

NAYTIKA XRONIKA



15η Ιουλίου 1954

Αρ. Φύλλου 459/218

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



MIXNIK.

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΑ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 459/218

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1954

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Οι κ.κ. Στ. Λιβανός, Στ. Νιάρχος, και Αρ. Ωνάσης

Ασχολείται τελευταίως — ύπερασπολείται ίσως — ή διεθνής Κοινή Γνώμη μετά τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ τὴν καταπλήσσουσαν ἐπαγγελματικὴν τοῦ δροστηριότητα. Τὰ ὄντα τῶν κ.κ. Λιβανοῦ, Νιάρχου καὶ Ωνάσης, τοῦ τελευταίου ιδίως λόγῳ τοῦ Μοντεκάρο καὶ τῆς συμβάσεως μετὰ τὴν Συσσωπικὴν Ἀράβιαν, εὐρίσκονται πλέον εἰς τὸ προσκήνιον τῆς εὐρύτερᾶς διενούσης δημοσιότητος. Οὕτας ὁ θρύλος περιβάλλει τὴν ὑπόθεσιν Ωνάσης καὶ αἱ ὑπερβολαὶ προσδίδουν εἰς τὰς ἀφγύνησεις, τὰς πολλὰς δημοσιογραφικὰς συνεντεύξεις καὶ τὰς ἀποκαλύψεις ἀκόμη διὰ τὸ παρελθόν καὶ τὰς σημερινὰς κατακτήσεις τοῦ ἐν λόγῳ ἐφοπλιστοῦ, τὴν μορφὴν τοῦ ἀπιθάνου, τοῦ μυστηρίου, ἀκόμη δὲ καὶ τοῦ σκανδάλου.

«Βασιλέα τῶν δεξαμενοπλίων» τὸν ἀποκαλοῦν, τὸν θεωροῦν ὡς τὸν μεγαλύτερον ἐφοπλιστὴν τοῦ κόσμου, φθάνουν ἀκόμη νὰ καθορίζουν τὴν περιουσίαν τοῦ (300 ἑκατομμύρια δολαρίων) καὶ μὲ τὴν κεκτημένην ταχύτητα τῆς φήμης ἀποδίδουν εἰς αὐτὸν μυστηριώδεις ίκανότητας καὶ ἐπιδιώξεις.

Δὲν πούκειται βεβαίως αἱ στήλαι αὐτοὶ νὰ ἀνολάβουν τὸ ἔργον τῆς βιογραφίας τῶν τριῶν διακειμένων ἐφοπλιστῶν, οὔτε καὶ νὰ ἀνασκεύάσουν τὰς ὑπερθολάς. Μᾶς ἔτεθή, δῆμος, ἀπὸ πολλοὺς τὸ ἔρωτημα: Ποῖος ἐκ τῶν τοιων αὐτῶν ἐφοπλιστῶν είναι πράγματος ὁ μεγαλύτερος εἰς ἐπαγγελματικὴν δραστηριότητα, ποῖος, βάσει τῶν δσῶν στοιχείων διαδέτομεν, κατέχει ὑπὸ τὴν διασχείριστὸν τοῦ τὰ περισσότερα πλοῖα καὶ ποία ἡ δύναμις τοῦ στόλου τῶν τριῶν ὅμοι, τοῦ πενθεροῦ καὶ τῶν γαμβρῶν του;

Ἡ ἀπάντησις, εἰς τὸ ἔρωτημα δὲν εἶναι εύκολος. Εἴναι τόση ἡ ὑπὸ τὰς ἔνεας σημαίας κατασπορὰ τῆς ιδιοκτησίας τῶν ὑπερεκατὸν σκαφῶν, τῶν τελούντων ὑπὸ τὴν διασχείρισιν τῶν κ.κ. Στ. Λιβανοῦ, Στ. Νιάρχου καὶ Ωνάση. τόσαι αἱ ποικιλύμοι πλοιοκτήτριαι ἐταίσιαι καὶ τόση συχνὰ ἡ ἐλλειψις πλοιοφοιούντων ἐπὶ τῶν πραγγελιῶν ίδια πρὸς ναυπήγησιν, ὥστε καὶ διὶ αὐτοὺς ἀκόμη τοὺς ἀμεσώτατα παρκολουθοῦντας τὴν ἐκτλητικὴν δρᾶσιν τῶν τοιων ἐν λόγῳ ἐφοπλιστῶν, νὰ μὴ εἶναι μικραὶ αἱ δυσχέσεις διὰ τὴν ἀπάντησιν εἰς τὰ προσολόμενα ἀνθητάτα.

Κατηρτίσαμεν, πάντως, τοὺς κατωτέρω στατιστικοὺς πίνακας. Πιστεύουμεν νὰ εἶναι πλήρεις. Αναφέρονται εἰς αὐτοὺς ὅλα τὰ ὑπὸ τὴν διασχείρισιν τῶν κ.κ. Στ. Λιβανοῦ, Στ. Νιάρχου καὶ Ωνάση πλοῖα, καθὼς καὶ τὰ ὑπὸ ναυπήγησιν ἡ παραγγελίαν τελούντα. Αἱ πιθαναὶ παραλειψεις θὰ ἀφοροῦν ἐν δύο σκάφῃ. Τὸ ἀποτέλεσμα δὲν ἀλλοιούται αἰσθητῶς.

Οὕτας βάσεις τῶν λεπτομερεστέων ἀριθμῶν ὁ κ. Ωνάσης φέρεται κατέχων ὑπὸ τὴν διασχείρισιν τοῦ τὸ μεγαλύτερον εἰς ὅγκον τοννᾶς καὶ τὰ περισσότερα πλοῖα. Συνυπολογιζούμενων καὶ ὅλα τὰ ὑπὸ παραγγελίαν σκαφῶν καὶ ἐφόδου ληφθούν ὅπ' ὄψιν καὶ τὸν δύο τῶν 50 χιλ. τόννων, τὰ ὅποια παρηγγείλενται. Νιάρχος τελευταίως εἰς τὴν Ἀγγλίαν(*), ὁ μὲν κ. Ωνάσης φέρεται διαχειρίζομενος 57 ἐν ὅλῳ σκάφῃ, τόννων γκρὸς 597.422, ὁ δὲ κ. Νιάρχος, ἐλαφρῶς μικροτέρων χωρητικότητα, μὲ 30 μεγάλα πλοῖα ἐν ὑπερεστα, ὑπὸ παρασλαβῆναι καὶ ὅλα τὰ παραγγελίαν, τόννων γκρὸς 554.459. Τέλος, ὁ κ. Σταύρος Λιβανὸς ἐλέγχει τὴν διασχείρισιν 44 ἐν ὅλῳ πλοῖων, τόννων γκρὸς 422.943. Πρῶτος συνεπόνταις ἔρχεται ὁ κ. Ωνάσης, δεύτερος ὁ κ. Νιάρχος καὶ τρίτος ὁ κ. Λιβανός.

Τὰ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν σκάφη, εἰς ὃ φέρονται ἐνδιαφερόμενοι οἱ κ. κ. Νιάρχος καὶ Ωνάσης, δὲν ἐλήφθησαν ὅπ' ὄψιν κατὰ τοὺς ὑπολογισμούς μας. Διὸ τοῦ ἐπειδόθντος συνδιβασμοῦ μεταξὺ τοῦ κ. Νιάρχου καὶ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως δέκα ἐννέα σκάφη ἐπιτοπέρευνται. Ἀμφιβολούν εἰναι ὅτι παραμείνουν ὑπὸ τὴν διασχείρισιν τοῦ κ. Νιάρχου, μεταφερόμενα εἰς ἔναν ηνολόγιον ἔναντι ναυπηγήσεων ὅλων ἀμερικανικῶν. Τὰ τριάκοντα ἐπίστη τῶν ἑταίρων τοῦ κ. Ωνάσης (δεξαμενόπλοια «Τ.2», βίκτορος καὶ λίμπερτος) δὲν συμπεριλήφθησαν εἰς τὰς στατιστικὰς μας. Θὰ ἔχουν ἀσφαλῶς τὴν αὐτὴν τύχην μὲ τὰ πλοῖα τοῦ συμβιβασμοῦ τοῦ κ. Νιάρχου.

Λεπτομερέστερον δὲν δύναμις τῶν στόλων τῶν τριῶν αὐτῶν μεγιστάνων τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, οἵτινες πράγματι, ὡς ἄτομα,

εἶναι οἱ μεγαλύτεροι ἐφοπλισταὶ τοῦ κόσμου, ἔχει ὡς ἔξης:

Ο στόλος τοῦ κ. Ωνάση

Δεξαμενόπλοια	Φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου
«Αριστον»	τ. γκρ. 10.277
«Αριστοδάνη»	» 10.224
«Βασιλεὺς Σαούδ»	» 25.000
«Καλλιρρόη»	» 8.432
«Ομπρός»	» 8.627
«Ολυμπικ «Αίτε»	» 14.000
«Βόλλευ»	» 13.652
«Βόλουρο»	» 20.600
«Γκέιμες»	» 11.298
«Γουίντα»	» 14.047
«Θάντερ»	» 17.722
«Κλάουντα»	» 14.221
«Λάϊτ»	» 14.009
«Λάουρελ»	» 17.722
«Λέικο»	» 14.000
«Μάουντεν»	» 13.660
«Μάρινερ»	» 10.448
«Μπρίζι»	» 14.200
«Ρόκ»	» 14.000
«Σπλένταρ»	» 21.231
«Σνόους»	» 14.000
«Στάρο»	» 17.722
«Στόρμ»	» 14.000
«Τόρτερα»	» 17.724
«Φλέιτρα»	» 17.722
«Χίλλα»	» 13.900
«Χόνορ»	» 20.600
«Τίνα Ωνάση»	» 25.000
Σύνολον: 28	τόν. 428.038

Σύνολον: 6

Φαλαίνοθηρικά

«Ολυμπικ Τσάλλεντζερ»	τ. γκρ. 13.019
16 κορδέττες	» 11.065

Σύνολον: 17

τόν. 24.084

Υπὸ παραγγελίαν καὶ παραλαβὴν

1 Αμερικήν	τ. γκρ. 20.000
5 Γερμανίαν	» 81.600

Σύνολον: 6

τόν. 101.600

Ανακεφαλαίωσις

Δεξαμενόπλοια	28 τ. γκρ. 428.038
Φορτηγά	» 43.700
Φαλαίνοθηρικά	» 24.084

Σύνολον: 57

τόν. 597.422

Ο στόλος τοῦ κ. Νιάρχου

Υπὸ ναυπήγησιν

Εἰς τὴν Αγγλίαν	
-----------------	--

2 Δεξαμενόπλοια τῶν	
---------------------	--

45.000 τ. δ.ω. = τ. γκρ. 56.000	
---------------------------------	--

2 τῶν 50.000 τ. δ.ω. = τ. γκρ. 64.000	
---------------------------------------	--

Εἰς τὴν Ιαπωνίαν	
------------------	--

2 τῶν 32.000 τ. δ.ω. = τ. γκρ. 40.000	
---------------------------------------	--

Εἰς τὴν Γερμανίαν	
-------------------	--

4 τῶν 32.000 τ. δ.ω. = τ. γκρ. 80.000	
---------------------------------------	--

Εἰς τὴν Σουηδίαν	
------------------	--

Δεξαμενόπλοια	τ. γκρ. 20.350
---------------	----------------

Εἰς τὴν Σαρδηνίαν	
-------------------	--

12.843	
--------	--

12.862	
--------	--

12.705	
--------	--

12.705	
--------	--

13.321	
--------	--

13.322	
--------	--

13.321	
--------	--

7.176	
-------	--

4.046	
-------	--

1 τῶν 32.000 τ. δ.ω. = τ. γκρ. 20.000	
---------------------------------------	--

11 σκάφη	τ. γκρ. 260.000
----------	-----------------

Ο στόλος τοῦ κ. Σταύρου Λιβανοῦ

Φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου

«Ατλαντικ Γουκιπ»	τ. γκρ. 7.176
-------------------	---------------

«Εαρ»	» 7.176
-------	---------

«Κόπταιν»	» 7.176
-----------	---------

«Κόστο»	» 7.176
---------	---------

«Μπρήζ»	» 7.200
---------	---------

«Οσταν»	» 7.176
---------	---------

«Σημενζ»	» 7.176
----------	---------

«Σέρ»	» 7.176
-------	---------

«Στάρο»	» 7.160
---------	---------

«Τρέιντερ»	» 7.247
------------	---------

«Εμπρες»	» 7.310
----------	---------

«Κάσουντες»	(ὑπό ποραλ.) 7.500
-------------	--------------------

«Ντιούκ	» 5.217
---------	---------

«Αλίκαμπων»	» 7.234
-------------	---------

«Αξίδε»	» 7.176
---------	---------

«Εβρος»	» 7.256
---------	---------

«Μαϊνόρδρος»	» 7.176
--------------	---------

«Νέδουν»	» 7.230
----------	---------

«Πηγειός»	» 7.207
-----------	---------

«Νέστος»	» 7.231
----------	---------

«Φίρρος»	» 7.232
----------	---------

«Αρίετα»	» 7.460
----------	---------

«Χίος»	» 4.967
--------	---------

Θεοφανί Λιβανοῦ	» 4.815
-----------------	---------

Σύνολον φορτηγῶν 24 τ. γκρ.	166.850
-----------------------------	---------

Σύνολον τάνκερ 20 τ. γκρ.	256.093
---------------------------	---------

(*) Δὲν ἔχομεν εἰστί συγκεκριμένας πληροφορίας ὃν ἡ παραγγελία είναι νέα ἢ ἀποτελεῖ τροποποίησιν προϋποταμένης.

Δὲν υπάρχουν εις τὸν κόσμον ἄλλοι ἐφοπλισταί, ἐνεργοῦντες ὡς ἄτομα, κατέχοντες μίαν τοιαυτὴν τεραστίαν χωρητικότητα. "Ισως μάλιστα νὰ πιστεύεται, ὅτι δύσκολος θὰ είναι ἡ ἀπὸ ἔνα και, μόνον πρόσωπον ὑπεύθυνος διαχείρισις τόσων πλοίων. Ήρισμένων μόνον ἔταιρικῶν συγκροτημάτων, ἀγγλικῶν ιδίᾳ, ὥπερος τῆς Κιούναρ Λάιν καὶ τῆς Πενίνσουλαρ, τὸ τοννᾶς ὑπερβαίνει εἰς ὅγκον τὴν δύναμιν τοῦ στόλου τῶν τριῶν αὐτῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Πρόκειται δὲ περὶ σκαφῶν νεωτέρων τούτου — τὰ 90 % εἶναι νεότερα — ὑποδειγματικῶν εἰς τὸ εἶδος των. Πρωτοπόροι, ἄλλως τε εἰς τὴν παραγγελίαν τῶν μεγαθηρίων τάκερες, ὑπέρβαν μεταξὺ τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ οἱ κ.κ. Ωνάσης καὶ Νιάρχος. Κατέχουν τώρα τὰ μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια. "Ο κ. Νιάρχος, μὲ τὴν πρόσφατον παραγγελίαν τῶν δύο τῶν 50 χιλ. τόννων, ὑπερκόντινε κάθε προηγούμενον.

Κατατάσσουσα, δέ, μωρές, είναι κυρίων ἡ ἀναπτυχθεῖσα πρωτοδουλία καὶ ὁ ἀμείωτος δυναμισμὸς τοῦ κ. Σταύρου Λιβανοῦ. Τὰ μακρά ἔτη τῆς ἀκαμάτου ἐπαγγελματικῆς του δραστηριότητος — δὲν ἔγνωρισε ποτὲ τὴν ἀνάπτυξαν καὶ τὰς ἀπολαύσεις τοῦ μεγάλου πλούτου — ἔχολύδωσαν περισσότερον τὴν δημιουργικὴν τοῦ θέλησιν. Τώρα εἰς τὴν ἡλικίαν τῶν ὑπερέξηκαντα ἑταῖροι κινεῖται, ίσως, μὲ περισσότεραν ζεσίν καὶ ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς πολὺ νεωτέρους γαμβρούς του. μὲ τοὺς ὄποιους, σημειώτεον, οὐδεμίαν ἔχει ἐπαγγελματικῆν συνεργασίαν οὔτε καὶ ἀνάμειξιν εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις των. Τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ διὰ τὰς σχέσεις τῶν κ.κ. Νιάρχου καὶ Ωνάση. Δὲν συνειράσθησαν ποτὲ οὔτε καὶ αἱ ἐπιδιώξεις των αἱ ἐπιχειρηματικαὶ εἰναι αἱ αὐταὶ, ὥπως ἀποδεικνύεται καὶ ἀπὸ τὴν περίπτωσιν τῆς συμβάσεως Ωνάσης — Σαουδικῆς Ἀραβίας. "Ο κ. Νιάρχος σαφῶς καὶ ἔγκαιρος διεδήλωσε τὴν ἀντίθεσιν τοῦ πρὸς αὐτὴν.

"Ο κ. Σταύρος Λιβανός κατείχει καὶ πρὸ τοῦ πολέμου τὴν πρωτοπορείαν μεταξὺ τῶν Ἑλλήνων συναδέλφων του. "Απὸ τοῦ 1934 προέβη εἰς τὴν παραγγελίαν νέων φορτηγῶν ὑπὸ τὴν Κυανόδευκον. "Η γνώσις καὶ ἡ πείρα του εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα — εἶναι πλοιάρχος καὶ μηχανικός — ἔχει προκαλέσει τοὺς θαυμαστούς τῶν ξένων ναυτηρύων, μηχανικῶν καὶ ἐφοπλιστῶν. Πρόκειται περὶ φαινομένου ἀνήσυχου δραστηριότητος. Δὲν πιστεύουμεν νὰ ὑπάρχῃ δεύτερον μεταξὺ τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ.

Κρίσεις πολλὰς ἀντεμποτείσεν ὁ κ. Λιβανός κατὰ τὴν μακρὰν ἐπαγγελματικὴν σταδιοδρομίαν του. "Η παλίντροπη τῆς Ναυτιλίας τύχη συνάντη τὸν παρέσυρεν εἰς ἀνόδους, ἀλλὰ καὶ εἰς καθόδους ἀπότομους. Οι κ.κ. Ωνάσης καὶ Νιάρχος δὲν ἔγνωρισαν τούναντίον κατὰ τὴν βραχυτέραν σταδιοδρομίαν των — ἀπὸ τοῦ 1934 ἀνεμίχθησαν εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν — τὴν ὁζύτητα τῆς κρίσεως, εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. Ηύπηχαν νὰ σταθοῦν, πωτωτόροι πάντων, εἰς τὰς βαθμίδας τῆς συνεχούς, ὅμως, πρὸς τὰ ἄνω πορείας τῶν ἐργασιῶν τῆς ναυτιλίας. "Η μεταπολεμικὴ κυρίως περίοδος τοὺς ἔφερεν εἰς τὸ προσκήνιον τῆς διεθνοῦς δράσεως. "Η τόλμη διοικεῖται περισσότερον τὰ ἔργα τῶν κ.κ. Ωνάσης καὶ Νιάρχου.

Τῷρος ἡ κρίσις ὁδεύτηται ἐξέσπασεν εἰς τὴν ἔργασιν τῶν δεξαμενοπλοίων, ἐνώ τεραστία είναι τὰ διατεθέντα ἀπὸ τοὺς κ.κ. Λιβανόν, Νιάρχον καὶ Ωνάσην κεφαλαία εἰς ναυπηγήσεις. Δὲν είναι κατότερα τῶν 350 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Τώρα αἱ τιμαὶ τῶν τε ναυπηγήσεων καὶ τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων ἐξέπεσαν, ἀγνωστὸν δὲ εἶναι ποὺ ἀκόμη θὰ φέσουν. Δάνεια ἔχουν συναφθῆ σημαντικά. Αἱ προναυλάσεις διασφαλίζουν πάσα τὴν ἐξυπρέπησιν ἐπὶ σειράν ἑταῖρον τῶν τοκοχεωλασίων. "Αν ἡ κρίσις, ὅμως, συνεχισθῇ διὰ νὰ ποιέθῃ ἡ ἀναγκαῖα ἀναπροσαρμογή, ἐξαιρετικῶς δύσκολοι θὰ είναι ἐπὶ μακρῷ χρόνῳ αἱ συνθῆκαι τῆς ἐκευταλλεύσεως τῶν τάνκερων. Διὰ μίαν ἀκόμη φοράν θὰ ἀποδειχθῇ πόσον ἀσταθῆ ἔχουν τὴν ἕκδοσιν τὰ θαλάσσια ἔργα. Πολλοὶ οἱ ἐπὶ αὐτῶν ἐπιδρόντες ἀσταθεύτησιν παράγοντες.

Διὰ τοὺς ἀγνωστούμενους εἰς τὴν πόσην σειράν, διὰ τοὺς κατέχοντας τὰ πολλὰ πλοία μὲ τὸ ὑψηλὸν κόστος, ὁ ἀντίκτυπος θὰ είναι ἀμεσώτερος καὶ αἱ συνέπειαι τῆς κρίσεως, περισσότερον αἰσθηταί. Τὴν κρίσιν ἀκριδῶς ἀντίμετωπίζουν τώρα καὶ ἡ τριάς τῶν μεγάλων αὐτῶν ἐφοπλιστῶν. Πολλὰ τὰ ἔχεγγυα ὅτι θὰ τὴν διεξάλουν μὲ τὰς ὀλιγωτέρας δυνατὰς ζημιές. "Ισως τοῦ κ. Ωνάσης νὰ είναι ἡ θέσις δυσχερεστέρα, κατόπιν τῆς γνωστῆς μὲ τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν συμφωνίας; "Αμείλικτον ἀντικρύζει τὸν πόλεμον τῶν μεγάλων ἑταῖρων πετρελαίου.

"Η ἀπάντησις εἰς τὰ προβλήθεντα ἔωντήματα ἐδόθη, πιστεύομεν, κατὰ τὸν πλρέστερον δυνατόν τρόπον. "Ισως καπποτε αἱ στήλαι αὐταὶ νὰ ἀσχοληθοῦν καὶ διεσδικώτεον διὰ τὴν δρᾶσιν τῶν μεγάλων ἐφοπλιστῶν μας. "Η σταδιοδρομία τῶν ἀποτελεῖ φωτεινὸν παράδειγμα τολμῆρας πρωτοδουλίας, προβλέψεως ἐπιχειρηματικῆς, προσφυεστάτων συνδιασμῶν καὶ πιστεως ἀπαρεγκλίτου εἰς τὰς ἐπαγγελματικάς των ἔξορησεις.

Διὰ τὴν μεσογειακήν καὶ πάλιν ναυτιλίαν

"Απὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας ἐξῆτησε νὰ πληροφορηθῇ ὁ κ. Βογιατζῆς ταὶ ἀπόφεις των ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ αὐτῆς ὑλικοῦ. "Ηθέλησεν ὁ κ. Υπουργὸς, νὰ διαπιστώσῃ, διὰ θὰ ἡσάν τινες τοῦ τὴν προθυμίαν νὰ προδούν εἰς τὴν μελέτην τοῦ ζητήματος, ἵνα ἐν καιρῷ ὑποδόλουν τὰς ἀπόφεις των εἰς τὸ "Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας. Διὸ τοὺς περισσότερους ὅμως ἔξ αὐτῶν οἱ πιθανότητες παραγγελίας νέων σκαφῶν εἰναι ἐλάχιστοι. Δὲν είναι εἰς θέσιν οὐδὲ μέρος τῆς προκαταβολῆς νὰ διαθέσουν. "Οπωσδήποτε, ὅμως, ἡ ὑπόθεσης τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς μεσογειακῆς μας ναυτιλίας ἐνδιαφέρει αὐτὴν ταύτην τὴν παραγωγικὴν προσπάθειαν τῆς χώρας. "Εν τῷ πλαισίῳ τῆς οἰκονομικῆς ἡμῶν ἀνασυγκροτήσεως πρέπει καὶ τὸ ζητήμα αὐτὸ νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἀπό τὴν Κυβερνήσιν.

"Αν τὸ ιταλικὸν σκάφος ἐπέτυχε, συναγωνιζόμενον τὰ ἴδια μας μικρὸ φορτηγό, νὰ τὰ ἐκτόπισῃ ἀπὸ τὰς τόσους γνωρίμους εἰς τὸν "Ἑλληνικὸν ναυτικὸν θαλασσασ, δὲν θὰ πρέπει τούτο νὰ ἀποδοθῇ εἰς μόνον τὸ χαμηλότερον κόστος τῆς ἐπανδρώσεως του. Μὲ τὴν γέαν σύνθετην διὰ τὰ διζελοκίνητα σκάφη καὶ τὸ πρὸ ημέρων καθιερώθεν δι' ἀποφεσεως του κ. "Υπουργὸυ τῆς Ναυτιλίας νέον μισθοδόγιον, περιαρίσθησά πως αἱ μεγάλαι διαφοραὶ εἰς τὴν μισθοτροφοδοσίαν καὶ τὴν σύνθεσιν ἔνος διζελοκίνητου Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ καὶ ἐνὸς ὄμοιοτύπου ιταλικοῦ. Εἰναι, βεβαίως, ἀκριβώτερον ἀκόμη τὸ ιδικὸν μας σκάφος εἰς τὰ κονδύλια τῆς ἐπανδρώσεως του, ἀλλὰ δὲν είναι αὐτὰ καὶ μόνον ἀσκεταὶ διὰ νὰ τὸ καταστήσουν ἀνίκανον νὰ δεχθῇ τοὺς χαμηλούς ναύλους, μὲ τοὺς ὄποιους οἱ Ἰταλοὶ καὶ οἱ Τούρκοι ἀναλαμβάνουν τὰς μεσογειακὰς μεταφοράς.

Εἰς τὰ ἄλλα κονδύλια τῶν δαπανῶν κινήσεως τοῦ μεσογειακοῦ μας φορτηγοῦ θὰ πρέπει νὰ ἀναζητηθοῦν καὶ ἄλλαι σημαντικαὶ διαφοραὶ, αἵτινες, δὲν ἐπιτρέπουν εἰς αὐτὸ νὰ διατηρηθῇ ἐν ὑπερεστίᾳ. Τὰ περισσότερα καύσιμα, αἱ ὑψηλότεραι διαπάντα συντηρησέως καὶ τὰ καθυστέρημένα μέστα φορτεκφορτώσεως δημιουργοῦν διὸ τὸ παρήλιον ιδικὸν μας σκάφος προσθέτους ἐπιβαρύνσεις καὶ ἐπαυξάνουν εἴτε περιστέρεον τὸ μεγαλύτερον ὀπωσδήποτε κόστος τῆς κινήσεως του. Τὸ ἐλληνικὸν μεσογειοκόν εἶναι κατὰ πρώτων λόγων ἀτμοκίνητον, ἐνῷ ἀπειδεῖθη, ὅτι ἡ μηχανὴ δηζελ είναι τὸ προσφορώτερον πρωστήριον σύστημα, λόγῳ οἰκονομίας καυσίμου καὶ διλογιτέρου πρωστηκού. Είναι ἐν συνεχείᾳ παρήλιον καὶ χρειάζεται δαπάνας συντηρησέως καὶ ἐπισκευῶν μεγαλυτέρας. Δὲν διαθέτει, τέλος, τὸν κυβισμὸν, τὸ μικρὸν βύθισμα καὶ τὰς εύκολιας εἰς τὰ μέσα φορτεκφορτώσεως τῶν νεωτέρων ιταλικῶν διζελοκίνητων κόστερες. Καὶ διότι ἀκριδῶς δὲν διαθέτουν τὰ ιδικά μας σκάφη δηζελ δηζελ οὐδὲ τὰ πλεονεκτήματα, δὲν ἔχουν καὶ τὴν ικανότητα νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸ συναγωνιστόν των ιταλικῶν φορτηγῶν. Αὐτὰ κερδίζουν ἐκεῖ ὅπου τὰ ἐλληνικὰ οὐδὲ τὰς δαπάνας τῆς κινήσεως των δὲν ἡμποροῦν νὰ καλύψουν.

"Ανάγκη συνεπώς ἀμέσως καὶ ἐπιτακτικὴ είναι, ἐκ παραλλήλου πρὸς τὴν προστήσειν τῆς περιστολῆς τῶν ἐπανδρώσεως τῶν μεσογειακῶν δαπανῶν, νὰ ἐπιζητησωμεν καὶ τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τὴν βελτίωσιν, ὃστε νὰ ἐπανεύθῃ η Ναυτιλία μας τὴν συναγωνιστικήν της ικανότητα εἰς τὴν Μεσόγειον.

Μάζη χρειάζονται πλοία καλύτερα, οἰκονομικώτερα εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν. Αὐτῶν πρέπει νὰ μελετήσωμεν τὴν ἔξειδεσσιν. Οἱ ἐφοπλισταὶ, ὡς οἱ ἀμεσώτερον ἐνδιαφερόμενοι, δηζελοίουν νὰ ὑποδέλουν πρὸς τὴν Κυβερνήσιν πώς θὰ τὰ ἀποκτήσωμεν. "Ο κ. Βογιατζῆς ἐφθασεν αὐτὸς νὰ διεγειρῇ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν. "Η κατανόησις τῆς ἀνάγκης δὲν πιστεύουμεν γὰλεψη ἀπὸ αὐτούς. Πρέπει νὰ ἐπανακτήσωμεν τὴν θέσην μας εἰς τὴν Μεσόγειον. Ζωτικά συμφέροντα τοῦ Τόπου μας τὸ ἐπιβάλλουν.

Ημεῖς καὶ οἱ Ἰταλοί

"Εξ ὅσων στοιχείων συνεκεντώσαμεν ύφιστανται διαφοραὶ ἀκόμη σημαντικαὶ εἰς τὰ τῆς ἐπανδρώσεως ἔνος ιταλικοῦ καὶ ἐνὸς ὄμοιοτύπου Ἑλληνικοῦ μεσογειοκοῦ φορτηγοῦ διζελοκίνητου. Διὸ τῶν νέων πάντων περὶ συνθέσεως Διαταγμάτων καὶ τοῦ νέου μισθοδόγιου ὠρισμέναι οἰκονομίας ἐπετεύχθησαν. "Ισως νὰ μὴ είναι ἀρκεταί. Αἱ εἰσφοραὶ λ.χ. εἰς τὸ N.A.T. πρέπει νὰ ἔξισθουν μὲ τὰς εἰσπραττομένας ἀπό

**PORT SUDAN
MARITIME AND FORWARDING AGENCY**
LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING
Cables: "MARITIME,"
Address: P.O. Box 306

τὰ ἀκτοπλοϊκά σκάφη.

Διὰ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν σκάφος 500 μέχοι 1000 τόννων d.w., μὲ μίαν μηχανὴν δῆξελ δυνάμεως 300 — 600 ἵππων, ἡ νέα σύνθετης καθορίζεται ως ἔξις: Εἰς τὸ κατάστρωμα: Εἰς πλοίαρχος, εἰς εἰσέτι ναυτίλος ἀξιωματικός, εἰς ναυλήρος, τρεῖς ναυταὶ καὶ εἴς ναυτόπαις. Εἰς τὸ υπηχανοστάσιον: Εἰς β', υπηχανικός, εἰς γ' μηχανικός καὶ εἰς υπηχανοδηγός β'. Σύνολον δέ κα τὸ Δι' ἵπποδυνάμεις ἀπὸ 600 ἔως 1500 ἵππων προστίθενται εἰς α', μηχανικός καὶ εἴς δόκιμος.

Τὰ δημεροκίνητα σκάφη τῶν 1001 μέχοι 2000 τόννων d.w. προβλέπεται νὰ ἔχουν τὸ ἔξις πλήρωμα: «Ἐνα πλοίαρχος, ἐνα εἰσέτι ἀξιωματικὸν καταστώματος, ἐνα δόκιμον πλοίαρχον, ἐνα ναυλήρον, τρεῖς ναυταὶ, ἐνα ἀσυρματιστὸν β'. (διὰ τὰ ἄνω τῶν 850 τ. γκρός σκάφη), ἐνα θαλαμητόλον καὶ ἐνα μάγειρον. Διὰ τὸ μηχανοστάσιον, ἀν αὶ μηχαναὶ τοῦ σκάφους εἰνε δυνάμεως ἀπὸ 601—1500 ἵππων, ἡ σύνθετης καθορίζεται εἰς εἴσα α', μηχανικόν, ἐνα δεύτερον, ἐνα τρίτον, ἐνα μηχανοδηγόν α' καὶ ἐνα δόκιμον. Σύνολον 15 ἄνθρωπος.

Ίδου καὶ ἡ μισθοδοσία διὰ τὰ ἀπὸ 501 — 1500 τόν. d.w. σκάφη τῆς Μεσογείου: «Υποπλοίαρχος £ 48.0.0, ἀνθυποπλοίαρχος £ 39.15.0, μηχανικός α' £ 59.5.0, υπηχανικός β' £ 48.0.0 καὶ γ' 39.10.0, μηχανοδηγός £ 27.15.0, δόκιμος £ 10.10.0, ἀσυρματιστὸς £ 39.15.0, ναυλήρος £ 25.10.0, ναύτης £ 22.10.0, δόκιμος πλοίαρχος £ 10.10.0, ναυτόπαις £ 7.10.0, μάγειρος £ 28.10.0, θαλαμητόλον £ 25.10.0.

Διὰ τὸ ιταλικὸν δημεροκίνητον μεσογειακὸν φορτηγὸν τὸ κάτω τῶν 500 τόν. γκρός μέχρι 850 τόννων d.w. ἡ σύνθετης προσβλέπεται ως ἔξις: Εἰς πλοίαρχος, εἰς ναυλήρος, μὲ δίτλωμα κυβερνήτου ἰστιοφόρων, τέσσαρες ναυταὶ, εἰς ναυτόπαις, εἰς μηχανικός καὶ εἴς μηχανοδηγός. Σύνολον ἐννέα ἐναντὶ τῶν δέκα τοῦ ίδικυν μας σταθμοῦ. Στοῦ λόγου ἐννέα εἶναι τοῦ δέκα τοῦ ίδικυν μας σταθμοῦ. Διὰ τὸ ιταλικὸν ἀπὸ 500 μέχρις 750 τόννων γκρός (1300 τόν. d.w.) ὁ κανονισμὸς τῆς συνθέσεως προσβλέπει: «Ἐνα πλοίαρχον, ἐνα ὑποπλοίαρχον, ἐνα ἀνθυποπλοίαρχον, τέσσαρες ναυταὶ, δύο ἀνεῦ τοπίου ναυταὶ, ἐνα βοηθὸν θαλαμητόλον, ἐνα μάγειρον, ἐνα α' μηχανικόν, ἐνα β' καὶ ἐνα γ' ὑπηχανοδηγόν. Σύνολον 14 ἀνδρας διὰ ταξίδιον Μεσογείου, ἐναντὶ τῶν 15 τοῦ ίδικου μας. Διὰ τὰ πέπαυ τῆς Μεσογείου προστίθενται εἰς ἀκόμη ναυτίλος ἀξιωματικός, εἰς μηχανοδηγός καὶ εἴς θαλαμητόλον.

Διαφοραὶ συνεπῶς ἀξιόλογοι εἰς τὴν σύνθεσιν δὲν ὑφίστανται. «Η μισθοδοσία, ὅμως, εἰναι διὰ τὸ Ἑλληνικὸν αἰσθητῶς ὑψηλοτέρα. Κατὰ 35 % περίπου διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ κατὰ 18 % διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα.

Διὰ τὰ σκάφη ἀπὸ 500 — 1000 τόννων γκρός ὁ πλοίαρχος καὶ ὁ α' μηχανικός λαμβάνουν βασικὴν μηχανιστὸν μισθοδοσίαν λιότετ. 47.250, ὁ ὑποπλοίαρχος λιότετ. 35.430, ὁ β' ναυτίλος ἀξιωματικός λιότετ. 31.020, ὁ ναύτης λιότετ. 20.790, ὁ ναυλήρος 25.440, ὁ ναυτόπαις 8.610 μὲ δέκανον ὑπηρεσίαν, ὁ θαλαμητόλος 20.130 καὶ ὁ μάγειρος 22.800 λιότετ. Οἱ μηχανικοὶ β' καὶ γ' λαμβάνουν τὴν αὐτὴν μισθοδοσίαν τῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν α' καὶ β'. Εἰς τοὺς ἀντέτοπου μισθούς θὰ πρέπει κατὰ μέσον ὅσον νὰ προστεθοῦν 45—50 % διὰ τὰς προσανήσεις λόγω οἰκογενειακῶν βασῶν καὶ τὰς παροχάς διὰ τὰς προσανήσεις λόγω ναυτιλιακῶν κινδύνων. «Η αὐτὴ περίπου μισθοδοσία καταβάλλεται καὶ εἰς τὰ κάτω τῶν 500 τόν. γκρός σκάφη. παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ μισθοὶ κανονίζονται διὰ τὸ ιδιαιτέρων ἀτομικῶν συμβάσεων.

Διαφοραὶ, λοιπόν, μισθοδοτικὴ ὑφίστανται. Τοῦ N.A.T. ἐπίσης αἱ εἰσφοραὶ εἰναι ὑψηλότεραι. Εἴκοσι τοῖς ἑκατὸν διὰ τὸ ίδικον μας σκάφος, δέκα ἔξι τοῖς ἑκατὸν διὰ τὸ ιταλικὸν (Κάσσα Μαργίττιμα). Οὕτω τὸ ιταλικὸν φορτηγὸν τῶν 800 τόννων d.w. ἔχει δαπάνας μισθοδοσίας γύρω τῶν 220 λιότετ. Αγγλίας καὶ τὸ ίδικον μας τοῦ αὐτοῦ μεγέθους καὶ τύπου λιότετ 30.15.0.

Καὶ τὸ συμπέρασμα συνοψίζεται: α' Εἰς τὴν διαπίστωσιν, ὅτι τὸ δημεροκίνητον Ἑλληνικὸν σκάφος θὰ ἔχῃ, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ ιταλικὸν, μίαν ἐπτσιάν ἐπὶ πλέον ἐπιβάσουσιν εἰς μόνον τὸ κονδύλιον τῆς ἑπτανησίας του 1200 περίπου λιότετ, καὶ συνεπῶς δὲν ἡμέρας οὐδὲ αὐτὸν νὰ σταθῇ εἰς τὸν συναγωγισμὸν καὶ τοὺς χαμηλοὺς ναύλους τῆς Μεσογείου καὶ β'. «Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ιταλικὸν, δὲν πίπτοει νὰ σταθῇ εἰς τὸν ναυλαγορδὸν τῆς Μεσογείου. Καὶ γ' «Οτι διὰ τὰ παρηλίκα ἀτομοκίνητα τὰς «μαύρους μοίρας» μικρὰ φοτογράφησις θέσις πλέον εἰς τὰς γύρου μος θαλάσσας δὲν ὑπάρχει. «Η Μεσογείος, ἀν συνεχισθῇ ἡ σπουρινὴ κατάστασις, ἔχειν ὅριστικῶς καὶ ἀμετακλήτως διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Μία δηλαδὴ δραστηριότης τοῦ «Ἐλληνος ναυτίλου ἔξωχος παραγωγική, ἀμεσώτατα μὲ τὴν οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας

συνδεδεμένη, χάνει τὸ πεδίον τῆς ἀναπτύξεως της. «Ο ἄμεσος οὗτος κίνδυνος θὰ προκαλέσῃ, ἀρά γε, τὴν ἀντίδρασιν;

Καὶ αἱ συνέπειαι

Ἐπρόκειτο γὰρ μεταφερθοῦν ἀπὸ τὴν Ἰταλίαν εἰκοσι χιλιάδες τόν. λιπαρομάτων διὰ τὸν Ἐλλαδα. Προεκηρύχθη μειοδοτικὸς διαγωνισμὸς καὶ ἡ μεταφορά των ἀνετέθη εἰς ναυλομεσιτὴν τοῦ Πειραιῶς μὲ ναύλων 20) τὸν τόνον. «Η προσφορὰ ἐλληνικῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν δὲν ἦτο τὸ κατωτέρω τῶν 27).

Οἱ ἐργοδάσος πάντως ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ναυλώσῃ ἐλληνικὰ σκάφη διὰ τὸ ήμιον τοῦ φορτίου. Κατέστη, ὅμως, ἀδύνατον νὰ ἐπιτηδεύσῃ τὴν συμβατικὴν τοῦ αὐτὴν ὑποχρέωσιν. Πλὴν ἐνὸς διὰ τρεῖς χιλιάδας τόννων κανεὶς ἀλλοὶ ἐλληνικὸν δὲν ἐδέχετο τὸν προσφερόμενον ναύλον τῶν 20) 6. Τὰ ιταλικὰ ἀνευλόγησαν εἰς κατωτέρων ποὺν καὶ τελικῶς ὁ ἐργοδάσος ἐπέτυχε νὰ ἀπαλλάσῃ τὴν ὑποχρέωσιν οὐν διὰ τὴν ἔξευρεσιν καὶ ἐλληνικῶν σκαφῶν. «Η μεταφορὰ συνετελέσθη διὰ τὰν ἴταλικῶν «κόστερες».

Δεν ἔξεταζομεν τὸ ζῆτημα τῆς ἀπαλλαγῆς τοῦ ἐργοδάσου ναυλομεσιτῶν ἀπὸ τὴν ὑποχρέωσιν του. Αὐτὴ θὰ πρέπει νὰ ἀπασχολήσῃ τοὺς κρατικοὺς ἀρμόδιους, ὡς πρᾶξις καθαρῶν καιοστικῆς. Μᾶς ἐνδιαφέρει κυρίως το γεγονός, ὅτι τὰ ιταλικὰ ἐδέχθησαν καὶ εἰς τὴν προκειμένην, τὴν όχι μοναδικὴν περίπτωσιν, ναύλων χαμηλότερον καὶ ἔξηφαλίστεσαν τὴν ἔργασιαν, ἐνὼ τὰ ιδικὰ μας ἀπεκλείσθησαν. «Ο ναύλος τῶν 18 σελ., συνέψηστα τὰ ιταλικά, ὁ ναύλος τῶν 20) 6 ἐπίζημος ητο διὰ τὰς ἐλληνικά.

Εὐόντον τὸ ἀποτέλεσμα, ἐφόσον ὁ συναγωγισμὸς αὐτὸς παντοῦ, εἰς κάθε μεσογειακὴν ἔργασιαν, δὲν λείπει. Τὰ ιταλικά, κατὰ πρῶτων λόγων, μὲ τὰ δίλιγα ἔξοδα κινήσεως (καύσιμα, μισθοτροφοδοσία καὶ συντήρησις) καὶ τὰ τουρκικὰ ἐν συνεχείᾳ, μὲ τὸ ἀποτελεύτην μερισμὸν κόστος τῆς ἐπανδρώσεως τῶν, κατέκησαν τὴν Μεσόγειον καὶ ἔξετοπισαν τὸ Ἑλληνικόν, τὸ παρηλικὸν καὶ ἀντιοκονικὸν σκάφος.

Αἱ συνέπειαι εἰναι αὐταπόδεικτοι. «Ἀνεργία πληρωμάτων, ἐλλειψις ἔργασιων εἰς τὴν ἔγχωριον σιδηροδρομικήν, διλγωτέραι πορμήσεις απὸ τοὺς λιμένας μας, πειρασμένον καὶ τὸ εισαγόμενον ἀπὸ ναυλώσεις τῶν πλοίων μας συνάλλαγμα.

Διὰ τὴν Σύρον

Τὰ ναυπηγεῖα τῆς Σύρου, ὥπως τὰ ἐπίστευσεν ὁ κ. Μάρκος Νομικός, δὲν προκειται, δυστυχῶς, νὰ τὰ ἴδωμεν συνιστώμενα. Πολλοὶ οἱ παρειαφήσαντες παράγοντες τῆς ἀποτυχίας. Κάποτε θὰ ἀποκαλυφθοῦσι, ἀλλοπεμπέται τῆς θῆσης προσπαθείας καὶ θὰ καταλογισθοῦν αἱ εὐθύνηι.

«Οπωσδήποτε, ὅμως, ἡ πλωτὴ δεξαμενὴ, μετὰ τὴν ἐπισκευὴν της, θὰ μεταφερθῇ εἰς τὴν Σύρον. Είναι εἰλημένη πλέον ἀπόφασις τοῦ Στρατόχρονος Πατάγωνος. Αἱ προβαλλόμεναι ἀντιδράσεις δὲν πρόκειται νὰ τελεσφορήσουν. «Η Σύρος δικαιούεται τῆς ἐλαχίστης αὐτῆς κυβερνητικῆς μερίμνης.

Μόνη της, ὅμως, ἡ δεξαμενὴ δὲν ίκανοποιεῖ τὸ αῖτημα τοῦ δευτέρου ναυτικοῦ μας κέντρου. «Έργοστάσιον ἐπίσκευων, ἀξιον τὸν ὄνομάτος του, ἀρτίως ἔξωπλισμένον, μὲ τεχνικὰ μέσα συγχρονισμένα χρειάζεται νὰ συσταθῇ περού τὴν δεξαμενὴ διὰ νὰ παράσχῃ θετικὰς τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὰ πλοία.

Ο κ. Ν. Ρεθύμνης ἀνέλαβεν ηδη — ὥπως πρὸ μηνὸς μας ἔλεγε — τὴν προσπάθειαν τῆς ἐγκαταστάσεων ἐνὸς τοιούτου ἐργοστασίου. Μᾶς διεβεβαίων, ὅτι θὰ εἶνε τόπον ὑπεραρκετὸν διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ λιμένος τῆς Σύρου. «Ἐνα δεύτερον προσφέρθη ἐπίσης ὁ κ. Νομικός νὰ συστησῃ, ἀν ὁ κ. Ρεθύμνης δὲν ἐπεύθυνει νὰ δώσῃ εἰς τὸ ίδικόν του τὴν εὐρυτέραν ἀνάπτυξιν εἰς τεχνικὰ μέσα, ποὺ θὰ χρειασθοῦν, ἀφοῦδε, διὰ τὴν ἀδύλων ἐπισκευοδιαιτῶν, ἀκόμη δὲ τὴν ἐπάνδονον καὶ μερικῶν, ἀπὸ ἑκείνους τοὺς καλούς τεχνίτες τοῦ μετάλλου, ποὺ ὑπερεργούν νὰ φύγουν, λόγω τῆς ἀνεογίας, ἀπὸ τὴν Σύρον.

«Αν ώστε μερινοὶ ἐφοπλιστικοὶ παραγούντες, ὥπως οἱ κ. κ. Ρεθύμνης καὶ Νομικός, ἐπιδείξουν θετικὸν τὸ ἐνδιαφέρον των διὰ τὴν Σύρον, πρέπει νὰ ἐπίτιζωμεν ὅτι, μετὰ τὴν ἐγκαταστάσιν τῆς δεξαμενῆς, παραγαγήσειν την ἀναπτύξειν τῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων της Σύρου.

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.

τὴν ἀποτυχίαν τῆς γενικωτέρας προσπαθείας τῶν ναυπηγείων, δικαιουμέθα νὰ ἐλπίζουμεν, ὅτι θὰ ἐπανίδῃ ὁ λιμηνὶ τῆς πρωτεύουσης τῶν Κυκλαδῶν κίνησιν ἀξιόλογον, κίνησιν ἀναζωγονήσεως.

Περιττεύει νὰ συστήσουμεν τὸ εὐθόνην τιμολογὸν διὰ τὴν δεξαμενὴν, ὃσον διὰ τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν. Εἶνε ἡ προύτοθεσις.

Ζήτημα κεφαλαίων

Πρὸς τὸν Σκαραμαγκᾶν, ἀντὶ τῆς Σύρου, ἐπιμένουν οἱ ἀρμόδιοι τεχνικοὶ παράγοντες τοῦ «Υπουργείου τῶν Ναυτικῶν» νὰ στρέψουν τὴν κυβερνητικὴν προσφῆνη διὰ τὴν σύστασιν τῶν ναυπηγείων. Φαίνεται, ὅτι εἰς τὴν προσπαθείαν τῶν αὐτῶν συνήνησαν εὐμενὴ ὄπωσδήποτε τῶν ἀπόφεων τῶν ὑποδοχῆς καὶ ἀπὸ μέρους μελῶν τινῶν τῆς Κυβερνήσεως, ἔκτὸς βεβαίως τοῦ κ. Πρωτοπαπαδάκη, τοῦ ὅποιού εἴνε γνωστὸν σὺν τῷ τῆς Σύρου διαβέστεις. Διεθνῆς διαγνωσιμὸς θὰ προκρυμῇ διὰ τὴν ἀνάληψιν τοῦ ἔργου, μὲ προσπικὴν ὅπως τὸ Κράτος συμμετασχῇ εἰς τὰ κεφάλαια, παρέχον ἐν ταύτῳ καὶ ἔργασιαν τοῦ Β. Ν. εἰς τὰ ναυπηγεῖα.

Αἱ προβλέψεις τῶν τεχνικῶν εἶναι εὐρύτεραι. Τὴν κατασκευὴν κυρίως πλοίων θέλουν νὰ ἐπιδιώξουν. «Η Ναυτιλία μας, ἡ ἀγχιπλούσσα καὶ ἡ μεσογειακή ἔχει, πράγματι, ἀνάγκην τεσσαράκοντα τούλαχιστον δηλοκινήτων φορτηγῶν μικροῦ μεγέθους ἀπὸ 500 μέρχοις 1.500 τόνων. Αὗτὰ τὰ σκάφη προτείνεται νὰ ναυπηγθοῦν εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶν, εἰσαγομένων ἔξωθεν τῶν πρωστήρων μηχανῶν τῶν καὶ τινῶν ἔξαρτημάτων τοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν. Θὰ εἰναι πράγματι καλὴ ἀρχὴ, ὁ πυρὴν μιᾶς ἔργασιας, ἔχοντας παραγωγικής. «Αγνωστον Βεβαίως εἶναι τὸ κόστος. Θὰ φάσση νὰ εἶναι ἵστον πρὸς τὸ κρατοῦν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Βορείου Εὐρώπης διὰ τοιαύτας κατασκευᾶς; Πολὺ τὸ ἀμφιβάλλομεν.

Συζητήσεις τάντως πολλαὶ ἀκόμη θὰ γίνουν. Χρειάζονται κεφάλαια πολλὰ καὶ ὑμολογούμενο, ὅτι δὲν διαβλέπομεν εὔκολον τὴν ἔξευρεσίν τῶν. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτό, τὸ σοδαρεύετον, θὰ προσκόψῃ ἀσφαλῶς καὶ ἡ περὶ τὸν Σκαραμαγκᾶν νέα προσπάθεια.

