           | »       | 31.805 |
| «Γουόρντ Γιούνιτ»                            | »       | 31.745 |
| «Γουόρντ Λίμπερτ»                            | »       | 28.382 |
| «Σάξονγκλέιντ»                               | »       | 20.452 |
| «Σάξοντεῦλ»                                  | »       | 20.452 |
| «Σάξονγκλεν»                                 | »       | 20.433 |
| «Σάξονμίντ»                                  | »       | 20.450 |
| «Σάξονχῆθ»                                   | »       | 20.115 |
| «Σάξονχιλλ»                                  | »       | 20.115 |
| «Σάξονσπ»                                    | »       | 20.200 |
| «Σάξονσκάυ»                                  | »       | 20.200 |
| «Γουόρντ Πῆις»                               | »       | 18.072 |

Σύνολον τόνων δ.ν. .... 416.726

Ἐνῆα, ἐπίσης μεγάλα, δεξαμενόπλοια ναυπηγοῦνται ἢ θὰ ναυπηγηθοῦν ἐντὸς τῆς προσεχοῦς διετίας διὰ λογαριασμὸν ἐταιριῶν τοῦ κ. Νιάρχου. Δύο ἐξ αὐτῶν εἶνε τῶν 45.000 τόνων φορτίου, ἐν τῶν 35.500 τόνων καὶ τὰ λοιπὰ ἐξ ἑθῆ εἶνε τῶν 32.000—32.500 τόνων. Ὅταν καὶ αὐτὰ παραδοθῶν, ὁ στόλος τοῦ Νιάρχου θὰ συγκαταλέγῃ εἰς τὴν δυνάμιν του 26 ἐν ὄλῳ νεώτατα δεξαμενόπλοια τόνων φορτίου 736.226.

Πλὴν τῶν ἀνωτέρω, ἄλλα 15 — 9 τάνκερς «T.2» καὶ 6 «Λίμπερτς» φέρον τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν. Εἰς τὴν πλοιοκτησίαν καὶ αὐτῶν μετέχει καὶ ὁ κ. Νιάρχος. Διὰ τὰ σκάφη αὐτὰ, τόνων φορτίου 205 χιλ. περίπου, ἔχει ἐγερθῆ ἡ γνωστὴ ἀντιδικία μὲ τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον. Προσπιθόμενον καὶ τινων μικρῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τράμπς φορτηγῶν, τελούντων ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ Οἴκου Νιάρχου, ὁ στόλος αὐτοῦ φθάνει τὸ ἑκατομῦριον τῶν τόνων. Εἶνε, δηλαδή, ὁ μεγαλύτερος στόλος ἰδιωτικῆς πλοιοκτησίας καθ' ὅλον τὸν Κόσμον.

**Τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα**

Ἡ ἐπὶ τῆς Εὐρωπαϊκῆς οικονομίας ἐπιτροπὴ τοῦ Ὄργανισμοῦ τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν ἐδημοσίευσεν πρὸ μηνὸς ἀξιόπιστον μελέτην ἐπὶ τῶν οικονομικῶν ἐξελίξεων τῆς Εὐρώπης κατὰ τὸ 1953. Διάφοροι ἰδιαιτέραι μονογραφίαι συνοδεύουν τὴν μελέτην αὐτήν, ἀναφέρονται εἰς τὰ ἐπὶ μέρους κατὰ χώρας ζητήματα. Μεταξὺ αὐτῶν δημοσιεύεται καὶ μία, ἀσχολουμένη ἐιδικώτερον μὲ τὴν Ἑλλάδα. Ἐκ τῆς μονογραφίας αὐτῆς παραλαμβάνομεν τὰς ἀμεσώτερον διὰ τὰς στήλας μας ἐνδιαφέροντος ὀρθοτάτας παρατηρήσεις ἐπὶ τοῦ ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος.

Ἡ Ἑλλάς—ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐν λόγω μελέτην—ὑπέστη λάττον τοῦ πολέμου σοβαρώτερος ὕλικός ζημίας ἐν συγκρίσει πρὸς ἄλλὰς χώρας τῆς Εὐρώπης. Ὁ συμμοριτοπολέμος ἐπίσης κατέστησε δυσχερέστερον τὸ ἔργον τῆς ἀνασυγκροτήσεως καὶ προεκάλεσε τὴν καθυστέρησιν τῆς οικονομικῆς ἀνορθώσεως τῆς χώρας. Αἱ καταστροφαι τοῦ βιομηχανικοῦ τῆς κεφαλαίου καὶ τοῦ τεχνικοῦ τῆς ἐξοπλισμοῦ ὑπῆρξαν σημαντικαί.

Ἄν καὶ ἡ παραγωγή ἀπὸ τοῦ τέρματος τοῦ πολέμου αἰσθητῶς ἡμείωθη, ἡ κατανάλωσις δὲν ἐπανεῦρε τὸ ἐπιπέδον τῶν τελευταίων προπολεμικῶν ἐτῶν. Ἡ ὑποχώρησις εἶναι ἰδιαίτερος καταφανής εἰς τὴν κατανάλωσιν τῶν εἰδῶν διατροφῆς. Εἶναι αὕτη κατωτέρα ἐν συγκρίσει ὅχι μόνον πρὸς τοὺς σχετικῶς ἀσθητοὺς τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, ἀλλὰ καὶ τῶν ἄλλων βαλκανικῶν κρατῶν.

Ὅπως ἀνεμνετο, ἡ Ἑλλάς ἀντιμετωπίζει σημαντικὰς δυσχερείας διὰ τὴν ἰσοσκέλισιν τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς ἰσοζυγίου. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ ἐγκεινται καὶ αἱ δύο μειονεκτικαὶ καταστάσεις τῆς διασθώσεως τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας: Αἱ ἐξαγωγαὶ ἀφ' ἑνὸς ἀντιπροσώπτου μικρῶν ὀρθιθμῶν προϊόντων ἡμιπολυτελείας, ἐνῶ ἀφ' ἑτέρου ἡ οικονομία τῆς ἐξαρτᾶται ἀμεσώτατα ἀπὸ τοὺς ἀδύλους πόρους, οἵτινες ὑπόκεινται εἰς σημαντικὰς ἀυθιμειώσεις.

Μεταξὺ τῶν ἐσόδων τῶν χαρακτηρισιζομένων ὡς ἀδύλων, αἱ προέλευσιν ἔχουσαι τὴν Ναυτιλίαν εἶναι αἱ πλέον εὐαίσθητοι, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ γεγονότος ὅτι ὁ ἑλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀπαρτίζεται κατὰ μέγα μέρος ἀπὸ «τράμπς» σκάφη, μὲ ἀνάμολον τὴν κίνησιν καὶ τὴν ἀπόδοσιν τῶν.

Τὸ ναυτιλιακὸν βεβαίως εἰσόδημα θὰ ἦδύνατο αἰσθητῶς νὰ αὐξηθῇ, ἐὰν ὅλα τὰ πλοία ἑλληνικῆς κυριότητος, τὰ φέροντα ἤδη ξένας σημαίας, μεταφέροντο εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον. Εἶναι ὅμως ἀπίθανον νὰ λάβῃ χώραν τοῦτο ἐπὶ εὐρείας κλίμακος καὶ ἐντὸς βραχείου χρονικοῦ διαστήματος, δεδομένων τῶν πολλῶν πλεονεκτημάτων ποῦ προσφέρουν αἱ ξέναι σημαίαι εἰς τὴν ὑπ' αὐτὰς πλοιοκτησίαν (ἐὰν ὅλα τὰ πλοία τὰ ἀνήκοντα εἰς Ἕλληνας ἐφοπλιστὰς ἐτέλουν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς πατρίδος τῶν, ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία, ἥτις κατέχει σημεῖον τῆς δεκάτην θέσιν μεταξὺ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, θὰ κατελάμβανε τὴν τρίτην).

Ὁ ἐφοπλιστής, τοῦ ὁποίου τὸ πλοῖον φέρει λ. χ. τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν ἀπολαύβανει τοῦ πλεονεκτηματος νὰ πληρῶνῃ φόρους ἐξαιρητικῶς χαμηλοὺς καὶ νὰ ὑπόκειται εἰς τὸν τομέα τῆς κοινωνικῆς προνοίας εἰς ἐξίσωρὰς πολὺ κατωτέρας ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς κρατούσας εἰς τὸ ἐν ἰσχύϊ σύστημα κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ἐἴ ἄλλου εἶναι ἀπολύτως ἐλεύθερος νὰ ναυτολογήῃ πληρῶμα πάσης ἐθνικότητος καὶ ὅχι μόνον Ἕλληνας ναυτικούς, ὠργανωμένους συνδικαλιστικῶς, ἀκόμη δὲ ἡμπορεῖ νὰ ἐπιτύχῃ εὐχερέστερον πιστώσεις ἀπὸ

**TODD**

**SHIPYARDS CORPORATION**

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

**Complete Shipyard Service and Drydocks**

Also **MOBILE Service for Ships at Anchor or Docksides**

**NEW YORK • BROOKLYN • HOBOKEN • NEW ORLEANS  
GALVESTON • HOUSTON • LOS ANGELES • SAN FRANCISCO  
ALAMEDA • SEATTLE • BARRANQUILLA • LONDON**

ας 'Αμερικανικές Τραπεζές. Τέλος πολλά πλοία φέρουν την 'Αγγλί-  
νη, την 'Αμερικανική και την Καναδική σημαία, διότι απαγορεύ-  
ται από την νομοθεσία των εν λόγω σημαίων ή μεταφορά των πλοί-  
ων εις ξένον νηολόγιον. Διατυπώται όμως η έλπίς, ότι κάποια βελ-  
λώσεις της σημερινής καταστάσεως θα προέλθω από τα ληφθέντα υπό  
της 'Ελληνικής Κυβερνήσεως μέτρα εξαιρετικής μεταχειρίσεως των  
πανερχομένων εις το 'Ελληνικόν νηολόγιον πλοίων. Θεωρούνται ως  
εφάλαια εισαγόμενα εκ του εξωτερικού.

Αυτά εις το περί ναυτιλίας κεφάλαιον αναφέρει η μελέτη της οικο-  
νομικής επιτροπής του 'Οργανισμού των 'Ηνωμένων 'Εθνών. Αί δια-  
γιστώσεις του συγγραφέως αποδίδουν πλήρως την πραγματικότητα.  
Αν η 'Ελλάς επέτυχανε διά των περισσοτέρων πλοίων την επαύξη-  
σιν του ναυτιλιακού συναλλάγματος, το πρόβλημα της παθητικότητος  
του έμπορικου της ισοζυγίου θα εισήρχετο εις τον δρόμον της θετικής  
του επίλυσεως. "Αν δηλαδή—διά να όμιλήσωμεν επί αριθμών—τά εί-  
σοσι πέντε κατά μέσον όρον εκατομμύρια δολλαρίων του ναυτιλιακού  
συναλλάγματος έδιπλασιάζοντο, εκ παραλλήλου δε κάποια οικονομία  
πήρχετο εις τα τεσσαράκοντα τουλάχιστον εκατομμύρια δολλαρίων,  
ίτινα δαπανώνται ετησίως διά τους ναύλους των μεταφορών του εξω-  
εργικου μας έμποριου, το ένεργητικόν σκέλος του ισοζυγίου των εξω-  
εργικών πληρωμών θα ένωχύετο σημαντικώς και το έλλειμμα σοβαράς  
λά περιωρίζετο. Με το συνάλλαγμα εκ του τουρισμού και των μετανα-  
στών θα ήδύνατο παντελώς να εξασκεφθώ.

Τα μέτρα, που θα έπρεπε να ληφθούν διά την έπιτυχίαν της προσ-  
παθείας αυτής, από της ναυτιλικής τουλάχιστον πλευράς, έχουν έπα-  
νείλημμένως από των στηλών αυτών υποδειχθώ. Δεν είναι ούτε δύσκολα,  
ούτε και το πρώτον παρ' ήμών θα εφαρμοσθούν. Κάποτε, εκ της  
ανάγκης των πραγμάτων θα υποχρεωθούν οι κρατικοί άρμοδίιοι να τα  
υιοθετήσουν. Το ταχύτερον και το καλύτερον διά την οικονομίαν του  
τόπου και την άνασυγκρότησιν του.

**Κατά των άσυδότην σημαίων**

Τα προβλήματα, τα άνακύπτοντα διά τον ναυτικόν κόσμον εκ των  
άθρόων νηολογήσεων εις τον Παναμέν και τας άλλας γνωστας χώρας,  
άπέτελεσαν και πάλιν άντικείμενον συζητήσεων των 'Ενωσεων ναυτών  
και λιμενεογατών του Βελγίου, της Γερμανίας, της Μεγ. Βρετανίας,  
των Κάτω Χωρών, της Νορβηγίας και της Σουηδίας εις σύσκεψιν υποε-  
πιτροπής της Διεθνούς 'Ομοσπονδίας των 'Εργατών Μεταφορών, συν-  
ελθούσης εις τα Κεντρικά Γραφεία της 'Ομοσπονδίας εν Λονδίνω.

Κατόπιν μακρών συζητήσεων η υποεπιτροπή άπέδέχθη όμοφώνως ψή-  
φισμα, τα κύρια σημεία του όποιου είνε τα εξής:

Διαπιστωμένον, ότι αι υπό παναμερικήν ή παρομοίας σημαίας νηο-  
λογήσεις σκαφών «εξάκολουθουν να γίνονται με επικίνδυνον ρυθμόν,  
και ιδιαίτερος, ότι ό όγκος της εις δεξαμενόπλοια χωρητικότητος, της  
νηολογουμένης υπό τούταύτας σημαίας, προσέλαβε διαστάσεις άνευ  
προσηγομένου» εκφράζεται η μεγάλη άνησυχία της υποεπιτροπής «διά  
των κίνδυνον τον όποιον δημιουργεί ή κατάστασις αυτή των παγαγιό-  
των όχι μόνον διά τους ναυτικούς και τους πλοιοκτήτας, αλλά και  
πράγματι διά την οικονομικήν ύπόστασιν και τα συμφέροντα των  
καλής πίστεως ναυτικών χωρών».

Διά του ψήφισματος κολείται η Διεθνής 'Ομοσπονδία 'Εργατών Με-  
ταφορών να συγκαλέση όσω το δυνατόν συντομότερον παγκόσμιον  
Διάσκεψιν των συγγενών ναυτικών 'Οργανώσεων προς τον σκοπόν όπως  
τονισθώ η ανάγκη:

α) Να διαφυλαχθούν τα κοινωνικά πρότυπα όλων των ώργανωμένων  
ναυτικών επί τη βάσει συλλογικής συμφωνίας.

β) Να εξασφαλισθώ η έφοσμογή των Διεθνών Ναυτικών Συμβάσεων  
έργασίας και όλων ένδιαιτησεως.

Και γ) Να εξασφαλισθώ η συνέχισις της ναυτιλικής έπιχειρήσεως  
των καλής πίστεως ναυτικών χωρών, καθ' όσον τούτο άποτελεί ουσιώ-  
δες στοιχείον διά την οικονομικήν σταθερότητα του Κόσμου και διά  
την άποτελεσματικήν προάσπισιν της ειρήνης και της δημοκρατίας εν  
τώ πλαισίω του ΝΑΤΟ.

**Δολιοφθορά ύπολήψεων**

Διεξάγεται από την «'Εστία» μία άνασκαφή, όσον και άη-  
δης πλέον προσωπική έπίθεσις κατά δύο διακεκριμένων έφοπλιστών,  
έκείνων άκοιδώς, όστινες ήγνόησαν, κατ' αντίθεσιν προς τους άλλους  
συναδέλφους των, το Λονδίνο, την Νέαν 'Υόρκην και το Μοντεκάρο  
και ήβελησαν εδώ παραμένοντες να αναπτύξουν την έπιχειρηματικήν  
των δραστηριότητα έγγύτατα προς την οικονομίαν του τόπου μας.

Τα κεφάλαιά των, αυτά που άπέκτησαν εις το εξωτερικόν, έφεραν εδώ  
διά να δημιουργήσουν έπιχειρήσεις και να προαγάουν ύφισταμένους  
με την άξιοήλευτον πρωτοβουλίαν των. "Αν όλοι οι έφοπλισται το  
Ίδιον έπραττον και άν οι εδώ κεφαλαίουχοι την αυτήν τακτικήν ήκο-

λούθουν, διάφορος θα ήτο ή θέσις και της οικονομίας μας.

Και όμως τους δύο αυτούς έφοπλιστας ή «'Εστία», ή κοπτομένη  
ύπερ των αρχών του Δικαίου και της 'Ηθικής, έχει από τινος αδιά-  
λειπτον στόχον των διακοινομένων συχνά διά την προκατάληψιν και  
την κακηντρέχειαν σχολίων της.

Δεν πρόκειται να συζητήσωμεν προς το παρόν τας άφορμας της  
πικροχόλου αυτής έπιθέσεως. "Εχομεν πάντως να διαβεβαιώσωμεν την  
«'Εστία», ότι ή τακτική της αυτή κακίστην προσφέρει ύπηρεσίαν εις  
την ύπόθεσιν της Ναυτιλίας και γενικώτερον εις την οικονομικήν του  
τόπου μας άνασυγκρότησιν. 'Ενισχύει την πανικόβλητον φυγήν των εις  
την ξένην διαβιούντων έφοπλιστών και δικαιολογεί πλήρως τας έπι-  
φυλάξεις των διά την μη έπαναφοράν των πλοίων των εις την κυανό-  
λευκον. Προς τί να επιστρέψουν και να δημιουργήσουν έλληνικάς έπι-  
χειρήσεις, όταν ό πλούτος, τον όποιον άπέκτησαν εργαζόμενοι σκληρά  
εις την ξένην, είναι άρφος εις τους όφθαλμούς μερικών εδώ καλοπρο-  
αίρετων κυρίων, όταν προσηλακίζονται άκόμη και εις αυτήν την κοι-  
νωικήν των παράστασιν και όταν το όνομα «έφοπλιστής» κατήνησε  
διά τους κύκλους των εδώ άργασχόλων να χαρακτηρίζη κατώτερος  
άνθρώπος ;

Αί πρώται αύται έντυπώσεις μας έρχονται ήδη. Γράφουν οι συνά-  
δελφοί του εκ Ν. 'Υόρκης εις ένα εκ των εδώ διαμενόντων έφοπλιστήν:  
«'Ηβέλεις τα κι' έπαθές τα».

Είναι όμως και εύτύχημα ότι—πλήν της «'Εστίας»—καμία άλλη  
έφημερίς δεν συμμετέσχει εις την άνοίκειον αυτήν έπίθεσιν. Κτήμα  
και κύσιον γνώρισμα της έν λόγω έφημερίδος θα μείνη ή τακτική της  
δολιοφθοράς των ύπολήψεων άξιοτιμων κατά πάντα κυρίων.

**'Η ώμή αλήθεια**

Θέλουν να έμφανίσουν οι ιδιοκτήται του «'Ολύμπια», προβάλλοντες  
μία κατά παραγγελίαν γνωμοδότησιν του κ. Μαριδάκη, ως άντισυ-  
ταγματικά τα όσα συμβατικά προνόμια παρενορήθησαν εις το «'Α-  
τλάντικ», διά την εκτέλεσιν των όκτώ ετησίως δρομολογιών εκ Πειραι-  
ώς προς την Νέαν 'Υόρκην.

Διερωτώμεθα όμως: 'Ελησμόνησαν άσά γε τόσον ταχέως οι κύριοι  
της «Γκρήκ Λάιν» την πρόσφατον ιστορίαν των μακρών με αυτούς δια-  
πραγματεύσεων διά την ύψωσιν της κυανούλευκου επί του νεοτεστού  
υπερωκεανίου των; Δεν δισβάθησαν ποτέ την αγωνιώδη προσπάθειαν  
της Κυβερνήσεως και του μακαρίτου Λαμπριανίδη διά να μεταπέ-  
σουν τους άκάμπτως έμμένοντας εις τας άπόψεις των ιδιοκτήτας του  
«'Ολύμπια», όπως δεχθούν και φέρουν το σκάφος των διά δύο έτος ε-  
τησίως δρομολόγια από την Νέαν 'Υόρκην μέχρις 'Ελλάδος; "Η μή-  
πως δεν είναι αυτοί, οι επικαλούμενοι τώρα το Σύνταγμα, που κατά  
τρόπον άπάδουσαν προς τον στοιχειώδη σεβασμόν της κρατικής έξου-  
σίας, δι' έγγραφοσ των άποσταλέντος με ένα κλητήρα του γραφείου  
των, έδώνσαν ότι διακόπτουν τας διαπραγματεύσεις με την Κυβέ-  
ρυσιν, διότι δεν έγένοντο εις το σύνολον δεκτοί οι όροι των, (μεταξύ  
των όποιων και ή φορολογική άσυστοσία, ενώ το σκάφος θα έταξίδευεν  
εις την γραμμήν Γερμανίας—Βοσ. 'Αμερικής); Και τέλος διατί, όταν  
και την τελευταίαν άκόμη στιγμήν, πασά τας δελεαστικές προτάσεις  
του κ. Εύγενίδη, εκλήθησαν οι ιδιοκτήται του «'Ολύμπια» να έπανα-  
λάβουν τας διαπραγματεύσεις με εύμενή την διάθεσιν της Κυβερνή-  
σεως να δεχθώ την επανασυζητήσιν των άπόψεών των, δεν έπωφελήθη-  
σαν αυτοί της εύκαιρίας διά να έπιτύχουν διά το «'Ολύμπια» τας προ-  
νόμια του συμβατικού σκάφους;

Τί όμως θα έπρεπε να πράξη ή Κυβέρνησις, όταν πλέον διεπίστωσε  
την άνασκαφήν των άρθουσίαν της «Γκρήκ Λάιν» να έξευηρετήση  
την μοναδικήν έθνικήν γραμμήν, από την όποιαν τόσα συμφέροντα του  
τόπου μας εξαστώνται, με το νέον της υπερωκεανίου; Και πώς θα έ-  
πρεπε να αντιδράση εις την έσκεμμένη προσπάθειαν της «Γκρήκ  
Λάιν» να μας έπιβάλλη επ' άπειρον το παρήλιον και άκατάλληλον  
πλέον «'Νέα 'Ελλάς» εις την γραμμήν Πειραιώς—Ν. 'Υόρκης; Εύτύχη-  
μα είναι ότι ό κ. Εύγενίδης, χωρίς να ένη αυτός άπολαύσει των τό-  
σων και τόσων προνομιών υπό το καθεστώς των όποιων το «'Νέα 'Ελ-  
λάς» επί σειράν τώρα ετών έταξίδευε και κυανόλευκον. Μήπως θα έπρεπε  
να μας φέση το «'Ατλάντικ» εις την κυανόλευκον. Μήπως θα έπρεπε  
την προσφοράν αυτήν, ήτις έσωσε την έλληνικήν γραμμήν Βοσ. 'Α-  
μερικής και ήτις μόνον κέρδη προσεπόριζεν εις το Δημόσιον και την έ-  
θνικήν μας οικονομίαν, να άποορήση ή Κυβέρνησις, εγκαταλείπουσα  
την μεγάλην ύπόθεσιν της υπερατλαντικής γραμμής εις το έλεος των  
κυρίων της «Γκρήκ Λάιν», όστινες άν υπή τι άλλο δεν συνισθάνθησαν  
των πανελλήνιον πόθον να φέρουν το «'Ολύμπια» εις το έθνικόν του δα-  
μητήριον και να του δώσουν όπως το ύπεσκέθησαν, το όνομα της Σε-  
πτής Βασιλείσεως μας; 'Αλλά προς τί ή παρελθοντολογία; Το «'Ατλάν-  
τικ» είναι τώρα το έθνικόν μας σκάφος. Αυτό δικαιούται και των συμ-  
βατικών προνομιών, διότι αυτό θα μας έξυπνοετήση και καλύτερα άπτε-

**PORT SUDAN  
MARITIME AND FORWARDING AGENCY**

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS  
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,,

Address: P.O. Box 306

λεσματικώς. Οί ιδιοκτήται του «Ολύμπια» δέν ήθελον τὸ σκάφος νὰ γίνῃ συμβατικόν, δέν συνηθάνθησαν τὴν τιμὴν πού τοῖς προσεγγίνομεν μετὰ τὴν ὑψώσιν τῆς κυανολεύκου ἐπ' αὐτοῦ. Εἶχον λησμονήσει τὸ παρελθόν καὶ τὰς πατρικὰς ἀκόμη τὸ ἀειμνήστου Λεωνίδα Γουλιανδρῆ ἐπιθυμίας. Εἰς τὴν σκέψιν τῶν ἐδάουε περισσότερον ἢ γερμανικὴ γραμμῆ, τὸ γερμανικὸν πλῆρωμα, οἱ Γερμανοὶ ἐπιβάται καὶ ἡ σημαία τῆς ἀφρικανικῆς ζούγκλας. Ἄς μείνου λοιπὸν ὑπὸ τὸ καθῆστον πού ἐπισημάνθησαν καὶ ἄς παύσουν βάλλοντες κατὰ τῆς προσπάθειάς τοῦ κ. Εὐγενίδη, προσπάθειάς ἐθνικῆς καθαυτῶ ὠφελείας. Ἄν ὅμως ἀντελήφθησαν ἔστω καὶ ἄργα τὴν κακίαν ἀπὸ μέρους τῶν διαχειριστῶν τῆς ἰδίας τῶν ὑποθέσεως, ἂν μετενόησαν, ἐλευθεροὶ εἶναι ὄχι μόνον νὰ ἐπανέλθου ἐν τῆν σημαίαν τῆς Γεννετείας, ἀλλὰ καὶ νὰ δρομολογήσουν τὸ σκάφος τῶν εἰς τὴν ἐκ Πειραιῶς γραμμῆν. Ἡσθάνθησαν πράγματι τὸσας ἀπογοητεύσεις εἰς τὴν ἐκ Γερμανίας γραμμῆν μετὰ τὴν γερμανικὰ πλῆρωμα. Ποτὲ ὅμως δέν θὰ θελήσῃ, ὄχι μόνον ἡ Κυβέρνησις, ἀλλὰ καὶ σύμπασα ἡ Κοινὴ Γνώμη, νὰ λησμονήσῃ τὰς ὅσας ὀφείλομεν χάριτας εἰς τὸν κ. Εὐγενίδη. Ἡ ἀνιδιοτελὴς προσφορά τοῦ διηγουμένου τῆν Κυβέρνησιν κατὰ τὴν δύσκολον κατάστασιν, πού τῆς ἐδημιούργησαν αἱ ἀξιώσεις τῆς «Γκοῦκ Λαῖν». Αὐτὴ εἶναι διὰ κάθε καλόπιστον παρατηρητὴν τῆς ὑποθέσεως τῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς ἡ ἡμῶν ἀλήθεια. Αἱ γνωμοδοτήσεις καὶ αἱ ἐκ τῶν ὑτέρων διαμαρτυρίαι εἶναι παντελῶς περιτταί. Τὰ γεγονότα στρέφονται κατ' αὐτῶν τῶν διαμαρτυρομένων.

### Τὸ «Κεφάλαιον Ἀνεργίας»

Ἄνεκοιῶθησαν πρὸ ἡμερῶν ὠρισμένοι λεπτομέρεια τῶν τροποποιήσεων, τὰς ὁποίας ὑποδεικνύει ἡ ἐπιτροπὴ, ἡ ἐπεξεργασθεῖσα τὸ νομοσχέδιον περὶ τοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου. Ὁρθόταται πράγματι αἱ εἰσηγήσεις τῆς καὶ ἂν, ὅπως ἐλπίζεται, κυρωθῶν ἀπὸ τὴν Βουλὴν, τὸ ἴδρυμα τῶν ἀπομαχῶν θαλασσιῶν καὶ θὰ γνωρίσῃ, ἐπὶ τέλους, τὴν ἀνασχυκρότησιν καὶ τὴν οικονομικὴν ἐξυγίανσιν.

Ὁμολογοῦμεν, ὅμως, ὅτι μὰς ἐξένισεν ἡ παντελὴ σιωπὴ, ἣτις καλύπτει τὰς ἀπόψεις τῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὸ «Κεφάλαιον Ἀνεργίας». Πιστεύου, μήπως, τὰ ἀξιότιμα μέλη τῆς καὶ ἰδιαίτερος ὁ φίλος κ. Μπουρνιάς, ὅτι τὰ πάντα βαίνουν καλῶς εἰς τὰ τῆς διαχειρίσεως τοῦ Κεφαλαίου αὐτοῦ, τοῦ ἀπομειζώντος τὸσον σοβαρὸν ποσοστὸν τῶν ἐσόδων τοῦ Ν.Α.Τ.; Ἐπιτρέπεται, μήπως, ἡ κρατούσα μέχρι σήμερον ἀσυνείδησις νὰ συνεχισθῇ καὶ ἐφόσον θέλομεν νὰ ἀνορθώσωμεν τὰ κακῶς κείμενα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. δικαιολογεῖται ἡ ἄγνοια μιάς καταστάσεως ἐλάχιστα ἐποικοδομητικῆς τῶν περὶ ἐξυγίανσεως τοῦ Ταμείου ἐπαγγελιῶν;

Δέν θέλομεν νὰ ἐκταθῶμεν εἰς λεπτομερῆ ἀνάλυσιν τῆς ὑποθέσεως τοῦ «Κεφαλαίου Ἀνεργίας». Ἐχομεν μόνον νὰ τονίσωμεν ὅπως ἰδιαίτερος, ὅτι τὸ ἐπιλεγόμενον «Κεφάλαιον Ἀνεργίας» ἀποτελεῖ μίαν ἀνομοίαν, ἀξίαν νὰ ἐπισηρῇ τὴν προσοχὴν τῶν κ. κ. Βογιατζῆ καὶ Μπουρνιά.

Συγκεκριμένως, πιστεύομεν, ὅτι εἰδικῶς διὰ τὸ «Κεφάλαιον Ἀνεργίας» ρηταὶ νομοθετικὰ προβλέψει, καθορίζουσαι τὰ τῆς λειτουργίας του, δέου νὰ ληφθῶν. Σαφεῖς περιορισμοὶ θὰ πρέπει ἐπίσης νὰ τεθῶν εἰς τὰ τῆς διαχειρίσεως τῶν κονδυλίων καὶ τοῦ ἐλέγχου τῶν δαπανῶν, ὡστε τὰ κονδύλια τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ Κεφαλαίου — ἡ ἔκτασις καὶ ἡ σκοπιμότης ἐκάστης δαπάνης — νὰ ὑπόκεινται εἰς τὰς ἐκ τοῦ νόμου προβλέψεις.

Εἶνε πρωτοφανὲς νὰ ἀπόκειται εἰς τὴν ἀνεξέλεγκτον κρίσιν τοῦ ἐκάστοτε Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν πολλῶν ἰθυνόντων τὰ τοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, ἡ καλὴ ὅσον καὶ σκοπιμὸς διαθέσις τῶν πιστώσεων τοῦ «Κεφαλαίου Ἀνεργίας». Κάποιος νομοθετικὸς φραγμὸς ἐπιβάλλεται νὰ τεθῇ διὰ τὰς ὑπερβάσεις, αἱ ὁποῖαι, δυστυχῶς, ποτὲ δέν ἐλείψαν ἀπὸ τὴν διοίκησιν.

Ἡ εὐθεῖα σκέψις τοῦ νέου Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας θὰ συμφωνήσῃ, πιστεύομεν, μετὰ τὰς ἀνωτέρω παρατηρήσεις. Πρέπει ἡ λειτουργία τοῦ «Κεφαλαίου Ἀνεργίας» νόμῳ νὰ κατοχυρωθῇ. Θὰ ἀποδώσῃ περισσώτερα, ἐπὶ ἐποχομένης ἐκ παραλλήλου καὶ σημαντικῆς οικονομίας εἰς τὰς δαπάνας τοῦ Ν.Α.Τ.

### Θόρυβος ἄνευ ἀποτελέσματος

Δέν θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι αἱ διαμαρτυρίαι καὶ ὁ προκαλούμενος ἀπὸ αὐτὰς δημοσιογραφικὸς θόρυβος περὶ τὴν νέαν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων ἀποσκοποῦν πράγματι εἰς τὴν ἀναστολὴν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν σχετικῶν Βασιλικῶν Διαταγμάτων. Λόγοι συνδικαλιστικῆς, ἴσως,

τακτικῆς ὑποχρεώσεων τοὺς ἡγουμένους τῶν ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων νὰ ἐμφανίζονται διαμαρτυρομένοι, πλατωνικῶς πάντως, ἐφόσον ἡ ἀποτελεσματικὴ ἀντίδρασις κατ' ἡμᾶς ἀποκλείεται. Πρῶτον διότι αὐτοὶ οὗτοι οἱ διαμαρτυρομένοι ἔχουν κατ' ἀρχὴν πλήρη κατανόησιν τῆς ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης, ὅπως τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον ἐλαφρωθῇ ἀπὸ τὰ βάρη, πού μίαν κακὴν περίοδον τοῦ ἐπεφόρτισε. Δεύτερον, διότι ἡ δύναμις τῆς ναυτεργατικῆς ἡγεσίας δέν ἐξικνείται — διὰ τὴν φορητὸν ναυτιλίαν τοῦλάχιστον — μέχρι τοῦ σημείου ὡστε πείσει ἀποφασιστικῆ νὰ εἶνε δυνατόν νὰ ἀσκηθῇ εἰς τὴν κίνησιν τοῦ πομπούρου σκάφους. Καὶ τρίτον, διότι ἡ Κυβέρνησις τοῦ Στρατάρχου Παπάγου δέν μὰς ἐσυνήθισεν εἰς τὴν ὑπαναχώρησιν ἀπὸ μέτρα κείμενα ἀκριβῶς ἐπὶ τῆς κατευθυντηρίου γραμμῆς τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, πού ἐχάραξεν αὐτὴ μετὰ ὠριμον μελέτην τῶν προβλημάτων τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Τὰ διατάγματα συνεπῶς ἐπὶ τῆς νέας συνθέσεως θὰ ἐφαρμοσθῶν ὁπωσδήποτε. Τὸ γενικώτερον συμφέρον τῆς Ναυτιλίας, αὐτῶν τούτων τῶν ναυτεργατῶν, ἐπιβάλλει τὴν ἐλάφρυνσιν τοῦ πλοίου ἀπὸ τὰς ἀδικαιολογητὰς ἐπιβάρυνσεις, τῆς ἐπανακτῆσιν τῆς συναγωνιστικῆς του ἰκανότητος, τὸ ναυκοῦκεμα, τέλος, τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ διὰ νὰ σταθῇ καὶ νὰ προοδεύσῃ.

\*\*\*

Ἐν συνεχείᾳ τῶν διαδημάτων καὶ τῶν διαμαρτυριῶν τῆς Π.Ν.Ο. διὰ τὰ νέα περὶ συνθέσεως διατάγματα, παρουσιάσθησαν πρὸ ἡμερῶν καὶ διαμαρτυρηθῆσαν εἰς τὸν ὑπουργὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Μαρινάκη, ἡ Διοίκησις τῆς Πανελληνίου Ναυτικῆς Ὁμοσπονδίας καὶ οἱ ἐκπρόσωποι τῶν κλαδικῶν ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων.

Οἱ ἐν λόγῳ ἐκπρόσωποι ἐτόνισαν εἰς τὸν κ. ὑπουργὸν ὅτι διὰ τῆς νέας συνθέσεως καθίστανται ἀνεργοὶ περὶ τοὺς 3.000 ναυτεργατῶν, πράγμα ἀπαράδεκτον, καὶ ὅτι ἐφ' ὅσον δέν τροποποιηθῶν τὰ διατάγματα, θὰ ἀποδουθῶν εἰς ἔντονον ἀγῶνα.

Ὁ κ. Μαρινάκης ἐτόνισεν εἰς τοὺς ἐκπρόσωπους τῶν ναυτεργατῶν, ὅτι γαγία καὶ σταθερὰ εἶναι ἡ πολιτικὴ τῆς Κυβερνήσεως ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἐλαττώσεως τοῦ κόστους τοῦ πλοίου, ἵνα καταστῇ δυνατὴ ἡ ἐπάνοδος ὑπὸ τὴν κυανόλευκον σκαφῶν ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, τὰ ὁποῖα σήμερον φέρουν ξένας σημαίας.

Ἐάν τούτο, συνέχισεν, ἐν μέρει ἔστω ἐπιτευχθῇ, εἶναι βέβαιον ὅτι ὄχι μόνον θὰ ἀπορροφηθῶν οἱ καθιστάμενοι σήμερον ἀνεργοὶ ἐλάχιστοι ναυτεργατῶν, ἀλλὰ θὰ ἀποκτήσουν ἐργασίαν καὶ ὅσοι μόνιμως στεροῦνται ταῦτα, ἐλλείψει σκαφῶν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν.

Ὁ κ. ὑπουργὸς, συνεχίζων, εἶπεν ὅτι ἐπὶ 100 λίμπερτυς μόνον 300, καὶ αὐτοὶ κατὰ τὸ πλεῖστον ἀνεπίδικτοι, παραμένουν, βάσει τῆς νέας συνθέσεως, ἀνεργοὶ, ἐλπίζεται δὲ ὅτι οὗτοι συντόμως θὰ ἀπορροφηθῶν ἐπὶ νέων ἑλληνικῶν σκαφῶν.

Καταλήγων ὁ κ. Μαρινάκης εἶπεν, ὅτι δέν ἦτο δυνατόν νὰ γίνῃ ἄλλωπως, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὸ ἐφαρμοζόμενον μέτρον εἰς τὴν προσέλευσιν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων. Διὰ τούτο πρέπει καὶ οἱ ναυτεργατῶν νὰ ἔχουν ὀλίγην ὑπομονὴν καὶ νὰ ἐπιδείξουν κατανόησιν, ὅπως ἐπέδειξαν οἱ ἐφοπλισταί, ὑποχωρήσαντες εἰς τὰ κύρια σημεῖα τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων, πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον τῶν δύο τάξεων καὶ τῆς ἐθνικῆς οικονομίας.

Κατὰ πληροφορίας μας, τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δέν πρόκειται νὰ τροποποιήσῃ τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων, ὡς αὐτὴ διατυπῶται εἰς τὰ δημοσιευθέντα πέντε διατάγματα.

### Λείπουν τὰ πληρώματα

Ἐλλείψιν, καταφανῆ πλέον, πληρωμάτων εἰδικευμένων ἔχομεν. Εἰς τὴν διαπίστωσιν αὐτὴν καταλήγουσιν ὅλοι αἱ τελευταῖαι πληροφορίες τῶν ἐδῶ ναυτικῶν γραφείων καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀπὸ τὸ ἐξωτερικόν.

Τὰ πλεῖστα τῶν μεταφερομένων ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν εἰς τὴν παλαιακὴν σημαίαν λίμπερτυς-τάκτες πρόκειται νὰ ἐπανδρωθῶν ἐπὶ ἑλλήνων ναυτικῶν. Τὰ καθημερινῶς καθελκυόμενα μεγάλα δεξαμενόπλοια καὶ φορητὰ τράυπες διὰ λησὸν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, πληρώματα ἐντεῦθεν ἀναζητοῦν. Ἄπὸ ὅμως — μὰς γράφουν — εἶναι οἱ κατάλληλοι; Πρόβλημα πληρωμάτων ἐγείρεται, μηχανικῶν κυρίως καὶ ἀξιωματικῶν καταστρώματος.

Ἄν φθάσων νὰ γίνουν ἑλληνικὰ καὶ τὰ 15 σκάφη τοῦ κ. Νιάχοι — 9 τάνκερς Τ2 καὶ 6 λίμπερτυς — πληρώματα ἐν ἐπασκεία, ἱκανὰ νὰ ἐπανδρωθῶν τὸ τὸσας πλοῖα, δέν ἔχομεν ἔστω καὶ ἐν χωρὶς καμμίαν ἐπιλογὴν ἀνακαλέσωμεν εἰς τὴν ἐνέσχησιν ὅλους τοὺς φερούμενους ὡς ἀνεργους παρήλικας καὶ ἀκαταλλήλους τῶν πινάκων τοῦ Γραφείου Ναυτικῆς Ἐοργασίας. Καὶ ἐνὶ τελού ἐν πλήρει γνώσει τῆς πραγμα-

# TRADESHIP LTD.

(REGISTERED IN KOREA)

HEAD OFFICE: 116, Sokong Dong, Seoul, Korea.  
BRANCHES: PUSAN, (25 Kwong Bok Dong), Incheon, 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 unavailable with other firms in Korea.

κόπητος αυτής οι εκπρόσωποι και των ναυτεργατικών οργανώσεων, μιλούν περί ανεργίας ήτις θα προκύψη από την εφαρμογή των νέων αταγμάτων περί συνθέσεως.

Θά έπρεπε όμως να είχε γίνει ή άπογραφή, να διέθετε το ύπουργιον τους άπαιτηθέντες έκαστοτε σχετικούς αριθμούς, όστινες και ή παρέοιν το δικαιώμα εις τους ύπουργους να δίδουν την άπάντην, άποστοματικήν και άδιάβλητον, εις κάθε προβαλλομένην διαμαρτυρίαν, κειμένην εκτός της πραγματικότητας.

**Άθροαι αι ναυτολογήσεις**

Έξαιρετική κίνησις ναυτολογήσεων, ένθυμίζουσα παλαιάν κολήν ποχήν, παρετηρήθη κατά τας πρώτας ήμέρας του Άπριλίου εις τόν ειραιά. Ένα υπερωκεανίον, τέσσαρα μεσογειικά έπιβατηγά και δύο κτοπλοικά, καθήρτισαν πλήρωματα, έν όψει της θερμής των άπαχολήσεως, άπορροφήσαντα ύπερπεντακοσίους άνέογους ναυτικούς, άιθμόν, όστις σημαντικός θα αύξηθ ή από την επάνδρωσιν του μεάλου έπιβατηγού «Κυρήνεια», το όποιον, ως γνωστόν, επαναδομολογείται την 22αν Άπριλίου εις την γραμμήν της Αυστραλίας.

Έναυτολογήθησαν, συγκεκριμένως, 112 ναυτικοί επί του ά)π «Ίαία», 40 επί του υπερωκεανίου «Νεπτούνια», 129 επί του ά)π «Άγαέμων», 95 επί του ά)π «Μεντιτερόνεον», 116 επί του ά)π «Άχιλλεύς» και 89 επί των άκτοπλοικών ά)π «Δελφίνι» και «Έλση».

Έξ άλλου συμφώνως με τα ύπό το ήν ό GENE συγκεντρωθέντα στοιχεία, ώρρα κίνησις ναυτολογήσεων σημειώθη και καθ' όλον τόν παρελθόντα μήνα. Ούτω εκ των 2222 ναυτικών όί όποιοι κατέβησαν τα φύλλάια των εις το Γραφείον Εύρέσεως Ναυτικής Έργασίας, διαρκούντος ού Μαρτίου, μόνον 65 παρέμεινον άνεργοι την 1ην Άπριλίου. Ήτοι, ναυτολογήθησαν 2157, έναντι 1389 ναυτολογηθέντων τόν Ίανουάριον αι 1549 τόν Φεβρουάριον.

Η έξαιρετική, όμως, αυτή κίνησις ναυτολογήσεων εις τόν Πειραιά, ατέδειξε και την από τας στήλας αυτές επανειλημμένης διαπιστωθείσαν ανάγκην της ποιοτικής άνανεώσεως του έμψυχου ύλικού της ναυιλίας μας. Δέν ύπήρξαν μεγάλα τα περιθώρια έπιλογής των πληρωμάτων κατά την επάνδρωσιν των ως άνω πλοίων, εις τινας δε περιπτώσεις και ιδιαίτερα στενοτής ένεφανίσθη κατά την πρόσληψιν ώοιμένων ειδικότητων ναυτικών και ίδια θαλαμηπόλων, καταλλήλων βεβαίως, να ύπηρετήσουν επί έπιβατηγού σκάφους. Πρόκειται δι' ένα γρόβλημα το όποιον, παραμένον άλυτον κατά την άναμενούμενην επάνδρωσιν μερικόν έστω εκ των ύπό τας ξένας σημαίας σκαφών μας, θα ήμιοιουργήση σημαντικές δυσχερείας και περιπλοκάς. Η μελέτη του, πισταμένως, από τούδε θα πρέπει να άρχιση.

**Μηχανικούς χρειαζόμεθα**

Συχνάι τόν τελευταίον καιρόν είναι αι έπισυμβάινουσαι ζημιαί εις τας μηχανάς δηλεοκινήτων κυρίως σκαφών έλληνικής ιδιοκτησίας. Αι κθέσεις των άρμοδίων έπιθεωρητών διαπιστώνουν εις τας πλείστας περιπτώσεων την άμέλειαν ή τόν κακόν χειρισμόν ως τας άφορίας των άτυχημάτων. Υπεύθυνοι δηλαδή είναι οι Έλληνες μηχανικοί αι τα κατώτερα πλήρωματα του μηχανοστασίου. Έξ άγνοίας ίσως της λειτουργίας των νεωτέρων πρωσθηρίων συστημάτων ή και άπουσίας του πνεύματος της άπολύτου προσηλώσεως εις τας ύποδείξεις περί χειρισμού αυτών, όφείλονται πράγματι, κατά τους έπιθεωρητάς των νηογυμνών, αι θλάβαι και αι φόροι εις λεπτά ή πολύπλοκα μηχανήματα των συγχρόνων πλοίων, άπαιτούντα προσοχήν πρό παντός και καλήν συντήρησιν.

Κανείς βεβαίως δέν ήμπορεί να ισχυρισθ ή ότι ο Έλλην μηχανικός του Έμπορικού Ναυτικού δέν έπέτυνε πολλά δια να κερδίση την θέσιν του, ως χειριστής των μηχανών δηέλ, των άτμοστροβίλων και των ήλεκτροστροβίλων. Θά ήτο όμως εκτός της πραγματικότητας και ο ίσχυρισμός, ότι πλήρης είναι ή τεχνική επάρκεια των μηχανικών μας εις όλα τα άλλα, πλην της άτμομηχανής και του σκαωτικού λέβητος, πρωσθηρία συστήματα. Πολλοί είναι οι ίκανοί, χωρίς να είναι όμως και άρκετοι δια να καλύψουν όλας τας ανάγκας της μεγάλης, άνεξαρτήτως σημαίας, Ναυιλίας μας.

Δια τούδε έγγύτερον παρακολουθούντας τα πράγματα, αι ζημιαί εις τας μηχανάς των έλληνικών πλοίων είναι ευεξήγητοι. Τινές μάλιστα διερωτώνται, και πολύ δικαίως, πώς τα άτυχήματα δέν είναι και περισσότερα. Διωγκώθη τόνον πολύ και τόνον οργαδίως κατά την τελευταίαν τετραετίαν το έλληνικόν τοννάζ, ώστε να μη προφθασή και το έμψυχον ύλικόν αυτής να προσασμοσθ ή, να ειδικευθ ή και να καλύψη τας ανάγκας της ποσοτικής και ποιοτικής αύξηθείσης χωρητικότητας. Καθυστέρησις, αισθητή εις όλους τούς έγγύτερον παρακολουθούντας την ζωήν της Ναυιλίας μας, έσημειώθη εις την τεχνικήν κατάρτησιν του προσωπικού του μηχανοστασίου.

Άξία, βεβαίως, πάσης εξάρσεως είναι ή μένη τούδε καταβληθείσα από μέρος των μηχανικών μας προσπαθεία δια την κατάρτησιν των τόνων και τόνων νεωτερισμόν που προεβλήθησαν εις τήν δρόμον της επαγγελματικής των σταδιοδρομίας. Μόνον και άδοθητοι, πολλά ήδη έπέτυχον. Ούδε την άγγλικήν γλώσσαν δέν κατείχον μερικοί εξ αυτών, ώστε να καθίσταται ευνερεστέρα ή έννημέρωσις των εις τα της λειτουργίας των μηχανών και των πολλών έξαπτημάτων του μηχανοστασίου των νεωτέρων πλοίων. Σύν τώ γνόνα βεβαίως καί νέας προσόδους θα απειώσουν οι μηχανικοί μας. Έσ' όσον όμως δέν τούδε βοηθώμεν, έφ' όσον δέν παρασχεθών εις αυτούς άθρονα τα μέσα της εκπαθείσεως, ή ποσόδος θα είναι βραδεία και αι ανάγκαι των πλοίων πλημμελώς θα έυπηρετούνται. Αι θλάβαι θα είναι συχνάι και ή προσφυγή εις τούς ξένους μηχανικούς θα συνεχισθ ή.

Τήν μετεκπαίδευσιν ύπεδείξαμεν πρό καιρού, και την έκδοσιν καταλλήλων τεχνικών συγγραμμάτων θεωρούμεν επίσης έπιτακτικήν. Η άποστολή άκούη, δαπάναις των έφοπιτών, μερικόν νεωτέρων μηχανικών εις τα ξένα εργοστάσια, ίνα έν τή πράξει παρακολουθήσουν τα των μηχανών δηέλ και των άτμοστροβίλων, θα είναι λίαν ευημεροτική του έπιδικωμένου σκοπού. Ένα φυτώριον θα δημιουργηθ ή, όπερ και θα άναπτυχθ ή σύν τώ γνόνα. Πρέπει—έχουν καθήκον, άλλα και συμφέρον—να βοηθήσουν οι έφοπισταί εις το έργον της καταρτίσεως ίκανών στελεχών εις τόν ηπονικόν κλάδον. Πρέπει άκούη το ύπουργείον να μελετήση την ύπόθεσιν. Είναι σοβαρά και έπείγουσα. Χωρίς έμψυχον ύλικόν άριστα κατηρτισμένον, Ναυιλία μεγάλη δέν νοείται. Και χωρίς τόν Έλληνα μηχανικόν με συγχρονισμένης τας τεχνικάς του ίκανότητας, Ναυιλία έλληνική δέν ήμπορεί να ύπάρξη.

**Αι άποστολαι πληρωμάτων**

Θά συστήσωμεν όλως ιδιαίτερος εις τόν Διευθυντήν του Γ.Ε.Ν.Ε. κ. Βασιλειάδην, την έπισταμένην έπιλογήν των άποστελλομένων εις το έξωτειρικόν δαπάναις του Κεφαλαίου Άνεργίας, ναυτικών. Μας γράφουν από την Νέαν Υόρκην, ότι ελάχιστα ίκανοποιητικόν διαπιστάται το ποιόν μερικόν εκ των περιληφθέντων εις μίαν των τελευταίων άποστολών. Οκτώ εξ αυτών προσεληφθησαν επί ένός ύπό ξένην σημαίαν πλοίου, γνωστού Έλληνος έφοπισταού, δια να άπολυθών μετά τρεις ήμέρας οι δύο, λόγω άσθενείας, μετά δεκαήμερον οι άλλοι τρεις και μετά μήνα εις το Βανκούβερ οι ύπόλοιποι. Με δαπάναις σημαντικής έπεβουρήθη ούτω το πλοίου, άνεξαρτήτως της διαταραχής που προσέκλεσαν οι όκτώ αυτοί άνεπιθύμητοι και εις το ύπόλοιπον πλήρωμα.

Αυτή ή περίπτωση, όπως αι κατά καιρούς πληροφορίαί μας επί των άποστολών και του τρόπου της συγχροτήσεως των, μας έπιτρέπουν να πιστεύωμεν, ότι ή έπιλογή δέν γίνεται με μόναι τα κοιτήρια του επαγγελματικού παρελθόντος ένός έκαστου των άποστελλομένων. Ίσως άκούη να ένυπλήθησαν, λόγω της ύφισταμένης ζήτησεως, τα καλά πλήρωματα. Οι πλείστοι των όσων έδώ άπομείνου δέν ήμπορουν να ύπηρετήσουν την βάσανον της έπιλογής, ήτις ένδεικνής διενεργείται από τα ναυτικά γραφεία. Η άποστολή του Γ.Ε.Ν.Ε. είναι δι' αυτούς ή μόνη διεξοδος δια να εξέρουν εργασίαν.

**Σχολήν θαλαμηπόλων**

Μας άπασχόλησε και πρό μηνών ή άριωτέρας κατάρτισις των θαλαμηπόλων των έπιβατηγών μας πλοίων. Υπείσειωμεν την μετεκπαίδευσιν ως ανάγκην έπιτακτικήν. Το άμέσως ένδιαφερόμενον επαγγελματικόν σωματείου μας παρέσχε τότε την διαβεβαίωσιν, ότι συντόμως θα ίδωμεν αντισταμένην την σχολήν θαλαμηπόλων. Τήν ήθικην ένίσχυσιν εις την προσπάθειαν αυτήν έζητησεν ο πρόεδρος του σωματείου από τας στήλας μας, όπως και από τούς έφοπισταάς. Ήμεις, τουλάχιστον, δέν την ήρηθήμεν. Έκτοτε όμως ουδέμιαν σχετικήν ένέογειαν έχομεν έπισυμβάσει. Έν τώ μεταξύ τόν μετ' το άλλο τα έπιβατηγά σκάφη επανδρώνονται δια την θερμην περίοδον. Καταφανής είναι ή έλλειψις των καλών θαλαμηπόλων, των δυναμένων έπαξίως να ύπηρετήσουν εις έξωτειρικάς γραμμάς. Με την επάνδρωσιν κατά Οκτώβριον του «Ατλάντικ», θα προκληθ ή ζήτημα έπασκαίως, όποτε θα καταφύγωμεν εις τούς Ίταλους. Θαλαμηπόλους γλωσσουμαθείς, ίκανούς να παρήγουν τας ύπηρεσίας των εις τόν ξένον έπιβάτην, δέν διαθέτομεν όπωσδήποτε άρκετούς. Έστω και άνδεν προσετίθεντο εις τήν δύναμιν τόν Ναυιλίας μας τα δύο μεσογειικά και το «Ατλάντικ». Τώρα ή ανάγκη καθίσταται άμεσώτερος. Η σχολή και ή μετεκπαίδευσις θα δημιουργήσουν άκριβώς την επάρκειαν. Από τούδε θα πρέπει να συστήσωμεν την σχο-



**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**

- |   |   |
|---|---|
| <p><b>GREECE</b><br/>D. GIOXAS - G HOUTOPOULOS<br/>D. VLACHOS<br/>7, Leorharou Street<br/>PIRAEUS<br/>Tel. No. 43-018<br/>Cable: «GIOXASCO»</p> <p><b>EGYPT</b><br/>D. J. PAPADIMITRIU SONS<br/>21, Talat Herb Pacha<br/>ALEXANDRIA<br/>Tel: No. 73-268—23112<br/>25, Sultan Hussein<br/>PORT-SAID<br/>Tel. No. 2174<br/>Cables all offices: «DIORYX»</p> | <p><b>ITALY</b><br/>DITTA ALESSANDRO GAETA<br/>Via XX Settembre, 14<br/>GENOA<br/>Tel. No. 51-358<br/>Cable: «DEOXIDO»</p> <p><b>HOLLAND</b><br/>ZANNIS - BROTHER<br/>Veerhaven 12<br/>ROTTERDAM<br/>Tel. No. 24765-21613<br/>Cable: «ZANNIS»</p> |
|---|---|

Representatives and Stocks in Principal World Ports

λν και με την έλευσιν του χειμῶνος, ὅτε πολλὰ πλοία θὰ παροπλι-  
θούνη, νὰ ἀρχίσῃ ἡ λειτουργία της. Ἐφοπλισταί, θαλαμηπόλοι καὶ αὐ-  
τὸ τὸ Κράτος—διὰ τοῦ Ὄργανισμοῦ Τουρισμοῦ—ἐχουν κάθε λόγον νὰ  
ἐνδιαφέρωνται διὰ τὴν σύστασιν τῆς σχολῆς καὶ τὴν καλὴν τῆς ἀπόδο-  
σιν. Δὲν πρέπει νὰ λησμονῆται ὅτι ὄχι μόνον ἡ ναυτικὴ ἐπιχείρησις  
κερδίζει εἰς καλὸν ὄνομα ἀπὸ τὴν ἀρτίαν περιποίησιν τῶν ἐπιβαινόντων  
τῶν πλοίων της. ἀλλὰ καὶ ἡ τουριστικὴ μας προσπάθεια ἐνισχύεται. Οἱ  
θαλαμηπόλοι εἶναι οἱ πρῶτοι ποῦ ἐρχονται εἰς ἐπαφὴν ὑπηρεσιακῆν με  
τοὺς ξένους ἐπισκέπτας μας καὶ ἀπὸ αὐτοὺς δημιουργοῦνται αἱ πρῶται  
ἐντυπώσεις διὰ τὸν τόπον καὶ τὴν στάθμην τοῦ θαλασσοῦ μας πολιτι-  
σμοῦ.

Ἐὰς μελετήσῃ τὰς ὑποδείξεις μας αὐτὰς τὸ ἀρμόδιον τμήμα τοῦ Ὑ-  
πουργείου τῆς Ναυτιλίας καὶ ἐν συνεννοήσει με τοὺς ἄλλους ἐνδιαφερο-  
μένους ἄς προβῆ εἰς τὴν σύστασιν τῆς σχολῆς τὸ ταχύτερον.

### Ἡ γραμμὴ Αὐστραλίας

Ἐπικαλούμεθα τὴν στοργικὴν ὑποστήριξιν τῆς προσπάθειας τῆς  
«Ἐλμῆς» διὰ τὴν ἀνασύστασιν τῆς γραμμῆς Αὐστραλίας. Ὅλοι, ἀπὸ  
τῶν κρατικῶν μέχρι καὶ τῶν ἰδιωτικῶν παραγόντων, οἱ δυναμικοὶ, λό-  
γω ὑπηρεσιακῆς ἢ ἐπαγγελματικῆς ἀρμοδιότητος, νὰ εἰσφέρουν τὴν  
συμβολὴν τῶν διὰ νὰ σταθῇ ἡ γραμμὴ τοῦ «Κυρήνειας», ὀφείλουνη, χά-  
ριν τοῦ γενικωτέρου τοῦ τόπου μας συμφέροντος, νὰ διευκολύνουν τὴν  
συνκέντρωσιν περισσοτέρας ὄσω τὸ δυνατόν ἐπιβατικῆς κινήσεως εἰς  
τὸ ἑλληνικὸν «λαίμερον».

Κατὰ γιλιάδας οἱ Ἕλληνες μετανάσται φεύγουνη διὰ τὴν μακροὴν  
ἥπειρον. Εἶναι δι' αὐτοὺς ὁ Νέος Κόσμος, ἂν ἡ Ἀμερικὴ πιστεύσωμεν  
ὅτι ἐνληκιοῦται πλέον. Αἱ γιλιάδες τῶν Ἑλλήνων ταξιδιωτῶν πρέπει  
κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν νὰ μεταφερθῶν με τὴν γραμμὴν τῆς «Ἐλ-  
μῆς». Πολλὰ πλοῖα θὰ εἶναι τὸ κέρδος, ἂν ἐπιτύγουμεν νὰ συνεχισθῶν  
τὰ δρομολόγια τοῦ «Κυρήνειας». Δημοσιοῦμεν ἄφ' ἐνὸς μίαν γραμ-  
μὴν διὰ τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν μας, πολλὰ δυναμεινὰ νὰ ἀποδώσῃ  
εἰς τὸ μέλλον, ἀφοῦ σταθερὰ ἀναπτύσσονται αἱ ἑλληνικαὶ παροικίαι  
εἰς τὴν Αὐστραλίαν, διατηρούμεν δ' ἄφ' ἑτέρου στενωτέρας τοὺς δε-  
σμοὺς με τοὺς ἐκεῖ ἀποδήμους ὁμογενεῖς καὶ τοὺς νέους μετανάστας  
μας διὰ τῆς τακτικῆς με ἑλληνικὸν ὑπερωκεανίον ἐπικοινωνίας τῆς  
Μητρὸς-Πατρίδος. Τὰ ταξίδια θὰ διευκολύνοντο τῶν ἐπιβαινόντων νὰ  
ἐπισκεφθῶν τὴν Γενέτειραν καὶ οἱ ἐντεῦθεν τὸ πρῶτον πρὸς τὴν Αὐ-  
στραλίαν ταξιδεύοντες θὰ ἀπελάμβανον ἐπὶ τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου τῶν  
γνωστῶν πεποιθήσεων καὶ ἀνέσεων, τὰς ὁποίας ἡ καλῶς ὠργανωμέ-  
νη «Ἐλμῆς» ἐπιδαμνῶν κατὰ σύστημα εἰς τοὺς ἐπιβάτας ὅλων τῶν  
πλοίων της. Δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ ἀγνοηθῇ καὶ ἡ πλουτοπαραγωγικὴ πλεον-  
τὴς τῆς γραμμῆς. Τὸ συνάλλαγμα τῶν ναύλων, ὅπερ μέχρι τοῦδε εἰς τὰ  
ξένα ὑπερωκεανία διέρρεε, θὰ ἐξοικονομηθῇ καὶ ἡ κίνησις ἐνδὲ ἡμῶν  
μεγάλου ἐπιβατηγῶ μας σκάφους πηγὴ συναλλαγματικῶ ἐισοδήμα-  
τος θὰ ἀποδῇ σὺν τῷ γρόνῳ.

Ἐὰς προσέξωμεν, λοιπὸν, ὅλοι τὴν νέαν αὐτὴν προσπάθειαν τῆς «Ἐλ-  
μῆς». Ἄνεῖς τὸ παροῦθον δι' ἑλληνικὴν ἀκριβῶς πληροῦς κατανοήσε-  
ως τῆς παραγωγικῆς, τῆς ἐθνικῆς καθυπὸ συμβολῆς τῆς γραμμῆς Αὐ-  
στραλίας δὲν ἔτυχεν αὐτῆς τῆς οἴας θὰ ἐδικαιούτο ὑποστηρίξεως, τῶ-  
ρα τὸ σφάλμα δὲν θὰ πρέπει νὰ ἐπαναληθῇ. Ἡ γραμμὴ εἶναι ἀνάγκη  
νὰ ἐνισχυθῇ καὶ νὰ σταθῇ διὰ νὰ προοδέσῃ. Εἶναι ἡ γραμμὴ τοῦ  
μέλλοντος.

### Ἡ περιπέτεια

Ἡ Κυβέρνησις κατένει πλέον ὅλα τὰ στοιχεῖα, βάσει τῶν ὁποίων  
ἤμπορε νὰ καθορίσῃ τὴν θέσιν της ἐναντὶ τοῦ προκύψαντος ἐκ τῆς ἀ-  
ποφάσεως τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας ζητήματος διὰ τὰ δύο  
μεσογειακὰ σκάφη. Ἡ ὀλομέτεια τοῦ Ναυτικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κρά-  
τους διὰ τῆς γνωμοδοτήσεως της, ἐκδοθείσης μετὰ τὴν ἀπόφασιν τοῦ  
Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, ὑποδεικνύει τὴν λύσιν.

Τὸ ἄρθρον 13 τοῦ νόμου περὶ ἐκποίσεως τῶν δύο πλοίων παρέχει  
πράγματι εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὸ δικαίωμα νὰ κρίνῃ καὶ νὰ ἀποφασί-  
σῃ, διὰ τὰς πράξεις τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, εἰς ποῖον θὰ πέ-  
πει νὰ παραχωρηθῶν τὰ σκάφη, ἴσῶσον ὅλοι αἱ διενεργηθῆσιαι δη-  
μοπρασίαι καὶ ἡ προγενεστέραι πράξις παραχωρήσεως ἠκυρώθησαν.

Ἐκείνο ποῦ ἔχουν μόνον αἱ στήλαι αὐτὰ νὰ ὑποδείξωμεν, ἔγκειται  
εἰς τὴν ταχύτεραν ὄσω τὸ δυνατόν λήσιν τῆς οἴας θὰ κρίνῃ ἡ Κυβέρ-  
νησις ἀποφάσεως. Ἐπιζημία εἶναι ἡ ἐκκρεμότης διὰ τὴν ἐκμετάλ-  
λευσιν τῶν πλοίων, ὅσον καὶ διὰ τὸν σκοπὸν διὰ τὸν ὁποῖον ταῦτα  
ἐναυπηγήθησαν.

