

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1954

Αρ. Φύλλου 456/215



MIXNIK.

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΑ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 456/215

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1953

ΕΞΙΣΤΟΡΗΣΙΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ

Η ΥΠΕΡΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ

ΔΙΑΨΕΥΣΙΣ ΑΝΑΚΡΙΒΩΝ ΙΣΧΥΡΙΣΜΩΝ

Είδε πρὸ ἡμερῶν τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος σχοινοτενής ἀνακοίνωσις τοῦ πληρεδουσίου δικηγόρου τῶν ἀνωνύμων ἰδιοκτητῶν τοῦ ὑπερωκεανίου «Ολύμπια». Σκοτὸς τῆς: «Ἡ προβολὴ ἐνώπιον τῆς εὐρυτέρας Κοινῆς Γνώμης περιέργων, ὅσον καὶ ἀνακριβῶν ἴσχυρισμῶν διὰ τὴν μὴ ἐγγραφὴν τοῦ σκάφους εἰς τὸ ἐλληνικὸν υποδόγιον, ἐταῦτῷ δὲ ἡ διαιρετικὴ δι' ὅσα, κατὰ τὴν ἀνακοίνωσιν, ἀντισυνταγματικὴ παρεχώρησεν ἡ Κυβέρνησις προνόμια εἰς τὸ ἀναλάβον συμβατικῶν τὴν τακτικὴν ἔκτελεσιν τῆς γραμμῆς Βορ. Ἀμερικῆς ὑπερακεάνιον «Ἀτλαντικόν».

Δέν πρόκειται αἱ στῆλαι αὐταὶ νὰ ἀναλάβουν τὴν συνηγορίαν τῆς Κυβερνήσεως, οὔτε καὶ νὰ συζητήσουν τὸ ἐγύρωμενον ἀπὸ τοὺς δικηγόρους τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «Ολύμπια» νομικὸν θέμα ἐπὶ τοῦ ἀρθροῦ 13 τοῦ νόμου περὶ προσελκύσεως κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἔξωτεροῦ. «Ἀλλοι δέδοται οὐταὶ ἀπάντησον ἐπὶ αὐτῶν.

Τὰ πραγματικὰ γεγονότα, ὅπως ἔγγυτατα τὰ ἔχοντα, θὰ μᾶς ἀπασχολήσουν μόνον. Αὐτὰ θὰ ἀφήγημεν κατωτέρω, καταλογίζοντες ἐκεῖ ὅπου υφίστανται τὰς εὐθύνας διὰ τὴν θλιβερὰν φυγὴν ἀπὸ τὴν Κυνόλευκον τοῦ νεοτεύκτου ὑπερωκεανοῦ, ὡμὴν ἀποκαλύπτοντες τὴν ἀληθείαν, τὴν τόσον ἀτύχων κακοποιουμένην εἰς τὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ συνηγοροῦ τῶν πλοιοκτητῶν.

Καὶ πρῶτον διὰ τὰς διεξαχθείσας ἀπὸ ἔτους μὲ τὸ Κράτος διαπραγματεύσεις, ὅπως τὸ ὑπὸ ναυπήγησιν τότε τελούν εἰσέστη ὑπερωκεανὸν ὑψώφεται τὴν ἐλληνικὴν σημαῖαν. Πρόματα αἱ προτάσεις τῶν διαδόχων τοῦ Λεωνίδα Γουλανδρῆ, τῶν κρυπτομένων κάτω ἀπὸ τὴν ἀνωνυμίαν τῆς παναμαϊκῆς ἑταῖριας πλοιοκτητῶν, ὑπέρθιμησαν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1953 εἰς τὸ «Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας». Κύριος αἰτίματα: «Ἡ πλήρης φορολογικὴ ἀπάλλαγή, ἡ ἐλευθερία πωλήσεως καὶ ὑποθεκεύσεως τοῦ πλοίου, καθὼς καὶ ἡ ἀδέσμευτος, κατὰ τὴν ἀπόλυτον κρίσιν τῶν πλοιοκτητῶν, ἐκτέλεσις οἰσασθήσοτε γραμμῆς. Τὴν ἀνάληψιν ὠρισμένων ἐντεῦθεν διὰ τὴν Βόρ. Ἀμερικῆς δρομολογίων ἐπιμελῶς ἀπέφυγε νὰ προτείνῃ ἡ ἐκπρωστήρασσα τούς πλοιοκτητὰς κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις «Γενικῆς Ἀτμοπολίας τῆς Ἐλλάδος».

Οφείλουμεν νὰ ὁδολογήσωμεν, ὅτι τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἔκινηθη, ἀμά τη λήψιν τῶν προτάσεων, μὲ ἀπόλυτον τὴν κατανόσην καὶ μὲ κατάδηλον τὴν διάθεσιν τοῦ ταχυτάτου τερματισμοῦ τῶν διαπραγματεύσεων. Ἐντὸς μηνὸς τὸ θέμα συνεζητήθη εἰς τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον. Αἱ εἰσηγήσεις τοῦ αειμνότου Λαμπριανοῦ ἔτυχον τῆς πλήρους ἐγκρίσεως ἀπὸ μέρους τῆς Κυβερνήσεως. Κατ' ἄρχην ὅλα τὰ αἰτήματα τῶν πλοιοκτητῶν, τὰ ἀναγόμενα εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, ἔγιναν ἀπόδεκτά. Απέμεινε τὸ ζήτημα τῆς φορολογικῆς ἀπάλλαγης. «Ο ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν προέβαλε τὰς ἐπιφυλαξίεις του. Ἀνεφέροντο εἰς ζητήματα ἀρχῆς. Εἶχον τότε καταργηθῆ ἀπὸ τὴν Κυβερνήσιν τοῦ Συναγερμοῦ δλαι ἀνεξαιρέτως αἱ ἀπάλλαγαι καὶ δὲν ἦθελον ὁ κ. Παπαγιάννης νὰ δημιουργηστῇ ἐναὶ καὶ πάλιν προηγούμενοι φορολογικῆς ἀσύδοσίας. Τελικῶς ἔγινε δεκτὸν νὰ προταθῇ ἀπὸ τὴν Κυβερνήσιν ἡ ἐπιστροφὴ τοῦ ἡμίσεος τοῦ φόρου, ὑπολογιζόμενον ἐν συνολῷ εἰς 48 χιλ. δολ. ἐπτάριως, ὑπὸ τύπουν ἐπιχορηγησθεῖσαν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ὠρισμένων, δύο ἔστω τὴν τριῶν, δρομολογίων κατ' ἔτος μεταξὺ Ἐλλάδος καὶ Βορ. Ἀμερικῆς μὲ τὸ νεοτεύκτον ὑπερωκεάνιον. «Ἐλαδον γνῶσιν τῶν κυβερνητικῶν ἀπόφεων οἱ πλοιοκτῆται τοῦ «Ολύμπια». Ἡ ἀπάντησί των, ἐκμεταθεστατικά μετά πολλὰς καὶ ἐπιμονῆς ὑποδείξεις καὶ ἐκκλήσεις τοῦ μακαρίτου Λαμπριανοῦ, ὑπῆρξε κατηγορηματική. Εἰς ὑφος ἵταμον, ἐθασαν οὐδὲν δηλώσουν ἐγγράφως πρὸ τὸ «Ὑπουργεῖον, διὰ τοῦ σηματεύσεις τοῦ τόπου μας περικλειόσυνης ὑπερατλαντικῆς γραμμῆς. Αὐτὰ συνέβαινον κατὰ μητὶ Ἀπρίλιον καὶ πρὸ τῆς καθελκύσεως τοῦ σκάφους, εἰς τὸ ποτίον, ἐπάρσοδον, σηματεύσεις, εἶχον δημιουργῆσθαι τὴν ἐντύπωσιν οἱ πλοιοκτῆται, διὰ τὸ δέδιον τῆς Σεπτῆς Βασιλίσσης μας. Ἐν τῷ μεταξὺ δὲν διέλογος ὁ ἔνεος τύπους ἔγειμε πληροφοριῶν περὶ τοῦ νέου ὑπερωκεανοῦ καὶ τῶν δρομολογίων του. Η γραμμὴ τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ ἀπὸ τὴν Βρέμην καὶ τὸ Σαουθάμπτον καθωρίζετο ὡς

τὸ πεδίον τῆς δράσεως του. Τὰ μεσογειακὰ ταξίδια ἀπεκλείοντο εἰς τὰς συχνὰς δηλώσεις τοῦ κ. I. L. Γουλανδρῆ.

Ἐν μέσῳ αὐτῆς τῆς ἀσαφοῦς καταστάσεως καὶ μὲ καταφανῆ τὴν θλίψιν, ὃν μὴ καὶ τὴν ἀγανάκτησιν, ἐπληροφορεῖτο τὸ Πανελλήνιον, ὅτι τὴν 16ην Ἀπριλίου ἐλασθεῖ χώρων ἡ καθέλκυσις τοῦ σκάφους χωρὶς σηματισμὸν καὶ χωρὶς δύο μα. Πρωτοφανὲς ὑπῆρξε τὸ γεγονός αὐτὸς εἰς τὰ χρονικά τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας. «Ἐθασαν ἐλαφρά τὴ σκέψη καὶ χωρὶς βαθύτερα συνασθεσίους τοῦ προσσπόλης που προσπήπτει εἰς ἐσαυτούς, οὐχ χρησιμοποιήσαν προκλητικῶτας οἱ πλοιοκτῆται καὶ ὡς μέσον διαφημίσεως τὴν περιέργων ἀνευ πατρίδος κατάστασιν τοῦ σκάφους του, πάντοις δῆμως κατὰ ὅπο τὸ σῆμα τῆς Γερκή Λαΐν. Καὶ ἐγραφοῦ εἰς τὸ τεύχος τῆς 1ης Μαΐου 1953 τὰ «Ναυτικά Χρονικά»:

«Ἄν αἱ πληροφορίαι μας εἶναι ἀκριβεῖς, οἱ πλοιοκτῆται ἔχουν ὄριστικῶς προσαντολισθή εἰς τὴν ἰδέαν νὰ δημιουργήσουν τὸ ὑπερωκεάνιον εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, μὲ ἀφέτησαν τοὺς Γερμανικούς λιμένας. Θέλουν νὰ ἐγκατείψουν τοὺς μεσογειακούς γραμμῆς, ὅποιας τόσοις πάντοις πέπονται τὰς ἀπεκδύσιας, μὲ μόνον τὸ «Νεά Ελλάς», τοῦ ὄποιος πλέον η αντέρκεια εἶναι καταφανής.

Μία τοιαύτη ἀφασίας βαρεῖσαν βά πεπτέλησις ἀδικίων κατὰ τῆς οἰκονομίας τοῦ τόπου μας καὶ κατάφωρον παραγώριστον ἀνατιρρήστων ύποχρεωσεων τῆς εἰργκρί Λαΐν» πρὸς τὸ «Ἐλληνικὸν ταξιδίους» καὶ πρὸ τούς παρέσχε τῆς προστάτης τῆς Ελλάδας, τὴν δικαιομένην νὰ ἀξιώσῃ ὅπως διὰ τοὺς νέους σκάφους δελτιούς τῆς μὲ τὸ Νεόν Κόρμον, πρὸ τὸν δόπιον τόσα μεσοφέρων πάσι συνέδουν. Δὲν προβάλλεται τὸ αἴτημα τῆς ἐκτέλεσεως τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Νεάς Ύστρης διὰ μόνου τοῦ νέου ὑπερωκεάνιου. Λογικὸν εἶναι νὰ ανατηστοῦν οἱ πλοιοκτῆται τὸν καλούτερα ἐξυπηρετοῦν τῶν κεφαλαίων τους εἰς τὴν δόρεον γραμμῆς, ὅπου η κίνησης εἶναι μεγαλύτερα. Τὰ δύλια ὅμως δρομολέγια πρὸς τὴν Μεσόγειον βά εἶναι ἐπίσης κερδοφόρα, ἀφοῦ καὶ τὸ ζήτημα τῆς προσγεύσεως εἰς τοὺς ιταλικούς λιμένες ἐπελύνεις καὶ ἀκινοποίησης, χάρις εἰς τὸ πρωτοποιητικὸν τὸ πρωτόφερον τοῦ Στρατού Ποπάγου. Δὲν βά πρέπει ἀκόμη νὰ παραγναρίσουν οἱ πλοιοκτῆται καὶ τὴν πραγματικότητα διὰ τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Νεάς Ύστρης. «Ἐάν προσβαίστονται καὶ εἰς τὸ μέλλον διὰ μόνου τοῦ «Νεά Ελλάς» νὰ ἐκτελήσαι η γραμμή, σὺν τῷ χρόνῳ θά χάσῃ η Γερκή Λαΐν» τὴν πελατείαν της. Δὲν εἶναι μικρά. Δεκτόπετερο περίπου λίχιδος ἐπιβάτων μετέφερε τὸ «Νεά Ελλάς» κατὰ τὸ παρόλον ἔτος. «Ἀλλοι τόσους βά πεταρέψαν καὶ ἐφέτος, ίσως δὲ καὶ περισσότερους, αἱ αὐξήσθη, σύποι τούς προετείνειν ὁ Αἰγαγάσουερ, ὁ δριμότερος καὶ τῶν έξ Ελλάδος.

Ακατανόθητος βά θά η ἐπιμονή τῆς Γερκή Λαΐν νὰ διατηρησῃ, χωρὶς τὴν ἐνίσχυσιν καὶ τοῦ νέου ὑπερωκεάνιου, τὴν γραμμὴν Μεσογείου μὲ τὸ τόσον καθοντορμένην, σύνος καὶ παράλιον σκάφος της. «Ἀρκετά τῆς ἀπέδωσεν. Η βαθμίασια ὄντικαταστοσίου τοῦ επιβαλλότασι. Οἱ Ίταλοι καὶ οἱ Αμερικανοί ανταγωνίσται κατήλθοντο πρὸ τούς στίσιον. «Οσον καὶ ον διογενεῖς μας καὶ οι ἐντεῦθεν τοξιδίουν, τὸ Ελληνικόν πλάσιον υποτριπέριζον, βά θέθη ἡμέρα που βά προτιμήσουν τὸ ταχύτερον, τὸ πλέον ἀνετόν ξενὸν ὑπερωκεάνιον. Ισος μιαν ἡμέραν, ἐνώ η πελατεία τοῦ «Νεά Ελλάς» σύν τῷ χρόνῳ βά διαρρέει, νὰ πειριούσῃ καὶ η τῆς δορέον γραμμῆς κίνησης διὰ τὸ «Ἐλληνικὸν υπερωκεάνιον». Πρέπει νὰ ληφθῇ ωπός όφειν τὸ γεγονός ὅτι ἐντὸς τῶν προσεκτῶν τριῶν ἐντὸν τὸ Σουδικὸν «Κούκυνοχολμού», τὸ δεύτερον Νορβηγικὸν τύπου «Οολόφιροφ», τὸ Κανοδικὸν εἰς ὄντικαταστοσίουν τοῦ πρὸ μηνῶν ἀποτροφεύσαντος καὶ ἔνα τὸ Κιούναρ Λαΐν, ὅλα τούς αὐτούς τύπουν μὲ τὸ ίδιον μας υπερωκεάνιον, βά προστεθοῦν εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ, χωρὶς νὰ παραγναρίσεται καὶ οἱ Γερμανικοί παρόγων διὰ τὸ ἀπότελον μέλλον. Τὴν ἴργασίαν τοῦ «Ἐλληνικού» σκάφους βά πειριούσιον σημαντικόν. Ισως τότε η γραμμὴ τῆς Μεσογείου, τῶν ὄποιας πλέον νὰ ἀγνοήσουν οἱ ιδιοκτῆται τῆς «Γερκή Λαΐν», νὰ εἶναι πλέον συμφέρουσα. Θά ἔχῃ δῆμως χαρά. Οἱ Ίταλοι βά κερδίσουν τὴν πελατείαν της. «Ἄλλοι δέσσονται ωπός όφειν τὸ γεγονός οὐδὲν τούς ποτέ πεπάντες εἰς θέσην νὰ πετεύσουμεν εἰς αὐτά τὰ συμφέροντα τῶν τρίτων. Ήταν νὰ πετεύσουμεν μὲ γνώσιν μεγαλυτέρων τὰ συμφέροντα τῶν, ώστε νὰ παρέλκουν ίσως καὶ αἱ ὑποδείξεις τῶν τρίτων. Ειμέβα πάντων υποχρεωμένοι νὰ υπενθύμισουμεν εἰς θέσην μεγαλύτερων τῶν τρίτων. Ειμέβα πάντων η σύγνοια πιθανῶν νὰ ὑπόπηπτεις εἰς αὐτά τὰ συμφέροντα τῶν, ἀλλὰ καὶ γενικάτερον εἰς τὰ συμφέροντα τῆς Ελληνικῆς μας Ναυτιλίας.

Καθ' δόλον τὸ ἀπό τῆς καθελκύσεως μέχρι τῶν δοκιμῶν καὶ τῆς παραδόσεως χρονικὸν διάστημα («Ἀπρίλιος—Οκτώβριος») ουδέν νῦν ἔγενετο εἰς τὰς πυκνὰς διαφημίσεις τοῦ σκάφους εἰς τὸν τόπον τοῦ σκάφους τῆς γραμμῆς Ελλάδος—Βορ. Αμερικῆς. Εδήλωτο κατηγορηματικῶς, διὰ πρωρίζετο διὰ τὴν γραμμὴν Κόντινεντ—Αγγλίας—Βορ. Αμερικῆς. Αἱ κατὰ καιρούς, ἐξ ὅλου, συμφοιλίαι τῶν ἔδωκαν εἰς τὴν προστέπων τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «Ολύμπια» μὲ τοὺς ἀρμόδιους τοῦ Υπουργείου, κατ' οὐδὲν προήγαγον τὴν υπόθεσιν τῆς υπολογισθεών του. Εἰς τὰς ἀπιμόνους τοῦ γράφοντος τὸ παρὸν σημείωμα ἔρωτήσεις ἐπὶ τῶν σκέψεων τῆς πλοιο-

κτητρίας έταιρίας, παρέχετο ή άπάντησις, δι τὰ ύποχρεωθή τελικώς τὸ Κράτος νὰ παράσχῃ καὶ τὴν φορολογικὴν αύσουσιν, χωρὶς καὶ νὰ παρέχεται καμμία συγκεκριμένη ἀνάληψις ύποχρεώσεως περὶ τῶν ἐξ Ἑλλάδος δρουμολογίων τοῦ ὑπερωκεανίου. Μᾶς ἔτονίζετο τούναντίον ὅλων ἰδιαιτέρων, δι τοιαύτης ἀξίας δὲν ημπορεῖ νῦν ἀποδώση παρά ζημίας εἰς τὴν μεσογειακὴν γραμμὴν, ἐν συναγωνισμῷ πρὸς τὰ Ἰταλικὰ καὶ τὰ ἀμερικανικὰ ὑπερωκεανία.

Κατά μήνα Αυγούστου τὸ ζητήμα ἐπανεφέρθη πρὸς συζήτησιν εἰς τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον. Ὁ ἀείμυντος Λαυπτριανῆς ὑπῆρξε καὶ πάλιν ὁ εἰσηγητής, "Εγραφον σχετικῶς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 1ης Σεπτεμβρίου 1953:

«Η Κυβέρνησης διά τού κ. Υπουργού της Νοσηλιάς έδωσε πρό ήμερον την τελευταίαν της απάντησην εις τάς προστασίες τών πολιτικούτων του νέου υπερωκεανού. Πλήν της φορολογικής απάλλαγης όπα τά άλλα αιτήματα γίνονται δεκτά. Σήμερα σήρχεται περιπέτειας την Κυβέρνησην ύπα άσθοδειχη και την πλήρη απάλλαγην. Ειδούχωτον διό την φορολογίαν — υπολογιζόμενην εις 48. νιλ διδούσσανταν ήταν

Εποιητικός της ή δρόμου της — υποβληφερέων εἰς τὸ καὶ υποβληφερέων εἰπόσιος — ἡ Κυδερήστης δέκεται τὸ ἥμισυ οὐτῆς νά πατέρεσθαι εἰς τὴν πλοιοκτητρίαν ἔταιρον ὑπὸ μορφὴν ἐπικρυψηγόντων διὰ τὴν ἑκτέλειον μετὸ τὸ νέον ὑπερωκεάνων ὠρίσμενον ἐπι Πειραιώς πρὸς τὴν Νέαν Ὑόρκην τοξίδιον. Ὁ ἀπομένων δηλαδὴ πρὸς πληρωμὴν φόρος θὰ κυριατεῖται γύρω τῶν 2 χιλ. δολαρίων μηνιαίως.

σταθερότητα των κρατουόντων σήμερον φορολογικών συντελεστών, ή Κυβέρνησης προ-
τείνει την παροχή συμβατικής έγγυσης, όπι η φοροδόγια διε το νεον επικερά-
νιον δεν θα μεταβολή εις τό μέλλον. Και ούτω τὸ ζῆτημα της έγγραφης εις τὸ Ἑλ-
λιγονικὸν υπολογίον τὸ ὑπέρεκανίον ἐντόπιζεται πλέον. Εἰς την καταδολήν ή πή τῆς
φορολογίας τῶν δύο χιλιάδων δολλαρίων, εἰς τὴν ἔκτελον ωρισμένων ἐκ Πειραιώς
δρυμολογίων κοι- εις το μέτρον της ἐμπιστοσύνης, που θα ἔχουν οἱ πλοιοκτήται καὶ οἱ
ἐντόπιοι δοκιμασταὶ, ἔναντι τῶν ἀναλογισμούμενών ἀπό τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος
συμβατικῶν ὑποχρέωσεων.

Και διά μέν το δύο πρώτα ζητήματα, της μικράς φορολογίας και τῶν δρομολογίων, δεν πιστεύουμε νά εύσταθμήσει οιδιόποτε αποφύγεις τῶν κυβερνητικών ἀντιπροσώπων. Θά ήτο, βεβαίως, όρθιοντερον νά απαλλαγή το νεοτευκτονό πέρισσεσιν πάσης φορολογίκης εισφοράς. Τό Κράτος, ἀφού σύδεν ὅλο τοντήνθη ή και δεν ήθελαν να προσφέρει εἰς ἔνισχυσιν τῆς προσπάθειας τους ἀειμνήστοι Λεωνίδης Γουλανδρή διά την ἀπόκτησιν ἀπό την σημαίαν μας τού νεοτευκτονού σκόφους, ρήτην είχε την ὑποχρέωσιν νά δεχθή την ἀπαλλαγήν αὐτήν. Διότι, θώς, ή Κυβερνητής δεν την εξέχηδη είμη μόνον κατό το ήμισυ, δεν ἔπειται, ὅτι θα ἐπρεπε νά ἀγνοηθῇ ἀπό τους πλοιοκτήτας τὸ ἀπαρεγκλιτον καθηκόν των νά γέγρυψον τὸ σκάφος των εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πραγμάτων. Αι δύο περίπου χιλιάδες των δολαρίων, εἰς σόςσαν ἀνέρχεται κατό ταξίδιον φορολογία, ἀποτελοῦν εὐτέλη ὑποθέσιον ἐναντίο κακού τοῦ διοίον προσγειώνεται εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν μὲν τὴν ψυχών εἰτι τῆς νουαράχδοις τοῦ ἐμπατικού μας στόλου του ἀπειδίνου σήματος, τῆς ἀφρικανικῆς ζουγκλᾶς. Ὑπὸ την σιανίδης, ἀλλάς τε, σημαίαν τῆς ὀσυσσοίσα, καποίος φορός θὰ καταδηλώθῃ. Διέν θά είναι σημαντικώς μικρότερος τον 24 χιλ. δολαρίων ἀπότισις.

Τό ζήτημα επίσης τῆς ἑκτελέσεως ὡρισμένων δρομολογίων ἐκ Πειραιῶν ὅρθιότατα έτεινε ὅπε την Κυβερνήσην. Χωρὶς την προπούθεσιν αὐτῶν πρὸς τὶ οἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ὑψωσιν τῆς Κυανολεύκου; Δέν ἀρκεῖ να είναι ο σοφός Ἐλληνικὸν. Τό θύλαιμα ἔδω οὐ χρέεται, καὶ ἔχειται τὸν Τόπον μες καὶ τὰς ὄντας του. 'Αν, ταρπίδια, ὁ δρός αὐτὸς ἀπερρίπτετο ἀπὸ τοὺς πλαισιοτάτους, θά ὄπειραν νό σταματήσῃ· οἱ συζητήσις μὲ αὐτοὺς. Φθόνομεν νό εἶπαμεν, ὅτι τὸ ὑπεράκεινον δέν θά μᾶς χρειούστο, αν δὲν ἀπρόκειτο νό κερδίσῃ η γρυμοί Ἐλλάδος — Βορ., Ἀμερικῆς δὲν ὡρισμένα ἔτσι δρομολόγιο. Δέν θα είναι, ἀλλώς τε, ἐπίτημα τὰ δρομολόγιον, αὐτό, αν ληφθοῦν ὑπὸ φύν αἱ ιδή αἰδοσεῖς της «Νέας Ἐλλάδος» τῆς κυανοτερανίας μέντης εἰς τοχύτην καὶ ὄντις καὶ ἡ νέα ἀργάσια τῆς ἐντένευτη μεταφορᾶς ἐντὸς πριετίας 17 χιλ. 'Ἐλλήνων μεταναστῶν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ ἀρκετῶν πτίσιον χιλιάδων εἰς τὸν Κονδυλαν. Αὐτή καὶ μόνην ἡ κίνησις είναι ἀρκετή νό δικαιολογηγή τὸ ὡρισμένον δρομολόγια, ποὺ ζητεῖ τὴν Κυβερνήσην νό ἑκτελέση τοὺς ὑπέρακεινούς. Καὶ ἔχομεθι εἰς τὸ τρίτον σμεῖον τοὺς οὖλους ζητημάτους, εἰς τὰς πιθανάς ἐπιταύλαζεις τῆς πλαισιοτάτου ἀταρίας καὶ τῶν δανειστῶν της, δύον ἀφόρη τὴν ἐπιτήρησιν τοὺς ὄνταλμαρθυνομένους ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ὑπόχρεωσαν. 'Εξ ὅσων νούματα νό γωνιζέμεν, αἱ ἐπιφύλαξεις αὐταὶ είναι καὶ τὸ σοδαρώτερον κώλυμα την αἰσιού τοῦ ζητήματος ἐπίλυσιν.

‘Η πλοιοκτήτρια, δηλαδή, έταιρία ἐπέμενε εἰς τὸ αἴτημά της περὶ πλήρους φορολογικής ἀπάλλαγῆς καὶ ἀπέκρουε πάσαν συμβατική ὑποχρέωσιν διὰ τὰ ἔξ ‘Ελλάδος δρομολόγια, ἐνώ τὸ Κράτος ἐπανέλαμβανε τὴν πρότασιν του διὰ τὴν παραχώρησιν τοῦ ἡμίσεος τοῦ φόρου ὑπὸ οφερής ἐπιχορηγήσεως καὶ τὴν ἐκτέλεσιν δύο ἐστω δρομολογίων κατ’ οὓς ἀπό την Ν. Υόρκην πρὸς τὴν ‘Ελλάδα.

Είς τό σημείον αύτό ἐτέλουν αἱ διαπραγματεύσεις ὅτε κατάπληκτον καὶ μὲ δικαιολογημένην τὴν πικρίαν πληροφορεῖται τὸ Πανελλήνιον, διτὶ ὁ νέοτευκτὸν ὑπερωκέανιον, ἡ ναυαρχίς τοῦ στόλου μας, ὑψώσει τὴν ἀβεραίην σημαῖαν καὶ ὄνωμασιαν τὸ Ὀλύμπια.

Προσωρινήν ἔχαραστήριζον οἱ ἑδῶν ἐκπρόσωποι τῶν πλοιοκτητῶν τὴν οὐγὴν αὐτὴν ἀπὸ τὴν σημαίαν μας. Ἀνέμενον, ὡς ἐλεγον, ἐκβιάζοντες ἡ τὰ κατάστασιν, τὴν ὑποχώρησιν τῆς Κυβεδονήσεως. Αὔτοὶ δὲν ἐσκέπτονται οὐτέ μὲν δρομολογήσουν τὸ σκάφος εἰς τὴν ἔξι Ἑλλάδος γραμμήν, εὗται καὶ δευθῦντι συμβιβασμούν τινα τῶν ἀξιώσεων των.

Καὶ ἐρχόμεθα εἰς τὸ δεύτερον πλέον στάδιον τῆς ὑποθέσεως, τῆς ὑπερ-

μαίαν σκάφος της ώς άνηκον εις τὴν «Γκρήκ Λάιν». Ἐπρόκειτο πε-
άπρεπούς ἐκμεταλλεύσεως του Ἑλληνικοῦ οἰνόματος.

Καὶ Ιδού ώς ἀπὸ μηχανῆς θεός ἐμφανίζεται εἰς τὸ προσκήνιον τὴν ναυτιλιακής μας δραστηριότητος ὁ ἀείμνηστος Εὐγενίδης. Ἐρχεται την παράστη τὴν λύσιν εἰς μίαν δύσκολην κατάστασιν, νὰ μᾶς διάμοιουδη ση ἐπίδιας διὰ τὸ μέλλον καὶ νὰ ἐνισχύῃ τὴν πρὸς αὐτὸν ἐπιτίστησην τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου. Προτείνει, κατόπιν ὑπόδειξεων τῆς Κερνήσσεως, τὴν ὑψώσαν τῆς Κυανοδελεύκου ἐπὶ τοῦ «Ἀτλαντικοῦ», τοῦ ὑπεριγματικοῦ αὐτοῦ ταχυτάτου ὑπερωκεανίου. Δέχεται νὰ ἀναλάβῃ τη τακτικήν ἐκτέλεσιν τῆς γραμμῆς Νέας Υόρκης, ἐφόσον οἱ πλοιοκτήται τοῦ «Ολύμπια» δὲν θὰ ὑπεχώρουν τελικῶς καὶ δὲν θὰ συνοθισθάνοντο τὰ πρὸς τὴν Πατρίδην ὑποχρέωσεις των. Οὐδεμίαν ἀξιωσιν περὶ φορολογίας ἢ πολλούς προέβατον ὁ Εὐγενίδης. Ἡτίσσατο μόνον τὰ σία πλευραῖς εκτήματα παρείχει τὸ ἄρθρον 13 τοῦ νόμου περὶ προσελκύσεως κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἔξωτερικού.

Σχετικώς με την προτάσεις Εύγενιδη έγραφον την 1η Νοεμβρίου στήλαι αυταί:

«Τὸ κενόν, δηλαδή, ὅπερ καταλέπει εἰς τὴν καθούτῳ ἔθνικῆς ομηρίσιας γραμμής τῆς Νεάς Ὑάρκης ἡ φύγη τοῦ κ. I. Η σουλαδρή ὅπερ τὴν σπηλαιὸν τῆς Πατριδοῦ ποτε, ἔρχεται να καλύψῃ κατὸ τρόπον ἀπόλυτον τοικανοτικῶν ἢ προσφόρων τοῦ Εὐγενίδη. Δεδομένης τῆς εἰδίκευσέως του εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ της καταπληκτικῆς ἐπιτυχίου την ὥποιαν κατήγαγον το σκάφος τῆς «Hopl Lines» εἰς τὴν γραμμήν τοῦ Βού. Ἀτλαντικοῦ (Σ. «N. X.»). Τρίτη εἰς κίνησην ἐπιβατών ἥθεν ἡ ἑταῖρια του κ. Εὐγενίδη, ἀμέσως μετὰ τὴν «Κιούναρ Λάιν» και της «Αγλαΐκην Γραμμήν», πιστεύομεν ότι το «Ατλαντικό» θα καταστῇ τὸ ἀγαπητόν σκάφος τῶν Ἑλλήνων τῆς Ἀμερικῆς, ὅπως καὶ τέρας είναι τὸ μαλλόν προτιμώμενός της γραμμής τοῦ Καναδοῦ ἀπό των Βόρειων Εὐρώπην.

Ο κ. Ευγενίδης έχει πολλά ευρήματα δύον και πρωτότυπα σχέδια διευρύνοντας τη τουριστικής κίνησης πρός την Ελλάδα. Διά της καταλλήλου δημοσιεύσης και της διαδικασίας προπαγανδής πράς τους πολυτέλειες όμογενεις των Ήνωμένων Πολιτειών θα θελήσουν να διεγείρουν τα ιωσταλγικά αισθήματα διά των γενέτερων των ξενιτευμένων Ελλήνων της Αμερικής. Γραφεία τουριστικά προϊστέατα δαπάνων του και συν-

στήση εις τας μεγάλας πόλεις της Αμερικής, τα όποια και βό παρέχουν κάθε πληροφορίαν, κάθε διευκόλυνσιν εις τούς προτιθέμενους να μάς έπισκεψθούν. Αύτη δηλαδή η επιτελική προργασία διά την άνωπυξην τούς τουριστικούς ρεύματος πρός την "Ελλάδα" μάς έδειπεν. "Ο κ. Εγγενίδης βά συμπλήρωσε και τὸ κενὸν αὐτὸν.

"Εξ αντίθετου, ίδοι τὴ γέραφαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» διά τὸ λιθερίον πλέον ἐξ Ολύμπιας εἰς τὸ τεύχος τῆς Ἰης Νοεμβρίου:

«Μετὰ τὸν επλούν ἐπιδείξεως ὅπα τοὺς ὄγγειλους λιμένας, τὸ λιθεριανὸν «Ολύμπιον», πλήρες ἵπατων, ἀπέλευθεν τῶν 20ην Οκτωβρίου ἀπὸ τὸ Σαουδιτικὸν καὶ τὸ Χερβούργον διὸ τὸ πρώτον ταξίδιον τοῦ πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην, μὲ προσγείωσις εἰς τὸ Σούλι τῆς Ἰρλανδίας, τὸ Χάλιφας καὶ τὴν Βοσπόρον. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης κατέπλευσεν τὴν 29ην Οκτωβρίου καὶ ἔτικε τῇ γνωστῇ διά τὰ νεανικά υπέρκακαν διό συριγμῶν των πολλῶν ρυμουλκῶν υπόδοχης.

Δέν ελειφων, βρεβαίως, τά σχόλια τού ἀγγεικού και τού ἀμερικανικού Τύπου διήνε περιέργουν ἐμφάνισην της λιθερινούς σημαίας ἐπὶ τού πλοιού ὄντηκοντος εἰς τή Κήρη Λάιν. Δεδομένου, ὅτι ὀδοί αἱ γραμμαῖ, αἱ ἔξτρηπτοιούντος ὑπέρταταντικήρος τοῦ Νέου Κόσμου συγκοινωνίαν, ἀνήκουν εἰς εθνικὸ ἕκαστης χώρας ἑταρικὰ συγ-
ροτήματα, η ὥσπις τού λιθερινῆς ἐπὶ τού νεοτεύκου ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας
πρεκανιού ἔζειστο τούς προσκελλεμένους κατόν τού πλούν ἐπιδειξίες καθός κο-
εὺς δημοσιογράφους. Διο τούς ξένους δέν ήτο νοητόν τού μία εθνικὴ γραμμή, ἐπονο-
μαζέμενη ἐγκρική Λάιν, ήτο δινατόν νά φέρῃ ἐπὶ ένος ἀνωτάτης τάξεως πλοιού τη
ην σημαίαν τῆς ἀφρικανικῆς ζουγκλᾶς. Το μωσαϊκόν αὐτό τού πλοιοκτησίας, τή
προίας και τού πληρώματος ποικίλα πρακτέλοντα σχόλια. Η γραμμή λέγεται ἐλλή-
νική και ὡρ γραμματικού τού σκάφους ιδιοκτητής "Ἐλλήνειν είναι ἐπίσης. Οι πλοιοκτη-
ρια ἀεταίρια ἐμφανίζεται κατόπιν «κορυφανία ναδιέρως Παναραπάκη. Αιμην ιηδούγε-
ως ή Μονορέδια της Λιβερίας. Αιμην ἀφετηρίας των ταξιδίων του σκαφους ή Βρε-
ταν. Πληρώμα τού καταστρώματος και ἐμέρη τού μηχανστασίου "Ἐλλήνες, πληρώμα
οιηθικῶν Γερμανοί. Ο κ. I. Γουλανδρῆς ἐπέτυχε, πρόγραμμι, μία πρωτότυπην τρί-
πολινή.

"Επερπεν, δώμα, νά προβληθή και κάποια δικαιολογία πρός διασκέδασιν τών θλιπών έντυπωσών, αιτίνες προσκληθησαν εἰς τούς προσκεκλημένους "Άγγλους, με αξέν τών όποιων και ὅ τόσουν συνθέσεις μὲ τὴν ιστορίαν τῆς Πατρίδος μας Νεοζηνὸνδης στρατηγὸς Φρένζερ.

Δεδομένους, ότι μέσω εις το οποίο περιβαλλόν, το τοσού νοματαγες, δεν ήταν αυτόν την λεχθή ή άλλης αφορμή της φυγής από την Κυανόλευκον, ήτις δεν ήταν πάλι παρά η αιτηθείσα και μη παραχωρηθείσα απόλυτους φορολογική άσυνδοσία, παραχθή εις τούς δημοσιογράφους ή άνακριθής πληροφορία, ότι δεν έπετρεψε διθένες Ελληνικός Νόμος την πρόσληψην ή σύνεσην εις τάς βοηθητικάς υπηρεσίας του πλοιού ότι δεν παρασχέθη ή άδεια από μέρους της Ελληνικής Κυβερνήσεως της έγγραφης ή υπόδειξης διά τό δάνειο, που συνέπει το εξώστειρον ή πλαισιοτήτως έταιρών

Καὶ αἱ δύο προβλέψεις διαικαλούσθησαν ἡσαν ἀναληθεῖς. Διότι ἡ Κυθέρηντος ἐδέ
και τοι την αυτολόγουσιν τῶν ἔνεων θαλαπητῶν, μαγείρων καὶ τροφοδότων καὶ
ἡγεραφῶν τῆς ὑπόθηκης. Καὶ οὖν μόνον αὐτῷ. Παρεδέχθη τὸ ιχύσιμον των
λιοτοκτόνων, τοι ξένοι και σχῆ. Ἐλλήνες ὑπάκουοι ἐλέγουν τὴν ιδιοκτησίαν τοῦ σκά-
πεων. Αὐτὰ διώ την ιστοσιάν πλέον.

“Οπωράθητο τὸ νέον ὑπερκαστίον δὲν πρόκειται νὰ ξυπηρετήσῃ τὴν ἐπιπλεόν τοῦ πόλεων πόλεων. Υψηλότερα εἴνε, ὡς φαίνεται, αἱ ἀξιώσεις τοῦ κ. Ι. Γουλανδρίου διὰ τὴν σπουδομέριαν τῆς ἑταῖρας του. Εὐχόμεθα νὰ ἐπιτύχη τὴν φίλοδόκων προσπάθειαν του. Κάποιες, ὅμως, θὰ ἀντιληφθεῖ, διὰ έθυμούς μιας τιμητικής φραγσούσιν, τὴν Ἑλληνικήν, ηπὶς πολλῶν τοῦ ἀπέδειν. Θὰ εἴνε, ὅμως ἄργα. 4 Ἔλλας θὰ ξῆῃ ἐν τῷ μετοχῷ φραγσούση τὴν «Γκρήκ Λάιν» ἐπὶ νέων βάσεων. “Οχι, αντέος, σύμφωνα με τας θελησιες του κ. Γουλανδρίου, οχι με τα δάνκων παλεων εις τα πραξεις της Νέας Ελλάς». Δόξα τω Θεό, ή, ἐφοπλιστικη πετριχειρηματικης δὲν Ελεινην ἀπό τὸν Τόπον μας. “Απόδειξις τὸ πρός την σημαίαν μας προβούδισμεν του κ. Γουλανδρίου.

Καὶ ἐν συνεχείᾳ :
Οἱ πλοιοκτῖται του «Ολύμπιου» ἔσπευσαν διὰ τηλεγραφήματός των πρὸς τὴν Κυ-

Οι πλούτοι της θεοποίησης συνέβασαν στην ανθρωπότητα των πρώτης της αναγέννησης κάθε δημόσιου, μετά τὸν νόμον περὶ προσελκυσθεῶς κεφαλαίων, την ἐπανάστασιν

BRAN & CO., INC.

CHARLES FERRAN & CO. INC.

NEW ORLEANS 13, LA

OFFICE AND WORKS 1110 MAGAZINE STREET, TEL: TULANE 7681

**ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΝ, ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΕΠΙΛΙΚΟΙ ΔΙΑ ΜΗΧΑΝΑΣ ΔΗΣΕΑ & ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΔΟΥΣ**

Ο κ Θεοφάνης Παπαδόπουλος, "Έλλην μηχανολόγος μὲ 30ετῆ πείραν εἰς τὰς ναυτικάς μηχανάς έτσι έποπτεύν καὶ θά διαγειοίζεται τὰς ἐπισκευάς τῶν ἑλληνικῶν πλοίων.

τελὴ θέμα τῶν κυβερνητικῶν ἀπασχολήσεων, καὶ τῶν συζητήσεων τῆς κοινῆς γνώμης. Ἀρκετή ή τότε ὄντως σύχια τῶν τελευταίων μηνῶν. Κανένας δὲν ἦτο δέσμοις, τι, εἴ τε λίγους, ἐπέκποντο νά πράξουν οι ανώνυμοι διοικητοί του σκάφους. Πότε τούτο ἐφέρθη τὸ σεπτέμβριον ονόμα τῆς Βασιλίσσης μας και πότε ἐνεφανίστηκο χωρίς ονόμα και χωρὶς σημαῖαν...

“Η ἀνόησις, δύμας, δύλων τῶν δυναμένων νὰ γνωρίζουν τὰ πράγματα δὲ ένεπικέστο εἰς τὸ ὄν τοῦ νεότευκτον ὑπερώκεανον θὰ ψύχει μόνον τὴν Κυανόλευκον και ποιον ἦτο τὸ σούμα τεῦ. Ἡ ἀκέλεια τῆς γραμμῆς Πειραιώς —Νέας Ύόρας συνεκέντρων τὸ ὄμεσωτερον ἐνδισφέρον. Ἐγενάτο, καὶ πολὺ δικιάσει, ἡ ἀνόησις μὲ ποιὸν σκόφος θὰ ἔξετελεῖ αὐτή. Αν τὸ «Ολύμπιον» ἐξτέρπει τοὺς ὄρχικούς του προσρισμούς, θὰ δίκιον νὰ κατοδικασθῇ ἡ μοναδικὴ Ἑλληνικὴ ὑπερόκεινος γραμμή — ἀπὸ αὐτὴν προῆλθε τὸ «Ολύμπιο» — νὰ διαλέγῃ καὶ ἔως πότε τι παρθηκαν καὶ σαύσχρονοις Νέας Ἑλλάς; Θὰ ἥτο τοῦτο ἐξυπηρετικὸν τῶν γενικότερων συμφεύγοντων τοῦ Τόπου μας;

Τόρα, μετά την σύμβαση τού «Ατλαντικ», αι άνησυχιαι διεσκεδάσθησαν. Ή υγραψή της Βορείου Αμερικής όποτε το κατάλληλο σκοφο. Εις το «Ολύμπιον και τούς ίδιοκτήτας του, με τούς ύψητες δραματισμούς, θά εύχθωμενον καλήν τύχην. Ας μείνει έκει όπου το συμφέροντας του πιστεύεται ότι το καλούν. Τώρα έργαζεται αποδεκτικότατα. Κάποτε, δώμας, — όπι πολὺ ἄργα — οι ίδιοκτηται τοις μετανοήσουν, διότι ἔγκατελειψον την ἐξ Ἐλλάδος γραμμην. Ανεβάστησαν της ήδηκης πλευράς τού ἡητηματος, θα πληροφορθησούν, ότι ή ἔβικοτης του πλοιου ἀμεσωτάνην έχει επιδρασιν εις την καλήν ἐκμεταλλεύσον ἐνὸς ὑπερβοκανίου και μοστον εις την γραμμην της Βορ. Αμερικής. Ή διάκρισις σημαίσιος, θῶσαι και ἀν ειναι σιωπηρά, δὲν παύει νό ύψισταται. Ο ταξιδιώτης του Βορ. Ατλαντικοῦ ἐπιλέγει το σκόφον ἀνάλογης της σημαίσιας, πον φέρει τέστο. Προτιμό την ίδικην τη σημαίαν της γενετείρες, ὅποιαν μετανύστευσεν.

Οι Εργανοί — διά νά έπανθλωμεν εἰς το «Ολύμπια» — ήταν απόκτησουν, όσανσώπε, τα υπέροχανά των, ένω έν τῷ μετοῖ βα πυκνωνωνται καὶ των ἄλλων ἔνικων γραμμων τα δρομοδίοις μὲ νέα σκόφη. Εντὸς τῆς ἐρχομένης πεντασίας έξ νέα υπέροχανα προβλέπεται νὰ προστεθοῦν εἰς τὴν γραμμὴν Ἡνωμένων Πολιτειῶν — Καναδᾶ.

τείνων· Κανονικός.
Τό το «Ολυμπίας» είτε ως Ἑλληνικόν, ὁμόη δὲ περισσότερον ως λιθεριανόν, δύν
εῖαι ἔχη τότε τὴν θέσιν του εἰς τὴν γραμμὴν ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Εὐρώ-
πης. Η ἑκάτη παρουσία του βάσιτελέει ἐκτροπὴν τῶν γενικού κανόνων. Τὸ Ἐθνικὸν
ἔκστασης χώρας ὑπερτεκάνειν βάσι τροπίσσαντα κατὸ κύριον λόγον. Καὶ ὅταν θε
προσφέρωνται αὐτὰ μὲν ὑπερτερηφή δρομολόγια, θά ἡτο ἐκτὸς τῆς πραγματικότη-
τος ἢ ἐπιδιώξεις τῆς ἐκμεταλλεύσεως πλοίους ὑπὸ ἄλλην ζένην προς τὰς χώρας τῆς
Βορείου Εὐρώπης καὶ τῆς Αμερικοῦ σπουδαίων.

Δεσμούς της Ελλάς και της Αρβετίνης υπόστατο.
Αι τόσον, όλως τε, σώματάν εξέχουσίσια μετά τὸν πόλεμον ὄθροι μετακίνησης πληθυσμῶν εἰς Εύρωπην πρὸς τὰς ὑπερποντικὰς χώρας θὰ τείνουν σὺν τῷ χρόνῳ νὰ περιορισθοῦν. Τὸ τουριστικὸν στοιχεῖον θὰ κυριαρχήσῃ εἰς τὰς γραμμὰς τοῦ Βερείου Ἀττακτικοῦ. Τὸ «Ολύμπιον» θὰ ἡτο τὸ ἐνδειγμένον τὴν κινήσιν αὐτῆς πρὸς τὸν Τόφον μας νὰ ἔχεταιρη. Λυπούμεθα διότι οἱ ιδιοκτήται του παρείδοντας τὴν τοσοῦ δι' αὐτοὺς καὶ τὸν Τόφον μας ἐποφελὴ ἐπιδίωσιν. Ακοῦται καὶ οἱ τελευταὶ τῶν προτάσεων πρὸς τὴν Κυβερνήσιν, ὅταν πλέον ἐπέκειτο ὡς ὀνοματικὸν φίνιον μὲ τὸν κ. Εὔγενιδην, δὲν παρείδον τὸ ἐνδόσιον νὰ πιστεύῃ, ότι θὰ διειθετο τὸ «Ολύμπιον» εἰς τὴν Ἑλληνικὴν γραμμὴν. Ο κ. Εὔγενιδης θὰ ὑπέχωρε εὐχαριστῶς ἀν συνειδεῖς τούτο. Σκόπος τοῦ δὲν ἡτο νὰ ὀμφισθῇτη τὴν ἐργασίαν τῆς Ἑγκρή-Λάτινα σύτε τὰν συναγωνισθῆ.

Τώρα, όμως, μετά την σύμβασιν, άλλο σκάφος έναν ήμπορεί να δρομολογηθῇ εἰς την γραμμήν Πειραιώς — Νέας Υόρκης και να τυχεί τών προνοιών του ὄρθρου του νόμου περὶ προσελκύσεως κεφαλαιών. Το «Ολύμπιο» δυνατόν, αν το θελήσουν οι πλοικτήπαι του, να υψωθεί την Κυανόλευκον, βάσει του ὄρθρου της 13. Εις την έξι Έλλαδος, όμως, γραμμήν έναν ήμπορεί να δρομολογηθῇ. Άλλη θα είναι η «Εθνική» Ελληνική Γραμμή και συμβατικον πλεον, με όλας τὰς ὑπέρ αὐτοῦ δυνατός διεύπολυτες, θα είναι τό «Ατλαντικό».

Περὶ τοῦ «Νέα Ἑλλάς» δὲν γίνεται συζήτησις. Αὐτὸν θάττον ἡ βρόδιον θὰ λάβῃ τὴν ἀγούσαν πρὸς τὰ ἔργοτάσσια τῶν διαλύσεων. Ἀρκετά ειργάσθη καὶ ὑπεραρκετά εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας του ἀπέδωσε τὸ καλότυχον σκόφος.

Καὶ ἐδώ κλείει ἡ ὑπόθεσις τῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς. Χάρις εἰς τὸν Εὐγενίδην καὶ τὸ «Ατλαντικό» η ἐπικοινωνία μας με τὴν Βόρ. Αμερικήν καὶ τὸ ἑκατονταμύριον τῶν ἔκει ὁμογενῶν διπτυχαλίσθη.

Τό «έξι άπτινης τετελεόμενον των εκεί συμφενών δισπαθισθήσεων διαμαρτυρίαν του νά χαρακτηρίσῃ τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμβάσεως μὲ τὸ Ἀ' Ατλάντικον» σύνηγορος τῶν ἐπτροσώπων τῶν ἀνώμαλων πλοιοκτήτων, συνετέλεσθη, αὐτὸς ἔξηντληθή καὶ τὸ τελευταῖον δριον ὑπομονῆς ἀπό μέρους τῆς Κυβερνήσεως. Ἡ ἀναδρομὴ αὐτὴ εἰς τὸ πρόσφατον παρεδόθην καὶ ἡ λεπτομερεστέρα ἀφήγησις τῶν διαδραματισθέντων περὶ τὰς προτάσεις καὶ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ὑπερωκεάνιον γραμμὴν ἐκριθῆ ἀναγκαῖα, διότι ἐπάρκως οὕτω πρέπεται ἡ δυνατότης τῆς ἐκτιμήσεως τῶν συνιθκῶν, ὑφ' ἣς ἡ σύμβασις τοῦ «Ἀτλαντίκου» ὑπεγράφη καὶ τῆς κακῆς ἐξ ανθιθέουθεν θελήσεως, τὴν ὅποιαν ἐπέδειξαν οἱ πλοιοκτήται τοῦ «Οὐλύμπιος» διώτας, καθ' ἣν είχον πρήην ὑποχρέωσιν, φέρουσιν ἔδω εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημασίαν καὶ τὴν Ἑλληνικὴν γραμμὴν τὸ ὑπερωκεάνιον αυτό, ὅπερ ἐναυπηγήθη ἀπὸ τὰ κέρδη τοῦ «Νέα Ἐλλάς», ἀπὸ τοὺς ναύλους τῶν ἔθνικῶν μεταφορῶν καὶ τοῦ ὄμογενούς στοιχείου τῆς Ἀμερικῆς.

Ο προβατολόμειος έξ αλλου ἀπό τούς πλοιοκτήτας τού «Ολύμπια» ισχυρισμός περι ξένων ἐπενδεδουμένων εις αὐτὸ κεφαλίσιων, περι ἀγύνωστων αλλοδαπών ιδιοκτήτων τού σκάφους καὶ περι τῆς ἄνγκης προστασίας διὰ τού ἄρθρου 13 ξένων συμφερόντων ἐλέγχεται ἀπό τοὺς καλώς γνωρίζοντας τά πρόσωπα καὶ τά πράγματα, ως παντελῶς ἀνακριθῆταις ανώμυνοι βεδούίνων, τῶν τιτλῶν της Πλανακικῆς πλοιοκτητηρίας ἐσταρίας καλυπτεῖ καὶ δικαιολογεῖ αὐτὸν τῷ περι ξένων κεφαλίσιων ἀγνωστούς.

σμόν. Τὰ γεγονότα, ὅμως, ἄλλως ἔχουν. Αὐτά ἐπιβάλλεται πλέον νὰ τὰ ἀποκαλύψωμεν.

Τὸ «Ολύμπια» ἀνήκει ἐξ διοκλῆρου εἰς τὴν Οἰκογένειαν τοῦ ἀειμνήστου Λεωνίδα Γουλανδρῆ. Ἀνεξαρτήτως τοῦ δᾶσεων, ὅπερ πιθανὸν ἀπό λόγους σκοπιμότητος νὰ συνήφθῃ διά τὴν ναυπηγήσιν τού, αἱ ἀπόδοσεις τῆς «Νέας Ἐλλάδος» ἥσαν ἡ Βασικὴ πηγὴ τῶν κεφαλαίων ποὺ ἔχρειασθησαν. Ἐκείθεν καὶ ἡ δικαία ἀξιώσις τῆς Ἑλληνικῆς Κοινῆς Γνώμης, ὅπως τὸ σκάφος γίνεται Ἑλληνικόν, ἀφοῦ ἀπό τα κέρδη Ἑλληνικού σκάφους ἐναυπηγήθη καὶ ἀπό ἐργασίαν καθαρῶν Ἑλληνικῶν ἐκτήθησαν κατὰ μέγιστον ποσοστὸν τὰ κεφαλαία του. Κάθε ἀντίθετος ἰσχυρισμὸς ἀποτελεῖ διαστροφὴν οἰκτρὰν τῆς ἀληθείας.

Θά χρειασθή νας νάναδράμωμεν είς τό παρελθόν, διά νέ. δικαιολογήσωμεν τ' ἀνωτέρω. Καὶ πρώτον: Χάρις εἰς τὴν συναφθεῖσαν μὲ τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος σύμβασιν ὡς Οἶκος Γουλανδρῆ ἡγόρασεν δίλγον πρό τοῦ δευτέρου πολέμου τὸ «Νέα Ἑλλάς». Τιμὴ κτήσεως γύρω τὸν 105 χιλ. λιρῶν. Κατὰ τὸν πόλεμον ἐμισθώθη ἀπό την Βρετανικὴν Κυβερνήσιν μὲ μηνιαίον μίσθωμα καθαρὸν ὑπὲρ τὰς ἐπτὰ χιλιάδας λίρας. Ἐπὶ ἐπτὰ ὅλα ἐπειδὴ εἰσέπραξαν οἱ πλοιοκτῆται τοῦ τυχηροῦ πραγμάτου σκάφους τὸ ἀνωτέρω ἔνοικον. Εὖθὺς μετὰ τὸν πόλεμον, χάρις εἰς τὰς ἐπιμόνιους ἐνεργείας τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως τὸ «Νέα Ἑλλάς» απηλάγη ἐνώριτερον τοῦ προβλεπομένου χρόνου τῆς μισθώσεως καὶ ἀφοῦ δαπανᾶς της Βρετανικῆς Κυβερνήσεως ὑπέστη ριζικὰς μετατροπὰς εἰς τὸν Γένοβαν, ἐδρομολογήθη ἀπὸ τοῦ 1947 εἰς τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Νέας Υόρκης.

Όλα τὰ ἐκ τοῦ πολέμου εἰς ἔκατοντάδας χιλιάδας λιρῶν ἀνελθόντα κέρδη οὐδὲ κατὰ μίαν πένναν δὲν ἐφορογήθησαν. Ἐπὶ μίαν τώρα ἐπτατεῖαν τὸ μοναδικὸν ἐλληνικὸν ὑπέρωξεάνιον, ἐκμεταλλεύμενον τὴν ἔθνικήν ὑπεραπλατικήν γραμμήν, ἄφθονα ἐπίσης τὰ κέρδη ἀπεκόμισεν καὶ ἀποκυμίζει εἰσέτι. Κατά τους μετριωτέρους ὑπολογισμούς δὲν είναι κατώτερα ἐν συνόλῳ τῶν πέντε ἔως ἔκατον μημερίων δολλαρίων.

Παρά τὰ πολλά του μειονεκτήματα, παρά τὴν Ἑλλειψιν τῶν ὄσων παρέχουν τὰ σύγχρονα ὑπερωκεάνια ἀνέσεων, παρά τὸ γεγονός, ὅτι καὶ βλάβη οὐδεμιώθησαν κατὰ «αιρούς καὶ ἐπὶ πλῷ εἰς τὰς μηχανὰς τοῦ παρθηλίου πλέον σκάφους, τὸ «Νέα Ἐλλάς» ἢτο τὸ Ἑλληνικὸν ὑπερωκεάνιον καὶ ὡς τοιούτων συγκεντρώνε τὴν προτίμησιν τοῦ ὄμογενοῦς στοιχείου καὶ ὅλην τὴν στοργὴν τοῦ Κράτους καὶ τῆς Ἑλληνικῆς Κοινῆς Γνώμης. Ἀποδείξεις τῆς στοργικῆς ὑπέρ αὐτοῦ μεριμνῆς του Κράτους ἔχουμε πολλάς τὰ ἀναφέρωμεν. Ή τελευταία ἡ προσωπικὴ παρέμβασις τοῦ Στρατάρχου Παπαγού παρά τῷ κ. Ντέ Γκρασπερι.

Λέγεται δότι τὸ «Ολυμπίας Εστούχιος περὶ τὰ τέσσαρα ἑκατομμύρια λιρῶν. Τὰ τρία καὶ πλέον τέταρα τοῦ κόστους τῆς ναυπηγήσεως του προέλευσιν ἔχουν ἀσφαλῶς τ.· κέρδη τῆς «Νέας Ἐλλάδος». Αὐτό, ταύλαστον, μᾶς λέγουν οἱ ἀδιάφευστοι ἀριθμοί. «Εκείθεν καὶ ἡ ἀπάραγραπτος ὑποχρέωσις τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ νεοτεύκτου ὑπερωκεανίου γά τα φέρουν δχι μόνον εἰς τὴν σημαῖαν μας, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν γραμμήν, διὰ τὴν ὅποιαν ἀρχικῶν πρωτορίζετο ἀπὸ τὸν μακαρίτην Λεωνίδαν Γουλανδρῆν.

Δεν θά θελήσωμεν νά έκταθώμεν είς κριτικήν τού τρόπου, μὲ τὸν ὄποιον ἡ «Εινική Ατμόπολη τῆς «Ελλάδος» ἔξεμπελαθέψη τὴν ἔνθικην γρυμῆν τῆς Νέας Υόρκης. Πολλὰ τὰ παράπονα καὶ πολλαὶ αἱ ἐπικρίσεις. Τάς ἀποτιωπήνες, διέτι ἀνήκουν πλέον εἰς τὸ παρελθόν. Τὸ «Νέα Ελλάς» θά λάβη ὅσουντα τὴν ἀγούσαν πρὸς τὰ ἔργοστάσια τῆς διαιλύσεος. Οι πλοιοκήται τοῦ «Ατλαντικού», εἶμεθα βέβαιοι, δὲν θὰ ἀκολουθήσουν τὸ κακὸν παραδίγμα.

Καὶ τώρα ἔρχόμεθα εἰς τὸ «Ολύμπια». Θά φανη ἵσως εἰς τοὺς πολλοὺς περιέογος ἢ σπουδῆ, μὲ τὴν ὄποιαν οἱ ἐκπρόσωποι τῶν πλοιοκτήτων ἔρχονται τώρα ἀσύμαινοντες νὰ δεχθούν τὰ ὅσα πρὸ μηνῶν ἀκόμη, προτεινόμενα ἀπό τὸ Κράτος, ἐπιμώνας ἀπέρριπτον. Τινὲς θὰ πι-
τευτεύσουν εἰς τὰς ἀγαθὰς τῶν πλοιοκτήτων διαθέσεις νὰ φέρουν τὸ σκά-
φος τῶν εἰς τὴν Κυανόλευκον. Θά τοὺς ἀπονείμουν ἀκόμη καὶ τὸν ἐπα-
νων. Τινὲς θὰ φθάσουν νὰ ἀποδώσουν πίστιν εἰς τοὺς προβαλλομένους
ἰσχυρισμούς των ἑδὼν ἐκπρόσωπων περὶ κακῆς ἀπό μέρους τῆς Κυβερ-
νήσεως διαχειρίσεως του ζητήματος. «Εφθασαν οἱ περὶ τοὺς πλοιοκτῆ-
τας τοῦ «Ολύμπια» κυκλοὶ νὰ ὄμιλοῦν καὶ περὶ σκανδάλου. Διάφορος
εἶναι ὅμως ἡ πραγματικότης, καὶ αὐτὴν κατωτέρω θὰ ἔκθεσωμεν. Δὲν
θὰ πρέπει νὰ ἐπιτρέψωμεν εἰς τούς ἕκπρωστουντας τὸ «Ολύμπια»
καὶ τοὺς πλοιοκτήτας αὐτού νὰ ἐμφανίζωνται οὔτε ὡς ὕματα τῆς κυ-
βερνητικῆς κακοποιίας, οὔτε καὶ ὡς καλοὶ πατριώται, ποὺ διακαῶς ἐπε-
θύμουν, υηλογούντες ἑδὼ τὸ «Ολύμπια», νὰ ἔνισχύσουν τὴν ναυτιλια-
κῆν μας προσπάθειαν καὶ τὴν οἰκονομικήν του τόπου μας ἀνασυγκρό-
πτησιν. Τὸ «Ολύμπια» θέλει ν·· ἐλθεῖ τώρα ἑδὼ καθυστερήμενον, διότι
αἱ ὑψηπέτεις, ὅσον καὶ ἀφελεῖς ἐπιδιώξεις τῶν ιδιοκτήτων του ἀπεδει-
χθήσαν ἐκ τῶν πραγμάτων ἀνεπίτεκτοι. Δέχονται τώρα νὰ ὑψώσουν τὴν
Κυανόλευκον, δέχονται ὅλους τοὺς ὅρους τῆς Κυβερνήσεως, που ἀπέ-
ρινοις ἔρχουν με πηνῶν διότι τὸ «Ολύμπια» πήνταντες ἀπό τῶν ποώτων

C. M. SALVAGO & C°

**Γενικοί Πράκτορες διὰ τὴν ΑΙΓΥΠΤΟΝ τῆς ἑταιρίας NOMIKOS LINES
RUE CHERIF 25 — ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ**

Telef. 21.264

Cable Address: "SALVASHIP,,

Ο Οἶκος ΣΑΛΒΑΓΟΥ iδρυθεὶς πρὸ 100 ἔτῶν ἐν Αἰγύπτῳ συνέστησε καὶ ναυτιλιακὸν τμῆμα ὅπερ διευθύνεται ἀπὸ τὸν γνωστὸν εἰς τὴν Αἰγυπτίακήν κοινωνίαν κ. Ματθαῖον Μαυριδόγλου.

του δρομολογίων είς τὴν γραμμήν, διὰ τὴν ὅποιαν προωρίζετο, ἐνώ ταύ-
τοχρόνως χάνεται διὰ τὴν «Γκρη Λάιν» καὶ ἡ ἐντεῦθεν πρὸς τὴν Νέαν «Υ-
πέκτην γραμμήν, μετά τὴν ἀνάληψιν τῶν δρομολογίων ἀπό τὸ «Ἀτλαντικό».

Ανωμαλίαι πολλαὶ δύσον καὶ ἀτυχήματα, ὁφειλόμενοι τοῖς τοῦ ἀ-
ξέιδιον τῆς διαχειρίσεως τῶν περὶ τὸ νεδετεκτον ὄκαφος ζητημάτων, ἐκλόνι-
ται τὴν πρὸς τὸ «Οὐλύπια» ἐμπιστούντην τοῦ ταξιδεύοντος διειδούντος κοι-
νοῦ καὶ ἐδύνων υἱώργανον ἐντύπωσεις ήκιστα ἐνθαρρυντικάς διὰ τὸ μέλ-
λον τοῦ ὑπερωκεανού, εἰς μίαν μάλιστα γραμμήν, ὅπου πλωτὰ μεγα-
θρία καὶ κολοσσαῖα ἐταιρικά συγκροτήματα ἀλληλοσυνήγωνται.
Σφάλμα πρωταρχικοῦ ὑπῆρχε, καὶ οἱ στόλοι αὐτὰ ἔστευσαν νά τὸ ἐπισημά-
νον ἀπὸ πολλῶν ήδη μηνῶν, ἡ ἀφέλεις ἐπιδιώκεις τῶν πλοιοκτήτων νά δρο-
μολογήσουν τὸ «Οὐλύπια» εἰς τὴν βορείαν γραμμὴν διὰ τὴν Ν. «Υόρ-
κην. Δὲν ἦν τὸ ἕκει η θεσις, του, «Ἐθνικαῖ», ἐν ὅλῃ τῇ κυριολεξίᾳ,
εἶναι αἱ ἑκτελούμεναι εἰς τὸν Βόρ. Ἀτλαντικὸν γραμμαῖ. Η «Γρκι
Λάτιν» ἐντεῦθεν εἶχε τὴν ἀφετηρίαν τῆς δράσεώς της, μὲ βάσιν τὸ ἐλλη-
νικὸν στοιχεῖον καὶ τὰς ἐλληνικὰς μεταφοράς.

Είμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι ἐξένισε καὶ προεκόλλεσε τὸν λου

την παραγωγή της, η περιφέρεια, στην οποία και προσκαλεσε την λα-
θάνουσαν αντίδρασιν των ενδιαφερομένων δις: την γραμμήν Ν. «Υόρκης
έξιν μεγάλων έταιρών, δχι τόσον ή έμφασις του «Όλυμπια», ή χα-
ρακτηρισθείσα ως «θραυστατόν» έγχειρημα, δύσον δ ύθορυβδης τρόπος,
με τόν όποιον ήθελσαν οι νεαροί ορμαπισταί της «Γκρίκ Λάιν» να
προπαγανδίσουν τά δρομολόγια του νέου των υπερωκεανίου, προαν-
γέλλοντες εύθυνης αμέσως την ναυπηγησιν και δευτέρου σκάφους. «Ε-
φθασαν μέσα εις την κοιτίδα τών υπερταλαντικών γραμμών, την Μεγ.
Βρετανίαν, προκαλούντες και αύτην την «Κιούναρ Λάιν», για περιφέ-
ρουν τὸ «Όλυμπια» ἀνά τοὺς ἄγγιλους λιμένας πρὸς διαφήμισιν. Αὐ-
τὸν οὔτε οἱ Γάλλοι, οὔτε οἱ Καναδινοί, οὔτε οἱ Όλλανδοι δὲν τὸ ἐσκέ-
φθοσαν. Θά τὸ έθεωρον Ἑλλειψιν σεβασμοῦ πρὸς την κρατιάν «Κιού-
ναρ Λάιν» και τὴν μακράν της ιστορίαν. Έκειθεν ίσως ή πρώτη, ή ἔστω
και σιωπηρὰ ἀντίδρασις.