Διὰ τὸ κεφάλαιον ἀνεργίας

Τὸ ἀπὸ μακροῦ χρόνου καταρτισθὲν ἀπὸ τὴν ἐπιτροπὴν Μπουρνιά σχέδιον νόμου διὰ τὴν διοικητικὴν τοῦ «Ἀπομαγκικοῦ Ταμείου ἀνασυγκρότησιν δὲν ἀσχολεῖται καὶ μὲ τὸ «Κεφάλαιον ἀνεργίας». Τὸ σοδαρεύτων αὐτὸ διὰ τὸ Ν.Α.Τ. ζήτημα, οὐδὲ καν θίγεται. Τὸ καθεστώς, δηλαδή, τῆς ἀνεξελέγκτου διακοπαθίσεως δισεκατομμύρων ὅλων δραχμῶν — τὰ 30 % τῶν προσδόδων τοῦ Ν.Α.Τ. — θὰ συνεχισθῇ καὶ μετὰ τὴν ἐπιφῆφισιν τοῦ νέου περὶ δῆθεν ἀνασυγκροτήσεως τοῦ ταμείου νόμου.

Σκάνδαλον, μὴ δυνάμενον νὰ καλυφθῇ, θὰ ἀποτελέσῃ ἡ τοιαύτη ἀπὸ μέρους τοῦ ὑπουργείου, τῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ Συμβούλου τοῦ Ν.Α.Τ. ἥθελημην ἄγνοιας ἔνος τόσουν σοδαροῦ διὰ τὸ μέλλον τοῦ ιδρύματος τῶν απομάχων ζήτηματος. Τὸ λεγόμενον «Κεφάλαιον ἀνεργίας» πρέπει νὰ πλαισιωθῇ ἐντὸς τοῦ ισχύοντος διὰ κάθε ἄλλην πρόσδοδον τοῦ Ν.Α.Τ. λογιστικοῦ νόμου, πρέπει νὰ φρίξεται προϋπολογισμὸς δι᾽ αὐτὸ ἀπὸ ἔνα ιδιοίτερον ὑπεύθυνον συμβούλιον διαχειρίσεως τῶν σχετικῶν κονδύλων καὶ νὰ δημοσιεύεται λεπτομῆρης ἀπολογίσιμος τῶν δαπανηθέντων καὶ τῶν πεπραγμένων.

Εἰς τὸν νέον περὶ τὸ Ν.Α.Τ. νόμον ὄφελούν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ «Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας» νὰ περιλαμβάνουν καὶ τὸ «Κεφάλαιον ἀνεργίας». «Ἄν δὲν θελήσουν νὰ τὸ πράξουν, ἐνῶ τελοῦν ἐν γνώσει τοῦ ἔκει ἐμφαλεύοντος σκανδάλου, θὰ εἰναι καὶ προσπικῶν ὑπεύθυνοι ἔις τὴν παραλειφήν. Δὲν νοεῖται ἀνασυγκρότησις ταμείου, χωρὶς νὰ τεθῇ ὑπὸ ἔλεγχον καὶ ἡ δισεκτίσις, τῶν προσδόδων τοῦ Κεφαλαίου ἀνεργίας. Τὸ νὰ ἀδικοῦμεν τὸν ἀπόμαχον κατὰ τὴν συνταξιδότησιν τοῦ, ἐνῶ θὰ ἐπιτρέψωμεν τὴν διασκοτομήν τοῦ συμβούλου, διὰ τὸν πρόσδοδον τοῦ ταμείου ποὺς ἀλλούς, ἀσχέτους μὲ τὴν ἀποστολὴν τοῦ σκοπούς, ἀποτελεῖ πρᾶξιν ἀξίαν τῆς δριμυτεροῦς τῶν ἐπικρίσεων. Δὲν πιστεύουμεν νὰ ἐπιτρέψῃ δ. κ. Βογιατζῆς νὰ συνεχισθῇ καὶ ἐπὶ τῶν ἡμέρων του ἡ σκανδαλώδης αὐτὴ ἀνωμαλία. Θὰ παρακολουθήσουμεν πάντως τὴν ὑπόθεσιν καὶ διὰ τὸν πρόσδοτον τοῦ ιδρύματος τοῦ, διεγείρουν τὴν προσοχὴν τοῦ κ. «Υπουργοῦ, τὸ ζήτημα θὰ ἀχθῇ καὶ ἐπὶ ἀνωτέρου ἐπιπέδου. Πρέπει, ὅπωσδηποτε, νὰ ἐπιλυθῇ. Τὸ συμφέρον τοῦ Ταμείου, τῶν απομάχων ναυτικῶν μας, τὸ ἐπιβάλλεται.

Τὸ Ν.Α.Τ. καὶ ἡ ἀναδιοργάνωσί του

Συζητοῦνται οἱ ἀρμόδιοι τοῦ «Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας» τὴν ἔξευρεσιν τοῦ προσφορωτέρου μέσου, διὰ τοῦ ὅποιού θὰ ἐπετυχάνετο ἡ καταβολὴ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν εἰσφορῶν τῶν ἐπὶ ἔιναν πλοίων ἔργαζομένων ναυτικῶν μας. «Ορθὴ καὶ ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβαλλούμενη ἡ ἐπιδιώξις αὐτῆς. Τὸ ἀσφαλιστικὸν ίδρυμα τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας δὲν προκειται νὰ φθάσῃ εἰς τὸ υψός τῆς ἀποστολῆς του, δεν δὲν χειραφετηθῇ οἰκονομικῶς, ἀν δὲν εἶναι παρ' αὐτὸν ἡσφαλισμένοι καὶ δὲν συνειφέρουν τὰς καταβολὰς τῶν ὅλων οἱ «Ἐλλήνες ναυτικοί».

Οἱ πάντες, αὐτὸ τούλαχιστον πιστεύουν, πλὴν, ὅμως, τῶν ἀμεσώτερον ἐνδιαφερούμενων, αὐτῶν τῶν ναυτεργατῶν, τῶν ἐπὶ ἔιναν πλοίων ὑπηρετούντων. Ιδού τὶ μᾶς γράφει σχετικῶς πλοίοσχος μεγάλου ὑπὸ

τὴν Λιβεριανὴν σημάιαν δεξαμενοπλοίου:

Κύριε Διευθυντά,

Παρακολουθῶ τὰς συζητήσεις διὰ τὸ Ν.Α.Τ. καὶ ἀπὸ τὰ σχόλια τοῦ περιοδικοῦ σας ἐπληροφορηθη ἐπιστολὴ τὰς περὶ ναυτολογίας τῶν ἔιναν πλοίων ἀφελεῖς τῷ ὄντι προτάσεις τῆς ὁρισθείσης ἐπιτροπῆς. «Ἐναὶ μόνον παράγοντα ὅλοι σας ἐλησμονήσατε, τὸν ἀμέσων ἐνδιαφερόμενον, τὸν ναυτεργάτην. Ήθέλησε κανεῖς ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους γὰ διαπιστώσῃ τὰς ἀντιλήψεις του ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ; Εξεταστόν: Εἶνε καὶ αὐτὸς διατεθείμενος νὰ πληρώσῃ: Η καλὴ διάθεσις τῶν πληρωμάτων, νοιζώ, ὅτι ἐξυπακούεται.

Τὰς σκευεῖς αἰκινῶν τῶν ναυτικῶν μας θέλω νὰ σᾶς μεταδώσω, ἀφοῦ κανεῖς δὲν ἐσκέφθη νὰ τὰς πληρωμάτα, λοιπόν, τῶν ἔιναν πλοίων, ἀντότερα καὶ κατώτερα, δὲν δέχονται νὰ καταβάλουν τὰς εἰσφοράς των εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἀν προηγουμένως δὲν πεισθοῦν ἀπὸ τὰ πράγματα, στὸ τὰ χρήματά των δὲν θὰ ἔξανεμισθοῦν ὅπως εἰς τὸ παρελθόν, τὸ πρόσφατον καὶ ὅπως πράγματα, στὸ παρότερον καὶ ὅπως δὲν παρασχεθοῦν ἔγγυησεις θετικαὶ, ὅτι τὸ Ν.Α.Τ. θὰ ἀποκτήσῃ διοικητικούς καὶ ὄργανους, ἔξηπτηκτὴν τῶν συμφέροντων μόνον τῶν μετόχων του καὶ ὅχι τῶν κρατουντῶν ἐκάστοτε κομματικῶν ἢ ἀλλων κυβερνητικῶν παραγόντων.

Οἱ κ.κ. ἀρμόδιοι θὰ μᾶς δώσουν πρώτων τὰ ἔχεγγυα αὐτά καὶ ὑστεραὶ ποὺ θὰ ἔλθουν νὰ μᾶς ζητήσουν νὰ ἀσφαλισθῶμεν. Πρέπει νὰ μᾶς πείσουν μὲ θετικὰ δεδομένα, ὅτι τὸ Ν.Α.Τ. ἀναστυνεκρότηθη, ὅτι οἱ καταλληλοὶ ἀνθρώποι πούτοι δεδομένα, ὅτι τὰ πάρασιτα ἔξεκαθαρίσθησαν, ὅτι δὲ συνταξιδότουνται μόνον οἱ δικαιουμένοι ἀπὸ τὰς καταβολὰς τῶν καὶ τὰ χρώμα τῆς ὑπηρεσίας τῶν καὶ ὅχι οἱ ἐπιτήδειοι, οἱ ὑποστηριζόμενοι ἀπὸ τὸ κόμμα καὶ τοὺς μεσοζόντας. Πρέπει, τέλος, νὰ αὐξηθοῦν αἱ συντάξεις εἰς ἀνάλογον πρὸς τὰς καταβολὰς μας ἐπίπεδον. «Ἐγώ, τούλαχιστον, δὲν θὰ ἔδεχόμην ποτὲ νὰ πληρώσω εἰς τὸ Ταμείον δέκα λίρας μηνιαίων καὶ ἀλλας δώδεκα οἱ πλοιοκτήτης μου διὰ νὰ μού δώσουν μετά μίαν τριακοντατήν ὑπηρεσίαν ἐναὶ ἔκατομμύριον δραχμῶν συντάξιν! Προτιμῶ νὰ ἔξοικονομῶ ἔγων τὰ χρήματά μου, περά νὰ είμαι τὸ θύμα μιᾶς συστηματικῆς ἀπάτης.

Ἐτοι σκέπτονται καὶ ὅλοι οἱ ἀλλοί συνάδελφοί μου. Δὲν ἔχουν πλέον ἐμπιστούσονται εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ δὲν θέλουν οὔτε τὴν σύνταξίν του. Θὰ ἀντιδράσουν εἰς κάθε προστάθμην καταβολῆς ὑποχρεωτικῆς τῶν εἰσφορῶν, ἀν δὲν πληρωθοῦν αἱ ὄνταις προϋποθέσεις. Θὰ ὄργανωσουν πρώτων τὸ Ταμείον, δὲν μᾶς δώσουν ὅλοι τὰς εἰσφοράς μας. Τὸ συμφέρον μας θὰ τὸ ὑποδεικνύῃ.

Πρέπει, εἰς ὅρθον καὶ δίκαιον, νὰ σώσωμεν τὸ Ταμείον τῶν γηραιτείων μας. Τὸ Ταμείον, ὅμως, τὸ ίκανὸν νὰ ἐκπληρώσῃ τὴν ἀποστολὴν του, τὸ τιμίων δισχειρίσμενον τὸ ὑστέρημα μας καὶ ὅχι τὸ σημερινόν. «Ἄν οἱ κ.κ. ἀρμόδιοι τοῦ Κράτους θέλουν νὰ πάρουν τὰς εἰσφοράς μας ἀνεχόμενοι τὴν συμειώνην αἰσχραντασίαν, τοὺς προειδοποιούμενοι, δὲν θὰ ἀποτέλουν. Κανένας ἀλλον τρόπον παρὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἐμπιστούσης μας πρὸς τὸ Ταμείον δὲν διαβέτουν. Θὰ ἀρνηθῶμεν νὰ πληρώσουμεν. Θὰ ἐπανέλθωμεν τούναντίον ὅλοι, ὅφου ψηφισθοῦν οἱ καταλληλοὶ νόμοι καὶ ἀφοῦ μᾶς ἔξασφαλίσουν τὰς ἀναλόγους πρὸς ὅστα εἰσφέρομεν συντάξεις.

Νοιζώ, ὅτι ἐξηγήσθησαν σαφῶς καὶ ὅτι τὰς ἔξηγησεις μου αὐτὰς θὰ τὰς προσέδουν οἱ τοῦ «Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας». Σφάλμα των θὰ είναι ἀν δὲν δώσουν προσοχήν. Θὰ ἀποτύχουν εἰς τὰς ἔξηγησεις των.

Μετά πάσης τιμῆς

Γ. Α. Α.

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Χρειάζονται μῆπως τὰ σχόλια ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω ὄρθιτάτων πασατηρήσεων; «Οσα ὁ ἐπιστολογράφος μας τονίζει πρέπει νὰ ἀποτελέσουν τὴν μόνην κατευθυντήριον γραμμήν τῆς τόσου καθυστερούσης προσπαθείας διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ Ν.Α.Τ.

Αἱ ἀντιδράσεις εἰς τὴν ύποθεσιν Ὁνάση

Συνεχίζεται ὁ διεθνῆς σάλος περὶ τὴν σύμβασιν Ὁνάση—Σαουδικῆς Ἀραβίας. «Η κατ’ αὐτῆς ἀντιδράσεις συστηματοποιεῖται, ἐντονωτέρᾳ ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέρα καθιστάται καὶ ἡ θέσις ἐνὸς ἐκάστου τῶν ἐνδιαφερούμενών μερών καθορίζεται πλέον διὰ τὸν ἐπικείμενον ἄγνοια.

Αἱ μεγάλαι ἑταῖροι πετρελαϊκοί, ἔχουσαι τὴν ἀμέριστον ύποστηριζεῖν τῶν κρατῶν των (Ἀμερικῆς καὶ Ἀγγλίας) καὶ τῶν κατὰ χώρας ἐφοπλιστικῶν ὄργανων, προδαΐσουν ήδη εἰς τὴν μελέτην τῶν μέτρων τῆς ἀντιδράσεως. Λέγεται, ὅτι ἡ «Ἀράμκο» θὰ ἀρνηθῇ νὰ φορτώσῃ.

Ἡ πλέον, πάντως, ἀξιοσημείωτος ἐξέλιξις ἐπὶ τῆς ύποθεσεως Ὁνάσης εἶναι τὸ ἀνακοινωθὲν τοῦ Σετέιτ Ντηπάρτμεντ. «Ἐξεδόθη πρὸ τὴν ημέρων, μετὰ τὸ σχετικὸν διάθημα του Αμερικανοῦ πρεσβευτοῦ παρὰ τὴ Σαουδική Κυβερνήσει. Τὸ ἀνακοινωθὲν ἀναφέσει τὰς παρασχεθείσας ἀπὸ τὴν Κυβερνήσειν τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας διασεβαστώσεις, ὅτι ἡ σύμβασις δὲν προκειται νὰ παρασβλάψῃ τὰ συμφέροντα τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας καὶ τονίζει, ὅτι πασαὶ τὰς διαβεβαιώσεις αὐτὰς τὸ Σετέιτ Ντηπάρτμεντ σοδαρῶς ἀνησυχεῖ διὰ τὰς ἐπικινδύνους συνεπείας, αἵτινες

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—

δυνατόν νά προέλθουν από την σύμβασιν 'Ωνάση. «Οι κύκλοι του Στέιτ Ντηπάρτμεντ — συνεχίζει τὸ ἀνακοινωθὲν — θεωρούν τὴν ἐν λόγῳ σύμβασιν ὡς μοναδικήν εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς ναυτιλίας καὶ ἐνῷ εἴνε πιθανόν νά μὴ παραβάζῃ πρὸς τὸ παρὸν τὸν διεθνῆ νόμον, φόδοι διατυπώνται, ὅτι αἱ καθιερούμεναι μονοπωλίακαὶ ἐπιδιώκεις δυνατὸν νά ἐφαρμοσθοῦν καὶ ἀπὸ ἄλλας χώρας εἰς μίαν ἀτελείωτον σειρὰν προϊόντων, παραβλαπτομένης οὐτω, τῆς ὁμαλῆς κινήσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου διὰ τῶν περιορισμῶν εἰς τὰ μέσα μεταφορᾶς.

»Οἱ ἐπίσημοι κύκλοι τῆς Οὐασιγκτώνος εἰνε βέβαιοι, ὅτι ἂν ἡ σύμβασις δὲν τροποποιήθη, θά θέσῃ ἕκτος ἔγγονος πλειστα ὥστα ἀμερικανικά τάνκερ. Πιστεύεται παρὰ τινῶν, ὅτι ἀποτέλεσμα θὰ είναι ὁ παροπλισμός 50—75 σκαφῶν εἰς μόνη την Δυτικήν Ακτήν της Βορ. Αμερικῆς.

Τὸ Στέιτ Ντηπάρτμεντ χαρακτηρίζει, τέλος, τὴν σύμβασιν ὡς «κατάφωρον διάκρισιν», πιπτορεῖ δὲ αὐτὴ νά προκαλέσῃ τὴν καθυστέρησιν ἡ καὶ τὴν ἀναστολὴν τῆς μεταφορικῆς δραστηριότητος ἐν πολέμῳ καὶ ἐν εἰρήνῃ. «Ολα τὰ κράτη δὲν θὰ είχον παρα δι' ἐνός διατάγματος νά καθιερώσουν τὴν διὰ τῶν ἔθνικῶν τῶν πλοίων μεταφορὰν τῶν πρωτῶν υλῶν καὶ τῶν ἔφοδων.

Τὸ Στέιτ Ντηπάρτμεντ ἐκφράζει ἐπίσης τὰς ἀνησυχίας του, λόγῳ τῶν πληροφοριῶν, ὅτι ὁ κ. 'Ωνάσης δυνατόν νά ἐπεδίωκε τὴν σύναψιν παρομοιών συμβάσεων καὶ μὲ ἄλλας πετρελαιοπαραγωγούς χώρας.

Ἐγνώσθη, πράγματος, ὅτι οὐτος προπλένει εἰς διαπραγματεύσεις μὲ τὴν Βενεζούελαν, τὸ Ιράν, τὸ Ιράκ καὶ τὸ Κουβέιτ.

Ἐξ ἄλλου ὁ κ. Κλέμερ, διευθύνων τὸ τμῆμα τοῦ Στέιτ Ντηπάρτμεντ ἐπὶ τῶν μεταφορῶν, ἐδήλωσεν ἐνάποιν τῆς κοινοδουλευτικῆς ἐπιτροπῆς τῆς Νουτιλίας, ὅτι ἡ σύμβασις «δυνατὸν καὶ καταλλήλη εἰς οὐσιαστικὸν μονοπώλιον τῶν μεταφορῶν πετρελαίου διὰ τῶν πλοίων τῶν ἑταῖρων 'Ωνάσης»: «Εάν — προσέθηκεν ὁ Ἀμερικανὸς ὁμοδόιος — μία τοιαύτη τάξις πραγμάτων ἥθελε καθιερώθη, δὲν βλέπουμε τὸν λόγον διατὶ ἡ κάθε χώρα διὰ τὰ γεωγραφικά της προΐνταν ἡ τὰ μεταλλεύματα, νά μὴ προδῷ εἰς τὴν λήψιν τῶν αὐτῶν μονοπωλιούς μέτρων».

Ο Ἀμερικανός, τέλος, βουλευτής κ. Σέλλερ, ἐνεργώς ἀντιδράσας κατὰ τὴν συμβάσεων, συνέψεων εἰς τὰς ἑταῖρις πετρελαίων νά μη προέλθουν εἰς οὐδεμίαν ιδιαιτέρων συνεννοήσεων μὲ τὸν κ. 'Ωνάσην, «ὁ ὁποῖος συνώμοσε κατὰ τῆς ἐλευθερίας τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ κατ' αὐτῆς τῆς ἔξωτερης ἀμερικανικῆς πολιτικῆς».

Οι κύκλοι ἔξ ἄλλου τῶν ἀμερικανικῶν ἑταῖρων πετρελαίου, ἀναλύοντες τὰς διατάξεις τῆς συμβάσεως, καθορίζουν καὶ τὰ κέρδη, τὰ ὅποια ἔχουν ἀπεκόμισεν ὁ κ. 'Ωνάσης ἀπὸ τὴν ἐφαρμογὴν της. 'Υπολογίζουν, ὅτι τὰ σκάφη τῶν 500.000 τόνων d.w. τῆς συσταθείσης ἀπὸ τὸν κ. 'Ωνάσην, Σαουδο-Ἄσσανικῆς ἑταῖρίας δυνατόν νά ἐκτελουν ὅκτω ταξίδια ἐποίων μεταξὺ Ράς Τανούφα καὶ Αγγλίας λ.χ., ὅποτε θὰ μεταφέρουν τέσσαρα ἐκατομμύνια τόννων πετρελαίου. «Ἀν ὁ κατώτατος ναυλος, ὡς καθορίζεται ἐν τῇ συμβάσει, ἥθελεν εἰσοπλήσιον, (15% κατὰ τὸν ἀμερικανικὸν ναυλολογίον, ἥτοι δολ. 10.90 μείον 15% ἥτοι δολ. 9.26) ὁ κ. 'Ωνάσης θὰ ἐπετύχησε ναυλῶν κατὰ δολ. 4.36 μεγαλύτερον ἀπὸ τὸν κρατοῦντα (55% κατὰ τὸν ἀμερικανικὸν ναυλολογίον ἥτοι δολ. 4.90 τὸν τονόν) καὶ συνεπώς θὰ είχεν υπέρ τοὺς ναυλους τῆς ἀγορᾶς ἔνα ἔπιστον ἔσδον 17.5 ἑκατομ. δολαρίων.

Ἐν τοις μεταξὺ ὑπέρχον πληροφορίαι μεταξὺ τῶν ἀμερικανικῶν ἐφοπλιστῶν, ὅτι καμμία ἑταῖρια πετρελαίων δὲν φάνεται διατεθειμένη νά προδῇ εἰς ναυλωσιν σκάφων τοῦ κ. 'Ωνάσης ἡ ἀνανέωσιν τῶν ληγόντων μετα διετίνων μισθωτηρίων συμβολασίων τῶν. «Ἡδη πολλά ἐκ τῶν ὑπὸ παραλαβὴν ἡ ναυπήγησιν δεξαμενοπλοίων τοῦ κ. 'Ωνάσης είναι ἀναλύτων τῶν σκαφῶν ἡ θεσις θὰ είνει προσδηματική, ἀν δὲν ἐξασφαλίσῃ ἡ ἀπασχόλησίς των εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς Σαουδικῆς Αραβίας.

Εἶναι χαρακτηριστική ἡ πληροφορία, ὅτι τὸ νεότευκτον τάνκερ τοῦ κ. 'Ωνάσης «Ολυμπικό Χόνορ», εύθυνς ὡς παρελθόν, κατόπιν ἐπιτικών δοκιμῶν, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Χάρονς, ἐπλευσεν εἰς τὴν Δουγκέρην, ὅπου παραμένει ἐν παροπλισμῷ. Ἡ ίδια τύχη φαίνεται, ὅτι ἐπευλάχθη καὶ εἰς τὸ ἔπερον νεότευκτον δεξαμενοπλοίον «Ολυμπικό Βάλουρ», ὅπερ κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σαίν Ναζαρί καὶ παραμένει εἰς τὸν ἑκινέαν ἀπὸ τριμήνου, μὲ πλήρη σύνθεσιν τοῦ πλωράματός του. Οι ζένοι ναυτιλιακοὶ κύκλοι διερωτῶνται, ἀν ὁ προσπλισμὸς τῶν δύο καινουργῶν σούπερ-τάνκερος τοῦ κ. 'Ωνάσης, πρέπει νά ἀποδοθῇ εἰς τὴν ὑφισταμένην κρίσιν τῆς ναυλογράφης υγρῶν καυσίμων ἡ εἰς τὴν ἀντιδρασιν τῶν μεγάλων ἑταῖρων πετρελαίων, ἀνονυμένων νά ἀποσχόλησουν τὰ σκάφη τοῦ κ. 'Ωνάσης.

Σχετικός μὲ τὴν ἀναγραφείσαν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας εἰδησιν, καθ' ἦν ὁ κ. 'Ωνάσης προσέφερε πρὸς πώλησιν ἔνα νεότευκτον δεξαμενοπλοίον τοῦ τόνων 30.000 d.w., προσφάτως συμπληρωθὲν ἐν Ἀμερικῆ, διευκρινίζεται, ὅτι πρόκειται περὶ τοῦ κατασκευασθέντος εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Σαν», τοῦ Τσέστερ, σκαφους, σύντονος τὸ κόστος ἀνήλθεν εἰς ὅκτω περίπου ἐκατομμύνια δολαρίων. Τὸ ἐν λόγῳ τάνκερ καθελκυσθὲν «ινόγονιτο» τὴν 8ην Ἀπριλίου καὶ ἀνέν ὄνομάτος, γνωστὸν μόνον μὲ τὸν ἀριθμὸν «596», τῶν ναυπηγείων, ἔξετελεσν ὥη τὰς δοκιμάς του καὶ εἰναι ἔτοιμον πρὸς παράδοσιν. Οἱ λόγοι, διὰ τοὺς ὅποιους ἐπερήθη μυστική ἡ καθελκυστις καὶ συμπληρώσις του, καθὼς καὶ οἱ λόγοι, δι' οὓς τό σκάφος προσφέρεται τώρα πρὸς πώλησιν, δὲν ἐγνώσθησαν. Δὲν ἀποκλείεται νά σχετίζωνται μὲ τὴν γνωστὴν διαφοράν τοῦ κ. 'Ωνάσης μὲ τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον ἡ ἵσως καὶ νά ἀνά-

γωνται εἰς τὴν ἀνάγκην ἐξευρέσεως παρ' αὐτοῦ δολλαρίων πρὸς ἀποπληρωμὴν τοῦ σκάφους.

Η ἀντίδρασις τῶν ἐφοπλιστῶν

Ἡ μία μετὰ τὴν ἄλλην αἱ κατὰ χώρας ἐφοπλιστικαὶ ὁργανές διεδήλωσαν τὴν ἀντίθεσίν των πρὸς τὴν σύμβασιν 'Ωνάσης καὶ υπεράμμισαν τὰς θλιβερὰς συνεπείας, ποὺ θὰ προεκάλει ἡ ἐφαρμογὴ της.

Οὕτω ὁ πρόεδρος τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν κ. Λ. Σθέντσεν ἐδήλωσεν, ὅτι ἡ σύμβασις εἰνε «μια κατάφωρος διακριτις σημαίας διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν δεξαμενοπλοίων. Εἰνε κατὶ τὸ ἀσυνηθεῖ διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν. Ποτὲ ἄλλοτε δὲν εἴδομεν παρόμοιον τι. Ξενιζόμεθα — προσέθηκεν ὁ Νορβηγὸς ἐφοπλιστής — βλέποντες ἓνα μεγάλον ἐφοπλιστὴν προκαλούντα τὴν πλήρη ἀρνησιν ὅλων τῶν παραδεγμένων ἀρχῶν καὶ τῶν Βασικῶν ὥθικῶν ἀντιλήφεων διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν πετρελαίων ἀνά τὸν Κόσμον. Γνωρίζοντες, ὅτι καὶ ἡ ἀπαρίσια πετρελαίων συμμερίζονται τὰς ἀπόφεις μας, ἐκπλησσόμεθα διότι Τράπεζαι καὶ ἄλλοι πιστωτικοὶ ὁργανισμοὶ ἀπαθῶς παρακολουθοῦν τὰς σχετικὰς μὲ τὴν σύμβασιν 'Ωνάσης ἐξελίξεις».

Η προσφάτως συνελθούσα γενικὴ συνέλευσις τῆς «Ἐνώσεως τῶν Δανῶν Ἐφοπλιστῶν» ἥσχολθη καὶ ἐπὶ τῶν συνετειών τῆς συμβάσεως τοῦ κ. 'Ωνάσης μετὰ τῆς Σαουδικῆς Αραβίας. 'Υποστηρίζεται, ὅτι ὑπὸ τὸ καθεστώς της ἐν λόγῳ συμβάσεως, αἱ ἐκμεταλλεύμεναι τὰ πετρελαία τῆς Σαουδικῆς Αραβίας ἑταῖρια, καθὼς καὶ οἱ ἀγοραστοὶ τῶν πετρελαίων, θα ἔχουν τὴν προτεραιότητα μεταφορᾶς φορτίων δι' ἑκεῖνα μόνον ἐπὶ τῶν δεξαμενοπλοίων τῶν, ἀτίνα τακτικῶν ἀπησχολούντο εἰς τὰς ἑκατονταετίας Αραβίας φορτωσεις πετρελαίων πρὸ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1953. Ο κ. 'Ωνάσης ἔχει — κατὰ τὴν σύμβασιν — τὸ δικαιώματος νὰ αὐξάνη τὸν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Σαουδικῆς Αραβίας στόλον τοῦ ἀπεριορίστως, πέραν τοῦ τεθέντος ἐλαχιστοῦ δρίου τῶν 500.000 τόνων l.w. Θά δύναται δηλαδή, σὺν τῷ χρόνῳ νά ἐγκαταστήσῃ ὁ κ. 'Ωνάσης ἐναποτέλεσμα τῶν πετρελαίων, διασταθείσας σημαίας τῆς Σαουδικῆς Αραβίας καὶ οὕτω δύναται νά καθαρίσεισθαι τὰς σημαίας τῆς Σαουδικῆς Αραβίας.

Κατὰ πρακτορειακὰς πληροφορίας, ἡ «Ἐνώσεις τῶν Δανῶν Ἐφοπλιστῶν» ἀπόμυθεν ἔγγονοφον εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν 'Εξωτερικῶν, διὰ τοῦ ὄποιου τονίζει, ὅτι ἡ συμφωνία τοῦ κ. 'Ωνάσης μετὰ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Σαουδικῆς Αραβίας πρέπει νὰ θεωρηθῇ, ὡς ἄκρως μεροληπτική ὑπὲρ τοῦ ἐν λόγῳ ἐφοπλιστοῦ καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν πετρελαίων.

Καὶ οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ

Διὰ τὴν ἀποφυγὴν ἐπικινδύνων παρεξηγήσεων ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι ὁ κ. 'Ωνάσης φέρεται ἀνέκοντας εἰς τὴν ἐλληνικὴν ἐφοπλιστικὴν οἰκογένειαν, ἐκρίθη σκόπιον νὰ διασθλάσῃ καὶ ἡ «Ἐνώσεις τῶν 'Ελλήνων Ἐφοπλιστῶν» τὴν ἀπόλυτον προστήσιν τοῦ πλοίους προτοτομού εἰς τὰς καθιερωμένας ἀρχὰς τῆς ἐλευθερίας διασημάτικής εἰς τὴν συμβάσιαν τῆς ναυτιλίας καὶ ὡς μέλλουσαν νὰ προκαλέσῃ διασημάτικής εἰς τὴν σημαίαν τοῦ πλοίου τῶν ὅλων τῶν πετρελαίων πέραν τοῦ προστατευτικού μετρου ἡ διακρίσεως σημαίας.

Τὴν δηλωσίν της αὐτήν παρεκάλεσεν ἡ «Ἐνώσεις τῶν 'Εφοπλιστῶν» νὰ γνωρίσουν αἱ πρεσβεῖαι τῆς Οὐασιγκτώνος καὶ τοῦ Λονδίνου ὅπου δεῖ.

Ο διάδοχος τοῦ Εύγενείδη

Ο κ. Νίκος Βεονίκος διεδέχθη τὸν ἀσίμωντον Εύγενείδην εἰς τὴν γενικὴν διεύθυνσιν τῆς «Χῶρο Λαΐνες» καὶ τὸν ὄλλων συναφῶν ἑταῖρων ὄργανώνεων. Βαρυτάτη, πράγματι, καὶ κληρονομία, διὰ τὴν ὄποιαν, ὁ κ. Βεονίκος ήτο πήδη πλήρως προητοιμασμένος. Εἶχε τὴν καλὴν πρόνοιαν ὁ πολύλακυστος Εύγενείδης, ὥχι μόνον νὰ ἐπιμεληθῇ ἀπὸ τὸν πρώτων πρωτότυπων πονετήσιμων τοῦ σπουδῶν τὴν ἀρτίαν μόρφωσιν τοῦ κ. Βεονίκου, ὅλλα καὶ μετ' αὐτάς, νὰ τὸν παρακαλούσῃ, ἀμεσώτατα εἰς τὴν πρακτικὴν κατάρτισιν, τὴν ἐπαγγελματικὴν πλέον γνωστήν. 'Ο κ. Βεονίκος ἀπὸ μίας δωδεκαετίας ἔζησε τὸ κλίμα Εύγενείδη, ἐγνώρισε τὰς βαθυτέρας σκέψεις τοῦ μεγάλου δημιουργοῦ.

OVERSEAS SUPPLIERS & C^o. INC.

SHIP-CHANDLERS
EXPORTERS & IMPORTERS

I, KAIGAN DORI I CHOME

YOKOHAMA, JAPAN

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

Prompt delivery.

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

DIRECTOR: COSTAS PULEZOS

MASSAWA

FRESH AND DRY STORES BONDED STORES
DECK AND ENGINE STORES
SHIPCHANDLER TOLIOS PANAS

Telefon 196 / ESTABLISHED IN 1881

Gables: PANA-MASSAWA

νες συμβάσουν άποτελεσματικώς διά τὴν πρόσληψίν των, άνακοινούται άρμοδιως, ότι απασασι αι προσλήψεις πληρωμάτων διά τὰ πλοῖα του κ. Νιάρχου διενεργούνται απόκλειστικά υπό τῆς ἐν Λονδίνω ἀδρεύσθησης ἑταῖρις NIARELOS (London) Ltd, μέσω τῆς ἐν Πειραιεῖ Ἀνώνυμου Ναυτιλιακῆς ἑταῖρις NIAPRHOΣ (ΕΛΛΑΣ) καὶ ούδεν ἔτερον πρόσωπον είναι ἔχουσιο διορθητικόν πρὸς τοῦτο.

Εἰδοποιούνται ἐπομένως οι ἕνδιαφερόμενοι, δηπως ἀπευθύνωνται αὐτοπροσώπως εἰς τὸ ἐν Πειραιεῖ Γραφεῖον τῆς ἑταῖρις NIAPRHOΣ (ΕΛΛΑΣ), ἀποφεύγοντες καὶ καταγγέλλοντες τοὺς ως ἄνω ἔκμεταλευτάς τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως.

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 3ῃ Ἰουνίου 1954
Ἀνώνυμος Ναυτιλιακὴ ἑταῖρις
NIAPRHOΣ (ΕΛΛΑΣ).

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Ἡ ἀνωτέρᾳ ἀνακοίνωσις καθὼς καὶ αἱ περιπέτειαι τῶν ναυτικῶν, τῶν ἀποστελμένων παρ' ἐπιτηδείων μεσιτῶν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Βορ. Εὐρώπης πρὸς ἔξευστους ἐργασίας, μᾶς ὑποχρέουν νὰ ἐπιστησωμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδιῶν του Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας καὶ νὰ ζητήσωμεν τὴν διενέργειαν ἀνακρίσεων διὰ νὰ τιμωρηθοῦν παραδειγματικῶς οἱ σωματεῖμποροι.'

Τὸ Ναυτικὸν Γυμνάσιον

Ο τμηματάρχης τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας πλωτάρχης λιμενικός κ. Γεωργαντόπολος ὑπέβαλε πρὸ ἡμέρων εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Παιδείας πλήρη τὰ συμπεράσματα τῆς μελέτης του ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς συστάσεως διὰ τῆς μεγάλης δωρεᾶς Πατέρα του Ναυτικού Γυμνασίου τῶν Οἰνούσων.

Τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Παιδείας, ἐν συνεχείᾳ, ἀφοῦ μελετήσῃ τὰς ἀπόψεις τῶν ἀρμοδιῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, θὰ προβῇ ἐν συνεργασίᾳ μὲ αὐτὰς τὰς εἰς τὴν ταχυτέρων ἐπόποιτον τοῦ καταλλούντος νομοθετήματος. Ἐπλίζεται ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν μηδὲν τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον γὰρ φησιθή, ὥστε ἀπὸ τοῦ ἔρχομένου σχολικοῦ ἔτους νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ ἐναρξίς τῆς λειτουργίας τοῦ Προτύπου Ναυτικού Γυμνασίου.

Αἱ ἀπόψεις τοῦ κ. Γεωργαντόπολού, ἔγκριθεσσι καὶ ἀπὸ τὰ λοιπὰ μέλη τῆς συσταθείσης ἐπιτροπῆς, ἔχουν ἐν συντομίᾳ ὡς ἀκολούθως:

1.—Ἐν ωψὶ τοῦ διὰ δοῖ σχεδόν οἱ νεοὶ τῶν Οἰνούσων στρέφονται πρὸς τὴν θάλασσαν, κρίνεται φόρμιον, ὅπως ἡ ἐν αὐτοῖς ἐπιπαίδευσις λάθος χαρακτήρα διευκολύνοντα τὴν περιστέρων ἔξελιξιν τῶν ἐν τῷ Ἑμπορικῷ Ναυτικῷ.

2.—Βασικαὶ σκέψεις εἶναι αἱ κατωτέρω:

α) Οι μαθηταὶ πρέπει νὰ ἔξακολουθήσουν λαμβάνοντες, κατὰ τὰ ἔξτη τῶν σπουδῶν των, τὴν γενικὴν κατάρτισιν ἢ τὸ Γυμνάσιον διδεῖ. Διὰ τοῦτο, εἰς τὰς τορεὶς πρώτας τάξεις οὐδεμίαν προτείνομεν μεταβολῆν. Μόνον ἀντὶ τῶν Γαλλικῶν θὰ διδάσκεται ἡ Ἀγγλική. Εἰς τὰς τρεῖς ἔποιέντας τάξεις προστίθενται εἰδικὰ τιαν μαθηματα, ἀφ' ἐνός μὲν εἰς βάρος ὡρῶν διατιθεμένων νῦν διὰ δευτερεύοντα μᾶλλον μαθηματα, ἀφ' ἐτέρου δὲ διὰ μικροῦ περιορισμοῦ τῶν ὡρῶν τὸν Ἀρχαιῶν Ἑλληνικῶν. Ἐπιπροσθέτως εἰς τιαν περιπτώσεις ἡ Ἀ.Δ.Β. Δ) τῶν μαθημάτων προσαρμόζεται πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ Γυμνασίου τούτου ὡς ναυτικοῦ.

β) Τὸ ἀπολυτήριον τὸ ὁποῖον θὰ λαμβάνουν οἱ ἀποφοιτῶντες θὰ πρέπει, κατὰ συνέπειαν πρὸς τὰς λοιπὰς τῶν Οἰνούσων, νὰ ἔχῃ τὴν αὐτὴν ἰσχὺν πρὸς τὴν τὸν ἀπολυτήριον τῶν λοιπῶν Γυμνασίων. Προσθέτως τὸ Υ.Ε.Ν. εἶναι προητοιμασμένον νὰ μειώσῃ ὡς πρὸς αὐτοὺς τὸν χρόνον τῆς θαλασσίας ὑπέρρεσιας τῆς ἀπαιτούμενης διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλῶματος Πλοιάρχου Γ' τάξεως καὶ Ραδιοτηλεγραφοῦ Β' τάξεως κατὰ ἔξι μῆνας.

γ) Τὸ Ναυτικὸν Γυμνάσιον Οἰνούσων θὰ ὑπάγεται, ὡς καὶ τὰ λοιπὰ Σχολεῖα Μ. Ἐκπαίδευσεως, εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Παιδείας. Ἐνδείκνυται, δῆμος, ὅπως τὰ θέματα τῆς ὁργάνωσεως τοῦ ἀποτελούν κατὰ τιαν διαδικασίαν, ἀντικείμενον κοινοῦ ἐνδιαφέροντος καὶ τοῦ Ὑπουργείου Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας, εἰς τὴν Σχολικὴν δὲ Ἐφορίαν μετέχει ἀπαραιτήτως καὶ Διμενάρχης.

δ) Βασικαὶ ἐλπίζομεν, διὰ τὴν δαπάνην διὰ τὸν ἔξοπλισμὸν τοῦ Γυμνασίου ὡς ὁ σχετικὸς πίνακας, θὰ ἀναλάβουν, ὀσμένως, οἱ δωρηταί.

ε) Τὸ ἐπισυναπτόμενον πρόγραμμα διαν υιοθετήθη ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Παιδείας, θὰ τύχῃ μιᾶς εἰσετι ἐπεξεργασίας πρὸς τελικὴν διαμόφωσιν του.

στ.) Βάσει τοῦ προγράμματος τούτου θὰ παραστὴ ἀνάγκη ἔρδων ὡς κατωτέρω:

1) Καθηγητοῦ στοιχείων Ναυτιλίας — N. Τέχνης. Πρέπει νὰ εἶναι Ἀξιωματικός μάχιμος B. N. ἐκ τῶν ἐν ἐνέργεια ἡ ἀποστρατεία ἡ Ἀξιωματικός Λιμενικός ἐκ τῶν κεκτημένων διπλῶματος Πλοιάρχου E.N. η Πλοιάρχος E.N. A. η B' τάξεως.

2) Καθηγητοῦ Μηχανῶν—Ναυπηγίας. Θά εἶναι Ἀξιωματικός Μηχανικός B.N. η E.N. η Ναυπηγός. Ἐν ἐλλείψει Μηχανικοῦ η Ναυπηγοῦ Ἀξιωματικοῦ η ιδιώτου εἰς δὲ ἡ αντιθέτως η διδασκαλία τῶν μαθημάτων Μηχαναῖ—Ναυπηγία, η διδασκαλία αὐτῶν ἀνατίθεται κατ' ἀνάγκην εἰς τὸ καθηγητὴν Ναυτιλίας.

3) Καθηγητοῦ Ναυτικῆς Οἰκονομικῆς, Γεωγραφίας. Τὴν διδασκαλίαν τοῦ μαθήματος τούτου δύναται νὰ ἀναλάβῃ ὁ Λιμενάρχης τοῦ τόπου η ἄλλος Λιμενικός Ἀξιωματικός, δισάκις δὲν θὰ ἀνατίθεται αὐτὴ εἰς τὸν τακτικὸν Καθηγητὴν τῆς Γεωγραφίας.

4) Καθηγητοῦ Ναυτικῆς Κοσμογραφίας. Τὸ μάθημα τούτο, καταλήγει παρασκευαζόμενον, δύναται νὰ ἀναλάβῃ ο Καθηγητὴς Μαθηματικῶν.

5) Καθηγητοῦ Ἀγγλικῶν. Οὗτος πρέπει νὰ εἶναι μόνιμος.

6) Καθηγητοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. Καὶ τοῦ μαθήματος τούτου η διδασκαλία δύναται νὰ: ἀνατεθῇ εἰς τὸν Λιμενάρχην η ἄλλον Λιμενικόν Ἀξιωματικόν.

7) Καθηγητοῦ N. Ὅγιεινῆς. Η διδασκαλία θὰ ἀνατίθεται εἰς τὸν Υγειονόμον η ἄλλον ιατρόν.

8) Διδασκαλίου πρωταρικῶν ἔργων, Ἰστιοπλοίας κ.λ.π. Ἀρτιώτατα θὰ ἀποδίδῃ εἰς τὸ ἔργον τούτο ἀπόστρατος ὑπαξιωματικός ἀρμένων τοῦ B. N. η ἀνάγκη κατάλληλος ναυκλόρος η Κυβερνήτης E.N.

ζ) Οι κατὰ τὰς ὡρῶν Καθηγηταὶ καὶ διδάσκαλοι προβλέπεται νὰ ἀποκημούνται; κατὰ ἀξιόλογον τινὰ τρόπον, καθ' ὡραν διδασκαλίας, πλὴν τοῦ τῶν Ἀγγλικῶν, δοτικὶς θὰ πρέπει νὰ εἶναι μόνιμος καὶ ίσως νὰ μὴν ἐπαρκῆ εἰς μόνον.

Η ἐπιτυχία τοῦ θεμοῦ θὰ ἔχει τὴν προστικήν τοῦ διάθεσιν τοῦ διδακτικοῦ ὡς ἀνόν προσωπικοῦ. Καὶ η ἔξευρεσις τούτου θὰ: ἔχει τὴν προστικήν τοῦ θεμοῦ προσωπικοῦ οἰκονομικά μέσα.

Τὸ ὑπὸ τοῦ Υπουργείου τῆς Παιδείας καταρτιζόμενον νομοθέτημα πρέπει νὰ ἔχῃ τὴν πρόβλεψιν τῆς διὰ B. Δ) των ιδρύσεως Ναυτικοῦ τύπου Γυμνασίων καὶ εἰς ἄλλας ἐπίσης περιφερείας.

Πρωτοπορειακή προσπάθεια

Τὸ πέμπτον ἔτος τῆς ἀποδοτικῆς λειτουργίας τῆς σύνεπλήρωσεν ἡ Ἀνωτέρᾳ Σχολὴ Μηχανικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Τὴν παρελθόνταν θεομένα, παρισταμένον τοῦ υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, ἀπενεμήθησαν θραβείας εἰς τοὺς μαθητὰς διὰ τὴν ἐπίδοσιν, τὸ ήθος καὶ τὴν ἐπιμελείαν των.

Πλούσιον ἀπόλογισμόν, δι' ἓν τόσον μικρὸν σχετικῶν χρονικὸν διάστημα, ἔχει νὰ ἐμφανίσῃ τὸ καλὸν φυτώριον νέων μηχανικῶν, οἱ όποιοι ἀρτίως δύνανται νὰ: ἐπανδρώνουν τὸ μηχανοστάσιον καὶ τοῦ πλέον συγχρονισμένου πλοίου μας. Λειτουργούσας ὡς ἀνωτέρᾳ τεχνικὴ σχολὴ, μὲ ἀποκλειστικῶν ναυτικῶν χαρακτήρα, ἔχει ἐκπαιδεύει τὴν προσπάθειαν στημέρων συστηματικῶν 468 μαθητῶν, προερχομένους ἐκ τοῦ Γυμνασίου καὶ εἰς τινὰς περιπτώσεις ἐκ τοῦ Πανεπιστημίου, ἐνώ 48 ἄλλοι, θλαβον, ἔχον τὸ σχετικὸν τὸν πτυχίον.

Εἰκοσιν ὡρας καθ' ἐδδομάδα καταλαμβάνει ἡ θεωρητικὴ διδασκαλία καὶ ἡ πρακτικὴ σκασήσις τῶν μαθητῶν τῆς σχολῆς, τῶν όποιων ὁ ἀριθμός, ἀς σημειώθη, παραμένει πάντοτε περιωρισμένος, προκειμένου νὰ λειτουργεῖ κατὰ τὰς μονὸν ἔνα τμῆμα, διὰ νὰ καθισταται ἀποτελεσματικότερα η δηλ ἐκπαιδεύσεις. "Ηδη, ὑπὸ τῆς διοικήσεως τῆς Α.Σ.Μ.Ε.Ν. ἐκτός τῶν μικρῶν ἐκπαιδευτικῶν πλόων, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν όποιων οἱ μαθηταὶ τῆς υπηρετοῦ εἰς τὸ μηχανοστάσιον μὲ κανονικὴν φυλακὴν, μελετᾶται καὶ ἔνα μεγαλύτερον πολύμερον ἐκπαιδευτικὸν ταξίδι ἀνά τὴν Μεσόγειον.

Καὶ μία πληροφορία ἐνδιαφέρουσα δοσον καὶ χαρακτηριστικὴ τῆς καλῆς καταρτίσεως τῶν όποιων η Α.Σ.Μ.Ε.Ν. παρέχει εἰς τοὺς σπουδαστὰς τῆς: Ὁ ἀπόφοιτος τῆς σχολῆς Ποσάνκωφ, ἀριστεύων πάντοτε μαθητής κατὰ τὴν τετραετή εἰς αὐτὴν φοίτησιν του καὶ σπουδάζων σήμερον εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τῆς Μασαρούσετς τὴν ναυπηγικήν, διαπάντας τῆς ἑταῖριας Νομίκου, διατηρεῖ σταθερῶς καὶ ἔκει τὰ πρωτεία του μεταξὺ ξιλιάδων Αμερικανῶν καὶ ἄλλων ἔνων συναδέλφων του.

Άγγλικαι προβλέψεις διὰ τὴν ναυλαγοράν

Ο Οἰκός Ούέστορ Λίμιτεδ τοῦ Λονδίνου εἰς τὴν τρίτην κατὰ σειρὰν ἔκθεσιν ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς φορτίων εἰς χύμα, κατὰ τὰ ἔτη 1953 καὶ 1954, ἐκφράζει τὴν γνώμην, διὰ τὰς ὑπάρχη μετρία αὐλησις τῆς κινήσεως τῶν υπέρκεισιν μεταφορῶν φορτίου εἰς χύμα κατεῖ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος ἔτους, πράγμα τὸ ὅποιον θὰ δύναται νὰ ἔνισχυσῃ τὰς τιμὰς τῶν ναυλῶν διὰ τὰ τράμπτς.

Κατὰ τὰς προβλέψεις τοῦ ἐν λόγω ἀγγλικοῦ Οἴκου δείκτης τῆς κινήσεως τῶν ναυλῶν διὰ φορτία εἰς χύμα θὰ εἶναι 116, μὲ βάσιν 100 τῷ

TRADESHIP LTD. (REGISTERED IN KOREA)

HEAD OFFICE:
BRANCHES: 116, Sokong Dong, Seoul, Korea.
TOKYO, 214 Nikkatsu Bldg., Marunouchi.
YOKOHAMA, 75 Yamashita-cho.

AGENTS, CHARTERERS & TRANSPORTATION AGENTS FOR

Boise Griffin Steamship Company Inc. New York, Japan Locker Fund and MSTS U.S.A. and U.S.A. Forces in KOREA.

BRITISH, GREEK, JAPANESE Shipping Companies.

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

1948. Κατά τὸν Μάρτιον προεβλέφθη δείκτης 117, ἀλλὰ νεώτεραι ἐπαληθεύσεις τῶν συγκεντρωθέντων στοιχείων ἀναβιδάζουν αὐτὸν προσωρινῶς εἰς 119.