### Ἐξωφρενικὸν

Θὰ φθάσωμεν, λοιπὸν, νὰ πωλήσωμεν τὰ δύο νεότευκτα μεσογειακὰ  
μας σκάφη, τὸ «Ἀγαμέμνων» καὶ τὸ «Ἀχιλλεύς», εἰς ξένους, διότι τὸ  
Κράτος δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ κατασχῆσῃ τὰς περὶ τὴν ἐκποίησιν  
αὐτῶν ἀντιρροήσεις καὶ νὰ σταματήσῃ τὴν ἐγεροθεσίαν ἀντιδικίαν; Ὁ  
πρέπει, μὰ τὴν ἀλήθειαν, ἂν δὲν εἶναι ἀνόητοι, ὅσοι τοιαύτας ὑποδει-  
κνύουν λύσεις εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῶν μεσογειακῶν, νὰ εἶναι ἀσφαλῶς  
κακόπιστοι. Τὴν ἐκποίησιν εἰς ξένους τῶν δύο μεσογειακῶν σκαφῶν  
φθάσει νὰ τὴν ζητήσῃ καὶ ἡ «Ἐστία», ἡ ἐφημερίς τῆς πλέον ἀκραί-  
φουδῆς ἐθνικοφροσύνης. Ἡ Ἑλλάς, δηλαδὴ, με τὴν μεγάλην ναυτιλίαν  
καὶ τὴν μακρὰν παραδόσιν εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης, θὰ στερηθῇ τῶν  
δύο αὐτῶν ὑποδειγματικῶν σκαφῶν, ποῦ ἐνσαρκούνουν τὴν ἰδέαν τῆς  
ἐπανορθώσεως τῶν ὄσων κατὰ τῆς Ἑλλάδος διεπράξαν οἱ Ἴταλοί, καὶ  
πρόκειται νὰ ἐνισχύσωμεν ἀποτελεσματικῶς τὴν τουριστικὴν μας προσ-  
πάθειαν, μόνον καὶ μόνον διότι ἡ «Ἐστία» καὶ οἱ περὶ αὐτὴν δὲν δι-  
ἀκείνται συμπαθῶς πρὸς τὴν πλοιοκτῆριαν ἑταιρίαν. Ἐπιτρέπεται  
ὅμως ἡ ἐφημερίς, ἡ ὀρθοτομοῦσα τὸν λόγον τῆς ἀληθείας, τοιαύτας νὰ  
προσβῆ καὶ νὰ εισηγηθῆ ἐξωφρενικὰς λύσεις, αἵτινες, ἂν ποτὲ τὰς  
παρεδέχτο ἡ Κυβέρνησις, θὰ ἔθιγον ἀμεσώτα αὐτὸ τοῦτο τὸ γόη-  
τρον τῆς σημαίας μας εἰς τὴν Μεσόγειον;

### Εἰς τὸ Παλέρμον

Φίλος ἐφοπλιστῆς, ἐξαιρετικῆς καθαρσίσεως εἰς τὰ τεχνικά τῶν  
πλοίων ζητήματα, μὰς γράφει τὰς ἐντυπώσεις του ἀπὸ πρόσφατον ἐ-  
πίσκεψιν του εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Παλέρμου. Εἶναι ἀρετὰ ἐνδιαφέ-  
ρουσαι καὶ ἐνισχυτικαὶ τῆς καταβλομένης καὶ ἐδῶ πρωτοβούλου  
προσπάθειας, ὅπως ὁ Τόπος μας ἀποκτήσῃ καὶ αὐτὸς συγχρο-  
νημένα ἐργαστῆρια ἐπισκευῶν, με δεξαμενὰς ἰκανὰς νὰ δεχθῶν  
τὰ μεγάλα Ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας σκάφη. (Τὰ Καντιέρι Ναβάλι)  
τοῦ Παλέρμου—ἀναφέρει ὁ ἐπιστολογράφος μας—εἶναι ἐξάρτημα τοῦ  
ὑπὸ τὴν αὐτὴν ἐπωνυμίαν ἐργαστασίου τῆς Γένοβας. Εἶναι πλήρως  
ναυπηγίον. Σκάφη μεγάλα κατασκευάζονται ἐκεῖ. Ἐπὶ πλέον ἀναλα-  
βάνουν παντὸς εἶδους ἐπισκευὰς καὶ ἰδίως τάνκερς. Διαθέτουν δύο δε-  
ξαμενὰς, μίαν πλωτῆν, ἰδικῆς τῶν κατασκευῆς, ἰκανὴ νὰ δεχθῆ δεξα-  
μένοπλοια 32 χιλ. τόνων, καὶ μίαν μόνιμον διὰ πλοία μέχρι 17 χιλ.  
τόνων.

Ἐφθονίαν ἔχουν ἐργατικῶν προσωπικῶν καλῶς κατρητισμένου. Ἐρ-  
γάζονται συνεχῶς καθ' ὅλην τὴν ἡμέραν καὶ τὴν νύκτα, χωρὶς οἱ ἐργά-  
ται νὰ πληρώνωνται ἔξτρα διὰ τὴν νυκτερινὴν ἐργασίαν. Τὰ ἡμερομ-  
θια κυμαίνονται μεταξύ 500—1500 λιρετῶν, ἀναλόγως τῆς εἰδικό-  
τητος καὶ τῆς τεχνικῆς καθαρσίσεως ἐκάστου ἐργάτου. Καθυστερημέ-  
νοι πως ἐμφανίζονται εἰς τὰς μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως.

Κατὰ τὴν εἰς Παλέρμον διαμονὴν μου δέδεκα τάνκερς ἦσαν ἐκεῖ  
προσαρμισμένα πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ ἐπισκευὴν. Δύο ἦσαν τοῦ κ. Λι-  
βανοῦ, ἄλλα νορηγικὰ καὶ ἄλλα τῆς Esso. Ἐχεῖ τὸσην ἐργασίαν τὸ  
ἐργαστῆριον ἐπισκευῶν, ὥστε εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας τριῶν δεξαμενο-  
πλοίων ὑπεδείχθη νὰ μὴ φέρουν τὰ σκάφη τῶν πρὸς ἐπισκευὴν, λόγω  
ἐλλείψεως χρόνου.

Ἐαὐτὰ, πιστεύω, εἶναι ἀρετὰ διὰ νὰ παρῶσιν ἀμυδρὰν ἔστω ἰ-  
δέαν τῆς δυνατοτήτος νὰ εὐδοκίησωμεν καὶ εἰς τὴν Σύρον τὰ ὑπὸ σύ-  
στασιν ναυπηγία. Ἐργασίαν ἀρετὴν θὰ ἀπασπάσωμεν ἀπὸ τὸ Πα-  
λέρμον, τὴν ἑλληνικὴν τοῖλάχιστον, ἐφ' ὅσον θὰ διαθέτουν προσωπι-  
κὸν ἐπαρκῆ καὶ δύο τοῖλάχιστον δεξαμενῶν, μίαν τῶν 20 χιλ. τόνων  
καὶ μίαν τῶν 30 χιλ. τόνων, ἐπὶ πλέον δὲ σύγχρονον μηχανήματα διὰ  
τὰς ἐπισκευὰς τῶν νέων προσωπητῶν συστημάτων.

Ἄν οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν εἶχον τὴν κακὴν πεῖραν τοῦ παρελθόντος,  
ἂν δὲν ἐφοβούτο τοὺς κινδύνους—ὅπως δικαίως τοὺς ἀποκολεῖτε  
—τῶν διαφόρων ὑπηρεσιῶν, ἂν τέλος ἐπίστευον εἰς τὴν σταθερότητα  
ἡμετέρων καὶ καταστάσεων, θὰ ἔποιηεν αὐτοὶ νὰ ναοίσουν εἰς τὴν Ἑλ-  
λάδα αὐτὸ τὸ ἐργοστάσιον μετὰ τῶν δεξαμενῶν. Ἐργον τεραστίας πα-  
ραγωγικῆς ἐκτάσεως θὰ ἐπετελεῖτο, καθορῶνον καὶ διὰ τοὺς ἐπιχει-  
ρηματίας, ὅπερ πολὺ θὰ συνέβαλλεν εἰς τὴν εὐμερίαν τοῦ τόπου μας  
καὶ τῶν τεχνικῶν τοῦ ἐξοπλισμοῦ.

Ἐαὐτὰ ὅμως τὰ «ἂν» εἶναι καὶ ἡ ἐπιφύλαξις. Ὑποδεικνύουν δυστυ-  
χῶς τὴν ἀποχὴν.

### Ἡ ἐκμετάλλευσις

Ἐπιστῶμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων καὶ ζητοῦμεν τὴν ἄμεσον  
δικαιοσύνην τῶν κάτωθι πληροφοριῶν, αἱ ὁποῖαι σημεῖαίοντες μὰς με-  
ταδίδονται ἀπὸ ἀξιοπιστοῦν πηγῆν. Τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας καὶ

# 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-Havilland Aircraft Co. Ltd. -  
Northern Assurance Co. Ltd. - Dominion Insurance Co. Ltd. - Etc., etc.

## HELLENIC SHIPPING DEPARTMENT

We invite inquiries from Greek Shipowners which should be addressed to CORNES & Co. LTD.

HELLENIC SHIPPING DEPARTMENT (P.O.Box 411 Yokohama - Cables: Grecian Yokohama) which will receive the  
personal attention of our Associate Mr. A. E. PAPPADOPOULOS who has been prominently connected with Greek  
Shipping and its protection since 1934.

η Πανελληνίου Ναυτική Όμοσπονδία έχουν κάθε λόγον να διεξαγάγουν την σχετική έρευνα. Περί των κυρώσεων, αν χρειασθούν, μετά τις ανακρισεις, θα ομιλήσωμεν εν καιρώ.

Μεταξύ των πολλών υπο τάς ασυδούτος σημαίας πλοίων, καταλέγεται και το φορτηγόν «Αριστάλεξ». Είναι παλαιόν σκάφος, χωρητικότητος 4200 τόνων φορτίου. Το πλήρωμά του άρτιζείται από Έλληνας κυρίως ναυτικούς. Τα ταξίδια του εκτείνονται και πέραν της Μεσογείου. Κανονικώς η σύνθεσις του θα έπρεπε να περιλαμβάνη 30 ένορας, υπό την άσυσόσιαν της παναμαϊκής έφερε τελευταίως μόνον 19. Το όκτώρων, συνεπώς, θα είναι επί του σκάφους αυτού άνυπαρξον, ενώ και οι καταβαλλόμενοι μισθοί φέρονται κατά 30 % μικρότεροι του ισχύοντος εις όλα τα έχοντα έλληνικόν πλήρωμα σκάφη, άξιοσημείωτος σημαίας.

Αι συνθήκαι ένδοιατήσεως—αυτάι θα πρέπει να μάς ένδιαφέρουν ίτιση—είναι, κατά τάς πληροφορίες μας, κατώτεροι όχι πλέον των ημερινών αντίληψεων περί οιαμερισμάτων του πληρώματος και της γροφδοσίας αυτού, αλλά και εκείνων που έκράτουν πρό 50ετίας επί στιοπλοίας.

Η έλλειψις έπαρκούς τροφής, δια να μη είπωμεν η πείνα, η όλη ακή ένδοιατήσε, και η έπαχθις, άνευ της αναλόγου άμοιβής έργασια, πεπρωέσω τρου πλείστους των επί του «Αριστάλεξ» ναυτολογημένων. Αυτικών μας να έγκαταλείψουν την νεωτέραν αυτήν γαλέραν, μόλις ατεπέλευσε πρό ήμερών εις τον λιμένα Πειραιώς δια την παραλαβήν εισισμών. Έχει όμως τα όρια της και η έκμετάλλεσις. Η άνάγκη της έξευρέσεως έργασιας δεν ήμπορει να έξιχθη μέχρι του σημείου να ένχωμμένα καταστάσει, αιτίες άντικεινται προς την πλέον στοιχειώδη προστασίαν των δικαιωμάτων του Έλληνος ναυτικού. Αν διαφριδωθούν τά καταγγελλόμενα, άνεξερτήτως πάσης άλλης κυρώσεως, θα πρέπει να άπαγορευθή η ναυτολογησις Έλλήνων ναυτικών επί του «Αριστάλεξ», μέχρι της άναγνωρίσεως παρά των πλοιοκτητών των όρων έργασιας, των διαλαμβανόμενων εις την τελευταίαν συλλογικήν σύμβασιν δια τα έλληνικά πομπούρα σκάφη.

**Τό «Μεντιτερράνεαν»**

Εις την ταχειάν γραμμήν Βενετίας—Πειραιώς—Κων)πόλεως, η έταιρία Τυπάλδου διέθεσεν έφέτος τό καλύτερον της σκάφος, τό λάινερ «Μεντιτερράνεαν». Έλπίδες θετικά διαγράφονται ότι η νέα αυτή γραμμή πολλά τά κέρδη θα άποδώση δια τόν τουρισμόν και την πύκνωσιν του δικτύου των μεσογειακών μας γραμμών.

Άπό μακρόν είχαν οι στήλαι αυταί υποδείξει την άνάγκην της συμπληρώσεως των έλληνικών μεσογειακών γραμμών δια του δρομολογίου Βενετίας—Πειραιώς—Κων)πόλεως. Όμοιογούμεν ότι άι υποδείξεις δεν έξικνούντο μέχρι του «Μεντιτερράνεαν», όπερ είναι σκάφος όγκωδες, εξαιρετικώς πολυτελές, ταχύτατον, φυσικά δε και δαπανηρόν. Αι τελευταίαι ριζικά μετασκευαι του έστοίχισαν εις την πλοιοκτητήριαν έταιριαν υπέρ της 20 χιλ. λιρών. Τό «Μεντιτερράνεαν» κατέτη εφάμιλλον των καλύτερων εις τό είδος του μεσογειακών έπιβατηγών. Τό γεγονός ότι ένα τοιοούτον σκάφος ανέλαβε την γραμμήν Βενετίας—Κων)πόλεως πρέπει να θεωρηθή ως σημαντικόν δια την προώθησιν της ναυτιλιακής μας δραστηριότητος εις την Μεσόγειον.

Τό «Μεντιτερράνεαν» διαθέτει ύπετριακοσίας κλίνας πρώτης, δευτέρας και τουριστικής θέσεως εις καμπίνας άπιστεύτως εύρωχόρους, πολυτελέστατα έπιπλωμένες της μιάς, των δύο και των τριών κλιών. Εύρύτατοι οι διάδρομοι και τά καταστρώματα του, πρωτοφανώς άνετοι οι πολλοί κοινόχρηστοι χώροι του. Ευλεία δαρύτιμος καλύπτει τάς πλευράς των αίθουσών και των διαμερισμάτων δια τους έπίδαστας. Η ύπηρεσιακή ταχύτης του σκάφους θα είναι η των 18 μιλίων, δυναμένη να ρθάση τά 20.5 μίλλια. Τό δρομολόγιον από Βενετίας δια Πειραιώς εις Κων)πολιν θα είναι έβδομαδιασιον.

Δέν θέλομεν να προεξοφλήσωμεν τά κέρδη της έταιρίας Τυπάλδου από την έκμετάλλεσιν του «Μεντιτερράνεαν», δυνάμεθα όμως να θεωρήσωμεν άσφαλή την μεγάλην έπιβατικήν κίνησιν που θα συγκεντρώση τοϋτο εις την γραμμήν του. Η πρός αυτό προτίμησις του ένου και του ίδιου μας ταξιδιού και η ανάπτυξις του τουριστικού ρεύματος προς την Έλλάδα και την Τουρκίαν εκ της Κεντρικής και της Βορείου Ευρώπης, θα είναι δικαιολογημένη. Ηδη, άλλως τε, από τάς όσας δηλώσεις ταξιδίων όμιλον και άτομων έχει εις χείρας της η έταιρία Τυπάλδου, τεκμαίρεται η ζωηρά έπιβατική κίνησις της γραμμής του «Μεντιτερράνεαν». Τά τακτικά του δρομολογία αρχίζουν από της 3ης Μαΐου. Έν τώ μεταξύ τό «Μεντιτερράνεαν» έναυλώθη δια δύο περιηγητικούς πλόας εις την Μεσόγειον καθ' όλον τον Άπρίλιον. Άπέπλευσε πρό ήμερών εκ του λιμένος Πειραιώς, αφού έλαβε χώραν δεξιώσις επ' αυτού και δοκιμαστικός πλους ανά τον Σαρωνικόν. Όλοι οι συμμετασχόντες της δεξιώσεως συνεχάρησαν θερμώς την έταιριαν Τυπάλδου δια τό ώριον πράγματι σκάφος της.

**Τά περιηγητικά πλοία**

Άποκλειστικήν σχεδόν προτίμησιν προς τό έλληνικόν έπιβατηγόν σκάφος έκδηλώνουν έφέτος τά ξένα ταξιδιολογία γραφεία, τά όποια οργανώνουν τάς περιηγήσεις των Άγγλων, των Γάλλων, των Γερμανών και των Έλβετών τουριστών εις την Έλλάδα και την ανατολικήν Μεσόγειον. Πέντε σκάφη, τά «Άγαμέμνων», «Μεντιτερράνεαν», «Δελφίνι», «Μιαούλης» και «Κολοκοτρώνης» εκτελούν ήδη ολιγοήμερους πλόας εις τάς θαλάσσιας μας, ενώ διαπραγματεύσεσι διεξάγονται δια την ναύλωσιν των ίδιων πλοίων δια περιηγητικά ταξίδια και κατά την έν συνεχεία θερινήν περίοδον.

Η καλή φήμη, την όποιαν πέρσει εξησφάλισε τό έλληνικόν έπιβατηγόν κατά την μεταφοράν εις την Έλλάδα η την περιήγησιν εις την Μεσόγειον, ξένων περιηγητών—βοηθούσης και της νομισματικής ύποτισεως—φαίνεται ότι ήρχισε να αποδίδη άξιολόγους καρπούς. Σημαντικώς πρόκειται να ένισχυθη η διερχομένη χρονία κρίσιν έπιβατηγός ναυτιλια από την έκτακτον αυτήν άπασχόλησιν ώρισμένων πλοίων της κατά τό θέρος, ενώ εξ άλλου διασφαλίζεται κατά των καλύτερων τρόπων η διοχέτεσις του ύπάρχοντος έφέτος σημαντικού τουριστικού ρεύματος από την Δυτικήν Ευρώπην προς την Έλλάδα.

Ό περισσότερο, όχι όμως και άδικαιολογητως, αισιόδοξος, θα ήδύματο να ίδη εις την έπιτυχή αυτήν έπίδοσιν του έπιβατηγού μας πλοίου την άπαρξιν δημιουργίας ενός νέου κλάδου της ναυτικής έπιχειρήσεως, του τουριστικού σκάφους. Συγκεκριμένως, θα ήτο δυνατόν, ένα, δύο η τρία πιθανώς, κατάλληλα πλοία, να έχρησιμοποιούντο ως ειδικά περιηγητικά ανά τάς γύρω μας θαλάσσιας.

Τά άποτελέσματα της καινοτομίας αυτής θα πρέπει να είναι ιδιαίτερος άξιόλογος. Θα ανταποκρίνονται, κατ' αρχήν, καλύτερον εις τον προορισμόν των τα σκάφη αυτα, μόνιμως προς τοϋτο διατιθέμενα, αφού βεβαίως καταλλήλως διασκευασθούν, ενώ συγχρόνως θα άποσυμφορηθουν πως αι άκτοπλα και γραμμάι, χωρίς να μειωθη ο αριθμός των έπιβατηγών μονάδων. Τά ειδικά δια «κρουαζιέρας» πλοία, θα ήμπορούν ανά πάσαν στιγμήν να καλύψουν οιαδήποτε άνάγκην των έσωτερικών θαλασσιών συγκοινωνιών μας, διότι θα εύρίσκονται πάντοτε εις κατάστασιν ένεργείας.

Πληροφορούμεθα ότι τό θέμα τοϋτο σοβαρώς άντιμετωπίζεται από μίαν άκτοπλοϊκήν έταιριαν, ήτις σκοπεύει να προχωρήση εις την πραγμάτωσιν του, εύθως ως διαπιστώθη κατά την έφετεινήν θερινήν περίοδον, ότι η προτίμησις των ξένων δια τό έλληνικων έπιβατηγών σκάφος καθίσταται σταθερωτέρα.

**Όρθοτάτη ένεργεια**

Τό περί του Πλοιάρχου—Λιμενικού κ. Κανακάκη σημείωμα της στήλης αυτής προεκάλεσε την κατωθι άπάντησιν του κ. Ύπουργού της Ναυτιλίας.

Κύριε Διευθυντά,  
Εις άπάντησιν σχολίου σας υπό τον τίτλον «Δια τον κ. Μαρινάκην» δημοσιευθέντος εις τό υπ' αριθ. 452)211)1.4.1954 φύλλον του έγκρίτου περιοδικού σας, έχομεν την τιμήν να πληροφορησωμεν ύμάς, ότι ο Πλοίαρχος—Λιμενικός Ε. ΚΑΝΑΚΑΚΗΣ ήτρηστο και έλαβε διαθεσιμότητα λήγουσαν την 18ην Άπριλίου 1954, επί τη λήξει της όποίας διετάχθη ήδη να παρουσιασθή εις Υ.Ε.Ν. προς άνάληψιν ύπηρεσίας και πρό της δημοσιεύσεως του σχολίου σας.

Έν Άθήναις τη 7 Άπριλίου 1954.

Ό Ύπουργός  
Ε. ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ

**«Ό Οίκος του Ναύτου» της Σύρου**

Άπό μνηών πολλών άπεφασίσθη η σύστασις παραστήματος του «Όίκου του Ναύτου» και εις την ναυτικωτάτην Σύρον. Ό Δήμος της Έρμούπολης παρεχώρησεν εν καιρώ τό οίκημα, όπερ και διασκευασθη καταλλήλως. Έκτοτε ουδέμια άλλη ένεργεια έπεσημάνθη, δια να ίδωμεν παρεχομένην και εις τάς πολλάς ναυτεργατικας οικογενείας της Σύρου την ίατροφαρμακευτικήν περιθαλψιν, της όποίας έχουν τόσην άνάγκην.

Ν' αποδώσωμεν την καθυστέρησιν εις ναχέλειαν της σκέψεως και της ένεργείας της διοικήσεως του «Όίκου του Ναύτου» η εις την άπροθυμίαν του ύπουργείου να εκπληρωση την οίαν έχει αναλάβει προς τον ναυτικόν κόσμον της Σύρου υποχρέωσιν; Θέλομεν να πιστεώσωμεν μάλλον τό ποσόν, όποτε και θα πρέπει άνωθεν να προέλθη η διαταγή προς τον «Όίκον του Ναύτου» δια την άμεσον σύστασιν του παραστήματος, αφού βεβαίως δεχθη η διοίκησις του και την έπικρισιν δια την σημειωθείσαν καθυστέρησιν.

stop  
scale  
in your boilers

**Σταματήσατε τάς καθαλατώσεις έντός των λεβήτων**

- ΔΙΑΦΥΛΑΞΑΤΕ ΤΟΥΣ ΛΕΒΗΤΑΣ ΣΑΣ ΚΑΘΑΡΟΥΣ, έλευθέρους καθαλατώσεων και σκαριάσεως δια των χημικών της DEARBORN.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ Νοs 66, 77 ΚΑΙ 88: Δια τον έλεγχον καθαλατώσεων, καθιζημάτων, ελάττωσιν σκληρότητος και διατήρησιν αλκαλικότητος.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ Νο 700: Έλέγχει Ρh έξυδατώσεως. Προλαμβάνει την σκαριασιν των σωληνώσεων έπιστροφής, δια της προσθήκης του χημικού τούτου εις τό ύδωρ των λεβήτων.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ Νο 659: Άντιαναδραστική σύνθεσις προς ποιοτικήν καλλιτέρευσιν του άτμου, έπιτρέπουσα ύψηλοτέραν συμπύκνωσιν.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ Νο 134: Δια την ταχειάν άπομάκρυνσιν των καθαλατώσεων από τους προθερμαντήρας, λέβητας, βραστήρας και τά συστήματα ψύξεως. Προστατεύει τά μέταλλα.

DEARBORN CHEMICAL COMPANY

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

## Τό οικονομικόν νοικοκύρεμα

Είς τόν οικονομικόν τομέα εναργέστερον καταφαίνεται ή επιτυχής προσπάθεια, ήτις κατέβληθη κατά τό τελευταίον ωσοκαμητον διάστημα, δια να νοικοκυρευθώ ο λιμην.

Οι αριθμοί βοηθούν να αντιληφθώ τις και να διακριθώ την έκτασιν μιας απιστευτου διασπαθείσεως χρημάτων, ή οποία κατά τας προηγουμένας διοικήσεις και επί ετη, ελαφραν χωραν εις τον 'Όργανισμον, ενώ παρεχεται ταυτοχρονως η συνάπτεισ να εκτιμηθώ τό αποτέλεσμα της σημερινής λελογισμένης και έντιμου διαχειρίσεως των εσόδων του λιμένος.

Δι' όκτώ συγκεκριμένα κονδύλια — αναφέρεται τό παράδειγμα τούτο ως τό πλέον χαρακτηριστικόν — του προϋπολογισμού του ΟΛΠ, επί διοικήσεως του κ. Μπουζανη, διετέθη τό ποσόν των 13.358.851.860 δρχ., εναντι ποσού 2.877.521.319 δρχ. τό οποίον ενέγραψεν εις τον προϋπολογισμόν της δια τας αυτάς πιστώσεις, η παρούσα διοίκεισ. 'Εκπληκτική διαφορά ανερχομένη εις τό ποσόν των 10.481.330.541 δρχ. ή οποία προέκυψεν από μιαν γενναίαν περιστολήν υπερόγκων δαπανων, αίτινες, ως απειοχθώ, μονον την κομματικην συναλλαγήν εξυπηρετουν, ενώ απειράγους την καταστροφήν του λιμένος δια της δημιουργίας πανυψηλου κόστους εις τας φορτοεκφορτώσεις.

Η επιτυχέσεισ μεγίστη αυτη περισυλλογή εις τά οικονομικά του 'Όργανισμου, παρέσχε την δυνατότητα αφ' ενός μεν να αντιμετωπισθώ εντός μιας και μονης οικονομικής χρήσεως, απαιτήσεσ ανερχομεναι εις τό ποσόν των 28 δισεκατομμυρίων, αφ' ετέρου δε, να συγκεντρωθώ ένα σημαντικόν αποθεματικόν εις τα προ έτους κενά ταμεια του 'Όργανισμου. 'Αλλά τό κληρονόμηεν παθητικόν δεν ήτο τοσον, όσον εις την άρχην ύπελογισθώ. 'Ετερον δάνειον εξ 21 δισεκατομμυρίων απεκαλύφθη προ διμήνου, ότι είχε λαβεί ο ΟΛΠ από τό δημόσιον ταμείον, υπό την μορφήν προκαταβολών προς αντιμετώπισιν επείγουσών αναγκών του. 'Μήν και του δανείου αυτου ή τακτοποίησισ αντιμετωπίζεται.

Εντός της τρεχούσης οικονομικής χρήσεως ελπίζεται να καταβληθώ εις τό δημόσιον εξ δισεκατομμυρια να συμψηφισθώ δε, εκ παλαιών οφειλών του δημόσιου προς τον ΟΛΠ, ένα έτερον ποσόν δεκά δισεκατομμυρίων, ώστε ή νέα οικονομική χρήσις να μη βαρυνθώ δια την εξόφλησιν πλέον των παλαιών αμαρτιών του 'Όργανισμου, παρά μονον με πέντε εν όλω δισεκατομμύρια.

Εν τώ μεταξύ τό εκ 30 περίπου δισεκατομμυρίων δρχ. συγκεντρωθέν άποθεματικόν δεν είναι δυνατόν να άπορροφηθώ από τα υπό έκτέλεσιν έργα κατά την έφετινήν περιόδον. Διά τούτο μελετάται τό ενδεχόμενον όπως μεταφερθώ εις την νέαν χρήσιν ένα κονδύλιον εκ δεκά δισεκατομμυρίων, προκειμένου να διατεθώ δια την έκτέλεσιν των δια τό προσεχέσ έτος προγραμματισθέντων αξιολόγων λιμενικών έργων. 'Ελπίζεται να διασφαλισθώ ούτω βασικώς ή έκτέλεσις των έργων αυτών (μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και ή κατασκευή της μονίμου παρά τό παλαιόν Τελωνείον αποβάθρας) και εις την περίπτωσιν άκόμη, καθ' ήν ήβηλον εμφανισθώ άπρόδλεπτοι οικονομικοί δυσχέρειαι. 'Εφ' όσον, όμως, ή οικονομική κατάστασις του λιμένος, ως αναμένεται, ήβηλεν έξελιχθώ καλώς τότε με τό διαφυλαττόμενον ποσόν θα καταστή δυνατόν να διευρυνθώ, έτι περισσότερον τό πρόγραμμα της τεχνικής αναμορφώσεως του λιμένος.

## Τό νέον τιμολόγιον του Ο.Λ.Π.

Μετά μακράν μελέτην καθηρίσθη, ως άρμοδίως πληροφορούμεθα, τό νέον τιμολόγιον φορτοεκφορτώσεων του λιμένος, τό οποίον εντός του τρέχοντος μηνός θα εισαχθώ προς έγκρισιν εις τό διοικητικόν συμβούλιον του ΟΛΠ.

Δύο είναι τά κύρια χαρακτηριστικά του νέου «καταστατικού χάρτου της εν τώ λιμένι εργασίας»: Η κατάργησις αφ' ενός της πληθώρας των ισχυόντων σήμερον ποικίλων και πολυπλόκων τιμολογίων, εις τών οποίων τόση σύγχυσις και τόσαυτή καθυστέρησις επέρχεται εις τας φορτοεκφορτώσεις και ή διευρύνσις αφ' ετέρου των χρονικών όριων της κανονικής εργασίας εις τον λιμένα, ήτις άδιακόπως θα συνεχίζεται από της 3ης πρωίνης μέχρι και της 3ης νυκτερινής. 'Εντός δηλαδή του δωδεκαώρου θα κινηται τό όκτάωρον της εργασίας και ούτω δεν θα καταβάλλωνται έξτρα άμοιβάι, εξασφαλιζόμενης της ίσης και λελογισμένης μεταχειρίσεως πάντων των εις τον λιμένα συναλλασσομένων. 'Ελπίζεται, ότι τό νέον τιμολόγιον θα είναι δυνατόν να ισχύσει από του προσεχούς μηνός.

## Διά να ολοκληρωθώ ή προσπάθεια

Λήγει τον τρέχοντα μήνα ή θητεία της παρούσης διοικήσεως του ΟΛΠ. Δημιουργική ύπρηξεν ή αναπτυχέσεισ παρ' αυτης δραστηριότης. Οί κ.κ. Βελούζος και 'Αναστασάτος καθνήλωσαν τό μικρόν σχετικώς διάστημα του ενός έτους προς τό καλόν του λιμένος. Αί στήλαι αυται κατά παράδοσιν παρακολουθούσαι μετά τεταμένην προσοχήν της εξέλιξιν των λιμενικών μας πραγμάτων, όφείλου να τό αναγνωρίσουν. Πρωτοβουλία ριζοσπαστικαί τώ όντι ανεπτυχθώσαν δια να αντιμετωπισθώ ή κρίσις, ή οποία ήπειλίσει προς στιγμήν με τελείαν άπονεκρω-

σιν τον πρώτον ελληνικόν λιμένα. Και αί άγαθαί συνέπειαι εκ της δραστηριότητος αυτης δεν ήρghσαν να καταφανών. Οί παρασιτικοί λιμενισκοί της περιοχής του Λαυονικου εν μια σχεδόν νυκτι έξησαν σήσων και ή διαρρουσα έμπεροεματικη κίνησις, επαναδιωχέυθεισ εις τον Πειραιά, όχι μονον απέτρεψε τον κίνδυνον της κρίσεως, άλλ' έβασε και τας προϋποθέσεισ δια την λιμενικήν προαγωγήν.

Κατά τό διάστημα αυτό, ελήφθησαν βεβαίως και μέτρα τινά έσπουδή. 'Ισως να εχρειάζετο ή πλέον προσεκτική μελέτη των. Εύτιχώς, όμως, ότι τά μετρα αυτά απέτέλεσαν την εξάρτησιν, ήτις και δε ήλλοίωσε την γενικην διαπίστωσιν, συμφώνως με την όποιαν ή παρούσα διοίκεισις του ΟΛΠ έσημείωσεν αναμνησθητων επιτυχών. 'Εφήρμισσε δραστηρίαν, έντιμον, άκομμάτιστον και σώφρονα πολιτικήν.

Τό διαρρουσαν έτος δεν ήτο δυνατόν να άσκήσθω δια την ολοκλήρωσιν της επιτυχίας αυτης. Και οι πλέον αισιόδοξοί την καλήν και μενον άρχην άνέμενον να πραγματοποιήσθω ή νέα διοίκεισις. 'Όμως αυτ' επροχώρησε, παρ' έλπίδα, περισσότερον, διανύσασα τό ήμισον περίπου του ουσκολου δρόμου της πλήρους λιμενικής ανασυγκροτήσεως, ώστ' ένα εισέτι έτος να της άσκήσθω δια να επιτύχθω τό καλόν όριστικόν άπετέλεσμα. Η πίστωσις αυτη ήτο χρόνον, θα πρέπει να παρασχεθώ σί μερον εις την παρούσαν διοίκεισιν του ΟΛΠ. Αί λήγουσαι συμβάσεισ του Προέδρου και του Γενικού Διευθυντου θα πρέπει να άνανεωθών ώστε να μη διακοπή ή έντασις και να μη χαλαρωθώ ό ρυθμόσ της καταβολόμενης προσπάθειας. 'Ακόμη και εις την περίπτωσιν καθ' ή τ' άρμόδιον ύπουργείον εξησφαλίξεν ικανώτερα και πλέον κατάλληλα πρόσωπα δια να τά θέσθω επί κεφαλής του ΟΛΠ και πάλιν ή άλλωσ δεν θα ήτο ένδεδειγμένη. Η άπλή και μονον διαφορά διοικητικής νοσ τροπίαι θα ήτο ικανή να παλινδρομήσθω επικινδύνως την σημειωθείσαν ανάπτυξιν. Η εξ ύπαοχής άλλωσ τε θεώρησις των προβλημάτων του πειραικού λιμένος — αναγκαία δια πάσαν νέαν διοίκεισιν — θα άπαιτήσθω άπόλειπον πολυτίμου χρόνον, τον οποίον οι σημερον διοικουτες, είναι φυσικόν, δημιουργικώτερον να διαδίσουν. 'Ο άρμόδιος 'Υπουργός, ως άποφασισή επί του άνακύψαντος τυπικού άλλωσ τε θέματος, με την εύρύτητα αντίληψεως, ήτις τον χαρακτηρίζει.

## Περι μίαν ανέλκυσιν

Πόσαν έκτεθειμένη εις τον προκλητικόν άνταγωνισμόν των ξένων παραμένει ή δραστηριότης της ελληνικής ναυαγοσωστικής επιχείρησεως εντός των ελληνικών υδάτων ή, ακριβέστερον, εντός αυτης ταύτης τή αιγιαλιτίδος ζώνης, χαρακτηριστικώς καταδεικνύεται από τά διαδραματισθέντα πρό ήμερών περι την ανέλκυσιν του εις τον όρμον Καλλω νησιος παραράξαντος γερμανικού «Μαρμαράς». 'Οξεία διαφορά ανεφύ μεταξύ της 'Ενώσεως ελληνικών ρυμουλκων και ναυαγοσωστικών κο της σουηδικής εταιρίας, της διατηρούσης εις τον λιμένα Πειραιώς τ' ναυαγοσωστικόν της «Ηρακλής». 'Ηξίωσεν αυτη όπως αναλάβη τή ανέλκυσιν του εν λόγω σκάφους, παρά τό γεγονός ότι τό ελληνικόν ναυαγοσωστικόν εύρέθη δώδεκα ώρας ενωρίτερον εις τό σημείον της προσοράξεως και παρ' τας κειμενάς ελληνικάσ διατάξεισ, αί όποιαί θα έβδ να έγινόντο σεβασταί υπό μιάς ζήνης εταιρίας, ή όποια τοιαύτης άψώγου φιλοεργίας τυγχάνει από ετών εις την χώραν μας. 'Απτηθήσαν έντονα διαδήματα των ενδιαφερομένων ναυαγοσωστικών επιχειρήσεων δραστηρία επέμβασις του ύπουργείου Ναυτιλιας, ως και ή άκαμπτο όσον και τόλμηρά επιμονή του πλοίαρχου του ναυαγοσωστικού «Λουκάσ Μάτσαρ», δια να εξαγκασθώ τό σουηδικόν ναυαγοσωστικόν «Ηρακλής» και παραιτηθώ από την παράλογον διεκδικησιν του.

Τό ιστορικόν του δημιουργηθέντος ζητήματος, δια τό οποίον και ρηματικαί διακοινώσεσις έγινόντο υπό της σουηδικής και της γερμανικής πρεσβείας προς τό ύπουργείον των 'Εξωτερικών, έχει εν όλίγοις ως έξηξ: Την 29ην Μαρτίου προσήραξεν εις άμωδή βυθόν εις τον όρμον τή Καλλονής τό γερμανικόν φορτηγόν γραμμής «Μαρμαράς». Αύθημερόν έβασε πλησιον του, δια να του παρασχή βοήθειαν, τό παρά την Σκιάθον άσχολούμενον με την ανέλκυσιν του ά)π «Τερψιχόρη» ναυαγοσωστικόν «Λουκάσ Μάτσαρ». 'Ο πλοίαρχος του προσοράξαντος γερμανικού ενώ ήρνήθη να δεχθώ την προσφερομένην υπό του ελληνικού ναυαγοσωστικού βοήθειαν, έδέχθη τας υπηρεσιας υπό τόσ καταφθάσαντισ μετη την παρέλευσιν δωδεκαώρου σουηδικού ναυαγοσωστικού «Ηρακλής». 'Οά πρέπει να σημειωθώ, ότι εις τό δεύτερον αυτό ναυαγοσωστικόν είχε ανατεθώ ή ανέλκυσις του «Μαρμαρά», κατόπιν συνεννοήσεως μεταξύ τή εν Βρεμψ έδρευούσης πλοιοκτητριας εταιρίας. Εις τό σημείον αυτό, όμως, εκδηλούται έντονος ή αντίδρασις των ενδιαφερομένων ελληνικών ναυαγοσωστικών εταιριών, αί όποιαί είχαν την γνώμην ότι ή διη εργασία θα έπρεπε να διαφυλαχθώ υπέρ των ελληνικών ναυαγοσωστικών, ώ έχουσα καθαρώς ρυμουλκητικόν χαρακτήρα. Δι' ύπομνηματίσ των πρό τό ύπουργείον Ναυτιλιας ελήθησαν όπως άπαγορευθώ ή άποδοχή υπι του γερμανικού σκάφους των υπηρεσιών του ξένου ναυαγοσωστικού, βάσει του 'Αν. Νόμου 5911)35, όστις σαφώς όρίζει: «'Επιτρέπεται ει τά υπό ζήνην σημαίαν ρυμουλκά, όπως ενεργώσι τας εν παραγράφω του άρθρου 2 πράξεισ, όσάκις εκ της μη άμέσου επέμβασέως των και δια της παρελευσεως του αναγκαιοτάτου χρόνου δια την προσέλευσιν καταλλήλου ελληνικού πλοίου ύφίσταται άμεσος κίνδυνος δια τό ναυά»

# JAMES PATRICK SHIPPING COMPANY

SHIPOWNERS—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—

γνια». Είς τὸ ἐν λόγω ὑπόμνημα τῆς Ἐνώσεως ἑλληνικῶν ναυαγοσω-  
 τικῶν καὶ ρυμουλκῶν ἀναφέρεται συγκεκριμένως: «Ἐπί τῆς εἰδικῆς  
 περιπτώσεως τοῦ ἀ)π «Μαρμαράς», φρονούμεν, ὅτι θὰ πρέπει νὰ ἐφαρμο-  
 θῶν αἱ διατάξεις τοῦ Α.Ν.τοῦ 1935,διότι ὄχι μόνον κατάστασις ἐξαιρετι-  
 κῆς ἀνάγκης δὲν ὑφίσταται, ἀλλὰ καὶ τὸ σύνολον τῶν ἐργασιῶν, αἵτινες  
 εἰς ἀπαιτηθῶν εἶναι φύσεως καθαρῶς ρυμουλκτικῆς, περιλαμβανόμε-  
 ναι ἀπολύτως ἐν τῇ ἐνοσίᾳ τοῦ νόμου. Γνωστοῦ ὅντος, ὅτι πρόκειται περὶ  
 πλοίου ἀπλῶς προσαράξαντος εἰς ἀσφαλῆ βυθόν, ἡ ἀπελευθέρωσις του  
 εἰς γίνῃ μόνον δι' ἔλξεως, δηλαδὴ διὰ ρυμουλκῆσεως, ἥτις καὶ ὑπὸ τὴν  
 τρενωπότεραν καὶ πλέον δυσμενῆ ἐρμηνείαν τοῦ νόμου, ἐπιφυλάσσεται δια  
 τὰ ἑλληνικὰ ρυμουλκὰ».

Ἡ ἐπί τούτῳ προκειμένην γνωμῆναις τοῦ νομικοῦ συμβούλου τοῦ ὑ-  
 ποπουργείου Ναυτιλίας κ. Κωνσταντίνου, μὴ συμφωνοῦσα μὲ τὴν ὡς ἄνω ἁ-  
 ποφιν, εἶναι γεγονός ὅτι κατέστησε δυσχερεστέραν τὴν λύσιν τοῦ δημι-  
 ουργηθέντος ζητήματος. Ἐν τῷ μεταξὺ τῷ σουηδικῶν ναυαγοσωστικῶν  
 ἐπεχείρησε νὰ ἀνεγκύθη τὸ γερμανικὸν σκάφος, ἀνευ ἀποτελέσματος,  
 παρεμποδισθὲν ἐπιμόνος ὑπὸ τοῦ ἐκεῖ παραμένοντος πάντοτε ναυαγο-  
 σωστικοῦ «Λουκάς Μάτσας». Ἐχρεώσθη ἡ ἀμεσὸς παρέμβασις τοῦ τέ-  
 λους ὑπουργοῦ κ. Μαρινάκη, διὰ νὰ διευθετηθῇ τελικῶς τὸ ζήτημα καὶ  
 συμφωνῶν μὲ τὰς ἀπόψεις τῶν ἑλληνικῶν ἐταιριῶν. Ὑπὸ τοῦ κ. Μαρινά-  
 κη ἀπεστάλη ἡ ἀκόλουθος τηλεγραφικὴ διαταγὴ πρὸς τὸν λιμενάρχην  
 Μυτιλήνης: «Μεταβῆτε ἀμέσως εἰς Καλλονὴν καὶ ἐξετάσατε περιπτώσιν  
 τοῦ προσηραγμένου ἀ)π «Μαρμαράς». Ἐάν ἀπαιτῆται ρυμουλκῆσις τοῦ  
 σκάφους, ἐφαρμόσατε τὸν Α. Ν. 1911)35 «περὶ ρυμουλκῆσεως εἰς τὴν  
 αἰγιαλιτίδα ζώνην», ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι δὲν ὑπάρχει ἀνάγκη ναυα-  
 γοσωστικῶν ἐργασιῶν».

Ὁ πλοίαρχος τοῦ σουηδικοῦ ναυαγοσωστικοῦ, παρὰ τὴν ὡς ἄνω δι-  
 αταγὴν τοῦ ὑπουργοῦ καὶ τὰς σαφῆς ἐντολὰς τοῦ λιμενάρχου, ἐξηκολού-  
 θησεν ἐπιμένων, ὅπως οὗτος ἀναλάβῃ τὴν ἐργασίαν διὰ τὴν ἀνέλκυ-  
 σιν τοῦ προσαράξαντος σκάφους. Τοιαύτη ἦτο ἡ πίεσις τὴν ὁποίαν ἡ-  
 σκησεν οὗτος ἐπὶ τοῦ πλοίαρχου τοῦ γερμανικοῦ σκάφους, ὥστε νὰ ζη-  
 τηθῇ ἀπὸ τὰς λιμενικὰς ἀρχάς, ὅπως τοῦ ἀπαγορευθῇ ἡ ἀνοδος ἐπὶ τοῦ  
 προσηραγμένου πλοίου.

Τὸ ἀ)π «Μαρμαράς» ἀνεγκύσθη τελικῶς ὑπὸ τεσσάρων ἑλληνικῶν  
 ναυαγοσωστικῶν καὶ ἀφού ἐξεφορτώθησαν 900 τόν. ἐκ τοῦ φορτίου του.

**Εἰς τὸν Παναμᾶν**

Ἡ Ἑλλάς εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ Κολὸν τοῦ Παναμᾶ ἐπαξίως ἀντεπρο-  
 σωπεύθη. Τὸ περίπτερόν της ἔλαβε τὸ δεύτερον βραβεῖον καὶ χώρα μακρο-  
 κριναι τῆς Κεντρῶσας Ἀμερικῆς ἐπιηροφηρήθησαν ὅτι ὁ Ἕλλην δὲν εἶ-  
 ναι μόνον θαλασσοπόρος, ἀλλὰ καὶ βιομήχανος καὶ ἔμπορος.

Ἡ ἐπιτυχία ὀφείλεται κατὰ μέγιστον μέρος, ἀνεξαρτήτως τῆς πολυ-  
 τίμου συμβολῆς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου Πειραιῶς, εἰς τὴν εὐ-  
 γενικὴν, ὅσον καὶ πατριωτικὴν πρωτοβουλίαν τοῦ μεγάλου ἔμπορικοῦ  
 Οἴκου Ταγκαροπούλου. Ὁ εἰς ἐκ τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Ταγκαροπούλου,  
 τῶν ἄριστα ἐγκατεστημένων εἰς Παναμᾶν ὁμογενῶν μας, προέτεινε, κα-  
 τὰ τὴν ἐδῶ παραμονὴν του, τὴν συμμετοχὴν καὶ τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν  
 ἔκθεσιν τοῦ Παναμᾶ. Χάρης εἰς τὰς ἐπιμόρους προσπάθειάς του, τὸ ἑλ-  
 ληνικὸν περίπτερον ἐκρίθη ἀπὸ ὅλους ὡς ἓνα ἀπὸ τὰ πλουσιώτερα εἰς  
 ἔκθευατα καὶ τὰ καλύτερον ὀργανωμένα.

**Ἡ νέα σπογγαλιευτικὴ περίοδος**

Ἐπὶ καλὰς προϋποθέσεις ἤνοιξεν ἡ νέα σπογγαλιευτικὴ περίοδος  
 καὶ ἤρχισεν ἤδη ὁ ἀπόπλους τῶν πρώτων σπογγαλιευτικῶν μας διὰ τὰ  
 βορειοαφρικανικὰ παράλια. Διὰ πρώτην φοράν μετὰ τὸν πόλεμον τὰ  
 ἑλληνικὰ σκάφη ἐξεκίνησαν χωρὶς τὴν παραμικρὰν καθυστέρησιν καὶ  
 διὰ πρώτην φοράν μὲ ἀνεσιν ὀργανῶθι καὶ προπαρασκευασθῆ ἡ πολύ-  
 μνος ἐξόρησις τῶν. Ταχέως, ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Ὀκτωβρίου εἶχε  
 διευθετηθῆ τὸ σοβαρὸν θέμα τῆς χορηγήσεως ἀδειῶν ἀλιείας εἰς τὰ  
 ξένα χωρικά ὕδατα καὶ ἀπὸ τοῦ ἰδίου μηνὸς ἦτο γνωστὸς ὁ ἀριθμὸς  
 τῶν συγκροτημάτων, εἰς τὰ ὁποῖα θὰ ἐπετρέπετο ἡ κάθοδος εἰς τὰ πα-  
 ράλια τῆς Ἀφρικῆς. Καὶ οὕτω ἐδόθησαν ἐγκαιρῶς αἱ σχετικαὶ πιστώ-  
 σεις ὑπὸ τῆς Ἀγροτικῆς Τραπεζῆς καὶ ἐγκαιρῶς ἐπίσης ἤρχισεν ὁ  
 ἐφοδιασμὸς διὰ τροφίμων τῶν ὑπὸ ἐκκίνησιν συγκροτημάτων.

Ὁ ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν, τὰ ὁποῖα μετέχουν εἰς τὴν ἐφετεινὴν σπογ-  
 γαλιευτικὴν ἐκστρατείαν εἶναι, ἐξ ἄλλου, ἱκανοποιητικὸς. Ἀπέπλευ-  
 σαν ἤδη ἀπὸ τὴν Κάλυμνον διὰ τὴν Κυρηναικὴν, μετὰ τὴν τελευταίαν, εἰς  
 τὴν ὁποίαν παρέστησαν καὶ οἱ ἐξ Ἀθηνῶν ἀρμοδίοι, 24 σκάφανδρα  
 τῆς Καλύμνου, τῆς Σύμης καὶ 9 τῆς παλαιᾶς Ἑλλάδος («Ἵδρας, Αἰ-  
 γίνης, Πειραιῶς) ἐνῶ ἐντὸς τοῦ μηνὸς ἀποπλεύουν ἔτερα 10 σκάφανδρα  
 καὶ 5 γκαγκάδες τῆς Καλύμνου διὰ τὴν Τριπολιτίδα. Ἰκανοποιητικὸς  
 θὰ εἶναι ἐπίσης καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν συγκροτημάτων τῆς Λήμνου, τὰ ὁ-  
 ποῖα καὶ ἐφέτος θὰ ἀλιεύσουν εἰς τὰς ἑλληνικὰς θαλάσσας.

Μία δηλαδὴ ἀξιόλογος ἀνοδος διαπιστοῦται τελευταίως εἰς τὸν κλά-  
 δον τῆς σπογγαλιείας. Ἡ γενικωτέρα κυβερνητικὴ πολιτικὴ (νομισμα-  
 τικὴ ἀναπροσαρμογὴ) καὶ τὸ εἰδικώτερον ἐνδιαφέρον τοῦ ὑπουργείου  
 ἰσμηχανίας, ἀποτελεσματικῶς συνέβαλον, ἐντὸς ὀλίγου χρόνου, εἰς τὸ  
 νὰ ἀνορθωθῇ ἡ ἐθνικὴ αὐτὴ παραγωγικὴ δραστηριότης.

**Ὁρθοτάτη παρατήρησις**

Κύριε Διευθυντά,

Μὲ εὐνόητον ἐνδιαφέρον παρακολουθοῦμεν τὴν σταυροφορίαν τὴν ὁ-  
 ποίαν διεξάγετε ἵνα προσελκύσετε πλοῖα ὑπὸ ξένας σημαίας εἰς τὴν  
 Ἑλληνικὴν. Πολὺ ὁμως φοβοῦμεθα, ὅτι μὲ τὴν κρατούσαν εἰς ὀρισμέ-  
 νας κρατικὰς ὑπηρεσίας νοοτροπίαν, ἀδικα χάνετε τὸν καιρὸν σας καὶ  
 χρησιμοποιοῦτε τὰς στήλας τοῦ ἐκλεκτοῦ περιοδικοῦ σας διὰ νὰ πείσε-  
 τε τοὺς Ἕλληνας καὶ ξένους πλοιοκτῆτας νὰ τοποθετήσουν τὴν κυανό-  
 λευκον εἰς τὰ ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοῖα τῶν.

Εἴμεθα ἀντιπρόσωποι ἐν Λονδίνω διὰ μερικὰς ναυτικὰς παναμαϊκὰς  
 ἐταιρίας, ὡς ἐπίσης καὶ ἐταιρίας πλοίων ὑπὸ σημαίαν τῆς Κωσταρικής.  
 Πληρώνομεν τὰ διάφορα ἐξόδα τῶν πλοίων αὐτῶν εἰς τοὺς διαφόρους  
 λιμένας τῆς Εὐρώπης, Ἀφρικῆς, Ἀπὼ Ἀνατολῆς, Αὐστραλίας καὶ Νο-  
 τίου Ἀμερικῆς, ἐμβάζοντες λίρας, ἀσχέτως τοῦ νομίσματος εἰς ὃ εἰς-

πράττομεν τοὺς ναύλους. Ὅλα αὐτὰ τὰ διάφορα Κράτη τῆς Ὑδρογείου  
 τοῦ ὀνομάσαμεν πλὴν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ τοῦ Καναδά, δέχονται  
 ἐμβάσματα εἰς λίρας. Μὲ μεγάλην μας ἐκπληξιν ἐλάβομεν ἀπὸ τὸν ἀν-  
 τιπρόσωπόν μας ἐξ Ἑλλάδος ἐπιστολήν, εἰς τὴν ὁποίαν μὲς πληρο-  
 φορεῖ ὅτι διὰ τὰς ναυτεργατικὰς ἀποστολάς τῶν πλοίων ὑπὸ ξένην ση-  
 μαίαν θὰ πρέπει νὰ ἐμβάζωμεν δολλάρια. Τοῦτο, κατὰ τὴν κρίσιν μας,  
 εἶναι ὀλοτελὸς παράλογον καὶ διὰ τούτου τοῦ μέσου αἱ Ἀρχαὶ ἡ ἡ Τρά-  
 πεζα τῆς Ἑλλάδος ἐξαναγκάζουν τὰς ξένας ναυτικὰς ἐταιρίας, αἱ ὁ-  
 ποῖαι παρέχουν τὴν προτίμησιν τῶν εἰς τοὺς Ἕλληνας ναυτεργάτας,  
 ἀπὸ τούδε καὶ εἰς τὸ ἐξῆς, λόγω τῆς ἐλλείψεως δολλαρίων, νὰ προσλαμ-  
 βάνουν ξένους ἀξιωματικούς καὶ ξένα κατώτερα πληρώματα.

Εἶμαι ἀπολύτως βέβαιος πὸς αὐτὸς δὲν εἶναι ὁ κατάλληλος τρόπος  
 ἵνα προσελκύσων τὸ ἀπολλῶδες πρόβατον εἰς τὴν στάνην του. Μὲ τὸ  
 νὰ ὑποβάλωμεν τὰ παράπονά μας εἰς τὰς ἀρμοδίας ἀρχάς, δὲν ἐπιτυγ-  
 χάνομεν πάντοτε τὴν ἀνορθωσιν τῶν κακῶς κειμένων. Ἴσως δὲ ἡ δημοσιό-  
 της τῶν ἐκάστοτε παρατηρήσεών μας νὰ ἐπηρεάσῃ περισσώτερον ἡ  
 σκέψιν τῶν κρατικῶν παραγόντων. Ἡ ἐπιθυμία αὐτὴ μὰς φέρει εἰς τὴν  
 παρούσαν. Ἐλπίζομεν νὰ τὴν λάβουν ὑπ' ὄψιν οἱ ἀρμοδίοι.

Ἐάν εἰς τὸ γραφεῖόν μας ἐπιθυμοῦμεν νὰ ἀποκτήσωμεν πελατεῖαν  
 ἐφοπλιστικὴν, πρέπει νὰ παρέχωμεν εἰς τοὺς πελάτας μας κάθε δυνατὴν  
 εὐκολίαν ἀπὸ ὅλα τὰ διάφορα τμήματα τοῦ γραφείου. Οὕτω καὶ τὸ  
 Κράτος ἐάν θέλῃ πελάτας καὶ πλοῖα Ἑλληνικά, πρέπει νὰ ἐνεργούν αἱ  
 διάφοροι ὑπηρεσίαι του, ὥστε νὰ προσελκύνωνται οἱ ἔχοντες ὑπὸ ξένην  
 σημαίαν πλοῖα ἐφοπλισταί. Ἡ βία, αἱ γραφειοκρατικαὶ δυσκολίαι καὶ  
 αἱ στενοκαρδοὶ ἐνέργειαι, αἱ ἐκτὸς τῆς πραγματικότητος, δὲν χωροῦν  
 εἰς τὴν ναυτιλίαν. Τὰ πλοῖα κινουμένη. Δὲν εἶναι σπῆτια διὰ νὰ ἐξαρτῶν-  
 ται ἀπὸ τοὺς νόμους τοῦ ἐνοικιστοσασίου.

Λονδίον 31 Μαρτίου 1954.

Μεθ' ὑπολήψεως  
 MIX. ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ

Serving  
 ship and owner



LAMBERT BROTHERS  
 LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,  
 London, E.C.3.

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

Telephone - AVEnue 2000 - Telegrams - Lambert, London.  
 (Inland)-Lambert,Telex, London - International Telex No.-G.S.LN 8090)1

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ  
 ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ  
 ΠΑΡ' ΑΠΑΣΙ ΤΟΙΣ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΙΣ  
 ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 4. (ΣΤΟΑ ΡΑΖΗ)  
 ΤΗΛΕΦ. 27-433 ΑΘΗΝΑΙ

## Η ΝΕΑ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Είς τι περιοδικόν εδημοσιεύθησαν σχόλια περί της Συλλογικής Συμβάσεως της 15ης Μαρτίου ε. ε.

Η νέα Συλλογική Σύμβασις, ως και πάσα άλλη, είναι πράγματι έπιδεκτική κρίσεως απο παντα ένοιαφερίμενον. Απο της θέσεως, όπου ίσταται τις, δυναται να την κρίνη έπιφαντικώς ή να την έπικρίνη ή να την κατακρίνη. Διά μέσου των γραμμων των ημοσιευθέντων εις τό περιοδικον σχολίων, σαφως διαφαινεται έλαφρά έπικρισις, διότι τά οικονομικά έπιτεύγματα της Συλλογικής Συμβάσεως υπερ του Έλληνικού πλοίου δεν ησαν οια ανεμένοντα. Είς άλλων την αρμοδιότητα έμπιπτει ή άπαντησις, άν, βεβαίως, κριθή αναγκαία, έπί των διατυπωμένων αιτιάσεων. Τό έπί εμοί, ή νέα Συλλογική Σύμβασις, άποτέλεσα την συνισταμένη αντίθεθεμένη μοιραία οικονομικων ροπών, άποτέλει θετικον ήθικον έπίτευγμα και δεν πρέπει να περιόριζεν τό θάρρος των ηγεσιών της έφοπλιστικής και της ναυτεργατικής τάξεως, αι όποιαί, άποδύεσσαι εις τον σκοπόν, έπαμείθησαν την ευθύνην της ύπογραφής της Συλλογικής Συμβάσεως, βεβαίαι, ότι δεν θα έλειπον μερικώτερα έπικρισεις εκ μέρους μελών αμφοτέρων των συμβληθεισών τάξεων.

Και ταύτα μέν διατυπονται από γενικής έποψεως. Ειδικώτερον όμως άπαντώ έφεξής έπί νομικών τινων αιτιάσεων, σημειουμένων περαιτέρω εις τας ημοσιευθείσας έπικρισεις της Συλλογικής Συμβάσεως.

Κατά την διαπραγματευσιν ταυτης έπεδιώχθη εκ μέρους της ηγεσίας της «Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών», άλλοτε έπιτυχώς και άλλοτε άνευ άποτέλεσματος, ή απαλειψις από της παλαιάς Συμβάσεως όρων και συμφωνιών, αντίτιθέμενων εις λόμους δημοσίας τάξεως (π. χ. εις τας κειμένας διατάξεις περί συνθέσεως πληρωμάτων), ή τυπικώς μη έχοντων θέσιν εις κειμενον συλλογικής Συμβάσεως, (π. χ. τά ύπό τό κανονισμύ ρυθμιζόμενα καθήκοντα ειδικότητων κλπ.). Όπου δεν έπετευχθη ή έπιδιώχθησα απαλειψις παρομοίων όρων και συμφωνιών, λόγω των άντιρρήσεων των ναυτεργατικών οργανώσεων, προβαλλουσών τό έπιχειρήμα «οιατί να τό σήήσουμε, αφού έως τώρα δεν προσέκοψεν ή έφαρμογή του;», ή έργοδοτική τάξις άφέθη εις την κρίσιν του κυρώσαντος την Σύμβασιν Υπουργού της Έμπορικης Ναυτιλίας, νομιμώτατα μη κυρώσαντος πάν ό,τι εκειτο εκτός της νομίμου συνθέσεως, και έπί πλέον εις την έμφρονα κρίσιν των έρμηνευτών και εφαρμοστών της Συλλογικής Συμβάσεως (δικαστών και διοικητικών υπαλλήλων), διά να μη προσκόψη ή ευθύνησις των διαπραγματευσεων εις τυπικούς λόγους άρτίας νομοτεχνικής διαρθρώσεως της Συλλογικής Συμβάσεως.

Ειδικώτερα αιτίαισι διατυπούται, διατί έγινε δεκτή ή διάταξις του κεφ. ΙΣΤ' παρ. 1 της Συλλ. Συμβάσεως, διά της όποιας έμονοπωλήθη ή ναυτική εργασία υπό των μελών της Π.Ν.Ο. Η έπανάληψις παρομοίας διατάξεως εν τη νέα Συλλογική Συμβάσει έζητήθη έπιμόνας υπό της Π.Ν.Ο. και έγένετο δεκτή υπό της «Ένώσεως Έφοπλιστών», ως τελείως ανώδιονος διά την έργοδοτικήν τάξιν.

Άληθώς κατά τον Α.Ν. 3276)1945 «περί Συλλογικών Συμβάσεων εν τη ναυτική εργασία», αι Συλλογικαί Συμβάσεις συνάπτονται μεταξύ οργανώσεων έφοπλιστικών και οργανώσεων εργατών θαλάσσης εκ των κρινόμενων έλευθερίας υπό του Υπουργού της Έμπορικης Ναυτιλίας, ως περισσότερον αντιπροσωπευτικών. Κατά τό άρθρον 5 του ίδιου Α.Ν., Συλλογικαί Συμβάσεις, συναφθείασι συμφώνως προς τους όρισμους τούτου, έφ' όσον ήθελον κυρωθή δι' άποφάσεως του Υπουργού της Έμπορικης Ναυτιλίας, θεωρούται ισχυραί και δεσμεύουσι κατά την έν αυταίς χρονικήν διάρκειαν και οιασδήποτε τυχόν άλλας υφισταμένας έργοδοτικές ή εργατικές οργανώσεις, ως και άπαντας έν γενεί τους Έλληνας πλοιοκτήτας και εργατάς θαλάσσης, πληρώματα πλοίων άνηκόντων εις την κατηγορίαν, ήτις προεδλέθη υπό των Συλλογικών Συμβάσεων. Η Συλλογική όθεν Σύμβασις ρυθμιζει τας έπί μέρους συμβάσεις ναυτικής εργασίας των ναυτικών πασών των οργανώσεων, έφ' όσον πρόκειται περί πλοίων άνω των 4.500 τόνων D.W.

Τούτων ούτως έχόντων κατά νόμον, ή συμφωνία περί καταρτίσεως των πληρωμάτων των πλοίων εκ των τακτικών μελών των συμβαλλομένων ναυτικών οργανώσεων συνιστά θεμιτήν ρήτραν προτιμήσεως ύπερ των μελών της Π.Ν.Ο., με άπόλυτον τό δικαίωμα της έκλογής υπό του πλοιοκτήτου, συμφώνως προς την τελικήν διάταξιν του κεφ. ΙΣΤ' παρ. 1 της Συλλογικής Συμβάσεως, αρμονικώς κειμένην άφ' ενός μέν προς τό άρθρ. 312 του Έ.μ.π. Ν. περί της εκλογής των ναυτών υπό του πλοίαρχου, άφ' έτέρου δε προς τό άρθρ. 6 της διεθνούς συμβάσεως της Γενεύης, της κυρωθείσης διά του νόμου 4369)1929, καθ' ό ό έφοπλιστής έχει τό δικαίωμα της εκλογής του πληρώματος αυτού.

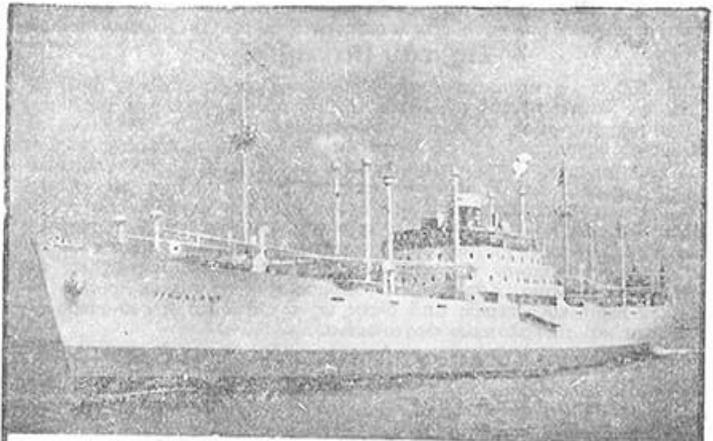
Άλλά και άν κριθή τυχόν ως αντισυνταγματική ή ως άνω περί προτιμήσεως ειδική συμφωνία, αυτή θα είναι άνίσχυρος, με συνέπειαν να ευρυνθη τό δικαίωμα έπιλογής του πλοιοκτήτου ου μόνον έπί των μελών της Π.Ν.Ο., αλλά και έπί των μελών άλλων ναυτεργατικών οργανώσεων. Διά τον λόγον τούτον ό νομικός σύμβουλος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών απέσυγε να ανακινήση παρόμοιον νομικόν ζήτημα, άμφιδόλου πρακτικής άξίας διά τους πλοιοκτήτας.

Είς τό αυτό ως άνω άρθρον του έπικρίνοντος περιοδικού σημειούται και ταύτα: «Και τί θα γίνη με τους μηχανικούς, οι όποιοί δεν έδέχθησαν να ύπογράψουν νέαν συλλογικήν σύμβασιν; Όά έχωμεν καθεστώς έλευθερίας Κερκύρας ή τους όρους της εργασίας των θα καθορίση τό

Κράτος; Και πώς θα γίνη αυτό; Δι' άποφάσεως του Υπουργού ή δι διαιτησίας; Είμεθα περίεργοι να τό ίδωμεν, διότι κατά την έπιστολή φίλου μας εκ Λονδίνου, την όποιαν εδημοσιεύσαμεν εις τό προτελευταίον τεύχος, ό θεσμός της διαιτητικής έπιλύσεως συλλογικών διαφορών εν τη ναυτική εργασία έχει καταργηθή και μόνον ό Υπουργός δυναται να έπέμβη, κατά τινα δε έρευναν του ΝΟΜΙΚΟΥ, δημοσιευθείσαν εις τό προηγούμενον τεύχος μας, ό θεσμός της Διαιτησίας εξακολουθεί να ύπάρχη. Τό ζήτημα όμως είναι άν ύπαρξη και εις την ναυτικήν εργασία, διότι όσα σχήσον εις την χερσαίαν εργασία δεν ενδιαφέρουν έν προκειμένω». Η άπάντησις εις τό τίθεμενον έρώτημα δέον να είναι, ότι, Α. Ν. της 16)20 Νοεμβρίου 1935 «περί ρυθμίσεως συλλογικών διαφορών εργασίας», ως και ό Α. Ν. 1804 της 26)28 Απριλίου 1951 «περ τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων τινων του Α.Ν. 16)20 11.1953 περί ρυθμίσεως συλλογικών διαφορών εργασίας, άφορώντε χερσαίαν εργασία, ουδέμιαν έχουσιν έφαρμογήν εις την ναυτικήν εργασία, άλλ' έν προκειμένω δέον να εφαρμοζείται ή παρ. 2 του άρθρ. 3 του Α.Ν. 3276)1944, ως αντικατεστάθη υπό του άρθρ. 2 του Ν. Δ 304 της 19)19 Απριλίου 1947 «περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως του Α.Ν. 3276)1944 «περί Συλλογικών Συμβάσεων εν τη ναυτική εργασία». Κατά την έν λόγω διάταξιν, εις ήν περιπτώσιν αι οικεία οργανώσεις εργοδοτών και εργατών θαλάσσης, καλούμεναι υπό του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας, δεν ήθελον όρσει και άποστείλει έγκαίρους αντιπροσώπους των προς σύναψιν Συλλογικής Συμβάσεως ή συνερχόμενοι ούτοι δεν ήθελον συμφωνήσαι προς σύναψιν τοιαύτης, παρέχεται εις τον Υπουργόν Έμπορικης Ναυτιλίας, μετ' έξουσιοδότησιν του Υπουργικού Συμβουλίου, τό δικαίωμα, όπως καθορίζη δι' άποφάσεως του πάν θέμα εκ των αναγραφόμενων εις τό άρθρ. 1 παρ. 1 του παρόντος νόμου, ζητημάτων, των δυναμένων να ρυθμιζονται διά Συλλογικών Συμβάσεων.