Καὶ ἐρχόμεθα εἰς τὰ ταξίδια τοῦ Ὀλύμπια. Λόγῳ Ἰωσᾶ κακῆς ὄργανώσεως καὶ κακῆς ἐκτιμήσεως τῶν πραγμάτων, αὐτῷ τούτῳ τὸ παρενίκον ταξίδιον του σκάφους ἐνεφάνισεν, δχι μίαν, ἀλλὰ πολλὰς ἀρχέμιστας. Ἐξεδόθησαν εἰσιτήρια ὑπεράριθμα καὶ ὑπερχερώθησαν οἱ πλοιοκτήται ὡρισμένους Ἰρλανδούς ἐπιβάτας γὰ τοὺς μεταφέρουν ἀεροπορικῶς. Ο συνωστισμὸς ἐπὶ του σκάφους ἐδημιούργησε τὴν δυσφορίαν τῶν ἐπιβαίνοντων, μία δὲ βλάστησε εἰς τὸ μαγειρεῖον κατέστησεν ἀδύνατον τὴν ἐπαρκῆ παρασκευὴν φαγητῶν.

Κατὰ τὴν ἀποβίβασιν τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὴν Νέαν Ὑόρκην ἐπῆλθε πολύωρος καθυστέρησις, διότι αἱ ταινίαι τῆς ἐκφορτώσεως τῶν ἀποσκευῶν δὲν προσηρμόλογτα εἰς τὰ στόμια τῶν κυτῶν τοῦ πλοίου. Αὐταὶ δλαι ἀνώμαλοις αἱ γεγράφουσαν εἰς τὸν ἀμερικανικὸν τύπον. Εὐνότος η προκληθεῖσα δυσμενής ἐντύπωσις.

Ἐχουμεν δύμας καὶ τὰ χειρότερα ἐν συνεχείᾳ, ώστε κάποια κατάρα—

οῦ Πανελληνίου μήπως;—ήκολούθε: τὸ σκάφος εἰς τὰ ταξιδία του.
Βλάβη τοῦ πηδαλίου ἦ καὶ κακός χειρισμός ἀπό γεφύρας, προεκάλε-

την προσάραξην του σκάφους πρό του Σαουδάμπτον, ένων πλήρες έτιβαν διά το ταξίδιον των Χριστούγεννων άπειπλε διά Νέαυ Υόρκης. Έχρειάσθη γάρ δεδιανεισθή τό πλοϊον πρὸς ἐπιτεώρησιν. Οι ἐπισαίνοντες αὐτοῦ υπερχεώθησαν νὰ ἑρτάσουν τὰ Χριστούγεννα ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ἐν τῷ μεταξὺ ἡκυρώθησαν τὰ συμβόλαια διά τους περιηγητούς πλόας του σκάφους εἰς τὴν Καραϊβικὴν Θάλασσαν.

Τρίτον ἀτύχημα, τὸ καὶ σοδαρώτερον, συνέβη μὲτ' ὀλίγον χρόνον ἱ ταξίδιον περιηγητικὸν ἐν Ν. Υόρκῃς. Ἔπειτα βλάβην ὡρίεις τῶν ἀμοστροβιλῶν τοῦ σκάφους καὶ ὑπερχεώθη νὰ ἐπιστρέψῃ, χωρὶς νὰ ἐκπέμψῃ διά την πόλην της Ν. Υόρκης.

ελέση τὸ δρομοδόγιον του. Μία ἀκόμη δευτέρᾳ ἐξδρομῇ, καὶ μάλιστα ἡ πλανθρωπίκον σκοπόν, ὅχι δύμας ἐλληνικοῦ, διὰ τὴν ὅποιαν είχον ιπταχθῆ καὶ τὰ εἰσιτήρια, ἡκυρώθη. Καὶ ἐνῷ τὸ σκάφος μὲν ὑπερδιάσιος ἐπιβάτας ἐφαίνετο· ινά· ήτο ἔτοιμον πλέον πρὸς ἀπότολουν ἘΝ. Υόρκης, ἡ βλάδη δὲν ἐπεκούσαθή καὶ οἱ ἐπιβάται ὑπέστησαν πάλιν τὴν περιπέτειαν νὰ παραμείνουν ἐπ' αὐτοῦ, μέχρις ὅτου μετά διήμερον ἦτη ἡ ἐπισκεψύ.

Καὶ τέλος, παράπονα πολλὰ διετυπώθησαν διὰ τὸ ἔκ Γερμανῶν πλήρωμα, διὰ τὴν κακήν συμπεριφοράν του, μέχρι τοῦ σημείου ὃστε ύπερωθῆσαν οἱ πλοιοκτῆται νὰ ζητήσουν ἀπό τοὺς «Ἐλλήνας φαλαμπόλους τοῦ «Νέα Ἐλλάς» νὰ ἀπαλάδουν ὑπηρεσίαν ἐπὶ τοῦ «Ολυμπία». ανεῖ, πρὸς τιμὴν των, δὲν ἔδειχθη. Μὲ αὐτὸν τὸν ἀταξικὸν ρυθμὸν ἔξελθοθῆσαν τὰ πρώτα ὅλιγα δρομολόγια τοῦ νεοτεύκτου «Ολυμπία». Σὲ συνεχείᾳ ύπερεκάθη νὰ παραμεινῇ ἐπὶ μακρὸν εἰς τὴν δεξαμενὴν οὐ Μπρέμεν πρὸς ἐπισκευήν.

Θά δησαν σώμας ἐνδιαφέρουσαι καὶ αἱ ἐντυπώσεις τῶν Ἑλλήνων τῆς Αμερικῆς διὰ τὸ νεότευκτον σκάφος τῆς «Γκρήκ Λάιν». Κατάπληκτοι πτηροφορήθησαν καὶ αὐτοὶ τὴν ψυχὴν του ἀπό τὴν Κυανόλευκον καὶ ἡγαμμήν εἶς Ἐλλάδος. Εἰναι χαρακτηριστική ἡ ἀρνητική τῶν ἐπι-
ατῶν τῆς «Νέας Ἐλλάδος», διατὰ συντηρήθη πρὸ τῆς Νέας Ύστρης μὲ
οἱ «Ολύμπια», γὰρ ὑπογράψουν τὸ χαιρετιστήριον τηλεγράφημα πρὸς
τὸ νεότευκτον σκάφος. «Ολα αὐτὰ τὰ στυχῆματα, αἱ ἀνωμαλίαι, αἱ προ-
ληθεῖσαι ἀντιδράσεις καὶ η ὄφειλομένη ισως εἰς ἐπαγγελματικὴν ἀνε-
άρκειαν κακὴ ἐκτίμησις τῶν πραγμάτων τῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Α-
λαντικοῦ ἀπό τοὺς διαχειριστὰς τοῦ «Ολύμπια», κατέληξαν εἰς τὴν δη-
ιουργίαν σημαντικοῦ διὰ τὸ μέλλον τοῦ πλοίου προβλήματος. Η ἑκμε-
λλευσις τοῦ εἰς τὴν βορείαν γραμμὴν καθίστατο δύσκολος, ἐνῷ καὶ ἡ
χρηστοποίησίς τῆς «Νέας Ἐλλάδος» ἐπέκειτο.

«Ολυμπιακοί Θεωρούν δώματα, ὅπως θρασύτατα διανήγορός των εἰς τὴν δημοσιεύθεισαν διαμαρτυρίαν τονίζει, ὅτι τὸ νὰ φέρουν, χωρὶς τὰς ἐγγυήσεις τοῦ ἀρθρου 13 εἰς τὴν Ἑλληνικὴν καὶ μεταξὺ τῶν αὐτοῖς τοῦ πάντας μήποτε τὸ *Νέα Ἑλλάς* ἡ ἀπεθανόσιαν ἀνενοχῆς τεράστια κέρδη, ἐκμεταλλεύντες δοσον κανεὶς ἄλλος ἐφοπλιστής τὸ ἑλληνικὸν δῶμα καὶ τὴν Ἑλληνικὴν Πατρίδα; Αὐτὴ καὶ μόνη ἡ φράσις τῶν ἐκπροσώπων τῶν πλοϊκτητῶν τοῦ «Ολυμπίου» παρέχει ἑταρκές τὸ μέτρον τῆς νοοτροπίας καὶ τῶν ὑπέρ τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας σκένευσθαι τῶν. Αὐτὴ καὶ μόνη ἡ φράσις μᾶς ἐπιτρέπει νῦν ζητήσωμεν τὴν περιφρόνευσιν εἰς τὰς διαμαρτυρίας τῶν καὶ τὴν πλήρη σύνθησιν πάνθηπον, που ἐνθυμούνται καὶ ἐπανέρχονται εἰς τὴν *Ἑλλάδα* μόνον δταν ἔχουν νὰ πάρουν—ποτὲ νὰ δώσουν—κατά ἀπό αὐτῆν.

Και διὰ νὰ τελειώνωμεν: Λέγει εἰς τὴν ἀνακοίνωσιν του ὁ δικιγόρος τῶν ἐκπροσωπούντων τοὺς πλοιοκτήτας τοῦ «Ολύμπια», ὅτι τὸ Κράτος αὐδεῖαν συμβατικὴν ὑποχρέωσιν του ἀθετεῖ, ἃν παραχωρήσῃ εἰς τὸ «Ολύμπια» τὰς προνομοὺς τοῦ ἀρρών 13, διὰ νὰ ἔλθῃ τούτῳ ἐδῶ ἐν συναγωνισμῷ πάρα τὸ συμβατικὸν πλῆρον.

Ανέφερτή τως της νομικής έρευνής του τιθεμένου Κήπηματος, ότι πρέπει τοσούς οι διαιμαρτυρόμενοι, δύον και οι τυχόν αγνοούστες τά πράγματα, νά λάδουν υπ' όψιν των τάξ συνθήκας, ώφ' ας συνήθη δη σύμβασις του «Ατλάντικ», δύον και τάξ σκέψεις του αίμεντου Εύγενιδη, αίτινες και πήγαγον εἰς την διατίτασίν των ἑκατέρωθεν—μεταξύ Κράτους και Χώμ Λάινες—ύποχρεώσεων. Ο Εύγενίδης μὲ τὴν μεγίστην αὐτοῦ πειραι και τὴν διοριακότητά του διείδετε σαφῶς τὴν λίαν προσεχῆ ἀπότυχιαν τῶν νεαρῶν πλοϊκτητῶν του «Ολύμπια» εἰς τὰ φιλόδοξα σχέδιά των νά συναγανισθούν τὰ περάστια ἑταιρικά συγκρότηματα τῶν ἐκ Βορ. Εύροτης ύπερωκεανίων γραμμῶν και νά παγιώσουν τὰ δρυμολόγια τοῦ σκάφους τῶν ἐκ τῶν λιμένων του Κόντινεντ κατῆς Ἀγγλίας. Δέν ἀπεκλείετο, συνεπώς, και ἡ μετά τὴν ἀπότυχιαν ἐπιδιώξεις της «Γκρήκ Λάιν» νά περισώσῃ τούλαχιστον τὴν ἔξι Ἐλλάδος γραμμήν, ἐνώ ὁ Εύγενίδης διὰ ἀνέλιμβανε τὴν αυμβατικήν ύποχρέωσιν τῆς ἐπι δεκαστίου ἐκτελέσεως τῶν δρυμολόγων· Πειραιώς διά Νέας Υόρκην. Πρὸς ἐκπλήρωσιν τῆς διαρειας αὐτῆς ύποχρεώσεως του, πήγασε και τὸ «Ομηρικός», μὲ δαπάνην ὄκτω διλῶν ἑκατομμυρίων δολαρίων. Τι, συνεπώς, τὸ λογικώτερον δι' ἔνα συνετὸν ἐπιχειρηματίαν, παρὰ νά ζητήσῃ, ἀν μή τι ἄλλο, τὴν κατοχύρωσιν τοῦ «Ατλάντικ» ἀπό τὸν συναγανισμὸν ἐνός ἀλλού ἐλληνικοῦ ύπερωκεανίου, ίσοτιμου ἢ καὶ ανωτέρου τοῦ ἴδικον του; Καὶ τι ἐπίστησε διά τὸ Κράτος ὃδοτερον διά τοῦ ἀσκησιν μιάς ὕγιους ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, παρὰ νά δεχθῇ τὸ λογικὸν αὐτὸν αἴτημα, ἀφοῦ δι' αὐτοῦ κατηφάλιζε τὴν ἀπρόσκοπτον ἐκτέλεσιν τῆς ύπερωκεανίους γραμμῆς, διταν ἡ «Γκρήκ Λάιν» τὴν ἐγκατέλειπε, μὲν ἀχαρακτηρίστον περιφρόνησιν πρὸς ἀπάραγράπτους ύποχρέωσεις; Δέν θὰ πρέπει νά παροράται τὸ γεγονός, ὅτι ἡ γραμμὴ «Ἐλλάδος—Ν. Υόρκης εἶναι ἐνθωσελούς καθαυτὸ χαρακτῆρος και ἡ προστασία πολιού του πην ἐτέλειε, διταν τοῦτο πληροὶ διλας τὰς συγκοινωνίας ανάγκας και ἀπάτησεις, εἶναι ἐπιβεβαλμένην

Καὶ τὸ συμπέρασμα ὅλων τῶν ἀνωτέρω:

1. Οι πλοιοκτήται του «Ολύμπια», οι διάδοχοι του Λεωνίδα Γουλανδρή, είχον ρητήν την υπόχρεωσιν νόφερουν προθυμίας τὸ σκάφος των ιτην Ἑλληνικήν γραμμήν, χωρὶς ἀδόμη καὶ τὰς προνομίας τους ἀρθροῦνται, διότι τὰ κεφάλαια προθύμων ἀπό τὰ κέρδη του «Νέα Ἐλλάς» καὶ τὸ τους ναύλους τῆς ἀκραψιῶς Ἑλληνικῆς ἐσγασίας. Δὲν είχον την πηγήν των ἀπό τὸ ἑξωτερικὸν, οὐτε τούλαχιστον ἀπό τους ναύλους ξένων μεταφορών.

2. Ανακριβώς προβάλλονται οι ισχυρίσμοι διὰ τὴν ἀποτυχίαν τῶν αιτηγματεύσεων μὲ τὴν Κυβερνήσιν. Τὴν διακοπὴν αὐτῶν οἱ πλοιοιστές τοῦ «Οὐλύμπια» τὴν προεκάλεσαν, διότι ποτὲ δὲ εἶχον τὴν διάσειν ἢ φέρουν εἰς τὴν ἐντύθεν γραμμήν τὸ νεότευκτον σκάφος τῶν. Τὰ ποσοχήματα ηθελοῦ ἀπλῶς τὰ τηρήσουν, διότι κατὰ βάθος συνηθάστο τὸν· ήθικά τὰς υποχρεώσεις καὶ διότι ηθελον νὰ διατηρησουν εδώ ὁ καθεστὼς του «Νέα Ελλάς».

3. Τώρα, αφού σι αφελεῖς ἐπιδιώχεις των οἰκτρῶν ἀπέτυχον καὶ ἀφοῦ στόχησαν ἀνίκανον· νὰ πραγματοποιήσουν τοὺς ὄφαματισμούς των εἰς γραμμὴν τῆς Βορείου Εὐρώπης, ἔρχονται μὲ περισσόν, μᾶλιστα, ραυτήτα, νὰ ζητήσουν ἀπὸ τὸ Κράτος τὰ περιφόρση τὰς συμβατί-
άς του ὑποχρεώσεις, νὰ καταστρέψουν διτὶ εἰς μιαν δύσκολην στιγμὴν
τὴν ὑπερπλαντικὴν, μας γραμμὴν ἐπέτυχε, χάρις εἰς τὸν Εὔγενιδην,
νὰ ἀντέμειντο τοὺς περιφέροντας τὰς τόσας καὶ τόσας πρὸς
ην Πατρίδα ἀπαρεγκλίτους ὑποχρεώσεις των.

Ο Στρατάρχης Παπάγος, είς αὐτὸν πού ἐπίστευσεν ὁ Εύγενίδης καὶ πανήλθεν εἰς τὸν τόπον του, είναι πολὺ μεγάλος διὰ νὰ διαπράξῃ ἔνα οιουστό σφάλμα. Ζιὰ νὰ τραυματίσῃ αὐτὸς τὴν κρατικὴν πίστιν.

Αυτή είναι η ώμη ἀλθεία διά τὴν ὑπέρωσκάνιον γραμμήν. Ἐπρεπε ἀπότε ν.· λεχθῆ. Λυπτόμενος, διότι ἐπιτελούντες καθήκοντας, περιερώθημεν νά υπενυμίσωμεν πρόσφατα γεγονότα, τά δοτοῦ κάθε υμέρου, είχον απλοϊκτή ταύλασίστουν τού Ὀλυμπίων νά τὰ ἄστρα, διά της εἰρηπούσιν στάσεών των νά ληπτοῦντο.

ΔΗΜ Ν ΚΟΤΤΑΚΗΣ

Τολευταίκη Αιγαίνυντς: HELLENICs Port-Said & Suez

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY
ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθεύται Έλληνικών και Τροφίμων Έλληνικών, Αγγλικών, Αμερικανικών Παναμαϊκών και Σκανδιναβικών πλοιών, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ «INTRASIT»

Κεντρικὸν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ | 'Υποκατάστημα:

РАФЕИА: Toy. Kib. 78, Rue Tanta, 1

ΣΟΥΕΣ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΦΙΚ)

PO BOX: Ismail Street No 39, Tel: 2585 RACHED STREET, NEGIEM Bld,
Tax: Kd 48, Tel: 118, Oğuzlu: 28

Επίκληση στην Εθνική Συνέλευση | Ημέρα: 20/03/2023 | Βαθμός: 45 | Ηλεκτρονικό Οίκου: 119

ΕΙΣ ENANTION ΟΛΩΝ

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΩΝΑΣΗ - ΣΑΟΥΔΙΚΗΣ ΑΡΑΒΙΑΣ

ΠΑΡΑΒΛΑΠΤΕΤΑΙ ΚΑΙ Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

Θύελλαν διαμαρτυριών προεκάλεσεν είς τε τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Ἀμερικήν ἡ συναφθείσα συμφωνία Ὀνάση—Σαουδικῆς Ἀραβίας διὰ τὴν προνομιακήν μεταρρόπων πετρελαίων. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν αἱ δηλώσεις τῶν ἀρμόδιωτέρων παραγόντων, ἡ συζητησία εἰς τὴν Βουλὴν τὸν Κοινοτήτων καὶ τὰ σχόλια τοῦ Τύπου εἶναι χαρακτηριστικά τῆς προκληθείσης ἀνύσυχίας, ἀλλὰ καὶ ὥσκετα δηλωτικά τῶν ἐνεργειῶν, εἰς ἃς ἀσφαλῶς θὰ προέλθουν αἱ ἔταιρις πετρελαίων καὶ οἱ ἐνδιαφέρομενοι ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν κατοχύρωσιν τῶν ἀπειλουμένων συμφερόντων τῶν.

Κατὰ τὰς κρατούσας εἰς τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Ν. Ὑόρκην ἀπόφεις, δὲν ἀποκλείεται νὰ ἀποδειχθῇ εἰς τὸ τέλος ὅτι Καθημείαν νίκην κατηγορεῖ ὁ κ. Ὀνάσης διὰ τῆς κλεισθείσης συμφωνίας. Ναὶ μὲν ἔξησφάλισε τὴν παραδοσὴν καὶ τὴν ὀποπλωμὴν τῶν πολλῶν ὑπὸ παραγγελίαιν εἰς τὴν Γερμανίαν δεσμευεντοπλοίον του διὰ τῆς παραχωρήσεως αὐτῶν εἰς τὴν συνιστώμενήν ἀραβικήν ἔταιρίσιν—θὰ ἔχειαίστεο ὁ κ. Ὀνάσης ἐπειρόπιον ἀκάτομούριον λιρῶν διὰ τὴν ἀκύρωσιν τῶν σχετικῶν συμβολαίων—ναὶ μὲν θὰ καρπούται τὰς προμηθείας ἀπὸ τὴν δισκηρίσιν τῶν ἀραβικῶν πολιοί, δὲν εἶναι ὅμως ἀπίθανον νὰ ἀντιμετωπίσῃ εἰς τὸ μέλλον τὴν ἔχθροτα τῶν μεγάλων ἔταιριῶν πετρελαίων, αἵτινες καὶ ναυλώνουν τὰ πλοῖα ὅλων τῶν ἰδιωτῶν ἐφοπλιστῶν.

“Οταν αὔριον τὰ ἡδη χρονοναυλωμένα σκάφη τοῦ κ. Ὀνάση τερματίσονται τὰς ναυλώσεις των, θὰ δυσκολευθῶν ἴσως νὰ ἐπανεύρουν τὴν ἀπασχόλησίν των, ἀλλὰ εἴταιρις θελήσουν νὰ τὰ ἀποκλείσουν. Πράγματι, ὁ κ. Ὀνάσης, δοτὶς πολλὰ ἐκέρδισεν ἐκ τῆς μέχρι τούδε συνεργασίας του μὲ τὰς ἔταιρις καὶ ναυλώνουν τὰ πλοῖα ὅλων τῶν ἰδιωτῶν πετρελαίων, καὶ δοτὶς θα πρέπει νὰ ἔξαρτα αὐτήν ταῦτη τὴν ὑπόστασιν τῶν ναυτιλιοκῶν ἐπίχειρησέων του ἀπὸ τὴν ἐλευθέρων, τὴν ἀνευδοκίαν διενέργειαν τῶν διειδῶν μεταφορῶν, μὲ δύο μέτρα καὶ σταδιοῦ ἡθέληση νὰ κρίνῃ καὶ νὰ κατευθύνῃ τὰς τόσους ἀνησυχίους ἐπιχειρηματικάς του βλέψεις.

Συνεβλήθη ἀφ' ἔνος μὲ τὴν Σαουδικήν Ἀραβίαν, διηγείρε τὸ ἐνδιαφέρον αὐτῆς διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν πετρελαίων τῆς, ὑπέδειξε τὴν διάκρισιν τῆς ιδίας τῆς σημαίας καὶ φέρει ἔνα λαὸν ἀναύτων νομάδων εἰς τὴν θάλασσαν, ἐνώ ἔξι ἀντιθέτου τὰ συμφέροντα του, τὰ ἀμεσώτερα, τὰ πλέον οὐσιώδη, κείνται παρὰ τὸ πλεύρον τῶν Ἐταιριῶν πετρελαίων καὶ στηρίζονται, κυρίως, εἰς τὸ καθεστώς τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσών, τῆς ἀποτροπῆς κάθε προστατευτισμοῦ εἰς τὸ διεθνὲς μεταφορικὸν ἐμπόριον.

Θὸ πρέπει γὰρ σημειωθῆ, ὅτι αἱ ἔταιρις πετρελαίων αἱ ἐκμεταλλεύμεναι τὰς πετρελαιοπηγὰς τῶν χωρῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, ἔχουν κάθε λόγον νὰ κρατήσουν ἀπόλυτον τὴν πρωτοθυρίαν εἰς τὰ τῆς ἐμπορίας καὶ τῆς ἐπεξεργασίας τῶν πετρελαίων. Ἡ ὑπόθεσις τοῦ Ἀμπαντάν ἐστοίχειν εἰς αὐτὰς πολλά, ὥστε νὰ θέλουν οἱ Ἀμερικανοὶ καὶ οἱ Ἀγγλοὶ νὰ ἀποφύγουν κάθε ἀνάμιξιν τῶν ἀραβικῶν χωρῶν εἰς τὰ τῆς ἐκμεταλλεύμενων τῶν πετρελαιοπηγῶν. Ὁ αἱ σημερόν η Σαουδική Ἀραβία θὰ ζητήσῃ τὴν προνομιακήν ἀπασχόλησην τῶν πλοίων τῆς, διατὶ αὔριον νὰ μὴ ἀξιώσῃ τὴν συμμετοχήν τῆς καὶ εἰς τὰ λοιπὰ στάδια τῆς ἐπεξεργασίας καὶ τῆς διανομῆς τῶν πετρελαιοειδῶν; Πράγματα, δηλαδή, δημιουργεῖ ἡ συμβασίς Ὀνάση διὰ τὰς ἔταιρις πετρελαίων καὶ φυσικὸν εἶναι αὐταὶ καὶ τὰ κράτη εἰς ἃς ἀνήκουν γὰρ ἀνησυχοῦν ἀπὸ τὴν οὕτω ἐκδηλουμένην πολυπράγμονα· δραστηριότητα τοῦ Ἐλληνος ἐφοπλιστῶν.

Δὲν ἀπέμενενοι ὅμως ἀλλώντον καὶ τὸ ἐλληνικὸν ὄνομα ἀπὸ τὴν νεανικὴν ἐπιχειρηματικὴν πρωτοθυρίαν τοῦ κ. Ὀνάση. Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι φέρει οὗτος τὴν ὑπηκοότητα τῆς Ἀργεντινῆς, δὲν παύει νὰ είναι ὁ Ἐλλην τὴν καταγωγὴν ἐφοπλιστής. Ως τοιούτους ἀναφέρεται μεταξὺ τῶν ξένων κυκλων καὶ πρός τὸν Ἐλληνα ἐφοπλιστήν, τὸν ὑπονομεύοντα ἡδη τὰ συμφέροντα τῶν ἔταιριων πετρελαίου, τὸν εἰσάγοντα καινὴν δημιουργίαν εἰς τὰς καθυστερημένας εἰσεπὶ χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, ὑπόπτως ἀποβλέποντας οἱ ἐνδιαφέροντες ξένοι, οἱ τὰ πανίσχυρα οικονομικά συγκροτήματα τῆς πετρελαιοιμογναίας ἀποτελούντες.

“Οπως μᾶς γράφουν ἀπὸ τὸ Λονδίνον, ἡδη ὁ δυσμενὸς ἀντίκτυπος ἀπὸ τὴν συμφωνίαν Ὀνάση εἰς τὰς σχέσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας μὲ τὰς ἔταιρις πετρελαίων καθίσταται αἰσθητός. Μὲ κάποιαν δυσπτίσιαν, ἥτις δὲν ὑπῆρχε προηγουμένως, προσβλέπειν εἰς τὴν ἐπελθούσαν διόγκωσην τῆς εἰς χειράς τῶν Ἐλλήνων χωρητικότητος τάνκερς καὶ ὑποδεικνύουν τὰς παραστατικές εἰλικρινῶν συνεργασίας τοὺς Νορδηγοὺς ἐφοπλιστάς. Θὰ ἔχῃ Βεβαίως καὶ συνέχειαν ἀκόμη ἡ ὑπόθεσις Ὀνάση. Εὐχόμεθα νὰ είναι οὐσιὴ ἡ ἔξελιξίς τῆς, χάσιν τοιλάχιστον τοῦ ἐλληνικοῦ δύναμος καὶ τῶν πραγματικῶν της Ναυτιλίας μας συμφερόντων, τὰ ὄποια σοθιώδες διακυβεύονται ἀν τὸ κύμα τοῦ προστατευτισμοῦ προσλάβη ἔκτασιν εύρυτέρων. Τὴν στιγμὴν πάντως αὐτὴν, Ἀγγλοι, Ἀμερικανοί, Ολλανδοί, Νορβηγοί, αὐτὴ ἡ Βουλὴ τῶν Κοινοτήτων καὶ τὸ Σταίτ Ντηπάρτμεντ, ὅλοι στρέφονται ἐναντίον τῆς συμφωνίας Ὀνάση. Ποτὲ κανεὶς Ἐλλήν δὲν ἀντιμετωπίσω τόσουν ισχυράν καὶ ὠργανωμένην ἀντίδρασιν. Σημασίαν—κατὰ τίνας—ἔχει τὸ ἐπιχειρηματικὸν θάρρος τοῦ κ. Ὀνάση, ἀνεξαρτήτως ἀν τελικῶν χάσην

ἡ κερδίση τὴν ὑπόθεσιν του. Ἐν τελικῇ ἀναλύσει, ἡ συμφωνία Ὀνάση στρέφεται κατὰ τὰς συμφερόντων τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Παραθέτουμεν ἐν συνεχείᾳ τὰς σημειωθείσας κατὰ τὴς συμφωνίας Ὀνάση ἀντιδράσεις καὶ τὰ ἐπ’ αὐτῆς σχόλια τοῦ ξένου τύπου. Είναι ἀρκετά ἐνδιαφέροντα.

Οὕτω εἰς τὸ Λονδίνον ὁ Πρόεδρος τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου κ. Ντένχολμ εἰς συνέπειαν του πρὸς τοὺς δημοσιογράφους ἔχαρακτήριστε τὴν σύμβασιν Ὀνάση, ἥτις παραχωρεῖ ὡρισμένην προτεραιότητα φορτώσεως τῶν πετρελαίων τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας εἰς τὰ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς δεξαμενόπλοιος, ὡς «τὸ πλέον κατάφωρον παράδειγμα διακρίσεως σημαίας». Ὁ κ. Ντένχολμ ἐπέψευ τὴν προσοχὴν τῆς βρετανικῆς κυβερνήσεως καὶ τῶν ἀμέσως ἐνδιαφερομένων λοιπῶν ξένων ἐφοπλιστικῶν ὄγανώσεων ἐπὶ τῆς ἐνδιαφωνίας.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ Πρόεδρος τοῦ Ἅγγελικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἀνέφερεν, ὅτι περὶ τὰ 10 ἑκατομμύρια τόνων πετρελαίου μεταφέρονται ἐπτσιώδης απὸ τὴν σημαίαν τῆς Ἀράμκου. Ἀποτέλεσμα τῆς συμφωνίας βάσιν εἶναι, ὅτι τὰ σκάφη αὐτὰ θὰ ἀποκλεισθοῦν ἀπὸ τὴν μεταφορήν αὐτῆν κινησίν. Ή καλή, δῆμως, ἀπόδοσις—προσέθηκεν ὁ κ. Ντένχολμ—τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, τόσον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ κόστους, ὅσον καὶ τῆς καλής διενεργείας των, ἔχαρτας, κυρίως, απὸ τὴν ἐλεύθερα ἀσκησιν τοῦ νόμου τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως τῶν μεταφορικῶν ὑπερεσιῶν τῶν πλοίων. Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίου ἔχουν ἐπιμόνως ὑποδείξει τὰς παραφορικὰς τῆς διακρίσεως σημασίας.

“Ἄν καὶ δυνατὸν ἐπὼνται τὰς σημασίας τῆς διακρίσεως της ὑπερεσίας τοῦ πρώτης δύνεως ἡ πολιτική αὐτῆς νέα, εἶναι ἐλκυστική, ἔαν πήθελεν ἐπιτιμώνως ἐφαρμοσθῆ, θὰ προκαλέσῃ τὰ ἀντίποινα, μὲ λογικὸν συμπέρασμα, ὅτι θὰ ἀγάγῃ εἰς τὸ σύστημα τῆς μονοπλεύρου, πρός μιαν μονον κατεύθυνσιν μεταφορᾶς.

Τώρα—ἐπεκήγησεν ὁ Ἀγγλὸς ἐφοπλιστής—τὸ πετρελαίον τῆς Ἀράμκου, ὅσον δὲν τυχάνει τῆς ιδίκης τῆς βιομηχανικῆς ἐπεικεργασίας, πωλεῖται φόμπτε εἰς τὸν τόπον τῆς παραγωγῆς. Αὐτὸς δὲν τυχάνει τὴν ἐπιλογήν τῶν μέσων μεταφορᾶς, ναὶ είναι, δηλοδῆ, υποχρεωμένοι νὰ χρησιμοποιήσουν τὰ πλοῖα τῆς ἀραβικῆς ἔταιρίας, ἀτινα καὶ θὰ ἔχουν τὸ μεταφορικὸν μονοπλώλιον. Ἐταιρία, λ. χ., πετρελαίου, διαθέτουσαι τίδον στόλον, δὲν θὰ ἔχουν τὴν εὐχέρειαν τῆς χρησιμοποιήσεως του, ὅποτε καὶ τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς θὰ αὐξηθῇ. Ισως, τότε, νὰ στραφούν οἱ ἀγοραστοί εἰς ἄλλας πηγὰς διὰ τὰς εὐθυητέρας προμηθείας τῶν. Καὶ κατὰ μὲν τὴν περιοδοῦ, ἀνέπαρκους παραγωγῆς δυνατοῦ ή εὐχέρεια τῆς ἐπιλογῆς διότι, τὸν ἀγοραστόν νὰ μὴ υφίσταται, πῶς, δῆμως, η πρόσφατος πειρα τοῦ Ἀμπαντάν μᾶς διδάσκει, πηγαὶ πετρελαίων υφίστανται πολλαὶ, μὲ παραγωγικήν δυναμικότητα κιανὴν ταχείας νὰ αὐξηθῇ. Η συμφωνία Ὀνάσης ἀποτελεῖ τὴν σοθαρωτέραν διαστροφήν εἰς τὴν ρυθμικήν τοῦ διεθνούς ἐμπόριου διενέργειαν.

Μετὰ τὴν ἐπίσημην ταύτην διακρυδίην, τὸ θέμα ηχθεί πρὸς συζήτησιν καὶ ἐνώπιον τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων, κατόπιν σχετικῆς ἐπερωτήσεως τοῦ σοσιαλιστοῦ δουλευτοῦ τῶν τόπων περιφερείας τοῦ Ληθ κ. Τζέιμς Χόου. Οὔτος, ἀφοῦ ἐπεσήμανε τὸν κινδύνον, που διατρέχει τὴν βρετανική σημαία νὰ χάσῃ τὰς ἔταιρις τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας πετρελαίων, ἐξῆτης νὰ πληροφορηθῇ, ἂν ἡ βρετανική κυβερνήσης προτίθεται νὰ πράξῃ εἰς σχετικάς παραστάσεις, ἐν τῷ ἐπιθυμίᾳ τῆς νότιοπετριέη ταύτων διακυβεύμενα συμφέροντα τῆς ἀγγλικῆς ναυτιλίας.

Ἀπαντῶν εἰς τὴν ἐπερωτήσιν τοῦ ὑπουργού τῶν Ἐξωτερικῶν της Σέργουν Λούδη· ἐτόνισεν, δτι, πράγματι, κατὰ τὰς διαβιβασθείσας πληραφορίας, συνήθη τοιαύτη τῆς συμφωνίας, τῆς ὁποίας, δῆμως, τὸ κείμενον δὲν ἐδοθεὶσε εἰς τὴν δημοσιότητα. Αὖτις ἀπειδεναθή, δτι ἡ ἔν λόγω συμφωνία θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν διάκρισην σημαίας εἰς δάρος τῶν βρετανικῶν πλοίων, τότε, δεβαίως, καὶ τὴν κυβερνήσης θὰ μελετήσῃ τὰ μέτρα, ἀτινα δη πρέπει νὰ ληφθοῦν.

Εἰς παραπτόριστον τοῦ ἑπερωτήσαντος δουλευτοῦ, ὅτι ἐν περιπτώσεις ἀποκλεισμού τῆς βρετανικῆς σημαίας, θὰ ὑποτῆται ὁ οἰκονούμια τῆς χώρας ἀπώλειοι 10 ἑκατομμύρια λιρῶν εἰς τὸ κεφάλαιον τῶν ὀδήλων ἔχαγωγῶν, πέραν τῆς ζημίας τῶν βρετανικῶν ναυπηγείων ἐκ τοῦ περιοριστοῦ τῶν ἐργαστῶν των, ὁ υπουργούργος κ. Λούδη ἐδεβαίωσεν· δτι συμφωνεῖ ἀπόλυτῶς ἐπὶ τῆς σοθαρόπτηος τοῦ ζητήματος καὶ προσέθηκεν, δτι ἡ διάκρισης σημαίας ἐν τοῖς διεθνοῖς ἐμπόριοι καὶ τῆς ἔποι μακρού χρόνου ἀκολουθουμένης τακτικῆς τῶν ἑκατομμυρίων της Ἐγγλίας.

“Επερσ οσοσιαλιστής δουλευτής, δτι, Σίγκρες, τῆς περιφερείας Ἡ-σιγκτών, επεν, δτι δὲν ἀπορεῖ διὰ τὸν ἀδράνειαν τῆς κυβερνήσεως, ἀλλὰ διὰ τὸ αίστον τῆς δράσεως τῆς. Τὶ θὰ συνέβαινεν, ἀδρ γε, προσ-έθηκεν, ἀν εύρισκεν τὴν ἀρχήν τὸ Ἐργατικὸν κόμμα; Απαντών δτι Ἄγγλος ὑπουργός, παρεπήρησεν, δτι, ἀν τὸ Ἐργατικόν κόμμα εύ-ρισκετο εἰς τὴν έξουσίαν, θὰ ἦλεγχετο ἀπὸ τὴν ἀντιπολίτευσιν τῆς ή-



μέρας, γεγονός που ἀποτελεῖ καθηκον διὰ πάσαν ἀντιπολίτευσιν. Τὸ ἐν προκειμένῳ θέμα — συνέχισεν — εἶναι σοδαρόν. «Υπάρχουν, ἀναμφιδόλως, πολλοὶ τρόποι ἀσκήσεως πιέσεως ἐπὶ ἄλλων χωρῶν καὶ δὲν ὑπόθετο ὅτι εἰς τὴν αἰσθησαν ταῦτην καὶ μεταξὺ τῆς ἐντιπολιτεύσεως καταλέγονται πρόσωπα, ἂντινα θὰ ἀπέκλιναν ὑπὲρ τῆς ίδεας, ὅτι πρέπει νὰ φθάσουμε μέχι... πολέμου διὰ τὸ ζῆτημα τούτο! Τὴν 19ην ἐπίσης Μαΐου νέα ἐπερώτησης τοῦ ἐργατικοῦ δουλευτοῦ κ. Γκρίμοντ συνεδηπήθη ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς συμβάσεως.

ΤΑ ΣΧΟΛΙΑ ΤΟΥ ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ: Ἰδού, τώρα, καὶ μερικά ἀπό τὰ σπουδαιότερα ἐπὶ τοῦ ίδιου θέματος σχόλια τοῦ βρετανικοῦ τύπου. Εἰς τὸ φύλλον τῆς τῆς 18ης Μαΐου ἡ «Ἐφημερίς τοῦ Ἐμπορίου τοῦ Λίθερπούλ» γράφει: «Τὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα δῶν τῶν χωρῶν, αἱ ὅποιαι διαθέτουν δεξαμενόπλοια, θίγονται, ως φαίνεται, ἀπὸ τοὺς οὐσιώδεις ὅρους τῆς προσφάτως συναφείσης συμβάσεως μεταξὺ τῆς κυβερνήσεως τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας καὶ τοῦ ἀνεξαρτήτου ιδιοκτήτου δεξαμενοπλοίου κ. Ἀρ. Ὁνάστ. Μετὰ τὴν δημοσιεύσθεον σχετικὴν διακρίσιν τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου, καθ' ἥν οἱ γνωσθέντες ὅροι τῆς συμφωνίας ἀπέτελουν παραδειγμάτων διακρίσεως σημαίας, τίποτε τὸ συγκεκριμένον δὲν ἔγνωσθη. Ἀντίγραφον τῆς συμφωνίας, ζητηθέν, δὲν εὑρέθη εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ συνεπὸς ὡς δέξιας ἀναμφιδόλως ἀπό τὴν Κυβερνήσεως, πρὸς ἡ αὐτὴ λάθη γνώστην τοῦ κειμένου. Η παρούσῃ ἐλευθερίᾳς εἰς τὸ ἐμπόριον καὶ τὰς μεταφοράς ἀποτελεῖ μίαν ἀρχήν ἐξυπηρετούσαν καλλίστα τὰ συμφέροντα δῶλαν τῶν ναυτικῶν χωρῶν. Ἀπομακρύνσεις ἀπὸ τὴν ἐλεύθερην ἀρχὴν ἐσημειώθασσαν κατ' αὐδύνοντας ἀριθμὸν ἀπὸ τοῦ δευτέρου πραγκισμού πολέμου καὶ ἐντεύθησαν. Εἰς ἑκατὸν λόγων τῆς τοιαύτης διακρίσεως σημαίας ὑπῆρχεν ἡ ἀνάπτυξη τοῦ ἔγκου τῆς κινήσεως ταῦτης.

»Αἱ συνεπείαὶ ὅρων διακρίσεως, οἵοι—ώλεγεται—περιέχονται εἰς τὴν συμφωνίαν, ἀντωνούντων μεγάλων ἔκεινας τῶν χωρῶν, αἱ ὅποιαι ἔχουν σημαντικά προσόδους ἐκ τῆς μεταφορᾶς τῶν πετρελαίων ἀπὸ τὰς πραγματικὰς χωρὰς τῆς Μέσους Ἀνατολῆς. Εὔτυχως, τὸ εἰς δεξαμενόπλοια βρετανικὸν τονιζεῖ, ὅπερ ἀπασχολεῖται στήμενον εἰς μεταφορὰς ἐκ τῆς Μέσους Ἀνατολῆς, εἴναι τόσον, ώστε νὰ θεωρήται σχέδιον ἀπαραίτητον διὰ τὰς μεταφορὰς τοῦ ἀκαθάρτου πετρελαίου ἀπὸ τὴν περιοχὴν ἑκείνην πρὸς τὰς ἐγκαταστάσεις τῶν εὐρωπαϊκῶν διύλιστριών. Πάντως, ἡ ἐνδεχούμενή ἀπειλὴ ἐκ μέρους χωρῶν τινῶν ἡ ὁργανισμούς εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἀρκετά μέσα, ὥστε νὰ δυνηθῇ καὶ παραγκωνίσῃ τοὺς νομίμους, τρόπους τινά, μεταφορεῖς καὶ ἀναλαμβάνοντος διὰ τῶν σκαφῶν τοῦ τὴν κίνησιν, ποὺ ἐξηπρέπουν οἱ τελευταῖοι σύτοι, ἀποτελεῖ, πράγματι, μίαν θετικὴν ἀπειλὴν. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, ἔνας σημείον εἴναι ἀξιονέοντος, ἀν., δηλαδὴ, ἡ ἔνέργεια, τὴν ὥποιαν ὑπαντιστέσσεται τὸ «Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίον», θὰ ἡδύνατο νὰ στρέψῃ τὸν καταναλωτάς σῖτικον—ἐν τελευταῖς ἀναλύσει—πληρώνουν διὰ τὸ προϊόν, πρὸς ἄλλα σημεῖα, διὰ νὰ πραγματοποιήσουν τὰς ἀγοράς των καὶ ἐφ' ὅσον θὰ ἡδύνανταν νὰ τὸ εὐρισκον ἀλλαχοῦ εἰς ικανοποιητέρας τιμάς.

Καὶ ἡ ἐφημερίς ἐπίλεγε: «Τὸ σημαντικὸν εἰς τὴν ὑπόθεσιν ταῦτην, ἡ ὥποια, ἀν τὰ μεταδοθέντα περὶ τῶν ὅρων τῆς εἰναι ἀλλή, δὲν πρέπει νὰ ὑποτιμάται, ἔγκειται εἰς τὴν ισορροπίαν μεταξὺ προσφόρας καὶ ζητήσεως. Ἄν ἡ ἀποθεσθεῖσα διὰ ἕνα καταναλωτή παραγωγὴ δύναται ν' ἀναπληρωθῇ ἐξ ἄλλης πηγῆς, ὡς τούτο ἀπεδείχθη πρὸ τριετίας, μὲ τὸ κλείσιμον τῶν διύλιστριών τοῦ Ἀμπαντάντα καὶ τὴν ἀπώλειαν τῶν περισκοπικῶν πετρελαιοπηγῶν, τότε οἱ πολλήται πετρελαίων τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας θὰ ἡδύνουν περισσότερα ἀπὸ τὰς καλὰς σχέσεις μὲ τοὺς ἐκ παραδόσεως φίλους πελάτες των. Ἄν, δηλαδὴ, ἡ ζήτησης πετρελαίων, ἦτις σταθερῶν αὐδέναι κατὰ τὰ μεταπολεμικά ἐπι, διατηρήσῃ τὸν ρυθμὸν αὐξήσεως της κατὰ τὰς μέχρι τούδε σημειωθείσας ἀναλογίας, τότε θὰ ὑπάρχῃ ἀγών, ὃν μόνον πρὸς ἑξαφόλισιν χωροτακτήτους δεξαμενοπλοίων, ἀλλὰ καὶ διὰ παραχωρήσεις πρὸς ἑκμεταλλεύσιν παρθένων πειριφερίων, τῶν ὥποιων τὸ ὑπέδαφος περιέχει κοιτάστα πετρελαίων». ΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥ κ. ΩΝΑΣΤΗ: Ο εἰς Ἀμερικήν ἥπη εὐρύσκομενος ἐφοπλιστής κ. Ὁνάστης ἀπήντησεν εἰς τὰς ἀνωτέρως ἐπικρίσεις, ἰσχυρόμενος, ὅτι ἡ μετά τῆς κυβερνήσεως τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας ὑπογραφεῖσα παρ' αὐτούς σημφωνία, οὐδὲντος ἀποτελεῖ περίπτωσιν διακρίσεως σημαίας. Πληροφορθεῖσε τοὺς χαρακτηρισμούς τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου, ἀπεκάλεσεν αὐτοὺς ὡς ἀποτελούντας «χονδροειδεῖς ἐνακριβεῖας». Εἰς δηλωσεῖς του ὁ κ. Ὁνάστης εἰς ἔφουειδας, ἐτοιστεν, ὅτι ζήτημα διακρίσεως σημαίας δὲν υφίσταται, καθότον τὰ 20% περίπου τῆς ἑπτήσιας παραγωγῆς πετρελαίου τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας—ἀνερχομένης εἰς 50% περίπου ἑκατομμύρια τόνων—έξαγονται διὰ τῶν δεξαμενοπλοίων τῆς ἔχουσας τὴν ἑκμεταλλεύσιν τῶν πετρελαίων Ἀράβων ἀμερικανικῆς ἐταιρίας τοῦ «Ἀράμικου». Τὰ ὑπόλοιπα μεταφέρονται διὰ δεξαμενοπλοίων ὑδρούραντων, λιθεριανῶν, παναμαϊκῶν, σουηδικῶν, βρετανικῶν, ἑλληνικῶν κλπ.

«Πᾶν δι.τι—κατὰ τὸν κ. Ὁνάστην—ζητεῖ καὶ ἐπιδιώκει ἡ κυβερνήσεις τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, εἴναι ἡ δικαίη συμμετοχή τῆς εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν πετρελαίων ἐκ τῆς χώρας της. Η συναφείσα συμφωνία δὲν

πρόκειται νὰ αὐξήσῃ τὸ κόστος τῶν πετρελαίων τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας οὔτε κατὰ μιαν πένταν ὑπεράνω τοῦ μέσου κόστους τοῦ ύφισταμένου ὑπὸ τὰς μέρι τοῦ τούδε συμφωνίας. Άντα τὰ 80%—κατέληξεν ὁ κ. Ωνάστης—τοῦ πετρελαίου, μετεφέροντο παρ' ἐκείνων, οἵτινες «ούδεμίαν εἰχον σχέσιν μὲ τὴν ἀγορὰν ἢ μὲ τὴν κατανάλωσιν τῶν πετρελαίων».

ΤΑ ΣΧΟΛΙΑ ΤΟΥ ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ: Γράφει τὸ γνωστὸν ἀγγλικὸν περιοδικόν, εἰς τὸ τεύχος του τῆς 20ης Μαΐου τὰ ἔξης: «Ἐκ τῶν ἀδροτέρων παραδειγμάτων διακρίσεως σημαίας πρόκειται, κατὰ τὰς ὑπαρχουσας πληροφορίας, νὰ ἑκδηλωθῇ ἐν Σαουδικῇ Ἀραβίᾳ. Ἀνακοινώσεις γενόμεναι ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου, ἀποκαλύπτονται, διὰ διά. B. Διατάγματος (τῆς κυβερνήσεως τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας) παραχωρεῖται εἰς τὸν πλοιοκτῆτην δεξαμενοπλοίων κ. Ωνάστην τὸ δικαίωμα νὰ μεταφέρῃ δόλων τὸ πετρελαίον τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, τὸ ὅποιον δὲν μεταφέρεται μὲ τὰ δεξαμενόπλοια τῆς «Ἀράμικου», τῆς ἐταιρίας τῆς ἔχουσας τὴν παραχώρησην ἑκμεταλλεύσεως τοῦ πετρελαίου, ἀποκλειούμενης τῆς ἑταίριας αὐτής ἀπὸ τοῦ νὰ αὐξήσῃ τὸν στόλον τῆς ἀρχέρομενα (ῶς παρήλια) τῆς ὑπηρεσίας ταῦφη τῆς. Ὡς φαίνεται, διὰ τοῦ B. Δ) τος παραχωρεῖται εἰς τὸν κ. Ωνάστην ἐπὶ πλέον τὸ δικαίωμα νὰ μονοπωλήσῃ δόλωις τὰς μεταφορᾶς ἐπρούφων πορτίου καὶ ἐπιβατῶν καὶ τὴν μεταφορὰν προσκυνήσεων εἰς Μέκκαν. Ὁ κ. Ωνάστης εἰς τὴν ἐταιρίαν, ἡ ὥποια θὰ ἔχῃ ἐπιτροπήσηται αὐτὰ δικαιωμάτων, εἴναι ὁ μειονωπότερος μέχρι πολειοψήφων. Ὁ κ. Ωνάστης εἰς τὴν προμηθεύση εἰς τὴν ἑταιρίαν 25—30 δεξαμενόπλοια, ὅλη τῶν ὥποιων ἔχουν καθελκυσθῆ. Ὁλόκληρος ὁ στόλος θὰ ἔχῃ χωροτακτήτη 500.000 τόνων.

Εἶναι ἐν ἀπό τὰ προβλήματα τῆς ἡμέρας—συνεχίζει τὸ ἀγγλικὸν περιοδικόν—νὰ ἀνακαλύψῃ της τὰ μέσα διὰ τῶν ὥποιων αἱ χώραι τῆς Μέσης Ἀνατολῆς δύνανται καλλίτερον νὰ ἑδεύεσσον η νὰ ἐπενδύσουν τὴν μεγάλην αὐξήσιν τοῦ ἑθνικοῦ τῶν εἰσοδήματος, τὴν προελθούσαν ἐκ τῆς ἀνάπτυξεως τῆς πετρελαιοπαραγωγῆς. Εἰς οὐδεμιέναν χώραν ἀλλὰν τὸ πρόβλημα τοῦ ὑπῆρχε δυσχερέστερον, διόν εἰς τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν. Ο βρετανικὸς λαός δὲν θὰ ἡδύνασται νὰ ἀρνηθῇ εἰς τὴν χώραν αὐτὴν νὰ ἔχῃ τὴν φιλοδοξίαν νὰ δημιουργήσῃ ἐγχωρίαν ναυτιλίαν μὲ τὰς συμπαραστρούσας εἰς αὐτὴν διοτεχνίες, μολονότι λόγω τῆς ελλείψεως τεχνικῶν καὶ γενικῶς πειράς θὰ ἡδύναται τὶς νὰ ἀμφιβάλῃ, ἀν ἡ φρονιμός ἡ ἀπόφασις αὐτῆς. Δὲν είναι, δηλαδὴ, αὐτὸν τὸ ὥποιον στήμερον ἀντιτιμωρήσεων. Εκείνον τὸ ὥποιον πράττει τὸ B. Διάταγμα τῆς Σαουδικῆς Κυβερνήσεως, εἴναι η ἔρυθρης μονοπώλιος τῆς Κυβερνήσεως αὐτῆς, πράγμα τὸ ὥποιον δύναται νὰ ἀγάγῃ εἰς ἀντίποινον ἐκ μέρους ἄλλων χωρῶν καὶ δύναται τὶς νὰ εἴπῃ νὰ ἀναγκάσῃ τὴν «Ἀράμικο» νὰ ἀναθεωρήσῃ τὸ πρόγραμμα συντοπίεων ἀσκόμη τις εἰς τὴν ἀπίστειαν περιπτωσίαν δῖτης η νέα τάξις πραγμάτων δὲν θὰ ἀπέδαινε δαπανηροτέρα εἰς τὴν ἐταιρίαν ταῦτη τοῦ προτέρου καθεστώτως. Αἴτιαν πάρεται, διότι θὰ ἀπομασθῇ νὰ ἀποχωρήσῃ ἐκ τῶν ἔργασιών δεξαμενοπλοίων. Τὸ πρόσθιον παραδείγμα τῆς τύχης τοῦ Ἀμπαντάντα καὶ τῶν πετρελαιούχων περισκών περιοχῶν, ὑπόμεμήσκει ὅτι ἡ διλήκη παραγωγικὴ ικανότης της πετρελαίου καθ' ὅλων τὸν κόσμον ὑπερβαίνει τὴν ζήτησιν. Οὔτε ἀλλαζεῖται πετρελαίου. Εχουσι δεξαμενοπλοία. Θὰ ἡσαν διατεβημένοι νὰ ἔγοράσουν πετρελαίου τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, ἐκτὸς ἔσονται, διότι συμβιδάζεται μὲ τὸ νοοτώλιον.

Τέλος, ὁ ἀρθρογράφος τοῦ «Φαιρόπλατον» τοινίζει, διότι δὲν είναι ἀνάκη νὰ λεχθῇ ὅτι σύσσον ἀφορά τὴν ναυτιλίαν, τὸ ζῆτημα θὰ περιέλθῃ πρὸς παρακολούθησιν εἰς ἀνώτατα ἐπίπεδα καὶ πρέπει νὰ ἔλπιζεται διότι θὰ οὐδοθῇτη λογικωτέρα πολιτική εὐθύς ἐξ ἀρχῆς μάλλον, παρὰ κατόπιν, ὅποτε βὰ ἐπιβληθῇ ὑπὸ τῆς πικρᾶς πειράς.

ΚΑΙ ΑΠΟ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΣ ΠΛΕΥΡΑΣ: Παράλληλος ἐνέργεια πρὸς τὴν διαμαρτυρίαν τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἐναντίον τῆς συμφωνίας Ὁνάστη—Κυβερνήσεως Σαουδικῆς Ἀραβίας, ἦτορ τὸ ἔκ μέρους τοῦ Αμερικανού δουλευτοῦ (μέλους τῆς Βουλῆς τῶν Ἀντιπροσώπων τῶν Ην. Πολιτειῶν) «Εμπανουῆλ Σίλερ», ἐνέργεια. Οὔτος τὴν 18ην Μαΐου μετέβη εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ην. Πολιτειῶν καὶ ἐζήτησε νὰ γίνη εἰδικὴ ἔρευνα ἐπὶ τῆς συμφωνίας ταῦτης, τὴν διόπιον ἔχαρακτήσειν τῆς οὐδαέως περιφορήσην τῶν πετρελαίων τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας· πρὸς περιφόρησην τῶν ἀμερικανικῶν συμφερόντων. προσθέσαντο, διότι τὰ σκόφη τῶν Ην. Πολιτειῶν καὶ ἀλλαζεῖται πετρελαιούχων ἐπιχειρήσεων, τὰ ὥποια μέρι τοῦδε μετέσεον τὸ 60% περίπου τῶν ἔξαγομένων πετρελαίων τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, διότι λοιποῦ, δύνανται τῆς συμφωνίας ταῦτης.

«Ο Σέλλερ ἐπὶ πλέον εἶπεν, διότι τὸ μεταφορικὸν κόστος ὑπὸ τὸ μονοπώλιον μεταφορῶν τοῦ Ην. Πολιτ., θὰ είναι ὡς ἔγγιστα κατὰ τὸ διπλάσιον ἀνάτερον τοῦ κόστους μὲ τὸ ὥποιον στήμερον ὑπεξαρτητοὶ εὐφοπλιστικαὶ δεξαμενοπλοίων ἐν τῷ ἐλευθέρω τοῦ συγκριτικοῦ τῆς χώρας ταῦτης». Η συμφωνία ἀπέτελεσεν — εἶπε — σοδαρὸν πλήγμα ἐναντίον τῆς ἑλεύθεριας τῶν διεθνῶν μεταφορῶν καὶ γενικῶς στρέφεται ἐναντίον τῶν ἔμερικαν συμφερόντων. προσθέσαντο, διότι τὰ σκόφη τῶν Ην. Πολιτειῶν καὶ ἀλλαζεῖται πετρελαιούχων ἐπιχειρήσεων, τὰ ὥποια τοῦδε μετέσεον τὸ 60% περίπου τῶν ἔξαγομένων πετρελαίων τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, διότι ἀποκλεῖθούν τὸν λοιποῦ, δύνανται τῆς συμφωνίας ταῦτης.

«Ο Σέλλερ ἐπὶ πλέον εἶπε, διότι τὸ μεταφορικὸν κόστος ὑπὸ τὸ Ην. Πολιτ., θὰ είναι ὡς ἔγγιστα κατὰ τὸ διπλάσιον ἀνάτερον τοῦ κόστους μὲ τὸ ὥποιον στήμερον ὑπεξαρτητοὶ δεξαμενοπλοίων ἐν τῷ ἐλευθέρω τοῦ συγκριτικοῦ τῆς χώρας ταῦτην». Ο ἀμερικανὸς δουλευτής ἀνέφερε τὴν

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

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)

διαμαρτυρίαν τοῦ Βρετανικού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου καὶ ἐδήλωσεν, ὅτι συμφωνεῖ ἀπολύτως μὲν αὐτῆν.

ΟΙ ΟΡΟΙ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ: Τὸ πλήρες κείμενον τῆς ὑπογραφέως στην 28ην Ἀπριλίου εἰς Ζέδαν συμφωνίας δὲν ἔχει μὲν δημοσιευθῆ ἀκόμη, ἀλλ' ὅτι ὡμως ἐκ τῶν σχετικῶν διατάξεων ἔχει σημασίαν, ἔχει ἥδη γνωσθῆ. Οὕτω, ἡ Κυβέρνησις τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας—ώς ἀναφέρει ὁ ἀγγλικός τύπος—ἀναλαμβάνει «νὰ ὑποχρεωστὶ δῆλος τὰς ἥδη ὑφισταμένας ἢ τὰς μελλούσας νὰ συσταθοῦν ἔταιρίας, ἔχούσας παραχωρήσεις ἐκμεταλλεύσεως πετρελαίων ἐπὶ τῇ χώρᾳ, νῦν φορτώνων καὶ νὰ μεταφέρουν τὸ πετρέλαιον καὶ τὰ παράγωγα αὐτοῦ διὰ δεξαμενοπλοίων τῆς «Σαουδιαραβικῆς Ναυτικῆς Ἐταιρίας», τῆς ιδρυθείσης, ὡς γινωστόν, συμμετοχῆ καὶ τοῦ κ. Ἀρ. Ὁνάση. Τοῦτο ισχύει «εἴτε αἱ φορτώσεις γίνονται παρ' αὐτῶν τούτων τῶν ἔταιριν, τῶν ἔχουσῶν τὴν ἐκμεταλλεύσιν τῶν πετρελαίων, εἴτε παρὰ τῶν ἔταιρικῶν παραφυάδων αὐτῶν, εἴτε παρ' οἰασθήποτε ἔταιρίας, ἡτίς θὰ ἡγοράζε τὰ πετρέλαια τὰ παράγωγα αὐτῶν».

Περαιτέρω ἡ συμφωνία περιλαμβάνει καὶ δύο ἄλλους περιορισμούς: 1) «Οτι προτίμησης πρέπει νὰ δίδεται, κατὰ πρώτον λόγον, εἰς τὰ δεξαμενόπλοια ἀτίνα ἐκτήθησαν καὶ κατεχωρήθησαν παρὰ τὸν ἔταιρον εἰς τὸ δύναμα αὐτῶν, αἱ ὅποιαι ἔχουν τὴν παραχωρήσιν διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πετρελαίων ἢ παρὰ τὸν ἔταιρον παραφυάδων τῶν, ὑπὸ τὸν δρόμον ὅτι ἡ πλοιοκτησία ἀπεκτήθη καὶ ἡ καταχώσισις ἐγένετο πρὸ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1953. Καὶ 2) Αἱ τροποποιήσεις τὰς ὅποιας ὀφείλει νὰ ἐνεργήσῃ ἡ «Σαουδιαραβική Ναυτική Ἐταιρία Λτδ.», θὲ, εἶγαι σύμφωνοι πρὸ τὰς τροποποιήσεις τὰς ὅποιας γνωρίζει καὶ ἀπεφάσισεν ἡ «Ναυτική 'Επιτροπή» τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. («Υποτίθεται ὅτι ὑπονοεῖται ἡ «Federal Maritime Boards»).

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑΙ ΚΡΙΣΕΙΣ: Κατὰ τὸν ἐν Οὐασιγκτώνι ἀνταποκριτῶν τῶν «Τάιμς», πιστεύεται παρά τινων ἀμερικανικῶν κύκλων, ὅτι ἡ ἐπίμαχος συμφωνία ἀποτελεῖ προσπάθειαν, ὅπως ἡ νέα ἔταιρία ἀποκτήσῃ τὸν ἔλεγχον ὅλων τῶν ἐκ τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας ἔξαγωγῶν πετρελαίων. Αἱ ὑπάρχουσαι εἰς τὴν Ἀμερικήν πληροφορίες, ὅτι σήμερον τὰ 60% τοῦ φορτωνομένου εἰς τὴν Σαουδικήν Ἀραβίαν πετρελαίου μεταφέρονται διὰ δεξαμενοπλοίων ἀνεξαρτήτων ἔταιρων καὶ ὅτι τὰ ὑπόλοιπα μεταφέρονται ὑπὸ τῆς «Ἀράμικο» καὶ τῶν παραφυάδων της. Οἱ ναυτιλιακοί κύκλοι ὑπολογίζουν τὴν ἐπηρεά πετρελαιοπαραγωγῆς τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας εἰς 42 ἑκατομμύρια τόνων καὶ φόδοι ἐκφράζονται ὅτι, εὐθὺς ὡς καταστούν παρήλικα τὰ σκάφη τῆς «Ἀράμικο», θὲ ὑποκατασταθούν εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν ἀπὸ τὰ δεξαμενόπλοια τοῦ κ. Ὁνάση ἀκόμη μεταξὺ τῶν ἴδιων κύκλων, ὅτι ὁ κ. Ὁνάσης ἔχει σήμερον ἐν ὑπέρεσι τάνκερς συνολικῆς χωρητικότητος 250.000 τόνων καὶ ὅτι ναυπηγεῖ ἔτερα, 250.000 τόνων, εἰς τὰ γερμανικὰ κυρίως ναυπηγεία.

Φόδοι ἐκφράζονται ὅτι ἐντὸς δύο ἔτων διάστηματος τοῦ κ. Ὁνάσης θὰ ἔχῃ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἀρκετά σκάφη, ὡστε νὲ ἐκτοπίσῃ ἄλλης ἔθνη τοῦ μεταφορεῖς καὶ ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον «Αγγλούς», «Ἐλληνας», «Δανοὺς καὶ Νορβηγούς, οἱ ὅποιοι ἐργάζονται σήμερον εἰς τὰς ἐκ τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας μεταφοράς. Πέραν, ἐξ ἄλλου, τῶν πολιτικῶν συνετείων τῆς συνα-

φείσης συμφωνίας— ἐνδεχομένην μείωσιν τῆς ἐπιρροῆς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς τὰς χώρας τῆς Μέσης 'Ανατολῆς—ὅλαι αἱ ἔταιρίαι πετρελαίων προβλέπουν καὶ πιθανή αύξησιν τῆς ἐπιβαρύνσεως τῶν πετρελαίων φόμπ δι'. 'Ηνωμένας Πολιτείας, εἰς τρόπον ὡστε ὁ Ἀμερικανὸς καὶ ταναλωτὴς γὰρ ἀχθεῖ εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ τιμὴ τοῦ πετεσελαίου θετραφῇ πρὸς τὰ ἄνω.

ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΑΡΑΒΙΚΟΝ TANKER: 'Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ «Σαουδιαραβική Ναυτική Ἐταιρία» τοῦ κ. Ὁνάση ἀποκτᾶ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν τὸ πρώτον τὸ δεξαμενόπλοιον. 'Ο πρὸ τούς διελθὼν ἐκ τοῦ Καΐρου διε Γερμανίων ὑπουργός τοῦ 'Ἐμπορίου τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας κ. Μωχάμετ Ρηζά ἀνεκοινώσεν ὅτι προτίθεται νὰ παραστῇ τὴν δημ. 'Ιουνίου εἰς τὴν Ἀμδούργη καθελκυσιν τοῦ πρώτου τάνκερ, χωρητικότητος 47.000 τόνων ί.ν.·, τῆς «Σαουδιαραβικῆς Ναυτικῆς Ἐταιρίας». Τὸ σκάφος εἶναι τὸ μεγαλύτερον εἰς τὸν κόσμον καὶ θὰ δύνωμασθῇ «Βασιλεὺς Σαούν ὁ Α'». Περαιτέρω ὁ κ. Ρηζά, ἀναφέρομενος εἰς τὴν ὑπογραφεῖσαν μετο τοῦ κ. Ὁνάση σύμβασιν καὶ εἰς τὴν ἰδρυσιν τῆς νέας ναυτικῆς ἔταιρίας ἐτόνισεν ὅτι ἡ Κυβέρνησις τοῦ κατέληξεν εἰς τὰς ἀποφάσεις τοῦ, κατό πιν προηγουμένης συνενοήσεως μετά τῶν ὑπευθύνων τῆς «Ἀράμικο». Τὰ 40% τῶν ἔξαγωγῶν—εἰπε—θὰ μεταφέρονται ἐφεξῆς ἀπὸ τὸ σκάφος τῆς «Ἀραβο-άμερικανικῆς Ἐταιρίας» («Ἀράμικο») καὶ τὰ ὑπόλοιπο 60% θὰ ἐπιδιωχθῆ νὰ μεταφέρονται ἀπὸ τὰ σκάφη τῆς νέας «Σαουδαραβικῆς Ναυτικῆς Ἐταιρίας» (τοῦ κ. Ὁνάση).

Τοιουτοπόρως, προσέθηκε, διαφυλάσσονται καὶ τὰ συμφέροντα τοῦ Κράτους, ἐνώ παραλήλων δὲν ζημιώνεται καὶ ἡ «Ἀράμικο». 'Ἐπειδεῖσι αὐσεν ὅτι τὰ 75% τῶν κεφαλαίων τῆς νέας Σαουδιαραβικῆς ἔταιρίας θεταὶ τοῦ παρὰ τοῦ κ. Ὁνάση καὶ τὰ ὑπόλοιπα 25% ὑπὸ τῆς Σαουδιαραβικῆς Κυβέρνησεως, ηπὶς σημειώσεων στερεῖται ἡδη χρηματῶν, ὁ φοῦ ἔχει προεξοφληθεῖ ἀπὸ τὴν «Ἀράμικο» τὰ δικαιώματα τῆς ἐπὶ τὴν πετρελαιοπαραγωγῆς διὰ τὴν προσεχῆ διετίαν. 'Η ἔταιρία ἀποβλέπει εἰς τὴν ἀπόκτησιν ἐνὸς στόλου δεξαμενοπλοίων συνολικῆς χωρητικότητος τες 500.000 τόνων, ἐπανδρωμένου— κατὰ προτίμησιν— μὲν θιαγεν πληρώματα.