Ο δριστικός δείκτης τῆς δευτέρας ἔξαμηνας τοῦ 1953 εἶναι 118, παρέμεινε δὲ σύντος ἀμετάβλητος ἐν σχέσει πρὸς τὴν πρώτην ἔξαμηνάν τοῦ αὐτοῦ ἑτού.

Κατά τὸ ἔτος 1952 ὁ δείκτης ἥτο τὸν πρώτην ἔξαμηναν 143 καὶ τὴν δευτέραν ἐπεινὲ εἰς τὰ 120.

Ἀναλύοντας καθ' ἕκαστον τὴν κίνησιν τῶν κυριωτέρων εἰδῶν εἰς χῦμα, ἡ ἔκθεσις ἀναφέρει τὸ ἔξης:

ZAXARIS: Κατὰ τοὺς πρώτους τρεῖς μῆνας τοῦ τρέχοντος ἑτούς ἡ πρὸς τὴν Μ. Βρετανίαν, τὸν κυριώτερον μακρᾶς ἀποστάσεως εἰσαγγέγεα, ἡ κίνησις ἥτο κατὰ τὸ διπλάσιον καὶ πλέον ἀνωτέρα τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1953.

ΓΑΙΑΝΟΡΑΚΕΣ: Προσφέρει χαμηλότερη τιμῶν ἐκ Χάμπτον Ρόδος, φαίνεται, δὲτεταγμένην ἐν σταθεροῦ ἐπίπεδον ἐξ 1.500.000 τόνων μηνιαίων φορτώσεων. Καὶ οὕτως κατ' ἀνάγκην ἀνεθεωρήθησαν οἱ ἀρχικοὶ ὑπολογισμοί, ὡς πρὸς τὴν δευτέραν ἔξαμηναν τοῦ 1953 διὰ τὰς ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἔξαγωγάς γαιάνθρακος. Οἱ ἀριθμοὶ ἀπὸ τοῦ 1953 ἐκμαθήθησαν μεταξὺ 1.400.000 καὶ 1.700.000 μηνιαίων. Αἱ ἔξαγωγαὶ τοῦ ἄγγλικον γαιάνθρακος διατηροῦν σταθερόν, διπλασιπότε, ἐπίπεδον.

ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ: Αἱ μεταβολαὶ τὰς ὁποίας παρουσιάζει τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον ἐπὶ τῶν προϊόντων τούτων ἔξακολουθούν. Αἱ Ἕνωμένων Πολιτειῶν καὶ Αὐστραλίας σημειώνυμεισι, ἐνῷ ἀφ' ἑτέρου οὐσιαστικὴν αὔξησιν παρουσιάζουν αἱ φορτώσεις ἀπὸ τὴν Ἀργεντινήν. Λόγω δὲ τῶν ἔξειρτεικῶν καλῶν συγκομιδῶν εἰς πλειστας εύωπατικάς χώρας μὲ πλεονάσματα τὰ ὅποια διδύνουν αἱ συγκομιδαὶ τῆς Σουηδίας, Τουρκίας καὶ Γαλλίας, αἱ εἰς Εὐρώπην εἰσαγγεγαί δημητριακῶν διὰ διατηρηθοῦν εἰς χαμηλότερα ἐπίπεδα ἀπὸ τὰ ἐπίπεδα εἰς τὰ ὅποια θὰ εύρισκοντα συνέβανται ἄλλως.

ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ ΣΙΔΗΡΟΥ: Η κίνησις τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορέμένων μεταλλευμάτων σιδήρου ἔξακολουθεῖ νέα αὐξάνη. Κατὰ τὴν πρώτην τριμήνην τοῦ τρέχοντος ἑτούς αἱ εἰς τὴν Μεγ. Βρετανίαν εἰσαγγεγαί ἐσημειώσαν περκόρο, ὑπερβάσασι τὰς τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1953 κατὰ 28 %. Αἱ Ιαπωνίκαι εἰσαγγεγαί ἀναμένεται νά φθάσουν τὴν πρώτην ἔξαμηναν τοῦ τρέχοντος ἑτούς εἰς 2.600.000 τόνων δηλαδὴ αὐξῆσην κατὰ 12 % ἐναντὶ τῆς δευτέρας ἔξαμηνας τοῦ 1953.

ΚΕΡΔΟΣ ΕΙΣ ΧΡΟΝΟΝ: Η ἔκθεσις διαπιστοῖ βελτιώσιν τῆς ἀναλογίας τοῦ χρόνου, τὸν ὅποιον καταναλίσκουν τὰ τράμπη πλοίοι εἰς τὴν μεταφοράν φορτοῦ ἐν θαλάσσῃ. Οὕτως κατὰ τὸ 1954 τὰ σκάφη ταῦτα κατηγόρωσαν τὰ 42 % τοῦ δόλου χρόνου τῶν ἐν θαλάσσῃ ἔφορτα, 18 % ἐν θαλάσσῃ μὲ ἔρμα καὶ τὰ 40 % τοῦ δόλου χρόνου τῶν ἐν λιμένι ἢ ἐν ἀργίᾳ. Εναντὶ τῶν ἀριθμῶν τούτων αἱ ἀναλογίαὶ τοῦ 1953 εἶναι αἱ ἔχεις: 39 % τοῦ δόλου χρόνου ἐν θαλάσσῃ μὲ φορτίον, 18 % ἐν θαλάσσῃ μὲ ἔρμα καὶ 43 % ἐν λιμένι ἢ ἐν ἀργίᾳ.

Αἱ ἀνταλλαγαὶ Ἀνατολῆς καὶ Δύσεως

Εἰς πρόσφατον συγκεντρωσιν δημοσιογράφων δὲ πρόεδρος 'Αἰγανχάουερ ἐδήλωσεν, δὲτεταγμένης πρὸς πλήρη ἀπόκλεισμὸν τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν μὲ χώρας τῆς Ἀσίας δόσον καὶ τῆς Εὐρώπης, ἐλεγχούμενας ὑπὸ τῶν κομμουσιωτῶν. Αποκλεισμός εἰδῶν στρατηγικῆς σημασίας θὰ ἔξακολουθήσῃ, ἀναμφιθόλως, νά ἔφαρμοζεται. Φυσικήν, ὅμως, ἀνάγκην ἄλλα καὶ σκοτῶν ἀκόμη ἐκπλήροι — εἴτεν — η συνέχιστις καὶ ἡ ἐπέκτασις πωλήσεων πρὸς τὰς χώρας ταῦτας, ιδιαιτέρως ἐκείνας αἱ ὅποιαι η μία μετά τὴν ἀλληλην ὑπὸ τὴν κυριαρχίαν τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως — πωλήσεων εἰδῶν μὴ στρατηγικῆς φύσεως. Εὖν τὸ μετα τῶν δορυφόρων τουτῶν τῶν Σοβιετ ἐμπόριον ἐσταμάτα, η μόνη πτυχὴ ἡ ὅποια θὰ ἀπέμενεν εἰς αὐτοὺς διὰ νά στραφούν, θὰ ἥτο αὐτὴ ἡ Ρωσία.

«Θέλομεν ὅπως τὰ συμφέροντα καὶ ἡ προσοχὴ τῆς Τσεχοσλοβακίας, φέρετε εἰπεῖν, τῆς Βουλγαρίας καὶ αὐτῆς τῆς Ἐρυθρᾶς Κίνας νά στραφούν πρὸς τὸ ἔξοδον τῆς Κόσμου» ἐπόνεσεν δὲ πρόεδρος. «Πρέπει να προσπάθησωμεν νά θεωμεν εἰς ἔνεργειαν διναμίεις αἱ ὅποιαι νά ἀναγκάσουν τὰς χώρας αὐτὰς νά φυγουν ἐπ τοῦ κέντρου — διναμίεις κεντρόφυγας αὐτούς εἰπεῖν, εναντὶ τῶν σημερινῶν κεντρομόλων τοιούτων.

Αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι προσγενάν σφιγκτά τὸν χαλινὸν ἐν Ιαπωνίᾳ καὶ περὶ τὸ ζήτημα τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν μετὰ τῆς Ἐρυθρᾶς Κίνας. Ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν ἐγένετο χαλάρωσις τοῦ ἐλέγχου τῶν ἔξαγωγῶν, ἀλλὰ το εἰδὴ τὰ ἐξαχθέντα ἐξ Ιαπωνίας εἰς ἀνταλλαγματά υἱῶν ἐκ Κίνας δὲν ήσαν οὔτε μεγάλης ἀξίας οὔτε μεγάλου ὅγιου (ποσοῦ). Οἱ Ιαπωνίες ὑπῆρχαν ἀπαθεῖς ὑπὸ τὸν ἐλέγχον. Κατὰ τοὺς τελευταῖους ὅμιας μῆνας διηγέρθη τὸ ἐνδιαφέρον των, ὡς φανερώνουν δικιαστικαὶ ἀνταλλαγαὶ αἱ ὅποιαι ὡργανώσανται ὑπὸ ιδιωτικῶν ἐμπορικῶν διμάδων καὶ ἡρχεσιν οὔτων νά σημειώναιται τάξις πρὸς ἐλευθερωτέας συναλλαγάς μεταξὺ τῶν δύο τούτων χωρῶν τῆς Ἀπο Ανατολῆς. Η Σοβιετική Ἐνώσις ἐσχον ἐνέργημό μερος εἰς τὰς διαπραγματεύσεις πρὸς ἐναρξίν τοιούτων δοκιμαστικῶν ἀνταλλαγῶν.

Τρεῖς Ιαπωνικοὶ Οίκοι ἀναμένουν τὴν ἔγκρισιν τοῦ Ιαπωνικοῦ 'Υ-

πουργείου τῶν 'Εεδωτερικῶν δι' ἀνταλλαγὴν εἰδῶν συμφωνηθεῖσαν μετὰ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως. Ο πρώτος Οίκος θὰ εἰσαγάγῃ 150.000 τγ. γιατανθράκων, 900.000 τόν. κώκη ἡ ξυλείαν, 30.000 τόν. μαγγανίου, 30.000 τόν. χρωμάτων, 250 χιλιόγραμμα πλαστίνης καὶ 5.000 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου, ἐναντὶ δὲ τούτων θὰ ἔξαγαγε — αν ἡ ἔγκρισις καλύψῃ πάντα τοῦ κεφαλαίου εἰσαγωγῆς — τέσσαρα ἀλιευτικά, τρία φορτηγά, καὶ θὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐπισκευὴν τριῶν φορτηγῶν τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως καὶ μετατροπάς εἰς ἔν φορτηγὸν αὐτῆς.

Οι δύο ἄλλοι Οίκοι θὰ λάβουν παρομοίας ποσότητας τῶν αὐτῶν ύλῶν ἐν τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως, ἐναντὶ δὲ αὐτῶν δὲ αναλάδουν τὴν ναυπήγησιν καὶ ἐπισκευὴν πλοίων, εἰς ποσότητας ὑπερβανούσας τὰς ἀτακτικένας (Ισοφαριζύμας, δηλαδὴ, τὰς εἰσαγωγάς), ἀλλὰ ἐπιβληθεῖσας εἰς τοὺς Ιαπωνίας, τῶν ὅποιων η ναυπηγική δραστηριότητας ἔχαλαρθόν.

Ἄνεξαρτήτως τοῦ γενικούτερου αὐτοκτήτου πολιτικού διά τὸν διεθνῆ οἰκονομίαν μία διεύρυνσις τῶν μεταξὺ Ἀνατολῆς καὶ Δύσεως ἐμπορικῶν αὐταλλαγῶν, τὸ γεγονός, ὅτι η 'Ιαπωνίας θὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὰς πατροπαραδότους, δόσον καὶ φυσιολογικάς δι' αὐτὴν πηγὰς προμηθείας τῶν πρώτων ύλῶν, αἵτινες ἀναγκαῖοι εἰς τὴν οἰκονομίαν της, θὰ ἐπιδράσῃ ἀμεσώτατα εἰς τὴν κίνησιν τοῦ φορτηγοῦ πλοίου. Περιορισμός τῶν ἐξ Αμερικῆς εἰσαγωγῶν στηπῶν, γαιανθράκων καὶ μεταλλευμάτων θ.: σημάνει μείωσιν τῆς μεταφορικῆς ἔργασιας διὰ τὰ τράπη, ἀπώλειαν δὲ αὐτὰ πολυτίμους ἔργασιας υπὸ τὰς παρούσας μάλιστα δυσκόλους περιστάσεις τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς.

Η παγκόσμιος σιτοπαραγωγὴ

Ἐνδιαφέρει ἀμεσώτατα τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν ἡ ἐκάστοτε πορεία τῆς παγκόσμιου ἐσόδεων τοῦ σύντομον τῆς ἔργασίας τῆς ἐξαρτήται ἀπὸ αὐτῆς. Ἐνδιαφέρει συνεπές η προσφάτως δημοσιευθεῖσα ἐκθεσίσα τοῦ ὑπουργείου Γεωργίας τῶν Ἕνωμένων Πολιτειών, πήτις καὶ διασποτών, δότι κατὰ τὸ τρέχον ἔτος δὲν πρόκειται νά σημειωθῇ νέον ρεκόρ εἰς τὴν ἐσόδεων τοῦ σίτου καὶ τοῦτο, διότι μεγάλαι σιτοπαραγωγικοὶ χώραι ἔμειναν τὰς πρὸς σποράν ἐκτάσεις τῶν. Κατὰ τὸ ἐν λόγῳ δελτίον τοῦ ὑπουργείου «Ἐσοδεῖαι καὶ Ἀγοραί», ἡ ἐφετεινή παραγωγὴ θὰ είναι κατόπιν μικροτέρα τῆς περιστινῆς, πήτις ἀνήλθεν 7.150 ἑκατομμύρια μπούσελς. Ἀξιοσημείωτον είναι, δότι καὶ κατὰ χώρας παραγωγὴ δὲν προβλέπεται νά είναι ἀισθητῶς κατωτέρα τῆς περιστινῆς — εἰς τινὰς θὰ είναι ἀνωτέρα — συνεπώς δὲ καὶ κατὰ χώρας εἰσαγωγὴ δοχή πολὺ διάφοροι τῶν περιστινῶν.

Τὰ ἀποτελέσματα τῆς μειώσεως τῆς καλλιεργηθεῖσας ἐκτάσεως θὰ ἐμφανισθοῦν ιδιαίτερας εἰς τὰς Ἕνωμένων Πολιτείας, ἐνθα δὲν λόγω ἐκτασίσ διὰ τὸν χειμερινὸν σίτου ὑπολογίζεται ἀνελθούσα εἰς 37.800.000 ἑκτάρια (hectares), μὲ μείωσιν κατὰ 9.000.000 ἑκτάρια ἡ 19 %, ἐναντὶ τοῦ 1953. Διὰ τὸν ἐπόντινὸν σίτου η καλλιεργηθεῖσα ἐκτασίς είνει κατωτέρα κατὰ 5.000.000 ἑκτάρια περίπου, ἐναντὶ τοῦ 1953. Τὸ σύνολον συνεπώς τῆς ἐφετεινῆς ἐσόδεων ὑπολογίζεται νά ἀνήλθη εἰς ἔνα περίπου δισεκατομμύριο μπούσελς, δότι κατὰ 11% ἐπὶ ἐλαστον τοῦ μέσου δροῦ τῆς ληδόστησης κατέ τὸ 1952 δεκαετίας.

Εἰς τὸν Καναδάν η καλλιεργηθεῖσα ἐκτασίς σίτου ὑπολογίζεται εἰς 24.600.000 ἑκτάρια κατωτέρα, δηλαδὴ, κατὰ 1.000.000 ἑκτάρια. Αἱ λοιπαὶ χώραι, κατὰ τὸ αὐτὸν *«Δελτίον»*, ἐμφανίζουν τὴν ἀκόλουθην κατάστασιν :

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ: Τοπικαὶ ηρασίαι ἐπεβράδυναν τὰς προπαρασκευαστικὰς ἔργασίας διὰ τὸν σποράν. Αθεδαίαί η κατὰ στρέμμα ἀπόδοσις, μὲ τὴν πιθανότηταν πρὸτιμηθοῦν αἱ τροφαὶ τῆς κτηνοτροφίας, λόγῳ τῶν καλῶν τιμῶν τοῦ κρέατος.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ: Εἰς τινὰς περιοχὰς τῆς χώρας χρειάζονται περισσότερα βροχαῖ.

ΓΑΛΛΙΑ: Η καλλιεργηθεῖσα ἐφέτος ἐκτασίς ἀνήλθεν εἰς 750.000 ἑκτάρια καὶ ητο κατωτέρα τῆς τοῦ 1953. Προβλέπεται ἐσόδεια 330 ἔως 350 ἑκατομμύρια μπούσελς, δότι δηλαδὴ καὶ περιστινή.

ΓΑΛΛΙΚΗ ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ: Ούσιωδῶς μεγαλυτέρα είναι η καλλιεργηθεῖσα ἐφέτος ἐκτασίς. Μόνον εἰς τὴν Αλγερίαν προβλέπεται παραγωγὴ 40.4 ἑκατομμύρια μπούσελς, δότι 39.5 τοῦ παρελθόντος ἔτους.

ΤΟΥΡΚΙΑ: Η ἐπικρατόσασα ηρασία ἐμείωσε τὴν ἐκτασιν τῆς σπορᾶς. Η παραγωγὴ ἀναμένεται νά είναι κατὰ 10—15% μικροτέρα τῆς περιστινῆς.

IPAN: Εἴκατον εύοικαὶ συνθήκαι επιτρέπουν προβλέψεις δις: μίαν ἐσόδειαν κατὰ 20% ἀντέτηρα τῆς τοῦ 1953.

ΣΥΡΙΑ: Αἱ αναμένεται η παραγωγὴ νά είναι τοιαύτη, ώστε νά ύπαρξουν σημαντικαὶ διαθέσιμοι ποσότητες πρὸς ἔξαγωγήν.

Ι Σ Π Α Ν Ι A: Αἱ προβλέψεις είναι ἔξαιρετοι. Πρόχειροι ὑπολογισμοὶ ιναφέρουν, δότι η ἐφετεινή παραγωγὴ θὰ φθάσῃ τὰ 165 ἑκατομμύρια μπούσελς, θὰ είναι δὲ η μεγαλυτέρα σημειωθεῖσα ἀπὸ τοῦ ἐμφύλιου πολέμου καὶ ἐπεύθεν, ἀνωτέρα ἀκόμη καὶ τῆς περιστινῆς, πήτις έφθασε

C. M. SALVAGO & C°

Γενικοὶ Πράκτορες διὰ τὴν ΑΙΓΑΥΠΤΟΝ τῆς ἑταίριας NOMIKOS LINES
RUE CHERIF 25 — ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

Telef. 21.264

Cable Address: "SALVASHIP,,

Ο Οίκος ΣΑΛΒΑΓΟΥ ιδρυθεὶς πρὸ 100 ἔτῶν ἐν Αιγύπτῳ συνέστησε καὶ ναυτιλιακὸν τμῆμα ὅπερ διευθύνεται ἀπὸ τὸν γνωστὸν εἰς τὴν Αἰγυπτο—ακήν κοινωνίαν κ. Μαθαίον Μαυριδόγλου.

τα 125 έκατομμύρια μπούσελς.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ: Αἰσιόδοξοι είναι αἱ προβλέψεις διὰ τὴν ἐφετεινὴν ἐσοδείαν, ητὶς ὑπολογίζεται νὰ εἶναι τηση, τούλαχιστον, πρὸς τὴν τοῦ 1953.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ: Συνεπεία τοῦ βαρυτάτου χειμῶνος, εἶναι πιθανόν, ὅτι ἡ ἐφετεινὴ ἐσοδεία βὰ εἶναι μικροτέρᾳ τῆς περυσινῆς.

ΑΥΣΤΡΙΑ: Οἱ παγετῶνες ἔδηλωσαν τὴν ἐσοδείαν τοῦ χειμερινοῦ σῖτου τοῦ κατὰ 10%. Ήνωθή, δημοσ., ἡ ἀρινὴ ἐσοδεία.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ: Δὲν ἀναμένεται αὐξησὶς τῆς παραγωγῆς. Προβλέπεται συνετῶς χρησιμοποίησης τῶν ἀποθεμάτων.

ΙΡΛΑΝΔΙΑ: Η καλλιεργηθεῖσα ἑκατοντάρια τῆς περυσινῆς κατὰ 10%.

ΝΟΤΙΟΣ ΛΑΥΡΙΑ: Αἱ ὑφιστάμεναι προδολέψεις ὄμιλοῦν περὶ μιᾶς ἐσοδείας κατὰ 25% μικροτέρας τῆς τοῦ παρελθόντος ἔτους.

ΡΟΥΜΑΝΙΑ & ΟΥΓΓΑΡΙΑ: Μειωμέναι προδολέπονται ἐφέτος αἱ ἐσοδείας ἀμφοτέρων τῶν χωρῶν τούτων, λόγῳ τῆς κακοκαιρίας.

ΕΛΛΑΣ: Μικροτέρα βὰ εἶναι ἔναντι τοῦ ρεκόρ τοῦ 1953, ἡ ἐφετεινὴ ἐσοδεία, πάντως, δημοσ., μεγαλύτερη.

ΒΕΛΓΙΟΝ: Η καλλιεργηθεῖσα ἑκατοσις τῆς ηγέθη ἀπὸ 411.000 εἰς 504.000 ἑκτάρια, ἀντισταθμιθεῖσης οὕτω τῆς ζημίας ἐκ τῆς κακοκαιρίας.

ΚΑΤΩ ΧΩΡΑΙ: "Ἐναντὶ τῶν 9.5 έκατομμυρίων μπούσελς τοῦ 1953, ἡ ἐφετεινὴ ἐσοδεία προβλέπεται γ' ἀνέλθῃ εἰς τὰ 11 έκατομμύρια.

ΜΕΞΙΚΟΝ: Καὶ ἐδὸν ἡ ἐσοδεία βὰ εἶναι μεγαλυτέρα. Αἱ κρατούμεναι προδολέψεις ὄμιλοῦν περὶ 27.5 έκατομμυρίων μπούσελς, ἔναντι 23.9 έκατομμυρίων τοῦ π. ἔτους.

ΙΑΠΩΝΙΑ: Προβλέπεται παραγωγὴ 48 έκατομμυρίων μπούσελς, μὲ μείωσιν δηλαδὴ 5%, ἔναντι τοῦ 1953.

ΙΝΔΙΑΙ: "Οἱων τῶν δημητριακῶν ἡ παραγωγὴ ὑπολογίζεται νὰ ἀνέλθῃ εἰς 55.3 έκατομμύρια τὸν περισσότερον τῶν 504.000 τῶν πλάτων τούτων.

ΣΤΕΝΟΚΕΦΑΛΙΑΣ τὸ ἀνάγνωσμα

Φίλε κ. Διευθυντά,

Χρήσιμον νομίζω εἶναι νὰ παράσχω μερικὰ χαρακτηριστικὰ δείγματα τοῦ τρόπου καθ' ὃν νοεῖται καὶ ἀσκεῖται ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ εἰς τὴν Χώραν μας διὰ νὰ ὑπάρξῃ καὶ ποιά της ἔξηγος τῆς δυστοπίας καὶ ἐμοῦνται εἰς τὰς ἔνεας της σημαίας τῶν πλέον ρεαλιστῶν συναδέλφων.

1. Κατά τὸ ὄκτωβριον 1953 ἀπεστείλαμεν κανονικῶς ἐκ Τεργέστης διάφορα μηχανήματα καὶ ἑφόδια προερχόμενα ἀπὸ τὸ ἄτα π «ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» εἰς παραλαβὴν ἀλλών πλάτων μας.

'Η μεταφόρτωσις τῶν περὶ οὐ πρόκειται ἑφόδιων ἀπῆτησεν 18 μηνῶν ἀπασχόλησην, τελικῶς δὲ ἡ ναυγάκαθημεν νὰ πληρώσωμεν Βασιτάτους δασμούς, ἀνωτέρους τῆς ἀξίας τῶν ἑφόδων.

2. Βάσει τοῦ N. 1880(51) τὰ Ναυγαὶ καὶ καὶ Ρυμὶ καὶ ὑπῆκολοι των εἰς τὴν κατηγορίαν Γ', καὶ ἑφόροι γόνθηματαν κανονικῶς, 'Ο κ. ἑφόρος οὐκ ἔττον διαφωῶν προφανῶς πόδες τῆς πολιτικῆς Κυβερνήσεως, θεωρεῖ ἀνεπαρκῆ τὴν βάσει τοῦ 1880(51) φορολογίαν, δι' ὃ καὶ ἔξαπτετείλεται τὰ δρυγάνα του πρός ἐλέγχου, ἐν συνεχείᾳ δὲ μᾶς ἐκάλεσε 'πρός συμβιβασμόν', ἀπειλῶν ἀλλών κοινοποίησην Φύλλων 'Ἐλέγχου καὶ ὑπολογισμῶν προσαυξήσεως 50%.

'Ος ἡτού ἐπόμενον ἀπεκρύσταμεν διαφρήνην πάσσων περὶ συμβιβασμοῦ πρότασιν, δι' ὃ καὶ μᾶς ἐκονοποίησαν 'τὰ φύλλα ἐλέγχου' διὰ φόρον Δ'. Κατηγορίας — παρὰ τοῦ N. 1880(51) σύν τῷ ὑπολογισμῷ τῶν προσαυξήσεων.

'Ανεφέρθημεν εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Οἰκονομικῶν — διὰ μολογοῦμεν, ὅτι εὑρόμενον κατανόησην — πλὴν ὅμως μᾶς συνεστήθη ὅπως ὑποβάλλωμεν κανονικάς ἐνστάσεις. Καὶ ἑρωτῶμεν, ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας πῶς εἶναι δυνατόν νὰ ὑπάρξῃ ἐνθάρρυνσις καὶ περαιτέρω ἀπέκτασις τῆς ναυτιλιακῆς ἐλληνικῆς δραστηρότητος, ὅπαν ὁ οἰστρόποτε κ. ἑφόρος ἐρμηνεύει κατὰ τὸ δοκούν τοῦ Νόμου. ἐπιδιώκων τὴν διὰ συμβιβασμῶν ὑφαρπαγῆ μὴ ὄφειλομένων καὶ μὴ νομοθετημένων φόρων παραπέμπων, ἐν περιπτώσει ἀποτοχίας τὸν ἀρνούμενον νὰ συμβιβασθῇ εἰς τὰς ποικιλανύους 'Ἐπιτρόπας' Ἐνστάσεων καὶ 'Ἐφέσεων';

3. 'Ο αὐτὸς κ. ἑφόρος πλοίων ἐπικαλούμενος «ἀστέφειαν» τοῦ Νόμου 1880(51) ἐπιμένει, ὅτι ἀπολιτικαὶ ἐπιχειρήσεις ἐκμεταλλεύμεναι καὶ πλοῖα ἀνήκοντα εἰς τρίτους ἢ μετόχους τῶν δὲν ὑπάγονται εἰς τὴν φορολογίαν τοῦ N. 1880(51) καὶ διὰ τὰ πλοῖα ταῦτα δέν νὰ φορολογηθῶν ἀπὸ πλευρᾶς πλοιοκτησίας βάσει τοῦ προσαφερθέντος Νόμου ἀπὸ δὲ τῆς ἐκμεταλλεύσεως βάσει τοῦ Φ. Κ. Προσδόμων.

Σκοπὸς καὶ πάλιν ἡ ὑφαρπαγὴ μετὰ ἐξαντλητικούς ἐλέγχους, φόρων διὰ τῆς μεθόδου 'τοῦ συμβιβασμοῦ', ἡ ἐν πότοντος καὶ δικαιούμενη νὰ κοινοποίησης Φύλλων 'Ἐλέγχου', ὁ ἀστοφύλαξ καὶ αἱ 'Ἐπιτροπαί'.

4. Τὰς 'Ἐφορίας, ὡς εἶναι γνωστόν, συναγούντεται ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος μὲ ἀντικειμενικὸν σκοπὸν τὴν εἰσπραξιν τοῦ λεγομένου «έκάρη»

5. 'Ος εἶναι γνωστόν ἐν 'Ἐλλάδι δύνανται νὰ σταθεύσουν καὶ ἐργάζονται ἐλευθέρως καὶ ὑπὸ δένην σημαίαν ναυαγοσωστικά.

Λόγω τῶν εὐνοϊκῶν ὅρων ἐργασίας των, ἐξηπλωτών συνθήκων ἔργοσις ἡ ἀλλώς τῶν ἀπαγόρευσιν τῆς ἐργασίας εἰς τὰς ἔνεας σημαίας.

Ρητὴ ἔγγραφος ὑποδέχεται κατὰ τὸ θέρος τοῦ 1953 ἐδόθη ἐκ μέρους τοῦ Y.E.N., περὶ ρυμίσεων τῶν ἐκκενῶν ζητημάτων, εἰς ἥν — ἀφελῶς πιστεύσαντες — ὑψώσαμεν τὴν 'Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐπὶ 3 νεοαγορασθέντων ναυαγοσωστικῶν.

Ἐκτὸς ὑποβάλλομεν αἰτήσεις ἐπὶ αἰτήσεων, ἀνε, δημοσ., ἀποτελέσματος ἡ ἀπαντήσεως ἔνιοτε, δχι μόνον δὲ οὐδεμία βελτίωσις ἔχει ἐπέλθει, ἀλλὰ καὶ ἔκειρτευσεν ἡ θέσις μας, μὲ ἀποτέλεσμα τῆς ἀντιμετώπισμον πλέον καὶ ἡμεῖς ὡς 'σανίδα σωτηρίας τὰς ἔνεας σημαίας.

6. Εἰς ὅλας τὰς χώρας τοῦ Κόσμου τὰ ναυαγοσωστικὰ ἔχουν δχι μόνον τὸ δικαίωμα, ἀλλὰ καὶ τὴν ὑποχρέωσιν — νομίζομεν — νὰ συμμετέχουν εἰς τὴν κατάσθεσιν πυρκαϊῶν, ἐπὶ πλοίων.

Παρ' ἡμῖν ἀντιθέτως καὶ διότι ἡ Πυροσβεστικὴ 'Υπηρεσία συνέπεσεν τελευταῖς ν' ἀποκτήση δύο μικρὰ πλωτὰ πυροσβεστικά, πλοιάρια, συνανιώντας καὶ τοῦ Κ.Λ.Π. ἀπόγορεύθη εἰς τὰ ναυαγοσωστικὰ ὅπως προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς, ἐν περιπτώσει πυρκαϊῶν, διότι προφανῶς... οἰκονομικῶτερά ἐμφανίζεται ἡ διατήρησις καὶ ἐπέκτασις τῶν κρατικῶν πυροσβεστικῶν μέσων, δι' ὃν σὺν τοῖς ἄλλοις παρέχεται ἔδαφος ἰδρύσεως ὑπηρεσίων κλπ.

Σημειωθήτω, ὅτι ὅπουδήποτε καὶ ἐν τῇ ἔνη τὰ κρατικὰ πυροσβεστικά μέσα λαμβάνουν μέρος, ἐπέρχεται ὀλικὴ ἀπώλεια τοῦ καιομένου, λόγῳ βιθίσεως καὶ ἀνατροπής του, διότι ἀδεῖαι περὶ τὰ ναυτικά οἱ πυροσβεστικοί, τροφοδοτούντων ὑδρίας ἀδιάπότως ἀνευ προηγουμένης προσαράξεως τοῦ καιομένου καὶ ταύτοχρονον ἀπαντήσεως, ὡς δὲ συνέβαινε καὶ παρ' ἡμῖν μὲ τὸ Λ.Σ. «ΝΕΡΑ·Ι·ΔΑ», ἐάν οι πλοιαρχοὶ τῶν ναυαγοσωστικῶν μας δεν τὸ ἀπέστολον διὰ τὴν βίας ἀπὸ τὸ ἀγκυροδόλιον του καὶ ἀπό τὸ αὐτοκίνητα τῆς Πυροσβεστικῆς 'Υπηρεσίας.

Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου καὶ ἄλλοτε ἡ σχολήθησαν αἱ Ἑγκρίτοι στῆλαι τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ὡς ἡτο δὲ γνωστὸν καὶ ἀνεμένετο, οἱ ἀρμόδιοι πανηγυρικῶν 'ἔκθεσεων'.

7. Τὰ ἀνωτέρω ἀποτελούν ἐλάχιστα, ἀρκετά, δημοσ., χαρακτηριστικά, δείγματα τοῦ τρόπου καθ' ὃν ἀσκεῖται ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ εἰς τὴν Χώραν μας.

Οἄ δημονάμην νὰ παραθέσω σωρείαν ἀναλόγων περιπτώσεων καὶ ἐκδηλώσεων, νομίζω, δημοσ., ὅτι διὰ τῶν ἡδη ἐκτεθέντων χαρακτηριστικῆς ἔδοθη εἰκὼν, ἐξηγούσα τὸ διατί δυσπιστούν οἱ 'Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ καὶ διοτὶ δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ δικαιολογηθεῖ ἐνθάρρυνσις τῆς παραπομπῆς τῶν διαφόρων 'Υπηρεσιών καὶ 'Οργάνων μὲ ἀποτέλεσμα τὴν πλήρη ἀποτελότωσιν τῶν προσταθείων μου, ὃστε σήμερον δικαίως νὰ σκέπτωμαι τὸ ἐὰν δικαιολογηθεῖται οἰσδήποτε περαιτέρω ἀνάπτυξης ναυτιλιακῆς δραστηρότητος ὑπὸ τὴν ἔθνικὴν σημαίαν.

Πειραιεὺς 25 Ιουνίου 1954

Μὲ θερμὰς εὐχαριστίας

A. N. BEPNIKOΣ

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Διὰ τὸ ὑπὸ ἀριθ. 3 σοβαρὸν φορολογικὸν ζήτημα ἡ «Ἐνωσίς τῶν ἐφοπλιστῶν» ἀπημύνεται ἔγγραφον διαμαρτυρίων εἰς τὸ 'Υπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν καὶ ζητεῖ τὴν ἔκδοσιν ἐθμηνευτικῆς ἐγκυκλίου.

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

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΝ ΤΟΥ N.A.T.

ΑΙ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

ΠΕΡΙΚΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΕΡΓΕΤΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

Διενεμήθη είς τάς ἐνδιαφερομένας ὁργανώσεις, ἵνα τὸ μελετήσουν καὶ διατυπώσουν ἐγκαίως τὰς ἀποψεῖς των, τὸ σχέδιον νόμου, τὸ ἔκπονθὲν ἀπὸ τὴν συσταθεῖσαν πρὸ μηνὸν ἐπιτροπῆν, διὰ τὴν ἀναδιοργανωσιν του N.A.T. Δημοσιεύσουν κατωτέρους τάς πλέον οὐσιώδεις διατάξεις του νομοσχεδίου, ἐπιφυλασσόμενοι ἐν καιρῷ νὰ διατυπώσωμεν καὶ τὰς ἐπὶ αὐτῶν παρατροπῆσις μας. Ἐλπίζουμεν κάτι τὸ καλὸν νὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν προσπάθειαν αὐτήν τῆς ἀνορθωσεως τῶν κακῶν κειμένων εἰς τὸ ἀσφαλιστικὸν ἴδιομα τῶν ναυτικῶν μας. Θὰ πρέπει, ὅμως, νὰ πρυτανεύσῃ ἀπὸ μέρους ὅλων τῶν τε κρατικῶν ἀρμόδιων καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων τὸ πνεῦμα τῆς ἀνιδιοτελοῦς ἀντιμετωπίσεως τοῦ δόλου ζητήματος καὶ τῆς ἐπιτροπήσεως τῆς υψηλοτέρας ἀποστολῆς του N.A.T. υπὲρ τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας καὶ τοῦ 'Εμπορικού μας Ναυτικοῦ γενικώτερον.

Διὰ τοῦ νομοσχεδίου ὥριζετο ὅτι εἰς τὴν ἀσφάλισιν ὑπάγονται ὑποχρεωτικοὶ οἱ 'Ἐλληνες ναυτικοί': α) Οἱ ἀνήκοντες εἰς συγκεκριμένουν πλήρωμα, β) Οἱ πρόεδροι, γραμματεῖς καὶ ταμιαὶ τῶν νομίμων ἀνεγνωρισμένων μέχρι τῆς δημιουργείσεως τοῦ παρόντος νόμου καὶ ἐν 'Ἑλλάδι ἐδρευσούμενων ναυτικῶν ὄργανσεων, ἡ οἱ νόμιμοι αὐτῶν ἀναπληρωταὶ, καθ' ὃ χρόνον οἱ τελευταῖοι ἀναπληρουντοὺς πρώτους, γ) οἱ ἀρχιπλοίστροι καὶ ἀρχιμηγανικοὶ ναυτιλιακῶν ἐπιχειρησεων, διαχειρίζομενων τούλαχιστον τρία πλοῖα ὅλικῆς χωρητικότητος ἔκστος 3.000 τούλαχιστον κόρων, οἱ κεκτημένοι διπλωμάται πλοιάρχους ἡ μηχανικοὶ α'. τάξεων καὶ 15ετῆ τούλαχιστον συνοδικήν ἐργασίαν ἐν πλοίῳ. δ) Οἱ ὑπηρετοῦτες ὡς ἀρχιπλοίστροι καὶ πλοηγοὶ, ε) Οἱ ἐν τῷ ἑσωτερικῷ καὶ ἔξωτερικῷ νόμιμοι ἐκπρόσωποι τῆς 'Ἑλλάδος ἐδρευσούσης Ἀνωτάτης Ὑπουργίας τῶν 'Ἐλλήνων ναυτικῶν, δι) ὃν χρόνον ἐκπροσωποῦν τὴν ὄργανσην ταῦτην καὶ ἐφ' ὃσον κέκτηται διπλωμάται πτυχίον ναυτικῆς ικανότητος ἐν τῷ 'Εμπορικῷ Ναυτικῷ καὶ 10ετῆ τούλαχιστον ἐργασίαν ἐν πλοίῳ. Οἱ ὄριμοις τῶν κατὰ τὸ ἑνωτέρω ὑπαχθομένων εἰς τὴν ἀσφάλισιν ἐκπροσώπων, δὲν δύνανται νὰ εἰνε ἀνώτερος τῶν δέκα πέντε.

Τὸ N. A. T. διοικεῖται ὑπὸ Διοικ. Συμβουλίου συγκροτούμενου δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ ἐκ τοῦ προέδρου καὶ δέκα τριῶν μελῶν. Πρόεδρος τοῦ Δ. Σ. ὥριζετο πλοίαρχος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Ως μέλη ὥριζονται: α) Εἰς ἀνώτερος ὑπάλληλος τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, ὑποδεικνύμενος ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν. β) Εἰς ἀνώτερος ὑπάλληλος τῆς Τραπέζης 'Ἑλλάδος, γ) Πέντε ἐφόπλισται, ἔξ ὧν τρεῖς τῆς ποντοπόρου φορτηγού ναυτιλίας, εἰς τῆς Μεσογειακῆς φορτηγού ναυτιλίας καὶ εἰς τῆς ἐπιβατηγού ναυτιλίας. δ) Τέσσαρες ναυτικοί, ἔξ ὧν δύο ἀξιωματικοὶ τοῦ 'Εμπορικού Ναυτικοῦ καὶ δύο τῶν κατωτέρων πληρωμάτων 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Πρὸς πληρεστέραν παρακολούθησιν καὶ ρύθμισιν τῆς λειτουργίας τῶν ἔγενε ἀσφαλιστικῶν ἰδρυμάτων τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν παρὰ τῷ N.A.T. εἰδικῶν κεφαλαίων καὶ λογαριασμῶν, συνιστάται παρὰ τῷ ὑπουργείῳ ὑπὲρεσίας ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἐπιθεωρητος Ἀσφαλιστικῶν ἰδρυμάτων Ναυτικῶν». Ἡ ὑπερεσία αὐτῆς, πλὴν τῶν ἄλλων ἀρμόδιοτήτων, δρισθησμένων λεπτομερέστερον διὰ κανονισμοῦ, ἔλεγχει τὴν νομιμότητα τῆς οἰκονομικῆς διαχειρίσεως τῶν ἀνωτέρων ἰδρυμάτων, κεφαλαίων καὶ λογαριασμῶν. 'Ἐπιθεωρητος διὰ τοῦ ίδιου κανονισμοῦ δρισθησμένος προσωπικοῦ ποδὲς διεξαγωγὴν τῆς ὑπερεσίας τῆς ἐν λόγῳ 'Ἐπιθεωρησεως καὶ τὰ τῆς κατανομῆς τῶν διαιτανῶν λειτουργιας αὐτοῦ μεταξὺ τῶν διαιφόρων ἰδρυμάτων καὶ λογαριασμῶν. 'Ἐπιτρέπεται, ὅπως δι' ἀποφάσεως τοῦ Διοικ. Συμβουλίου του N.A.T., ἐγκρινομένης ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ, προσλαμβάνωται παρὰ τῷ Ταμείῳ ἐπὶ τριετεῖ συμβάσει, δυναμένη νὰ ἀνανεωθῇ καὶ παγία μηνιαῖς ἀμοιβῆ: α) Μέχρι 5 κατ' ἀνάτοντας ἀριθμὸν δικηγόροι, ἔξ ὧν δύο διωρισμένοι παρ' Αρείω Πάγῳ, διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῆς ὑπερεσίας τοῦ Δικαστικοῦ Τμήματος. Τῆς ὑπερεσίας ταῦτης προστίσταται ὅ εἰς ἑκ τῷ παρ' Αρείω Πάγῳ δικηγόρων, δριζόμενος δι' ἀποφάσεως τοῦ Διοικ. Συμβουλίου, ἐγκρινομένης ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ. β) Εἰς διπλωματούχος ἀρχιτέκτων ἢ πολιτικοῦ μηχανικοῦ καὶ δύο τεχνικοῖς ὡς δονθοῖ, διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῆς τεχνικῆς ὑπερεσίας. γ) Τέσσαρες λογισταὶ καὶ εἰς εἰδικός ἐπὶ τῆς στατιστικῆς.

Ἡ ὑπερασπίσις τῶν συμφερόντων τοῦ N.A.T. καὶ τῶν Ταμείων Προνοιῶν, 'Ἄξιωματικῶν καὶ Κατωτέρων Πληρωμάτων E. N. διὰ τὰς ἐκτὸς τῶν 'Αθηνῶν καὶ Πειραιῶν ὑποδέσεις, ἀνατίθεται εἰς δικηγόρους δριζόμενος δι' ἀποφάσεως τοῦ οἰκείου Διοικ. Συμβουλίου.

Διὰ B. Δ. ἐφ' ἀπαξ ἐκδιδούμενος διορισθούσαν: α) Τὰ τῆς μονιμοποιησεως ἢ ἀποδύσεως τῶν ἡδη ὅπωδη προσθήποτες ὑπηρετούντων παρὰ ταῖς ὡς ἀνωτέρων ποδὲς διεποπτασμένων ἔξ ὄλλων ὑπερεσιῶν, β) Τὰ τῆς ἐντάξεως εἰς τὰς διαθημολογικὰς κλίμακας τῶν κριθησμένων ὡς μονιμοποιητέων, ὃ χρόνος ὑπερεσίας ἐν τῷ βαθ-

μῷ ἐν ὦ ἐνετάγη ἔκαστος καὶ ἐν σύνῳ ἀρχαιότητος των. γ) Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐν ἔκάστῳ βαθμῷ ἀναγκαῖων ὑπαλλήλων διὰ τὴν κανονικὴν διεξαγωγὴν τῆς ὑπερεσίας τῶν Ταμείων καὶ Εἰδικῶν Κεφαλαίων καὶ Λογαριασμῶν.

Πόροι τοῦ N.A.T.

Πόροι τοῦ N.A.T. ὥριζονται: 1) Αἱ τακτικαὶ μηνιαῖς εἰσφοραὶ τῶν συγκεκριμένων πληρωμάτων τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων καὶ τῶν πλοιοκτητῶν, 2) Εἰσφορὰ λόγω γάμου, ἀναλόγως πρὸς τὸ διπλωματικό πτυχίου ναυτικῆς ικανότητος, 3) Τέλος, ἐπὶ τὴν χορηγία διπλώματος ἡ πτυχίου ἡ ἀδείας ναυτικῆς ικανότητος, 4) Τὸ ἀντίτιμον τῶν διαιτητημένων ἐντύπων, 5) Τὸ ἡμισυ τῆς καθυστερημένης μισθωσίσιας τῶν διαιτητασίων τηιωρουμένων ποινικῶν ναυτικῶν, 6) Πᾶσα ἀζήτησις περιουσίας ναυτικῶν, μη διεκδικηθεῖσα, ἐάν μὲν σύγκειται ἐκ κινητῶν ἐντὸς διετίας, ἐάν δὲ ἐξ ἀκίνητων ἐντὸς είκοσατείας, 7) Ἡ ἀλειψίη κληρονόμων σχολάζουσα κληρονομία ναυτικῶν, 8) Τὰ κατὰ τὰς κειμένας διαιταῖσις εἰσπραττόμενα τέλη καταμετρήσεως καὶ ἀνακαταμετρήσεως ἐμπορικῶν πλοίων, 9) Τὸ ἐν εἰκοστον τῶν ναυτικῶν σύντρων, ύπολογισμένων ἐπὶ τῆς καθαραῖς αἱμούδης καὶ βαρύνου τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον καὶ τὰ ἔντα τοιάυτα, ἐφόσον αἱ σχετικαὶ πράξεις διασώσεως ἡ ἀρχαίης ἐνηργήθησαν διὰ τῶν τελευταίων ἐντὸς τῶν Ἑλληνικῶν χωρικῶν ὑδάτων, 10) Εἰσφορὰ τῶν ναυλοχούντων εἰς ἐλληνικούς λιμένας ὑπὲρ 2% ἐπὶ τῶν ἀκαδαρίστων εἰσπράξεων, διὰ τὰς παρὰ αὐτῶν ἐνεργουμένας πράξεις εἰσφοράς των τούτων πολεμικών ἐπιθαλασσίου ἀρώγων η ναυαγιστηρέσεων. 11) Εἰσφορὰ τῶν ἰδιοκτητῶν φορτηγίδων, ολεπίων, πλωτῶν, ύπολογών, ύποδροφόρων, καὶ ἐν γένει ποντώντων ναυπηγημάτων διὰ μηχανῆς ἡ μὴ, χρηστοποιουμένου μόνον διὰ μεταφοράς, ρυμουλκήσεις, ἀποθηκεύσεις ἡ οἰασμήποτε ἄλλας ἐργασίας καὶ ὥριζομένη καθ' ἔκαστον οἰκονομικῶν ἐτοι τοῦ ἀποφάσεως τοῦ Διοικ. Συμβουλίου, ἐγκρινομένης ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ. 12) Τὰ εἰς τὸ Δημόσιον περιερχόμενα ἔρματα καὶ ναυάγια, 13) Τὸ ἡμισυ παντὸς ἀπὸ τοῦ πυθμένος τῆς θαλάσσης ἀνασυρόμενου ἀδεσπότου πράγματος, τὸ περιερχόμενον εἰς τὸ Δημόσιον, ἔξαιρομένουν τῶν ὀρχασιοτήτων, 14) Πέντε ἐκαστοστά τῶν ἐκ φαρικῶν καὶ ἀγκυροδολίας τελῶν, 15) Τὸ κατὰ τὸ ἀρθρον 6 τοῦ A. N. 843) 1948 ἐσδόντον ἐτοῦ ποστού 4 ἐπὶ τῷ φορολογικῷ ἑσδόνων τοῦ νόμου τούτου. 16) Τὰ κατὰ τὸ ἀρθρον 14 τοῦ A.N. 1524) 1950 ὡς ἐκρυθῆ διὰ τοῦ N. 1620) 1951 ἐσδόντον ἐτοῦ φόρου 3% ἐπὶ τῶν ἀκαδαρίστων ἑσδόνων ἐκ τῆς μεταφορᾶς προσώπων ἐντὸς τῆς χώρας διὰ πλωτῶν μέσων, 17) Δέκα ἐπὶ τοῖς ἐτοῖς πάστος θαλασσίας λειψίας, ἔξαιρεται τῶν πολεμικῶν πλοίων ἢ τῶν πολεμικῶν οὐλικῶν. 18) Εἰσφορὰ τῶν Λιμενικῶν Ταμείων, ὥριζομένη εἰς 4% ἐπὶ τῶν εἰσπραττομένων ἑσδόνων αὐτῶν. 19) Τὰ παρὰ τῶν ναυτιλιακῶν ἀρχῶν εἰσπραττόμενα πρόστιμα διὰ παραδίσεις κανονισμοῦ λιμένων, 20) Πάντα πρόστιμον ἀπιδιαλόμενον εἰς τοὺς διαιχειρίσμενους τὰς ταχυδρομικὰς ἀπιστολὰς ἐπὶ πλοίων, 21) Αἱ διὰ τοῦ παρόντος νόμου ἡ κατανομή των ἀπιδιαλόμενων πρόστιμων ἐπὶ τοῦ N.A.T. χρηματικαὶ ποιναὶ, πρόστιμα, τέλη καὶ οἰλασθότης φύσεως κρατήσεις, 22) Αἱ ὑπὲρ τοῦ N. A.T. καὶ τῶν παρ' αὐτῷ Κεφαλαίων καὶ Λογαριασμῶν ἀπιδηλόμεναι διὰ νόμου ἑκατοτοῖς πρόστιμοι πρόστιμοι πλοίων, 23) Αἱ ὑπὲρ τοῦ N.A.T. δωρεαί, κληρονομίαι ἡ κληροδοσίαι καὶ 24) Αἱ πρόσδοδοι τῆς περιουσίας αὐτῶν.

Αἱ τακτικαὶ μηνιαῖς εἰσφοραὶ τῶν συγκεκριμένων πληρωμάτων ἐλληνικῶν πλοίων ὥριζονται εἰς 8% διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ τὰ κατωτέρω πληρωμάτατα ἐπὶ τοῦ μηνιαίου αὐτῶν μισθοῦ. Αἱ τακτικαὶ μηνιαῖς εἰσφοραὶ τῶν πλοιοκτητῶν τῶν ὄντωτέρων πλοίων εἰς 12% διὰ τοῦ μηνιαίου μισθοῦ τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων ἐργαζομένων ναυτικῶν.