Αθήναι 30 Μαρτίου 1954.

ΔΙΟΝ. Η. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ  
Δι' κηγόρος



SOL

Always at  
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOL", GOTHENBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP", GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED  
STEVEDORES OF CARGO  
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Lines &  
Tramp Owners

# ΤΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ ΠΕΡΙ ΣΥΝΘΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

## ΑΙ ΕΠΕΡΧΟΜΕΝΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ

Δημοσιεύομεν κατωτέρω τὰ πέντε Βασιλικά Διατάγματα τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν νέαν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων γὰς κατηγορίας.

«Περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν Ἑλληνικῶν φορητῶν πλοίων πρὸ 4500,01 τόννων ἰ. w. καὶ ἄνω».

### ΠΑΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παρὰ γρ. 1 τοῦ Ν. Διατάγματος 2651)53 (Φ.Ε.Κ. 297 Α) «περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων», προτάσει τοῦ ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ἰαυτιλίας Ὑπουργοῦ, μετὰ γνώμην τοῦ Γνωμοδοτικοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικῆς Ναυτικῆς καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 110)24 Φεβρουαρίου 1954 συμφωνησάμενον τὸ Συμβούλιον Ἐπικρατείας, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν.

Ἄρθρον 1ον  
Ἡ ὀργανικὴ σύνθεσις τοῦ πληρώματος Ἑλληνικῶν φορητῶν πλοίων, χωρητικότητος ἀπὸ 4500,01 τόννων ἰ. w. καὶ ἄνω ὀρίζεται ὡς ἀκολούθως:

| D. W.         | Πλοίαρχος | Ἐπιπλοίαρχος | Ἄνω ὀρχος | Δόκιμος Πλοίαρχ. |
|---------------|-----------|--------------|-----------|------------------|
| 4500.01—6500  | 1         | 1            | 1         | 1 α)             |
| 6500.01—13000 | 1         | 1            | 2         | —                |
| 3000.01—17000 | 1         | 1            | 2         | 1 α)             |

α) Δόκιμος Πλοίαρχος Σ.Ε.Ν. ἄνευ ὑπηρεσίας ἢ δόκιμος μετ' ἀπολυτήριον γυμνασίου κεκτημένος τοῦλάχιστον ἐνιαυτοῦ θάλασσιαν ὑπηρεσίαν.

| D.W.          | Ναύκληρος | Ἐυλοργός | Ναῦτα | Ναυτοπαῖδες |
|---------------|-----------|----------|-------|-------------|
| 4500.01—6500  | 1         | —        | 6     | 1           |
| 6500.01—9000  | 1         | 1 β)     | 7     | —           |
| 9000.01—13000 | 1         | 1 β)     | 7     | 1           |
| 3000.01—17000 | 1         | 1 β)     | 8     | 1           |

β) Ἐφ' ὅσον εἰς τὸν τόπον τῆς ναυτολογίας δὲν προσφέρεται πρὸς ἐργασίαν, κατὰ τοὺς συνήθεις καὶ νομίμους ὄρους ἔυλοργός, ἢ σύνθεσις λογίζεται κανονικὴ, ἐὰν προσληφθῇ ναυτὸς ἀδειούχος, ὅστις θὰ ναυτολογηθῆ καὶ θὰ μισθοδοτηθῆ ὑπὸ τὴν ἰδιότητα ταύτην (τοῦ ναυτοῦ), ἐκτελῶν καὶ χρέη ἔυλοργου καὶ θὰ παραμένῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου καθ' ἅπασαν τὴν ἀρκίαν τῆς συμβάσεώς του, πλην ἐὰν τὸ πλοῖον καταπλεύσῃ εἰς ἑλληνικὸν λιμένα, ὅποτε, προσφερομένου ἔυλοργου, λύεται ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως τοῦ ναυτοῦ.

γ) Εἰς τὰ δεξαμενόπλοια ἢ πρόσληψις ἔυλοργου δὲν εἶνε ὑποχρεωτική.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Εἰς τὴν κατηγορίαν πλοίων χωρητικότητος 9000—3000 ἰ. w. δύναται, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Πλοίαρχου, νὰ προσλαμβάνηται, ἀντὶ ναυτοπαίδος Δόκιμος Πλοίαρχος ἀπόφοιτος τῆς Σ.Ε.Ν., ἄνευ πηρεσίας, ἢ ἀπόφοιτος Γυμνασίου, κεκτημένος ἐνὸς ἐτους θάλασσιαν πηρεσίαν.

| D. W.         | Ἀ' Ἀξιωματικοὶ μηχανῆς | Β' Ἀξιωματικοὶ μηχανῆς | Γ' Ἀξιωματικοὶ μηχανῆς | Δόκιμος Μηχανικός |
|---------------|------------------------|------------------------|------------------------|-------------------|
| 4500.01—6500  | 1                      | 1                      | 1                      | 1 δ)              |
| 6500.01—9000  | 1                      | 1                      | 2                      | —                 |
| 9000.01—13000 | 1                      | 1                      | 2                      | 1                 |
| 3000.01—17000 | 1                      | 1                      | 2                      | 2                 |

δ) Κεκτημένος τοῦλάχιστον ἐξάμηνον θάλασσιαν ὑπηρεσίαν Δοκίμου μηχανικοῦ.

| D.W.           | Ἀρχιθερμασταὶ | Λιπανταὶ |
|----------------|---------------|----------|
| 4500.01—13000  | 1             | 1        |
| 13000.01—17000 | 1             | 2 α)     |

α) Εἰς τὰ δεξαμενόπλοια ὁ εἰς ἕκ τῶν λιπαντῶν ἐκτελεῖ καὶ χρέη ἀντιπλοίου (umpman).

### γ) Θερμασταὶ:

#### 1) Καύσιμος ὕλη γαιάνθρακες

Μετὰ κατώτατον ὄριον 3 θερμαστὰς καὶ ἀνώτατον ὄριον 9, ὀρίζεται εἰς ἑκάστης δι' ἐκάστην ἑστίαν. Εἰς πλοῖα καταναλίσκοντα γαιάνθρακα ἴσου Best Welsh ἄνω τῶν 20 τόννων καὶ μέχρις 25 κατὰ 24ωρον, προσθεται εἰς ἀνθρακί, ἐπὶ καταναλώσεως ἄνω τῶν 25 καὶ μέχρι 30 τόννων 2 ἀνθρακίς καὶ ἐπὶ καταναλώσεως ἄνω τῶν 30 τόννων γαιανθρακῶν κατὰ 24ωρον 3 ἀνθρακίς.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Εἰς τὰ καταναλίσκοντα κάτω τῶν 20 τόννων γαιανθρακῶν κατὰ 24ωρον πλοῖα καὶ ἔχοντα ἀνάγκην ἀνθρακῶν θὰ προσ-

λαμβάνεται ὁ κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοίαρχου καὶ Α' μηχανικοῦ ἀπαραίτητος ἀριθμὸς τοιούτων.

| Ἀριθμὸς ἑστιῶν | Καύσιμος ὕλη πετρελαίου | Θερμασταὶ | Καθαρισταὶ |
|----------------|-------------------------|-----------|------------|
| Μέχρις 9       | 3                       | 3         | 1          |
| Ἄνω τῶν 9      | 3                       | 3         | 2          |

Εἰς πλοῖα μετὰ διπλοῦν λεητοστασίον διπλασιάζεται ὁ ἀριθμὸς τῶν θερμαστῶν, οὐχὶ ὅμως, καὶ τῶν καθαριστῶν.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Διευκρινίζεται, ὅτι οἱ καθαρισταὶ δέον νὰ εἶνε ἀδειούχοι θερμασταὶ, ἐφ' ὅσον προσφέρονται τοιούτοι.

### 4. Μηχαναὶ Ἐσωτερικῆς Καύσεως

Ἡ εἰς ἀξιωματικούς καὶ κατώτερον πλήρωμα σύνθεσις τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς τῶν διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως κινουμένων φορητῶν πλοίων ὀρίζεται ἐν τοῖς ἐπομένοις πίναξιν:

| Κατηγορία πλοίων | Κατὰ δύναμιν μηχανῶν | Μηχανικοὶ ἐσωτ. καύσ. | Μηχανοδηγοὶ | Δόκιμοι Μηχαν. | Καθαρισταὶ |
|------------------|----------------------|-----------------------|-------------|----------------|------------|
| Κατηγορία πλοίων | κατὰ δύναμιν μηχανῶν | Μηχανικοὶ ἐσωτ. καύσ. | Μηχανοδηγοὶ | Δόκιμοι Μηχαν. | Καθαρισταὶ |
| Ἡ. Ρ.)           | Α'                   | Β'                    | Γ'          | Α'             | Β'         |
| 600—1500         | 1                    | 1                     | 1           | 1              | —          |
| 1501—2500        | 1                    | 1                     | 2           | 1              | 1          |
| 2501—5000        | 1                    | 1                     | 2           | 1              | 2          |
| 5001—8000        | 1                    | 1                     | 2           | 1              | 2          |
| 8000 καὶ ἄνω     | 1                    | 1                     | 2           | 1              | 2          |

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: α) Εἰς τὰς θέσεις τῶν καθαριστῶν θὰ ναυτολογηθῶνται πτυχιούχοι λιπαντῶν ἢ ἀδειούχοι θερμασταὶ ἐφ' ὅσον προσφέρονται τοιούτοι.

β) Ἐὰν τὸ πλοῖον φέρῃ βοηθητικὸν ἀτμοδόμητα, προστίθεται εἰς θερμαστῆς.

### β) Πλοῖα μετὰ δύο μηχανῶν (Συνεχόμενα Μηχανοστάσια) (Προσωπικὸν δι' ἀμφοτέρας τὰς μηχανῶν)

| Κατηγορία πλοίων | Κατὰ δύναμιν ἐκάστης μηχανῆς | Μηχανικοὶ ἐσωτ. καύσ. | Μηχανοδηγοὶ | Δόκιμοι Μηχαν. | Καθαρισταὶ |
|------------------|------------------------------|-----------------------|-------------|----------------|------------|
| Κατηγορία πλοίων | κατὰ δύναμιν ἐκάστης μηχανῆς | Μηχανικοὶ ἐσωτ. καύσ. | Μηχανοδηγοὶ | Δόκιμοι Μηχαν. | Καθαρισταὶ |
| Ἡ. Ρ.)           | Α'                           | Β'                    | Γ'          | Α'             | Β'         |
| 301—750          | 1                            | 1                     | 1           | 1              | —          |
| 751—1250         | 1                            | 1                     | 1           | 1              | 1          |
| 1251—2500        | 1                            | 1                     | 2           | 1              | 2          |
| 2501 καὶ ἄνω     | 1                            | 1                     | 2           | 1              | 2          |

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Αἱ ὑπὸ στοιχεῖα αα' καὶ ββ' παρατηρήσεις τοῦ προηγουμένου ἑδαφίου α' ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος μηχανῆς τῶν μετὰ δύο μηχανῶν ἐξωθεσίμων πλοίων, τοῦ ἐθροισματος τῆς ἰπποδυνάμεως τούτων λογιζομένου ὡς ἀντιπροσωπεύοντος τὴν ἰπποδύναμιν τῆς μίας μηχανῆς τοῦ ἑδαφίου α'.

### 5. Προσωπικὸν Γενικῶν Ὑπηρεσιῶν

| D.W.          | Θαλαμηπόλ. | Βοηθ. Θαλαμηπόλ. | Μάγειρος | Βοηθ. Μαγ. |
|---------------|------------|------------------|----------|------------|
| 4500.01—17000 | 1          | 1 α)             | 1        | 1 β)       |

α) Ἀδειούχος θαλαμηπόλος ἢ κεκτημένος δωδεκάμηνον θάλασσιαν ὑπηρεσίαν θαλαμηπόλου.

β) Ἀδειούχος μάγειρος Γ' τάξεως ἢ κεκτημένος δωδεκάμηνον θάλασσιαν ὑπηρεσίαν μαγείρου.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Ἐφ' ὅσον εἰς τὸν τόπον τῆς ναυτολογίας δὲν προσφέρονται πρὸς ἐργασίαν κατὰ τοὺς συνήθεις καὶ νομίμους ὄρους, βοηθοὶ θαλαμηπόλου καὶ μαγείρου κεκτημένοι τὰ ἀναφερόμενα προσόντα, ἢ σύνθεσις λογίζεται κανονικὴ, ἐὰν προσληφθῶσιν ὡς τοιούτοι μὴ κεκτημένοι τὰ ἀνωτέρω προσόντα, οἵτινες καὶ θὰ παραμένωσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου καθ' ἅπασαν τὴν διάρκειαν τῆς συμβάσεώς των, πλην ἐὰν τὸ πλοῖον καταπλεύσῃ εἰς ἑλληνικὸν λιμένα, ὅποτε, προσφερομένων βοηθῶν θαλαμηπόλου καὶ μαγείρου, κεκτημένων τὰ ἀνωτέρω προσόντα, λύεται ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως τῶν ἄνευ προσόντων τοιούτων.

| Ἐπὶ πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος | Ἐπὶ πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος |
|---------------------------------|---------------------------------|
| 4500.01—13000 κόρων             | 13000.01 κόρων καὶ ἄνω          |
| Ῥαδιοηλεγραφετῆς                | Ῥαδιοηλεγραφετῆς                |
| Α'                              | Α'                              |
| 1                               | 2                               |
| Ῥαδιοηλεγραφετῆς                | Ῥαδιοηλεγραφετῆς                |
| Β'                              | Β'                              |
| —                               | —                               |

### Ἄρθρον 2ον

Ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος καταργοῦνται τὰ ἀπὸ 4 Ἰουνίου 1937 (ΦΕΚ 234 Α') ἐπερὶ τροποποιήσεως τινῶν τῶν περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἰσχυουσῶν διατάξεων καὶ προσ-

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

PHONE: A.T. 6666  
T.R. 0929  
GA. 0235

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

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

ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ, ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ

Ἑλληνες ἀντιπρόσωποι: **Μ. ΣΩΤΗΡΙΟΥ** 937. N.E. TILLAMOOK, ST.  
**Δ. ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ** 3236. N.E. ST. HUYLER, ST.

θήκης συναφών τοιούτων» και από 23 Μαρτίου 1951 (ΦΕΚ III Α') Β. Δ. «περί συνθέσεως του πληρώματος Έλληνικών φορτηγών πλοίων από 4501 τόνων D. W. και άνω» και πάσα άλλη διάταξις αντίτιθενή προς το παρόν Διάταγμα.

Είς τόν 'Ημέτερον επί της 'Εμπορικής Ναυτιλίας 'Υπουργόν ανατίθενται τήν δημοσίευσιν και έκτέλεσιν του παρόντος.

'Εν 'Αθήναις 1 'Απριλίου 1954

'Ο επί της 'Εμπορικής Ναυτιλίας 'Υπουργός  
Ε. ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ

«Περί συνθέσεως τών πληρωμάτων 'Ελληνικών φορτηγών πλοίων από 500 μέχρι 4.500 τόνων δ.ω.».

ΠΑΥΛΟΣ  
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

«Έχοντες ύπ' όφιν τας διατάξεις του άρθρου 2 παράγρ. 1 του Ν. Δ. 2651)53 (Φ.Ε.Κ. 297 Α') «περί συνθέσεως τών πληρωμάτων τών ελληνικών πλοίων», προτάσει του 'Ημετέρου επί της 'Εμπορικής Ναυτιλίας 'Υπουργού, μετά γνώμην του Γνωμοδοτικού Συμβουλίου 'Εμπορικού Ναυτικού και τήν ύπ' αριθ. 109 της 24 Φεβρουαρίου 1954 σύμφωνον γνωμοδότησιν του Συμβουλίου 'Επικρατείας, άπεφασίσαμεν και διατάσσομεν:

Άρθρον 1ον

'Η οργανική σύνθεσις του πληρώματος τών φορτηγών πλοίων από 500 έως 4.500 τόνων δ.ω. όρίζεται ως κάτωθι:

1. Ναυτικοί 'Αξιωματικοί

| δ.ω.         | Πλοίαρχος | 'Υποπ/ρχος | 'Ανθυπ/ρχος                | Δόκ. Πλ/ρχος |
|--------------|-----------|------------|----------------------------|--------------|
| 500 — 1000   | 1         | Είς εισέτι | 'Αξιωματικός καταστρώματος | —            |
| 1000,01—2000 | 1         | Είς εισέτι | 'Αξιωματικός καταστρώματος | 1 α)         |
| 2000,01—4500 | 1         | 1          | 1                          | —            |

α) Δόκιμος τής ΣΕΝ άνευ υπηρεσίας ή Δόκιμος με άπολυτήριον Γυμνασίου κεκτημένος τουλάχιστον ενιάσιον θαλασσίαν υπηρεσίαν.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Πλοία 2000,01 — 3000 τόνων περιορίζοντα τούς πλόας των έντός της Μεσογείου ή Εύξεινου δέν υποχρεούνται εις τήν πρόσληψιν 'Ανθυποπλοίαρχου αλλά Δοκίμου Πλοίαρχου ως άνωτέρω. \*Όρια Μεσογείου όρίζονται Λισσαβών — Καζαμπλάνκα — 'Αντεν.

2. Κατώτερον προσωπικόν καταστρώματος

| δ.ω.         | Ναύκληρος | Ναύται | Ναυτόπαιδες |
|--------------|-----------|--------|-------------|
| 500 — 1000   | 1         | 3      | 1           |
| 1000,01—2000 | 1         | 3      | —           |
| 2000,01—3250 | 1         | 4      | —           |
| 3250,01—4500 | 1         | 4      | 1           |

3. Άτμομηχαναί

| δ.ω.         | Μηχαν. Α' | Μηχανικός Β'                    | Μηχανικός Γ' | Δόκ. Μηχανής |
|--------------|-----------|---------------------------------|--------------|--------------|
| 500 — 1000   | 1         | Είς εισέτι 'Αξιωματικός μηχανής | —            | —            |
| 1000,01—2000 | 1         | Είς εισέτι 'Αξιωματικός μηχανής | —            | 1 β)         |
| 2000,01—4500 | 1         | 1                               | 1            | —            |

β) Κεκτημένος τουλάχιστον εξάμηνον θαλασσίαν υπηρεσίαν Δοκίμου Μηχανικού.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Πλοία 2000,01 έως 3000 τόνων περιορίζοντα τούς πλόας των έντός της Μεσογείου δέν υποχρεούνται εις τήν πρόσληψιν Μηχανικού Γ', αλλά Δοκίμου Μηχανικού κεκτημένου εξάμηνον υπηρεσίαν Δοκίμου Μηχανικού. \*Όρια Μεσογείου όρίζονται Λισσαβών — Καζαμπλάνκα — 'Αντεν.

Β'). Κατώτερον προσωπικόν λεητοστασίου και μηχανοστασίου.

- α) Είς πάντα τά πλοία ανεαρτήτως χωρητικότη. εις άργιθεομαστής.
- β) Είς πλοία δ.ω. 3250,01 μέχρι 4500 προστίθεται εις λιπαντής.
- γ) Θερμασταί:

1) Καύσιμος ύλη γαιάνθρακας  
Με κατώτατον όσιον 3 Θεομασταί και άνώτατον όριον 9 όρίζεται εις Θεομαστής δι' έκάστην έστίαν.

Είς πλοία καταναλίσκοντα γαιάνθρακας τύπου Best Welsh άνω τών 20 τόνων και μέχρις 25 κατά 24ωρον προστίθεται εις άνθρακέυς. έπι καταναλώσεως άνω τών 25 και μέχρι 30 τόνων 2 άνθρακέυς και έπι καταναλώσεως άνω τών 30 τόνων γαιανθράκων κατά 24ωρον 3 άνθρακέυς.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Είς τά καταναλίσκοντα κάτω τών 20 τόνων γαιανθράκων κατά 24ωρον πλοία και ένοντα ανάγκην άνθρακένων θα προσλαμβάνεται ό κατά τήν κρίσιν του Πλοίαρχου και Α' Μηχανικού άπαραιτήτος αριθμός τοιούτων.

11) Καύσιμος ύλη πετρέλαιον

| 'Αριθμός έστίαν         | Θερμασταί | Καθαρισται |
|-------------------------|-----------|------------|
| Μέχρις 6                | 3         | —          |
| 'Ανω τών 6 και μέχρις 9 | 3         | 1          |

Είς πλοία με διπλούν λεητοστασίον διπλασιάζεται ό αριθμός τών

Θερμαστών ούχι όμως και τών καθαριστών.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Διευκρινίζεται, ότι οι καθαρισται δέον να είναι άδειούχοι θερμασταί, έφ' όσον προσφέρονται τοιούτοι.

4) Μηχαναί 'Εσωτερικής Καύσεως

'Η εις άξιωματικούς και κατώτερον πληρώμα σύνθεσις του προσωπικού μηχανής τών δια μηχανών έσωτερικής καύσεως κινουμένων φορτηγών πλοίων όρίζεται έν τούτοις έπομένως πίναξι:

α) Πλοία με μίαν μηχανήν

| Κατηγορία πλοίων κατά δύναμιν μηχανής εις ίππους πραγματικούς (B.H.P.) | Μηχαν. 'Εσωτ. Καύσ. |    | Μηχανο)γοί |    | Δόκιμοι Μηχανικοί | Καθαρισται |
|--|---------------------|----|------------|----|-------------------|------------|
|  | Α'                  | Β' | Α'         | Β' |                   |            |
| 300—600  | 1                   | 1  | 1          | 1  | —                 | —          |
| 601—1500   | 1                   | 1  | 1          | —  | 1                 | —          |
| 1501—2500  | 1                   | 1  | 1          | —  | 1                 | 1          |
| 2501—5000  | 1                   | 1  | 2          | —  | 2                 | 1          |
| 5001—8000  | 1                   | 1  | 2          | 1  | 2                 | 1          |
| 8001 και άνω   | 1                   | 1  | 2          | 1  | 2                 | 3          |

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: αα) Είς τας θέσεις τών καθαριστών θα ναυτολογούνται πτυχιούχοι λιπανταί ή άδειούχοι θερμασταί, έφ' όσον προσφέρονται τοιούτοι.

ββ) 'Εάν τό πλοίον φέρη βοηθητικόν άτμολέβητα προστίθεται εις θερμαστής.

γγ) Είς πλοία με μηχανάς 300—600 ίππων και έφωδιασμένα δι' ήλεκτροκινήτων βαρούλκων φορτοεφορτώσεως και άγκύρας, εις τήν θέσιν του ύπηρετούντος Μηχανοδηγού Β' τάξεως προσλαμβάνεται εις Δόκιμος Μηχανικός.

β) Πλοία με δύο μηχανάς. (Συνεχόμενα Μηχανοστάσια)

(Προσωπικόν δι' άμφοτέρας τας μηχανάς)

| Κατηγορία πλοίων κατά δύναμιν έκάστης μηχανής εις ίππους πραγματικούς (B.H.P.) | Μηχαν. 'Εσωτ. Καύσ. |    | Μηχανο)γοί |    | Δόκιμοι Μηχανικοί | Καθαρισται |
|--|---------------------|----|------------|----|-------------------|------------|
|  | Α'                  | Β' | Α'         | Β' |                   |            |
| 251—300  | —                   | 1  | 1          | 1  | —                 | —          |
| 301—750  | 1                   | 1  | 1          | —  | —                 | 1          |
| 751—1250   | 1                   | 1  | 1          | 1  | 1                 | 1          |
| 1251—2500  | 1                   | 1  | 1          | 1  | 2                 | 1          |
| 2501 και άνω   | 1                   | 1  | 2          | 1  | 2                 | 2          |

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Αί υπό στοιχεία αα' και ββ' παρατηρήσεις του προηγουμένου εδαφίου α' εφαρμόζονται και επί της συνθέσεως του πληρώματος μηχανής τών με δύο μηχανάς έφωδιασμένων πλοίων, του άθροίσματος τής ίπποδυνάμεως τούτων λογιζόμενου ως αντιπροσωπεύοντος τήν ίπποδύναμιν τής μίας μηχανής του εδαφίου α'.

5. Ραδιοηλεγραφήται

| 'Επί πλοίων όλικής χωρητικότητας | Ραδιοηλεγραφήται Α' |                 | Ραδιοηλεγραφήται Β' |   |
|----------------------------------|---------------------|-----------------|---------------------|---|
|                                  | 850 — 1300          | 1300,01 και άνω | —                   | 1 |
| 1000 — 3250                      | —                   | 1               | —                   | — |
| 3250,01—4500                     | —                   | 1               | —                   | — |

6. Προσωπικόν Γενικών 'Υπηρεσιών

| δ.ω.         | Θαλαμηπόλοι | Μάγειροι | Βοηθοί | Θαλαμηπόλων |
|--------------|-------------|----------|--------|-------------|
| 1000 — 3250  | 1           | 1        | —      | —           |
| 3250,01—4500 | 1           | 1        | —      | —           |

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ: α) Είς πλοία χωρητικότητας 500—1000 τ. δ.ω. εις του κατώτερου πληρώματος θα άσολήται άποκλειστικώς δια τήν παρασκευήν του σιτιστίου του πληρώματος κλπ.

β) Είς πλοία εις ά ή οργανική σύνθεσις του πληρώματος άνέρχεται, συμπεριλαμβανομένου και του μαγείρου, εις 23 προστίθεται και εις βοηθός μαγείρου.

Άρθρον 2ον

'Από τής δημοσιεύσεως του παρόντος καταργείται τό από 10)3)50 (Φ.Ε.Κ. 99 Α') Β. Διάταγμα «περί συνθέσεως πληρώματος τών 'Ελληνικών φορτηγών πλοίων κάτω τών 4500 τόνων δ.ω.» ως και πάσα άλλη διάταξις αντίτιθενή εις τό παρόν Διάταγμα.

Είς τόν αυτόν επί της 'Εμπορικής Ναυτιλίας 'Υπουργόν ανατίθενται τήν δημοσίευσιν και έκτέλεσιν του παρόντος.

'Εν 'Αθήναις τή 1η 'Απριλίου 1954

'Ο επί της 'Εμπορικής Ναυτιλίας 'Υπουργός  
Ε. ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ

«Περί συνθέσεως τών πληρωμάτων τών έπιδατηγών μηχανοκινήτων πλοίων».

ΠΑΥΛΟΣ  
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

«Έχοντες ύπ' όφιν τας διατάξεις του άρθρου 2 παράγρ. 1 του Ν. Διατάγματος (2651)1953 (Φ.Ε.Κ. 297 Α) «περί συνθέσεως τών πληρωμάτων τών 'Ελληνικών πλοίων», προτάσει του ήμετέρου επί της 'Εμπορικής Ναυτιλίας 'Υπουργού, μετά γνώμην του Γνωμοδοτικού Συμβουλίου 'Εμπορικού Ναυτικού και τήν ύπ' αριθ. 106)24 Φεβρουαρίου 1954

# CHARLES FERRAN & C<sup>o</sup>. INC.

NEW ORLEANS 13, LA

OFFICE AND WORKS 1110 MAGAZINE STREET, TEL: TYLANE 7681

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΝ, ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΔΙΚΟΙ ΔΙΑ ΜΗΧΑΝΑΣ ΔΗΖΕΛ & ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛΟΥΣ

'Ο κ Θεοφάνης Παπαδόπουλος, Έλλην μηχανολόγος με 30ετή πείραν εις τας ναυτικές μηχανάς 9ά έποπτεύη και θα διαχειρίζεται τας έπισκευάς τών ελληνικών πλοίων.

μψων γνωμοδότησιν του Συμβουλίου 'Επικρατείας, άπεφασίσασμεν ή διατάσσομεν.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ I  
ΓΕΝΙΚΑ**  
"Άρθρον 1ον

"Η σύνθεσις του προσωπικού των πληρωμάτων των διά μηχανής κινουμένων έπιβατηγών πλοίων όρίζεται κατά τας διατάξεις των έπομένων άρθρων.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ II  
Προσωπικόν Καταστρώματος**  
"Άρθρον 2ον

"Η εις αξιωματικούς, συμπεριλαμβανομένους εις τούτους και του πλοιάρχου, σύνθεσις του προσωπικού καταστρώματος των έπιβατηγών πλοίων όρίζεται εν τώ έπομένω πίνακι:

| ατηγορία πλοίων<br>ατά κόρ. όλικής<br>χωρητικότητας | Πλοίαρχος<br>ή<br>Κυβερνήτης | 'Υπαρχος | 'Υποπ'ρχος | 'Ανθ'ρχος | Δόκιμος<br>Πλοίαρχος |
|---|------------------------------|----------|------------|-----------|----------------------|
| έχρι 50   | —                            | —        | —          | —         | —                    |
| 50,01—250   | —                            | —        | —          | —         | —                    |
| 250,01—1000   | —                            | —        | —          | —         | —                    |
| 1000,01—2000  | —                            | —        | —          | —         | —                    |
| 2000,01 και άνω                                     | —                            | —        | —          | —         | —                    |

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ: α) Διά πλοία 50,01 — 100 κ. ο. χ. εκτελούνται λώας (από λιμένος άφετηρίας μέχρι τελικού προορισμού) διαρκείας άσσονος των τεσσάρων (4) ώρών ή εις αξιωματικούς καταστρώματος σύνθεσις όρίζεται εις ένα (1) πλοίαρχον ή κυβερνήτην.

β) 'Επί πλοίων 150,01 — 250 κ. ο. χ. εκτελούντων πλώας (από λιμένος άφετηρίας μέχρι λιμένος τελικού προορισμού) διαρκείας μείζονος άν (12) ώρών και έφ' όσον οι πλώες ούτοι εκτελούνται εν μέρει και ατά νυκτερινάς ώρας προστίθεται και εις άθυποπλοίαρχον.

"Άρθρον 3ον

"Η εις τό κατώτερον πλήρωμα σύνθεσις του προσωπικού καταστρώματος των έπιβατηγών πλοίων όρίζεται εν τώ έπομένω πίνακι:

| ατηγορία πλοίων<br>ατά κόρ. όλικής<br>χωρητικότητας | Ναύκληρος | 'Υπον'ρχος | Ναύται | Ναυτόπαιδες |
|---|-----------|------------|--------|-------------|
| έχρις 100   | —         | —          | 3      | —           |
| 100,01—250  | —         | —          | 4      | —           |
| 250,01—650  | —         | —          | 6      | —           |
| 650,01—1250   | —         | —          | 7      | —           |
| 1250,01—2500  | —         | —          | 9      | —           |
| 2500,01—5000  | —         | —          | 9      | 2           |
| 5000,01—10000                                       | —         | —          | 10     | 2           |
| 10000,01 και άνω                                    | —         | —          | 12     | 2           |

**ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ III  
Προσωπικόν μηχανής και λεητοστασίου**  
"Άρθρον 4ον

1. "Η εις αξιωματικούς σύνθεσις του προσωπικού μηχανής των έπιβατηγών άτμοπλοίων όρίζεται εν τώ έπομένω πίνακι:

α) Πλοία εφωδιασμένα διά μιάς μηχανής:

| ατηγορία πλοίων<br>ατά δυναμοδεικτικήν ήπποδύναμιν<br>μηχανής | 'Ατμομηχανοί |    | Δόκ. Μηχανικοί |
|---|--------------|----|----------------|
|   | Α'           | Β' | Γ'             |
| έχρις 150   | —            | —  | —              |
| 150,01—500  | —            | —  | —              |
| 500,01—1500   | —            | —  | —              |
| 1500,01—2000  | —            | —  | —              |
| 2000,01—3000  | —            | —  | —              |
| 3000,01 και άνω   | —            | —  | —              |

β) 'Επί πλοίων εφωδιασμένων διά άτμομηχανής δυναμοδεικτικής δύάμεως μέχρι 500 ήππων και όλικής χωρητικότητας άνωτέρας των 300 ώρων εκτελούντων πλώας από λιμένος άφετηρίας μέχρι λιμένος τελικού προορισμού διαρκείας μείζονος των δώδεκα (12) ώρών και έφ' όσον οι πλώες ούτοι εκτελούνται εν μέρει και κατά τας νυκτερινάς ώρας, ή άνωτέρω σύνθεσις προσάφεται κατά (1) μηχανικών Γ' τάξεως.

"Επί πλοίων εφωδιασμένων διά δύο άτμομηχανών εφαρμόζεται ή εν ώ προηγουμένω έδαφίω α' όριζόμενη σύνθεσις προσωπικού αξιωματικών μηχανής διά μιάς άτμομηχανής πλοία, του άθροίσματος τής ήπποδύναμεις των δύο μηχανών λογίζομένου ως αντιπροσωπεύοντος τήν ήπποδύναμιν τής εν έδαφίω α' μιάς μηχανής.

2. "Η εις λιπαντάς σύνθεσις του προσωπικού μηχανής των έπιβατηγών άτμοπλοίων όρίζεται ως ακολούθως:  
α) 'Επί πλοίων έφ' ών προβλέπονται δύο άτμομηχανοί, εις λιπαντής.  
β) 'Επί πλοίων έφ' ών προβλέπονται πλείονες των δύο μηχανικών, δύο λιπαντάι.  
γ) 'Επί πλοίων εφωδιασμένων με δύο άτμομηχανάς συνολικής ένδεικτικής δύάμεως άνωτέρας των 2500 ήππων τρεις (3) λιπαντάι.

1. "Η εις τό κατώτερον πλήρωμα σύνθεσις του προσωπικού λεητοστασίου των έπιβατηγών άτμοπλοίων των χρησιμοποιούντων γαιάνθρακα ως καύσιμον ύλην όρίζεται:

α) Εις άρχιθερμαστήν ένα (1)  
β) Εις θερμαστάς ένα (1) διά έκάστην έστίαν.  
γ) Εις άνθρακείς τρεις (3) διά έκαστον λεητοστάσιον μειουμένου εις δύο (2) εις ήν περίπτωσην τό πλοίον έχει εν (1) λεητοστάσιον και σύνθεσιν θερματών μέχρι τριών (3) έξαιρουμένων των πλοίων των εκτελούντων πλώας διαρκείας (από λιμένος άφετηρίας μέχρι λιμένος τελικού προορισμού) άνωτέρας των δώδεκα (12) ώρών εις α προστίθεται και τρίτος άνθρακεύς.

2. "Η εις τό κατώτερον πλήρωμα σύνθεσις του προσωπικού λεητοστασίου των χρησιμοποιούντων υγράς καυσίμους ύλας έπιβατηγών άτμοπλοίων, όρίζεται εν τώ έπομένω πίνακι.

3. 'Οσάκις προσλαμβάνονται παρά του πλοιοκτήτου ύδροεικτοπαρητηράι (νερούλαδες) προσλαμβάνονται ως τοιούτοι πεπειραμένοι θερμασταί ή λιπαντάι.

α) Πλοία με έν λεητοστάσιον

| Κατηγορία πλοίων<br>κατ' αριθ. έστιών<br>Μέχρι 4 έστιών | 'Αρχιθερμασταί | Θερμασταί | Καθαρισταί |
|---|----------------|-----------|------------|
| » 6 »   | —              | 3         | —          |
| » 9 »   | —              | 6         | —          |
| » 12 »  | —              | 6         | —          |

β) Πλοία με δύο λεητοστάσια

| Κατηγορία πλοίων<br>κατ' αριθ. έστιών<br>εις έκαστον λεητοστάσιον<br>Μέχρι 3 έστιών διά έκαστον λεητοστάσιον<br>αριθμού έστιών μέχρις 6 | 'Αρχιθερμασταί | Θερμασταί | Καθαρισταί |
|---|----------------|-----------|------------|
| Μέχρις 6 έστιών διά έκαστον λεητοστάσιον ή συνόλου αριθ. έστιών μέχρι 12  | —              | 6         | —          |
| Μέχρι 12 διά έκαστον λεητοστάσιον ή συνόλου αριθμού έστιών μέχρις 24  | —              | 6         | —          |
|   | —              | 9         | —          |

4. Οι καθαρισταί έν όρμω θα εργαζώνται και εις τό μηχανοστάσιον.

1. "Η εις αξιωματικούς και κατώτερον πλήρωμα σύνθεσις του προσωπικού μηχανής των διά μηχανών έσωτερικής καύσεως κινουμένων έπιβατηγών πλοίων όρίζεται εν τώ έπομένω πίνακι:

α) Πλοία με μίαν μηχανήν

| Κατηγορία πλοίων<br>κατά δύναμιν μηχανής εις ήππους<br>πραγματικούς<br>(B.H.P.) | Μηχανικοί έσωτ. καύσ. |    |    | Μηχαν)γοί |    | Δόκ. Μηχαν. | Καθαρισταί |
|---|-----------------------|----|----|-----------|----|-------------|------------|
|   | Α'                    | Β' | Γ' | Α'        | Β' |             |            |
| Μέχρις 75   | —                     | —  | —  | —         | —  | —           | —          |
| 75,01—150   | —                     | —  | —  | —         | —  | —           | —          |
| 150,01—300  | —                     | —  | —  | —         | —  | —           | —          |
| 300,01—600  | —                     | —  | —  | —         | —  | —           | —          |
| 600,01—2000   | —                     | —  | —  | —         | —  | —           | —          |
| 2000,01—3000  | —                     | —  | —  | —         | —  | —           | —          |
| 3000,01—6000  | —                     | —  | —  | —         | —  | —           | —          |
| 6000,01 και άνω   | —                     | —  | —  | —         | —  | —           | —          |

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ: α) Εις τας θέσεις των καθαριστών θα ναυτολο-

ΣΤΟΚ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

# Hempel's Marine Paints

GEN. ANTIPR. EN ELLADI: IMCA - ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 41.587

γούνται πτυχοῦχοι λιπανταὶ ἢ ἀδειοῦχοι θερμασταί, ἐφ' ὅσον προσφέρονται τοιοῦτοι.

ββ) Ἐάν τὸ πλοῖον φέρῃ βοηθητικὸν ἀτμολέβητα προστίθεται εἰς (1) θερμαστής.

β) Πλοῖα μὲ δύο μηχανάς (Συνεχόμενα μηχανοστάσια) (Σύνολον προσωπικοῦ δι' ἀμφοτέρας τὰς μηχανάς)

Κατηγορία πλοίων κατὰ δυνάμιν ἐκάστης μηχανῆς εἰς ἵππους

| Μέχρις          | Μηχανικοὶ ἐσωτ. καύσ. |    |    | Μηχαν)γοὶ |    | Δόκ. Μηχαν. | Καθαρισταὶ |
|-----------------|-----------------------|----|----|-----------|----|-------------|------------|
|                 | Α'                    | Β' | Γ' | Α'        | Β' |             |            |
| 75,01—150       | —                     | —  | —  | —         | 1  | —           | —          |
| 150,01—300      | —                     | 1  | 1  | —         | 1  | 1           | 1          |
| 300,01—500      | 1                     | 1  | 1  | —         | 1  | 1           | 1          |
| 500,01—750      | 1                     | 1  | 1  | 1         | 1  | 1           | 1          |
| 750,01—2000     | 1                     | 1  | 2  | 1         | 1  | 2           | 2          |
| 2000,01—3000    | 1                     | 2  | 2  | 1         | 1  | 3           | 2          |
| 3000,01 καὶ ἄνω | 1                     | 2  | 2  | 1         | 1  | 3           | 3          |

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Αἱ ὑπὸ στοιχεῖα αα' καὶ ββ' σημειώσεις τοῦ προηγουμένου ἐδαφίου α' ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος μηχανῆς τῶν μὲ δύο μηχανάς ἐφωδιασμένων πλοίων, τοῦ ἀθροίσματος τῆς ἵπποδυνάμεως τούτων λογιζομένου ὡς ἀντιπροσωπεύοντος τὴν ἵπποδύναμιν τῆς μίας μηχανῆς τοῦ ἐδαφίου α'.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ IV

Προσωπικὸν Γενικὸν Ὑπηρεσιῶν

Ἄρθρον 7ον

1. Ἡ εἰς Ραδιοηλεγραφητὰς σύνθεσις τοῦ προσωπικοῦ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ὀρίζεται ὡς ἑξῆς:

α) Ἐπὶ πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 250 — 1200 κόνων ἐκτελούντων πλόας ἀποκλειστικῶς μεταξὺ Ἑλληνικῶν λιμένων

β) Ἐπὶ πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 800 κόνων ἐκτελούντων πλόας μεταξὺ Ἑλληνικῶν λιμένων καὶ μέχρι Βρινησίου καὶ Βενετίας, Σμύρνης καὶ Κωνσταντινουπόλεως.

γ) Ἐπὶ πλοίων ἐκτελούντων τούσ πλόας τῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν.

2. Ὁ κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον ἀριθμὸς τῶν Ραδιοηλεγραφητῶν περιορίζεται εἰς ἓνα ἀδιακρίτως χωρητικότητος πλοίου προκειμένου περὶ πλοίων ἐκτελούντων ἡμερησίους πλόας καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι οὗτοι δὲν ἐκτείνονται πέραν τῶν 20 μιλίων ἀπὸ λιμένων εἰς λιμένα.

Ἄρθρον 8ον

Ἡ εἰς οἰκονομικοὺς ἀξιωματικοὺς σύνθεσις τοῦ προσωπικοῦ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ὀρίζεται ἐν τῷ ἑπομένῳ πίνακι:

| Κατηγορία πλοίων κατὰ κόνους ὀλικῆς χωρητικότητος  | Οἰκονομικοὶ |    | Ἀξιωματικοὶ |
|--|-------------|----|-------------|
|  | Α'          | Β' |             |
| 100 — 750  | 1           | —  | —           |
| 750,01—1600 ἐκτελούντων πλόας ἐσωτερικοῦ καὶ μέχρι Βρινησίου, Βενετίας, Σμύρνης καὶ Κωνσταντινουπόλεως | 2           | —  | —           |
| 1600,01 καὶ ἄνω διὰ πλόας ἐσωτερικοῦ καὶ μέχρι Βρινησίου, Βενετίας, Σμύρνης καὶ Κωνσταντινουπόλεως     | 2           | 1  | —           |
| 2000,01 καὶ ἄνω ἐκτελούντων πλόας ἐξωτερικοῦ   | 3           | 1  | —           |

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Ἡ εἰς οἰκονομικοὺς ἀξιωματικοὺς σύνθεσις πλοίων ἄνω τῶν 1600 κόνων ὀλικῆς χωρητικότητος ἐκτελούντων πλόας ἐσωτερικοῦ καὶ μέχρι Βρινησίου, Βενετίας, Σμύρνης καὶ Κων)πόλεως καὶ ἔχοντων ἓνα μόνον κύτος, ὀρίζεται εἰς δύο Α' τάξεως, πλοίων δὲ ἄνω

τῶν 2000 κ.ο.χ. καὶ ἐκτελούντων πλόας ἐξωτερικοῦ εἰς τρεῖς Α' τάξεως

Ἄρθρον 9ον

1. Ἡ εἰς φροντιστὰς καὶ ἡ εἰς βοηθούς φροντιστὰς σύνθεσις τοῦ προσωπικοῦ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ὀρίζεται εἰς ἓνα φροντιστὴν καὶ ἓνα βοηθὸν φροντιστοῦ διὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος 350 κόνων καὶ ἄνω

2. Εἰς πλοῖα χωρητικότητος ὀλικῆς κόνων ἄνω τῶν 350 καὶ διαθέτουντα πλείονας τῶν 250 κλινῶν προστίθεται εἰς φροντιστῆς ἢ βοηθὸν φροντιστοῦ.

Ἄρθρον 10ον

1. Ἡ εἰς θαλαμηπόλους, ἐπικούρους καὶ τραπεζοκόμους σύνθεσις τοῦ προσωπικοῦ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ὀρίζεται εἰς ἀκόλουθον κλίμακα:

- α) Ἀνά 18 κλινὰς εἰς θαλαμηπόλους
- β) Ἀνά 4 θαλαμηπόλους εἰς ἐπικούρους
- γ) Ἀνά 4 θαλαμηπόλους εἰς τραπεζοκόμους

2. Μέχρι 18 κλινῶν ὀρίζεται εἰς θαλαμηπόλους καὶ μέχρι 3 θαλαμηπόλων εἰς ἐπικούρους. Προστίθεται εἰς θαλαμηπόλους ἐφ' ὅσον τὸ ἐπὶ πλοῖοῦ τοῦ πολλαπλασίου τοῦ ἀριθμοῦ κλινῶν 18 εἶναι ἀνώτερον τοῦ ἀριθμοῦ 9 συμπεριλαμβανομένου.

3. Εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν κλινῶν συνηπολογίζονται καὶ αἱ κλινὰι τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου.

4. Ἐπὶ πλοίων ἀπασχολούτων ἄνω τῶν 4 θαλαμηπόλων προστίθεται καὶ εἰς ἀρχιθαλαμηπόλους, ὅστις δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν διὰ τὸν ὑπολογισμὸν πρὸς πρόσληψιν ἐπικούρων καὶ τραπεζοκόμων.

5. Ἐάν τὸ πλοῖον διαθέτῃ καὶ δευτέραν θέσιν προσλαμβάνεται ἀρχιθαλαμηπόλος δι' αὐτὴν ἀφαιρουμένου ἑνὸς θαλαμηπόλου.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Ἡ ἀνωτέρω εἰς θαλαμηπόλους κ.λ.π. σύνθεσις περιορίζεται κατὰ τὸ 1)3 κατὰ τὴν ὑπὸ τῶν κειμένων διατάξεων καθοριζομένην χειμερινὴν περίοδον.

Ἄρθρον 11ον

Ἡ εἰς μαγείρους καὶ χυτροκαθαριστὰς σύνθεσις τοῦ προσωπικοῦ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ὀρίζεται ἐν τῷ ἑπομένῳ πίνακι:

| Κατηγορία πλοίων Ἀρχιμάγ. Μάγειρ. Χυτρ)σταὶ | κατὰ κ.ο.χ. |    |    | Παρατηρήσεις |
|---|-------------|----|----|--------------|
|   | Α'          | Β' | Γ' |              |
| Μέχρις 650                                  | —           | 1  | —  | 1            |
| 650,01—1200                                 | 1           | 1  | —  | 2            |
| 1200,01—2000                                | 1           | 1  | 1  | 2            |
| 2000,01—2500                                | 1           | 1  | 2  | 2            |

2500,01 καὶ ἄνω 1 2 2 2 3 καὶ 1 ζαχαροπλάστη ὁσάκις ἐκτελοῦνται πλόες ἐξωτερικοῦ. Ὁμοίως.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: α) Ἐπὶ πλοίων 300,01 — 650 κ.ο.χ. διαθετόντων πλείονας τῶν 25 κλινῶν προστίθεται καὶ εἰς ἐπὶ πλέον μάγειρος Β'.

β) Ἐπὶ πλοίων 1200,01 — 2000 κ.ο.χ. διαθετόντων πλείονας τῶν 130 κλινῶν προστίθεται εἰς ἐπὶ πλέον μάγειρος Α' ἐφ' ὅσον δὲ ἐκτελοῦνται καὶ γραμμαὶ ἐξωτερικοῦ εἰς ἀκόμη μάγειρος Β' ἐξαιρέσει τῶν γραμμῶν Βρινησίου, Βενετίας, Σμύρνης καὶ Κωνσταντινουπόλεως.

γ) Ἐπὶ πλοίων 2500,01 — 3500 κ.ο.χ. διαθετόντων πλείονας τῶν 250 κλινῶν ἐκτελούντων πλόας ἐσωτερικοῦ καὶ μέχρι Βρινησίου, Βενετίας, Σμύρνης καὶ Κωνσταντινουπόλεως, προστίθεται εἰς μάγειρος ἀνὰ 40 κλινὰς ἐπὶ πλέον καὶ εἰς χυτροκαθαριστῆς ἀνὰ 80 κλινὰς ἐπὶ πλέον καὶ μέχρι τριῶν ἐπὶ πλέον μάγειρων καὶ δύο χυτροκαθαριστῶν κατ' ἀνώτατον ὄριον.

δ) Ἐπὶ πλοίων 2500,01 κ.ο.χ. καὶ ἄνω διαθετόντων πλείονας τῶν 250 κλινῶν καὶ ἐκτελούντων γραμμὴν ἐξωτερικοῦ προστίθεται εἰς μάγειρος ἀνὰ 35 κλινὰς καὶ εἰς χυτροκαθαριστῆς ἀνὰ 70 κλινὰς. Εἰς τὰς πρώτας 105 κλινὰς ἐπὶ πλέον τῶν 250 ἢ διαβάθμισις τῶν προσλαμβανομένων μάγειρων θὰ γίνεταί ὡς ἑξῆς:

Διὰ τὰς πρώτας τριάκοντα πέντε (35) κλινὰς μάγειρος Α', διὰ τὰς δευτέρας τριάκοντα πέντε (35) κλινὰς μάγειρος Β', διὰ τὰς τρίτας τριάκοντα πέντε (35) κλινὰς μάγειρος Γ'. Διὰ τὰς περισσώτερας τῶν 105 κλινῶν θὰ ἐπαναλαμβάνεται ἡ ἀνωτέρω σειρά ὡς πρὸς τὴν πρόσληψιν. Εἰς τὴν ἀνωτέρω κατηγορίαν θὰ προστίθεται καὶ εἰς βοηθὸς ζαχαροπλάστου καὶ εἰς σφαγεύς, ἐφ' ὅσον αἱ κλινὰι ὑπερβαίνωσι τὰς 450

# ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



1954

MANAGERS A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3

καί πέραν των 650 κιλίων καί ἕτερος σφαγούς.  
 Ἐπί τῆς ἀνωτέρω κατηγορίας πλοίων θά προστίθεται καί εἰς ἀρχι-  
 μάγειρος Β' ἀνά 250 κλίνας ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον θά ἔχη ἀνω τῶν 500  
 κιλίων.

**ΓΕΝΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ:** Ἡ ἀνωτέρω εἰς μαγειροὺς καί χυτροκα-  
 θαριστὰς σύνθεσις περιορίζεται κατὰ τὸ 1)3 κατὰ τὴν ὑπὸ τῶν κειμέ-  
 λων διατάξεων καθοριζομένη χειμερινήν περίοδον.

Ἄρθρον 12ον

Ἀπὸ τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος καταργεῖται τὸ ἀπὸ 1ης Ὀκτωβρίου  
 1948 (Φ.Ε.Κ. Α' 290) Β. Διάταγμα «περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμά-  
 των τῶν ἐπιβατηγῶν μηχανοκινήτων πλοίων».

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργὸν ἀνατίθενται  
 τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Β. Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 1ῃ Ἀπριλίου 1954

Ὁ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργὸς  
 Ε. ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ

«Περὶ συνθέσεως πληρωμάτων φορτηγῶν μηχανοκινήτων πλοίων (Μο-  
 torships) ὀλικῆς χωρητικότητος μέχρι 500 κόνων».

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παράγρ. 1 τοῦ Ν. Δια-  
 τάγματος 2651)53 (Φ.Ε.Κ. 297 Α') «περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων  
 τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων», προτάσει τοῦ ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς  
 Ναυτιλίας Ὑπουργοῦ, μετὰ γνώμην τοῦ Γνωμοδοτικοῦ Συμβουλίου Ἐμ-  
 πορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 108)24 Φεβρουαρίου 1954 σύμφω-  
 νων γνώμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας, ἀπεφασίσασμεν καὶ διατά-  
 σσομεν:

Ἄρθρον 1ον

Ἡ ὀργανικὴ σύνθεσις τοῦ πληρώματος τῶν διὰ μηχανῆς ἐσωτερικῆς  
 καύσεως κινουμένων φορτηγῶν πλοίων (Motorships) ὀλικῆς χωρητικότη-  
 τος μέχρι 500 κόνων ὀρίζεται, ὡς κάτωθι:

1) Προσωπικὸν Καταστρώματος:

| Ὀλικὴ χωρητ.<br>εἰς κόνους | Κυβερνήτης<br>ἢ Πλοίαρχος (α) | Ἐπιπλοίαρχος | Ναύκλ. Ναῦται | Ναυτόπαιδες |
|----------------------------|-------------------------------|--------------|---------------|-------------|
| 25 — 75                    | —                             | —            | 2             | 1           |
| 75.01—150                  | 1                             | —            | 3             | 1           |
| 150.01—250                 | 1                             | —            | 3             | 1           |
| 250.01—350                 | 1                             | —            | 4             | —           |
| 350.01—500                 | 1                             | 1            | 4             | —           |

(α) Κεκτημένος τὸ ἀνάλογον δίπλωμα ἢ πτυχίον.

**ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ:** Εἰς πλοία ὀλικῆς χωρητικότητος 350 κόνων καὶ ἀνω  
 τὴν θέσιν τοῦ Ὑποπλοίαρχου καταλαμβάνει Πλοίαρχος γ' τάξεως καὶ ἐν  
 ἔλλειψι πτυχιούχου ναύκληρος ἢ πτυχιούχος κυβερνήτης α' τάξεως.

2) Προσωπικὸν Μηχανῆς:

α) Πλοία μὲ μίαν μηχανήν:

| Κατηγορία πλοίων<br>κατὰ δυνάμιν μηχαν-<br>ῆς εἰς ἵππους<br>πραγματικῶς ( Β. Μηχανικοὶ ἐσωτ.καύσ. Μηχανοδηγοὶ Χειριστὰ ἢ μα-<br>θητ. μηχαν)δηγοὶ | Β' | Γ' | Α' | Β' | 1 |
|--|----|----|----|----|---|
| 20—50  | —  | —  | —  | —  | 1 |
| 51—75  | —  | —  | —  | 1  | — |
| 76—120   | —  | —  | 1  | —  | — |
| 121—150  | —  | —  | 1  | —  | 1 |
| 151—200  | —  | 1  | —  | —  | 1 |
| 201—300  | —  | 1  | —  | 1  | — |
| 301—600  | 1  | 1  | —  | 1  | — |

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ:** Εἰς πλοία μὲ μηχανὰς 300—600 ἵππων καὶ ἐφω-  
 διασμένα δι' ἠλεκτροκινήτων θαυροῦλων φορτοεκφορτώσεως καὶ ἀγκύρας  
 εἰς τὴν θέσιν τοῦ Μηχανοδηγοῦ Β' προσλαμβάνεται εἰς Δόκιμος μηχαν-  
 κικός.

β) Πλοία μὲ δύο μηχανὰς:

| Κατηγορία πλοίων κατὰ<br>δυνάμιν μηχανῆς εἰς ἵπ-<br>πους πραγματικῶς (Β.Η.<br>Ρ.) (προσωπικὸν δι' ἀμ-<br>φοτέρως τὰς μηχανὰς)<br>Μέχρι 50 δι' ἑκάστην μη-<br>χανήν | Β' | Γ' | Α' | Β' | 1 |
|--|----|----|----|----|---|
| 51—100   | —  | 1  | 1  | —  | — |
| 101—150  | —  | 1  | 1  | 1  | — |
| 151—300  | 1  | 1  | 1  | —  | 1 |

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ:** 1) Μαθητευόμενος μηχανοδηγὸς θεωρεῖται ὁ ἔχων  
 18μηνον ὑπηρεσίαν ἐφαρμοστοῦ μηχανουργεῖου, χειριστῆς μηχανῆς δὲ ὁ  
 κεκτημένος 18μηνον ὑπηρεσίαν μαθητευομένου μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων  
 κινουμένων διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως.

2) Εἰς τὰ στοιγαλιευτικά ἢ πρόσληψις μηχανοδηγοῦ Β', εἶνε ὑποχρε-  
 ωτικὴ ἀπὸ 25 Β. Η. Ρ. καὶ ἀνω.

3) Ἡ ἀνωτέρω σύνθεσις προσωπικοῦ καταστρώματος καὶ μηχανῆς ἰ-  
 σχύει καὶ διὰ τὰ ἀλιευτικά ἐφ' ὅσον ταῦτα, λόγω κατασκευῆς τῶν, χα-  
 ρακτηρίζονται ὡς Motorships.

4) Εἰς τὰ ἀνωτέρω πλοία, ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος, εἰς ἐκ τοῦ κα-  
 τωτέρου πληρώματος (ναύτης ἢ ναυτόπαις) θά ἀσχοληθῆται ἀποκλειστι-  
 κῶς μὲ τὴν παρασκευὴν τοῦ συσσιτίου τοῦ πληρώματος.

5) Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος Β. Διατάγματος, ὡς τοιοῦτον  
 πλοῖον (Motorship) θεωρεῖται πᾶν πλοῖον διεσκευασμένον ὡς μηχανοκί-  
 νητον, κινούμενον ἀποκλειστικῶς διὰ μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως, ἔστω  
 καὶ ἂν φέρη βοηθητικὸν τι ἰστίον.

6) Ἐν περιπτώσει ἀμφισβητήσεως ἐπὶ συγκεκριμένου τινὸς πλοίου,  
 ἐὰν τοῦτο εἶνε Motorship ἢ ἀπλῶς πετρελαϊοκίνητον ἰστιοφόρον (καϊκι-  
 ον) ἀποφαίνεται ἡ Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων, ὡς κατὰ Νόμον  
 ἀρμοδίᾳ Τεχνικῆ Ὑπηρεσίας.

Ἄρθρον 2ον

Ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος καταργοῦνται τὰ ἀπὸ 7)8)1943  
 καὶ 13)2)1951 Διατάγματα, ὡς καὶ πᾶσα διάταξις ἀντικειμένη πρὸς  
 αὐτὸ.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργὸν ἀνατίθενται  
 τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 1ῃ Ἀπριλίου 1954

Ὁ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργὸς  
 Ε. ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ

«Περὶ συνθέσεως πληρωμάτων ἰστιοφόρων καὶ μηχανοκινήτων πλοίων  
 μέχρι 500 κόνων ὀλικῆς χωρητικότητος».

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 παράγραφος 1 τοῦ  
 Ν. Διατάγματος 2651)53 (Φ.Ε.Κ. 297 Α') «περὶ συνθέσεως τῶν πλη-  
 ρωμάτων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων», προτάσει τοῦ ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Ἐμ-  
 πορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργοῦ, μετὰ γνώμην τοῦ Γνωμοδοτικοῦ Συμβου-  
 λίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 107)1954 σύμφωνων γνω-  
 μοδότησιν τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας, ἀπεφασίσασμεν καὶ διατάσ-  
 σομεν.

Ἄρθρον 1ον

Ἡ ὀργανικὴ σύνθεσις τοῦ πληρώματος τῶν φορτηγῶν ἰστιοφόρων  
 πλοίων καὶ μηχανοκινήτων τοιοῦτων (καϊκιῶν) ὀλικῆς χωρητικότητος  
 μέχρι 500 κόνων ὀρίζεται ὡς κάτωθι:

1) Προσωπικὸν καταστρώματος

Φορτηγὰ μηχανοκίνητα ἰστιοφόρα

| Ὀλικοὶ χωρητικό-<br>της εἰς κόνους | Πλοίαρχος ἢ<br>Κυβερνήτης(α) | Ναύκλ. Ναῦται | Ναυτόπαιδες |
|------------------------------------|------------------------------|---------------|-------------|
| 15 — 20                            | —                            | 1             | —           |
| 20.01—30                           | 1                            | 1             | 1           |
| 30.01—50                           | 1                            | —             | —           |
| 50.01—80                           | 1                            | —             | 2           |
| 80.01—100                          | 1                            | —             | 3           |
| 100.01—130                         | 1                            | —             | 3           |
| 130.01—150                         | 1                            | —             | 4           |
| 150.01—250                         | 1                            | 1             | 4           |
| 250.01—350                         | 1                            | 1             | 5           |
| 350.01—500                         | 1                            | 1             | 6           |

(α) Κεκτημένος τὸ ἀνάλογον δίπλωμα ἢ πτυχίον.

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ:** α) Φορτηγὰ ἰστιοφόρα ἀνευ μηχανῆς. Εἰς τὴν  
 ἀνωτέρω σύνθεσιν προστίθεται εἰς ναύτης εἰσέτι εἰς ὅλας τὰς κατηγο-  
 ρίας χωρητικότητος.

β) Ἐπιβατηγὰ μηχανοκίνητα ἰστιοφόρα. Προστίθεται εἰς ναύτης εἰ-  
 σέτι εἰς ὅλας τὰς ἀνωτέρω κατηγορίας χωρητικότητος ἐκτὸς ἐὰν τὸ σκά-  
 φος ἐκτελῆ πλάσας ἐντὸς κλειστῶν κόλπων.

γ) Ἡ σύνθεσις τοῦ πληρώματος τῶν ἰστιοφόρων καὶ μηχανοκινήτων  
 πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος μέχρι 15 κόνων, ἐξαιρεῖται τοῦ κυβερνή-  
 του, καθορίζεται ἐλευθέρως ὑπὸ τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς, ἢς προΐσταται  
 Λιμενικὸς Ἀξιωματικός, ἀναλόγως τοῦ ἐκτελουμένου πλοῦ.

2) Προσωπικὸν Μηχανῆς

| Κατηγορία πλοίων<br>κατὰ δυνάμιν μη-<br>χανῆς εἰς ἵππους<br>πραγματικῶς<br>(Β.Η.Ρ.) | Μ.Ε.Κ. Γ' | Μηχανοδηγὸς<br>Α' | Μηχανοδηγὸς<br>Β' | Χειριστῆς ἢ<br>μαθητευόμενος<br>μηχανοδηγὸς |
|---|-----------|-------------------|-------------------|---|
| 25—50   | —         | —                 | —                 | 1   |
| 51—75   | —         | —                 | 1                 | —   |
| 76—150  | —         | 1                 | —                 | —   |
| 151—200   | 1         | —                 | —                 | 1   |
| 201—300   | 1         | —                 | 1                 | —   |

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ:** Μαθητευόμενος Μηχανοδηγὸς θεωρεῖται ὁ ἔχων  
 18μηνον ὑπηρεσίαν ἐφαρμοστοῦ μηχανουργεῖου, χειριστῆς μηχανῆς δὲ ὁ  
 κεκτημένος 18μηνον ὑπηρεσίαν μαθητευομένου Μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων  
 κινουμένων διὰ μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως.

Ἄρθρον 2ον

Ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος καταργοῦνται τὰ ἀπὸ 7 Αὐ-  
 γούστου 1943 καὶ 13 Αὐγούστου 1949 Διατάγματα ὡς καὶ πᾶσα διά-  
 ταξις ἀντικειμένη πρὸς τὸ παρὸν Διάταγμα.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργὸν ἀνατίθενται  
 τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 1ῃ Ἀπριλίου 1954

Ὁ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργὸς  
 Ε. ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ

# AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

HEAD OFFICE:

Tel. & Cable Address: «SPIRO»  
 Telephones: FA6280 - FA6387  
 After hours: FF3087 - FM5346

(Est. 1938)

GENERAL MARINE SERVICES

115-117-119 Riley Street  
 SYDNEY-AUSTRALIA

Shipping Agents  
 Charterers »  
 Booking »  
 Stevedores  
 Ships Chandlers  
 Ships Suppliers  
 Ships Repairs  
 Crew Matters  
 Bunkers etc.