Θά φθάσουν εἰς τὸν ἀποκλεισμὸν τῶν πλοίων Ὁνάση; Τὸ γνωστὸν ἔγκυρον ἀμερικανικὸν περιοδικὸν «Business Week» ἀφιερεῖ νεὶς εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς συμβάσεως Ὁνάση τε· ἔξῆς σχόλιον:

«Η 'Αραβο-άμερικανική 'Ἐταιρία' Πετρελαίων, αἱ Κυβερνήσεις 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ Μ. Βρετανίας καὶ ὅρμαδος ἀνεξαρτήτων ἐφοπλιστῶν εἰς ὅλον τὸν κόσμον, ἐνδιαφερούμενον μὲν μεταφοράς πετρελαίων, προσποθούν νὰ μαντεύσουν ποιαὶ θὰ εἰναι αἱ συνέπειαι διὰ τὴν κατάστασιν τοῦ εἰδούσας τούτου ἐκ τῆς συναθέσεως μεταξὺ τοῦ Ὁνάση καὶ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας συμφωνίας. Κατὰ μίαν ἐρμηνείαν, ἐδοκινεῖται αὐτὴ εἰναι ὁρθή, ὁ κ. Ὁνάσης θὰ κατορθώσῃ νὰ μονοπωλήσῃς μεταφοράς της ἐκ 42 ἑκατομμύριων τόνων παραγωγῆς πετρελαίου εἰς τὴν Σαουδικήν Ἀραβίαν καὶ τῶν παραγώγων αὐτοῦ, παραγωγῆς τὴν ὅποιας ἔχει ἀναλάβει ἡ «Ἀράμικο».

Ο κ. Ὁνάσης φαίνεται ὅτι ἡρχισε τὰς διαπραγματεύσεις του μὲ τοῦ 'Αραβίας πέρυσι. 'Η συμφωνία ἐκλείσθη τὸν Φεβρουάριον καὶ ἀνεκοινώθη τὸν Απρίλιον. Μόνον τελευταίος ὀμις ἔγινασθησαν οἱ κυριώτεροι τῶν

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 11

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ - ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "COMERZBANK,"

64 ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΘ' ΑΠΑΣΑΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST Ltd.

LONDON, 17 ST. HELEN'S PLACE E. C. 3

ΜΕ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΪΡΟ

ΤΑΧΕΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗ ΕΜΒΑΣΜΑΤΩΝ ΕΚ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ, ΑΓΟΡΑ
CHEQUES, TRAVELLER'S CHEQUES ΚΑΙ ΧΑΡΤΟΝΟΜΙΣΜΑΤΩΝ.

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

δρων αύτής, μεταξύ των δποίων βασικός είναι ό χορηγών είς τὸν κ. 'Ωνάστην δικαιώμα προτυπήσεως διά τὴν μεταφοράν διου τοῦ 'Αραβικού πετρελαίου, ἐκτὸς ἑκείνου τὸ δποίον δύναται να μεταφέρῃ ή «'Αράμπο» ή αι συγγενεῖς τῆς ἑταίρια δι' ίδιων πλοίων, τὰ δποία ἑκέκτητο καὶ ἔξεμεταλλεύοντο πρὸ τῆς 31ῆς Δεκεμβρίου 1953. 'Ο κ. 'Ωνάστης ἀνέλαβε τὴν υποχρέωσιν νὰ ἰδρυστὴ Σαουδινού Ναυτικὴν Ἐταιρίαν Λτδ (SAMCO), ή δποία θὰ ἐργασθῇ μὲ τὰ πλοία τὰ δποία αὐτὸς θὰ θέσῃ εἰς τὴν διάθεσιν της. Φαίνεται οὖτις ή 'Αραβικὴ Κυβερνητικὴ συμμετοχήν εἰς αυτήν.

Κατὰ τὴν συμφωνίαν, ή SAMCO θὰ συμμορφύται πρὸς τὰ ναυλολόγια, τὰ δποία ὄριζει ή Ναυτικὴ Ἐπιτροπὴ τὸν 'Ην. Πολιτειῶν. Τὸ ισχὺον κατά τὸν Β' παγκόσμιον πόλεμον τιμολόγιον ναύλων διὰ μεταφορὰν πετρελαίου ἀπὸ Ράς Τανόύρα, λιμένου τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, διό ποιον φορτώνεται τὸ πλείστον τοῦ 'Αραβικοῦ πετρελαίου, μέχρι Νέας Υ-όρκης, είναι 12,70 δολλ., κατὰ τὸν θόρον. Σήμερον ή τρέχουσα τιμὴ ναύλου διὰ τὴν αὐτὴν μεταφορὰν είναι κάτι τοι διλγίωτερον τῶν 7 δολλ. Τοῦτο θὰ σημαίνει κέρδος διὰ τὸν κ. 'Ωνάστην ἔξ (6) περίπου δολλαρίων κατὰ τὸν θόρον, ἔξ διανυτός θὰ καταβάλλῃ εἰς τὸ Βασιλικὸν θησαυροφάλιον 21 σέντες.

Ἄν η συμφωνία ὑπὸ τὰς λέξεις πλοία «κεκτημένα καὶ νηολογημένα» ἔννοι ὡς περιλαμβάνουσα πλοία τὰ δποία ή «'Αράμπο» ἔχει ὑπὸ μακροπρόθεσμον ναύλωσιν—ώς ἔννοεῖται καὶ ἐν τῷ ἐμπορίῳ—τότε οὐκ. 'Ωνάστης θὰ ἔχῃ ἀρχικῶν ἀξιώσιν ἐπὶ μεταφορᾶς 10 ἑκατομμύριων τόνων μόνον ἐπήσης. Καὶ μέχοι τοῦδε τὸ ποσὸν αὐτὸν μετεφέρετο ὑπὸ Βρετανικῶν, Νορδηγικῶν, Ἑλληνικῶν, Ἰταλικῶν καὶ ἄλλων σκαφῶν, ἀνεξαρτήτων ἀπὸ ἑταίριας πετρελαίων ἐφοπλιστῶν. 'Ηδη οἱ Βρετανοὶ πλοιοκτήταις δεξαμενοπλοίων ζητοῦν ἀπὸ τὸ Φόρειν «Οφίς νὰ προδῷ εἰς τὰς δεούσας ἐνέργειας.

Τὴν λοιπὴν ποσότητα πετρελαίου δύναται νὰ μεταφέρῃ ή «'Αράμπο» μὲ τὰ πλοίά της. 'Αυταὶ διμῶς ἀποσυμβούν τὰ πλοία ταῦτα, θεῖ τὰ ἀντικαταστήσουν τὰ δεξαμενοπλοία τῆς SAMCO τοῦ κ. 'Ωνάστη, θεωρητικῶς ἀποκτῶτος τοῦτον ἔνδεχομένως μιονοπλόιον μεταφορῶν. Οὕτω τούλαξιν φαίνονται σήμερον τὰ πράγματα.

Αὐτὰ ὅμως δόλα ἔξαρτωνται ἀπὸ τὸ διά τοῦ προκειμένου. Οὔδεις δεσμῶταις πιστεύει εἰς τὰ σοδαρά, οὗτος ζητεῖ ἀπλῶς ὅπως βοηθήσῃ τὴν Σαουδικὴν Ἐταιρίαν νὰ καταλάβῃ θέσιν μᾶς σημαντικῆς θαλασσίας Δυνάμεως. Κατὰ τὴν συνεδρίασίν του τὸ παρελθόν ἔτος οὐκ 'Αραβικὸς Σύνδεσμος ἀπέφαστον διπλῶς ἀπόποιον περιστέρεον οἰκονομικὸς δργανισμός. 'Εγενέτο τότε λόγος τις περὶ δημιούργιας ἐμπορικοῦ στόλου πρὸς οὐσιαστικοποίησιν τῆς ἀπόφασεως. 'Εν τῷ μεταξύ θὰ ἔργησε τὸν ναυπηγεία τὰν κατασκευαστικά ἀναλογισμάνταντα τὰς παραγγελίες του.

Ἡ ἀγορὰ τῶν δεξαμενοπλοίων εἶχε φθάσει εἰς τὰ χαμπλότατα ἐπίπεδα ἐπὶ ἐν καὶ πλέον ἔτος. Αἱ ἑταίρια πετρελαίου δὲν διεκινδύνευον κεφάλαια (εἰς παραγγελίας) διὰ μακρὰς περιόδους. Καὶ οὐκ. 'Ωνάστης ἔχει πλοία ὑπὸ ναυτηρήσιν καὶ πλοιαρίζοντα τὸ τέλος μακροχρονίων ναύλωσεων, ὃστε νὰ είναι διαγκασμένος νὰ ἔχασφαλίσῃ ἐσπευσμένως ἔργασίας. 'Εσχάτως ἔλεγεν, οὗτοι εὑρίσκονται ὑπὸ παραγγελίαν 375.000 τόνων καὶ οὗτοι πρέπει νὰ καταβληθοῦν δι' αὐτοὺς ἀκόμη 35 ἑκατομμύ-

ρια δολλάρια. 'Εντος δὲ δύο ἔτῶν τὰ ἔπι πλέον καθελκυόμενα πλοία μὴ ἔχοντα ναύλωσιν, τοῦ δημιουργούν 500.000 τόνων ἀργούσιν χωρητικότητα εἰς μιαν ἀγορὴν χαλαράν.

Ἐχούντες υπὸ δύναι τὴν κατάστασιν ταύτην, παραπορηταί τινες συμπεριφύλουν, οὗτοι ἐκεῖνο τὸ δποίον ζητεῖ οὐκ. 'Ωνάστης είναι μία μακροπρόθεσμος συμφωνία μεταξύ τῆς 'Αράμπο διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν πλοίων τούτων καὶ οὗτοι οὗτα τῆς Σαουδικῆς Ἐταιρίας συμφωνία του εἰς τοῦτο ἀποδιδέπει.

Μὲ τοιάτην συμφωνίαν φαντάζονται, οὗτοι οὐκ. 'Ωνάστης θὰ λησμονήσῃ τὸ μιονοπλάίον του καὶ οὗτοι ἀπλῶς θὰ ἔκτελέσῃ τὸ μέρος τῆς μεταξύ τῆς Ἐταιρίας συμφωνίας του τὸ διμούλον περὶ νηολογημένων πλοίων τινῶν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Σαουδικῆς Ἐταιρίας — ἀκόντων ὡς ναυτικούς 'Αραβίας δοκίμους — καὶ περὶ κατασκευῆς λιμένος εἰς Ζέδαν διὰ τοὺς προσκυνητὰς τῆς Μέκκας.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει αἱ ἑταίρια τῆς 'Αράμπο δὲν είναι τελείως ἀνυπεράσπιστοι ἐν τῷ προκειμένῳ. Αἱ τέσσαρες ἑταίριαί αἱ ἔχουσαι μετοχὰς εἰς αὐτήν — η Στάνταρ 'Οιλ τῆς Νέας Υερσένης, η Στάνταρ 'Οιλ τῆς Καλλιφορνίας, η Ἐταιρία τοῦ Τέξας η «Σόκονο-Βάκουσουμ» — φορτώντων πετρέλαια απὸ πολλὰ ἄλλα ἔκτος τῆς Σαουδικῆς Ἐταιρίας μέρος. Εἰς τὰς μεταφορὰς αὐτὰς ἔχουν χρησιμοποιήσει μέρος τοῦ εἰς τὸν κ. 'Ωνάστην ἀνήκοντος τονάζα. Δυναντοί, διότις θὰ θελήσῃ νὰ βαδίσῃ μετ' αὐτοῦ, ἀκριβῶς ὅπως ἐπραξεῖ η «Αγγλοπερσική» εἰς τὸ Αμπαντάν. Τὸ αὐτὸ δύναται νὰ πράξῃ καὶ οὐ 'Αράμπο εἰς τὸν κ. 'Ωνάστην. 'Ηδη μεσίτης ναύλωσεων δεξαμενοπλοίων ἐσημείωσε τάσεις ἐκ μέρους τῶν μετεχουσῶν εἰς τὴν 'Αράμπο ἑταίριων νὰ προτιμηθῇ κατὰ τὰς τελευταίας ἔδομάδας ἀλλού σκάφος ἀντὶ ἐνὸς πλοίου τοῦ κ. 'Ωνάστη.

Ἀναμφισβόλως ἔν δημοποιτάρισμα ἔχει τὰ δρίσι του. Οἱ 'Αραβεῖς τῆς Σαουδικῆς δὲν ὑπόρεια εἰκολοί εἰς διαπραγματεύσεις μὲ τὴν 'Αράμπο. Εχειάσθη ὑψηλὴ διπλωματία καὶ Βασιλικό προνόμιο ἀνά πάσαν στιγμήν. Ο Βασιλεὺς Σαούδ δύναται νὰ φθάσῃ μέχρι τοῦ νὰ ἀρῃ τὴν παραχώρησιν, ἀλλού διακοπῆ η παραγωγὴ καὶ συνεπῶς αἱ καταβολαὶ πρὸς τὸ ταμεῖον του.

Ἡ 'Αράμπο οὐδὲν λέγει ἐπὶ τοῦ προκειμένου. Οὐδὲν δὲ λέγουν καὶ τὰ ὑπόρεια τῶν 'Εξωτερικῶν τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, τὰ δποία εἰς τὴν ὑπόθεσιν ἑταίρων ἀφανῆ ράλον. 'Εν διμῶς λέγεται, οὗτοι εἴνε τὸ ἀνύπουναστοκίον: Τι θα συμβῇ ἀν οὐκ. 'Ωνάστης ἢ πάς τις ἄλλος πωλήσῃ τὸ αὐτὸ εἰδός συμφωνίας εἰς τὴν Ινδονησίαν, τὴν Βενζούνελλαν ἢ ἄλλας χώρας παραγωγούς πετρελαίου;

Ἐπίσης ή ἐφόμερίς «Κήρυξ—Βῆμα», τῆς Νέας Υόρκης εἰς ἀρθρον τῆς ὑπὸ τὸν τίτλον «Φόδοι περὶ μιονοπλάίον εἰς τὰ πετρέλαια». Εξεγερτοὶ τοῦ παγκοσμίου ἐφόπλισμού διὰ τὴν συμφωνίαν 'Ωνάστη—Σαουδικῆς 'Αραβίας ἀσχολεῖται διὰ μακρῶν ἐπὶ τὸν λεπτομερεῖων αὐτῆς καὶ τονίζει τὸ ἐπικινδύνον τῆς καθιερουμένης διακρίσεως σημαίας. 'Αναφέρει ἐν συνεχείᾳ τὰς δηλώσεις τοῦ κ. 'Ωνάστη, διὰ τῶν μετοχῶν τοῦ οὐδοντούς ἐμφανίζεται ὑπέρμαχος τῆς ἀλευθερίας εἰς τὰς μεταφοράς. 'Υπεχρεώθη διμῶς αὐτοσυμποίενος νὰ δεχθῇ τὴν συμφωνίαν, διότι η Σαουδικὴ 'Αραβία οὐτῶς ἢ ἄλλως θὰ συνεκρότει τὸν ίδιον τῆς στόλου καὶ θὰ ἀπεκλείστο οὐτῶς καὶ τὰ σκάφη τοῦ κ. 'Ωνάστη ἀπὸ τὰς μεταφοράς.

THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

AFFILIATED TO: THE COMMERCIAL BANK OF GREECE

ESTABLISHED 1922

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

HEAD OFFICE: LONDON

E.C. 3, 17 ST. HELEN'S PLACE

BRANCHES:

ISTANBUL:

VOIVODA STR.

ALEXANDRIA:

16 CHERIF PACHA STR

CAIRO:

9 CHERIFEIN STR.

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΥΠΟΘΕΣΙΝ ΩΝΑΣΗ

Τοῦ κ. I. ΚΑΨΑΛΗ

Θά έγνωσθησαν ήδη εύρεως είς τὸν ἡμέρασιον Ἀθηναϊκὸν Τύπον αἱ ἀνακοινώσεις, εἰς τὰς ὅποιας προέβη ἐνταῦθα τὴν 12ην τρέχοντος δὸς Πρόεδρος τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυτιλιακοῦ Ἐπιμελητηρίου κ. J. C. Denholm, ὃς ἐκπρόσωπος τῶν Ἀγγλῶν πλοιοκτήτων, εἰς συνέντευξίν του πρὸς δημοσιογράφους, καταφερεῖ τόσον κατὰ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, ὃσον καὶ κατὰ τοῦ κ. Ἀρ. Ὁναση, λόγω τῆς υπογραφείστης γνωστῆς ήδη συμβάσεως διὰ τὴν μεταφοράν πετρελαίου.

Αἱ Ἀγγλικαὶ διαμαρτυρίαι, σπουδαιοφανεῖς καὶ μονόπλευροι καθὼς παρομιασθήσαν, ἔτυχον εὐρεῖας δημοσιότητος εἰς τὸν ἡμέρασιον καὶ περιοδικὸν Ἀγγλικὸν τύπον, προσιωνίζουν δὲ νομίζουμεν ἐκδόλον πλέον τὴν διαδεσίν τῶν ἐνταῦθα ναυτιλιακῶν κύκλων, ὅπως ἀντίδρασον ώργανωμένων κατὰ τῶν μεγαλεπηβόλων ἐπιχειρηματικῶν ἐπιτεύξεων τοῦ κ. Ὁναση.

Καὶ ἕαν μὲν ἐπρόκειτο περὶ μονομαχίας, ἡνὶ ἐκαλεῖτο νὰ δώσῃ κατὰ τοῦ Ἀγγλικὸν ἐφοπλισμοῦ ὁ καταστατ, φαίνεται, ἐπίκινδυνος ἀντίπαλος τῶν κ. Ὁνασης, ἡμεὶς οἱ ἐκ καταγωγῆς μόνον συμπατριῶται τοῦ θέσητος νὰ μεινωμεν θεαταὶ, εὐχόμενοι ἵσως αὐτῷ, ἐκ φυλετικῆς συμπαθείας, νέαν νίκην Δαυΐδον. Ἀλλ᾽ οἱ ἀνακοινώσεις τοῦ κ. Denholm δὲν περιορίσθησαν μόνον εἰς προειδοποίησεις κατὰ τὸν δύο βασιλέων τῆς Ἀραβίας καὶ τῶν πετρελαιοφόρων, διὰ τὰς ἀταξίας ποὺ διέτρεψαν διὰ συμβάσεως μεταξύ τῶν. Ἐπεξετάθησαν καὶ εἰς τὸ νὰ παραστήσουν δημοσίᾳ τὰς ἀντηγωνιστὰς, ἀπὸ τὰς ὅποιας διαπίεσται ὁ Ἀγγλικὸς ἐφοπλισμὸς διὰ τὰ θυγόμενα συμφέροντά του, ὡς καὶ ἕκεινα τῶν φίλων διακειμένων Δανῶν, Νορβηγῶν, Ἰταλῶν καὶ Λιβεριανῶν ἀκόμη ἐφοπλιστῶν, οἵτινες οὕτω ἀποστεροῦνται μεταφορῶν πετρελαίου. Τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμὸν δὲν τὸν ἀναφέρει ἡ ἀνακοινώσις, ἀλλὰ τὸν συσχετίζει κακοτέχνως μὲ τὴν Ἀργεντινήν ὑπερκόπτα τοῦ κ. Ὁναση.

Καὶ διὰ μὲν τὴν παράλειψιν ἡ τὴν προτίμησιν ποὺ δεικνύει ὁ κ. Denholm ὑπὲρ τῶν Λιβεριανῶν ἐφοπλιστῶν, ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς δὲν θὰ ἐπειδύμει ἡνὶ ἐφοράσθη παράπονα, τοσούτων μᾶλλον, καθόσον δὲν καταλογίζει δυστυχῶν εἰς τοὺς τάξεις του τὸν Ἀργεντίνον κ. Ὁνασην.

Ἄλλα δικαιοῦνται ὄμως νὰ ἐρωτήσῃ διστὶ ἀνακοινώσις ἐκπορευομένη ὑπεύθυνως ἀπὸ τὸν Ἀγγλικὸν Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίον, δὲν ἐγένετο μὲν μεγαλυτέρων ὀκριδολογίων καὶ σαφίνειαν, ἰδιότατα, ποὺ δὲν εἶναι ἔξεινα τῶν Ἀγγλικῶν διανοητικῶν ἱκανοπήτων;

Οἱ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἀνεπτύχθη καὶ ἔξεις παράλληλα μὲ τὸν Ἀγγλικὸν ἐπὶ τέσσαρας καὶ πλέον γενεάς. Ὑπῆρξεν ἀναμφισβήτητας καὶ ἀνταγωνιστής του. Ὁσον καὶ αἱ λοιπαὶ ἔνεις σημαίαι τῶν ναυτικῶν Κρατῶν. Ὑπῆρξεν, δῆμως, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τοὺς ἄλλους, Νορβηγούς, Ἰταλούς, Γάλλους κλπ., ἀπόλιτερος πελάτης τῆς Ἀγγλικῆς οἰκονομίας. Τοῦτο ἐκ λόγων πολιτικοῦ προσανατολισμοῦ, δοσον καὶ ἐκ τοῦ ὅτι ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἔδρασε περισσότερον ἐν Ἀγγλίᾳ· ἡ εἰς τὸν Πειραιάδη ἀλλαχοῦ.

Εἰς τὸ κεφάλαιον τῶν κερδοῦμάτων τῆς Ἀγγλικῆς οἰκονομίας, τὰ δόμελη ποὺ προσφέρονται καὶ προσφέρουν εἰς ταῦτην οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ ὑπερακοντίουν κατὰ πολὺ τὰς ἀποθετικὰς ζημίας ποὺ ἐπροξένησεν ὁ ἀνταγωνισμὸς των εἰς τὸν τομέα τῶν διεθνῶν μεταφορῶν. Τόσα δόμελα, ποὺ δὲν εἶναι ἐπιτρεπτὸν ν' ἔγνοούνται. Ἀγοραπτωλησία καὶ ἐπισκευαὶ πλοίων, ναυπηγήσεις εἰς ἀριθμούς ποὺ ἀπαντοῦν εὐγλώττως εἰς τὴν προσαλλομένην ήδη ζημιάν τῶν 10.000.000 λιρῶν, ποὺ ἐκ τοῦ συναγωγισμοῦ τοῦ κ. Ὁνασης ὑπολογίζεται διὰ τὰ ὑποστοῦν συναπτών μετὰ ἄλλων οἱ Ἀγγλοι ἐφοπλισταὶ, ναυπηγήσεις ἀνευ τῶν ὅποιων τὰ ἀγγλικά ναυπηγεῖσα δὲν θὰ είχαν κορεσμὸν ἐργασίας καὶ δὲν θὰ ἀντεστάθμιζον ἄλλων μὲ ισαξίας Ἰταλικάς ἢ δανικάς παραγγελίας, καὶ ἐκόπι τὰ δόμελη ἐξ ασφαλείων, καταγένεσεων καὶ κεφαλαίων καὶ σσα ἀλλα πολυσχιδῶς προσφέρει εἰς τὸ Σύντο ή ἐναργής δραστηριότης τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Καὶ ὀνασέρομεν, μόνον αὐτὰ ἐμπορικῶς, ἀποσιωπῶντες ήθελημένων τὴν συναισθηματικὴν πλευράν τῶν συνεισφορῶν καὶ θυσιῶν τῶν πολεμικῶν περιόδων.

Δὲν εἶναι δὲλλα αὐτὰ πιστωτικὸς τίτλος ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἔναντι γεωστικῶν τίτλων ἄλλων σημαίων; Καὶ πῶς δύναται νὰ δικαιολογηθῇ θεατὴ ή πικρία τῶν ἀνακοινώσεων τοῦ κ. Denholm;

"Ἄγ μόν κατὰ τοῦ κ. Ὁνασης ἐστέρρευτο τὰ βέλη τοῦ ἀνακοινωθέντος, ὁ Ἰδιος, ἡ υιοθετήσασα τοῦτον Πατρίς, θὰ ἀνέλαμβανε, δὲν ἀμφιβόλλομεν, τὴν προστασίαν καὶ ὑπεράσπισιν του, ίσως ἀκόμη προέδαινεν εἰς σπουδαῖα διαβήματα υπὲρ αὐτοῦ καὶ τὸ Πριγκηπάτον τοῦ Μόντε Κάρλο.

Ἄλλα ἡμεῖς πιστεύουμεν διτὶ ἡ προειδοποίησις ήδη ἐντέχνως γενικῶτερος καὶ δὲν πρέπει νὰ μείνη ἀπαστήροτος ἀπὸ τοὺς ἐπαγγελματικούς μας κύκλους. Δὲν εἶναι ἄλλωστε ἡ πρώτη φορὰ ποὺ διατυπώνται τοιαύτης μορφῆς παράπονα.

Παλαιότερον κατηγορεῖτο ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμός, διτὶ εἰνε παρηκλητικὰ σκάφη, μὲ τὰς ὅποιας σημηνίζετο ἀθεμίτως, ἀλλ᾽ ἐπιτυχῶς εἰς τὰς θαλάσσας τὴν ἐμπορικὴν τῶν Ἀγγλῶν νεότευκτων ναυτιλίαν. Τώρα αἱ συνθῆκαι ἀντεστράφουσαν καὶ προκαλεῖ ἐνόχλησιν μία σύμβασις ποὺ θὰ δηναντο καὶ Ἀγγλοι ἐπιχειρηματίαι κολλήτερον ἀπὸ τοῦ κ. Ὁνασην νὰ προσφέρουν εἰς τοὺς Ἀραβας.

Ἄλλα ἡμεῖς δὲν κάμνουμεν ἐπιχειρηματολογίαν η τὴν ὑπεράσπισιν τοῦ κ. Ὁναση. Γνωρίζομεν διτὶ εἶναι οὐτος ἐμπορικῶς εύφυτης, τολμηρός,

προκλητικός, πλούσιος εἰς ιδέας καὶ σχέδια καὶ τὸν θαυμάζομεν, ἀλλὰ λυπούμεθα διὰ τὴν πτωχήν, ἐμβαλωματικήν, ἀστοχον ἀπάντησιν ποὺ ἔδωσε.

Σκοπός μας εἶναι, παρεμβαίνοντες ἐξ ἄλλης αἰτίας, νὰ τονίσωμεν εἰς τὸν κ. Denholm, διτὶ μωσικὸν καὶ μοχλὸς τῶν μεγαλουργημάτων τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, τοῦ ἀπόδημον καὶ ἐπιτυχοῦ εἰς οἰανδήποτε χραν, εἶναι ὅχι λαθρόδιοι, ἀθεμιτοὶ καὶ ἀνορθόδοξο ἐμπορικοὶ συνδιασμοὶ, ἀλλὰ ἡ κάποιας ἔξαρθτος ικανότης ἡμῶν τῶν Ἑλλήνων εἰς τὰ θαλάσσας ἔργα. Δὲν εἶναι αἱ τοῦ ήδους παραφώνια τῶν δίλγων, ποὺ συνιστοῦν τὸν ρυθμὸν τῆς προσδόου του, ἀπὸ τὰς ὅποιας θὰ ἐλέγουμεν δὲν εἶναι στοιλοὶ οἱ συναγωνισταὶ του, ἀλλὰ ἡ ἐργατικότης, ἡ ποσιτήλωσις, ἡ τόλμη, τὸ ἀξιόπιστον καὶ αἱ θυσίαι ὡρῶν ἀναπαύσεως, ποὺ συνετέλεσαν εἰς τὸν ἔξελικτην ἀξιολόγευσην τοῦ διαβούλου.

Τώρα, κατὰ τὰς δεκαετριώδεις ποὺ διέρρευσαν, ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἔρριζε κατὰ τὸ δέμας, ἀλλὰ καθυστερεῖ, νοσεῖ εἰς βαθμὸν ἀναπτρίας, κατὰ τὴν ὁμαδικήν ἐπαγγελματικήν του ἐμφάνισιν, ἐκπροσώπησιν καὶ συνεργασίαν.

Ἐργα ποὺ δέν πρέπει τοι λοιποῦ νὰ εἶναι μόνον οἱ λογαριασμοὶ τοῦ συμφέροντος νὰ γίνη ἀποδεκτὸς ναύλου, ἀλλὰ ἡ σύνδεσις τῆς ἐν διαστορά ἐπαγγελματικῆς του δραστηριότητος.

Ἄλλεως καὶ μὲ τὴν πολιτικὴν «Ενας» καὶ μόνα ἐνδιαφέροντά του τὴν εύρωστιαν τοῦ «μπεζαχτά» διατρέχει πολλούς... μυρίους κινδύνους.

Λοιδίνον, Μάϊος 1954

I. ΚΑΨΑΛΗΣ

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Μήπως ὁ κ. Denholm ἀνεφέρετο εἰς τὰς σημαίας τὰς ὅποιας φέρουν τὰ σκάφη καὶ ὅχι εἰς τὴν κεκαλυμμένην ἔνθικότητα τῆς πλοιοκτήσιας; «Ἐν τοισύντη περιπτώσει, ἀνεξαρτήτως τῆς ὁρθότητος τῶν ἄλλων παραπτηρῶν τοῦ κ. Καψάλη, συγχωρητέας ἡ παραλειψίς, ἀφού ἐλάχιστα τὰ υπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν τάκερες.



*Serving
ship and owner*

LAMBERT BROTHERS
LIMITED

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

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

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

GALANOS SHIP SUPPLY CO.

20 South Water Street

MOBILE, ALA.

NICK GALANOS

PHONES: { Day 3-0464
or 3-5730
Night 6-4564

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Τὸ δάνειον

Τὸ ἑσωτερικὸν προαιρετικὸν δάνειον τῶν 300 ἑκατομμυρίων νέων δραχμῶν, ὅπερ ἔκτιθεται εἰς δημοσίαν ἐγγραφὴν ἀπό τῆς θῆς μέχρι τῆς 19ης ἀρξαμένου μηνὸς Ιουνίου, ἔχει ἡδη ἐφελκύσει μεριστὸν τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ ἐλληνικοῦ λαοῦ. Τὸ γεγονός αὐτὸν δὲν φοιτεῖται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς τὰ πολλά πλανεκτήματα τοῦ δανείου, ἀτίνα καθιστοῦν τὰς ὁμολογίας τοῦ προνομίουχον, καὶ ἀπό πάσας πλευρᾶς ἡγυγμένας, ἀλλά ἔρχεται καὶ ὡς συνέπεια τῆς ἀποφασιστικῆς καὶ ἐπιτυχοῦς κυβερνητικῆς προσπαθείας διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἔυνυσιστιν τῆς χώρας. «Ἐνα σεβαστὸν κονδύλιον ἀπὸ πλεονάσματα τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ, ἐν συνδυασμῷ καὶ μὲ τὸ προϊόν τοῦ ἑσωτερικοῦ δανείου, πρόκειται νὰ διατεθῇ ἀποκλειστικῶς εἰς τὰ ἔργα τῆς ἀνασυγκρότησεως. Ἐνέχει, συνεπάτος, μείζονα σημασίαν ἡ ἐπιτυχία τοῦ δανείου, διότι ἐμφανίζει ἄφ' ἐνὸς τὴν ἐπάνυδον τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν πολιτῶν πρὸς τὸ Κράτος καὶ διότι ἄφ' ἔτερου παρέχει τὴν εὐκαιρίαν μιᾶς συμβολικῆς συμμετοχῆς τοῦ ἑλληνικοῦ λαοῦ εἰς τὴν εὐόδωσιν τῆς ἀνασυγκρότησεως τοῦ Τόπου.

Ολαὶ αἱ ὑπάρχουσαι συγκεκριμέναι πληροφορίαι πείθουν, ὅτι ἡ συμμετοχὴ τῆς ναυτιλίου μενῆς Ἑλλάδος εἰς τὸ ἑσωτερικὸν δάνειον θὰ εἶναι εἰς ὑψηλὸν βαθμὸν ικανοποιητική. Οἱ ἐφοπλιστικοὶ παράγων, ἀλλὰ καὶ ἡ ναυτεργατικὴ οἰκογένεια, θὰ ἐπενδύσουν σεβαστὰ ποσά εἰς ὁμολογίας τοῦ δανείου. «Ἄζεις δὲ νὰ προστεθῇ καὶ κάτι, ποὺ ἔχει ἐντελῶς ἰδιάζουσαν σημασίαν. «Οτι διλαδί, πέραν τῶν σωματειακῶν κεφαλαίων, πολυάριθμοι ναυτικοὶ μας ἐξέδωσαν ἡδη μὲ προθυμίαν καὶ ἐνθουσιασμὸν τὴν πρωτόδουλον ἀπόφασιν των, ὅπως ἀποκτήσουν ὁ καθεὶς ἐξ αὐτῶν, τόσας ὁμολογίας, σᾶς ἐπιτρέπουν τὰ οἰκονομικὰ τῶν περιθώρια. Αὕτη ἀκριβῶς ἡ περίπτωσις, ητίς ἔκτενεται καὶ εἰς δλας τὰς τάξεις τοῦ ἑλληνικοῦ λαοῦ, ἀποκολλύτει τὴν ἐμπιστοσύνη τῶν πολιτῶν πρὸς τὸ σημερινὸν Κράτος.

Ὑπὲρ τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου

Ἐνημερωμένος πλέον δ. κ. Βογιατζῆς ἐπὶ τῶν καθέκαστας ζητημάτων αἱ ἀφού μελέτησῃ τὰς ἐνδεικνυμένας λύσεις, θέλει χωρῆση ἀποφασιστικῶς, χωρὶς χρονοτριβήν, εἰς τὴν λήψιν τῶν ἀναγκαίων νομοθετικῶν καὶ διοικητικῶν μέτρων.

Εἶναι ἀποφασισμένος — ὥσπες μᾶς ἐδήλωσεν εἰς μακρὰν σχετικὴν συνομίλιαν — νὰ χειραφετῆσῃ διοικητικὸς τὸ ἑλληνικὸν πλοίον, νὰ τοῦ ἐνισχύῃ τὴν συναγωνιστικήν του ικανότητα καὶ νὰ τὸ ἀπαλλάξῃ στενοκεφάλου γραφειοκρατικῆς παρεμβασίας. Τὰ κρατικὰ ὅργανα ὑπῆρχαν τῶν καλῶς ἐννοούμενων συμφέροντων τῆς Ναυτιλίας θὰ ἀποδουνοῦν.

Εἰδικὸν νομοθέτημα θὰ προβλέπῃ τὴν ἀναδιογύνωσιν ἐπὶ σύρτεων βάσεων τοῦ Γνωμοδοτικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Θὰ μετέχουν αὐτοῦ οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτεργάται, ὥσπες καὶ ἐκπρόσωποι τῶν Ὑπουργείων Οἰκονομικῶν, Ἐμπορίου καὶ Ἐξωτερικῶν. Ὑποχρεωτική θὰ εἴναι ἡ γνωμοδότηση διὰ κάθε ὑπὸ οἰουδήποτε ὑπουργείου λαμβανόμενον μετρον, ἀναφεούμενον εἰς τὴν ζητημάτα τοῦ πλοίου.

Ἡ πληρῆς ἀναδιογύνωσις τῶν ὑπρεστῶν κοινωνικῆς προνοίας, μὲ κυρίαν ἐπιδιωξιν τῆν περισυλλογήν, ὡστε τὴ θυσία νὰ προέχεται ἀφονιατικαὶ καὶ διὰ διλούς τοὺς ναυτικοὺς τόσον ἔδω, σόσον καὶ εἰς τὰς ἐπαρχίας, θὰ ἀποτελέσῃ ἐπίστης ἓντα τὰ κυριώτερα μελήματα τοῦ κ. Βογιατζῆ. Διὸ τὸ Ν.Α.Τ. αἱ προσπάθειαι τοῦ συνοφίζονται εἰς τὴν μείονταις τῶν εἰσφορῶν καὶ τὴν αὔξεσιν τῶν παρεχομένων συντάξεων.

«Ολαὶ αἱ προϋποθέσεις ὑφίστανται διὰ νὰ ἐπιτύχῃ ὁ κ. Βογιατζῆς εἰς τὸ ἔργον του. Τὸ κίλμα τῆς παρούσης κυβερνήσεως τῶν ὑποδοθεῖ εἰς τὴν λῆψιν ριζικῶν μέτρων ἐκκαθαρίσεως τῶν κακῶν κειμένων, δημιουργίας συνθήκων, αἵτινες θὰ καταστήσουν τὴν διαχείρισιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου ἐλκυστικήν διὰ τὸν ἐφοπλιστήν. Οὕτω καὶ μόνον εὐόδουται καὶ η προσπάθεια τῆς ἐπανόδου.

Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ὁ νέος Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας θὰ ἐπιτύχῃ. Εἶναι νέος πολιτικὸς μὲ ἀρτίαν τὴν κατάστισιν καὶ διακατέχεται ἀπὸ τὴν ζωηρὰν ἐπιθυμίαν νὰ ποιοφέρῃ ὅλην τοῦ τὴν σκεψιν, ὅλην τοῦ τὴν δραστηριότητα ὑπὲρ τοῦ τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Ἐκκαθαρίζεται τὸ κακὸν παρελθόν

Θὰ συγχαρώμεν τὸν κ. Βογιατζῆν, διότι χάρις εἰς τὴν ἀποφασιστικήν του πραέμβασιν ἐπετεύχθη τέλος ἡ συμβιβαστικὴ λύσις εἰς τὰς αἱ μακρούς διαφορὰς τοῦ ἑλληνικοῦ Δημοσίου μὲ τὸν Οἶκον Ρεθύμνη-Κουλουκουνῆ. Εξ ἀντιθέτου, θὰ πρέπει καὶ ὁ κ. Παπαγιάννης νὰ συγχαρῇ αὐτὸς ἐστόν, διότι πράγματι κατώρθωσε νὰ εἰσπράξῃ χρήματα, καὶ μάλιστα πολλὰ—περιπετειακοῖς χιλιάδας δολαρίων—μὲ φοιτούμενα, ὄπωσδηπότε εἰς τὸ Δημοσίον.

Ἀληθὲς εἶναι ὅτι ἀνεγνώρισεν ὁ κ. Υπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν τὸ

ἄδικον τῶν πρὸς τὸν Οἶκον Ρεθύμνη-Κουλουκουνῆ ἀπαιτήσεων. Ἐδήλωσεν δημοσίως: «ΑΦ' ής στιγμῆς προεβλήθησαν καὶ ἐθεβαίνθησαν αἱ ἀπαιτήσεις αὐτοῖς, δὲν ἦτο δυνατόν τὸ Δημοσίον νὰ παραιτηθῇ τῆς διεκδικήσεως των».

Ἄντιοι τοῦ πρόσφατο τοῦ Κράτους εἰς τὰ δικαστήρια, καὶ μάλιστα τὰ ἀγγλικά, διότι ἀγγλική εἶναι ἡ ἑταῖρία Ρεθύμνη-Κουλουκουνῆς καὶ ἔδρα της τὸ Λονδίνον, πολὺ ἀμφιβάλλομεν ἂνθα ἐπετύχαντε τὴν ἀγαγνώρισιν τῶν ἀπαιτήσεων του. Πρὸς τιμῆν δημοσίων τῶν εἰς τὸν ἀνωτάτον Οἶκον ἐφοπλιστῶν, ἡ ἀντιδικία μὲ τὸ Δημοσίον ἐτερματίσθη. Ἐδέκθησαν αὐτοῖς καὶ πάλιν, ἀφοῦ 14.5 ὅλα ἑκατομμύρια δολαρίων ἐπλήρωσαν εἰς τὰς ἀποδήμους ἑλληνικαὶς Κυβερνήσεις κατὰ τὸν πόλεμον, νὰ καταβάλουν τὰ ὄσα ἀδικιαὶ λόγητα ἡ κακοποίησης προκατάληψης ὠρισμένων κρατικῶν ὅργανων καὶ ἡ ἀδηφαγικὴ τοῦ Κράτους διαθέσις ἡξιώσεων.

Εἰς ἔνα μόνον σημείον εὑρίσκομεν διὰ εἰχον τὴν ἀσθενή των πλευρῶν οἱ διαχειρισθέντες μὲ τὸ Ἑλληνικὸν Δημοσίον κατὰ τὸν πόλεμον τὴν ὑπόθεσιν τῶν Ἐλβετικῶν ναυλώσεων ἐκτρόσωποι του Οἶκον Ρεθύμνη-Κουλουκουνῆς. Διότι δὲν εἶχον εἰς τὸ παρελθόν προελθεῖ εἰς συναλλαγάς οἰκονομικῆς φύσεως μὲ τὸ Κράτος μας, δὲν εἶχον καὶ τὴν κτηδεῖσαν τῷ πόρῳ πικράν τῶν κινδύνων τοῦ περικλείουν. Δὲν ἐφόντισαν νὰ κατασφαλίσουν διὰ γραπτῶν, ἀδιοβλήτων κυβερνητικῶν ἀποφασεων καὶ νόμων τὰ ὄσα οἱ κατὰ καιρούς ὑπουργοί μὲν καὶ ὑπισχνούντο, δὲν ἐφόρτιζον διὰ της θεσμοθετησην.

Δὲν ήτο δεβαῖς δυνατὸν νὰ φαντασθούν οἱ ἔθισθεντες εἰς τὴν εὐθύτητα τῶν συναλλαγῶν τοῦ Λονδίνου τὴν ἀχαρακτηριστὸν νοοτροπιανοῦ «καὶ μεν ἔχεται δίκαιοι, ἀλλὰ κανεὶς δὲν ἔχει καὶ τὴν τόλην νὰ τὸ διακρηψῃ», πολὺ δὲ περισσότερον νὰ ἀγνοήσῃ τὴν ἀδιστίου ἐστὸν ἀπαιτήσεων τοῦ Δημοσίου». Εἰθισται ἀλλως τε τὸ Κράτος νὰ προδαλλήῃ τὴν ἀξιώσεων τῶν πειρατῶν τῶν κινδύνων τοῦ περικλείουν. Δὲν ἐφόντισαν νὰ κατασφαλίσουν διὰ γραπτῶν, ἀδιοβλήτων κυβερνητικῶν ἀποφασεων καὶ νόμων τὰ ὄσα οἱ κατὰ καιρούς ὑπουργοί μὲν καὶ θεσμοθετημένοις.

Διὰ τὴν πλήρη δημοσίου κατανόησιν, διὰ τὴν ἐκτίμησιν κυρίων τῶν θετικῶν δυνατῶν, εἰς ἄπειρην διαφορὰς του μὲ τὸ Ἑλληνικὸν Δημοσίον, παραβέστουν κατωτέρω σημειώματα ἀναλυτικού τοῦ ἴστορικού τῆς ὑπόθεσεως καὶ τῶν σχετικῶν μὲ τὰς προβληθείσας ἀξιώσεων.

Ἡ ἀναγνώρισις τῆς καλῆς πιστεως καὶ τῆς καλῆς θελήσεως τῶν μετεγόντων εἰς τὸν ισχυρὸν αὐτὸν ἐφοπλιστικὸν διμιλον ἐπιδιόλλεται τοῦ δύντινα πειρατῶν τῶν ἐξωτερικοῦ, ἐτερματίσθη ἐπὶ τέλους. Μᾶς οικανοποεῖ ὅλως ἀδιατέσσας τὸ γεγονός αὐτὸν. Ἐκκαθαρίζεται τὸ κακὸν παρελθόν, εὐρύτερος διανοίγεται τῷ πόρῳ ὁ δρόμος περιοδεύοντος τοῦ καλλίτερον μέλλον. Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ὁ εὐεργετικὸς ἀντίκτυπος τῆς ἐπιτευχείσας συμφονίας εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀποκαταστάσεως δὲν θὰ ἀργήσῃ να καταφανῆ.

Ιδού πώς ἔχει ἐν λεπτομερείᾳ ἡ ὑπόθεσις τῶν Ἐλβετικῶν ναυλώσεων:

«Ἀπὸ τὰ 75 Ἐλληνικὰ πλοῖα, ἀτίνα διεχειρίζετο προπολεμικῶν ἡ Εταιρεία P. καὶ K., ἐννέα ἐναυλώθησαν τὸ 1939, κατόπιν ἐνεργειῶν τῆς ἐν λόγω Εταιρίας εἰς τὸ Ἐλβετικὸν Δημοσίον. Ἡ Εταιρία P. καὶ K. ἐπέτυχε τὴν ναυλωσιν, παρὰ τὸ συναγωνισμὸν ἀλλών ισχυρῶν ναυτιλιακῶν Κρατῶν, ὡς η Σουηδία καὶ η Νορβηγία.

Τὸν Μάρτιον τοῦ 1941 ἐπένεδι ὁ ἐν Λονδίνω πρεσβευτής τῆς Ελλάδος καὶ ἐπέδαλεν ἀναγκαστικήν συμμετοχήν τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου εἰς τὰ κέρδη, ὅχι δημοσίως καὶ εἰς τὰς δαπάνας τῆς ἐν λόγω πλοίων καὶ ἐπιχειρήσεως.

Ἐκ τῆς ἀντισυνταγματικῆς ταύτης ἐπεμβάσεως ἐκαρπώθη τὸ Ἑλληνικὸν Δημοσίον 14 ½ ἑκατομμύρια δολαρίων καθαρά, ἐναντὶ 13 ἑκατομμυρίων, τὰ ὅποια εἰσέπραξαν οἱ πλοιοκτήται, ἔξ ὧν κατεβλήθησαν πάντα τὰ ἔξοδα κινήσεως καὶ ἐπιστροφῆς τῶν ἐν λόγω πλοίων καὶ ἐναπέμεινε μικρὸν κέρδος ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν.

Μέτα πάροδον ἔξαεται ἀπὸ τὸν πέρατος τῆς ἐπιτάξεως, οἰκονομοκαὶς ἐφορος ἐπέληφεν ἐλέγχου καὶ ἐξηγήσεως τῶν Οἰκονομικῶν. Εὐελπίδων καὶ ἐμειώθη ἔτι περισσότερον κατόπιν ἔξετάσεως ὑπὸ τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς Λονδίνου, ἥτις ὡς ἐκπρωσωπούσα τὸ Ἐλληνικὸν Δημοσίον εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν πολλῶν τῶν κατὰ τὴν διάσκειαν τοῦ πολέμου ἐπίτακτων, εἶναι ὡς ἀντίδικος τοῦ προκάτησαν κριτῆς τῶν ἐνδιαφερομένων.

Παρ' ὅλον διὰ τὸ Πρεσβευτή τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς Λονδίνου ἥτο δ Νομικὸς Σύμβουλος τοῦ Y.E.N. κ. Κοντογιάννης καὶ εἰσηγητής δὲ οἰκονομοκαὶς ἐφορος κ. Μυλωνᾶς, οἵτινες ἀμφότεροι εἶχον ἡδη ὑπὸ ἄλλας ἀμοδιότητας ἐπιληφθῆ τῆς ὑπόθεσεως καὶ ἐδεσμεύοντο ἐκ προηγουμένως ἐκφρασθεῖσης γνώμης των, ἡ ἐπιτροπή κατέληγεν εἰς τὸ συμπέρασμα διὰ ἡ ἀπαίτησης καταβολῆς νομομερῶν μεταξὺ δολαρίων-λιρῶν ἐπὶ τὴν διατίμασιαν 4 πρὸς 1, ἔδειν νὰ λυθῇ ὑπὸ τῆς Διοικήσεως κατὰ τὴν κρίσιν αὐτῆς, ἡ δὲ ἐξ ἐφοπλιστῶν

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

HEAD OFFICE:

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

GENERAL MARINE SERVICES

(Est. 1938)

115-II7-II9 Riley Street
SYDNEY-AUSTRALIA

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

μειοψηφία της Ε.Ν.Ε.Λ. διστάκτως άπεφάνθη διά την νομισματικής διαφοράς στηριζόμενην άπαιτησης είναι άδασμος και άγθικος.

Επομένως ή απόφασης της Ε.Ν.Ε.Λ. δὲν άπεξει της άποφάσεως της ελδικής Επιτροπής, η οποία συνεστήθη διά της υπ' αριθ. 1955) 1953 άποφάσεως του νύν υπουργού των Οικονομικών, η οποία έχειται το ζήτημα του παρελθόντα Δεκέμβριον.

Η ειδική αύτη έπιτροπή, η οποία άπετελείτο έκ δημοσίων ύπαλληλων και του Προέδρου της Ένωσεως Εφοπλιστών κ. Ανδρέαδη, κατέληξεν είς το συμπέρασμα ότι η Αγγλική Εταιρεία P. και K. δέν νὰ καταβάλῃ 950.000 δολάρια πρός τερματισμόν της υποθέσεως.

Δι' υπομνήματος των πληρεξούσιων των δικηγόρων, οι ένδιαφερόμενοι προτείνουν την καταδόλη των κάθων ποσών, ύπο τὸν όρον της άμεσου και συμβιβαστικής λύσεως της διαφοράς, έπιφυλαχθέντες πάντων των δικαιωμάτων των και άμφισθητησαντες την βάσιν των άπαιτησων του Δημοσίου.

Έπιστροφή παρακρατηθέντος προσθέτου ναύλου νεοτεύκτων πλοίων ένος σελ. και διεπιπλών κατά τόνων έναντι καταδόλης ύπο του Δημοσίου 3 πενήνων κατά τόνων Δολλ. 562.843 Καταδόλη ένος (1%) προμήθειας γαλωτού είς τὸ Ελληνικὸν Δημόσιον, παρ' όλου ότι ούτε νομοθετική διάταξης, ούτε συμφωνία περὶ της καταδόλης τῆς έν λόγῳ προμηθείας υπάρχει καὶ παρ' όλου ότι τὸ Ελληνικὸν Δημόσιον δέν υπέρθετε ναυλωτής τῶν πλοίων Διαφορά ὡς πρός τὴν ἔναρξην τῆς σχέσεως μεταξὺ Ελληνικοῦ Δημοσίου καὶ Εταιρίας P. και K.

Συνολικὸν ποσὸν "Εναντι τοῦ ποσοῦ τούτου κατεβλήθη ήδη εἰς τὸ Ελληνικὸν Δημόσιον ποσόν" 409.918

Καταβλητέα διαφορά ἐν περιπτώσει συμβιβαστικής λύσεως 584.307, ἀντιπροσωπεύον προμήθειαν 2 %, άφαιρεθένται ύπο του Ελληνικοῦ Δημοσίου καὶ καταβληθένται εἰς μεσίτας εἰς οὓς ωρίεται ἡ συνυμολόγησις τῆς ἐπικερδοῦς διὰ τὸ Ελληνικὸν Δημόσιον ἐπιχειρήσεως, παρὰ τὸν συναγωνιστὸν ἄλλων ναυτιλιακῶν Κρατῶν. Ή παρὰ τῆς Ελληνικῆς Κυβερνήσεως ἀφαιρεσίς, η οποία έγένετο καθ' δηλη τὴν διάρκειαν τῆς σχέσεως ἐν γινώσκεται τῆς Ε.Ν.Ε.Λ., πιστοποιεῖται ἐκ Δημοσίου Ελληνικοῦ ἔγγραφου, τοῦ δοτοῦ πρότισμον ἀντιγραφον κεκυρωμένον ύπο τοῦ Ελληνικοῦ καὶ Ελληνικοῦ υπουργείου Εξωτερικῶν, υπεβλήθη εἰς τὴν Ειδικὴν Επιτροπήν.

"Ηδη διὰ τῆς ἐπελθούσης συμβιβαστικής λύσεως η Εταιρία Ρεθύμνης-Κουλουκούντης, θὰ πληρώσῃ, πέραν τῶν ὥσων ήδη παρ' αὐτῆς κατεβλήθησαν, ἐπτακοσίας πεντηκοντα χιλιάδας δολλαρίων, ἐνώ ἀρχικῶς εἶχε, προταθῆ τὸ ποσὸν τῶν τετρακοσίων χιλιάδων δολλαρίων. Η διαφορά, πιστεύομεν, εἶναι σημαντική.

Νότια τερματισθή ή ἀντιδικία

Διατί οὕτως χρονίζει ἡ ἐφαρμογὴ τῶν οὕτων εἰσηγήθη λύσεων ἡ ἐπιτροπὴ Χρυσούλακης καὶ διὰ τὸ ἀλλοί ἐκκεμενή ζητήσαται τῆς Ναυτιλίας; Πρέπει καὶ αὐτῶν ἡ ἐκκαθάρισις νὰ γίνη τὸ ταχύτερον. Αν χρειάζεται, δηλούται, ἡ νομοθετικὴ πρόσθεψις, ἃς φροντίσει τὸ υπουργεῖον τῶν Οικονομικῶν νὰ καταρτίσῃ καὶ νὰ καταθέσῃ κατὰ τὴν παρούσαν σύνοδον τῆς Βουλῆς τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον.

Ἡ ἀντεγύρσης λ. χ. τῶν λίμπερτς πρέπει νὰ ἐπιστραφῇ. Καθ' ἦν στιγμὴν ἡ Ναυτιλία τόσην ἔχει ἀνάγκην κεφαλαίων, δεν ἐπιτρέπεται νὰ παραμένουν νεκρά εἰς τὰς Τραπέζας τὰ ποσά τῶν ἀντεγύρσεων, ἀνερχόμενα εἰς ἑκατομμύριον καὶ πλέον λιρῶν Ἀγγλίας.

Ἄσ επίλυθη ἐπίσης κατὰ ἔνα τρόπον ἡ ἐκκεμενής τῆς φορολογίας τῶν εὐπόρων διὰ τὰ ξένα πλοία. Άσ διαγραφούν τοῦ καταλόγου τῶν φειλετῶν δοσοὶ ἐπλήρωσαν καὶ ὅς διατίσσαντο οἱ οδίγοι, αὐτοὶ ποὺ δὲν ἐπλήρωσαν, βάσει τοῦ καταλόγου τῆς ἐπιτροπῆς Νέας Υόρκης.

Ἄι ἀπαιτησεις, τέλος, ἐκ τῆς εἰσφορᾶς εἰς τὸ Ταμείον Ἀρτου, δηλούται, καὶ τοῦ Ν. Δ. τοῦ Τσολάκογλου διὰ τὸ Ν.Α.Τ. ἀπαιτησεις μὴ δικαιολογούμεναι ἀπὸ αὐτὰ τὰ πράγματα, πρέπει νὰ θεωρηθοῦν παραγεγμέναι. Καθ' ἦν στιγμὴν τὸ Κράτος δὲν ἔξεπλησσε τὰς τόσας καὶ τόσας ὑποχρεώσεις τοῦ πρός τὰ πλοία, βάσει τελεστίδικῶν ἀποφάσεων τῶν δικαστηρίων ἐπιτάξεως, δὲν δικαιούνται ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς μὴ ἔσοφηθέντας δικαιούχους νὰ ζητῇ τὴν πληρωμὴν τῶν ἀλαχίστων ποὺ ἔχει αὐτὸς λαμβάνειν, βάσει τῶν νόμων τῆς πολεμικῆς περιόδου.

Τέλος, ὅλος αὐτὸς ὁ σωρὸς τῶν καταλογιστικῶν πράξεων Μυλωνᾶ, αἱ πλείσται τῶν ὥστειν καμμίαν βεβαιωμένην καὶ εὐτασθούσαν ἀπαίτησην τοῦ Δημοσίου δὲν θεμελιώνουν, πρέπει νὰ ὀποτέλεσῃ ἀντικείμενον τῆς ταχυτέρας ἐκκαθαρίσεως, ἐν συνεννοήσει μὲ τοὺς ἀμέσως ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστας.

Ἄς θελήσῃ ὁ κ. Παπαγιάννης νὰ κλείσῃ ἐπὶ τέλους τὸ παρελθόν τῆς ἀντιδικίας καὶ τῆς ἐκκομενοτητος. Εἰς τὴν ίδιαν αὐτοῦ πρωτοβουλίαν ὀφείλομεν τὴν ἐπιτροπὴν Χρυσούλακην. Εἰς αὐτὸν θὰ ἀνήκῃ καὶ ὁ ἔπαινος, διότι ἐπὶ τὴν ὑπουργίαν τοῦ Ναυτιλίας ἔπαισε νὰ ἔχῃ πλέον δοσοληφίας ἐκκρεμεῖς μὲ τὸ Ελληνικὸν Δημόσιον.

Η προσπάθεια τοῦ κ. Αχή

"Ἐργον ἀξιόλογον, τὴν ἐνημέρωσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ τραπεζιτικοῦ κεφαλαίου ἐπὶ τῶν ἑδῶ ληφθέντων υπέρ τῆς Ναυτιλίας νομοθετικῶν μέτρων, ἀνέλαβε νότιο προτελεστή ὁ Προεκτικὸς Λιμενάρχος Νέας Υόρκης κ. Χρ. Αχής. Ἡ θέληση ἀκριβῶν νότιων καταστάσην γνωστῶν εἰς τοὺς ἀμερικανούς κεφαλαιούχους ποτὲ μέτρα κατασφαλιστικά τῶν ἑδῶν συμφέροντων, ἐλαθεν ἡ Κυβερνήσης διὰ τοῦ τόμου περὶ προσελκύσεως κεφαλαίων ἐπὶ τοῦ ἔξωτεροι καὶ εἰδικώτερον διὰ τὴν Ναυτιλίαν, βάσει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ ἑδού λόγω μειζονος ισχύος νομοθετήματος.

Προσωπικός ὁ κ. Αχῆς ἐπεκεφθῆ τους ἡδη πιστοδοτήσαντας τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν προσταθεισαν ύπο ξένας σημαίας ἀμερικανούς τραπεζίτας καὶ ἐπέδωκεν εἰς αὐτοὺς δύο ἐπεξηγηματικά υπομνήματα τῶν ληφθέντων μέτρων, ἀνέπτυξε δὲ καὶ προφορικά τὴν σημασίαν τοῦ ὅλου Νομοθετικοῦ Διατάγματος 2687 περὶ κεφαλαίων τοῦ ἔξωτεροι. Οἱ κ. Ντόναλντ Μακένζι τῆς Μαροί Μίντλαντ Τράστη της Νέας Υόρκης, Μιχαὴλ Λόγκαν, τῆς Κέρκυρας Μπάνικ, Οὐάλ. Τζόνσον τῆς Τσείζ Νάσιοναλ Μπάνκ, Ρ. Μάκ Φάντεν τῆς Νάσιοναλ Σίτυ Μπάνικ Νέας Υόρκης, Σώντερς τῆς Ασφαλιστικῆς Εταιρίας «Μετροπόλιταν Λάιφ Ινσιουάρεν», Γ. Καλλογουσίου τῆς Μπάνκερ Τράστη καὶ Β. Σέσδελ τῆς «Ιρδιγκ Τράστη», δοι μετα μεγάλου ἐνδιαφέροντος ἐδέχθησαν τὰς παρασθετείσας πληροφορίας, δομογήσαντες μάλιστα, ὅτι τὰ παρασχεθέντα στοιχεῖα, εἰδικώτερον διὰ τὰ ναυτοδάνεια, ησαν εἰς αὐτοὺς παντελῶς ἄγνωστα.

Θά χρειασθη πάντας νὰ μὴ σταματήσῃ ἡ ἐπαφὴ τοῦ κ. Αχῆ μὲ τοὺς ἀμερικανούς τραπεζίτας, μέχοις ὅτου πληρῶς οὗτοι ἐνημερωθοῦν ἐπὶ τῶν ἑδῶν κρατουσαν διὰ τὴν κατασφαλίσιν τῶν ἑδῶν κεφαλαίων. Ἐκ παραλλήλου διὰ ἐποπτεύ νότιο οὐκόσυνος ὁ κ. Αχῆς τὰς πιθανὰς ἀντιρρήσεις τῶν τραπεζίτων αἵτινες καὶ ἐκράτησαν αὐτοὺς μέχρι τοῦδε ἐπιφύλακτοις εἰς τὸν παροχοῦν δανείων ἐπὶ πλοίων ἐλληνικῶν. Πρέπει αὐτοὶ δοι αἱ ἐπιφύλαξεις νὰ ἔχεταισθούν καὶ ἀν χρειαζεται καποια συμπλήρωσις τῆς κειμενίου παρ' ἥμιν νομοθεσίας διὰ τὴν ναυτικήν ὑποθήκην διὰ τὴν ἀμεσον ἔγγραφην εἰς τὸ υποθηκολόγιον, δηλας καὶ διὰ τὴν ἐπιστρεψιν καὶ ἐκτελεστιν τῶν δανειστῶν συμβολαίων νὰ ληθῇ ἀμέσων, ἵνα παύση προσβαλλόμενον δῶς πρόσθετον ἐπιχείρηση τῆς μηδινώσεως τῆς Κυανοδεύου ἐπὶ τῶν ἑδῶν πλοίων μας, η δυσπιστία τοῦ διένου κεφαλαίου ποδος τὰ ἑδῶν κρατουσαν διὰ τὴν κατασφαλίσιν τῶν δανειστῶν.

Ο κ. Αχῆς διὰ τῆς ἀναληφθείσης πρωτοβουλίου προσπαθείας ἔργον θετικὸν εἰσφερει εἰς τὴν προώθησιν τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς υπόθεσεως.

Τὰ πρώτα καλὰ ἀποτελέσματα τῆς πρωτοβουλίας αὐτῆς τοῦ Προεκτικοῦ μας Λιμενάρχου εἰς τὴν Νέαν Υόρκην προχισαν ἡδη νὰ καταφαινούνται. Εἰς τὴν πρώτην σελίδαν τοῦ φύλλου τῆς 26ης Μαΐου τῆς μεγάλης οικονομικῆς ἐφημερίδος «Journal of Commerce» τῆς Νέας Υόρκης δημοσιεύεται μακρὸν ἄρθρον ἐπὶ τῆς προσπαθείας διὰ τὴν παραδοσιαν τῶν ἑδῶν σημαίας πλοίων μας εἰς τὸ Ελληνικὸν νηολόγιον. Αναφέρεται η περίπτωσις τῆς ουφώσεως τῆς Κυανοδεύου ἐπὶ τοῦ διένου Ατλαντικού ποδος τὰς τραπέζας της Ολύμπιας νὰ φέρουν τὸ νέον σκάφος των ἑδῶν τὴν Ελληνικὴν σημαίαν, ὑπάρχουν πληροφορίαι, δηλας αἱ διαπραγματευσεις θὰ συνεχισθοῦν.

Ο ἀρθρογράφος περέχει ἐν συνεχείᾳ τὴν εὐχάριστην πληροφορίαν, δηλας αἱ ἀμερικανικαὶ τραπέζαις «κατάποτιν τοῦ νόμου περὶ προσελκύσεως κεφαλαίων δὲν θὰ ἔχουν ἀντιρρήσεις νὰ χρηματοδοτήσουν τὴν ἀπόκτησιν τονῶν ἑδῶν ἐλληνικήν σημαίαν».

Τέλος ἀναδημοσιεύεται τὸ υπόμνημα, ὅπερ ἐπέδωκεν ὁ κ. Αχῆς εἰς τοὺς ἀμερικανούς τραπεζίτας, εἰς τὸ ὅποιον ἀναλύεται λεπτομερῶς τὸ ἄρθρον 13 τοῦ Βαρύνουσα σημασία αὐτοῦ εἰς τὴν κατασφαλίσιν τῶν ἑδῶν συμφέροντων.

CORNES & CO. LTD.

(Established Japan 1861)

TOKYO - YOKOHAMA - OSAKA - KOBE

SURVEYORS - SHIPPING AGENTS - SHIPPING BROKERS - INSURANCE

AGENTS FOR

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

HELLENIC SHIPPING DEPARTMENT

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

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

πρώτων, αἱ καθορισθεῖσαι δόσεις διὰ τὴν ἔξοφλησιν τῶν παλαιῶν ὄφειλῶν θά ἡσαν κατὰ πολὺ μικρότεραι τῶν ἡδη καθορισθεισῶν καὶ δεύτερου, ἐφόσον ἡ κεφαλαιοποίησις τῶν χρεῶν αὐτῶν συνεπήγετο τὴν μὴ προσαύξησιν τῶν ἔξι ὑπερημεριῶν. Διότι θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἐκ τῶν χρεῶν τῆς στιδηροβιομηχανίας πρὸς τὸ Ι.Κ.Α. τὰ ἐν τρίτον, περίπου, ἀποτελεῖ τὰς καθυστερουμένας ἐργοδοτικάς εἰσφοράς καὶ τὰ δύο τρίτα τὰς ἐκ τῶν υπερημεριῶν προσαύξησεις. Ἐπομένως, οὔτε τὴν φοράν αὐτὴν, οὔτιστοικῶς, δυνεῖται ἡ πειραικὴ στιδηροβιομηχανία. Ἀπλῶς τὸ Ι.Κ.Α. μετριάζει τὸ μένος μὲ τὸ ὅπιον ἐπεδίωξεν νὰ εἰσπράξῃ τὰ ὄφειλόμενα, ἵσως, διότι καὶ τοῦτο πεδείχθη ὡς μὴ ἀποτελεσματικόν. Ἡ ἀπαισιόδοξος ἀποψίς, τὴν ὅποιαν ἐν ἀρχῇ διετυπώσαμεν, ὅτι αἱ κρίσιμοι ἡμέραι τῆς στιδηροβιομηχανίας δὲν εὑρισκοῦνται περὶ τὸ τέλος τῶν φαίνεται, διότι δὲν ἀποτελεῖ ὑπερβολὴν.

Ἡ ἰχθυόσκαλα Πειραιῶς

Εἰς εἰδίκην σύσκεψιν συγκροτηθείσαν πρὸ ἡμερών, εἰς ἦν μετέσχον οἱ ἐκτρόπωστοι τῶν ἀρμοδιῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ὑπουργείων Συντονισμού καὶ Βιομηχανίας, τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ τῆς Ἀγροτικῆς Τράπεζης, συνεζητήθη τὸ θέμα τῆς συνεχίσεως τῶν πρὸ ἑτού διακοπεισῶν ἐργασιῶν διὰ τὴν ἀνέγερσιν ἐγκαταστάσεων ἰχθυόσκαλας εἰς τὸν πειραικὸν προλιμένων.

Ἡ κατασκευὴ καὶ ἡ ἐγκαίριος λειτουργία τῶν εἰδίκων ἔξωπλισμένων αὐτῶν ἐγκαταστάσεων, εἰς τὰς ὅποιας βέ· ἐναπόθηκενται αφ' ἐνός, ὑπὸ καταλήλους συνιθῆκας, θὰ δημοπρατοῦνται καὶ θὰ πρωθυνται ἀφ' ἑτέρου εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἔνδοχρῶν αἱ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς κομιζόμεναι ποστήτης ἀλιεύματος, ἐκριθῇ διὰ μίαν εἰσέπι τοῦ φοράν ὡς ἀπαράτητος προύτοθετος διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἀλιευμπορίου τῶν ἔγχωριῶν ἰχθύων καὶ διὰ τὴν σταθεροποίησιν τῶν σχετικῶν τιμῶν, ἔτι ὥφελεια τῶν ἀλιεών καὶ τῆς καταναλώσεως.