Εἰδικώτερον, αἱ τακτικαὶ μηνιαῖς εἰσφοραὶ τῶν κάτωθι κατηγοριῶν ἡσφαλισμένων, ὡς καὶ αἱ ἀντίστοιχοι τοιάυται τῶν πλοιοκτητῶν ὥριζονται ὡς ἔχεις: α) Τῶν ναυτολογημένων ἐπὶ τοῦ μηνιαίου μισθοῦ των, τῶν δὲ πλοιοκτητῶν εἰς 6%. γ) Τῶν ἐπὶ ξένων πλοίων ὑπηρετούντων ἀπογεγραμμένων 'Ἐλλήνων ναυτικῶν' ἵση πρὸς εἰσφοράν των ἐπὶ τῶν ἀντίστοιχων Ἑλληνικῶν πλοίων ὑπηρετούντων, ἡ δὲ παρὰ αὐτῶν καταβαλλομένη εἰσφορά πλοιοκτητοῦ ἵση πρὸς τὴν εἰσφοράν τοῦ πλοιοκτητοῦ τῶν ἀντίστοιχων τελογεγραμμένων πλοίων. 8) Τῶν ναυτολογημένων ἐπὶ μεριδίῳ, ἵση πρὸς τὴν εἰσφοράν τῶν ἀρχαίων ἐπιστροφήσεων ἐπὶ πλοίων πλοιοκτητῶν τελογεγραμμένων πλοίων.

CHARLES FERRAN & C° INC.

NEW ORLEANS 13, LA

OFFICE AND WORKS 1110 MAGAZINE STREET, TEL: TULANE 7681

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΝ, ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΔΙΚΟΙ ΔΙΑ ΜΗΧΑΝΑΣ ΔΗΣΕΛ & ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛΟΥΣ

'Ο κ Θεοφάνης Παπαδόπουλος, 'Ελληνη μηχανολόγος μὲ 30ετη πεῖραν εἰς τὰς ναυτικὰς μηχανὰς Ζά έποπτεύη καὶ θά διαχειρίζεται τὰς ἐπισκευάς τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

τῶν ἀντιστοίχων πλοίων. ε) Τῶν ἀρχιπλοηγῶν καὶ πλοηγῶν εἰς 70% τῆς εἰσφορᾶς τῶν πλοιάρχων ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων, ἡ δὲ εἰσφορά τῆς Πλοηγικῆς 'Υπηρεσίας εἰς 70% τῆς εἰσφορᾶς πλοιοκτήτου ἀντιστοίχων πλοίων. στ) Τῶν Προδρόμων Ταμιών καὶ Γραμματέων τῶν νομίμως ἐνεγνωρισμένων καὶ ἐν 'Ελλάδι ἑδρευούσιων ναυτικῶν ὄργανώσεων, ὃς καὶ τῶν νομίμων αὐτῶν ἀναπληρωτῶν ἵση πρὸς 1)3 τῆς εἰσφορᾶς τῶν ἐπὶ φορτηγῶν ποντοπόρων πλοίων ἐργαζομένων. ἡ δὲ τῶν οἰκείων ὄργανώσεων εἰς 1)3 τῆς ἀντιστοίχου εἰσφορᾶς τῶν πλοιοκτήτων πλοίων τῆς αὐτῆς κατηγορίας. ζ) Τῶν ἐπὶ ἔσωτερικῷ ἡ ἔξωτερικῷ νομίμων ἐκπρόσωπων τῆς ἐν 'Ελλάδι ἑδρευόσῃς ἀνωτάτης ὄργανωσέων τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν εἰς 70% τῆς εἰσφορᾶς τῶν ἐπὶ ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων ὄργανώσεων. ἡ δὲ ὑπὸ τῆς ἀνωτάτης ὄργανώσεως τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν ἵση πρὸς τὰ 70% τῆς ἀντιστοίχου εἰσφορᾶς πλοιοκτήτου πλοίων τῆς αὐτῆς κατηγορίας. η) Τῶν ἀρχιπλοιάρχων καὶ ἀρχιμηχανικῶν εἰς 8% τοῦ μηνιαίου μισθοῦ Πλοιάρχου Α' ἡ Μηχανικού Α' συγκεκροτημένου πληρώματος φορτηγῶν ποντοπόρων πλοίων, ἡ δὲ εἰσφορά τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρησέων εἰς 12% τοῦ ὡς ἄνω μηνιαίου μισθοῦ.

Διὰ Β. Δ) τος δύναται: α) Νὰ μειωθῇ ἡ τακτικὴ εἰσφορά τῶν πλοιοκτήτων κατὰ ποσοστὸν μέχρι τοῦ 1/4 τῆς σήμερον καταβαλλομένης, β) Ν' αὐξομείωνται σι κατακτικὴ εἰσφοραὶ ἡ καὶ νὰ καθορίζεται ἀλλας ἡ χωρητικότης τῶν πλοίων, οἱ ὑπόχρεοι καὶ αἱ λοιπαὶ ἐν γένει κατηγορίαι.

Ἐκ τοῦ συνόλου τῶν κατὰ τὰς προηγουμένας παραγράφους τακτικῶν εἰσφορῶν, ποσοστὸν μέχρι τριάκοντα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (30%) ἀποτελεῖ πόρον τοῦ παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. Κεφαλαίου 'Ανεργίας καὶ 'Ασθενείας Ναυτικῶν καὶ τοῦ Εἰδικοῦ Λογαριασμοῦ Προστασίας Φυματικῶν Ναυτικῶν. Τὸ ψῆφος τοῦ ὡς ἄνω ποσοστοῦ καὶ τὰ τῆς κατανομῆς τούτου μεταξὺ τῶν ἀνωτέρων λογαριασμῶν ὅριζονται ἐν ἀρχῇ ἐκάστου οἰκονομικοῦ ἔτους δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ. Ἐκδιδομένης μετὰ σύμφωνου γνώμην τοῦ Διοικ. Συμβουλίου.

Ἐπὶ τῇ ἐκπρόθεσμῳ καταβολῇ τῶν τακτικῶν εἰσφορῶν, ἐπιβάλλεται πρόσθετον τέλος 2% ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν δικαιωμάτων δικαιωμάτων δι'. Ἑκατον μῆνα καθυτερήσεως.

Οὐδεὶς ἔξ οἰσδιήποτε λόγου ὀφειλέτης τοῦ Ν.Α.Τ. ναυτολογεῖται ἐπὶ ἐλληνικοῦ πλοίου, οὐδὲ δύναται νὰ ἀσκήσῃ ἐν 'Ελλάδι ναυτικοῦ ἐπάγγελμα ἐν γένει, ἐὰν προηγουμένως δὲν ἐξοφλήσῃ πάσαν πρὸς τὸ Ταμείον διέθετον.

Ἡ εἰσφορὰ γάμου καταβάλλεται ἐντὸς ἔξ μηνῶν ἀπὸ τῆς γενέσεως τῆς ὑποχρέωσεως πρὸς καταβολήν. 'Ελληνες ναυτικοὶ μετατασσόμενοι εἰς τάξιν ὑποβαλλομένην εἰς ἀνωτέρων εἰσφορὰν γάμου, καταβάλλουν τὴν διαφορὰν τῆς εἰσφορᾶς.

Η διαχείρισις τῶν κεφαλαίων

Τὰ κεφάλαια τοῦ Ν.Α.Τ. τοποθετοῦνται ὡς κάτωθι: α) Εἰς ἔντοκον κατάθεσιν παρὰ τὴ Τραπέζη τῆς 'Ελλάδος ἡ οἰσδιήποτε ἀλλη ἀνεγνωρισμένη Τραπέζη ἡ τοῖς Ταχυδρομοῖς Ταμιευτροῖς. β) Εἰς ἀγοράν διοιλογιῶν τῶν ἔθνικῶν δανειών ἡ μετοχῶν καὶ ὁμοιογῶν Τραπέζων. γ) Εἰς τὴν ἀγοράν κεντρικῶν κτηρίων ἐν 'Αθηνais ἡ Πειραιεῖ ἡ ἀνέγερσιν τοιούτων ἐπὶ τῶν οἰκοτείδων τοῦ Ταμείου πρὸς ἀξιοποίησιν τούτων. δ) Εἰς παροχὴν ἔνυποθηκῶν δανειών ἐπὶ ἀκίντων κειμένων ἐν 'Αθηνais ἡ Πειραιεῖ υφ' οὓς δροῦς παρέχει τὰ δάνεια ταῦτα καὶ ἡ 'Εθνικὴ Κτηματικὴ Τράπεζα τῆς 'Ελλάδος. ε) Εἰς παροχὴν δανειών τοκοχρεωλυτικῶν πρὸς τὸ Δημόσιον διὰ τὴν ἀνέγερσιν λιμενικῶν καταστημάτων, ἐπὶ δὲ πρὸς τὰ Νομικὰ Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου. στ) Εἰς παροχὴν τοκοχρεωλυτικῶν ἡ ἀπλῶν δανειών εἰς δραχμὰς ἡ ξένον συνάλλαγμα εἰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις ἀσφαλιζόμενων διὰ πρώτης ὑποθήκης τῶν πλοίων αὐτῶν. ζ) Εἰς παροχὴν τοκοχρεωλυτικῶν δανειών εἰς ξένον συνάλλαγμα πρὸς ναυπηγήσιν φορτηγῶν πλοίων ὑπὸ 'Ελληνικήν σημαίαν, ὀλικῆς χωρητικότητος μείζονος τῶν 6.000 τόνων, ἐπιβατηγῶν ἡ ναυαγοσωστικῶν καὶ μέχρι ποσοῦ μὴ ὑπερβαίνοντος τὸ τοίτον τῆς ἐπὶ τοῦ συμβολίου ναυτικήσεως προκυπτούσης ἀξίας τοῦ πλοίου ἡ εἰς παροχὴν τοκοχρεωλυτικῶν δανειών πρὸς φορτηγά, ἐπιβατηγά ἡ ναυαγωστικά πλοία ὑπὸ 'Ελληνικήν σημαίαν, ἥλικις μέχρι 15 ἑτῶν καὶ μέχρι τοῦ τετάρτου τῆς ἐκάστου ἀξίας αὐτῶν. Τὰ δάνεια ταῦτα περέχονται ἐπὶ τῇ ἐγγραφῇ πρώτης ὑποθήκης ἐπὶ τῶν πλοίων. η) Εἰς παροχὴν δανειών ἡ συμμετοχὴν τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς ἐπιχειρήσεις κοινῆς ὀφελείας ἡ καὶ διομήνιας ἐπιχειρήσεις γενικωτέρας σημασίας, ἀμφοτέρας ἔξυπρετούσας ἀμέσως τὴν Ναυτιλίαν (οἷον ναυπηγεία, συγχρονισμένα ἐργοστάσια ἐπισκευῶν πλοίων), θ) Εἰς παροχὴν τοκοχρεωλυτικῶν δανειών πρὸς ἀνέγερσιν νοσοκομείων ἡ ἄλλων ἰδρυμάτων, προοριζομένων ἀποκλειστικῶν πρὸς νοσηδέianαι καὶ ψυχαγωγίας τῶν ναυτικῶν ἡ πρὸς δελτιώτων τῆς διαμονῆς αὐτῶν εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἡμεδαπῆς, λειτουργούντων δὲ δατάναις τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας καὶ 'Ασθενείας. ι) Εἰς ἀγοράν ἐκ τοῦ ἀνωτάτου καὶ εἰσαγωγὴν ὑλικῶν χρησίμων διὰ τὴν ἀξιοπόίησιν τῶν κτηρίων ἡ οἰκοπέδων τοῦ Ταμείου ἡ νοσοκομειακὸν καὶ φαρμακευτικὸν ὑλικὸν πρὸς ἐφοδιασμὸν τῶν νοσηδέianαι ἰδρυμάτων τῶν ναυτικῶν. ια) Εἰς παροχὴν τοκοχρεωλυτικῶν δανειών εἰς δραχμὰς ἡ ξένον συνάλλαγμα διὰ τὴν ἀνέγερσιν λαϊκῆς στέγης διὰ τοὺς ήσαφαλισμένους τοῦ Ν.Α.Τ. ναυτικούς καὶ τὸ προσωπικόν τούτου.

Κατὰ παρεκκλισιν τῶν ισχύοντων συναλλαγματικῶν περιορισμῶν, τῶν παρεπομένων ἐκ τοῦ Α.Ν. 149)1936 ὡς καὶ πάσης ἀλλης γενικῆς ἡ εἰδικῆς διατάξεως, ἐπιτρέπεται, δηλας τὸ Ν.Α.Τ. διαπρῆ κατατεθειμένα τὰ εἰς ξένον συνάλλαγμα κεφαλαία αὐτοῦ εἴτε παρὰ ἀνεγνωρισμέ-

ναις Τραπέζαις ἐν τῷ ἀλλοδαπῆ, εἴτε παρὰ τῇ Τραπέζῃ τῆς 'Ελλάδος εἰς εἰδικὸν λογαριασμὸν ξένου συναλλαγμάτος.

Τὸ Ν. Α. Τ. ἀπαλλάσσεται παντὸς δημοσίου, δημοτικοῦ, κοινοτικοῦ, λιμενικοῦ ἡ οἰσδιήποτε ἀλλού δημεσού, παντὸς εἰδοῦς καὶ φύσεως τέλους, ίδιᾳ δικαστικοῦ, ταχυδρομικοῦ, χαρτοσήμου καὶ ἐν τοῖς οἰκονομικῶν, διοικητικῶν καὶ οἰκονομικῶν, ὡς αὐτὸς τὸ Δημόσιον.

Τὸ Ν. Α. Τ. δικαιούται τῶν ἀσμαλογικῶν ἀπαλλαγῶν, τῶν ὁποίων ἀπολαύει τὸ Μετοχικὸν Ταμείον Στρατοῦ.

Παροχαὶ—Συντάξεις

Χορηγεῖται σύνταξις γήρατος εἰς ναυτικὸν ἀποσυρόμενον δριστικῶν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος: α) 'Εαν συνεπλήρωσεν ηλικίαν 55 ἑτῶν καὶ ναυτικὴν ἐργασίαν 300 τοῦλάσιστον μηνῶν. β) 'Εαν συνεπλήρωσε ναυτικὴν ἐργασίαν 300 μηνῶν ὅτε ἡ ηλικία μειούται κατὰ τόσα ἑταῖς. δσα δωδεκάνηντα ναυτικῆς ἐργασίας συνεπλήρωσεν ὁ ναυτικὸς πλέον τῶν 300 μηνῶν, οὐχί, οὖμως, κάτω τοῦ 50οῦ ἑτους τῆς ηλικίας του. γ) 'Εαν ἔχῃ ηλικίαν 150 μηνῶν, δσα ἔτη η ηλικία αὐτοῦ ὑπερβαίνει τὰ 55 ἑτη πάντως οὐχί. κάτω τῶν 180 μηνῶν.

Χορηγεῖται σύνταξις ἀνικανότητος, εἰς τὸν καθιστάμενον ἀπολύτως ἀνίκανον ἐπισδήποτε αἵτιας ναυτικού ἐφ' δσον ἔχει συμπληρώσει ναυτικήν.

Χορηγεῖται σύνταξις ἀνικανότητος λόγω ἀτυχήματος: α) Εἰς ναυτικὸν καθιστάμενον ἀπολύτως ἀνίκανον συνεπείᾳ ἀτυχήματος ἐπελθόντος ἐν τῷ ναυτικῇ ἐργασίᾳ ἡ ἔξ αφορμῆς οὐτῆς ὑπὸ τοῦ κάτωθι προϋποθέσεις: α) 'Εαν ἀνήκῃ εἰς συγκεκροτημένον πλήρωμα πλοίου ἐλληνικοῦ πλοίου. β) 'Εαν ἀνήκῃ εἰς συγκεκροτημένον πλήρωμα πλοίου φέροντος ξένην σημαίαν ἐφ' αφορμῆς διά τοῦ πλοιού φέροντος ξένην σημαίαν ὑπέστη ἀτυχήματα πρὸ τῆς παρελεύσεως ἔτους ἀπὸ τῆς τελευταίας κανονικῆς πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. καταβολής εἰσφορᾶς διὰ τὴν μέχρι τοῦ ἀτυχήματος πραγματοποιηθείσαν ναυτικὴν ἐργασίαν.

Σύνταξις λόγω θανάτου ἡσφαλισμένου ἡ συνταξιούχου ναυτικοῦ, χορηγεῖται εἰς τὰ πρόσωπα τῆς οἰκογενείας αὐτοῦ, ἐφόσον ὁ ἀποθανὼν ἀδικαιούτο συμφώνως πρὸς τὸν θανάτεων συντάξεως κατὰ τὸν χρόνον τοῦ θανάτου αὐτοῦ ἡ ἐφόσον είχε συμπληρώσει ναυτικὴν ἐργασίαν τούλαχιστον 180 μηνῶν.

Ἐφ' ἄπαξ ἀποζημίωσις εἰς ναυτικὸν χορηγεῖται ἔφ' δσον πρὸ τοῦ ἀτυχήματος πραγματοποιηθείσα ναυτικὴν ἐργασίαν 120 μηνῶν καὶ ἄνω, ἀλλὰ κατωτέρων τῶν 180 μηνῶν ὑπὸ τὰς κάτωθι προϋποθέσεις: α) 'Εαν ἔξ οἰσδηποτε αἵτιας κατέστη ἀπολύτως ἀνίκανος. β) 'Εαν τὰ ἑτη τῆς ηλικίας του δίδουν κατ' ἐλάχιστον ὅριον τὸν τριμήνον 80.

Χορηγεῖται ἔφ' ἄπαξ ἀποζημίωσις, λόγω θανάτου τοῦ ησφαλισμένου ναυτικοῦ, εἰς τὰ πρόσωπα τῆς οἰκογενείας αὐτοῦ, τὰ δικαιούμενα, ἔφ' δσον ὁ ἀποθανὼν ησφαλισμένος είχε συμπληρώσει ναυτικὴν ἐργασίαν τούλαχιστον 120 μηνῶν.

Οὐδεὶς ναυτικὸς λαμβάνει οἰσδηποτε παροχὴν ἔτην κατὰ τὴν τελευταίαν πρὸ τῆς ὑποθήκης τῆς αἵτιας πρὸς ἀπονομὴν τοιαύτης δὲν κέκτηται ἐνός τούλαχιστον ἔτους ναυτικὴν ἐργασίαν. Οἰκογένεια ησφαλισμένου μὴ συνταξιούχου ναυτικοῦ δὲν δικαιούται νὰ καταβληθῶσι πρὸ τοῦ θανάτου τοῦ ναυτικοῦ αὐτοῦ, διότι δὲν έκεκτητο ἐνός τούλαχιστον 180 μηνῶν.

Τὰ τέκνα μπρὸς ναυτικοῦ δικαιούνται παροχῆς, ἔφ' δσον εἰνε ὁρφανὸν πατρὸς ἡ ἔφ' δσον, κατὰ τὸν χρόνον τοῦ θανάτου τῆς μητρὸς των ὁπατοῦ τὸν διατάσσεις πατρὸς τοῦ θανάτου τῆς μητρὸς των δικαιούμενων συνεπείτε.

'Επιγενόμενος θάνατος ἡ ἀπόλυτος ἀνικανότητης τοῦ πατρὸς, θεμελιοὶ δικαιούμενοι εἰς συντάξιν μόνον ὑπὲρ τῶν τέκνων τοῦ ναυτικοῦ ἐὰν δὲν παρέτασία ἀπὸ τοῦ θανάτου τῆς. 'Η χῆρα δικαιούται εἰς παροχὴν ἀνά ἀπὸ τοῦ νάρου συμπληρωθῆ ἐνός τούτου συντάξιμος ὑπηρεσία τοῦ συντάγμου τῆς ἡ ἀνά ὁ γάμος ἐτελέσθη τρίτη τούλαχιστον πλήρη ἐπὶ ποδὸ τοῦ θανάτου τοῦ συντάγμου τῆς. 'Εν πάσῃ περιπτώσει, καὶ μὴ συντρεχόντων τῶν ἀνωτέρων δρῶν, η χῆρα δικαιούται εἰς παροχὴν, ἀν ἐκ τοῦ γάμου ἐγενήθη ἡ διὰ τοῦ γάμου ἐνομιμοποιήθη τέκνον ἡ ἀνά συνταξιούδητης τοῦ συντάγμου τῆς ἡ ὁ θάνατος αὐτοῦ ἐπήλθε συνεπείᾳ ἀτυχήματος ἐπισυμβάντος τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ ἡ ἔξ αφορμῆς αὐτῆς.

Ἀπὸ τῆς ισχύος τοῦ παρόντος αὐτοῦ αἱ χορηγούμεναι παροχαὶ δύνανται νὰ αὐξομείωνται ἀναλόγως τῶν ἀκάστων οἰκονομικῶν δινατοτήτων τοῦ Ν.Α.Τ., κατόπιν ἀποφθέσεως τοῦ Διοικ. Συμβουλίου, ἐγκρινομένης ὑπὲρ τοῦ παροχογού.

Ο 'Ο συντελεστής τῶν συντάξεων δύνανται νὰ δοτάναις κατὰ κατηγορίας συνταξιούχων, καθοριζόμενος ἀναλόγως τοῦ διαθέμου ὃν οὐτοὶ εφερον διέπει τοῦ παροχογού, διότι διατάξεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, τοῦ εἰδους καὶ τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων ἡ ἔφ' ὡν είργασθησαν ἡ τῶν τελειδίων,

HEAD OFFICE:

Tel. & Cable Address: «SPIRO»
Telephones: FA6280 - FA6387
After hours: FF3087 - FM5346
115-117-119 Riley Street
SYDNEY-AUSTRALIA

(Est. 1938)

GENERAL MARINE SERVICES

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

άπινα τά πλοία ταύτα έξετέλουν ή τής χρονολογίας άπονομης τής συντάξεως ή τού χρόνου ναυτικής έργασίας, έπι τή δάσει τής όποιας άπεναμήθη ή σύνταξης.

Δι' αποφάσεως τού Διοικ. Συμβούλιου έγκρινομένης ύπό τού υπουργού, δρίζεται έκαστοτε καὶ τὸ ποσὸν τῆς χορηγουμένης ύπό τοῦ N.A.T. κατωράτης παροχῆς.

Κατά πάσης περὶ παροχῆς άποφάσεως τοῦ Διοικ. Συμβούλιου έπιτρέπεται αἴτησις ἀναθεωρητικής ἑώπιον τῆς 'Αναθεωρητικῆς 'Επιτροπῆς. 'Η 'Αναθεωρητική 'Επιτροπή συγκροτεῖται δι' αποφάσεως τοῦ υπουργού ἀνὰ πᾶν τρίτον ἔτος καὶ ἀποτελεῖται ἐκ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως, τοῦ Νομικοῦ Συμβούλου καὶ τοῦ Διευθυντοῦ Προνοίας τοῦ υπουργείου, ἔξι ἐνὸς Παρέδρου τοῦ 'Ελεγκτικοῦ Συνεδρίου, ἔξι ἐνὸς ἀντιπροσώπου τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἔξι ἐνὸς ἀντιπροσώπου τῆς ἀντιτέρας έργατηκῆς ὄργανωσεως τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν. 'Η αἴτησις ἀναθεωρητικῆς άποφάσεως τοῦ Διοικ. Συμβούλιου υποβάλλεται ἐντὸς ἀνταρτεπτικῆς προθεσμίας 6 μηνῶν ἀπὸ τοῦ κοινοποίησεως τῆς άποφάσεως.

'Επιβαλλόμεναι κυρώσεις

Πάν πλοίον υπόχρεων νά έφοδιασθῇ διὰ ναυτολογίου, δὲν ἐπιτρέπεται νά ἑκπλεύσῃ τοῦ λιμένος, ἀν μὴ πρότερον ἐφοδιασθῇ διὰ τοιούτου ναυτολογίου, νέον δὲν χορηγεῖται ἔαν δὲν καταβληθούν πρότερον τὰ διὰ προγενεστέρου ναυτολογίου τοῦ αὐτού πλοίου φειλόμενα δικαιώματα τοῦ N.A.T.

Άπαγορεύεται ή μεταβίβασις τῆς κυριότητος 'Ελληνικῶν πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς κατά ποσότηταν μείζον τοῦ ημίσεος, ἔαν προηγουμένως δὲν ἔξοφληθον τὰ ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου φειλόμενα εἰς τὸ N.A.T. ποσό. Αἱ κατά παράβασις τῆς προηγουμένης παραγράφου πωλήσεις πλοίων είνει αὐτοδικιών ἄκυροι, ὁ δὲ ἑκποιών ίδιοκτήτης τιμωρεῖται ἐπὶ τῇ ἔγκλησι τοῦ N.A.T. ή τοῦ Y.E.N. διὰ χορηγικῆς ποινῆς μέχρι 3 λιρῶν. Αγγλίας κατά κρόδον ὀλικῆς χωρητικότητος τοῦ παρανόμως ἑκποιηθέντος πλοίου.

Ο χρόνος τῆς ναυτικῆς έργασίας τῶν ναυτικῶν έργαζομένων εἰς ἐλληνικά πλοία ἔχοντα συγκεκριμένων πλήρωμα, υπολογίζεται διὰ τὴν ἀπονομήν τῶν παροχῶν ἀδιαφόρων ἀν τοῦ κατεβλήθησαν πραγματικῶν πρὸς τὸ N.A.T. τὰ διὰ τῶν οἰκείων ναυτολογίων δεδαιούμενα ὑπὲρ τοῦ τοῦ N.A.T. δικαιώματα. Ναυτική έργασία τοῦ ναυτικού πραγματοποιηθεῖσα κατά τὸν πρὸ τῆς ἀπογράφης τοῦ χρόνου καὶ ἀποδεικνυμένη ἐκ τῶν ναυτολογίων, λαμβάνεται ὑπὸ ὅφιν μόνον πρὸς ἑπαύξησιν τῆς παροχῆς ἐκ τοῦ N.A.T.

Ο χρόνος τῆς ναυτικῆς έργασίας καὶ ή πρὸς τὸ N.A.T. ἐκπλήρωσις τῶν κατά τὸν παρόντα νόμον, δρίζομένων υποχρεώσεων τοῦ ναυτικοῦ, ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν παρὸς τῷ υπουργείῳ τηρουμένων μητρώων ἢ τῶν παρὸς τούτων καὶ τῷ N.A.T. ὑπαρχόντων ἔγγραφων ἢ στοιχείων, ἐν ἔλλειψι δὲ τοιούτων ἐκ τῶν εἰς χειρεῖς τῶν ναυτικῶν ὑπαρχόντων ἐπισήμων στοιχείων καὶ ἔγγραφων ἀποδεικτικῶν τῆς ναυτικῆς έργασίας. Επὶ πάσης ἀμφισβήτησεως ἐπὶ τοῦ χαρακτηρισμοῦ ὡρισμένης υπηρεσίας ὡντού ναυτικῆς έργασίας είτε περὶ τοῦ ἀκριδοῦς ἢ μὴ τῶν περιεχομένων τοῦ ναυτολογίου ἢ λοιπῶν ἔγγραφων ἢ στοιχείων ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς έργασίας, διὰ τὴν κατά τὸν παρόντα νόμον εννομα ἀποτελέσματα ἀποφαίνεται τελεστικῶς ὁ υπουργός μετὰ γνώμην τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου.

'Η ἀναγνώρισις ξένης υπηρεσίας

Οι νομίμως έργαζομένοι εἰς πλοία φέροντα ξένην σημαίαν ναυτικοὶ δύνανται νά καταστήσουν συντάξιμον τὴν εἰς τὰ πλοία ταύτα διανοθεῖσαν ναυτικήν έργασίαν αὐτῶν καταβάλλοντες ἐντὸς ἔξαμηνος ἀπό τῆς ἐκ τοῦ ξένου πλοίου ἀπόλυτεσών των τὴν τακτικήν εἰσφοράν τῶν εἰς ἀντίστοιχα ἐλληνικά πλοία έργαζομένων συναδέλφων των ύπὸ την αὐτῆν ιδιότητα καὶ τὴν εἰσφοράν πλοιοκτήτου ἀντιστοίχων ἐλληνικῶν πλοίων.

Καθυστέρησις τῆς καταβολῆς τῶν κατὰ τὸν υπότερων εἰσφορῶν πέραν τοῦ τριμήνου, συνεπάγεται τὴν καταβολὴν προσθέτου τέλους 6%, δριστική δὲ ἀπώλειαν τοῦ δικαιώματος ἀναγνώρισεως τοῦ ἐπὶ τὸ υπό ξένην σημαίαν πλοίου χρόνου ναυτικῆς έργασίας, ἔαν παρέλθῃ ἔτος ἀπὸ τῆς καθυστέρησεως.

Χρόνος ναυτικῆς έργασίας ἐπὶ τῶν ύπὸ ξένην σημαίαν πλοίων, ἀνώτερος τοῦ τετάρτου τοῦ ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων τοιούτου δὲν υπολογίζεται πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ ἀπαιτουμένου χρόνου πρὸς ἀπονομὴν παροχῆς, ἀλλὰ μόνον πρὸς ἑπαύξησιν ταῦτης. Εάν, ὅμως, ὁ χρόνος ναυτικῆς έργασίας ἔναγκεται εἰς περιόδους, καθ' ἥν ὀλόκληρον τὸ πλήρωμα τοῦ ύπὸ ξένην σημαίαν πλοίου ἀνεγνώριζε τὴν ἐπὶ τούτου υπηρεσίαν διὰ καταρτίσεως ναυτολογίου ἐλληνικοῦ τύπου καὶ καταβολῆς ὑπὲρ τοῦ N.A.T. εἰσφορᾶς ὡς καὶ τὰ ὑπὸ ἐλληνικήν σημαίαν πλοίοι, ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη ὁ χρόνος ναυτικῆς έργασίας υπολογίζεται δόλωληρος καὶ πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ ἀπαιτουμένου χρόνου πρὸς ἀπονομὴν παροχῆς παρὰ τοῦ N.A.T.

Ανεξαρτήτως τῆς διατάξεως τῆς προηγουμένης παραγράφου, χρόνος ναυτικῆς έργασίας ἐπὶ ύπὸ ξένην σημαίαν πλοίων, ἀναγνώρισθεις πρὸς ἀπότκτησιν διτλόνων τοῦ πτυχίου ικανότητος E. N., υπολογίζεται δόλωληρος πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ τοῦ κατὰ τὸν παρόντα νόμον ἀπαιτουμένου χρόνου πρὸς ἀπονομὴν παροχῆς ἐκ τοῦ N.A.T.

Ναυτικός τυγχάνων παροχῆς ἐκ τοῦ N.A.T. δὲν δύναται νά ἐπαναλάβει τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἔξαιρεται τῆς περιπτώσεως καθ' ἥν η σύνταξης ἡ ἐφ' ἄπαξ ἀποζημιώσις ἀπενεμήθη λόγω ἀνικανότητος ἀποδραμούσης μεταγενεστέρως.

Αἱ εἰς δύτας σπογγαλιευτικῶν πλοίων ἢ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν χορηγούμεναι συντάξεις ἡ ἐφ' ἄπαξ διορθώσαται, διαρύνουν, ὡς καὶ αἱ λόγω ἀτυχημάτων ἀποζημιώσεις, τοῦ A. N. 360) 1937, τὸ Κεφαλαίον Δυτῶν, εἰς τὸ ὅποιον περιέρχονται ἐπίστης πάντα τὰ ἐκ τακτικῶν εἰσφορῶν τῶν δυτῶν εἰσπραττόμενα ποσά.

Αἱ εἰς δύτας σπογγαλιευτικῶν πλοίων ἢ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν διογενεῖσαν παροχῆς (σύνταξης ἡ ἐφ' ἄπαξ ἀποζημιώσις) εἰς δύτας σπογγαλιευτικῶν ἢ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν ἀπονεμούνται ύπὸ τοῦ Διοικ. Συμβούλιου τοῦ N.A.T.

Ἄπο τῆς πρώτης τοῦ μηνὸς μεθετομένου τῆς διμοσιεύσεως τοῦ παρόντος νόμου, ἀσφαλίζονται υποχρεωτικῶν εἰς τὸ I.K.A., ἔξαιρούμενοι τῆς ἀσφαλίσεως, οἱ πληρούντες τὰς προϋποθέσεις τῶν παραγρ. 1 καὶ 2 τοῦ ἀρθρου 2 τοῦ A. N. 1846) 1951 ἐργάται ἀλιεῖς, ἐφ' ὅσον ἡ ἀπασχόλησης των λαμβάνει χώραν κυρίων εἰς περιοράς, εἰς ὃς ἔχει ἐπεκταθῆ ἡ ἀσφαλίσις τοῦ I.K.A. ἢ ἐργάζονται εἰς ἀλιευτικά πλοία ἢ πλοιάρια, ἔκκινοντα διὰ τὴν ἀλιείαν ἐκ περιοχῆς εἰς ἥν ἔχει ἐπεκταθῆ ἡ ἀσφαλίσις τοῦ I.K.A.

Διὰ B. Δ) τος ἀκόδιομένου προτάσει τῶν υπουργῶν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ 'Εργασίας δύνανται ὡσαύτως γὰρ υπαχθούν εἰς τὴν υποχρεωτικὴν παρὰ τὸ I.K.A. ἀσφαλίσιν, ἔξαιρούμενοι τῆς παρὰ τὸ N. A. T ἀσφαλίσεως : α) Οἱ αὐτοτελῶς ἐργάζομενοι ἐν τῇ θαλάσσῃ ὡς μεμονωμένοι ἐργάται τοῦ θαλάσσης, ἀπασχολούμενοι ἐντὸς τῶν περιοχῶν τοῦ I.K.A. β) Οἱ ἐργάται ἀλιεῖς, οἱ πληρούντες τὰς προϋποθέσεις τῶν παραγρ. 1 καὶ 2 τοῦ ἀρθρου 2 τοῦ A.N. 1846) 1951, ὡς καὶ οἱ αὐτοτελῶς ἐργάζομενοι ἐν τῇ θαλάσσῃ μεμονωμένοι ἐργάται τοῦ θαλάσσης, ἀπασχολούμενοι ἐκτὸς τῶν περιοχῶν παροχῆς, ἀλλὰ μόνον πρὸς ἑπαύξησιν αὐτῆς.

Χρόνος ναυτικῆς ἀναγνώρισθεις ὡς συντάξιμος μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος νόμου, δέν υπολογίζεται πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ κατά τὸν παρόντα νόμον ἀπαιτουμένου χρόνου πρὸς ἀπονομὴν παροχῆς.

Πάσαι αἱ μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος νόμου ἀπονεμηθεῖσαι παρὰ τοῦ N.A.T. συντάξεις ύποτεκνηται εἰς ἀναθεώρησιν, διακοπτομένων, κατόπιν ητοιολογημένης ἀποφάσεως τοῦ Διοικ. Συμβούλιου, τοῦ ἐκ τούτων ἀπονεμηθεῖσὸν ἀνευ προηγουμένης τῶν περὶ N. A. T. διατάξεων τῶν Ισχυουσῶν κατά τὸν χρόνον τῆς γενέσεως τοῦ εἰς σύνταξιν δικαιώματος.

Συντάξεις ἀπονεμηθεῖσαι ύπὸ τοῦ N. A. T. εἰς ναυτικούς, δυνάμει εἰδικῶν ἔξαμηνικῶν διατάξεων καὶ ἐπὶ τῇ δάσει ναυτικῆς ἐργασίας κατωτέρας τῶν 10 ἑτάν, πλήκη τῶν λόγω πολεμικῆς αἵτιας ἡ ναυτικοῦ ἀτυχήματος ἀπονεμηθεῖσὸν τοιούτων, καθίστανται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος νόμου προσωποπαγεῖς διὰ τοὺς λαμβάνοντας ταύτας μηταβιβάσμονται εἰς τοὺς λοιπούς δικαιούχους.



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
GÉNOA

Tel. No. 51-358
Cable Address: «DEOXIDO»

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
21, Talaat Harb Pacha
ALEXANDRIA
Tel: No. 23268-21112
Cable Address: «DIORYX»
(For all offices)

D. J. PAPADIMITRIOU & SONS
25, Sultan Hussein
PORT-SAID
Tel. No. 2174-9330

HOLLAND

ZANNIS - BROS
Veerhaven 12
ROTTERDAM

Tel. No. 24765-21613
Cable Address: «ZANNIS»

BELGIUM

HERMES SHIPSTORES

12, Prekerlinnenstreet
ANTWERP
Tel.: 33.07.45
Cable Address: PRIONAS

GERMANY

HANS FICK & Co

Gr. Theaterstr. 37
HAMBURG 36
Tel.: 34-48-91
Cable Address: FIBSHIP

JAPAN

TOZAI KOEKI KAISHA, LTD.

Mitsubishi Shoji Bldg
No. 10, 2-chome Marunouchi Chiyoda-Ku

TOKYO

Tel.: (27)-1031, 1131
Cable Address: TOZAIFUL

Mitsubishi Shoji Bldg
No. 10, 2-chome Marunouchi Chiyoda-Ku

TOKYO

Tel.: (27)-1031, 1131
Cable Address: TOZAIFUL

ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Η ΕΠΟΧΗ ΤΩΝ "ΣΟΥΠΕΡΣ-ΤΑΝΚΕΡΣ,,

ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΤΩΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Έπανοστατικαί υπήρξαν αἱ κατά τὴν τελευταίαν δεκαετίαν ἐπελθούσαι μεταβολαὶ εἰς τὸν παγκόσμιον στόλον τῶν δεξαμενοπλοίων, τόσον ὡς πρὸς τὴν κατανομήν, τὴν ταχύτηταν καὶ τὴν χωρητικότητὰ τῶν, ὅσον καὶ ὡς πρὸς τὴν ποιότητα τοῦ ἔσπολισμοῦ αὐτῶν καὶ τῆς ὀλίγης συγκροτήσεως τῶν. Κατά τὴν λήξιν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου τὸ εύρυ καὶ ἐπειγούσης ἐκτελέσεως ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῶν Ἡνωμένων Πολιτείων, ὥσπερ εἶχεν ἀνάλογη πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν τερασίων μεταφορικῶν ἀναγκῶν δῖνε πλοέμον ἀνά τὰ δύο ἡμισφαίρια τῆς "Υδρογείου", κατέλιπε πλέον τοῦ ἡμίσεως τῶν πολεμικῆς κατασκευῆς πλοίων, ὑπὸ τὴν κυριότηταν τοῦ ἀμερικανικοῦ ἔθνους. Χίλια — εἰς στρογγυλὸν ἀριθμὸν — σκάφη, ναυπηγήθεντα κατὰ μεγίστην ἀναλογίαν ὑπὸ τοῦ κράτους καὶ ἀνήκοντα εἰς αὐτό, ἡσαν — λόγῳ τῆς κατὰς κατασκευῆς τῶν — ὁμοιότυπα εἰς τὸ σχῆμα καὶ τὰ χαρακτηριστικά. Τὰ σκάφη αὐτὰ ἦσαν τὰ περιφόρμα τοῦ "T.2", ἀτίνα τόσον ἐπειοψήφους κατ' ἄριθμον, ὥστε ἐπὶ τίνα μετά τὸν πόλεμον ἔπειτα δεξαμενόπλοια υπελογίζοντα μὲ βάσιν τὸ ίσοδύναμον τοῦ "T.2".

Προϊόντος τοῦ χρόνου πολλὰ σκάφη τοῦ ἐν λόγῳ τύπου ἐπωλήθησαν εἰς ιδίωτας ἐφοπλιστές, Ἀμερικανούς καὶ ἔνοις ἡ ἐπέθησαν ἐν ὄσθρεια. Τὰ πλεονεκτήματα τῶν μεγαλύτερων τάνκερων διὰ μακρὰ ὕκεινον πόρων ταξίδια ἥγανον πρώτην τὴν ἀμερικανικὴν κυβερνήσιν νότιον στόλην ναυπηγῆσιν — μὲ τὴν κρατικὴν βοήθειαν — εὔμεγέθων δεξαμενοπλοίων, ἀτίνα ὑπήρχεν εἰς τὴν κατηγορίαν ειδικῶν ναυτικῶν ἐφεδρειῶν πρὸς χρησιμοποίησιν τῶν ἐν περιπτώσει ἀναγκῶν τῆς ἔθνικῆς ἀμύνης τῆς ἡραρχίας. Τὰ δεξαμενόπλοια ταῦτα ἦσαν χωρητικότητος 27.000 ἑως 28.000 τόνων ή.ν.

Ἐπερρος παράγων, διτὶς συνέδαλεν εἰς τὴν ναυπηγῆσιν μεγάλων τάνκερων, ἥτο ἡ πλουσία παραγωγὴ πετρελαίων εἰς τὴν Νότιον Ἀμερικὴν καὶ τὴν Μέσην καὶ Ἀπωλετοῦ, ἥτις διήνοιξε νέον πεδίον δράσεων διὰ ταχύτερα σκάφη, πρὸς μεταφορὰν τῶν ὑγρῶν καυσίμων ἀπό τοὺς ἐν λόγῳ περιοχὰς πρὸς δόλας τὰς ἀνά τὸν Κόσμον ἀγόρας καταναλώσεων. Τὸ γεγονός τοῦτο, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν παραγάσιαν αὔξησην τῆς ζητήσεως παραγώγων τοῦ πετρελαίου, συνέτεινεν εἰς τὴν στροφὴν πρὸς τὰ "σούπερ τάνκερα". Σήμερον, δεξαμενόπλοια τῶν 30.000 τόνων ή.ν., καὶ ἀνά δέκατον τοῦ τὸ τέλος τοῦ 1952 κατὰ 19.741.771 τόν. Ἐνῷ δὲ ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπὸ ναυπηγῆσιν ἡ παραγγελίαν τάνκερες ἐνεφάνιζεν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1953 μείωσιν κατὸ 20% ἐναντὶ τοῦ προγεγεγόνευτοῦ, ἐν τούτοις καὶ εἰς ἡνὶ ἡ ἀκόμη περιπτώσιν αἱ καθελκύσεις κατὰ τὸ τέρψον ἑτοῖς δέκα φθάσουν τὸ μέσον τοῦ 1953, ὅποτε ἐστεμένωσαν τὸ ἀνωτατὸν ἑτησίου ρεκόρ μὲ 2.862.396 τόν. γκρός, ίσοδύναμών πρὸς 4.500.000 τόνων ή.ν., καὶ ἀνά, θάνατον ἀπόρχει καὶ πάλιν ἀρκετὴ ἔργασια, ὥστε τὰ ναυτηγεία νάντι εἰναι ἀποπολιμένα ἐπὶ 3½ καὶ πλέον εἰσέτι ἔτη, ἔστω καὶ ἀν δέν δοθούν ἐν τῷ μεταξύ νέαι παραγελίαι.

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1952 ἐτέλουν ὑπὸ ναυπηγῆσιν ἡ παραγγελίαν 730 δεξαμενόπλοια, ἐνῷ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1953 ὁ ἀριθμὸς τῶν είχε μειωθεὶς 587. Διαρκούντος τοῦ 1953 καθειλικύσθησαν 273 τάνκερες, ἥτοι 78 ἀπό τὰ ναυτηγεία τῆς Βρετανικῆς Κοινοπολιτείας, 23 εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, 144 εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, 23 εἰς τὴν Ιαπωνίαν καὶ ἔτερα 5 ἀλλαχοῦ. Φανερὸν δέδην ἀποδεῖνει, ὅτι κατὰ τὸ 1953 παρηγγέλθησαν μόνον 130 νέα δεξαμενόπλοια. Ἡ τοιαύτη μείωσις τῶν παραγγελίων προεκάλεσε ποιάν τινα ἀνησυχίαν μεταξὺ τῶν Βρετανικῶν ναυτηγείων, τὰ ὅποια κατὰ τὰ παρελθόντα ἔχον κορεσθῆ ἀπὸ ἔργασιαν διὰ τὴν ἐν λόγῳ κατηγορίαν σκαφῶν καὶ ἀναγκάσῃ ἥδη αὐτό νά εξετάσουν μετά προσοχῆς τὸ ζητήμα τῆς αὐξήσεως τῶν ναυτηγικού κόστους. Ἀπὸ μέρους τῶν ναυτηγῶν κυκλῶν ἐπετοίθη ἥδη ἡ προσοχὴ τῶν ἔργατος ἐνώσεων, αἵτινες ἐνδισφέρονται εἰς τὰς ναυτηγῆσεις, καθὼς καὶ τῶν ναυτικῶν μηχανικῶν, ὅπως μὴ ζητοῦν, πρὸς τὸ ίδιον αὐτῶν συμφέρον, περιστέρω αὐξήσεις μισθῶν καὶ ἡμερομισθίων ἢ τούλαχιστον ἀναβάλουν ταύτας, δηπότες ἐξασφαλίσθη πλήρης ἔργασια εἰς τὰ ναυτηγεῖα καὶ πλήρης συνετός ἀπασχόλησις τοῦ πρωστοτού των. Παραλλήλως δὲ διευθυντής μιᾶς τῶν μεγαλύτερων ναυτηγικῶν ἑταιριῶν ἑδῆλωσεν, ὑπὸ μορφή προειδοποίησεως, ὅτι τὰ ναυτηγεία φέρουσαν νά ἐγκαταλείψουν τὰς ἀπηρχαιώμενας, μεθδόμων ναυτηγῆσεως καὶ νά προδοῦν εἰς νέας τεχνικὰς ἔγκαταστάσεις, ἐάν θέλουν νά διατηρήσουν τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὴν σημαντικὴν ταῦτην βιομηχανίαν.

Αἴτισεις πρὸς μεγαλύτερα μεγέθη σκαφῶν καταφαίνονται ἀπὸ τὸν

αὐτανόμενον ἀριθμὸν τῶν παραγγελλομένων ἢ ὑπὸ ναυπηγησιν τελούντων δεξαμενοπλοίων τῶν 30.000 τόνων ή.ν., καὶ ἀνά. Τὸ ἐν λόγῳ μεγεθός συγκεντρώνει ἥδη 100 σκάφη, ἐκ τῶν ὅποιων 35 ἔχουν παραγγελθεῖσαν εἰς τὰ βρετανικά ναυτηγεία, τὸ δὲ ὑπόλοιπα 65 εἰς τὰ ἀμερικανικά, τὰ εὐρωπαϊκά καὶ τὰ ιαπωνικά ναυτηγεία. Ἐπτά τάνκερες, ἀνά τῶν 44.000 τόνων ή.ν., ἔκαστον, τελούν σήμερος ὑπὸ παραγγελίων, ἥτοι 2 εἰς τὴν Ἀγγλίαν, 3 εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ ἀνά ἓν εἰς τὴν Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Ιαπωνίαν. Ἐξ αὐτῶν, τέσσαρα καθειλικύσθησαν κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας, ἵνα εἰς τὴν Ἀμερικὴν (τὸ "Γουόρλτ Γκλόρια"), δύο εἰς τὴν Γερμανίαν (τὸ "Τίνα 'Ωνάση") καὶ τὸ "Βασιλεὺς Σαούδ Α'" καὶ ἕνα τέταρτον εἰς τὴν Ιαπωνίαν.

Τὰ πλειστά τῶν δεξαμενοπλοίων, χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 30.000 τόνων ή.ν., ἔχουν ἐφοδιασθῆ διὰ τὴν πρόσωσιν τῶν μὲ μηχανῆς ἀτμοστροβίλους, ἐνώ 15 εἰναι δηλοκίνητα καὶ ἔχουν κατασκευασθῆ δύο εἰς Ἀγγλίαν, ἔπειτα εἰς Νορβηγίαν καὶ ἔξι εἰς Σουηδίαν.

Εἰς τὴν ίδιαν ἑτησίαν ἔκθεσιν τοῦ "Λόυδης Ρέτζιστερ" περὶ τῶν κεθελκύσεων κατέ: τὸ 1953, ἀναφέρεται, ὅτι 20 σκάφη ἥσαν ἀνά τῶν 20.000 τόνων γκρός ἔκαστον καὶ διὰ τὸ 16 ἑξ αὐτῶν — ἥτοι τὸ 80% — ἥσαν δεξαμενοπλοία καὶ μόνον 4 ἥσαν ἐπιβατηγάλ λαΐνερς. Οἱ κατωτέρω πίνακες ἀπεικονίζουν τὰ ὑπὸ ναυπηγῆσιν ἡ παραγγελίων δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ 1952—53 καὶ 1953—53, τὰ πρωστήρια αὐτῶν συστήματα καὶ τὸ μέσον μέγεθος:

	1952 — 53	1953 — 54		
Τάνκερς	Πλοιστ.	Τόνοι ή.ν.	Πλοιστ.	Τόνοι ή.ν.
Δηλοκίνητα	365	6.716.290	288	5.222.700
Μὲ ἀτμοστροβίλους	326	8.152.955	281	8.075.200
Στροβίλοπλεκτικά	5	99.400	4	72.000
Μὲ ἀεριστροβίλους	14	86.870	13	18.000
Μὲ πλαινόρ. μηχανάς	14	86.870	13	159.800
Σύνολον:	710	15.055.515	587	13.547.700
Μέσον μέγεθος εἰς τόνους				
Τύπος σκάφους			1952—53	1953—54
"Ολών τῶν τάνκερς			20.620	23.150
Τῶν δηλοκίνητῶν			18.400	18.135
Άτμοστροβίλων & στροβίλοπλεκτικῶν			24.900	28.580

Προκύπτει ἐκ τῶν ἀνωτέρω πινάκων, ὅτι οὐδεμία ἐσπειριώδη μεταβολὴ, ὡς πρὸς τὸ μέσον μέγεθος τῶν δηλοκίνητων τάνκερες, μολονότι 15 τοιστά σκάφη, ἀνά τῶν 30.000 τόνων ή.ν. ἔκαστον, εύρισκονται εἰσέτελος παραγγελίαν. Ὅπάρχει, δημως μεγάλη αὔξησης εἰς τὸ μέσον μέγεθος τῶν εφωδιασμένων μὲ ἀτμοστροβίλους καὶ τῶν στροβίλοπλεκτικῶν τάνκερες. Κατὰ τὸ 1951 τὸ ὑπὸ παραγγελίαν ἡ ναυπηγησιν δηλοκίνητη δεξαμενόπλοια ἥσαν διπλάσια τῶν κινουμένων μὲ στροβίλους. Ἡ ἀναλογία αὐτῆ τοῦ κατὰ τὸ 1952 μικροτέρα, κατὰ δὲ τὸ 1953 καὶ αἱ δύο αὐταὶ κατηγορίαι ἥσαν ίσαι, ὡς πρὸς τὸν ἀριθμόν, ἀλλὰ τελείως ἀντίστροφοι ὡς πρὸς τὸν τόνον ή.ν. Φαίνεται οὖν, ὅτι ναυτηγοὶ καὶ πλοιοκτήται εὐρέθησαν σύμφωνοι εἰς τὴν ἀποψιν, ὅτι διὰ τῶν «εσούπερ τάνκερες» πρακτικώτερα γενικώς, πιθανῶν δὲ καὶ εὐθηνοτέρα, εἰναι διὰ τηρούμενης δηλοκίνητης σκαφῆς.