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

|   |  |  |
|---|--|--|
| <b>ADELAIDE</b> Messrs. E. P. & A. FRASER<br>13, Grenfell Street,<br>Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»  | STEVEDORES AND CONTRACTORS   |  |
| <b>ADENIONIAN SCANDINAVIAN LLOYD</b><br>20-58, The Crescent, Steamer Point<br>Tele: 226 Cables «Vassiliou»  | SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IMPORT & EXPORT.                  |  |
| <b>ALGIERS</b> S. A. SENIA<br>Cables: Senia—Algiers   | SHIPCHANDLER American Cigarettes Export                                    |  |
| <b>AMSTERDAM</b><br>STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD<br>Tele: 41860 Binnenkant 47<br>Cables: «Fransswart»   | STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES. |  |
| <b>ANTWERP</b><br>STEVEDORE Co QUICK DISPATCH LTD.<br>Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27<br>Cables: «Fransswart»  | STEVEDORE  |  |
| <b>JOSEPH J. LEE &amp; Co</b> 17, Batavia Street,<br>Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64<br>Cables: «Lee»   | STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS   |  |
| <b>BELGIAN BUNKERING &amp; STEVEDORING CY.</b><br>Avenue d' Italie 92,<br>Tele: 337.846 Cables «Belunker» Telex. An. 212  | STEVEDORING SUPERINTENDING   |  |
| <b>STEVEDORING Co. GYLSEN</b><br>Rue de Genes 7, Cables «Gylsen»<br>Tele: 33.08.82—33.09.68   | STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS              |  |
| <b>BALTIMORE</b><br>TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building<br>Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»  | STEVEDORES   |  |
| <b>MARYLAND SHIP CEILING Co INC.</b><br>320 Chamber of Commerce Bldg,<br>Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»   | SHIP FITTERS   |  |
| <b>CALCUTTA</b><br>ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.<br>Canning House, 137, Canning Street<br>Tele: Bank 5339  | STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS                  |  |
| <b>CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD</b><br>Tele: 3-1478 2 Selkirk St.<br>Cables: «Hermes»   | SHIPCHANDLERS  |  |
| <b>COLUMBIA &amp; WILLAMETTE RIVER PORTS</b><br>PORTLAND STEVEDORING Co<br>1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore.<br>Cables «Portsteve», Telephone Broadway 5497. | STEVEDORES AND GRAIN FITTERS   |  |
| <b>DAKAR</b><br>«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade<br>Tele: 108 Cables: «Overall»   | SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS  |  |
| <b>DUNKIRK</b><br>SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES<br>Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»  | STEVEDORES   |  |
| <b>JOKELSON &amp; HANDTSAEM</b><br>Tele: 782/5 8 Place des Nations<br>Cables: «Jokelson»  | STEVEDORES   |  |
| <b>FINLAND ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES</b><br>MEMBERS AT ALL PORTS  |  |  |
| <b>FREMANTLE</b><br>NICHOLLS PTY LIMITED 26 Monatt St.<br>Tele: L 1064 Cables: «Stevnichol»   | STEVEDORES   |  |
| <b>GENERAL COMMERCIAL Co</b><br>11, Pakenham Street<br>Tele: L. 3412 Cables: «Geneomeo»   | SHIPCHANDLERS  |  |
| <b>GEORGETOWN (DEM)</b><br>S. R. WILTSHIRE & SONS.<br>41 & 42 New Market & Mundy Streets<br>Tele: Central 814 Cables: «Wilbut»                                      | SHIPCHANDLERS  |  |
| <b>GIBRALTAR</b><br>JAMES MOLINARY LTD<br>Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables «James»  | SHIPCHANDLERS  |  |
| <b>GULF PORTS</b> Covering New Orleans, Galveston, Houston, and Sabine<br>HANSEN, TIDEMMAN & DALTON INC.<br>Cables: «Handt» Cotton Exchange Bldg.                   | STEVEDORES & SHIP'S AGENTS   |  |
| <b>HAMBURG THOR NILSEN</b><br>21, Kajen Tele: 33.28.41/42<br>Cables «Stevedoring Hamburg»   | STEVEDORES   |  |
| <b>BASTE &amp; LANGE (MICHAEL GEORGIU MELLIS)</b><br>3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions»<br>Tele: 32 62 08 and 33 78 81                                      | SHIPCHANDLERS  |  |
| <b>LIVERPOOL</b><br>REA LIMITED Pacific Building, James St.<br>Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»  | STEVEDORE  |  |
| <b>LOURENCO MARQUES</b><br>VITORIA LIMITADA P. O. Box 83<br>Tele 4428 & 3228 Cables: «Cretikos»   | SHIPCHANDLERS  |  |
| <b>N. KASSIMATIS</b><br>63, Avenue Alvares Cabral<br>Tele: 5254 Cables «Nikas»  | SHIPCHANDLERS  |  |
| <b>MADRAS &amp; COAST PORTS</b><br>N. SELVARADJALOU CHETTY & Co<br>Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables: «Stevedore — Madras»                                    | STEVEDORES & SHIPCHANDLERS   |  |
| <b>MFLBOURNE</b><br>UNITED STEVEDORING PTY Ltd.<br>Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5<br>Cables: «Fleetways»   | STEVEDORES   |  |
| <b>THE FLEET FORGE PTY Ltd.</b><br>Tele: MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5<br>Cables: «Fleetways»   | SHIP REPAIRERS   |  |
| <b>UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.</b><br>Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5<br>Cables: «Fleetways»  | SHIP'S FITTINGS  |  |
| <b>Messrs. E. P. &amp; A. FRASER</b><br>«Phosphate House», 515, Collins Street.<br>Tele: MB 3155. Cables «STEVEDORE».   | STEVEDORES & CONTRACTORS   |  |
| <b>JAMES PATRICK SHIPPING Co</b><br>Melbourne, Sidney, Brisbane   | SHIP AGENTS & STEVEDORES   |  |
| <b>MORMUGAO</b><br>LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING<br>Cable: LEMUIR   | SHIPS AGENTS   |  |
| <b>I. P. NORONHA</b><br>Cable: IGNATIUSNORONHA  | SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS  |  |
| <b>NAPLES</b><br>DITTE RIUNITE PUCCI BROS<br>Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa<br>Cables: «Pucci Bros»   | SHIPCHANDLERS & BONDEI WAREHOUSE OWNERS                                    |  |
| <b>NEW YORK</b><br>MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC.<br>Tele: 3-8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow»   | TUGOWNERS  |  |
| <b>PENANG</b><br>S. V. K. PATCHEE BROS (Manium)<br>Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «Ismalia»  | SHIPCHANDLERS & STEVEDORES   |  |
| <b>PHILADELPHIA</b><br>INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves<br>Tele Lombard 3-3916 Cables: «Indepierco»   | TOWAGE   |  |
| <b>INDEPENDENT PIER Co Inc</b> Pier 34, South Wharves<br>Tele: Lombard 3-3916 Cables: «Indepierco»  | STEVEDORES   |  |
| <b>MURPHY COOK &amp; Co</b><br>The Burse Philadelphia 6,<br>Tele: 3-5514, 3-5515 Cables «Stevedore»   | STEVEDORES   |  |
| <b>RANGOON COMOTTO SON &amp; Co LTD.</b><br>P. O. Box No 133, Cables «Macotto»  | STEVEDORES & SHIPCHANDLERS   |  |
| <b>ROTTERDAM</b><br>N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK<br>Tele: 72868 Bolnes<br>Cables: «Boele»  | SHIP REPAIRERS & BUILDERS  |  |
| <b>N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.</b><br>Tele: 23168 Willemskade 21 Cables: «Advantage»  | STEVEDORES   |  |
| <b>STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD.</b><br>Tele: 27190 Maaskade 113<br>Cables: «Fransswart»  | STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGO   |  |
| <b>SINGAPORE DAWOOD &amp; Co</b> 57 Raffles Quay<br>Tele: 4757 Cables: «Lathiphia»  | SHIPCHANDLERS  |  |
| <b>SYDNEY N. S. W.</b> N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD<br>Tele: B 4067 & BW 1528 28 O'Connell Street<br>Cables: «Motives»   | STEVEDORES   |  |
| <b>VANCOUVER B.C.</b><br>EMPIRE STEVEDORING Co<br>Tele: Pacific 8341/3 395 Railway Street<br>Cables: «Despatch»   | STEVEDORES   |  |
| <b>LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)</b><br>850, Hastings Street West.<br>Tele: Marine 6481—2 Cables: «Louisw.lfe»   | GRAIN FITTERS AND STEVEDORES   |  |

ΠΙ ΤΗ ΑΠΟΧΩΡΗΣΕΙ ΤΟΥ κ. ΤΣΕΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΥ

## Ο ΑΠΟΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΟΙ ΕΚΦΩΝΗΘΕΝΤΕΣ ΛΟΓΟΙ

Ἡ «Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν» καὶ αἱ Ναυτεργατικὰ Ὑποσημασίαι ἔκτακτῶ κοινῇ συνεδρίασαν ἐδεξιώθησαν εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Ἐνώσεως τὴν 7ην Ἀπριλίου τὸν ἀποχωρήσαντα τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας Ναύαρχον κ. Ἀθ. Τσεμπερόπουλον.

Ὁ κ. Στρατῆς Ἀνοραθῆς προσεφώνησε τὸν τῶς Γενικὸν Διευθυντὴν τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλιας διὰ τῶν κάτωθι:

Κύριε Ναύαρχε,  
Ἐξ ὀνόματος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν σὰς ἀπευθύνω θερμὸν χαιρετισμὸν ἐπὶ τῇ ἀποχωρήσει σὰς κ τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας καὶ τῆς θέσεως τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλιας.

Ἐπὶ ὁλόκληρον τεσσαρακονταεταίαν ὑπηρετήσατε μετ' πίστιν καὶ ἀφοσίωσιν τὴν μεγάλην ὑπόθεσιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλιας. Ἐξήσατε τὰς ἀλλοτρίους καὶ τὰς κακὰς περιόδους τῆς, κατενόησατε βαθῶς τὰ πολλὰ καὶ τὸ λυσιπλοκά προβλήματα τῆς καὶ ἐπράξατε ὅ,τι ἐξήρτατο ἀπὸ Ὑμᾶς ἰδίαν διὰ τὸ καλὸν τῆς.

Κοινῇ εἶναι ἡ ἀναγνώρισις ὁλοκλήρου τοῦ ναυτικοῦ κόσμου, ὅτι ἡ ἰδέα σας καθ' ὅλον τὸ μακρὸν διάστημα τῆς ὑπηρεσίας σας ὑπῆρξεν ἡ δρᾶσις ἐνὸς κρατικοῦ λειτουργοῦ, κατέχοντος ὅλας τὰς πτυχὰς καὶ τὰς ἰδιουτυπίας τῆς Ναυτιλιας μας καὶ ἐργασθέντος μετ' πίστιν καὶ ἐπιμονῇ διὰ τὸ καλὸν τῆς.

Ἡ σημερινὴ συγκέντρωσις, εἰς ἣν παρίσταται καὶ ἐκπρόσωποι τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου, μαρτυρεῖ ὅτι ἡ ἀναγνώρισις αὐτῆς τῶν ὑπηρεσιῶν σας εἶναι κοινὴ καὶ διὰ τοὺς δύο ναυτιλιακοὺς παραγόντας, τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς ναυτικούς. Διότι ἐπεδείξατε ἀπέναντι καὶ τῶν δύο τούτων παραγόντων ὀρθὴν κρίσιν, κατανόησιν καὶ δικαιοσύνην μετ' μοναδικὸν σκοπὸν τὸ καλὸν τῆς Ναυτιλιας μας.

Ἡ κατὰ τὴν τελευταίαν περιόδον τῆς ὑπηρεσίας σας ἀσκῆσις τοῦ λειτουργήματος τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλιας σὰς παρέσχε τὴν δυνατότητα νὰ χρησιμοποιήσητε κατὰ τρόπον πλεόν ἢ ἀποδοτικὸν καὶ καρποφόρον τὴν μακρὰν πείραν σας ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, τὴν εὐχρησίαν καὶ τὴν ἀποφασιστικότητά, ποὺ σὰς χαρακτηρίζου.

Ἦσθε τὸσον βαθῶς γνώστης τῶν ὑποθέσεων καὶ πραγμάτων, ὥστε ἐδίδοτε τὰς προσηκούσας λύσεις τῶν διαφόρων ζητημάτων χωρὶς δισταγμοῦ, ἀμφιταλαντεύσεις καὶ ἀναβολὰς.

Ἐκεῖνο, ἰδίως, τὸ ὁποῖον σὰς ἐχαρακτήριζε ἦτο ἡ δημοκρατικότης, μετ' τὴν ὁποῖαν ἤρχεσθε εἰς ἐπαφὴν μετ' τὸν ναυτιλιακὸν κόσμον χωρὶς ἐπισημότητος καὶ γραφειοκρατικὰς διατυπώσεως. Τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλιας ἦτο ἀνοικτὸν εἰς πᾶσαν στιγμήν καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι, ἅποιοιδήποτε καὶ ἂν ἦσαν, ἤρχοντο εἰς ἄμεσον ἐπαφὴν μαζί σας, ἐξέθετο τὸ ζήτημά των καὶ εὕρισκον τὴν λύσιν του χωρὶς χρονοτριβὰς καὶ ἐπιζημίους ἀναβολὰς.

Εἶχατε κατορθώσει, Κύριε Ναύαρχε, ἐκεῖνο ποὺ ἔπρεπε νὰ ἀποτελῇ κανὼνα εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ δημοσίων λειτουργῶν καὶ πολιτῶν, δηλαδὴ τὴν εὐλικρινῆ συνεργασίαν, τὴν στοργικὴν κρατικὴν συμπαράστασιν εἰς τὰς δυσχερεῖας τοῦ πολίτου καὶ τὴν συναίσθησιν τοῦ δημοσίου λειτουργοῦ, ὅτι ἔργον του εἶναι νὰ βοηθῇ τὸν καλὸν καὶ δημιουργικὸν Ἕλληνα πολίτην ἐντός, βεβαίως, τοῦ πλαισίου τῶν γενικωτέρων κρατικῶν καὶ ἐθνικῶν συμφερόντων.

Τὸν κρατικὸν παρεμβατισμὸν, ὁ ὁποῖος ὁσημέραι καθίσταται πλεόν ἐκτεταμένον καὶ πολλακίς ἀποπνικτικὸς διὰ τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, Σείς, Κύριε Ναύαρχε, εἶχατε κατορθώσει νὰ τὸν κάμει ὅσω τὸ δυνατόν ἐλαφρότερον καὶ ἥπιώτερον, διότι ἐγνωρίζετε, ὅτι εἰδικὸς διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ὁ κρατικὸς παρεμβατισμὸς, ἀκούμενος κατὰ τρόπον πιστικὸν καὶ γραφειοκρατικόν, ἔχει ὀλεθρὰς συνεπείας.

Μετ' τὸ εὐρὸν καὶ ἐλεύθερον αὐτὸ πνεῦμα ἠρξήσατε διὰ τὸ ἔργον σας, Κύριε Ναύαρχε, καὶ ἡ Ναυτιλία θὰ ἐνθυμηταί πάντοτε τὰς ὑπηρεσίας τὰς ὁποίας ἐπὶ δεκαετηρίδας τῆς προσεφέρατε.

Εἶμεθα βέβαιοι, ὅτι καὶ μακρὰν τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας εὕρισκόμενος, δὲν θὰ παύσητε νὰ παρακολουθεῖτε μετ' τὸ αὐτὸ ἐνδιαφέρον καὶ τὴν ἰδίαν στοργὴν τὴν μεγάλην ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλιας μας καὶ θὰ πράττετε πάντοτε ὅ,τι ἐξαστάται ἀπὸ Ὑμᾶς διὰ τὸ καλὸν τῆς.

Ἡ ἀποχώρησις σας ἐκ τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας ἀφήνει κενόν, ἀλλ' εὐτυχῶς τὸ Λιμενικὸν Σώμα ἔχει ἱκανὰ στελέχη, τὰ ὁποῖα μοχθοῦν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μετ' πίστιν καὶ ἀφοσίωσιν καὶ εἰμεθα βέβαιοι, ὅτι μετ' τὴν κοινὴν ἀκάματον προσπάθειαν ὅλων ὅσοι ποιοῦν καὶ ἐργάζονται διὰ τὴν ναυτιλίαν, τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν ἀρμοδίων κρατικῶν λειτουργῶν, θὰ ἴδωμεν καλυτέρας ἡμέρας διὰ τὴν σημερινὴν χειμαζομένην

Ναυτιλίαν μας καὶ θὰ τῆς δώσωμεν τὴν δύναμιν νὰ συνεχίσῃ τὴν μακράν ναυτικὴν παράδοσιν τῆς Χώρας μας.

Ἐξ ἄλλου ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. κ. Πετρούλης προσεφώνησε διὰ τῶν ἐξῆς τὸν ἀποχωροῦντα Ναύαρχον:

Σεβαστέ μας Ναύαρχε,  
Ὁ ναυτικὸς κόσμος τῆς Ἑλλάδος μετ' ἐπεφώτισε μετ' τὸ συγκινητικὸν καθῆκον νὰ σὰς φέρω τὸν θερμὸν χαιρετισμὸν του καὶ νὰ σὰς ἐρμηνεύσω, ἐπὶ τῇ ἀποχωρήσει σας εἰς τὴν γαλήνην τῆς ἀπομαχίας, ὕστερα ἀπὸ τεσσαράκοντα ὁλόκληρα ἔτη ἐντατικῆς ἐργασίας ὑπὲρ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλιας καὶ τῶν ἐργατῶν τῆς, τὰ αἰσθήματα τῆς εὐγνωμοσύνης του δι' ὅσα ὑπὲρ αὐτοῦ σθεναρῶς ἀγωνιζόμενος ἐπράξατε.

Τὰ στενὰ ὅρια ἐνὸς χαιρετισμοῦ δὲν ἀφήνου, βεβαίως, περιθώρια διὰ τὴν ἀνάυσιν ἢ καὶ τὴν στοιχειώδη ἀκόμη ἀνάπτυξιν ἐνὸς ἔργου ζωῆς, ὅπως ὑπῆρξε καὶ τὸ ἔργον τὸ ἰδικόν σας διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας ἀναδημιουργίαν.

Διετελέσατε ἐπαξίως, λόγῳ τῆς ἐξειδικιασμένης κατάρτισεως, τῆς ἀπαραμίλλου εὐστοφίας καὶ τῆς πολυτιμῆς πείρας σας, ὅλας τὰς βαθμίδας τῆς ὑπαλληλικῆς ἱεραρχίας καὶ ἐβθάσατε ἀπὸ τῆς θέσεως τοῦ ἀφανούς, ἀλλὰ πάντοτε δημιουργικοῦ ἐπαρχιακοῦ λιμενάρχου, εἰς τὴν κορυφὴν τῆς διοικητικῆς πυραμίδος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Τώρα τυπικῶς μόνον ἀπομακρύνεσθε τοῦ Ὑπουργεῖου, τὸ ὁποῖον ἐλαμπρύνετε μετ' τὸ πέρασμά σας. Οὐσιαστικῶς ἡ σφραγίς τῆς προσωπικότητός σας θὰ παραμείνῃ ἀποτυπωμένη εἰς ὅ,τι τὸ θετικόν, εἰς ὅ,τι τὸ ὠραῖον καὶ εἰς ὅ,τι τὸ προοδευτικὸν ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ εἰς τὰς γενεὰς τῶν Ἑλλήνων ναυτιλλομένων τὸ διοικητικὸν συγκρότημα τοῦ Ὑπουργεῖου Ἐμπορικῆς Ναυτιλιας.

Ἰδιαιτέρως, κ. Ναύαρχε, ὁ ὁργανωμένος ναυτικὸς κόσμος καὶ αἱ ἱστορικαὶ ὁργανώσεις του δὲν θὰ λησμονήσου ποτὲ τὸν ἀποφασιστικὸν ἀντιλήπτορα τῶν προβλημάτων του, ὁ ὁποῖος εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἀπέδειξε πόσον βαθεῖαν εἶχε τὴν συναίσθησιν τῆς ναυτεργατικῆς συμβολῆς εἰς τὴν ἀνάυσιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

Ἀξιότιμε κ. Ναύαρχε,  
Οἱ Ἑλληνες ναυτικοὶ σὰς εὐγνωμονοῦν καὶ θὰ σὰς ἐνθυμοῦνται πάντοτε ὡς τὸν ἀδόλον φίλον καὶ τὸν εὐλικρινῆ συμπαροσάστην των.

Τέλος, ὁ κ. Τσεμπερόπουλος, βαθύτατα συγκινημένος, νυχάρισσε τοὺς συμμετασχόντας εἰς τὴν σύσκεψιν μετ' τὰς ἐξῆς:

Ἀξιότιμοι Κύριοι,  
Εὐχαιριστῶ ἐκ βάθους τῆς ψυχῆς μου πάντας τοὺς προσελθόντας ἵνα με χαιρετίσουν ἐπὶ τῇ ἀποχωρήσει μου ἐκ τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργεῖου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλιας καὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, διότι διὰ τῆς εὐγενούς των ταύτης σκέψεως καὶ χειρονομίας παρέχουσαν ἱκανοποίησιν εἰς τὸν μοχθήσαντα εἰς τὴν διακομίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου καὶ ἀναγνώρισιν τῆς καταδηλθῆσης μακροχρόνιου προσπαθείας εἰς τὴν ἐπίτευξιν τῆς ἐπιθυμητῆς συνεργασίας καὶ συμφωνίας τῶν δύο παραγόντων οἵτινες συνετέλεσαν πάντοτε εἰς τὸ μεγαλεῖον τῆς Ἑθνικῆς μας Ναυτιλιας.

Γεννηθεὶς εἰς τὴν ναυτιλιακῶς ἀκμάζουσαν νῆσον Σύρον, ἐκ νεαρᾶς ἡλικίας ἔμαθα καὶ ἐσυνήθισα νὰ ἀγαπῶ τὸ πλοῖον, ἐπαίξω ὡς παιδίον κάτω ἀπὸ τὴν σκιάν τῶν ναυπηγουμένων καλλιγραμμῶν ἐυλαίων σκαφῶν εἰς τὸν Ταρσανὸν τῆς Ἐρμούπολεως καὶ ἡ νεανικὴ μου ψυχὴ ἐσκόρτα μετ' συγκίνησιν εἰς τὰ σφυρίγματα τῶν ἀτμοπλοίων τῶν συχναζόντων εἰς τὸν ὠραῖον λιμένα τῆς γενετείρας μου.

Εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς σταδιοδρομίας μου, ἀποχωρισθεὶς πολλῶν συμμαθητῶν μου, οἵτινες ἐπεδιδάσθησαν τὸν ἐμπορικὸν πλοῖον, ἐτάχθην τὸ 1914 εἰς τὸ Βασιλικὸν Ναυτικὸν καὶ κατὰ τὸ 1919 μετετάχην εἰς τὸ Λιμενικὸν Σώμα τὸ συσταθὲν τότε διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν καὶ διοίκησιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Ἡ Μοῖρα μετ' ἡξίωσε νὰ ὑπηρετήσω ἀνελλιπῶς εἰς πᾶσας τὰς βαθμίδας τῆς διοικήσεως καὶ τῆς ἱεραρχίας καὶ ἀνέλθω ταύτας μέχρι καὶ τῆς ἀνωτάτης.

Κατὰ τὴν μακρὰν μου σταδιοδρομίαν ἀναλωθεῖσαν, εὐτυχῶς δι' ἐμέ, τὸ πλεῖστον εἰς ἐπιλιμένα κέντρα τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ, συνεδέθην μετ' τοὺς ἐφοπλιστὰς, τοὺς πλοιάρχους, λοιποὺς ἀξιωματικούς τοῦ Ε. Ν. καὶ τὰ πληρώματα τῶν ἐμπορικῶν μας πλοίων. Σχεδὸν πᾶσα ναυτικὴ μορφή μοι ἦτο γνώριμος καὶ πάντες μετ' οἰκειότητα μετ' ἐπισημῶν. Ὁ σύνδεσμος οὗτος μετ' τοὺς δύο παραγόντας τῆς Ναυτιλιας μου ἐπέτρεπεν, ἀνευ παρεξηγήσεων, νὰ ἐκφέρω ἀδίστακτως τὰς γνώμας μου καὶ ἀνευ προστριβῶν καὶ ἐχθρότητος νὰ ἀντιτίθειμαι εἰς ὀρισμένους ἐπιδιώξεις ἢ ὁσάκις κατὰ συνείδησιν ἐκρίνα ἀποκρουστέαν ὀρισμένην τιμὰ ἀποψιν. Τὸν σύνδεσμον τούτον, ὅστις τὰ μέγιστα μετ' κολακείαι, μετ' τοὺς δύο παραγόντας τῆς Ναυτιλιας μας θὰ προσπαθῶ νὰ διατηρήσω, μὴ ἀπομακρυνόμενος τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος καὶ κινήσεως.

Ἐκτιμῶν πλήρως τὴν τιμὴν τὴν ὁποῖαν μοι κάνετε σημερινὸν εὐχαριστῶ διὰ ταύτην θερμότητα τῶν ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργατικῶν μας κοσμον καὶ διαβεβαίω πάντας, ὅτι ἡ σημερινὴ ἡμέρα θὰ μείνῃ βαθῶς χαραγμένη εἰς τὴν μνήμην μου.

## SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY CO.

SAVANNAH, GA

Cable address: SAVDRYDOCK

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ. Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ἥτις ἐξασφαλίζει πλεόν ἱκανοποιη-

τικὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἰ πλωτὰι δεξαμεναί, διὰ τὰ «Λίμπερτυς» ἰδίως, διὰ τὰ ὁποῖα ἡ εὐθυγράμ-

μισίς τοῦ πυθμένος εἶναι μεγίστης σημασίας.

ΤΑΧΥΤΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ὑπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἐγκαταστάσεων καὶ κλίματος.

ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἐναντι παντὸς ἄλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ, λόγῳ εὐνοϊκῶν συνθηκῶν ἐργασίας.

ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING CO, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE, STANDARD OIL, GULFOIL καὶ οἱ μεγαλύτεραι Ἑλληνικαὶ καὶ Ἑλληνο-Ἀμερικανικαὶ ἐταιρίαι.

## Ναυτικά Δίκαια

### —Ο περιορισμός της ευθύνης του πλοίου εις περίπτωσην ζημίας του φορτίου.

Τὸ ζήτημα, ἂν ἀδικοιολόγητος ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκλήτου ἀπομακρυν-  
σας ἀπὸ τῶν συνολογηθέντων στερῆ αὐτὸν τοῦ εὐεργετήματος τοῦ πε-  
ριορισμοῦ τῆς ευθύνης, παρεχομένου ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ ἀμερικαν-  
ικοῦ νόμου τοῦ 1936 περὶ Μεταφοράς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης,  
ἠγέρθη ἐσχάτως ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων δι' ἐζωγῆς τῆς  
ἑταιρίας Κινητῶν Φορτῶν διὰ ζημίαν φορτίου τῆς φορτωθέντος ἐπὶ τοῦ  
ἀτμοπλοίου «Φλάινινγκ Κλίππερ». Τὸ ἱστορικὸν τῆς ὑποθέσεως ἔχει  
ὡς ἑξῆς: Ἡ ἐν λόγω ἑταιρία Φορτῶν παρέδωκεν εἰς τοὺς ἐναγομένους  
πλοιοκλήτας, ὡς κοινούς μεταφορεῖς 20 κιβώτια περιέχοντα αὐτοκίνητα  
καὶ ἐξαρτήματα αὐτοκινήτων πρὸς μεταφορὰν διὰ τοῦ πλοίου τῶν καὶ  
παράδοσαν τῶν κιβωτίων αὐτῶν εἰς τοὺς ἐνάγοντας (ἀντιπροσώπους αὐ-  
τῶν) ἐν Γουάσι. Μολοντοί εἶχεν ἐκδοθῆ κατὰ φ ο ρ τ ω τ ι κ ῆ, διὰ  
τῆς ὁποίας οἱ πλοιοκλήται ὑπερρεῖον τὰ στοιβάσαν τὰ συσκευασμέ-  
να αὐτὰ εἶδη ὑπὸ τὸ κατάστρωμα, ταῦτα ἐποθετήθησαν ἐπὶ τοῦ κα-  
ταστρώματος. Ἀποτέλεσμα τῆς ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ταύτης στοι-  
βάσεως ὑπῆρξεν ὁκτὼ ἐκ τῶν κιβωτίων νὰ ὑποστοῦν βλάβην, ὑπολογιζο-  
μένη μέχρι 16,794 δολларίων. Οἱ πλοιοκλήται, ὁμως, ἀντέκρουσαν τὴν  
ἀπαίτησιν ταύτην τῆς ἑταιρίας, ἰσχυριζόμενοι, ὅτι δικαιούνται νὰ ζη-  
τήσωσι περιορισμὸν τῆς ὑποχρεώσεως τῶν μέχρι 500 δολларίων κατὰ  
ἑκάστην κιβώτιον, ἐπικαλεσθέντες ἐν ταύτῳ τὸ ἀρθρον 4 (6) τοῦ νόμου  
1936, ἔχον ὡς ἑξῆς: «Οὐτὸ ὁ μεταφορεῖς, οὐτε τὸ πλοῖον θὰ εἶνε ἢ θὰ  
καθίστανται εἰς οἰανδήποτε περίπτωσιν ὑπεύθυνοι διὰ πᾶσαν ἀπώλειαν  
ἢ βλάβην ἀφορῶσαν ἐμπορεύματα διὰ πᾶσαν ὑπερβαίνον τὰ 500 δολ-  
λάρια κατὰ δέμα ἢ κιβώτιον, ἐκτός ἐάν εἶχον δηλωθῆ ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ  
πρὸ τῆς φορτώσεως τὸ εἶδος καὶ ἡ ἀξία τῶν ἐμπορευμάτων καὶ ἡ δη-  
λωσις αὕτη εἴη περιληφθῆ ἐν τῇ φορτωτικῇ».

Εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ ὀρωτῆδος δικαστῆς Οὐήφιλδ λέγει, ὅτι οἱ  
πλοιοκλήται παρεδέχθησαν, ὅτι καὶ πρὸ τοῦ νόμου τοῦ 1936 στοιβάσει  
ἐπὶ καταστρώματος γενομένη ἀντιθέτως πρὸς συμφωνίαν ἢ πρὸς ἔθιμον,  
κατὰ τὸ ὁποῖον ἡ στοιβάσει ἐπρεπε νὰ γίνῃ ὑπὸ τὸ κατάστρωμα, ἀπέ-  
τελε ἀδικαιολόγητον παρέκκλισιν κλονίζουσαν τὸ κύρος τῆς φορτωτικῆς  
καὶ διὰ τοῦτο στερουσαν τοὺς πλοιοκλήτας τοῦ εὐεργετήματος οἰουδη-  
ποῦ περιορισμοῦ ἢ ἐξαιρέσεων περιεχομένων ἐν τῇ φορτωτικῇ. Τὰ δικα-  
στήρια εἶχον πάντοτε τὴν γνώμην, ὅτι τοιαύτη παρέκκλισις ἀλλοιοῖ τὸν  
χαρακτήρα τοῦ ταξιδίου, τὸσον οὐσιώδως, ὥστε νὰ καταντῇ τούτῳ ριψο-  
κίνδυνος ἐπιχείρησις τελείως διάφορος ἀπὸ ἐκείνην τὴν ὁποῖαν ἐφανα-  
τήσαν οἱ συμβαλλόμενοι. Οἱ πλοιοκλήται, ὁμως, ἰσχυρίσθησαν, ὅτι  
τὸ νομικὸν ἐκείνο καθεστὸς ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ νόμου τοῦ 1936 καὶ  
ὅτι τότε ἐπρόκειτο περὶ ὄρων περιοριστικῶν ἐν μιᾷ φορτωτικῇ βασίζο-  
μένων ἐπὶ συμφωνίαν καὶ οὐχὶ περὶ περιορισμῶν τῆς ευθύνης βασίζο-  
μένων ἐπὶ νόμου. Ὑπεστηρίχθη, ὅτι οἱ Κανονισμοὶ τῆς Χάγης τοῦ 1924  
ἀποτελεῖν συμβιβασμὸν συμφερόντων φορτίου καὶ μεταφορῆς — συμ-  
βιβασμὸν δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων, ὅτι αἱ περιοριστικαὶ διατά-  
ξεις ἦσαν μέρος τοῦ συμβιβασμοῦ αὐτοῦ καὶ ὅτι ὁ περιορισμὸς τῆς ἐκ-  
τιμῆσεως εἶνε διὰ τούτου εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις δεσπόζων καὶ συνε-  
πῶς ὅτι πρέπει εἰς ἐπιβάλλεται αὐστηρῶς διὰ νὰ πραγματοποιηθῶν  
αἱ προθέσεις τοῦ Κογκρέσου καὶ οἱ σκοποὶ τῶν ὑπογραψάντων τὴν  
Σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν.

Κατὰ τὴν γνώμην, ὁμως, τοῦ δικαστοῦ — ἀναφέρει ἡ ἀπόφασις — ὁ  
θεμελιώδης χαρακτήρ τῆς φορτωτικῆς δὲν ἐτροποποιήθη διὰ τῆς ἐν αὐτῇ  
ἐνωματώσεως τῶν καταστατικῶν, οὕτως εἴπειν, διατάξεις τοῦ νόμου  
(τοῦ 1936). Ἡ φορτωτικὴ καθορίζει τὰ δικαιώματα, ὑποχρεώσεις, ἐξαι-  
ρέσεις καὶ περιορισμοὺς τῶν συμβαλλομένων εἴτε ταῦτα ἐπιβάλλονται  
(καταστατικῶς) ὑπὸ τοῦ νόμου, εἴτε συμφωνοῦνται ὑπὸ τῶν συμβαλλο-  
μένων. Ὅταν συνέβαινε τοιαύτη ἀπομακρύνσις ἀπὸ τῆς συμβάσεως τοῦ  
μεταφορῆς, ὥστε νὰ καταντῇ αὕτη ἀσύγγνωστος παρέκκλισις, τότε ἡ  
φορτωτικὴ καὶ ὅλοι οἱ ὅροι αὐτῆς ἐξηφανίζοντο καὶ οἱ καταστατικὸι  
περιορισμοὶ ἤττονον, ἂν μὴ ὁ νόμος ἐτήρει αὐτοὺς ἐνεργούς. Οἱ πλοιο-  
κλήται ὑπεστηρίξαν, ὅτι ἐκ τοῦ νόμου (καταστατικῶν) περιορισμὸς εἶνε  
ἐφαρμοστέος ἐν πάσῃ περιπτώσει καὶ ἰσχυρίσθησαν, ὅτι ἡ εὐθύνη, συν-  
επῶς, οὐδέποτε δύναται νὰ καταλογισθῆ ἀνωτέρα τοῦ περιορισμοῦ αὐ-  
τοῦ. Σκοπός, ὁμως, τοῦ ὄριου τῶν 500 δολларίων ἦτο νὰ ἀποτραπῆ ὁ  
κατὰ συμφωνίαν προσδιορισμὸς τῆς ἀξίας τοῦ φορτίου εἰς μικρότερον  
ποσόν καὶ νὰ καταργηθῶν τὰ τότε συνηθιζόμενα ὄρια τὰ ἐπιβαλλόμενα  
ὑπὸ τῶν μεταφορέων, συνηθῶς τῶν 100 δολларίων ἢ καὶ μικροτέρου ἀ-  
κόμη ποσοῦ. Ἐκτός δὲ τῆς τροποποιήσεως ταύτης, ὅσον ἀφορᾷ τὸ πο-  
σόν, κατ' οὐδὲν ἀπεμακρύνθη ὁ νέος νόμος τοῦ ὑφισταμένου καθεστώ-  
τος. Οὕτε ἡ Σύμβασις (τῶν Βρυξελλῶν), οὐτε ὁ νόμος (τοῦ 1936) πε-  
ριέχει διατάξιν ἀφορῶσαν τὰ νομικὰ ἀποτελέσματα μιᾶς ἀδικαιολόγη-  
του παρέκκλισεως, οὐδὲν δὲ ὑπάρχει ἐν ταῖς συζητήσεσι τοῦ νόμου ἐξ οὗ  
νὰ εἰκάζεται, ὅτι τὸ Κογκρέσος, θέτον τὸ ὄριον τῶν 500 δολларίων,  
ἐσκόπευε νὰ θέσῃ ἐκποδῶν τὴν ὑφισταμένην νομικὴν ἀρχήν. Τοιαύτη βα-  
σικὴ μεταρρυθμίσις — ἂν ἐσκοπεῖτο νὰ γίνῃ — θὰ διευτυποῦτο σαφῶς  
καὶ διὰ μὴ δυναμένων νὰ παρερμηνευθῶσι φράσεων. Οἱ πλοιοκλήται, ἐ-  
πίσης, παρέβλαψαν ἕνα βασικὸν λόγον τοῦ κανόνος. Πᾶς φορτωτῆς ἔχει  
τὸ δικαίωμα νὰ πιστεύῃ, ὅτι ὁ μεταφορεῖς δὲν θὰ παρεκκλίνῃ τῶν ὑπο-  
χρεώσεων του καὶ ὅτι συνεπῶς δὲν θὰ ἐκθέσῃ τὸ φορτίον εἰς ἄλλους κιν-  
δύνους ἀπὸ ἐκείνους, οἱ ὁποῖοι εἶνε γνωστοὶ ὡς ἐμφιλοχωρούντες εἰς ἕν  
φορτίον στοιβαζόμενον ὑπὸ τὸ κατάστρωμα. Ὁ φορτωτῆς προστατεύει  
ἑαυτὸν δι' ἀσφαλείας ἀναλόγου πρὸς τοὺς ὑπολογισμένους τοιοῦτους  
κινδύνους. Ὅταν δὲ ὁ μεταφορεῖς ἀπομακρύνεται τῶν κανονικῶν τού-  
των συνθηκῶν καὶ εἰσέρχεται εἰς ριψοκίνδυνον ἐγχείρημα διάφορον τοῦ  
ἀντιμετωπισθέντος, ἐκθέτει τὸ φορτίον εἰς ἀπροβλεπτοὺς καὶ προσθε-  
τους κινδύνους, ἀπὸ τῶν ὁποίων ὁ φορτωτῆς δὲν εἶχε προφυλάξει τὸν ἑ-  
αυτὸν του. Ἐτερον σημαντικὸν πρᾶγμα εἶνε ἡ φύσις μιᾶς κατὰ φ ο ρ τ ω τ ι κ ῆς  
καὶ ἡ ἐκτεταμένη χρῆσις αὐτῆς εἰς τὸν οἰκονομικὸν καὶ ἐμπορικὸν κόσμον.

Ὁ δικαστῆς, χωρὶν περαιτέρω, λέγει, ὅτι ὁ ἰσχυρισμὸς τῶν πλοιο-  
κλήτων περὶ τήρησεως ἐν πάσῃ περιπτώσει τοῦ περιορισμοῦ  
ευθύνης στηρίζεται ἐπὶ θεμελιώδους παρανοήσεως τῆς φύσεως τῆς πα-  
ραβιάσεως τῆς συμφωνίας διὰ τῆς στοιβάσεως τοῦ ἐμπορευματοῦ ἐπὶ  
τοῦ καταστρώματος. Οἱ πλοιοκλήται — λέγει ὁ δικαστῆς — προσεπά-  
θησαν νὰ ἐξισώσουν τὴν ἀδικαιολόγητον ταύτην παρέκκλισιν πρὸς τὰς  
συνήθεις παραβιάσεις τῶν ὑπὸ τὸν νόμον ἀναφερομένων ὑποχρεώσεων,  
ὡς ἡ ἔλλειψις τῆς φειλομένης ἐπιμελείας τῶν πλοιοκλήτων, ὅπως προ-

φέρουν πλοῖον ἰκανὸν πρὸς ναυσιπλοῖαν ἢ καταβάλλουν τὴν δέουσαν ἰ-  
πιμελείαν καὶ φροντίδα διὰ τὸ φορτίον. Ἀπλῆ, ὁμως, ἀμέλεια ὡς πρὸ  
τὸ φορτίον ἀπέτελεσε παρέκκλισιν ἀπὸ τῆς συμφωνίας, ἐνῶ στοιβάσει  
τοῦ φορτίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος — εἰς ἡν περίπτωσιν ἀπαιτεῖτο στο-  
βάσει ὑπὸ τὸ κατάστρωμα — ἀπέτελεσε παρέκκλισιν ἀπὸ τῆς συμφωνίας  
ἐκφύρσιν τῆς συμφωνίας. Δὲν εἶνε ἀνάγκη νὰ στηριχθῆ ἡ ἀτόνησις τῆς  
συμβάσεως ἐπὶ τοῦ λόγου τῆς μεγάλης ἀμελείας τοῦ μεταφορέως. Ἄρ-  
κει ἡ ἐκούσιος ἐνέργεια αὐτοῦ εἰς ἀδικαιολόγητον ἀθέτησιν τῆς συ-  
μφωνίας.

Ἄν γίνῃ δεκτὸς ὁ ἰσχυρισμὸς τῶν πλοιοκλήτων, ὅτι ὁ περιορισμὸς  
τῆς ευθύνης εἶνε ἀπόλυτος, τότε πᾶς μεταφορεῖς θὰ ἤδυνάτο, ἀδιαφόρως  
νὰ παραβιάξῃ τοὺς ὄρους τῆς φορτωτικῆς, γνωρίζων, ὅτι δὲν θὰ εἶν  
δυνατὸν νὰ κληθῆ νὰ καταβάλῃ ἀποζημίωσιν πέραν τῶν 500 δολларίων  
ἢ κατὰ δέμα ἢ κιβώτιον. Γενομένης δεκτικῆς τῆς ἀρχῆς ταύτης, ἀποτελε-  
σμα θὰ ἦτο, ὅτι πᾶς μεταφορεῖς θὰ ἀπληρόσσοτο πάσης ζημίας ὑπερ-  
βαίνουσης τὰ 500 δολларία (κατὰ δέμα ἢ κιβώτιον) καὶ ὅταν ἀκόμη  
ζημία προήλθε συνεπείᾳ τῆς ἰδικῆς του συμπεριφορᾶς, ἀλλοιωσάση  
τὸν οὐσιώδη χαρακτήρα τῆς συμφωνίας.

Αἱ συζητήσεις περὶ τὴν Σύμβασιν τῆς Χάγης καὶ περὶ τὸν νόμον τοῦ  
1936 οὐδὲν λέγον, ἐπιτρέπουσαν νὰ συναγάγῃ τις τοιοῦτον πόρισμα. Ἐφ'  
ὅσον δὲ δὲν ὑπάρχει σαφὴς ἡ πρόθεσις τοῦ νομοθέτου, ὁ δικαστῆς δὲ  
εἶνε εἰς θέσιν νὰ ἐρμηνεύσῃ τὸν νόμον κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα εἰς τοὺς  
πλοιοκλήτας νὰ ἐπικαλεσθῶν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ περιοριστικοῦ ὄριου  
τῆς ἀξίας εἰς περιπτώσιν ἀδικαιολόγητον παρεκκλισεως ἀπὸ τῆς συ-  
μφωνίας. Οἱ ἰδιοκλήται, ὅθεν, τοῦ φορτίου δικαιούνται νὰ ἀποζημιωθῶν  
δι' ὁλόκληρον τὸ ποσὸν τῆς ζημίας.

## Ἑλληνικὰ Δικαστήρια

ΑΡΙΘ. 52)53 ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ἐφαρμογῆς τῆς ἀπὸ 3)5)1951 συλλογικῆς συμβάσεως ἐπὶ μηχαν-  
ικῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Ἀπαγόρευσις ἐπιδιόκσεως ἐπιδομάτων καὶ  
ἀμοιβῶν ἀνωτέρων τῶν ὑπ' αὐτῆς καθοριζομένων. Ἐφαρμογῆς τοῦ Α  
Ν. 3276)44 καὶ Ν. 1752)51.

Ἐπειδὴ διὰ τοῦ ἀρθρ. 1 παρ. 1 τοῦ ἀν. ν. 3276)1944 «περὶ συλλο-  
γικῶν συμβάσεων ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ», ὀρίζεται ὅτι μεταξὺ ὄρων  
ἠώσεων ἐφοπιστῶν καὶ ἐργατῶν θαλάσσης, ἐκ τῶν κρινομένων ἐλευθέ-  
ρως ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὡς περισσότερον ἀντι-  
προσωπευτικῶν, δύναται νὰ συνάπτονται συλλογικαὶ συμβάσεις καθο-  
ρίζουσαι τὸν μισθὸν κλπ., διὰ δὲ τοῦ ἀρθρ. 3 παρ. 1 τοῦ αὐτοῦ νόμου  
ὅτι ὑπεύθυνος διὰ τὴν ἐφαρμογὴν καὶ τήρησιν τῶν ὑπὸ τῶν συλλογικῶν  
συμβάσεων καθοριζομένων εἶναι οἱ πλοιοκλήται, ἀντιπρόσωποι αὐτῶν  
πλοιοκλήται καὶ τὰ πληρώματα τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, τῶν  
ὑπευθύνων τῆς παραδόσεως τιμωρουμένων καὶ ποινικῶς κατὰ τὴν διά-  
ταξιν δὲ τῶν ἀρθρῶν 4 καὶ 5 τοῦ αὐτοῦ νόμου ὀρίζεται ὅτι αἱ ὡς ἀνω  
συλλογικαὶ συμβάσεις, ἐφ' ὅσον ἤθελον κυρωθῆ δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑ

## 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 under-  
take 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

ουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας θεωρούνται ίσχυραί και δεσμεύονται από την εν αὐταῖς χρονικὴν διάρκειαν καὶ οἰασθῆποτε τυχόν ἄλλας ὑποσταθῆσας ἐργοδικὰς ἢ ἐργατικὰς ὀργανώσεις, ὡς καὶ ἅπαντας ἐν ἐνεστῶτος 'Ελληνικῆς πλοικτικῆς καὶ ἐργατικῆς θαλάσσης καὶ πληρώματα πλοίων ἀνηκόντων εἰς τὴν κατηγορίαν ἧτις προσβλέθη ὑπὸ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων, διὰ δὲ τῆς παρ. 2 τοῦ αὐτοῦ ἀρθροῦ, ὡς ἀντιπεσάθη ὑπὸ τοῦ ν. 8. τῆς 10-5-1946, κυρωθέντος ὑπὸ τοῦ ν. 33) 946 καὶ εἶτα ὑπὸ τοῦ ἀρθρ. 2 τοῦ ν. 8. 304) 1947 ὡρίσθη, ὅτι εἰς ἣν ἐρίππωνται αἱ οἰκείαι ὀργανώσεις ἐργοδοτῶν καὶ ἐργατῶν θαλάσσης πλοίου ὑπὸ τοῦ ΥΕΝ δὲν ἔπρεπε ὀρίσει καὶ ἀποστέλλει ἐγκαιρῶς οὓς ἀντιπροσώπους τῶν πρὸς συναφιν συλλογικῆς συμβάσεως ἢ συνχόμενοι οὗτοι δὲν ἔπρεπε συμφωνῆσαι πρὸς συναφιν τοιαύτης, παρέχεται εἰς τὸν Ὑπουργὸν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, μετ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ (Πουργικοῦ Συμβουλίου, τὸ δικαίωμα ὅπως καθορίσῃ δι' ἀποφάσεως οὐ πᾶν θέμα ἐκ τῶν ἀναγραφομένων εἰς τὸ ἀρθρον 1 παρ. 1 καὶ 2 ἑπισημάτων, τῶν δυνάμενων νὰ ρυθμίζονται διὰ συλλογικῆς συμβάσεως. Ἐπειδὴ διὰ τῆς ἀπὸ 3-3-1951 συλλογικῆς συμβάσεως μεταξὺ 'Ελλήνων 'Εφοπλιστικῶν καὶ Ναυτεργατικῶν Ὀργανώσεων, ἐν αἷς ἡ 'Ἐνώσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, εἰς ἣν ὑπάγεται ἡ ἐναγομένη καὶ ἡ 'Ἐνώσις Μηχανικῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ἡ Πανελληνίως Ναυτικῆ Ὀμοσπονδία, εἰς αἷς ὑπάγεται ὁ ἐνάγων, κυρωθεῖσας διὰ τῆς ὑπ' αἰθ. 3927)9-4-1951 ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας αἱ δημοσιευθεῖσας εἰς τὸ Φ.Ε.Κ. 69 τ. Β' 1951 καθωρίσθη ἐν κεφ. Α. περὶ μισθολογίου τῶν πληρωμάτων πλοίων χωρητικότητος ἀνω τῶν 00 κόρων ἐκτελούντων πλάσ ἐξωτερικῶν, ὁ ὑπιναιὸς μισθὸς μηχανικοῦ εἰς χαρτῖνας λίρας 'Αγγλίας 64.0.0., ἐν δὲ κεφ. Θ' «περὶ ἀπαγορευτικῶν διατάξεων» ἐδ. 5 ὅτι ἀπαγορεύεται ἡ ἀξίωσις ἐπιδημοῦντων καὶ μοιῶν ἐν γενεῖ πρῶτον τῶν ἐν τῇ συλλογικῇ συμβάσει καθωρίζομένων, ἢ ἐν ζήτησὶ πρόσθετος ἐργασία μὴ προβλεπομένη ἐν αὐτῇ. Ἡ συλλογικὴ αὕτη συμβάσις ἔσται ἰσχύουσα ἀπὸ τῆς 16-4-1951, ἡμέρας δημοσιεύσεως τοῦ ν. 1752)1951, περὶ συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας αἱ ἐν κεφ. ΙΗ' καθωρίσθη ἡ μὲν διάρκεια αὐτῆς ἐτησίαν, ὡς καὶ ὅτι δύο ἡναι πρὸ τῆς λήξεως τῆς δύναται νὰ καταγγελθῇ παρ' ἑνὸς τῶν συλλογικῶν μερῶν, παρεμένουσα ὅμως πάντως ἐν ἰσχύϊ καὶ μετὰ τὴν ἀταγγελίαν μέχρι τῆς ἀνω καθωρίζομένης ἡμερομηνίας λήξεως 16-4-1952. Τὴν 3ην Μαΐου 1952 ὑπενοσθη πρακτικὸν μεταξὺ τῆς ἀνω ἐφοπλιστικῆς ὀργανώσεως καὶ τῆς Πανελληνίως Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας ἐπὶ παρατάσεως τῆς ἀνω συλλογικῆς συμβάσεως μέχρι 30 'Ιουνίου 1952 καὶ εἶτα μέχρι τέλους Δεκεμβρίου 1952 καὶ διὰ τῆς ὑπ' αἰθ. 7195)4687 τῆς 9-12-1952 ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας παρετάθη ἡ ἰσχύς ταύτης. Ἐπειδὴ, κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἐκτεθέντων, κατὰ τὸν χρόνον συνομολογήσεως τῆς ἀποτελοῦσας τὴν βᾶσιν τῆς κοινομένης ἀγωγῆς ναυτικῆς συμβάσεως (26-3-1952) ἴσχυεν ἡ πρὸ 3-3-1951 καὶ ἰσχὴν οὐσιαστικῶν νόμου ἐπέχουσα ὡς ἀνω συλλογικῆς συμβάσεως, ἐξ ἧς περιωρίζοντο οἱ συμβαλλόμενοι ὅπως μὴ συμφωνῆσαι μισθοδοσίαν ἀνωτέραν τῆς ὑπὸ ταύτης προβλεπομένης καὶ ἐπὶ ἐνὸς ἢ παρὰ τὴν ἀπαγορευτικὴν ὡς ἀνω διάταξιν συνομολογήσεως μισθοδοσίας ὑπερβαίνουσας τὸ νόμιμον ὄριον τυγχάνει ἀπόλυτος ἀκυρος, μὴ μόνον πρὸς τὸ ἀρθρ. 174 Α.Κ. καὶ λυνίζεται ὡς μὴ γεννημένη ἀτ' ἀρθρ. 180 ἰδίου Κώδικος, τὰ δὲ ἐναντία ὑποστηριζόμενα ὑπὸ τοῦ ἐνάγοντος εἶναι ἀποσιππῆτα ὡς μὴ νόμιμα, α) διότι ἡ διάταξις τοῦ ἀρθ. 1 παρ. 2 τοῦ ν. 2053)1952 δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν ἐν προκειμένῳ κατὰ τὴν ρητὴν διάταξιν τοῦ ἀρθρ. 3 παρ. 2 τοῦ αἰτιοῦ νόμου καὶ β) διότι ἡ παρὰ τῆς Πανελληνίως Ἐνώσεως Μηχανικῶν Ε.Ν. μονομερῶς γεννημένη ἀταγγελία τῆς ἀνω συλλογικῆς συμβάσεως δὲν εἶναι ἔγκυρος καὶ δὲν πέφκει τὴν πᾶσιν τῆς ἰσχύος ταύτης, ὡς πρὸς τοὺς ὑπαγομένους εἰς

τὴν Ἐνωσιν ταύτην μηχανικούς, ἐν οἷς καὶ ὁ ἐνάγων, κατ' ὅσον κατὰ τὴν παρ. 3 τοῦ κεφ. ΙΗ' τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ὀρίζεται, ὅτι δύναται νὰ καταγγελθῇ αὕτη παρ' ἑνὸς τῶν συμβαλλομένων μερῶν, παρεμένουσα ὅμως καὶ ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ἐν ἰσχύϊ καὶ μετὰ τὴν ἀταγγελίαν μέχρι τῆς 16-4-52, συμβαλλόμενον δὲ μέρος προδήλως νοεῖται ὡς ἐν μὲν αἱ ὑπογράψασαι τὴν συλλογικὴν σύμβασιν ἐφοπλιστικῆς ὀργανώσεως, ἐξ ἑτέρου δὲ αἱ ναυτεργατικῆς ὀργανώσεως, ὅπου προκύπτει ἐκ τῆς ἀκροτελευτίου διατάξεως τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, κατ' ἣν αὕτη συνετάγη εἰς τριπλῶν, ἐξ ὧν ἀνὰ ἕν ἀντίτυπον ἐλαβόν τὰ συμβαλλόμενα μέρη, τὸ δὲ τρίτον θέλει κατατεθῆ παρὰ τῷ Ὑπουργεῖῳ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὅτι καὶ ἐν τῇ ἐκδόσῃ ἀναστολῆς τῆς ἰσχύος τῆς συλλογικῆς συμβάσεως μετὰ τὴν 16-4-1952 ὡς πρὸς τοὺς ἀνήκοντας εἰς τὴν Πανελληνίως Ἐνωσιν Μηχανικῶν, ἡ ἀκούσθης τῆς ἀνω συμβάσεως τῶν διαδίκων δὲν αἰρεται κατὰ τὸν καιῶνα ἐπὶ ἀπ' ἀρχῆς ἀκυρον οὐ βεβαιούται τῇ χρονίᾳ παραδρομῇ, ὃν θεωρεῖ ἐξυπακουόμενον τὸ ἀρθρ. 183 Α.Κ., οὐδὲ διατείνεται ἐν προκειμένῳ ὁ ἐνάγων ρητὴν ἐπικύρωσιν τῆς ἀκυρου συμβάσεως ἐν τῷ χρόνῳ τῆς ἐπικαλουμένης ὡς πρὸς τοὺς μηχανικούς παύσεως τῆς ἰσχύος τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, ἧτις ρητὴ ἐπικύρωσις γενομένη ἐν γνώσει τῆς ἀκυρότητος καὶ συντρέχόντων πάντων τῶν ἀπαιτουμένων ὑπὸ τοῦ νόμου ὄρων διὰ τὴν ἐξ ὑπαρχῆς κατάρτισιν βᾶ ἴσχυεν ὡς νέα δικαιοπραξία. Ἐπειδὴ βάσει τῶν προδιαληθέντων ἢ ὑπὸ τῆς ἐναγομένης ἀρνήσεως ἀποδοχῆς τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ἐνάγοντος ἐπὶ καταβολῇ αὐτῶ τῆς μισθοδοσίας τῆς ἀνω μεταξύ τῶν ἀτομικῆς συμβάσεως δὲν συνιστᾶ μεταβολὴν τῶν ὄρων τῆς συμβάσεως, ἧτις θὰ ἠδύνατο νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀταγγελία ταύτης, διότι ἡ ἐναγομένη δὲν ὑπερκεῖται εἰς τήρησιν τούτων, ὡς ἀνισχύρων ὄντων κατὰ τὰ εἰρημένα, ἐκ τοῦ ἐναντίου δὲ τὴν ἀτομικὴν σύμβασιν ἐργασίας κατήγγειλεν ὁ ἐνάγων, ἀρνήσας νὰ ἐργασθῇ ἐπὶ τῇ νόμιμῃ μισθοδοσίᾳ. Ἐν τῇ περιπτώσει ὅμως ταύτῃ δὲν γεννᾶται ἀξίωσις τοῦ ἐνάγοντος ἐπὶ ἀποζημιώσεως καὶ ἐπὶ ἐξόδων παλιννοστήσεως τῶν ἀρθρ. 16 καὶ 24 τοῦ ν. 1752)1951, ἐφ' ὧν θεμελιούται ἡ ἀγωγή καὶ δέον ὅπως αὕτη ἀπορριπθῇ ὡς κατ' οὐσίαν ἀβάσιμος.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ. Ἡ ἀνωτέρω ἀπόφασις ἐφαρμόζει μεταξὺ τῶν ἄλλων καὶ τῶν ἀ. ν. 3276)44 «περὶ συλλογικῶν συμβάσεων ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ, ὅστις ἐξεδόθη ὑπὸ τῆς τότε Ἀποθῆμοῦ Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐδημοσιεύθη τὴν 27 'Ιουνίου 1944 ἐν Καίρῳ καὶ εἰς τὸ ὑπ' αἰθ. 24 οὐλ. τεύχ. Α' τῆς ἐκεῖ ἐκδομένης Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, δυνάμει δὲ τοῦ ἀρθροῦ 8 τῆς ὑπ' αἰθ. 21)45 συντακτικῆς πράξεως οἱ ἐν τῇ Μέσῃ Ἀνατολῇ δημοσιευθέντες τότε νόμοι ἀνεδημοσιεύθησαν μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν καὶ ἐνταῦθα, καὶ ἀπέκτησαν πλήρη νομικὴν ἰσχύν. Κατὰ τὴν ἐρμηνευτικὴν διάταξιν τοῦ ἀρθροῦ 11 παρ. 2 τοῦ Ν. 2053)52, ἐκοίθη ὅτι συμφωνία μεταξύ ναυτικοῦ καὶ πλοιοῦρου περὶ καταβολῆς μισθοῦ μεγαλύτερου τοῦ καθωρίζομένου διὰ τῆς ἀπὸ 3-3-1951 συλλογικῆς συμβάσεως εἶναι ἔγκυρος καὶ ἰσχυρὰ (βλ. τὴν ὑπ' αἰθ. 507)53 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Πειραιῶς ΘΕΜ. ΞΔ' σελ. 711). Ἀνεξαρτήτως ὅμως τοῦ Α. Ν. 3276)44, τὰ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας ἦδη κανονίζονται ὑπὸ τοῦ Ν. 1752)51 καὶ διὰ τὰς συλλογικὰς συμβάσεις ἐργατῶν θαλάσσης καὶ καταβολῆν μισθοδοσίῶν ἀνω αὐτῶν (βλ. τὴν ὑπ' αἰθ. 1257)53 Πρωτοδικίου Πειραιῶς) («Ναυτ. Χρον.» Τ. 201 σελ. 18), ἐπίσης δὲ καὶ τὴν ὑπ' αἰθ. 33)53 Πρωτοδικίου διὰ τὴν ἰσχύν τῶν συμβάσεων ναυτικῆς ἐργασίας κατὰ νόμον 1752)51 («Ναυτ. Χρον.» Τ. 196 σελ. 14). Διὰ πρόωρον λύσιν συμβάσεως ναυτολογίας τὴν ὑπ' αἰθ. 1874)52 Πρωτοδικίου Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.» Τ. 192 σελ. 21) καὶ διὰ τὴν ἀποζημιώσιν ἐπὶ τοιαύτης ἀταγγελίας τὴν ὑπ' αἰθ. 14314) 52 Πρωτοδικίου Ἀθηνῶν («Ναυτ. Χρον.» Τ. 184 σελ. 18).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

Telephones:  
1001 - 1002

Cable Address:  
TONIO-COLON

# "TAGAROPULOS CORPORATION,"

COLON, REP. PANAMA

## SHIP CHANDLERS

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

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

S. & E. & A. METAXA-COGNAC BRANDY

"PARNASOS," OLIVES OF TOULIATOS C<sup>o</sup>.

JAMS & PRESERVES OF THE AEGIAN FACTORY

OF CLONIS BROTHERS

ACHAÏA CLAUSS WINES MAVRODAPHNE and RETSINA)

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas



## ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ

## ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Γενικός Ίσολογισμός της 31ης Δεκεμβρίου 1953

| ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ   |                   | ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ  |                   |
|---|-------------------|--|-------------------|
| Διαθέσιμα:  |                   | Κεφάλαιον Μετοχικόν  | 223.190.100.000   |
| 1) Μετρητά εν τῷ Ταμείῳ, παρὰ τῇ Τραπεζῇ τῆς Ἑλλάδος τοκομερίδια ἐπιταγαὶ καὶ ἔντοκα ταμειακὰ γραμμάτια | 550.338.925.392   | Τακτικόν Ἀποθεματικόν  | 1.426.000.000     |
| 2) Εἰς χρυσόν, παρὰ Τραπεζαῖς Ἐξωτερικοῦ καὶ ξένα τραπεζικὰ γραμμάτια                                   | 117.629.533.930   | Ἐκτακτὸν Ἀποθεματικόν  | 500.000.000       |
|   | 667.968.459.322   |  | 225.116.100.000   |
| Προεξοφλήσεις   | 258.914.159.526   | Καταθέσεις:  |                   |
| Δάνεια καὶ λογαριασμοί:   |                   | 1) Ὀψεως   | 1.248.467.132.402 |
| Ἐπὶ προσωπικῇ ἀσφαλείᾳ  | 482.666.805.396   | 2) Ταμειουτηρίου   | 257.574.100.022   |
| Ἦγγυημένοι δι' ἐμπορευμάτων καὶ φορτωτικῶν  | 501.485.044.176   | 3) Ἐπὶ προθεσμίᾳ   | 135.392.391.217   |
| Ἦγγυημένοι διὰ χρεογράφων   | 114.731.807.349   | 4) Δημοσίων Ὄργανισμῶν   | 623.604.506.906   |
| Ἐπὶ ὑποθήκῃ   | 7.074.189.000     |  | 2.265.038.130.547 |
| Τρέχοντες λ)σμοὶ καὶ ἀντεγυήσεις  | 414.606.161.387   | Μείον τῶν διατεθέντων διὰ τοποθετήσεως Βιομηχανικῆς Πίστωσης ὡς κατωτέρω | 866.886.123.443   |
|   | 1.779.478.166.834 |  | 1.398.152.007.100 |
| Χαρτοφυλάκιον χρεογράφων  | 239.289.451.778   | Τράπεζαι Τόπου (καταθέσεις καὶ πιστώσεις)                                | 344.166.459.210   |
| Κτίρια καὶ Κτήματα Τραπεζῆς   | 205.934.881.895   | Τρέχοντες λογαριασμοὶ καὶ ἐγγυήσεις                                      | 535.910.448.107   |
| Ἐγκαταστάσεις, ἔπιπλα, χρηματοκιβώτια   | 138               | Ἐπιταγαὶ καὶ ἐντολαὶ πληρωτέαι   | 106.946.046.295   |
|   | ==                | Ἵποκαταστήματα   | 39.175.709.094    |
|   |                   | Ἐκκρεμῆς λογαριασμοὶ   | 230.890.274.829   |
|   |                   | Μέρισμα χρήσεως 1953   | 12.146.400.000    |
|   |                   | Κέρδη καὶ Ζημίαι ὑπόλοιπον εἰς Νέον                                      | 167.515.322       |
|   |                   |  | ==                |

## ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΙΣΤΙΣ

|   |                   |  |                   |
|---|-------------------|--|-------------------|
| Προεξοφλήσεις                                   | 61.728.057.640    | Καταθέσεις, διατεθὲν τμήμα ὡς ἄνω                                    | 866.886.123.443   |
| Δάνεια καὶ λογαριασμοί:                         |                   | Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος χρηματοδότησις διὰ τοποθετήσεως πρὸς Βιομηχανίας | 204.219.017.278   |
| Ἐπὶ προσωπικῇ ἀσφαλείᾳ                          | 744.531.950.172   | Τρέχοντες λογαριασμοὶ καὶ ἐγγυήσεις                                  | 308.946.782.989   |
| Ἦγγυημένα δι' ἐμπορευμάτων καὶ φορτωτικῶν       | 173.720.743.013   | Ἑλληνικὸν Δημόσιον ΚΕΔ (μακροπρόθεσμα δάνεια Ἀνασυγκροτήσεως)        | 761.816.511.600   |
| Ἐπὶ ὑποθήκῃ                                     | 3.686.039.000     |  | 2.141.868.435.310 |
| Τρέχοντες λ)σμοὶ καὶ ἀντεγυήσεις                | 308.946.782.989   |  |                   |
| Δάνεια Ἀνασυγκροτήσεως                          | 761.816.511.600   |  |                   |
|   | 2.054.430.084.414 |  |                   |
| Χαρτοφυλάκιον χρεοφών Βιομηχανικῶν Ἐπιχειρήσεων | 87.438.350.896    |  |                   |
|   | 5.034.539.395.277 |  | 5.034.539.395.277 |
|   | ==                |  |                   |

## ΚΕΡΔΗ &amp; ΖΗΜΙΑΙ

| ΧΡΕΩΣΙΣ                                       |                 | ΠΙΣΤΩΣΙΣ                                     |
|---|-----------------|--|
| Γενικά Ἐξοδα                                  | 216.109.211.856 | Προμήθειαι, Τόκοι Πρόσοδοι καὶ Διάφορα Κέρδη |
| Φόροι   | 20.130.290.612  |  |
| Εἰσφοραὶ ὑπὲρ Ἀσφαλιστικῶν Ταμείων Προσωπικοῦ | 33.914.102.885  |  |
| Ἀποσβέσεις:                                   |                 |  |
| Ἐγκαταστάσεων & ἐπισκευῶν                     | 4.464.508.022   |  |
| Κτιρίων & Κτημάτων                            | 6.000.000.000   |  |
|   | 10.464.508.022  |  |
| Προβλέψεις                                    | 29.000.000.000  |  |
| Ἵπόλοιπον πρὸς διανομὴν                       | 14.263.515.322  |  |
|   | 323.881.628.697 | 323.881.628.697                              |
|   | ==              | ==   |

## ΔΙΑΝΟΜΗ ΚΕΡΔΩΝ

|   |                     |
|---|---------------------|
| Τακτικόν Ἀποθεματικόν                         | 1.426.000.000       |
| Μέρισμα μικτὸν πρὸς Δρχ. 400.000 κατὰ μετοχὴν | 12.146.400.000      |
| Ἐκτακτὸν ἀποθεματικόν                         | 500.000.000         |
| Ποσοστὰ Διοικητικοῦ Συμβουλίου                | 23.600.000          |
| Ἵπόλοιπον εἰς νέον                            | 167.515.322         |
|   | Δρχ. 14.263.515.322 |
|   | ==                  |

Ἐν Ἀθήναις τῇ 3ῃ Ἀπριλίου 1954

Ὁ Διοικητής  
Κ. Ι. ΗΛΙΑΣΚΟΣΕἰς Σύμβουλος  
Ν. ΤΡΙΚΟΥΠΗΣὉ Διευθυντής τοῦ Γεν. Λογιστηρίου  
Σ. Χ. ΚΑΠΑΝΤΑΗΣ

ΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

**ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ**

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Απρίλιος.**—Η ανακοινωθείσα από τους αρμοδίους κυβερνητικούς παράγοντας της Ουάσιγκτωνς απόφασις περί ενισχύσεως «φ» ενός των αποθεμάτων πρώτων υλών δια την στρατιωτικήν προπαρασκευήν της χώρας, με την κρατούσαν σκέψιν, όπως εν περιπτώσει πολέμου αι Ήνωμένοι Πολιτεία καταστύν περισσότερον ανεξάρτητοι από περποντίους μεταφοράς και αι πληροφορία «φ» έτερου περί αποστολής περισσότερον πολεμικού υλικού εις την Ήνδοκίαν, ανεξαρτήτως της έργοτέρας ή μη επεμβάσεως των συμμάχων εθνών εις τον εκεί από έτών ιεξαγόμενον πόλεμον, εδημοιουργησαν έλπίδας μιάς ανάζωγωνήσεως της αυλαγοράς και επικρατήσεως ενδοικτηνών συνθηκών εργασίας δια τα έμερικανικά κυρία πλοία, με άμεσον φυσικά τον άντικτυπον και εις τα ένα. Θετικά δεδομένα παρέχουν την έντύπωσιν, ότι η άρξαμένη μεταφορική κίνησις θα είναι εύρύτερας ζωηρότητος.