Τὴν ἀπαισιούμενην δαπάνην διὰ τὴν συνέχισιν τῶν ἐργασιῶν ἀνεγέρσεως τῆς ἰχθυόσκαλας, ἀπέφασις θετή κατὰ τὰς σύκεψιν αὐτῆν, ὅπως τὴν ἀναλάβῃ ὁ Ο.Λ.Π., τοῦ ὅποιου ἄλλως τε, ἡ καθημερινῶς βελτιουμένη οἰκονομικὴ κατάστασις τοῦ ἐπιτρέπει νὰ προγραμματίσῃ ἔργα διὰ τὴν τεχνικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος. Συγκειρεμένως ἐπεκράτησεν ἡ ἀποψίς ὅπως συσταθῇ δραγανισμὸς ὑπὸ μορφὴν νομικού προσώπου ιδιωτικοῦ δικαίου, εἰς τὸν ὅποιον θὰ ἐκτρόπωσούνται καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἀλιευτικοὶ συνεταιρισμοί. Ὁ δραγανισμὸς αὐτὸς χρηματοδοτούμενος ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., θὰ είναι δυνατὸν νὲ ἀναλάβῃ ὑπευθύνως τὴν φροντίδα τῆς ἀποπερατώσεως τῆς ἰχθυόσκαλας, ὡς καὶ τὴν μεριμναν διέ τὴν ταχείαν ἐπίσης ὅργανωσιν καὶ λειτουργίαν αὐτῆς.

Τὴν μορφὴν μακροπρόθεσμου δαπανῶν πρὸς τὸν ἐν λόγῳ ὁργανισμὸν θὰ ἔχουν τὰ υπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. διατεθεῖσμένα κεφάλαια, τῶν ὅποιών εὐχερῆς ἔξι ἄλλους θὰ είναι ἡ ἐξυπηρέτησις ἀπὸ προβλεψθείσαν ἐλάσσιστην ἐπιδάρυνσιν τῶν διακινουμένων διὰ τῆς ἰχθυόσκαλας ποσοτήτων ἀλιεύματος. «Ἡδη, ἀνετέθη εἰς τὴν Ἀγροτικὴν Τράπεζαν ἡ μελέτη τῶν λεπτομερεῶν διὰ τὴν σύστασιν τοῦ ἐν λόγῳ ὁργανισμοῦ, ὅστις ἀναμένεται, διότι διὰ τῆς εἰς αὐτὸς ἀξιολόγου ἐκτροσωπήσεως τῆς ίδιωτικῆς πρωτοδουλίας θὰ ἀναπτύξῃ μεγαλύτεραν δραστηριότητα ἀπὸ οιανδήποτε ἀλλην δυσκίνητον, κατὰ κανόνα, κρατικήν ὑπηρεσίαν.

Δὲν ἀπομένει παρὰ ἡ ὑπερνομικής ὠρισμένων ἐνδοιασμῶν τῶν ἀρμοδιῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π., διὰ τὴν ἀμεσον διάθεσιν τῶν ἀναγκαιούντων κεφαλαίων.

Τὸ Σανατόριον τῶν Μελισσίων

Ἀποτελεῖ τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς ἐπιτευχείσης προόδου εἰς τὸν τομέα ἀνεγέρσεως καὶ ὄργανώσεως σανατορίων, τὸ Νοσηλευτικὸν Ἰδρυματαὶ Ἐργατῶν Θαλάσσης, τὸ ὅποιον ἀποπερατώθην ἡδη, ὡς ἀνεγράφωμεν, θὰ ἀρχίσῃ λειτουργούν τὸν προσεχῆ, κατὰ πάσαν πιθανότητα, μῆνα.

Ἐξεπλάγασαν πραγματικά διὰ τὰς εἰδῶν οἱ πρὸ ἡμερῶν, μετὰ τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας ἐπισκεφθέντες τὸ τέλειον καθ' ὅλα αὐτὸ σανατόριον. Μοναδικὸν εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἀνώτερον εἰς τίνας περιπτώσεις, ἐκείνων τοῦ ἐλλεπιτοῦ Νταβός, τὸ ἔχαρακτηρίσιον ὃ καθηγητῆς τῆς φυματολογίας καὶ πρόδρομος τοῦ ἀδελφοῦ κ. Οἰκονόμου. Κατὰ τοὺς λοιποὺς εἰδικούς, δύο είναι κυρίως τὰ βασικά πλεονεκτήματα τοῦ ναυτικοῦ σανατορίου: Ἡ μεγάλη «ἀρχιτεκτονικὴ τοῦ συνέπειας» ἐν σχέσει μὲ τῶν σκοπῶν διὰ τὸν ὅποιον προορίζεται, ὡς καὶ ὁ πλῆρης καὶ ἐντελῶς συγχρονισμένος τεχνικὸς καὶ ἐπιστημονικὸς ἐσοπλισμὸς του. Ἀναφέρεται χαρακτηριστικῶς, ὅτι τὰ ἀκτινολογικά μηχανῆματα, μὲ τὰ ὅποια ἔχει ἐφοδιασθῆ, είναι ἔξεινων τὰ ὅποια ἐσχάτως ἐπεδείχθησαν εἰς τὸ διεθνὲς συνέδριον ἀκτινολογίας τῆς Κοπεγχάγης. Μεταξὺ τῶν ἄλλων

διαθέτει ἔναν «κάθετον τομογράφον» διὰ πρώτην φορὰν χρησιμοποιούμενον εἰς τὴν χώραν μας, ἔναν «πλαγιογράφον», διτὶς ἐπιτρέπει τὴν λήψιν ἀκτινογραφιῶν ταυτοχρόνως εἰς ὅλας τὰς στάσεις ὡς καὶ ἔνα ἐβασιλιδικὸν μηχάνημα τῶν 1000 μιλιστέρων, διὰ τοῦ ὅποιου αἱ ἀκτινογραφήσεις καθίστανται δυναταῖς ἐντὸς ἐλαχίστου χρονικοῦ διαστήματος.

Τὸ Νοσηλευτικὸν Ἰδρυμα ἔχει ἐξοπλισθῇ ἐπίσης μὲ ἀρτίας τεχνικᾶς ἐγκαταστάσεις, αἱ ὅποιαι τοῦ ἔξασφαλίζουν ἀφθονον ἡλεκτρικὸν ρεῦμα καὶ τοῦ ἐπιτρέπουν προσέτι νὰ δημιουργῇ ἐκάστοτε τὸ κατάλληλον κλίμα εἰς τοὺς διαφόρους θαλάσσους. Τελευταῖς λέξιν τῆς τεχνικῆς ἀποτελούν ὀσαύτως αἱ ἐγκαταστάσεις τῶν εύρυτάτων μαγειρείων, τῶν κλιβάνων, τῶν πλυντηρίων καὶ τῶν ἀποηρητηρίων.

Δέν εἶναι, δῆμας, ὀλιγωτῶν τὸ ἐνδιαφέρον, τὸ ὅποιον παρουσιάζει καὶ ὡς κτίριον, τὸ Νοσηλευτικὸν Ἰδρυμα. Περιβαλλόμενον ὑπὸ πυκνῶς ἀναδασθεῖσης ἐκτάσεως, ύψομετα πενταρόφον εἰς δύο δύο ἐπιδλήτικάς πτέρυγας. Η μία ἐπὸν πτέρυγας αὐτῶν καὶ μικρότερά, στεγάζει τὰ γραφεῖα τῶν διοικητικῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ἰδρύματος, ὡς καὶ τὰ διαμερίσματα εἰς τὰ ὅποια θὰ ἐνδιατάσσεται τὸ νοσηλευτικὸν πρωσωπικόν. Μία ὡραία καὶ πολυτελῆς αἰθίουσα διατίθεται ἐπίσης διὰ τὴν ψυχαγωγίαν τῶν ἀσθενῶν ὡς καὶ ἀνετοῦσαν χώροι ἐντεκτηρίων διὰ τὴν ὑποδοχὴν καὶ τὸν παραμονὴν τῶν ἐπισκεπτῶν. Ωσαύτως μία μικρὰ ἐκκλησία στεγάζεται εἰς τὸ τμῆμα αὐτὸν τοῦ σανατορίου, τὴν ὅποιαν καλαίσθητως ἔχει διακοσμήσει μὲ ὡραίας ἀγιογραφίας ὡς ζωγράφος κ. Αστεριάδης. Η δευτέρα πτέρυξ, ἡ ὅποια ἀποτελεῖ καὶ τὸ κύριον οἰκοδόμημα τοῦ Ἰδρύματος, καταλαμβάνεται ἐξ ὀλοκλήρου ἀπὸ θαλάσμους μᾶς, δύο καὶ πέντε κλινῶν, εἰς τοὺς ὅποιους δύνανται νὰ νοσηλευθοῦν περὶ τοὺς διακοσίους ἀσθενεῖς. Οι θαλάσμοι αὐτοὶ ἔχουν πολυτελές ἐπιπλωθή, διαθένονται δὲν διὰ φυσιοθεραπείας ἰδίους ἔκστασις οὐλαράκτους χώρους, εἰς τὰς εὐρείας βεράντας τοῦ σανατορίου.

Εὔχαριστίαι πρὸς τὸν κ. Ταγαρόπουλον

«Υπὸ τοῦ προέδρου τοῦ Ε. Β. Ε. Πειραιῶς κ. Σπ. Μπρούσκαρη ἐστάλη πρὸς τὸν τέως Πρόξενον τοῦ Παναμᾶ εἰς τὸν Πειραιά διαιμένοντα εἰς Κολονὸν τὸ Ταγαρόπουλον, τὸ κάτων εὐχαριστήριον ἔγγραφον διὰ τὴν συμβολὴν τοῦ εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῆς Περιπτέρου, τῆς προσωπικῆς ὑμετέρας συμμορίου διεθνῆς Ελλάδος εἰς τὴν αὐτόθι διεθνῆ ἐκθεσιν:

Διὰ ζώστης καὶ ἐκ τῆς ὑποδηλείσης ἡμῖν, ἐν συνεχείᾳ, γραπτῆς ἐκθέσεως τῶν, τὰς τῆς ἐπιτυχίας τοῦ Περιπτέρου, τῆς προσωπικῆς ὑμετέρας συμμορίης καὶ τῶν συνεργατῶν σας, ὡς καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ ἐν Παναμᾷ στοιχείου.

Καὶ οὗν αὔφορα τὴν ὑμετέραν συμβολὴν, δράττομαι καὶ πάλιν τῆς εὐκαιρίας, ἵνα ἐκφράσω τὰς ἀπειρούς εὐχαριστίας τῆς Διοίκησης τοῦ Επιμελητηρίου καὶ τὸν θαυμασμὸν τῆς διὰ τὰς ἐπιδειχθέντας αἰσθήματα φιλοπατρίας τοῦ καὶ ιδιαιτέρου ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν ἐμφάνισιν καὶ διαφήμισιν τῶν ἐλληνικῶν προϊόντων εἰς τὴν Λατινικὴν Ἀμερικὴν. Διότι εἴναι γεγονός ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἡ ἀπόφασίς μας διε τὴν ὄργανωσιν τοῦ Περιπτέρου ὀφείλεται εἰς τὰς ὑμετέρας παροτρύνσεις, ἡ δὲ ἐπιτυχής του ἐμφάνισης εἰς τὴν ὑμετέραν συμβολὴν, ἡμίκην καὶ υλικήν.

Διαθεδαιούμεν δὲ καὶ πάλιν ὑμάς, ὅτι τὸ ἐνδιαφέρον σας τούτο. Θὰ ἀναφέρηται πάντοτε ὡς παράδειγμα πρὸς μίμησιν.

«Οσον ἀφορά τὴν ἐνεργὸν συμμετοχὴν καὶ δοθεῖσαν τῶν λοιπῶν συνεργατῶν σας εἰς τὴν κοινήν μας προσπάθειαν καὶ ιδιαιτέρως τοῦ κ. Δημ. Ρωσοδήμου εἰς τὴν ἐκποίησιν τῶν ἔκθεμάτων, ὡς καὶ τῶν λοιπῶν μελῶν τῶν Ἑλληνικῶν Κοινοπότων ἐν τῇ Δημοκρατίᾳ τοῦ Παναμᾶ, τῶν ὄνοματικῶν καὶ μὴ ἀναφερομένων ἐν τῷ ἐκθέτοντος τοῦ κ. κ. Κανελλοπούλου καὶ Κρασσᾶ, ἐπειδή εἴναι ἀδύνατος ἡ ἀτ' εὐθείας μεθ' ἐνός ἐκάστου ἀλληλογραφίας, παρικαλούμενος, διπώς διερμηνεύσητε πρὸς ἄπαντας ἀνεξαιρέτως τὰς θερμοτέρας τῶν εὐχαριστιῶν μας καὶ τὴν ἀπειρούντων εὐγνωμοσύνην παραδειγματικά πρὸς μίμησιν.

Ἐν τέλει καὶ ἐπειδὴ ἀντικείμενος σκοπὸς τῆς προσπαθείας ὅλων μας ὑπῆρξεν ἡ διάδοσις καὶ διαφήμισις τῶν ἐλληνικῶν προϊόντων ἐν τῇ Λατινικῇ Αμερικῇ, δὲν ἀμφιβάλλομεν, ὅτι, δύσει τῆς κτηβείστης πείρας, θὰ καταβάλλητε πάσαν προσπάθειαν διὰ τὴν τοποθετησιν τῶν προϊόντων αὐτῶν εἰς ικανάς τη χότητας ἐν αὐτῇ. Διότι ἡ τοιαύτη ἐνέργεια θ' ἀποτελέσῃ τὴν καλλιτέραν ικανοποίησην ὅλων μας καὶ τὴν διεωδεστέραν προσφοράν εἰς τὴν ἐκ τῆς τέρας ἀνασυγκροτουμένην Πατρίδα.

ΣΤΟΚ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ



ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

Hempel's Marine Paints

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

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ—ΜΑΪΟΣ 1954)

Παρέχομεν κατωτέρω μίαν συνοπτικήν είκονα τών σημειωθεισῶν διακυμάνσεων εἰς τὰς ἀξίας τῶν πλοίων τῶν «λίμπερτυς», τῶν συνήθων φορτγάων έπροσφορτού και τῶν δεξαμενοπλοίων, κατά τὸ διαφρεύσαν πεντάμηνον και ἐπὶ τὴ βάσει τῶν δσων ἀνεκοινώθησαν ἀγοραπαληστῶν. Οὕτω κατὰ τὸν 4 πρώτους μῆνας τοῦ ἔτους ἐπέκραπτο μία σταθερότης εἰς τὰς τιμὰς τῶν λίμπερτυς τῶν μεταβιβαζομένων μὲν ἀδειαν ἀλλαγῆς σημαίας. Εστρέφοντο αὐταὶ γύρω τῶν 480.000 δολλαρίων, μὲν ἐλλαφάρας αὐδομείωσεις, ἀναλόγως τῆς καταστάσεως τῶν σκάφων, τῆς ἀνανεώσεως ἢ μὴ τῆς κλάσεως του και τοῦ χρόνου παραδότεως. Εἰς μίαν μόνον περίπτωσιν (τῆς τοῦ λίμπερτυς «Θέλκα») ἐπληρώθη πιμὴ ἀνωτέρα πτως τῶν 500.000 δολλαρίων.

Τὸν Μάϊον, δημοσία, ἡ κατάστασις αὐτὴ ὑπέστη μεταβολὴν τινὰ και τάσεις πρὸς ἀνατίμησιν ἔξεδηλώθησαν, εἰς τρόπον ὥστε ἐκλείσθησαν ἀγοραπαληστῶν λίμπερτυς εἰς τὴν τιμὴν τῶν 515.000 δολλαρίων ἢ καὶ τῶν 194.000 λιρῶν, εἰς τιμὴν δηλαδί ἀντιστοιχουσαν πρὸς κάτι περισσότερον τῶν 543.000 δολλαρίων. Ἡ τοιαύτη ἀνατίμησις, δικαιολογουμένη ἀπὸ τὰς διαφανεῖσας ἐπλιδίας καποιας ζωρότητος τῆς ναυλαγορᾶς, ἀπεδιδετο μαλάν εἰς κερδοσκοπικοὺς πολιορκησίους ἐξ ἀφορμῆς τῆς γνωστῆς διεθνούς ἐντάσεως τῆς προελθούσης ἀπὸ τὴν ὁδύτητα τοῦ ἴνδοκινεζικοῦ ζητήματος. Αἱ κατὰ τὸ πεντάμηνον πραγματοποιησαν πωλήσεις ἀνεφέροντο κυρίως εἰς «Ἐλληνας ἀγοραστάς, μὲν μεταφοράν τῶν σκάφων εἰς τις σημαίας τοῦ Πλανηταρίου και τῆς Λιθερίας, κατὰ δευτέρον δὲ λόγον εἰς Ἰταλούς ἀγοραστάς.

Κατὰ τὴν ίδιαν αὐτὴν περίοδον, αἱ τιμαὶ τῶν ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν λίμπερτυς ἡκολούθησαν πορείαν ὑποτιμητικὴν και ἐνῷ εἰς τινὰ περίπτωσιν ὑπὸρδαν πλοιοκτήται πρόθυμοι νὰ δεχθῶνται τοῦ μετροῦ τοῖς 200.000 δολλαρίων — τὸ χαμηλότερον δηλαδί σημειωθεὶς ἐπίπεδον — ἐν τούτοις, ἔξαιρέσει δι'. Ἐναὶ μόνον σκάφος, δὲν ἔξεδηλώθη ἀγοραστικὸν ἐνδιαφέρον.

Ἐξ ἄλλου, μολονότι γενικῶς ἀνεγνωρίζετο, δη διὰ φορτγάων λίμπερτυς δυνάμενα νὰ μεταφερθῶν εἰς ἑτέρας σημαίας, καθὼν καὶ διὰ τὰ ἀντίστοιχα φορτγάων τῶν τύπων «Φόρτη» και «Εμπάτιρ», αἱ ἐπιτευχθίσαι τιμαὶ ἡσαν υψηλοί. ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ψισταμένην πεντιχράν προσποτικήν χρονιμοποιήσεως τῶν, ὑπάρχουν ἐπὶ τούτοις πρόθυμοι πλοιοκτήται δι'. Ἀγοράς, διότι φρονοῦν οὐτοὶ, δη αἱ ἀξίας τῶν πλοίων περιτίθησαν εἰς ἐπίπεδα ἀρκετὰ χαμηλά, ὥστε νὰ δικαιολογήσαι, λόγω και τῆς διεθνούς κρίσεως, ἡ τάσις πρὸς κερδοσκοπίαν. Παραθέτουμεν κατωτέρω τὰς πλέον χαρακτηριστικὰς πωλήσεως, μὲν ἀδειαν ἀλλαγῆς σημαίας, καθὼν και φορτγάων τύπου «Λίμπερτος» ἢ «Φόρτη», ἐν τῶν δηποτῶν καταφαίνεται νὰ διακυμαστούσι τῶν ἀξιῶν των κατὰ τὸ πεντάμηνον, ιδίᾳ δὲ ἢ ἀπὸ τοῦ Μαΐου ἐκδηλωθεῖσα τάσις πρὸς ἀνατίμησιν:

Τύπος	Όνομα πλοίου	d.w.	Ναυτ. Σερβ.	Πωλ.	Άγορ.	Τιμὴ περίπου
Lίμπερτυς	«Πασιογικ Λίμπερτυς»	10.840	43	51	Άγγλ.	1'050.000*
»	»	10.920	44	54	Παναμ.	510.000
»	«Άλις Αντελένη»	10.416	45	53	Γάλλοι	480.000
»	«Λαϊνών»	10.735	45	—	Παναμ.	480.000
»	«Βίνιν»	10.700	43	51	Νορβ.	494.000*
»	«Χερβούργον»	10.717	43	53	Γάλλοι	515.000
»	«Τράνθικ»	10.865	43	—	Φιλ.	180.000
»	«Φινιμποργκ»	10.503	43	—	Νορβ.	185.000
»	«Πασιογικ Νορμάντη»	10.840	43	53	Άγγλ.	195.000
No. Sands	«Μόντ Κλάιρ»	10.702	44	52	Καναδ.	475.000
»	«Ρούαγιαλ Βίλλιαμ»	10.750	43	52	Καναδ.	470.000
»	«Χοστάνα»	10.710	42	52	Παναμ.	480.000
Εμπάτιρ	«Εμπ. Τρέιντερ»	10.615	44	52	Λιβερ.	490.000*
Καν. Βίκτ.	«Μόσσελ Μπαϊή»	10.750	44	52	Καναδ.	460.000

(*) Η τιμὴ πληρωτέα εἰς λίρας Ἀγγλίας.

ΦΟΡΤΗΓΑ ΣΥΝΗΘΩΝ ΤΥΠΩΝ: Τὰς μεταχειρισμένα ἀφ' ἐτέρου φορτγάων σκάφον συνήθων τύπων, τὰ δυνάμενα νὰ ἀλλάξουν σημαίαν, δὲν διετήρησαν τὰς τιμὰς των, ἔξαιρέσει τῶν δηωδίης ποτεστητικής μεγάλων και νεωτέρας ἡλικίας δηξελοκινήτων. Ατμόπλοιοι πλασίαις ἡλικίας, χρήσοντα διαποτῶν ἐπισκευῶν πρὸς ἀνανεώσιν τῆς κλάσεως των, δηδηγοῦνται κατ' αὔξεντα δλονέν αριθμόν πρὸς τὰ ἐργοστάσια τῆς διοικήσεως. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα διέδειται μία εἰκόνη τῶν ἀξιῶν, ὡς αὐταὶ διεκυμάνθησαν κατὰ τὸ διαφρεύσαν πεντάμηνον, ἐπὶ τὴ βάσει χαρακτηριστικῶν τῶν πωλήσεων. Αἱ τιμαὶ σημειωθεῖσαι εἰς δολλαρία, ἀλλ' ἐπληρώθησαν εἰς λίρας Ἀγγλίας:

Τύπος	Όνομα πλοίου	d.w.	Ναυτ. Σερβ.	Πωλ.	Άγορ.	Τιμὴ περίπου	
μ.ς	«Αρμαντέλη»	9400	29	ντιού	Άγγ.	Παναμ.	182.000
»	«Σιλβεργούντα» (14.5 μ.η.)	10086	30	ντιού	Άγγ.	Παναμ.	220.000
»	«Σιλβερτη» (14.5 μ.η.)	10086	30	51	Άγγ.	Παναμ.	300.000
δ.π	«Νορβήζιαν» (3 κατ.)	9440	21	52	Άγγ.	Παναμ.	142.800
»	«Μπρικτόνο» (1 κατ.)	9350	29	54	Άγγ.	Παναμ.	266.000
μ.ς	«Μπαντέραντ»	6000	45	—	Νορβ.	Νορβ.	200.000
»	«Μπούρσα»	6000	45	—	Νορβ.	Νορβ.	200.000
δ.π	«Μάννη»	7180	48	—	Νορβ.	Ρώσοι	400.000
μ.ς	«Σάγκαλοντ»	7040	49	—	Νορβ.	Ρώσοι	422.500
δ.π	«Σεβάλμπαρτ»	6789	38	—	Νορβ.	Νορβ.	125.000
»	«Μοντάνα»	10324	29	50	Γερμ.	Έλλην.	85.000
»	«Μπάκτρια»	3550	28	52	Άγγ.	Έλλην.	25.000

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ: Κατὰ τὸ αὐτὸν ὑπὸ ἀνασκοπήσιν χρονικὸν διάστημα τοῦ τρέχοντος ἔτους, αἱ ἀξίας τῶν δεξαμενοπλοίων ἔξηκολούθησαν νὰ ὑποχωροῦν τόσον διὰ τὰ ὑπὸ ἀμερικανικὴν, δησον και διὰ τὰς ἀλλαγῆς σημαίας σκάφον. Η ἀμερικανικὴν φορτγάων σκάφον τῆς κλάσεως τῶν, δηδηγοῦνται κατ' αὔξεντα δλονέν αριθμόν πρὸς τὰ ἐργοστάσια τῆς διοικήσεως. Εἰς τὸν πλάνο τοῦ παναμαϊκοῦ νηολόγου, καθώρισαν τὰς νέας χαμηλᾶς τιμᾶς διὰ τὰς δύναμεν την πωλήσεων δεξαμενοπλοίων.

Διὰ μεγάλου και συγχρονισμένα τάνκερ, μὲν ἀδειαν δηλαγῆς σημαίας, ποιά τις τζέτησις, ἐνῷ διὰ τάνκερ μέχρι 15.000 ἑκατόντα, δη δηγοῦνται τάνκερ μεγάλων, δη δηγοῦνται τάνκερ μέχρι 16.000 τ. d.w., πλασίαις δη ἡλικίας, αὐδέναν δησομέρεσται αἱ δυσκολίαι εὑρέσεως ἀγοραστῶν, δι'. δη και πωλούνται τάνκερ, πρὸς τὰς δησομέρεσται εἰς τὸν πλάνο τοῦ παναμαϊκοῦ νηολόγου, δη δηγοῦνται τάνκερ μέχρι 150.000 δολ., ἔκστον, εἰς Ἀλληνας ἀγοραστάς, μὲν ἀδειαν μεταφορᾶς εἰς τὸ παναμαϊκοῦ νηολόγου, καθώρισαν τὰς νέας χαμηλᾶς τιμᾶς διὰ τὰς δύναμεν την πωλήσεων δεξαμενοπλοίων.

Ίδιού, αἱ χαρακτηριστικῶτεραι ἀγοραπωλησίσιαι τοῦ πενταμῆνου:

Τύπος	Όνομα πλοίου	d.w.	Ναυτ. Σερβ.	Πωλ.	Άγορ.	Τιμὴ περίπου
T.2	«Ιμπριαλ Κεμπέκο»	16627	44	52	Καναδ.	1.050.000*
μ.Τ.	«Δ. Ν. Χάρτερ»	18025	33	53	Άγγλ.	616.000*
άτμ.Τ.	«Εσσο Αρούμπα»	15145	31	51	Άμερ.	220.000
μ.Τ.	«Αττίλα»	12250	30	—	Νορβ.	364.000*
μ.Τ.	«Σόνα»	14580	28	ντιού	Άμερ.	200.000
άτμ.Τ.	«Εύανθια»	12205	22	51	Καναδ.	140.500
μ.Τ.	«Τσεστέρ Σάνα»	14584	30	50	Άμερ.	—
μ.Τ.	«Ηοτερν Σάνα»	14584	30	50	Άμερ.	—
μ.Τ.	«Θέροχβο»	14705	35	51	Νορβ.	606.750
μ.Τ.	«Μπρόγκιν»	12238	49	—	Νορβ.	1.000.000
μ.Τ.	«Καρίνα»	9890	31	53	Σουηδ.	64.000
T.2	«Μόσερπρεκ»	16700	44	—	Νορβ.	925.000**

(*) Η τιμὴ πληρωτέα εἰς λίρας Ἀγγλίας.

(**) Εἰς τὴν τιμὴν περιλαμβάνεται και τάιμ-τσάρτερ δολ. 9.40 κατὰ τὸν d.w. μέχρι τέλους τοῦ 1958.

ΠΟΛΗΡΩΤΑ ΥΠΟ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ (ΕΙΣ ΔΩΛΛΑΡΙΑ)

Τύπος	Όνομα πλοίου	d.w.	Ναυτ. Σερβ.	Πωλ.	Άγορ.	Τιμὴ περίπου
T.2	«W. E. Downing»	16685	45	—	Άμερ.	700.000
μ.Τ.	«Αρτα Βάσκτγκτων»	16500	43	ντιού	Άμερ.	305.000
Α.Τ.	«Καρραμπούλε»	10632	43	52	Άμερ.	150.000
Α.Τ.	«Καταχούλα»	10570	43	52	Άμερ.	150.000
T.2	«Ηόνη» (1)	16725	44	53	Άμερ.	600.000
T.2	«Σηταϊγκερ» (1)	16430	44	53	Άμερ.	600.000

(1) Ἀμφότερα μὲ πεντατέστε επιπέδο-μπτότα εἰς τοὺς πωλητὰς.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΑΝΚΕΡΣ: Κατόπιν μακρᾶς περιόδου ἀπρόσιτης εἶναι τοῦ ημέρας τῆς Νέας Υόρκης τέσσαρα δεσμανεύοντοισι τῶν 32.000 ἑως 35.000 τόνων d.w., εἰς τὰ ἱαπωνικά ναυπηγεῖσα, ἀντὶ τιμῆς 122 ἑως 124 δολαρίων κατὰ τὸν d.w., μὲ τὰ 75% τοῦ τιμῆματος ἐπὶ πιστώσει πέντε τέλους.

Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΔΙΑΛΥΣΕΩΣΝ: Ενώ χωρητικότης τις ἐπωλήθη κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκοπήσιν πεντάμηνον πεντατέστε εἰς Ἀμερικανικά συμβόλαια, παρηγγέλθησαν παρ' Ελλήνων ἑφοπλιστῶν τῆς Νέας Υόρκης τέσσαρα δεσμανεύοντοισι τῶν 32.000 ἑως 35.000 τόνων d.w., εἰς τὰ ἱαπωνικά ναυπηγεῖσα, ἀντὶ τιμῆς 122 ἑως 124 δολαρίων κατὰ τὸν d.w., μὲ τὰ 75% τοῦ τιμῆματος ἐπὶ πιστώσει πέντε τέλους.

HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



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

MORAN
TOWING AND TRANSPORTATION

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

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1953

ΕΛΠΙΔΕΣ ΘΕΤΙΚΑΙ ΑΝΑΡΡΩΣΕΩΣ

Λεπτομερή και άπηκριδωμένην είκόνα τῆς γενικής κινήσεως τοῦ λιμένος Πειραιώς κατά τὸ 1953, παρέχει τὸ ύπό τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Λ.Π. ἐκδοθέν ἔτησιν σχετικὸν στατιστικὸν δελτίον. Ἐν ἔκτεταμένῳ προλόγῳ καὶ εἰς 39 κατατοπιστικοὺς πίνακας, ἀντικατοπτρίζεται ἡ κατὰ τομεῖς ναυτιλιακή, ἐπιβατική καὶ ἐμπορευματικὴ δραστηριότης ἐτούς ἔτους, κατὰ τὸ δόπιον, ἀφοῦ ἀγεντισθήτη ἡ χρονίας μαστίζουσα τὸν λιμένα κρίσις, πρίσισαν νὰ ἀπαδίουν τοὺς καρποὺς τῶν καὶ αἱ καταδηθεῖσαι σύντονοι προσπάθειαι διὰ τὴν ἀναζωγόνησιν τοῦ πρώτου ἐμποροναυτικοῦ κέντρου τῆς χώρας.

Ἐκ πρώτης ὅφεως, ἡ ἐπιτευχθεῖσα κατὰ τὸ διάστημα αὐτὸν προσγωγὴ τῆς κινήσεως τοῦ Πειραϊκοῦ λιμένος, ἐμφανίζεται ὑπὸ τῶν εἰς τὸ ἐκδοθέν δελτίον περιλαμβανομένων ἀριθμῶν ὡς μικροτέρα ἔκεινης τὴν ὁποίαν μᾶς ἐνέψανσιν αἱ ἑκάστοτε, ὡς πωδόντος ὑπεραισιόδοιοι ἀνακοινώσεις τῶν ἀρμοδιῶν τοῦ Ὀργανισμοῦ. Πάντως μετὰ τὴν προσεκτικὴν, μελέτην τῶν ἀναλυτικῶν παρατιθεμένων στοιχείων, καθιστάται ἐμφανίσιος ἡ ἀνδρὸς τῆς γενικῆς λιμενικῆς κινήσεως κατὰ τὸ 1953, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ προηγούμενα μεταπολεμικά ἑταῖς, καὶ ἐπιτρέπεται βασιμώς ἡ αἰσιοδοξία διὰ τὴν ταχεῖαν ὀδοκλήρωσιν τῆς ἀνορθώσεως τοῦ λιμένος.

Ἄξιον ιδιαιτέρως ἐκτιμήσεως, ἐξ ἄλλου, είναι τὸ γεγονός διὰ τὸ ὑπὸ ἀναστόπισιν ἔτος ἐμφανίζεται κατὰ τὸ δεύτερον αὐτοῦ ἑξάμηνον μὲ ηὔημένη δραστηριότητα, ἐν σχέσει μὲ τὸ πρώτον καὶ εἰς τοὺς τρεῖς τομεῖς—τὸν ναυτιλιακὸν, τὸν ἐπιβατικὸν καὶ τὸν ἐμπορευματικὸν—τῆς λιμενικῆς κινήσεως. Ἡ δραστηριότης αὐτῆς δέν νὰ θεωρηθῇ ὡς τὸ ἄμεσον ἀποτέλεσμα τῶν γενικῶτέρων οικονομικῶν μέτρων τῆς Κυβερνήσεως ἀφ' ἐνός, καὶ τῆς ἐκδηλωθεῖστος ἀφ' ἐτέρου ἐγγιαστικῆς προσπαθείας εἰς τὸν λιμένα, ὑπὸ τῆς παρούσης διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π.

Κατὰ τομεῖς ή κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶς κατὰ τὸ 1953 ἐμφανίζεται λεπτομερῶς ὡς ἀκολουθῶς:

Εἰς 15.616 ὥρα—ἀτμόπλοιοι καὶ πλοιάρια—συνυλογῆς χωρητικότητος 6.901.054 τ., ἀνὴλθεν ἡ ναυτιλιακὴ κινήσις κατὰ τὸ ἀναστόπισιν ἔτος, ἐξ αὐτῶν, τὰ 7.649 σκάφη, χωρητικότητος 6.678.827 τ., ἢ σαν ἀτμόπλοιοι καὶ τὰ 7967, χωρητικότητος 222.227 τ., ἥσαν πλοιάρια. Ἐν σχέσει μὲ τὸ προηγούμενον ἔτος παρουσιάζεται αὐξησης εἰς χωρητικότητα κατὰ 228.459 τ. καὶ μείωσης εἰς ἀριθμὸν σκαφῶν κατὰ 615, ὀφελομένη εἰς τὴν σημαντικὴν ἀλλαγὴν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἰστιοφόρων καὶ ἐγένετο τῶν μικρῶν πλοίων.

Ἐν συγκρίσει μὲ τὸ 1938, ἡ κινήσις αὐτῆς εἶναι μειωμένη εἰς χωρητικότητα κατὰ 7,3 %. Ἀναλυτικῶρεν: 'Ο δείκτης τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ 1953 ἐν σχέσει μὲ τὸν δείκτην κινήσεως τοῦ τελευταίου προπολεμικοῦ ἔτους, ἀνὴλθεν εἰς 91.92 καὶ ἔναντι τοῦ σχετικοῦ δείκτου τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ 1952 ἀνὴλθεν εἰς 88.12. 'Ἀλλὰ καὶ ἡ μεταξὺ τῶν δύο ἑξαμηνῶν τοῦ 1953 κινήσεως τῶν ἀριθμῶν τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως ἐμφανίζεται ίδιαιτέρων ἐνδιαφέρον. Οὕτω, τὰ ἔκ τοῦ ἐσωτερικοῦ καταπλεύσαντα φορτηγά σκάφη παρουσιάσαν αὐξησην εἰς τοντά, ἐν σχέσει μὲ τὰ κατὰ τὸ πρώτον ἑξάμηνον καταπλεύσαντα, κατὰ 12.3 %, τὰ δὲ ἐπιβατηγά ἐμφανίζουσιν ἐπίσης εἰς τοντά αὐξησην κατὰ 21.7 %. 'Ανάλογος σύγκρισις διὰ τὸ ἔτος 1952 δίδει αὐξησην τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως, κατὰ τὸ δεύτερον ἑξάμηνον, μόνον 1.4 % διὰ τὰ φορτηγά καὶ 15.3 % διὰ τὰ ἐπιβατηγά. Θά πρεπει τῶν δωσάντων νὰ σημειωθῇ, διτι μόνον τὴν τρίτην σειράν κατωρθωσε νὰ ἔχεσθαι στὴ Ἑλληνικὴ σπουδαία εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κινήσιν τοῦ λιμένος Πειραιῶς κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. Οὕτω, πρότην θήλεν νὰ ἀμερικανικὴ σημαδία μὲ χωρητικότητα καταπλευσάντων τοῦ σημαδίου 932.998 τ., δευτέρως νὰ ἴσταλκη μὲ 744.899 τ., καὶ ἀκολουθεῖ ἡ Ἑλληνικὴ μὲ χωρητικότητα καταπλευσάντων τοῦ σημαδίου 623.990 τ.

Διὰ τὴν ἐπιβατικὴν κινήσιν οἱ ἀριθμοὶ εἰχοντας ὡς ἔχησης: Εἰς 1.460.968 ἐπιδάτας ἀνὴλθεν αὐτῆς, ἔναντι 1.427.513 ἐπιδάτων τοῦ 1952 καὶ 1.039.794 τοῦ 1938. 'Ητοι, ὁ δείκτης τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως τοῦ παρελθόντος ἔτους ἀνὴλθεν εἰς 140.50 ἐν σχέσει μὲ ἔκεινον τοῦ 1938. 'Αναλυτικῶρεν: Κατὰ τὸ 1953 ἀφίχθησαν καὶ ἀνεχώρησαν ἐκ καὶ διὰ τὸ ἐσωτερικὸν 1.332.276 ἐπιδάται καὶ ἀφίχθησαν καὶ ἀνεχώρησαν ἐκ καὶ διὰ τὸ ἐσωτερικὸν 128.692. 'Η ἐμφανίζουσιν αὐξησης τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως, παρὰ τὸν υφιστάμενον εἰς ὥρισμένας ἀκτοπλοΐκας γραμμάς, ὡς καὶ εἰς τοιαύτας ἐπιβατικὰς τοῦ ἐσωτερικοῦ ἀνταγωνιστῶν τοῦ ἀεροπλάνου, δέοντος ἀποδοθῆνεις τὴν αὐξησην τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐκδρομῶν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν καὶ εἰς τὴν εύρυτέρων διάδοσιν μεταπολεμικῶν τῶν περιηγητικῶν καταδίων.

Σημαντικὴ αὐξησης τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως ἐσημειώθη κατὰ τὸ 1953 διὰ τὸ ἐσωτερικὸν εἰς τὰς γραμμὰς τῶν νῆσων τοῦ Αιγαίου, τοῦ Ιονίου, τῆς Κρήτης καὶ τῶν Δωδεκανήσων, διὰ δὲ τὸ ἐσωτερικὸν εἰς τὰς γραμμὰς τῶν Ηγεμονῶν Πολιτειῶν καὶ τῶν μεσογειακῶν λιμένων.

Λιαν ἐνδιαφέροντες εἶναι ὡς σαύτως καὶ οἱ ἀριθμοὶ τοῦ ἐκδοθέντος στατιστικοῦ δελτίου τοῦ Ο.Λ.Π. οἱ ἐφεράζοντες τὴν ἐμπορευματικὴν δραστηριότητα εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς κατὰ τὸ 1953. 'Ἐνῷ ἡ σημειωθεῖσα κινήσις δὲ οὐσιαστικῶς ἀδιλογίων. ἐμφανίσασι κατὰ τομεῖς σημαντικῆς αὐξησην, συνοικικῶς λαμβανομένη παρουσιάζει μείωσην ἐν σχέσει μὲ τὸ προηγούμενον ἔτος καὶ ἀλαφράν παρουσιάζει μείωσην ἐν σχέσει μὲ τὸ 1938. Τὸ γεγονός τοῦτο δέοντος νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν σημαντικὴν μείωσην τῆς κινήσεως ὥρισμένων εἰδῶν. Ιδίως δὲ εἰς τὴν κατὰ τὸ δεύτερον ἑξάμηνον ἀπότομον παύσιν τῶν εἰσαγωγῶν σίτου, συνεπείᾳ τῆς μεγάλης ἔγχωριος παραγωγῆς. Συγκεκριμένως αἱ ἀκολουθεῖσαι καταδίων.

ἐξαγωγαὶ καὶ εἰσαγωγαὶ ἀνὴλθον εἰς 3.519.234 τ., ἔναντι 3.640.871 τ. εἰς ὅποιους ἀνὴλθεν ἡ κίνησις τοῦ 1952 καὶ ἔναντι 3.423.959 τ. τῆς κινήσεως τοῦ 1938. 'Αναλυτικότερον, αἱ εἰσαγωγαὶ ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ (2.205.046 τ., ἐξ ὧν 1.221.571 τ. ὑγρὰ καύσιμα καὶ 893.475 τ. διάφορα) ἐμφανίζονται ἔτελιωμέναι ἔναντι τοῦ 1952 κατὰ 1 % καὶ ἔναντι τοῦ 1938 κατὰ 29.23 %. Αἱ εἰσαγωγαὶ (138.817 τ.) ὑπερέβησαν τὰς τοῦ 1952 κατὰ 33.6 % καὶ τὰς ἐξαγωγαὶ τοῦ 1938 κατὰ 40.7 %. Μειωσιν αἰσθητὴν ἐμφανίζει ἡ μετά τοῦ ἐσωτερικοῦ ἐμπορευματικὴ κινήσις τοῦ λιμένος. Οὕτω, αἱ εἰσαγωγαὶ ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ (418.529 τ.) ἐπειδόησαν τὰς 6 % ἔναντι τοῦ 1952 καὶ κατὰ 25% ἔναντι τοῦ 1938. Αἱ εἰσαγωγαὶ (536.336 τ.) ἐμφανίζουν ἔναντι τοῦ 1952 μείωσιν κατὰ 17.3 % καὶ αὔξησην ἔναντι τοῦ 1938 κατὰ 27 %. 'Ωσαύτως ὁ ὀμεφοδισμός τῶν πλοίων, ἀνεβότες κατὰ τὸ ἀναστόπισιν ἔτος εἰς 137.088 τ., ἐμφανίζουν μείωσιν ἐν σχέσει μὲ τοὺς τοῦ 1952 κατὰ 2,1 % καὶ κατὰ 57% ἐν σχέσει μὲ τὴν κινήσιν ἐφοδιασμῶν κατὰ τὸ 1938.

Συνολικώς, ἡ ἐμπορευματικὴ κινήσις ἀνελθούσα εἰς 3.519.234 τ., ὑπερέβη τὴν ἀντίστοιχην κινήσιν τοῦ 1938 κατὰ 2.8%, ὑπελείφθη δὲ τῆς τοῦ 1952 κατὰ 3.3 %. Εἰς τὸν βασικὸν αὐτὸν τομέα τῆς λιμενικῆς δραστηριότητος παρουσιάζει ἐνδιαφέρον ἡ μεταξὺ τῶν ἀριθμῶν τῶν δύο ἐσαμήνων σύγκρισις. 'Ητο ὑπωτέρα τῆς τοῦ πρώτου ἑξαμήνου τῆς κινήσεως τῆς εἰσαγωγῆς ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ τῶν γενικῶν πλοίων μετά τὸν ἑξάμηνον μεταξὺ τῶν ἀριθμῶν κατὰ 11.4 %. 'Η κινήσις, ἐξ ἄλλου, τῶν ἑξαγωγῶν καὶ ἐξαγωγῶν μετά τὸν ἑξάμηνον κατὰ 29.8%. Τέλος, ἡ κινήσις τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἐξαγωγῶν ἐξαμήνου κατὰ τὸν ἑστέριον ἡ τοῦ 1953, παρουσιάζει αἰσθητὴν αὔξησην μὲ τὸ πρώτον. 'Η αὔξησης αὐτῆς ἀνὴλθεν εἰς τὸν πρώτον μιάς σταθερᾶς καὶ ταχείας αὔξησης αὐτῆς ἀνὴλθεν εἰς 81.215 τ.

Διὰ πρώτην φοράν μετὰ τὸν πόλεμον δικαιολογημένων ὑπαγορεύουν τὴν αἰσιοδοξίαν οἱ ὑπὸ τοῦ σχετικοῦ δελτίου τοῦ Ο.Λ.Π. παρατιθέμενοι ἀριθμοὶ τῆς λιμενικῆς κινήσεως τοῦ παρελθόντος ἔτους. 'Η αὐξησησια σηματικῶς δραστηριότητος τούς εἰς τὸν ναυτιλιακὸν, δόσον καὶ εἰς τὸν ἐπιβατικὸν καὶ τὸν ἐμπορευματικὸν τομέα κατὰ τὸ δεύτερον ἑξάμηνον τοῦ 1953, θεμελιώνει τὴν πεποίθησιν, διτι ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς εἰσήλθεν εἰς τὸ στάδιον μιάς σταθερᾶς καὶ ταχείας αὔξησης αὐτῆς ἀνὴλθεν εἰς 81.215 τ.



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

ITALY

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

Egypt

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
21, Talaat Harb Pacha
ALEXANDRIA
Tel. No. 2326-2112
Cable Address: «DIORYX»
(For all offices)

D. J. PAPADIMITRIOU & SONS

25, Sultan Hussein
PORT-SAID
Tel. No. 2174-8300

HOLLAND

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

GERMANY

HANS FICK & Co
Gr. Theaterstr. 37
HAMBURG 36
Tel.: 34-48-91
Cable Address: FIBSHIP

GREECE

D. GIOXAS - G. HOUTOPoulos
D. VLACHOS
7, Leocharous Street
PIRAEUS
Tel. No. 42-249, 45-598
Cable Address: «GIOXASCO»

JAPAN

TOZAI KOEKI KAISHA, LTD.
Mitsubishi Shoji Bldg.
No. 10, 2-chome Marunouchi Chiyoda-Ku
TOKYO
Tel.: (27)-1 031, 1131
Cable Address: TOZAIFUL

ΜΑΣΣΑΛΙΑ

"AU TONNEAU,"

ΕΛΛΗΝΟ-ΓΑΛΛΙΚΟΝ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟΝ
ΚΕΝΤΡΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ

ΕΚΛΕΚΤΗ KOYZINA

9, Rue Beauvau, 9, Tel: CO 63-92
MARSEILLE (Ier)

ΤΟ ΝΕΟΝ ΜΕΣΟΝ ΚΑΤΑΣΚΟΠΕΙΑΣ

ΤΟ ΡΩΣΙΚΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

ΑΙ ΣΥΜΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΜΦΑΝΙΣΕΩΣ ΤΟΥ

Μεταξύ των διαφόρων τρόπων και μέσων που χρησιμοποιεί η Σοδιετική Ρωσία πρός διενέργειαν κατασκοπείας, περιλαμβάνονται και τὰ έμπορικά καὶ ἀλιευτικὰ σκάφη της. Αἱ σχετικαὶ ἀποδείξεις αὐδάνουν ἄνα πάσαν παρερχομένην ἡμέραν καὶ πειθοῦν περὶ τὸν κατασκοπευτικὸν ρόλον τῶν πλωτῶν αὐτῶν σοδιετικῶν βάσεων, πρὸς ἔξινσίσιν τῶν ἀμυντικῶν σχεδίων τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῶν συμμάχων των. Ρωσικὲς ἀλιευτικὰ ἐπεσημάνθησαν κατ' ἐπανάληψιν εἰς ἀνοικτὰ θαλάσσας ἔγγυς τῶν περιοχῶν, ἐνδόν διειργάνονται ἐκάστοτε ἀεροναυτικὰ συμμαχικὰ γυμνάσια. Ἐχουν ἐπίσης παραπτηρῆθεν ἀπροσδόκητοι κατάπλοι ρωσικῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν εἰς εύρωπακούς λιμένας δόσκις... κατὰ σύμπτωσιν (!) κομμουνιστικὴ ταραχὴ ἐπισυμβάνουν εἰς τὰς χώρας τῶν λιμένων αὐτῶν. Παρεπηρήθη ἀκόμη ἡ προσεγγίσις ρωσικῶν φορτηγῶν δι' ἐπειγόντας δῆθεν ἀπεικούνται, εἰς εύρωπακὰ ἀγκυροθόλια, ἀπίνα χρησιμοποιούνται ως ναυτικαὶ βάσεις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. "Ολαι αὐτοὶ αἱ... τυχαῖαι περιπτώσεις θεωροῦνται σήμερον ως ὑποπτοι, οἱ δὲ Εὐρωπαῖοι οἵτινες ἡρέσκονται μέχρι τούδε να κατειρωνώνται τὰ ἀνά τοὺς λιμένας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν λαμβανόμενα μέτρα ἀσφαλείας, ἀρχίζουν ἥδη νὰ ἀνησυχοῦν ἀπὸ τὰς πληθυνομένας ἐνδείξεις, ὅτι ἡ σοδιετικὴ ναυτιλία ἀποτελεῖ ζωτικὸν δργανὸν τῆς ρωσικῆς κατασκοπείας καὶ συνδετικὸν κρίκον μεταξύ Κρεμλίνου καὶ τῶν ἀνά τὴν Δύσιν ἐρυθρῶν πρακτικῶν του.

Οὕτω ή Ιταλικὴ Γενικὴ Ἀσφάλεια ἀπεκάλεσεν «Ἐρ θρὸν ὁ φθαλιμὸν δὲν ἡράσει τὴν περιέργων δραστηρίητα τῶν σοδιετικῶν πλοίων ἐντὸς καὶ πέρι τῶν ιταλικῶν λιμένων, ποὺ χρησιμοποιοῦνται ως νότια ἀγκυροθόλια τῶν ναυτικῶν δυνάμεων τοῦ Ἀτλαντικοῦ Συμφώνου καὶ ποὺ θιαρκῶν φιλοξενοῦν σκάφη τοῦ δου ἀμερικανικοῦ στόλου, τῆς ισχυροτέρας δηλαδὴ ναυτικῆς δυνάμεως, ήτις τῆς σταθμεύει εἰς τὴν Μεσόγειον. Τὰ σκάφη τοῦ δου στόλου καταπλέουν εἰς τὴν Νεάπολιν ἀνά πάσαν πέμπτην ἡ εκτηνὴ ἐδδομάδα. Τὸ ρωσικὸν φορτηγὸν «Ἀντρέγιεφ» ἦγκυροδόλησε τὸν Νοέμβριον τοῦ 1952 εἰς τὴν Νεάπολιν πρὸς ἐπισκευὴν βλάβης τῶν κυλινδρῶν τῶν ἔσωτερικῶν καυσών προσωπτηρίων μηχανῶν του. Οἱ Ιταλοὶ τεχνικοὶ ὑπελόγισαν, ὅτι αἱ ἐπισκευαὶ θά ἀπίτουν χρονικὸν διάστημα πέντε ἔως ὅκτω μηνῶν. Μετὰ παρέλευσιν 17 ὀλοκλήρων μηνῶν, κατέστη, ἐπὶ τέλους, τὸ «Ἀντρέγιεφ» ἐτοιμον πρὸς ἀπόπλουν. Μόλις, δικαὶος, τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐγκατέλειψε τὰ ναυπηγεία καὶ ἀπέπλευσεν ἐκ Νεαπόλεως, ἔπειτα ρωσικὸν πλοῖον, τὸ φορτηγὸν «Ντέζενφ», κατέπλευσεν εἰς τὴν Νεάπολιν καὶ διὰ πλοιαρχός του ἐδόπλωσεν, ὅτι τὸ πλοῖον του ἔχει ἀνάγκην ἐπισκευῶν, αἱ όποιαι θά ἀπίτουν χρόνον τεστάρων περίπου μηνῶν! ...»

"Ἐπειδὴ ρωσικὰ φορτηγὰ κατέπλευσαν ἐσχάτως εἰς Ιταλικοὺς λιμένας δι' ἐπειγόντας ἀπεικούνται, πρὸ τοὺς, λόγους χάριν, ἀπέπλευσεν ἐκ Λιβύου ρωσικὸν φορτηγόν, κατόπιν μηνιαίας ἐκεὶ παραμοῦντος. Σημειώτεον, ὅτι δὲ λιμήν τοῦ Λιβύου εἶναι τὸ κυριώτερον κέντρον ἀνεφοδιασμοῦ τῶν ἐν Αὐτρίᾳ ἀμερικανικῶν δυνάμεων, τὸ δὲ ρωσικὸν πλήρωμα εἶχεν ὅλην τὴν δυνατότητα νὰ ἴδῃ ἐκτάσεις καὶ γηπέδα ὀλοκλήρων μιλίων, βοήθουντα ἀπὸ τὰκες καὶ αὐτοκίνητα τοῦ ἀμερικανικοῦ στρατοῦ. Δύο ἄλλα ρωσικὰ φορτηγὰ προστήγησαν εἰς τὸν λιμένα τῶν Συρακουσῶν, διστάς χρησιμοποιεῖται διὰ Βάσις διὰ τὰς συμμαχικὰς ἀνά τὴν Μεσόγειον ναυτικὰς ἀσκήσεις. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφῳ ἀπέπλευσαν ἐκ Συρακουσῶν μετὰ πάροδον δύο ἡμέρων ἀπὸ τῆς λήξεως τῶν γυμνασίων.

"Ἐπειδὴ ρωσικὸν φορτηγὸν, τοὺς διποὺς τὰς ναυτιλιακὰς ἔγγραφα ἔβασιον, ὅτι κατεπιθύνεται Μαύρη Θαλάσσης πρὸς τὴν Νεάπολιν, ἐλοξιδρόμησε καὶ κατέπλευσεν εἰς τὴν... Βενετίαν δι' ἐπισκευαὶ! ... Ὁ πρὸς τὴν Βενετίαν πλοῦς του συνέπεσε μὲ τὰς ιταλικὰς ἀντινοτοσθλαυκὰς ταραχὰς ἔγγυς τῆς Τεργέστης, εἰς τὰς ὄποιας, ὡς ἀπεκαλύφθη, μετεῖχον κομμουνιστὶ ἐκ Μόσχας. Ἐσημειώθη ἐπὶ πλέον ὅτι ρωσικὰ πλοῖα μεταφέρουν φορτία εἰς τὴν Ἰταλίαν, βάσει τῆς ιταλοσοδιετικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας, συνεχρόνιαν τοὺς καταπλόους τῶν εἰς τὸν ιταλικοὺς λιμένας, στάσις ὑπόπροχων ἀνδιφέρουσαν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν περιπτώσεις. Οὕτω, ρωσικὸν φορτηγὸν κατέπλευσεν εἰς τὸ Βρινδήσιον, διλίγον χρόνον πρὶν ἡ ἀμερικανικὰ ἀεροπλανούρος μεταφέρουν ἐκεὶ ἀεριπρωθυμένα διὰ τὰς ιταλικὰς ἐνόπλους δυνάμεις. 'Ἐν συνδόλῳ δόκτῳ τὰς σοδιετικὰ φορτηγὰ κατέπλευσαν εἰς τὴν Νεάπολιν κατὰ τοὺς παρελθόντας πέντε μῆνας.

Τὰς σπουδαιοτέρας, δικαὶος, ὑπονοίας τῆς συμμαχικῆς ὑπηρεσίας ἀντικατασκοπείας διήγειρεν ἡ πολύμηνος εἰς Νεάπολιν παραμοῦν δι' ἐπισκευαὶς τὸ φορτηγὸν «Ἀντρέγιεφ» καὶ ἡ εὐθὺς μετὰ τὸν ἀπόπλουν του ἄφιξης του «Ντέζενφ» διὰ τὸν αὐτὸν σκοπόν. Οἱ ἀρμόδιοι Ἰταλοὶ λιμενικοὶ τῆς Νεαπόλεως βεβαιώνουν, ὅτι πρὸ τῶν δύο αὐτῶν ρωσικῶν πλοίων κανένα ἄλλο ξένον σκάφος δεν παρέμεινεν εἰς τὰ ιταλικὰ ναυπηγεῖα

δι' ἐπισκευαὶς, πέραν τῶν δύο ἐδδομάδων. Οἱ στρατιωτικοὶ τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. ὑπέδειξαν ἀπὸ καιρού εἰς τὰς ὑπευθύνους διὰ τὴν ἀσφάλειαν Ιταλικὰς ἀρχὰς νὰ προσδοῦν εἰς ἔρευνας ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως ταῦτης. Πράγματι, ἡ Ιταλικὴ μυτικὴ ἀστυνομία συνέλαβε τὸν Ρώσον «εποιτικὸν ἐπίτροπον» τοῦ φορτηγοῦ «Ἀντρέγιεφ» συσκεπτόμενον μὲν ἔνα ἐκ τῶν ἡγετῶν τοῦ ἐν Νεαπόλει κομμουνιστικοῦ κόμπωντος. Ἀπεκαλύψθη, ἐπὶ πλέον, διτὶ οἱ δῆθεν μηχανικοὶ τῆς ἐν Ρώμῃ σοδιετικῆς πρεσβείας, οἵτινες ἔξετάνονται συνεχῆ ταξίδια εἰς Νεαπόλιν, διτὶ νὰ ἐπιθεωροῦν δῆθεν τὴν πρόδον τῶν ἐπισκευῶν τοῦ «Ἀντρέγιεφ», εἶχον ἐλαχίστας, ἀν μὴ καὶ οὐδεμίων γνῶσιν μηχανικῆς! ... Οταν τὸ «Ντέζενφ» κατέλαβε τὴν θέσιν τοῦ ἀποπλεύσαντος «Ἀντρέγιεφ», αἱ ἀρμόδιαι Ιταλικοὶ ἀρχαὶ εἶχον πλέον εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἀρκετῶν στοιχείων περὶ τοῦ πραγματικοῦ ρόλου τῶν αὐτῶν ρωσικῶν σκαφῶν. Τώρα, ἀξιωματικοὶ τῆς Ιταλικῆς Γενικῆς Ἀσφαλείας τοποθετοῦνται ἐπὶ τῶν ἐπισκευαζομένων ρωσικῶν πλοίων, ἐνῷ δεκάς μυτικῶν ἀστυνομικῶν ἔχει ὡς ἔργον της νὰ παρακολουθῇ εἰς τὴν ἐπράγματος κινήσεις τῶν ἀνδρῶν τῶν ρωσικῶν πληρωμάτων, διουδόπτες καὶ ὅτι μεταβαίνουν. Παραλλήλως ἡ Ιταλικὴ κυβέρνησις διέταξε νὰ λύνονται εἰς τεμάχια αἱ συσκευαὶ ἀσυρμάτου τῶν ἐπισκευαζομένων ρωσικῶν σκαφῶν, ἀνεκοίνωσε δὲ εἰς τὸν ἐν Ρώμῃ Ρώσον πρεσβείην, ὅτι πάν τον σοδιετικὸν πλοῖον τοῦ μηνὸς, δὲν θά ἐπιτρέπεται νὰ διατηρῇ ἐφεξῆς δλόκληρον τὸ πλήρωμά του, ἀλλ' ἀπλῶς ἔνα ἀπαραίτητον κλιμάκιον στελεχών αὐτοῦ. Τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα μὲν πρέπει ἀμέσως νὰ ἐπαναπατρίζεται.

Οἱ προσεγγίσεις σοδιετικῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν εἰς Ιταλικὸν λιμένας συμβαίνει συχνά νὰ συγχρονίζονται μὲ τὰς παραδόσους συμπτώσεις ἐμφανίσεως ἐπέρωταν τῶν ρωσικῶν πλοίων εἰς περιοχὰς συμμαχικῶν γυμνασίων εἰς ἄλλα εύρωπακούς μῆδας. «Ἐπιχειρήστης τῆς ἐρυθρᾶς ρέγγας» ἀποκαλούν οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυτικοῦ τὴν δρᾶσιν λ., χ. τῶν σοδιετικῶν ἀλιευτικῶν, ἀπόντας ἐργάζονται εἰς τὸ στενόν τῆς Μάγχης, φθάνοντας ἐκεὶ ἐκ Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης. Οἱ ἐν λόγῳ ἀλιευτικοὶ στολίσκοι ἐμβάλλουν εἰς ἀρκετὰς φροντίδας τὸ Βρετανικὸν Ναυαρχεῖον, ὅπερ εἰναι ὑποχρεωμένον νὰ παρακολουθῇ τὰς κινήσεις των. Κατὰ τὸ 1950 στολίσκος ρωσικῶν ἀλιευτικῶν ἐνεφανίσθη εἰς τὸ στενόν τῆς Μάγχης, καθ' ὃν ἀκριδῶν χρόνον ἐξετελέστη συμμαχικὴ ναυτικὴ ἀσκησίς. Κατ' Ιανουάριον τοῦ 1951 καὶ ἐνῷ ἐξετέλειται γυμνάσια στὸ Βρετανικό Μητροπολιτικὸν στόλος, ἐθεαθήσαν πολυάριστα, κατὰ μῆνα δὲ 'Οκτώβριον τοῦ ίδιου ἔτους Ρώσοι ἀλιεῖς ρεγγύων παρέμειναν παρακολουθοῦντες τὸ Βρετανικὸν ναυτικόν εἰς τὴν ἐκτελέσει αἰσκήσεως παρόπιτης παρὰ τὰς νήσους Σέπτηλαντ.

Ἐτι μεγαλύτερα ἐμφάνισης ρωσικῶν ἀλιευτικῶν ἐστημειώθη τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1952 ἔωσθι τὸν Φερρώνινον, ὅπου μονάδες τοῦ ἀμερικανικοῦ, τοῦ ὄγγυλικοῦ καὶ τοῦ γαλλικοῦ στόλου ἐξετέλουν ἐκεὶ μιάν εὑρεῖσας κλίμακος ἀεροναυτικῆς ἀσκησην, τὴν «ἀσκησιν τῆς μεμβράνης», ὡς είχεν ἐπονομασθῆ. Τελευταίως, ρωσικὰ φορτηγά παρέπλευσαν τόσου συχνὰ τὰς νοτιοανατολικὰς ἀκτὰς τῆς Αγγλίας, ὥστε τὸ Ναυαρχεῖον διέκοψε τὰς, ἐκεὶ διεκαγούμενας δοκιμὰς κατευθυνομένων τορπιλῶν καὶ ραντάρ. Τοῖς περίπου ρωσικά φορτηγά καταπλέουν μηνιαίων εἰς Βρετανικοὺς λιμένας, ἐνῷ ἔπειτα πλοῖον ἐκετέλεσται ἀπαρεῖ τοῦ μηνὸς τῆς γραμμῆς Πετρουπόλεως — Λούδινον δι' ἐπιβάτας καὶ ἐμπορευμάτων. Αἱ Βρετανικαὶ ἀρχαὶ ἀσφαλείας ἐστημείωσαν, διτὶ κατὰ τὸν παρελθόντα χειμῶνα τοῦ διαστήματος τοῦ Λούδινου μὲν ἐπιστολὴν τοῦ «Ἀγγλου διπλωμάτου Γκύ Μπάρτζες», διτὶ μεθ' ἐνὸς ἄλλου διπλωμάτου εἰχεν ἐξαφανισθῆ ἀπὸ τὸν Ιανουάριον 1951.

Οἱ λιμένες ἔξι ἄλλου·οι κείμενοι παρὰ τὰς διώρυγας τῆς Ἡπειρωτικῆς Εύρωπης, συχνὰ σημειώνουν τὴν παρουσίαν ρωσικῶν φορτηγῶν. Τακτικῶς ἐπισκέπτονται ταῦτα τὴν Χάδρον, τὴν Ἀμβέρσαν, τὸ Ρότερνταμ καὶ ἄλλους λιμένας τοῦ Κόπτινεν, Ἰδιαίτερως μαλισταὶ ἡ γαλλικὴ ἀστυνομία διατηρεῖ δγκώδεις φακέλλους καὶ ἔχει προσέξει, διτὶ οἱ κατάπλοι τῶν ρωσικῶν σκαφῶν συμπίπτουν μὲ τὴν ἐκρήιν κομμουνιστικῶν ταραχῶν εἰς τὴν ξηράν.

Οἱ ρωσικὸι ἐμπορικὸι στόλοις ἀπαρτίζεται ἀπὸ 500 περίποι φορτηγῶν τῶν 1000 τ. καὶ ἀνα ἑκαστον, ἐπὶ πλέον δὲ καὶ ἐπὶ 35 ποντοπόρων δεξαμενοπλοίων. Ἐπειδὴ, ἔξι ἄλλου, 600 περίποι ωσικά ἀλιευτικά ἀπασχολοῦνται εἰς τὸν Ατλαντικόν, τὴν Βόρειον Θάλασσαν καὶ τὴν Βαλτικήν.

«Ολα αὖτά τὰ σκάφη ἀνήκουν κατὰ κυριότητα εἰς τὴν Σοδιετικὴν Κυβερνητικὴν, ἥτις καὶ τὰ ἐκμεταλλεύεται. Τὰ μέλη τῶν πληρωμάτων τῶν στρατολογούνται ἀπὸ κυβερνητικούς ὑπαλλήλους δλας δὲ τὰς ἀποστολὰς τὰς κατευθύνουν ἀνώτερα κρατικά στελέχη τῆς Μόσχας. Οἱ Ρώσοι

POR T SUDAN
MARITIME AND FORWARDING AGENCY
LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"
Address: P.O. Box 306

ραγοφή, και ως έκ τούτου τὸ Δικαστήριον ἀπορρίπτει τὴν ἔνστασιν ταῦτη.

2. Ἐπειδὴ προϋπόθεσις τῆς ἐγέρσεως ἀξιώσεως διὰ τὴν πληρωμὴν ἀποδημίωσεως, λόγω ἐπιταχυνσεως τῆς φορτώσεως ἡ ἑκφορτώσεως (ἐξαγορά σταλιῶν ἡ DESPATCH MONEY) εἶναι ἡ ὑπαρξία συμφωνίας περὶ τούτου ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ, εἰς δὲ τοιαυτὴ περιπτώσει εἰδικῆ ρήτρα (CLAUSE) ταχαρεῖται διὰ τὴν συμφωνίαν τὴν ἑξαγοράν τῶν σταλιῶν προϋποθέσεις τοιαυτὴς ἀποζημίωσεως καὶ τὸ ποσὸν αὐτῆς κατὰ πλοίον ('Αναστασιάδου ἐρμηνείας Ἐμπ. Νόμου 1938, μέρος Γ', σελ. 212. Παπαμιχαλοπούλου «Αἱ σταλίαι εἰς τὴν θαλασσίαν μεταφοράν», 1948, σελ. 106). Τοιαῦτη δὲ ρήτρα δημιουργούσα τὴν ἐν προκειμένῳ ἀξιώσιν τῆς Α.Τ.Ε., ὑπάρχει κατὰ τὴν πλειοφούσαν γνώμην τοῦ Δικαστηρίου καὶ εἰναι αὐτὴ ἡ ἐν τῷ εἰρημένῳ ναυλοσυμφώνῳ ὑπὸ ἄριθ. 7 ρήτρα ἔχουσα οὕτω εἰς Ἑλληνικὴν μετάφρασιν: «Ἐπιστολίαι: Ὁρίζονται 10 τρέχουσα ήμέραι ἐπισταλίων μεταξύ τῶν αὐλογίος πρὸς τὴν χωρικήτητα τοῦ πλοίου, καθ' ἡμέραν ἡ συμμέτρως διὰ τὴν μῆμα τῆς ἡμέρας, πληρωτέαν καθημερινῶς, αἱ ἡμέραι δὲ αὐται παραχωρούνται εἰς τοὺς παραλήπτας ἐν τῷ συνδύῳ εἰς τε τοὺς λιμένας φορτώσεως καὶ εἰς τοὺς λιμένας ἑκφορτώσεως. Τὸ ἡμίσυο τῆς ἀποζημίωσεως ἡ ἐπισταλίων θὰ πληρώνεται ὑπὸ τῶν πλοίων ὡς ἡ ἀποζημίωσις δι' ἑξαγορὰν σταλίων (DESPATCH MONEY) δι' ὅλον τὸν κερδὸν θέντα ἐργάσιμον χρόνον νο.