Μεταξὺ κύκλων τῶν διεπιπλωσαν ἀμφιβόλιαι, δύοσον ἀφορᾶ τὰ πλεονεκτήματα, ἀτίνα θά εἰναι δυνατὸν ἡ παρουσία στηρίζεσθαι εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἐκμετάλλευσις αὐτῶν περιορίζεται μεταξὺ λιμένων ἔχοντων ἀρκετὸν βάθος ὑδάτων εἰς ὅλας τὰς ώρας παλιρροίας καὶ σμπάτωδος, ὥστε νά είναι δυνατή τὴν ἀγύρωροδολία των. "Ἄν ληφθῇ, δημως, ὑπ' ὄψιν, ὅτι τὰ «εσούπερ τάνκερες» θά χρησιμοποιῶνται εἰς εἰδίκας μεταφορές (δηλαδή ἐνὸς βαθμοῦ πετρελαίου), ὅτι θά ταξιδεύουν μεταξὺ λιμένων μὲ βαθέας ὑδάτων, ὅτι εἰναι πλωτοὶ οὐτας εἰπεῖν πετρελαιαγωγοὶ καὶ ὅτι τὸ κόστος ἐκμετατλεύσεως καὶ συντηρησεως αὐτῶν κατὰ μονάδα μεταφερομένου πετρελαίου.

CANADA LEVANT LINE

Τὸ ἀτμόπλοιον

"STAR OF ASSUAN,"

ἀναμένεται ἐν Πειραιεῖ τὴν 24ην τρέχοντος, προερχόμενον ἐκ ΚΑΝΑΔΑ καὶ θ' ἀναχωρήση διὰ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΝ ISKENDERUN, ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΝ, ΒΗΡΥΤΟΝ καὶ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

Τὸ ἀτμόπλοιον

"STAR OF LUXOR,"

ἀναμένεται ἐν Πειραιεῖ τὴν 10ην Αὔγουστου ἐ. ἔ. θ' ἀναχωρήση διὰ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΝ, ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΝΕΑΠΟΛΙΝ ΓΕΝΟΒΑΝ, ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ, ΛΙΣΣΑΒΩΝΑ καὶ ΜΟΝΤΡΕΑΛ.

Οὕτω ἐγκαινιάζεται 15θήμερος τακτικὴ γραμμὴ ἀπὸ Καναδᾶς εἰς Ἑλλάδα, Ἐγγύς Ἀνατολὴν καὶ ἐπιστροφὴ διὰ τῶν προαναφερθέντων λιμένων.

Διὰ πάσαν πληροφορίαν παρακαλοῦμεν ν' ἀποταθῆτε εἰς τὸ ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε. Φίλωνος 51β—Πειραιᾶ—Τηλέφ. 42-721, 42-856, 43-391

Τηλενραφική διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said & Sue

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευταὶ Ὑλικῶν καὶ Τροφίμων Ἐλληνικῶν, Ἀγγλικῶν, Ἀμερικανικῶν Παναμαϊκῶν καὶ Σκανδινανοῦκῶν πλοίων.
Κεντρικὸν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ | Υποκατάστημα:

ΣΟΥΕΖ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΓΩΦΙΚ)

RACHED STREET, NEGIEM Bld.
Ταχ. K. 48. Τηλέφ. 119. Οἰκου: 201

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ταχ. K. 78. Rue Tanta, 1.
"Ακίντον" SLAVICK—Τηλέφ. 455 καὶ 8432.
ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No 39. Τηλ. 2585

**ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΤΟΥ ΜΕΓΑΡΟΥ
ΤΗΣ "ΕΝΩΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ",**

ΟΙ ΕΚΦΩΝΗΘΕΝΤΕΣ ΛΟΓΟ

"Αγιασμὸς ἐγκαινίων ἑτελέσθη πρὸ ἡμερῶν εἰς τὰ νέα ἰδιοκτήτο γραφεῖα τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν». Χάρις εἰς τὴν ἐπίμονον προσπάθειαν τῆς σημερινῆς διοικήσεως τῆς 'Ἐνώσεως, ιδιαιτέρως δὲ τοῦ Προέδρου αυτῆς κ. Ν. Λυκιαρδοπούλου καὶ τοῦ κ. Στρατῆ 'Ανδρέα δη, ἡ ἐπαγγελματικὴ ὄργάνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν στεγάζεται πλέον εἰ τὸ ἐπὶ τῆς ὅδου Μητροπόλεως μεγαλοπρεπές οἰκημά της, κτηθὲν διὰ τῶν εἰσφορῶν τῶν μελῶν τῆς.

Δύο βετεράνοι τῆς Ἐφοπλιστικῆς μας οἰκογενείας, οἱ κ. κ. Ν. Λυκιαρδόπολος καὶ Γκίκας Κουλούρας, ἀπὸ τοὺς πρωτεργάτας τῆς συστάσεως πρὸ 40ετίας τῆς 'Ἐνώσεως, παρέστησαν κατὰ τὸν ἀγιασμόν. Α κατώτερον δημοσιεύμενα προσφωνήσεις των — σοφαὶ ὑποθῆκαι πρὸ τοὺς νεωτέρους μὲ καταφανή τὴν συγκίνησιν ἡκούσθησαν ἀπὸ τοὺς παρευρεθέντας εἰς τὴν σεμνὴν τελετὴν.

'Ο λόγος τοῦ κ. Λυκιαρδοπούλου ἔχει ὡς κάτωθι:

Κύριοι,

Κατὰ τὴν ἐπίσημον ταύτην στιγμὴν τοῦ ἀγιασμοῦ τοῦ ἰδιοκτήτου κτίριον τῶν Γραφείων μας, ἐπιθυμῶ νὰ εὐχαριστήσω τοὺς παρόντας σιγαδέλφους, ἀλλὰ καὶ πάντας τοὺς ἀπόντας, εἰς τὴν πρόθυμον συνεισφορὰν τῶν ὁποίων ὀφείλεται ἡ ὑπὸ τῆς 'Ἐνώσεως ἀπόκτησις ἰδιοκτήτων Γραφείων. 'Ἐκ τῶν ἴδρυτων καὶ τῶν πρώτων 63 μελῶν τῆς 'Ἐνώσεως μας παρίσταται σήμερον πρώτος ἐν μεσῷ ἡμῶν παλαίμαχος ἀγωνιστῆς τοῦ κύματος ὃ μεγαλοδεάτης συνάδελφος καὶ φίλος κ. Γκίκας Κουλούρας Δεύτερος παρίσταμαι ἐγώ. 'Εκεῖνος πρώτος πρὸ τεσσαροκανταετίας περίπου, προτέρεων τῆς ἐποχῆς του, συνέλαβε τὴν ἴδρυσθεως τοῦ Σωματείου μας καὶ ὑπερανδρώπως εἰργάσθη διὰ τὴν πραγμάτωσιν τοῦ σκοτοῦ του. Δικαία διὰ τοῦτο ἡτο ἡ ἀπόφασις τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως, ὅπως ἡ εἰκὼν τοῦ κ. Γκίκας Κουλούρας ἀναρτηθῇ εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς 'Ἐνώσεως εἰς ἀναγνώρισιν τῶν προσφερθεισῶν ὑπηρεσιῶν του.

Στοργική, ὅμως, ἡ μητρὶ ἡμῶν στρέφεται σήμερον πρὸ τοὺς ἑκαπάντας Προέδρους τῆς 'Ἐνώσεως καὶ πρὸς ὅλους ἑκείνους, οἵτινες ὡς μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἡ ὡς μελή τοῦ Σωματείου δὲν ἔρεισθησαν κόπων, ὑπηρετοῦντες τὴν μεγάλην ὑπόθεσιν τῆς 'Εθνικῆς Ναυτιλίας.

Οἱ ἑπτάδες τῶν ἴδρυτων καὶ τὰ σήμερον δρῶντα μέλη τῆς 'Ἐνώσεως ἐν τῷ Συμβούλῳ ἡ καὶ ἑκάτης αὐτοῦ, ἰδιαιτέρως δὲ ἐπιθυμῶ νὰ μνημονεύσω τοὺς δύο 'Αντιπροέδρους κ. κ. 'Ανδρέαδην καὶ Μιχαλινόν, ἔχομεν τὴν ικανοποίησιν, ὅτι ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μας καὶ τῇ πρωτοβουλίᾳ μας ἡ 'Ἐνώσις ἀπέκτησε τὸ ωρίων τοῦτο κτίριον, ἵνα ἀνετάπειρον δινηθῇ νὰ ἐργασθῇ καὶ συντελέσῃ εἰς τὴν ἐπίτευξιν τῶν ἀποτελεσμάτων, τὰ ὅποια πεφωτισμένη κυβερνητικὴ πολιτικὴ εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας δέον παρὰ ταύτης νὰ προσδοκᾶται.

Δὲν ἐπίθυμό να κατατριῶ εἰς κοινοποίας, ὑπηρετῶν ὅμας συνεχῶς ἐπὶ τρία τέταρτα τοῦ αἰώνων εἰς τὸν στίθιον τῆς ναυτιλιακῆς δράσεως καὶ διαθέτων τὴν μακράν πείραν μου, θέλω νὰ διαπιστώσως καὶ τονίσω, ὅτι ἀνέκαθεν 'Ελλάς—Θάλασσα καὶ Ναυτιλία εἰναι ἔννοιαι ταύτης πολιτισμοῦ.

Διὰ τῆς προσγαγῆς τῆς ναυτιλίας καὶ προσελκύσεως ὑπὸ τὴν ἔθνικὴν σημαίαν ἀπάστησης τῆς πολυμερούς 'Ελληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, δύναται ἐν πολλοῖς νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ σοβαρά ἀνακούφισις τῶν δημοσίων οἰκονομικῶν βαρῶν, ἀλλὰ καὶ τὸ τελεσφόρος ἔθνικὴ ἄμμυνα διὰ τῆς ἔξασφαλίσεως τῶν πολεμικῶν μεταφορῶν καὶ τῆς πρακτικῆς ἔξασφαλίσεως εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα τῶν πληρωμάτων τῶν πολεμικῶν πλοίων.

'Αγαπητοὶ Συνάδελφοι,

'Ἐπειδὴ οἱ καιροὶ εἰναι χαλεποὶ καὶ αἱ ἡμέραι πονηραί, δι᾽ ἐμὲ δὲ καὶ ἀδέσταιοι, ἐπιθυμῶ νὰ σᾶς ἀνακοινώσω μερικάς σκέψεις ποὺ ἔχω κάμει κατὰ τὴν μακροχρόνιον σταδιοδρομίαν μου, τῷρας μάλιστα, ποὺ ἔτυχε νίτιεδόν συγκεντρωμένοι, ώς μία οἰκογένεια.

Πρὸ 40 περίπου ἑταῖ τὴν ἔμμονον θέσαι, ὅτι ἡμεῖς ὡς φυλή παρὰ τὰ προτερήματά μας, ἔχομεν καὶ κάποιο βασικὸν ἔλαττωμα, τὸ ὅποιον δὲν μᾶς ἀφίσει νὰ προσδεύσωμεν μαζικῶς.

Τούτο εἶναι, ὅτι εἶμεθα οἱ μεγαλύτεροι ἀτομικοίσται τοῦ κόσμου. Αἱ ἀπόδειξεις καὶ μαρτυρίαι ἀφθονοῦν. Κατὰ τὸ διάστημα τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, τότε μὲ τὸν διχασμὸν μας, διχασμὸν ποὺ ἐπεκενθεῖ καὶ μεταξὺ τοῦ 'Ελληνισμοῦ τῆς 'Αμερικῆς, κατὰ σύμπτωσιν ἐδιάσθασα εἰς μίαν ἐλληνικὴν ἐφημερίδα ποὺ ἐξεδίδετο εἰς τὴν πόλιν Ζωνελ τῆς 'Αμερικῆς τὰ ἔξηδη: «Οἱ διάφοροι ψυχολόγοι καὶ οἱ μελεταὶ τοῦ ἐλληνικοῦ χαρακτήρος ὁμοφώνως πάντοτε καταδηγοῦν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὁ 'Ελλην ἐν φύσεις, ἐξ ἴδιουσκαρίας καὶ ἐν προγονικοῦ κληρονομικότητος εἶναι πείσμων εἰς τὰς γνώμας του, τοπικιστής, φίλερις, ἔγωστής, φίλαρχος, ἀντιπειθαρχικός, ἀσταθής εἰς τὰς πεποιθήσεις του, καὶ ἀνηλής εἰς τὰς ἐπικρίσεις του, δημιουργεῖ ἥρωας εἰς μίαν ἡμέραν διὰ νὰ τοὺς θέσῃ εἰς τὴν πύρων τὴν ἀλλήν ἡμέραν, ώς προδότας καὶ ἀεσόρους, ἐν στιγμαῖς ἐνθουσιασμοῦ ἀνεγέρει πλάτιας ἀνέκτιμητα διὰ νὰ τὰ μεταβάλῃ εἰς ἐρεπία μόλις ἐξαπισθῇ ὁ ἐνθουσιασμός του, δὲν ἀναγνωρίζει ικανότητας καὶ χαρακτήρας, ἀλλ' σγεται καὶ φέρεται ἀπὸ ἐπιτηδείους δημιαγωγούς, εἶναι στοιχείον διαλυτικὸν καὶ ἀνθενωτικὸν θαυματουργὸν ώς μονάς καὶ ἀποτυγχάνων ώς ὄμας, καὶ χειρικῶς κατηγορεῖται, ὅτι εἶναι στοιχείον ἀνεπίδεκτον συνεργατικοῦ πνεύματος, μὴ δυνάμενον νὰ πειθαρχήσῃ, νὰ ἐναθῇ καὶ νὰ δράσῃ ὀμαδικῶς διὰ σκοτούς ἀνωτέρας γενικότητος».

'Ο Κάρολος Μωράς ἔγραψε διὰ τοὺς 'Ελληνας: «Ἄντος ὁ μέγας λαός, ὁ ὅποιος ἀνεκάλυψε τὴν τάξιν προκειμένου περὶ σκέψεως καὶ τέχνης, ὑπῆρξε τόσον ἀξιοθήντος εἰς τὴν πρακτικὴν πολιτικὴν ζωήν, ὃτι τοῦ ἀρέσει χωρὶς νὰ σκέπτεται τὸ κοινὸν συμφέρον, διὰ προσωρινῶν τὸν ἔντηπτετε χωρὶς τὸ συνασθίμα τῆς εὐθύνης, ἔλαθεν εἰς τὸ τέλος τὴν ἔννοιαν τῆς πολιτικῆς ἐλευθερίας, ἀκριβῶς διότι τοῦτο ἦτορ μᾶλλον ἀνετον. «Εκαστος 'Αθηναϊος, μέχρι καὶ τοῦ πλέον ἀξέστου, ἔθεωρει τὸν εἰαυτὸν του ικανὸν διὰ πάσαν ἔξουσίαν καὶ ἀρμόδιον διὰ κάθε ζήτημα.

*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 80901

Έθωρύβουν διὰ τὴν ἐλευθερίαν διὰ νὰ γίνουν χειρότεροι δυνάσται, ὅταν κατέλαμβανον τὴν ἀρχήν. Οἱ καταγγέλλοντες τὴν σπατάλην ὑπέπιπτοι εἰς τὸν ἴδιον πειρασμόν, ὅταν ἀνήρχοντο εἰς τὴν ἔξουσίαν.

εις τῶν ιδίων πειρασμῶν, σταν αὐτήνχοτο εἰς τὴν εξουσίαν.
Εἶναι ἀτύχως ἀλθεῖς αἱ ὡς ἄνα διαπιστώσεις. Εἰς αὐτὸν τὸν κλάδον μας τὰ ἀτομά ἐμεγαλούργησαν ἑκεῖ ὅπου ή δῆμας ἀπέτυχεν. Οὕτω βλέπομεγ τὴν μερὸν εἰς τὸ διειθή στίβον "Ἐλλήνας ἐφοπλιστής ἀριθμοῦ τας δεκάδας ιδιοκτήτων σκαφῶν, ἐνῷ δοῖ μαζὶ δυσχερώς ἔξι συνεψόντων διὰ τὴν ἀπό κοινού ἀπόκτησιν ἐνὸς πλοιού. Καὶ ἡ ἀπόκτησις ὅλωστε τοῦ κτίριου τούτων τῶν Γραφείων μας συνετελέσθη ωὐχὶ ἀνεύ διάφωνών. Είναι καρίσις νὰ ἀλλάξωμεν νοοτροπίαν καὶ νὰ ἐνστεριούθωμεν τὴν δρθολογικήν ἀντίληψην τῆς σκοπιμότητος τῆς συνεργατικῆς καὶ σωματειακῆς δράσεως ἐν πνεύματι ἀλληλοδιοθείας καὶ μὲ ίθεωδες τὴν γόνιμον συναδελφικὴν ἀγάπην. Διαφορετικά θὰ μὲ ἀμφιβόλου πρακτική σξίσιας ή ὑπὸ τῆς διειθώσης κοινῆς γνώμης ἀναγνώρισις εἰς τὸν "Ἐλληνας τὸν ἀρχαῖον καὶ τὸν νεώτερον, πνευματικής ὑπεροχής. Πρέπει, ἀγαπητοί φίλοι, προσερχόμενοι εἰς τὰς συνεδριάσεις τοῦ Συμβουλίου τῆς "Εἰώσεως μας νὰ ἀπόδαλλωμεν πάσσον ἀτομικιστικὴν ἀντίληψην, θεωρούντες μὲς ιδικόν μας τὸ κοινόν συμφέρον. Μόνον οὕτω θὰ καταστῇ ἡ δράσις μας ἐνηπετετική τῶν ἀληθών ἔθνικῶν συμφερόντων.

μας έσυνθετική των απορίων ενώπιον της πολιτικής στην Ελλάδα.

"Αν η δύμασική δραστική ήταν αναγκαίοις εἰς τό παρελθόν, έπιβάλλεται μάλιστα σήμερον, ότε τὸ ἄτομον ὑπὲ τὴν ἔξελιξιν τοῦ συγχρόνου οἰκουμενικοῦ βίου συνθίσεται ἀπό τὴν δύμαδα. Πρέπει διὰ τοὺς λόγους τουτού νὰ περιβάλλωμεν μὲ στοργὴν καὶ νὰ ἐνισχύσωμεν θήκων καὶ ὅλικων τῆς "Ενωσίν μας, ίνα τελικῶς ἐπιτίχυμεν τὴν προσγωγὴν τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας.

Πρός τούτο ἀπαιτεῖται ἡ συνεργασία καὶ ἄλλων πολλῶν παραγόντων· Ἡ ἐφοπλιστική τάξις ὑπόσχεται δι' ἐμοῦ, διτὶ τὸ νέον τοῦτο κτίριον τὸ ὅπιον ἀπὸ τῆς σήμερον την στεγάζει, θὰ γίνη τὸ ὄρμητηρίον νέων ἀγώνων ὑπὲρ τῆς προαγωγῆς τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας, διότι πιστεύουμεν διτὶ τὸ τῆς θαλάσσης κράτος εἶναι μέγα οὐ μόνον ἐν πολέμῳ, ἀλλὰ καὶ ἐν εἰρήνῃ.

Εύχομαι ότι Θεός νά εύλογήσῃ τό έργον μας και τό νέον τούτο κτίριον, στεγάσητη ήμας και τούς μεθ' ήμας υγίαινοντας και έργαζομένους το αγάθον, όν μόνον υπέρ ήμων, ἀλλὰ και υπέρ τῶν συνεργατῶν μας να τικών και τοῦ κοινωνικοῦ συνδόλου».

·Η προσφώνησις τοῦ κ. Γκίκα Κουλούρα

Κύριοι.

Είμαι βαθύτατο συγκεκινήμένος διότι ο Θεός ήδηδόκησε νά έπιζησω διά νά παραστώ σήμερον είς τά έγκαινια τῆς έγκαταστάσεως της Ἔνωσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ ιδιόκτητον μέγαρον αὐτῆς. Χωρίς νά θέλω, ἔρχονται εἰς τὴν μνήμην μου αἱ τόσαι πρὸ 40 καὶ πλέον ἐπώ προσπάθειαί, ώστε νό Ιεροθί Σωματείον ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἐνωσις Ἐληνῶν Ἐφοπλιστῶν», νά ὄργανωθῇ καὶ νά ἐπιβληθῇ εἰς τὴν κοινὴν γνῶμην καὶ εἰς αὐτὸ τὸ Κράτος. ως χρήσιμον ὄργανον πρόσδου τῆς Ἐμπορικῆς Ηπιών Νομιτίας.

ρικής ήμων Ναυτιλίας.
Αἰσθάνομαί ότι ἔπραξα τὸ καθῆκον μου ἀπένειντι τῆς Πατρίδος μοι καὶ τῶν συναδέλφων μου διὰ τοῦτο, υπὲρ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας προσπαθείας μου. Ἡ γενομένη δὲ στήμερον υπὲρ ἐμού τόσον τιμητική διάκρισις τῆς ἀνάπτυξης τῆς ικίνους μου εἰς τὴν αἰθουσαν ταύτην, με συγκινεῖ ἀκόμη περισσότερον καὶ ἀποτελεῖ δι' ἑμέ την μεγαλυτέραν θήσην ἀναιρίζοντας ήταν, δι' ἣν καὶ σᾶς εὐχαριστῶ.

Εμπιστεύομαι τα πάντα σας ότι η μεγάλη απόδοση της Ελληνικής Δημοκρατίας στην παγκόσμια οικονομία είναι αποτέλεσμα της διαφορετικότητας της και της αναπτυξιακής πορείας της, η οποία έχει γίνει στην παγκόσμια οικονομία.

Καλώς γινωρίζετε, διότι η σημερινή Κυβερνησία είναι ηδη διατεθειμένη νά παρέξῃ πάσαν δυνατήν βοηθείαν διὰ την μεταφορά τών υπό έξοδο σημαίας πλοίων «Ελλήνων» έφοπλισμένων υπό την «Ελληνικήν σημαίαν». Τούτο, όλλων τε, είναι και συμέρον τού Κράτους.

Φρονώ δι, όταν ἐπίτευχθη νὰ συγκεντρωθῇ δόλοκληρος ὁ ὑπὸ ξένου σημαίας Ἐμπορικός Στόλος, ἀνερχόμενος μετά τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς 6.000.000 περίπου τόνους γκρός, τότε πρέπει νὰ είμεσθα ὑπερήφοροι νοι διὰ τὴν ναυτικὴν αὐτῆν δύναμιν, ἡ δόπια φίελεται εἰς τὴν ἀτομικὴν πρωτοδουλίαν καὶ μόνον. Τότε, ἀλλὰ καὶ τώρα, δυνάμεθα νὰ ἀπαίτησουμεν από τὸ Κράτος τὴν ύποστήριξην τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, δημόνον διὰ νόμουν, ἀλλὰ καὶ μὲ ἔγγυσεις ἀμεταλλήτους καὶ κατωχυρωμένους, εἰς τρόπον ὥστε μὴ μόνονται καμμία Κυβέρνησης νέη μεταβολὴ τὴν ἔνδειγμένην ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τοῦ Κράτους.

Οι μεταγενέστεροι ἄσ συνεχίστουν τούς ἄγνως αὐτοὺς μὲ μεγαλυτερῶν δραστηριότητα, ἀφοῦ στηρίζονται πλέον εἰς μίαν ὥργανωμένη διναιμιν, τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου καὶ ἡ προσπάθειά των αὐτῆς, ἣ εἶναι βέβαιοι, οἵ θα συμβάλλει εἰς μίαν πολὺ μεγαλυτέραν πρόοδον τῆς Ἐργασίας.

Εύχομαί σπέρας οι λόγοι μου, ίσως νὰ είναι οι τελευταῖοι, απτηκήσου εἰς τάς καρδίας ὅλων, ίδιως δὲ εἰς τοὺς ἐν τῷ Ἑξατερικῷ διαμελόντας καὶ νὰ πειδείξουν τὸ ἐννιαφέρον των διὰ τὴν πρόσδον καὶ τὴν ἀνάπτυξην τῆς Ἐμπορικῆς ἡμών Ναυτιλίας ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν Σημασίαν, πρὸς τοὺς μῆνας καὶ δόδαν τοῦ Ἐλληνισμοῦ».

Τέλος ο κ. Ανδρεάδης θερμάς απήγγυσεν ευχαριστίας πρός τους κ. Λυκιαρδόπουλον και Κουλούρων διά τάς μεγάλας πρός την "Ενωσιν πηρεσίας των, διαβεβαιώσας αύτούς, διτί καὶ οἱ νεώτεροι τὸ παράδειγμα των θὰ έχουν πρὸς μίμησιν.

ΛΙΒΕΡΙΑ: Η ΧΩΡΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΚΜΑΖΟΥΣΑΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

**Χάρις εἰς τοὺς ἔλληνας καὶ
τοὺς ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς**

Μεταξύ των ξένων ναυτιλιακών κύκλων ύποστηρίζεται, ότι η πλέον καταπληκτική, ή σημαντικότερά και δυναμική ή μάλλον «έπικινδυνος» μεταβολή, τήν οποίαν παρουσιάζει σήμερον η διεθνής ναυτιλία, προέρχεται από την ραγδαίαν όνταςτην στόλου ποντοπόρων σκαφών ύπό την λιβεριανήν σμαριάν, νηολογημένων εις τὴν πρωτεύουσαν της Λιβεριανῆς Δημοκρατίας, Μονρόδιουν και ἀντικόντων κατὰ κύριον λόγον εἰς Ἑλλάνας, ἐφοπλιστάς και τινας ἀμερικανικᾶς ἑταῖριας. Ἀπό τέ τέλι του 1940, ὅποτε ἔξεδηλώθη, ὡς φαίνεται, ή πρώτη σκέψις νηολογήσεως πλοίων εἰς τὴν Μονρόδιαν, ή λιβεριανήν σμαριά παρουσιάστηκε μίαν πρωτοφανή εἰς ρυθμόδημον αὔξησιν, μέχρι τοῦ Ιουλίου π. ἔτους, ὅποτε ὁ λιβεριανὸς ἐμπορικὸς στόλος ἐκάλυπτε μίαν χωρητικότητα 1.434.085 τόν. γκρός, ἐκ τῶν πόπιων 1.020.000 τ. γκρός, ἀνέφερον εἰς δεξαμενόπλοια. Σημαντικῶς ἀντέρα εἶναι ἡδη ἡ δύναμις τῆς οὕτω ραγδαίων ἀναπτυσσομένης λιβεριανῆς ναυτιλίας.

Ἐν συγκρίσει πρὸς οἰονδήποτε στόλους ἔτέρας χώρας, οἱ λιβεριάνοι στόλοι, κατὰ τὰ ἐτη 1952—53 ἐσημείωσε τη μεγαλύτερα αὔξησην, ἀνέλθουσαν εἰς 536.000 τόν. γκρός. «Ἐναντὶ ταῦτης, ἡ αὐξήσις τοῦ Ἰταπανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀνήλθε κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα εἰς 463.000 τόν., τοῦ ὑφρηγικοῦ εἰς 357.000 τόν., τοῦ Γερμανικοῦ εἰς 352.000 τόν. τοῦ γαλλικοῦ εἰς 188.000 τόν., τοῦ Ἰταλικοῦ εἰς 167.000 τόν. καὶ τοῦ παναμαϊκοῦ εἰς 166.000 τόν. γκρός. Κατὰ τὴν Ιδίαν περιόδον, ἡ χωρητικότης τῶν νηολογημένων εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν πλοίων ἐμειώθη κατὰ 40.000 τόν., τοῦ καναδικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ 40.000 τόν., τοῦ ἐλληνικοῦ κατὰ 52.000 τόν. καὶ τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν Ἕνωμεων Πολιτειῶν κατὰ 8.000 τόν. γκρός. Οἱ λαοὶ αἱ ναυτιλίαι τῶν λοιπῶν χωρῶν (τῆς Ὀλλανδίας, Βελγίου, Δανίας, Ἰσπανίας, Σοβιέτ καὶ Ἀργεντινῆς) παρουσιάσαν αὔξησεις, κυμαίνομένας μεταξὺ 24.000 τόν. γκρός (Ἀργεντινή) καὶ 139.000 τ. γκρός (Δανία).

Την ίντι 'Ιουλίου 1953 ή Μεγάλη Βρετανία κατέβηκεν άκομή τὸν μεγαλύτερον ἐνέργεια ἀνὰ τὸν Κόσμον ἐμπορικὸν στόλον (18.5 ἑκατομμύρια τὸν γρόβο). Μετ' αὐτὴν πήροντο αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ 14.5 ἑκατομμύρια τὸν γκρόβο (καὶ 13 ἑκατομ. τ. ἐν ἑφεδρείᾳ), ἥκοι λούθουν δὲ η Νορβηγία (τρίτη θέσις) μὲ 6.1/4 ἑκατομ. τόνων καὶ η Παναμᾶς (4η θέσις) μὲ 4 ἑκατομ. τόν. γκρόβο. Δάδεκα εὸν δῶλο χώραστα λαμπαδίνεναι, εἰχόν μεγαλύτερον ἐμπορικὸν στόλον ἀπό τὴν Λιβερίαν, οἷς πάλιν ἐνέφαδεν ὑπεροχὴν ἔνατη τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῆς Ισπανίας, τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς Ἀργεντινῆς. Οἱ στατιστικοὶ αὐτοὶ, ὡς πρὸς τὸ τονάλι, ἀριθμοί, παρέχουν μίαν ἀκριβῆ εἰκόνα τῆς παγκοσμίου χωριτικότητος καὶ πρὸς ἕναν σχεδὸν ἔτους κατανοῆται τῆς παγκοσμίου χωριτικότητος παρουσιάζουν τὴν σκιάν, ποὺ ρίπτουν οἱ στόλοι τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Λιβερίας ἐπὶ τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας. Οἱ στόλοι τῶν ἐν λόγῳ δύο χωρών πύρηνθοσαν ἀπὸ τοῦ 1939 κατὰ 440 σκάφη καὶ 3.250.000 τόν. γκρόβο.

Οἱ Παναμᾶς ἐνέφανίσθη εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον ἀπὸ τὸν 1919, ὅτε ἐψηρίσθη ἡ τροποποίησίς Βόλτεδ, τοῦ ἀμερικανικοῦ συντάγματος. 'Ολόκληρον τότε τὸ ἔδαφος τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν μετεβλήθη διὰ τοῦ νόμου 'περὶ ποταπαγορεύεσσας' εἰς ἔδαφος κατ' ὄνομα μόνον 'Ἐξηρόν'. Οὐδὲ ἀπὸ τοῦ συνεπείας τοῦ νόμου τούτου ὑπῆρξε καὶ ἡ μεταφορά εἰς τὴν παναμαϊκήν σημαίαν, τῶν ναυπηγηθέντων ἐν Γερμανίᾳ δι' ἀμερικανικοῦ λογαριασμοῦ, ἐπιβατηγῶν πλοίων 'Ἐρέζολιους' καὶ 'Ρηλάτιαν'. Τα σημαντικά φη ταῦτα εύρισκομένα ὑπὸ ἔντινη σημαίαν (τὴν παναμαϊκήν) διεξέθυγαν τῆς ποταπαγορεύεσσας καὶ ἐνέφανιζαν διὰ τοὺς 'Ἀμερικανούς μοναδικοὺς εὔκαιριαν προσελκύσεως ἐπιβατῶν.

Δύναται νά θεωρηθῇ — ίσως — συμπτωματικόν τό γεγονός, ότι οκαφή αμερικανικών συμφερόντων, ένεκπαινίασσαν κατά την πρώτων παγκόσμιου πολέμου την τακτική της μεταφορᾶς πλοίων εἰς τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ καὶ κατά τὸν δεύτερον παγκόσμιου πόλεμου εἰς τὴν σημαίαν τοῦ Λιβερίας. Εἰς ἔκστασιν, δῆμος, τῶν δύο αυτῶν περιπτώσεων, ἡκολούθησαν τὰ πράξειγμά των οἱ πλοιοκτήται ἐτέρων τινῶν χωρῶν, οἵτινες ἀντεῖπον φθησαν, δτὶ ήδύναντο νά ἑκμεταλλεύωνται τὰ σκάφη των εὐδήμοτέρων καὶ συνεπές ἐπικερδεότερων, ἀλλὰ καὶ μὲν περιορισμένον τὸν κρατικὸν θέλεχον ὑπὸ τὰς σημαίας ταύτας, παρ' ὅσον ὑπὸ τὰς σημαίας τῆς Ιδίας τῷ θέμικοττος. 'Επι πλέον, εἰς τὴν περίπτωσιν παγκοσμίου πολέμου θήτω δυνατόν τὰ πλοία τῶν — μή ὑποκείμενα εἰς κατασχεσιν τῆς ἐπίτηδεως — ὑπὸ τῶν μεγαλύτερών ναυτικῶν δυνάμεων — νά ναυλώνωνται παρ' αὐτῶν εἰς ἐπιφορείς τιμάς.

¹Ἐγ τούτοις, ἐξ δώλων τῶν λόγων εἰς τοὺς διποίους ὄφειλεται ή ἀνάπτυξις τῶν ὑπὸ παναμάσική καὶ λιβεριανήν σημαίαν ἐμπορικὸν στόλῳ, οὐ σπουδαιότεροι — ἀναμφιβόλως — εἶναι οἱ κάτωθι: Πρῶτον, διτὶ ἡ μετάλλευσις τῶν πλιονίων ὑπὸ τὰς σημαίας ταύτας εἶναι εὐθηντέρας καὶ δεύτερον — ἀδιαφόρως τοῦ μεγάλου ἥ, τοῦ μικροῦ κέρδους, που θα δώσῃ τῷ παναμάσικον ἡ τὸ λιβεριανὸν σκάφος — πάν διτὶ ὑποχρεούνται νόμοι πληρώσας ὁ πλιοκτήτης του, εἶναι ἔνας ἐπήσιος φόρος 10 σέντς κατά τόνιον νέτ.

Είς τὴν Λιβερίαν δὲν ὑπάρχει φορολογικὸν σύστημα, διὰ τὸν ὅπεισον τὰ κέρδη τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων μειώνεται ὑποβιβάζουμενος πραγματικῶς, καὶ καθιστῶντα ἀξιερικά δύσκολον, ὃν μὴ καὶ ἀπόδινος τῶς ἀδύνατον, τὸν ἀντικατάστασιν τῶν παταλιών πλοίων διὰ νεοναυπαριγήτων. Είς τὴν Λιβερίαν οἱ πλοιοκτῆται ὑποχρεοῦνται νὰ καταβάλου-

Cable Address:
INTERSHIP

- 2 -

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD

Main Office and Warehouse:

298 MAIN ST. INTERNATIONAL BUILDING

VANCOUVER 4, B.C.
CANADA

ΑΙΑΣ ΑΧ. ΚΟΖΟΜΠΟΛΙΔΗΣ

έπιστριψας, ώς φόρου 10 σεντς κατά τόνινον νέτ και θά ἀπετέλει πλάνην νὰ πιστεύστη τις, διτὶ οὗτοι, ύπο τὰς εὐνοϊκὰς συνθήσις ποὺ ἐπεκράτησαν μετά τὴν λῆξιν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, δὲν ἦτο δυνατόν νὲ εὔρουν τὰ μέσα βελτιώσεως τῆς ποιότητος καὶ σύγχρονος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπὸ λιβερισμὸν σημαίαν πλοιών των.

Ὑπάρχει ἐπίσης καὶ εἰς τὴν Λιβερίαν ὁ φόρος νηολογήσεως, ἀνερχόμενος εἰς δολ. 1.20 κατά τόνινον νέτ. Τὸ ἐν λόγῳ τέλος ἔγγραφῆς, ἐν σχέσει μὲ τὸ ισχὺν εἰς τὸν Παναμᾶν, εἶναι μεγαλύτερον κατὰ 20 σεντς. Αύτὰ, δικαὶ, τὰ 20 σεντς ἀντιπροσώπουν τέλος διὰ τὴν καταχώρησιν τοῦ πωλητηρίου συμβολαίου καὶ ἔτερων τινῶν διατυπώσεων, που ἀπορρέουν ἐκ τοῦ καταστατικοῦ περὶ γαυτίλιας νόμου.

Ἐρώτημα δυσκολὸν διὰ πολλοὺς μελετητὰς τῶν γαυτίλιακὸν πραγμάτων ἀποτελεῖ, εἰναι τὸ διατὶ πολλοὶ πλοιοκτήται, διαφόρων Ἐθνικοτήτων, κοτέψυγον εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, ἀφοῦ ἥσαν εὐχαριστημένοι ἔχοντες ἐπὶ ἔτη ἡδη τὰ πλοῖα τῶν ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν. Δὲν ἀξιούμενον, ἔχομεν τὴν ὄρθιην ἀπάντησιν εἰς τὸ ἐρώτημα τούτο. Διυπάτον, πάντως, νὰ ὄφελεται ὁ στροφὴ σύτη εἰς ἕνα γεγονός, ποὺ δὲν φαίνεται ἀσχετοῦ: Ἐπὶ τινα, δηλ., σηματικήν πρὸ τοῦ 1940 χρονικήν περιόδου, τὰ παναμαϊκὰ πλοιὰ ἐταλαιπωρήθησαν ὑπὸ τῆς «Διεθνούς Ὀμοσπονδίας Μεταφορῶν», ἡ ὅποια μεταπολεμικῶν ἦπελει ἀπὸ καριοῦ εἰς, καὶ τὸν μὲν πούκοτάζ διὰ τὰ παναμαϊκά σκάφη εἰς δόλους τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου. Ἐν ἀλλαὶ λέξειν, οἱ ἐκασταχοῦ λιμενεργάται θὰ προσύντο καὶ φορτεκφορτώσων τὰ παναμαϊκὰ πλοιὰ.

Ἡ παραλόγος αὐτὴ πρόθεσις — παραλόγος, διότι ἀρκετὰ μὲν παναμαϊκὰ πλοῖα ευρίσκονται εἰς ὑποτυπώδη κατάστασιν, ἀλλ' ἡ πλειονότης τούτων ἐνεφάνιζαν καλὴν κατασκευὴν, ἀρτίαν ἐπάνδρωσιν καὶ δμαλάς συνθήκας διαβισθεῖσας τῶν πληρωμάτων τῶν — δὲν ἐφέρομσθι μὲν τελικῶς, ἐδημοιύργησεν ὅμως — καὶ οὐδὲ ἀδικιολογήτως, μίαν ἀναταραχὴν μεταξὺ ἑκείνων τῶν πλοιοκτητῶν, οἵτινες εἶχον νηολογημένο τὰ σκάφη τῶν εἰς τὸν Παναμᾶν καὶ ἤγαγεν εἰς ἔρευναν, διεισχεῖσαν παρὰ τὸν «Διεθνὸν Γραφείον Ἐργασίας», «περὶ τῶν συνθηκῶν, αἵτινες ὑφίστανται εἰς τὰ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν πλοῖα». Ἡ ἐπὶ τῆς ἐρεύνης ταῦτης ἐπιτροπὴ ἥρχισε τὸ ἔργον τῆς κατὰ Μάιον τοῦ 1949 καὶ τὸ ἐπέρατων τὸν Νοέμβριον, ὑπέβαλε δε τὴν ἐκθεσίν της εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ «Διεθνούς Γραφείου Ἐργασίας» κατ' Ἰανουάριον τοῦ 1950, ἐπ' εὐκαριτίᾳ τῆς 110ης συνόδου αὐτῆς. «Ἐφ' δοσον, διεν, ἀπὸ τῆς ἐποχῆς ἑκείνης περίπου τῆς πρήστης ἥντοι τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, δὲν εἶναι ἐκτὸς λογικῆς τὸ νέο ὑπόθεση τις, διτὶ ἡ στροφὴ αὐτὴ ἢτο σχετικὴ μὲ τὴν δρᾶσιν τῆς «Διεθνούς Μεταφορῶν», τῆς ἀπελήτης τῆς περὶ μπούκοτάζ καὶ τῶν ἐκ παραλήπου ληφθέντων ἀπὸ τὴν παναμαϊκὴν Κυβέρνησιν περιοριστικῶν πως μέτρων εἰς τὰ τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων.

Ἴσως νὰ ἐρωτήσῃς τις, διατὶ οἱ πλοιοκτῆται ἔξελεξαν τὴν λιβεριανήν, προκειμένου ν' ἀντικαταστήσουν τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν. Ὁ λόγος δέοντος ν' ἀναζητηθῇ εἰς τὸ διτὶ ἡ Ἀμερικὴ ἔχει ισχυρούς δεσμούς μὲ τὴν ἐλ. λόγω Δημοκρατίαν τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς, μέχρι τοιούτου μάλιστα σημείου, ὥστε ἐν τῷ πραγματικότητι ἡ λιβερία νὰ θεωρήται ἡμερικανικὸν προτεκτοράτον. Οἱ δεσμοὶ οὗτοι χρονολογοῦνται ἀπὸ τοῦ δευτέρου τετάρτου τοῦ 19ου αἰώνος. Ἡ λιβερία, ἀκόμη καὶ στήμερον, κατοικεῖται ὑπὸ 20.000 μαύρων χριστιανῶν, οἵτινες εἶναι ἀπόγονοι τῶν ἀλλοτε Ἀμερικανῶν σκλάβων, ποὺ ἐγκαταστάθησαν ἐκεῖ παρὰ τῆς ἀμερικανικῆς Ἑταίριας Ἀποκισμοῦ. Ἐπὶ πλέον, μεγάλαι ἐπενδύσεις κεφαλαίων ἔγε-

νοντο εἰς τὴν Λιβερίαν ἀπὸ μέρους ἀμερικανικῶν βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων, διαπρωσύων στενάς σχέσεις μὲ τὴν διεθνή ναυτιλίαν. Ἐπιπροσθετῶς, κατὰ τὸν δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, ἡ στρατηγικὴ θέση τῆς Λιβερίας κατέστη ἐκδήλως, ἀπὸ τότε δὲ καὶ τὸ ἀμερικανικὸν κεφαλαιον συνέδαλε διὰ τὴν ἐναρξίαν εἰς εύρειαν κλίμακα, τῆς καλλιεργείας τοῦ κακάου καὶ τῆς δραστηρίας ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλουσίων εἰς σ. ἡ γραμμετάλλευμα κοιτασμάτων τῆς χώρας.

“Οταν σκεφθῇ κανεὶς, διτὶ τὴν ίδεαν τῆς νηολογήσεως ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς τὸν Παναμᾶν ὑπεκινησεν ἡ ποτοπαγόρευσις, πρὸς καταστρατηγήσιν τοῦ νόμου καὶ διτὶ οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ ἐχρησιμοποιηταὶ ἔν συνεχείᾳ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν πρὸς ἀποφυγὴν τῶν ὑψηλῶν, ὑπὸ τὴν Ἀστερόεσσαν, διαπανώ ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων των, φυσικὸν ἀποδαίνει, διτὶ οὗτοι θά μετέφερον τὰ σκάφη των καὶ εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, ὅπαν ἡ κατάστασις πρήστης ν' ἀποβαίνη δύσκολος διὰ τὸ παναμαϊκὸν τονάλ, ἐξ ἀφορῆς τῶν ἐνέργειων τῆς «Διεθνούς Μεταφορῶν». Τὸ διτὶ ὁ παναμαϊκὸς στόλος ἐξηκολούθει νὰ αὐξάνεται, διπὼς καὶ ὁ λιβεριανὸς, ἀπὸ τοῦ 1949—50 καὶ ἐντεῦθεν, τούτῳ ὄφελεται εἰς τὴν ὄλιγωτερον ἔχθρικὸν στάσιν τῆς «Διεθνούς Μεταφορῶν» μετὰ τὴν ἐκρηκτὴν τοῦ Κορεατικοῦ πολέμου, διτὶς ἐδημοιύργησε διόγκωσιν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως, εἰς τρόπον ὃστε νὰ ὑπάρχῃ περισσότερα — τῆς καὶ τότε ἀρκετοῦ ἐπωφελοῦ ἀπασχολήσεως πλοιών — ζῆταις σκαφῶν ὅλων τῶν σημαίων. ‘Ολιγὸν πρὸ τῆς ἐκρήξεως τοῦ Κορεατικοῦ πολέμου, ἡ ναυτιλία εἰχει ἀρχίσει νὰ υφίσταται τὰς συνεπειάς μιᾶς ἐκδήλου ὑφέσεως τῶν ἔργασιν. Πολλὰ σκάφη παρέμενον ὄργανοντα καὶ ἔργασία διὸ τοὺς ναυτικοὺς δὲν ἐξερίσκετο τόσον εὐκόλως, ὅσον κατὰ τὴν προγνουμένην δεκαετίαν. Εἰς αὐτὰς ἀκριβῶς τὰς περιόδους τῆς υφέσεως τῆς «Διεθνῆς τῶν Μεταφορῶν» ἐμφανίζεται πάντοτε δραστηριωτέρα. Διαρκούστη λ.χ. ἡ ναυτιλίας κρίσεως τοῦ 1930 — καὶ συγκεκριμένα τοῦ 1933 — ἡ «Διεθνῆς τῶν Μεταφορῶν» προέθεν, τὸ πρῶτον, εἰς διάδημα παρὰ τὴν ναυτικὴ ἐπιτροπὴ τοῦ «Διεθνούς Γραφείου Ἐργασίας», διπὼς αὐτὴ διενεργήση ἥρευναν ἐπὶ τὴν τάσεως τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ μεταφέρουν σκάφη τούς ἀπὸ μιᾶς σημαίας εἰς ἔτέραν. Ἡ ἐκρήξης τοῦ Κορεατικοῦ πολέμου συνέδαλε, κατὰ τὸ μαλῶν ἡ ἡπτον, ἐμμέσως εἰς τὸ νὰ ἐγκαταλειφθῇ ἡ πρόθεσις περὶ παγκοσμίου μπούκοτάζ τῆς Παναμαϊκῆς Ναυτιλίας, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἐπραγματοποιήθησαν περιπτώσεις κατὰ μεμονωμένων πλοιών, μὲ τὴν δικιαλογίαν, ὅτι τάυτα σήμαιναν ἐλλίπη ἐπάνδρωσιν, μειωμένους μισθολόγους, χαμηλήν κοινωνικήν πρόσονταν καὶ ἀνεπαρκῆ μέσα ἀσφαλείας ἡ γενικὰ ἐφόδια καὶ ἔξαρτυσμόν.

“Ἡ νηολόγησης ὑπὸ τὴν λιβεριανήν, ὡς προσανθέρωμεν, περὶ τὰ τέλη τοῦ 1940 καὶ ἐξηκολούθησε κατ' ἀνιούσαν κλίμακα, διότι οἱ πλοιοκτῆται, ἀν καὶ δὲν ἀντιμετώπιζον τὴν πιθανότητα νὰ ἐπιχειρηθῇ εἰς τὴν ἐρεύνην ἐπὶ τὴν τάσεως τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ μεταφέρουν σκάφη τούς ἀπὸ μιᾶς σημαίας εἰς ἔτέραν. Ἡ ἐκρήξης τοῦ Κορεατικοῦ πολέμου συνέδαλε, κατὰ τὸ μαλῶν ἡ ἡπτον, ἐμμέσως εἰς τὸ νὰ ἐγκαταλειφθῇ ἡ πρόθεσις περὶ παγκοσμίου μπούκοτάζ τῆς Παναμαϊκῆς Ναυτιλίας, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἐπραγματοποιήθησαν περιπτώσεις κατὰ μεμονωμένων πλοιών, μὲ τὴν δικιαλογίαν, ὅτι τάυτα σήμαιναν ἐλλίπη ἐπάνδρωσιν, μειωμένους μισθολόγους, χαμηλήν κοινωνικήν πρόσονταν καὶ ἀνεπαρκῆ μέσα ἀσφαλείας ἡ γενικὰ ἐφόδια καὶ ἔξαρτυσμόν.

“Ἡ νηολόγησης ὑπὸ τὴν λιβεριανήν, ὡς προσανθέρωμεν, περὶ τὰ τέλη τοῦ 1940 καὶ ἐξηκολούθησε κατ' ἀνιούσαν κλίμακα, διότι οἱ πλοιοκτῆται, ἀν καὶ δὲν ἀντιμετώπιζον τὴν πιθανότητα νὰ ἐπιχειρηθῇ εἰς τὴν ἐρεύνην ἐπὶ τὴν τάσεως τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ μεταφέρουν σκάφη τούς ἀπὸ μιᾶς σημαίας εἰς ἔτέραν. Ἡ ἐκρήξης τοῦ Κορεατικοῦ πολέμου συνέδαλε, κατὰ τὸ μαλῶν ἡ ἡπτον, ἐμμέσως εἰς τὸ νὰ ἐγκαταλειφθῇ ἡ πρόθεσις περὶ παγκοσμίου μπούκοτάζ τῆς Παναμαϊκῆς Ναυτιλίας, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἐπραγματοποιήθησαν περιπτώσεις κατὰ μεμονωμένων πλοιών, μὲ τὴν δικιαλογίαν, ὅτι τάυτα σήμαιναν ἐλλίπη ἐπάνδρωσιν, μειωμένους μισθολόγους, χαμηλήν κοινωνικήν πρόσονταν καὶ ἀνεπαρκῆ μέσα ἀσφαλείας ἡ γενικὰ ἐφόδια καὶ ἔξαρτυσμόν.