Το γεγονός, ότι μέχρι πρό τιων ακόμη ημερών δεν είχαν ανακοινωθεί γορά 3 ναυλώσεις από τον Αγ. Λαυρέντιον προς μεταφοράν σιτηρών με ην έναρξιν της νέας περιόδου, είναι αρκετά χαρακτηριστικόν της δυσόλου καταστάσεως και της έτι δυσκολώτερας, που θα αντιμετώπιση, ήτοι φαίνεται, κατά το άμεσον προσεχές ή φορηγία ναυτιλία, ενυπειεία της έλλειψεως σιτοφορτίων προς μεταφοράν, αν άλλο τι γεγονός άπρόβλεπτον δεν ήθελε σημειωθή εν τώ μεταξύ. Την ίδίαν αυτήν περίοδον, κατά τα παρελθόντα έτη, είχαν ήδη προναυλωθή 20 έως 30 φορηγία, άναιμένοντα από των μέσων Απριλίου το άνοιγμα του ποταμού εις την ναυσιπλοίαν, δια να κατευθυνθούν εις το Μόντρεαλ προς ορτώσιν. Εφέτος η κατάστασις θεωρείται ως η χειρότερα από του πόλεμου και έντευθεν, λόγω έλλειψεως άγοραστικής κινήσεως εις τα σιτηρά. Κατά την παρούσαν έποχην, ήτις χαρακτηρίζεται ως η πτωχότερα του έτους εις κίνησιν δια τα «τραμπς» φορηγία, το άντιστάθμισμα προίρητο πάντοτε από την ζωηρότεραν κίνησιν των εκ Μόντρεαλ φορτώσεων.

Αι πρώται διαπιστώσεις επί της πορείας της άμερικανικής οικονομίας μφανίζουν την εξέλιξιν περισσότερον έναρξιν, έναντι των άμέσως προηγουμένων μηνών, αν και ο Μάρτιος, λόγω των περισσότερων του ημερών και των καλύτερων καιρικών συνθηκών, που έπεκράτησαν, είχε προέξωθη έτι θα ανεφάνει βελτιωμένη πωσ κατάστασιν. Ο αριθμός των άνέργων είναι έλαφρώς μικρότερος (κατά 50.000), μολοντί ύπολογίζεται ακόμη εις ένα σύνολον 3.700.000, όπερ είναι διπλάσιον του π. έτους. Επίσης αι οικοδομικά έργασια μφανίζονται με αρκετά καλήν την επίδοσιν, ενώ και η άγοραστική κίνησις ύπήρξε ζωηρότερα κατά Μάρτιον, έναντι του Φεβρουαρίου.

Η άνταλλακτική άξια του δολλαρίου ύπολογίζεται, ότι εξέπεσον από τα 100 σέντα του Ιανουαρίου 1935, εις τα 54,3 σέντα σήμερον. Τον Ι-ουαρίου του 1953 η τιμή του ύπολογίζεται εις 55,4 σέντα. Έσημειώθη, ήλαδδή, έκπτωσις 2% εντός ενός μόνου έτους.

Περιορίζονται αι άμερικανικά εισαγωγικά ακαθάρτον πετρελαίου από το έξωτερικόν. Είνε χαρακτηριστικό, έν προκειμένω, οι τελευταίους άναοιωνθέντες αριθμοί. Ούτω, κατά την δευτέραν έβδομάδα του Μαρτίου, έσημειώθη έκπτωσις των εισαγωγών κατά 190.500 βαρέλια ήμερησίως, έναντι της προηγουμένης έβδομάδος. Το σύνολον της έβδομαδιαίας εισαγωγής έφθασεν εις 923.000 βαρέλιων ήμερησίως. Ένας πρόσθετος λόγος ήτις χαλαρώσεως της ναυλαγοράς.

Αι προβλέψεις των μεγάλων άμερικανικών έταιριών δια την κατανάλωσιν πετρελασιεδών εις τας Ήνωμένας Πολιτείας, άναδιβάδουν εις 5% την αύξησιν της καταναλώσεως κατά το 1954. Η αύξησις αναφέρεται, κυρίως, εις το καύσιμον πετρελάιον προς θέρμανσιν και άτμοποίησην, καθώς και εις την δευζίνην.

Κατά σχετικές δηλώσεις του ύπουργού της Γεωργίας, προβλέπεται δια το τρέχον έτος η αύξησις των άδιαθέτων αποθεμάτων γεωργικών προϊόντων εις την Άμερικην—σιτηρών ίδίως και έλαιωσπόρων—εις ρεκόρ άνευ προηγουμένου δια τα χρονικά των Ήνωμένων Πολιτειών. Θα χρειασθή να άνεγερθούν νέα τεράστια άποθήκη δια την έναποθήκευσιν αυτών. Εις 8550 εκατομμύρια μπουσέλ θα άνέλθουν αι έσοδοίαι σίτου, σικάλεως, όρούζης, άραβοσίτου, βρώμης, κριθής και έλαιωσπόρων, έναντι των άρχικών προβλεφθέντων 8.160 εκατομμυρίων μπουσέλ. Δισπιλίτων θα είναι το πρόβλημα της διαθέσεως όλης αυτής της συγκομιδής.

Η επίδωξις των Ήν. Πολιτειών όπως άπαλλαγούν των εις χείρας του Κράτους μεγάλων αποθεμάτων γεωργικών προϊόντων, ήρχισε να προοαλή την άντίδοσιν των άλλων γεωργικών χωρών, ως, λ. χ., του Καναδά, της Αργεντινής, της Δανίας, της Ολλανδίας κλπ., διότι αι προσφερόμεναι τιμαί είναι κατώτεραι των όσων κατέβαλε το άμερικανικόν κράτος δια την συγκέντρωσιν των έν λόγω προϊόντων. Χαρακτηρίζεται η άμερικανική αυτή προστάθεια ως «ντάμπινγκ». Ο Καναδάς, κυρίως, άνησυχεί δια τον στήν των. Τα αποθέματά του άνήρχοντο εις 700 εκατομμύρια μπουσέλ και δεν κατόρθωσαν ακόμη να πωλήσιν ούτε ένα μπουσέλ από την περυσινήν του συγκομιδήν. Τα αποθέματα των Ήνωμένων Πολιτειών προβλέπεται δια την 1ην Ιουλίου έ. έτους να άνέλθουν εις 840 εκατομμύρια μπουσέλ. Και αυτά, ενώ πλείσταί όσαι χώραι του έλευθέρου κόσμου επιδιώκουν μίαν άμεσον άνακούφισιν των μεγάλων έπιστιπτικόν των άναγκών. Περίεργος, τώ όντι, κατάστασις.

Αι ίδιούσαι σκέψεις των αρμοδίων της Ουάσιγκτωνς δια την τοποθέτησιν των εις γεωργικά προϊόντα αποθεμάτων είναι αι έξης: Περικολπ της εις δολλαρία βοηθείας και αύξησις της παροχής προϊόντων. Η Ιαπωνία, λ. χ., — τονίζου — έχει ανάγκην από σιτηρά, δάμβακα και άλλα γεωργικά προϊόντα, ενώ αι Ήνωμένα Πολιτεία πρόκειται να δαπανήσουν σημαντικά ποσά εις την Ιαπωνίαν δια την εκεί έγκατάστασιν των ναυτικών και άεροπορικών των βάσεων. Θα παραδώσουν εις την Ισπανίαν δάμβακα εις την τιμήν της διεθνούς άγοράς, τας δε εισπραχθισμένους πωσέτας θα χρησιμοποιήσουν δια τας τοπικάς κατασκευάς. Κατ' αυτών τον τρόπον θα είναι δυνατών προϊόντα άξιας 250 εκατομμυρίων δολλασίων να τοποθετηθούν εις φιλικήσ χώρας εντός του έρχόμενου έτους. Μέχρι τούδε αι πωληθείσαι ποσότητες δεν είναι μεγάλα. Η Ιαπωνία φέρ' ειπείν, έλαβε προϊόντα άξιας 20 εκατομμυρίων δολλαρίων και η Ιαπωνία άξιας 50 εκατ. δολλαρίων. Η πρόστασις του Προέδρου Άϊζενχάουερ προβλέπει την διάθεσιν προϊόντων συνολικής ά-

ξιας 1000 εκατομμυρίων δολλαρίων υπό μορφήν βοηθείας προς τα έξανα κράτη δια την από 1ης Ιουλίου τρέχ. έτους άρχομένην τριετίαν.

Η υπό σύναψιν έμπορική συμφωνία μεταξύ Τουρκίας και Ιαπωνίας προβλέπει την έξαγωγήν εις την δευτέραν δάμβακος άξιας 10 εκατομμυρίων δολλαρίων, έλαιωσπόρων άξιας ενός εκατομμυρίου δολλαρίων και μεταλλευμάτων άξιας ενός έπίσης εκατομμυρίου δολλαρίων. Η Ιαπωνία θα προμηθεύσιν εις την Τουρκίαν προϊόντα ύφαντουργίας, διάφορα άλλα βιομηχανικά τούτα και κινήσας δια μικρά σκάφη.

Δια τα ταξιδία των εις το έξωτερικόν εδαπάνησαν οι Άμερικανοί 1300 εκατομμύρια δολλαρίων κατά το παρελθόν έτος, ήτοι 115 επί πλέον των όσων εδαπάνησαν κατά το 1952. Οι καταβληθέντες ναυλοι εις έξανα σκάφη και άεροπλάνα άνήλθον εις 181 εκατομμύρια δολλαρίων και εις άμερικανικά μεταφορικά μέσα εις 202 εκατομμύρια δολλαρίων.

Έπιανελλήθη πρό ήμερών εις την Βαλτιμόρην δια δευτέραν φοράν η δημοπρασία δια την πώλησιν του τάνκερ «Άμτακ Γουάσιγκτων», ενός από τα έπίγαινα πλοία, άτινα, ως γνωστόν, τελούν υπό κατάσχισιν ως παρανόμως, δήθεν, πωληθέντα εις έννουσ ύπηκόους. Η έπιτευχθείσα τιμή ήτο η αυτή και της προηγουμένης δημοπρασίας των 305.000 δολλαρίων, πρεσβευσα από την έπιστεύδουσαν πιστώτριαν Τράπεζαν του Λος Άντζελες.

Ιδού και μερικά σύντομα ναυτικά νέα από το Σιδηρού Παράπτασμα: Τα πολωνικά ναυπηγεία, τα τόσον ζωηρός πρό του πόλεμου άποσπασθέντα, έλάχιστα πλοία κατορθώνουν να κατασκευάζουν μεταπολεμικά, αν και άπασχολούν 10.000 εργατοτεχνιτών. Επίσης, η πολωνική ναυτιλία, της όποίας την δραστηριότητα έξαίρουν έκαστοτε οι κομμουνισταί, δεν έπέτυχε την όσαν εξήγγελαν τα πενταετή προγράμματα ανάπτυξεω. Άπρακλύπεται ήδη, ότι το πλοίο «Βαρσοβία», όπερ διεφημίζετο από τους κομμουνιστάς, ως χασοκακτηριστικόν δείγμα της πολωνικής ναυπηγικής προόδου, κατασκευάσθη εις την Σουηδίαν υπό το όνομα «Άέλ Σόλεν» και άφου μετεφέρθη εις το Δάνισγκ και ύπέστη έκεί ώρισμένες διασκευάς μετωνομάσθη «Βαρσοβία» και εξαίρεισθη ως έπίτευγμα των πολωνικών ναυπηγείων.

Και μία δευτέρα πληροφορία: Ίσως να μη είναι πλήρως γνωστόν το ιστορικόν της άναστολής των εργασιών δια την κατασκευην μιάς διάρκοσης διαδρομής και θα εδημιούργει δια την Ρουμανίαν ένα σύγχρονον λιμένα επί της Μαύρης Θαλάσσης. Μετά τετραετή εργασίαν, καθ' ην άπσχολήσαν 80.000 εργατών, ποσεχοιμένων, κυρίως, από τα στρατόπεδα συγκεντώσεως, δώδεκα μόλις μιλία της εκ της 40 μιλίων διαδρομής της διάρκοσης είχαν έκσασθη και τρία μόνον μιλία είχαν καταστή στεγανά. Χιλιάδες εργατών προσεβλήθησαν από έλονοσίαν και τέσσαρες ρουμανοί μηχανικοί έτυφεκίσθησαν, όποτε, κατά διαταγήν της Μόσχας το όλον έργο άνεβλήθη επ' άοριστον.

Τα Σοβιετ θα έπιστρέψουν εντός του Μαΐου και Ιουνίου εις τας Ήνωμένας Πολιτείας 38 μικρά πολεμικά βοηθητικά σκάφη, άτινα κατείχον μέχρι τούδε από της πολεμικής περιόδου, βάσει του γνωστού άμερικανικού νόμου επεί όκιμισώσεως και δανεισμού. Η παράδοσις θα γίνη μέσα επί της Μαύρης Θαλάσσης. Τα Σοβιετ κατέχουν ακόμη 517 βοηθητικά σκάφη διαφόρων τύπων και 87 έμπορικά πλοία.

Το σύστημα έστιατορίου, τύπου άμερικανικής «καφετηρίας», ήρχισε να έφαρμόζεται εις μεγάλον αριθμόν ένων πλοίων. Άπεδειχθη, ότι χρόνος, εργασία και χρέμα έξοικονομούνται από το γεγονός, ότι οι έπιβάται έξυπηρετούνται μόνον των. Πρό τριετίας έσρημίσθη επί νορηγιικών πλοίων, είτα δε και επί αγγλικών. Ηδη, ένας μεγάλος αριθμός σκανδιναυικών και άγγλικών σκαφών, άπασχολοιμένων εις ταξιδία θραυεια διαρκείας προβλέπεται να έφαρμόσθω εν λόγω σύστημα.

Τα γεωγικά ναυπηγεία «Μπλόμ και Γός» τα μεγαλύτερα της Ευρώπης, έλαβον την άδειαν της Συμμαχικής Έπιτροπής, όπως ναυπηγούν έφεξής πλοία μικράς χωρητικότητος. Τα έν λόγω ναυπηγεία ύποστησαν, κατά την πολεμικήν περίοδον, βαρυτάτας ζημίας, ενώ μέγα μέρος των περιωβείστων έγκαταστάσεών των έλύθη, μετά την σύναψιν της άνακωχής, και μετεφέρθη εις την Ρωσίαν. Μέγισ τούδε έπετόετο εις τα ναυπηγεία «Μπλόμ και Φός» να κατασκευάζουν πλωτάς δεξαμενάς και να ένεργούν έπισκοπικάς πλοίων. Τώρα, έπετράπη εις αυτά να ναυπηγούν και μικρά σκάφη.

Υπεράσθη πρό τιων ήμερών εις Λονδίον συμφωνία μεταξύ όκτώ μεγάλων έταιριών πετρελαίων πρόσ σύμψην διεθνούς τοσάτ άγοράς περικοκού πετρελαίου και διοχετεύσεώς του εις την διεθνή άγοράν. Άντιπροσωπεία της έν λόγω κοινοπραξίας πρόκειται ν' άρχιση κατ' αυτές σχετικές συζητήσεις μετά της Κυβερνήσεως της Τεχεράνης. Η συμμετοχή των έταιριών ώρίσθη εις 40% δια την Άγγλοσίαν, 40% δια τας πέντε όμού άμερικανικάς έταιρίας, 14% δια την όλλανδικήν «Σέλλ» και 6% δια την γαλλικήν. Οι καλώς πληροφορημένοι κύκλοι του Λονδίνου έδεικνυνο αισιόδοξοι ως προς την έπιτυχή έκβασιν των έν Τεχεράνη διαπραγματεύσεων.

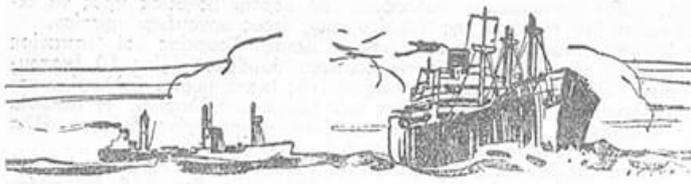
Τέσπαρα τουρκικά φορηγία πρόκειται να φορτώσουν εντός των προσεχών έβδομαδών εκ Νεας Υόρκης γεωργικά μηχανήματα και άλλα βιομηχανικά είδη δια λογασισμών της τουρκικής Κυβερνήσεως. Τα έν λόγω σκάφη είναι τα «Τσορούς», «Μαλάτια», «Μπακίρ» και «Υοσγκάτ». Το πρώτον κατέπλευσεν εις Νέαν Υόρκην κενόν, ενώ τα άλλα μετέφερον φορτία γεωργικά.

Μία διαταγή ναυλώσεως, άκοκτά άσυλήθη, έκκυκλοφόρησε πρό ήμερών εις την ναυλαγοράν του Λονδίνου. Έξτήθη η ναύλωσις ενός σκάφους δια την μεταφοράν 20.000 έως 30.000 προβάτων από το Σίδνεϋ της Αυστραλίας εις το Ισραήλ, με άμεσον η και βραδυτέραν πασάδοσιν και με ναύλου 8 δολλαρίων κατά κεφαλήν, περιλαμβανομένης και της άπαιρητήτου δια το ταξιδιον νοιής.

Τρία φορηγία των 10.000 τόνων δ.ω., έκαστον ήνοισαν κατασκευάζόμενα εις τα νιμικοσλαυικά ναυπηγεία. Θα παραδοθούν μεταξύ των έτών 1955 και 1956.

Η Έλβετία κατένει σήμεραν 34 άκεανοπορική σκάφη, συνολικής μεταφορικής ικανότητος 197.000 τόνων δ.ω., έπανδρωμένα με πληρώματα 900 προσώπων και κατανερόμενα μεταξύ 16 πλοιοκτητριών έταιριών.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΡΑΝΟΠΟΥΛΟΣ**  
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ  
Σόλωνος 39—ΑΘΗΝΑΙ Τηλ. 610-635



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### Γαλλία

#### Αι ναυτιλιακάι δυσχέρεια

Είς την έτησιαν έκθεσιν τής Κεντρικής Έπιτροπής τών γάλλων έφοπλιστών, τήν άναφερομένην εις τό 1953, ύπογραμμίζονται ιδιαίτέρως ή περίσσεια τού παγκοσμίου τουνάζ, έναντι τών μεταφορικών έναγκών και τό ύψηλόν ναυπηγικόν κόστος έν Γαλλία, καθώς και τό άκριβόν κόστος έπισκευών, συντηρήσεως και έκμεταλλεύσεως, έν συγκρίσει πρós τά κρατούσα εις άλλας χώρας συναγωνιστικά επίπεδα. Κατά τήν έν λόγω έκθεσιν—προσφάτως δημοσιευθείσα— ή παγκόσμιος έμπορική ναυτιλία περιελάμβανε τήν 30ήν Ιουνίου π. έ. σκάφη συνολικής χωρητικότητος 93.352.000 τόνων, με αύξησιν 3.171.000 τ., έναντι τής αντίστοιχου ήμερομηνίας τού 1952. Είς τήν αύξησιν ταύτην τά δεξαμενόπλοια αντιπροσωπεύονται με 2.000.000 τ., ενώ τά νεότευκτα σκάφη άνήλθον, κατά τό ύπό άνασκόπησιν δωδεκάμηνον, εις 4.800.000 τόνων. Η προβλεπομένη κατά τό τρέχον έτος περαιτέρω έπαύθησις τού τουνάζ θα έντειν ήν διαφοράν και άνομοιότητα μεταξύ τής νέας χωρητικότητος και τής άποσυρομένης τοιαύτης, ούτω δέ θα αύξηθούσιν και αι δυσκολία τών έφοπλιστών όλου τού Κόσμου, οίτινες κατά τήν διάρκειαν τού διαρρέουσantos έτους έξηκολούθουσαν να μαστιζώνται από τήν συνεχιζομένην από τό 1952 κρίσιν. Η έκθεσις άναφέρει περαιτέρω, ότι, άν τό πετρέλαιον και ό γαιάνθραξ δέν ύπελογίζοντο εις τό σύνολον τών παγκοσμίων μεταφορών, σταθερότης κινήσεως κατά τό 1953 έσημειώθη διά τά άλλα είδη έμπορευμάτων, άν κρίνη τις από τόν όγκον τών φορτίων, πού παρουσιάζουσιν οι μεγαλύτεροι λιμένες τής Ευρώπης. Η κίνησις, λόγω χάριν, έμπορευμάτων μεταξύ τής μητροπολιτικής Γαλλίας και τών Κτήσεών τής, άνήλθεν εις 13.2 εκατομμύρια τόνων, με αύξησιν 3%, έναντι τού προηγουμένου δωδεκαμήνου. Ο όγκος, άφ' έτέρου, όλοκλήρου τής μεταφορικής κινήσεως, τής διεξαχθείσης διά γαλλικών πλοίων εις άπαντας τούς γαλλικούς λιμένες, άνήλθεν εις 51.3 %, εκ τών οποίων 53.3% διά τās εισαγωγάς και 46 % διά τās εξαγωγάς.

Όσον άφορά τήν δύναμιν τής γαλλικής ναυτιλίας ή χωρητικότης τής, κατά τήν 1ην Ιανουαρίου έ. έ., ήτο μεγαλύτερα τής προτολεμικής. Δέον, όμως, να ληθθ ή ύπ' όψιν, ότι εις τήν πραγματικότητα ή συνολική χωρητικότης εινε μικροτέρα, διότι περιλαμβάνει φορτηγά «λίμπερτες» και δεξαμενόπλοια τού τύπου «T. 2», άτινα θεωρούνται βραχύβια, καθώς και έτερα παρόμοια σκάφη, τά όποια θα πρέπει συντόμως να αντικατασταθούσιν. Σχολιάζουσα ή έκθεσις τήν μείωσιν κατά 300.000 τόνων τού στόλου τών έπιβατηγών λάινερς μεταξύ τών έτών 1939 και 1954, παρατηρεί, ότι ή μείωσις αύτη δέου, κατά κύριον λόγον, να άποδοθ ή εις τήν άναπτύξιν τών αεροπορικών συγκοινωνιών.

Τό γαλλικόν πλοίων—τονίζει ή έκθεσις—έμφανίζει κατά τήν έκμετάλλευσιν τού άρκετά έναντι τών άλλων σημαίων, μειονεκτήματα, άτινα και τό θέτον εις ήσωνα μοίραν. Κυριότερα τών έν λόγω μειονεκτημάτων άναφέρονται εις τήν διαφοράν τού κόστους τών έπισκευών και εις τό ύψηλόν κόστος τής μισθοδοσίας τού πληρώματος, τών ύπερωσίων, άδειών κλπ., ενώ ούχι όλιγώτερον σοβαρόν εινε και τό ύψηλόν κόστος τών γαλλικών ναυπηγήσεων. Τό τελευταίον τούτο μειονέκτημα έβρατεύθη πως από τήν δοθείσαν έπιγορηγήσιν, βάσει τού νόμου Ντεφέρ, πρós κάλυψιν τής διαφοράς τού κόστους. Τό κόστος, άφ' έτέρου, έπισκευών, γενομένων εις γαλλικά ναυπηγεία, εινε κατά 50% άνώτερον, έναντι όμοίας εργασίας εις τά ξένα ναυπηγεία. Η διαφορά αύτη, προκειμένου περί γενικών έπισκευών, φθάνει, τούλάχιστον, εις τά 25%. Οι γάλλοι πλοιοκτήται ύπολογίζουν σκάφη, ότι τό μισθολογικόν κόστος διά τά πληρώματα τών γαλλικών σκαφών εινε, τούλάχιστον, κατά 40% ύψηλότερον, έναντι τής αντίστοιχου δαπάνης τών ξένων πλοίων.

Παρατηρεί, έν συνεχεία, ή έκθεσις, ότι ή γαλλική κυβέρνησις έχει άναγνωρίσει τās δυσκολίας, πού αντιμετώπιζει ό γάλλος έφοπλιστής διά τήν άπόκτησιν και εκμετάλλευσιν τουνάζ και άνέλαβε να έξεύρη τά μέσα τής έξουδετερώσεώς των. Προσφέρειται ούτω τό Κράτος να έγγυηθ ή τήν καταβολήν τού τόκου τού δανείου, όπρ ένδέγεται να συνάψ ή πλοιοκτής έν Γαλλία ή εις τό έξωτερικόν, έπιπροσθέτως δέ να βαρύν ή τό Κράτος ή ύπερ τά 3/2 ή 4% διαφορά τού τόκου δανείου, όπρ συνάπτεται πρós ναυπήγησιν ή άγοράν νέου τουνάζ.

Άναφερομένη είτα ή έκθεσις εις τόν ναυλόγιον τού Ναυτικού Έπιμελητηρίου τού Λουδίνου, ό μέσος όρος τού οποίου διά τό 1953 ήτο 77.5

## GALANOS SHIP SUPPLY CO.

20 South Water Street

MOBILE, ALA.

NICK GALANOS

PHONES:

Day 3-0464  
or 3-5730  
Night 6-4564

(έναντι 100 τού 1952), παρατηρεί, ότι εις τόν αριθμόν αυτόν άντικατοπτρίζεται παραστατικώτερον ή μείωσις τών έσόδων τής παγκοσμίου ναυτιλίας. Έξαιρουμένων μόνον τών ύψηλών καισίων, τό κόστος εκμεταλλεύσεως έξηκολούθησεν έπιβαρυνόμενον καθ' όλον τό παρελθόν έτος, διότι ή γαλλική ναυτιλία ύπερκεώθη να έπιωμισθ ή μεγαλύτερης δαπάνας κοινωμικής ασφάλισεως τών πληρωμάτων και αύξησιν τής μισθοδοσίας των. Έκ τής πτώσεως τών ναύλων έπλήγη βαρύτατα ή κατηγορία τώνετραμπς ενώ τά «λάινερς» κατώρθωσαν να άντιστούν έπιτυχώς, έν τινι μέτρο. Πέραν όμως, τών χαμηλών ναύλων, ή αύξησις τού παγκοσμίου τουνάζ και τού συναγωνισμού, πού προήλθεν εκ τής επανεμφανίσεως τής γερμανικής και τής Ιαπωνικής ναυτιλίας εις τόν στόλον τών ύπερβαλλουσών μεταφορών, συνέτειναν εις μίαν περαιτέρω έπιδείνωσιν τής καταστάσεως.

## Γερμανία

### Πρós ένίσχυσιν τών ναυπηγείων

Τό όμοσπονδιακόν ύπουργικόν συμβούλιον τής Δυτικής Γερμανίας ένεκρινε τροποποίησιν τού νόμου περί πιστώσεων, προκειμένου να ένίσχυση και πάλιν τήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν τής χώρας. Προβλέπεται διά τής επενεχθείσης τροπολογίας, όπως μέχρι τής 31ης Δεκεμβρίου 1954 παραμείν ήφορολόγητος ό τόκος επί τών όμολογιών ναυτοδανείων. Τό μετρον τούτο συνεστήθη, ίνα τό γερμανικόν πλοίων στοιχίζη εύθηνότερον και καταστή περισσότερον ίκανόν να αντιμετώπιση τόν διεθνή συναγωνισμόν. Ο ύπουργός τών Οικονομικών παρητήρησε σχετικώς, ότι καιμιαία άλλη βιομηχανία δέν ύπερταίριζε τούσιν από τό κράτος, όσον ή ναυπηγική. Έν τούτοις τό προταθέν μέτρον δέν θεωρείται από τούς ένδιαφερομένους κύκλους ως έπαρκές, ώστε να έξευρεθούσιν τό τούσιν άναγκασιούσα εις τήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν κεφάλαια. Ως άποφασιστικώτερον μέτρον ύποδεικνύεται ή από μέρος τού Κράτους άνόληψιν όμολογιών, ναυτοδανείων συνολικής άξίας 100 εκατομμυρίων μάρκων.

Έλπίζουσιν πάντως οι έφοπλιστικοί κύκλοι—κατόπιν γενομένου ηδη διασθημάτων των—ότι εις τόν νέον κρατικόν προϋπολογισμόν θα άναγραφ ή πίστωση 70 εκατομμυρίων μάρκων πρós παροχην δανείων διά τήν ανάπτυξιν τής ναυτιλίας. Άς σημειώθη επ' ευκαιρία, ότι 340 έν όλω εκατομμύρια μάρκων έχουν πασχωρηθ ή από τού 1950 και έντεθθεν διά τήν άνασυγκρότησιν τής γερμανικής ναυτιλίας.

Πρην ή ύποβληθ ή άνωτέρω τροποποίησις, μέλη τού ύπουργικού συμβουλίου έπεσκέφθησαν τούς κυριότερους λιμένες τής χώρας. Όμιλών εις τήν Βρέμην ό δόκτωρ Άντενάουερ, διεβεβαίωσεν ότι ή Κυβέρνησις θα δοθήσιν τήν ναυτιλίαν και τās συναφείς με αύτήν βιομηχανίας, ίνα έπιτύχουσιν τήν άνασυγκρότησιν των. Υπό τό αυτό πνεύμα ώμίλησεν άλλος ύπουργός εις τό Άμβούργον. Έτοιμίσθη ή άνάγκη τής άποκτήσεως και άλλων πλοίων, δεδομένου ότι ηδη μόνον τό 20% τού έξωτερικού έμπορίου τής Γερμανίας μεταφέρονται δι' έθνικών σκαφών, έναντι αντίστοιχου προτολεμικού ποσοστού 55%. Ο ύπουργός τών Μεταφορών, όμιλών εις τό Κίελον, ύπεγράμμισε τήν άνάγκην πυκνώσεως τών γερμανικών τακτικών γραμμών και ναυπηγήσεως νέων πλοίων με τήν κρατικήν βοήθειαν, προσέθηκε δέ ότι ό ώκανοπόρος στόλος τής Γερμανίας περιελάμβανε τήν 1ην Φεβρουαρίου έ. έ. 2077 πλοία, 1.993.180 τ. γκρός, εκ τών οποίων 1919 σκάφη, χωρητικότητος 1.761.515 τ. γκρός, ήσαν φορτηγά, έτερα 43, χωρητικότητος 198.574 τ. ήσαν εξεξαμενόπλοια, 84 άλλα ήσαν έπιβατηγά τής άκτοπλοίας και ένα μόνον ήτο έπιβατηγόν λάινερ τών 18.600 τ. γκρός. Περιλαμβανομένων τών άλιευτικών και τών μικρών σκαφών διαφόρων άλλων κατηγοριών, άνεβιβάζετο ή δύναμις τής γερμανικής ναυτιλίας εις 3257 σκάφη, 2.197.057 τ. γκρός. Η μέση ήλικία τού στόλου τούτου ήτο ή τών 15 έτών.

## Ην. Πολιτεία

### Τά αίτήματα τών έφοπλιστών τών «λάινερς»

Όπως και ή προηγουμένη τεύχος μας άνεγράψαμεν, όκτώ από τās κυριότερας άμερικανικές ναυτικές εταιρίας υπέβαλον εις τήν κυβέρνησιν τής Ουάσιγκτόνος κοινόν ύπόμνημα, ύποδεικνύουσα τήν άνάγκην μεγαλύτερον έπιγορηγήσεων και φορολογικών διευκολύνσεων από μέρος τού Κράτους πρós ένίσχυσιν τής έμπορικής ναυτιλίας τών Ηνωμένων Πολιτειών. Ζητείται δι' αύτού, όπως παύση ό άσκούμενος συναγωνισμός παρά τών κρατικόν πλοίων από μέρος ίδια τής υπηρεσίας επί τών Στρατιωτικών Μεταφορών και όπως ληφθούσιν δραστικώτερα μέτρα έναντιών εκείνων τών ξένων χωρών, αι όποία έφορμίζουν πολιτικήν διακρίσεως σημαίας εις βάρος τών άμερικανικών πλοίων.

Τά κυριότερα σημεία τού ύπομνήματος τής πλειοψηφίας εινε : Να μη τεθ ή ζήτημα τροποποίησεως τού «πειρ Ναυτιλίας νόμου» τού 1936 και να παρασχεθούσιν φορολογικά διευκολύνσεις επί τών κερδών πρós αύξησιν τού

## OVERSEAS SUPPLIERS & CO. INC.

SHIP-CHANDLERS  
EXPORTERS & IMPORTERS

1, KAIGAN DORI 1 CHOME

YOKOHAMA, JAPAN

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

Prompt delivery.

Cables: OVSUP Yokohama

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

DIRECTOR: COSTAS PULEZOS

προβλεπόμενου των εταιριών, ώστε να ενισχυθούν οι νέες ναυπηγήσεις. Η άρση ενεργώς ή κυβερνήσις προς άποτροπήν κάθε διακρίσεως σημαίας ε βάρος των αμερικανικών πλοίων, της άσκουμένης από ξένας χώρας, ά δημοσιεύεται τακτικώς ή διαφορά του κόστους ναυπηγήσεων μεταξύ αμερικανικών και ξένων ναυπηγιών, ο δε ύπολογισμός της διαφοράς ταύτης εκ μέρους της «Κρατικής Διοικήσεως της Ναυτιλίας», να παραμένη ταφερώς μετά την ύπογραφήν ναυπηγικού τινος συμβολαίου. Να απαγορευθή εις την ύπηρεσίαν των στρατιωτικών δια βολάσεως μεταφορών, ο-ώς άσκη διά των κρατικών πλοίων συναγωνισμόν, προσελκύνουσα επίβ-ασ και φορτία, οσάκις υπάρχουν διαθέσιμα σκάφη ανήκοντα εις ιδιωτι-ζής εταιρίας. Να συγχρονισθούν οι καταβολαι εις τους πλοιοκτήτας των αφορικών έπιχορηγήσεων και να επιτραπή, όπως τα εξ αυτών χρήματα ίνωται δεκτά εις συμψηφισμόν οφειλομένων σήμεραν ποσών εις το ράτος παρά των πλοιοκτητών. Να αναληθθή ή κατασκευή στόλου νεωτέ-ρων σκαφών ξηρού φορτίου διά την μεταφοράν στρατηγικών πρώτων ύ-λων εν περιπτώσει έθνικής ανάγκης. Η ναυπήγησις του εν λόγω στόλου ά γίνη με την κρατικήν βοήθειαν, τα δε σκάφη να ναυλωθούν από το ύ-συργειον Άμύνης με μακροχρόνια συμβόλαια.

Ζητείται, άκόμη, διά του ύπομνήματος, όπως το Κράτος μελετήση το έμα πρόσωδες των σκαφών δια στροβίλων και άτομικής ενεργείας και πως προθή εις την έκτιμήσιν του έφεδρικού στόλου των Ηνωμένων Πο-πειών υπό το πρίσμα ένδεχομένης εις το μέλλον στρατιωτικής ανάγκης.

**Τά παρανόμως πωληθέντα πλοία**

Τά δικαστήρια της Βαλτιμόρης έπέκριναν τελικώς το αποτέλεσμα της ενεργηθείσης εκεί την 26ην Μαρτίου πλειοδοτικής δημοπρασίας δια την έκποιήσιν του δεξαμενοπλοίου «Άμπα Γουόσιγκτων» 10.448 τόν-κρος (του 1943), τελούτος—ως γνωστόν—υπό κατάχρησιν από της 2ης Σεπτεμβρίου 1953. Η έπίκρινσις έγινετο υπέρ της μόνης πλειο-στρίας Τραπεζής του Λος Άντζελες, ήτις είχε προσφέρει 305.000 δολ-λαρίων. Σημειωτέον, ότι ή έπίκρινσις καθυστέρησεν, εν άνομην άπαν-τήσεως της «Μαριτάιμ Κομμίσσιον», αν θέ επιτρέπεται να πωληθή το σκάφος εις ξένους, όποτε ή τιμή του θα ήβύοντα να φθάση τάς 600.000 δολλαρίων. Η «Μαριτάιμ Κομμίσσιον» άπέριψε την περίπτωση ταύ-την, όποτε και ο δικαστής έπέκρινε την δημοπρασίαν. Υπολογίζεται, τι διά την έκκίνησιν του σκάφους θα απαιτηθή δαπάνη 200.000 δολλα-ρίων δι' έπισκευάς. Το έκποιήθεν δεξαμενοπλοιον κατελέγετο μεταξύ των πέρ 40 έπιμάχων σκαφών, των παρανόμως ήθεν πωληθέντων εις αμε-ρικανικάς μόν εταιρίας, έλεγχόμενας, όμως, υπό ξένων ύπικών. Η κυ-ιότης του «Άμπα Γουόσιγκτων» άνηκεν εις το έφοπλιστικόν συγκρό-ημα του κ. Στ. Νιάκου.

**Μέτρα υπέρ της Ναυτιλίας**

Κατά τάς τελευταίας συζητήσεις εις τάς άρμοδίας κοινοβουλευτικώς πιτροπάς σχετικώς με τά ληφθησόμενα υπέρ της ναυτιλίας μέτρα, ο γε-νοσιαστής κ. Μπάτλερ του Μίρφυλντ άπεκαλύφεν έπιστολήν προς αυτόν του Προέδρου κ. Άϊενχάουερ, εις την όποιαν ούτος τώ παρέχει την πλη-ροφoρίαν, ότι θέλει καταβληθή από μέρους της κυβερνήσεως ειδική προ-σάθεια διά την διατήρησιν εν παραγωγή της ναυπηγικής βιομηχανίας. Ά-σφέρονται συγκεκριμένως τά προγράμματα της ναυπηγίσεως — μετά ρρηγουμένην χρονοαύλασιν — μεγάλων δεξαμενοπλοίων ύψηλής ταχύ-ητος διά το Πολεμικόν Ναυτικόν, της ναυπηγίσεως έτέρων δεξαμενο-πλοίων, άσκει της άρχής έπιστροφής των παλαιών και συμψηφισμού της έξίσε των εις το κόστος των νέων, της μετατροπής του προσωπτηριου συ-ητήματος εις άριθμόν τινα «λίμπερτυς» προς έπαύσησιν της ταχύτητός των, καθώς και της ναυπηγίσεως νέων ύπερωκεανίων διά τάς γραμμά-ιδών εταιριών, «Μούρ Μάκ Κορμακ» και «Γκρέις». Έπί πλέον οι στρατι-ωτικά ύπηρεσία θα δαπανήσουν 50 εκατομμύρια δολλαρίων διά νέας κα-τασκευάς διαφόρων άλλων πλωτών μέσων.

**Ίαπωνία**

**Ναυπηγική κρίσις**

Αι καλά ήμέραι διά την ναυπηγικήν βιομηχανίαν της Ίαπωνίας, ως άναφέρουν ειδήσεις εκ Τόκιο, φαίνεται ότι παρήλθον. Το 1952 κατασκευ-άσθησαν σκάφη 570.000 τόνων και το 1953 πλοία 300.000 τόνων προωριζόντο δι' έφοπλιστάς του έξωτερικού. Τώρα ή ναυπηγική βιομη-χανία άντιμετωπίζει δυσκόλους καταστάσεις, λόγω της περικυπής των προς αυτήν πιστώσεων από μέρους των Τραπεζών. Η άνεργία τείνει ήδη να καλύψη πλείστα όσα εκ των ναυπηγιών της χώρας. Ο μεγαλύ-τερος συναγωνιστικός παράγων της Ίαπωνίας εις το πρόσφατον παρελ-θον άνεφέρετο εις την ταχυστήν παράδοσιν των πλοίων. Παρά το γε-γονός, ότι τότε αι ναυπηγικές ήσαν άκριβότερα εναντι των ευρωπαϊ-κών ναυπηγιών, εν τούτοις, χάρις εις τον προαναφερθέντα παράγοντα της ταχύτητος, πολλά παραγγελία έξησφαλίθησαν εκ της ξένης.

Διά να προσελκύνουν σήμεραν τά ιαπωνικά ναυπηγεία το ένδιαφέρον των ξένων έφοπλιστών, υπέβιδασαν τάς τιμάς των μέχρι του ευρωπαϊ-κού επιπέδου, με έλαχιστον—αν μη και άνύπαρκτον—το περιόριον του έρδους. Ηδη, το μόνον έναπομείναν μέτρον σωτηρίας έγκειται εις την

υποτίμησιν του γιέν. Η τιμή των 425 έως 450 γιέν κατά δολλάριον θε-ωρείται ως ή περισσότερον προσαρμοζόμενη εις τά πράγματα. Η υπο-τίμησις αυτή θα καταστήση τάς ιαπωνικάς έξαγωγάς ικανάς να συνα-γωνισθούν εις την διεθνή αγοράν, άλλ' ή Κυβέρνησις δεν έδέχθη μέχρι τούδε τάς περι νομισματικής εκπύσεως προτάσεις, φοβουμένη διατά-ραξιν του κόστους των εισαγωγών, με αποτέλεσμα την άκρίθειαν της ζωής.

Εν τώ μεταξύ το δέκατον κυβερνητικόν ναυπηγικόν πρόγραμμα προ-έβλεπεν άρχικώς την παροχήν πιστώσεων διά το έρχόμενον οικονομικόν έτος 26.5 εν όλω δισεκατομμυρίων γιέν. Θα έναυπηγούντο ούτω σκάφη 200.000 τόνων, άτινα θα εκάλυπτον το ήμισυ της παραγωγικής ικα-νότητος των μεγάλων ιαπωνικών ναυπηγιών. Την τελευταίαν, εν τού-τοις, στιγμήν αι πιστώσεις περιεκόπησαν, εις τρόπον ώστε σήμεραν άν-τιμετωπίζεται ή ναυπήγησις μόνον 150.000 τόνων. Έκ του λόγου τού-του και της πίεσεως της ανάγκης έξευρέσεως έργασίας, προήλθον και αι άθρόα προσφοραι εις χαμηλάς τιμάς προς ναυπήγησιν πλοίων διά λογαριασμόν ξένων έφοπλιστών.

**Τό Λάινερ «Μπραζίλ Μαρού»**

Το πρώτον ιαπωνικόν έπιβατηγόν λάινερ, το «Μπραζίλ Μαρού», κα-τασκευαζόμενον εις τά ναυπηγεία του Κόμπε δια λογαριασμόν της «Ο-ζάκα Ζόζεν Κάισα», παραδίεται εις την πλοιοκτήτριαν εταιρίαν τον προσεχή Ιούλιον. Θα διαβέθη θέσεις δι' 980 έπιβάτας και ικανόν χώρον δια φορτίον, προορίζεται δε να έξυπηρετήση την γραμμήν Ίαπωνίας—άνατολικής άκτής της Νοτίου Άμερικής προς μεταφοράν Ίαπωνών με-ταναστών. Διά την πρόωσιν του το έν λόγω λάινερ έφοδιάσθη με μηχαν-νάς Ντήζελ, δυνάμειος 9000 ίππων, προβλέπεται δε ν' άναπτύσση ύ-πηρεσιακήν ταχύτητα 16 1/2 μιλίων την ώραν.

**Ίταλία**

**Τά δηζελοκίνητα «λίμπερτυς»**

Οι ίταλοι έφοπλισται προβαίνουν εις εύρυτάτην πλέον κλίμακα εις την μετατροπήν των λίμπερτυς σκαφών από άτμοκίνητα εις δηζελοκίνη-τα. Τα μέχρι τούδε έπιτευχθέντα αποτελέσματα, διά της τοποθετήσεως έξακυλίνδρων μηχανών «Φιάς», δυνάμειος 3600 ίππων, άναφέρονται, με μέσην ύπηρεσιακήν απόδοσιν 3200 ίππων, εις μίαν ταχύτητα 12 μιλί-ων εν έμφόρτω καταστάσει και με κατανάλωσιν 12 1/2 έως 13 τόνων φι-ουέλ διλ το εκισοστράτων. Τα αποτελέσματα εν όμοιή ύπηρεσία έπί τά ίταλικών λίμπερτυς με μηχανάς Ντήζελ, άπέδειξαν ήμερησίαν κατανά-λωσιν 200 έως 300 κιλών πετρελαίου διά τον λέβητα. Τα καυσάγια, τα έξερχόμενα από την κυρία μηχανή, έχουν θερμοκρασίαν 280 έως 290 βαθμών Κελσίου και ο λέβης έπαρκή άτυμόν. Θερμαινόμενος από αυ-τά διά την λειτουργίαν όλων των άτμοκίνητων βοηθητικών μηχανισ-των του πλοίου. Η καύσις πετρελαίου εις τον λέβητα έλάμβανε χώραν εις έξαιρετικώς περιπτώσεις, όταν, λ. χ., ο καιρός ήτο κακός ή έξαιρετι-κά ψυχρός. Η κατανάλωσις λιπαντικού έλαίου ήτο ένα γραμμάριον καθ' ίππον και ώραν ή 3.6 κιλά καθ' ώραν, δηλαδή 85 έως 90 κιλά ήμερη-σίως.

**Μεγ. Βρεταννία**

**Αι ναυπηγικά δυσχέρεια**

Κατά το παραπεθεν πρό ήμερών δείπνον του άγγλικού «Ίνστιτούτου Ναυτικών Αρχιτεκτόνων», ο προεδρεύσας ύποκόμης Ράνσιμαν έτόνισεν ιδιαίτερος εις λόγον του τον συναγωνισμόν, που διεάγεται κατά της άγ-γλικής ναυπηγικής βιομηχανίας από τά ξένα ναυπηγεία, τά προσφερόμε-να να κατασκευάσουν πλοία με ταχύτεραν παράδοσιν και προκαθορισμέ-νας τιμάς. Η μόνη—κατά τον όμιλήτην—λύσις του έγειρομένου ζητήμα-τος έγκειται εις τά ευηνότερα ύλικά και εις την ευηνοτέραν έργασίαν, που θα δυηθεύ, να παράσχουν τά βρεταννικά ναυπηγεία. Άνέφερε περαι-τέρον ο κ. Ράνσιμαν την έλλειψιν νέων παραγγελιών, ήτις δεν οφείλεται μόνον εις το υψηλότερον εν Άγγλία ναυπηγικόν κόστος, άλλα και εις την ύφισταμένην πληθωρικήν παγκόσμιον χωρητικότητα, ή όποια δεν δύναται να έξυπηρετηθή από τά ήδη προσφερόμενα φορτία. Έξ άλλου, οι κρά-τεύτες σήμεραν ναύλοι δεν επιτρέπουν εις τους πεπειραμένους έφοπι-στάς την άνάληψιν νέων ύποχρεώσεων.

Υπέδειξεν, εν συνεχεία, ο κ. Ράνσιμαν το καθήκον των τεχνικών διά την πλέον ένδελεχή έρευναν των τεχνικών παραγόντων, οτινες έπίδρουν εις την περισσότερον οικονομικήν κατασκευήν και έκμετάλλευσιν των πλοίων. Άνέφερε συγκεκριμένως το παράδειγμα της δημιουργίας μιάς μηχανής 1.800 ίππων άξονος, με συνολικόν βάρος 4 1/2 τόνων, δηλαδή, 6 λίβρας καθ' ίππον, εναντι των 180 έως 200 λιβρών καθ' ίππον του συν-ήθους άτμοστροβίλου. Η εφαρμογή, έπομένως, τεχνικών μέσων, διά των όποιων να έπιτυγχάεται ή οικονομία κατασκευής και εκμεταλλεύσεως, έ-τι δε ή ειδικεύσις κατά φορτία των νέων πλοίων, δημιουργεί ένα καθε-στώς τεχνικός περίπλοκον διά τε τά νέα σκάφη, άλλα και διά τους σχε-διαστάς των.

Αι διαπραγματεύσεις μεταξύ των άγγλων έργοδοτών ναυπηγών και

**Διά τά έμβάσματα σας προς τους εν Έλλάδι οικειούς σας προτιμάτε την πρόθυμον και ταχείαν ύπηρεσίαν της**

**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.

Υποκατάστημα:

139 William Street, NEW YORK 38 N.Y.

Member Federal Deposit Insurance Corporation

των εργατών των κατέληξαν εις πρότασιν, υποβληθείσαν ήδη πρὸς ἀμφότερας τὰς ἐπαγγελματικὰς ὀργανώσεις, περὶ αὐξήσεως τῶν ἡμερομισθίων κατὰ 6 1/4 %. Οἱ ἐργάται ἐξήτουν αὐξήσιν 15% καὶ οἱ ἐργοδότες προσέφερον 5%. Ἐὰν ἡ ἀνωτέρω πρότασις γίνῃ ἀποδεκτή, θὰ ἔχη ὡς ἀποτέλεσμα μίαν αὐξήσιν τοῦ κόστους τῶν νέων ναυπηγήσεων κατὰ 4%. Ἐλπίζεται, ἐν τούτοις, ὅτι διὰ τῆς πλέον ἀνέτου ἡδὴ ἐξευρέσεως τοῦ χάλυβος καὶ τῶν ταχύτερων παραδόσεων τῶν πλοίων, θὰ ἀντισταθμισθῶν πως τὰ ὑψηλότερα ἐργατικά.

#### Πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν ναυπηγήσεων

Ὁμιλῶν πρὸ ἡμερῶν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς καταθέσεως τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ, ὁ ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν κ. Μπάτλερ, ἀνεφέρθη καὶ εἰς τὰ μέτρα τὰ ληφθέντα πρὸς ἐνθάρρυνσιν τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Ἀνύγει, ὁ κ. Μπάτλερ τὴν ἐφαρμογὴν μιᾶς ἐκτάκτου ἀποσβέσεως 20% κρατουμένης ἐκ τῶν κερδῶν, πέραν τοῦ ἤδη ποσοστοῦ διὰ τὴν τακτικὴν ἐπίστροφον ἀποσβέσιν διὰ τὰς ἐπενδύσεις κεφαλαίων εἰς νέα πλοία. Τὸ μέτρον τοῦτο, ἐτόνισεν ὁ Ἄγγλος ὑπουργός, θὰ βοηθήσῃ τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν νὰ ἐκτελέσῃ εὐρύτερον τὸ πρόγραμμα τῶν ἀντικαταστάσεων, ὅπερ εἶναι ἀναγκαῖον διὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη καὶ νὰ εἰσφέρει οὕτω σημαντικὰς εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας. Σημειοῦται σχετικῶς, ὅτι ὁ κ. Μπάτλερ δὲν ἐδέχθη τὴν ἐπιμονὴν αἰτουμένην ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἐλάφρυνσιν τῆς φορολογίας, ὅπως ἴσχυε διὰ τὴν παρεχόμενη ἐκτακτὴν ἀποσβέσιν τῆς ἀξίας τῶν νέων ναυπηγήσεων ἀποτελεῖ μίαν θετικὴν διευκόλυνσιν.

#### Ἡ ἐπικίνδυνος ζώνη τοῦ Εἰρηνικοῦ

Ἐπισημῶς ὁ ὑπουργὸς τῶν Ἐξωτερικῶν κ. Ἦντεν, διὰ τὰ μέτρα ἀσφαλείας, ἄτινα ἐλαβεν ἡ βρετανικὴ κυβέρνησις, ἵνα προφυλάξῃ τὰ διαπλέοντα τὸν Εἰρηνικὸν σκάφη ἀπὸ τὴν ραδιενέργειαν τὴν προερχομένην ἐκ τῶν πειραμάτων τῆς δόμβας ὑδρογόνου. Ἀπαντῶν ὁ κ. Ἦντεν, ἐδήλωσεν, ὅτι εἶνε πλήρως ἱκανοποιημένος ἀπὸ τὰ ληφθέντα προστατευτικὰ μέτρα. Ἀπεκαλύφθη, ἐξ ἄλλου, ἀπὸ μίαν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος γραπτὴν ἀπάντησιν τοῦ κ. Τσάρτσιλ, ὅτι ἡ ἐπικίνδυνος ζώνη, κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς παρουσίας σειρᾶς τῶν θερμοπυρηνικῶν ἐκρήξεων, περιλαμβάνει τὰ χωρικά ὕδατα τοῦ Μπικίνι καὶ τοῦ Ἐνίβετοκ. Αἱ ὁπωσδήποτε ἐγγύτερον πρὸς τὴν ἐπικίνδυνον ζώνην ναυτικαὶ γραμμαὶ εἶνε αἱ μεταξὺ Χονολουλοῦ καὶ Φιλιππίνων, αἱ μεταξὺ Φιλιππίνων καὶ Δυτικῶν Ἰνδιῶν, αἱ μεταξὺ Ἰαπωνίας καὶ νήσων Σοσάετι καὶ αἱ μεταξὺ Ἰαπωνίας καὶ Νομβέας. Ἡ ἐπικίνδυνος ζώνη δὲν περιλαμβάνει, εἰμὴ ἓνα ἐλάχιστον τμήμα τοῦ συγκροτήματος τῶν νήσων Μάρσαλ.

#### Τὰ πετρέλαια τῆς Μέσης Ἀνατολῆς

Ἐπιφανῆς προσωπικότης τῆς ἀγγλικῆς βιομηχανίας τῶν πετρελαίων προβλέπει, διὰ δηλώσεσόν του εἰς τὸ εἰδικὸν περιοδικὸν «Ὀйл Форум», αὐξήσιν τῆς παραγωγῆς πετρελαίου τῆς Μέσης Ἀνατολῆς κατὰ 130%, προσθέτει, ὅμως ὅτι, ἂν δὲν μεταβληθῇ ἡ κρατούσα τακτικὴ εἰς τὰς μὴ πετρελαιοπαραγωγὰς ἀραβικὰς χώρας, ὡς, λ.χ., τὴν Συρίαν, τὸν Λίβανον καὶ τὴν Ἰορδανίαν, μικρὰ ἢ καὶ οὐδεμία ἐνδέχεται νὰ προέλθῃ ὠφέλεια εἰς τὴν παγκόσμιον κατανάλωσιν ἐκ τῆς αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς τῶν μεγάλων πετρελαιοφόρων περιφερειῶν.

Πράγματι, ἡ τάσις πρὸς μεγαλύτεραν χρησιμοποίησιν πλοίων ὀφείλεται εἰς τὰ ὑψηλότερα μεταφορικά, ἄτινα ζητοῦνται ἀπὸ τὰς ἐταιρίας, αἱτινες διαχειρίζονται τοὺς μεγάλους πετρελαιοαγωγούς. Τὰ ἀκριβὰ τιμολόγια τῶν, λόγω καὶ τῶν δικαιωμάτων, πού εἰσπράττουν αἱ χώραι δι' ὧν διέρχονται οἱ ἀγωγοί, καθιστοῦν εὐθηνότεραν τὴν κατ' εὐθείαν μεταφο-

ρᾶν τῶν πετρελαίων διὰ τῶν μεγάλων «σούπερ-τάνκερς». Κατὰ τὸ 197 ἡ ἡμερησία παραγωγὴ πετρελαίων εἰς τὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, ἡ προωρισμένη διὰ λιμένας δυτικῶς τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, εἶναι δυνατὸν νὰ φθάσῃ γύρω τῶν 5.000.000 βαρελίων, ἐκτὸς τῆς ἐπίσης ἀξιοπονημένης Ἀσιατικῆς καὶ Ἀφρικανικῆς ζητήσεως. Τὸ κόστος, ὅθεν, τῆ μεταφορᾶς εἰς τὸ μέλλον τοῦ πετρελαίου τούτου ἀπὸ σημεῖα τοῦ Περσικοῦ Κόλπου εἰς σημεῖα δυτικῶς τοῦ Σουέζ, θὰ ρυθμίζεται ἀπὸ τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως ἐνὸς στόλου μεγάλων, ἀποδοτικῶν καὶ οἰκονομικῶν δεξαμενοπλοίων. Ἐνῶ σήμερον ὁ πετρελαιοαγωγὸς μικρὸν μόνον παρουσιάζει πλεονέκτημα, λόγω χαμηλοτέρου κόστους, ἐναντι τῶν συνήθων τάνκερς ἐν τούτοις, μετὰ τὰ ναυπηγούμενα σούπερ-τάνκερς, τὰ διεπόμενα ἀπὸ χαμηλὸν κόστος ἐκμεταλλεύσεως, τὸ ἐν λόγω πλεονέκτημα τῶν πετρελαιοαγωγῶν θὰ ἐξουδετερωθῇ.

Εἰς τὸ μέλλον, συνεπῶς, οἱ μεταξὺ τῶν προαναφερθέντων σημείων λειτουργούντες πετρελαιοαγωγοὶ θὰ υποχρεωθῶν, πιεζόμενοι σκληρῶς, νὰ διατηρήσῃ τὰς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεώς των εἰς ἐπίπεδα ἀρκετὰ χαμηλά, διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸν ὄξυν ἀνταγωνισμοῦ τῶν «σούπερ-τάνκερς». Ἡ κατασκευὴ νέων πετρελαιοαγωγῶν θὰ εἶνε, ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς, δικαιολογημένη, ἐφόσον καὶ μόνον ὑπάρξουν εὐνοϊκὰ συνθήκαι, ἢ το χαμηλὸν κόστος κατασκευῆς, ἀποδοτικὴ διαχείρισις, συνεχεῖς συμπληρώσεις καὶ ἐγκάρδιος συνεργασία τῶν χωρῶν, μέσῳ τῶν ὁποίων θὰ διέρχεται ὁ ἀγωγός.

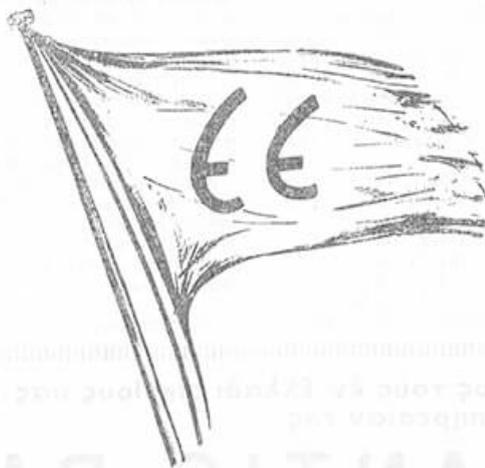
Τὰ τεχνολογικὰ καὶ οἰκονομικὰ μέτρα, τὰ ὁποῖα ἐνδέχεται νὰ υἰοθετήσῃ αἱ ἐταιρίαι Πετρελαίων, διὰ νὰ καταστήσῃ οἰκονομικῶς πρακτικὸς προσθέτους ἀγωγούς, θὰ ὑποστοῦν τὴν ἀμεσον ἐπίδρασιν ἀπὸ τὴν στάσιν τῶν κυβερνήσεων τῶν χωρῶν, διὰ τοῦ ὁδῶνος τῶν ὁποίων θὰ διέρχονται οἱ πετρελαιοαγωγοί, διὰ νὰ φθάσῃ εἰς τὴν Μεσόγειον. Τὴν ἐπίδρασιν αὐτὴν δι' εὐνοϊκούς οἰκονομικοὺς ὁρους, πρέπει νὰ τὴν ἀντιληφθῶν καὶ νὰ τὴν ἀποδεχθῶν αἱ κυβερνήσεις τῶν χωρῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Ἄν γίνῃ τοῦτο, τότε σχεδιασταί, κατασκευασταί καὶ ἐπιχειρήσεις ἐκμεταλλεύσεως θὰ εἶνε εἰς θέσιν νὰ ἀναλάβῃ τὴν εὐθύνην καὶ τοὺς ἐμπορικὸς κινδύνους τῶν ἔργων, ὅποτε καὶ νέοι πετρελαιοαγωγοὶ θὰ κατασκευασθῶν εἰς τὴν Μέσῃ Ἀνατολῇ. Ὑπὸ τὰς αὐστηρὰς ταύτας προϋποθέσεις, οἱ ἀγωγοὶ εἰς τὴν ἐν λόγω περιοχὴν θὰ ἀποτελοῦν ὑγιᾶ ἐπιχειρήσεις ἐπενδύσεως κεφαλαίων καὶ θὰ ὠφελήθῃν ἐξ αὐτῶν οἱ λαοὶ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ οἱ ἀπανταχοῦ καταναλωταὶ τοῦ πετρελαίου.

#### Χημικὸς καθαρισμὸς δεξαμενῶν

Κατὰ τὸν μῆνα Φεβρουάριον τοῦ τρέχοντος ἔτους, εἰς τὰς βορειοανατολικὰς ἀκτὰς τῆς Ἀγγλίας ἐγένετο ἐπιθεώρησις τῶν δεξαμενῶν φορτίου ἐνὸς δεξαμενοπλοίου 32.000 τόνων, τὸ ὅποιον μόλις εἶχε καθαρισθῇ χημικῶς κατὰ τὴν μέθοδον Γκάμλεν, κατόπιν μεταφορῶν φορτίου ἐξ ἀκαθάρτου πετρελαίου. Ἡ μέθοδος αὕτη εἶνε σχετικῶς νεωτάτη, ἐπινοηθεῖσα ὑπὸ τῆς χημικῆς Ἐταιρίας Γκάμλεν τῶν Ἡν. Πολιτειῶν καὶ ἐφαρμοσθεῖσα ὑπὸ τὴν ἐν Λονδίῳ Οἴκῳ Γκάμλεν Λτδ. Ἄνω τῶν 60 δεξαμενοπλοίων ἔχουσι μέχρι τοῦδε καθαρισθῇ εἰς διάφορα μέρη τοῦ κόσμου διὰ τῆς μεθόδου ταύτης. Εἰς ταῦτα περιλαμβάνεται καὶ ἀριθμὸς τις σκαφῶν τοῦ ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου. Οὐδεμία ὑπάρχει ἀμφιβολία περὶ τῆς ἀποτελεσματικότητος τῶν χημικῶν ὑλῶν, αἱ ὁποῖαι χρησιμοποιοῦνται διὰ τὸν καθαρισμὸν ἀπὸ τοῦ κοινικοῦ βαθμοῦ καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν καὶ ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῶν ἀερίων, τῶν μεταφερόντων ἀκάθαρτον πετρελαίων δεξαμενοπλοίων πρὸς διευκόλυνσιν τοῦ δεξαμενισμοῦ καὶ ἐπισκευῶν μέχρι τοῦ περισσώτερον αὐστηροῦ καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν τοῦ ἀπαιτούμενου, ὅταν τὸ σκάφος εἶχε μεταφέρει προηγουμένως ἀκάθαρτον ἢ μαῦρον πετρελαίον καὶ

# ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ



Τακτικά ἀναχωρήσεις ἐξ Ἑλληνικῶν λιμένων διὰ τοῦ νεοτεύκτου φορτηγοῦ γραμμῆς

Μῆς **“ΑΘΗΝΑΙ,,”**

ΔΙΑ ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ, ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΝΗ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΝ.

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

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ-Ϊ-ΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

Φίλωνος 5 — 8' — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — Τηλ. 42.721, 42.856

ρόκειται να παραλάβη λευκόν φορτίον. Το πρώτεον πλεονέκτημα της εθόδου ταύτης είναι, ότι ο απαιτούμενος χρόνος διά το καθάρισμα μειούται εις τινες περιπτώσεις μέχρι του και 50%, έναντι των προγενεστέρων εθόδων. Έπι πλέον, ο θαρής (πυκνός) κηρός και τα βαρέα καταθέματα (λίθος (λάσπη)), τα όποια σχηματίζονται εις τας επιφανείας και τον υθμένα των δεξαμενών, έμφανίζόμενα μετά την μεταφοράν άκαθάρτου ετρελαίου, δεν χρειάζεται πλέον να άφαιρεθούν δι' έργασίας χειρός — ούθ' όπερ άπέτέλει την μέχρι τούδε μακράν, ρυπαράν και δαπανηράν μέοδον καθαρισμού. Η χρησιμοποιουμένη χημική ούσία — έν ισχυρόν διάομα σχηματίζον γαλακτώμα — εις τας επιφανείας της δεξαμενής, έχει άποτέλεσμα να θραύη τον κηρόν και ούτω να άπομακρύνεται πίπτον άνω τό εις τας πλευράς κολλημένον ετρελαίου. Η μέθοδος αύτη δύναται να έφαρμοσθή εις πλοία μετά ή άνευ του έξοπλισμού Μπάτεργουερθ. ύνάται, αναμφιδόλως, να χρησιμοποιηθή και διά τον καθαρισμόν άποθήης και διευθέτησιν δεξαμενών εις φορτηγά πλοία χρησιμοποιούσιντα βαρύ ετρελαίου. Γενικά, επιδιώκεται, διά της μεθόδου ταύτης, να εισαχθή ή γρά αύτη χημική ούσία εις τό μέρος άναρροφήσεως του ύδατος καθαρισμού, διά μικράς άραντίας. Το ύδωρ τούτο πέμπεται άκολουθώς δι' άντίας εις τας πρds καθαρισμόν δεξαμενάς, χρησιμοποιούμενου, άν γίνη ροσαρμογή δεόντως του συστήματος Μπάτεργουερθ του πλοίου. Μετά ούτα άπαντείται ή δεξαμενή (έξάγεται, δηλαδή, εκ της δεξαμενής δι' ντλίας τό ύδωρ) με τον τακτικόν τρόπον και ούτω έξασφαλίζεται έν αυτό και ό πλήρης καθαρισμός των σωλήνων. Οι κατασκευασταί της ούσίας ισχυρίζονται, ότι αύτη ούδέν έχει επιβλαβές άποτέλεσμα επί της υγείας, του θερμαντήρος ή των σωλήνων δι' άν διάρχειαι. Έσχάτως έγέετο καθαρισμού δεξαμενής έν πελάγει υπό του πληρώματος υπό την αθοδήγησιν κατά τό πρώτον στάδιον του καθαρισμού, εκ μέρους του άνιπροσώπου των Γκάμλεν, γενικών, όμως, τό πλήρωμα εινε εις θέσιν, μετά τας πρώτας ώρας έργασίας καθαρισμού, να έξακολουθήσιν αύτην άνευ περαιτέρω έτοιπιείας. Φυσική τώ λόγω, τό κόστος του καθαρισμού ποικίλλει άναλόγως του τύπου του μεταφερομένου φορτίου, καθάρτων τινών πετρελαίων έχόντων μεγαλύτεραν περιεκτικότητα κηού από άλλα. Ός λογικός μέσος όρος κόστους δύναται να θεωρηθών ή πέννες κατά τόνων φορτίου. Κατά προσέγγισιν, αριθμός παρουσιάζων ό κόστος ούσίας διά τον καθαρισμόν δεξαμενοπλοίου «Τ. 2», θα εινε γύρω εις τας 730 λίρας, ένώ διά δεξαμενόπλοιοι 32.009 τόνων θα εινε 200 λίραι. Καθάρισμα των δεξαμενών εις περιπτώσιν άλλαγής φορτίου ίνε αναμφιδόλως δαπανηρότερον. Εις τοιαύτας δε περιπτώσεις ή χημική ούσία χύνεται εις την προθερμανθείσαν δεξαμενή δι' άτιμοεγχυτήρος. Ούτω ό άτμός μεταφέρει τό διάλυμα εις πάν τμήμα της δεξαμενής, έξαφαιλιζόμενου του πλήρους καθαρισμού των καλυμμάτων πλευρών, διαγταυρουμένων στοιχείων και ρωγμών, καθώς και του πυθμένος της δεξαμενής. Μετά ταύτα έπακολουθεί πλύσιμον διά γλυκέας ή άλμυρού ύδατος. Το κόστος του καθαρισμού τούτου έξαρτάται πάλιν εκ της καταστάσεως, εις την όποιαν εύρίσκεται πρds του καθαρισμού ή δεξαμενή, κυμαίνονται εις γύρω των 2)6 κατά τόνων φορτίου.