Ο προβαλλόμενος παρὰ τοῦ διαδικού Α. Βαλσαμάκη ισχυρισμός, διτὶ ἡ ὡς ἄνω ρήτρα ἀναφέρεται μόνον εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς φορτώσεως, ἡ οποία συνυπάγεται κατὰ τὴν ρήτραν 6 τοῦ ναυλοσυμφώνου νὰ γίνεται μὲν ὥρισμένην καθ' ἡμέραν ποσότητα φορτίου καὶ ἐπομένως ἡδύνατο τὸτε μόνον νὰ δημιουργηθῇ ἀξιώσις DESPATCH MONEY, ἔταν ἡ φόρτωσις θὰ ἐγίνετο εἰς μεγαλύτεραν ποσότητα τῆς συμφωνηθείσης ἡμεροτιας τοιαύτης, ὡς ἄνω ισχυρισμὸς δὲν γένεται δεκτὸς ὑπὸ τῆς πλειοφούσας γνώμης τοῦ Δικαστηρίου, διότι ἡ διατύπωση τῆς DESPATCH MONEY, εἶναι καθαρὰ καὶ σαρῆς ἡ ἔννοια αὐτῆς. «Οπως παρατίθεται ἡ περὶ DESPATCH συμφωνία ἐν συνεχείᾳ της περὶ ἐπισταλίων (DEMURRAGE) ρήτρας, ητὶς ρῆτῶν ἀναφέρεται εἰς τε τὴν φόρτωσιν καὶ τὴν ἑκφόρτωσιν, κατὰ τὸν αὐτὸν λόγον καὶ ἡ περὶ ἑξαγορᾶς σταλιῶν ρήτρα ἀναφέρεται εἰς τε τὴν φόρτωσιν καὶ τὴν ἑκφόρτωσιν. Ἀν οἱ συμβαλλόμενοι ἡδύνατο νὰ περιορίσουν τὴν περίπτωσιν ἀποζημίωσεως δι' ἐπιτάχυνσιν (ἑξαγορά σταλιῶν, DESPATCH MONEY), μόνον εἴτε τὴν φόρτωσιν θὰ τὸ ἀνέγραφον μὲν τὴν γνωστὴν καὶ οἰκείαν εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα φράσιν «μόνον εἰς τὴν φόρτωσιν» ONLY IN LOADING, τούτου δὲ μὴ ἀναγραφούμενου, η ἔννοια τῆς ὡς ἄνωτέρω διῆται. Αἱ οἱ συμβαλλόμενοι ἡδύνατο νὰ περιορίσουν τὴν περίπτωσιν τῆς ἀποζημίωσεως δι' ἐπιτάχυνσιν τῆς ἑκφορτώσεως, διότι, δηλαδὴ, τὸ ναυλοσύμφωνον ἀναγράφει, διτὶ ἡ ἑκφόρτωσις (ἡ ἡ φόρτωσις) θὰ γίνεται συμφόνως πρὸς τὰς συνηθείας τοῦ λιμένου, δὲν δύναται, κατ' αὐτὸν, νὰ δημιουργηθῇ περίπτωσις πληρωμῆς ἀποζημίωσεως δι' ἐπιτάχυνσιν τῆς ἑκφορτώσεως (ἡ φόρτωσις). Τὴν ἀποφιν τὴν τὴν διατύπωσην, διότι τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Ἑλλάδος διὰ τοῦ π' ἄριθ. 260 τῆς 5 Μαρτίου ἐ. ἐ. ἐγγράφου του, δὲν συμμερίζεται τὸ Δικαστήριον, διότι τὴν θεωρεῖ ὡς μὴ δικαιολογούμενην οὔτε ἐκ τοῦ Νόμου, οὔτε ἐκ τῆς πρακτικῆς, ἐν τῃ πειρασ τὸν ὑποστηριζούμενην ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς διτὶς διεθνοῦς νομολογίας ἡ τῶν συγγραφέων. Διότι, κατὰ τὴν λογικὴν ἐρμηνείαν τῶν σχετικῶν δρῶν τοῦ ναυλοσυμφώνου, τὴν διτὸν δέον νὰ χρησιμοποιήσωμεν διὰ τὸν εὐρωμεγ τὴν ἀλιθῆ θέλησιν τῶν τυμβληθέντων, διότι δεχθῶμεν, διτὶ, ἀφοῦ συνεψώνησαν οὔτοι νὰ καταβάλλεται ὑπὸ τῆς παραληπτῆρας Α.Τ.Ε. ἀποζημίωσις ἐπισταλίων διτὶ περίπτωσις θὰ ἐπρήξετο καθυστέρησις εἰς τὴν παραλαβὴν τοῦ πορτίου πέραν τοῦ ἐν τῶν συνηθείων ἑκφόρτωσεως τοῦ λιμένου ἀπατούμενου χρόνου, κατὰ τὸν αὐτὸν λόγον συνεψώνησαν ἀντιστοίχως νὰ καταβάλλεται παρὸ τοῦ πλοίου ἀποζημίωσις εἰς τὸν παραληπτας ἐάν τὸ πορτίον θὰ ἑκφόρτωντο εἰς χρόνον ὀλιγώτερον τοῦ ὑπὸ τῶν συνηθείων

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΘΗΝΑΙ, Κολοκοτρώνη 46'—Τηλ. 32-823 & 24-303
ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Μέγαρον Λαϊκῆς Τραπέζης, Γ'. σηροφος, Τηλ. 41-111.

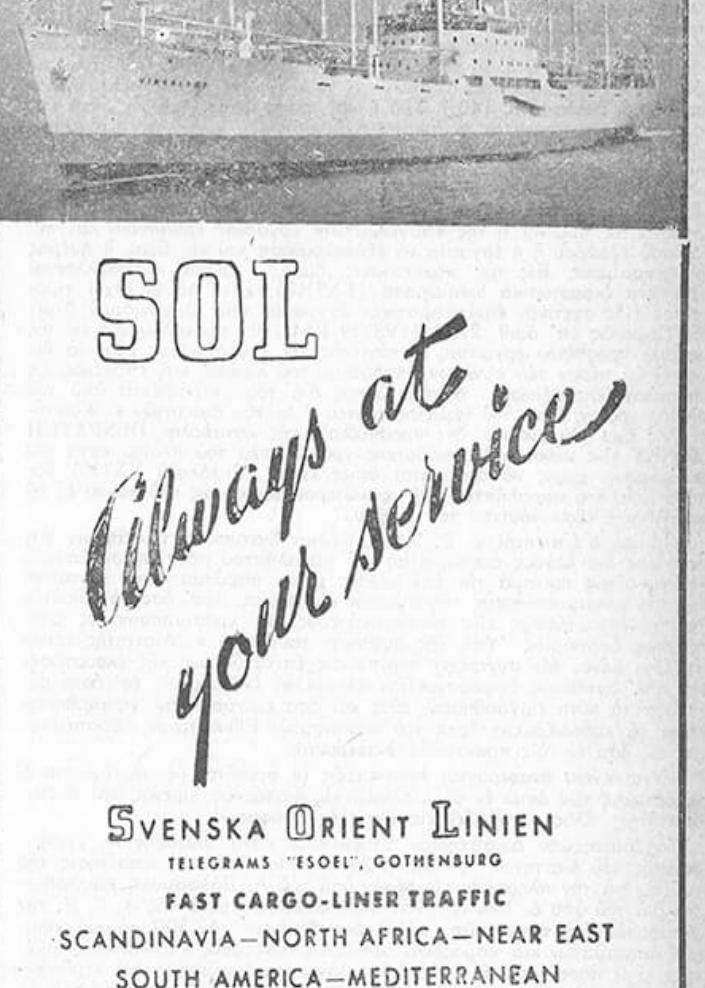
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

HEAD OFFICE: ATHENS, 4d, Kolokotroni Street.

SURVEYING STAFF: PIRAEUS, Popular Bank Building, 3rd Floor

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

ἑκφορτώσεως τοῦ λιμένος προβλεπομένου, ἀφοῦ ἐκ τῆς μειώσεως τοῦ χρόνου τούτου θὰ ἑκερδίζετο ὑπὲρ τοῦ πλοίου χρόνος πολύτεμος δι' αὐτό. Καὶ ἡ μόνη διαφορά μεταξὺ ἐπισταλιῶν καὶ ἑξαγορᾶς σταλιῶν συνεφωνήθη νὰ είνε, ὅτι ἡ ἀποζημίωσις διὰ τὴν ἑξαγοράν τῶν σταλιῶν θὰ ἡδύναται τὸ ποταμίου παπαμιχαλοπούλους «Αἱ σταλίαι εἰς τὴν θαλασσίαν μεταφοράν», 1948, σελ. 106), τοιαῦτη δὲ ρήτρα δημιουργούσα τὴν γνώμην τοῦ Δικαστηρίου καὶ εἰναι αὐτὴ ἡ ἐν τῷ εἰρημένῳ ναυλοσυμφώνῳ ὑπὸ ἄριθ. 7 ρήτρα ἔχουσα οὕτω εἰς Ἑλληνικὴν μετάφρασιν: «Ἐπιστολίαι: Ὁρίζονται 10 τρέχουσα ήμέραι ἐπισταλίων μεταξύ τῶν αὐλογίος πρὸς τὴν χωρικήτητα τοῦ πλοίου, καθ' ἡμέραν ἡ συμμέτρως διὰ τὴν μῆμα τῆς ἡμέρας, πληρωτέαν καθημερινῶς, αἱ ἡμέραι δὲ αὐται παραχωρούνται εἰς τοὺς παραλήπτας ἐν τῷ συνδύῳ εἰς τε τοὺς λιμένας φορτώσεως καὶ εἰς τοὺς λιμένας ἑκφορτώσεως. Τὸ ἡμίσυο τῆς ἀποζημίωσεως θὰ πληρώνεται ὑπὸ τῶν πλοίων ὡς ἡ ἀποζημίωση τῆς DESPATCH MONEY, εἶναι καθαρὰ καὶ σαρῆς ἡ ἔννοια αὐτῆς. «Οπως παρατίθεται ἡ περὶ DESPATCH συμφωνία ἐν συνεχείᾳ της περὶ ἐπισταλίων (DEMURRAGE) ρήτρας, ητὶς ρῆτῶν ἀναφέρεται εἰς τὴν φόρτωσιν καὶ τὴν ἑκφόρτωσιν, κατὰ τὸν αὐτὸν λόγον καὶ ἡ περὶ ἑξαγορᾶς σταλιῶν ρήτρα ἀναφέρεται εἰς τε τὴν φόρτωσιν καὶ τὴν ἑκφόρτωσιν. Ἀν οἱ συμβαλλόμενοι ἡδύνατο νὰ περιορίσουν τὴν περίπτωσιν τῆς ἀποζημίωσεως δι' ἐπιτάχυνσιν (ἑξαγορά σταλιῶν, DESPATCH MONEY), μόνον εἴτε τὴν φόρτωσιν θὰ τὸ ἀνέγραφον μὲν τὴν γνωστὴν καὶ οἰκείαν εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα φράσιν «μόνον εἰς τὴν φόρτωσιν» ONLY IN LOADING, τούτου δὲ μὴ ἀναγραφούμενου, η ἔννοια τῆς ὡς ἄνωτέρω διῆται. Αἱ οἱ συμβαλλόμενοι ἡδύνατο νὰ περιορίσουν τὴν περίπτωσιν τῆς ἀποζημίωσεως δι' ἐπιτάχυνσιν τῆς ἑκφορτώσεως, διότι, δηλαδὴ, τὸ ναυλοσύμφωνον ἀναγράφει, διτὶ ἡ ἑκφόρτωσις (ἡ ἡ φόρτωσις) θὰ γίνεται συμφόνως πρὸς τὰς συνηθείας τοῦ λιμένου, δὲν δύναται, κατ' αὐτὸν, νὰ δημιουργηθῇ περίπτωσις πληρωμῆς ἀποζημίωσεως δι' ἐπιτάχυνσιν τῆς ἑκφορτώσεως (ἡ φόρτωσις). Τὴν ἀποφιν τὴν τὴν διατύπωσην, διότι τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Ἑλλάδος διὰ τοῦ π' ἄριθ. 260 τῆς 5 Μαρτίου ἐ. ἐ. ἐγγράφου του, δὲν συμμερίζεται τὸ Δικαστήριον, διότι τὴν θεωρεῖ ὡς μὴ δικαιολογούμενην οὔτε ἐκ τοῦ Νόμου, οὔτε ἐκ τῆς πρακτικῆς, ἐν τῃ πειρασ τὸν ὑποστηριζούμενην ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς διτὶς διεθνοῦς νομολογίας ἡ τῶν συγγραφέων. Διότι, κατὰ τὴν λογικὴν ἐρμηνείαν τῶν σχετικῶν δρῶν τοῦ ναυλοσυμφώνου, τὴν διτὸν δέον νὰ χρησιμοποιήσωμεν διὰ τὸν εὐρωμεγ τὴν ἀλιθῆ θέλησιν τῶν τυμβληθέντων, διότι δεχθῶμεν, διτὶ, ἀφοῦ συνεψώνησαν οὔτοι νὰ καταβάλλεται ὑπὸ τῆς παραληπτῆρας Α.Τ.Ε. ἀποζημίωσις ἐπισταλίων διτὶ περίπτωσις θὰ ἐπρήξετο καθυστέρησις εἰς τὴν παραλαβὴν τοῦ πορτίου πέραν τοῦ ἐν τῶν συνηθείων ἑκφόρτωσεως τοῦ λιμένου ἀπατούμενου χρόνου, κατὰ τὸν αὐτὸν λόγον συνεψώνησαν ἀντιστοίχως νὰ καταβάλλεται παρὸ τοῦ πλοίου ἀποζημίωσις εἰς τὸν παραληπτας ἐάν τὸ πορτίον θὰ ἑκφόρτωντο εἰς χρόνον ὀλιγώτερον τοῦ ὑπὸ τῶν συνηθείων



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOEL", GOTHENSBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP", GOTHENSBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

OF AFFREIGHTMENT, ἀρθρα 132-133, σελ. 371 και ἐφ. και HANDY
BOOK FOR SHIPOWNERS AND MASTERS, 1948, σελ. 176
και ἐφ.).

4. Ἐπειδὴ κατόπιν τῶν ήγουμένων σκέψεων καὶ κρίσεων τοῦ Δικαστηρίου ἔξεταστον, ἀν υπάρχειν ἐν τοῖς πράγμασιν ἐπιτάχυνσις τῆς ἐκφράσεως καὶ ἐπὶ πόσον χρόνον βεβαιώντα τοιαύτην, ποιά δὲ ἡ ἐκ τῆς ἐπιτάχυνσεως ταύτης ἐνδεχομένως δικαιολογουμένη ἀπόζημιωσις. Εἰ τῆς γενομένης ἐρεύνης ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου προκύπτει, κατὰ τὴν πλειοψηφίουσαν γνώμην, διτὶ γενικῶς εἰς διους τοὺς λιμένας, διποτέφορτώθησαν τὰ φορτία λιπασμάτων τοῦ ὑπὸ κρίσιν ναυλοσυμφώνου, αἱ ὑπηρεσίαι τῶν ὑποκαταστημάτων τῆς Α.Τ.Ε. κατέβαλον ἀξείπαινον ἐπιτέλειον διὰ τὴν κανονικὴν καὶ ταχείαν ἐκφόρτωσιν καὶ παραλαβὴν τῶν κομισθέντων φορτίων, συμφωνίας πρὸς τοὺς δρους τοῦ ναυλοσυμφώνου, αἱ ἐφέρου δὲ καὶ αἱ ἀρμόδιαι τῶν λιμένων ἀράκι καὶ ὄργανισμοι οἱ ἐποπτεύοντες τάς ἐργασίας ἐκφράσεως ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον ἐπέδειξαν διὰ τὴν κανονικὴν καὶ ταχείαν καὶ ἄνευ κατὰ τὸ δυνατὸν προσθέτων διπλανῶν ἐκόρτωσιν, καθὼς καὶ διὰ τὴν ἐν γένει μεταχειρίσιν τῶν κομιζομένων εἰς παραλαβὴν τῆς Α.Τ.Ε. (ὅπως καὶ τοῦ Δημοσίου) φορτίων.

5. Έπειδή ή έργασία έκφορτώσεως τῶν εἰς σάκκους κομιζόμενών φορτίων, ὡς τὰ χημικά λιπάσματα, γίνεται εἰς δόλους τοὺς ἐπαρχιακούς λιμένας τοῦ Κράτους ἐπὶ τὴν βάσει τῆς εἰς τόνους ἀποδόσεως τῶν ἔργατων, οἵτινες ὡς ἐκ τούτου ἑνδιάφερονται κατὰ τὸ ὁκτάρον τῆς ἡμεροτίας ἔργασίας των (8 π.μ. — 5 μ.μ.) νὰ ἐκφορτώσουν ὡς οἶον της μεγαλύτερον ἀριθμὸν τόνων, τοῦ παραλήπτου ἢ τοῦ πλοίου ὑποχρεουμένου εἰς τὴν πληρωμὴν τοῦ κανονικοῦ τιμολογίου ἐκφορτωτικού, καὶ μόνον, ὅταν ζητᾶται, δῆπος οἱ ἔργαται ἔργασθον καὶ πλέον τοῦ ὁκτάρου ἢ εἰς μὴ ἔργασίμους ἡμέρας καὶ ὥρας, ἡ ἐκφόρτωσις ἐπιβαρύνεται μὲ πληρωμὴν EXTRA, τὰ δῆποια ποικίλλουσι εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας καὶ διαφέρουν ἀναλόγως καὶ τῶν ὀνόματων τῆς προσθέτου ἔργασίας (ἔργασία νυκτός, κατὰ τὰς Κυριακάς καὶ ἔξαιρουμένας ἡμέρας κλπ.). Εἰδίκως εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς η ἔργασία γίνεται μὲν ἐπὶ τῇ βάσει τῆς εἰς τόνους ἀπόδοσεως, ἀλλ᾽ εἰνὲ συνεχῆς ἔξαρως 8—2 ἢ 2—8. Συνήθως δὲ συμβαίνει καὶ, μάλιστα, εἰς τὰ φορτία τὰ κομιζόμενα ὑπὸ τῆς A.T.E. (ἢ ὄλλων δημοσίου συμφέρουτος Ὀργανισμῶν) ἡ ἐκφόρτωσις νὰ γίνεται εἰς δῆλη ἢ εἰς τινὰ κύτη τοῦ πλοίου καὶ κατὰ τὰ δύο ἔξαρωρ τῆς ἡμέρας, μὲ διαφόρους ἔργατας καὶ μὲ τὴν πληρωμὴν τοῦ κανονικοῦ τιμολογίου. Ἐπομένως, ἔαν δεχθομέν, δῆτι ἡ συνήθης ἀπόδοσις κατὰ κύτους εἰς τὸ ἔξαρωρ εἰνὲ 70 τόνοι ἢ 60, προκειμένου περὶ τῶν εἰς χαρτίνους σάκκους κομιζόμενών ἐμπορευμάτων, εἰς τὰ δύο ἔξαρωρ γίνεται 140 ἢ 120 τόνοι, οἱ ὅποιοι δύνανται νὰ ἀνέλθουν καὶ εἰς μεγαλύτερον ὀκδύμη ἀριθμόν, μὲ τὸ κανονικὸν πάντοτε τιμολόγιον, αὐτὸ δὲ ἀποτελεῖ συνήθειαν τοῦ λιμένος, χωρίς, ὅμως, νὰ δημιουργῇ πταίσμα τοῦ παραλήπτου, ἀν ἡ ἀπόδοσις ἐλλείψει ἔργατων ἢ ἐξ ὄλλων λόγων μὴ ἀναγομένων εἰς τὴν ὑπαπτότητα τοῦ παραλήπτου ἢ ἀμέλειαν καὶ ἀδιαφορίαν αὐτῷ εἰνὲ μόνοι 70 ἢ 60 τόνοι ἡμερησίων διὰ κύτη τινὰ ἢ διὰ δῆλη ταύτης, δῆπος ἀντιθέτων δὲν ἀποτελεῖ τὸ ἀσυνηθές καὶ ἔξαιρετικὸν νὰ ἀποδίῃ ἡ ἐκφόρτωσις 140 ἢ 120 ἢ καὶ πλέον ἀκόμη τόνους κατὰ κύτους καὶ νὰ ἐπιτάχνεται ἐκ τούτου ἡ ἐκφόρτωσις, χωρὶς ἡ ἐπιτάχνυσις αὕτη νὰ δημιουργῇ ἀξίωσιν ἀποζημιώσεως. "Οταν, δῆμως, ὁ Ὀργανισμός Λιμένος δεῖ Ἑγγάριον ἀρκετοὺς ἔργατας νὰ διαθέτει εἰς δῆλα τὰ κύτη διὰ πρωινήν καὶ διὰ ἀπογευματινήν ἔργασίαν καὶ διὰ παραλήπτης ἑνδιάφερεται διὰ τὴν μὴ ἀπώλειαν χρόνου, δύναται νὰ ζητηθῇ, δῆπος οἱ ἴδιοι ἔργαται τῆς πρωινῆς ἢ τῆς ἀπογευματινῆς ἔργασίας ἔργασθον καὶ πέραν τοῦ ἔξαρωρ ἢ ἡ ἔργασία νὰ ἔξακολουθητή καὶ εἰς ὥρας ἡ ἡμέρας μὴ ἔργασμιμος. Εἰς τὰς περιπτώσεις, δῆμως, ταύτας καταβάλλονται πρόσθετα ἐκφορτωτικὰ δικαιώματα (EXTRA), κατὰ τὸ ἐν Ἰσχύι τιμολόγιον (ἰδε σχετικὸν ἐπεξηγηματικὸν ἔγγραφον τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς ὑπ' ἀριθ. 2753) (1198) 29.3.54). "Η προκαλούμενήν ἐκ τῆς ὡς δῶν προσθέτου ἔργασίας ἐπιτάχνυσις τῆς ἐκφόρτωσεως δέοντα νὰ βεβαρηθῇ ὡς πέραν τῶν συνήθων ἀπόδοσεων τοῦ λιμένος καὶ ἐπομένως ὡς δικαιολογούσας ἀξίωσιν ἀποζημιώσεως διὰ τὸν κερδίθεντα ὑπὸ τοῦ πλοίου χρόνου. Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ὁ ἐκ τῶν διαιτητῶν κ. Κωντοπούλος ἔχει τὴν γνώμην δῆτι προϋπόθεσις τῆς καταβολῆς DESPATCH MONEY εἰνὲ μόνον ἢ ἔξοικονόμησις χρόνου ὑπὲρ τοῦ πλοίου κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν, χωρὶς νὰ ἀπαιτήται δῆπος ἔχουν καταβληθῆ EXTRA δαπάναι ὑπὸ τοῦ παραλήπτου καὶ γενικώτερον ἀδιαφόρως τοῦ λόγου ἔξι οὐ προήλθεν ἢ ἔξοικονόμησις τοῦ χρόνου.

Όμοιώς δ διαιτητής κ. Σ. Ἀθανασούλιας διατυπώνει τὴν ἀποψιν, ὅτι πολλάδικις διὰ λόγους ἀνέπαρκείας τοῦ παραέπιπτου πρὸς ἄμεσον παραλαβῆν, οὐτὸς προτιμᾷ τὴν ἐπὶ μέρος ὑπονόμων παρατάσιν τῆς ἔργας αἱδίας διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τῆς πρωτίνης ὁμοχειρίας, καθ' ὃν σοὶ τοιούτος τρόπος ἐκφρόνωσεως εἶνε οἰκονομικῶτερος τῆς χρησιμοποίησεως μᾶς πλήρους ὁμοχειρίας. Υπὸ τὰς συνθήκας ταύτας, ὁ κ. Διαιτητής κρίνει διτί, δχι μόνον δὲν συντρέχει περίπτωσις ἐπιταχύνσεως τῆς ἐκφρόνωσεως, ἀλλ' ἀντιθέως ἐπιμαρτυρεῖται πλημμελῆς ἐκφρόνωσις, ἐφ' ὃν σύτε δῆλα τὰ κύτη εἰργάσθησαν, οὔτε καὶ ὅσον εἰργάσθησαν κατὰ τὰ καθοριζόμενον δριά τοῦ κανονισμοῦ. Ειδικώτερον παραπέμπομε εἰς ὃσα ἐν τοῖς πρακτικοῖς ἀναφέρονται.

Ἐν συνεχείᾳ ἀναφέρονται λεπτομερῶς αἱ συνθῆκαι ύφ' ἃς ἐγένετο ἡ ἐκφόρτωσις τῶν ὄκτω ἐν δλῷ πλοίων εἰς διαφόρους λιμένας καὶ ὁ ἑπιδιακηπτής, τέλος, κατέληξεν εἰς τὴν ἔχην ἀπόφασιν:

Τὸ Διαιτητικὸν Δικαστήριον ἀποφάνεται κατὰ πλειοψηφίαν, μειοψηφούντος τοῦ διαιτητοῦ κ. Σπ. Ἀθανασούλια, ὅπως ἡ ἀπαίτησις τῆς Α.Τ.Ε. διὰ τὴν πληρωμὴν εἰς αὐτὴν ὑπὸ τοῦ Α. Βαλσαμάκη, ἀναλαβόντος τοῦ διὰ τὸ 6^ο Ιουνίου 1951 ναυλωσμάφωνου μετά τῆς Α. Τ. Ε. τὴν μεταφορὰν διὰ πλοίων υπὸ αὐτοῦ διατιθεμένων 42.300 τόνων χημικῶν λιπασμάτων καὶ παράδοσιν αὐτῶν εἰς διαφόρους «Ἐλληνικοὺς λιμένας», τοῦ ποσοῦ τῶν £ 2825.2.11, λόγῳ ἀποχημάσεως διὰ κερδοθεντα ὑπὲρ τῶν πλοίων χρόνον, λόγῳ ἐπιταχυνσεως τῆς ἐκφορώσεως (DESPATCH MONEY ἢ ἔξαγορά σταλιῶν) περιορισθῆ εἰς τὸ κάτωθι ποσόν:

α) α)π «MARIA» έν Πειραιέ $\text{£} 30.000$, β) «TRINITY» έν Πειραιέ $\text{£} 112.10.0$. γ) α)π «PIETRO CANALE» έν Καβάλα $\text{£} 46.17.6$. δ) α)π «MARIA G» έν Πάτρας $\text{£} 43.15.0$. Σύνολον $\text{£} 233.02.6$.

"Ήτοι, Λίρας Ἀγγλίας διακοσίας τριάκοντα τρεῖς σελίνια δύο και πέντε έξι, τὸ ποσὸν δὲ τοῦτο δέον νὰ ύποχεωθῇ ὁ Α. Βαλσαμάκης νὰ καταδάλῃ εἰς τὴν Ἀγροτικὴν Τράπεζαν.

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ

Η ΔΙΑΦΟΡΟΣ ΚΑΤΑ ΧΩΡΑΣ ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΩΝ

“Η υποχρέωσις του πλοιοκτήτου ὅπως καταβάλῃ τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν διὰ τὴν σώναν καὶ ἀδελφὸν μεταφοράν του φορίου, (ὅπως μεριμνᾷ δηλαδὴ δι’ αὐτὸ) τὸ διποίον μεταφέρεται διὰ τοῦ σκάφους του, εἰναι υποχρέωσις κατὰ Βάσιον καὶ κύριον λόγον ἥθικης φύσεως. Τὴν υποχρέωσιν αὐτὴν περιέβαλον διὰ νομικῆς ἀναγγωρίσεως οἱ γνωστοὶ κανονισμοὶ Χάγης, τοὺς ὁποίους ἔχουν ἀποδεχθῆ ὅλαι σχέδον αἱ χώραι. Οἱ κανόνες οὗτοι θεωροῦνται ὡς ἀποτελούντες τίμιουν καὶ δίκαιουν μέτρον διαχαράξεως τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου καὶ τῶν ὄριών, ἀφ’ ὧν ἀρχεται ἡ ἀπάλλαγή του ἀπό τῆς εὐθύνης ταύτης.

Οι κανονισμοί, δημος, ούτοι ἐμρέψευσθαι ὑπὸ τῶν δικαστηρίων διαφόρων χωρῶν, καὶ ίδιως ὑπὸ τῶν ἀμερικανικῶν ἡ ἀγγλικῶν δικαστηρίων κατὰ τοιούτου τρόπουν, ὥστε νὰ ρίπτεται τὸ μεγαλύτερον δυνατόν βάρος τῆς εὐθύνης εἰς τοὺς ὅμους τοῦ μεταφορέως τοῦ φορτίου διὰ θαλάσσης.

Οι κανονισμοί τής Χάγης προβλέπουν ἐν μέγιστον δριον εύθυνης τού μεταφορέως διά το μεταφερόμενον διά τον σκάφους του φορτών. Οι ἀριθμοί, οι ἀντιπροσωπεύνοντες τὸ δριον αὐτῷ, ποικίλουν ἀνάλογως τῶν διατάξεων τῶν νόμων ἐκάστης χώρας. Εἰς τάς Ἡνωμένας Πολιτείας τὸ μέγιστον δριον εύθυνης είναι — ἀν μὴ ἡρή συμφωνῆι ὑπὸ τῶν συμβαλλομένων ρητῶν διά τοῦ συμβολαίου μεταφοράς (φορτωτικῆς) ἀντέρα περισσεία — 500 δολαρία κατά δέμα ἢ ἄλλην μονάδα φορτώσεως.

Τό μέγιστον δριόν εύθυνης έχει τηρηθεί μέχρι της τελευταίας ύποθέσεως της Εταιρίας Αύτοκινητων Φορτν έναντιον τού ἀτμοπλοίου Φόλαγκας Κλίππερ. Ή διένεις προέκυψεν ἐκ τού λόγου, ούτι ἔγεντο στοιβασία κιβωτίων περιεχόντων αύτοκινητά ή τεμάχια αύτοκινητών ἐπί του καταστρώματος χωρὶς νὰ ἀναφέρεται ἐν τῷ φορτωτικῇ ή τοιαυτή στοιβασία. Παρομοία διένεις υπήρξεν ἀντικείμενον δίκης διεξαχθείσις καὶ ἐνώπιον τῶν ἀγγελικῶν δικαστηρίων.

Διὰ τῆς ἀποφάσεως τῶν ἄγγλικών δικαστηρίων, τὸ (νομικὸν) ἀποτέλεσμα τῆς τοιαύτης μεταφορᾶς εἶναι νὰ μὴ ἀναγνωρισθῇ εἰς τὸν μεταφορέα τὸ δικαίωμα ἀπάλλαγμα του ἐπει τὸ εὐθύνης δικαίωμα τὸ όποιον χορηγεῖται εἰς αὐτὸν ὅταν ἡ στοιχεσία γίνεται ἐπὶ τοῦ καταστρώματος κατόπιν εἰδικῆς ἔξουσιοδοτήσεως. Τὰ ἀμερικανικά δικαστήρια ἀναγνωρίζουν διάφορον νομικὸν ἀποτέλεσμα εἰς τοιαύτην περίπτωσιν. Πρὸ τῆς ἀνόλυσεως ὅμως τῶν ἀπόψεων τῶν ἀμερικανικών δικαστηρίων, ἔξεταστον τὶ ζητεῖ ἀπὸ τὸν μεταφορέα ὁ περὶ μεταφορῶν ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης ἀμερικανικὸς νόμος.

Η κυρια ἐπίταγη του νόμου τουτού ἀφόρωτα τὸν μεταφορέα εἰνὲ,⁵ οὗτος ὁπεῖλει νὰ καταβάλῃ τὴν δέουσαν ἐπίμελαις, ἢ ὅποια συνίσταται εἰς τὸ νὰ προσφέρῃ κατάλληλον πρὸς υιωτιπλοῖαν σκάφος, καταλλήλως νὰ φορτώσῃ, ιεὶ στοιβάσῃ ἢ νὰ ἐπιμελῆται τὸν φορτίου. Ή παραλίεψιν τοφτῶσῃ, ιεὶ στοιβάσῃ ἢ νὰ ἐπιμελῆται τὸν μεταφορέα ὑπερβούνον δι' ἀπώλειαν ή βλάσπειαν ὑπὸ τὸν ὄρον, ὅτι οὔτε ὁ μεταφορεὺς οὔτε τὸ πλοῖον θὰ είναι ή θὰ ὑπόκεινται ἐν παραπτώσει εἰς ἀποχήμιωσιν διὰ πούρον υπερβαίνον τὰ 500 δολλάρια κατά δέμα, ἔκτος ἕαν· ή Φύσις καὶ ή ἀξία του ἐμπορεύματος είχον ἐκδηλωθῆ ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ πρὸ τῆς φορτώσεως καὶ είχον καταχωρισθῆ εἰς τὴν φορτωτικήν.

Παρά την διάταξιν ταύτη το (άμερικανικόν) δικαστήριον ἀπέφανθι.
Παρά την διάταξιν Βασιμός ὁ Ἰσχυρισμός τῶν πλοιοκτητῶν, καθ' ὃν ἡ εὐ-
θύνη τῶν πειραιώτεο εἰς τὸ ποσὸν αὐτὸν (τάν 500 δολ., κατὰ δέμα),
τότε οἱ μεταφορεῖς θὰ ἡδύναντο ἀμελεῖται νὰ παραβιάζουν τοὺς δρους
τῆς φορτωτικῆς γωνίασιν, ὅτι δὲν θὰ ἡδύνατο νὰ κληθούν νὰ πλη-
ρώσουν τέμενα τὸ ποσὸν τῶν 500 δολαρίων κατὰ δέμα. Κατὰ τοὺς
Άμερικανούς δικαστάς, δὲν λόγω νόμου περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων
διὰ θαλάσσης οὐδεμίαν περιεῖχε διάταξιν, ἐφ' ἣς νὰ ἡδύνατο νὰ στηριχθῇ
ιοικικὸν ἀποτέλεσμα σίον ἐπεκαλούντο οἱ πλοιοκτήται. Πάντως τὸ ἀμε-
ρικανικὸν δικαστήριον δικήνεκρυν, ὅτι δὲν ήταν διατεθείμενον νὰ ἔρμη-
νεσθαι τὸν νόμον κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, ὥπως
ἐπικαλεσθῶσι τὸ πειριορισμὸν τῆς εὐθύνης εἰς τοιαύτην περίπτωσιν.

Είς τὴν μικρολόγον αὐτὴν δικαστικὴν ἐπιφύλαξιν οἱ νωτικοὶ κύκλοι πρὸ πάστης ἀλλήλης ἀπαντήσεως προσβάλλουν τὴν ἔξης ἐρώπησιν: Εἶναι, ἄρα γέ, οἱ σημερινοὶ μεταφορεῖς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης ὁμοριοὶ χαρακτήρος που ικανούνται μεταφορίας φορτίων ἐμπιποτεύμενον εἰς τὴν φροντίδα τῶν, διότι γνωρίσουν, διτὶ προστατεύονται ὑπὸ τοῦ περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης: Αν παραδεχθῆτι τὸ τούτο, τότε οἱ σοφοὶ ἀνδρεῖς οἱ ὅποιοι συνέτακαν τοὺς κανονισμοὺς τῆς Χάρης καὶ οἱ συμβαλλόμενοι χώραι, αἱ ὅποιαι ἀπέδεχθσαν αὐτοὺς ᾧ δίκαιον μέτρον εὐθύνης γελοιο-

OVERSEAS SUPPLIERS & CO. INC.

**SHIP-CHANDLERS
EXPORTERS & IMPORTERS**

I, KAIGAN DORI I CHOME

YOKOHAMA, JAPAN

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

Prompt delivery.

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

DIRECTOR : COSTAS PULEZO

οιονται, καθόσον πρέπει τότε νά γίνη δεκτόν, διτοι οι σκοποί των κανονισμών έματαιώθησαν, έκ τού γεγονότος, διτοι τό μέγιστον δριον εύθυνης απεδείχθη ανεπαρκές έλατηριον διά νά πείση τους μεταφορείς εις διά νά εκτελέσουν τά καθήκοντά τους, καθόσον αφορά τό φορτίον, διτοι πατει ή νόμος.

Δεν έχουν, όμως, ούτω τά πράγματα. Οι σημερινοί πλοιοκτήται βατάζουν, άναμφιβόλως, μεγαλύτερα βάρη τών δσων έσκόπων οι κανονιμοι της Χάγης όταν διετυπώντο και υιοθετούντο. Έπι πλέον οι σημερινοί πλοιοκτήται αναλαμβάνουν έθελουσιών καθηκόντας ως πρός τό φορτίον άκομη μεγαλύτερα έκείνων τά όποια επιβάλλει ή νόμος, ως απόδεινον τά διάφορα συστήματα αφάλειας και προστασίας του φορτίου αι πολλαί άλλαι προσπάθειαi πρός διάθεσιν σκάφους ικανού πρός λούν και πρός σαφαλή παράδοσιν τού εις έπιμελειαν του πλοιοκτήτου μπιστευμένου φορτίου.

Τις ήδη θήνεις ερμηνεία τού δρου περιορισμού μούνης Η άληθης έρμηνεια τού δρου περι περιορισμού της εύθυνης ήε, διτοι ή δρος ούτος έτεθη διά νά επιβιλθη εις τόν φορτωτήν το καθηκόν του ή δηλοι εις τόν μεταφορέα την άξιαν του φορτίου, διτοι αυτή ύπεριανή τό 500 δολ. κατά δέμα και νά κατασταθη σαφές, διτοι ήν παραειθη νά γίνη ή δήλωσις αυτή τότε τό μέγιστον ποσού τό όποιον θά ειστραχθή έν περιπτώσει απωλείας ή ζημίας, θά ειναι τό προβλεπόμενον πο τόν νόμου.

Άν δεν έχη ούτω τό πράγμα, τότε θά πλοιοκτήτης θά ήδηνατο κάλιστα νά μεταφέρη επί δινομαστική τιμή ναύλου ίδιατερόν τι ειδος άξιας, της διποίας ουδείνων ούτος θά είχε γνώσιν — φορτίον φέρει επειν ξαιρετικώς μεγάλης άξιας — κατά νά ύπερη προσέτι εύθυνην συντέρων άναλογιας πρός τόν ειστραχθέντα ναύλου, και χωρις νά έχη τό ηικιώμα απαλλαγής του από της ύπερεσίας και τών συμπαρομαρτούνων κινδύνων, πολλοι τών όποιων προέρχονται έκ πράξεων, σφαλμάτων παραλείψεων άποδων δι' ή μεταφορέων δεν ειναι άμετως υπόλογος, έπι τών όποιων ούδεμίαν έχει έξουσιαν ή έλεγχον.

'Απόφασις άλλου δικαστηρίου, τού 'Ανωτάτου Δικαστηρίου τού Μαυράς (τών Ινδιών) έπι ύποθεσεων απωλείας φορτίου αφέωρα διάταξην περιεχομένην εις τόν κανονισμούς, διά της διποίας δρίζεται, διτοι ήν αι η περιπτώσει ή δε μεταφορεύς και τό πλοιον απαλλάσσονται τάσης δι' άπωλειας ή βλάβην ύποχρεώσεως έκποτος ήν ή άγωγή έγερθη ήν ένδος έτους από της ήμερημηνίας της παράδοσεως τών έμπορευμάτων τής διηπέμπονται ή της ήμερημηνίας, καθή ήν έπρεπε νά παραδοθούν.

Τό δικαστήριον έκρινεν, διτοι ή διάταξις αυτή ήδη διάταξις περιοριστική μόνον μη παραδεύνουσα τό δικαιώμα τό δροίον έχει ή παραδηπτης ού νά επιδιώκην τό δικαιώμα της άξιωσης του, ένη ή περιπτώσει παρέλειψη νά έγειρη άγωγή πρό της παρελεύσεως ένδος έτους και φρονει, ένη ήμερημηνία της τελικής άρμήσεως ήδη ή ήμερημηνία ήποτε τήν δροίον άρχεται ή ημερημηνία περιορισμένη περίδοσις τού έτους.

Η άπόφασις αυτή καταλύει σχεδόν πλήρως τήν γενικώς άναγνωρισμένην πρόθεσιν τών κανονισμών όπως προστατευση τόν πλοιοκτήτην πό δικας άρχομενος εις τόν τον μετέπειτα μακρών χρόνων ήποτε την αιώνα τήν προκαλέσσεται τήν άπωλειαν ή ζημίαν, διποτε νά μη ύπαρχουν απάλογην σύνεπειαν διαιται αι δινατότητες έρευνης της ύποθεσεως.

"Άν ή άνω άπόφασις δεν άτονηση δι' άλλης (ή χρησιμεύση ούτων όστις της κρατούσης έν "Ινδιών ινδολογίας), τούτο θά σημαίνει, διτοι η παντί κατηπ, μετά παρέλευσιν έτων, συμφώνως τρός τάς διατάξεις ανοικισμών περι περιορισμών οίτινες δινατόν νά ύπαρχουν εις τόν λιένας έκφοτωσέως, ή παραλήπτης θά διναταται νά έγειρη άξιωσιν δι' πλοιον ή ζημίαν φορτίου και έπειται νά άρχιση ή δίκη έν έτος μετά ήν ήμέραν καθή ή δε μεταφορεύς ήρηθη νά ικανοποίηση της άξιωσης απτης. Εις περίπτωσιν μη παραδοσεως, τούτο ένδεχεται νά είναι ή τρώτη ένδειξης, ήτι δέμα τι λειπει. Έν τω μεταξύ, όμως, λόγω έξαρτειως τών σημείων (μάρκες) τό δέμα ήμπορεύ νά εύρισκεται ήλλου, ένηναμοντη του μελλοντος νά τό ζητηση. Πρό της παρελεύσεως πολλών ην τό δέμα πρέπει νά διατεθη, ή ένδεχεται και νά χειροτερεύση καταστάμενον ούτω ήδη άξιας, ή πρέπει νά καταστραφή, ένω μία ειδοτήσης περι πάπλωλειας ή άπατησης έντος λογικού χρόνου θά καθίστα συντήν τήν παράδοσιν του.

"Η έν λόγω άπόφασις πρός ποτοις δημιουργεί κατάστασιν έγγιζουν τά δρια τού γελοίον. Οι κανονισμοί Χάγης, πρέπει νά ύπομνησθη, γένοντο πρός τόν σκοπόν πραγματοποίησεως διεθνούς δημοικομορφίας ων περι μεταφοράς συμβάσεων διά την φορτωτον έμπορευμάτων διάλασσης. Είναι θεν λίαν έπαναγκες διπως ή έρμηνεια των ειναι διε-

θνώς δημοιόμορφος.

"Άν ή λεκτική διατύπωσις τών κανονισμών αύτων δεν κατορθώνη τούτο, δεν ειναι σάρα καιρός νά συγκληθη διάσκεψις πρός διατύπωσιν τών κανονών εις γλώσσαν τοιούτην, και υπό τό φώς τής πείρας και τής έρμηνειας τών διαφόρων δικαστηρίων, ώστε νά μη είναι δυνατόν νά ύπαρχη δημοιόμορφος περι τό σκοπού αύτων και τού τρόπου έρμηνειας τών εις τάς διαφόρους χώρας τού Κόσμου;

Και ο πλοιοκτήτης και ο φορτωτής ζητούν δημοιόμορφοιαν. Ο πρότος διότι αύτη θέτει τόν συναγωνισμού επί ισονόμου βάσεως, ή δεύτερος, διότι ούτος δύναται νά έκτιμηση τό μέτρων προστασίας τό διπώσιον τών προσφέρει ή σύμβασις. Τήν δημοικομορφίαν έπειται και δισφαλιστής διότι γνωρίζει πλέον ούτος τήν θώσιμου τού δικαστηρίου.

— **Μία σχετική άπόφασις τών Αύστραλιανών δικαστηρίων.**

Οι κανονισμοί τής Χάγης, επί τών όποιων στηρίζονται οι νόμοι τών πλειστων χωρών, οι άφορώντες τήν εύθυνην τών μεταφορέων έμπορευμάτων διά θαλάσσης, δεν προβλέπουν διατάξεις δικαιοδοσίας. Συνετώς διαγόλως φέρει πλοιοκτήτης δέν παραδαίνει τόν περι μεταφοράς έμπορευμάτων διά θαλάσσης βρετανικόν νόμον τού 1924, άν προνοήση νά περιληφθη εις τήν φορτωτικήν δρος παρέχων εις τόν μεταφορέα τό δικαίωμα νά έκλεξη εις περιπτώσεων διενέξεως περι τόν δρους τής φορτωτικής, όπως ή διενέξεις αύτη έκδικασθη είτε παρά τών άγγλικων δικαστηρίων είτε παρά τών δικαστηρίων τής χώρας εις τήν όποιαν ύπαγεται ή λιμήν έκφορτωσεως τού έμπορευμάτος. Η Αύστραλια, δημως, είναι χώρα, εις τήν όποιαν έγειρονται άμφιστησει περι τής δυνατότητος τού νά απόφυγη τις τήν δικαιοδοσίαν τών Αύστραλιανών δικαστηρίων. Ο περι μεταφοράς έμπορευμάτων διά θαλάσσης έκδικασθησι Αύστραλιανός νόμος τού 1924 περιέχει διάταξιν, διά της διποίας πας δρος τιθεμένης ή συμφωνία συναποτέμνειν έντος τής Κοινοπολιτείας ή διλαχού, δι' ή αποκλείται ή περιορίζεται ή δικαιοδοσία τών δικαστηρίων τής Κοινοπολιτείας ή πολιτείας την ούτης διαφοράς έμπορευμάτων διά θαλάσσης έκδικασθησι Αύστραλιανός νόμος.

Η νομική ισχυς τής διατάξεως ταύτης τού αύστραλιανού νόμου έκριθη έσχατός ύπο τού 'Ανωτάτου Δικαστηρίου τής πολιτείας Νέας Νοτίου Ουαλλίας κατά τήν έκδικασιν έφεσσεως τής έταιρίας Μεσσαλερή Μαριτίμ έναντιον άποφάσεως άπορριπτούσης αίτησιν των, διπως ή άγωγη ή έγερθεισα δι' ήλληπι παράδοσιν φορτίου άπορριφθη λόγω άναρμοδιότητος, διότι ή σχετική φορτωτική περιείχεν δρον προτιμήσεως τής γαλλικής δικαιοδοσίας. Τά έμπορευμάτων είσι θορητώσαν εις Δουγκέρην διά νά έκφορτωσθων εις Σίδην και ή σύμβασις μεταφοράς, ως άπεδειχθη τής τής φορτωτικής προσδετείν ή διπάσαι αι δικαστικαι ενέργειαι αι πηγάζουσαι έκ τής έρμηνειας τής φορτωτικής θά ύπερβαλλοντο εις τά δικαστήρια Μασσαλίας ή τά τού Σηκουάνα. Οι μεταφορείς ισχυρίσθησαν ή δισκίας ύπάρχει γραπτή συμφωνία, καθή ή πάσαι διενέξεις ήταν διάλογον παραδοτόπων δικαστηρίων, άγωγη έγειροντη ένποτην άγγειλικών δικαστηρίων πρέπει νά σαμαπτήση, ούδενός άποχροντος λόγου ή πάρχει έντος έτους έπειται περι τόν δικαιοδοσίαν τής φορτωτικής θά ύπερβαλλοντο εις τά δικαστήρια Μασσαλίας ή τά τού Σηκουάνα. Οι μεταφορείς ισχυρίσθησαν ή δισκίας ύπάρχει γραπτή συμφωνία, καθή ή πάσαι διενέξεις ήταν διάλογον παραδοτόπων δικαστηρίων τής έπιλογής των. Τό δικαστήριον κατά ταύτα έχει πλήρη δικαιώματα δσον άφορε τήν δικαιοδοσίαν, ή ήν θά άφοιση τού διαδίκουν νά έμφανισθων έντου τό δικαιοδοσίαν τής έπιλογής των. Τό δικαστήριον κατά ταύτα έχει πλήρη δικαιώματα δσον άφορε τήν δικαιοδοσίαν, άλλαι και δικαιοτικών δικαιώματα νά έξεταση εις έκστην ή διαδίκοι (οι συμβαλλόμενοι μέχρι τής στιγμής τής έγερσεως διενέξεως) πρέπει νά τηρήσουν τήν συμφωνίαν των ή έπειται νά έπιτραπή εις τόν έναγοντα νά προχωρήση εις τήν άγωγην του. Τό 'Ανωτάτον Δικαστηρίου, δημως, ούδενός άφορε τήν άγωγην την έναντιον παραδοτόπων δικαστηρίων, καθόντος ή νόμος ρητών κηρύττει, τοιούτους δρον περιεχομένους εις τήν φορτωτικήν άφεντος και ήκυρωρους και άνευ ούδενός άποτελέσματος. Κατηγορηματικώτερα διατύπωσις, λέγει τό δικαστηρίου, δεν ήτο δυνατόν νά ύπαρχη.

Η ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΤΟΥ ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ. Οι λόγοι, έφων διαδισθήση ή διαχρισμός ούτον τών έφεστιβαλόντων, ήσαν διτοι, κατά τό κοινό δικαιοι, και τάς διατάξεις τού Αύστραλιανού νόμου, τό δικαστήριον δέν έστερετο τού δικαιώματος νά έξεταση ή διπόθεσιν τίνα και τήν κρίνη ή θά δισκήση αύτο τό δικαιοδοσίαν, ή ήν θά άφοιση τού διαδίκουν νά έμφανισθων έντου τό δικαιοδοσίαν τής έπιλογής των. Τό δικαστήριον κατά ταύτα έχει πλήρη δικαιώματα δσον άφορε τήν δικαιοδοσίαν, άλλαι και δικαιοτικών δικαιώματα νά έξεταση εις έκστην ή διαδίκοι (οι συμβαλλόμενοι μέχρι τής στιγμής τής έγερσεως διενέξεως) πρέπει νά τηρήσουν τήν συμφωνίαν των ή έπειται νά έπιτραπή εις τόν έναγοντα νά προχωρήση εις τήν άγωγην του. Τό 'Ανωτάτον Δικαστηρίου, δημως, ούδενός άφορε τήν άγωγην την έναντιον παραδοτόπων δικαστηρίων, καθόντος ή νόμος ρητών κηρύττει, τοιούτους δρον περιεχομένους εις τήν φορτωτικήν άφεντος και ήκυρωρους και άνευ ούδενός άποτελέσματος. Κατηγορηματικώτερα διατύπωσις, λέγει τό δικαστηρίου, δεν ήτο δυνατόν νά ύπαρχη.

TRADESHIP LTD.

(REGISTERED IN KOREA)

HEAD OFFICE:

BRANCHES: PUSAN, (25 Kwong Bok Dong). Inchon, Masan.

TOKYO, 214 Nikkatsu Bldg., Marunouchi.

YOKOHAMA, 75 Yamashita-cho.

AGENTS, CHARTERS & 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 Branches. 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.

ΤΟ ΑΛΟΥΜΙΝΙΟΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΗΓΙΚΗΝ

"Όταν έγνωστοποιήθησαν αἱ λεπτομέρειαι τῆς χρησιμοποίησεως 2000 περίου τὸννων ἀλουμινίου εἰς τὸ ἀμερικανικὸν υπερωκεάνιον «United States», οἱ ἐνδοιασμοὶ σχετικῶς μὲ τὰς δυνατότητας τοῦ ἀλουμινίου εἰς τὴν ναυπηγικὴν διελύθησαν.

Ἡ χρῆσις τῶν κραμάτων τοῦ ἀλουμινίου διὰ σωσίδιους καὶ μικρὰ πλοιάρια χρονολογεῖται ἀπὸ τοῦ 1931. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς προπόλεμικῆς περιόδου κατεσκευάσθησαν πλοιάρια εἰς μεγάλους ἀριθμούς, πρῶτον διότι ἀρκετὴ ποσότης τοῦ μετάλλου αὐτοῦ ἦτο διαθέσιμος, κυρίως, ὅμως, διότι τοῦτο συγκεντρώνει πολλὰς ἀπὸ τοῖς καλυτέος ιδιότητας τοῦ ἔγχου καὶ τοῦ χάλυβος. Λόγος ἀξιοπρόσεκτος ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας ἡτο καὶ ἡ μείωσις τῶν ἔξοδων συντρήσεως καὶ ἡ μακρότερα ζωὴ τοῦ ἔχαλουμινίου πλοιαρίου.

Ἄλλα παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ χρῆσις τῶν κραμάτων ἀλουμινίου ἔχει πλέον κατοχυρωθῆ, περιλαμβάνουσα παντὸς εἰδούς πλοία ἀπὸ τῶν ἀλιευτικῶν μέχρι καὶ τῶν μεγάλων υπερωκεανών, τὸ ὅλον πρόβλημα τῆς χρήσεως τοῦ μετάλλου εἰς τὴν ναυπηγικήν δὲν ἔχει πλήρως λυθῆ. Τὸ πεδίον διὰ τὴν ἔρευναν καὶ τὴν τεχνικὴν ἔξελιξιν εἶναι ἀνοικτὸν εἰς πολλὰς κατευθύνσεις, ίδιως δύον ἀφορά τὴν ηλεκτροσυγκόλλησιν, τὴν κοπήν τοῦ μετάλλου διὰ φλογός, τὴν προστασίαν ἀπὸ τοῦ πυρὸς κ. ἄ.

ΕΡΕΥΝΑΙ — ΕΞΕΛΙΞΙΣ : Εὔθυνος μετὰ τὸ τέρμα τοῦ πολέμου ἐνετάθησαν αἱ ἔρευναι διὰ τὴν χρῆσιν τοῦ ἀλουμινίου εἰς ψύηλης ταχύτητος πλοία, εἰς τὰ ὑπερκατασκευάσματα καὶ τὰ ὑπερστεγάσματα ἐπιβατηγῶν τοιούτων. Εἴσι αὐτὰ πράγματα τὸ ἄντημα τῆς μειώσεως τοῦ βάρους καὶ τῆς εὐσταθείας, ἥσαν μεγάλης σπουδαιότητος. Αἱ ἔρευναι αὐταὶ ἀπέδειξαν, ὅτι: Εἰναι δυνατόν νὰ σχεδιασθούν κατασκευαὶ ἐξ ἀλουμινίου διὰ πλοία, ἔχουσαι τὴν ίδιαν ἀντοχὴν μὲ τὰς ἑκάστους.

Ἐπίσης διὰ τὸ βάρος τακασκευῆς τὸν ἔχαλουμινίον εἶναι τὸ 1/2 ή 1/3 τοῦ βάρους τῆς ἀντιστοίχου χαλαδόνης, μὲ τὴν ίδιαν ἀντοχὴν καὶ δύναμιν.

Ἐγένοντο πειράματα σχετικῶς μὲ τὴν ἀντίστασιν τῶν ἐλασμάτων

ἀλουμινίου εἰς τὴν κάψιμην τὴν προερχομένην διαφόρων πιέσεων καὶ

κατόπιν συγκρίσεων τῶν ἀποτελεσμάτων μὲ τὰς ἀντίστοιχα χαλαδόνια

ἔλασματα, προσδιωρίσθησαν διαστάσεις ἐλασμάτων, δοκῶν καὶ γωνιῶν (angle bars) ικανῶν νὰ ἀντισταθοῦν εἰς τὰς πιέσεις.

Τὸ ζῆτημα τῶν τάσεων, τῶν προερχομένων ἐκ θερμικῆς διαστολῆς λόγῳ τῶν διαφορετικῶν συντελεστῶν διαστολῆς τοῦ ἀλουμινίου καὶ τοῦ χάλυβος, ἐμελετήθη καὶ εὑρέθη, ὅτι μόνον ὅταν αἱ τάσεις αὐταὶ συνυπάρχουν μετὰ τῶν συνηθῶν διαμήκων τάσεων τοῦ πλοίου, τότε μόνον τὸ ζῆτημα χρήσι το προσοχῆ. Ἀλλά αἱ συνθῆκαι αἱ ὅποιαι χρειάζονται διὰ νὰ παραχθοῦν ἀμφότεροι τὰ εἰδη αὐτὰ τῶν τάσεων, δέν εἶναι πιθανόν νὰ συνυπάρχουν. "Ερευναὶ ἐπίσης ἔγιναν ἐπὶ τῶν προβλημάτων τῆς κατεργασίας τοῦ ἀλουμινίου εἰς τὴν ναυπηγία, ὡς π. χ. εἰς τὸ κάρφωμα, τὴν πλεκτροσυγκόλλησιν, τὰς διμεταλλικὰς συνενώσεις καὶ τὰς συνδέσεις κλπ. Τελικῶς παρεσκευασθησαν λεπτομέρεις πίνακες διαστάσεων, πάχους, ροπῶν ἀδρανείας κλπ., τῶν ἐλασμάτων καὶ τῶν δοκῶν κάθε μῆκους, πρὸς χρῆσιν διὰ τὰς ὑπερκατασκευάσματα, ὑπερστεγάσματα καὶ καταστρώματα τῶν πλοιῶν.

Τὸ πρόσθιμα της θερμικῆς ἀπὸ μονάδες εἰναι τὸ 2000, τὸ σημεῖον τῆς οποίων εἶναι κατώτερον τοῦ καθωρισμένου ἀλουμινίου τὸ πέτρον παραγόμενου συμβάσεως διὰ τὴν Ἀσφάλειαν Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ (1948) διὰ τὰ διαμερίσματα τοῦ πλοίου. Τὸ δρίον αὐτὸν εἶναι 926,70κ ή 1700φ.

Βάσει αὐτοῦ ἀνέλθη ἔν πρόγραμμα ἐπιστραμμένων ἔρευνῶν, ίνα διακριθῆ διὰ τρόπους τῆς προστασίας τοῦ ἀλουμινίου ἐπὶ τῶν πλοιῶν, διὰ τὸ ἀνάγκη. Εὑρέθησαν πολλοὶ ἀποτελεσματικοὶ τρόποι: Διὰ διαφρά-

γματα (bulkheads) τῆς τάξεως «A» ἀρκεῖ ἡ ἐπίστρωσις ἡ ράντισμα ἐξ ἀμιάντου (asbestos) πάχους περίπου 0.80 ίντσας, ἀπὸ κάθε πλευράν. Δυνατὸν ἐπίσης τὸ ἔχαλουμινίο διάφραγμα νὰ ἀπομονωθῇ δι' ἐπιστρώσεως πλακός ἀμιάντου, ὅπως τὸ σχῆμα A.



ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΑ ΤΑΞΕΩΣ "Α"

Διὰ διαφράγματα τάξεως «B» ἀντικαθίσταται τὸ ἔγχον δι' ἐπιστρώσεως πλακός ἀμιάντου, ἡ ὁποία δύναται νὰ χρωματισθῇ. Εἰς τὴν περιπτωσιν αὐτὴν, συμφωνῶς πρὸς τὰ διαγραφούμενα ἐν τῇ Συμβάσει, δὲν χρειάζεται σύστημα κατασθέσεως τοῦ πυρὸς διὰ χημικῶν οὐσιῶν εἰς τὰ δωμάτια καὶ οὕτω γίνεται οἰκονομία καὶ ἀπὸ αὐτῆς τῆς πλευρᾶς.

Τελευταῖς κατεσκευάσθη ὑλικὸν διαφράγματα, διὰ τῆς περιζώσεως ἀμιάντου ἐντὸς λεπτοτάτων ἐλασμάτων ἀλουμινίου. Τὸ ὑλικὸν αὐτό, «sandwich», ὅπως ἐπωνυμάσθη, εἶναι ἔξαιρετον διὰ διαφράγματα, εἰναι ἐλαφρότερον τοῦ ἔγχου, προσφέρει ἀντίστασιν κατὰ τοῦ πυρὸς καὶ δύναται ν.γ. χρωματισθῇ.

Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ: Εἰς τὴν ναυπηγικήν, δῶς καὶ εἰς τὰς ἀποτελήματα ὁ οἰκονομικός παράγων εἶναι στοποδιατής σημασίας. Δι' αὐτὸν ἡ χρῆσις τοῦ ἀλουμινίου, τοῦ ὁποίου η τιμὴ εἶναι, πρὸς τὸ παρόν τούλαχιστον, ὀχτάκις μεγαλυτέρα τῆς τοῦ χάλυβος, μόνον τότε βάγινη παραδεκτὴ διὰ Ἑνήνωσης τῆς οἰκονομίαν, ἡ ὁποία ἐπιγυγχάνεται δι' αὐξήσεως τῆς ἀπόδοσεως καὶ διὰ μειώσεως τοῦ κόστους τῆς ἐφαρμογῆς καὶ τῆς συντηρήσεως.

Τὸ πρώτον καὶ κύριον ἀποτέλεσμα τῆς χρήσεως τοῦ ἀλουμινίου εἶναι ἡ μεγάλη μείωσις τοῦ βάρους. Αὗται ἡ οἰκονομικά βάρους χρησιμοποιοῦνται ποικιλοτρόπως: (α) Διὰ πλοία καθωρισμένου βυθίσματος ἡ μείωσις αὐτῆς χρησιμοποιεῖται πρὸς αὔξησιν τοῦ deadweight (νεκροῦ φορτίου). Αὐτὸν γίνεται κυρίως διὰ φορτηγίδας, φορτηγά μεταλλεύματος, ρυμουλκά. "Ἐπιπτυχάνεται μείωσις τοῦ βυθίσματος, ὅπως εἰς τὴν τελευταῖαν περίπτωσιν τοῦ πίνακος I, εἰς τὴν ὁποίαν τὸ ἀναφερόμενον ρυμουλκὸν ἐσχεδιάσθη δι' ὑπηρεσίαν εἰς ὑδαταν βυθίσματος 24 ίντσας. Τὸ σκάφος καὶ τὰ ὑπερκατασκευάσματα εὐτὸν κατεσκευάσθησαν ἐξ ἀλουμινίου μὲ ἀποτέλεσμα, διὰ τὸ πλοιάριον εἶχε τελικῶν βύθισμα 17 ίντσῶν, ἐνώ κατασκευή ἐκ χάλυβος θα ἔδιδε 24 ίντσῶν βυθίσματος.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

διὰ τῶν νεοτεύκτων Μεσογειακῶν πλοίων

A)π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,
ταχύτητος 20 μιλλίων

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 2 Ιουνίου ώρα 3 μ.μ.

διὰ ΚΕΡΚΥΡΑΝ, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ, ΒΕΝΕΤΙΑΝ ("Αφιξεις ἀπόγευμα Παρασκευῆς") & ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 9 Ιουνίου 12 μεσημ. διὰ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ("Αφιξεις ἀπόγευμα Πέμπτης"), ΛΕΜΗΣΣΟΝ (Κύπρου) ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΠΟΡΤ-ΣΑΐ'D, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

A)π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,
ΤΑΚΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 2 Ιουνίου 12 μεσημ. διὰ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ("Αφιξεις ἀπόγευμα Πέμπτης"), ΛΕΜΗΣΣΟΝ Κύπρου) ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 9 Ιουνίου 2 μ.μ. διὰ ΓΕΝΟΒΑΝ-ΜΑΣ-ΣΑΛΙΑΝ ("Αφιξεις πρωιάν Σαββάτου").

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : Ακτὴ Ποσειδῶνος, τηλ. 47-500, 45-033.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

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

Δ)π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

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

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

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

Δ)π "ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ,,

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

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 3 μ. μ. διὰ ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

Διεύθυνσις : Τηλ. 44-046 καὶ εἰς δῆλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

β) Εις μερικάς περιπτώσεις είναι συμφέρον νά μειωθή τό πλάτος τού πλοίου, διατηρουμένης δόμας, καὶ τῆς άρχικής εύσταθειας. Τό πράδειγμα τού άμερικανικού υπερωκεανού «United States» είναι σημαντικόν. Είς τό σκάφος αυτό έχρησιμοποιήθη καὶ ή μεγαλύτερα ποσότης άλουμινου. Όλικώς έχρησιμοποιήθησαν 2000 τόνοι, ηποι 1000 είς ύπερκατασκευάσματα καὶ καταστρώματα, 400 διά καπνοδόχους, ίστούς, ραντάρ, σωστίδιους λέμβους, ἐπωτίδας καὶ 600 τόνοι είς έσωτερικά διαμερίσματα, διαφράγματα κ. ά. Τό δόλον δέ βάρος τού άλουμινου άντιπροσωπεύει οικονομίαν 15—20%, έαν συγκριθῇ πρὸς πλοίον κατεσκευασμένον ἐπί των παραδεδεγμένων ἀρχῶν.

Εις τὴν περίπτωσιν τού «United States» τό πλάτος ήτο περιωρισμένον, διὰ να δύναται τούτο νά διέρχεται τὴν διάρυγα τού Παναμά. Μὲ μέγιστον μήκος 990 ποδῶν τό πλάτος είναι 101 ποδῶν, ἐνῷ τό μέγιστον μήκος τοῦ «Queen Mary» είναι 1019—6', καὶ τό πλάτος 116 πόδες. Ό διλοκός ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν, τοὺς ὅποιους τό «United States» δύναται νά στεγαστὴ είναι 2000, ὁ ὅποιος είναι πολὺ δίλγον κατώτερος

λάδῃ τὴν ἀναλογούσαν εἰς αὐτὸ τάσιν, ἀπὸ τό κυρίως σῶμα τοῦ πλοίου. Έάν χρησιμοποιηθοῦν ἀλαφρὸς χαλύβδινας ύπερκαταστρώματα, λαμβάνουν χώρων ρήξεις, λόγω τῶν ύψηλῶν τάσεων, ή δέ τοποθετησίς «άπροσεων διαστολῆς» (expansion joints), πρὸς ἀνακούφισιν τῶν ἀνωτάτων καταστρωμάτων, εὔρεθη, ὅτι είναι μία ἀτυχὴ λύσις τοῦ προβλήματος, διότι δημιουργούνται ἑκεῖ ἀκριδῶς πεδία συγκεντρώσεως τῶν τάσεων.

Ο συντελεστὴς ἐλαστικότητος Υούνης διὰ τὸ ἀλουμίνιον είναι τὸ 1)3 τοῦ χάλυβος. Αὐτὸ σημαίνει, ὅτι ἡ τάσις, ἡ ὅποια μεταδίδεται εἰς ἐν ἀνωτάτων καταστρωματα, ἔξι ἀλουμινίου είναι τὸ 1)3 περίπου τῆς μεταδίδομένης εἰς τό χαλύβδινον, συμφώνως πρὸς τὸν τύπον $E = \frac{t}{e}$

$t = \text{τάσις}$,
 $e = \text{διαμήκυνσις προδεινθεῖσα ἐκ τῆς τάσεως}$
 $E = \text{συντελεστὴς ἐλαστικότητος Υούνης}$.

ΠΙΝΑΞ I

ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ ΚΑΤΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΝ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΑΛΟΥΜΙΝΙΟΥ		ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΝ ΒΑΡΟΣ ΧΑΛΥΒΟΣ	ΑΜΕΣΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΒΑΡΟΥΣ	ΤΙ ΧΡΗΣΙΣ ΕΓΙΝΕ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΒΑΡΟΥΣ
		ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑΙ	ΒΑΡΟΣ			ΜΗΚΟΣ
ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ «UNITED STATES»	50.000	ΤΑ 4 ΑΝΩΤΑΤΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΑΤΩΝ	TONNOI	2000	4.500	2500
ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ	33.000	ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΥΠΕΡ ΤΟ ΚΥΡΙΟΝ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ	TONNOI	2005	4.860	2855
ΦΟΡΤΗΓΟΝ — ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ	16.000	ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ ΠΕΡΙΠΑΤΟΥ, ΛΕΜΒΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΑ	TONNOI	625	1.370	745
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ	2.755	ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ ΠΕΡΙΠΑΤΟΥ, ΛΕΜΒΩΝ ΚΑΙ ΥΠΕΡΣΤΕΓΑΣΜΑΤΑ	TONNOI	130	300	170
ΡΥΜΟΥΛΚΟΝ ΠΟΤΑΜΟΥ	100	ΤΟ ΟΛΟΝ	TONNOI	31	66	35
						20 % ΜΕΙΩΣΙΣ ΒΥΘΙΣΜΑΤΟΣ

τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν τοῦ ἄγγιλικον πλοίου, ἀλλὰ συγχρόνως ὑπάρχει μεγάλη διαφορὰ εἰς τὸ τονᾶς τῶν δύο αὐτῶν ὑπερωκεανῶν.