“Ἡ νηολόγησης ἐνὸς σκάφους ὑπὸ τὴν λιβεριανήν σημαίαν ἀποτελεῖ, δύναται τις νὰ εἴπῃ, ἀπλουστάτην ὑπόθεσιν. Τὸ 2ον τμῆμα τοῦ «Ναυτι-

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 ΚΑΪΡΩ

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

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

κοῦ Κώδικος¹ τῆς Λιβερίας, ὅπερ εἰδικῶς συνετάγει «διέ: νὰ προσωθῆσῃ καὶ ἐνισχύσῃ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ ἐστερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας καὶ ὅπως τονῷσῃ τὰ συφέροντα τῆς Ἐθνικῆς ἀμύνης καὶ ἀσφαλείας» καθορίζει, ὅτι τὰ θεωρούμενα καταλλήλα πρὸς νηλογήσιν πλοιαί εἰναι: α) Τὰ ποντοπόρα οκάφη, ὅπου δῆποτε καὶ ἄλλους ναυπηγηθῆ, ἀνήκοντα δὲ εἰς πολίτην ή ὑπήκοον τῆς Λιβερίας η ἔνειν τινὸς χώρας. Ο δρός «πολίτης» καὶ «ὑπήκοος» περιλαμβάνει καὶ ἔταιρις, συμμετοχαὶ καὶ συνεταιρισμοὺς ἀτόμων. Καὶ β) Κάθε πλοῖον 20 τόνων κιβωτάρας χωρητικότητας καὶ ἄνω, χρησιμοποιούμενον εἰς μεταφοράς ανά τὰ χωρικά ὅδατα τῆς Λιβερίας.

Είναι ένδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, ότι δὲν ήτο δυνατόν νὰ ήσαν εύρυτε-
ραι αἱ ἀπάτησαι, αἱ πρὸς τὴν Ἐθνικότητα πλοιοκτήτων, τῶν προ-
τιθέμενῶν νὰ νηολογήσουν πολοῖς τῶν εἰς τὴν Λιβερίαν. Οὐδέποτε ἀποκλει-
εῖσθ. Η φύσις τῆς Λιβεριανῆς ναυτιλιακῆς νομοθεσίας καταφαίνεται κα-
λύτερον, ὃν συγκριθῆται πρὸς τοὺς κανονισμοὺς τῆς πλοιοκτησίας. Οὕτω,
ἐνῷ η Λιβερία παρέγει εἰς πάντα τὸ δικαίωμα νὰ νηολογήθῃ πλοίον
τὴν σημαῖαν τῆς, ὁ βρετανικός πρέπει μπορικής ναυτίλιας νόμος περιο-
ρίζει τὸ προνόμιον τοῦτο εἰς τοὺς ἐκ γεννετῆς βρετανιοὺς ὑπηκόους, τοὺς
ἔκ πολιτογραφήσεως ὑπτκόους, εἰς ἄτομα λαδόντα νομίμας διὰ σχετι-
κῶν ἔγγραφων τὸ δικαίωμα ἐγκαταστάσεως καὶ εἰς ψυκάρια πρόσωπα (ῆ-
έταιρια) νομίμας ἔγκατεστημένα καὶ ὑποκείμενα εἰς τοὺς νόμους τῶν
Κτήσεων. ἔχοντα δὲ τὴν ἔδραν τῶν εἰς τὰς βρετανικὰς Κτήσεις. Εἰς
τοὺς λιμένας τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῶν νήσων Μάν. Γκέρεος καὶ
Γέρσεως, ὁ κατὰ τόπους προστάτευος τῶν Τελονείων, δοτίς — ἀναφι-
δόλως — εἶναι κρατικὸς ὑπάλληλος, εἶναι ὁ ἔχων τὴν ὄρμοδιότητα νὰ
ἐνεργῇ τὰς ἔγγραφὰς εἰς τὸ νηολόγιον. Κατὰ τὸν νόμον, οὗτος εἶναι
ἄποχρεωνός νὰ τρπῇ διδύλιον, εἰς τὸ ὅποιον καταρράφονται πάσαι αἱ
ἀφόρωσαι τὸ πλοίον λεπτομέρεια. Διὰ τὴν νηολόγησιν σκοφῶν ὑπὸ τὸν
λιθεριανὴν σημαῖαν, ὄρμοδιος ὑπάλληλος εἶναι ὁ ὑπεσπίτροπος ἐπὶ τῶν
θαλασσιών ὑποβέσσεων. Είναι οὐτος ἡ Αμερικανὸς πολίτης καὶ ἔχει τὴν
ἔδραν του εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. Τὰ ἔξοδα νηολόγησεως τοῦ λιθεριανοῦ
σκαφῶν, ἣτοι τὰ τέλη ἔγγραφῆς ἐδολ. 1.20 κατὰ τόνον νέτ, ὁ ἐπί-
σιος φόρος ἐκ 10 σέντς κατ.: τόνον νέτ, τὰ τέλη τοῦ προσωρινοῦ πιστο-
ποιητικοῦ ἔγγραφης ἐδολ. 20 καὶ τοῦ ὀριστικοῦ πιστοποιητικοῦ ἐδολ. 20.
πιληρῶνται εἰς ἡ Αμερικανικὴ δολλάριο, καταβαλλόμενα εἰς τὴν
«Διεθνῆ Εταιρίαν Τράποτ», τῆς Λιβερίας, μέσω τῆς «Ἐθνικῆς Τραπέζης
Τσέϊ». τῆς Νέας Υόρκης.

ΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ: Οι υπό τού νόμου προβλεπόμενοι διά τη πλήρωμα ένδοι λιβεριτανού σκάφους κανονισμοί, είναι σύντομοι: «Σκάφος όπου ο σημαίαν τής Λιβεριτάνης Δημοκρατίας—άναφερουμένοι— δὲν πρέπει νά ταξιδεύῃ, ἂν δὲν ἔχῃ ἐν τῇ ύπηρεσίᾳ καὶ ἐπ' αὐτοῦ τοιαύτην σύνθεσιν ἀξιωματικῶν καὶ πληρωματος, ὅση εἶναι ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἀσφαλῆ αὐτοῦ ναυσιπλοΐσιν». Ο πλοιοτήτης συνεπόμενος κρίνει πόσοι ἀξιωματικοί καὶ πόσον πλήρωμα είναι ἀναγκαῖον διὰ τὴν ἀσφαλῆ ναυσιπλοΐσιν τοῦ σκάφους. Ο ίδιος ἐπίσης κρίνει, ἂν είναι ἀναγκαῖον ἡ μῆ, δύπακος ἢ πλοιαρχός καὶ οἱ ἀξιωματικοί είναι διπλωματούχοι. “Ο ποιαύτας δέθεν συνθήκας δὲν εἶναι ἀπόριας ἀξιον, τὸ διτι πολλὰ λιθεριανά πλοια — κρινόμενα ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ βρετανικοῦ προτύπου — είναι ἑλλιπώς ἐπηγδωμένα, οι δὲν ἀξιωματικοί των δὲν είναι πάντοτε διπλωματούχοι καὶ διτι οἱ περιπτώσεις θαλασσίων δυστυχημάτων είναι περισσότεραι, παρ' ὅσον μεταξὺ πλοιών ἄλλων ἔθνικοτήτων, ἔξαιρέσει τῶν παναματικῶν.

Σον μέρος ἐν τούτοις τοῦ νόμου τοῦ 1894, λίαν ἐκτεταμένον καὶ λεπτομερές, πραγματεύεται ἔξι δόλοκλήρους περὶ πλοιάρχων καὶ ναυτών, ἐνώ αἱ συμφωνίαι τοῦ «Ἐθνικοῦ Ναυτικοῦ Συμβούλου», περιλαμβάνουν τὸ ἐλάχιστον τῶν ἀπαιτουμένων, ὅσον ἀφορὰ τὰ προσύντον τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων. Ἡ Λιβερία δὲν ἔχει ισοδινάμους πρὸς τὸν βρετανικὸν νόμον διατάξεις, ἐφ ὅσον δὲ ὃ «Ναυτικός Κώδιξ» σύntης διεξέρχεται τὸ ζήτημα τῆς ἀπαινόρθωσεως μὲ 37 μόνον λέξεις, προφανές καθισταται, ὅτι τούτο ἀφέθη εἰς τὴν τύχην καὶ εἰς τὴν ἐλόγουν καὶ κρίσιν ἐνὸς ἑκάστου τῶν πλοιοκτητῶν. Φανερὸν ἐπίσης ἀποδινεῖ, ὅτι θεούπάρχων πλοιοκτήτης τινές, οἱ ὅποιοι δὲ περιορίζουν τὸν ἀριθμὸν τῶν πληρωμάτων τοὺς φθανούντες, κατὰ τὴν λατīνā φράσιν, «ἴως τὸ κόκκαλο» καὶ πραγματοποιούντες τοιουτορόπως σημαντικάς οἰκονομίας εἰς τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν σκαφῶν των.

Η τοιαύτη οικογονία προστιθέμενη εἰς τὸ δῆθος τὸ προερχόμενον ἀπὸ τὸν μικρὸν ἑπτσίου φόρον ἐπὶ τῆς νέης χωρικότητος, παρέχει μέγιστα πλεονεκτήματα ἐκμεταλλεύσων εἰς τοὺς πλοϊοκτήτας τῶν λιμενῶν σκαφών, κατὰ τὸν συναγωνισμὸν των μετ πλοιούσιών της ἔθνων. ἔχοντας μακραίων ναυτικῶν παράδοσιν καὶ τὸν δότιον τὴν εὐμέρησίαν καιρῷ εἰρήνης καὶ ἡ πειθίωσις καὶ καρῷ πολέμου, ἔχαρτωντας ἀπόλογτα ὅπο τὴν ἐμπορικὴν τῶν ναυτιλίαν. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς χωρῶν, ὅπως ὁ Παναμᾶς καὶ ἡ Λιβερία, ἡ κτήσις ἐμπορικοῦ στόλου προσκομίζει, ἀναψιφόδολος, εἰς αὐτὰς σημαντικά ὥρην, διότι ἡ ἐκ τῆς ἔλφαρας ἔστω φοιολογίας πηγάζουσα πρόσδοσίς των συντελεῖ εἰς τὴν ἀνύψωσιν, τὸν ἐσωτερικοῦ των βιοτικοῦ ἐπιτέδου διὰ τῆς προμηθείας ἀμερικανικῶν δολλαρίων, μὲ τὰ δόπια ἐξυπηρετούνται τὰ εἰσόγομενα ἀγαθά, αἱ πρῶται ἔλαια καὶ τὰ διὰ τὴν βιομηχανίαν τῶν προοριζόμενα μηχανήματα. "Εο" δύον δὲ αἱ εἰσόγωγαι τῶν αὗται γίνονται ἀπό τὴν ἀμερικανικὴν ἀγοράν, δημιουργεῖται καὶ βελτίωσις τῶν ἐμπορικῶν τῶν σχέσεων μὲ τὰς Ήνωμένας Πολιτείας. Δέον αὖκον νὰ λεχθῇ καὶ τούτῳ: "Οτι, ὃν δεν ἐναυπηγούντο πλοία μὲ τὴν προστικὴν τῶν πλοιοκτήτων νά τὰ ἔγγραψουν, λ. χ., εἰς τὸ λιβεριανὸν νηολόγιον, τότε ταῦτα δὲν θὰ ἐναυπηγούντο, δόποι σὶ ναυπηγοὶ τὴν Αγγλίας καὶ τῶν ἄλλων χωρῶν θὰ εἶχον κατά τὴν διαρρεύσασαν δεκαετίαν ὀλιγωτέραν ἐργασταίν. Η πρατικὴ δύθεν τακτικὴ τῆς νηολογίσεως σκαφῶν εἰς μὴ ναυτικάς χώρας, δὲν ἦτο καὶ διμορφοὶ πληλημάτων διὰ τινας γαυτικάς χώρας.

Έξ άλλου ν' οντιλία, έξ αυτής ταύτης της, είναι η περισσότερων διεθνής έξ άλων τών μάλλων βιομήχανών επιχειρήσων, άποτελεί δέ μακριών τακτική και παράδοσιν διά τούς πλοιοκτήτας μάιας χώρας ήντι υπολογούν τα σκάφη των είς έτεραν. Ἐπὶ παραδείγματι, ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν ὑπάρχουν πλοΐα ἄνηκτα ή ἐκμεταλλεύμενα παρ' ἔταιριν ἐλέγχομένενα ὑπὸ ξένων ὑπτικῶν, μεταξὺ τῶν δόπιων περιλαμβάνονται Ἀμερικανοί, Ἑλληνες, Γάλλοι καὶ Ὄλλανδοι. Ἀν συνεπῶν είναι ὅρθον Ἐλληνες, φέρειτε, ἐφότισται, νόος ἐκμεταλλεύμενοι πλοΐα τινὰ ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν, πρόπειτε καὶ αὐτοὺς νάθεωρῆται ὅρθον καὶ τὸ νόος ἐκμεταλλεύωνται, θέλουν, πλοΐα καὶ ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

ΔΥΣΚΟΛΟΝ ΠΡΟΒΑΛΜΑ : 'Εν πάσῃ περιπτώσει φρονούμεν, ὅτι οὐδέν δύνανται να πράξουν αἱ ἔκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρὶς πρὸς παρ-
πλόδισην ἔννους ὑπόκων ἀπὸ τοῦ ναὶ ηὐλογοῦν οὔτι τὰ πλοῖα τῶν
κατὰ βούλησιν. Εἴναι γεγονός, ὅτι τὸ πρόβλημα τῆς ἀντιμετώπισεως
ἐκ μέρους τῶν Βρετανῶν καὶ τῶν Σκανδιναύων πλοιοκτήτων τοῦ ἀσκο-
μένου, λόγῳ τοῦ χαρηλοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν λιθεριανῶν καὶ
πταναμασίκων πλοίων, συναγωνισμοῦ, θὰ αὐξάνεται μᾶλλον, παρὰ
περιορίζεται. Τούτο, οντακμφιβόλως, δὲν δημιουργεῖ νέαν ἀνησυχίαν δια-

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

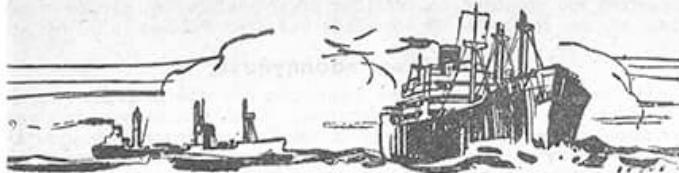
CAIRO: 9 CHERIFEIN STR.

9 CHERIFEIN STR.

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

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

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER	STEVEDORES AND CONTRACTORS	FREMANTLE	NICHOLLS PTY LIMITED	26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables: «Stevnichol»	STEVEDORES
13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436, Cables «STEVEDORE»			FREMANTLE PROVIDORING Co. PTY. LTD.	Leake Street, FREMANTLE, Telephone : L-1036-7-8. Cables: «Providore»	SHIPCHANDLERS	
PORTEADEAIADE PROVIDORES LTD. Tolley's Buildings Lipson Street. Tele. J. 1582/J 1713 After Hours J. 6869 Cables «PORTADPROV»		WHOLESALE SHIPPING SUPPLIERS. Fresh, Dry, Bonded Stores, Dunnage etc., available at shortest notice	GEORGETOWN (DEM)	S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables: «Wilbut»		SHIPCHANDLERS
ADEN IONIAN SCANDINAVIAN LLOYD 20-58, The Crescent, Steamer Point Tele: 226 Cables: «Vassiliou»		SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IM PORT & EXPORT.	GIBRALTAR	JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40. Tele: A. 368 Cables: «James»		SHIPCHANDLERS
ALGIERS S. A. SENIA Cables: Senia—Algiers		SHIPCHANDLER American Cigarettes Export	GULF PORTS	Covering New Orleans, Galveston, Houston, and Sabine HANSEN, TIDEMAN & DALTON INC. District Cables: «Handt» Cotton Exchange Bldg.	STEVEDORES & SHIP'S AGENTS	
AMSTERDAM	STEVEDORE CO QUICK DISPATCH LTD	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	HAMBURG	THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables: «Stevedoring Hamburg»		STEVEDORES
STEVEDORE CO QUICK DISPATCH LTD. Tele: 41860 Binnenkant 47 Cables: «Fransswart»		STEVEDORES	BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIOU MELLIS) 3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions» Tele: 32 62 08 and 33 73 81		SHIPCHANDLERS	
ANTWERP	STEVEDORE CO QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»	STEVEDORES	HULL	P. E. HOLLAND, LTD. 11, REDON ROAD, HULL CABLES: «DUCAL» TEL. 31370		STEVEDORES
JOSEPH J. LEE & Co 17, Batavia Street, Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»		STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	HUMBER STEVEDORING CO LTD. 11, HEDON ROAD, HULL. CABLES: «STEVEDORE» TEL: 33371		STEVEDORES	
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY. Avenue d' Italie 92, STEVEDORING Tele: 337.846 Cables: «Belbunker» Telex. An. 212 SUPERINTENDING		STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	KARACHI	COWASJEE & SONS KEAMARI, Cables: Jubilee Telephones: 33362, 33109, 32010, 5115	SHIP'S AGENTS, STEVEDORES, SHIP CHANDLERS COAL BUNKERERS, TUGS, BARGE OWNERS	
STEVEDORING Co. GYLSEN Rue de Genes 7, Cables: «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68		STEVEDORES	LIVERPOOL	REA LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»		STEVEDORES
BALTIMORE	TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminals»	STEVEDORES	LOURENCO MARQUES	VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables: «Cretikos»		SHIPCHANDLERS
MARYLAND SHIP CEILING Co INC. 320 Chamber of Commerce Bldg, Tele: Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»		SHIP FITTERS	MADRAS & COAST PORTS	N. KASSIMATIS 62, Avenue Alvares Cabral Tele: 5254 Cables: «Nikas»		SHIPCHANDLERS
CURTIS BAY TOWING Co. Mercantile Trust Building. Tel. MULberry 5—8700 Cable & Radio «CURTISBACO»		TOWAGE also at NORFOLK & PHILADELPHIA	MELBOURNE	N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables: «Stevedore — Madras»	STEVEDORES & SHIPCHANDLERS	
CALCUTTA	ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele: Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS CHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»		STEVEDORES	
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD Tele: 3-1478 2 Selkirk St. Cables: «Hermes»		SHIPCHANDLERS	THE FLEET FORGE PTY Ltd. Tele: MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables: «Fleetways»		SHIP REPAIRERS	
CASABLANCA	H. G. SMITH & Co Ltd. 119, Avenue du General Drude Telephone: 208-85 Cables: SMICO	SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES	UNITED SHIP SERVICES PTY LTD. Telle: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»		SHIP'S FITTINGS	
L. BARBER LIMITED (also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTHEY, ALGIERS) 119, Avenue du General Drude Telephone: 607-21 Cables: BARIMER		STEVEDORES, CARGO SUPERINTENDENTS, SHIP'S AGENTS	Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele: MB 8155. Cables: «STEVEDORE»		STEVEDORES & CONTRACTORS	
COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS			JAMES PATRICK SHIPPING Co Melbourne, Sidney, Brisbane		SHIP AGENTS & STEVEDORES	
PORTLAND STEVEDORING Co 1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables: «Portsteve», Telephone Broadway 5497.		STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	MORMUGAO	LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING Cable: LEMUIR	SHIPS AGENTS	
DAKAR	«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	I. P. NORONHA Cable: IGNATIUSNORONHA		SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS	
DUNKIRK	SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	NAPLES	DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa	SHIPCHANDLERS & BONDED WAREHOUSE OWNERS	
JOKELSON & HANDTSAEM Tele: 782/5 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»		STEVEDORES	Cables: «Pucci Bros»			
DURBAN	J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD., 220/224 POINT ROAD, DURBAN Cables: «ROULETTE»	SHIP'S STORE MERCHANTS				
FINLAND ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES MEMBERS AT ALL PORTS						



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γαλλικά

Νέα λάϊνερς διά τὸν Βόρ. Ἀτλαντικὸν

Η Γαλλική Κυβέρνησης έδωκεν έντολην πρός, έκπονησιν σχεδίων διεύτυπης ναυπηγησιν ταχέων έπιβατηγών υπερωκεανιών, συμπεριλαμβανομένου και ένας τών 43.000 των γραφ., άναυτιτύσσοντας δε ταχύτητα ικανήνα συγκριθή πρός την τού άμερικανικού σούπερ-λάινερ «Ηνωμένη Πολιτείαι». Κατά τάξ ύπαρχουσάς πληροφορίας, σχεδιασταί και μηχανικοί των ναυπηγείων Πενού, τού Σαιν Ναζάρι, ηρχισαν ήδη την κατάστρωσην των σχεδίων. Τούτο θεβδώμας δὲν σημαίνει, οτι θ' άρχιση άμεσων ή ναυπηγησης τών μεγάλων λάινερς, μολονότι — ως άπλως έτονίτεο υπό τών άμεριδών κύκλων — πλησιάζουν νά καταστούν υπερήλικα τά δύο μεγαλύτερα έπιβατηγά σκάφη της Γαλλίας, τό «Λιμπερτέ» και τό «Ιλ-υτέ-Φάρνα».

Ο προϋπόλογισμός του γαλλικού υπουργείου της Έμπορικής Ναυτιλίας περιλαμβάνει ένα κοινότιλον 280.000 δολλαρίων διὰ τὴν σχέδια-την τών προπλευρομένων λάϊνερς, καθώς και διὰ τὴν κατεσκευήν των αναγκαίων προτύπων διὰ τάς δοκιμάς ἐν δέξαιμενή. Δέον γά τη σημειωθῆ, διὰ τὰ ναυπηγεία. Πενόε κατεσκευασαν προπλευρικῶν τὴν «Νορμανδίαν» 80.000 τον. γκρος, διαθέουσα διά πλοία μηκών μέχρι 1100 ποδῶν. Μολονότι αἱ ἔργασιαὶ τοῦ σχεδίου καὶ τοῦ προτύπου ἀπαιτοῦν χρονικὸν διάστημα 18 ἡῶς 24 μηνῶν, ἐθεβαίσιο ἐξ ἐνδιφερομένης πρήγης, διὰ τοῦτο τὰν ἐν λόγῳ ναυπηγείων θὲ, ἐπιτύχουν νά δολκηρώσουν τὰ προκαταρκτικὰ σχέδια ἐντὸς τοῦ τρέχοντος έτους. Κατὰ κυρηνητικάς ἀνακοινώσεις, ἡ «Κομπουτ Ζενεράλ Τρανσαστλαντικ» θά ύποδαλῃ πρὸς Ἑγκρισιν σχέδια διὰ δύο τύπους ὑπερωκεανίων. Τὸ ἔνα θά ἀφορᾶ σπούτερ-λάίνερ τὸν 45.000 τόν. γκρος καὶ ταχύτητος 32 μιλλών, τὸ δέ ἔτερον θά ἀνάφερεται εἰς δύο μικρότερα πλοῖα, τῶν 30.000 τον. γκρος καὶ ταχύτητος 25 μιλλών, προοριζόμενα νά συναγωνισθούν τὸ βρετανικὸν «Μαυριτάνιαν» καὶ τὸ ἀμερικανικὸν «Ἀμέρικα». Τὰ δύο ταῦτα νέα γαλλικά σκάφη θά είναι κάπτως ταχύτερα καὶ μεγαλύτερα τοῦ μεταπολεμικῶν ναυπηγηθέντος ὑπεροκεανίου «Φλανδρας».

Ως πρός το κόστος τών νέων λάινερς, προκαταρκτικοί υπολογισμοί ανάβινθάσιν τή διπλάνη διά το σκάφος τών 45.000 τόν., γκρες είς 60 έκατομμυρία δολαρίων καὶ διὰ τὰ δύο μικρότερα είς 40 έκατομμυρία δολαρίων ἔκαστον. Αἱ τελικαὶ τιμαὶ θά αὐξήθουν, βεβαίως, ἀνεὶς τὴν γενικήν τιμήν της περιπλόκου καὶ πρόδηλως διὰ προσθέτους ἐνισχύσεις καὶ ἐγκαταστασίεις τῆς έθνικῆς ἀμύνης. Πάσα γενικήν μενηνή νέα χωρικότητας διῆς βαρύνη τὸν κρατικὸν πραγματολογισμὸν, δεδομένου, ὅτι τὸ Κράτος ἀποτελεῖ τὸν κυριώτερον μέτοχον τῆς «C.G.T.».

Αι πρώται ενέργειαι είς τήν κίνησιν πρός ναυπηγησιν νέων ἐπιβατηγών ύπερωκεινών φρείλονται εἰς τάς γαλλικάς ναυτικάς ἐπαγγελματικάς¹ «Ενώσεις», η οποία και εἰς ίθυντας ναυπηγικούς κύκλους, χρονολογούνται δὲ ἀπό ένος και πλέον ἔτους. «Ακριβώς πρὸ τῶν Χριστουγέννων, αἱ δημοτικαὶ ἄρχαι τοῦ Σαιν Ναζαΐρ καὶ τῆς Χάρρης καὶ οἱ βουλευταὶ τῶν ἐν λόγῳ περιφερειῶν εἴς συσκεψεῖ τῷ μετ' ἐκπρόσωπον τῆς C.G.T., τῶν γαλλικῆς κυβερνήσεως καὶ τοῦ γαλλικοῦ Γραφείου Τουρισμοῦ, ὑπέδειξαν τὴν ἐπείγουσαν ἀνάγκην κατασκευῆς νέων ἐπιβατηγών λάινερς. Ως πάντες ώμολογόησαν, τὸ «Λιμπερτέ» καὶ τὸ «Γλ-ντε-Φράνς» θὰ είναν πλέον τὸ 1960 ύπερηλίκα, οἱ δὲ προσαρθρέντες δῆμαρχοι ὑπέδειξαν, ὅτι σοδαρά θὰ ἐστημείσθω ἀνέργεια εἰς τὰ ναυπηγεία, ὃν δὲν ἀπεφασίζετο ἡ ἀντικατάστασις τῶν δύο αὐτῶν πλοίων. «Υπάρχου — ἐτοίμισαν — ἑταῖρι, αἱ ὅποιαι β.: προμηθεύσουν τὸ ἀπαιτούμενον διὰ τὰς ναυπηγήσεις ψύλικον, ἐνώ θὰ εδει παραστήσῃσαν ἡλικιανότερον όπις, ὅτι θὰ γαλλικά λάινερς εἰσάγουν ἐκ τῆς ἑκμεταλλεύσεως των ἀρκετά ποσού δολλαρίων εἰς τὴν χώραν. «Αν δὲν ἀντικατασταθούν ἔγκαιρως τὸ «Γλ-ντε-Φράνς» καὶ τὸ «Λιμπερτέ», διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ ἕκατονταετίας ή Γαλλία δὲν θὰ διαθέτῃ μέγις σκάφος εἰς τὸν Ατλαντικὸν. Σημειωτέον, ὅτι οἱ Γάλλοι παρακινούνται εἰς τάς νέας ναυπηγήσεις καὶ ἐκ τῆς ἀνασυστάσεως τῆς γερμανικῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς διαπιστώσεως, ὅτι τὰ ἐπιβατηγά λάινερς — παρὰ τὸ συναγωνισμὸν τοῦ ἀεροπλάνου — διατηροῦν ἀκόμη ικανοποιητικάς ἔργας.

Έξ αλλου σήμερον, τά προβλήματα πού άντιμετωπίζονται κατά την έκπόνησην τών σχεδίων περικλείουν λεπτομερείας και προβλέψεις περιστοτέρων των συνήθων. Οι μηχανικοί, λ. χ., εύρισκονται τώρα πρό τού έρωταματος, αν θά είναι έφαρμοσίμους είς τά πλοϊα ή άπομική ένέργεια ή άν θές ήτο προτυμότερον, πρό το παρόν, νά προτιμηθούν οι αεροστρόβιλοι. «Ετερόν θέμα, διπερ απάσχολει τούς σχεδιαστάς, ζηγκεται εἰς τὸ οἴτι, ἀν τὰ νέα λαίνερν θά ἔχουν — κατό την παράδοσιν — καὶ τριτον θέσιν ή θά είναι τοι τύπου «ετοίμαστι κλάσι».

Τό έπειτα κάθε σκέψιν ξήτημα είναι — κατά τούς ἀρμοδίους κύκλους — ὁ συμβιβασμὸς τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους μὲ τὸ ἐνδεχόμενον

www.ijerpi.org | 2020, Vol. 8, No. 1 | ISSN: 2321-9010 | DOI: 10.5281/zenodo.4083220

ΜΑΣΣΑΛΙΑ

"All Tolls Paid"

"AU TONNEAU,"

PLANNING FOR ANNUAL REVENUE BUDGET

ΕΛΗΝΟ-ΓΑΛΛΙΚΟΝ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟΝ
ΚΕΝΤΡΟΝ ΓΑΛΛΙΚΩΝ

KENTRON ELLINIKON

EKAEKTH KOYZINA 9, Rue Beauvau, 9, Tel : CO 63-92
MARSEILLE (1er)

MARSEILLE (Ter)

προτιμήσεως έκ μέρους τοῦ ταξιδιωτικοῦ κόσμου τῶν ἀεριοπρωθυμένων αεροστάτων, ἄτινα προβλέπεται νὰ τεθούν ἐν ὑπερείᾳ τοῦ 1957-1958. Τὴν ἐπί τοῦ θέματος τούτου ἀπόφασιν ἀπόκειται νὰ λάβῃ η γαλλικὴ κυβέρνησις. 'Ἐπι' τῇ Βάσει, πάντως, τῶν ἡδη μελετωμένων ναυπηγήσεων, ή νέα χωρητικότης ἀναμένεται, διτὶ θα τεθῇ ἐν ὑπερείᾳ περὶ τοῦ 1960.

Γερμανία
Σοβιετικαὶ παραγγελίαι

Τὰ ναυπηγεῖα «Χοβαλτόσβέρκε» τοῦ Κιέλου, έξησφάλισαν τὴν παραγγελίαν ἀπό τὴν Σοβιετικήν «Ενωσιν 14 πλωτῶν ἐργοστασίων κατεργασίας τοῦ ἀλιεύματος, συνοικικῆς χωριτικότητας 42.000 τόνων γκρός καὶ ἄξιας 112 ἑκατομμυρίων μάρκρων. Ή ἐν λόγῳ παραγγελίας ήκουλούθησε μίαν προγενεστέραν, δοθείσαν τὸν παρελθόντα 'Ιανουάριον καὶ ἀναφερομένην εἰς 10 σκάφη τοῦ ίδιου τύπου, συνοικικής ἄξιας 80 ἑκατομμυρίων μάρκρων. Τὰ σκάφη τῆς πρώτης παραγγελίας βά. παραδόθούν τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1955, τῆς δὲ δευτέρας εἰς τὸ τέλος του 1955.

· Η ἐνίσχυσις τῆς ναυτιλίας

Εις τὸ τελευταῖον τεῦχος τοῦ δελτίου πληροφοριῶν τοῦ «Ομοσπονδιακοῦ Νοτιοδασιαίκου Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου» δῆμοσιεύεται ἐνδιάφερον ἄρθρον ἐπὶ τῆς σημερινῆς θέσεως τῆς γιουγκοσλαβικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας καὶ τῆς ἀνάπτυξέως ποὺ ἔνεφάνισε κατὰ τὰ δόλια ἀπό τῆς λήξεως τοῦ πολέμου διαρρέεύσαντα την Εἰρήνην. Εἰς τὸ τέλος τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου τὰ σπουδαιότερα ναυπηγεία τῆς χώρας πρητήλθουν εἰς τὴν Ἱταλίαν. Ἀποτέλεσμα τοῦ γεγονότος τούτου ὑπῆρχεν ἡ ἀνάγκη ἐγκαταστάσεως νέων ναυπηγείων, τῇ ἀρώγῳ σηματικῶν ζένων κεφαλίσιων. Πράγματι, μεταξύ τῶν ἑνῶν χρηματοδοτῶν πρὸς ἐπανασύστασιν τῆς γιουγκοσλαβικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας κατέλεγοντο ὁ Οἶκος Γιάρωρα καὶ Σία, Λτδ, τῆς Σκωτίας καὶ τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Λουάρ. Ἡ μετανά τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων μεσολαβήσασα χρονική περίοδος ἦτοι ἡ χειρότερά διὰ τὴν Ιστορίαν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας τῆς Γιουγκοσλαβίας. Κατά τὴν διάρκειαν τῶν 23 αὐτῶν ἑταῖρων, μόνον τέσσαρα ἀξιόλογα σκάφη κατεσκευάσθησαν, ἥτοι δύρι ἐπιβατηγὰ τῶν 550 τ. γρόβες καὶ δύο ἐλαφρὰ πολεμικά τῶν 1.200 τόννων ἐκάστον. Ὡς ἦτο ἐπόμενον, τὰ ὑλικά, ταὶ μηχανήματα καὶ τὰ ἔχαρτήματα τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν ἔχειασθηνά νά εἰσαχθεῦν ἀπό τὸ ἔξωτερον.

Οκτώναν έπειτα συνέβησαν τα ειδικότερα. Η πραγματική δύση ανάπτυξης των γεωγκοσλαβικών ναυπηγείων ήρχισεν από της ληξιας του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου και έπειτα. Μέγα μέρος της έργασίας αποκαταστάσεων των ναυπηγείων από τάς πολεμικάς των ζημιας πρήξιεν εύθυνος μετά την άποχωρίστηκαν Γερμανών έκ του γεωγκοσλαβικού έδαφους. Το 1948, η κυβέρνηση του Βελγικού ραδιο κατέτρωψε πολυετες πρόγραμμα αναπτύξεως της βιομηχανίας ταύτης και μεγάλα κεφάλαια διετέθησαν διά την συμπληρωσην των παλαιών ναυπηγείων, αλλά και διά την έγκατάστασην νέων εις Κόρκρουλα και Σπαλάτον. Τα ύπαρχοντα είς Πόλαν και Κράλγεβιτς έσυγχρονισθησαν, ένων τα ναυπηγεία της Ριτζέκας ανεκαίνισθησαν πλουτίσθεντα και με ένγκατστασίες δι', έπισκευας.

πουνεια και με εγκαταστασιες οι επικεφαλα.
Μεταξι των σκαφων, απινα παρεδόθησαν μεταπολεμικώς από τα γιουγκοσλαβικά ναυπηγεια, είναι ιδιαιτέρως οξιοσημείωτα τα φορτηγά-λαίνερς «Ζάγκερμπ», «Σκόπια», «Τίτογραδ» και «Σεράγεβο», την πετρικότητος 3904 τόνων η.w. έκαστον, κατασκευασθέντα εις Ποδουκέστοι και Ριζέκαν μεταξι των έτων 1949 και 1950, προσφιζόμενα δε διά τας τακτικάς γραμμάς, της Κρατικής Γιουγκοσλαβικής Έταιριας, έκ τών λιμένων της Αδριατικής πρός την Αίγυπτον και την Μεσόγειον. Τα έντονα σκάφη έχουν διαστάσεις μήκους 316 ποδών, πλάτους 46 και υψους 24 ποδών, έφωδιάσθησαν διά την πρώσιν των με διχρόνους δι-ζελουμηχανάς τύπου «Φιάτ», δυνάμεως 2250 ιππων και άναπτυσσουν ταχύτητα 13 μιλλίων. Εις τα ναυπηγεια έπιστης της Ριζέκας κατεκευάσθησαν από τού 1945 και έπενθευν τα κάρυκο-λαίνερς «Ούτσκα», «Αθαλά», «Ντινάρα» και «Ρουμανία» 4100 τόνων η.w. έκαστον, προοριζόμενα διά τας τακτικάς γραμμάς πρός την Αγγλίαν και το Κόντινεντ και ειδικώς ένιοχουμένα διά πλόας εις τας βορείους περιοχάς, δησ τον χειμώνα σημειούσταη πήλιες τών θαλασσών. Το «Ούτσκα» έφωδιάσθη με οκτακύλινδρον μηχανή δηζελ, κατασκευής «Ανοάλντο, δίχονον και άπλης ένεργειας, το «Αθαλά» και «Ντινάρα» με έπτακύλινδρον μηχανή δηζελ, τύπου Σουλτζέρ και το «Ρουμανία» με οκτακύλινδρον μηχανή δηζελ. Ούρεσκοπων. Εκάστη, τών έντονα σκάφη, δυνάμεως 4900 ιππων, με άποδοσην ταχύτητος 16.5 μιλλίων.

Τρία ἄλλα σκάφη, τῶν ὁποίων συμπληρουταὶ ήδη ἡ κατασκευὴ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριζέκων καὶ ἀτινα προορίζονται διὰ τὴν γραμμήν πρὸς τὰς ὑδίας καὶ τὴν Ἰ' ιδονησίαν, εἰνεὶ κατὰ τὰ μεγαλύτερα τῶν προνα-
φερθέντων, ἔχουν δηλαδὴ χωριτικότητα 4900 τόννων ἀ.ώ. Τὸ πρώτων
ἔξ αὐτῶν, τὸ «Τρίγκλαδο», καθειλύκουθή τὸν παρελθόντα Ὀκτώβριον, τὸ
δεύτερον, ὀνομασθὲν «Βέλεμπτις» καθειλύκουθή τὸν Δεκέμβριον. Τὸ δὲ τρί-
τον, τὸ «Λούστσεν», καθειλύκουθή τὸν Φεβρουάριον τρέχ. ἔτους. Τὰ πρω-
στηρια συστήματά των ἀναφέρονται εἰς ἐπτάκινονδρους δηλεομηχανάς,
τύπου Οὐέρκασπου ποιά τὸ «Τρίγκλαδο» καὶ Ντέ-Σέλντε διά τὰ δύο ἄλλα.
Πολλαὶ τετράγωνα πορτών, ἀ. τὸν 16. μ. λίγην.

Προβλεπουμένη ταχύτης η τών 16,05 μιλιάτων.
Παρουσιάζουν, όμως, τα γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία και έτεραν πρό-
οδον. Συνίσταται αυτή είς την κατασκευήν τράμπης φορτηγών, τών 10,000
τόνινων d.w, τινά τών όποιων θα έφεδιασθούν με μηχανάς δῆζει και άλ-

λα μὲ στροβίλους. Προπαρασκευαστική ἐπίσης ἔργασία διεξάγεται διὰ τὴν ναυπήγησιν καὶ δηλεοκινήτων πλοίων, ἡτοι τριῶν τῶν 3000 τόνων d.w. καὶ ἑτέρων τριῶν τῶν 1800 τόνων d.w. Τέ, σκάφη ταῦτα προορίζονται διὰ Μεσογειακά ταξίδια.

Τὸ πλέον ἀξιοσημείωτον χαρακτηριστικὸν τοῦ μεταπολεμικοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος τῆς Γιουγκοσλαվίας ἀναφέρεται εἰς τὴν κατασκευὴν ἐν σειρᾷ ὁμοιοτύπων σκαφῶν, γεγονός ὅπερ καθιστᾶ περισσότερον ἀποδοτικὴν τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ ἐργαστικοῦ παράγοντος, ἐνισχύει τὴν καλύτεραν ὄργάνωσιν καὶ παρουσιάζει εὐκολίαν εἰς τὴν προμήθειαν τῶν ὑλικῶν καὶ τῶν μηχανημάτων. Ἡ μέθοδος αὕτη ἔχει ίδιαιτέως ἐφαρμοσθῆται κατὰ τὴν ναυπήγησιν μικρῶν σκαφῶν. Ἐπὶ παραδείγματι, κατεσκευάσθησαν ἐν σειρᾷ 16 ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη τύπου «Ντράβα», τινά τῶν ὁποίων ἐκτελοῦν ἡδη ὑπηρεσίαν γραμμών. Τὸ «Ντράβα» εἶναι 607 τόν. γκρός, κατεσκευάσθη τὸ 1952 καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 180.1 ποδῶν πλάτους 29.4 καὶ ὕψους 14 πεδῶν. Ἐφωδιάσθη μὲ έξακονδροῖς δίζελ, τύπου Σούλτζερ, δυνάμεως 630 ἵππων καὶ ἀναπτύσσει ταχύτητα 11.3 κόμβων. Τὰ ἐν λόγῳ ἀκτοπλοϊκά σκάφη εἰχον ἀρχικῶς παραγγελθῆ διὰ ταξίδια εἰς τὴν Ἀδριατικήν, λόγω ὅμως τῆς ἀρτίας κατασκευῆς τῶν, ἔχοντας πρόσθιαν ἀπό τὰς κατευθύνσεις τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου. Ἐτέρα σειρὰ σκαφῶν εἶναι ἡ τοῦ τύπου «Γέλερο» χωρητικότητος 420 τόνων d.w. Προορίζονται ταῦτα διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορῆς τῆς χώρας μεταξὺ τῶν Δαλματικῶν λιμένων καὶ νήσων. Συνεπείᾳ τῆς ἐπιτυχίας τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν, παρηγγελθοῦσαν τελευταῖς δύο ἀκόμη τῶν 420 τόνων d.w. καὶ διαπραγματεύσεις διεξάγονται διὰ τὴν κατασκευὴν ἐπέριων τεσσάρων τῶν 720 τόνων d.w. Διὰ τὰς τοπικὰς ἐπίσης γραμμάς ἔχουν ναυπηγῆθη ἐν σειρᾷ καὶ 24 σκάφη τῶν 120 τόνων d.w., τὰ πλεῖστα τῶν ὁποίων εύρισκονται ἡδη ἐν ὑπηρεσίᾳ, καθὼς καὶ 20 Βενιζινοκίνητα ρυμουλκά λιμένων, με μηχανᾶς δυνάμεως 240 ἵππων καὶ 8 ἀτμοκίνητα. Τὰς ἀτμομηχανὰς ἐπρομηθεύσαν οἱ ναυπηγοί. Τέλος κατεσκευάσθησαν καὶ ικαναὶ εἰς ἀριθμὸν φορτγίδες καππά, μικρὰ βοηθητικὰ σκάφη λιμένων. Συνεπληρώθη ἔξι ἀλλοῦ ἡ ναυπηγῆσις 6 μικρῶν ἐπιβατηγάνων πλοίων τῶν 380 τόνων, ἐνώ τεσσάρων ὅλων τῶν 550 τόνων θεοῦς. Ναυπηγούνται ἀκόμη 6 ἐπιβατηγάνων 350 τόνων καὶ συντάμως θεοῦς τέθη, ἐν ἐφαρμογῇ πρόγραμμα ναυπηγήσεως ἐπέριων 20 ἐπιβατηγῶν, ἐκ τῶν ὁποίων τριά τὰ εἶναι χωρητικότητος 2000 τόν. γκρός ἔκαστον καὶ ταχύτητος 20 μιλλίων.

Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία τῆς Γιουγκοσλαվίας εἶναι σήμερον εἰς θέσιν νὰ κατασκευάζῃ δεξαμενότλοις χωρητικότητος μέχρι 18.000 τόνων d.w. καὶ φορτηγά μέχρι 10.000 τόνων, προσθέτως δὲ καὶ σκάφη ποικιλῶν τύπων καὶ προσφισμῶν. Τὰ ἔργοστάσια ἐπισκευῶν ἀνέπτυξαν καὶ αὐτὰ τὰς ἐργασίας τῶν καὶ σήμερος παρουσιάζουν, κατὰ προοδευτικὸν ρυθμὸν καὶ αὔξονται τῆς ἀπασχολήσεώς των εἰς ἐπισκευάς καὶ ξένων πλοίων. Μικραὶ καὶ μέσου μεγέθους ἀτμομηχαναὶ καὶ δηλεομηχαναὶ κατασκευάζονται πλέον εἰς τὴν Γιουγκοσλαվίαν, ἔχουν δὲ προσθέτεις αἱ προκαταρκτικαὶ ἐργασίαι διὰ τὴν κατασκευὴν διαφόρων μηχανῶν, τοῦ τύπου Σούλτζερ, παρεχομένης τῆς πρὸς τοῦτο ἀδείας. Εἰς τὴν Ριτζέκαν, ἥτις εἶναι καὶ τὸ σπουδαιότερον ναυπηγικὸν κέντρον τῆς χώρας, ὑπάρχουν καὶ ειδικαὶ ἔγκαταστάσεις διὰ τὴν κατασκευὴν γερανῶν, ἄγκυρῶν, ἡλεκτρικῶν μηχανημάτων καππά. ναυτικῆς χρήσεως συσκευῶν. Κατάδηλον θέντες ἀποδιάνει, ὅτι ἡ γιουγκοσλαվικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἐπέτελε-

σεν, ἀπὸ τοῦ τέρματος τοῦ πολέμου μέχρι σήμερον, σημαντικάς προσδοκίας καὶ ὅτι ἐξέχουσαν ἡδη κατέλαβε θέσιν εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας.

Καὶ ξέναι ναυπηγῆσεις

Ἡ γιουγκοσλαվικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία διὰ πρώτην φορὰν ἐπεκτείνει τὴν δράσιν της καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Κατὰ πληροφορίας τοῦ προκτορείου «Τανγκούγκ», τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Φιώνε μέχρισταί εἰναι ἐλεγεντικὴν παραγγελίαν ἀπὸ ἑταῖρον τῆς Λωζάνης διὰ δύο φορτηγά τῶν 10.500 τόνων ἔκαστον. Τὰ σκάφη ταῦτα θὰ εἰναι τὰ μεγαλύτερα ἐξ ὧν μέχρι τοῦδε εἰσαπηγήθησαν εἰς τὴν Γιουγκοσλαվίαν. Θά ἐφοδίασθον διὰ τὴν πρώστην των μηχανᾶς δῆλος δυνάμεως 4200 ἵππων καθέλκουσις τοῦ 13.25 μιλλίων. Ἡ καθέλκουσις τοῦ πρώτου ἐαυτῶν θὰ πραγματοποιηθῇ εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1955.

‘Ην. Πολιτεῖαι

Τὰ μεγάλα μεταλλοφόρα σκάφη

Τὸ μεγαλύτερον φορτηγὸν τοῦ Κόσμου, τὸ «Ορε Τσίφη» τῶν 60.000 τόνων d.w., πρωτιστόμενον ἐν πασχοληψίᾳ εἰς μεταφορὰς σιδηρομεταλλευμάτων ἀπὸ τὴν Βενεζούελλαν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτεῖας, ἀνήκον διεῖς λιθειανής ἑταῖρον ἀμερικανῶν συμφερόντων, εἰσήλθε πρὸ τοῦ μερῶ εἰς τὴν υπηρεσίαν ἀποπλεύσαν ἐξ Ἰαπωνίας διὰ Βόρειον Ἀμερικήν. Τὰ σκάφη θὰ ταξιδεύσῃ διὰ τὰς ἀκρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐλπίδος καὶ οὐχ μέσω τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ, τῆς ὅποιας τὰ βάθη δὲν εἰναι ἐπαρκῆ. Τὸ «Ορε Τσίφη» εἶναι τὸ πέμπτον εἰς μέγεθος σκάφος εἰναι τῷ Κόσμῳ καὶ τὸ πρώτον μιάς σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν πλοίων κατασκευαζούμενων εἰς τὸ ναυπηγεῖα Κιούρη τῆς Ιαπωνίας. Τὸ δεύτερον σκάφος καθειλκυθῆ πρὸ τοῦ μερῶν. Αἱ διαστάσεις ἔκαστου τούτων εἶναι: Μήκος 794 ποδῶν, πλάτος 116, ὕψος 56 καὶ βύθισμα 36 ποδῶν. Λόγω τοῦ μεγάλου βυθίσματος του δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ μόνον εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Μόμπη καὶ τῆς Βαλτιμόρης, οἵτινες ἔχουν ἐπαρκῆ βάθη. Εἶναι διπλέλικον, με δύναμιν μηχανῶν 16.500 ποδῶν καὶ διαστέτει δύο πηδαλία, ἵνα καθισταται περισσότερον εὐέλικτον εἰς τὴν μεταξὺ τοῦ ὥκεανού καὶ τοῦ ἑσωτερικοῦ λιμένος Πουέρτο Ορούτζ, τῆς Βραζιλίας ναυσιπλοΐαν, ὅποθεν θὰ φορτώῃ τὰ σιδηρομεταλλεύματα.

Αἱ συμβάσεις μὲ τὰ πληρώματα

Διὰ πρώτην φορὰν ἀπὸ τοῦ 1940 καὶ ἐντεῦθεν ἡ ἀνανέωσις τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἔργασίας τῶν Ἀμερικανῶν ναυτεργατῶν δὲν προβλέπει αὐξῆσεις τῆς μισθοδοσίας των. Ἄς σημειωθῆ, ὅμως, διεῖς ἀπὸ τοῦ 1940 μέχρι σήμερον αἱ ἀκάστατες παραχωρηθεῖσαι αὐξῆσης ἀνήλθοι συνολικῶς εἰς 321 %, ἐνώ ἐπειδὴ παραλλήλου καθιερώθησαν καὶ πλεῖστο ὅσα ὑπὲρ τῶν πληρωμάτων εὑεργετικά μέτρα, ὡς λ.χ. ἡ ἐδδομὰς τῶν 40 ὥρων, αἱ μεγάλαι ὑπερωρίαι, αἱ ἀδειαὶ μετ' ἀποδοχῶν, αἱ συντάξεις καὶ ἀλλα μέτρα κοινωνικῆς προνοίας. Τὸ 1940 ὁ μισθὸς ἐνὸς ἀποδοχοῦ ναύτου ἥτο γύρω τῶν 55 δολλαρίων καὶ ἐνὸς πτυχιούντος τοιούτου κατὰ 17½ δολλάρια ὑψηλότερος. Σήμερον ὁ μισθὸς τῶν 244 δολλαρίων ἀναφέρεται διὰ τὸν πρώτον καὶ 314 δολλαρίων διὰ τὸν δεύτερον. Ο ναύλος ἀπὸ 85 δολλάρια τοῦ 1940, μισθοδοτεῖται σήμερον μὲ 400, ἐνώ οἱ ἡλεκτροτεχνῖται, ποὺ ὑπηρετοῦν ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανῶν «Ιντιπέντεν» καὶ «Κονστιτούσιον» λαμβάνουν μισθὸν 552 δολλαρίων.