**Η υγιεινή επί των πλοίων**

ην 9ην Απριλίου συνήλθον εις την Γενεύην οι έμπειρογνώμονες του Διθνοούς Γραφείου Έργασίας» και της Παγκοσμίου Οργανώσεως Υγείας των Ναυτικών» εις μίαν διάσκεψιν διαρκείας πέντε ήμερών. Έκπρόσωποι του Διεθνοούς Γραφείου Έργασίας ήσαν ό κ. Όμάρ Μπεκού, ό νορδηγός γλοίαρχος κ. Λαίνεχεν, ό σερ Ρίτσαρντ Σνέδδεν και ό κ. Τ. Γκίεϊτς, της ΐε Παγκοσμίου Οργανώσεως Υγείας των Ναυτικών πέντε Ιατροί. Τα θέματα της ήμερησίας διατάξεως περιελάμβανον την διά τό άσυρμάτου τασοχήν Ιατρικής βοήθειας εις ασθενούτα πρόσωπα, εύρισκόμενα επί πλοίων έν πλώ, την ύπαρξιν επί των πλοίων ποσότητος άπαραιτήτων φαρμάκων και φαρμακευτικών ειδών, την πρόνοιαν διά πρόφύλαξιν και θερα-

πείαν των ναυτών από άφροδίσια νοσήματα και την Ιατρικήν εξέτασιν πρds διαπίστωσιν ένδεχομένων περιπτώσεων φυματιώσεως. Κατά την προηγούμενη σύνοδον την συγκροτηθείσαν τον Δεκέμβριον του 1949, ειχεν άποφασισθή να συζητηθών εις τας μελλούσας διασκεύεις τά θέματα καταλληλότητος και άσκήσεως του προσωπικού και τά της άτομικής υγιεινής.

**Νορβηγία**

**Συνάλλαγμα διά τας ναυπηγήσεις**

Δάνειον 25 έκατομμυρίων δολλαρίων έπέτυχεν ή Νορβηγία από την Διεθνή Τράπεζαν διά την οικονομικήν της άνασυγκρότησιν. Η περαιτέρω ανάπτυξις της νορβηγικής ναυτιλίας άποτελεί, έν προκειμένω, μίαν από τας κυριώτερας επιδιώξεις της κυβερνήσεως του Όσλο. Πράγματι, ή Νορβηγία έχει ανάγκην συναλλαγματος διά την παραλαβήν των πωλών εις τό έξωτερικόν ναυπηγούμενων πλοίων διά λογαριασμόν Νορδηγών έφοπιστών. Χάριν άκρίβως της διατηρήσεως εις ύψηλόν ποσοτικόν επίπεδον του έθνικού τονάζ, τό 1)5 των επενδύσεων νέων κεφαλαίων επιφύλασσει ή Νορβηγία διά την έμπορικήν της ναυτιλίαν.

**Σοβιετική Ρωσία**

**Τό έμπόριον Ανατολής και Δύσεως**

Χαρακτηριστικόν γεγονός της συντελουμένης ανάπτυξεως των έμπορικών άνταλλαγών μεταξύ Σοβιετικής Ρωσίας και Δυτικής Εύρώπης άποτελεί ή αύξησις της κινήσεως των ρωσικών πλοίων, κατά τους τελευταίους τρεις μήνας, μεταξύ Βαλτικής και Βορείου Θαλάσσης. Έναντι του προηγούμενου τριμήνου, ή κίνησις αύτη έτριπλασιάσθη. Τα διελθόντα μέσω της διάρυγος Κιέλου ρωσικά σκάφη έφθασαν τά 155, έμφορτα με 388.888 τ. έμπορευμάτων. Αί σημαίαι, τουναντίον, των άλλων χωρών έμψανίζον ύποχώρησιν της κινήσεως των. Οι Γερμανοί διελύθησαν τά 27% του διελθόντος τριμήνου, όπερ, κατά τό τελευταίον τρίμηνον του 1953, έφθασεν εις 6.372.000 τ. νέτ, με αύξησιν 8% έναντι του άμέσως προηγούμενου τριμήνου.

**Τουρκία**

**Ο νέος λιμήν της Σαμφούντος**

Ο θεμέλιος λίθος διά την κατασκευήν του νέου λιμένος της Σαμφούντος, επί της Μαύρης Θαλάσσης, κατετέθη πρds ήμερών από τον Πρόεδρον της Τουρκικής Δημοκρατίας κ. Μπαγιάρ. Προβλέπεται ν' άποθδ ό λιμήν ούτος τό κυριώτερον έξαγωγικόν κέντρον διά την τουρκικήν παραγωγήν του σίτου και των καπνών. Τουρκοί τεχνικοί ανέλαβον την έκτέλεσιν του έργου, ένώ γερμανικός Οίκος έπρομήθευσε τον τεχνικόν έξοπλισμόν του νέου λιμένος. Έξ έτη θα χρειασθών διά την άποπεράτωσιν των έργων και μία δαπάνη γύρω των 25 έκατομμυρίων δολλαρίων. Θα κατασκευασθών δύο κυματοθραύστα, λιμεναποθήκαι και κρηπίδωματα, έφοδιασμένα με μηχανικά μέσα, δυνάμενα δε να έξυπηρετήσων διακινήσιν 1.000.000 τόνων έμπορευμάτων έτησίως.

Παράλληλος πρds τον νέον λιμένα έκτελούνται εις την ένδοχώραν της Σαμφούντος και μεγάλα άποξηραντικά έργα, άτίνα σημαντικώς θα άναπτύξων την παραγωγήν της περιφέρειας. Άς σημειωθή ότι, πλην της Σαμφούντος, κατασκευάζεται ήδη και ό λιμήν της Τραπεζούντος από Βρετανικόν Οίκον. Οι δύο ούτοι λιμένες, όμοι με τον του Ζογκουλδάκ και τους μικροτέρους λιμένας του Έρεγλί και της Άμάστρας, θα άποτελέσων μίαν πλήρη άλυσιν λιμενικού συγκροτήματος εις την τουρκικήν άκτήν της Μαύρης Θαλάσσης, ήτις θα τεθή εις την ύπηρεσίαν του έξαγωγικού έμπορίου της χώρας.

**ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.**

**ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ**

**ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

διά των νεοτεύκτων Μεσογειακών πλοίων

**Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,**

ταχύτητος 20 μιλίων

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 21 Απριλίου, ώρα 3 μ.μ. δια ΚΕΡΚΥΡΑΝ, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ, ΒΕΝΕΤΙΑΝ ("Αφιξις άπόγευμα Παρασκευής) & ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ.

**Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,**

ΤΑΚΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 28 Απριλίου 2 μ.μ. δια ΓΕΝΟΒΑΝ-ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ ("Αφιξις πρωίαν Σαββάτου).

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 5 Μαΐου 12 μεσημρ. δι. ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ ("Αφιξις άπόγευμα Πέμπτης), ΛΕΜΗΣΣΟΝ Κύπρου) ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : Άκτή Ποσειδώνος, τηλ. 47-500, 45-033.

**ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**

**Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,**

ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. δια Πάτρας, Σάμην, Ίθάκην, Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ, ΒΕΝΕΤΙΑΝ.

**Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,**

ΕΚΑΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ. ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

Έκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

**Δ)Π "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,,**

Έκάστην ΤΡΙΤΗΝ 7 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

Έκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 3 μ. μ. δια ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

ΣΑΒΒΑΤΟΝ 3 μ.μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

Διεύθυνσις : Τηλ. 44-046 και εις όλα τα Γραφεία Ταξιδίων.

## “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27

ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦ. 40-658

ΑΘΗΝΑΙ : ΟΔΟΣ ΚΑΡΝΕΑΔΟΥ 12

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ

Αντιπρόσωποι μας εις τό ΛΟΝΔΙΝΟΝ :

Οι κ.κ. **A. E. SHEPPARD & CO.**

«Ethelburga House»

91)3 Bishopsgate Street

LONDON E.C. 2

## Ναυτιλιακαί Ειδήσεις

### Ο νέος Γενικός Διευθυντής

Επανάλθεν εκ Νέας Υόρκης ο γενικός διευθυντής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας υποναυάρχος κ. Ανδ. Σταθακοπούλος και ανέλαβεν από της 12ης Απριλίου τα καθήκοντά του.

### Υπό την Κυανόλευκον

Παρά του κ. Άρον Ρωμάνο εξεδηλώθη πρόθεσις έγγραφως εις τό ελληνικών ημολόγιον τριών δεξαμενοπλοίων του, συνολικής χωρητικότητος 17.862 τ. γκρόν. Επρόκειτο περί τών τάνκερς «Εμίλυ» 61/5 τ. γκρόν (του 1922), «Ζερμαίν» 5524 τ. γκρόν (του 1920) και «Μαρίνα» 5563 τ. γκρόν (του 1918). Διεξήχθησαν σχετικαί συνομιλίαι με τό υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλ' οι προταθέντες όροι δέν έκρίθησαν ικανοποιητικοί. Προς τό παρόν, θά ύψωση τήν Κυανόλευκον μόνον τό τάνκερ «Μαρίνα» διά τό όποιον και υπεβλήθη ήδη σχετικη αίτησις.

—Παρά του παρεπιδημούντος εν Έλλάδι έφοπιστου κ. Ν. Ρεθύμνη άνεκαιώνη εις τόν γενικόν γραμματέα του Υ.Ε.Ν. κ. Μπουρνιάν, ότι εδόθη τηλεγραφική έντολή εις τόν πλοίαρχον του λιμπερτου «Πορτο Άλέγκρε» 7223 τ. γκρόν (του 1944), όπως ύποστείλη τήν λιβεριανή σημαίαν και ύψωση τήν Κυανόλευκον. Τό έν λόγω σκάφος μετωνομάσθη «Σταυρός» και θά νηολογηθί εις τήν Σύρον.

—Επίσης παρά του κ. Ν. Ρεθύμνη εξεδηλώθη ή έπιθυμία διαπραγματεύσεως μετά του Υ.Ε.Ν. τών όρων, υπό τούς όποιους — βάσει του νόμου περί προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων—θά καθίστατο δυνατή ή ύψωσις της ελληνικής σημαίας επί του νεοτεύκτου δεζελοκινήτου φορτηγού «Άγία Μαρίνα» 6590 τ. γκρόν και επί του έπίσης δεζελοκινήτου φορτηγού «Εμποριός» 7058 τ. γκρόν (του 1942). Έλπίζεται, ότι αι διαπραγματεύσεις θά ευδοθούν.

### Αυξανόνται αι συντάξεις

Κατά τήν τελευταίαν συνεδρίασιν του Διοικητικού Συμβουλίου του Ναυτικού Άπομαχικού Ταμείου άπεφασίσθη ή αύξησις όλων τών παρεχομένων συντάξεων κατά 8.4%. Ο συντελεστής δηλαδή αυξάνεται από 7.000 εις 7.500. Αύξεις, ως γνωστόν, τών συντάξεων κατά 17% είχαν ήδη γίνει από μιλίων διά τούς συνταξιούχους του Ν.Α.Τ. και πρό της σχετικής κυβερνητικής αποφάσεως περί αύξήσεως κατά 25% όλων τών συντάξεων.

### Η ναυτεργατική άνεργία

Συμφώνως προς τήν στατιστικήν του Γ.Ε.Ν.Ε., τήν 1ην Άπριλίου ύπάρχον έγγεγραμμένοι εις τούς καταλόγους του 3627 άνεργοι ναυτικοί μας, έναντι 3562 της 1ης Μαρτίου. Εσημειώθη δηλαδή μία αύξησις 65 προσώπων. Κατά κατηγορίας οι άνεργοι κατανέμονται ως εξής: Πλοίαρχοι α', β' και γ' τάξεως 123, μηχανικοί α', β' και γ' τάξεως 239, Μ.Ε.Κ. 30, λογισταί 7, ραδιοηλεγραφήται 114, φροντισταί και βοηθοί τών 42, ναύκληροι 60, κυβερνηταί 219, άρχιθερμασταί 107, θερμασταί 306, λιπανταί 22, μηχανοδηγοί 51, τροφοδοταί και βοηθοί τών 11, άρχιθαλαμηπόλοι 96, θαλαμηπόλοι και βοηθοί τών 289, άρχιμαγειροί 30, μαγειροί και βοηθοί τών 119, ναύται 695, ναυτόπαιδες 656, ξυλοουργοί 43, δόκιμοι πλοίαρχοι 55, δόκιμοι μηχανικοί 240, άνθρακείς 29 και διαφόρων άλλων ειδικοτήτων 44. Αύσημειώσεως έσημειώθησαν εις όλας σχεδόν τάς κατηγορίας. Περισσότερον χαρακτηριστική ήτο ή μείωσις του αριθμού τών θαλαμηπόλων και τών μαγειρών, όφειλομένη εις τήν επάνδρωσιν τών επανελθόντων εις τήν ύπηρεσίαν έπιβατηγών λάινερς «Κυρήνεια», «Νεπτούνια» και «Κολούμπια», καθώς και τών μεσογειακών έπιβατηγών σκαφών «Άγαμέμνων», «Άχιλλεύς» και «Μεντιπτεράνας». Ο αριθμός έπίσης τών άνέργων ραδιοηλεγραφήτων έμειώθη διαρκούντος του Μαρτίου κατά 14 πρόσωπα.

### Αί καθεικύνσεις μας

Άπό τά ναυπηγεία «Κάμμελ-Λαϊρντ» καθεικύνθη τήν 6ην Άπριλίου

τό νέον δεζελοκίνητον φορτηγόν της εταιρίας τών κ. κ. αδελφών Α. Καμπάνη «Δωρίς», τύπου «σέλτερ ντέκ», χωρητικότητος 6750 τ. γκρόν. 10.200 τόνων φορτίου και προβλεπομένης ταχύτητος 12 3/4 μιλίων Κυβική χωρητικότης 600.000 κ. π. Αι διαστάσεις του σκάφους είναι Μήκος 440 ποδών, πλάτος 61.6, ύψος 39.10 και έμφορτον βύθισμα 2 ποδών. Άνάδοχος του καθεικυσθέντος φορτηγού ήτο ή μήτηρ τών πλοιοκρητών κ. Μίνα Α. Καμπάνη.

—Έξ άλλου εκ τών ναυπηγείων του Κιέλου καθεικύνθη τήν 3ην Άπριλίου, ένα άκομη τάνκερ του κ. Ωνάση, όνομασθέν «Όλύμπικ Σίνου», 14.000 τ. γκρόν ή 21.850 τόνων d.w. Τό σκάφος ενεργάφει εις τήν δύναμιν της εταιρίας «Όλύμπικ». Σημαία Λιβερίας.

—Έκ τών ναυπηγείων του Κιέλου καθεικύνθη τήν 11ην Άπριλίου και έτερον δεξαμενόπλοιο του κ. Ωνάση, τό «Όλύμπικ Άϊς», 14.000 τ. γκρόν ή 21.850 τόνων d.w., αδελφόν σκάφος του «Όλύμπικ Σίνου»

### Άγοραπωλησίαι πλοίων

Τό γερμανικόν φορτηγόν «Heimann Schulte» 3322 τ. γκρόν, 5800 τ. φορτίου και ναυπηγσεως 1925, ηγοράσθη παρ' εταιρίας ελληνικώς συμρώντων και παραλαμβανόμενον κατά τάς προεχεις εβδομάδας θά τεθί υπό σημαίαν Κωσταρικής. Τιμή άγοράς λίραι Άγγλίας 40.000.

—Τό υπό παναμαϊκήν σημαίαν λιμπερτου «Hassan» (πρώην περσικόν καναδικής κατασκευής) 7134 τ. γκρόν, 10.701 τόνων φορτίου και ναυπηγσεως 1942, με σερεβύ του 1952, ηγοράσθη αντί τιμής 480.000 δολλαρίων, υπό της νέας παναμαϊκής εταιρίας «Φοίνιξ».

—Τό άργούν εις τήν Νέαν Υόρκην από μινών δεξαμενόπλοιο «Εύανθία» (ex «Bahama») 7765 τ. γκρόν, 12012 τόνων φορτίου και ναυπηγσεως 1922, τελούν δε υπό σημαίαν Κωσταρικής, έπωλήθη εις Νέα Υόρκην έν δημοσίω πλειστηριασμώ, τή έπιπέσει τών άμερικανικώς εργοστασίων Τόντ. Τελευταία πλειοδοτίς παρέμεινε ή παναμαϊκή εταιρία «Συντατλάντικα» με τό ποσόν τών 140.000 δολλαρίων. Τό πωληθέν τάνκερ άνήκε εις τόν Π. Άτυχίδην και ειχεν άγορασθή παρ' αυτού τό παρελθόν έτος αντί τιμής 76.500 λιρών.

### Παραλαβαί και παραδόσεις

Τό υπό άμερικανικήν σημαίαν λιμπερτου-τάνκερ «Henry C. Wallace» 7289 τ. γκρόν (του 1943) ύψωσεν εις τήν Φιλαδέφειαν τήν σημαίαν της Λιβερίας και μετωνομάσθη «Τροκαντερό», έγγραφέν εις τήν δύναμιν της εταιρίας «Θήατρ».

—Τό υπό παναμαϊκήν σημαίαν φορτηγόν «Θεόδωρος Σ.» 1288 τ. γκρόν (του 1917) πωληθέν από τήν ελληνικώς συμφερόντων παναμαϊκήν εταιρίαν «Σπαλματόρι» εις έτέρους Έλληνας έφοπιστάς, παρελήθη εις τό Κάρφι, μετωνομάσθη «Άγιοι Γεώργιοι» και έγνεγράφη εις τήν δύναμιν της νέας εταιρίας «Βέρντε». Η παναμαϊκή σημαία διετηρήθη.

—Τό τελευταίως άγορασθέν παρ' Έλλήνων μικρόν γαλλικόν φορτηγόν «Leoville» 1048 τ. γκρόν (του 1922), παραληφθέν εις τό Ρουέν, μετωνομάσθη «Κατετάν Κωστής» και έτέθη υπό σημαίαν Κωσταρικής.

—Τό υπό σημαίαν Κωσταρικής φορτηγόν «Φράντα» 7009 τ. γκρόν (του 1942) με σερεβύ του 1951, ούτως τήν άγοράν παρ' του κ. Έμμ. Μάρκου αντί τιμής 160.000 λιρών ειχόμεν άναγράμει εις προηγούμενον τευχός μας, παρελήθη εις τό Ρότερταμ και μεταφερθέν εις τήν άγγλικήν σημαίαν, μετωνομάσθη «Νία».

—Τό ελληνικής πλοιοκτησίας άμερικανικόν λιμπερτου «Ωμέγα» (ex «Ακτιόν») 7255 τ. γκρόν (του 1944) ύψωσεν εις τό Σήττλ τήν λιβεριανή σημαίαν και μετωνομάσθη «Όμνιον Τρέιντερ».

—Παρεδόθησαν προς διάλυσιν τά δεξαμενόπλοια «Λέρος» 5576 τ. γκρόν (του 1918) εις Άγγλους διαλυτάς του Μπλάυ και «Βικτόρια» (παναμαϊκόν) 8298 τ. γκρόν (του 1931) εις Άγγλους διαλυτάς του Μπάρτον. Τό «Λέρος» έρρουμολκήθη εξ Άμβούργου εις Μπλάυ από τό ρυμουλκόν «Wotan».

—Επίσης παρεδόθησαν εις Ιάπωνας διαλυτά τά φορτηγά «Μάρπσσα» (έλληνικόν) 5476 τ. γκρόν (του 1919) και «Φρίξος» (παναμαϊκόν) 7460 τ. γκρόν (του 1921).

### Άκώρωσις παραγγελίας

Η παραγγελία εις τά ναυπηγεία «Σβάν, Χούντερ και Ούϊγκαν Ρίτσαρσον» ενός δεξαμενοπλοίου τών 18.000 τόνων d.w. διά λογαριασμόν παναμαϊκής εταιρίας ελληνικώς συμφερόντων, εκπροσωπούμενης από τόν Οίκον «Χατζηλιάς, Λτδ» (του Λονδίνου), άγγέλλεται ότι ήκυρώθη.

### Τό λάινερ «Όλύμπια»

Μεταξύ τών άλλων έπισκευών που θά έκτελέση εις τό Μπρεμερχάφεν τό «Όλύμπια», θά είναι και ή άντικατάστασις του πηδάλιου του. Ως γνωστόν, τό πηδάλιον του νεοτεύκτου υπερακειανίου έβλάδη έξωθι ού Σαουθάμπτον τόν παρελθόντα Δεκέμβριον και είχε τότε προσωρινώς έπισκευασθή από τά εργοστάσια «Χάρλαντ και Βόλφ». Κατά τήν εκ Νέας Υόρκης έπιστροφήν του εις Εύρώπην τό σκάφος παρέλαβεν εις τό Σαουθάμπτον τό νέον του πηδάλιον. Η εγκατάστασις αυτού και αι άλλαι έπισκευαί θά άπαιτήσουν χρονικόν διάστημα πέραν του δεκαπενθήμερου.

### Εις τόν λιμένα Πειραιώς

Επί τώ σκοπώ της εξυπηρετήσεως τών διά τών ιστιοφόρων, πετρελαιοκινήτων και μικρών μύτοροιστε, ενεργουμένων έσωτερικών μεταφο-



## ADEN Ionian Scandinavian Lloyd

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

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

ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ — ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ : ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

AGENTS FOR GREEK & SCANDINAVIAN OWNERS — AGENTS & REPRESENTATIVES THROUGHOUT THE WORLD.

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

Cables:—

1) AETOS  
2) ISCALLOYD } ADEN

PHONE:—

226 (3 Lines)

αν, καθρηγύθησαν δι' αποφάσεως του ΟΛΠ τα τέλη προσορμίσσεως των σκαφών τούτων εις τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Διὰ τὴν ἐνίσχυσιν, ἐξ ἄλλου, τῆς μικρᾶς ἀλιευτικῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τοῦ ναυτικοῦ ἀθλητισμοῦ, πτηρηγύθησαν διὰ τῆς ἰδίας αποφάσεως τὰ τέλη προσορμίσσεως καὶ ἐλ-  
 λημισμοῦ τῶν ἀλιευτικῶν πλοιοῦρων καὶ τῶν σκαφῶν τοῦ ναυτικοῦ ἀθ-  
 λητισμοῦ. Τὰ κύρια σημεῖα τῆς σχετικῆς αποφάσεως ἔχουν ὡς ἀκο-  
 υθῶς:

1) Καταργοῦνται τὰ τέλη προσορμίσσεως διὰ τὰ ὀλικῆς χωρητικότη-  
 τος μέχρι 50 κόνων πλοία, πλὴν τῶν ἐκτελούντων τακτικὴν δρομολο-  
 γικὴν συγκοινωνίαν. 2) Καταργοῦνται τὰ τέλη προσορμίσσεως καὶ ἐλλι-  
 μισμοῦ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μουνηχίας τῶν πάσης φύσεως μικρῶν  
 λιευτικῶν πλοίων. 3) Καταργοῦνται τὰ αὐτὰ τέλη τῶν μέχρι ὀλικῆς  
 ρητικότητος 5 κόνων σκαφῶν ναυτικοῦ ἀθλητισμοῦ καὶ 3 κόνων σκα-  
 φῶν ἀναψυχῆς. Ἐπίσης ἀπαλλάσσονται παντὸς τέλους τὰ ἐξ ἄλλων λι-  
 μένων προερχόμενα θαλαμηγὰ σκάφη καὶ ἐκτάκτως προσορμίζόμενα εἰς  
 οὐδὴποτε σημεῖον τῆς περιοχῆς τοῦ ΟΛΠ, ἐφ' ὅσον εἶναι χωρητικότη-  
 τος μικροτέρως τῶν 50 κόνων.

Βεβαίως, ἡ πραγματοποιησμένη διὰ τὰ σκάφη αὐτὰ οἰκονομία δὲν  
 εἶναι σημαντική. Πολλοὶ ὅμως εἶναι αἱ καταργούμεναι διατυπώσεις, αἱ  
 τοιαῖ ἐταλαιπώρων τούς ἐνδιαφερομένους κατὰ τὰς ὥρας ἰδίως τοῦ  
 πῶπλου τῶν σκαφῶν τῶν. Ἐξ ἄλλου καὶ ὁ ΟΛΠ διὰ τῆς καταργήσεως  
 ἂν τελῶν προσορμίσσεως καὶ ἐλλημισμοῦ δὲν παραιτεῖται ἀπὸ ἐνα οὐ-  
 ἰδῶδες ἔσοδον, δεδομένου ὅτι μεγαλύτερον ποσὸν ἀπὸ τὸ εἰσπραττόμε-  
 νον ἀπαιτεῖτο διὰ τὴν μισθοδοσίαν τοῦ διενεργούντος τὰς εἰσπράξεις  
 ἂν τελῶν αὐτῶν προσωπικοῦ.

**Ἐπὲρ τῶν σεισμοπλήκτων**

Ὁ πλοίαρχος τοῦ λιμενικοῦ «Εὐαγγελισμὸς» (τῆς ἐταιρίας «Ἐκκα-  
 τήριος») κ. Ἡλίας Πατέρας, οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὸ πλήρωμα αὐτοῦ  
 γενεκέντρωσαν δι' ἑράνων τῶν τῶν ποσῶν τῶν λιρῶν 42.14.0, ὡς εἰσφο-  
 ς τῶν ὑπὲρ τῶν σεισμοπλήκτων τῶν Ἰονίων ἡσῶν. Τὸ ἰσόποσον τῆς  
 σφοδρᾶς ταύτης ἐκ δραχμῶν 3.565.000 κατετέθη ἤδη εἰς τὴν Ἐμπορι-  
 ῖν Τράπεζαν.

**Διὰ τὴν ἀλιείαν**

Τὴν 10ην Ἀπριλίου, ὑπεγράφη ἡ μεταξὺ τοῦ Δημοσίου καὶ τῆς Ἀ-  
 ρστικῆς Τραπεζῆς σύμβασις διὰ τὴν χρηματοδότησιν τοῦ ἀλιευτικοῦ  
 ρογράμματος. Συνολικῶς διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἀλιείας προβλέπεται  
 ἂσον ἐκ δραχμῶν 25 δισεκατομμυρίων.

Τὸ κατάρτισθαι ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως Ἀλιείας τοῦ Ἐπιχειρήσεως Βιο-  
 ηχανίας πρόγραμμά διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἀλιείας κατὰ τὸ τρέχον ἔ-  
 ρος περιλαμβάνει τὰ ἑξῆς κύρια σημεῖα: 1) Βελτιώσιν τοῦ τεχνικοῦ  
 ἰσθητισμοῦ τῶν ἀλιευτικῶν σκαφῶν μέσης ἀλιείας (μηχανοτρίτες καὶ  
 ρι-γρι) διὰ τὸν ἐρεθισμὸν αὐτῶν δι' ἠχοβελτιστικῶν μηχανημάτων πλῆθ  
 ἰακρίων τῶν ἀλιευτικῶν περσμάτων καὶ τὸν ἐλεγχον τῆς διαμορφώ-  
 σεως καὶ συστάσεως τοῦ βυθοῦ, ὡς καὶ ἐγκατάστασιν ψυκτικῶν μηχανη-  
 τῶν εἰς τὰ σκάφη ταῦτα, 2) Μηχανοκίνησιν τῶν μικρῶν ἀλιευτικῶν  
 λιοῦρων, 3) Βελτιώσιν τῶν μέσων μεταφορᾶς τῶν ἀλιευμάτων διὰ τῆς  
 ησιμοποίησεως αὐτοκινήτων-ψυγείων καὶ πλοίων με ψυκτικὰ ἐγκατα-  
 σεις, 4) Κατασκευὴν πρατηρίων διαβέσεως τῶν ἀλιευμάτων πρὸς δι-  
 ορσιν τοῦ ἐμπορίου τῶν ἰχθύων καὶ ἀνάπτυξιν τῆς ἰχθυοπαραγωγῆς, 5)  
 ἐλτιώσιν τῶν βιομηχανιῶν καὶ βιοτεχνιῶν κατασκευῆς κονσερβῶν, ἀλι-  
 ἄστων καὶ παστῶν ἰχθύων, 6) Συμπλήρωσιν τῶν ἀλιευτικῶν μέσων τῶν  
 κρῶν σκαφῶν καὶ ἀντικατάστασιν τῶν καταργηθέντων ὡς βλαβερῶν ἐρ-  
 χλείων, 7) Ἀντικατάστασιν τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων, τὰ ὁποῖα ἀπωλέ-  
 ησαν ἐκ διαφόρων αἰτίων, 8) Ἐπιβοήθησιν τῆς ἀναπτύξεως τῆς Ἀ-  
 ἰοντικῆς ἀλιείας καὶ 9) Κατασκευὴν ἰχθυοσκαλῶν πρὸς ἐξυπηρέτησιν  
 ἰς ἰχθυοπαραγωγῆς καὶ τοῦ ἐμπορίου.

Ἐξ ἄλλου, ὡς ἀνεκοινώθη ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως Ἀλιείας τοῦ Ἐπιχει-  
 ρισμοῦ Βιομηχανίας κατὰ τὴν ἑρρινὴν περίοδον προβλέπεται ἄθροα ἐξέρ-  
 ησις ἀλιευτικῶν σκαφῶν πρὸς ἀλιείαν εἰς τὰ ὕδατα τῆς Λιβύης. Τοῦτο  
 γνάγεται ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἀπὸ τινῶν ἡμερῶν ἤρχισε καὶ συνεχίζεται  
 ὑποβόλη αἰτήσεων πρὸς χορήγησιν ἀδειῶν ἀλιείας εἰς τὰ Βορειαφρι-  
 κικὰ παράλια.

Ἐκ μέρους τῆς Διευθύνσεως Ἀλιείας ἐζητήθη ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον Οἰ-  
 κονομικῶν ὁπως μείωσιν τούς δασμοὺς τῶν εἰσαγομένων νημάτων ναύλου

πρὸς κατασκευὴν δικτύων. Διὰ τοῦ μέτρου τούτου προβλέπεται ἡ γενί-  
 κευσις τῆς χρησιμοποίησεως δικτύων ναύλου, γεγονός τὸ ὁποῖον θὰ εἴχεν  
 ὡς ἀποτέλεσμα τὸν περιορισμὸν τῶν ἐξόδων κατασκευῆς δικτύων. Μὲ τὴν  
 χρησιμοποίησιν τῶν συνήθων νημάτων ἡ ἀντικατάστασις τῶν δικτύων γί-  
 νεται πολὺ συχνά.

**Εἰς τὸ Λιμενικὸν Σῶμα**

Διὰ Β. Διατάγματος προήχθησαν εἰς ἀντιπλοίαρχον ὁ πλωτάρχης  
 λιμενικὸς κ. Ἀνδρέας Κουτσικόπουλος καὶ εἰς πλωτάρχην ὁ ὑποπλοίαρχος  
 κ. Διαγ. Κεχαγιάς.

Δι' ἑτέρου διατάγματος τίθεται εἰς αὐτεπάγγελτον ἀποστρατεῖαν ὁ  
 πλοίαρχος λιμενικὸς κ. Μιχ. Δημητριάδης.

**Εἰς τὴν Κωνσταντινούπολιν**

Ἐπὶ τῆς ἐταιρικῆς ἐπινομίαν «Τουρκο - Ἑλληνικὸν Ναυτικὸν Πρακτο-  
 ρεῖον» (Turk Hellen Shipping Agency Ltd.) συστάθη εἰς τὴν Κων-  
 σταντινούπολιν πρακτορεῖα καὶ ὄργανοις, ἀποσκοποῦσα τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν κατα-  
 πλεόντων ἐκεῖ ἢ διερχομένων τὰ Στενά πλοίων. Τὰ συμφέροντα τῆς «Ἑ-  
 λληνικῆς» Ἐταιρίας Τακτικῶν Γραμμῶν θὰ ἐκπροσωποῦνται διὰ τῆς ἐν  
 ἐν λόγω ὁργανώσεως. Ὁ γνωστὸς εἰς τὸν ἐμπορευματικὸν μας κόσμον κ.  
 Τιμοθέου Ταγαρῆς, ἐπὶ δεκάδας ἤδη ἐτῶν εὐδοκίμως ἀσχοληθεὶς εἰς τὰς  
 ναυτικὰς ἐργασίας, εἶνε εἰς τὸν κυρίων ἰδουτῶν τῆς νέας ὁργανώσεως.

**Χρήσιμον βιβλίον**

Λίαν ἐπικαιρὸν τὸ περὶ ἀτμοστρόβιλων σύγγραμμα τοῦ ναυπηγοῦ κ.  
 Ι. Χαραλάμπη. Εἶναι τὸ τρίτον μετὰ τὸ περὶ θερμομηχανῶν καὶ ναυ-  
 πηγικῆς βιβλίου του. Δεδομένου ὅτι ὁ ἀτμοστρόβιλος εἶναι ἡ μηχανὴ  
 πολλῶν μεγάλων νεοεὐκτων δεξαμενοπλοίων ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας, ὁ  
 κ. Χαραλάμπης προσφέρει διὰ τῆς μελέτης του θετικὴν ὑπηρεσίαν εἰς  
 τε τοὺς μηχανικοὺς μας καὶ γενικώτερον εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν.  
 Εἰς ἀπλὴν καὶ σύντομον ἀνάπτυξιν τῶν ἀρχῶν τοῦ ἀτμοστρόβιλου, προ-  
 βαίνει ὁ συγγραφεὺς. Αὐτῆς ἀκριβῶς ἔχουν ἀπόλυτον ἀνάγκην ὅλοι οἱ  
 μηχανικοὶ μας. Ἐπίσης διὰ τοὺς ὁπωσδήποτε περὶ τὴν ναυτιλίαν ἐπαγ-  
 γελματικὰς ἀσχολουμένους δὲν παύει νὰ εἶναι χρήσιμον τὸ βιβλίον τοῦ  
 κ. Χαραλάμπη. Αἱ διβιβλιοθήκαι ὅλων τῶν ναυτικῶν γραφείων πρέπει νὰ  
 τὸ ἔχουν. Πωλεῖται εἰς ὅλα τὰ βιβλιοπωλεῖα. Τιμὴ δραχ. 40.000.

**Ἀποστολαὶ ἀνέργων**

Τὴν 18ην Ἀπριλίου ἀναχωρεῖ διὰ Νέων Ὑόρκην μετὰ ὑπερκακίον «Νέα Ἑλλάς»  
 ναυτεργατικὴ ἀποστολὴ εἰς 20 ἀνέργων ναυτεργατῶν. Ἡ ἀποστολὴ θὰ περιλαμβάνῃ  
 2 πλοιοκίτους Γ' τάξεως, 2 μηχανικοὺς Γ' τάξεως, 2 ραδιοηλεκτρογράφους, 2 ναυτο-  
 ναυκλάους, 10 λιπαντοθερμιστάς, 1 μάγειρον καὶ 1 θαλαμηπόλον.

—Ἐξ ἄλλου διετάθη τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. Πειραιῶς νὰ προβῇ εἰς τὸν κατάρτισθον 15με-  
 λους ναυτεργατικῆς ἀποστολῆς διὰ Λονδίνον. Ἡ ἀποστολὴ θὰ περιλαμβάνῃ 2 πλοιο-  
 κίτους Γ' τάξεως, 2 μηχανικοὺς Γ' τάξεως, 1 ναυκλήρον, 5 ναύτας καὶ 5 λιπαντο-  
 θερμιστάς.

—Διὰ διατάγης τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτικῆς Ἐπιθετηθῆ  
 νικὸς λιμενάρχης Βεγγάλης ὁ ὑποπλοίαρχος λιμενικὸς κ. Ἰω. Γελαδάκης.

**Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις**

Τὸ ὑπὸ ἀγγλικῶν σημαίαν, ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, δεξαμενοπλοῖον «Φλοῖδος»,  
 4204 τ. γκρόν, 6089 τόνων (i.w.) καὶ ναυπηγῆσεως 1921, μετ' ἀερίου τοῦ 1953, πα-  
 ληθὲν θὰ παραδοθῇ εἰς Κόρφιν, Σημαία Παναμά.

—Τὸ λιβερτιανὸν λιμπετοῦ «Νικόλαος» (i.w. «Κορσάιρ») 7167 τ. γκρόν (τοῦ  
 1943), ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς νέας ἐταιρίας «Λεϊβαδία».

—Τὸ λιμπετοῦ «Σηκόρα» 7214 τ. γκρόν (τοῦ 1944) τῆς ἐταιρίας «Οὐραίου»  
 μεταβιβάσθη εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀλάσκα», μετανομάσθη «Τανταίνα». Ἡ ἀμερικανικὴ  
 σημαία διετηρήθη.

—Ἡ μεταφορὰ τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Μάριον» 5585 τ. γκρόν (τοῦ 1917) εἰς  
 τὴν σημαίαν τῆς Καστορίας καὶ ἡ μετονομασία του εἰς «Ὀρα», ἠκυρώθησαν. Τὸ  
 σκάφος πωλήσεται ἑλληνικῶν καὶ παραπλησίοντος εἰς Μασσαλία.

—Διενγράφη ἐκ τῶν ἑλληνικῶν νηολογιῶν τὸ φορτηγὸν «Ἄννα Ν. Γουλιανῆ» 4358  
 τ. γκρόν (τοῦ 1921). Τὸ ἐν λόγω σκάφος μετονομάσθη «Ἄννα» καὶ ἐτέθη εἰς Πει-  
 ραίαν ὑπὸ τὴν λιβερτιανὴν σημαίαν.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἐταιρίας «Φοινῆς» φορτηγὸν «Hessum» 7134 τ. γκρόν  
 (τοῦ 1942) μετονομάσθη «Θεῶς». Ἡ παναμαϊκὴ σημαία διετηρήθη.

—Τὸ ὑπὸ σημαίαν Καστορίας μικρὸν φορτηγὸν «Καπετὰν Κωστής» 1048 τ. γκρόν  
 (τοῦ 1922) ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς νέας ἐταιρίας «Γεωργίου».

—Τὸ ὑπὸ παναμαϊκῆν σημαίαν λιμπετοῦ «Πίτροφορ» 7263 τ. γκρόν (τοῦ 1945)  
 μετονομάσθη «Τοῦμα».

—Ἐπίσης τὸ σκαῦν εἰς Ρέιττερτον, ὑπὸ σημαίαν Καστορίας δεξαμενοπλοῖον  
 μας «Ἄσπερ» 7053 τ. γκρόν (τοῦ 1922) μετονομάσθη «Ντάρελ».

—Τὸ ὑπὸ λιβερτιανὴν σημαίαν νεότευκτον δεξαμενοπλοῖον «Ὀλύμπικ Στόρι» 14.047

**HANSEN TIDEMANN & DALTON, INC.**

(Successors to Hansen & Tidemann, Inc.)

**STEAMSHIP AGENTS**

U. S. GULF PORTS Cables: «HANDT»

**GULF - TIDE STEVEDORES, INC.**  
**CONTRACTING STEVEDORES**

U. S. GULF PORTS: Cables: «HANDT»

**LONDON AGENTS:**

**JAMES A. McLAREN & CO., LTD.**

Telephone: LONDON WALL 4209 46 Bishopsgate E.C.

Cable Address:

«INTERSHIP»

**INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.**

Main Office and Warehouse:

298 MAIN ST. INTERNATIONAL BUILDING

VANCOUVER 4, B.C., CANADA

ΑΙΑΣ ΑΧ. ΚΟΖΟΜΠΟΛΙΔΗΣ

Telephone: Nos. 3361.36 - 3361.37 - 3361.64 Societe Anonyme Telegrams: LEE-Antwerp

**JOSEPH J. LEE & CO.**

STEVEDORES, SWORN WEIGHERS BATAVIA STREET 17  
 Superintendents of Grain and other Gargoes ANTWERP

London Agents: ROBERT WATERS,  
 18) 19, Gt. St. Helen's  
 LONDON. E.C. 3.—Tele: Avenue 5048

and  
**AVGHERINO & APERGUIS**  
 154, Bishopsgate,  
 LONDON E.C. 2.—Tele: Bishopsgate 1343

Telephones:  
 Day: TAlow 2047  
 Night: FAirmont 2002

τ. γκράς (του 1954) εκτέλεσαν επιτυχώς τας γενικούς δοκιμάς του, παρελήθη εις Βρέμην και απέπλευσαν εκειθεν την 7ην 'Απριλίου δια Περισκόν Κόλπον, εκτελούν το παρθενικόν του ταξιδίου.

## Θαλάσσια άτυχήματα

«ΑΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ» (παναμ.): Προερχόμενον εκ Βορείου Ειρηνικού κατέπλευσεν εις Γιοκοχάμαν με ζημίας εκ της τρικυμίας, την οποίαν συνήγγισε κατά το ταξιδίον του. Ύδατα παρατηρήθησαν εις τὰ διπύθμενα Νο 1 και 3 μη δυνάμενα να άντληθούσι και ρωγμαι διεπιστάθησαν εις τας γωνίας των κυτών Νο 2 και 3, καθώς και εις τινας νομείς. Συνεστήθησαν έπισκευαι εν δεξαμενή και το σκάφος κατέπλευσε προς τών σκοπόν αυτών την 2 τρ. μηνός εις Κόμπε. (Απρ. 2)

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» (όνδουρ.): Κατά ένα ταξιδίον του εκ Καλιφορνίας εις 'Ιαπωνίαν υπέστη ζημίας εκ τρικυμίας. Κατά την επιστροφήν του εις Σηάτλ επεθεωρήθη και διεπιστάθησαν εικοσι ρωγμαι καθ' όλον το σκάφος. Διετάχθησαν αι δέουσαι έπισκευαι δι' ηλεκτροσυγκολλήσεως. (Απρ. 9)

«ΕΑΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ»: Συνεπεί εξαντήλησεως των καισμών του είχε ζητήσει βοήθειαν ρυμουλκού. Πράγματι εφθάσε την 26ην Μαρτίου εις την Βαλτιμόρην ρυμουλκούμενην. (Μαρτ. 27)

«ΕΡΑΤΩ» (όνδουρ.): Προερχόμενον εκ Χάμπτον ρόδς με γαιάνθρακας κατέπλευσεν εις Κίελον, όπου προσήρξεν ελαφράς εις το 80ον χιλιόμετρον της διάρους του Κίελου. Το σκάφος ανέκλισεν άνευ ζημιών, η βοήθεια ρυμουλκού και επθεωρήθη, έλαβε πιστοποιητικόν ναυσιπλοΐας. (Απρ. 6—8)

«ΘΑΛΑΣΣΙΟΠΟΡΟΣ» (παναμ.): Κατά την διάρκειαν θυέλλης εις την Γενοβαν έθραύθησαν τὰ πρυμνιά του. Το σκάφος, η βοήθεια ρυμουλκού, έκτακτοποιήθη εις το άγκυροδελίον του, άνευ περαιτέρω ζημιών. (Μαρτ. 30)

«ΚΑΤΕ Ν. Α.»: Έδεξαμενήση εις την Μασσαλίαν προς έπισκευήν διαφόρων μικροζημιών του από προηγούμενα ταξιδία. (Απρ. 10)

«ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ»: Κατέπλευσε την 6ην 'Απριλίου εις Γιοκοχάμαν εκ Βορείου Ειρηνικού, με ζημίας εκ σφοδράς τρικυμίας. (Απρ. 7)

«ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ» (παναμ.): Προερχόμενον εκ Νέας 'Ορλεάνης κατέπλευσε την 24 Μαρτίου εις Γιοκοχάμαν με ζημίας επί του καταστρώματός του, συνεπεί σφοδράς τρικυμίας. (Μαρτ. 24—29)

«ΜΠΟΥΡΙΚΑ» (Κοσταρικός): Έκ Κωνσταντίας δι' 'Αλεξάνδρειαν με φορτίον ζυλίας ανεκοιμήθη εις την Θάλασσαν του Μαρμαρά και ιδούσθε το μικρόν τουρκικόν πλοίαριον «Σιγκός» 11 τόνων, με φορτίον άμμου. Έκ των πέντε άνδρών του πληρώματος του τουρκικού σκάφους επνίγησαν οι τέσσαρες, έσώθη δε μόνον ο πλοίαρχος. Το «Μπουρίκα» επανέπλευσεν εις Κωνσταντινούπολιν προς διενέργειαν άνακρίσεων. (Απρ. 5)

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ»: Προερχόμενον εκ Νέας 'Υόρκης κατέπλευσεν εις Κόμπε, με ζημίας εκ τρικυμίας. (Απρ. 8)

«ΟΝΤΡΥ»: Κατά τόν πλουν του εκ Βορείου Ειρηνικού εις την 'Ιαπωνίαν υπέστη ζημίας εκ τρικυμίας εις το πηδάλιον του, καθώς και ζημίας εις τινά έλάσματα και νομείς εκ συγκρούσεως. Το σκάφος κατέπλευσεν εις Γιοκοχάμαν την 10ην Μαρτίου, μετά δε την εκτέλεσιν των ύπεδειχθειών έπισκευών, απέπλευσε την 24ην. (Μαρτ. 25)

«ΣΙΓΚΝΕΤ» (λιθέρ.): Κατόπιν έπισκευής ρωγμών εις τινά έλάσματα του καταστρώματός του, απέπλευσεν εκ Κόμπε δια Βόο. Ειρηνικόν. (Μαρτ. 29)

«ΤΡΙΤΩΝ»: Κατέπλευσε την 29ην Μαρτίου εις Γιοκοχάμαν εξ 'Αγίου Φραγκίσκου με ζημίας εκ της τρικυμίας εις το καταστρώμα του και εις ένα εκ των λεβήτων του. Διετάχθησαν έπισκευαι. (Μαρτ. 31)

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Εις πλείστους τομείς της ναυλογορίας η προσφορά τόνων και κατά το α'. 15ήμερον του 'Απριλίου ήτο υποδεεστέρα της ζητήσεως. Κυριώτερα άφορμή η περιορισμένη μεταφορική κίνησις των σιτηρών. Ελάχιστοι υπήρξαν αι κλεισθείσαι ναυλώσεις ό πό τα μεγάλα εξαγωγικά κέντρα — την Αυστραλίαν, την 'Ακτήν του Βορ. Ειρηνικού, την Βόρ. 'Αμερικήν και το Πλέιτ — δεδομένης μάστιγος της εποχής και εν συγκρίσει προς την κίνησιν του παρελθόντος.

Πρόβλημα ήδη δυσεπίλυτον αντιμεταποικούν αι σιτοπαραγωγικά χωρία δια τη πώλησιν της συγκομιδής των. Η Αυστραλία λ.χ. υπολογίζεται να έχη προς εξαγωγή 4½ εκατομ. τόν. σιτηρών, ενώ αι μέχρι τουδε πωλήσεις μόλις εις έν εκατομ. τόνων άνέρχονται. Αύται αι 'Ινδία φαίνεται να εγκαταλείπουν ακαλύπτως το υποχρέωσις των δια την αγοράν σίτου, βάσει της γνωστής διεθνούς συμφωνίας. Η 'Ιαπωνία προς το παρόν αρκείται εις την αγορασθείσαν ποσότητα των 500 χιλ. τόνων εξ 'Αμερικής. Όλοι εξ άλλου αι εισαγωγικά χωρία φαίνεται να άκολουθούσι την τακτικήν της καλύψεως των άμεσώτερων μόνον άναγκών των, εξαντλούσαι τα ίδια αποθέματα των και τελοΰσαι έν άνομοή της εξελίξεως των τιμών. Η τακτική αύτη προσκόλασε και την σημειωμένην εις την ναυλογορίαν χαλαρότητα. Τα σιτηρά άνάκαθεν παρέχουν μίαν σημαντικήν άπασχόλησιν εις τα τράπεζα.

Κατά τομείς η ναυλαγορά σημείωσε την εξής κίνησιν: 'Από την Αυστραλίαν (Βικτώρια η Νότιος Ουαλία) δι' 'Απρίλιον — Μάιον εκλείσθησαν σκάφη δια Βορ. Βόρην (σιτηρά εις χύμα εις τὰ 55)—, ενώ δια Μάιον επλήρθη έν συνεχεία σκάφο 52)6. Σίτος εις σάκκους από την Νότιον Αυστραλίαν δια Κύπρον επλήρθη 90)— δια Μάιον — 'Ιούλιον και κριθή εις χύμα δια την 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον εις τ. 92)3. Πιστεύεται ότι η Κύπρος θα καλύψη έρέτος τας άνάγκας της εις σιτηρά από την Τουρκίαν κατά κύριον λόγον. Δηζελοπλοιοι από την 'Ανατολικήν Αυστραλίαν δια την 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον επλήρθη 91)3 (Μάιον — 'Ιούλιον και άλευρα δια Κεϋλάνην 60)—, έναντι 67)6 προηγούμενος, με βάσιν όλους τούς λιμένας φορτώσεως. Γαιάνθρακας από το Νισκαστέλ δια την Νότιον Κορίαν 7.50 δολ. ('Ιούλιον) 20 σίντς ολιγώτερον από προηγούμενας ναυλώσεις.

Οι φορτωταί της Βορ. Κίνας εκτός της αγοράς δια ναυλώσεις προς το Κόντινεντ αφού ένούλησαν δύο σκάφη δια Δημητριακά εις τὰ 75)— φιο δια Κόντινεντ. Προσφέροντο 45)— φόρμ δι' όρυζαν εις σάκκους από την Βαμπόα δια Κολόμπο. Τα μεταλλεύματα Μολαΐσιος δι' 'Ιαπωνίαν εις τὰ 30)— βάσει φιο δια τρία συνεχέ ταξίδια και 29)6 δι' άπλά ταξίδια (Μάιον—'Ιούλιον). 'Απο το Νταγκαν έπίση δια Μπρεκχεντ επλήρθησαν 56)—. Σιδηρομετάλλευμα από το Πενάγκ δι' 'Ιαπωνίαν 32)— φιο Μάιον.

Αρκετά διαταγαί δια μεταλλεύματα και γαιάνθρακας εξ 'Ινδίων. Ο τόνος η αγοράς σταθερός δια τας έγγυτέρας φορτώσεις. 'Από το Μαρμαγκόα, όμως, δια τ. Νόρδερν Ρένιτζ επλήρθη (Μάιον) ο χαμηλός ναυλος τών 10.75 δολ. έναντι 11.6) κατά Μάρτιον, ενώ δι' 'Απρίλιον — Μάιον εκλείσθη σκάφος εις τὰ 10 μόνον δολ. 'Από το Μαρμαγκόα έπίσης δια το Κόντινεντ εκλείσθη σκάφος εις τὰ 62)6 κο εν συνεχεία εις τὰ 61)— και αι 58)6 αναλόγως όρων ναυλώσεως. Γαιάνθρακας εξ άλλου δια την Σιγκαπούρην 45)— και δια το Χόγκ-Κόγκ 55)—.

'Από την Νότιον 'Αρικήν γαιάνθρακας δια Καράτσι εις τὰ 42)6 'Απρίλιον και Μάιον. 'Αραβόσιτος από το Κέιπ Τάουν δι' 'Αγγλίαν εις τὰ 70)— και 69)6 (Μάιον) και δια τόν 'Αγιον Λαυρέντιον δολ. 8.40 (αράβόσιτος δια την παραγωγήν αυίσκου). 'Ηαυχος και η 'Ακτή του Βορ. Ειρηνικού δια φορτώσεις σιτηρών. Ό λιγαί ναυλώσεις δια Βραζιλίαν και 'Ιαπωνίαν. Οι ναυλοι έχαλαρώθησαν έτι περισσοτέρω υπό την πεισιν και των αναυλώτων εξ 'Απω 'Ανατολής σκαφών. Κριθή δι

# MITSUI LINE

## ΤΑΚΤΙΚΗ ΙΑΠΩΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΔΡΟΓΕΙΟΝ ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ

**Γραμμή 'Ανω 'Ανατολής:** Λιμένες προσεγγίσεως: ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΑΜΒΕΡΣΑ, ΧΑΒΡΗ, ΜΑΣΣΑΛΙΑ, ΓΕΝΟΒΑ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ, ΠΟΡΤ - ΣΑΪΔ, ΣΟΥΕΖ, ΑΝΤΕΝ, Κολόμπο, ΠΕΝΑΓΚ, Πόρτ Σουηττενχάμ, ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ, ΣΑΪΓΚΟΝ, Μανίλλα, ΧΟΓΚ - ΚΟΓΚ, Μόζι, ΚΟΜΠΕ, 'Οζάκα, Ναγκόγια, ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ.

**Δεκτά επίσης έμπορεύματα με μεταφόρτωσιν:**

Εις τὸ ΚΟΜΠΕ: δια Πουσάν (Κορέας), Νάχα, Νάσε ('Οκινάδα), Ναγκόγια, Κήλουγκ.

Εις τὸ ΧΟΓΚ - ΚΟΓΚ η ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ: δια Μπαν κόκ.

### ΚΑΜΟΓΑΒΑ ΜΑΡΟΥ

| ΠΟΡΤ       | ΗΜΕΡΑ | ΜΗΝΑΣ |
|------------|-------|-------|
| ANTWERP    | 15th  | Febr. |
| ROTTERDAM  | 19th  | >     |
| BREMEN     | 22nd  | >     |
| HAMBURG    | 24th  | >     |
| LE HAVRE   | 27th  | >     |
| MARSEILLES | 7th   | March |
| GENOA      | 9th   | >     |
| ALEXANDRIA | 13th  | >     |
| PORT SAID  | 15th  | >     |
| COLOMBO    | 27th  | >     |
| PENANG     | 2nd   | April |
| SINGAPORE  | 3rd   | >     |
| BANGKOK    | 8th   | >     |
| SAIGON     | 12th  | >     |
| HONGKONG   | 16th  | >     |
| KEELUNG    | 19th  | >     |
| YOKOHAMA   | 24th  | >     |
| NAGOYA     | 27th  | >     |
| KOBE       | 28th  | >     |

### ΑΚΑΗΣΙΑΝ ΜΑΡΟΥ

| ΠΟΡΤ       | ΗΜΕΡΑ | ΜΗΝΑΣ |
|------------|-------|-------|
| ANTWERP    | 7th   | March |
| ROTTERDAM  | 9th   | >     |
| HAMBURG    | 12th  | >     |
| LE HAVRE   | 14th  | >     |
| MARSEILLES | 20th  | >     |
| GENOA      | 21th  | >     |
| ALEXANDRIA | 26th  | >     |
| PORT SAID  | 27th  | >     |
| COLOMBO    | 8th   | April |
| SINGAPORE  | 14th  | >     |
| BANGKOK    | 18th  | >     |
| SAIGON     | 21th  | >     |
| MANILLA    | 26th  | >     |
| HONGKONG   | 29th  | >     |
| YOKOHAMA   | 5th   | May   |
| NAGOYA     | 6th   | >     |
| KOBE       | 9th   | >     |

### ΚΥΟΕΙ ΜΑΡΟΥ

| ΠΟΡΤ            | ΗΜΕΡΑ | ΜΗΝΑΣ |
|-----------------|-------|-------|
| 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) - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ: 'Από την ΒΑΛΤΙΜΟΡΗΝ, ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΝ, Ν. ΥΟΡΚΗΝ δια την ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ και ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ. 'Αναχώρησις την 11ην εκάστου μηνός από την Νέαν 'Υόρκην, με φόρτωσιν εις τὸ 'Αμβούργον την 25ην εκάστου μηνός.

Δια ναύλους και πάσαν έλλην πληροφορίαν άπευθυντέον εις τούς Πράκτορας:

Εις ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ: Γενικοί Πράκτορες δια τας 'Ηνωμένας Πολιτείας WM. J. ROUNTREE Co INC. 21, WEST STREET N. Y. 6—Τηλ.)κή Διεύθ. WILLTREE.

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

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

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

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

Τηλ.)κή Διεύθ. SNEAL—SNEAL

γωνιών εκλείθει εις τὸν χαμηλὸν ναυλὸν τῶν 6.80 δολ. ('Απρίλιον—Μάϊον) καὶ εἰς διὰ Βραζιλίαν εἰς τὰ 7.60 δολ., 40 σέντες κάτω προηγουμένης ναυλώσεως...

ἡ ἀμερικανικοὶ γαιάνθρακες με' ἀρκετὴν κίνησιν. Ἡ ἑλληνικὴ, ὅμως, ναυλώσαν ἰσὺν δὲν ἐπιτρέπει νὰ ἐξῆ ἐπιδύσαντι τινὰ σταθεράτος τῆς ναυλαγορᾶς...

Ἐλάττωσιν τὰ φορτία τῶν σιτηρῶν ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ἀπὸ τὸ Νόρδερν ἰς διὰ Ἰρλανδίας προσιφίον 47—'Απρίλιον—Μάϊον καὶ ἀπὸ τὸν Κόλπον ἰσπανίαν σιτηρᾶ ἢ σόγια δολ. 10 (Μάϊον) καὶ εἰς τὴν Νότιον Ἀρρικήν δολ. 25 ἰσπανίαν...

ἡ βραζιλιανὰ μεταλλεύματα εἰς τὰ 50— διὰ τὸ Κόντινεντ ('Απρίλιον—Μάϊον) 48— διὰ Μάϊον—Ἰουλίον. Διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντ δολ. 5.50 (Μάϊον). Ἐλαχίστη κλεισθεῖσα ἔργασια ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν καὶ ἀπὸ τὴν Μεσόγειον...

Οἱ γαιάνθρακες τοῦ Κόντινεντ με' περισσώτερον κίνησιν. Ἀπὸ τὸ Ρόττερταμ διὰ τ. Ἰταλίαν ('Απρίλιον—Μάϊον) 18/6, διὰ Μαλάγαν ἢ Ἀλμείριαν 21/6, Σικε-ν 27/6, Ἑλλάδα 28 1/2 καὶ διὰ τὴν Ἀδριατικὴν 24— Οἱ πολωνικοὶ γαιάν-θρακες εἰς τὰ 39— διὰ τρία σκάφη Ἀπρίλιου—Μάϊου διὰ τὸ Πλέϊτ, με' αὐξήσιν 3 ἔναντι προηγουμένης ναυλώσεως...

Ἀρκετὰ ἐπίσης διαταγαὶ διὰ λιπώματα καὶ ταϊμέντα ἐκ Βορ. Εὐρώπης. Σου-α ἐπὶ τὴν Βαλτικὴν δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ 127/6 τὸ ὄδιον ἐξ συνεχῆ τζέϊδια ἀπὸ Λένινγκρανδ δι' Ἀνατολικὴν Ἀκτὴν καὶ ἄλλα ταϊζία 122/6. Ζωποτὴρα ἡ ἀγορὰ διὰ ταϊμ-ταϊρτες. Σκάφος με' πετρελαιοὺν ἀπὸ τὴν Αὐστρα-λίαν διὰ Γλασκώην ἐπιπλώρη 17/6 καὶ κυκλικὸν Δυτ. Ἀρρική 15/6. Μόστρεϊτ εἰς τὸ αὐτὸ ταϊζίδιον 17/6. Κυκλικὰ ταϊζία Ἀτλαντικὸν εἰς τὰ 24— διὰ δὲ ζελελό-γιον καὶ με' παρὰδόναν εἰς Νότιον Ἀτλαντικὸν σκάφος με' καύσιμα πετρελαιοὺν 1. 2.30. Κυκλικὸν Δυτ. Ἰνδιῶν 13/6 με' παρὰδόναν Ἀμβέρσαν καὶ κυκλικὸν Ἰν-δίας εἰς μόστρεϊτ 22— καὶ με' πετρελαιοὺν εἰς 15/6.

Οἱ ναυτοὶ τῶν δεξαμενοπολίων

Ἐξαιρετικῶς χαλαρὰ ἡ ἀγορὰ. Οἱ ναυτοὶ κατέπεσαν εἰς ἐπιτέδια καθουτὸ ἐπιζή-λομη καὶ διὰ σκάφη «Τ.2.» Ἐπιπλώσαν σκάφη Μάϊου ἀπὸ τοῦ Περσικοῦ Ἰλίου δι' Εὐράτην εἰς τὰ 30% κάτω τοῦ Μ.Ο.Τ. Ἀπὸ τὴν Καραϊτικὴν διὰ τὰς ἡμετέρας Πολιτείας 50% κάτω τῶν ἀμερικανικοῦ ναυλολογοῦ. Ὁ ὀρίθμος τῶν παρ-λιμμένων σκαφῶν αὐξάνει, ἐνὸς τὴν Ἰν Ἀπρίλιου ἔβρυνε τὰ 129 τόννοι (π.ν. 193.949. Ἄς σημειωθῆ, ὅτι σκάφη ἀναυλωτα πλεονὸς πρὸς τὸν Περσικὸν Κόλπον τὴν ἐλπίδα τῆς ναυλώσεως ταν ἐν πλῶ.

Πειραικὴ ναυλαγορὰ

Ἄνευ ἰδιοιτηρῶν ἐνδιαφέροντος καὶ με' συνήθη ἔργασίαν διέρρευσε τὸ α' 15ήμε-ρον τοῦ Ἀπρίλιου. Διαταγαὶ τινὲς διὰ ζυλίας ἐκ Κωνσταντίνης διὰ Σουρίαν καὶ Λί-ων ἐκυκλοφόρησαν εἰς τὰ 25— φόμη καὶ δύο ἑλληνικὰ σκάφη τελουὺν ὑπὸ δια-αγματάσων. Ἐκ Κωνσταντίνης (ταϊμέντα) διὰ Περσικὸν Κόλπον προσιφίοντο —. Ἐκ Πότι (μεταλλεύματα) διὰ Πολωνίαν ἐζητεῖτο σκάφος 8000 τόννων, με' σφεραμένην ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν τιμῆν μεταξὺ 43— ἕως 45—, ἄλλ' ἄνευ ἐνδια-ρονας τῶν πλοιοκτητῶν. Ἀρκετὰ ἐκυκλοφόρησαν διαταγαὶ δι' ἑλληνικὰ καὶ τουρκικὰ μεταλλεύματα, τσι-ντα καὶ παλιοσιφίονα, ἄλλα δὲν ἐγνώσθησαν σχετικὰ ναυλώσεις. Ἐκ Χάϊρας κλειφώρησαν δύο διαταγαὶ, μία δι' Ἰσπανίαν (5000 ἕως 6000 τ. ταϊμέντα με' σφεραμένην ναυλὸν 29)— ἕως 30— καὶ μία διὰ Γιουγκοσλαβίαν (5000 τ. πα-ιοσιφίονα) με' ὑποδεικνυμένον ναυλὸν 27— ἕως 28— φίο. Δι' ἑλληνικὰ μεταλ-εύματα συνήθη ἔργασια ἐξ Ἑλευσίνας διὰ Κόντινεντ, καλυπτομένη ἀπὸ ξίνα σφ. Ἐκυκλοφόρησε πάντως μία διαταγὴ ἐκ Μήλου (βαρυνίην) διὰ Περσικὸν Κόλ-πον, με' ζητούμενον σκάφος 2000 τ. καὶ με' προσιφίονον ναυλὸν μεταξὺ 55— ἕως 60—, καθὼς καὶ μία διαταγὴ ἐκ Σύρου (2000 τ. μεταλλευμάτων) δι' Ἀμβέρσαν ἰ-πτανίαν, με' φόρτωσιν Ἰουλίον καὶ με' προσιφίονον ναυλὸν γύρω τῶν 30— ἕως 32—.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγὰ μας

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ» (παναμ.) ἐκ Χάρπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἰαπω-ν δολλ. 9.75, με' 1000 τ. ἐλευθέρων ἐφόρτων, καντιέλλο 7 Μαΐου. «ΒΙΡΓΙΝΙΑ» ἐκ Φιλαδέλφειας 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Γιουγκοσλαβίαν δολλ. 75, με' 1000 τ. ἐλευθέρων ἐφόρτων, ὄστως 10—20 Ἀπρίλιου. «ΚΑΛΛΗ» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικοῦς λιμένας Κόλπου 9200 τ. γεννημάτων καὶ σόγια δι' Ἰσπανίαν δολλ. 10.25, με' 1000 τ. ἐλευθέρων ἐφόρτων, καντιέλλο 27 Μαΐου.

'Απρίλιου. «ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ» (λιβερ.) ἐκ Χάρπτον ρόδς 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Βίξερ ἢ Ἐλμπε 35/6, φόρτωσις 21 Ἀπρίλιου—10 Μαΐου. «ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Μόμπιλ 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Σάντος δολλ. 5.75 φόρτωσις Ἀπρίλιον. «ΑΡΓΚΟΦΑΣ» (σημ. ἀγγλική) ἐκ Χάρπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίου Ἰανίον δολλ. 5.35, με' 900 τ. ἐφόρτων εἰς τὰ 60 σέντες, φόρτωσις 7—20 Μαΐου. «ΚΝΟΖΑΓΚΑ» (λιβερ.) ἐκ Χάρπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίου Ἰανί-ον δολλ. 5.35, με' 900 τ. ἐφόρτων εἰς τὰ 60 σέντες, φόρτωσις 5—15 Μαΐου. «ΚΕΚΡΕΑ» ἐκ Τάρμας 9500 τ. φασφάτων διὰ Ρόττερταμ — Ἀμβούργον ρέιντς δολ. 6.10, φόρτωσις 25 Ἀπρίλιου — 10 Μαΐου.

Ἐκ Βορείου Εἰρηνικοῦ

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ» (παναμ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων διὰ Βραζιλίαν δολλ. 8.15, με' 1000 τ. ἐφόρτων εἰς τὰ 60 σέντες, φόρτωσις 1—31 Μαΐου. «ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ» (λιβερ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων διὰ Βραζιλίαν δολλ. 8.15, με' 1000 τ. ἐφόρτων εἰς τὰ 60 σέντες, φόρτωσις 15 —31 Μαΐου. «ΝΙΚΥ» (λιβερ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 11.000 τ. ζυλίας καὶ γενικῶν εἰ-δῶν (607.000 κ.π. διὰ δέματα) δι' Ἀγγλίαν 75— φίο, φόρτωσις 26 Ἀπρίλιου—15 Μαΐου.