Ἐκ τούτου συνάγεται, ὅτι ἡ χρήσις τοῦ ἀλουμινίου εἰς τό «United States» ἔκαμε δυσκατὴν τὴν καταστρώματα ἐνὸς μικρότερου πλοίου, τὸ διποίον, δῆμος, ἀποδίδει τὴν αὐτὴν σχεδὸν ὑπηρεσίαν μὲ τὸ ἄγγιλικον ὑπερωκεανόν.

γ) Εἰς ύψηλῆς ταχύτητος πλοία, ἡ μείωσις τοῦ ἐκτοπίσματος χρησιμοποιεῖται ἀμέσως πρὸς ἐπίτευξιν μειώσεως τῆς ιπποδυνάμεως τῆς μηχανῆς. Αὕτη δύναται νά συνοδεύεται ὑπὸ μειώσεως τοῦ πλάτους ἡ βυθίσματος μὲ αποτέλεσμα νέων μείωσιν τοῦ ἐκτοπίσματος.

Μίαν ίδεαν τοῦ τί δύναται νά ἐπίτευχθῇ παρέχει τὸ 4ον παράδειγμα τοῦ πίνακος I. Είναι μία περίπτωσις ἐνὸς μότοριτος ἐκτοπίσματος 2755 τόνων. «Έχρησιμοποιηθησαν 130 τόνοι άλουμινίου ἀντί 300 τόνων χάλυβος, εἰς τὰ καταστρώματα περιπάτου καὶ λέμβων, εἰς τὰ ύπερκατασκευάσματα, τὰς καπνοδόχους, τὰς λέμβους κλπ. μὲ ἀποτέλεσμα την μείωσιν τῆς ὀψείλιμου ή πραγματικῆς ιπποδυνάμεως (Effective Horse-Power) κατά 9%. Ή μείωσις αὕτη (ἀντιστοιχώσα μὲ τὴν ἀφαίρεσιν 2 κυλίνδρων ἀπὸ τὴν μηχανὴν Ντήζελ) ὑπέσχετο οἰκονομίαν ἡ ὅποια σχεδὸν ἀντεστάθμιζε τὸ ἀρχικὸν ύψηλον κόστος, τὸ προερχόμενον ἐκ τῆς χρήσεως τοῦ ἀκριβωτέρου μετάλλου.

Άφ' ἔτερου, τὸ μετακεντρικὸν ὑψος ηδή 50 % καὶ ἐάν διὰ τῆς μειώσεως τοῦ πλάτους τὸ μετακεντρον ἐπέπεφεν εἰς τὴν ἀρχικὴν τοῦ θέσιν, ή οἰκονομία τῆς ιπποδυνάμεως θά ἀνήρχετο εἰς 12 %.

Ἐπιπροσθέτων πρέπει νά ληφθῇ ὑπὸ δύνην καὶ καθημερινὴ οἰκονομία εἰς τούς πλοίους την πραγματοποιουμένη διὰ τῆς χαμηλότερας ιπποδυνάμεως, ὡς ἐπίσης καὶ μείωσις τῶν ἔξδων συντηρήσεως τῶν ύπερκατασκευάσματων τοῦ ἀλουμινίου.

δ) Τὸ κόστος συντηρήσεως διὰ τὰ κατασκευάδες ἐξ ἀλουμινίου είναι συμπαντικῶς χαμηλότερον τῶν ἀντιστοιχίων χαλυβίδων. Εἰς τὴν περίπτωσιν δὲ τῶν μεγάλων σκαφῶν, δύναται τὸ κονδύλιον τῆς συντηρήσεως ἀντιπροσωπεύει μέγια ποσοστὸν τῶν ὅλων ἔξδων, οἱ πλοιοκτῆται Ισχυρίζονται, ὅτι ἔνι χρωματίσμα μιᾶς κατασκευῆς ἐξ ἀλουμινίου διήρκεσε τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα μὲ τρία χρωματίσματα παρομοίων χαλυβίδων κατασκευῶν.

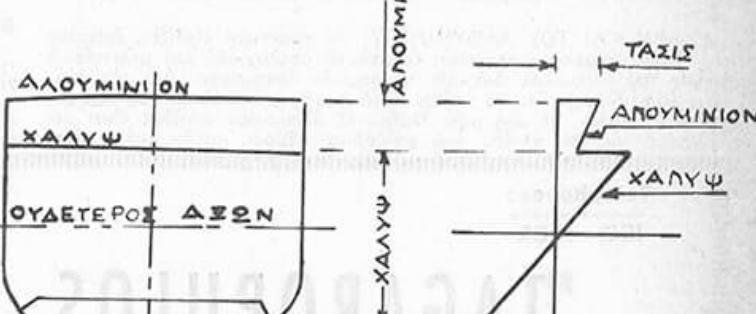
Ο πίνακας II δίδει συγκριτικὰ τιμὰς καὶ ἔξδα διὰ τῶν καπνοδόχων

ΠΙΝΑΞ II

ΑΡΧΙΚΟΝ ΚΟΣΤΟΣ	ΧΑΛΥΒΔ. ΚΑΠΝΟΔΟΧ. ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΖΩΗΣ 10 ΕΤΗ	ΚΑΠΝΟΔ. ΑΛΟΥΜΙΝ. ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΖΩΗΣ 20 ΕΤΗ	ΧΑΛΥΒΔ. ΚΑΠΝΟΔΟΧ. ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΖΩΗΣ 10 ΕΤΗ	
			£ 50	£ 130
ΚΟΣΤΟΣ ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ £ 4 ΜΗΝΙΑΙΩΝ ΔΙΑ ΧΑΛΥΒΑ ΜΗΝΙΑΙΩΝ ΔΙΑ ΑΛΟΥΜ. 6 ΜΗΝΙΑΙΩΣ	£ 480	£ 160		
ΟΛΙΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ	£ 50 £ 580	0 £ 290		
ΟΛΙΚΟΝ ΚΟΣΤΟΣ 20 ΕΤΗ	£ 1160	£ 290		

ἀλιευτικοῦ πλοιορίου καὶ δεικνύει πῶς, τελικῶς, ἡ χρήσις τοῦ ἀλουμινίου είναι οἰκονομικωτέρα.

ε) Τάσις εἰς ύπερκατασκευάσματα. Τὸ πρόβλημα τῶν μακρῶν ύπερκατασκευάσματων ήνχλει τοὺς σχεδιαστὰς μεγάλων πλοίων ἀπὸ ἔτῶν. Τὸ δόλον δέ διότι τὴν καταστρώματα, καὶ τὰς λέμβους κλπ.,



ΣΧΗΜΑ "B..

τοῦ προβλήματος τῶν μακρῶν ύπερκατασκευῶν.

στ) Τελικῶς, ὅταν σχηματίζεται ὁ ισολογισμὸς τῶν ἔξδων καὶ τίθεται ἡ κατασκευὴ ἐξ ἀλουμινίου ἀντιμετώπος τῆς χαλυβίδων, πρέπει νά λαμβάνεται ὑπὸ δύνην καὶ ἡ μεγαλυτέρα ἀξία τῶν «παλαιοιστιδήρων» τοῦ πλοίου λόγῳ τῆς ποσότητος τοῦ ἀλουμινίου τῆς εύρισκομένης εἰς αὐτό. Είναι καὶ αὐτὸ σημαντικὸς παράγων εἰς τὸν δόλον ισολογισμὸν.

ΚΡΑΜΑΤΑ—ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΙΣ ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ : Τὰ κράματα τοῦ ἀλουμινίου δύνανται νά διαχωρισθῶν εἰς ἑκεῖνα τὰ ὅποια φέριλουν τὰς ιδιότητάς των εἰς τὴν κατεργασίαν ἐν θερμῷ καὶ εἰς ἑκεῖνα τὰ ὅποια δὲν ἐπιδέχονται τοιαυτὴν κατεργασίαν, ἀλλὰ φέριλουν τὰς ιδιότητάς των εἰς τὴν ψυχρή κατεργασίαν.

Οι Lloyd's Rules (Κανόνες Λόϋδ'ς) οἱ σχετικοὶ μὲ τὰ κράματα τοῦ ἀλουμινίου καλύπτουν αμφοτέρους τοὺς τύπους, κυρίως, δῆμος, τὰς ψυχρῆς κατεργασίας μένα κράματα ἀλουμινίου — μαγνητίσιον, τὰ περιέχοντα περὶ τὰ 5.5% μαγνητίσιον, ὡς ἐπίσης τὰ ἐν θερμῷ κατεργασίας μένα κράματα ἀλουμινίου — μαγνητίσιον — πυριτίου. Οι Κανόνες αὗτοι δρίζουν τὰς ἔχης ιδιότητας δι' ὅλα τὰ κράματα γενικῶς:

1 % Τάσις Δοκιμῆς = 8 τόν. κατὰ τετραγ. Ήντσαν.

Τάσις Ε'Φελκυσμοῦ = 17 τόν. κατὰ τετραγ. Ήντσαν.

Ἐπιμήκυνσις: Εἰς 2 Ήντσας = 12 %.

» : Εἰς 8 Ήντσας = 10 %.

Αἱ διάφοροι ἐφαρμογαὶ τῶν κραμάτων εύρισκονται ἐν διαρκεῖ τελεο-

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΡΑΝΟΠΟΥΛΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

Σόλωνος 39-ΑΘΗΝΑΙ

Τηλ. 610-635

ποιήσει εἰς τὰ ναυπηγεῖα, καὶ συνεπώς παρουσιάζονται νέαι μέθοδοι. Ούτο: 'Η κοπή διέ, φλογὸς εἰσῆκθη τελευταίως καὶ ύπάρχον δύο μέθοδοι: 'Η μία είναι ἡ ὁδία κόνεως' κοπή, διό που ρινίσματα σιδήρου εἰσάγονται εἰς φλόγα ὅσυ—σεστυλίνης καὶ ἡ ἄλη, είναι ἡ κοπή δι', ἥλεκτρικοῦ τόξου, διό που τὸ δέμυγόγον τραφοδοτεῖται διὰ μέσου τοῦ κέντρου κοιλοῦ ἥλεκτροδιου. Πρὸς τὸ παρόν αἱ σχηματιζόμεναι κοπαὶ δὲν εἴναι λεῖαι. Ἐπίτεται, δῆμως, διό αἱ μέθοδοι αὐταὶ θά βελτιωθοῦν σηματικῶς.

Διὰ τὸ κάρφωμα, τὸ ύλικὸν τῶν καρφιῶν, τὸ δόπιον συνήθως χρησιμοποιεῖται εἰς τὴν ναυπηγικήν, είναι ἑνα κράμα 5% μαγνησίου-ἀλουμινίου τὸ δόπιον ἔχει ἀντοχὴν διατημέσεως περίπου 11.5—12 τόνων. Κατὰ τετραγωνίων ἵντσαν.

'Η ἡλεκτροσύγκρονος κόλλησις τοῦ ἀλουμινίου εύρισκεται εἰς ἔνα μεταβατικὸν στάδιον, στάδιον δοκιμῶν. 'Ἐν τῷ πρώτῳ 'έργῳ' (Αργον-Άρε) καὶ ἡ μέθοδος Argoanaut: 'Η πρώτη χρησιμοποιεῖται εἰς 'Ἄγγλιαν καὶ 'Hn. Πολιτείας, κάψει δὲ χρήσιν ἐνὸς ἥλεκτροδιου ἐξ βολφραμίου περιβαλλομένου ὑπὸ ἀερίου ἀργοῦ, τὸ δόπιον δι', ἐνὸς σύμματος κατασλήγει εἰς μίαν συσκευὴν ἥλεκτροσυγκολλήσεως, ψυχομένην ὑπὸ ὕδατος. 'Ἐπιτυγχάνονται ἐξαιρετικαὶ συγκολλήσεις, ἀλλὰ ἡ μέθοδος αὐτὴ εἴναι ἀργή καὶ δχι τόσον πρακτική διὰ ὑπὲρ τὴν κεφαλὴν ἐργασίαν διὰ μακράς κολλήσεις εἰς περιφρασμένους χώρους. 'Η μέθοδος Argoanaut προσομοιάζει μὲν τὴν προηγουμένην. Μία ράδος ἐκ τοῦ ίδιου μετάλλου, δύπισι αὐτῷ εἰς τὸ δόπιον γίνεται ἡ κόλλησις, χρησιμοποιεῖται εἰς τὴν συσκευὴν μεθ' ἐνὸς ἥλεκτροδιου ἐξ βολφραμίου. Δένεται ψύκης τῆς συσκευῆς, τὸ ρεῦμα δύναται νὰ εἴναι συνεγές καὶ μία συγκόλλησης περατοῦται εἰς τὸ 1/4 1/5 τοῦ χρώνων, παρὰ ἔτι ἐγίνετο διὰ τῆς μέθοδου τοῦ Argoon-Άρε.

'Ἐπίσης τὸ κόστος τῆς ἐργασίας είναι τὸ 1/3 τοῦ κόστους τῆς μεθόδου Argoon-Άρε ἢ τοῦ κοινοῦ καρφωμάτως.

Διμεταλλικαὶ ἡ τόπη ζήτημα αὐτὸν ἦτο ἐκ τῶν σημαντικῶν ζητημάτων κατ' ἄρχας. Οταν κράματα ἀλουμινίου ἔλθουν εἰς ὅμεσον ἑπαφήν μὲν χάλυβα, χαλκὸν ἢ κράματα αὐτοῦ, λαμβάνει χώραν ἥλεκτρολυτικὴ διάθρωσις. 'Ο κυριώτερος κανὼν πρὸς ἀποφυγὴν αὐτῆς είναι νὰ ἀποφεύγονται τέτοιαι συνενώσεις. 'Ἐνων δύμως δὲν είναι δυνατόν, ὅπως εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς συνενώσεως ἐνὸς ἥλεκτροστεγάσματος ἐπὶ τοῦ χαλυβίνου καταστρώματος διὰ γνωστάς, ἡ συνενώσας πρέπει νὰ ψύκησται σὰν κάθε ἑλίνης ἐπιστρώσεων, καὶ δῆλοι αἱ ἀποφάνειαὶ νὰ ἐπιχρίσονται διὰ μίγματος χρωμιούχου βαρίου ἢ γωνιούχου ψευδαργύρου. Εἰς περίπτωσιν συνενώσεως ἀλουμινίου μετὰ ἔλου, ἐνδείκνυται ἡ χρῆσις ἀσφαλτῶν μίγματος μεταξὺ αὐτῶν.

Χρωμάτικα μόδια. Προφύλαξις. 'Αντενδείκνυται ἡ χρῆσις χρωμάτων περιεχόντων μόλυβδον, τὰ δὲ συνήθη «ἀσταρώματα» ἐν χρήσει είναι χρωμιούχος ψευδαργύρος ἢ ὄξειδον τοῦ χρωμίου. Πρὸς τὴν χρῆσιν κάθε χρώματος, ἡ ἐπισφάνεια πρέπει γὰρ είναι καθαρά. Εἰδικὰ ἀντιρυπαντικά χρώματα (antifouling composition), εύρισκονται ἐν χρῆσι καὶ τίθενται ἐπὶ καταλλήλων ἐπιχρίσεων χρωμιούχου βαρίου ἢ ψευδαργύρου.

ΕΦΑΡΜΟΓΑΙ ΤΟΥ ΑΛΟΥΜΙΝΙΟΥ: Αἱ πρακτικαὶ ἔξελίζεις ἔθοδοσαν εἰς τέτοιον σημείον, ὥστε είναι δυνατόν νὰ ὑπολογισθῇ καὶ μελετηθῇ ἡ χρῆσις τοῦ ἀλουμινίου διὰ κάθε ναυπηγικήν ἐφαρμογήν: Διὰ τὰς λέμβους (σωσιδίους). Εἰς τὸ πεδίον αὐτὴν ἡ χρῆσις τοῦ ἀλουμινίου εἶχε μεγάλην ἐπιτυχίαν. 'Η ζωή μίας λέμβου ἐξ ἀλουμινίου συνήθως είναι μεγαλύτερη τῆς τοῦ πλοίου, ἐνῷ χαλύβδινοι λέμβοι, καὶ ἀκόμη είναι

γαλβανισμέναι, χρειάζονται πολλὰς ἐπισκευές εἰς περίοδον 10 ἔτῶν. Είναι δὲ δαπανηραὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἔξοδα συντηρήσεως τῶν λέμβων ἐξ ἀλουμινίου.

Πλοιάρια μεγάλης ταχύτητος. Διὰ πλοΐα, διόπου οἰκονομία βάρους ἔχει μεγάλη σημασίαν, ἡ χρῆσις τοῦ ἀλουμινίου εἶναι ιδεώδης. 'Αναφέρεται ὅτι εἰς τὸν 'Hn. Πολιτείας, πολλαὶ τοπικά πόλεις τοῦ ἀλουμινίου, μήκους 95 περίπου πόδων, μερικαὶ δὲ είναι τελείως ἥλεκτροσυγκολλήμεναι. 'Ἐπίσης ὑπάρχουν πολλά ἐξ ἀλουμινίου γάτες, φέρρου-μπότες καὶ ἄκατοι. 'Ἔχει σημασία στὸν τόγενον ὅτι, κατόπιν πολυετοῦς υπηρεσίας, ἡ διάδρωσις τοῦ ἀλουμινίου εύρεθε ὅτι είναι μηδαμινή καὶ ὅτι τὰ ἔξοδα συντηρήσεως είναι κατά πολὺ μικρότερα ἀντιτοπίοιν χαλύβδινων πλοίων.

Ποταμόπλοια-φορτηγοί πόδες εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτὴν τῶν πλοίων είναι οἱ αὐξηστικοὶ τοῦ νεκρού των βάρους καὶ ἡ μείωση τῶν ἔξοδων συντηρήσεως.

Φαλαινοθηρικά-άλιες στοιχεία. 'Υπερκατασκευαὶ καὶ καταστρώματα διὰ τὰ πλοῖα αὐτὰ είναι πολὺ ἐν χρήσει, ὡς ἐπίσης τὴν ἐπίστρωσις τῶν κυτῶν, εἰς τὰ δόπια φυλάσσονται οἱ Ιχθεις. Τὸ πλεονέκτημα εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν είναι ἡ εὐκολία τοῦ καθαρισμοῦ τῶν κυτῶν.

Φορτγάγα (tramps). Διὰ τὸν τύπον αὐτὸν ἡ χρῆσις τοῦ ἀλουμινίου είναι ἀλλα μέρη, ἐκτός διὰ «τιμονιέρες», ὑπερκατασκευαὶ, καπνοδόχους, λέμβους κλπ., δὲν ἔχει φανεός πλεονεκτήματα πρὸς τὸ παρόν. Αἱ θεούναι ὅμις σύντομον θά δώσουν θετικά ἀποτέλεσματα καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν, εἰδικῶς ἔτι μή τοῦ ἀλουμινίου μεωρᾶς αἰσθητῶν.

'Ἐπιστηγάνια αὐτά. Εἰς τὰ πλοῖα αὐτά, ὅπως ἄνευ φέρθη προηγουμένως, ἡ χρῆσις τοῦ ἀλουμινίου ἔχει πολλὰ πλεονεκτήματα καὶ παρουσιάζει συνεχῆς νέας δυνατότητας.

Ούτως αἱ ἐφαρμογαὶ τοῦ ἀλουμινίου εἰς τὴν ναυπηγικὴν ηγέθησαν σημαντικῶς κατὰ τὰ μεταπολεμικὰ ἐπη, τὸ δὲ μέλλον φαίνεται ἐπιτίσθιο φόρον. 'Η περί ἡ αποκτήσισα εἰς τὰ ναυπηγεῖα φανερώνει ὅτι δὲν παρουσιάζονται δυσκολίαι εἰς τὴν κατεργασίαν τῶν κραμάτων τοῦ ἀλουμινίου διὰ τὸν ἐν χρήσει μηχανικῶν μέων, ἡ δὲ ἔξελιξις τῶν διαφόρων μεθόδων ἥλεκτροσυγκολλήσεως βθ. φέρη ἀκόμη μεγαλυτέραν οἰκονομίαν εἰς τὸ βάρος καὶ θά είναι δυνατή ἡ προετοιμασία μεγάλων κατασκευῶν (prefabrication) ἐξ ἀλουμινίου.

Βεβαίως ἡ τιμὴ τοῦ μετάλλου θά είναι πάντοτε μεγαλύτερα τῆς τοῦ χάλυβος, λόγῳ τοῦ ὅτι ἡ ἔξαγωγὴ τοῦ ἀλουμινίου ἐπὶ τῶν ὄμβους αὐτοῦ είναι περίπλοκος, ἀλλὰ δὲ διαφορὰ τῆς τοῦ πλοίου θά μειωθῇ δόσον ἡ παρούσα κατεργασία τῶν κραμάτων τοῦ ἀλουμινίου διὰ τὸν ἐν χρήσει μηχανικούς συντήματος νομέων τοῦ πλοίου κ. α. ἡ οἰκονομία ὅποια διέπειται τοῦ διαμήκους συντήματος θά είναι τοιαύτη, οὕτως δὲν τὸν χρῆσιν τοῦ μετάλλου τελείως.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ
Ναυπηγὸς-Μηχανικὸς

BIBLIOGRAPHY

- 1) Ship's Structures (British Aluminium Co Ltd)
- 2) The Working of Aluminium in the Shipyard-The Aluminium Development Association
- 3) Painting practice for Aluminium (, , , ,)
- 4) Marine Developments in Aluminium. (Institution of Shipbuilders, Scotland)
- 5) Uses of Aluminium Alloys (by W. Muckle)

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

"PARNASSOS,, OLIVES OF TOULIATOS C°.

JAMS & PRESERVES OF THE AEGIAN FACTORY

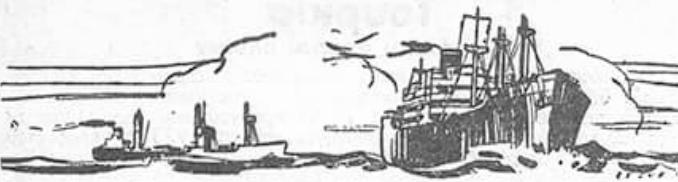
OF CLONIS BROTHERS

ACHAIA CLAUSS WINES (MAVRODAPHNE and RETSINA)

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas

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

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER	LIVERPOOL
13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436, Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	REAG LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»
ADEN IONIAN SCANDINAVIAN LLOYD	SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IM- PORT & EXPORT.	STEVEDORES
20-58, The Crescent, Steamer Point Tele: 226 Cables «Vassiliou»		
ALGIERS S. A. SENIA	SHIPCHANDLER	LOURENCO MARQUES
Cables: Senia—Algiers	American Cigarettes Export	VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables: «Cretikos»
AMSTERDAM		SHIPCHANDLERS
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD	STEVEDORES SUPERIN- DENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	N. KASSIMATIS
Tele: 41860 Binnenkant 47 Cables: «Fransswart»		62, Avenue Alvares Cabral Tele: 5254 Cables: «Nikas»
ANTWERP	STEVEDORE	MADRAS & COAST PORTS
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD.		N. SELVARADJALOU CHETTY & Co
Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»		Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables: «Stevedore — Madras»
JOSEPH J. LEE & Co 17, Batavia Street, Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	MELBOURNE
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY. Avenue d' Italie 92, Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex, An. 212	STEVEDORING SUPERINTENDING	UNITED STEVEDORING PTY Ltd.
STEVEDORING Co. GYLSEN Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRA- CTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»
BALTIMORE	STEVEDORES	THE FLEET FORGE PTY Ltd.
TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»		Tele: MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables: «Fleetways»
MARYLAND SHIP CEILING Co INC. 320 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marashipe»	SHIP FITTERS	SHIP REPAIRERS
CALCUTTA		UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.
ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 187, Canning Street Tele: Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHAN- DLERS CHIPPING & PAINT- TING CONTRACTORS	Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD Tele: 3—1478 2 Selkirk St. Cables: «Hermes»	SHIPCHANDLERS	Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele: MB 3155. Cables: «STEVEDORE».
COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS		JAMES PATRICK SHIPPING Co Melbourne, Sidney, Brisbane
PORTLAND STEVEDORING Co 1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables: «Portsteve». Telephone Broadway 5497.	STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	MORMUGAO
DAKAR		LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING Cable: LEMUIR
SOCOMAR 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	I. P. NORONHA Cable: IGNATIUSNORONHA
DUNKIRK		NAPLES
SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa
JOKELSON & HANDTSAEM Tele: 782/5 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	SHIPCHANDLERS & BONDED Cables: «Pucci Bros»
FINLAND ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES MEMBERS AT ALL PORTS		NEW YORK
FREMANTLE		MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 3—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow»
NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables: «Stevnichol»	STEVEDORES	TUGOWNERS
GENERAL COMMERCIAL Co 11, Pakenham Street Tele: L. 3412 Cables: «Gencomco»	SHIPCHANDLERS	
GEORGETOWN (DEM)		PENANG
S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables: «Wilbut»	SHIPCHANDLERS	S. V. K. PATCHEE BROS (Manium) Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «Ismalia»
GIBRALTAR		STEVEDORES
JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40. Tele: A. 368 Cables: «James»	SHIPCHANDLERS	PHILADELPHIA
GULF PORTS Covering New Orleans, Galveston, Houston, and Sabine HANSEN, TIDEMAN & DALTON INC. District Cables: «Handt» Cotton Exchange Bldg.	STEVEDORES & SHIP'S AGENTS	INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves Tele Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco»
HAMBURG THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables: «Stevedoring Hamburg»	STEVEDORES	TOWAGE
BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIU MELLIS) 3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions» Tele: 33 62 08 and 33 78 81	SHIPCHANDLERS	INDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves Tele: Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco»
SYDNEY N.S.W. N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street Cables: «Motive»		STEVEDORES
VANCOUVER B.C.		ROTTERDAM
EMPIRE STEVEDORING Co Tele: Pacific 8341/3 395 Railway Street Cables: «Despatch»		STEVEDORES SUPERIN- DENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGES
SINGAPORE DAWOOD & Co 57 Raffles Quay Tele: 4757 Cables: «Lathipha»		N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK Tele: 72868 Bolnes Cables: «Boele»
LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER) 850, Hastings Street West. Tele: Marine 6481—2 Cables: «Louiswlf»		SHIP REPAIRERS & BUILDERS
		N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS. Tele: 23168 Willemeskade 21 Cables: «Advantage»
		STEVEDORES
SYDNEY N.S.W. N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street Cables: «Motive»		SINGAPORE DAWOOD & Co 57 Raffles Quay Tele: 4757 Cables: «Lathipha»
VANCOUVER B.C.		SHIPCHANDLERS
EMPIRE STEVEDORING Co Tele: Pacific 8341/3 395 Railway Street Cables: «Despatch»		SYDNEY N.S.W. N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street Cables: «Motive»
LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER) 850, Hastings Street West. Tele: Marine 6481—2 Cables: «Louiswlf»		STEVEDORES
		GRAIN FITTERS
		AND STEVEDORES



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γερμανία

Μεταλλοφόρα και τάνκερς 75.000 τ.

Κατά τὴν καθηλκυσιν ἀπὸ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα «Ντόύτς Βέρφτ» τοῦ ήμισεος ἐνὸς τάνκερ τῶν 32.500 τόνων, κατασκευαζόμενου διελαχιστού μεταλλοφόρου, ὁ γενικὸς διευθυντὴ τῶν ἐλόγων ναυπηγείων κ. Σόλτς ἀπεκάλυψεν, ὅτι ὑπεβλήθησαν προτάσεις διὰ τὴν ναυπηγεῖαν πολλῶν τάνκερων καὶ εἰδικῶν μεταλλοφόρων σκαφών χωρητικότητος ἀπὸ 43.000 τόνων, τοῦ μικροτέρου, μέχρι 75.000 τόνων ί.ω., τοῦ μεγαλυτέρου. Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι τὰ ναυπηγεῖα δὲν διαθέτουν ἐσχάρας διὰ τὸν μεγάλα πλοία, τὸ σύστημα, ἐν τούτῳ, τῆς κατασκευῆς τῶν εἰς δύο τμῆματα προβλέπεται νὰ ἔφαρμοσθῇ. Διερρήσεις δῶμας ὁ κ. Σόλτς ὅτι, ἐνῷ ἡ κατασκευὴ τῶν πλοίων αὐτῶν δὲν ἐμφανίζει τεχνικὰ προβλήματα, οἱ λιμένες ἐν τούτοις καὶ αἱ δύο διεθνεῖς ἀρτηρίαι, ἥτοι αἱ διώρυγες τοῦ Σουέζ καὶ τοῦ Παναμᾶ, δὲν εἰναι προπτομασμέναι, ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τῶν διαθέσιν, νὰ δεχθῶν μεταφράσεις δὲν τούτον μέγα δύνησιν. Ὁ ἔφαρμογή, ἐξ ἄλλου, τοῦ συστήματος τῆς κατασκευῆς καὶ καθελκυσεως εἰς δύο τεμάχια τῶν μεγάλων αὐτῶν πλοίων δὲν περιλείπει τοὺς κινδύνους ποὺ ἐμφανίζει ἡ ἐνιαία καθηλκυσιν ἐνὸς πλοίου τούς διαστάσεων, λόγῳ τῶν ἀσκούμενών πιέσεων, ὅπαν τούτο ἀρχίζει νὰ ἐγκαταλείπῃ τὴν ἐσχάραν, διὰ νὰ τὸ δεχθῇ τὸ ύγρὸν στοιχείον.

Όταν, μετὰ τὸν πλοέμων, οἱ Γερμανοί τεχνικοί ἀνακατεσκευάσαν τὰ ναυπηγεία τῆς «Ντόύτς Βέρφτ», ἵνα ἀκριβῶς ἀπόφύγουν τὰς μεγάλας δαπάνας ἐπιμηκύνσεων τῶν ἐσχαρῶν, ἀπεράστισαν νὰ ἔφαρμοσουν τὸ σύστημα τῶν ναυπηγήσεων εἰς δύο τμῆματα τῶν μεγάλων σκαφῶν. Τὴν σύνεδσιν, ἀλλὰς τε, τῶν δύο τμημάτων διμοικούνται ή λεκτροσυγκόλλησις. Ὡς ἡδη σημειωμένη τάσις κατασκευῆς μεγάλων σκαφῶν, πέραν τῶν 45.000 τόνων ί.ω., θεὶς ὑποχρέωση, κατὰ τὸν κ. Σόλτς, τοὺς τεχνικούς νὰ χρησιμοποίησουν νέας μεθόδους διὰ τὴν ναυπηγεῖαν τῶν δεδουλεύοντος διὰ πλέοντα ναυπηγεῖα τοῦ κοσμοῦ θὰ ἥτο δύσκολος ὁ διπλασιασμὸς καὶ τριπλασιασμὸς τοῦ μηκούς τῶν ἐσχαρῶν των.

Ην. Πολιτεῖαι

Εἴκοσι νέα «σούπερ τάνκερς»

Παρὰ τῆς ἐπιτροπῆς τῆς Γερουσίας ἐπὶ τῶν Ἐνόπλων Δυνάμεων ἐνεργούντων, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἐψφιθῆ μπαρά τῆς Γερουσίας καὶ ἀπεστάλη εἰς τὴν Βουλὴν τὸν ἀντιπρόσωπον πρὸς κυρωσίαν, διὰ τοῦ ὅποιού ἔξουσιοδοτεῖται τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν νὰ συνάψῃ δεκαπέτη «τάτιμ-τσάρτερς» μὲν ιαύλον 5 δολλαρίων, τουλάχιστον κατὰ τὸν ίδιον ί.ω. μηνισίως, διὰ τὰ εἴκοσι σούπερ-τάνκερ, ἀτίνα θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμῶν ἰδιωτῶν ἐφοπλιστῶν. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη θὰ ἔχουν χωρητικότητα μεταξὺ 25.000 ἕως 32.000 τόν. ί.ω. καὶ ταχύτητα οὐχὶ μικροτέραν τῶν 18 μιλλίων. Κατὰ τὴν διεξαγόρευσαν εἰς τὴν Γερουσίαν συζήτησι προστεθεὶ τροπολογία, διὰ τὴν πόποις ἡ παραχώρησις τῶν συμβολαίων θὰ γίνη ἐπὶ τῇ βάσει προσφορῶν μειοδοτικῆς δημοπρασίας, ὅσον ἀφορᾷ τὸ τίμημα τῆς ναυλώσεως. Διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῶν ναυπηγήσεων θὰ χρησιμοποιηθῶν ἴδιωτικά κεφάλαια, διὰ τὴν ἔξυπρετότηταν τῶν ὅποιων θὰ παραχεθῇ ἐξ δολαρίου ή κρατική ἐγγύησις. Τὸ κόστος ἐκάστου τῶν νέων «σούπερ-τάνκερ» ὑπολογίζεται ύγρῳ τῶν 7.500.000 δολλαρίων ή 2.678.500 λιρῶν.

Η διάκρισις σημαίας

Οκτὼ ἡδη εύρωπαίκαι χώραι, ἡ Φιλλαδεῖα, Δανία, Σουηδία, Νορδηγία, Ολλανδία, Δυτικὴ Γερμανία καὶ Ἰταλία διεμπρατήρησαν εἰς τὸ Σταϊτ Ντηπάρτμεντ ἐναντίον τῆς προταθείσας ὑπὸ τοῦ γερουσιαστοῦ κ. Μπάτλερ ιομοθεσίας, διὰ τῆς ὅποιας δόλκηρον σχεδὸν τὸ ἔξαγωγικὸν ἐμπόριον τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν θὰ μετεφέρετο διὰ ἀμερικανικῶν πλοίων. Ἐτοίσθη πρὸς τὸν ἀμερικανὸν ἀρμόδιον, ὅτι ἡ τοιαύτη ιομοθεσία θὰ ἀπετέλει ἔναν ἐπικίνδυνον προηγούμενον διὰ τὰ ἄλλα κράτη, ὅπως προδοῦν καὶ αὐτά εἰς διάκρισιν τῆς ιδιότητος τῶν σημαίας διὰ τὰς έθνων τῶν μεταφοράς. Οἱ κυβερνητικοί κυκλοὶ τῆς Οὐασιγκτώνος ἐδίλωσαν ἡδη, διὰ τὴν ἀντίτιθενται εἰς τὴν καθιέρωσιν προστατευτικῶν μέτρων

τοιαύτης ἐκτάσεως ὑπὲρ τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας. Παραδήλως, κατὰ τὴν διεξαχθεῖσαν ἀκροαματικὴν διαδικασίαν, οἱ ἐκπρόσωποι τῶν διαφόρων ὑπουργείων διεδήλωσαν καὶ αὐτοὶ τὴν ἀντίθεσιν τῶν πρὸς παρόμιοια προστατευτικά μέτρα.

Η ναυπηγικὴ κρίσις

Ο πρόεδρος τοῦ συμβούλου τῶν Ἀμερικανῶν ναυπηγῶν κ. Σάνμφορτ κατέθεσεν εἰς τὴν ἀρμόδιαν ὑποεπιτροπὴν τῆς Γερουσίας, ὅτι ἀπὸ 18 ἡδη μητῶν οὐδεμία παραγγελία ὡκεανοπόρου σκάφους ἐδόθη εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα καὶ ὅτι ἡ ἐλεύψις ἐργασίας εἰς αὐτὰ ἐθεάσαν εἰς τόσον ἐπικίνδυνον ἐπίπεδον, ὡστε ὠρισμένα τούτων νὰ ὑποχρεωθοῦν ἐντὸς ὀλίγου εἰς ἀπόλυτον τοῦ προσωπικού τῶν. Ο πρόεδρος τῆς ἐπιτροπῆς τῆς Γερουσίας κ. Μπάτλερ προεκάλεσε τὴν συζήτησιν ἐπὶ τοῦ ναυπηγικού προβλήματος, προκειμένου νὰ ληφθοῦν μέτρα σμέσα καὶ ἀποφασιστικά, διηγένεται σύντομος νότος πλοίων τοῦ ναυπηγεῖας ἐν λειτουργίᾳ. Υπέδειξεν σύντομος νότος, ὅπως τὰ πλοια τοῦ ἔφεδρικον στόλου τὰ ἔχοντα ἀνάγκην ἐπισκεψών, ὑποστούν ταύτας ἀμέσως, ὡστε νὰ ἀπασχοληθοῦν τὰ ἔργοστάσια πρὸς τὸ παρόν καὶ μέχρις ὅτου η κυβερνητικὴς αποφασίσῃ ἐπὶ τῆς ναυπηγεῖας τῶν δεξαμενοπλοίων, καθὼς καὶ ἔτερων σκαφῶν εἰδικῶν κατηγοριῶν καὶ καταλλήλων διὰ τὴν ἔθνικὴν ἄμυναν.

Μεγ. Βρεταννία

Η ρύπανσις τῶν θαλασσῶν

Ἐν δῷλῳ 44 κράτη, μετασχόντα εἰς τὴν διεθνῆ διάσκεψιν τοῦ Λονδίνου διὰ τὴν τήρησην τῆς καθαριότητος τῶν θαλασσῶν ἀπὸ τὰ ἀκάθαρτα πετρέλαια, ὑπέργραψαν τὴν σχετικὴν συμφωνίαν, τὴν καθορίζουσαν τοὺς περιορισμούς, μὲ τοὺς ὅποιους θεὶς ὑποχρεωθοῦν νὰ συμμορφωθοῦν, δλα τὰ καταναλίσκοντα πετρέλαιον σκάφη καὶ ὅλα τὰ μεταφέροντα φορτία πετρελαιοειδῶν. Ή σύμβασις καθορίζει εἰδικάς ζώνας γύρω τῶν Βρετανικῶν νήσων καὶ κατὰ μήκος τῆς Εὐρωπαϊκῆς ἀκτῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἐντὸς τῶν ὅποιων θα σταγαρεύεται ἡ ἀπόρριψις πετρελαίων. Ἐλαχίστη ἀπότασις ἀπὸ τῆς ἀκτῆς, ἀποτελοῦσα τὴν ἀπηγορευμένην ζώνην, ὠρίσθησαν τὰ 50 μίλια. Ἰδιαιτέρως διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, απὸ τὴν ζήτημα τῆς ἀπόρριψης πετρελαίων εἰς τὴν θάλασσαν εἰχεν ἀπὸ μακροῦ ἀπασχολήσει τὰς ἀρμόδιας δημοσίας ὑπηρεσίας, καθὼς ἐπίσης καὶ τὴν κοινὴν γράμμων. Πράγματι, ἡ ζώη τῶν Ιχθύων καὶ τῶν πηγῶν ἐτίθετο ἐν κινδύνῳ ἀπὸ τὴν ποιαύτην ρύπανσιν τῶν γύρω τῶν γραμμικῶν νήσων θαλασσῶν περιοχῶν. Ή ὑπὸ τῆς ὀλομελείας τῆς Διασκέψεως φυσιοθείσα σύμβασις προβλέπεται νὰ τεθῇ ἐν ισχύι, δταν κυρωθῇ ἀπὸ δέκα κράτη, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ πέντε δὲν ἔχουν στόλου δεξαμενοπλοίων ἐκ 500.000 τόνων. Ἔνδεκα κράτη, ἥτοι η Ἀγγλία, η Ιταλία, η Νορδηγία, η Λιβερία καὶ η Σουηδία, μὲ στόλου τάνκερ 500.000 τ. καὶ η Ἐλλάς, τὸ Βελγίον, η Δυτικὴ Γερμανία, η Δανία, η Φιλλανδία καὶ η Γιουγκοσταλαΐα ἐδήλωσαν ἡδη ἀποδοχὴν τῆς συμβάσεως. Πρώτη ἐξ δλων τῶν χωρῶν ἔκυρωσε τὴν σύμβασιν η Ἀγγλία. Τὰ δεξαμενοπλοία θὰ ύποχρεωθοῦν νὰ ἔφαρμοσουν τοὺς ἀπαγορευτικούς κανονισμούς ἐντὸς δώδεκα μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ισχύος τῆς συμβάσεως, τὰ δὲ φορτγά σκάφη ἐντὸς τριετίας.

Ο ναυλάριθμος τοῦ Απριλίου

Ο καταρτίζομενος παρὰ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου ναυλάριθμος τῆς φορτηγού ναυτιλίας, βάσει τῶν εἰς λίρας Ἀγγλίας κλειμένων ναυλώσεων, κατῆλθε τὸν μῆνα Απριλίου εἰς τὰ 75.8, ἐναντὶ 77.4 τοῦ προηγουμένου μηνὸς Μαρτίου. Ο ναυλάριθμος ἀφ' ἐτέρου διὰ τὰ τάτιμ-τσάρτερς, ἐφθασεν εἰς 65.5, ἐναντὶ 63.4 τοῦ Μαρτίου. Ή σημειωθείσα μικρὰ αὔξεσις φερείτο, κυρίως, εἰς τοὺς καλλιτέρους ναυλῶν τῶν μότοροπιτών. Ή κατὰ μῆνα διακύμαντις τοῦ ναυλαρίθμου κατὰ τὸ τρέχον ἐτος, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ δύο προηγουμένα, ἔχει ὡς κάτωθι (μὲ βασιν 100 τοῦ ἔτους 1952) :

	1952	1953	1954			
Μήνες	Ταξ.	Τ. τσ.	Ταξ.	Τ. τσ.	Ταξ.	Τ. τσ.
Ιανουάριος . . .	146.4	184.5	79.3	59.8	71.9	58.0
Φεβρουάριος . . .	140.6	177.0	80.0	61.5	77.6	62.0
Μάρτιος . . .	122.4	124.8	83.2	64.8	77.4	63.4
Απρίλιος . . .	108.4	111.9	85.5	69.7	75.8	65.5
Μάιος . . .	105.8	116.5	82.2	65.5	—	—
Ιούνιος . . .	91.2	104.1	73.8	61.6	—	—
Ιούλιος . . .	73.5	85.2	75.8	57.4	—	—
Αύγουστος . . .	71.2	56.5	73.9	59.0	—	—
Σεπτέμβριος . . .	76.3	58.1	73.9	56.4	—	—
Οκτώβριος . . .	84.9	65.6	77.5	56.3	—	—
Νοέμβριος . . .	88.0	61.9	73.8	58.0	—	—
Δεκέμβριος . . .	83.7	54.0	71.5	57.8	—	—

Οι εἰσφέροντες διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ναυλαρίθμου παράγοντες τῶν φορτίων κατὰ ταξίδιον ἐστημένων σκάφων τῶν ναύλων διὰ τε τὰ σιτηρά, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὰ λιπάσματα, ἐνῷ ὁ τιμάριθμος διὰ τὸν γαρ

JAMES PATRICK SHIPPING COMPANY

SHIP OWNERS—AGENTS—CONTRACTING STEVEDORES
BUNKERS AND SHIPREPAIRS ARRANGED

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

BRANCH OFFICES :

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

CABLE ADDRESS: «RIKPAT»

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

—AGENTS AT ALL PORTS IN AUSTRALASIA—

άνθρακα παρέμεινε σταθερός, διὰ δὲ τὴν ξυλείαν, τὰς ζαχάρεις καὶ τὴν χορτονομήν εὐέφανης μικράν τινα αὔξησιν. Οἱ δεῖκται διὰ τὰ διάφορα εἶδη φορτιών ἐστημέσιαν, ἀναλυτικώτερον, κατὰ τὸν μῆνα Ἀπριλίου, τὰς κατωτέρω διακυμάνσεις, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τοὺς πέντε προηγουμένους μῆνας:

Φορτία	1953	1954	Νοέμ.	Δεκ.	Ιαν.	Φεβρ.	Μάρτ.	Απρ.
Γαιάθρακες ..	72.3	71.3	66.7	79.8	71.6	71.6		
Γενήματα ..	71.1	70.0	72.0	80.0	82.1	76.7		
Ζαχάρεις ..	74.8	74.3	74.8	76.6	79.3	79.6		
Μεταλλεύματα ..	79.1	69.1	74.7	76.6	79.7	79.2		
Λιπάσματα ..	87.5	84.2	75.4	—	80.8	79.1		
Ξελεία ..	73.2	71.7	72.8	72.0	70.0	72.8		
Χορτονομή ..	70.2	70.3	68.3	65.7	65.2	65.4		

Δείκτης 73.8 71.6 71.9 77.6 77.4 76.8

Δέον νὰ σημειωθῇ, διὰ τὸν καταρτισμὸν τοῦ ναυλαρίθμου τὰ φορτία για ταχύρακαν ὑπόλογοίζονται μὲ συντελεστὴν 183, τῶν στιπρῶν 362, τῆς ζαχάρεων 116, τῶν μεταλλευμάτων 136, τῶν λιπασμάτων 40, τῆς ξυλείας 143 καὶ τῆς χορτονομῆς 20, ἐπὶ συνόλου 1000 μονάδων.

Οὐσον ἀφορᾶ, ἔξ αλλου, τὰς χρονοναυλώσεις, οἱ δεῖκται τῶν ναυλαρίθμων διὰ τὰ ἀνάλισκοντα πετρέλαιον ἀτμόπλοια καὶ διὰ τὰ δηζελοκίνητα, μὲ δάσιν δὲ συγκρίσεων 24/5 τῶν τόνων δ.ώ., μηνιαίων διὰ τὰ πρώτα καὶ 27/10 διὰ τὰ δεύτερα (μέσος ὥρος διὰ τὸ 1952) είχον ὡς ἔξης διὰ τὸν Ἀπρίλιον τρέχ. ἔτους, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τοὺς πέντε προηγουμένους μῆνας:

Μήνες	1953	Απτ.	Δηζελ.	Μέσ.δρος
Νοέμβριος ..		56.7	59.3	58.0
Δεκέμβριος ..	»	56.4	59.3	57.8
Ιανουαρίος ..	1954	56.7	59.9	58.3
Φεβρουαρίος ..	»	57.4	66.5	62.0
Μάρτιος ..	»	60.8	65.9	63.4
Απρίλιος ..	»	58.8	72.2	65.5

Συλλογικαὶ συμβάσεις καὶ διαιτησία

Οἱ Ἀγγλοι ἐφοπλισταὶ, διὰ τῆς δρυγανώσεως τοῦ «Σίπιπηγ Φεντερέστιον», ἡρήθησαν μὲ δεκθούν τὴν προταθεῖσαν ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους καὶ τῶν ναυτεργατῶν διαιτησίαν εἰς τὰς ἀναφοριμένας διαφορὰς κατὰ τὸν ἔκαστον ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας. Ἐδήλωθη χαρακτηριστικῶς, διὰ ἐπὶ μίαν δόλκηρον τριακονταπεντεάτιαν ἡ ναυτικὴ βιομηχανία κατώμασεν, ἀνεύ τῆς παρεμβάσεως τρίτων, νὰ ρυθμίζῃ τὰ τῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, μὲ μόνη τὴν ἀπὸ εὐθέαν συνενόησιν μὲ τὰς ναυτεργατικὰς ὄργανωσεις. Τὴν διαιτησίαν ἔχαρακτηρίσαν οἱ Ἀγγλοι ἐφοπλισταὶ ὡς ἓνα φάρμακον, διότι προδιαθέτει τοὺς συμβαλλομένους εἰς τὸ νὰ μὴ ἀσκήσουν δῆλην τῶν πρωτοδουλίων πρὸς ἐπίλυσην τῶν δισφόρων διὰ τὴν εὐθείας συνενοήσεων. Θὰ ἐλάμβανον δηλαδὴ ὑπὸ διών, διὰ τὸ πάραχει τοὺς δεύτερον στάδιον ἐνέργειας, διὰ διαιτησίας, εἰς τὴν διοίσιν καὶ θὰ κατέληγε τελικῶς κάθε ζήτημα ἀναφερόμενον εἰς τὴν ἐργασίαν ἐπὶ τῶν ἀγγλικῶν πλοίων.

MITSUI LINE

ΤΑΚΤΙΚΗ ΙΑΠΩΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΔΡΟΓΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ

Γραμμὴ Ἀπω Ανατολῆς: Λιμένες προσεγγίσεως: ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΑΜΒΕΡΣΑ, ΧΑΒΡΗ, ΜΑΣΣΑΛΙΑ, ΓΕΝΟΒΑ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ, ΠΟΡΤ-ΣΑ·Ι·Δ, ΣΟΥΕΖ, ΑΝΤΕΝ, Κολόμπο, ΠΕΝΑΓΚ, Πόρτ Σουητενχάμ, ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ, ΣΑ·Ι·ΓΚΟΝ, Μανίλλα, ΧΟΓΚ-ΚΟΓΚ, Μόζι, ΚΟΜΠΕ, Ο' Ζάκα, Ναγκόγια, ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ.

Δεκτὰ ἐπίσης ἐμπορεύματα μὲ μεταφόρτωσιν:

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

Εἰς τὸ ΧΟΓΚ - ΚΟΓΚ ἢ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ: διὰ Μπακόκ.

AWAJISAN - MARU

ANTWERP	14th	June	1954	ALEXANDRIA	13th	July	1954
ROTTERDAM	16th	»	»	PORT—SAID	15th	»	»
HAMBURG	18th	»	»	SINGAPORE	29th	»	»
ANTWERP	21st	June	1954	BANGKOK	3rd	Aug.	1954
BREMEN	25th	»	»	SAIGON	7th	»	»
HAMBURG	27th	»	»	MANILA	12th	»	»
ROTTERDAM	29th	»	»	HONGKONG	16th	»	»
LE HAVRE	2nd	July	1954	YOKOHAMA	21st	»	»
MARSEILLES	8th	»	»	NAGOYA	24th	»	»
GENOA	9th	»	»	KOBE	25th	»	»

ΓΡΑΜΜΗ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ (Βορ. Χαττέρας) - KONTINENT: Ἀπὸ τὴν ΒΑΛΤΙΜΟΡΗΝ, ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΝ, Ν. ΥΟΡΚΗΝ διὰ τὴν ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ καὶ ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ. Ἀναχώρησις τὴν 11ην ἔκαστου μηνὸς ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην, μὲ φόρτωσιν εἰς τὸ Αμβούργον τὴν 25ην ἔκαστου μηνός.

Διὰ ναύλους καὶ πάσαν ἀλλην πληροφορίαν ἀπευθυντέον εἰς τοὺς Πράκτορας:

Εἰς NEAN YOKHN: Γενικοὶ Πράκτορες διὰ τὰς Ἡνωμένας Πληλείας WM. J. ROUNTREE Co INC. 21, WEST STREET N. Y. 6—Τηλ.) καὶ Διεύθ. WILLITREE.

Εἰς ΓΕΝΟΒΑΝ: AGENZIA MARITTIMA ITALO—SCANDINAVA S. A. PIAZZA NUNZIATA 5/12. Τηλ.) καὶ Διεύθ. SNEAL

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

**ΚΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ·Ι·ΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Μέγαρον Σπυράκη—Τηλ.42.856, 42.721, 43.391**

Τουρκία Καὶ ἄλλαι ἀγοραὶ πλοίων

Οἱ ιδιῶται Τουρκοὶ ἐφοπλισταὶ ἔξακολουθοῦν εὐρισκόμενοι εἰς τὴν ἀγορὰν διὰ τὴν πρόσκτησιν μεταχειρισμένης χωρητικότητος. Πέραν τῶν ἀγορῶν, τὰς ὅποιας ἀνεγράφουμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ἡγόρασαν καὶ τὸ μικρὸν δανικὸν φορτηγὸν «Skagen» 923 τ. γκρός (τοῦ 1914) καὶ τὸ παρέλασθον εἰς τὴν Κοπεγχάγην. Τὸ μετωνόμασαν «Νετεμίρ Καλέν». Επίσης παρέλασθον εἰς «Ελσιγκμποργκ» τὸ πρό μηνὸς ἡγορασθὲν σουνδικὸν φορτηγὸν «Μολντάδιο» 2921 τ. γκρός (τοῦ 1906) καὶ τὸ μετωνόμασαν «Μιτέϊκος».

Εἰς ἐνίσχυσιν, ἔξ αλλου, τῆς τουρκικῆς ναυαγοσωστικῆς ὑπηρεσίας, ηγορασθῆσαν καὶ παρελήφθη εἰς Γιβραλτάρ, ἀπόπλευσαν ἡδη ἐκεῖθεν διὰ Κωνίου, τὸ ναυαγοσωστικὸν «Hercules» 676 τ. γκρός (τοῦ 1942).

Τὸ ἐδόγων τὸ δεκαπεντημέρου, ἐπραγματοποιήθη ὑπὸ Τουρκῶν μῆγονσις τοῦ παρελήφθη εἰς Γιβραλτάρ, ἀπόπλευσαν ἡγορασθὲν διὰ Κωνίου, τὸ ναυαγοσωστικὸν φορτηγὸν «Σαράικοι» 3903 τ. γκρός (τοῦ 1912) μετωνόμασθη ἐσπατάλων «Σαπατάλα». ἐνώ καὶ τὸ νεοαγορασθὲν ὑπὸ Τουρκῶν γερμανικὸν φορτηγὸν «Hermann Schulte» 3322 τ. γκρός (τοῦ 1925) παραληφθὲν εἰς τὸ Ρόττερνταμ, μετωνόμασθη «Χουσεῖν» καὶ οὐχὶ «Αννά», ὡς εἰχε προαναφερθεῖ.

Λήγοντος τὸν δεκαπεντημέρου, ἐπραγματοποιήθη ὑπὸ Τουρκῶν ἀναγράφονται καὶ τὰ κάπτοντα τούρκικά ἢ ἀλληνῆς πλοιοκτησίας σκάφη:

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.» (εἰς Τέτη Νομικού), εἰς «Καστοριά» 844 τ. γκρός (τοῦ 1920, τοῦ κ. Δημ. Κοφαύτη (Πειραιές), σημαῖα Ἑλληνική.

«ΑΧΙΛΛΕΥΣ» (εἰπιβατῶν) 5420 τ. γκρός (τοῦ 1953), τῆς ἐταιρίας «Πέτρος Μ. Νομικός Α. Ε. (Πειραιές), σημαῖα Ἑλληνική.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» (νεότευκτον φορτηγόν) 6590 τ. γκρός (τοῦ 1954), τῆς ἐταιρίας «Πόρτο Μπλάγκο», σημαῖα Λιβερίας.

«ΑΙΤΙΑΝΑ» λίμπερτο τάνκερ (εἰς «Εἴλια Ζανέ Νικολσον») 7218 τ. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἐταιρίας «Αίτιας» λίμπερτο τάνκερ, σημαῖα Λιβερίας.

«ΑΝΝΑ» (νεότευκτον φορτηγόν) 6250 τ. γκρός (τοῦ 1954), τῆς ἐταιρίας «Οὐέστ Αφρική Στήμασι, Κορπορέΐσον», σημαῖα Λιβερίας.

«ΓΟΥΟΡΓΑΝ ΓΚΑΛΟΥΡΥ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 27.800 τ. γκρός (τοῦ 1954), τῆς ἐταιρίας «Φουρλόν Τάνκερς», σημαῖα Λιβερίας.

«ΕΛΑΜΙΡΑ» λίμπερτο τάνκερ (εἰς «Αμπερτοφ») 7284 τ. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἐταιρίας «Μορέλος», σημαῖα Λιβερίας.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 18.600 τ. γκρός (τοῦ 1954), τῆς ἐταιρίας «Αιλάντικ Οίκ Κέριερς», σημαῖα Λιβερίας.

«ΚΥΑΝΟΣ» δεξαμενόπλοιον τύπου «Ε.2» (εἰς «Βαλιέντε») 10.448 τ. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἐταιρίας «Κυανός», σημαῖα Λιβερίας.

«ΚΥΚΝΟΣ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) 10.900 τ. γκρός (τοῦ 1954), τῆς ἐταιρίας «Κάνουπος», σημαῖα Λιβερίας.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» λίμπερτο (εἰς «Βασσαράτ») 7244 τ. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἐταιρίας «Σάουθερν Κρός», σημαῖα Όνδουρας.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

Αντιπρόσωποι μας εις τὸ λονδίνον:

Οι κ.κ. A. E. SHEPPARD & CO.

«Ethelburga House»

91(3) Bishopsgate Street

LONDON E.C. 2

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Μία τελετή εις Ιαπωνίαν

Εις τὸ προηγούμενον τεῦχος μας ἀνεγράψαμεν, ὅτι τὴν 12ην Μαΐου πέστειλε τὴν ὄνδυριανή σημαῖαν καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον εἰς τὸν μένα τῆς Γιοκοχάμας τὸ λίμεντον «Ἀλικί Π.», τοῦ κ. Ἀποστ. Πεζᾶ. υμπληρωματικούς μας γράφουν ἔξι Ιαπωνίας, ὅτι εἰς τὴν διεξαθεῖσαν εμηνὴν τελετὴν παρέστησαν οἱ ἐν Τόκιο διπλωματικοὶ αντιπρόσωποι ἡς Ἐλλάδος καὶ τῆς Ὀνδούρας, καθὼς καὶ τὸ ἐπιτελεῖον τοῦ ἐλληνιοῦ ἔκτρατευτικοῦ σώματος τῆς Κορέας ὑπὸ τὸν στρατηγὸν κ. Χρι-

τέαν.

Παρελθήθη τὸ «Πίνταρ»

Τὸ κατασκευασθὲν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σόρτ, διὰ λογαριασμὸν πανα-
αῖκῆς ἑταῖρίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων, φορτηγὸν «Πίνταρ» 6165 τ.
κρός, ἔξετελεσε τὸν 19ην Μαΐου ἐπιτυχοῦς τὰς γενικὰς αὐτὸν δοκιμά-
τας ὅποιας καὶ παρελήθη ἀπὸ τὴν πλαικτήραν ἑταῖριαν, τεθὲν
ὑπὲρτείᾳ. Τὸ σκάφος, ἐφωδιασμένον μὲ ὁκτακύλινδρον μηχανὴν Σουλ-
ζερ, ἐλεβητικῆς κατασκευῆς καὶ οὖν 5600 πόπων ἐν τακτικῇ ὑπ-
εστιᾳ, ἀνέπτυξε ταχύτητα υπερτέρων πεντακοσίων πόπων τῶν 14 μιλίων.

Akýrōsias ναυπηγήσεως

«Ἀνεγράφη εἰς τὸν ἀγγλικὸν τύπον, ὅτι μεταξὺ τῶν ἄλλων ὑπὸ ἀκύ-
ωσιν παραγγελιῶν περιλαμβάνεται καὶ ἔνα συμβόλαιον μεταξὺ τῶν
αυτηγείων Ρίτσαρδον καὶ παναμαϊκῆς ἑταῖρίας Ἑλληνικῶν συμφερόν-
των, πρόδελτον τὴν κατασκευὴν φορτηγοῦ μότοροπτι τῶν 10.000 τόνων
d.w. Χαρακτηριστικὸν τῶν μεταβολῶν ποὺ ἐπῆλθον τὰ δύο τελευ-
αῖα ἔτη εἰς τὴν ἔξτηλεν τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας εἶναι καὶ τὸ ἀνο-
έρων συμβόλαιον. Ὑπεργάφο τοῦτο τὸ Δεκέμβριον τοῦ 1951 δι' ἔνα
φορτηγὸν μότοροπτι τῶν 10.000 τ. d.w., τὸν δέ Ιούλιον τοῦ 1952 ἐτρο-
ποποιήθη μὲ πρόδελψιν δι' ἔνα τάνκερ τῶν 18.000 d.w. Ὁλίγον βρα-
υτέρων ἢ πρόθεστις τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπανῆλθεν εἰς τὴν ναυπήγησιν φορ-
τηγοῦ τῶν 10.000 τ. d.w. καὶ ἥδη, μὲ τὴν δυσμενὴ ἔξελιξιν τῆς ναυλα-
ράς, προεκριθῆ τελικῶς ἡ διλογερής ἀκύρωσις τῆς παραγγελίας.

Αἱ καθελκύσεις

Τὴν 21ην Μαΐου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μπέθλεμ, τοῦ Κου-
νιστοῦ, τὸ τρίτον σειρῶν καὶ τελευταῖον δεξαιμενόπλοιον ἐκ τῶν πα-
αγγελθέντων ἐν «Ἀμερική διὰ λογαριασμὸν τῆς «Ἀτλαντικής Οἰλ Κέρ-
νερς Κόμπανου» τοῦ κ. Σταύρου Λιβανού. Τὸ σκάφος ὀνομάσθη «Ἀθη-
τά Λιβανού», ἀνάδοχός του δὲ παρέστη ἡ κυρία Κρίστιαν Α. Χέρτερ,
ὑγκόγος τοῦ κυβερνήτου τῆς Μασσαχουσέτης. Ἐχει διαστάσεις μῆκος
145 ποδῶν, πλάτους 84 καὶ ὑψοῦ 44 ποδῶν, εἶναι χωριτικότητος 29.402
όννων d.w. καὶ ἔχει μεταφορικήν ικανότητα 10.703.750 γαλονίων ἀκα-
λότου πετρελαίου. Διὰ τὴν πρόσωπον τοῦ ἐγκατεστάθμαν μηχανῶν ἀ-
μοστρόδιλοι, δυνάμεως 15.000 ἵππων, μὲ πρόδελψιν ὑπηρεσιακῆς τα-
χύτητος 17½ μιλίων. Ἡ ἐλιξ του εἶναι πεντάπτερος, τύπου Μπέθλεμ,
ιμοία πρὸς τὰς τοποθετήσας εἰς τὰ ἀδέλφα σοῦπερ-τάνκερς «Γεώρ-
γιος Λιβανός» καὶ «Εὐγενία Λιβανού». Θά εἶναι ἔτοιμον πρὸς ὑπηρεσίαν
τερι τὰ τελή Ιουλίου.

Τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ κ. Στ. Λιβανοῦ περιλαμβάνει εἰσέτι
ξ ὑπὸ κατασκευὴν δεξαιμενόπλοια, ἥτοι δύο εἰς τὴν Ἀγγλίαν, δύο εἰς
τὴν Γερμανίαν, ἔνα εἰς τὴν Γαλλίαν καὶ ἔνα εἰς τὴν Σουηδίαν. Ἐν δῷ
6 νεότευκτα σκάφη προσετέθησαν κατὰ τὴν τελευταῖαν τετραετίαν εἰς
ὅν στόλον τοῦ κ. Στ. Λιβανοῦ, συνολικῆς χωριτικότητος 500.000 τόνων
d.w. Ἐξ αὐτῶν τὰ 15 ἥσαν τάνκερ καὶ ἔνα τράπη φορτηγόν. Τὰ
νέα εἶται δέ τιθενται λίαν προσεχώς ἐν ὑπηρεσίᾳ, τὰ ὑπόλοιπα
ξ τελοῦν εἰσέτι ὑπὸ κατασκευὴν, ἐνώ νέαι ναυπηγήσεις ἀντιμετωπί-
σονται.

—Τὴν 8ην Μαΐου καθειλκύσθη ἐκ τῶν ναυπηγείων Νταίνου, εἰς Λω-
ρδοῦ τοῦ Καναδᾶ τὸ δεύτερον ἐκ τῶν παραγελθέντων παρὰ τὸν συγκρό-
τηματος τῆς «Οράνιου» δύο σοῦπερ-τάνκερς, τὸ «Ἀνδρος Φόρτσιουν»,
17.800 τ. γκρός ἡ 29.000 τόνων d.w. Τὸ πρώτον, διπερ ἀπὸ καιρού τε-
λεῖ ἐν ὑπηρεσίᾳ, εἶναι τὸ «Ἀνδρος Βέντσιαρ». Ἀμφότερα φέρουν τὴν

καναδικὴν σημαίαν.

—Ἐκ τῶν γερμανικῶν, ἔδι, ἄλλου, ναυπηγείων τοῦ «Ἀμβούργου καθειλ-
κύσθη τὴν 15ην Μαΐου τὸ νέον σοῦπερ-τάνκερ «Γουόρλντ Γκρέις» 32.500
τόνων d.w., ἀνήκει εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν συγκρότημα τοῦ κ. Σταύρου
Νιάρχου. Εἶναι τὸ δεύτερον μιάς σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν τάνκερ, ἐκ τῶν
ὅποιων τὸ πρώτον, τὸ «Γουόρλντ Γκρατιτιούντ», ἐτέθη προσφάτως ἐν ὑ-
πηρεσίᾳ.

—Τέλος, ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Κιέλου καθειλκύσθη τὴν 28ην Μαΐου
ἐνσά άκόμη δεξαιμενόπλοιον τοῦ κ. Ἀρ. «Ωνάση, 14.000 τόν. γκρός ἡ
21.800 τόνων d.w., ὄνομασθεν «Ολύμπικ Λείκι».

Τὸ λάινερ «Ομηρικός»

Τὸ νέον ὑπερωκεάνιον «Ομηρικό», τῆς Ηλίαν, ἔγκατέλειψεν, ὡς ἀ-
νεγράψαμεν ἡδη, τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ἀλαμέντας καὶ κατευθύνεται εἰς τὴν
Τεργέστην, προκειμένου νάνη στοιχίη ἑστερικῆν διασκευῆν εἰς
τὰ ναυπηγεῖα Μονφαλκόνε καὶ μετατραπῆ εἰς ἔνα ἀπὸ τὰ πολυτελέστε-
ρα ἐπιβατηγά λάινερ τὸ κόσμου. Αἱ δοκιμαὶ τῶν νέων μηχανῶν του
ἀπέδωκαν ἀρισταὶ ἀποτελέσματα καὶ δὲν ἔχειρισθησαν παρὰ μικρὰ τι-
νες μόνον προποιησεῖς εἰς τὸ σύστημα τῶν ἀντλιῶν, πρὶν ἡ τὸ σκά-
φος ἀναλάβῃ τὸ πρὸς τὴν Τεργέστην ταξίδιόν του. «Ολα τὰ διαμερί-
σματα τῶν ἐπιβατῶν καὶ αἱ κοινόχροπτοι αἴδονται θὰ ἀνακατασκευα-
σθούν, τὸ δὲ σκάφος, μετὰ ὀκτάμηνον, θὰ είναι ἔτοιμον πρὸς ὑπηρεσί-
αν, προκειμένου νάνη στοιχίη τοῦ σκάφους, ὑγράσθησαν εἰς τὴν «Ἀμε-
ρικήν καὶ είναι ὅλα ἀφλεκά, εἰς τρόπον ὥστε τὸ «Ομηρικό» θὰ κατα-
λέγεται μεταξὺ τῶν δηλιγονιών ὑπερωκεάνιων, ἀντα παρουσιάζουν τὸ ὑψη-
λότερον δυνατόν ἐπίπεδον σφαλείας κατὰ τῶν κινδύνων πυρός. Προ-
στίθεται, δὲ πρὶν ἀναλάβῃ τὸ σκάφος τὴν τακτικὴν του ὑπηρεσίαν εἰς
τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, θὰ ἐκτελέσῃ ώρισμένον ἀριθμὸν
τουριστικῶν ταξιδίων ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην πρὸς τὴν Καραϊβικὴν θά-
λασσαν.