“Ο ΦΟΙΝΙΞ,,

ΑΝΩΝ. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ
ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 39

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ: ΠΕΙΡΑΙΩΣ Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 12
ΘΕΣΝΙΚΗΣ ΡΟΓΚΟΤΗ 6

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ: ΚΑΘ' ΑΠΑΣΑΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ:

ΖΩΗΣ

ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΓΕΩΡ. ΒΟΓΙΑΤΖΑΚΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΜΙΧ. ΜΟΥΛΑΚΗΣ

Η προτίμησις διά τά φορτία

Εις τὸν περὶ ἀμοιβαίς βοηθείας νέον νόμον τὸν ψηφισθέντα τελευταίως ὑπὸ τῆς Βουλῆς τῶν Ἀντιπροσώπων, ἐπέτυχον οἱ ἔφοπλισται τὴν προσθήκην καὶ ἐπικύρωσιν μᾶς τροπολογίας — προτοθείσης παρὰ τοῦ βουλευτοῦ κ. Τόλεφσεν — διὰ τῆς ὁποίας τὸ καθεστώς τῆς διαφυλάξεως ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων τῷ 50% τῶν φορτίων παρατείνεται καὶ διευρύνεται. Τὴς τροπολογίας ταύτης προεξοφλεῖται ἡ ἐπιψήφισις καὶ ἀπὸ τὴν Γερουσίαν. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ κυβέρνησης δὲν ἔτρεφε τὰς ιδίας μὲ τὸ Κογκρέσον αντιλήφεις, δύσον ἀφορᾷ τὴν τοιστὴν διάκρισιν τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου.

Οἱ Ἀμερικανοὶ ἔφοπλισται, ἐπωφελούμενοι τῶν ὑπὲρ αὐτῶν ἐκδηλουμένων ἀγαθῶν διαθέσεων τοῦ Κογκρέσου, θὰ ἐπιδιώκουν νὰ ὀριστικοποιήσουν τὸ καθεστώς τῶν 50 σύν 50 διά νομοσχέδιον ψηφισθεῖτος ἥδη ὑπὸ τῆς Γερουσίας, ἀναφερομένου δὲ διχόνιον εἰς τὰ φορτία Βοηθείας ἄλλην ἀπαντά γενικῶς τὰ κρατικέ φορτία. Ο γερουσιαστὴς τῆς πολιτείας Μέρυλαντ κ. Μπάτλερ εἶναι, ὁ πρωσθών τὸ ἐν λόγῳ νομοσχέδιον. Ἡ ἔφοπλιστική αὕτη ἐπιτυχία χαιρετίζεται ὡς ἀπάρχῃ δεικτικωτέρας ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας κρατικῆς μερίμνης, ὑπὸ τὸ πνεῦμα δὲ αὐτό, ἔφοπλισται καὶ ναυτεργάται ἀπέστειλαν συγχρητήρια τηλεγραφήματα πρὸς τὸ Κογκρέσον.

Ἀρμόδιοι κυβερνητικοὶ ἐκπρόσωποι πρέβειλαν τὴν ἀντίθεσιν τῶν μὲ τὰ ἀκόλουθα ἐπιχειρήματα: Πρώτον, διότι δυνατὸν τὸ ἐν λόγῳ μέτρον νὰ ἔχῃ δυσμενεῖς συμπειαίς, λόγῳ τῆς ἀντιδράσεως τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν. Δεύτερον, διότι θὰ ἐμποδιστῇ τὰς στρατικὰς ὑπηρεσίας νὰ διαθέτουν τὸν κρατικὸν στόλον τῶν δεξαμενοπλοίων διὰ τὰς μεταφοράς των. Τρίτον, διότι ὁ πρόδρος κ. 'Αἰτενχάουερ ἔχει δῆδη συστήσει εἰς τὰς ἀρμόδιους ὑπηρεσίας νὰ μελετήσουν τὸν τρόπο, τῆς ἀπ' εὐθείας ἐνισχύσεως τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, ἀποφεγγούμενης τῆς προτιμήσεως διὰ τὰ φορτία. Τέταρτον, διότι ἐνέέντα ναυτικοὶ χώραι (ἡ Ἀγγλία, Δυτικὴ Γερμανία, Ὀλλανδία, Νορβηγία, Σουηδία, Φιλλανδία, Δανία, Ἰσπανία καὶ Ἰταλία) πρόεδρον δῆδη εἰς σχετικά διαδῆματα διαμαρτυρίας πρὸς τὸ Σταϊτ Ντηπάρτμεντ. Καὶ τέλος, διότι κινδυνεύει ν. δημιουργήθη ἀνὰ τὸν Κόσμον μία γενικωτέρα τάσις διακρίσεως σημαίας, ητὶς τοσού ἐπικίνδυνος θὰ ἡτοι διὰ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον.

Ο παγκόσμιος στόλος τῶν τάνκερς

Οἱ Ἀμερικανοὶ ἔφοπλισται πιέζοντες τὸ Κογκρέσον καὶ τὴν Κυβέρνησιν διὰ τὴν ἐπιψήφισιν τῶν αίσουμένων προστατευτικῶν μέτρων, ἀνεκοινωσαν πρὸ τὴν παρέμβασιν τοὺς στατιστικοὺς ἀριθμοὺς τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τῆς «Σάν Οἴλ Κόμπαν», ἐκ τῶν ὅποιων προκυπτεῖ, ὅτι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι, εὐθὺς μετὰ τὴν λήξιν τοῦ πολέμου, κατέχον τὸ 45% τὰ 60% τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, ἐνώ τὴν Ἰανουαρίου τρέχη, ἔτους τὸ ὑψηλὸν αὐτὸ ποσοστὸν εἶχε περιορισθεὶς εἰς 26% μόνον. Προβλέπεται μάλιστα, βάσει τῶν υφισταμένων δῆδη ἀνὰ τὸν Κόσμον παραγγελῶν, ὅτι καὶ τὸ τελευταῖον αὐτὸ ποσοστὸν θὰ καταπέση τὸ 1958 εἰς τὰ 20.5%.

Ἡ Ἀγγλία, τούναντίον, ἡ ὅποια εἰς τὸ τέλος τοῦ πολέμου κατέχει μόλις τὰ 15.1% τοῦ παγκοσμίου χωρητικότητος τῶν τάνκερς, ηὔξει τὴν συμμετοχὴν τῆς εἰς 18% κατὰ τὴν Ἰανουαρίου τοῦ ἔτους, μὲ θετικὴν τὴν πρόδημων νὰ φέδηται τὰ 19.9% τὸ 1958, ὅποτε θὲ ἔχῃ συμπληρωθῆ τὸ ναυπηγικὸν τῆς πρόγραμμα. Αἱ αὐταὶ στατιστικαὶ ἀναφέρουν, ὅτι ἡ δύναμις τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1953, ἀπέτελει μερικὸν ἀνέν την προηγούμενον. Περιελάμβανε 2502 σκάφη (ἀνά τὸν 2000 τόν. γκρός ἔκαστον), συνολικῆς χωρητικότητος 35.732.300 τόννων π.ν. Ἡ χωρητικότης αὕτη ἔξισουται πρὸς 2003.5 τάνκερ τοῦ τύπου «T.2» τῷ 16.765 τόννων π.ν. καὶ ταχύτητος 14 ½ μιλίων.

Προβλέπεται ἔξι ἄλλου, ὅτι αἱ πολλαὶ ναυπηγήσεις διὰ τὰς ἔνεας χώρας καὶ αἱ ἀλλοίσται διὰ τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας — γεγονός, ὅπερ ἀπέτελεσε κανόνα ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ πολέμου καὶ ἐντεύθεν — θὰ συνεχισθῇ καὶ κατὰ τὴν ἔρχομένην πενταετίαν. Ἐπὶ 612 δεξαμενοπλοίων τελούντων ὑπὸ ναυπηγήσεις εἰς τὸ τέλος τοῦ 1953, χωρητικότητος 13.053.000 τόννων π.ν., μόλις 16 ἡσαν ἀμερικανικά χωρητικότητος 385.000 τόν. π.ν. Ἐπὶ τὴν ἀντίθεσιν πρὸς τὴν Ἀμερικήν, 164 τάνκερ, 3.200.000 τ. π.ν. ἔναντην διὰ τὴν Νορβηγίαν, τῆς ὅποιας ὁ στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀναφερόμενος κατὰ τὴν λήξιν τοῦ πολέμου μὲ ποσοστὸν 8.4% ἐπὶ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τῶν τάνκερων, ἐμφανίζει, σήμερον 14.6%, μὲ προπτικὴν νὰ φέδηται τὸ 1948 εἰς τὰ 17.5%. Ἡ Ἀγγλία ἔχει ὑπὸ ναυπηγήσει 137 τάνκερ, 3.000.000 τόν. π.ν., ἔπονται δὲ ταῦτης αἱ ἄλλαι ναυτικοὶ χώραι, μεταξὺ τῶν ὅποιών κατέχουν ἐπιφανῆ θέσιν ἡ Λιθερία καὶ ὁ Παναμᾶς.

Αἱ στατιστικαὶ προσδέουται, ὅτι ἀπὸ τὰς ὑπὸ ἐκτέλεσιν ναυπηγήσεις 220 δεξαμενοπλοίαι, 4 ½ ἑκατομμυρίων τόννων π.ν., κατασκευάζονται ἐν Ἀγγλίᾳ, 101 χωρητικότητος 2.000.000 τόν. π.ν. εἰς τὴν Σουηδίαν, 58 εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ 62 εἰς τὴν Ὀλλανδίαν. Ἡ μέση ταχύτητος τῶν ἀμερικανικῶν δεξαμενοπλοίων εἶναι ἡ τῶν 14.8 μιλίων. Τὴν δευτέραν θέσιν, ὡς πρὸς τὴν ταχύτητα, ἔχει ὁ Παναμᾶς μὲ μέσον ὄρον 13.8 μιλίων (ἐνώ, ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητα, ἔρχεται τέταρτος), ἀκόλουθον

Σὲ ἡ Ἀγγλίας καὶ ἡ Νορβηγία μὲ μέσον ὄρον 13.6 μιλίων. Ἡ ἀρχὴ τοῦ παρόντος τοῦ ὑπὸ κατασκευὴν στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων εἶναι ἡ τῶν 16.5 μιλίων καὶ ὁ μέσος ὄρος μεγέθους εἶναι ἡ χωρητικότητος τῶν 24.000 τόννων π.ν. Σημειώται, τέλος, ὅτι τὸ 89% τῆς εἰς δεξαμενοπλοία πλοία ἀμερικανικής χωρητικότητος ἐξαυτηγήσαν πρὸ τοῦ τέρματος τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, μὲ ἀντίστοιχον ποσοστὸν διὰ τὸ παγκόσμιον σύνολον 56.7%.

Διά τὴν ναυπηγήσιν δεξαμενοπλοίων

Ἡ Βουλὴ τῶν Ἀντιπροσώπων ἐψήφισε πρὸ ἡμερῶν μὲ τινας ἐλαφρὰς τροποποιήσεις, τὸ ἐγκοιλέν πῦρον ὑπὸ τῆς Γερουσίας νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιον ἐπιτρέπεται εἰς τοὺς Ἀμερικανοὺς ἔφοπλιστὰς δεξαμενοπλοίων νὰ ἐπιστρέψουν τὸ πολεμικὸν σκαφῶν αὐτῶν, νόμῳ καθοριζομένη, νὰ θεωρήσουν ὡς προκαταβολὴ διὰ τὰς κατασκευῆς νέων, ταχυτέρων καὶ μεγαλύτερων τάνκερ. Τὰ νέα ταῦτα δεξαμενοπλοίασι θὰ χρησιμοποιηθοῦν διέμπορικάς μεταφοράς, ἀλλ' ἐν περιπτώσει τοῦ τύπου «T.2» θὰ τίθενται ἐν ἐφεδρείο, προκειμένου καὶ αὐτὰ νὰ χρησιμοποιηθοῦν, ὅταν παράστη ἀνάγκη. Τὸ Δημόσιον θὰ καταβάλῃ τὴν δαπάνην διὰ τὰς ταχυτήτας τοῦ πόλεμου ἐνέκμετάλλευσι τοῦ πλοίου ἢθελε χρησιμοποιηθεῖ τὴν διάκτακτην ταχύτητα, θὰ πρέπει, τότε, νὰ ἐπιστρέψῃ τὴν ἐπί πλέον διάνυντας τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον.

Φαίνεται ἐπίστις, ὅτι καὶ τὸ ἔτεον νομοσχέδιον περὶ κατασκευῆς 20 δεξαμενοπλοίων, ἀτινας θὰ προναυλωθούν ἀπὸ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν, θὰ ἐγκριθῇ καὶ αὐτὸ ἀπὸ τὴν Βουλήν, παρὰ τὰς μέχρι τοῦδε διατυπωθεῖσας παρὰ ὡρισμένων δουλευτῶν ἀντιρρήσεις.

Ιταλία

Καὶ ἄλλαι ἐπιχορηγήσεις

Ἐψηφίσθη πρὸ τὴν παρέμβασιν τοῦ ἡμέρων ὑπὸ τῆς Ιταλικῆς Βουλῆς τὸ νομοσχέδιον περὶ παροχῆς δονηθείας εἰς τὴν ναυπηγικὴν διοικητικὴν καὶ τὴν ναυτιλίαν, τὸ ἀπόδελπον εἰς τὴν ἐνισχυσιν τῶν ναυπηγείων καὶ τὴν προώθησιν τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ὑπερηφίλων ιταλικῶν σκαφῶν. Βάσει τοῦ νέου νόμου, τὰ ιταλικά ναυπηγεῖα θὰ λαμβάνουν παρὰ τὸ Δημόσιον ἐπιχορηγητῶν, καλύπτονται τὰ 22% τοῦ κόστους τῶν πλοίων ἀνεξαρτήτων ἀπὸ παραγγελίας εἰναι διὰ λογαριασμὸν ιταλῶν ἡ ζένων ἔφοπλιστῶν. Ἐπὶ πλέον, οἱ ιταλοὶ πλοιοκτήται θὰ ἐνισχύωνται καὶ με ποσὸν ἀντιστοιχοῦν πρὸ τὰ 10% τοῦ κόστους τῶν πλοίων των, ἐξοφλητέον ἐντὸς πενταετίας, μὲ τόκον 1.6%. Μὲ τὴν κρατικὴν ταυτὴν δονηθείαν, θὰ δύνανται, οὗτοι, οἱ ιταλοὶ ἔφοπλισται νὰ τοποθετοῦν παραγγελίας διὰ νέα ἐμπορικά σκάφη εἰς τὰ ταχηταίκα ναυπηγεία, μὲ κόστος παρόμοιον πρὸ τὸν δρεπανικὸν ναυπηγείων. Οἱ ιταλοὶ ἔφοπλισται, ἐν τούτοις, ισχυρίζονται ὅτι οἱ παρεχόμενες κρατικαὶ διευκολύνσεις, ἐφ' ὅσον τὰ εἰς τὴν ιταλικὴν χρηματαγοράν συμπάτομενα δύναιει συμφωνοῦνται μὲ τόκον 9 καὶ 10%, δὲν ποδεύεται νὰ συντελέσουν εἰς μείωσιν τοῦ ἀγοραίου τόκου κάτω τοῦ 6%, ἐνώ ὁ Σουηδοί, λ.χ., πλοιοκτήται ἔχουν τὴν εὐχέρειαν, προκειμένου περὶ ναυπηγήσεων, νὰ δανείζωνται μὲ τόκον 4%.

Κατὰ τὴν εἰσήγησιν τοῦ ὑπότιμου τῆς Βουλῆς, ὁ ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας παρέσχεν ἀρκετάς πληροφορίας ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν προδόδων τῆς Ιταλίας, τινὲς τῶν ὅποιων ἐνέχουν γενικώτερον ἐνδιαφέρον. Αἱ ὑπὸ τῆς ιταλικούς τοῦ κράτους ἐλέγχουνειν ἐταιρίαι — εἰπεν — πτοι ἡ «Ιταλία» (τῆς Γενεβαίας), το «Λόιδ Τριεστίν» (τῆς Τεργεότης) ἢ «Ἀντριάτικα» (τῆς Βενετίας) καὶ ἡ «Τυρρένια» (τῆς Νεαπόλεως), ἐπανέλαβον μέχρι τοῦδε 47 ἐν δλωπό τὰ προπολεμικὰς τακτικὰς γραμμάς των, ἐνώ καὶ αἱ ὄλλοι ιδιωτικῶν συμφέροντων ιταλικῶν ναυτικοὶ ἐταιρίαι ἐδίπλασισαν τὰς γραμμάς των, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν προπολεμικὴν ἐποχήν. Ο ὑπουργὸς ὑπετήριει περαιτέρω, ὅτι ποτέπει νὰ ἐνισχυθοῦν καὶ αὐξηθοῦν αἱ ὑπὸ τοῦ κράτους ἐλέγχουνειν γραμμαί, τὸν σκοπὸν δ' αὐτῶν, ἀκριβῶς, τείνει νὰ ἐξπειρητῆται ὁ νέος περὶ παροχῆς δονηθείας εἰς τὴν ναυτιλίαν κομος. Ἀναφέρεν, ἐν συνεχείᾳ νὰ ἔναι δύναμις τοῦ ιταλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἐφθάσειν δῆδη εἰς τὰ 3.600.000 τ. γκρόδες καὶ ὅτι εἰναι πιθανόν, ποδὸ τοῦ τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους, νὰ ἀνέλθῃ εἰς 4.000.000 τ. γκρόδες. Εξ ἄλλου, ω πρὸς τὰς ἔκ της ναυτιλίας εἰσοδήματα, ὁ ὑπουργὸς δέλλασην, ὅτι οἱ εἰσπραχθέντες παρὰ τῶν ιταλῶν ἔφοπλιστών ναυλοὶ κατὰ τὸ 1953, δύον μὲ τὸ ἑοίκονομηθεῖν συνάλλαγμα διὰ τῆς μεταφορᾶς ἐπὶ τῆς ἀλλοδαπῆς εἰς τὴν χώραν πολλῶν φορτίων μὲ ιταλικά πλοῖα, ἥσαν ἀνάτεροι κατὰ 23.1 ἑκατομμύρια δολλαρίων τῶν καταβλητῶν ποσῶν εἰς ναύλους πρὸ τὰς ἔνεα σκάφη. Κατὰ τὸ 1952, τὸ καταβληθὲν διὰ ναύλους πρὸ τὰς ἔνεα πλοία ποσὸν εἰχεν ὑπερβοῦ κατὰ 43.9 ἑκατομμύρια δολλαρίων τὸ εἰσκομισθὲν ἀπὸ ναύλους τῶν ιταλικῶν πλοίων συνάλλαγμα.

Μεγ. Βρεταννία

Ναυτιλιακὸν εἰσόδημα καὶ ναυπηγικὸν

'Απὸ τοὺς προσωρινοὺς ἀριθμοὺς τῆς Οἰκονομικῆς 'Επιθεωρήσεως τοῦ Ἕνωμένου Βασιλείου, προκύπτει, ὅτι τὰ καθαρὰ κέρδη τῆς βρετανικῆς

Διὰ τὰ ἐμβάσματά σας πρὸς τοὺς ἐν Ἐλλάδι οἰκείους σας προτιμάτε τὴν πρόθυμον καὶ ταχεῖαν ὑπηρεσίαν τῆς

ATLANTIC BANK

OF NEW YORK

ἐκ συγχωνεύσεως

HELLENIC BANK TRUST COMPANY καὶ BANK OF ATHENS TRUST COMPANY

Κεντρικὸν Κατάστημα:

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

Member Federal Deposit Insurance Corporation

Υποκατάστημα:

139 William Street, NEW YORK 38 N.Y.

ναυτιλίας κατά το 1953 ηύπησαν, έν συγκρίσει πρός το 1952, κατά 16 έκατομμύρια λιρών. Γενικότερον, τὰ κέρδη τοῦ παρελθόντος έτους άναφεράζουν είς 370 έκατομ. λιρών και αἱ δαπάναι είς 248 έκατομ. λιρών. Ίδιαστέρως, ως πρός την βρετανικήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν, άναφέρεται, ότι ή άποδοσίς της κατέ. τὰ ἔτη 1952 καὶ 1953 έσημειώσαν μικράν τινα μεταβολήν. Αἱ καθελκύσεις παρέμειναν ἀμετάβλητοι εἰς τὸ 1.270.000 τόν. γκρός, ἐνῷ αἱ παραδόσεις συμπληρωθέντων σκαφῶν ἔμειώθησαν ἐλαφρώς. Η πρὸς ἔδαγωγήν ναυπηγική ἐργασία ἐκάλυψε τὰ 32 % τῆς ἀποδόσεως της, ἥτοι σκάφη 390.000 τόν. γκρός κατά τὸ 1953, ἔναντι 417.000 τόν. γκρός, τοῦ προηγουμένου ἔτους. Η Ἐλλειψις χάλυβος παρημόδισε τὰς ναυπηγήσεις. Η Ἐλλειψις αὐτὴ ἔμειώθη πως κατά τοὺς τρεῖς τελευταίους μῆνας τοῦ 1953 καὶ βασίμως ἡδη ἀναμένεται, ότι ή άποδοσίς τῶν ναυπηγείων κατά τὸ τρέχον ἔτος θὰ ἔμφανισθῇ νόημένη.

Γαιάνθρακες εἰς τὸ Νιούκαστλ :

Συζητήσις εύρεια διεξάγεται γύρω ἀπὸ τὸ θέμα τῆς εἰσαγωγῆς γαιανθράκων εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Τόσον ἡ Βουλὴ τῶν Κοινοτήτων, δύον καὶ ἡ κοινὴ γνώμη, ἔξενισθησάν πως ἀπὸ τὸ γεγονός, ότι πρόκειται ἐφέτος νὰ εἰσαχθοῦν μεγάλαι ποσότητες (γύρω τῶν 5 ἔκατον. τόννων). Ἀπαντῶν εἰς σχετικὴν ἐπερώθησιν ἐν τῇ Βουλῇ τῶν Κοινοτήτων ὁ ἀρμόδιος ὑπουργός, ἐδήλωσεν, ότι πράγματι πολιτικὴ τῆς κυβερνήσεως εἶναι ἡ στροφὴ ἀπὸ τὸν γαιανθράκα εἰς τὸ πετρέλαιον, λόγω ἀκριβῶς τῆς ἀδυναμίας τῆς ἀγγλικῆς γαιανθρακοπαραγωγῆς, δύος ἔξαρκεόν εἰς τὰς ἀναγκαῖς τῆς χώρας. Κατὰ τὸ 1953 ἔξοικον μῆθησαν, λόγω τῆς μεγαλύτερας χρησιμοποίησεως πετρελαίου, 13 έκατομμύρια τόννων γαιανθράκων. Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος προβλέπεται, ἐξ αὐτιθέου, νὰ ἔξαχθον 14 ἔκατον. τόν. γαιανθράκων, δύον καὶ κατά τὸ 1953. Ἐν τῷ μεταβούν κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμπνον του τρέχοντος ἔτους εἰσήχθησαν 400.000 τόν. γαιανθράκων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ ἔξηπησαν ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν 6.500.000 τόν. γαιανθράκων, μὲ μέτρην τιμὴν φόμπτ ἐλιρών 4.9.0 κατὰ τόννων.

Ο παγκόσμιος στόλος τῶν τάνκερ

Η ἔξαμηνια στατιστικὴ ἀνασκόπηση ἐπὶ τῶν μεταβολῶν τῆς παγκοσμίου τοιναί τῶν δεξαμενοπλοίων, τῶν κ. κ. Νταΐνδης καὶ Νιούμαν, Λεδ, ἀναφερομένη εἰς σκάφη 500 τόν. γκρός καὶ ἀνω, διαπιστώνει αὔξησην τῆς χωρητικότητος μέχρι τῆς Ἰης Ἰουλίου τρ. ἔτ. κατά 2.000.000 τόννων Δ.ω., διὰ δὲ τὸ δωδεκάμηνον Ἰης Ἰουλίου 1953 ἔως Ἰης Ἰουλίου 1954, αὔξησην 4.000.000 τόν. Δ.ω. ἔναντι αὔξησεως τοῦ προηγουμένου δωδεκαμήνου ἐπὶ 3.200.000 τόν. Δ.ω. Κατὰ τὴν ὑπὸ ἀνασκόπησιν δύμην περίοδον τρ. ἔτ. διελύθησαν 46 τάνκερς, 450.000 τόννων Δ.ω. Η ἔξαμηνια αὐξήσης τοῦ βρετανικοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων ἀνήλθεν εἰς 270.000 τ., τοῦ νορβηγικοῦ εἰς 248.000 τόν. καὶ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς 21.000 τόν.

Τὸ παγκόσμιον σύνολον ἀνήρχετο τὴν Ἰην Μαΐου 1948 εἰς 23.352.222

τόν. Δ.ω., διὰ νὰ φθάσῃ τὴν Ἰην Ἰανουαρίου τρ. ἔ. εἰς 36.015.933 τόν. καὶ τὴν Ἰην Ἰουλίου ἔ. ἔ. εἰς 38.062.007 τόν. Δ.ω. Τὰ 11% τῆς ὑφισταμένης χωρητικότητος ἀναφέρονται εἰς δεξαμενόπλοια ἡλικίας 20 ἔτῶν καὶ ἀνω, ἐνῷ τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς καλύπτουν τὰ 32.3% καὶ τὰ μεταπολεμικῆς τοιαύτης τὰ 49.2 %. Η βρετανικὴ χωρητικότης περιλαμβάνει κατὰ 32% τάνκερ πολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ κατὰ 52.25% μεταπολεμικῆς τοιαύτης. Τὰ ἀντιστοιχα ποσοστά διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας εἰνε 75% καὶ 17.7%, διὰ δὲ τὴν Νορβηγίαν 11.4% καὶ 68.8%. Τέλος τὸ ὑπὸ παραγγελίαιν τοννάλ ἐσημείωσεν, ἔναντι τῆς Ἰης Ἰανουαρίου ἔ. ἔ. μείωσιν κατὰ 2.000.000 τόννων Δ.ω.

Εἰς τὸν παρατιθέμενον πίνακα δείκνυται ἡ κατανομὴ κατὰ χώρας τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων κατέ. τὴν Ἰην Μαΐου 1948, τὴν Ἰην Ἰανουαρίου 1954 καὶ τὴν Ἰην Ἰουνίου 1954 (εἰς τόνους Δ.ω.):

Σημαῖαι	1 Μαΐου 948	1 Ιαν. 954	1 Ιουλ. 954
Ἀγγλικὴ	5.437.539	7.656.636	7.926.895
Ηνωμ. Πολιτειῶν	9.637.969	7.264.756	7.286.079
Νορβηγικὴ	2.369.649	5.483.041	5.731.930
Παναμαϊκή	1.531.924	3.501.629	3.484.352
Λιβεριανὴ	—	2.349.978	2.959.344
Ιταλικὴ	648.825	1.586.272	1.769.998
Γαλλικὴ	658.958	1.452.042	1.606.065
Σουηδικὴ	520.317	1.240.471	1.333.221
Ιαπωνικὴ	—	919.880	1.002.112
Ολλανδικὴ	600.980	952.831	990.231
Δανικὴ	—	635.274	703.784
Άργεντινής	—	442.842	441.662
Γερμανικὴ	—	281.161	361.535
Ζούμετικὴ	149.271	236.201	267.451
Ισπανικὴ	—	249.871	265.541
Βραζιλιανὴ	—	257.612	258.061
Όνδουριανὴ	—	221.657	221.657
Βενεζουέλας	—	189.052	206.960
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	—	214.176	205.832
Μεξικανικὴ	—	182.010	182.010
Φιλλανδικὴ	—	127.788	134.549
Βελγικὴ	—	76.279	105.929
Λοιπαὶ σημαῖαι	1.796.790	494.514	616.809
Σύνολον	23.352.222	36.015.933	38.062.007

Δέον νὰ σημειώθῃ, ότι εἰς τὴν ἀνωτέρω δύναμιν τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν δὲν περιλαμβάνονται διὰ τὴν Ἰην Ἰανουαρίου καὶ τὴν Ἰην Ἰουλίου ἔ. ἔ. Τὰ δεξαμενόπλοια τοῦ κρατικού στόλου. 'Ἐπίσης εἰς τὸ ἔτος 1948 οὐχ εἶ πάντας χωρητικότης τῶν σημαῖων, αἵτινες σημειούνται μὲ «παῦλαν» ἔχει περιληφθῆ εἰς τὰς «λοιπὰς σημαῖας».

ΤΟ ΝΕΟΝ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡ ΤΟΥ ΩΝΑΣΗ ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΣΑΟΥΔ Ο Α' (47.000 D.W.)

ΒΑΦΕΤΑΙ ΕΞ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΜΕ
ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ

ΧΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΧΕΜΠΕΛΣ



Hempels Marine Paints

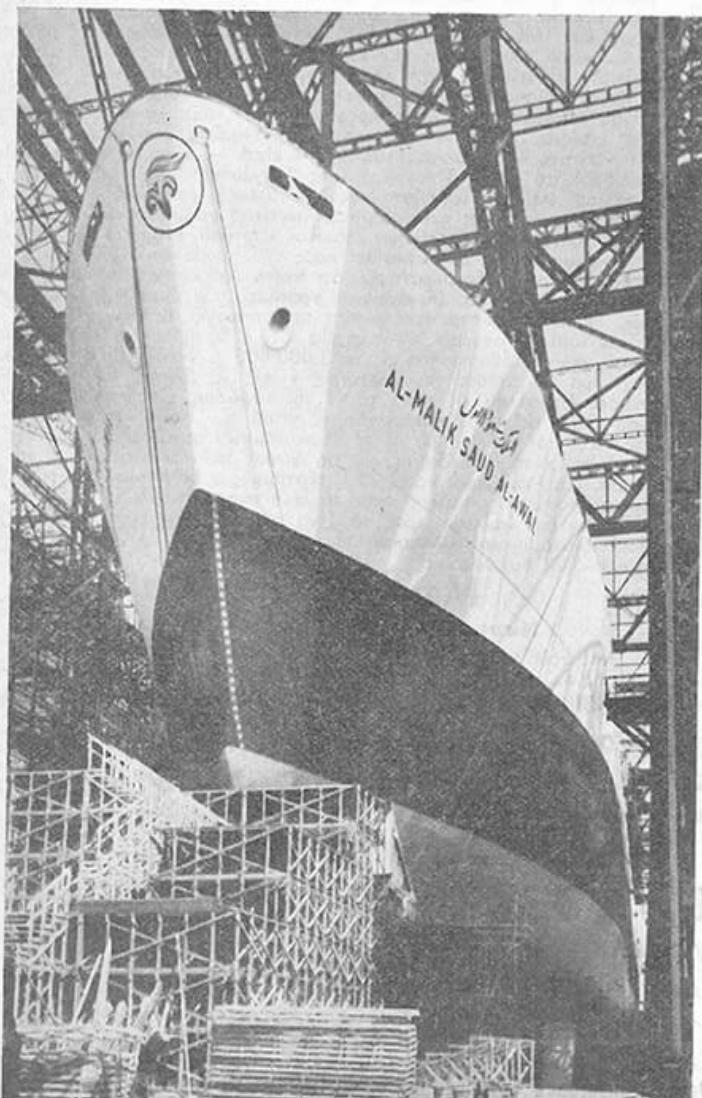
ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

IMCA

Β. ΓΛΕΖΟΣ - ΙΣΙΔ. ΚΟΥΒΕΛΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—ΤΗΛΕΦ 44 054

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : HEMPATURI



— Τό έλληνικής πλοιοκτησίας όμερικον λίμπερτου «Νικόλας Κ. Χ.» 7205 τ. γκρός (τεύ 1943) υψώστη την σημαιά της Λιθερίας είς λιμένα των Ηνωμένων Πολιτειών και μετωνόσιθη «Πίτσα Χ.»

— Τό μικρόν δλαβανδικόν φορτηγόν «Πιγ'τιπ» 400 τόν. γκρός (τεύ 1932), όπερα γηράσθη παρ'. Ελλήνων, ως ανέγραφουν εἰς τό προηγουμένον τεύχος μας, παρελθόν ηδη εἰς τό Ρόττερνταμ. Τό εν λόγω σκάφος υψώστη την σημαιά της Κοσταρίκας, παρέμενε προσωρινά υπό τό αύτό νόμα και ἐνεγράφη εἰς τήν δύναμιν της Εταιρίας «Αρκούλα».

— Τό υπό παναμαϊκήν σημαιάν λιμπερτού «Εντερπράϊ» 7176 τόν. γκρός (τεύ 1944) μετωνόσιθη «Σίλβερ Γουαϊνό».

— Επίσης τό πωλήσην μεταξύ Ελλήνων λίμπερτου «Κάπταιν Κ. Παπάζογλου» 7240 τόν. γκρός (τεύ 1945) παραλαμβανόμενον κατ' αὐτός εἰς αγγλικόν λιμένα υπό τόν γηράσθων του, θά μετενόσιθη, ως ἐγνώσθη «Εύπολοι».

Η ναυτεργατική ἀνεογία

Συνέφεντα πρός τάς στατιστικάς τού Σ.Ε.Ν.Ε. ή ναυτεργατική ἀνεργία πονήθη διαρκέντως τού μηνός Ιουνίου κατά 31 πρόσωπα, ζηνταὶ δηλοῦται 3492 ὄντεργον της ἵπης Ιουνίου. ὑπέρχον την ἵπη Ιουλίου 523 ἀπογεγραμμένοις ἀνέργοις. Κατ' Ιουνίους ἐνεγράφοσσαν 1814 νέοις ἀνέργοις, ἐναπολογήθησαν ὄμως, 1783 ἔτεροι. Κατό εἰδικότητας οι ἀνέργοι ναυτικοί μας κατανέμονται ως ἔξης: Πλοιαρχοὶ 121 (ῆποι 70 α' τάξεως, 22 β' καὶ 29 γ'), μηχανικοὶ 199 (ῆποι 80 α' τάξεως 50 β' καὶ 69 γ'), μηχανικοὶ διό Μ.Ε.Κ. 24, λογιστοὶ 2, δροσιτολγραφοὶ 105, φροντιστοὶ καὶ βοηθοὶ των 12, καυληλοὶ 52, κυβερνήται 266, ὄρχιθερμαστοὶ και θερμοματολόγοι, θεληματόλογοι και βοηθοὶ των 220, ἀρχιμανίγειροι, μάργειροι και βοηθοὶ των 111 ναυτοὶ 773, ἀνδρουργοὶ 39, δοκιμοὶ πλοιαρχοὶ 65, δόκιμοι μηχανικοὶ 244, ναυτόπαιδες 759 ὑπερβοκεῖς 23 και διαφορών ἀλλών εἰδικοτήτων 34.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

“Ηούχος ή ναυλαγορά. Αἱ κυκλοφορήσσασι διαταγαὶ ήσαν περιωρισμέναι ὁῖς μόνην διὰ τά σιτηρά, ἀλλα και διὰ τά ἄλλα εἰδη φετιών, τά συνήθως διὰ τῶν τράμπων μεταφέρεμενα.

— Από τόν “Αγίου Λαυρέντιουν και τόν λιμένα τού Τσάρτσιλ ἐκλείσθησαν σκάφη δι' Ἀγγλίαν μετά την γωνιώτην πλέον καύλους τῶν 42”— και τόν 50)— (Ιουλίου 7—. Αύγυστον). “Από τόν Κόλπον (Ιουλίουν) δι' Ἀγγλίαν ἐπληρώθησαν δολ. 7.65. Από τό Νόρδερν Ρέιντς διό την Βραζιλίαν δολ. 6.70 (Ιουλίου), διά τό Ισραὴλ δολ. 8.75 και Γιουκοσταλιάν δολ. 7.50.

Οι ἀμερικανοί γιανάθρεκοι εἰς τά γνωστά ἐπίτεδα καύλων, διαταγαὶ ἀρκετοὶ μεθετικάς προβλέψεις ἔργασιος δι' δόλαρίσκον τό προσεχεῖς ἔξαμηνον. Σκάφος Ιουλίου — Αύγυστον ἐνσυλωθεὶς εἰς τά 32) 9 δι' Ολλανδίαν και ἔτερον διά δύο συνεχῆ ταξίδια ἀπό Αύγυστον εἰς τά 33)—. Διά τό Ρίον δολ. 5.25 και 5.10 ἀναλόγως θέσεως και Δυτ. Ιταλίαν δολ. 5.05 και δολ. 5—. Πολαιοσιδήρων ἀπό τό Νόρδερν Ρέιντς διά τό Κόντινεντ δολ. 62.500 φίο κατ' ἀποκοπήν.

Συλλειπεταὶ ἀπό τους ἀνατολικούς λιμένας τού Καναδά διά την ‘Αγγλίαν εἰς τά 190)— τό φάδεμ (Αύγυστον — Σεπτέμβριον) και 192) δε Σεπτέμβριον. Θείον ἀπό τό Γκόλδετον δι' ‘Αγγλίαν εἰς τά 48)9.

Στοθερότητας εἰς την ώραν του Πλεῖτ, λόγω τῶν πολλῶν διά Γερμανίαν διαταγῶν. Ἀρκετά σκάφη ἐκλείσθησαν εἰς τά 68)9 διά τό ‘Αμβούργον (Αύγυστον). Οι ‘Αγγλοι οφετωτοὶ υπεκρεώθησαν, λόγω της ἐκ Γερμανίας ζητήσεως νά πληρώσουν καύλους στοθερούς. Τά 72)6 καθειρώθησαν διά φορτώσεις Αύγυστον και τά 71)3 διά Σεπτέμβριον (Βαρέα γεννήματα). ‘Ελαφροὶ φετιών διά τό Κόντινεντ διά τά 75)— τούς 64 — 65 κ. πόδες και διά βαρέα γεννήματα 67)6 (Αύγυστον).

Τά βραζιλιάνον μεταλλεύματος με ἀρκετάς διατοπάς δι' ‘Ηούχον μεταλλεύματας και τό Κόντινεντ. Διά τόν ‘Αγγλίαν ἐπληρώθησαν 49)— (Σεπτέμβριον).

Αἱ ζαχάρεις τῆς Κεύδεων με πειραιωτικήν ἔργασιον. Ἀρκετή ἔργασια προβλέπεται διά τάς ‘Ινδιας. ‘Ἐπληρώθησαν δολ. 10.75 (Ιουλίου — Αύγυστον). Διά Χάιδαν ἐτοιμοὶ πλοίοι δολ. 13 γκρός τέρμης.

Συνέχιζεται ἡ ἀπρεξία εἰς τάν ἀκτῶν του Βορ. Ειρηνικού. Δύσκολος ή κατάστασις των ἐκεὶ υπό προσφόρων πλοίων. Ιστανικοὶ σκάφη ἐδέχθησαν τῶν χαμηλὸν καύλον τῶν 53) — διά σιτηρό δι' ‘Αγγλίαν, ἐναντίο των προηγουμένων 55)—. Διά τό Ισραὴλ δολ. 7.95 (Ιουλίου — Αύγυστον) και διά τόν ‘Αμβερσόν (Ιουλίου) δολ. 6.80. Συλτεία και γενικοὶ διά τούς ἀμερικανούς λιμένας του Βορ. ‘Ατλαντικού εἰς την χαμηλήν κατ' ἀποκτήν τιμῶν τῶν 67.500 δολ. φίο και διά τόν Νότιον Αφρικήν δολ. 109.000 φίο (Σεπτέμβριον — Οκτώβριον). Διά τάν ‘Αγγλίαν πρός 73 % σελ. ειο.

Πλήρης ή ἀπρεξία εἰς τάς ὄγρας τῆς ‘Απο τό Ανατολής. Ναυλώσεις δὲν ἐγνώσθησαν. Τά αὐτοτριάν σιτηρό ἀρχητη, με μεγάλο τά ἀδιάθετα ἀποθέματα. ‘Επιληρώθησαν μόλις 70) — (Ιουλίου — Αύγυστον) ἀπό ἀνατολικούς λιμένους δι' ‘Αγγλίαν. Απέκουν εἰσήσης τῆς ὄγρας και διά φορτωτοὶ δημητριακῶν τῆς Βορ. Κίνας. Αἱ ζαχάρεις ἀπό Κούνγκλον δι' ‘Αγγλίαν εἰς τά 100)— διά φορτία εἰς σάκκους. ‘Ορυζαὶ εἰς σάκκους ἀπό Βαρεπόδη διά Κάλκοπον εἰς τά 41)— φορτ.

‘Ελαχιστοὶ τό διάσιφέροντο και διά τάξις 11δινών φορτία. Από Μαρμαρούσια διά τό Ρόττερνταμ 48)6 και 49)—, ἀπό Βιλαγκαποτῶν διά τό Νόρδερν Ρέιντς δολ. 7.50 και ἀπό Καλκούταν δι' ‘Ιαπωνίαν εἰς τά 46)—. Απρεξία από τόν Μαύρην Θάλασσαν και τάν Μεσόγειον. Διαταγαὶ τίνες ἐκπλοφόρστον διά σιτηρό ἀπό τόν Μαύρην Θάλασσαν διά τό Κόντινεντ. Κριθὶ ἀπό Λαττάκια διά τό Ρόττερνταμ ἐπληρώθη 50)—. Βωξιται ἀπό τήν ‘Ελευσίνα διά Χέρρεγουν με ιταλικούς σκάφους εἰς τά 35)— και ἀπό Τουλόνων διά Νιούπορτ 22)3 φίο. ‘Από Ίταν — Λονδίνον 34)—. ‘Από Μπόνων δι' ‘Αγγλίαν 24)6. ‘Αρκετοὶ διαταγαὶ ἀπό τό Κόντινεντ (τοιμέντα και λιπάσματα) χωρὶς ὅμως και ναυλώσεις.

Οι ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων

Πλήρης ή ἀπόρειας τῆς ὄγρας, ‘Υπερπροσφορά τοννάκι και ἐλαχιστή ἡ ζήτησης. Οι ναῦλοι διά τοξίδιο Μεσογείου — ‘Αγγλίας Κόντινεντ γύρω τῶν 45 κατώ του Μ.Ο.Τ. δι' Αύγυστον. ‘Από Περσικὸν Κόλπον δι' ‘Αμβερσόν 50% κατώ του Μ.Ο.Τ. και διά Γένοβαν 45 και 42 %. ‘Από Κωνσταντίνου δι' ‘Αμβερσόν 19)—. Διά συνεχῆ ταξίδια ἀναφέρεται ἡ μη ἐπιβεβαιωθεῖσα ναυλωσίας ἐνός 35.000 τόν. νεοτεύκτων εἰς τάς 50% κατώ του ἀμερικανού ναυλοδούλου διά 16 τόν. Τό ὄργον τοννάκι υπερβεί τά τρία ἐκατομμύρια τοννών (L.W.) και βαίνει στοθερώς αὐξανόμενον.

Η Πειραιϊκή ναυλαγορά

“Ηούχος ή αγόρα καθ' δόλον τό 15θμερον και με σποραδικήν τῶν κυκλοφορίων διατογῶν. ‘Η Κωνσταντίζη εξῆται σκάφος 2200 τόν. (βιλεαὶ και γενικοὶ εἶδη) εἰς τόν Ιουλίου. ‘Από Πειραιϊκὸν Κόλπον δι' Αύγυστον 4500 τόν. προσφέρομενον μεταξύ τού Κωνσταντίνου και τού Ιουλίου. ‘Επίσης ἀπό Γαλάταις τού Ιουλίου.

— Τό μεταξύ τού Κωνσταντίνου και τού Ιουλίου προσφέρομενον μεταξύ τού Κωνσταντίνου και τού Ιουλίου.

(5000 τόν. βαρμακοστόρου) ἐκυκλοφόρησε μια διαταγή δι' ‘Ιούλιον — Αύγυστον με προσφοράν 52)6, φίο και στόουντες. Ρωσικῶν διαταγῶν παντελής ἐλεφίτης. ‘Ολιγοὶ κυκλοφοροῦσι, ησαν οι ἀκάλπιτοι τού προγονιών 15θμερούν. Μόνον διό λογαριασμὸν Εύρωπων ναυλωτῶν ὑπήρχον δύο διαταγαὶ ἀπό ‘Οδησσόν (3500 — 4000 τόν. γαιανθράκων) διά Χάιδαν, με προσφοράν 4 δολλαρίων φίο και με ηστουμένη μετατροπήθησαν 12 ½ % περίπου.

— Από Μαρμαρόν (τουρκικά μεταλλεύματα) ἐζητεῖτο σκάφος 2200 τόν. δι' ‘Αμβροσίαν ή Γανδήν, εἰς τά 37)6. Οι ‘Ελληνες πλοιοκτήται διά ἐνδιεφέρθησαν. ‘Από Λαττακία (κρήτη) συνήθης ἐργασία διά Κοντινέντ 50)— και Δανίαν 60)—, ‘Ιούλιον και Αύγυστον. ‘Η Χάιδα ἐπίσης εξῆται διά Κοντινέντ 50)— και Δανίαν 60)—, ‘Ιούλιον και Αύγυστον. ‘Επι τού Ταρσού διά γαλαλού σκάφη (τοιμέντα) διά Ταρσού, μέ προσφοράν 2.50 ἔως 3 δολλαρίων. ‘Εζητεῖτος και σκάφος 4000 τόν. γαιανθράκων) διά Χάιδαν, με προσφοράν 4 δολλαρίων φίο.

Τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

Ἐν Βορείου Αμερικής και Καναδᾶ

«ΦΑΙΑΣ II.» (παναρ.) ἀπό Χιούστον 9500 τόν. λιπασμάτων διά Φορμόζαν δολλ. 10.75 φίο, φόρτωσις 10—23 Ιουλίου.

«ΤΙΝΤΕΝΤΣΙΑ» (εχ. Λαϊντά) ἐξ ‘Αγίου Λαυρεντίου 7700 τόν. γεννημάτων διά Αμέριστον δι' Ρόττερνταμ δολ. 5.50, με 3000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, εἴρον δι' ‘Αγγλίαν 42)—, εὖν κρήτην 44)—, με 1000 τόν. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 8—15 Ιουλίου.

«ΝΙΚΥ» (λιβερ.) ἐκ Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων δι' ‘Αμστερτανημ 32)6, φόρτωσις 20—31 Ιουλίου.

«ΟΥΡΑΝΙΑ» (παναρ.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ δολ. 6.20, φόρτωσις 1—25 Ιουλίου.

«ΠΕΡΙΚΑΛΗΣ» ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ δολ. 6.20, φόρτωσις 10—15 Ιουλίου.

«ΩΚΕΑΝΙΑ» (παναρ.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γεννημάτων δι' ‘Αγγλίαν 50)—, φόρτωσις 16 Σεπτέμβριος — 4 Οκτωβρίου.

«ΑΣΠΙΡΕΙΤΟΡΑ» (λιβερ.) ἐκ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γεννημάτων διά Λογίνεν 42)—, με 1000 τόν. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—20 Ιουλίου.

«ΠΙΤΣΑ Χ.» λιβεριανόν (εχ. Νικολας Κ. Η.) ἐκ Χάμπτον ρόδης 10.000 τόν. γεννημάτων δι' ‘Αγγλίαν 42)—, φόρτωσις 12—20 Ιουλίου.

«ΑΓΓΛΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» (νεότευκτον) ἀπό Χάμπτον ρόδης 8500 τόν. γαιανθράκων διά Ζεμπρούγκε 32)9, φόρτωσις 18—26 Ιουλίου.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» ἀπό ἀμερικανούς λιμένας Κόλπου 9500 τόν. γεννημάτων χώρα διά Βραζιλίαν δολ. 6.70, φόρτωσις 15—25 Ιουλίου.

«ΡΕΖΟΛΟΥΤ» (παναρ.) ἐκ Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων διά Ρίον Ιανέπον δολ. 5.25, φόρτωσις 12—18 Σάντος 50.50, φόρτωσις 20—30 Ιουλίου.

«ΑΝΝΑ» λιβεριανόν (νεότευκτον) ἐκ Πόρτ Τσάρτσιλ 9950 τόν. γεννημάτων δι' ‘Αμερίστον δολ. 6.30, με 3000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 Σεπτέμβριου — 5 Οκτωβρίου.

«ΑΙΤΖΙΑΝ Σ.Ε.Υ.ΔΩΡ» (παναρ.) ἀπό Χάμπτον ρόδης 9200 τόν. γαιανθράκων δι' Οσόλ 37)—, φόρτωσις 5—25 Αύγυστού.

«ΠΑΙ-Ι-ΛΟΤ» (παναρ.) ἀπό Νόρδερνταμ, και ἀπό οποκοπήν δολ. 62.500 φίο, φόρτωσις 16 — 31 Αυγούστου.

ΑΙΜΠΕΡΤΥ (τής έταιρ. ‘Κεπισόντια) ἀπό Γκάλεστον και τής Πορτ Σούλφουρ 9500 τόν. θείου εἰσάρτησης διά Καναδάς δολ. 7.00, φόρτωσις 1—30 Ιουλίου.

«ΚΑΛΗΣ» (παναρ.) ἀπό Βικτωρίας (Βαρεζιλίας) 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Πολωνίαν 56)—, φόρτωσις 15—30 Ιουλίου.

«ΑΓΡΑΘΗ» (παναρ.) ἀπό Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος ‘Αὔρες 9500 τόν. γεννημάτων διά Καλλάδος 8.00, φόρτωσις 9—12 Ιουλίου.

«ΚΑΝΤΑΙΝ ΩΕΘΟ» (παναρ.) ἀπό Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος ‘Αὔρες 9500 τόν. γεννημάτων διά Κόρκ 75)6, φόρτωσις 1—30 Ιουλίου.

«ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ» ἀπό Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος ‘Αὔρες 9000 τόν. γεννημάτων διά Λίμερικ, Κόρκ η Δουβλίνος 71)9 ἔνα Λημίδιον, 7413 δολ. 76)9 τρεῖς λιμένας, φόρτωσις 5—20 Ιουλίου.

«ΦΕΩΡΓΙΟΣ» (παναρ.) ἀπό Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος ‘Αὔρες 7600 τόν. γεννημάτων διά ‘Αμβερσόν — ‘Αμβούργον ρέιντζ 68)3, φόρτωσις 70)3, με 3000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν φόρτωσις 19—29 Ιουλίου.

«ΑΦΡΙΚΑΝΑ» (παναρ.) ἀπό Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος ‘Αὔρες 7800 τόν. γεννημάτων διά Κάλλαδος δολ. 8.00, φόρτωσις 1—14 Αύγυστου.

«ΣΥΡΟΣ» (παναρ.) ἀπό Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος ‘Αὔρες 9500 τόν. γεννημάτων διά ‘Αμβερσόν — ‘Αμβούργον ρέιντζ 68)6, φόρτωσις 1—14 Αύγυστου.