«ΠΕΡΙΚΛΗΣ» ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9300 τόν. ζυλίας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ.π. διὰ δέματα) δι' ἀμερικανικοῦς λιμένας Ἀτλαντικοῦ (Βορείας τοῦ Χάιτερας) κατ' ἀποκοπὴν δολλ. 75.000 φίο, φόρτωσις 5—25 Μαΐου. «ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ» ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων διὰ Ρίου Ἰανίον ἢ Σάντος δολλ. 7.60, με' 1000 τ. ἐφόρτων εἰς τὰ 60 σέντες, φόρτωσις 6—20 Ἀπρίλιου. «ΚΟΝΔΡ» (παναμ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 8000 τ. ζυλίας καὶ γενικῶν εἰδῶν (466.000 κ.π. διὰ δέματα) δι' Ἰσπανίαν κατ' ἀποκοπὴν δολλ. 69.000 φίο, φόρτωσις 27 Ἀπρίλιου — 10 Μαΐου. «ΑΝΝΙΤΣΑ Α.» λιβερ. (πράγν «Βαίμεϊον» ἀπὸ Λὸς Ἀντζελες 9500 τ. παλιοσι-φίον δι' Ἰσπανίαν, κατ' ἀποκοπὴν δολλ. 70.000 φίο, φόρτωσις 18 Ἀπρίλιου—5 Μαΐου. «ΝΟΡΦ ΚΟΥΗΝ» (παναμ.) ἀπὸ Στόκτον καὶ Πόρτλαντ (ἽΟρυκον) 5000 τ. κοι-νοποιημένον γάλακτος (εἰς θαρτέλλο) διὰ Γιουγκοσλαβίαν καὶ Κόμπε δολλ. 19.50, ἐμπέρ-β τέρμς, φόρτωσις 1—15 Μαΐου. «ΑΖΟΥΕΡΟ» (παναμ.) ἀπὸ δέκα θέσεις Βορείου Εἰρηνικοῦ 9300 τ. ζυλίας καὶ γενικῶν εἰδῶν (500.000 κ.π. διὰ δέματα διὰ τέσσαρας λιμένας Κορέας, κατ' ἀπο-κοπὴν δολλ. 95.000 φίο, φόρτωσις 19—26 Ἀπρίλιου. «ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ» (παναμ.) ἀπὸ Ἑσθονία (Βορ. Εἰρηνικοῦ) 9000 τ. ζυλίας καὶ γενικῶν εἰδῶν (464.000 κ.π. διὰ δέματα) διὰ Πουσαν (μὴν ἢ δύο θέσεις) κατ' ἀποκοπὴν δολλ. 75.500 φίο, φόρτωσις 5—25 Ἰουλίου.

Ἐκ Νοτίου Ἀμερικῆς

«ΤΡΑΒΕΛΙΤΑΡ» (λιβερ.) ἐκ Ρίου Ἰανίον 9000 τ. μεταλλευμάτων δι' Ἀμ-στρταντ ἢ Ἰουστίνε 48—, φόρτωσις Μαΐου 25 ἕως 10 Ἰουλίου. «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἐκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλ-λευμάτων διὰ Νόρδερν ρέιντς δολλ. 5.50, φόρτωσις Μάϊον — Ἰουλίον.

Ἐξ Ἀγγλίας — Κόντινεντ

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ἀπὸ Ντελεζὺλ 9000 τ. ζαχάρας (400.000 κ.π. διὰ δέ-ματα) διὰ Τάρμα, κατ' ἀποκοπὴν δολλ. 20.000 φίο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 5—15 Ἀπρίλιου. «ΑΝΔΡΕΑΣ» (παναμ.) ἐξ Ἀμβέρσης 9000 τ. λιπασμάτων δι' ἕνα λιμένα τοῦ Πενύρο Ρίκο δολλ. 3.75, ἕν διὰ δύο λιμένας δολλ. 4 φίο, φόρτωσις 23 Ἀπρίλιου — 3 Μαΐου. «ΜΑΙΡΗ» (λιβερ.) ἐξ Ἀμβέρσης 9500 τ. ποτάσης δι' ἕνα ἰσπανικὸν λιμένα δολλ. 9.75 φόρτωσις 5—15 Μαΐου. «ΒΙΝΤΣΟΥΝΤ ΧΙΛΛ» (σημ. ἀγγλική) ἐκ Ρόττερταμ 9000 τ. γαιανθράκων δι' ἕνα ἑλληνικὸν λιμένα 28 1/2, ἕν διὰ δύο λιμένας 29/7 1/2, φόρτωσις 20 Ἀπρίλιου —5 Μαΐου. «ΒΕΝΟΥΣ» (παναμ.) ἐξ Ἀμβούργου 10.000 τ. ταϊμέντων εἰς σόκκος διὰ Κου-βέϊτ 55— φίο, φόρτωσις Μάϊον.

Ἐκ Μεσογείου καὶ Ἀδριατικῆς

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐκ Πειραιῶς 2750 τ. ταϊμέντων διὰ Τζέδδαν καὶ με' ἐπιστρο-φήν ἐκ Πόρτ Σουδῶν (βαρβακόσπορον) διὰ Πειραιᾶ λίρας 6.400 φίο, ὄσιον διὰ Μασσαλίαν λίρας 8200 φίο, ἐλευθέρη προμηθείας καὶ με' ἔξοδα Πόρτ Σουδῶν λίρας 150, ἄμμεος φόρτωσις. «ΜΑΡΙΑ» ἐκ Πειραιῶς 2900 τ. ταϊμέντων διὰ Τζέδδαν καὶ με' ἐπιστροφήν ἐκ Πόρτ Σουδῶν (βαρβακόσπορον) διὰ Πειραιᾶ λίρας 8.500, σόττο-παλάμο, ἄ. φ. «ΑΒΑΝΣ» (παναμ.) ἀπὸ Σφῶς 5000 τ. φασφάτων διὰ Πειραιᾶ 22/6, φόρτωσις Ἀπρίλιον. «ΑΚΤΗ» ἐκ Σαδῶνας 9000 τ. θεϊκῆς ὀμμωνίας διὰ δύο λιμένας Κορέας δολλ. 9.70 φίο, καντιέλλο 5 Μαΐου.

Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΜΑΙΩΤΙΣ» ἐκ Πότι 6000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Πολωνίαν 45— φίο, φόρτωσις 1—15 Ἀπρίλιου. «ΑΡΙΣΤΑΕΕΣ» (Κασταρικός) ἐκ Κωνσταντίνης 4200 τ. ταϊμέντων διὰ Τζέδδαν 42/6, φόρτωσις Ἀπρίλιον. «ΡΙΤΑ» ἐκ Κωνσταντίνης 2800 κ.μ. ζυλίας διὰ Λαττία 24—, ἄμμεος φόρ-τωσις.

Ἐξ Αὐστραλίας, Ἰνδιῶν καὶ Ἄνω Ἀνατολῆς

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ» (παναμ.) ἀπὸ Βιζαγκαπατῶν 9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Νόρδερν ρέιντς δολλ. 10.20, με' 1.20 ἐφορτωτικά, φόρτωσις Μάϊον. «ΝΟΕΜΙ» (σημ. ἀγγλική) ἀπὸ Μαρμαγκᾶ 6500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερ-ταμ—Ἐμβεν 61—, με' 500 τ. φόρτωσις εἰς τὰ 24 ἄνας καὶ 1500 τ. ἐφόρτω-σιν 1—, φόρτωσις 1—31 Μαΐου. «ΕΥΓΕΝΙΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Μαρμαγκᾶ 10.000 τόν. μεταλλευμάτων δι' Ἀγγλίαν 60—, ἄκρος-τέρμς, φόρτωσις 10—25 Μαΐου. «ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΗΣ» ἀπὸ Βιζαγκαπατῶν 9800 τ. μεταλλευμάτων διὰ Νόρδερν ρέιντς δολλ. 10 φέμη, φόρτωσις 20 Ἀπρίλιου — 11 Μαΐου. «ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗΣ» (Κασταρικός) ἀπὸ Μορμουγκᾶ 9600 τ. μεταλλευμάτων δι' Ἐμβεν 61— με' 700 τ. φόρτων εἰς τὰ 24 ἄνας καὶ 1500 τ. ἐφόρτων 1—, φόρτωσις 20 Ἀπρίλιου—5 Μαΐου. «ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ» (Κασταρικός) ἀπὸ Μορμουγκᾶ 9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ (Συνέχεια ναυλώσεων εἰς τὴν 36ην σελίδα)

C. M. SALVAGO & CO.

Γενικοὶ Πράκτορες διὰ τὴν ΑἴΓΥΠΤΟΝ τῆς εταιρίας ΝΟΜΙΚΟΣ LINES RUE CHERIF 25—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

Τελεφ: 21.264 Cable Address: "SALVASHIP,"

Ὁ Οἶκος ΣΑΛΒΑΓΟΥ ἰδρυθεὶς πρὸ 100 ἐτῶν ἐν Αἰγύπτῳ συνέστησε καὶ ναυτιλιακὸν τμήμα ὄπερ διευθύνεται ἀπὸ τὸν γνωστὸν εἰς τὴν Αἰγυπτιακὴν Κοινωνίαν κ. Ματθαῖον Μαυριδόγλου

## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγὰ

|                          |                          |    |       |   |
|--------------------------|--------------------------|----|-------|---|
| ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ             | Φραγκ. Σιγάλας           | 04 | 2453  | ἀργεὶ Πειραιᾶ 10 Ἀπρ. ΕΝΑΥΛΩΘΗ                        |
| ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ           | Εὐγενία Ι. Χανδρῆ        | 18 | 2974  | ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ἀπρ. 1952                        |
| ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.) | ἐτ. Γ. Νικολάου          | 44 | 10448 | διήλθε Πόρτ Σαϊδ 5 Ἀπρ. δι' Ἀγγλίαν                   |
| ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ           | Υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος     | 11 | 4248  | ἀργεὶ Πέραμα ἀπὸ 24 Μαρτ. 1953                        |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ           | N. & Ἀδ. Κ. Χ' πατέρας   | 43 | 7239  | διήλθε Τζιμπουτί 27 Μαρτ. δι' Ἰαπωνίαν                |
| ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.             | Δ. Κοτσαύτης             | 20 | 844   | εἰς Βεγγάζην 1 Ἀπρ. καὶ Πειραιᾶ 8                     |
| ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ                | Ἄρ. Ἀναστασάτος          | 18 | 2858  | ἀργεὶ Ἀμπελάκι ἀπὸ 10 Μαρτ.                           |
| ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ    | Μιχ. Βασιλειάδης         | 43 | 7232  | ἔφθ. Γιοκοχάμαν 6 Ἀπρ.                                |
| ΑΘΗΝΑΙ                   | Εὐγ. Εὐγενίδης           | 53 | 3575  | ἀνεχ. Σάντος 8 Ἀπρ. διὰ Μπουένος Ἀϊρες                |
| ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ               | Πετροπούλου κλπ.         | 22 | 988   | εἰς μεταφορὰς ἐν Ἑλλάδι                               |
| ΑΚΤΗ                     | «Ἀδ. Λιβανού» Α.Ε.       | 44 | 7176  | ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Ἀπρ. διὰ Ριτζέκαν                |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ       | Στρατῆς Ἀνδρεάδης        | 44 | 7257  | διήλθε Τρίνταντ 7 Ἀπρ. διὰ Ρίον Ἰανέιρον              |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ                 | «Θεοφανώ» Α.Ε.           | 43 | 7234  | διήλθεν Ἄγ. Βικέντιον 3 Ἀπρ. διὰ Ρότερνταμ            |
| ΑΛΙΚΗ                    | εἰδ. Λιβανού» Α.Ε.       | 43 | 7229  | ἀνεχ. Λὸς Ἀντζελες 6 Ἀπρ. διὰ Γιαβάτα                 |
| ΑΜΕΡΙΚΗ                  | Α. Λούζης                | 43 | 7176  | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδες 1 Ἀπρ. διὰ Ριτζέκαν               |
| ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ           | Λαϊμός & Πατέρας         | 42 | 7177  | διήλθε Σουεζ 29 Μαρτ. διὰ Καράτσι                     |
| ΑΝΙΑ                     | Ἰγκὸρ & Ἀπ. Πεζῶς        | 44 | 7257  | ἀνεχ. Βικτωριαν (Βρετ. Κολομβίας) 10 Ἀπρ. δι' Ἀγγλίαν |
| ΑΝΝΑ                     | N. Λυκιάρδοπουλος        | 19 | 5173  | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδες 28 Μαρτ. δι' Ἰταλίαν              |
| ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ        | Νικ. Ι. Γουλιανδρῆς      | 21 | 4358  | ἴδε: «ANNA», σημαία Λιθερίας                          |
| ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ          | N. Κονδύλη               | 42 | 7191  | διήλθε Παναμᾶν 8 Ἀπρ. ἐκ Περουβίας                    |
| ΑΞΙΟΣ                    | «Λιθανός» Α.Ε.           | 43 | 7176  | εἰς λιμένας Ἰαπωνίας 1 Ἀπρ.                           |
| ΑΝΤΩΝΗΣ                  | Λαϊμός & Πατέρας         | 43 | 7176  | εἰς θέσιν 20 Ν. καὶ 46 Δ., Ἀπρ. 6 διὰ Καζαμπλάγκαν    |
| ΑΡΓΙ                     | Ἑλληνικὸν Δημόσιον       | 18 | 5532  | εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ., ἐπισκευή.                    |
| ΑΡΙΕΤΤΑ                  | «Λιθανός» Α.Ε.           | 41 | 7460  | διήλθε ἀνοικτὰ Σιγκαπούρη 1 Ἀπρ. διὰ Νιγκάτα          |
| ΑΡΤΕΜΙΣ                  | ἐτ. «Τρόπις»             | 44 | 7240  | εἰς θέσιν 9 Ν. καὶ 114 Α., Ἀπρ. 1 δι' Ἀγγλίαν         |
| ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)   | Μάρκος Νομικός           | 52 | 13415 | διήλθε Πόρτ Σαϊδ 7 Ἀπρ. δι' Ἀγγλίαν                   |
| ΑΣΤΕΡΙΣ                  | Ἐκτωρ Δρακούλης          | 43 | 7176  | ἀνεχ. Βαγκούδερ 5 Ἀπρ. δι' Ἰαπωνίαν                   |
| ΑΤΑΛΑΝΤΗ                 | Γ. Μ. Λιβανός            | 43 | 7227  | ἀνεχ. Νέαν Ὀρλεάνην 1 Ἀπρ. διὰ Παραμαρίμπο            |
| ΑΤΤΙΚΗ                   | N. Μαυράκης καὶ Σία      | 43 | 2400  | ἔφθ. Χάϊφαν 8 Ἀπρ.                                    |
| ΒΙΡΓΙΝΙΑ                 | Ἄντ. Παπαδάκης           | 43 | 7176  | ἔφθ. Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 23 Μαρτ.                        |
| ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ            | «Ἑλληνική» Α.Ε.          | 44 | 1923  | ἀνεχ. Λονδίνον 10 Ἀπρ. διὰ Πειραιᾶ                    |
| ΒΡΥΣΗ (δεξ.)             | ἐτ. «Γ. Νικολάου»        | 22 | 3846  | ἀργεὶ Σύρον ἀπὸ 16 Ἰουν. 1953                         |
| ΓΕΡΜΑΝΙΑ                 | «Ἑλληνική» Α. Ε.         | 45 | 1918  | εἰς Λονδίνον, ὑπὸ παραλαβὴν                           |
| ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ        | Ἀδ. Γράτσου              | 44 | 7176  | ἀνεχ. Βαλτιμόρη 8 Ἀπρ. διὰ Γιουκάρο                   |
| ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ      | ἐτ. Σ. Γ. Ἐμπειρικού     | 21 | 5728  | διήλθεν Ἄγιον Βικέντιον 9 Ἀπρ. διὰ Γούνιαν            |
| ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ           | Θ. Ἐπιφανειάδης          | 43 | 7176  | διήλθε Χονολουλού 27 Μαρτ. διὰ Χακοδάτην              |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ    | Ἀδ. Ἀνδρεάδης            | 43 | 7233  | ἔφθ. Ρίον Ἰανέιρον 4 Ἀπρ.                             |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)   | Στ. Νιάρχος              | 54 | 20350 | εἰς Ἀγγλίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν                          |
| ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)           | N. Παπαδάτος             | 18 | 1176  | ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 18 Μαρτ.                            |
| ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ.        | Π. Καλλιμανοπούλου       | 44 | 7176  | διήλθε Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. διὰ Νέαν Ὀρλεάνην           |
| ΔΑΝΑΗ                    | Ἀλεξάνδρος - Δουκάς      | 23 | 1634  | ἔφθ. Ἡράκλειον 2 Ἀπρ. (εἶτα Πάτρας)                   |
| ΔΑΝΑΠΡΙΣ                 | Ἀδ. Συνοδιού             | 24 | 2740  | διήλθε Κων/πολιν 2 Ἀπρ. δι' Ἀμβέρσαν                  |
| ΔΗΜ. ΓΓΓΛΕΣΗΣ            | Υἱοὶ Δ. Ἰγγλέση          | 18 | 5275  | ἀνεχ. Ρότερνταμ 1 Ἀπρ. διὰ Τακοράντι                  |
| ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ        | Π. Α. Κυδωνιεύς          | 26 | 4862  | εἰς Θεσσαλονικὴν 12 Ἀπρ.                              |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ               | «Αἰγαῖον» Α.Ε.           | 44 | 7207  | ἔφθ. Ρίον Ἰανέιρον 25 Μαρτ.                           |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ     | Π. & Β. Πανταλέων        | 43 | 7229  | διήλθε Πειραιᾶ 2 Ἀπρ. διὰ Σάντος                      |
| ΔΙΡΦΥΣ                   | Ἀδ. Πατέρας              | 43 | 7232  | διήλθε Σουεζ 4 Ἀπρ. δι' Ὀζάκαν                        |
| ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ              | ἐτ. Χανδρῆ               | 20 | 1603  | ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 31 Δεκ. 1952                        |
| ΕΒΡΑ ΛΙΒΑΝΟΥ             | ἄδ. Λιβανού              | 37 | 4839  | ἔφθ. Χούλλ 9 Ἀπρ.                                     |
| ΕΒΡΟΣ                    | «Θεοφανώ» Α.Ε.           | 43 | 7256  | ἀνεχ. Μόμπιλ 9 Ἀπρ. διὰ Πόρτ Πρένς                    |
| ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ      | ἐτ. «Σ. Γ. Ἐμπειρικός»   | 27 | 4163  | ἔφθ. Μπόταν 6 Ἀπρ.                                    |
| ΕΛΕΝΗ Δ.                 | «Ἀλκυὼν» Α.Ε.            | 44 | 7253  | ἀνεχ. Λὸς Ἀντζελες 26 Μαρτ. διὰ Γιουκοχάμαν           |
| ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ       | Ἀδ. Κουλουκουντή         | 38 | 5548  | διήλθε Παναμᾶν 8 Ἀπρ. διὰ Γιουκοχάμαν                 |
| ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ           | Δ. Σταθάτος & Σία        | 43 | 7176  | ἔφθ. Πόρτ Ἐλίζαμπετ 6 Ἀπρ.                            |
| ΕΛΕΥΣΙΣ                  | Κουμαριανού — Πρίντζη    | 21 | 1549  | ἀνεχ. Σαῶξ 6 Ἀπρ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 11                |
| ΕΛΙΣΑΒΕΤ                 | Ἀδ. Μαζαράκη             | 22 | 3553  | ἔφθ. Στρατώνι 2 Ἀπρ. (δι' Ἀγγλίαν)                    |
| ΕΛΛΑΣ                    | «Ἑλληνική» Α.Ε.          | 16 | 2081  | διήλθε Λάδσεντ 5 Ἀπρ. διὰ Πειραιᾶ                     |
| ΕΛΛΑΣ                    | Γ. Χρ. Λαϊμός            | 43 | 7176  | ἀνεχ. Χάμπτον ρόδες 7 Ἀπρ. διὰ Ριτζέκαν               |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ            | «Ἑλληνική» Καλλιμανοπ.   | 44 | 7207  | ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Ἀπρ. διὰ Πειραιᾶ                 |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ          | «Ἑλληνική» Α.Ε.          | 43 | 7254  | ἀνεχ. Νέαν Ὀρλεάνην 3 Ἀπρ. διὰ Πειραιᾶ                |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ           | «Ἑλληνική» Α.Ε.          | 43 | 7176  | ἀνεχ. Σαθάναν 6 Ἀπρ. διὰ Πειραιᾶ                      |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ        | «Ἑλληνική» Α.Ε.          | 43 | 7203  | διήλθε Γιβραλτάρ 1 Ἀπρ. διὰ Νέαν Ὀρλεάνην             |
| ΕΛΠΙΣ                    | Α. Πρίντζης              | 19 | 1492  | διήλθε Σουεζ 1 Ἀπρ. διὰ Τζέδδαν                       |
| ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ                | «Ἐπίδαυρος» Α.Ε.         | 43 | 7253  | εἰς Ἰντσὸν ἀπὸ 11 Μαρτίου                             |
| ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ                | Νεγρεπ. — Σταθάτος       | 44 | 7198  | ἔφθ. Σεμαίνους 9 Ἀπρ. (διὰ Λορέντζο Μάρκες)           |
| ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ               | Καδιὼ Σιγάλα             | 21 | 2369  | ἀνεχ. Χούλλ ἀπὸ 23 Μαρτ. διὰ Βενετίαν                 |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ             | «Ἠκεανοπόρος» Α.Ε.       | 43 | 7194  | ἔφθ. Καμασί 5 Ἀπρ.                                    |
| ΕΥΑΝΘΙΑ                  | Υἱοὶ Πέτρου Γουλιανδρῆ   | 43 | 7244  | ἀνεχ. Λάιτλ Πέντρο 6 Ἀπρ. διὰ Μπατόν Ρούζ             |
| ΕΥΘΑΛΙΑ                  | «Ἀδ. Γουλιανδρῆ»         | 18 | 3553  | ἀργεὶ Ἀμπελάκι ἀπὸ 23 Φεβρ.                           |
| ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ                | Π. Μαρκεσίνης            | 43 | 7250  | εἰς θέσιν 17 Ν. καὶ 81 Α., Μαρτ. 26 διὰ Ρότερνταμ     |
| ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ   | Ἀδ. Κουλουκουντή         | 38 | 5548  | διήλθε Παναμᾶν 8 Ἀπρ. δι' Ἀγγλίαν                     |
| ΗΡΩΝ ΙΙ.                 | Δημ. Ν. Κουφός           | 44 | 1923  | ἔφθ. Τσεμπαριεν 4 Ἀπρ.                                |
| ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ              | ἐτ. «Ἰόνιον»             | 44 | 7257  | ἔφθ. Νέαν Ὀρλεάνην 7 Ἀπρ.                             |
| ΘΕΜΩΝΗ                   | ἐτ. «Κάσος» Α.Ε.         | 44 | 7198  | διήλθεν Ἀδεν 8 Ἀπρ. δι' Ὀζάκαν                        |
| ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)         | Ἐλευθεριάδης - Σκριβάνος | 10 | 5237  | ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Ἀπρ.                                  |
| ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ          | «Θεοφανώ» Α.Ε.           | 37 | 4815  | διήλθεν Ἄγιον Βικέντιον 7 Ἀπρ. διὰ Μπουένος Ἀϊρες     |
| ΘΕΤΙΣ                    | ἐτ. «Νηρεὺς» Α. Ε.       | 30 | 4123  | ἀργεὶ Ἀμστερνταμ ἀπὸ 20 Ἰουλ. 1952                    |
| ΘΕΤΙΣ                    | Μακοῆ — Φωνάρη           | 19 | 845   | εἰς μεταφορὰς ἐν Ἑλλάδι                               |
| ΙΑΚΩΒΟΣ                  | Γ. Ἀγγελίδης             | 01 | 2107  | ἀργεὶ Πόρτ Σαϊδ ἀπὸ 20 Μαΐου 1950                     |
| ΙΓΟΡ                     | Ἀπ. Πεζῶς                | 43 | 7207  | ἔφθ. Γιαβάτα 7 Ἀπρ.                                   |
| ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ           | N. Παπαδάτος             | 22 | 902   | ἀργεὶ Πειραιᾶ 14 Ἀπρ.                                 |
| ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ        | Ἀδ. Γουλιανδρῆ           | 44 | 7176  | ἀνεχ. Γιαβάτα 24 Μαρτ. διὰ Βαγκούδερ                  |
| ΙΩ. ΖΑΦΕΪΡΑΚΗΣ           | ἐτ. «Ἀθηνᾶ» κλπ'         | 44 | 10441 | ἔφθ. Παλέρνο 27 Μαρτ., ἐπισκευή                       |
| ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ              | Λουκάς Νομικός           | 28 | 1594  | ἔφθ. Πειραιᾶ 6 Ἀπρ. καὶ Κωνσταντῖναν 12               |
| ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ              | Εὐγενία Ι. Χανδρῆ        | 42 | 7035  | ἔφθ. Μουρόραν 8 Ἀπρ.                                  |
| Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ          | I. & Ἀδ. Κ. Χ' πατέρας   | 43 | 7255  | εἰς λιμένας Νοτίου Κορέας 1 Ἀπρ.                      |
| ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ             | Ἰω. Παράσχος κλπ.        | 13 | 1877  | ἀνεχ. Πειραιᾶ 10 Ἀπρ. διὰ Τζέδδαν                     |
| ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ             | ἐτ. Χανδρῆ               | 24 | 3226  | ἔφθ. Μαρμουγκάο 1 Ἀπρ.                                |
| ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ    | Στ. Νιάρχος              | 45 | 7240  | ἔφθ. Βαγκούδερ 6 Ἀπρ.                                 |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ       | Ἀδ. Κουλουκουντή         | 43 | 7229  | ἀνεχ. Λὸς Ἀντζελες 1 Ἀπρ. διὰ Γιουκοχάμαν             |
| ΚΑΣΟΣ                    | «Κάσος» Α.Ε.             | 39 | 5215  | ἀνεχ. Μπάρρυ 10 Ἀπρ. διὰ Βαρκελώνην                   |
| ΚΑΣΤΩΡ                   | Ἀδ. Γράτσου              | 45 | 7260  | ἀνεχ. Πόρτ Ὁ Πρίνς 3 Ἀπρ. διὰ Παραμαρίμπο             |
| ΚΑΤΕ Ν. Α. (τάνκερ)      | «Κεσαλληνιακή» Α.Ε.      | 43 | 10448 | ἔφθ. Μασσαλίαν 7 Ἀπρ.                                 |
| ΚΕΧΡΕΑ                   | Θ. Ἐπιφανειάδης          | 44 | 7224  | διήλθε Γιβραλτάρ 30 Μαρτ. διὰ Μόμπιλ                  |
| ΚΡΗΤΗ                    | N. Κονδύλης              | 44 | 7253  | εἰς θέσιν 5.5 Ν. καὶ 33.5 Δ., Ἀπρ. 7 δι' Ἀμβέρσαν     |
| ΚΟΝΙΣΤΡΑ                 | Θ. Ἐπιφανειάδης          | 43 | 7198  | ἀνεχ. Σιγκαπούρη ρόδες 6 Ἀπρ. δι' Ἰαπωνίαν            |
| ΚΟΡΑΛΙΑ ΙΙ.              | Ἰω. Δομεστίνης           | 18 | 489   | εἰς μεταφορὰς ἐν Ἑλλάδι                               |
| ΚΡΙΟΣ                    | M. Ἐπιρικός              | 45 | 3805  | ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 6 Ἰανουαρίου                        |
| ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ               | Δ. Πατέρας & Υἱοὶ        | 27 | 4950  | διήλθε Ντακόρ 5 Ἀπρ. διὰ Σάντος                       |

|                              |                        |    |       |
|------------------------------|------------------------|----|-------|
| ΥΡΗΝΕΙΑ                      | «Ελλην. Μεσογ. Γραμμάτ | 11 | 7537  |
| ΥΜΑ                          | «Αδ. Λιθάνου» Α.Ε.     | 43 | 7244  |
| ΖΣΤΑΝΤΗΣ                     | Αδ. Κ. Πατέρα          | 43 | 7223  |
| ΖΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.               | Γ. Ήλιοπουλος          | 05 | 2527  |
| ΖΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ                | Ν. Απόδιακος           | 45 | 7176  |
| ΖΣΤΗΣ ΛΩΣ                    | Αδ. Λώσ                | 43 | 7176  |
| ΑΚΩΝΙΑ                       | «Αλεξάντος - Δούκας    | 25 | 965   |
| ΕΟΝΤΙΟΣ                      | Θεόδ. Τεργιάζος        | 43 | 7176  |
| ΕΡΟΣ (δεξ.)                  | ετ. «Τρανοσπετρόλ»     | 18 | 5576  |
| ΕΩΝΙΔΑΣ                      | Ορ. Βογιατζίδης        | 28 | 4573  |
| ΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ              | «Μιχαλινός» Α.Ε.       | 43 | 7176  |
| ΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ                 | Εύαγγ. & Μ. Νομικός    | 43 | 7229  |
| ΑΙΑΝΔΡΟΣ                     | «Λιθανός» Α.Ε.         | 45 | 7176  |
| ΑΙΩΤΙΣ                       | Αδ. Συνοδιού           | 19 | 3911  |
| ΑΚΕΔΟΝΙΑ                     | Αυτ. Παπαδάκης         | 42 | 7044  |
| ΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ              | Εύγ. Ι. Χανδρή         | 20 | 5401  |
| ΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)            | ετ. Χανδρής            | 21 | 6784  |
| ΑΡΙΑ                         | Ι. Πετροπούλου         | 11 | 1881  |
| ΑΡΙΑ ΛΩ                      | Αδ. Λώσ                | 43 | 7244  |
| ΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ         | Γ. Μ. Κουλουκουντή     | 43 | 7187  |
| ΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ                | Γερ. Σταθάτος          | 43 | 7176  |
| ΑΡΙΑΜ                        | «Ειρηνικός» Α.Ε.       | 44 | 7258  |
| ΑΡΙΑΝΝΙΝΑ                    | «Εμμ. Βινιτιάδης       | 22 | 4949  |
| ΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)       | Μάρκος Νομικός         | 53 | 11577 |
| ΑΡΙΟΣ Π.                     | Μιχ. Καραγεώργης       | 22 | 1175  |
| ΑΡΠΗΣΣΑ                      | Ν. Εύσταθίου           | 19 | 5476  |
| ΑΡΩ                          | Κ. Ατυχίδης            | 17 | 5585  |
| ΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ      | Αδ. Κουλουκουντή       | 38 | 5548  |
| ΕΓΑΛΟΧΑΡΗ                    | ετ. «Ήλιος»            | 44 | 7254  |
| ΕΝΤΩΡ                        | «Εκτωρ Κ. Δρακούλης    | 41 | 7157  |
| ΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ               | κλπ. Λ. Καμπάνη        | 20 | 5227  |
| ΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ                   | ετ. Χανδρή             | 24 | 1435  |
| ΙΧΑΗΛ                        | «Αδάμαστος» Α.Ε.       | 43 | 7260  |
| ΙΧΑΛΛΑΧΗΣ                    | Ν. Εύσταθίου           | 44 | 7176  |
| ΤΟΤΖΟΣ                       | Δ. Νίτσος              | 20 | 1114  |
| ΛΥΔΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ       | Ιω. Καρράς             | 44 | 7247  |
| ΞΑ ΕΛΛΑΣ                     | Αδ. Γουλιανδρή         | 22 | 16991 |
| ΞΕΩΝ                         | ετ. «Ευγενία»          | 43 | 7230  |
| ΞΕΤΟΣ                        | «Θεοφανός» Α.Ε.        | 43 | 7231  |
| ΗΡΕΥΣ                        | Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.  | 37 | 5205  |
| ΙΚΟΛΑΣ                       | Κ. Πατέρας & Σία       | 43 | 7176  |
| ΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ         | Αδ. Στινά              | 43 | 7254  |
| ΙΚ. ΚΑ-Ι-ΡΗΣ                 | Ε. Κουλουκ.            | 43 | 7254  |
| ΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ              | ετ. «Μιχαλινός» Α.Ε.   | 42 | 7167  |
| ΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ             | ετ. Γ. Νικολάου        | 44 | 7207  |
| ΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)       | ετ. Γ. Νικολάου        | 27 | 5525  |
| ΙΓΑ                          | «Εμπορ. — Εφοπλιστική  | 44 | 7176  |
| ΙΝΤΡΥ                        | Κ. Γράτσος             | 45 | 7176  |
| ΙΟΣ ΑΘΩΣ                     | Κων. Β. Σκαρδέλης      | 43 | 7235  |
| ΙΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ                  | Δ. Ψυχογιός            | 17 | 3704  |
| ΙΟΣ ΡΟΔΟΠΗ                   | «Ωκεανός» Α.Ε.         | 19 | 5182  |
| ΙΝΑΓΙΑ                       | Αλεξάντος - Λούκας     | 21 | 1001  |
| ΙΝΑΓΙΑ Κ.                    | Α. Καραβιάς            | 43 | 7258  |
| ΙΝΑΓΙΩΤΗΣ                    | Ιω. Γ. Π. Λιθανός      | 43 | 7176  |
| ΙΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ        | Πάνος Κουμάνταρος      | 44 | 7256  |
| ΑΝΤΕΛΗΣ                      | Κ. Π. Λαιμός           | 20 | 5194  |
| ΑΤΡΑΙ                        | «Ελληνική» Α.Ε.        | 44 | 1923  |
| ΕΡΙΚΑΝΗΣ                     | «Ιόνιος» Α.Ε.          | 43 | 7253  |
| ΕΡΣΕΦΟΝΗ                     | Ιω. Μ. Νικηφόρος       | 24 | 5026  |
| ΕΤΑΛΟΙ                       | Μαρ. Έμπειρικός        | 45 | 3822  |
| ΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ) | Μ. Νομικός             | 43 | 10448 |
| ΕΤΡΟΣ (τάνκερ)               | Υιοί Π. Γουλιανδρή     | 44 | 10448 |
| ΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ          | Αδ. Γουλιανδρή         | 23 | 4693  |
| ΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ                | Μάρκος Νομικός         | 42 | 7176  |
| ΗΝΕΙΟΣ                       | ετ. «Αθηνά»            | 44 | 7207  |
| ΩΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)    | Στρ. Ανδρεάδης         | 43 | 10193 |
| ΩΠΗ                          | Μιχ. Βερνίκος          | 96 | 1594  |
| ΩΣΕΙΔΩΝ                      | Ζ. Σταυρίδης κλπ.      | 43 | 957   |
| ΩΔΡΟΜΟΣ ΙΙΙ. (τάνκερ)        | Βαγιάννης & Σία        | 16 | 1765  |
| ΙΤΑ                          | Υιοί Σιγάλα            | 25 | 1412  |
| ΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪΟΝΣ            | ετ. «Γαλαξίας»         | 45 | 7253  |
| ΩΔΟΠΗ                        | «Ελληνική» Α.Ε.        | 47 | 2754  |
| ΑΜΟΣ                         | Υιοί Δ. Ίγγλέση        | 43 | 7177  |
| ΑΝΤΟΡΙΝΗ                     | Υιοί Σιγάλα            | 43 | 7174  |
| ΟΥΣΑΝΝΑ ΙΙ.                  | Ν. Παπαδάτος           | 08 | 811   |
| ΓΑΥΡΟΣ                       | ετ. «Κάσος»            | 44 | 7224  |
| ΓΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ           | Ιω. Κουμάνταρος        | 44 | 7176  |
| ΓΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ         | Αδ. Βλασσόπουλοι       | 43 | 7244  |
| ΥΡΟΣ                         | Δ. Γεωργόπουλος        | 43 | 7231  |
| ΙΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)         | Ευγενία Ι. Χανδρή      | 43 | 10448 |
| ΙΛΕΜΑΧΟΣ                     | «Εκτωρ Δρακούλης       | 11 | 3658  |
| ΙΝΟΣ                         | Ι. Πετροπούλου         | 11 | 1459  |
| ΙΤΩΝ                         | Αδ. Γράτσος            | 44 | 7250  |
| ΙΡΑΙΟΣ ΙΙ.                   | Αθαν. Κουλούρας        | 30 | 4557  |
| ΙΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ                  | Λουκάς Νομικός         | 21 | 1783  |
| ΙΡΡΙΝΑ                       | Κ. Παπαγεωργίου κλπ.   | 20 | 985   |
| ΙΡΓΚΙΣ                       | Θ. Σταφυλοπάτης        | 27 | 757   |
| ΙΣΤΙΝΗ                       | Ι. Μ. Καρράς           | 44 | 7176  |
| ΑΔΙΩΤΗΣ                      | «Κάσος» Α.Ε.           | 44 | 7256  |
| ΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ           | Χ. Χατζηπατέρας        | 44 | 7176  |
| ΕΛΑΤΡΟΣ                      | «Κάσος» Α.Ε.           | 45 | 7256  |
| ΟΣ                           | «Λιθανός» Α.Ε.         | 39 | 5643  |
| ΑΡΑ                          | Αναστασίου Φαφαλιός    | 45 | 7255  |
| ΡΕΟΙ                         | Γεώργ. Έυφωπ           | 39 | 4967  |

αναχωρεί εκ Πειραιώς 22 'Απρ. δι' Αυστραλίαν  
 διήλθεν 'Οράν 8 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν  
 εφθ. Γιοκοχάμαν 6 'Απρ.  
 άνεχ. Ρότερταμ 9 'Απρ. διά Σμύρνην  
 άνεχ. Ντελφζύλ 9 'Απρ. διά Τάμπαν  
 άνεχ. Μουρόραν 5 'Απρ. δι' Οτάρου  
 εφθ. Κωνσταντζάν 9 'Απρ.  
 διήλθε Παναμάν 6 'Απρ. δι' Ατλαντικόν  
**ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ** εις τὸ Μπλάυθ  
 διήλθεν 'Αγιον Βικέντιον 10 'Απρ. δι' 'Εσμπζεργκ  
 εφθ. Αμβέρσαν 1 'Απρ.  
 εφθ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαρτ. (εἶτα Βοστώνη)  
 εφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Απρ.  
 εφθ. Νοβορωσίσκην 5 'Απρ.  
 διήλθε Γιβραλτάρ 1 'Απρ. δι' Αμβέρσαν, εφθ. 8  
 ἀργεὶ Πειραιά ἀπὸ 12 'Ιανουαρίου  
 εφθ. Τρίνταντ 7 'Απρ.  
 εἰς ταξίδια Ἑλλάδος—'Αδριατικῆς  
 εφθ. Κοϊλδοτάμ 9 'Απρ.  
 εφθ. Βαγκούδερ 3 'Απρ.  
 εἰς Μπάχϊαν Μπλάγκαν ἀπὸ 19 Μαρτ.  
 άνεχ. Κόβιτσαν Μπαϊή 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην  
 εφθ. Μπάχϊαν Μπλάγκαν 9 'Απρ.  
 διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Φίνναρτ  
 εφθ. Πειραιά 8 'Απρ.  
**ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ**, εις τὴν 'Ιαπωνίαν  
 ἀργεὶ Μασσαλίαν ἀπὸ 21 Δεκ. 1952  
 άνεχ. Τορρεβίζαν 4 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν  
 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 Μαρτ. διά Ριτζέκαν  
 εἰς Μπάχϊαν Μπλάγκαν ἀπὸ 15 Μαρτίου  
 ἀργεὶ Μπάρροου ἀπὸ 10 'Ιανουαρίου  
 ἀργεὶ Αμπελάκι ἀπὸ 8 Αὐγ. 1952  
 άνεχ. Λόσ Αντζελες 9 'Απρ. διά Χαδάνναν  
 εφθ. Λονδίον 9 'Απρ.  
 ἀργεὶ Πειραιά 14 'Απρ. **ΕΠΩΛΗΘΗ**  
 εφθ. Κόμπτε 7 'Απρ.  
 φθάνει Πειραιά 15 'Απρ.  
 εφθ. Ντάγκαν 3 'Απρ.  
 διήλθε Παναμάν 23 Μαρτ. δι' Εἰδονμάουθ  
 διήλθε Βισκαϊκόν 1 'Απρ. διά Μπουένος Αὔρες  
 εφθ. Μόζι 7 'Απρ.  
 εφθ. Νεκοτσέα 9 'Απρ.  
 εφθ. Πρίνς Ρούπερτ 9 'Απρ.  
 διήλθε Κλάυδ 9 'Απρ. ἀπὸ Γκρήνοκ  
 εφθ. Βαλτιμόρην 9 'Απρ.  
 ἀργεὶ Σίντσι ἀπὸ Μαΐου 1952  
 άνεχ. Κόμπτε 3 'Απρ. διά Βαγκούδερ  
 άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Μαρτ. διά Βαγκούδερ  
 εφθ. Πόρτλαντ ('Ορεγκον) 1 'Απρ.  
 διήλθε Λόδοσεντ 8 'Απρ. διά Τουσκίαν  
 ἀργεὶ Ἑλευσίνα ἀπὸ 4 Σεπτ. 1952  
 εφθ. Πειραιά 11 'Απρ.  
 διήλθε Παναμάν 26 Μαρτίου διά Γιοκοχάμαν  
 διήλθε Λόσ Αντζελες 30 Μαρτ. διά Λονδίον  
 εφθ. Ντέριντζε 1 'Απρ.  
 άνεχ. Βαλτιμόρην 2 'Απρ. διά Γιουγκοσλαυίαν  
 εφθ. Κων/πολιν 3 'Απρ. (διά Κόντινεντ)  
 διήλθε Σηάττλ 1 'Απρ. διά Μουρόραν  
 ἀργεὶ Ρότερταμ ἀπὸ 3 'Απρ. 1953  
 διήλθε Χαδάνναν 4 'Απρ. διά Ματάντζας  
 άνεχ. Ούμ Σαϊδ 27 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο  
 εἰς θέσιν 7 Β, καὶ 54 Δ., 'Απρ. 7 διά Κιουρασώ  
 ἀργεὶ Ἑλευσίνα ἀπὸ 5 Αὐγ. 1952  
 εφθ. Ρίον 'Ιανείρον 1 'Απρ. καὶ Ρεσιφ 11  
 εφθ. Βαγκούδερ 7 'Απρ.  
 διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Μπάνιας  
 ἀργεὶ Αμπελάκι 14 'Απρ.  
 ἀργεὶ Πειραιά 14 'Απρ.  
 ἀργεὶ Πέραμα ἀπὸ 23 Νοεμ. 1953  
 εφθ. Κωνσταντζάν 3 'Απρ.  
 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Απρ. διά Ριτζέκαν  
 άνεχ. Λονδίον 5 'Απρ. διά Σμύρνην  
 άνεχ. Φόημαντλ 8 'Απρ. διά Λίβερπουλ  
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 7 'Απρ. διά Ρότερταμ  
 ἀργεὶ Πειραιά 14 'Απρ.  
 εφθ. Βαγκούδερ 27 Μαρτ. (δι' 'Ιαπωνίαν)  
 εἰς θέσιν 9 Β, καὶ 97 Δ., 'Απρ. 1 διά Περούβιαν  
 διήλθε Παναμάν 6 'Απρ. διά Μπέλφαστ  
 διήλθε Λόσ Αντζελες 1 'Απρ. διά Μάντζεστερ  
 διήλθε Σουέζ 10 'Απρ. δι' Ἀγγλίαν  
 άνεχ. Κόρποου Κρόιστ 7 'Απρ. διά Σμάλκαλντεν  
 εφθ. Σμύρνην 2 'Απρ.  
 εφθ. Γιοκοχάμαν 26 Μαρτίου  
 άνεχ. Τάιν 9 'Απρ. δι' Αμδούργον  
 διήλθε Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Γδύνιαν  
 ἀργεὶ Πειραιά ἀπὸ 18 'Ιουλίου 1952  
 διήλθεν εκ Πόρτ Σαϊδ 8 'Απρ.  
 άνεχ. Μαντοάς 9 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν  
 εφθ. Αμδούργον 7 'Απρ.  
 εφθ. Βαλτιμόρην 2 'Απρ.  
 άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 'Απρ. διά Βαγκούδερ  
 εφθ. Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 5 'Απρ.  
 διήλθεν 'Αγ. Βικέντιον 7 'Απρ. διά Λόδοσεντ  
 εἰς Ρότερταμ ἀπὸ 2 'Ιουλ. 1953. **ΕΠΩΛΗΘΗ**

**Τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας φορτηγά μας**

|                 |                     |    |      |
|-----------------|---------------------|----|------|
| ΖΑΝΣ            | ετ. «Αθαν»          | 21 | 3271 |
| ΑΘΗ             | ετ. «Νηὲλ Μάρ»      | 44 | 7158 |
| ΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ) | ετ. «Αστεικ»        | 17 | 3976 |
| ΙΑ ΜΑΡΙΝΑ       | ετ. «Πόρτο Μπλάγκο» | 54 | 6590 |
| ΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ    | ετ. «Βέρντε»        | 17 | 1288 |
| ΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ    | ετ. «Αίτζιαν Μάρ»   | 10 | 1471 |

εφθ. Πειραιά 29 Μαρτ. καὶ Σφάξ 9 'Απρ.  
 διήλθεν 'Αγ. Βικέντιον 5 'Απρ. διά Κόντινεντ  
 ἀργεὶ Αμπελάκι ἀπὸ 20 'Ιανουαρίου  
 εἰς Σάντερλαντ, ὑπὸ συμπλήρωσιν  
 άνεχ. Σάντερλαντ 8 'Απρ. διά Μαριάγκερ  
 ἀργεὶ Πέραμα 14 'Απρ.

|                                |                          |    |       |  |
|--------------------------------|--------------------------|----|-------|--|
| ΑΕΛΛΩ                          | έτ. «Ράιτσερ»            | 44 | 7292  | διήλθε Μοντεβίδεο 3 'Απρ. διά Κόντινεντ              |
| ΑΖΙΑΝ                          | έτ. «Πανσοεάνικα»        | 43 | 7223  | διήλθε Παναμάν 4 'Απρ. διά Μόζι                      |
| ΑΖΙΑΤΙΚ                        | έτ. «Ιρκαρ»              | 20 | 3280  | άρχει Μαυίλαν από 12 Μαρτίου                         |
| ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ                 | έτ. «Λά Πλάτα»           | 43 | 7239  | εις θέσιν 8 Β. και 26 Δ., 'Απρ. 5 διά Σάντος         |
| ΑΔΡΙΑΣ (λιθ. δεξ.)             | έτ. «Ρεπούμπλικ»         | 53 | 13752 | έφθ. Γιοκοχάμαν 27 Μαρτ.                             |
| ΑΖΟΥΕΡΟ                        | έτ. «Αζουέρο»            | 44 | 7176  | άνεχ. Σασέμπο 27 Μαρτ. διά Βαγκούδερ                 |
| ΑΘΕΝΣ                          | έτ. «Τούλα»              | 25 | 4954  | άνεχ. Μπόναν 6 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν                    |
| ΑΙΑΣ                           | έτ. «Σεντράλε»           | 29 | 5218  | άρχει Πειραιά από 3 Μαρτ.                            |
| ΑΙΑΣ (Κοστ.)                   | έτ. «Αίας»               | 22 | 1057  | έφθ. Λαττάκια 7 'Απρ.                                |
| ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.)                 | έτ. «Βιθάλετ»            | 20 | 7016  | άρχει Πειραιά από 17 Μαρτίου                         |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ               | έτ. «Ντέλ 'Ετζέο»        | 44 | 7286  | διήλθε Σουέζ 3 'Απρ. διά Καράτσι                     |
| ΑΙΝΟΣ                          | έτ. «Εστρέλλα»           | 44 | 1935  | εις Λά Γκουαίρα 4 'Απρ.                              |
| ΑΙΤΝΑ (λιβερ. δεξασμ.)         | έτ. «Αλόνοσο»            | 43 | 7218  | διήλθε Παναμάν 8 'Απρ. διά Μπατόν Ρούζ               |
| ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)                  | έτ. «Ιμπέρια»            | 44 | 7158  | διήλθε Χονολουλού 1 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν             |
| ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ                      | έτ. «Ακρόπολις»          | 28 | 5133  | έφθ. Μοντεβίδεο 4 'Απρ.                              |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)              | έτ. «Ματζεόλια»          | 18 | 5599  | άρχει Φάλμουθ από 16 'Απρ. 1953                      |
| ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ.)           | έτ. «Μονρόβια»           | 53 | 7409  | έφθ. Λονδίνο 8 'Απρ.                                 |
| ΑΛΙΚΗ Π. (όνδ.)                | έτ. «Τρανσόλες»          | 44 | 7212  | διήλθε Παναμάν 28 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν               |
| ΑΛΚΙΜΟΣ                        | έτ. «'Αλκιμας»           | 43 | 7176  | άνεχ. Γιαδάτα 29 Μαρτ. διά Βαγκούδερ                 |
| ΑΛΚΥΩΝ (λιβερ.)                | έτ. «Σάντα Ρίτα»         | 44 | 7163  | έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 2 'Απρ.                        |
| ΑΛΛΥ (λιθ.)                    | έτ. «Γκρήνδιλ»           | 12 | 3962  | άνεχ. Στοκχόλμην 4 'Απρ. διά Ντάρντρεχτ              |
| ΑΛΜΠΑ                          | έτ. «Εξτραμάρ»           | 44 | 7195  | άνεχ. Λός 'Αντζελες 9 'Απρ. διά Περούβιαν            |
| ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)           | έτ. «'Ιγκουάνο»          | 18 | 8703  | διήλθε Κων/πολιν 4 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν               |
| ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ                      | έτ. «'Αμαρυλλίς»         | 45 | 7201  | διήλθε 'Αγιον Βικέντιον 26 Μαρτίου δι' 'Αργεντινή    |
| ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθ.)               | έτ. «'Αλτο Μάρες»        | 44 | 7144  | άνεχ. Μοντεβίδεο 29 Μαρτ. διά Πολωνίαν               |
| ΑΝΔΡΕΑΣ                        | έτ. «Σάμσοκ»             | 44 | 7207  | διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Ρόττερταμ               |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.                     | έτ. «Σάντα Κρούζ»        | 29 | 4913  | άνεχ. Μαρμουγκάο 6 'Απρ. διά Φουζίκι                 |
| ΑΝΔΡΟΣ Α-Ι-ΛΑΝΤ (δεξ.)         | έτ. «Ρίο Βεντουράντο»    | 53 | 18736 | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 'Απρ. διά Περισκόν Κόλπον       |
| ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)         | έτ. «'Ανδρος»            | 53 | 17800 | άνεχ. Μπάχρεϊν 5 'Απρ. διά Μάρκους Χούκ              |
| ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)               | έτ. «Σαντάντερ»          | 53 | 18713 | άνεχ. 'Αγιον Φραγκίσκον 9 'Απρ. διά Λός 'Αντζελες    |
| ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)            | έτ. «Ρίο Βεντουράντο»    | 53 | 18735 | διήλθε Σουέζ 2 'Απρ. διά Περισκόν Κόλπον             |
| ΑΝΝΑ (λιβερ.)                  | έτ. «Ούεστ 'Αφρική»      | 54 | 6150  | εις Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν                      |
| ΑΝΝΑ                           | Λιβεριανή εταιρία        | 21 | 4358  | εις Πειραιά 14 'Απρ., έπισκευή                       |
| ΑΝΝΙΤΣΑ                        | έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»   | 45 | 7149  | διήλθε Χονολουλού 1 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν              |
| ΑΝΝΙΤΣΑ Α.                     | έτ. «Σάντα 'Αννα»        | 44 | 7258  | άνεχ. 'Οζάκαν 2 'Απρ. διά Βαγκούδερ                  |
| ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.                     | έτ. «'Αννίτσα»           | 44 | 7070  | άνεχ. Σηάτλ 30 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν                  |
| ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)             | έτ. «Μαρτινίκα»          | 30 | 6869  | άνεχ. Μπούενος 'Αύρες 25 Μαρτ. διά Κιουρασώ          |
| ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)               | έτ. «Διεθνής»            | 14 | 4164  | εις μεταφοράς Ράς Σούντ—Σουέζ (πετρέλαιο)            |
| ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.                     | έτ. «Μίνας»              | 08 | 1763  | έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 10 'Απρ.                          |
| ΑΝΤΡΕ                          | έτ. «Ντέλ Νόρτε»         | 43 | 7176  | διήλθε Παναμάν 1 'Απρ. διά Περούβιαν                 |
| ΑΝΤΟΝΥ                         | έτ. «'Αντάρες»           | 44 | 7126  | εις θέσιν 15 Ν. και 4 Α., 'Απρ. 1 δι' 'Αμβέρσαν      |
| ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)              | έτ. «'Ηγκλ»              | 44 | 7176  | έφθ. Καμάσι 6 'Απρ.                                  |
| ΑΠΟΙΚΙΑ (δεξ.)                 | έτ. «'Αίλα Βέρντε»       | 44 | 7331  | άνεχ. Μπούενος 'Αύρες 2 'Απρ. διά Κιουρασώ           |
| ΑΡΕΤΗ Σ.                       | έτ. «'Αλβιάν»            | 28 | 5061  | διήλθε Ντακάρ 7 'Απρ. δι' 'Αργεντινή                 |
| ΑΡΕΤΗ                          | έτ. «'Απόστολο»          | 20 | 3330  | διήλθε Ντόβερ 6 'Απρ. διά Γδύνιαν                    |
| ΑΡΙΣΤΑΛΕΣ (Κοστ.)              | έτ. «Ρίταλεξ»            | 19 | 2609  | έφθ. Κωνσταντζάν 8 'Απρ.                             |
| ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)             | έτ. «'Αριστομένης»       | 43 | 7191  | άνεχ. Λός 'Αντζελες 9 'Απρ. διά Κοκουίμπο            |
| ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδ.)            | έτ. «Μιραφλόρες»         | 38 | 10277 | άρχει 'Αμβέρσαν από 15 Αύγ. 1953                     |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ                    | έτ. «'Αριστομένης»       | 43 | 7244  | άνεχ. Βαγκούδερ 7 'Απρ. διά Νότ. 'Αφρικήν            |
| ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)        | έτ. «Μαριτάκι»           | 40 | 10224 | άρχει 'Αμστερνταμ από 19 Σεπτ. 1953                  |
| ΑΡΙΩΝ                          | έτ. «Ντέλ 'Εστε»         | 19 | 5672  | έφθ. Σβέντμποργκ 7 'Απρ.                             |
| ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιθ.)              | έτ. «'Ισθμείνια»         | 21 | 10388 | διήλθε Σουέζ 6 'Απρ. διά Περισκόν Κόλπον             |
| ΑΡΗΣ (Κοστ.)                   | έτ. «'Αρης»              | 22 | 1498  | έφθ. Κωνσταντζάν 7 'Απρ.                             |
| ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)              | έτ. «Φερπλάιν»           | 53 | 18288 | έφθ. Χάμπτον ρόες 25 Μαρτ.                           |
| ΑΡΟΖΑ                          | έτ. «Πάν-Όρε»            | 43 | 7246  | έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 30 Μαρτ. (δι' Εύρώπην)         |
| ΑΡΣΕΝΑ                         | έτ. «Μαρπουέντε»         | 43 | 7176  | άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. διά Βαγκούδερ               |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)            | έτ. «Ταλαμάνκα»          | 43 | 7176  | έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Απρ.                          |
| ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ                      | έτ. «Μπαγιάνο»           | 44 | 7157  | διήλθε Τρίνιταντ 27 Μαρτ. διά Κέϊπ Τάουν             |
| ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθ.)             | έτ. Πενέντο»             | 44 | 7161  | έφθ. Τοκουγιάμα 2 'Απρ.                              |
| ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ                   | έτ. «Σάν Μιγκουέλ»       | 28 | 4809  | έφθ. Ροζάριο 26 Μαρτ.                                |
| ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)                | έτ. «Νόρδεστ»            | 30 | 9031  | άνεχ. Ράς Τανούρα 25 Μαρτ. διά Ναγκασάκι. ΕΠΩΛΗΘΗ    |
| ΑΣΠΙΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβερ.)          | έτ. «Ντιάμοντ»           | 44 | 7210  | άνεχ. Ρόττερταμ 8 'Απρ. διά Χάμπτον ρόες             |
| ΑΣΤΕΡ (δεξ. Κοσταρ.)           | έτ. «Μάρ ντέλ Σουρ»      | 22 | 7053  | εις Ρόττερταμ. Μετωνομάσθη «ΝΤΑΡΝΕΛ»                 |
| ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)                | έτ. «Σαντιάγκο»          | 25 | 4853  | άνεχ. Μοντεβίδεο 27 Μαρτ. δι' Εύρώπην                |
| ΑΤΤΙΚΗ                         | έτ. «'Αττίκας»           | 27 | 5214  | διήλθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Καράτσι                 |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ-Ι-ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)    | έτ. «'Ατλάντικ»          | 54 | 12000 | εις Βρέμην, υπό συμπλήρωσιν                          |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ               | έτ. «'Ατλάντικ»          | 43 | 7176  | διήλθε Παναμάν 7 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν                  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε-Α-Ρ                 | έτ. «'Ατλάντικ»          | 43 | 7176  | άνεχ. Λονδίνο 7 'Απρ. διά Τάιν, έφθ. 9.              |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβερ.) | έτ. «'Ατλάντικ»          | 49 | 17094 | άνεχ. από Σάν Φραντζίσκο 29 Μαρτ. (διαταγής)         |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβερ.)       | έτ. «'Ατλάντικ»          | 49 | 7310  | άνεχ. Λός 'Αντζελες 6 'Απρ. διά Κέϊπ Τάουν           |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ               | έτ. «'Ατλάντικ»          | 43 | 7176  | έφθ. 'Αμπιτζάν 23 Μαρτ. (δι' 'Αμβούργον)             |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ                  | έτ. «'Ατλάντικ»          | 44 | 7176  | έφθ. Λονδίνο 9 'Απρ.                                 |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.)   | έτ. «'Ατλάντικ»          | 53 | 14000 | εις Γαλλίαν, υπό συμπλήρωσιν                         |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)          | έτ. «'Ατλάντικ»          | 53 | 11322 | διήλθε Πόρτ Σαϊδ 9 'Απρ. διά Γιβραλτάρ               |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)    | έτ. «'Ατλάντικ»          | 53 | 12696 | έφθ. Μοντεβίδεο 10 'Απρ.                             |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δ.)    | έτ. «'Ατλάντικ»          | 53 | 12712 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 'Απρ. διά Περισκόν Κόλπον         |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ                 | έτ. «'Ατλάντικ»          | 43 | 7200  | έφθ. Χαγκόγια 5 'Απρ.                                |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)         | έτ. «'Ατλάντικ»          | 52 | 10930 | έφθ. 'Αγιον Βικέντιον 6 'Απρ.                        |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)        | έτ. «'Ατλάντικ»          | 50 | 8679  | έφθ. Χάδρον 9 'Απρ.                                  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ                 | έτ. «'Ατλάντικ»          | 43 | 7176  | έφθ. 'Αμβέρσαν 1 'Απρ.                               |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)          | έτ. «'Ατλάντικ»          | 48 | 10928 | διήλθε Σουέζ 1 'Απρ. διά Περισκόν Κόλπον             |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)        | έτ. «'Ατλάντικ»          | 49 | 10908 | έφθ. Ράς Τανούρα 5 'Απρ.                             |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ                 | έτ. «'Ατλάντικ»          | 43 | 7176  | έφθ. Ρίον 'Ιανείρον 6 'Απρ.                          |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ-                 | έτ. «'Ατλάντικ»          | 43 | 7176  | έφθ. Μάντζεστερ 11 'Απρ.                             |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ                  | έτ. «Μαρίτιμα»           | 45 | 7160  | διήλθε Τζιμπουτί 23 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν                |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ            | έτ. «'Ατλάντικ»          | 44 | 7247  | έφθ. Πόρτλαντ ('Όρεγκον) 6 'Απρ.                     |
| ΑΥΡΑ                           | έτ. «Παλιέος»            | 42 | 7236  | εις θέσιν 14 Β. και 70 Δ., 'Από 6 διά Κόρπους Κρίστι |
| ΑΦΡΙΚΑΝΑ                       | έτ. «'Αρκτούρους»        | 27 | 5006  | εις Μπάχιαν Μπλάγκαν από 23 Μαρτίου                  |
| ΑΦΡΟΣ                          | έτ. «Βαλιόζο»            | 44 | 7198  | διήλθε Τρίνιταντ 5 'Απρ. διά Παραμαρίμπο             |
| ΒΑΝΜΑΣ (λιβερ. δεξ.)           | έτ. «Βάνμας»             | 21 | 7127  | διήλθε Σπόρτ Χήντ 7 'Απρ. έξ 'Ιμμίγχαμ               |
| ΒΑΝΤΕΡΕΡ                       | έτ. «'Ιντερ 'Αμερικάνος» | 44 | 7176  | άνεχ. Μπέλλιγκαμ από 15 Μαρτίου διά Γιαδάτα          |
| ΒΑΡΚΑ (λιβερ.)                 | έτ. «Βαπόρες»            | 43 | 7180  | άνεχ. Μόμπιλ 8 'Απρ. διά Περούβιαν                   |
| ΒΑΣΙΛΗΣ                        | έτ. «Κορονάντο»          | 43 | 7067  | έφθ. Πόρτλαντ ('Όρεγκον) 6 'Απρ.                     |
| ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ                      | έτ. «Καστελλάνας»        | 45 | 7290  | άνεχ. Λός 'Αντζελες 5 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν. ΕΠΩΛΗΘΗ    |
| ΒΕΛΛΑ                          | έτ. «Γκράντε»            | 20 | 2770  | έφθ. Κολόμπο 8 'Απρ.                                 |
| ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβερ.)          | έτ. «'Οσεάνικος»         | 43 | 7244  | άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 'Απρ. διά Τόκιο                   |
| ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)               | έτ. «Γκλόμπο»            | 20 | 7631  | διήλθε Πόρτ Σαϊδ 8 'Απρ. διά Ρόττερταμ               |
| ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ (δεξ.)              | έτ. «'Οσεάνικος»         | 43 | 8440  | έφθ. Πρέστον 9 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ                         |
| ΒΙΚΤΟΡΙΑ (δεξ.)                | έτ. «Βαλπαράισο»         | 31 | 8440  | άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 29 Μαρτίου διά Ράς Τανούρα     |
| ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβερ.)              | έτ. «Μαροσσιμάντε»       | 52 | 11362 | άνεχ. Μπέλλιγκαμ 22 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν                |
| ΒΙΤΖΙΑΝΤ (δεξ.)                | έτ. «'Ινουάρα»           | 44 | 7159  | άνεχ. Χαβάναν 1 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν, έφθ. 5          |
|                                | έτ. «Ρίο Γκουάμπο»       | 40 | 8122  |  |