Τὸ πρὸς τὴν Κιέλου

Τὸ γερμανικὸν φορτηγὸν «Montan» (πρώην ἀγγλικὸν «Granvy Su-
ppines») με τρία καταστρώματα, 6022 τ. γκρός, 10.324 τόνων φορτίου
καὶ ναυπηγήσεως 1929, με σερβέν τοῦ 1950, ἐπωλήθη εἰς πελάτας τοῦ
Γραφείου I. Π. Χαδούλη, ἀντί τιμῆς 85.000 λιρῶν καὶ μὲ παραλαβὴν
ἐντὸς τοῦ Μαΐου, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως ἐν δεξαιμενῇ. Πληροφορούμεθα,
ὅτι τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ὑγράσθη παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Κιρτάτα,
δοτικὸς τὸ προορίζει διεῖ, τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν. Θὰ μετονομασθῇ «Ἀντώ-
νιος Κ. Κιρτάτας».

Τὸ αγοραπωλησίαι πλοίον

Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Hartbridge» 5136 τ. γκρός, 9093 τόνων d.w.
καὶ ναυπηγήσεως 1927, με σερβέν τοῦ 1952, ἐπωλήθη εἰς πελάτας τοῦ
Ελλήνων ἀντί τιμῆς 70.000 λιρῶν καὶ μὲ ἀδειαν ἀλλαγῆς σημαίας. Τὸ σκά-
φος, παραληφθὲν ἡδη εἰς τὸ Κάρδιφ, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας
καὶ μετωνομάσθη «Σάν Αντώνιο».

—Ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Baetria» 2407 τ. γκρός, 3550
τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1928, με σερβέν τοῦ 1952, ἐπωλήθη παρὰ τὸ
Ελλήνων, ἀντί τιμῆς 25.000 λιρῶν καὶ μὲ ἀδειαν ἀλλαγῆς σημαίας. Τὸ ἐλόγω σκάφος παραληφθὲν εἰς Λίθερπούλ, μετωνομάσθη
«Θέο» καὶ ψήφωσε τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας.

—Τὸ ἀλληλικὸν πλοιοκτήσια καὶ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας μικρὸν
δεξαιμένοπλοιον «Κάσσιαν» 2370 τ. γκρός, 3600 τόνων d.w. καὶ ναυ-
πηγήσεως 1944, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν εταιρίας «Νολίντος εἰς Γάλλον ἐφο-
πλιστάς ἀντί τιμῆς 140.000 λιρῶν, με παραδόσιν εἰς γαλλικὸν λιμένα.

—«Ηλλαζαν ἀφ» ἐτέρου κυριότητα ἔνα Ἑλληνικὸν λιμπερτοῦ καὶ ἔνα ὑ-
πὸ δυνδουριανήν σημαίαν τοιούτου, Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας. Ούτω, οἱ κ. κ.
Μάρκος Λύρας καὶ ἀδελφοί Χρήστου Λαζαρού ἡγόρασαν τὸ «Κ α-
πταν Κ. Π. Π α π ζ ο γ ο ι ο ς» 7240 τ. γκρός (τοῦ 1945) ἀντί 525.000
δολλαρίων. Οἱ ίδιοι ἡγόρασαν διὰ πελάτας των, ἀντί της αὐτῆς τιμῆς,
τὸ ὑπὸ δυνδουριανήν σημαίαν λίμπερτο «Ερ α τ ω» 7235 τ. γκρός (τοῦ
1943). Εἰς ἀμφοτέρας τὰ περιπτώσεις παλητῆς ἥτο ὁ κ. Στ. Νιάρχος.

—Τὰ τύπου «Park», κανοδικῆς κατασκευῆς, νορθηγικά τάνκερ
«Αδία» 7231 τ. γκρός, 9867 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, με σερβέν τοῦ 1953 καὶ «Λεγοεσίν» 7239 τ. γκρός, 10.050 τόνων d.w. καὶ
ναυπηγήσεως 1944, με σερβέν τοῦ 1950, ἐγράσθησαν παρὰ τὸν Ελλήνων,

ἀντί τιμῆς γύρω τῶν 110.000 λιρῶν ἔκαστον καὶ θὰ τεθῶν ὑπὸ παναμαϊ-
κήν σημαίαν. «Αμφότερα παρὰ τὸν Ελλήνων, ἀντί μη γνωσθείσης τιμῆς. Τὸ ἐν λόγω σκάφος, πα-
ραλαμβανόμενον εἰς τὸ Μάντεστερ, θὰ τεθῇ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας.

—Ἐπίσης τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Rallus» 1871 τ. γκρός,
3335 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1922, με σερβέν τοῦ 1951, ἐγρά-
σθη παρὰ τὸν Ελλήνων, ἀντί μη γνωσθείσης τιμῆς. Τὸ ἐν λόγω σκάφος, πα-
ραλαμβανόμενον εἰς τὸ Μάντεστερ, θὰ τεθῇ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας.

—Τὸ ὑπὸ ἀμερικανικήν σημαίαν στροβιλοελεκτρικὸν τάνκερ τύπου
«T.2» «Ampac Washington» 10.448 τ. γκρός, 16.608 τόνων d.w. καὶ

ΜΑΣΣΑΛΙΑ

GENERAL MARINE CONTRACTORS AND SUPPLIERS

VVE A. MORFONIOS (ESTABLISHED 1917)

DIRECTOR ST. PANAYOTOU

22c RUE SAINT SAENS

General ship cleaners—Dry dock Works—Painters—

Carpenters—Caulkers—Shipchandlers

Telegraphic Address: MORFOS—Marseille

Telephone: DRAGON 0.330

COLBERT 57.55

MASSAWAFRESH AND DRY STORES BONDED STORES
DECK AND ENGINE STORESSHIPCHANDLER TOLIOS PANAS
Telefon 196 / ESTABLISHED IN 1881
Gables: PANA-MASSAWA

ναυπηγήσεως 1943, ούτινος τὴν ἐν δημοπρασίᾳ πώλησιν ἀνεγράψαμεν εἰς προηγούμενον τεῦχός μας, ἡγοράσθη παρὰ τῆς ἑταιρίας «I. M. Καρράς» τῆς Νέας Υόρκης.

— Τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Mont Gaspé» (καναδικῆς κατασκευῆς) 7159 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 525.000 δολλαρίων.

— Ἐπίστος τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Silverlord 1090 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1941, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ πλοιάρχου κ. N. Μεταξά, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς.

— Τέλος, τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγὸν μας «Ἀθενές» 4954 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1925, ἐπωλήθη ἀντὶ μὴ ἀνακοινωθείσης τιμῆς, εἰς ἔτερους «Ελλήνας» καὶ θὰ μεταφερθῇ εἰς τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας.

Παραλαβαὶ καὶ παραδόσεις

Τὸ νεότευκτον, ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, φορτηγὸν «Πίνταρ 6165 τ. γκρός, παραληφθὲν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, ἀπέτιλεσε τὴν 22αν Μαΐου ἐκ Σάντερλαντ διὰ Μόντρεαλ, ἔκτεον τὸ παρθενικὸν τοῦ ταξιδίου.

— Τὸ ἀγόρασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀγγλικὸν λίμπερτο «Pacific Nomad» 7290 τ. γκρός (τοῦ 1943), παραληφθὲν εἰς τὸ Κάρδιφ καὶ τεθὲν ὑπὸ σημαίαν Λιθερίας, μετωνομασθεὶς «Νικολός».

— Τὸ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας φορτηγὸν «Σιλβερ 6999 τ. γκρός (τοῦ 1944), μεταφερθὲν εἰς βρετανικὴν ἑταίριαν, ἑλληνικῶν συμφερόντων, ὑπωσεν εἰς τὸ Ρόττερντεμ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομασθεὶς «Νικολός».

— Ἐπίστος τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν μας «Καλύγερα» 7063 τόν. γκρός (τοῦ 1942), μεταφερθὲν ἀπὸ τὴν ἑταίριαν «Καλύγερος», εἰς τὴν ἐπίστος ἑλληνικῶν συμφερόντων ἀγγλικὴν ἑταίριαν «Ἀλκυών», ὑψωσεν εἰς τὸ Μπέλφαστ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομασθεὶς «Aleyone Faith».

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγὸν «Κλεόπη Ιωάννα» 5700 τ. γκρός (τοῦ 1917), ρυμουλκηθὲν ἐκ Μασσαλίας εἰς Μίλφορντ Χάφεν, παρεδόθη τὴν 12ην Μαΐου εἰς τοὺς ἀγόρασαντας αὐτὸν «Ἄγγλους διάλυτας».

— Τὸ ἀγόρασθὲν παρὰ τοῦ κ. Κοτταροπούλου ὅλλανδικὸν φορτηγὸν «Ιρίς» 909 τ. γκρός (τοῦ 1920), παραληφθὲν εἰς τὴν Μασσαλίαν, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ονομα.

Πρός διάλυσιν

Τὸ ἀρχοῦν ἀπὸ τῆς 25ης Σεπτεμβρίου 1952 εἰς τὸ Κάρδιφ μικρὸν παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Ἐλλένικο Χρυσός οὐλαός» 1484 τ. γκρός (τοῦ 1914) ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταίριαν «Αταλάγια» εἰς «Ἄγγλους διάλυτας, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς.

— Ἐπίστος τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Γκόλφο Γκράντετ» 6023 τ. γκρός (τοῦ 1923), ὄργουν εἰς τὸ «Ἀμπλάκι ἀπὸ τῆς 30ης Ἀπριλίου 1953, ἐπωλήθη παρὰ τῆς ἑταίριας «Φίστρελες» πρὸς διάλυσιν. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐναυλώθη ἦδη ἐκ Κωνστάντζης διὲ Εύρωπην, μετὰ δὲ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ταξιδίου του θά παραδοθῆ.

Διὰ τοὺς νέους ναυτικοὺς

Πρός τὸ «Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθη ἀπὸ μέρους τῆς Κοινότητος Οἰνουσῶν τῆς Χίου, τοῦ ναυτικωτέρου αὐτοῦ κέντρου τῆς Ἑλλάδος, ἡ κάτωθι αἴτησις, ἀναφερομένη εἰς ὑπόθεσιν ἀξίαν νὰ τύχῃ τῆς ίδιατέρας προσοχῆς τοῦ κ. Βογιατζῆ:

Κύριε «Υπουργέ,

Διὰ τελευταίου Διατάγματος ὀρίσθη ὅπεις μὴ λαμβάνεται ὑπὸ σφιν ἡ ἐπὶ πλοίων κάτω τῶν 50 κόρων ὑπέρσεις τῶν ὑποψηφίων διὰ ναυτικῶν διπλώματα, ποὺ πρόσκειται νὰ προσέλθουν εἰς ἀπότομον τοιούτων ἀπὸ τοῦ Εἴτους 1955. Τὸ μέτρον τοῦ παραδόπτει σοδερώτατην τὴν σταδιοδρομίαν τῶν ἐξ ἀπαγγέλματος νέων ναυτικῶν καὶ πρὸ παντὸς ἔκεινων, οἱ ὅπεις μῆδη μέχρι τοῦ 1954 ἔχουν ἀποκτήσει ὑπέρσειν πραγματικὴν ἐπὶ πλοίων κάτω τῶν 50 κόρων καὶ ἡτοὶ ὑπέρσεις, κατόπιν τοῦ ἀνα Διατάγματος, ἀρχοτείσται, μὴ λαμβανομένην πλέον ὑπὸ σφιν διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἀπαιτουμένου χρόνου πρὸς κτήσην διπλώματος ἀντιτοπλάσιων.

Η ἡμετέρα Κοινότης, ἡτοὶ, ὡς γνωστόν, τυγχάνει ἡ κατ' ἔξοχην ναυτικὴ Κοινότης τῆς Ἑλλάδος καὶ τῆς ὁποίας δόλος ὁ πληνυμός καὶ οἱ νέοι τῆς προφίζονται διὰ τὸ ναυτικὸν ἀπαγγέλματος καριών, ὑποδέλλειν εὐεσθάστας τὴν παρακλήσιν ὅπως τὸ Σὸν «Πουργίου λόρδον» ὅψιν τοῦ τάξις κατ' ἔξοχην ναυτικὴ περιφερείας τοῦ Κράτους, ὅπως ἡ ίδικη μας καὶ δεκτὴ διὸ ταῦτας ἀναγνωρίζεται τούλαχιστον ἔνος ἔτους ὑπέρσεια ἐπὶ πλοίων μέχρι 25 κόρων καὶ ὅχι 50, δεδομένου ὅτι πλοίοι μέχρι τῶν 25 κόρων ὑπάρχουν, καὶ ἡτοὶ αὐτῶν οἱ νέοι μας δύνανται νὰ καυτολογηθοῦν, νὰ ἔργασθων καὶ νὰ ἀποκτήσουν τὴν ἀπαιτουμένην πρακτικὴν πείρων, οὕτως ὥστε νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ ἀναλάβουν ἔργασταν καὶ εἰς ποντοπότα πλοία.

Η ὑπέρσεια ὑμῶν δύναται κάλλιστα διὰ τῶν ἀρμοδίων ὄργάνων τῆς νὰ διαπιστώ-

νῃ κατὰ πόσον οἱ νέοι οὗτοι εἶναι καὶ προσφίζονται διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ διὰ διὲ πιδιώνουν δι.

Μετὰ σεβασμοῦ
‘Ο Προέδρος τῆς Κοινότητος

Οἱ ἐπὶ ξένων πλοιών

Κατὰ τὸν μῆνα Ἀπριλίου 1954 εἰργάσθησαν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ζένι σημαίαν 7414 «Ἐλλήνες ναυτικοί». Οὔτοι κατανέμονται ὡς ἀκολούθη κατ' εἰδικότητας: Πλοιάρχοι 379, ὑποπλοιάρχοι 373, ἀνθυποπλοιάρχοι 376, δόκιμοι πλοιάρχοι 11, μηχανικοί Α' 375, μηχανικοί Β' 375, μηχανικοί Γ' 375, δόκιμοι μηχανικοί 45, ραδιοτηλεγραφῆται Α' 351, ραδιοτηλεγραφῆται Β' 17, ναυληροί 379, ναῦται 2096, ἀρχιθερματοί 374, θερμαστοί 1154, λιπαντοί 334, μάγειροι 358 καὶ θαλαμητόπολι 88. Εἰς τοὺς ὡς ἄνω ναυτικούς κατεβλήθησαν διὰ τὸν μῆνα Ἀπρίλιον ὡς ἀμοιδὴ 343.836 λίραι Ἀγγλίας.

Διὰ τὰ πλοιά γραμμῆς

Δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν καθωρίσθη εἰς ποσοστὸν 40 %, ἡ ὑπὸ τῆς διατάξεως τῆς περιπτώσεως β' τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἀρθροῦ 3 τοῦ Ν. 1880/1951 προβλεπομένη μείωσις τοῦ φόρου τοῦ ἀναλογούντος εἰς τὰ ἀκαθάριστα ἔσδρα τοῦ ἡμερολογιακοῦ ἔτοι 1954 τῶν δρομολογημένων πλοίων εἰς τακτικῆς γραμμᾶς μεταξύ Ελληνικῶν καὶ ξένων λιμένων.

Η ναυτεργατικὴ ἀνεργία

‘Απὸ τὸν στατιστικὸν τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. διὰ τὸν μῆνα Ἀπρίλιον προκύπτει, ὅτι ἡ ἀνεργοὶ ναυτικοὶ ἐμειώθησαν ἐπὶ περιστέρω κατὸς 317 ἀτομα, ἢτοι ἀπὸ 3627 τῆς ἡμέρας περιοδοῦ, περιωρίσθησαν εἰς 3310 τὴν Ἰην Μαΐου. Η ἐπελθόντα μείωσις εἰς νεφερετούμενοι καρίρια τοῖς θαλαμητόπολις, μαγείροις καὶ τοῖς δονῆσσοις τον, ἐνῷ εἰσερχομένωις εἰς τὰς λοιπὰς κατηγορίας τῶν ναυτιλούμενων ήσαν οι συνήθεις. Οἱ ἡδη ἀνεργοὶ ναυτικοὶ κατανέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους εἰδικότητας: Πλοιάρχοι 137 ἐκ τῶν οἵων α' τάξεως 89, μηχανικοί 216, ἐξ ὧν α' τάξεως 92, β' 40 καὶ γ' 84, μηχανικοί ΜΕΚ 31, λογισταὶ 5, ραδιοτηλεγραφῆται 102, φροντισταὶ καὶ βοηθοὶ 80, ναυληροί 21, ναυληροί 53, κυβερνῆται 234, ἀρχιθερμαστοί καὶ θερμαστοί 374 λιπαντοί 21, ἀνθρακεῖς 25, μηχανοδηγοί α' τάξεως 46, τροφοδόται καὶ δονηθοὶ των 7, ἀρχιθερματόπολις, θαλαμητόπολις καὶ δονηθοὶ των 320, ἀρχιμαγείροι, μάγειροι καὶ δονηθοὶ των 69, ναῦται 679, ναυτόπατοις 667, λιμουροί 42, δόκιμοι πλοιάρχοι 56 δόκιμοι μηχανικοί 243 καὶ λοιπῶν εἰδικότητῶν 34.

Τὸ συγκοινωνιακὸν πρόβλημα

‘Ο ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Βογιατζῆς ἀνεκοίνωσεν ὅτι βά εἰση τὴν ἡμέραν τοῦ κ. Προθυρόπολην τὴν συγκρήτην ἐξ ἐκπροσώπων τῶν πουργείων Συντονισμοῦ, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Οἰκονομικῶν, Συγκοινωνιῶν καὶ Δικαιοσύνης «Ἐργων, διὰ νὰ ξετάσῃ τὸ συγκοινωνιακὸν πρόβλημα τῆς χώρας. ‘Ο κ. ι. πουργός ἐδηλώσας σχετικὰ τὰ ἔξης:

«Ἐργον τὰς ὡς ἀνα ἐπιτροπής θὰ είναι ἡ μελέτη τοῦ συντονισμοῦ τῶν μεταφορῶν, ἐμπορισμάτων καὶ ἐπιβατών τοῖς θερινοῖς ἡμέραις καὶ διατηρούμενων σχετικούς αἵ τε περιπτούσους καὶ διατηρούμενους συναγωνιστικούς βάσεις, προσθέτων σχετικούς λιγότερους μεταφοράς ὑπὸ δισέφορων συγκοινωνιακῶν μεταφορῶν.

«Τὰ διόφορα ἐν τῇ χώρᾳ ψιττάμενα συγκοινωνιακά μεταφοράς, πλοίων, πλοίων, σιδηρόδρομοι αὐτοκίνητοι καὶ ἀερόπλανοι, προσθέντες δὲν θέλειν διατηρούμενα συναγωνιστικά μεταφοράρχοις, περισσότεροι στον Καρπάθον τοῦ πολιτικοῦ κόσμου τῆς χώρας, τὸ ὅπειρον ἐγκρινόμενον καὶ ὅποτε πέφενται εἰσιγωγῆς υλικῶν ἐκ τοῦ ἔξτερκου, ἀπαιτούμενων τὴν ἔξαγονγή πολυτίμου συναλλάγματος καὶ 3) Η μεγαλύτερη δυνατὴ χρησιμοποίησις τῆς θαλασσού μεταφοράς, περισσότερης, κατ' ἐπιστημονικῶν ἀποδεδειγμένων τρόπων, τοῦ πληντόρεων κόσμων, ιδίᾳ διὰ μεταφοράς κατετάσσεις.

«Η ἐπιτροπή, συνεπειώμενη ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν καὶ κυβερνητικῶν παραγόντων, θά πρεπει νὰ υποδέλλῃ πρὸς τὴν Κυβερνησίν δι' ἔγκρισην ἔντονο πρόγραμμα συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς τῆς χώρας, τὸ ὅπειρον ἐγκρινόμενον καὶ ὅποδελτην τὸ γερμανικό φορτηγὸν «Μοντάνη», ἐπὶ τοῦ ὅπειρου θά την πολιτικής πουργείων μεταβάλει ὄρδην τὰς σημερινὰς προϋποθέσεις τῶν μεταφορῶν.

‘Η κωδικοποίησις τοῦ Ν. Δικαίου

Τὴν 21ην Μαΐου παρεδόθη ὑπὸ τοῦ καθηγητοῦ τοῦ Πανεπιστημίου Αθηνῶν κ. Μαριάτη, πρόεδρου τῆς ἐπιτροπῆς κωδικοποίησεως τοῦ Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, εἰς τοὺς ὑπουργούς Δικαίους καὶ Εμπορικής Ναυτιλίας τὸ καταρτισθε-

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

**ROTTERDAM OFFICE
WESTERLAAN 3**

TEL: II3994-II3984-24510

N. MAVROLEON

SHIPBROKERS & AGENTS

**AMSTERDAM
DAMRAK 89**

TEL: 40115

CANADIAN CHANDLERS LIMITED

WHOLESALE SUPPLIERS

**HEAD OFFICE:
437 St. James Street West
TEL: HA-0115**

MONTRÉAL, 1, CANADA
‘Εξυπηρετούμεν ὄλους τοὺς λιμένας ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Ἀγ. Λαυρεντίου, τοῦ Ἀνατολικοῦ καὶ τοῦ Δυτ. Καναδᾶ. Οἱ πράκτορες μας θὰ συναντήσουν τὰ πλοιά σας εἰς 18 Καναδικούς λιμένας.

Main branch in West Coast

41 Alexander Street

VANCOUVER, B. C. CANADA

Tel. Tallow 3221

χειστονίου κώδικος 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαιου'. Ή επιτροπή, ώς γνωστόν, ήρθε από την έργο της τόν 'Οκτώβριον τού 1948 και προγραμματοίσασα 99 συνεδριάσεις, απήρθη τό παραδοθέν σχέδιον, διά τού όποιου αναθεωρούνται και συγχρονίζονται οι διατάξεις τού περιόδου.

'Εξ αλλού, η δευτέρα επιτροπή διά την κοδικοποίησην τού Δημοσίου Ναυτικού Δικαιου, ήτις τελεί ύπο την προεδρίαν τού καθηγητού κ. Δένδια και ήτις ήρθε από την της τόν 'Απριλίου τού 1949, έπραγματοποιήσει μέχρι σήμερον 180 συνεδριάσεις και κατήρθησε νομοσχέδιον Κώδικον Δημοσίου Ναυτικού Δικαιου έκ 320 όρων. Η επιτροπή προδίνει ήδη εις την αναθεωρήσην αύτού, έπιζεται δέ ότι μέρι τέλους τού τρέχοντος έτους θά καταστή διανοτή η παραδοθήσις έτοιμου τού τελείωσης τού σχεδίου και τού Κώδικος τούτου. Αυτόν τον τρόπον θά δόλοκληρωθή η κοδικοποίηση τού Ναυτικού Δικαιου, ητις δεσμώμας πιστεύεται ότι θ' αποτελέση σταγόνην έν τη ναυτική νομοθεσία της χώρας μας.

Τὰ Βασικά Προνοίας

Διά κοινής όποφάσιας τῶν ὑπουργών Οἰκονομικῶν και 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ούνονται από την 'Ιουλίου 1954 αι εισφορά τῶν μετόχων τού Ταμείου Προνοίας Λειτουργικῶν 'Εμποριού Ναυτικού τῶν ομειδούμενών ούν δραχμάς από πολαιός 63. 100 εις δραχμάς νέας 126, πρὸς έξισων τῶν εισφορῶν τούτων με έκεινος τῶν ουειδούμενών εις ξένον συνάλλαγμα.

Διά τέτερας απόφασις αυξάνονται από την 'Ιουλίου 1954 αι μηνιαίοι εισφοραί τῶν μετόχων τού Ταμείου Προνοίας κατωτέρων πληρωμάτων Ε. Ν. τῶν ομειδούμενών ιε δραχμάς από 21.000 πολαιός εις 42 νέας δραχμάς, πρὸς έξισων με τάς εισφοράς τῶν ομειδούμενών εις ξένον συνάλλαγμα.

Διά τὰς δύειλας τοῦ Ν. Δ. 240)1941

Η καταρτισθείσης επιτροπή ύπο την προεδρίαν τού διευθυντού τού Ν.Α.Τ. κ. Παραγοντιδού, εις την οποίαν μετέχουν ώς μέλη οι αντιπλοίαρχοι λιμενικοί κ. κ. Ι.Ι.δ. Βασιλείους και Βασ. Χανιάς πρὸς μελέτην τού ζητημάτου τῶν δύειλαν τῶν φοιτιστῶν πρὸς τού Ν.Α.Τ. βάσει τού Ν. Δ. 240)1941, ήρχισε τὰς έργασιάς της.

Τὸ 'Υπουργείον Βιομηχανίας μελέτη τὴν ίδρυσιν ιχθύσκαλας εις την Καδάλαν, οθ' ούσον κατά τὸν τελευταῖν καιρὸν διατηρήσθη εις σημαντικὸν άλιτην κέντρον. Εἰς τούτον συνέτειν τὸ γεγονός, διά εἰς την περιφέρειαν αὐτῆν υπάρχουν έκτεταμένα άλιτεικά πεδία, έκτενόντα εις 100 μίλια από τὴν Έπρας, γλουστα εις άλιευμάτα. Διά τὴν έκμετάλλευσιν τού έναλιου τούτου πλούτου έναυπηγήσαν μετά τὴν απελευθέρωσιν όρκετο άλιτεικά πλοία πάστης κατηγορίας, έναν τροποδεικώς εις την περιφέρειαν αὐτήν ήλιενού άλιτεικά άλλων περιφερειών.

Ίχθυόσκαλα εις τὴν Καδάλαν

Τὸ πλωληθὲν εις 'Ελληνας άγγλικὸν φορτηγὸν «Ἐμπάρι 'Ελυ» 6112 τ. γκρός (τού 948) ήγορσαθὲν ἀντὶ τιμῆς 120.000 λίρων.

— Επίσης τὸ άγορασθὲν πωρ' 'Ελλήνων άγγλικὸν μεταγωγικὸν «Ἐμπάρι Πρόιντ» 248 τ. γκρός (τού 1941) έκλεισθη εις την τιμὴν τῶν 150.000 λίρων.

— Τὸ πλωληθὲν εις Γάλλους δεξαμενόπλοιον «Κάστοιαν» 2370 τ. γκρός (τού 1944), φωστεν εις την 'Αμερέσαν τὴν γαλλικήν σημαίαν και μετωνόμασθε «Mobilisuds».

— Τὸ υπό λιδεριανήν σημαίαν ούπερωκάνιον «Ολύμπια» καταμετρηθὲν εύριθη 7.362 τόνων γκρός.

— Τὸ ἐν υπεροίσι τάκερ «Ολύμπικ Στόρμ» 14.047 τ. γκρός (τού 1954) και από συμμετόχων ούς Κίελον και Σαΐν Νασάιρ τάκνερ «Ολύμπικ 'Αίξ» 14.000 γκρός (τού 1954) και «Ολύμπικ Βάδουρον» 14.453 τ. γκρός (τού 1954), ένεγραψαν εις τὴν δύναμιν τῆς νέας έταιρίας «Πλάμας Τρανσοπτέσιον» (Μονρόδια), τού 'Αρ. Όντασ.

— Επίσης τὸ νεότευκτον δεξαμενόπλοιον τού κ. Στ. Νιάρχου «Γουσόρλην Γκρέις» 0.400 τ. γκρός, ένεγράψῃ εις την δύναμιν τῆς έταιρίας «Ιντερνάσιον Τάκνερ ούπεροπέσιον».

— Τὰ νεοστοραθέντα φορτηγά «Θέσον 2407 τ. γκρός (τού 1928) και «Καλλιόπη» 506 τ. γκρός (τού 1920) ένεγράψαν εις την δύναμιν τῶν νέων έταιρών «Αἴλα ιπέλλω τὸ πρώτον και «Τορέπον» τὸ δεύτερον. Εἰς άμφοτέρας τὰς περιπτώσεις θύμησαν τὴν δύναμιν τῆς νεανίας της νέας έταιρίας «Πλάμας Τρανσοπτέσιον» (Μονρόδια), τού 'Αρ. Όντασ.

— Επίσης τὸ νεότευκτον δεξαμενόπλοιον τού κ. Στ. Νιάρχου «Γουσόρλην Γκρέις» 0.400 τ. γκρός, ένεγράψῃ εις την δύναμιν τῆς έταιρίας «Ιντερνάσιον Τάκνερ ούπεροπέσιον».

— Τὰ νεοστοραθέντα φορτηγά «Θέσον 2407 τ. γκρός (τού 1928) και «Καλλιόπη» 506 τ. γκρός (τού 1920) ένεγράψαν εις την δύναμιν τῶν νέων έταιρών «Αἴλα ιπέλλω τὸ πρώτον και «Τορέπον» τὸ δεύτερον. Εἰς άμφοτέρας τὰς περιπτώσεις θύμησαν τὴν δύναμιν τῆς νεανίας της νέας έταιρίας «Πλάμας Τρανσοπτέσιον» (Μονρόδια), τού 'Αρ. Όντασ.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ο αστάθμητος παράγων τῆς Διασκέψεως, τῆς Γενεύης ἔχει τὴν ἔμμεσον ἐπίδρασίν ου και εἰς τὴν ναυλαγοράν. Από τὴν πορείαν τῶν εἰκόνηστον τῶν ουειδούμενών θά ἐξορθοθῇ διά ουέσσας προσρέχεις μέλον και ή θέσις τῶν τόπων θαλάσσης πεταφορῶν. Η περιέργην ἔντασις τῶν άστικῶν προβλημάτων, ή δρινητῆς τῶν κομμουνιστῶν νά δεχθούν ου προτεινόμενας λύσεις τῶν Συμμάχων, παρά τὸ γεγονός τού ουφιστούμενων μεταξύ αυτοφορῶν, θά υπάρχουν τὸν έλευσθερού Κόρμον ἀν μή τι ἄλλο νέαν τῶν προπάθειαν έξοπλιστικήν νά άνοιλη διά τὰς χώρας τῆς Νοτιοανατολικῆς 'Ασιας. Ήτο μόνον τού γεγονός θά έσπουνει αύσηστον σημαντικὸν τῶν μεταφορῶν και δημιουργίαν κατούτερων δρόμων έργωνται διά τὰς πλοιάς. Ο τόνος συνέπειας τῆς άσταθμητος έλειψεν ἀπό τὴν τὴν ναυλαγοράν, παρά τὰς πλοιάς ούπισθούμενων προβλημάτες τῶν έφοιτων. Τὸ τονός πάντων τῶν έγχυτέρων, παρά τὰς πλοιάς ούπισθούμενων προβλημάτες τῶν έφοιτων. Τὸ τονός πάντων τῶν έγχυτέρων, παρά τὰς πλοιάς ούπισθούμενων προβλημάτες τῶν έφοιτων.

— Τὸ τονός πάντων τῶν έγχυτέρων, παρά τὰς πλοιάς ούπισθούμενων είναι καλός κατανεμημένον τού τούτον δημιουργεῖ τὴν ύγιεστέραν τῆς άγοράς έμφανισιν και τὴν μικράν, έστω, έλιτας τῶν ναυάσων, την σημειώσειν εις τὰς τομεῖς. Οι λιμενίς λ.χ. τῆς Βορ. Ημερικής, λόγω κατούτερας ζητήσεων τῶν στηρίσων, ένεφοισαν μίαν θετικήν βελτίων διά φορτωτούς 'Ιουνίου. Από τὸν 'Αγιον Λαυρεάντιον έπληρωθούσαν 45)— διά γαγγίων, με αύξησιν 1)3 πλέον τῶν πρὸ δύο έβδομαντον ναυλώσεων. Διά Λονδίνου συνεχεις (Ίουνίου) έπληρωθούσαν 42. Από τὸν Κόλπον έπιστος διά τὰς χώρας τῆς Νοτιοανατολικῆς 'Ασιας.

— Τὸ τονός πάντων τῶν έγχυτέρων, παρά τὰς πλοιάς ούπισθούμενων είναι καλός κατανεμημένον τού τούτον δημιουργεῖ τὴν ύγιεστέραν τῆς άγοράς έμφανισιν και τὴν μικράν, έστω, έλιτας τῶν ναυάσων, την σημειώσειν εις τὰς τομεῖς. Οι λιμενίς λ.χ. τῆς Βορ. Ημερικής, λόγω κατούτερας ζητήσεων τῶν στηρίσων, ένεφοισαν μίαν θετικήν βελτίων διά φορτωτούς 'Ιουνίου. Από τὸν 'Αγιον Λαυρεάντιον έπληρωθούσαν 45)— διά γαγγίων, με αύξησιν 1)3 πλέον τῶν πρὸ δύο έβδομαντον ναυλώσεων. Διά Λονδίνου συνεχεις (Ίουνίου) έπληρωθούσαν 42. Από τὸν Κόλπον έπιστος διά τὰς χώρας τῆς Νοτιοανατολικῆς 'Ασιας.

— Τὸ τονός πάντων τῶν έγχυτέρων, παρά τὰς πλοιάς ούπισθούμενων είναι καλός κατανεμημένον τού τούτον δημιουργεῖ τὴν ύγιεστέραν τῆς άγοράς έμφανισιν και τὴν μικράν, έστω, έλιτας τῶν ναυάσων, την σημειώσειν εις τὰς τομεῖς. Οι λιμενίς λ.χ. τῆς Βορ. Ημερικής, λόγω κατούτερας ζητήσεων τῶν στηρίσων, ένεφοισαν μίαν θετικήν βελτίων διά φορτωτούς 'Ιουνίου. Από τὸν 'Αγιον Λαυρεάντιον έπληρωθούσαν 45)— διά γαγγίων, με αύξησιν 1)3 πλέον τῶν πρὸ δύο έβδομαντον ναυλώσεων. Διά Λονδίνου συνεχεις (Ίουνίου) έπληρωθούσαν 42. Από τὸν Κόλπον έπιστος διά τὰς χώρας τῆς Νοτιοανατολικῆς 'Ασιας.

— Τὸ τονός πάντων τῶν έγχυτέρων, παρά τὰς πλοιάς ούπισθούμενων είναι καλός κατανεμημένον τού τούτον δημιουργεῖ τὴν ύγιεστέραν τῆς άγοράς έμφανισιν και τὴν μικράν, έστω, έλιτας τῶν ναυάσων, την σημειώσειν εις τὰς τομεῖς. Οι λιμενίς λ.χ. τῆς Βορ. Ημερικής, λόγω κατούτερας ζητήσεων τῶν στηρίσων, ένεφοισαν μίαν θετικήν βελτίων διά φορτωτούς 'Ιουνίου. Από τὸν 'Αγιον Λαυρεάντιον έπληρωθούσαν 45)— διά γαγγίων, με αύξησιν 1)3 πλέον τῶν πρὸ δύο έβδομαντον ναυλώσεων. Διά Λονδίνου συνεχεις (Ίουνίου) έπληρωθούσαν 42. Από τὸν Κόλπον έπιστος διά τὰς χώρας τῆς Νοτιοανατολικῆς 'Ασιας.

— Τὸ τονός πάντων τῶν έγχυτέρων, παρά τὰς πλοιάς ούπισθούμενων είναι καλός κατανεμημένον τού τούτον δημιουργεῖ τὴν ύγιεστέραν τῆς άγοράς έμφανισιν και τὴν μικράν, έστω, έλιτας τῶν ναυάσων, την σημειώσειν εις τὰς τομεῖς. Οι λιμενίς λ.χ. τῆς Βορ. Ημερικής, λόγω κατούτερας ζητήσεων τῶν στηρίσων, ένεφοισαν μίαν θετικήν βελτίων διά φορτωτούς 'Ιουνίου. Από τὸν 'Αγιον Λαυρεάντιον έπληρωθούσαν 45)— διά γαγγίων, με αύξησιν 1)3 πλέον τῶν πρὸ δύο έβδομαντον ναυλώσεων. Διά Λονδίνου συνεχεις (Ίουνίου) έπληρωθούσαν 42. Από τὸν Κόλπον έπιστος διά τὰς χώρας τῆς Νοτιοανατολικῆς 'Ασιας.

— Τὸ τονός πάντων τῶν έγχυτέρων, παρά τὰς πλοιάς ούπισθούμενων είναι καλός κατανεμημένον τού τούτον δημιουργεῖ τὴν ύγιεστέραν τῆς άγοράς έμφανισιν και τὴν μικράν, έστω, έλιτας τῶν ναυάσων, την σημειώσειν εις τὰς τομεῖς. Οι λιμενίς λ.χ. τῆς Βορ. Ημερικής, λόγω κατούτερας ζητήσεων τῶν στηρίσων, ένεφοισαν μίαν θετικήν βελτίων διά φορτωτούς 'Ιουνίου. Από τὸν 'Αγιον Λαυρεάντιον έπληρωθούσαν 45)— διά γαγγίων, με αύξησιν 1)3 πλέον τῶν πρὸ δύο έβδομαντον ναυλώσεων. Διά Λονδίνου συνεχεις (Ίουνίου) έπληρωθούσαν 42. Από τὸν Κόλπον έπιστος διά τὰς χώρας τῆς Νοτιοανατολικῆς 'Ασιας.

— Τὸ τονός πάντων τῶν έγχυτέρων, παρά τὰς πλοιάς ούπισθούμενων είναι καλός κατανεμημένον τού τούτον δημιουργεῖ τὴν ύγιεστέραν τῆς άγοράς έμφανισιν και τὴν μικράν, έστω, έλιτας τῶν ναυάσων, την σημειώσειν εις τὰς τομεῖς. Οι λιμενίς λ.χ. τῆς Βορ. Ημερικής, λόγω κατούτερας ζητήσεων τῶν στηρίσων, ένεφοισαν μίαν θετικήν βελτίων διά φορτωτούς 'Ιουνίου. Από τὸν 'Αγιον Λαυρεάντιον έπληρωθούσαν 45)— διά γαγγίων, με αύξησιν 1)3 πλέον τῶν πρὸ δύο έβδομαντον ναυλώσεων. Διά Λονδίνου συνεχεις (Ίουνίου) έπληρωθούσαν 42. Από τὸν Κόλπον έπιστος διά τὰς χώρας τῆς Νοτιοανατολικῆς 'Ασιας.

— Τὸ τονός πάντων τῶν έγχυτέρων, παρά τὰς πλοιάς ούπισθούμενων είναι καλός κατανεμημένον τού τούτον δημιουργεῖ τὴν ύγιεστέραν τῆς άγοράς έμφανισιν και τὴν μικράν, έστω, έλιτας τῶν ναυάσων, την σημειώσειν εις τὰς τομεῖς. Οι λιμενίς λ.χ. τῆς Βορ. Ημερικής, λόγω κατούτερας ζητήσεων τῶν στηρίσων, ένεφοισαν μίαν θετικήν βελτίων διά φορτωτούς 'Ιουνίου. Από τὸν 'Αγιον Λαυρεάντιον έπληρωθούσαν 45)— διά γαγγίων, με αύξησιν 1)3 πλέον τῶν πρὸ δύο έβδομαντον ναυλώσεων. Διά Λονδίνου συνεχεις (Ίουνίου) έπληρωθούσαν 42. Από τὸν Κόλπον έπιστος διά τὰς χώρας τῆς Νοτιοανατολικῆς 'Ασιας.

— Τὸ τονός πάντων τῶν έγχυτέρων, παρά τὰς πλοιάς ούπισθούμενων είναι καλός κατανεμημένον τού τούτον δημιουργεῖ τὴν ύγιεστέραν τῆς άγοράς έμφανισιν και τὴν μικράν, έστω, έλιτας τῶν ναυάσων, την σημειώσειν εις τὰς τομεῖς. Οι λιμενίς λ.χ. τῆς Βορ. Ημερικής, λόγω κατούτερας ζητήσεων τῶν στηρίσων, ένεφοισαν μίαν θετικήν βελτίων διά φορτωτούς 'Ιουνίου. Από τὸν 'Αγιον Λαυρεάντιον έπληρωθούσαν 45)— διά γαγγίων, με αύξησιν 1)3 πλέον τῶν πρὸ δύο έβδομαντον ναυλώσεων. Διά Λονδίνου συνεχεις (Ίουνίου) έπληρωθούσαν 42. Από τὸν Κόλπον έπιστος διά τὰς χώρας τῆς Νοτιοανατολικῆς 'Ασιας.

— Τὸ τονός πάντων τῶν έγχυτέρων, παρά τὰς πλοιάς ούπισθούμενων είναι καλός κατανεμημένον τού τούτον δημιουργεῖ τὴν ύγιεστέραν τῆς άγοράς έμφανισιν και τὴν μικράν, έστω, έλιτας τῶν ναυάσων, την σημειώσειν εις τὰς τομεῖς. Οι λιμενίς λ.χ. τῆς Βορ. Ημερικής, λόγω κατούτερας ζητήσεων τῶν στηρίσων, ένεφοισαν μίαν θετικήν βελτίων διά φορτωτούς 'Ιουνίου. Από τὸν 'Αγιον Λαυρεάντιον έπληρωθούσαν 45)— διά γαγγίων, με αύξησιν 1)3 πλέον τῶν πρὸ δύο έβδομαντον ναυλώσεων. Διά Λονδίνου συνεχεις (Ίουνίου) έπληρωθούσαν 42. Από τὸν Κόλπον έπιστος διά τὰς χώρας τῆς Νοτιοανατολικῆς 'Ασιας.

— Τὸ τονός πάντων τῶν έγχυτέρων, παρά τὰς πλοιάς ούπισθούμενων είναι καλός κατανεμημένον τού τούτον δημιουργεῖ τὴν ύγιεστέραν τῆς άγοράς έμφανισιν και τὴν μικράν, έστω, έλιτας τῶν ναυάσων, την σημειώσειν εις τὰς τομεῖς. Οι λιμενίς λ.χ. τῆς Βορ. Ημερικής, λόγω κατούτερας ζητήσεων τῶν στηρίσων, ένεφοισαν μίαν θετικήν βελτίων διά φορτωτούς 'Ιουνίου. Από τὸν 'Αγιον Λαυρεάντιον έπληρωθούσαν 45)— διά γαγγίων, με αύξησιν 1)3 πλέον τῶν πρὸ δύο έβδομαντον ναυλώσεων. Διά Λονδίνου συνεχεις (Ίουνίου) έπληρωθούσαν 42. Από τὸν Κόλπον έπιστο

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

'Εκ Βορείου Αμερικής καὶ Καναδᾶ

«ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ» (λιβερ.) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον 'Ιανέρον δολλ. 5.50, φύτός διὰ Σάντος 5.75, φόρτωσις 20 'Ιουνίου—5 'Ιουλίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (έτ. Ν. I. Γουλανδρή) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ιαν. 10.15, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, καντσέλλο 31 Μαΐου.

«ΑΣΠΡΙΡΕΙΤΟΡ» (λιβερ.) ἐξ 'Αγίου Λαυρεντίου 9500 τ. γεννημάτων δι' ἐκλεκτούς λιμένας 'Αγγλίας 45), φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ» (παναμ.) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον 'Ιανέρον δολλ. 5.50, φύτόν διὰ Σάντος δολλ. 5.75, φόρτωσις 21 'Ιουνίου—5 'Ιουλίου.

«ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ» ἀπό Μόρμπιλ 5500 τ. σόγια διὰ Κάρδιφ 58)6, φόρτωσις 24—31 Μαΐου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ» (παναμ.) ἐκ Μόρμπιλ 11.000 τ. γαιανθράκων διὰ Μόζι—καὶ Παδάτα δολλ. 10.60, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—9 'Ιουνίου.

«ΑΦΡΟΣ» (παναμ.) ἐκ Μόρμπιλ 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Σάντος δολλ. 6.30, φόρτωσις ἀρχής 'Ιουνίου.

«ΠΙΝΤΑΡΑ» (λιβερ.) ἐξ 'Αγίου Λαυρεντίου) 9500 τόν. γεννημάτων διὰ Λοιδίνον 42)6, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—20 'Ιουνίου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Μουρόραν—Χιροχάτα π. Καρπαΐτη δολλ. 10.25, μὲ 1000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—10 'Ιουνίου.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» (όνδουρο), ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον 'Ιανέρον δολλ. 5.90, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΜΙΧΑΗΑ Γ.» (παναμ.) ἐκ Μόρμπιλ 9500 τόν. γαιανθράκων διὰ Ρίον 'Ιανέρον δολλ. 6.05, φόρτωσις 4—14 'Ιουνίου.

«ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (παναμ.) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9400 τ. γαιανθράκων διὰ Μουρόραν—Χιροχάτα π. Καρπαΐτη δολλ. 10.25, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—12 'Ιουνίου.

«ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ» (λιβερ.) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9200 τ. γαιανθράκων δι' Ιαπωνίαν δολ. 10, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 'Ιουνίου—'Ιουλίου.

ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ (τῆς έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος») ἐκ Χάμπτον ρόδες 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Μόζι—Μουρόραν δολ. 9.80 φόρτωσις 15 'Ιουλίου—15 Σεπτεμβρίου.

Ἐκ Βορείου Εἰρηνικού

«ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ» (παναμ.) ἀπό τέσσαρας λιμένας (ζεῦ θύσεις) τῆς Βρετανικῆς Κολομβίας καὶ Μπούγκετ Σύντης 9000 τ. ξύλειας καὶ γενικών εἰδῶν διὰ τέσσαρας λιμένας Νότιου Κορέας δολ. 90.000 φίο, φόρτωσις τέλος Μαΐου—ἀρχής 'Ιουνίου.

«ΣΑΡΙΖΑ» (παναμ.) ἐκ Βορείου Εἰρηνικού 10.000 τ. ξύλειας καὶ γενικών εἰδῶν (499.000 κ. π. διὰ δέματα δι' 'Αγγλίας δολ. 10.30 φίο δύο λιμένας, φόρτωσις 1—20 'Ιουλίου.

«ΜΑΙΡΗ» (λιβερ.) ἐκ Βορείου Εἰρηνικού 9700 τ. ξύλειας καὶ γενικών εἰδῶν (540.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' ένα λιμένα 'Αγγλίας 77)6 φίο, φόρτωσις 23 'Ιουλίου—20 Αύγουστου.

«ΚΑΣΟΣ» ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 8900 τ. ξύλειας καὶ γενικών εἰδῶν (538.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ Κέιπ Τάουν-Λορέντζ Μάρκες, κατ' ἀποκόπη δολ. 116.000 φίο, φόρτωσις 2—20 'Ιουλίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς έτ. «Οράιον») ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9200—9400 τ. ξύλειας καὶ γενικών εἰδῶν (499.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ Νότιον Αφρικήν, κατ' ἀ-

ποκόπην δολ. 120.000 φίο, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς έτ. Ν. I. Γουλανδρή) ἀπὸ Κούν Μπαίη—Βρετανικήν Κοδίαν ρέντης 10.000 τ. ξύλειας καὶ γενικών εἰδῶν (499.000 κ. π. διὰ δέματα) 'Αγγλίαν δολ. 10.30 φίο, φόρτωσις 24 'Ιουλίου—16 Αύγουστου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (λιβερ.) ἐκ Βορείου Εἰρηνικού 9500 τόν. γεννημάτων δι' ισπωνικόν λιμένα δολλ. 6.75, φόρτωσις 'Ιουνίου—'Ιουλίου.

Ἐκ Νότιου Αμερικής

«ΑΕΛΛΩ» (Κοσταρίκας) ἐκ Ρίβερ Πλέιτ 9200 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσα 'Αμβέργρην ρέιντζ 74)3, ἔνα λιμένα, φύτός δι' 'Αμβέρσα—Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ 73)—, φόρτωσις 10—25 'Ιουνίου.

«ΑΡΙΟΝ» (παναμ.) ἐκ Ρίβερ Πλέιτ 7200 τ. γεννημάτων δι' ένα άγγλικόν λιναρία 80)—, φόρτωσις 10—30 'Ιουνίου.

«ΦΑΛΚΟΝ» (παναμ.) ἐκ Ρίβερ Πλέιτ 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 80 ένα λιμένα βασίν, φόρτωσις 20 Μαΐου—8 'Ιουνίου.

«ΚΝΟΖΑΡΓΚΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος "ρες 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσα—'Αμβέργρην 71)3, φύτόν δι' 'Αμβέρσα Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ 70)—, φόρτωσις 10 'Ιουνίου—10 'Ιουλίου.

«ΧΙΟΣ» ἀπὸ Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Αύρες 9300 τ. γεννημάτων δι' ένα άγγλικόν λιμένα 76)3, έναν δι' 'Αμβέρσα—'Αμβέργρην 73)9, φόρτωσις 5—25 'Ιουνίου.

«ΝΤΟΜΙΝΕ-ΙΤΟΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Αύρες 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσα—'Αμβέργρην 72)6, φόρτωσις 1—10 'Ιουλίου.

«ΝΤΟΡΟΣ» (Κοσταρίκας) ἀπὸ Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Αύρες 9200 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 77)6, μὲ πλήρη φύτον διὰ Κόντινεντ, φόρτωσις 1—10 'Ιουλίου.

«ΑΤΕΝΑΣ» (παναμ.) ἀπὸ Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Αύρες 9400 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 77)6, μὲ πλήρη φύτον διὰ Κόντινεντ, φόρτωσις 1—10 'Ιουλίου.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΔΡΙΓΚΤΩΝ» (σημ. άγγλικήν) ἐκ Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος Ποταμού 9200 τ. γεννημάτων διὰ Κόρκ—Δουβλίνον ἡ Λίμην 77)6, φύτον ἀπὸ Νεκταρέα μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Αύρες 77)6, μὲ 1000 ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 20 'Ιουνίου—10 'Ιουλίου.

«ΝΤΟΡΑΝΤΟ» (παναμ.) ἀπὸ Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Κάτω λιμένα Ποταμού 9200 τ. γεννημάτων διὰ Κόρκ—Δουβλίνον ἡ Λίμερικ 77)6, φύτον δι' 'Βέρσαν—'Αμβέργρην ρέιντζ 75)—, έναν δι' 'Αμβέρσα—Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ 73)9, φόρτωσις 26 'Ιουνίου—15 'Ιουλίου.

«ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ» (παναμ.) ἀπὸ Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς κάτω λιναρίας Ποταμού 8000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 77)6, έναν δι' 'Αμβέρσα—'Αμβέργρην ρέιντζ 75)—, φύτον δι' 'Αμβέρσα—Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ 73)9, φόρτωσις 1—8 'Ιουνίου.

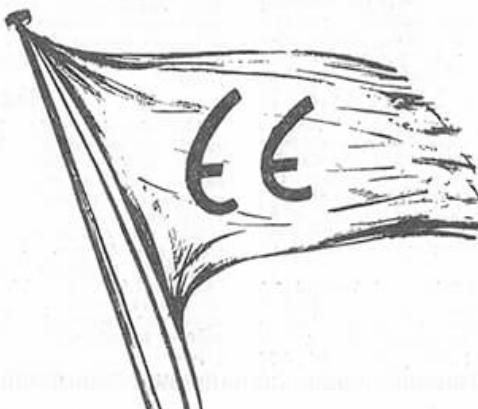
«ΝΕΑΝΙΑ» ἐπί Ρίου 'Ιανέρον 9000 τ. μεταλλεύμάτων διὰ Νόρδερφερ ρέιντζ δολ. μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ 1.13, φόρτωσις 15 'Ιουλίου—10 Αύγουστου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἀπὸ Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Αύρες 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 80)—, έναν δι' 'Αμβέρσα—'Αμβέργρην ρέιντζ 77)6, φύτον δι' 'Αμβέρσα—Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ 76)3, φόρτωσις 1—17 'Ιουλίου.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ» ὅπερ Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Αύρες 8300 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 79)—, έναν δι' 'Αμβέρσα—'Αμβέργρην ρέιντζ 76)6, φύτον δι' 'Αμβέρσα—Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ 75)3, φόρτωσις 1—15 'Ιουλίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ



Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐξ Ἑλληνικῶν λιμένων διὰ τοῦ νεοτεύκτου φορτηγοῦ γραμμῆς

ΜΑΣ "ΑΘΗΝΑI,,

ΔΙΑ ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ, ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΗ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΝ.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: Μέγαρον Ε.Η.Σ. (Δωμ. 16 & 17)—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ : ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ·ΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

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

ν λιμένα δολ. 10.25, έλευθερον έκφορτωτικών, ομέσος φόρτωσις. «ΚΛΑΙΡΗ Τ.» (σημ. αγγλική) έκ Ρόττερνταμ 7000 τ. γαιανθράκων διά Γενοβαν, δόρον ή Τσιτιταβέκιαν 19)6, φόρτωσις 20 'Ιουνίου.

«ΔΙΩΝΗΣ» (πανομ.) έκ Ρόττερνταμ 9000 τ. γαιανθράκων διά Τσιτιταβέκιαν 19)6, φόρτωσις Μάιον.

«ΣΟΦΟΚΛΗΣ» (λιθερ.) έκ Δουγκέρης 9400—9500 τ. ζαχάρεως διά χρότον ή Τσιταγκόκ 65)— φόρτωσις και στόσουντεν, έαν φόρτωσιν από δύο λιμένας δέξτρα, μέ 1000 τ. φόρτωσιν και 750 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 28—31 Μαΐου.

«ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ» (Κοσταρίκας) έκ Γύδνιαν Δάντσιγκ ή Στεττίνον 6500 τ. γαιανθράκων διά Χουέλπαν — Αλμέριαν ράδε 25)6, φόρτωσις 6 Ιανουαρίου — Καρδαγένην — Βαρκελώνη 26)6 φόρτη, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 1—5 'Μαΐου — 5 'Ιουνίου.

«ΦΟΡΤΗΤΟΝ» έκ Ρόττερνταμ 4000 τ. λιπασμάτων ίσα Πειραιά 31)6 φίο, φόρτωσις 5 'Ιουνίου.

«ΑΡΟΖΑ» (πανομ.) έξι Αμερικών 9800 τ. ποτάσσης δι' Ιαπωνίαν δολ. 10.12½, 1000 τ. φόρτωσιν εις τά 75 σεντς και 1000 τ. έλευθερον έκφορτωσιν, φόρτωσις 5—25 'Ιουνίου.

'Εκ Μεσογείου και 'Αδριατικής

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» έξι Αλεξανδρείας 2800 τ. γενικών ειδών διά Μερσίναν 1)—, φόρτωσις Μάιον.

«ΕΛΕΥΣΙΣ» έξι Αλεξανδρείας 2400 τ. γενικών έμπορευμάτων διά Μερσίναν 23)—, ψωτώσις Μάιον.

«ΕΛΕΥΣΙΣ» έκ Πειραιώς 2400 τ. τοιμέντων διά Τζέδδαν, κατ' αποκοπήν λίρας 200 φίο, φόρτωσις 1'Ιουνίου.

«ΜΑΡΙΑ» άπο Πόρτο Μόργκερα 2500 τόν. άσφαλτου διά Βόλον και Καβάλαν 3)6, φόρτωσις 1'Ιουνίου.

«ΣΟΥΗΔΙΚΟΝ» (μόρτορες) άπο Ιτέαν 3200 τ. δωμάτου διά Χερρένγουν 33)6, 600 τ. φόρτωσιν 1)6, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 5—20 'Ιουνίου.

«ΑΠΗΝΕΙΟΣ» έκ Σέπτας 9000 τ. θεϊκής άμμωνας εις σάκκους διά Νότιον Κοραν δολ. 9.90, μέ 1000 τ. φόρτωσιν και 500 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 1—15 'Ιανουαρίου.

«ΚΑΘΑΡΙΤΣΙΣΑ» έκ Νότιον Γαλλίας 2700 τ. άλατος δι' ένα όλανδικον λιμένε 26)6, φόρτωσις Μάιον.

«ΤΖΕΖΕΡΟ» (γιογκοσθαλατίκον) έκ Πειραιώς 1000 τ. παλαιοσιδήρων διά Ριτζές δελλ. 3.50, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 5—10 'Ιουνίου.

«ΣΟΥΖΥ» (Κοσταρίκας) έκ Πειραιώς 1000 τ. τοιμέντων εις σάκκους διά Τζέδδαν 1)—, φόρτωσις Μάιον.

«ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (πανομ.) έν Χουέλδας 4000 τ. μεταλλευμάτων δι' Αμερικήν 2)—, φόρτωσις 1—5 'Ιουνίου.

«ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ» (πανομ.) άπο ένα γιογκοσθαλατίκον λιμένα 9000 έως 10.000 μεταλλευμάτων βαρύτου δι' ένα άμερικανικόν λιμένα Κόλπου δολ. 4, έαν άπο ι λιμένας φορτώσεως 4.15, φόρτωσις 1—20 'Ιουνίου.

«ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ» άπο Στρατόν 8100 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ ή Αμερικήν 32)—, μέ 1500 τ. έκφορτωσιν εις τά 2)6, φόρτωσις 10—25 'Ιουνίου.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΑΛΑΚΩΝΙΑ» έκ Κωνσταντίνης 2000 κ.μ. ξυλείας διά Βηρυττόν και Τρίπολιν 23)—, κ.μ., φόρτωσις τέλη Μάιου.

«ΕΛΠΙΣ» έξι Οδησσού 3700 τ. γαιανθράκων δι' ένα έλληνικόν λιμένα (Πειραιά) 3)—, φόρτωσις Μάιον.

«ΜΑΡΙΑΝΘΗ» (σημ. αγγλική) έκ Κωνσταντίνης 8600 τ. τοιμέντων διά Κουβεΐτ 16 φίο, φόρτωσις Μάιον.

«ΑΤΤΙΚΗ» έκ Κωνσταντίνης 3700 κ.μ. ξυλείας διά Βηρυττόν και Τρίπολιν 23)—, ν δι' Αλεξανδρείαν 23)6, φόρτωσις 1'Ιουνίου.

'Εκ Αυστραλίας, 'Ινδιών και 'Απων Ανατολής

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (έτ. Γουλανδρή) έκ Μαυρικίου 9200 τόν. ζαχάρεως εις σάκκους δι' ιγγλίαν 65)—, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΜΑΡΙΑ» (πανομ.) άπο Μαρούσιούς 8200 τ. μεταλλευμάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 10, μέ 500 τ. φόρτωσιν εις τά 25 σαννας και 1000 τ. έλευθερον έκφορτωσιν, φόρτωσις 8—25 'Ιουνίου.

'Εκ παντούων άλλων άγορών

«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ» (όνδουριανόν) άπο Κέιπ Τάουν — Ντάρμπαν ρέιντζ 9000 τ. ιρωτώσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΜΑΡΙΑ» (πανομ.) άπο Τρίπολην 5—21 Αύγουστου.

«ΣΥΡΑ» (πανομ.) άπο Κούνινθλαντ 3000 τ. ζαχάρεως (τμήμα φορτίου) δι' Αγίαν 100)—, φόρτωσις 5—21 Αύγουστου.

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» (όνδουρον) άπο ένα δύο λιμένας Βορείου ή Νότιου Κούνιον 9000 ζαχάρεως διά δυτικής άκτης Ινδιών δολ. 10.80 ένα λιμένα, 11.05 φίο διά δύο μενάς, φόρτωσις 7—20 'Ιουνίου.

«ΑΤΤΑΛΙΚΤΙΚΟΥΙΒΗ» (πανομ.) άπο ένα δύο λιμένας Βορείου ή Νότιου Κούνιον 9500 τ. ζαχάρεως διά δυτικής άκτης Ινδιών δολ. 11 ένα λιμένα, έαν διά δύο μενάς 10.25 φίο, φόρτωσις 7—20 'Ιουνίου.

«ΕΝΠΟΡΙΟΣ» (πανομ.) άπο Μονπάσσα 9000 τ. άραβοσίτου εις σάκκους δι' γιγλίαν 66)3, ένα λιμένας βάσιν, φίον δι' Αμερίσαν — Αμερικών 63)9, κανέλλο 15 'Ιουνίου.

«ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ» άπο Κέιπ Τάουν — Ντάρμπαν ρέιντζ 9200 τ. άραβοσίτου εις ηκους δι' Αγγλίαν 62)6, ένα λιμένας βάσιν, φίον δι' Αμερίσαν — Αμερικών 62)—, φόρτωσις 10—20 'Ιουνίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (λιθερ.) άπο ένα δύο λιμένας Βορείου ή Νότιου Κούνιας 9000 τ. ζαχάρεως διά δύο Μαντράς δολ. 11, έαν διά Μαντράς και Καλκούταν δολ. 11.35, φίο, φόρτωσις 5—20 'Ιουνίου.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ» έκ Χαδάνας 9500 τόν. ζαχάρεως διά Μαντράς λλ. 11 φίο και στόσουντεν, διών διά Μαντράς και Καλκούταν δολ. 11.35, φόρτωσις 15 'Ιουνίου — 15 'Ιουλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (πανομ.) άπο δύο λιμένας Φιλαδελφίας 2000 στάρταρτς λειας δι' Αλεξανδρείαν 23)5 — τό στάνταρ, φόρτωσις 15—31 'Ιουνίου.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗ» (πανομ.) άπο Σάν Μάρκος Αίλαντ 9000 τ. μεταλλευμάτων διά ρημάδων 7.15 φίο, φόρτωσις 5—15 'Ιουνίου.

«ΑΝΔΡΕΑΣ» (πανομ.) άπο Μιτόνγκουντ 9000 τ. φορτίου δι' Αμερίσαν δολ. 4 φίο, φόρτωσις 25 'Ιουνίου—15 'Ιουλίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ» (λιθερ.) έκ Κούνιας 10.000 τ. ζαχάρεως διά Μαντράς δολ. 11, θέριον Μαντράς και Καλκούταν 11.35 φίο, φόρτωσις 15 'Ιουλίου—20 Αύγουστου.

Αἱ χρονοναλώσεις

«ΑΞΙΟΣ» 10.865 τόνων δ.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, τοχύτης 10 έως 10½ μιλλίων, μέ κατανάλωσιν 25 έως 26 τ. πετρελαίων), τάιμ-τάρτερ διά ταξίδιον ίπιστροφής εις Νότιον Αμερικής εις την Εύρωπη, δολ. 2.75, παράδοσις εις Βικτωρίαν (Βραζιλίας) Ιουνίου, έπανωπαράδοσις εις Αγγλίαν—Κόντινεντ ή Μεσόγειον.

«ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ» (λιθερ.) 10.865 τόνων δ.ω. (475.000 κ.π. διά δέματα, τοχύτης 10—10½ μιλλίων, μέ κατανάλωσιν 25—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τάρτερ διά ταξίδιον μεταξύ λιμένων της Από Ανατολής 14)6, παράδοσις εις Βόρ. Ειρηνικών 15—30 'Ιουνίου, έπανωπαράδοσις εις Νότιερν πρέιτζ.

«ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ» 10.865 τόνων δ.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, τοχύτης 10—10½ μιλλίων, μέ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίων), τάιμ-τάρτερ διά ταξίδιον μεταξύ λιμένων της Από Ανατολής 14)6, παράδοσις εις Ιαπωνίαν 1—10 'Ιουνίου, έπανωπαράδοσις εις λιμένας Ινδοκίνας.

«ΣΤΑΡ» (πανομ.) 10.750 τόνων δ.ω. (474.000 κ.π. διά δέματα, τοχύτης 10 μιλλίων, μέ κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τάρτερ διά ταξίδιον διά ταξίδιον μεταξύ λιμένων Βορ. Ειρηνικών 15—30 'Ιουνίου, παράδοσις εις Κούνιας 1000 πλ. δ. 2.50 και πλέον δολ. 12.000, παράδοσις εις Κούνιας όρχας Ιουνίου, έπανωπαράδοσις εις Μεσόγειον.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΤΙΝΙ» (λιθερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νότιερν πρέιτζ 52½% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 22 Μαΐου.

«ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά διο Γαλλίας 62½% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις τέλη Μαΐου — όρχας Ιουνίου.

«ΧΛΟΗ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 22.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά γαλλικούς λιμένες Μεσογείου 57½% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, όφων διά γαλλικούς λιμένες Ατλαντικού 60% έπι έλαττον, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚΑ» (λιθερ.) 15.500 τόνων δ.ω. (499.000 κ.π. διά συνεχῆ ταξίδια Δυτικού Ήμισφαιρίου (μεταφορά πετρελαιοειδῶν) 50% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, έναρξης όρχας Ιουνίου και λήξης τέλη Δεκεμβρίου τρέχοντος έτους.

«ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ» (πανομ.) άπο Νότιερν πρέιτζ 4.25, μέ ένα λιμένων φόρτωσιν και ένα έκφορτωσιν, φόρτωσις 25 Μαΐου.

«ΕΛΑΜΠΑ» (λιθερ.) έκ Κούνιας 9500 τόν. μελάσσης δι' άμερικανικού λιμένας Κόλπου (την πών νόν δεν άνοικονθη) άμερισαν.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΑΟΡΤΝ» (λιθερ.) έκ Περσικού Κόλπου 17.000 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 37 ½% έπι έλαττον της βάσεως του Μ.Ο.Τ., φόρτωσις Ιουνίου.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ» (λιθερ.) έκ Περσικού Κόλπου 18.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Γαλλίας 60% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις ιάρχας Ιουνίου.

«ΤΑΡΝΙ» (λιθερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 17.500 τ. πετρελαιοειδῶν διά Καναδών 50% έπι έλαττον της βάσεως του Άλαντον της βάσεως του Μ.Ο.Τ., φόρτωσις Μάιον.

«ΖΙΝΙ» (λιθερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νότιερν πρέιτζ 50% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ» (πανομ.) έκ Τσάρλεστων 4.500 τ. πετρελαιοειδῶν διά Στόγκουσον και Ορίτοκονθη δόλ. 11.50, φόρτωσις ιάρχας Ιουνίου.

«ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» III. έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.500 τ. πετρελαιοειδῶν δι' άμερικανικού λιμένας Αλαντον (θερείας του Χάττερας) 52½% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου (δύο συνεχῆ ταξίδια), έναρξης Ιουνίου.

«ΠΟΡΟ ΠΡΕΝΣ» (λιθερ. δεξαμ.) : 'Από Κέιπ Τάουν διά Περσικὸν Κόλπον ιεόπλευσιν εις Ντώμπαν πρός συμπλήρωσιν έπιτοκευόντων του, αύτινες είκονες έκτελεσθη μειονεκτικώς.

«ΟΝΤΡΥ»: Κατέλευσεν εις Ναγκόγια, έμφορτον μὲ κριθήν, καὶ μὲ ζημίας τάς οπίσας ύπεστη κατά τὸν πλούν του έκ τρικυμίας. (Μαΐου 19)

ΥΙΟΙ ΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ

Τὸ 'Αρχαιότερον καὶ Τελεότερον τῶν ἐν Αλεξανδρείᾳ Μηχανουργείων, 'Ιδρυθεν τῷ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ : Τοῦ 'Αγγλικοῦ 'Υπουργείου Πολ. Μεταφορῶν.

Τοῦ 'Αγγλικοῦ Ναυαρχείου.

Τοῦ 'Ελληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ Μ. Α.

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

*Επισκευαὶ πλοίων πάσης φύσεως καὶ εἰσαγωγὴ αὐτῶν εἰς Δεξικεμένην. Εκτέλεσται πάσης έργασίας διόφορώστης την Μηχανουργίαν καὶ τὴν Λεβητοποιίαν. — Οδευοντοκόλλησεις καὶ Ηλικτροσυγκολλήσεις. — Χυτήριον Ορειχάλκου καὶ Χυτοσιδήρου.