|                               |                         |    |       |   |
|-------------------------------|-------------------------|----|-------|---|
| ΒΟΡΙ                          | έτ. «Ρίο»               | 42 | 7076  | έφθ. Βαγκούδερ 5 'Απρ.                                  |
| ΓΑΥΡΙΟΝ                       | έτ. «Κορούνας»          | 43 | 7156  | έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 2 'Απρ.                              |
| ΓΕΡΟΝΤΑΣ                      | έτ. «Γέροντας»          | 43 | 7271  | έφθ. Κέιπ Τάουν 24 Μαρτ.                                |
| ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)                | έτ. «Ματζεόλια»         | 27 | 5586  | διήλθε Πειραιά 2 'Απρ. διά Γιβραλτάρ                    |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβερ.)             | έτ. «Μουρόβια»          | 51 | 5739  | άνεχ. Λός 'Αντζελες 3 'Απρ. διά Λονδίνο                 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ                      | έτ. «Μεριντιαν»         | 19 | 5405  | έφθ. Μπάχχαν Μπλάγκαν 8 'Απρ.                           |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)       | έτ. «Ατλάντικ "Οίλ»     | 54 | 18790 | διήλθε Σουέζ 12 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον               |
| ΓΙΑΝΝΗΣ                       | έτ. «Ρίο Πάντο»         | 43 | 7166  | έφθ. Λός 'Αντζελες 8 'Απρ.                              |
| ΓΙΟΥΜΠΙΑΝΤ (δεξ.)             | έτ. «Βαντόμα»           | 31 | 9889  | διήλθε Σουέζ 27 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα                   |
| ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ         | έτ. «Γιουρόπα»          | 43 | 7207  | άνεχ. Δουγκέρκη 4 'Απρ. διά Σφάζ                        |
| ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.)                | έτ. «Μπάχχα Σαλίνας»    | 42 | 7303  | διήλθε Παναμάν 9 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν                     |
| ΓΚΕΡΒΑ-Ι-Σ (δεξ.)             | έτ. «Οδερσν Τάνκερ»     | 43 | 10448 | διήλθε Σουέζ 11 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον               |
| ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ                   | έτ. «Πάλμαρ»            | 43 | 7263  | άνεχ. Κόμπε 25 Μαρτ. διά Βαγκούδερ                      |
| ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)              | έτ. «Μίντ 'Ατλάντικ»    | 43 | 7248  | έφθ. Λίβερπουλ 7 'Απρ.                                  |
| ΓΚΟΛΦΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δεξ.)         | έτ. «Φηαρλες»           | 27 | 6023  | άργει 'Αμπελάκι από 30 'Απρ. 1953                       |
| ΓΟΥ-Ι-ΝΤ                      | έτ. «Καρρέτο»           | 44 | 7247  | διήλθε Παναμάν 7 'Απρ. διά Λονδίνο                      |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.) | έτ. «Διεθνής»           | 52 | 20321 | διήλθε Πόρτ Σαϊν 9 'Απρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ             |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ. δεξ.)   | έτ. «Διεθνής»           | 54 | 27875 | εις 'Αμερικην, υπό συμπλήρωσιν                          |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)     | έτ. «Διεθνής»           | 53 | 20600 | διήλθε Σουέζ 11 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον               |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ (δ. λ.) | έτ. «Διεθνής»           | 52 | 20536 | άνεχ. Περσικόν Κόλπον 6 'Απρ. διά Γιβραλτάρ             |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ. λιβ.)   | έτ. «Διεθνής»           | 52 | 20125 | έφθ. Πούντα Κερντόν 7 'Απρ.                             |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιβ.) | έτ. «Διεθνής»           | 49 | 17738 | διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον           |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιβ.)      | έτ. «Διεθνής»           | 49 | 10892 | άνεχ. Πούντα Κάρντον 29 Μαρτ. διά Ρόττερταμ             |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ                      | έτ. «Γιουρόπα»          | 44 | 7192  | έφθ. Χιροχάτα 9 'Απρ.                                   |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)           | έτ. «Άρτεμις»           | 17 | 3322  | έφθ. Νεάπολι 8 'Απρ.                                    |
| ΔΙΩΝΗ                         | έτ. «Πάξ»               | 20 | 6157  | άνεχ. Λάτσι 7 'Απρ. δι' 'Οράν                           |
| ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΑ                   | έτ. «Λεοδόκια»          | 19 | 812   | άργει Μαϊάμι από 23 Δεκ. 1953                           |
| ΔΩΡΙΣ                         | άδ. Καμπάνη             | 54 | 6750  | εις Μπέρκενχιντ, υπό συμπλήρωσιν                        |
| ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβ.)                | έλληνικά συμφέροντα     | 43 | 7131  | έφθ. Ρόττερταμ 4 'Απρ.                                  |
| ΕΙΡΗΝΗ                        | έτ. «Πούντα 'Αρένας»    | 29 | 6941  | διήλθεν 'Αγ. Βικέντιον 6 'Απρ. διά Κάρδιφ               |
| ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ. Κοστ.)        | έτ. «Νολίντο»           | 27 | 6401  | άνεχ. Χαθάναν 30 Μαρτ. διά Μάντζεστερ                   |
| ΕΛΕΚΤΡΙΚ                      | έτ. «Πλουέρτο Ρίκο»     | 24 | 4991  | άνεχ. Λίβερπουλ 1 'Απρ. διά Μπόνα                       |
| ΕΛΕΝΗ                         | έτ. «Πόρτο Μπέλλο»      | 22 | 2480  | άργει 'Αμβέρσαν από 19 Σεπτ. 1953                       |
| ΕΛΕΟΥΣΑ (Κοσταρ.)             | έτ. «Λίμπερα»           | 18 | 629   | εις ταξίδια εν 'Ελλάδι                                  |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ                 | Έμμ. Γιαννουλάτος       | 28 | 6522  | άργει Χόγκ Κόγκ από 12 Νοεμ. 1953                       |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ              | έτ. «Αταλάγια»          | 10 | 1484  | άργει Κάρδιφ από 25 Σεπτ. 1952                          |
| ΕΛΜΙΡΑ (λιβερ. δεξαιμ.)       | έτ. «Μορέλος»           | 43 | 7284  | άνεχ. Μόμπιλ 4 'Απρ. διά Ματάνζας                       |
| ΕΜΑΝΣΙΠΕ-Ι-ΤΟΡ                | έτ. «Τρανσπασίφικα»     | 43 | 7207  | άνεχ. Ρεσίφ 2 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν                        |
| ΕΜΠΑ-Ι-Ρ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιβ.)    | έτ. «Σέντσορ»           | 44 | 7201  | διήλθε Κιουρασώ 28 Μαρτ. διά Χούλλ. ΕΠΩΛΗΘΗ             |
| ΕΜΠΟΡΙΟΣ                      | έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»     | 42 | 7058  | άνεχ. Βαγκούδερ 6 'Απρ. διά Ρόττερταμ                   |
| ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ                     | έτ. «Ενσενάγτα»         | 44 | 7207  | έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 25 Μαρτ.                            |
| ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)             | έτ. «Λατσιφένους»       | 43 | 7264  | άνεχ. Βαλτιμόρη 8 'Απρ. διά Περουβίαν                   |
| ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ                  | έτ. «Πομαρόζας»         | 43 | 7176  | εις Μπάχχαν Μπλάγκαν από 7 Μαρτ.                        |
| ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)             | έτ. «Λόγγος»            | 41 | 7122  | διήλθε Παναμάν 28 Μαρτ. διά Περουβίαν                   |
| ΕΝΤΟΥΚΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβερ.)        | έτ. «Ντε Μάρσιλ»        | 44 | 7240  | άνεχ. Νάρβικ 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρη                      |
| ΕΡΑΤΩ                         | έτ. «Διεθνής»           | 43 | 7225  | έφθ. Κίελον 6 'Απρ.                                     |
| ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)          | Κ. 'Ατυχίδης            | 22 | 7766  | άργει Νέαν 'Υόρκην από 10 Νοεμ. ΕΠΩΛΗΘΗ                 |
| ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβερ.)              | έτ. «Μουρόβια»          | 52 | 7404  | άνεχ. Λός 'Αντζελες από 18 Μαρτ. διά Καράτσι            |
| ΕΥΓΕΝΙΑ                       | έτ. «Ειρήνη»            | 19 | 2624  | άργει Βοστώνη από 13 Σεπτ., ζημιά                       |
| ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)        | έτ. «Ατλάντικ "Οίλ»     | 54 | 18675 | εις 'Ηνωμένας Πολιτείας, υπό συμπλήρωσιν                |
| ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ                    | έτ. «Γκόλφο Ντεζεάντο»  | 44 | 7210  | άνεχ. Κάρδιφ 9 'Απρ. διά Μπέλφαστ                       |
| ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβερ.)       | έτ. «Σάν Νικόλας»       | 52 | 15869 | διήλθεν ανοικτά Σιγκαπούρης 1 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον |
| ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ                    | έτ. «Σάν Νικόλας»       | 43 | 7176  | έφθ. Μασσαλίαν 2 'Απρ.                                  |
| ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ                     | έτ. «Σάν 'Αντώνιο»      | 45 | 7176  | έφθ. Φοήμαντλ ρόδς 9 'Απρ.                              |
| ΕΦΦΗ (λιβερ.)                 | έτ. «Μαλάγια»           | 43 | 7194  | έφθ. Τακοράντι 1 'Απρ.                                  |
| ΖΑΝ                           | έτ. «Ορινόκο»           | 44 | 7165  | έφθ. Σάντος 26 Μαρτ.                                    |
| ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)                | έτ. «'Ιγκουάνας»        | 20 | 5627  | έφθ. Γκότεμπουργκ 3 'Απρ.                               |
| ΖΙΝΙ (λιβ. δεξ.)              | έτ. «Γιουαίτεντ Κρός»   | 52 | 12556 | διήλθε Πόρτ Σαϊν 6 'Απρ. διά Νεάπολι                    |
| ΖΟΖΙΑΝ (Κοσταρ.)              | Κ. 'Ατυχίδης            | 20 | 7638  | διήλθεν 'Αγιον Βικέντιον 3 'Απρ. διά Ρόττερταμ          |
| ΖΙΚΛ                          | έτ. «Ντέλ Νόρτε»        | 43 | 7191  | διήλθε Παναμάν 1 'Απρ. διά Γκούλφορτ, έφθ. 8            |
| ΗΡΩΝ (Χονδ.)                  | έτ. «Ντέλ 'Εστε»        | 44 | 7161  | άνεχ. Κουζ Μπαϊή 7 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν                   |
| ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)           | έτ. «Θαλασσοπόρος»      | 43 | 7252  | έφθ. Τακοράντι 7 'Απρ.                                  |
| ΘΕΑ                           | έτ. «Φοίνις»            | 42 | 7134  | εις Νέαν 'Υόρκην, υπό παραλαβήν                         |
| ΘΕΚΛΑ                         | έτ. «Τρανσμαρίνα»       | 44 | 7265  | άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 'Απρ. διά Βαγκούδερ                  |
| ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ                   | έτ. Ντέλ Νόρτε»         | 43 | 7151  | έφθ. Σηάτλ 4 'Απρ.                                      |
| ΘΕΟΔΩΡΑ                       | έτ. «Δώρα»              | 45 | 7151  | έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Απρ.                                 |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.                   | έτ. «Σπαλιαντόρι»       | 17 | 1276  | "Ιδε: «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ», σημαία Παναμά                   |
| ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιβ.)               | έτ. «Μοντεζούμα»        | 43 | 7131  | άνεχ. 'Οζάκαν 26 Μαρτ. διά Σάν Ζουάν                    |
| ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ                   | έτ. «Λας Πέρλας»        | 28 | 5068  | άνεχ. Μπάχχαν Μπλάγκαν 9 'Απρ. διά Πολωνίαν             |
| ΘΕΟΦΟΡΟΣ                      | έτ. «'Απόστολος Παύλος» | 24 | 3658  | διήλθε Φλάσιγκ 28 Μαρτ. διά Νεάπολι                     |
| ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)            | έτ. «Σαπφώ»             | 35 | 8072  | άργει Νέαν 'Υόρκην από 29 'Ιουνίου 1953                 |
| ΙΛΛΕΝΑΟ                       | έτ. «Σιγκαμέν»          | 43 | 7163  | έφθ. Φοήμαντλ 2 'Απρ.                                   |
| ΙΝΤΑΛΓΚΟ (λιβερ.)             | έτ. «'Ιντάλγκο»         | 43 | 7194  | έφθ. Μαγιατάλαν 2 'Απρ.                                 |
| ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)            | έτ. «Παταγκόνια»        | 35 | 8072  | άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Απρ. διά Κιουρασώ                 |
| ΙΟΝΙΑΝ ΕΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)       | «Νάβιγκ. Κρίστομπαλ»    | 25 | 5090  | άργει 'Αμστερταμ από 17 'Ιουλίου 1953                   |
| ΙΟΝΙΑΝ ΑΗΝΤΕΡ                 | «Νάβιγκ. Κρίστομπαλ»    | 44 | 7176  | διήλθε Τρίνιταντ 6 'Απρ. διά Μπατόν Ρουζ                |
| ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)         | «Νάβιγκ. Κρίστομπαλ»    | 29 | 9086  | άργει 'Αγ. Φραγκίσκον από 28 'Ιουλ. 1953, ζημιά         |
| ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)       | έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»   | 53 | 13554 | άνεχ. Ράς Τανούρα 6 'Απρ. διά Ντάρμπαν                  |
| ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)         | «Νάβιγκ. Κρίστομπαλ»    | 31 | 9767  | άνεχ. Ράς Τανούρα 5 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν. ΕΠΩΛΗΘΗ       |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)       | έτ. «Τρανσάσαν»         | 53 | 15826 | έφθ. Γιοκοχάμαν 7 'Απρ.                                 |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ             | «Νάβιγκ. Κρίστομπαλ»    | 44 | 7198  | άνεχ. Κόμπε 7 'Απρ. διά Βαγκούδερ                       |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΜΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)     | έτ. «Τρανσάσαν»         | 53 | 13490 | άνεχ. Ράς Τανούρα 21 Μαρτ. διά Σιμότσου                 |
| ΚΑΙΤΗ                         | έτ. «Κορρεαντόρ»        | 43 | 7176  | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 'Απρ. διά Ρίον 'Ιανέιρον           |
| ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)             | έτ. «'Αριόνα»           | 22 | 8432  | άργει Σέλμπαρν από 11 Σεπτ. 1953                        |
| ΚΑΜΠΑΝΟΣ                      | έτ. «'Αρεκουίτα»        | 43 | 7257  | διήλθε Τρίνιταντ 7 'Απρ. διά Μόμπιλ                     |
| ΚΑΜΠΕΡΡΑ                      | έτ. «Νεπτούνικ»         | 13 | 7150  | άργει Μπρεμερχάν από 12 Νοεμ. 1953                      |
| ΚΑΝΟΠΟΥΣ                      | έτ. «Κανόπους»          | 44 | 7157  | διήλθεν ανοικτά 'Αγ. Βικέντιου 6 'Απρ. διά Μάντζεστερ   |
| ΚΑΠΑΡΙΑ                       | έτ. «Παγκόλο»           | 45 | 7267  | άνεχ. Λός 'Αντζελες 7 'Απρ. διά Περουβίαν               |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)       | «Έλληνες άγορασταί»     | 07 | 1075  | διήλθε Κων(πολι) 5 'Απρ. διά Λεμψόν                     |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΟΣΤΗΣ                | έτ. «Τράμπ»             | 53 | 8400  | εις θέσιν 43 Β. και 23 Δ., 'Απρ. 1 διά Χάμπτον ρόδς     |
| ΚΑΠΕΤΑ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)         | έτ. «Γιούνιον»          | 22 | 1048  | άνεχ. Μπάρου 9 'Απρ. δι' Ισπανίαν                       |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ               | έτ. «Λουνίνο»           | 19 | 5354  | εις Θεσσαλονικην από 21 Μαρτίου                         |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβερ.)          | έτ. «'Αντόρ»            | 43 | 7129  | άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 'Απρ. δι' 'Αγ. Φραγκίσκον            |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)          | έτ. «Μπράιτ Στάρ»       | 19 | 5771  | άνεχ. Βέρα Κρούζ 8 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνη              |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΟΥΚΗΣ                | έτ. «Γιουρόπα»          | 44 | 7124  | διήλθεν 'Αγιον Βικέντιον 10 'Απρ. δι' 'Αργεντινήν       |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)      | έλληνικά συμφέροντα     | 31 | 8773  | έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.                               |
| ΚΑΡΜΑΡ                        | έτ. «Μάρκαρ»            | 19 | 5670  | εις λιμένας Πλείτ από 5 Μαρτ.                           |
| ΚΑΣΣΙΑΝ (δεξ. Κοστ.)          | έτ. «Νολίντο»           | 44 | 2370  | έφθ. Κάουες 8 'Απρ.                                     |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ                      | έτ. «Καρέτο»            | 43 | 7160  | διήλθε Σουέζ 4 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν                     |
| ΚΑΛΗ                          | έτ. «Μάριν»             | 43 | 7166  | άνεχ. Φλάσιγκ 4 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού                |
| ΚΑΛΥΓΕΡΑ                      | έτ. «Καλύβεργο»         | 42 | 7178  | έφθ. Κέιπ Τάουν 2 'Απρ.                                 |

|                               |                        |    |       |  |
|-------------------------------|------------------------|----|-------|--|
| ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)             | έτ. «Πανμάρ»           | 43 | 7246  | διήλθε Παναμάν 28 Μαρτίου δια Λίβερπουλ              |
| ΚΑΤΙΓΚΩ                       | έτ. «Καρνάσιον»        | 44 | 7281  | διήλθεν Άγ. Βικέντιον 10 'Απρ. δι' Αργεντινήν        |
| ΚΑΤΙΝΑ                        | έτ. «Σάν Μπερνάντο»    | 45 | 7255  | διήλθε Παναμάν 9 'Απρ. εκ Περουβίας                  |
| ΚΕ·Ι·Π·ΣΤΑΡ                   | έτ. «Λοίμπεριάν»       | 44 | 7281  | άνεχ. Σιμίζου 30 Μαρτ. δια Βαγκούδερ                 |
| ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ                     | έτ. «Κένταυρος»        | 19 | 6064  | άργει Βαλτιμόρην από 22 'Ιουν. 1952                  |
| ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβερ.)            | έτ. «Κάνοπους»         | 41 | 7579  | διήλθε Σουεζ 6 'Απρ. δια Μόζι                        |
| ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιβερ.)            | έτ. «'Ινταλγκο»        | 43 | 7194  | άνεχ. Λός Άντζελες 1 'Απρ. δια Μπίεραν               |
| ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβ.)                | έτ. «Μπελμάρ»          | 44 | 7190  | εις Ρίον 'Ιανείρον από 11 Μαρτίου                    |
| ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κοσταρ.)       | Κ. Άτυχίδης            | 17 | 5700  | εις Μασσαλίαν. ΕΠΩΛΗΘΗ εις 'Ισπανούς                 |
| ΚΝΟΖΑ                         | έτ. «Τράμπτ»           | 44 | 7248  | έφθ. Βαγκούδερ 1 'Απρ.                               |
| ΚΝΟΖΑΓΚΑ                      | έτ. «'Ορόγια»          | 44 | 7160  | άνεχ. Λός Άντζελες 1 'Απρ. δια Νέαν 'Υόρκην          |
| ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ                     | έτ. «Νεππούνια»        | 13 | 9424  | διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. δια Λίβερπουλ               |
| ΚΟΝΔΩΡ                        | έτ. «Ντέλ Έστε»        | 43 | 7933  | άνεχ. Γιοκαλάσι 5 'Απρ. δια Βαγκούδερ                |
| ΚΟΜΕΤ (λιβερ.)                | έτ. «Μονάρκα»          | 43 | 7177  | διήλθεν Άδεν 3 'Απρ. δια Κορέαν                      |
| ΚΟΡΘΙ (δεξ.)                  | έτ. «Αριστομαρ»        | 43 | 7261  | άνεχ. Μπουένος Άϊρες 2 'Απρ. δια Κιουρασώ            |
| ΚΟΡΣΑ·Ι·Ρ                     | έτ. «Μίπαρος»          | 14 | 7475  | 'Ιδε: «ΝΙΚΟΛΑΟΣ», σημάια Λιβερίας                    |
| ΚΟΡΣΙΚΑ (έπιθ.)               | έτ. «Ζίτα»             | 43 | 7176  | άργει Καζαμπλάγκαν από 10 Άγ. 1952                   |
| ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΛΑΝΤ               | έτ. «Ντέλ Έστε»        | 44 | 7190  | άνεχ. Μοντεβίδεο 9 'Απρ. δι' Αμβούργον               |
| ΚΟΥΗΝ                         | έτ. «Κάνοπους»         | 54 | 10800 | άνεχ. Ρότερταμ 3 'Απρ. δια Χάμπτον ρόδς              |
| ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)                 | έτ. «Κιανός»           | 43 | 10449 | εις Άγγλιαν, υπό συμπλήρωσιν                         |
| ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβ.)            | έτ. «Κογκισταντόρ»     | 45 | 7157  | άνεχ. Πέρνις 1 'Απρ. δι' Αρούμπαν                    |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ                  | έτ. «'Ερυκαπα»         | 53 | 11262 | διήλθεν Άγιον Βικέντιον 7 'Απρ. δια Γόδιαν           |
| ΛΑΙΔΗ ΝΤΡΟΦΟΥ                 | έτ. «Μπάλτικο»         | 43 | 70195 | διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. δια Τανούρα                 |
| ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)               | έτ. «Πέντρεγκάλ»       | 45 | 7247  | άνεχ. Περσικόν Κόλπον 6 'Απρ. δια Φόλεϋ              |
| ΛΑΜΥΡΑ                        | έτ. «Μιραμόντε»        | 53 | 13406 | άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ. δια Χάμιλτον                |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)               | έτ. «Κάλουμπερ»        | 43 | 7218  | διήλθε Πόρτ Σάϊθ 9 'Απρ. δια Χάδερν                  |
| ΛΕΙΒΑΔΙΑ (δεξ.)               | έτ. «Μοντεβέρντε»      | 44 | 7235  | έφθ. Ρότερταμ 6 'Απρ.                                |
| ΛΙΛΙΜΠΕΤ                      | έτ. «Παναμερικάν»      | 44 | 7176  | έφθ. Βοστώνη 5 'Απρ.                                 |
| ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ                 | έτ. «Ατλάντικ»         | 43 | 7176  | διήλθε Σιγκαπούρην 1 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν             |
| ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ                    | έτ. «Λιμπέρταντ»       | 27 | 4966  | άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. δια Σιγκαπούρην             |
| ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)          | έτ. «Βιδάλετ»          | 27 | 6192  | εις Βομβάην, υπό παραλαβήν                           |
| ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)                |                        |    |       | άνεχ. Σουάνζ 5 'Απρ. δια Μπάνιας                     |
| ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ                     | έτ. «Μπρόαντ»          | 44 | 7160  | άνεχ. Λός Άντζελες από 13 Μαρτ. δια Γιοκοχάμαν       |
| ΜΑΙΡΗ (λιβ.)                  | έτ. «Μονροβία»         | 49 | 5841  | άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 30 Μαρτ. δια Ρότερταμ             |
| ΜΑΙΡΗ Ι. Γ.                   | έτ. «Ν. Κορντόμπα»     | 44 | 7215  | άνεχ. Πόρτ Έβεργκλαντ 3 'Απρ. δι' Ολλανδίαν          |
| ΜΑΚΡΟΝ (λιβ.)                 | έτ. «Γουέστερν»        | 43 | 7161  | εις Μορμουγκό ρόδς από 16 Μαρτίου                    |
| ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοστ.)              | έτ. «'Ολμέοντ»         | 42 | 7210  | διήλθε Σουεζ 5 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν                   |
| ΜΑΝΤΩ                         | έτ. «Φωσίαν»           | 44 | 7176  | άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 7 'Απρ. δι' Αμβέρσαν          |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)          | έτ. «Σάουβερν Κρός»    | 44 | 7244  | εις θέσιν 42 Β. και 9 Δ., 'Απρ. 8 δι' Αμβέρσαν       |
| ΜΑΡΓΚΩ                        | έτ. «'Ουλτραμαρίνα»    | 43 | 7160  | έφθ. Λονδίον 7 'Απρ.                                 |
| ΜΑΡΙΑ                         | έτ. «Νάσιοναλ»         | 28 | 5660  | διήλθε Τερακάν 2 'Απρ. δι' Οζάκαν                    |
| ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ                  | έτ. «Βέγας»            | 43 | 7223  | διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. δια Βαλτιμόρην              |
| ΜΑΡΙΑ Γ.                      | έτ. «Κρυστάλ»          | 20 | 3326  | άνεχ. Σουραμπάνγια 28 Μαρτ. δια Τζακάρτα             |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ                      | έτ. «Φωσίαν»           | 43 | 7059  | διήλθε Σιγκαπούρην 6 'Απρ. δια Τσιγκτάο              |
| ΜΑΡΙΝΑ (δεξ.)                 | έτ. «Βιδάλετ»          | 18 | 5564  | έφθ. Πειραιά 11 'Απρ.                                |
| ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)           | έτ. «'Οριεντάλ»        | 24 | 4701  | διήλθε Φλόσιγκ 2 'Απρ. δια Μπουένος Άϊρες            |
| ΜΑΡΙΤΑ·Ι·Μ ΛΗΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.) | έτ. «Μαριτάιμ»         | 52 | 12995 | άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 9 'Απρ. δια Πουέρτο λά Κρούζ    |
| ΜΑΡΙΤΑ·Ι·Μ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (δεξ.)  | έτ. «Μαριτάιμ»         | 53 | 13033 | άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Απρ. δια Λός Πιέντρας          |
| ΜΑΡΚΕΛΛΑ                      | έτ. «Σάν Γκεράσιμο»    | 20 | 3483  | διήλθε Τρίνιταντ 2 'Απρ. δια Σαιν Τόμας              |
| ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)                 | έτ. «Ευκάριερ»         | 43 | 7132  | άνεχ. Οζάκαν 24 Μαρτ. δια Βαγκούδερ                  |
| ΜΑΡΝΑ                         | έτ. «Πουέρτο Καμπέλλε» | 42 | 7170  | διήλθε Λός Άντζελες 9 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν            |
| ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)        | έτ. «Μοτόρες»          | 52 | 8453  | διήλθεν Άγιον Βικέντιον 7 'Απρ. δια Πλέιτ            |
| ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)                | έτ. «Μάρντορ»          | 20 | 7641  | άργει Αμβέρσαν από 28 'Ιουν. 1953. ΕΠΩΛΗΘΗ           |
| ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)              | έτ. «Ματζεόλια»        | 27 | 6382  | διήλθε Σουεζ 10 'Απρ. δι' Εύρώπην                    |
| ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)              | έτ. «Νορθ Πασίφικ»     | 43 | 7176  | έφθ. Κοιλδοττάμ 4 'Απρ.                              |
| ΜΕΛΙΝΤΑ                       | έτ. «'Ινκάικ»          | 45 | 7264  | διήλθε Χονολουλού από 18 Μαρτ. δια Περουβίαν         |
| ΜΕΝΙΤΕΣ                       | έτ. «Νουέβα Γρανάδα»   | 45 | 7198  | έφθ. Γιουκάρο 4 'Απρ. και άνεχ. 6 (διαταγας)         |
| ΜΕΝΤΩΡ                        | έτ. «Μέντωρ»           | 18 | 1395  | άργει Κάρδιφ από 5 Φεβρ. 1953                        |
| ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)           | έτ. «Αριόνας»          | 19 | 7588  | άργει Βαλτιμόρην από 9 Νοεμ. 1953                    |
| ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ (δεξαμ.)           | έτ. «'Οράσιον»         | 43 | 7227  | εις Βαλτιμόρην, υπό παραλαβήν                        |
| ΜΕΣΣΑΡΙΑ (δεξαμ.)             | έτ. «'Οράσιον»         | 43 | 7227  | έφθ. Νουέβιτας 5 'Απρ.                               |
| ΜΙΧΑΗΛ Ι. Γ.                  | έτ. «Η. Κορντόμπα»     | 44 | 7215  | έφθ. Γκουαντανάμο Μπαϊή 6 'Απρ.                      |
| ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δεξ.)              | έτ. «Σάν Άντρες»       | 53 | 11289 | διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Απρ. δια Χάδερν                 |
| ΜΟΖΑΡΤ (λιβ.)                 | έτ. «Τρανσατλάντικ»    | 42 | 2865  | άνεχ. Σαβάνναν 7 'Απρ. δια Κούβαν                    |
| ΜΟΝΤΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (όνδ.)          | έτ. «Μιραμάρ»          | 44 | 7210  | άνοικτὰ Παναμά 8 'Απρ. δια Λονδίον                   |
| ΜΠΑΓΚΚΟΚ (έπιθ.)              | Π. Γ. Κοτταρόπουλος    | 19 | 8056  | άργει Μασσαλίαν από 14 'Ιουλίου 1950                 |
| ΜΠΑΤΣΙ                        | έτ. «Πιαμόντε»         | 43 | 7176  | άνεχ. Λός Άντζελες από 17 Μαρτ. δια Γιαβάτα          |
| ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβ.)             | έτ. «'Ελκάρριερς»      | 44 | 7207  | έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Απρ.                            |
| ΜΠΟΥΡΙΚΑ (Κοσταρ.)            | έτ. «Μπουρικός»        | 20 | 854   | επόδισε Κων'πολι 5 'Απρ. (δι' Αλεξάνδρειαν)          |
| ΜΥΚΟΝΟΣ                       | έτ. «Σάντα Βαρβάρα»    | 16 | 3528  | άργει Αμπελάκι από 23 Σεπτ. 1952                     |
| ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)             | έτ. «Στανόιλ»          | 30 | 9243  | έφθ. Αύγουσταν 2 'Απρ.                               |
| ΜΥΡΙΑΜ                        | έτ. «Χάρι»             | 43 | 7196  | άνεχ. Μορμουγκό 1 'Απρ. δια Γιαβάτα                  |
| ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)                | έτ. «'Αρίστο»          | 43 | 7176  | άνεχ. Κάρδιφ από 17 Μαρτ. δια Κιουρασώ               |
| ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ                 | έτ. «Καρρίμπιαν»       | 43 | 7176  | παρέπλεε Βραζιλίαν 4 'Απρ. δια Κοπεγχάγη             |
| ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)        | έτ. «Νεππούνα»         | 20 | 3078  | έφθ. Ντάρμπαν 6 'Απρ.                                |
| ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβ.)                | έτ. «Γκλόμπαλ»         | 44 | 7248  | άνεχ. Ρεσιφ 4 'Απρ. δια Τρίνιταντ                    |
| ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)               | έτ. «Ναστόλ»           | 20 | 6416  | διήλθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. δι' Αμβέρσαν                |
| ΝΕΒΑΔΑ (λιβ.)                 | έτ. «Νεβάδα»           | 29 | 4130  | έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 11 'Απρ.                       |
| ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.)                | έτ. «'Εσπερία»         | 53 | 5850  | διήλθεν Άδεν 3 'Απρ. δια Μελβούρνην                  |
| ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ                     | έτ. «Νεππούνια»        | 20 | 10474 | έφθ. Μπρεμερχάφεν 6 'Απρ.                            |
| ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβ. δεξ.)          | έτ. «Πέργκ»            | 52 | 11267 | διήλθε Σουεζ 2 'Απρ. δια Ρας Τανούρα                 |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)        | έτ. «Παράνος»          | 53 | 12396 | διήλθε Γιβραλτάρ 11 'Απρ. δια Περσικόν Κόλπον        |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ                      | έλληνικά συμφέροντα    | 44 | 7255  | διήλθε Παναμάν 5 'Απρ. δια Μόμπιλ                    |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβ.)               | έτ. «Λειβάδια»         | 43 | 7167  | άνεχ. Ρότερταμ 2 'Απρ. δια Μουρόβια                  |
| ΝΙΚΟΣ                         | έτ. «Αζόρες»           | 45 | 7023  | διήλθεν Άγιον Βικέντιον 4 'Απρ. δια Μπουένος Άϊρες   |
| ΝΙΚΥ (λιβερ.)                 | έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα» | 53 | 7200  | έφθ. Οζάκαν 8 'Απρ.                                  |
| ΝΙΜΠΟΡΙΟ (δεξαμ.)             | έτ. «Άιλα Ναβαρένα»    | 43 | 7330  | άνεχ. Βαλτιμόρην 29 Μαρτ. δι' Αμμουαίη Μπαϊή         |
| ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ                    | έτ. «Στάρ Λάιν»        | 28 | 9002  | άνεχ. Βαλτιμόρην 5 'Απρ. δια Κόρπου Κρίστι           |
| ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)              | έτ. «Παναμ-Γιούρπτα»   | 28 | 7104  | άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Απρ. δια Πουέρτο Πάντρε        |
| ΝΟΡΑ                          | έτ. «'Ηστερν Σιφάριγκ» | 43 | 7175  | διήλθε Μοντεβίδεο 5 'Απρ. δια Δυτ. 'Ιταλίαν          |
| ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)              | έτ. «Πετρόλε»          | 52 | 12191 | διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. δια Χάδερν                  |
| ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιβερ.)           | έτ. «Παλμύρα»          | 53 | 5826  | διήλθε Παναμάν από 10 Μαρτ. δια Κορέαν               |
| ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)             | έτ. «Πετρόλε»          | 52 | 12029 | έφθ. Ρας Τανούρα 3 'Απρ.                             |
| ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ                  | έτ. «Μπέλ Μόντε»       | 44 | 7248  | έφθ. Ταλκαχουάνο 8 'Απρ.                             |
| ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ                     | έτ. «Σίλετ»            | 42 | 7191  | άνεχ. Λός Άντζελες από 14 Μαρτ. δια Γιοκοχάμαν       |
| ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)                | έτ. «Ναστόλ»           | 20 | 7030  | διήλθε Σουεζ 3 'Απρ. δια Περσικόν Κόλπον             |
| ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ                | έτ. «Φάραλον»          | 45 | 7148  | άνεχ. Γιοβάτα από 17 Μαρτ. δια Βαγκούδερ             |
| ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ             | έτ. «Φάραλον»          | 43 | 7176  | διήλθε Σουεζ 30 Μαρτίου δι' 'Ιαπωνίαν                |
| ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ               | έτ. «Φάραλον»          | 43 | 7176  | εις Γόδιαν 1 'Απρ.                                   |
| ΝΟΥΤΣΙ (λιβερ.)               | έτ. «Λιμπέρ. Φράυτερ»  | 44 | 7161  | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν             |
| ΝΤΑΡΝΙ (λιβερ. δεξ.)          | έτ. «Γιουαίτεν Κρός»   | 52 | 12577 | διήλθε Σιγκαπούρην ρόδς 30 Μαρτ. δια Περσικόν Κόλπον |

|                              |                         |    |       |   |
|------------------------------|-------------------------|----|-------|---|
| ΙΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)               | έτ. «Βιδάλετ»           | 24 | 5981  | εφθ. Βατούμ 6 'Απρ.                                 |
| ΤΟΜΙΝΑ                       | έτ. «Κεμπάκο»           | 25 | 5531  | άρχει Πειραιά από 10 Μαρτ.                          |
| ΙΤΟΜΙΝΕ-ΙΤΟΡ                 | έτ. «Παρνασσός»         | 44 | 7176  | εφθ. Ρότερνταμ 7 'Απρ.                              |
| ΙΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβ. δεξ.)     | έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»   | 31 | 8236  | διήλθε Λισσαβόνα 7 'Απρ. διά Σεβενίγκεν             |
| ΙΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβ. δεξ.)     | έτ. «Σαντιάγκο»         | 35 | 7293  | άρχει Πειραιά από 16 'Οκτ. 1953                     |
| ΙΤΟΡΑΝΤΟ                     | έτ. «Γκαμπόσα»          | 44 | 7244  | εφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 1 'Απρ. (δι' Εύρωπην)         |
| ΙΤΟΡΙΟΝ                      | έτ. «'Ιμπέριο»          | 44 | 7175  | εφθ. "Hστ Λόντον 2 'Απρ.                            |
| ΙΤΟΡΟΣ                       | έτ. «Ντόρος»            | 43 | 6766  | εφθ. Χούλλ 9 'Απρ.                                  |
| ΛΥΜΠΙΑ                       | έτ. «Τρανσατλάντικα»    | 53 | 22979 | εφθ. Μπρεμερχάφεν 30 Μαρτ., επίσκευή                |
| ΛΥΜΠΙΚ Α-Ι-Σ (δεξ. λιβ.)     | έτ. «'Ολύμπικ»          | 54 | 14000 | εις Κίελον, υπό συμπλήρωσιν                         |
| ΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ(λ. δ.)         | έτ. «'Ολύμπικ "Οϊλ»     | 53 | 13652 | διήλθε Πόρτ Σαϊδ 6 'Απρ. διά Γιβραλτάρ              |
| ΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ. δεξ.)    | έτ. «'Ολύμπικ "Οϊλ»     | 53 | 20600 | εις Σαίν Ναζαίρ, υπό συμπλήρωσιν                    |
| ΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)     | έτ. «'Ολύμπικ "Οϊλ»     | 48 | 11298 | άρχει 'Ινσοσίμα από 24 'Οκτ. 1953                   |
| ΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (δεξ.)       | έτ. «'Ολύμπικ "Οϊλ»     | 53 | 14047 | άνεχ. Περσικόν Κόλπον 2 'Απρ. διά Λάδσεντ           |
| ΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)         | έτ. «'Ολύμπικ "Οϊλ»     | 50 | 17722 | διήλθε Σουεζ 9 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον            |
| ΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δεξ. λιβ.)   | έτ. «'Ολύμπικ "Οϊλ»     | 53 | 14221 | άνεχ. Περσικόν Κόλπον 3 'Απρ. διά Λάδσεντ           |
| ΛΥΜΠΙΚ ΛΑ-Ι-Τ (δεξ.)         | έτ. «Λίμπερτζ»          | 53 | 14009 | διήλθε Σουεζ 8 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον            |
| ΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)        | έτ. «'Ολύμπικ "Οϊλ»     | 49 | 17722 | διήλθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. διά Λίβανον                |
| ΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δεξ. λιβ.) | έτ. «'Ολύμπικ "Οϊλ»     | 53 | 13660 | διήλθε Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Πόλσμπτορω             |
| ΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ               | έτ. «Κορριέντες»        | 45 | 10448 | διήλθε Πόρτ Σαϊδ 7 'Απρ. διά Φόλεϋ                  |
| ΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιβ. δεξ.)       | έτ. «'Ολύμπικ "Οϊλ»     | 54 | 14000 | εις Κίελον, υπό συμπλήρωσιν                         |
| ΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ. λιβ.)    | έτ. «Ατλάντικ "Οϊλ»     | 53 | 21239 | εις Γαλλίαν, υπό συμπλήρωσιν                        |
| ΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΥΟΥ (λιβ. δεξ.)    | έτ. «'Ολύμπικ»          | 54 | 14000 | εις Κίελον, υπό συμπλήρωσιν                         |
| ΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)           | έτ. «'Ολύμπικ "Οϊλ»     | 49 | 17722 | διήλθε Σουεζ 4 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον            |
| ΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ. λιβ.)       | έτ. «'Ολύμπικ "Οϊλ»     | 53 | 14000 | άνεχ. Βρέμην 7 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον            |
| ΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)          | έτ. «'Ολύμπικ "Οϊλ»     | 49 | 17724 | διήλθε Σουεζ 10 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον           |
| ΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ           | έτ. «'Ολύμπικ Γουάλιγκ» | 43 | 13019 | άρχει Κίελον από 4 Δεκ. 1953                        |
| ΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ               | έτ. «'Ολύμπικ "Οϊλ»     | 50 | 17722 | διήλθε Σουεζ 1 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον            |
| ΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (δ. λιβ.)        | έτ. «'Ολύμπικ "Οϊλ»     | 53 | 13900 | διήλθε Σουεζ 3 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον            |
| ΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)          | έτ. «'Ολύμπικ "Οϊλ»     | 53 | 20600 | εις Δουγκέρκην, υπό συμπλήρωσιν                     |
| ΜΝΗΟΥΜ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιβ.)     | λιβεριανή εταιρία       | 44 | 7255  | εις Σπάττλ, υπό παραλαβήν                           |
| ΜΗΡΟΣ (δεξ.)                 | έτ. «Μισαλόρες»         | 27 | 8627  | άρχει Ρότερνταμ από 6 Αύγ. 1953                     |
| ΡΑΜ (Κοστ.)                  | Κ. 'Ατυχίδης            | 17 | 5585  | "Ιδε: «ΜΑΡΩ», σημαία ελληνική                       |
| ΡΥΡΑΝΙΑ                      | έτ. «Λά Πλάτα»          | 43 | 7265  | άνεχ. Γιαβάτα 10 'Απρ. διά Βαγκούδερ                |
| ΡΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ              | έτ. «Τζόρτζ»            | 19 | 5701  | εφθ. Μόμπιλ 4 'Απρ.                                 |
| ΡΥΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ                | έτ. «Σπρίγκδιλλ»        | 43 | 7176  | εφθ. Νεμουρ 6 'Απρ. και Σαβόνα 13                   |
| ΙΑ-Ι-ΛΟΤ                     | έτ. «Καρέττο»           | 43 | 7160  | διήλθε Λός "Αντζελες 23 Μαρτίου διά Κόμπε           |
| ΙΑΝΟΣ                        | έτ. «Κάπρι»             | 17 | 992   | εφθ. "Οδισσόν 6 'Απρ.                               |
| ΙΑΝΑΓΗΣ (Κοστ.)              | έτ. «'Εβερεστ»          | 19 | 974   | άρχει Πειραιά από 24 Δεκ. 1953                      |
| ΙΑΝΑΓΙΑ                      | έτ. «Σαπφώ»             | 44 | 7223  | άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. διά Βαγκούδερ              |
| ΙΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ                  | έτ. «Ρίο Χόντος»        | 43 | 7193  | διήλθε Τρίνινταντ 4 'Απρ. διά Κέιπ Τάουν            |
| ΙΑΞ (δεξ.)                   | έτ. «Γκούντ Χόπ»        | 12 | 3663  | άρχει Βενετίαν από 16 Μαΐου 1953                    |
| ΙΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ               | έτ. «Κοντιμεντάλε»      | 43 | 7176  | διήλθεν 'Αρούμπαν 5 'Απρ. διά Λονδίον               |
| ΙΑΤΡΙΑ                       | έτ. «Πάτρις»            | 44 | 7229  | διήλθε Κιουρασώ 27 Μαρτ. διά Χούλλ                  |
| ΙΑΘ                          | έτ. «Πάθ»               | 26 | 5937  | διήλθε Πόρτ Σαϊδ 1 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν              |
| ΙΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)             | έτ. «Σάμοσκ»            | 44 | 7166  | εφθ. Νέαν Σκωτίαν 7 'Απρ.                           |
| ΙΕΛΩΨ (λιβ.)                 | έτ. «Σάμοσκ»            | 45 | 7148  | διήλθε Λός "Αντζελες από 16 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν    |
| ΙΗΓΑΣΟΣ                      | έτ. «Πήγασος»           | 43 | 7221  | άνεχ. 'Αμβέρσαν 6 'Απρ. διά Περουβίαν               |
| ΙΗΕΛΟΓΗ                      | έτ. «Πόλαρο»            | 19 | 6495  | εφθ. Γιοκοχάμαν 29 Μαρτίου                          |
| ΙΗΤΑΡ (λιβ.)                 | έτ. «Παράνα»            | 53 | 6200  | εις Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν                     |
| ΙΠΤΡΟΦΟΣ                     | έτ. «Τσεροντοράντο»     | 45 | 7263  | εφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Απρ. διά Μόρριςβιλ             |
| ΙΠΟΝΕΡ                       | έτ. «Ντέλ "Εστε»        | 44 | 7190  | εφθ. Πόρτ Πιρι 1 'Απρ.                              |
| ΙΛΤΑΝΟΣ (δεξ.)               | έτ. «Πουέρτο Μιραμάρ»   | 30 | 11147 | εφθ. Πέρινς 28 Μαρτίου                              |
| ΙΟΝΤΟΠΟΡΟΣ                   | έτ. «Λά Πλάτα»          | 44 | 7163  | διήλθε Λός "Αντζελες 30 Μαρτ. διά Βραζιλίαν         |
| ΙΟΠΗ (Κοστάρ.)               | έτ. «'Αλοπ»             | 43 | 7257  | εφθ. Λός "Αντζελες 24 Μαρτ.                         |
| ΙΟΥΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιβ.)         | έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»    | 44 | 7223  | "Ιδε: «ΣΤΑΥΡΟΣ», σημαία ελληνική.                   |
| ΙΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)             | έτ. «Πουκού»            | 36 | 7104  | διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 28 Μαρτ. διά Μπουένος "Αϊρες |
| ΙΡΑΝΤΟ                       | Π. Γ. Κοτταρόπουλος     | 19 | 2256  | διήλθε Ντακάρ 21 Μαρτ. (διαταγός)                   |
| ΙΑΓΚΕΡ                       | έτ. «Ντέλ "Εστε»        | 44 | 7192  | άνεχ. Μοντεβίδεο 24 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν            |
| ΙΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)              | έτ. «Κάστρο Μπέλλο»     | 41 | 8602  | εφθ. Χούστον 21 Μαρτ.                               |
| ΙΑ                           | έτ. «'Ολίσσιπ»          | 21 | 1387  | εφθ. Σεβίλλην 3 'Απρ.                               |
| ΙΑΛΜΑ                        | έτ. «Ρεάλμα»            | 28 | 4225  | διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 1 'Απρ. διά Σάντος         |
| ΙΑΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)            | έτ. «'Εμπρέσσα»         | 42 | 7176  | άνεχ. Μόμπιλ 6 'Απρ. διά Περουβίαν                  |
| ΙΑΝΑ                         | έτ. «Πάξ»               | 20 | 5686  | άρχει 'Ελευσίαν από 12 Σεπτ. 1953                   |
| ΙΑΟ ΓΚΡΑΝΤΕ                  | έτ. «Ρίο Γκράντες»      | 44 | 7176  | εφθ. Λίβερπουλ 30 Μαρτ.                             |
| ΙΑΟ ΜΑΡ                      | έτ. «Πασιφικα»          | 44 | 7229  | διήλθε Χονολουλού 7 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν             |
| ΙΑΟΜΠΕΡΤ                     | έτ. «Βέριτας»           | 19 | 2632  | άρχει Μπαγκκόκ από 9 Σεπτ. 1952                     |
| ΙΑΟΥΝΤΣΤΑΡ (δεξ.)            | έτ. «Κιστανέρα»         | 21 | 6448  | άρχει Ρότερνταμ από 9 Μαΐου 1953                    |
| ΙΑΟΥΜΠΥΣΤΑΡ                  | έτ. «'Εσκαμπαλά»        | 45 | 7151  | εφθ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Απρ.                           |
| ΙΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)        | έτ. «Παράνα»            | 44 | 7281  | εις θέσιν 14 Β. και 29 Δ., 'Απρ. 1, διά Βαλτιμόρην  |
| ΙΑΙΝΤ ΤΖΩΝ                   | έτ. «Ντέλ "Εστε»        | 44 | 7176  | εις θέσιν 17 Β. και 102Δ., 'Απρ. 4, δι' 'Αγγλίαν    |
| ΙΑΜΟΥΑ                       | έτ. «Σουμέλγκα»         | 44 | 7282  | διήλθε Ντόβερ 7 'Απρ. διά Κοπεγχάγην                |
| ΙΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ                 | έτ. «Γιαβίζα»           | 23 | 5374  | εις Πόστ Κέμπλα από 14 Μαρτ.                        |
| ΙΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ                  | έτ. «Γιαβίζα»           | 23 | 5374  | εφθ. Γόδιαν 4 'Απρ.                                 |
| ΙΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)          | Π. Σαμωνιάς             | 19 | 2659  | διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Γένοβαν                |
| ΙΑΝ ΝΤΕΝΙΖ                   | έτ. «'Εστεράντας»       | 06 | 2088  | διήλθε Γιβραλτάρ 9 'Απρ. δι' 'Αυδουογον             |
| ΙΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)            | έτ. «Ατλάντικα»         | 44 | 10700 | άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Απρ. διά Λός Πιέντρας         |
| ΙΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)      | έτ. «Σάν Παντελεήμων»   | 44 | 7283  | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν            |
| ΙΑΝ ΡΟΚ                      | έτ. «Φοίνι»             | 43 | 7250  | διήλθε Λός "Αντζελες από 15 Μαρτίου διά Καθασάκι    |
| ΙΑΝΤΑ ΑΝΝΑ                   | έτ. «Σάν Μαρίτιμα»      | 44 | 7220  | άνεχ. Ναγκόγια 6 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν               |
| ΙΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ                  | έτ. «Σάν Μαρίτιμα»      | 43 | 7189  | εφθ. Σπάττλ 28 Μαρτίου                              |
| ΙΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ                 | έτ. «Κρόνος»            | 43 | 7118  | εφθ. Χαϊφόγκ 4 'Απρ.                                |
| ΙΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ                  | έτ. «Βαπόρες»           | 43 | 7257  | άνεχ. Μοντεβίδεο 4 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν              |
| ΙΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ                 | έτ. «'Αρακουάνας»       | 43 | 7164  | διήλθε Παναμάν 3 'Απρ. διά Μόρισσιβιλ               |
| ΙΑΝΜΠΗΜ (δεξ. λιβ.)          | έτ. «Γκόλφο Σ.»         | 45 | 10656 | άνεχ. Ούμ Σαϊδ 8 'Απρ. δι' "Αδεν                    |
| ΙΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ                  | έτ. «'Αβία»             | 20 | 2606  | άνεχ. Σαντιέγκο 5 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν            |
| ΙΑΞΟΝΣΗ (λιβ. δεξ.)          | έτ. «'Οριεντάλ»         | 53 | 12843 | άνεχ. Κιουρασώ 3 'Απρ. διά Ρότερνταμ                |
| ΙΑΞΟΝΣΚΑ-Υ' (λιβ. δεξ.)      | έτ. «'Οριεντάλ»         | 53 | 13000 | άνεχ. Πέρινς 4 'Απρ. διά Κιουρασώ                   |
| ΙΑΞΟΝΧΗΔ (λιβ. δεξ.)         | έτ. «'Οριεντάλ»         | 52 | 12705 | διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Χάβρην                 |
| ΙΑΞΟΝΧΙΛΛ (λιβ. δεξ.)        | έτ. «'Οριεντάλ»         | 53 | 12705 | εφθ. "Αμστερνταμ 22 Μαρτ., επίσκευή                 |
| ΙΑΦΩ                         | έτ. «Τέρμαρ»            | 44 | 7212  | εφθ. Μόμπιλ 6 'Απρ.                                 |
| ΙΑΡΙΖΑ                       | έτ. «Νουέβα Γασιόδας»   | 44 | 7177  | άνεχ. Λονδίον 8 'Απρ. δι' 'Αμβούργον                |
| ΙΑΒΙΛΛΑ (λιβερ.)             | έτ. «Νουέβα Σεβίλλαν»   | 44 | 7166  | εφθ. Σεμαίνους 8 'Απρ. (διά Μάντζεστερ)             |
| ΙΑΜΙΡΑΜΙΣ (λιβερ.)           | έτ. «Γουόρλντουιν»      | 35 | 1964  | άρχει Πειραιά από 9 'Απριλίου                       |
| ΙΑΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)         | έτ. «Πρόστον»           | 43 | 10564 | άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Απρ. διά Πούντα Καρντόν       |
| ΙΑΚΟΜΕΤ (δεξαμ.)             | έτ. «Σάν Φέλιπε»        | 43 | 7321  | άνεχ. Κιουρασώ 25 Μαρτ. διά Μπουένος "Αϊρες         |
| ΙΑΚΝΕΤ (λιβερ.)              | έτ. «Μπάχιαν Σαλίνας»   | 44 | 7187  | άνεχ. Γιαβάτα 29 Μαρτ. διά Βόρ. Ειρηνικόν           |
| ΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ                | έτ. «'Ινσουλαρ»         | 44 | 7116  | άνεχ. 'Αμβούργον 28 Μαρτίου διά Χάμπτον ρόδς        |
| ΙΑΜΩΝ                        | έτ. «Σάν Λεονάρδο»      | 45 | 7198  | εις θέσιν 55 Β. και 12 Δ., 'Απρ. 9 διά Βαλτιμόρην   |
| ΙΑΡΑΜ                        | έτ. «Σίραμ»             | 42 | 7146  | εις Καλλάο 6 'Απριλίου                              |
| ΙΑΟΥΖΥ (Κοστ.)               | έτ. «Κάμαρον»           | 19 | 611   | εις Πειραιά 1 'Απριλίου                             |

|                          |                        |    |
|--------------------------|------------------------|----|
| ΣΟΥΛΑ                    | έτ. «Γκλόμπο»          | 19 |
| ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοστ.)         | έτ. «Κάμαρον»          | 18 |
| ΣΟΦΟΚΛΗΣ (Λιβ.)          | Κ. 'Ατυχίδης           | 25 |
| ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ               | έτ. «Αίολος»           | 43 |
| ΣΠΑΡΤΟ                   | έτ. «Σπάρτο»           | 43 |
| ΣΤΑΡ (Λιβερ.)            | έτ. «Στάρ»             | 44 |
| ΣΤΕΝΙΣ (δεξ.)            | έτ. «Πινογκάνα»        | 43 |
| ΣΤΟΡΚ                    | έτ. «Μαρσιάν»          | 41 |
| ΣΤΡΑΠΟΥΡΙΕΣ (δεξ.)       | έτ. «Ατζέκα»           | 43 |
| ΣΥΡΑ                     | έτ. «Βέτμαρ»           | 45 |
| ΣΩΚΡΑΤΗΣ                 | έτ. «Αρίονα»           | 21 |
| ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)          | έτ. «Τρόπικα»          | 54 |
| ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)           | έτ. «Σάν 'Αθανασιο»    | 15 |
| ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοστάρ.)        | έτ. «Διδώ»             | 43 |
| ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιβ.) | έτ. «'Οσεάνικ»         | 43 |
| ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Λιβ.)   | έτ. «'Οσεάνικ»         | 43 |
| ΤΖΟΡΤ (Λιβ.)             | έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο» | 53 |
| ΤΖΟΥΑΙΑ                  | έτ. «Κογκόρντια»       | 20 |
| ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)        | έτ. «Μπαλμπό»          | 54 |
| ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (Λιβ. δεξ.)   | έτ. «Λίμπτρικ»         | 53 |
| ΤΙΝΙ (δεξ.)              | έτ. «Γιουνάιτεν Κρό»   | 52 |
| ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (Λιβ.)       | έτ. «'Ημισφαίρ»        | 44 |
| ΤΟΡΜΟ-Ι'Α (Λιβ.)         | έτ. «'Αντρα»           | 44 |
| ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (Λιβ.)        | έτ. «Πολύνα»           | 43 |
| ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)       | έτ. «Μαλλόρκα»         | 43 |
| ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (Λιβ.)        | έτ. «Μπάγια Σαλίνας»   | 44 |
| ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ (Λιβ. δεξ.)   | έτ. «Θηατρ»            | 43 |
| ΤΡΟ-Υ' (όνδ. δεξ.)       | έτ. «Κολόν»            | 21 |
| ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ              | έτ. «'Ιντα 'Αμερικάν»  | 43 |
| ΥΨΗΛΟΥ                   | έτ. «Ναβεγκάντες»      | 45 |
| ΦΑΪΑΣ ΙΙ.                | έτ. «Πόλαρ»            | 44 |
| ΦΑΛΚΟΝ                   | έτ. «Ντέλ 'Εστε»       | 43 |
| ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙ (Λιβ.)       | έτ. «Προγκρέσσ»        | 44 |
| ΦΛΟΙΣΒΟΣ (δεξ.)          | πανασιακή εταιρία      | 21 |
| ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.αμ.)    | έτ. «Νολίντο»          | 21 |
| ΦΡΑΝΤΑ (Κοστάρ.)         | Π. 'Ατυχίδης           | 42 |
| ΦΡΙΞΟΣ                   | έτ. «Κρίστοματ»        | 21 |
| ΧΕΡΕΝΤΙΑ (Κοστάρ.)       | έτ. «Κρίστοματ»        | 18 |
| ΧΗΔΕΡ (δεξ.)             | έτ. «Κολόν»            | 27 |
| ΧΛΟΗ (δεξ.)              | έτ. «Τρανσοσεάνικα»    | 54 |
| ΧΟΚ                      | έτ. «Ντέλ 'Εστε»       | 43 |
| ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιβ. δεξ.)     | έτ. «Γιουνάιτεν Κρό»   | 53 |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)          | έτ. «Λιμπέριαν»        | 43 |
| ΧΙ'ΥΣΗ (δεξ.)            | έτ. «Σαντάντερ»        | 53 |
| ΩΚΕΑΝΙΑ                  | έτ. «Τρανσοσεάνικα»    | 42 |
| ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Λιβ.)       | έτ. «'Οκεανοπόρ»       | 44 |

|       |                        |    |
|-------|------------------------|----|
| 541   | έτ. «Κάμαρον»          | 18 |
| 849   | Κ. 'Ατυχίδης           | 25 |
| 5136  | έτ. «Αίολος»           | 43 |
| 7199  | έτ. «Σπάρτο»           | 43 |
| 7232  | έτ. «Στάρ»             | 44 |
| 7167  | έτ. «Πινογκάνα»        | 43 |
| 7324  | έτ. «Μαρσιάν»          | 41 |
| 7111  | έτ. «Ατζέκα»           | 43 |
| 7331  | έτ. «Βέτμαρ»           | 45 |
| 7204  | έτ. «Αρίονα»           | 21 |
| 7409  | έτ. «Τρόπικα»          | 54 |
| 12000 | έτ. «Σάν 'Αθανασιο»    | 15 |
| 2557  | έτ. «Διδώ»             | 43 |
| 7176  | έτ. «'Οσεάνικ»         | 43 |
| 7134  | έτ. «'Οσεάνικ»         | 43 |
| 7134  | έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο» | 53 |
| 9150  | έτ. «Κογκόρντια»       | 20 |
| 3526  | έτ. «Μπαλμπό»          | 54 |
| 18675 | έτ. «Λίμπτρικ»         | 53 |
| 25010 | έτ. «Γιουνάιτεν Κρό»   | 52 |
| 12523 | έτ. «'Ημισφαίρ»        | 44 |
| 7246  | έτ. «'Αντρα»           | 44 |
| 7216  | έτ. «Πολύνα»           | 43 |
| 7176  | έτ. «Μαλλόρκα»         | 43 |
| 7190  | έτ. «Μπάγια Σαλίνας»   | 44 |
| 7289  | έτ. «Θηατρ»            | 43 |
| 8206  | έτ. «Κολόν»            | 21 |
| 7176  | έτ. «'Ιντα 'Αμερικάν»  | 43 |
| 7256  | έτ. «Ναβεγκάντες»      | 45 |
| 7060  | έτ. «Πόλαρ»            | 44 |
| 7132  | έτ. «Ντέλ 'Εστε»       | 43 |
| 7247  | έτ. «Προγκρέσσ»        | 44 |
| 4204  | πανασιακή εταιρία      | 21 |
| 3522  | έτ. «Νολίντο»          | 21 |
| 7009  | Π. 'Ατυχίδης           | 42 |
| 7460  | έτ. «Κρίστοματ»        | 21 |
| 3800  | έτ. «Κρίστοματ»        | 18 |
| 1412  | έτ. «Κολόν»            | 27 |
| 15745 | έτ. «Τρανσοσεάνικα»    | 54 |
| 7127  | έτ. «Ντέλ 'Εστε»       | 43 |
| 12513 | έτ. «Γιουνάιτεν Κρό»   | 53 |
| 7243  | έτ. «Λιμπέριαν»        | 43 |
| 18732 | έτ. «Σαντάντερ»        | 53 |
| 7175  | έτ. «Τρανσοσεάνικα»    | 42 |
| 7293  | έτ. «'Οκεανοπόρ»       | 44 |

(Συνέχεια ναυλώσεων εκ της 29ης σελίδας)  
 Νόρδερ ρίντζι δολλ. 10.75, φόρτασις 10—21 Μαΐου.  
 «ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ» (Λιβερ.) εκ Νότιου Αυστραλίας 9100 τ. γεννημάτων εις σάκ-  
 κους δια Κύπρον 90)—, φόρτασις 10 Μαΐου—5 'Ιουνίου.

**Εκ παντοίων άλλων αγορών**

«ΑΛΜΠΑ» (παναμ.) όφιόν «ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» (όνδουρ.) εκ Περούβιας 9500 τόν.  
 ζαχάρως δια Βομβάην δολλ. 12.75 ένα λιμένα εκφορτώσας ή δολλ. 13 δια δύο  
 λιμένα εκφορτώσας, φόρμ, φόρτασις 15 'Απριλίου — 5 Μαΐου.  
 «ΠΕΛΟΦ» (Λιβερ.) από Κέιπ Τάουν — Ντόρμπαν ρίντζι 9000 τ. άραβισίτου  
 δια Τάμπαν ή Βέρα Κρούξ δολλ. 8.50, με 900 τ. ελευθέραν εκφορτώσιν, φόρτασις  
 1 — 19 'Ιουλίου.  
 «ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» (όνδουρ.) με όφιόν «ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ» (όνδουρ.) από Κοκούιμπο  
 9500 τ. μεταλλωμάτων δια Νόρδερ ρίντζι δολλ. 6.55 φιο, με 1000 τ. φόρτωσιν  
 και 1200 τ. εκφορτώσιν, φόρτασις 28 'Απριλίου — 12 Μαΐου.  
 «ΕΡΕΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ» εκ Κούβας 10.000 τ. ζαχάρως δι' 'Ιαπωνίαν και  
 Κορίαν, κατ' άποκοπήν δολλ. 121.750 φιο, φόρτασις 12—25 'Απριλίου.  
 «ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ» (παναμ.) εξ 'Αρχαγγέλου 1150 στανταρις ζυλτίας δι' άγγλικόν  
 λιμένα ανατολικής άκτής 210)— τó στανταρ, φόρτασις Μάϊου.  
 «ΜΙΧΑΗΛ» εκ Κούβας 9500 τ. ζαχάρως δι' ένα Ιαπωνικόν λιμένα δολλ. 14.50,  
 φόρτασις 'Απριλίου — Μάϊου.  
 «ΓΚΛΑΝΤΙΕ-Ι-ΤΟΡ» (Λιβερ.) από Λορέντζο Μάρκας — Ντόρμπαν ρίντζι 9500  
 τ. άραβισίτου δια Σαιν Λώρεν δολλ. 8.40, φόρτασις 12—30 'Ιουνίου.

**Αί χρονοναυλώσεις**

«ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ» 10.865 τ. ή.ω. (475.000 κ.π. δια δέματα, ταχύτης 10 έως  
 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίου), τείμ-τσάρτερ δια ταξίδιον  
 μεταξύ λιμένων της 'Απω Ανατολής (μέσφ Κορίας) 16)—, παράδοσις εις Μουρά-  
 ραν 4—12 'Απριλίου, επαναπαράδοσις εις λιμένα της 'Ινδοκίνας.  
 «ΗΡΩΝ ΙΙ.» 3200 τόνων ή.ω. (184.000 κ.π. δια δέματα, ταχύτης 10½ μιλ-  
 λίων, με κατανάλωσιν 11 τ. πετρελαίου), τείμ-τσάρτερ δι' 9 έως 12 μήνας (ταξί-  
 διον μεταξύ άμερικανικών λιμένων δολλ. 15.500 μηνιαίως παράδοσις εις άμερικανι-  
 κόν λιμένα Κόλπου 15 'Απριλίου — 15 Μαΐου.  
 ΛΙΒΕΡΙΑΝΟΝ (ex «ΕΛΩΝ» λιμπετα νεοαγορασθέν) 10.900 τόνων ή.ω. (499.000  
 κ.π. δια δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 έως 26 τ. πε-  
 τρελαίου), τείμ-τσάρτερ δια ταξίδιον εξ 'Ηνωμένων Πολιτειών δι' 'Απω Ανατολήν  
 δολλ. 2.90, παράδοσις εις Χάμπτον ρόδς, Μάϊου, επαναπαράδοσις εις λιμένα  
 'Ιαπωνίας.  
 «ΘΕΑ» παναμ. (ex «Hessan») 10.730 τόνων ή.ω. (500.000 κ.π. δια δέματα,  
 ταχύτης 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26 τ. πετρελαίου), τείμ-τσάρτερ δι' ένα  
 υπερατλαντικόν ταξίδιον δολλ. 2.30, παραλαή εις Νότιον 'Ατλαντικόν 20 — 30  
 'Απριλίου.  
 «ΠΙΤΡΟΦΟΣ» παναμ. (υπό μετονομασίαν εις «Γ'οη») 10.300 τόν. ή.ω. (499.000  
 κ.π. δια δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25—26 τόν. πετρε-  
 λαίου), τείμ-τσάρτερ δια 2 έως 4 μήνας δολλ. 2.30, παράδοσις εις Νόρδερ ρίντζι  
 'Απριλίου — Μάϊου, επαναπαράδοσις εις Νόρδερ ρίντζι ή άμερικανικόν λιμένα  
 Κόλπου.  
 «ΤΡΙΤΩΝ» 10.812 τόνων ή.ω. (500.000 κ.π. δια δέματα, ταχύτης 11 μιλίων,

με κατανάλωσιν 26 τ. πετρελαίου), τείμ-τσάρτερ δι' ένα ταξίδιον εκ Βορ. Ειρηνι-  
 κού εις 'Απω Ανατολήν δολλ. 2.94, παράδοσις εις 'Αγιον Φραγκισκον 26 'Απρι-  
 λίου — 3 Μαΐου, επαναπαράδοσις εις 'Ινδίας.  
 «ΑΝΤΡΕ» (παναμ.) 10.900 τόνων ή.ω. (475.000 κ.π. δια δέματα, ταχύτης  
 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 23—24 τ. πετρελαίου), τείμ-τσάρτερ δι' ένα  
 ταξίδιον Νοτ. 'Αμερικης δολλ. 2.40, παράδοσις εις Νότιον 'Ατλαντικόν, 'Απριλίου.  
 «ΥΑΡΑΙΟΣ ΙΙ.» 8561 τόνων ή.ω. (445.000 κ.π. δια δέματα, ταχύτης 10 μιλ-  
 λίων, με κατανάλωσιν 22 τ. πετρελαίου), τείμ-τσάρτερ δι' ένα ταξίδιον 'Ινδονη-  
 σίας, 15)6, παράδοσις εις 'Αρμύουρον 10—20 'Απριλίου, επαναπαράδοσις εις  
 'Αρμύουρον — 'Αρμύουρον ή Σκανδιναυών.

**Τά δεξαμενόπλοια**

«Α-ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (Λιβερ.) εκ λιμένων Περσικου Κόλπου 19.500 τ.  
 πετρελαιουδών δι' 'Ιαπωνίαν 42½% επί ελαττον της βάσεως του άμερικανικού  
 ναυλογοίου, φόρτασις 26 'Απριλίου.  
 «Α-ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ» εκ λιμένων Περσικου Κόλπου 19.500 τ. πετρελαι-  
 ουδών δι' 'Ιαπωνίαν 42½% επί ελαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλογοίου,  
 φόρτασις 2 Μαΐου.  
 «ΑΙΜΙΛΙΑ» (παναμ.) εκ Λιβάνου 10.000 τ. πετρελαιουδών δια Γένοβαν και ή  
 Φιουμτσίαν 35% επί ελαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλογοίου, φόρτασις  
 Μάϊου.  
 «ΒΑΝΜΑΣ» (Λιβερ.) από Φόλεϋ 10.000 τ. πετρελαιουδών δια Σάουθ Σήλδς  
 11)6, όφιόν δια Χάμπτερ 11)—, εόν δια Τάμπαν 9)6, φόρτασις άρχάς 'Απριλίου.  
 «ΜΕΣΣΑΡΙΑ» (ex «Cathoules») εκ Κούβας 9500 τ. μέλασις (τρια συνεχή  
 ταξίδια) δι' άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 20% επί ελαττον της βάσεως του άμε-  
 ρικανικού ναυλογοίου, άμεσος έναρξις.  
 «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (Λιβερ.) εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.500 τ.  
 πετρελαιουδών δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικου (βορείως του Χάττερς)  
 48½% επί ελαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλογοίου, φόρτασις 20 'Α-  
 πριλίου.  
 «ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» εκ Περσικου Κόλπου 16.500 τ. πετρελαιουδών δι' 'Αγ-  
 γλιαν—Κόντινεντ, με όφιόν Γκόκτεμπαργκ, 30% επί ελαττον της βάσεως του βρε-  
 τανικου ναυλογοίου, φόρτασις 5—15 Μαΐου.  
 «Α-ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ» (Λιβερ.) εκ Περσικου Κόλπου 22.000 τ. πετρελαι-  
 ουδών δια Γαλλίαν, 45% επί ελαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλογοίου,  
 φόρτασις 'Απριλίου.  
 «ΘΕΟΔΩΡΑ» εκ Σιδώνος 7500 τ. πετρελαιουδών δια Γένοβαν 37½ επί ελαττον  
 της βάσεως του άμερικανικού ναυλογοίου, φόρτασις μέσα 'Απριλίου.  
 «ΜΠΡΙΓΚΙΤΑ» (παναμ.) εκ Λιβάνου 13.000 τ. πετρελαιουδών δια Φιουμτσίαν  
 και ή Γένοβαν 39% επί ελαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλογοίου, φόρτα-  
 σις Μάϊου.  
 «ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ» εκ Λιβάνου 15.000 πετρελαιουδών δια Δυτ. 'Ιτα-  
 λίαν 14% επί ελαττον της βάσεως του Βρετανικου ναυλογοίου, φόρτασις 23 'Α-  
 πριλίου—5 Μαΐου.  
 «ΑΙΜΙΛΙΑ» (παναμ.) εκ Κωνσταντίας 10.000 τ. πετρελαιουδών δι' 'Αρμύουρον  
 30)—, (τίσσορα συνεχή ταξίδια), έναρξις Μάϊου.  
 «ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΠ» (ex «Carrabules») από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ.  
 πετρελαιουδών δι' 'Αγγλιαν—Κόντινεντ δολλ. 8.25, φόρτασις 'Απριλίου—Μάϊου.

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

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

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ  
 ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

**MONTEVIDEO (URUGUAY)**

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