*Εργοστάσιον καὶ Γραφεῖα: 68-70. Οδὸς ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Τηλέφωνον. R 591 Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις: «FRANGSON» ALEXANDRIA

PORT OF LIVERPOOL
REA LIMITED
STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS
Contractors to Leading Lines &
Tramp Owners

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	έφθ. Πειραιά 23 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	άργει Πειραιά από 30 Απρ. 1952
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Ούμη Σατή 19 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υἱοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άργει Πέραμα από 24 Μαρτ. 1953
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X'' πατέρες	43	7239	άνεχ. Σημάττλ 20 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοτσαύτης	20	844	έφθ. Πειραιά 16 Μαΐου
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. 'Αναστασάτος	18	2858	άργει 'Αμπελάκι από 11 Μαρτίου
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	έφθ. Κόμπη 26 Μαΐου
ΑΘΗΝΑΙ	Εύγ. Εύγενίδης	53	3575	έφθ. 'Αλγερίου 22 Μαΐου
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Πετσόπουλος κλπ.	22	988	εἰς μεταγοράς ἐν 'Ελλάδι
ΑΚΤΗ	«'Αδ. Λιθανού» A.E.	44	7176	άνεχ. Σαδόναν 26 Μαΐου διά Κορέαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατάρια Ανδρεάδης	44	7257	διῆλθε Τρίνινταν 18 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7234	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 20 Μαΐου
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιθανού» A.E.	43	7229	έφθ. Μακάσσαρ 23 Μαΐου
ΑΛΙΚΗ Π.	'Απ. Πεζάς	44	7212	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΑΜΕΡΙΚΗ	A. Λουζής	43	7176	έφθ. Κοσσείρ 15 Μαΐου (δ') 'Ιαπωνίαν)
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμόδ. & Πατέρες	42	7177	εἰς Μορμουγάκο από 20 Απριλίου
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	έφθ. Λούδηνον 25 Μαΐου
ΑΝΝΑ	N. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	άργει Πειραιά από 11 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	Nik. I. Γουλανδρής	21	4358	"Ιδε : «ΑΝΝΑ», σημαί Λιθερίας
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κονδύλη	42	7191	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Μαΐου
ΑΞΙΟΣ	«Λιθανός» A.E.	43	7176	έφθ. Σάντος 25 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμόδ. & Πατέρες	43	7176	έφθ. Σέπταν 24 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ. ΚΙΡΤΑΤΑΣ	Κιρτάτας	29	6022	εἰς 'Αμβούργον, ύπτο παραλαβήν
ΑΡΓΩ	«Ελληνικόν Δημόσιον	18	5532	άργει Πειραιά από 3 Μαρτίου
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιθανός» A. E.	41	7460	άνεχ. Λός 'Αντζελες 19 Μαΐου διά Σάντος
ΑΡΤΕΜΙΣ	«Τρόπις»	44	7240	άνεχ. Πλύμουν 24 Μαΐου διά Δυτικάς Ινδίας
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	52	13415	διῆλθε Τρίνινταν 18 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Μόζι 13 Μαΐου διά Μαϊζούρου
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιθανός	43	7227	άνεχ. Σαΐν Τόμας 26 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΤΤΙΚΗ	N. Μαυράκης καὶ Σιά	43	2400	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 23 Μαΐου
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Τεργέστην 14 Μαΐου
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A.E.	44	1923	διῆλθε Θέουταν 24 Μαΐου δι' 'Αιμούργον
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	22	3846	άργει Σύρου από 26 Ιουνίου 1953
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» A. E.	45	1918	έφθ. Βρέμην 6 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	'Αδ. Γράτσιου	44	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 18 Μαΐου διά Πουσάν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	διῆλθε Νότερον 21 Μαΐου διά Μπουένος "Αὔρες
ΓΕΩΡΓΙ ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Βαγκούνερ 21 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	'Αδ. 'Ανδρεάδη	43	7233	έφθ. Χάμπτον ράδς 24 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20350	εἰς Τάιν, ύπτο συμπλήρωσιν
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάτος	18	1176	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	P. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Σαδόναν 2 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρέτταν
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάτος - Δαῦκας	23	1634	έφθ. 'Οδησσόν 15 Μαΐου
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	'Αδ. Συνοδινού	24	2740	έφθ. Κων(ι)πόλιν 14 Μαΐου
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υἱοί Δ. 'Ιγγλεση	18	5275	έφθ. Μποροντάτιλαντ 15 Μαΐου
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιένς	26	4862	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέριον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Αιγαίον» A.E.	44	7207	διῆλθε Παναμάν 13 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & B. Γανταλέων	43	7229	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.). 19 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΔΙΡΦΥΣ	'Αδ. Πατέντα	43	7232	άνεχ. Κιούρε 23 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	20	1603	άργει Πειραιά από 31 Δεκ. 1952
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιθανού	37	4839	έφθ. Σαγκούδα 20 Μαΐου
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7256	άνεχ. Νέα ν' Ορλέανην 21 Μαΐου διά Τζαμάτικαν, έφθ. 26.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	27	4163	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Μάντζεστερ
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκιων» A.E.	44	7253	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	'Αδ. Κουλουκούντη	38	5548	διῆλθε Ντακάρ 20 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	έφθ. Μεραρχίου 15 Μαΐου
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριάνου — Πρίντεζη	21	1549	άνεχ. Μίδδλεσεμπρο 23 Μαΐου διά Μελλίλαν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	'Αδ. Μαζαράκη	22	3553	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Λίβερπουλ
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A.E.	16	2081	διῆλθε Θέουταν 22 Μαΐου διά Ρίτζεκαν
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	εἰς 'Αιμούρσαν ύπτο παραλαβήν
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» A. E.	39	6281	άνεχ. Κων(ι)πόλιν 23 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμανοπ.	44	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» A.E.	43	7254	έφθ. Αλεξανδρέτταν 19 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A.E.	43	7176	άνεχ. Πόρτ Σατή 25 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A.E.	43	7203	έφθ. 'Οδησσόν 25 Μαΐου
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	A. Πρίντεζης	19	1492	διῆλθε Νότερον 25 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	«Επίδαιμος» A.E.	43	7253	έφθ. Πόρτ Σατή 25 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Νευρεπ. — Σταθάτος	44	7198	διῆλθε Τρίνινταν 14 Μαΐου διά Λορέντζο Μάρκες
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	Καδιοι Σιγάλα	21	2369	έφθ. Βασσάρων 22 Μαΐου
ΕΥΑΝΘΙΑ	«Ωκεανοπόρος» A.E.	43	7194	έφθ. Μορμουγάκο 6 Μαΐου
ΕΥΘΑΛΙΑ	Υἱοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 20 Μαΐου
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	'Αδ. Γουλανδρή	18	3553	άργει 'Αμπελάκι από 23 Σεπτ. 1952
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	P. Μαρκεσίνης	43	7250	έφθ. Σαδόναν 24 Μαΐου
ΗΡΩΝ II.	'Αδ. Κουλουκούντη	38	5548	έφθ. Μπέλφαστ 23 Μαΐου
ΟΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	Δημ. N. Κουφάς	44	1923	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 22 Μαΐου διά Χαδάνναν, έφθ. 25
ΟΕΜΩΝΗ	έτ. «Ιόνιον»	44	7257	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 22 Μαΐου
ΟΕΩΔΩΡΑ (τάνκερ)	έτ. «Κάσος» A.E.	44	7198	άνεχ. Οζάκαν 16 Μαΐου διά Βρεταν. Κολομβίαν
ΟΕΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	Έλευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	άργει Πειραιά από 6 Μαΐου
ΟΕΤΙΣ	«Θεοφανώ» A.E.	37	4815	διῆλθε Μοντεβίδεο 13 Μαΐου διά Βορδώ
ΟΕΤΙΣ	έτ. «Νηρέυς» A. E.	30	4123	άργει Επιστρέπταν από 20 Ιουλίου 1950
ΙΑΚΩΒΟΣ	Μακρή — Φωάρη	19	845	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΙΓΟΡ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	έφθ. Πόρτ Σατή από 20 Μαΐου 1950
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ	'Απ. Πεζάς	43	7207	έφθ. Χαϊφόγκ 16 Μαΐου
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	N. Παπαδάτος	22	902	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	'Αδ. Γουλανδρή	44	7176	διῆλθε Παναμάν 20 Μαΐου διά Μπέιραν
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ'	44	10441	εἰς Πειραιά από 3 Μαΐου
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	έφθ. Μερσίναν 26 Μαΐου
K. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Εύγενία I. Χανδρή	42	7035	έφθ. Σεμαίσινας 21 Μαΐου καὶ Κόβιτσαν Μπαίν 26
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	I. & 'Αδ. K. X'' πατέρες	43	7255	άνεχ. Σημάττλ 20 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ	Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	έφθ. Σαΐν Λούι (Ροδανού) 22 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	έτ. Χανδρή	24	3226	άργει Πειραιά από 17 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Στ. Νιάρχος	45	7240	διῆλθε Παναμάν 18 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΚΑΣΟΣ	'Αδ. Κουλουκούντη	43	7229	έφθ. Λόδις 'Αντζελες 24 Μαΐου
ΚΑΣΤΩΡ	«Κάσος» A.E.	39	5215	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 22 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
	'Αδ. Γράτσου	45	7260	έφθ. Μπατάν Ρούζ 18 Μαΐου

ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	έφθ. Καρθαγένην 22 Μαΐου
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανείάδης	44	7224	έφθ. Μπρόσιμποτελλ 23 Μαΐου
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7253	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Μαΐου διά Ριτζέκαν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Επιφανείάδης	43	7198	έφθ. Μαντράς 18 Μαΐου
ΚΟΡΑΛΙΑ II.	'Ιω. Δομεστίνης	18	489	είς μεταφοράς εν 'Ελλάδι
ΚΡΙΟΣ	Μ. Έρειρίκος	45	3805	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διά Βενεδουέλαν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας & Υιοί	27	4950	διήλθε Λάξ Πάλμας 23 Μαΐου διά Καλαί
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματ	11	7537	άνεχ. Μελβούρην 25 Μαΐου διά Πειραιά
ΚΥΜΑ	«Αδ. Λιβανών» Α.Ε.	43	7244	έφθ. Γιοκούσουκαν 24 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	'Αδ. Κ. Πατέρα	43	7223	διήλθε Κρήτην 24 Μαΐου δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ήλιόπουλος	05	2527	άνεχ. Ιτέαν 22 Μαΐου διά Λουδίνον
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδιακος	45	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 25 Μαΐου διά Βαγκούμερ
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	'Αδ. Λώς	43	7176	άνεχ. Χαϊφόγιαν 16 Μαΐου διά Σατίγκον
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αλεξάτος - Δούκας	25	965	έφθ. Κωνστάντζαν 22 Μαΐου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θέοδ. Τεργιάζος	43	7176	διήλθε Παναμάν 22 Μαΐου έκ Χιλής
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	διήλθε Ντόρερ 26 Μαΐου έκ Κιέλου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλιών» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Νουέβιτας 21 Μαΐου
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύγγ. & Μ. Νομικός	43	7229	άνεχ. Χάμπητον ρόδις 15 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανών» Α.Ε.	45	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου
ΜΑΙΩΤΙΣ	'Αδ. Συνοδινού	19	3911	άνεχ. Κόπερβικ 20 Μαΐου διά Βορδώ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Μαΐου διά Πουέρτο Όρνταζ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	άργει Πειραιάς άπό 12 Ίανουαριού
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	Έτ. Χανδρής	21	6784	άνεχ. Τρίνινταντ 20 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος	11	1881	έφθ. Πειραιά 13 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	'Αδ. Λώς	43	7244	διήλθε Θέουταν 20 Μαΐου διά Νέαν Ύόρκην
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 25 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	διήλθεν Αγιον Βικέντιον 21 Μαΐου διά Δανίαν
ΜΑΡΙΑΜ	«Είρηνικός» Α.Ε.	44	7258	έφθ. Νέαν Ύόρκην 26 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Έμμ. Βιντιάδης	22	4949	διήλθε Μοντεβίδεο 14 Μαΐου διά Βέλγιον
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	11577	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	έφθ. Χάιφαν 21 Μαΐου
ΜΑΡΩ	K. Ατυχίδης	17	5585	άργει Μασσαλίαν άπό 21 Δεκ. 1952
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Αδ. Κουλουκούντη	38	5548	έφθ. Χακαδάτην 21 Μαΐου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Έτ. «Ηλίος»	44	7254	διήλθε Τούνινταν 19 Μαΐου διά Μόρρισβιλλ
ΜΕΝΤΩΡ	«Εκτών. Κ. Δρακούλης	41	7157	διήλθε Ρεσίφ 20 Μαΐου δι' Εύρωπην
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	άργει Μπαρρόδου άπό 10 Ίανουαριού
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	Έτ. Χανδρή	24	1435	άργει Πειραιάς άπό 10 Ίανουαριού
ΜΙΧΑΗΛΗ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7260	άνεχ. Καρντενάς 11 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Ευσταθίου	44	7176	διήλθεν Άλλεγριον 21 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΜΠΟΤΖΟΣ	Δ. Νίτσος	20	1114	άργει Πειραιά 31 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	'Ιω. Καρράς	44	7247	όνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 16 Μαΐου δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	Αδ. Σουλανδρή	22	16991	έφθ. Παλέρμου 26 Μαΐου (πρός δεξαμενισμόν)
ΝΕΔΩΝ	Έτ. «Εύγενία»	43	7230	άνεχ. Βαγκούμερ 20 Μαΐου διά Αντζελες, έφθ. 25
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7231	άνεχ. Βρέμην 14 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 19 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΣ	K. Πατέρας & Σία	43	7176	έφθ. Μορμούγκα 3 Μαΐου
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Αδ. Σιτινά	43	7254	διήλθεν Αγ. Βικέντιον 17 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΝΙΚ. ΚΑΙ·ΡΗΣ	Ε. Κουλουκ. — I. Κατίρης	43	7254	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 Μαΐου διά Σητάτη
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	Έτ. «Μιχαλινός» Α. Ε.	42	7167	έφθ. Φιλαδέλφειαν 12 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	Έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	άνεχ. Λός Αντζελες 10 Μαΐου διά Φορμόζαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	Έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	άργει Σιένταμ άπό 2 Μαΐου 1952
ΟΓΛΑ	Έμπορ. — Εφοπλιστική	44	7176	άνεχ. Μόμπιλ 26 Μαΐου διά Μόρρισβιλλ
ΟΝΤΡΥ	K. Γράτσος	45	7176	άνεχ. Ναγκόγια 23 Μαΐου διά Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7235	άνεχ. Μόλι 9 Μαΐου διά Βαγκούμερ
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούς	17	3704	είς Έλευσίνα 20 Μαΐου
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	άργει Έλευσίνα άπό 4 Σεπτ. 1952
ΠΑΝΑΓΙΑ	'Αλεξάτος - Λούκας	21	1001	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 24 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραδίας	43	7258	άνεχ. Οζάκαν 10 Μαΐου δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	'Ιω. Π. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Λοιδίνον 21 Μαΐου διά Χάμπητον ρόδις
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7256	διήλθεν Αγ. Βικέντιον 14 Μαΐου διά Σάντος
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	K. Π. Λαιμός	20	5194	διήλθε Κρήτην 24 Μαΐου διά Πόρτ Σαΐδ
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Αμδέρσαν 22 Μαΐου διά Πειραιά
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7253	άνεχ. Βαγκούμερ 21 Μαΐου διά Σεμαίνους, έφθ. 25
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	'Ιω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3822	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 12 Μαΐου
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	M. Νομικός	43	10448	άνεχ. Λός Αντζελες 10 Μαΐου διά Φορμόζαν
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	Υιοί Π. Γουλανδρή	44	10448	άνεχ. Μόπιλ 26 Μαΐου διά Μόρρισβιλ
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	'Αδ. Γουλανδρή	23	4693	άνεχ. Πένιον 22 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άργει Έλευσίνα άπό 5 Αύγ. 1952
ΠΗΝΕΙΟΣ	Έτ. Αθηνάς	44	7207	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 18 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	διήλθε Παναμάν 1 Μαΐου διά Μάλταν
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερύκος	96	1594	άνεχ. Μπρελάκι 31 Μαΐου
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Σ. Σταυρίδης κλπ.	43	952	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σία	16	1765	έφθ. Κωνστάντζαν 11 Μαΐου
ΡΙΤΑ	Yioi Σιγάλα	25	1412	διήλθε Κων)πόλιν 10 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	Έτ. «Γαλοξίας»	45	7253	διήλθεν Αγιον Βικέντιον 25 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΡΟΔΟΠΗ	«Έλληνική» Α. Ε.	47	2754	άνεχ. Λοιδίνον 26 Μαΐου διά Θεσσαλονίκην
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	Έτ. «Τρανσπότρολ»	18	5563	είς Πειραιά 31 Μαΐου, έπισκεψή
ΣΑΜΟΣ	Yioi Δ. Ιγγλέση	43	7177	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	γιών Σιγάλα	43	7174	άνεχ. Αμδέρσαν 14 Μαΐου διά Κολόμπιο
ΣΟΥΣΑΝΝΑ II.	N. Παπαδάτος	08	811	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
ΣΤΑΥΡΟΣ	Έτ. «Κάσσος»	44	7224	διήλθε Λός Αντζελες 24 Μαΐου διά Σάντος
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	είς θέσιν 36 Β. και 56 Δ., Μαΐου 18 Σιά Χάιφαν
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	'Αδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεχ. Κόρκ 14 Μαΐου διά Χάμπητον ρόδις
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7231	έφθ. Γκάρστον 22 Μαΐου
ΓΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία I. Χανδρή	43	10448	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	'Εκτών Δρακούλης	11	3658	έφθ. Μόπιλ 23 Μαΐου
ΤΗΝΟΣ	I. Πετσόπουλος	11	1459	έφθ. Κων)πόλιν 18 Μαΐου
ΤΡΙΤΩΝ	'Αδ. Γράτσοι	44	7250	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 6 Μαΐου διά Μαντράς
ΥΔΡΑΙΟΣ II.	'Αθαν. Κουλούρας	30	4557	διήλθεν Αδεν 25 Μαΐου διά Ραγγούν
ΦΛΩΡΑ ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ	Λουκάν. Νομικός	21	1783	διήλθε Φλώριγκ 13 Μαΐου διά Ντουμπρόβνικ
ΦΛΩΡΙΝΑ	K. Παπαγεωργίους κλπ.	20	985	άργει Πειραιά άπό 18 Ιουλίου 1952
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταψιλοπάτης	27	757	είς Κύπρον 24 Μαΐου
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	έφθ. Βαγκούμερ 23 Μαΐου
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	44	7256	είς θέσιν 5 Β. και 84 Α., Μαΐου 24 διά Τόκιο
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	X. Χατζηπατέρας	44	7176	έφθ. Μπούκαζ (Κύπρου) 23 Μαΐου
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	45	7256	διήλθε Τρίνινταν 27 Μαΐου διά Σάντος

ΧΙΟΣ
ΨΑΡΑ
ΩΡΕΟΙ

«Λιθανδράς» Α.Ε. 39
«Αναστασίου Φασαλίδης 45
Γεώργ. 'Ευέρπης 39

5643
7255
4967

διήλθε Τρίνινταντ 14 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέρπον
έφθ. Γκάλεστον 22 Μαΐου
άργει Ρόττερνταμ από 2, Ιουλ. 1953. ΕΠΩΛΗΘΗ.

Τὰ ύπο ξένας σημαίας φορτηγά μας

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Άβανς»	21	3271	άνεχ. Λουδίνιον 26 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Νητέλ Μάρ»	44	7158	άνεχ. Νάρδικ 13 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3976	άργει 'Άμπελάκι από 20 'Ιανουαρίου
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μιτλάγκος»	54	6590	εἰς Σάντερλαντ υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Βέρντε»	17	1288	έφθ. Ούξπλλας 17 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αιτζίαν Μάρ»	10	1471	άργει Πέραμα 31 Μαΐου
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εστεράντζα»	43	7265	έφθ. Τοκοπίλλαν 21 Μαΐου
ΑΕΛΛΩ	έτ. «Ράιτσες»	44	7292	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 23 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικας	43	7223	έφθ. 'Οζάκαν 24 Μαΐου
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτσα»	43	7239	έφθ. Νέαν Σκωτίαν 22 Μαΐου
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπλικας	53	13752	διήλθε Σιγκαπούρην ρόδης 16 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Αλζουέρο»	44	7176	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορέγον") 15 Μαΐου διά Κορέαν
ΑΘΕΝΣ	έτ. «Τουλά»	25	4954	έφθ. Μπαρρόδου 18 Μαΐου
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18800	εἰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, υπό συμπλήρωσιν
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλες»	29	5218	άργει Πειραιάς από 3 Μαρτ., ἐπισκευή
ΑΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Αίας»	22	1057	διήλθεν "Άδεν 19 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Βιδαλετ»	20	7016	διήλθε Νίτον 24 Μαΐου διά Σπετζιαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ	έτ. «Νητέλ 'Ετζέο»	44	7286	εἰς Μορμουγκάσ από 26 'Απριλίου
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλω»	44	1935	έφθ. Βαλτιμόρην 23 Μαΐου
ΑΙΤΝΑ (λιβερ. δεξαμ.)	έτ. «Αλόνσο»	43	7218	άνεχ. Λονδίνον 18 Μαΐου διά Νέαν 'Υρκην
ΑΚΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέριος»	44	7158	διήλθε Λός "Αντζελες 23 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέρπον
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133	έφθ. Μπάραιαν Μπλάγκαν 2 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζεδόλια»	18	5599	άργει Φαλμούθ από 16 'Απρ. 1953
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)	έτ. «Μονρόδιος»	53	7409	άνεχ. Τζαμάκιαν 24 Μαΐου διά Κρίστομπαλ, ἐφθ. 26
ΑΛΙΚΗ Π. (δινδ.)	έτ. «Τρανσόδιες»	44	7212	'Ιδε : «ΑΛΙΚΗ Π.», σημαία ἐλληνική,
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Αλκιμίος»	43	7176	διήλθε Παναμάν 18 Μαΐου διά Μόρρισιβιλ
ΑΛΚΥΩΝ (λιβερ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7163	διήλθε Νίτον 24 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΑΛΛΑΥ (λιβ.)	έτ. «Γκρήνιδιλλα»	12	3962	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Μαΐου
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εστραμάρρα»	44	7195	διήλθε Παναμάν 14 Μαΐου διά Βομβάνη
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	άνεχ. Μπανιάς 24 Μαΐου διά Λιβέρνο
ΑΜΑΡΥΑΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	διήλθε Μοντεβίδεο 25 Μαΐου δι' "Αγ. Βικέντιον
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7144	διήλθε Χολτενάου 21 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσκο»	44	7207	έφθ. Περούβιαν 17 Μαΐου
ΑΝΑΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	έφθ. Καλκούταν 26 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ Α-Ι-ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ανδρος»	53	17800	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 18 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	έφθ. "Αγιον Φραγκίσκον 24 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	54	17800	εἰς Καναδάν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	διήλθε Σουεζ 20 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΝΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Ούέστ Αφρίκα»	54	6150	έφθ. Σάντερλαντ 23 Μαΐου, πρὸς συμπλήρωσιν
ΑΝΝΙΤΣΑ	Λιβεριανὴ ἑταῖρια	21	4358	άργει Πειραιᾶ από 20 'Ιαν., ἐπισκευή
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Τράπη Τσάρτεριγκ	45	7149	άνεχ. Σητάττλ 15 Μαΐου διά Ναγκόγια
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	άνεχ. Λός "Αντζελες 9 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Αγνίτσα»	44	7070	άνεχ. Σητάττλ 14 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869	άργει Χόλι Λόχι από 16 Μαΐου
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Διεθνής»	14	4164	εἰς μεταφοράς Ράς Σουντρ—Σουεζ
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Μίνωα»	08	1763	άνεχ. Καλκούταν 25 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΑΝΤΟΝΥ	έτ. «Νητέλ Νόρτε»	43	7176	άνεχ. Τσάρλεστον 8 Μαΐου διά Πουέρτο Μπάρριους
ΑΟΥΡΟΡΑ (δινδουρ.)	έτ. «Αντάρες»	44	7126	διήλθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Χαϊφόγκ
ΑΠΟΙΚΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ηγκλα»	44	7176	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 13 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Αίλα Βέρντε»	44	7331	έφθ. Γκρήγορκ 20 Μαΐου
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Αλδίωνα	28	5061	έφθ. Νεκοτέσα 7 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΑΛΕΕ (Κοστ.)	έτ. «Απόστολος»	20	3330	έφθ. 'Ορντού 18 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	19	2609	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 19 Μαΐου ἐκ Τζέδδας
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δνδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	διήλθε Παναμάν 21 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άργει Αμέρεσαν από 20 Δύ. 1953
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	έφθ. Κέιτ Τάουν 23 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Μαριτάιμη»	40	10224	άργει "Αμστερταμ από 19 Σεπτ. 1953
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Νητέλ 'Εστε»	19	5672	διήλθε Σουάρ 15 Μαΐου διά Μπάχιαν Μπλάγκαν
ΑΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Ιστμένιας»	21	10388	εἰς Μπάχρειν 4 Μαΐου
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αρρης»	22	1498	έφθ. Γαλάτησ 17 Μαΐου
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Φερπλαΐη»	53	18288	έφθ. 'Αμβούργον 16 Μαΐου
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Πάν-Ορε»	43	7246	έφθ. Κοπεγχάγη 24 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Μαρπούεντε»	43	7176	έφθ. Κόμπε 26 Μαΐου (διά Τεξάντα "Αϊλαντ")
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	διήλθε Βερμούδας 25 Μαΐου διά Μαρακάϊμπο
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 15 Μαΐου διά Τακοράντι
ΑΡΧΟΝ ΜΙΧΑΗΛΑ	έτ. «Πενέτο»	44	7161	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Σάν Μιγκούελ»	28	4809	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 17 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΑΣΠΙΡΕ-Ι·ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Νόρβεστ»	30	9031	έφθ. 'Οζάκαν 1 Μαΐου
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Ντιάμοντα»	44	7210	άνεχ. Λισανδρώνα 21 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Σωστιάγκο	25	4853	άνεχ. Χούλι 20 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Αττίκος»	27	5214	έφθ. Καλκούταν 26 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Ατλάντικα»	54	12000	διήλθε πλησιόν τοῦ "Οσλο 9 Μαΐου (δοκιμαὶ)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑ·Ρ	έτ. «Ατλάντικ»	54	12000	εἰς Βρέμην, υπό συμπλήρωσιν,
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟ (δεξ. λιδερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Τάιν 23 Μαΐου διά Κούδαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιδερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διήλθε Σουεζ 14 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διήλθε Σουεζ 23 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	έφθ. Ηστ Λόντον 13 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιδ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	13200	άνεχ. Βρέμην 11 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδης
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	διήλθε Σουεζ 21 Μαΐου διά Βομβάνη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	εἰς Γαλλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	διήλθε Πουντα 25 Μαΐου διά Βαλπαραΐσον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	διήλθε Σουεζ 25 Μαΐου διά Περσικὸν όλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8679	άργει Πέραμα από 20 Δύ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρη 25 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	άνεχ. Ούμη Σαΐδ 23 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 19 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρη 24 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδης 26
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Πουέρτο Πάντρε 15 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρπίτισφ	45	7160	άνεχ. Σητάτλ 18 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Μαΐου διά Σαϊγκόν
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέρο»	42	7236	άνεχ. Κόρπους Κρίστι 18 Μαΐου διά Παραμαρίπο

ΑΦΡΙΚΑΝΑ		έτ. «Άρκτούρους»	27	5006	εις θέσιν 50 Β. και 0.27 Δ. Μαΐου 20 διά Στέπτιν
ΑΦΡΟΣ		έτ. «Βαλιόζο»	44	7198	έφθ. Κόρπους Κρίστη 24 Μαΐου και Μόμπιλ 26
ΒΑΝΤΕΡΕΡ		έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνα»	44	7176	άνεχ. Λός "Αντζελές 14 Μαΐου διά Περουβίαν
ΒΑΡΚΑ (Λιβερ.)		έτ. «Βιπτόρερ»	43	7180	διήλθε Τρίνινταντ 20 Μαΐου διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άνεχ. Χιροχάτα 14 Μαΐου διά Σητστάλ
ΒΕΛΛΑ		έτ. «Καστελλάνος»	45	7290	έφθ. Μάντσεστερ 19 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΒΕΝΕΡΕ-ΙΤΟΡ (Λιβερ.)		έτ. «Γκράντε»	20	2770	έφθ. Τουτικόριν 23 Μαΐου
ΒΕΝΟΥΣ (δύνουρ.)		έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	διήλθε Σιγκαπούρην 24 Μαΐου διά Μορμουγκάρο
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)		έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	άνεχ. Αινδούργον 22 Μαΐου διά Κουβέιτ
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (Λιβερ.)		έτ. «Μαρσούταμάντε»	52	11362	άνεχ. Ντάρμπιταν 23 Μαΐου διά Μπάχρειν
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ινούσολαρ»	44	7159	άνεχ. Οζάκαν 9 Μαΐου διά Βαγκούνερ.
ΒΟΡΙ		έτ. «Ριό Γκουάμπτο»	40	8122	άνεχ. Χαδάνναν 17 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΓΑΥ-Υ-ΕΤΗ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ρίος»	42	7076	έφθ. Χάιδραν 23 Μαΐου
ΓΑΥΡΙΟΝ		έτ. «Τήθατρ»	43	7304	άνεχ. Χαδάνναν 22 Μαΐου διά Πόρτ "Εβεργκλαντ, έφθ. 23
ΓΕΡΟΝΤΑΣ		έτ. «Κορούνα»	43	7156	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 23 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)		έτ. «Γέροντας»	43	7271	διήλθε Ντακάρ 18 Μαΐου διά Περουβίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Λιβερ.)		έτ. «Ματζεδόλια»	27	5586	άργει Πειραιάς από 2 Απριλίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		έτ. «Μονρόδια»	51	5739	άνεχ. Λονδίνον 24 Μαΐου διά Χαδάνναν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)		έτ. «Μεριντίαν»	19	5405	έφθ. Κοπεγχάγη, 20 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Ατλάντικ "Οίλ»	54	18790	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Γαλλίαν
ΓΙΟΥΜΠΙΛΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ριό Πάρντο»	43	7166	έφθ. Χούλι 22 Μαΐου
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ		έτ. «Βαντόμα»	31	9889	έφθ. Οζάκαν 22 Μαΐου
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.)		έτ. «Γιουρόπτας»	43	7207	διήλθε Πούλα Μπούκουμ 25 Μαΐου διά Σαΐγκον
ΓΚΕΡΒΑ Ι-Σ (δεξ.)		έτ. «Μιτάχια Σαλίνας»	42	7303	άνεχ. Μουρόραν 20 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ		έτ. «Οθέρου Τάνκερ»	43	10448	άνεχ. Κόρυτων 26 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)		έτ. «Πιάλμαρ»	43	7263	εις θέσιν 6.4 Ν. και 20 Δ., Μαΐου 19 διά Κείπ Τάουν
ΓΚΟΛΦΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δεξ.)		έτ. «Μίντ 'Ατλάντικ»	43	7248	διήλθε Τρίνινταν 16 Μαΐου διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΓΟΥ-Ι-ΝΤ		έτ. «Φιλαρέζες»	27	6023	έφθ. Πειραιά 30 Μαΐου, έναυλωθη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άνεχ. Χάρτλεπουλ 20 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ.δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	52	20321	έφθ. Πόρτ ντε Μπούν 25 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)		έτ. «Διεθνής»	54	27875	εις 'Ηνωμένας Πολιτείας, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙ-Σ (λ. δ.)		έτ. «Διεθνής»	53	20600	διήλθεν "Άδεν 23 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπουν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ (δ. λ.)		έτ. «Διεθνής»	54	20400	εις Κίελον, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ. λιβ.)		έτ. «Διεθνής»	52	20536	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 25 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιβ.)		έτ. «Διεθνής»	52	20125	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπουν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιβ.)		έτ. «Διεθνής»	49	17738	έφθ. Μπρευρέχθεν 18 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Διεθνής»	49	10892	άνεχ. Βοστώνη 20 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)		έτ. «Εισιρόπτας»	44	7192	διήλθε Παναμάν 25 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέιρου
ΔΙΩΝΗ		έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	εις μεταφοράς Νεαπόλεως—Πειραιώς (πετρέλαια)
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ		έτ. «Πάλε»	20	6157	εις Τσιτιταβέκιαν 20 Μαΐου
ΔΩΡΙΣ		έτ. «Λεόγλυκα»	19	812	άργει Μαϊάσι 23 Δεκ. 1953
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβ.)		άδ. Καμπάνη	54	6750	εις Μπίρκεχιντ, ύπο συμπλήρωσιν
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ. Κοστ.)		έλληνικά συμφέροντα	43	7131	έφθ. Μαντζανίλλο (Μεξ.), 13 Μαΐου
ΕΙΛΕΚΤΡΙΚ		έτ. «Πιούντα 'Αρένας»	29	6941	άνεχ. Νέρπητα 11 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΕΙΛΕΝΗ		έτ. «Νολίντο»	43	6401	έφθ. Φάλιμουθ 5 Μαΐου, έπισκεψή
ΞΑΛΕΟΥΣΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Πιουέρτο Ρίκο»	24	4991	διήλθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ		έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	εις 'Αμβέρσαν, ΕΠΩΛΗΘΗ εις Σουηδούς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ		έτ. «Λίμπερελ»	18	629	έφθ. Πιεραιά 30 Μαΐου
ΕΛΛΗΜΠΡΑ, δεξαμ.		έτ. «Εμμ. Γιανουσούλατος»	28	6522	άργει Χόγκι Κόγκι από 12 Νοεμ. 1953
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΡΙΝΣ		έτ. «Άταλαγια»	10	1484	ΕΠΩΛΗΘΗ, πρός διάλυσιν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΧΡΥΣΟΥΛΑ		έτ. «Μορέλος»	43	7284	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Μαΐου
ΕΛΛΗΡΑ (λιβερ., δεξαμ.)		έτ. «Τρανσαπασίφικα»	43	7207	άνεχ. Σιμίζου 25 Μαΐου διά Γιοκαΐσι, έφθ. 26
ΕΜΑΝΣΙΠΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.)		έτ. «Σέντσουρυ»	44	7201	"Ιδε: «ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ», ώς μετωνυμάσθη
ΕΜΠΑΙ-Ρ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιβ.)		έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	42	7058	άνεχ. Ρότερντεν 20 Μαΐου διά Μπρετόν
ΕΜΠΟΡΙΟΣ		έτ. «Ενσενάντη»	44	7207	εις Μπάχινον Μπλάγκον από 15 'Απρ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ		έτ. «Λαστιφέρους»	43	7264	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 Μαΐου
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)		έτ. «Πομαρόδια»	43	7176	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 16 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ		έτ. «Λόγγος»	41	7122	διήλθε Παναμάν 26 Μαΐου έκ Περουβίας
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)		έτ. «Ντέλ Μάρφιλ»	44	7240	έφθ. Άμβοργον 21 Μαΐου
ΕΝΤΟΥΚΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβερ.)		έτ. «Διεθνής»	43	7225	έφθ. Λουλέα 20 Μαΐου
ΕΡΑΤΩ		έτ. «Σουντατλάντικα»	22	7766	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 16 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)		έτ. «Μονρόδια»	52	7404	έφθ. Μορμουγκάο 22 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβερ.)		έτ. «Ειρήνη»	19	2624	άργει Βοστώνη από 13 Σεπτ. 1952
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ "Οίλ»	54	18675	εις Σπαρρόδου Πόιντ, ύπο συμπλήρωσιν
ΕΥΘΑΛΛΑΣ ΣΟΣ		έτ. «Κόρλφο Τζεάντον»	44	7210	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέιρου
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβερ.)		έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	άνεχ. Περσικόν Κόλπουν 19 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ. «Σάν Νικόλαος»	43	7176	έφθ. Σαΐγκον 10 Μαΐου (είτα Χαϊφόγκ)
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ. «Αντώνιο»	45	7176	έφθ. Πόρτ Λίγκον 11 Μαΐου
ΕΦΦΗ (λιβερ.)		έτ. «Μαλάγια»	43	7194	έφθ. Βαλτιμόρην 20 Μαΐου
ΖΑΝ		έτ. «Ορινόκο»	44	7165	διήλθε Τρίνινταν 24 Μαΐου διά Τέξας
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)		έτ. «Ιγκουάνα»	20	5627	έφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
ZINI (λιβ. δεξ.)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	διήλθε Γιβραλτάρ 16 Μαΐου διά Μάρκους Χούκ
ZOZIAN (Κοσταρ.)		έτ. Ατυχίδης	20	7638	έφθ. Άμβερσαν 15 Μαΐου
ΗΓΚΑ		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. Τοκοπίλλα 17 Μαΐου διά Κρίστομπαλ
ΗΡΩΝ (Χονδ.)		έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7161	διήλθε Τρίνινταν 23 Μαΐου διά Σάντος
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)		έτ. «Θαλασσοπόρος»	43	7252	άνεχ. Γκάλθεστων 15 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΘΕΚΛΑ		έτ. «Τσαντμαρίνος»	44	7265	"Ιδε : «ΑΔΑΜΑΣ», ώς μετωνυμάσθη
ΘΕΟ (Κοστ.)		έτ. «Αιλά Μπέλλο»	28	2407	άνεχ. Πάρτιγκτων 26 Μαΐου διά Σαδόναν
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ		έτ. Ντέλ Νόρτε»	43	7151	έφθ. Ναγκόγια 2 Μαΐου (είτα Γιοκοχάμαν)
ΘΕΟΔΩΡΑ		έτ. «Δώρω»	45	7151	έφθ. Λός "Αντζελες 25 Μαΐου
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιβ.)		έτ. «Μοντετζούμια»	43	7131	άνεχ. Μόμπιλ 26 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	έφθ. Δάντσιγκ 18 Μαΐου
ΘΕΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Απόστολος Παύλος»	24	3658	διήλθε Ντακάρ 14 Μαΐου διά Μπορντάλων
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)		έτ. «Σαπφώ»	35	8072	άργει Νέαν 'Υρκην από 29 'Ιουλ. 1953
ΙΛΛΕΝΑ		έτ. «Σιγκουένα»	43	7163	άνεχ. Φρήμαντλ 18 Μαΐου διά Βομβάνη
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (λιβερ.)		έτ. «Ινταγκό»	43	7194	άνεχ. Καμαΐσι 26 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)		έτ. «Πιαταγκόνια»	35	8072	άνεχ. Σέλλ Χάφεν 6 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	άργει Αυστερντάν από 17 'Ιουλ. 1953
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	άργει Αγ. Φραγκίσκον από 28 'Ιουλ. 1953, ζημία
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣ ΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)		έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13554	άνεχ. Ράς Τανούρα 11 Μαΐου διά Καθασάκι
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)		έτ. «Τρανσόδεσαν»	53	15826	άνεχ. Χάρον 22 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπουν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	διήλθε Τρίνινταν 21 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέιρου
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)		έτ. «Τρανσόδεσαν»	53	13490	άνεχ. Σιμότουσ 19 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΙΡΙΣ (Κοστ.)		Κωταρόποτουλος	20	909	άνεχ. Βικτορίαν (Βραζ.) 22 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΙΤΗ		έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	εις Αρχάγγελον 25 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιβ.)		έτ. «Αρίνα»	21	2506	άργει Σέλμπτορον από 11 Σεπτ. 1953
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)		έτ. «Αρέκουπτο»	22	8432	άνεχ. Ντεμεράρα 23 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΚΑΜΠΑΝΟΣ		έτ. «Αρέκουπτο»	43	7257	άνεχ. Ντεμεράρα 23 Μαΐου διά Τρίνινταν

ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	7710	έφθ. Μπρεμερχάφεν 25 Μαΐου
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 21 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΠΑΡΙΑ	έτ. «Παγκόλφο»	45	7267	έφθ. Μπρεμερχάφεν 25 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Ελληνες αγορασταί»	07	1075	έφθ. Λαττάκια 18 Μαΐου και Κωνστάντζαν 27
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπτ»	53	8400	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Γιουνιόν»	22	1048	έφθ. Λειψόες 18 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5354	διηλήθεν 'Αλγερίου 22 Μαΐου διά Τέλ 'Αβιέ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβερ.)	έτ. «Άντόρ»	43	7129	διηλήθε Λός "Αντζέλες 19 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάκερ)	έτ. «Μπράπτ Στάρ»	19	5771	άνεκ. Βίλμιγκτον 25 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7124	εις Μπάχιαν Μπλάγκαν 15 Μαΐου (δι' Εύρωπην)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ.δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	31	8773	άνεκ. Νέαν 'Ορλέανην 25 Μαΐου δι' 'Αντίλλας
ΚΑΡΜΑΡ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	διηλήθεν 'Αγ. Βικέντιον 19 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΚΑΣΣΙΑΝ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Νολίντο»	44	2370	ΕΠΩΛΗΘΟ εις Γάλλους
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	άνεκ. Γιοκοχάμαν 14 Μαΐου διά Κιασιούγκ
ΚΑΛΗ	έτ. «Μάρινα»	43	7166	άνεκ. Λός "Αντζέλες 17 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΛΥΓΕΡΑ	έτ. «Καλύνδερος»	42	7178	Μετωνυμισμός «ALCYONE FAITH», σημαία άγγλική
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Πλανάρ»	43	7246	έφθ. Μάντζεστερ 20 Μαΐου
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Καράστιον»	44	7281	έφθ. Σάν Λορέντζο 14 Μαΐου
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Σάν Μιτερνάντο»	45	7255	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΚΕΙ·Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λαϊμέριαν»	44	7281	άνεκ. Σιμίζου 25 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άργει Βαλτιμόρην άπό 22 'Ιουν. 1952
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Κάνοπους»	41	7579	άνεκ. Τόκιο 15 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιβερ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	άνεκ. Ντώρμπαν 26 Μαΐου διά Λορέντζο Μάρκες
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	διηλήθε Μοντεβίδεο 13 Μαΐου δι' Εύρωπην
ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	Κ. «Αυτιχίδης	17	5700	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ εις 'Αγγλίαν
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τράμπτ»	44	7248	έφθ. Σάντος 22 Μαΐου
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορόγια»	44	7160	εις θέσιν 4.14 Β. και 43 Δ., Μαΐου 23 διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	έφθ. Κευτέλ 25 Μαΐου
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7933	άνεκ. Μπέλλιγκαμ 17 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΟΜΕΤ (λιβερ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7177	διηλήθε Σιγκαπούρην ρόδες 18 Μαΐου διά Ντουγκούν
ΚΟΡΘΙ (δεξ.)	έτ. «Μοντεπάρντο»	43	7261	άνεκ. Μπελέρ 15 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	45	7176	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 22 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΚΟΡΣΙΚΑ (έπιβ.)	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άργει Καζαμπλάγκαν άπό 10 Αύγ. 1952
ΚΟΡΦΟΥ Α·ΓΛΑΝΤ	έτ. «Σίτα»	43	7176	έφθ. Δύνινας 18 Μαΐου
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	άνεκ. Λός "Αντζέλες 14 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	10800	εις Τίτι, ύπο συμπλήρωσην
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Κυανός»	43	10449	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	διηλήθεν 'Αγ. Βικέντιον 24 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Εργάτης»	53	11262	άνεκ. Ράς Όρουρα 21 Μαΐου διά Φαλκονάρα
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	0195	άνεκ. 'Αμβούργον 23 Μαΐου δι' Αρούμπταν
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	έφθ. Μαρακάϊπο 21 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	διηλήθε Κείπ Ρόκα 21 Μαΐου διά Μπάνιας
ΛΕΙΒΑΔΙΑ (δεξ.)	έτ. «Κάλομπτρ»	43	7218	άργει Σιενταμ άπό 8 'Απριλίου
ΛΙΛΙΜΠΕΤ	έτ. «Μοντεβέρντε»	44	7235	διηλήθε Τρίνινταν 23 Μαΐου διά Μόρθισδιλλ
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Πλαναμερικάνα»	44	7176	διηλήθε Πιναμάν 26 Μαΐου διά Κείπ Τάουν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	άνεκ. Βομβάνη 12 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λιμπερτάντ»	27	4966	διηλήθεν 'Άδεν 20 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βίβλατες»	27	6192	διηλήθε Ιγραράτπαρ 18 Μαΐου διά Μπάνιας
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπράοντα»	44	7160	άνεκ. Λός "Αντζέλες 10 Μαΐου διά Περουσίδιαν
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5841	άνεκ. 'Αμβέρσαν 19 Μαΐου δι' Ολάκαν
ΜΑΙΡΗ Ι. Γ.	έτ. «Ν. Κορντόμπα»	44	7215	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 25 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΚΡΟΝ (λιβ.)	έτ. «Ουέστερν»	43	7161	έφθ. Υμουίντεν 22 Μαΐου
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοστ.)	έτ. «Ολμέντο»	42	7210	άνεκ. Μουρόραν 21 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσιάνα»	44	7176	έφθ. Αμβέρσαν 12 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δύνδουρ..)	έτ. «Σάουθεντ Κρός»	44	7244	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου και άνεκ. 26
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρινά»	43	7160	διηλήθε Σουέζ 22 Μαΐου διά Μαντράς
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	διηλήθε Κιασιούγκ 9 Μαΐου διά Βομβάνη
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	έφθ. Νόριγκχαμ 21 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλ»	20	3326	άνεκ. Καλκούταν 19 Μαΐου διά Κόμπε
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσιάν»	43	7059	διηλήθεν άνοικτά Κολόμπο 18 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΜΑΡΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	18	5564	"Ιδε: "ΡΟΔΟΣ", σημαία έλληνική
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	έφθ. Νεκταρέα 22 Μαΐου
ΜΑΡΙΤΑ·Ι·Μ ΛΗΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	52	12995	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 20 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΑΡΙΤΑ·Ι·Μ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	53	13033	άνεκ. 'Αμβέρσαν 20 Μαΐου διά Σιδώνα
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Τρίνινταν 19 Μαΐου διά Κόμπε
ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Εύκαριόρες»	43	7132	διηλήθεν άνοικτά Κολόμπο 18 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΜΑΡΝΑ	έτ. «Πουέρτο Καυπέλλε»	42	7170	"Ιδε: "ΡΟΔΟΣ", σημαία έλληνική
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μότορες»	52	8453	έφθ. Μαρακάϊπο 22 Απρ.
ΜΑΤΣΕΟΔΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεδίλια»	27	6382	διηλήθε Σουέζ 17 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	διηλήθε Θέουταν 13 Μαΐου διά Σάγιερβιλλ
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Τικούκια»	45	7264	εις θέσιν 43 Β. και 33 Δ., Μαΐου 23 διά Γλασκώβην
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νούεβα Γρανάδα»	45	7198	διηλήθε Σουέζ 15 Μαΐου διά Κολόμπο
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	άργει Κάρδιφ άπό 5 Φεβρ. 1953
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	έργει Βαλτιμόρην άπό 9 Νοεμ. 1953
ΜΕΣΣΑΣΑΘΟΥΡΙ (δεξαμ.)	έτ. «Οράιον»	43	7227	έφθ. Αμεριτερνταμ 20 Μαΐου
ΜΕΣΣΑΡΙΑ (δεξαμ.)	έτ. «Οράιον»	43	7227	άνεκ. Νέαν 'Ορλέανην 13 Μαΐου (διαταγάς)
ΜΙΧΑΗΛ Ι. Γ.	έτ. «Η. Κορντόμπα»	44	7215	διηλήθε Κιασταράσιον 12 Μαΐου (διαταγάς)
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δεξ.)	έτ. «Σάν 'Αντρες»	53	11289	διηλήθε Θέουταν 13 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΜΟΖΑΡΤ (λιβ.)	έτ. «Τρανσαστλάντικα»	42	2865	άνεκ. Νέαν 'Ορλέανην 14 Μαΐου διά Γιούρμπτο
ΜΟΝΤΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (δύν.)	έτ. «Μίραμάρ»	44	7210	έφθ. Γιουκάρα 12 Μαΐου
ΜΠΑΓΚΟΚ (έπιβ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	8056	άργει Μασσαλίαν άπό 14 'Ιουλίου 1950
ΜΠΑΖΙΛ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	εις Βρέστην άπό 5 Μαΐου διά Σανταγάς
ΜΠΑΤΣΙ	έτ. «Πιαμόντε»	43	7176	διηλήθε Βαλτιμόρην 14 Μαΐου διά Σάντος
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ελκάρριερς»	44	7207	διηλήθε Κωνσταντζιαν 13 Μαΐου διά Χουάσκο
ΜΠΟΥΡΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπουρίκα»	20	854	διηλήθε Κωνσταντζιαν 13 Μαΐου διά Αλεξανδρειαν
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	16	3528	άργει 'Αμπελάκια άπό 23 Σεπτ. 1952
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Σανάντιλ»	30	9243	άνεκ. Μπάνιας 17 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεκ. Γιαβάτα 4 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΜΥΡΤΩ (τάκερ)	έτ. «Αριστο»	43	7176	έφθ. Φάλμουθ 24 Μαΐου
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	διηλήθεν 'Αγ. Βικέντιον 24 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ. «Νέπτον»	20	3078	έφθ. Ντόρμπαταν 15 Μαΐου
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβ.)	έτ. «Γκλόπταλ»	44	7248	διηλήθε Λός "Αντζέλες 2 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΝΑΦΤΟΛ (τάκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	έφθ. Μπάνιας 21 Μαΐου
ΝΕΒΑΔΑ (λιβ.)	έτ. «Νεβάδος»	29	4130	εις Μπάχιαν Μπλάγκαν άπό 12 'Απριλίου
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Εσπέρια»	53	5850	έφθ. 'Αδελάτιδα 24 Μαΐου
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	20	10474	άνεκ. Τζακάρτα 21 Μαΐου
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πέργκο»	52	11267	διηλήθε Σουέζ 19 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Παράνω»	53	12396	έφθ. Μπρεμερχάφεν 19 Μαΐου διά Ούμι μ Σαΐδ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	44	7255	διηλήθε Τρίνινταν 25 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβ.)	έτ. «Λειβάδιο»	43	7167	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 22 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν

ΝΙΚΟΛΟΣ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7290	διήθεν "Αγ. Βικέντιον 23 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7023	άνεχ. Λόδς "Αντζέλες 25 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΝΙΚΥ (λιβερ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	7200	έφθ. Σιένταμ 4 Μαΐου
ΝΙΜΠΟΡΙΟ (δεξαμ.)	έτ. «Αϊλα Ναβαρένα»	43	7330	άνεχ. Άρούμπαν 9 Μαΐου διά Νύμπορυκ
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Στάρ Λάιν»	28	9002	άνεχ. Αντίλλας 19 Μαΐου διά Πουέρτο Πάντρε
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Πλαναμ-Γιουρόπω»	28	7104	διήθε Σουέζ 27 Μαΐου δι' Ισπανίαν
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερν Σιφάριγκα»	43	7175	εις Παλέρμον από 21 Απρ. έπισκεψή
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	άνεχ. Πόρτλαντ (Ορέγκον) 22 Μαΐου διά Καλιφορνίαν
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιβερ.)	έτ. «Πλασμύρα»	53	5826	άνεχ. Ντώρμπαν 24 Μαΐου διά Ράδ Τανόντρα
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Πετρόλεος»	52	12029	άνεχ. Βίλμπικτων 22 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άνεχ. Λιοσιασθώνα 16 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έλληνικά συμφέροντα	44	7054	έφθ. Μορμουγάκ 7 Μαΐου
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	άνεχ. Σουάν 23 Μαΐου διά Μπάνιας
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλα»	20	7030	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλονια»	45	7148	άνεχ. Οζάκαν 10 Μαΐου διά Κουίρο
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλονια»	43	7176	έφθ. Βίλλαν Κονσιτούσιον 17 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλονια»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου διά Χιροχάτα
ΝΟΥΤΣΙ (λιβερ.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράγκτερ»	44	7161	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΝΤΑΡΝΙ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάντεντ Κρός»	52	12577	έφθ. Μπιζέρσαν 25 Μαΐου
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βίβλετ»	14	5981	άργει Πειραιάς από 10 Μαρτίου
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	εις θέσιν 22 Β. και 18 Δ. Μαΐου 13 δι' Αργεντινήν
ΝΤΟΜΙΝΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Πλανακαστός»	44	7176	άνεχ. Λάς Πόλμας 22 Μαΐου διά Πειραιά
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8236	έφθ. Χάστελπουτ 23 Μαΐου, πρός συμπλήρωσιν
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	35	7293	διήθε Κόμπι 24 Μαΐου διά Νέαν Υόρκην
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαπτόρ»	44	7244	έφθ. Αμβέρσαν 25 Μαΐου
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	άνεχ. Ντώρμπαν 18 Μαΐου διά Καρατσί
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	διήθε Τρίνινταν 16 Μαΐου διά Ρίον Ιανέιρον
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοτοεάνικα»	54	7500	έφθ. Χάστελπουτ 23 Μαΐου, πρός συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσασταλάντικα»	53	22970	διήθε Κόμπι 24 Μαΐου διά Νέαν Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ Α-Ι-Σ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14000	εις Κίελον, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ (λ. δ.)	έτ. «Ολύμποκ Όιλ»	53	13652	διήθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	53	20600	εις Σαίν Ναζάρι, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	48	11298	άργει Ίννοσιμα από 24 Οκτ. 1953
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	14047	άνεχ. Ηστχαμ 23 Μαΐου διά Μπάνιας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17722	διήθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	14221	διήθε Πόρτ Σαδ 27 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ-Ι-Τ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	14009	άνεχ. Πέρνιαν 25 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17722	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 23 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ-Ι-Κ (δ. λ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	14000	εις Κίελον, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	13660	διήθε Σουέζ 21 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κοριέντες»	45	10448	διήθε Σουέζ 19 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	14200	εις Βρέμην, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	14000	εις Κίελον, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ. λιβ.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	53	21239	εις Γαλλίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ»	54	14000	εις Κίελον, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17722	διήθε Πόρτ Σαδ 20 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ. λιβ.)	έτ. «Πάλμας»	53	14000	άνεχ. Ηστχαμ 18 Μαΐου διά Λίθανον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17724	έφθ. Νέαν Υόρκην 26 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	13019	άργει Κίελον από 4 Δεκ. 1953
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17722	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 20 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ. λιβ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	13900	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 21 Μαΐου διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	20600	εις Δουγκέρκην, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ-Υ-ΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τράιτερ»	44	7255	διήθε Τρίνινταν 16 Μαΐου διά Μπατόν Ρούκ
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άργει Ρόττερνταμ από 6 Αύγ. 1953
ΟΡΑΜ (Κοστ.)	Κ. Ατυχίδης	17	5585	"Ιδε: «ΜΑΡΩ», σημαία Ελληνική.
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Λόδς "Αντζέλες 25 Μαΐου διά Λίθερπουλ
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	έφθ. Σάντος 17 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβιλλ»	43	7176	διήθε Παναμάν 19 Μαΐου δι' Ισπανίαν
ΠΑ-Ι-ΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7160	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 22 Μαΐου (δι' Αγγλίαν)
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπτρι»	17	992	έφθ. Κων) πολιν 24 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Εθερεσ»	19	974	άργει Πειραιάς από 24 Δεκ. 1953
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	διήθε Παναμάν 21 Μαΐου διά Λουδίνον
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 18 Μαΐου
ΠΑΞ (δεξ.)	έτ. «Γκούντ Χόπ»	12	3663	άργει Βενετίαν από 16 Μαΐου 1953
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΑΗΒ	έτ. «Κοντιγεντάλε»	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Μαΐου
ΠΑΤΡΙΑ	έτ. «Πλάτριο»	44	7229	άνεχ. Χούλι 13 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΘ	έτ. «Πλάθ»	26	5937	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σάμποκ»	44	7166	διήθε Λόδς "Αντζέλες 13 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΠΕΛΟΨ (λιβ.)	έτ. «Σάμποκ»	45	7148	άνεχ. Λόδς "Αντζέλες 23 Μαΐου διά Κείπ Τάουν
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	διήθε Παναμάν 21 Μαΐου (δισταγάς)
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΠΙΝΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Πάρανα»	54	6165	άνεχ. Σάντερλαν 22 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΠΙΤΡΟΦΟΣ	έτ. «Τσερούντοράντο»	45	7263	άνεχ. Μπουενανθόνιαρ 15 Μαΐου διά Σάν Ζουάν
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	άνεχ. Φρίμαντλ 8 Μαΐου δι' Εΐδονμάσουθ
ΠΟΛΙ	έτ. «Γ. Νικολάου»	54	8500	εις Ντάμπαρτον, ύπό συμπλήρωσιν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Πλάτα»	44	7163	άνεχ. Βικτόριαν (Βραζ.) 20 Μαΐου διά Σίδνευ
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Άσπος»	43	7257	άνεχ. Καμάσι 24 Μαΐου διά Σιογκάμα
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Ελάγκοις»	45	7267	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαΐου
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιβ.)	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	44	7223	"Ιδε: «ΣΤΑΥΡΟΣ», σημαία Ελληνική.
ΠΟΥΚΟΥΛΑΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου διά Νέαν Υόρκην
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Μασσαλίαν 27 Μαΐου
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7192	έφθ. Γιοκοσούκαν 21 Μαΐου
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	άνεχ. Χαβάναν 21 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΡΕΑ	έτ. «Ολίσσιπτο»	21	1387	έφθ. Στόκτον 25 Μαΐου
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	άνεχ. Μοντεβίδεο 22 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Επυρέσσα	42	7176	διήθε Τρίνινταν 25 Μαΐου διά Ρίον Ιανέιρον
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Πλάτρ»	20	5686	άργει Έλευσίνα από 12 Σεπτ. 1953
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Ρίο Γκράντες»	44	7176	διήθε Παναμάν 3 Μαΐου δι' Ισπανίαν
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Πατσόφικας»	44	7229	άνεχ. Μόλι 3 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Μπασάκος από 9 Σεπτ. 1952
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Κιστανέρας»	21	6448	άργει Ρόττερνταμ από 9 Μαΐου 1953
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Εσκουπάλ»	45	7151	έφθ. Βενετίαν 22 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	έτ. «Πλάτραν»	44	7281	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Μαΐου δι' Ινδονησίαν
ΣΑΜΟΥΑ	έλληνικά συμφέροντα	44	7176	άνεχ. Μάντζεστερ 20 Μαΐου διά Νάρδικ
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Ντέλ Έστε»	18	5664	διήθε Κάιπτο 20 Μαΐου δι' Αργεντινήν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Σουελίγκα»	44	7282	άνεχ. Καράστοι 25 Μαΐου διά Μορμουγκάρο
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Γιασίζια»	23	5374	έφθ. Μπούενος "Αύρες 24 Μαΐου
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	Π. Σιαυνάς	19	2659	έφθ. Κόρκ 21 Μαΐου
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Εσπεράντζ»	06	2088	άργει Σπέτζιαν από 4 Μαΐου, έπισκεψή
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Ατλαντικός»	44	10700	άνεχ. Μόλι 26 Μαΐου διά Λόδς "Αντζέλες
	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	

ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7250	άνεχ. Λός "Αντζελες 17 Μαΐου διά Γκουαγιακίλ
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάνα Μαρίτιμα»	44	7220	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙ	έτ. «Σάνα Μαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Τοκοπίλλα 20 Μαΐου διά Κρίστομπαλ
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	43	7118	άνεχ. Μορμουγκάσο 11 Μαΐου διά "Εμδεν
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπτόρες»	43	7257	έφθ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Αρακουνάνα»	43	7164	άνεχ. Μόμπιλ 10 Μαΐου διά Πουέρτο Όρυτάζ
ΣΑΝΜΠΗΜ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Γκόλφ Σ.»	45	10656	διήλθε Σουέζ 20 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΣΑΝΤΟΥ·Ι·ΤΣ	έτ. «Άδιας»	20	2606	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαΐου
ΣΑΞΟΝΣΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	έφθ. Αμβούργον 27 Μαΐου
ΣΑΞΟΝΣΚΑ·Υ· (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	13000	άνεχ. Ντακάρ 6 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΣΑΞΟΝΧΗΔ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 22 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΣΑΞΟΝΧΙΛΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διήλθε Σουέζ 20 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΣΑΠΩΦ	έτ. «Τέριμπα»	44	7212	διήλθε Τρίνινταντ 20 Μαΐου διά Μπατόν Ρούζ
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νούέβα Γρανάδας»	44	7177	διήλθε Σουέζ 8 Μαΐου διά "Ιαπωνίαν
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιβερ.)	έτ. «Νούέβα Σεβίλλα»	44	7166	έφθ. Μπέλφαστ 22 Μαΐου (είτα Σουόντζ)
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (λιβερ.)	έτ. «Γουόρλντουϊντ»	35	1964	ΥΨΩΣΣΕ την Κυανόλευκον
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	άνεχ. Κιουρασώ 17 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
ΣΗΚΟΜΕΤ (δεξαμ.)	έτ. «Σάνα Φέλιππε»	43	7321	άνεχ. Κιουρασώ 9 Μαΐου διά "Άγγλιαν
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	άνεχ. Λός "Αντζελες 17 Μαΐου διά Λίθερπούλ
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7116	μετωνυμάσθι «ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ», σημαία αγγλική
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάνα Λεονάρδο»	45	7198	έφθ. Νάρδικ 25 Μαΐου
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου
ΣΟΥΖΥ (Κοστ.)	έτ. «Κάμαρον»	19	611	διήλθε Σουέζ 26 Μαΐου διά Τζέδδαν
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	άνεχ. Βαγκούμπερ 22 Μαΐου διά Κέπι Τάουν
ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοστ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	K. Άτυχίδης	25	5136	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αίολος»	43	7199	άνεχ. Μακκασάρ 22 Μαΐου διά 'Αμουράγκ
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Νίτυκάτα 12 Μαΐου διά Βαγκούμπερ
ΣΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Στάρ»	44	7167	άνεχ. Πέρνις 21 Μαΐου διά Χάμπιτον ρόδς
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Πινογκάνα»	43	7324	έργει Γκρήνοκ από 29 Απριλίου
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	έφθ. Βικτωρία (Βρετ. Κολ.) 26 Μαΐου (διά Λίθερπουλ)
ΣΤΡΑΠΟΥΡΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατζέκω»	43	7331	έφθ. Τακοράντι 17 Μαΐου
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	διήλθε Λός "Αντζελες 19 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνα»	21	7409	άργει 'Αμέρεσαν από 26 Οκτ. 1952
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	12000	διήλθε Σουέζ 25 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάνα 'Ατανάσιο»	15	2557	άργει Πειραιά από 2 Ιανουαρίου
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 20 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	άργει Σέλμπορν από 25 Σεπτ. 1952
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	άργει Σέλμπορν από 10 Σεπτ. 1952
ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9150	διήλθε Τρίνινταντ 15 Μαΐου διά Ρίον Ιανείρον
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκόρτιας»	20	3526	άργει Ελευσίνα από 29 Μαΐου 1953
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπότο»	54	18675	διήλθε Σουέζ 25 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
TINA ΩΝΑΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λίμπρτριτος»	53	25010	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 24 Μαΐου διά Πόρτ ντε Μπούκ
TINI (δεξ.)	έτ. «Γιουνάιντεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Ημέρασαν από 26 Οκτ. 1952
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Ημισφάίρι»	44	7246	άνεχ. Χαδάνων 24 Μαΐου διά Καρντένας
ΤΟΡΜΟΙ·Λ (λιβ.)	έτ. «Αντρα»	44	7216	διήλθε Μοντεβίδεο 20 Μαΐου διά "Άγιος Βικέντιον
ΤΡΑΒΕΝΣΤΑΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	έφθ. Ρεσίφ 18 Μαΐου (είτα Μπουένος "Αύρες")
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλλάρκα»	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μιτάχια Σαλίνας»	44	7190	διήλθε Παναμάν 25 Μαΐου διά Χούλλ
ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Θήτρα»	43	7289	έφθ. Νουέντιτας 18 Μαΐου
ΤΡΟΥ·Υ· (διν. δεξ.)	έτ. «Κολόν»	21	8206	άργει Σέλμπορν από 17 Σεπτ. 1953
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα 'Αμερικάνα»	43	7176	διήλθε Παναμάν 20 Μαΐου διά "Ιαπωνίαν
ΤΥΧΑ	έτ. «Ρουσγιάλ»	42	7134	διήλθε Παναμάν 17 Μαΐου διά "Ιαπωνίαν
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Ναθεγκάντες»	45	7256	άνεχ. Λάιττη Πέντρο 25 Μαΐου διά Μπατόν Ρούζ
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πλόαρ»	44	7060	έφθ. Ναγκόγια 24 Μαΐου
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7132	έφθ. Μπουένος "Αύρες 14 Μαΐου
ΦΙΛΤΡΙΚ (λιβ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	21	6873	άργει Ρίβερ Μπλακγουώτερ από 15 Μαΐου
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II (λιβ.)	έτ. «Ποογκόρεσσο»	44	7247	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαΐου διά Ντεμεράν
ΦΛΟΙΣΒΟΣ (δεξ.)	έτ. «Πατσίφικ»	21	4204	άνεχ. Σουάντζ 6 Μαΐου διά Καλλάσ
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξαμ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	διήλθε Θέουταν 11 Μαΐου διά Τσάρλεστον
ΦΡΑΝΤΑ (Κοσταρ.)	Π. Άτυχίδης	42	7009	μετωνυμάσθι «ΝΙΑ», σημαία αγγλική
ΧΕΡΕΝΤΙΑ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	18	3800	διήλθε Ντόρερ 21 Μαΐου διά Γδυνιαν
ΧΗΔΕΡ (δεξ.)	έτ. «Κολόν»	27	1412	άργει Σιγκαπούρυν από 21 Ιανουαρίου
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	15745	άνεχ. Μπάνιας 22 Μαΐου διά Γαλλίαν
XOK	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7127	άνεχ. Γιαδάντα 17 Μαΐου διά Βαγκούμπερ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιντεντ Κρός»	53	12513	έφθ. Νέας Υόρκην 21 Μαΐου
ΧΡΥΣ (λιβ.)	έτ. «Γκράουντ»	43	7250	άνεχ. Μπουεναβεντούρα 11 Μαΐου διά Περουδίαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Βαλτιμόρη 16 Μαΐου διά Βίτα
ΧΙΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάτερ»	53	18732	διήλθε Σιγκαπούρυν ρόδς 27 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	42	7175	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	άνεχ. Καρταγένα (Κολομβ.) 18 Μαΐου διά Μπραρραγκούιλλα

S. ELEFTERIU LTD

SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS

Address: COLON 1570

Telephone: OFFICE 8.22.26 PRIVATE 41.29.05

Telegrams: LEMICA Montevideo ALL CODES USED

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ

ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

MRINE SERVICES :

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

D. J. PAPADIMITRIOU & SONS

SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

P. O. Box 1746

PORT-SAID

P.O.Box 55

SUEZ

P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference.

TELEGRAMS : ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.