«ΑΙΑΣ» (παναρ.) ἀπό Σάν Λορέντζο τόν. γεννημάτων διά Αμβούργον ρέιντζ 70)6, με 3500

S. ELEFTERIU LTD SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS

Address: COLON 1570

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ

ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)</p

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	διπλήθε Κων) πολιν 3 'Ιουλίου διά Γένοβαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Κάσσος»	54	6590	άνεχ. Σάντερλαντ 7 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	άργει Πειραιά από 30 'Απρ. 1952
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άργει Έλευσίνα από 25 'Ιουνίου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Πανταλέοντας	11	4248	άργει Πέρασμα από 24 Μαρτ. 1953
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X' πατέρας	43	7239	άνεχ. Γιαθάτα 20 'Ιουν. διά Βόρειον Ειρηνικὸν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοτσάτης	20	844	διπλήθε Κωνσταντινούπολιν 10 'Ιουλ. διά 'Οδησσόν, έφθ. 12
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. Άναστασάτος	18	2858	άργει 'Αμπελάκι από 11 Μαρτ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	άνεχ. Σάν Μάρκος Α' Αϊλαντ 28 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΘΗΝΑΙ	Εύγ. Εύγενίδης	53	3575	άνεχ. 'Οράν 8 'Ιουλ. διά Κάδιξ—'Αργεντινὴν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Πετσόπουλος κλπ.	22	988	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΑΚΤΗ	«Άδ. Λιθανών» A.E.	44	7176	εἰς λιμενά Νότ. Κορέας 10 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7257	έφθ. Ρίον Ιανείρου 27 'Ιουν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7234	διπλήθε Τζιμπουτὶ 22 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιθανών» A.E.	43	7229	διπλήθε Μακκάσαρ από 18 'Ιουν. διά 'Ολλανδίαν
ΑΛΙΚΗ Π.	'Απ. Πεζάς	44	7212	άνεχ. Ναγκόκια 6 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούζης	43	7176	άνεχ. Τόκιο 4 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	άνεχ. Νάρδικ 26 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΝΑ	N. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	έφθ.: «ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ», σημαία Κοσταρίκας
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κονδύλη	42	7191	διπλήθε Λόδς 'Αντζελες 3 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΞΙΟΣ	«Λιθανώς» A.E.	43	7176	διπλήθε Τρίνινταν 4 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΤΙΟΠΗ (δεξ.)	«Νιάρχος» A.E.	14	4046	άργει 'Αμπελάκι από 16 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	έφθ. Σαϊγκόν 6 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	A. & G. Κυρτάτας κλπ.	29	6022	άνεχ. Νιούπορτ 6 'Ιουλ. διά 'Αργεντινὴν
ΑΡΓΩ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	άργει Πειραιά από 3 Μαρτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιθανώς» A.E.	41	7460	έφθ. Σάντος 24 'Ιουν.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	διπλήθε Σουέζ 28 'Ιουν. διά Νότ. Κορέαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (θεξ.)	Μάρκος Νομικός	52	13415	διπλήθε Ρεοίφ 5 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Χαϊφόγκ 5 'Ιουλ. διά Τουραν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιθανώς	43	7227	διπλήθε Τρίνινταν 8 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΤΤΙΚΗ	N. Μαυράκης & Σία	43	2400	έφθ. Απτάλειαν 10 'Ιουλ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. "Αμστερνταμ 12 'Ιουλ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνικὴ» A.E.	44	1923	έφθ. Λαττάκιο 7 'Ιουλ.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	άργει Σύρον από 26 'Ιουν. 1953
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνικὴ» A. E.	45	1918	άνεχ. 'Αιμέρσον 4 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 9 διά Πειραιᾶ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	'Αδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Τόκιο από 15 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	έφθ. 'Ιαπτίκου 2 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 'Ιουν. διά Βόρ. Ειρηνικὸν
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	'Αδ. Ανδρεάδη	43	7233	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 8 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20350	εἰς Τάϊν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΡΑΜΜΟΣ (θεξ.)	N. Παπαδόπους	18	1176	άργει Πειραιά από 10 Μαΐου
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάντα — Δούκας	23	1634	έφθ. Πέρσας 5 'Ιουλ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	'Αδ. Συνδινού	24	2740	άνεχ. Λονδίνον 5 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιοί Δ. 'Ιγγλέση	18	5275	έφθ. Οδησσόν 10 'Ιουλ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	P. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	άνεχ. Σάντος 3 'Ιουλ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Αιγαίου» A.E.	44	7207	άνεχ. Οζάκαν 5 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	P. & B. Πανταλέων	43	7229	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΔΙΡΦΥΣ	'Αδ. Πατέρας	43	7232	εἰς Σαϊγκόν 3 'Ιουλ.
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	20	1603	άργει Πειραιά από 31 Δεκ. 1952
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιθανοῦ	37	4839	διπλήθε Σουέζ 2 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7256	άνεχ. Βαλτιμόρηλ 10 'Ιουλ. διά Βερμούδας
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Γ. Έμπειρίκος»	27	4163	άνεχ. Ιργουέλλ 6 'Ιουλ. διά Μπόναν ή Πέπελ
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκανώ» A.E.	44	7253	διπλήθε Παναμάν 1 'Ιουλ. διά Περούδιαν
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	'Αδ. Κουλουκούντη	38	5548	άνεχ. Νιού Όνεστριμόντερ 9 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτους & Σία	43	7176	έφθ. Γδουνίαν 1 'Ιουλ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού — Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Μερινάν 2 'Ιουλ. καὶ Χάϊφαν 9
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	'Αδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Μπαρρόδου 1 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνικὴ» A.E.	16	2081	έφθ. Πειραιᾶς 11 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λατιμός	43	7176	άνεχ. Κουβέιτ 6 'Ιουλ. διά Μένον ἐλ 'Αχμάντι
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνικὴ» A.E.	36	6281	διπλήθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνικὴ» Καλλιμανοπ.	44	7207	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 10 'Ιουλ. (διά Πειραιᾶ)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνικὴ» A.E.	43	7254	άνεχ. Πειραιά 7 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνικὴ» A.E.	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνικὴ» A.E.	43	7203	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΠΙΣ	A. Πρίντεζης	19	1492	έφθ. Πειραιᾶς 7 'Ιουλ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαιρος» A.E.	43	7253	διπλήθε Τρίνινταν 9 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανείρον
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρηπ. — Σταθάτος	44	7198	έφθ. Ντόρμπιαν 1 'Ιουλ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδιοι. Σιγάλα	21	2369	άνεχ. Μορμούγκαο 29 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΥΑΓΓΕΛΙ ΣΜΟΣ	«Οκεανοπόρος» A.E.	43	7194	άνεχ. Νέαν 'Ύστιν 35 B. καὶ 9 Δ., 'Ιουλ. 1 διά Βαλτιμόρην
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοί Πέτρου Γουλανδρῆ	43	7244	έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 'Ιουλ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	«Άδ. Γουλανδρῆ»	18	3553	άργει 'Αμπελάκι από 23 Σεπτ. 1953
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	P. Μαρκεσίνης	43	7250	διπλήθεν "Άδεν 27 'Ιουν. διά Τόκιο
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Αδ. Κουλουκούντη	38	5548	διπλήθε Σουέζ 11 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΗΡΩΝ II	Δημ. N. Κουφός	44	1923	διπλήθε Παναμάν 26 'Ιουν. διά Κόριντο
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7257	διπλήθε Τρίνινταν 4 'Ιουλ. διά Μόυτπιλ
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» A.E.	44	7198	άνεχ. Λόδς 'Αντζελες 2 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	Έλευσθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	άνεχ. Πέρονις 10 'Ιουλ. διά Μπέϊραν
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A.E.	37	4815	άργει Πρινθίταν από 20 'Ιουν. 1952
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρεύς» A.E.	30	4123	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΘΕΤΙΣ	Μακρή — Φωνάρη	19	845	άργει Πόρτα Σαΐδ από 20 Μαΐου 1950
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	έφθ. Κόπιτε 9 'Ιουλ. (διά Μπουένος 'Αύρες)
ΙΓΟΡ	'Απ. Πεζάς	43	7207	άργει Πειραιά 14 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ	N. Παπαδάτος	22	902	έφθ. Μπέϊρον 29 'Ιουν.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	'Αδ. Γουλανδρῆ	44	7176	άργει Ελευσίνα από 2 Μαΐου
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	έφθ. Αλγέριον 8 'Ιουλ. καὶ Γιβραλτάρ 10
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	έφθ. Βοστώνη 5 'Ιουλ.
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία I. Χανδρή	42	7035	άνεχ. Πόρτα Αλμπέρενι 8 'Ιουλ. διά Κόμπε
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & 'Αδ. K. X' πατέρας	43	7255	έφθ. Αμπο 22 'Ιουν.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άργει Πειραιάς από 17 Μαΐου
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρῆ	24	3226	έφθ. Λίβερπούλ 9 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Στ. Νιάρχος	45	7240	έφθ. Μαντζανίλο 6 'Ιουλ. (διά Γιοκοχάμαν)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	'Αδ. Κουλουκούντη	43	7229	έφθ. Βικτωρίαν (Βρεταν. Κολομβίας) 9 'Ιουλ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» A.E.	39	5215	έφθ. Μόμπιλ 6 'Ιουλ.
ΚΑΣΤΩΡ	'Αδ. Γράτσου	45	7260	άνεχ. Σιδώνα 6 'Ιουλ. διά Καρθαγένην
KATE N. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» A.E.	43	10448	

ΚΕΧΡΕΑ	Θ'. Έπιφανειάδη	44	7224	έφθ. Καράτσι 7 'Ιουλ.
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7253	διήλθε Κωνία πολιν 10 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ'. Έπιφανειάδης	43	7198	διήλθε Σιγκαπούρην 27 'Ιουν. διά Πουσάν
ΚΟΡΑΛΙΑ II.	'Ιω. Δομεστίνης	18	489	εἰς μεταφοράν 'Ελλάδι
ΚΡΙΟΣ	Μ. Εμπειρίκος	45	3805	διήλθε Τρίνινταντ 6 'Ιουλ. διά Πουέτρο 'Ορντάζ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας & Υιοί	27	4950	έφθ. Ροζάριο 6 'Ιουλ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	11	7537	έφθ. Μαζουλίπατάμ 8 'Ιουλ.
ΚΥΜΑ	'Αδ. Λιβανού A.E.	43	7244	διήλθε Αδεν 6 'Ιουλ. διά Αύστραλιαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	Αδ. Κ. Πατέρα	43	7223	έφθ. Αντζελες 9 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ηλιόπουλος	05	2527	εἰς Κατάκωλον 8 'Ιουλ. (εἶτα 'Ιτέαν)
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδιακος	45	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 24 'Ιουν. διά Γκουαγιακίλλ
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	'Αδ. Λώς	43	7176	άνεχ. Μόζι 1 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αλεξάτος — Δούκας	25	965	εἰς ταξίδιον Ρουμανίας—Ελλάδος
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	διήλθε Παναμάν 4 'Ιουλ. ἐκ Χιλῆς
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Ροζάριο 10 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» A.E.	43	7176	έφθ. Χάρορην 2 'Ιουλ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. & M. Νομικός	43	7229	άργει Σύρον ἀπό 23 'Ιουν.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» A.E.	45	7176	έφθ. Ντουγκούν 1 'Ιουλ.
ΜΑΙΩΤΙΣ	'Αδ. Συνοδινού	19	3911	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Μόμπιλ 6 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	άργει Πειραιά ἀπό 12 'Ιουναρίου
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρής	21	6784	άνεχ. Τρίνινταντ 27 'Ιουν. διά Αμουσάιν Μπαίν
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος	11	1881	έφθ. Πειραιά 12 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	'Άδ. Λώς	43	7244	εἰς Γιουγκοσλαβίαν 6 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187	έφθ. Χαδάνιαν 22 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουν. διά Κούδαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	«Ειρηνίκος» A.E.	44	7258	διήλθε Μάλταν 8 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Έμμ. Βιντιάδης	22	4949	εἰς Γδύνιαν 5 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μάρκος Νομικός	53	11577	έφθ. Οδησσόν 11 'Ιουλ.
ΜΑΡΩ	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	άργει Μασσαλίαν ἀπό 21 Δεκ. 1952
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	K. Ατυχίδης	17	5585	άνεχ. Λός Αντζελες 7 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	'Άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διήλθε Τρίνινταντ 1 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Ηλίος»	44	7254	έφθ. Σορέλ 7 'Ιουλ.
ΜΙΝΑ Δ. ΚΑΜΠΑΝΗ	«Εκτώρ. Κ. Δρακούλης	41	7157	άργει Μιτάρουρον ἀπό 10 'Ιανουαρίου. ΕΠΩΛΗΘΗ.
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	άργει Πειραιά ἀπό 10 'Ιανουαρίου.
ΜΙΧΑΗΛ	έτ. Χανδρή	24	1435	άνεχ. Λός Ατζέλες 21 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	«Άδαμαστος» A.E.	43	7260	έφθ. Γιουγκοσλαβίαν 4 'Ιουλ.
ΜΠΟΤΖΟΣ	N. Εύσταθιον	44	7176	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουλ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Δ. Νίτσος	20	1114	διήλθε Λός Αντζελες 3 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	'Ιω. Καρράς	44	7247	διήλθε Φαγιάλ 7 'Ιουλ. διά Νέαν Ύόρκην
ΝΕΔΩΝ	'Άδ. Γουλανδρή	22	16991	έφθ. Σάντος 1 'Ιουλ.
ΝΕΣΤΟΣ	έτ. «Εύγενια»	43	7230	έφθ. Γιουκοχάμαν 8 'Ιουλ.
ΝΗΡΕΥΣ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7231	έφθ. Αμβούργον 8 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	'Ηλ. E. Χατζηλίος κλπ.	37	5205	έφθ. Υμουνίτεν 4 'Ιουλ. καὶ Ρόττερνταμ 9
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	K. Πατέρας & Σιά	43	7176	διήλθεν Αγιον Βικέντιον 4 'Ιουλ. διά Μπουένος Αὔρες
ΝΙΚ. ΚΑΙ·ΡΗΣ	'Άδ. Σπινά	43	7254	έφθ. Γιουκοσλαβία 8 'Ιουλ. (διά Βαγκούθερ)
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.	E. Κουλουκ. — I. Καΐρης	43	7254	διήλθε Ντόβερ 9 'Ιουλ. διά Μπουένος Αὔρες
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Μιχαλίδης» A.E.	42	7167	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 8 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	άργει Σίενταμ ἀπό 2 Μαΐου 1952
ΟΛΓΑ	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	διήλθε Τάμπαν 29 'Ιουν. διά Ειδονάρουθ
ΟΝΤΡΥ	'Εμπορ. — 'Εφοπλιστική	44	7176	διήλθεν Αρεσύμπαν 1 'Ιουλ. διά Χάιφαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	K. Γράτσο	45	7176	έφθ. Ναγκόγια 9 'Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Κων. B. Σκαρβέλης	43	7235	άνεχ. Μπάχρειν 27 'Ιουν. διά Πόρτ Σαΐδ
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	Δ. Ψυχογιός	17	3704	άργει Ελευσίνα ἀπό 4 Σεπτ. 1952
ΠΑΝΑΓΙΑ	«Ωκεανός» A.E.	19	5182	εἰς ταξίδια Ελλάδος—Μέσης Ανατολής
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	'Άλεξάτος — Δούκας	21	1001	έφθ. Μόζι 7 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	A. Καραδίας	43	7258	άνεχ. Λός Αντζελες 27 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	'Ιω. Γ. Π. Λιβανός	43	7176	έφθ. Χιουστόν 6 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7256	άνεχ. Βασσόρον 4 'Ιουλ. διά Καράτσι
ΠΑΤΡΑΙ	K. Π. Λατιμός	20	5194	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ελληνική» A.E.	44	1923	έφθ. Πρόβιντενς 1 'Ιουλ. καὶ Βοστώνη 9
ΠΕΡΙΣΕΦΩΝΗ	«Ιόνιον» A.E.	43	7253	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 3 Απρ. 1953
ΠΕΤΑΛΟΙ	'Ιω. M. Νικηφόρος	24	5026	έφθ. Ναυέβιτας 5 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III. (τάνκερ)	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3822	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 4 'Ιουλ. διά Ταμπίκο
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	M. Νομικός	43	10448	εἰς θέσιν 8 B. καὶ 55 Δ. 'Ιουλ. διά Κιουρασώ
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Yioi P. Γουλανδρή	44	10448	άργει Ελευσίνα ἀπό 5 Αύγ. 1952
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	'Άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Ριτζέκαν 1 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	διήλθε Σουέζ 8 'Ιουλ. διά Ινδοκίναν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	διήλθε Γιόλαρτάρ 21 'Ιουν. διά Μαλέαν (διαταγάς)
ΠΟΠΗ	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	άργει Αυπελάκι 14 'Ιουλ.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Πειραιά 14 'Ιουλ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III. (τάνκερ)	Σ. Σταυρίδης κλπ.	43	952	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουλ.
RITA	Βαγιάνης & Σιά	16	1765	έπόδισε Λισσαβώνα 8 'Ιουλ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑ·Ι·ΟΝΣ	Yioi Σιγάλα	25	1412	εἰς θέσιν 40 B. καὶ 18 A. 'Ιουλ. 3 διά Ριτζέκαν
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	άνεχ. Γερακινή 8 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	«Έλληνική» A.E.	47	2754	άργει Πειραιά ἀπό 14 'Ιουλ.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Τραυγόπετρόλ»	18	5563	διήλθε Παναμάν 1 'Ιουλ. διά Ειρηνικόν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Yioi Δ. Ιγγλέσην	43	7177	έφθ. Κολόμπο 22 'Ιουλ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ II.	Yioi Σ. Σιγάλα	43	7176	άργει Πειραιά 14 'Ιουλ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	N. Παπαδάτος	08	811	έφθ. Σάντος 29 'Ιουν.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7224	άνεχ. Σαδόναν 8 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΣΤΥΛΑ. N. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ. διά Μπουένος Αὔρες
ΣΥΡΟΣ	'Άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεχ. Χάμπιτον ρόδος 8 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανείρον
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Δ. Γεωργόπουλος	43	7231	άργει Παλέρμον ἀπό 11 'Ιουν. έπισκευη
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Εύγενία Ι. Χανδρή	43	10448	έφθ. Κάσσιδος 24 'Ιουν.
ΤΗΝΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	εἰς ταξίδια Τουρκίας—Ελλάδος—Τεργέστης
ΤΡΙΤΩΝ	I. Πετσόπουλος	11	1459	έφθ. Βομβάνη 22 'Ιουν.
ΥΔΡΑΙΟΣ II.	'Άδ. Γράτσοι	44	7250	άνεχ. Ραγγούν 2 'Ιουλ. διά Τζακάρτα
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Κληρ. Αθ. Κουλούρα	30	4557	έφθ. Πόρτ Σουδάν 3 'Ιουλ.
ΦΛΩΡΙΝΑ	Λουκάς Νομικός	21	1783	άργει Πειραιά ἀπό 18 'Ιουλ. 1952
ΦΡΑΓΚΙΣ	K. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	εἰς Πειραιά 6 'Ιουλ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	757	άνεχ. Γιουκοχάμαν 26 'Ιουν. διά Βαγκούθερ
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	I. M. Καρράς	44	7176	έφθ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	«Κάσσος» A.E.	44	7256	άνεχ. Ταρκάνη 6 'Ιουλ. διά Νουμέα
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	X. Χατζηπατέρας	44	7239	άνεχ. Βικτώριαν (Βραζ.) 6 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδος
ΧΙΟΣ	«Κάσσος» A.E.	45	7256	ΠΡΟΣΗΜΑΓΝΕΝΟΝ εἰς Πούντα τελέ Εστε, ἀπό 20 'Ιουν.
ΨΑΡΑ	«Λιδωνός» A.E.	39	5643	διήλθε Σουέζ 8 'Ιουλ. διά Ανατολήν
ΩΡΕΟΙ	«Αναστασίου Φαφαλίδης	45	7255	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 2 'Ιουλ. 1953. ΕΠΩΛΗΘΗ.
	Γεώργ. 'Εμιρές	39	4967	

Τὰ ύπο ξένας σημαίας φορτηγά μας

ΑΒΑΝΣ		21	3271	Έφθ. Έλευσινά 28 'Ιουν.
ΑΓΑΘΗ		44	7158	Έφθ. Σάντος 7 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)		17	3976	άργει Άμπελάκι από 20 'Ιανουαρίου
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ		54	6590	"Ιδε: «ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ», σημαία έλληνική
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		17	1288	Έφθ. Λουδίνον 3 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		10	1471	άργει Πειραιά από μηνών
ΑΔΑΜΑΣ		43	7265	Έφθ. Άλεξανδρειαν 9 'Ιουλ.
ΑΕΛΛΩ		44	7292	Έφθ. Μάρα ντελ Πλάτα 6 'Ιουλ.
ΑΖΙΑΝ		43	7223	διήλθεν "Άδεν 9 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		43	7239	εις θέσιν 49 Β. και 26 Δ., 'Ιουλ. 6 διά Βαμπάνα—Ρόττερνταμ
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)		53	13752	άνεχ. Μπρισμπάτιν 23 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΑΖΟΥΕΡΟ		44	7176	άνεχ. Μόζι 24 'Ιουν. διά Βαγκούνερ
ΑΟΕΝΣ		25	4954	"Ιδε: «ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ», ώς μετωνυμάσθη
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)		54	18800	εις Ήνωμενάς Πολιτείας, υπό συμπλήρωσιν
ΑΙΑΣ		29	5218	διήλθεν "Άδεν 9 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΙΑΣ (Κοσταρ.)		22	1057	Έφθ. Κουδέιτ 10 'Ιουλ.
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.)		20	7016	Έφθ. Πειραιάς 9 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΛΩΡ		44	7286	Έφθ. Υμουντεν 5 'Ιουλ.
ΑΙΝΟΣ		44	1935	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 1 'Ιουλ. διά Κουμάνα
ΑΙΤΝΑ (λιβερ. δεξ.)		43	7218	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 3 'Ιουλ. διά Πουάν Πίτρ
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)		44	7158	Έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 8 'Ιουλ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ		28	5133	εις Μπάχιαν Μπλάγκαν από 2 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)		18	5599	άργει Φάλμουθ από 16 'Απρ. 1953
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)		53	7409	άνεχ. Σηάττλ 25 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΚΙΜΟΣ		43	7176	διήλθε Παναμάν 10 'Ιουλ. έκ Χιλής
ΑΛΚΥΩΝ (λιβερ.)		44	7163	διήλθε Ντακάρ 28 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΛΛΥ (λιβερ.)		12	3962	Έφθ. Γκάρατον 29 'Ιουν. και "Ηστχαμ 12 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΑ		44	7195	Έφθ. Βομβάγη 26 'Ιουν.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)		18	8703	άργει Πειραιάς επό 20 'Ιουν.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ		45	7201	Έφθ. Κάρδιφ 8 'Ιουλ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβερ.)		44	7144	Έφθ. Ροζάριο 8 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ		44	7207	άνεχ. Μπόγουντ 3 'Ιουλ. διά Αμερέρσαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ		29	4913	διήλθε Μόζι 9 'Ιουλ. διά Νάουρου
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΑΛΑΝΤ (δεξ.)		53	18736	Έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)		53	18700	Έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)		53	18713	εις λιμένας "Απω Ανατολής 1 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)		53	18700	εις λιμέναν Καναδάν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ (δεξ.)		53	18735	διήλθε Σουέζ 6 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΝΝΑ (λιβερ.)		54	6150	εις Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσην, "Εναυλώθη
ΑΝΝΑ		21	4358	άργει Πειραιάς ἀπό 20 'Ιανουαρίου
ΑΝΝΙΤΣΑ		45	7149	διήλθε Λόδς "Αντζελες 6 'Ιουλ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΑΝΝΙΤΣΑ Α		44	7258	Έφθ. Μπουένος "Αύρες 1 'Ιουλ.
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)		44	7070	διήλθε Λόδς "Αντζελες 4 'Ιουλ. διά Κίτιματ
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)		30	6869	άργει Χόλλαν Λόχων ἀπό 15 Μαΐου
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ		14	4164	"Ιδε: «ΑΝΤΙΟΠΗ», σημαία έλληνική
ΑΝΤΡΕ		08	1763	άνεχ. Κολόμπο 20 'Ιουν. διά Αμερέρσαν
ΑΝΤΟΝΥ		43	7176	διήλθε Τρίνινταν 9 'Ιουλ. διά Σάντος
ΑΝΤΡΟ·Ι·Λ (λιβερ. δεξ.)		44	7126	διήλθε Πούλο Μπούκομ 29 'Ιουν. διά Χαϊφόγκ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιβερ.)		43	7262	άργει εις άμερικανικόν λιμένα
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)		43	7244	εις Μασσαλίαν 10 'Ιουλ., ἐπισκευή
ΑΠΟΙΚΙΑ		44	7176	άνεχ. Βαγκούνερ 1 'Ιουλ. διά Κόμπε
		44	7331	εις Γκρήνοκ υπό μετασκευήν
ΑΡΕΤΗ Σ		28	5061	Έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ.
ΑΡΕΤΗ		20	3330	άνεχ. Χουέλθαν 8 'Ιουλ. διά Γάνδην
ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοσταρ.)		19	2609	άνεχ. Καζαμπάτσκαν 4 'Ιουλ. διά Χούλλ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)		43	7191	άνεχ. Καρντένας 23 'Ιουν. διά Μάριελ
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.)		38	10277	άργει Αμερέρσαν ἀπό 15 Αύγ. 1953
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		43	7244	διήλθε Ντακάρ 8 'Ιουλ. διά Γλασκώνη
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)		40	10224	άργει "Αμιστερνταμ ἀπό 29 Σεπτ. 1953
ΑΡΙΩΝ		19	5672	Έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 26 'Ιουν. (δι) "Αγγλίαν
ΑΡΗΣ (Κοστ.)		21	10388	διήλθε Κωνιόπολιν 9 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)		14	1948	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 11 'Ιουλ. διά Νεαπόλιν
ΑΡΟΖΑ		53	18288	διήλθε Σουέζ 11 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΣΕΝΑ		43	7246	άργει Χόλλαν Λόχων ἀπό 15 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)		43	7176	άργει Ελβετίας 10 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιβερ.)		43	7288	διήλθε Θέουταν 5 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ		44	7157	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 28 'Ιουν. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΑΡΧΙΣΠΕΛΑΓΟΣ (λιβερ.)		44	7161	διήλθε Παναμάν 5 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		28	4809	διήλθε Λάς Πάλμας 29 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)		30	9031	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ εις την "Οζάκαν
ΑΣΠΙΡΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβερ.)		44	7210	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 11 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΣΤΡΩΝ		42	7176	διήλθε Παναμάν 23 'Ιουν. διά Ιμιγχαμ
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)		25	4853	Έφθ. Ροζάριο 27 'Ιουν.
ΑΤΤΙΚΗ		27	5214	εις Ραγγούν ἀπό 12 'Ιουνίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)		54	12000	διήλθε Βιραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Ντόγκες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)		54	12000	εις Βρέμην, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ		43	7176	άνεχ. Πόρτ ο Πρέντ 10 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ		43	7288	διήλθε Θέουταν 5 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβ.)		44	7157	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 28 'Ιουν. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.)		44	7161	διήλθε Πάλμας 29 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιβερ. δεξ.)		44	7246	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ εις την "Οζάκαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιβ.)		44	7176	διήλθε Πάρτη 7 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ		43	7288	άνεχ. Πόρτ ο Πρέντ 10 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ		43	7176	διήλθε Θέουταν 5 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιβ.)		44	7176	έργο. "Αγιον Φραγκίσκον 8 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)		54	13200	άνεχ. "Άγιον Βικέντιον 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)		53	11322	εις Μάλιο, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)		53	12696	άνεχ. Γάλλιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ		53	12712	άνεχ. Σιγκαπούρη 4 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)		43	7200	διήλθεν "Ηράκλειον 29 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)		52	10930	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 3 'Ιουλ. διά Αμμουδαΐη Μπαίη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ		50	8679	άργει "Ελευσίνα από 20 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		43	7176	Έφθ. Χάϊφογκ 25 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)		48	10928	άνεχ. Φάσ 5 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ		49	10908	άνεχ. Φάσ 3 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ		43	7176	εις Ρίον Ιανέιρον ἀπό 19 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		43	7176	Έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ		45	7160	άνεχ. Βαγκούνερ 7 'Ιουλ. διά Ισραήλ
		44	7247	άνεχ. Γιαβάτα 10 'Ιουλ. διά Γιοκοσούκαν

ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέα»	42	7236	διηλθε τρίνινταν 3 'Ιουλ. διά Τέξας
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρος»	27	5006	διηλθεν «Αγιον Βικέντιον 21 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζ»	44	7198	έφθ. Σάντος 24 'Ιουνίου
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ Αμερικάνα»	44	7176	διηλθε Παναμάν 7 'Ιουλ. διά τρίνινταν
ΒΑΡΚΑ (λιθερ.)	έτ. «Βαπτόρες»	43	7180	εις θέσιν 220 μιλλια Ν.Α. του Σινεύ, 4 'Ιουλ. διά πόρτ "Αλφρεντ
ΒΑΣΙΛΙΑΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άνεχ. Ναγκόγια 3 'Ιουλ. διά βαγκούθερ
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	έτ. «Καστελλάνα»	45	7290	επωλήθιν, εις "Αγγλους
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΣΑΟΥΔ Α' (άραδ.)	έτ. «Ωνάσης»	54	25000	εις 'Αμβούργον υπό συμπλήρωσιν.
ΒΕΛΛΑ	έτ. «Γκράντες»	20	2770	άνεχ. Κολόμπο 2 'Ιουλ. διά τσιτταγκόγκ
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	εις μορμουγκάσ από 2 'Ιουνίου
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ. «Γκόλμπο»	20	7631	έφθ. κυριεύτε 22 'Ιουνίου
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρτσοσμάτε»	52	11362	άνεχ. Πόρτε Ελίζαμπετ 1 'Ιουλ. διά μπαχρέιν
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιθερ.)	έτ. «Ινσουλαρ»	44	7159	διηλθε Παναμάν 6 'Ιουλ. διά χούλλ και ταΐν
ΒΙΤΖΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Γκουάμπο»	40	8122	άνεχ. Χαδάνιαν 6 'Ιουλ. διά αραύμπαν
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	άργει ζύρων από 14 'Ιουν., επισκευή
ΓΑ-Υ-ΕΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Θήματρ»	43	7304	άνεχ. φιλαδέλφειαν 6 'Ιουλ. διά σαγκούα
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούνα»	43	7156	άνεχ. λαϊττη πέντρο 8 'Ιουλ. διά μπατάν ρούζ
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	εις θέσιν 59 β. και 17 Δ. 'Ιουν. 28 διά βαλτιμόρην
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζελία»	27	5586	άργει ελευσίνα από 2 'Ιουλίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Μονρόβια»	51	5739	άνεχ. πόρτε εβεργκλαντ 27 'Ιουν. διά ινδίας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μερίντιαν»	19	5405	άνεχ. ροζάριο 1 'Ιουλ. διά μπούνος "Αύρες
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ "Οίλη»	54	18790	άνεχ. αϊλ διά γκραντ 5 'Ιουλ. διά περσικόν κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Αρκουλά»	22	1871	άργει γένοβαν από 17 'Ιουνίου.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	άνεχ. ρόπτερνταμ 9 'Ιουλ. διά χάμπτον ρόδης
ΓΙΟΥΜΠΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Βαντόμασ»	31	9889	άργει ολζάκαν από 22 Μαΐου
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόποτα»	43	7207	έφθ. χαϊφόγκ 23 'Ιουνίου
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	άνεχ. μουρόπαν 2 'Ιουλ. διά βαγκούθερ
ΓΚΕΡΒΑ-Ι-Σ (δεξ.)	έτ. «Οθέρου Τάνκερ»	43	10448	άνεχ. βαλτιμόρην 8 'Ιουλ. διά πόρτ "Αρθουρ
ΓΚΛΑΝΤΙΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Πλάμαρ»	43	7263	άνεχ. λορέντζο μάρκες 3 'Ιουλ. διά "Αγιον βικέντιον
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μίντ Ατλάντικ»	43	7248	διηλθε Παναμάν 3 'Ιουλ. διά μπούνεναβεντούρα
ΓΚΟΛΦΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δεξ.)	έτ. «Φήφαρλες»	27	6023	διηλθε γιβραλτάρ 1 'Ιουλ. διά χάθρην
ΓΟΥ-Ι-ΝΤ	έτ. «Καρέπτο»	44	7247	έφθ. ρόπτερνταμ 8 'Ιουλίου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διευθήνης»	52	20321	έφθ. αμστερντάμ 4 'Ιουλίου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διευθήνης»	54	27875	εις ηνωμένας πολιτείας υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διευθήνης»	53	20600	έφθ. χάθρην 7 'Ιουλίου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διευθήνης»	54	20400	εις κιελούν υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ (λ. δ.)	έτ. «Διευθήνης»	52	20536	άνεχ. ντώρμπαν 6 'Ιουλ. διά σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)	έτ. «Διευθήνης»	52	20125	έφθ. πέρνις 8 'Ιουλίου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διευθήνης»	49	17738	άνεχ. περσικόν κόλπον 9 'Ιουλ. διά γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διευθήνης»	49	10892	άνεχ. μπούνενος "Αύρες 4 'Ιουλ. διά λάς πιέντρας
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόποτα»	44	7192	
ΔΗΜΟΣ ΘΕΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξη»	20	6157	
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Λεόδηγκα»	19	812	
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Καπτάνη»	54	6750	
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθερ.)	έτ. «Γουορληντουάντο»	43	7131	
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πιούντα 'Αρένας»	29	6941	
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Νολίντο»	27	6401	
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4991	
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	
ΕΛΕΟΥΣΑ (Κοστ.)	έτ. «Λίμπεραλ»	18	629	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Εμμ. Γιανουλάτος»	28	6522	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουούρληντανάντο»	43	7218	
ΕΛΜΙΡΑ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7284	
ΕΜΑΝΣΙΠΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Τρανσπαστίφικα»	43	7207	
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	42	7058	
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)	έτ. «Λατσιοφέρους»	43	7264	
ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «λόγγος»	41	7122	
ΕΝΤΟΥΚΕ-Ι-ΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7240	
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διευθήνης»	43	7225	
ΕΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Πέντεγκρατάν»	44	7255	
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Σουντατλάντικα»	22	7766	
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Μονρόβια»	52	7404	
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Ατλάντικ "Οίλη»	54	18675	
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθερ.)	έτ. «κόλφο Ντεζεάντο»	44	7210	
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	
ΕΦΦΗ (λιθερ.)	έτ. «Σάν 'Αντώνιος»	45	7176	
ZAN	έτ. «Μαλάγιο»	43	7194	
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	
ZINI (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνας»	20	5627	
ZOZIAN (Κοστ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	
ΗΓΚΑ	έτ. «Ατυχίδης»	20	7638	
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	
ΘΑΛΑΣ ΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7161	
ΘΕΟ (Κοστ.)	έτ. «Θαλασσοπότρος»	43	7252	
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Αίλα Μπέλλα»	28	2407	
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Δώρα»	45	7151	
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Μοντεζουμία»	43	7131	
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Λες; Πέρλας»	28	5068	
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Απόστολος Παύλος»	24	3658	
ΙΛΛΑΝΕΑ	έτ. «Σαπφώ»	35	8072	
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (λιθερ.)	έτ. Σ. Ν. Διωνωνής	43	7163	
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνια»	43	7194	
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπταλ»	25	5090	
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπταλ»	44	7176	
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπταλ»	29	9086	
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ. Κ.»	53	13554	
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπταλ»	31	9767	
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόρεαν»	53	15826	
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπταλ»	44	7198	
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόρεαν»	53	13490	
ΙΡΙΣ (Κοσταρ.)	κωτταρόπουλος	20	909	
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιθερ.)	έτ. «Τορέχω»	21	2506	
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αριόνα»	22	8432	

ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ.	«Άρεκουπα»	43	7257	άνεχ. Βερμιούδας 2 'Ιουλ. διά Μαρακάτιπο
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ.	«Νεπτούνιο»	13	7710	άνεχ. Μόντρεαλ 8 'Ιουλ. διά Χερβούργον
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ.	«Κανόπους»	44	7157	άνεχ. Γιαδάτα 11 'Ιουλ. διά Βαγκούμερ
ΚΑΠΑΡΙΑ	έτ.	«Καγκόλφο»	45	7267	''Ιδε: «ΠΟΡΤΑΡΙΑ», ώς μετωνυμάσθη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Ελλήνες άγνερασται	07	1075	διηλθε Πιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Δανίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Λουνίδι»	19	5173	άργει Πειραιά 12 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ.	«Τράμπι»	53	8400	Έφθ. Μόλι 10 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Γιούνιο»	22	1048	Έφθ. Λισσαβόνα 1 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ.	«Λουνίνο»	19	5354	άνεχ. Δουγκέρκην 8 'Ιουλ. διά Φιλλανδίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΘΕΟ (λιθερ.)	έτ.	«Αντόρ»	43	7129	άνεχ. Βαγκούμερ 1 'Ιουλ. διά Μόλι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ.	«Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Νέαν Υόρκην 7 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ.	«Γιουρόπα»	44	7124	Έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ. και Βρέμην 10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Στάρ»	31	8872	άνεχ. Βαλτιμόρουν 26 'Ιουν. διά Λόδς Αντζελες
ΚΑΡΜΑΡ	έτ.	«Μάρκαρ»	19	5670	''Ιδε: «ΤΡΙΑΙΝΑ», ώς μετωνυμάσθη
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ.	«Καρέτο»	43	7160	εις Βασσάρον 2 'Ιουλ.
ΚΑΛΗ	έτ.	«Μάριν»	43	7166	άνεχ. Κόμπι 21 'Ιουν. διά Βαγκούμερ
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)	έτ.	«Πανιάρ»	43	7246	διηλθε Χονολούλου 9 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ.	«Καρνάσιου»	44	7281	Έφθ. Τοκούτιλα 10 'Ιουλ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ.	«Σάν Μπερνάντο»	45	7255	Έφθ. Σαβάναν 5 'Ιουλ.
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ	έτ.	«Λασίμπερισ»	44	7281	διηλθε Παναμάν 6 'Ιουλ. έκ Περουβίας
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ.	«Κένταυρος»	19	6064	άργει Βαλτιμόρουν ἀπό 22 'Ιουν. 1952
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθερ.)	έτ.	«Κάνοπους»	41	7579	διηλθε Παναμάν 9 'Ιουλ. διά Λονδίνου
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιθερ.)	έτ.	«Ιντάλγκο»	43	7194	Έφθ. Λορέντζο Μαρκές 2 'Ιουλ.
ΚΙΣΜΕΤ	έτ.	«Ίρκαρ»	22	2795	άνεχ. Παναμάν 24 'Ιουν. διά Χάϊφαν
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιθερ.)	έτ.	«Μπελμάρ»	44	7190	διηλθεν Άλεγριον 7 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΝΟΑ	έτ.	«Τράμπι»	44	7248	διηλθε Τρίνινταν 7 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανείρου
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ.	«Ωρόγια»	44	7160	Έφθ. Σάν Λορέντζο ἀπό 17 'Ιουνίου
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ.	«Νεπτούνια»	13	9424	Έφθ. Μπρεμερχάρεν 5 'Ιουλ.
ΚΟΝΔΩΡ	έτ.	«ΝΤέλ «Εστε»	43	7933	Έφθ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολομβίας) 8 'Ιουλ.
ΚΟΜΕΤ (λιθερ.)	έτ.	«Μονάρκ»	43	7177	Έφθ. Λίβερπουλ 5 'Ιουλ.
ΚΟΡΘΙ	έτ.	«Μοντετάρτο»	43	7261	εις Γκρήνοκ, υπό μετασκευήν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιθερ.)	έτ.	«Σάν Πέντρο»	45	7176	Έφθ. Μόλι 8 'Ιουλ.
ΚΟΡΣΙΚΑ (έπιβ.)	έτ.	«Μπάρου»	14	7475	άργει Καζαμπλάγκαν ἀπό 10 Αύγ. 1952
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΑΝΤ	έτ.	«Ζίτα»	43	7176	Έφθ. Εύα Περόν 1 'Ιουλ.
ΚΟΥΗΝ	έτ.	«Ντέλ «Εστε»	44	7190	άνεχ. Λόδς Αντζελες 29 'Ιουν. διά Περουβίαν
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Κανόπους»	54	10800	εις Χάρτλεπον, υπό συμπλήρωσιν
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιθερ.)	έτ.	«Κυανός»	43	10449	άνεχ. Χάρον 9 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ.	«Κογκισταντόρ»	45	7157	Έφθ. Μπουενός Αύρες 7 'Ιουλ.
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ.	«Εργκάπα»	53	11262	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 2 'Ιουλ. διά Αμβέρσαν
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Μπάλτικο»	43	10195	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 9 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΛΑΜΥΡΑ	έτ.	«Πέντρεγκαλ»	45	7247	Έφθ. Τρίνινταν 3 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ.	«Μίραμόντε»	53	13406	διηλθε Σουέζ 3 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΛΕΙΒΑΔΙΑ	έτ.	«Κάλομπρ»	43	7218	άνεχ. Ντεμεράραν 8 'Ιουλ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΛΙΔΙΜΠΕΤ	έτ.	«Μοντερέρτε»	44	7235	Έφθ. Σαβάναν 27 'Ιουν.
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ.	«Παναμερικάνα»	44	7176	Έφθ. Πόρτ Ελίζαμπετ 29 'Ιουν. (είτα Κέιπ Τάουν)
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ.	«Ατλαντικά»	43	7176	διηλθεν Παναμάν 4 'Ιουλ. διά Μόλι
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Χερέντια»	27	4966	Έφθ. Γένοβαν 1 'Ιουλ. (είτα Ισπανίαν)
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ.	«Βιβάλετ»	27	6192	άνεχ. Μπάνιας 1 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ.	«Μπράουντ»	44	7160	Έφθ. Νέαν Ορλεάνην 4 'Ιουλ. (διά Βηρυττόν)
ΜΑΙΡΗ (λιθερ.)	έτ.	«Μονόδρια»	49	5841	Έφθ. Οζάκαν 3 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ Ι. Γ.	έτ.	«Ν. Κορτόμπα»	44	7215	''Ιδε: «ΕΣΤΟΡΙΑ», ώς μετωνυμάσθη
ΜΑΚΡΟΝ (λιθερ.)	έτ.	«Γουέστερι»	43	7161	διηλθεν Αγ. Βικέντιον 27 'Ιουν. διά Μπουενός Αύρες
ΜΑΝΟΛΙΟΤ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ολύμπεντο»	42	7210	άνεχ. Λόδς Αντζελες 1 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΜΑΝΤΩ·Ι·Α (λιθερ. δεξ.)	έτ.	έλληπικά συμφέροντα	43	7243	άργει Μπωμόνταν ἀπό 16 Ιανουαρ. 1953
ΜΑΝΤΩ	έτ.	«Φωσίσια»	44	7176	διηλθε Σουέζ 1 'Ιουλ. διά Ινδίας
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)	έτ.	«Σάουθερν Κρός»	44	7244	Έφθ. Ρίον Ιανείρου 4 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΚΩ	έτ.	«Ούλτραμαρίνα»	43	7160	Έφθ. Μορουούκαρο 1 'Ιουλ. διά Μουρόραν
ΜΑΡΙΑ	έτ.	«Νάσιοναλ»	28	5660	εις Θέσιν 46 Β. και 26 Δ. 'Ιουλ. 7 διά Αμβούργον
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ.	«Βέγας»	43	7223	Έφθ. Σιγκαπούρων ρόδς 7 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ.	«Κρυστάλ»	20	3326	εις Γδυνιαν 3 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Άρκουλ»	22	4949	Έφθ. Αμέρσον 3 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ.	«Φωσίαν»	43	7059	διηλθεν Αγ. Βικέντιον 27 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	24	4701	άνεχ. Λόδη Πόρτλαντ (Με.) 1 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΑΡΙΤΑ·Ι·Μ ΛΗΝΤΕΡ (λιθερ. δεξ.)	έτ.	«Μαριτάμι»	52	12995	Έφθ. Νέαν Υόρκην 11 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΤΑ·Ι·Μ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Μαριτάμι»	53	13033	εις ταξίδιον Τρίνινταν — Γουατεμάλας
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ.	«Σάν Γεράστιμο»	20	3483	Έφθ. Μάντεστερο 7 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΟΣ (λιθερ.)	έτ.	«Εύκαριερ»	43	7132	''Ιδε: «ΑΣΤΡΟΝ», ώς μετωνυμάσθη
ΜΑΡΝΑ	έτ.	«Πουέρτο Καμπέλλε»	42	7170	διηλθεν Αγ. Βικέντιον 1 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Μοτόρες»	52	8453	άνεχ. Λονδίνον 5 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΜΑΤΖΕΛΟΙΑ (δεξ.)	έτ.	«Ματζέδλια»	27	6382	άνεχ. Σαβάναν 6 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς, Έφθ. 9
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ.	«Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	διηλθε Κολμόπο 8 'Ιουλ. διά Αδεν
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ.	«Ινκάτικα»	45	7264	άνεχ. Σαβάναν 6 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς, Έφθ. 9
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ.	«Νουέσιδα Γρανάδα»	45	7198	διηλθεν Πόρτλαντ 8 'Ιουλ. διά Χροχάτα
ΜΕΝΤΩΡ	έτ.	«Μέντρω»	18	1395	άνεχ. Σαβάναν 6 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς, Έφθ. 9
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ.	«Άριονα»	19	7588	άργει Βαλτιμόρη ἀπό 9 Νοεμ. 1953
ΜΕΣΣΑΣΑΘΟΥΡΙ	έτ.	«Σάν Ραφαέλ»	43	7227	εις Γδυνιαν, υπό μετασκευήν
ΜΕΣΣΑΡΙΑ	έτ.	«Σάν Ραφαέλ»	43	7227	εις Σίενταν, υπό μετασκευήν
ΜΙΧΑΗΛ Ι.Γ.	έτ.	«Η. Κορτόμπα»	44	7215	Έφθ. Ρίον Ιανείρου 4 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δεξ.)	έτ.	«Σάν Αντρες»	53	11289	εις θέσιν 28 Β. και 63 Δ. 'Ιουλ. 1 διά Βενεζουέλαν
ΜΟΖΑΡΤ (λιθερ.)	έτ.	«Τρανσαταλάντικα»	42	2865	άνεχ. Τάμπαν 17 'Ιουν. διά Σάντος
ΜΟΝΤΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (όνδ.)	έτ.	«Μίραμφ»	44	7210	Έφθ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουλ.
ΜΠΑΓΚΟΚ (έπιβ.)	έτ.	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	8056	άργει Μασσαλίαν ἀπό 14 Ιουλ. 1950
ΜΠΑΖΙΑ II. (λιθερ.)	έτ.	«Ντιέγκο»	45	7176	διηλθε Λάδς Αντζελες 23 'Ιουν. διά Μουρόραν
ΜΠΑΤΣΙ	έτ.	«Πιασμόντε»	43	7176	Έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ.
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιθερ.)	έτ.	«Έλκαρροιερ»	44	7207	άνεχ. Μπουενός Αύρες 6 'Ιουλ. διά Χιλήν
ΜΠΟΥΡΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Μπουρίκα»	20	854	Έφθ. Κωνσταντζαν 6 'Ιουλ.
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ.	«Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άργει Αμπελάκι από 23 Σεπτ. 1952
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ.	«Στανόιλ»	30	9243	άργει Πειραιά ἀπό 18 'Ιουν.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ.	«Χάρι»	43	7196	άνεχ. Γιαδάτα 28 'Ιουν. διά Βαγκούμερ
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ.	«Άριστα»	43	7176	άργει Ρίβερ Φάλ από 24 Μαΐου
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ.	«Καρρίμπιαν»	43	7176	διηλθε Τρίνινταν 5 'Ιουλ. διά Μπουενός Αύρες
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ.	«Σάν Ρόκκο»	25	4954	άνεχ. Λίβερπουλ 1 'Ιουλ. διά Μπόναν
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ.	«Νέπτουν»	20	3078	Έφθ. Ματάντι 1 'Ιουλ.
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιθερ.)	έτ.	«Γκλόμπαλ»	44	7248	άνεχ. Σηπτέλ 28 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ.	«Ναφτόλ»	20	6416	άνεχ. Μπάνιας 1 'Ιουλ. διά Βενετίαν, Έφθ. 7
ΝΕΒΑΔΑ (λιθερ.)	έτ.	«Νεβάδα»	29	4130	εις θέσιν 50 Β. και 1.19 Δ. 'Ιουλ. 6 διά Πολωνίαν
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθερ.)	έτ.	«Εσπέρια»	53	5850	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 6 'Ιουλίου διά Αγγλίαν
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ.	«Νεπτούνια»	20	10474	άνεχ. Βοστώνη 3 'Ιουλ. διά Γερμανίαν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθερ. δεξ.)	έτ.	«Πέργκα»	52	11267	διηλθε Κιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Χάροην
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ.	«Παράνα»	53	12396	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Ντονόζο»	44	7255	διηλθε Τρίνινταν 10 'Ιουλ. διά Μόρρισβιλ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθερ.)	έτ.	«Λειδάνιο»	43	7167	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουλ. διά Τσιμπά

ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Παναμά	43	7920	έφθ. Ροζάριο 3 'Ιουλίου
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7023	άνεχ. Χιούστον 2 'Ιουλ. δι' 'Ειδονυμάσιθ
ΝΙΚΥ (λιθερ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτω	53	7200	έφθ. Αμέρισαν 4 'Ιουλίου
ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Αϊλα Ναδαρένω» . . .	43	7330	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Ντεμεράρα
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Στάρ Λάϊ»	28	9002	άργει 'Αμπελάκι από 20 'Ιουνίου
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Πανάμ-Γιουρόπο» . . .	28	7104	άνεχ. Σαΐν Τόμας 1 'Ιουλ. διά Βλασάρητιγκεν
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερν Σιφάριγκ» . . .	43	7175	άνεχ. Ναγκούγια 6 'Ιουλ. διά Λός 'Αντζελες
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεος»	52	12191	διήλθε Σουέζ 5 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιθερ.)	έτ. «Παλμύρα»	53	5826	άνεχ. Μόζι 7 'Ιουλ. διά Γιοκοσούκαν, έφθ. 9
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεος»	52	12029	διήλθε Σουέζ 11 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	εις Ριτέκαν 2 'Ιουλίου
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Άτλαντικα»	44	7054	έφθ. Καζαπλάγκαν 5 'Ιουλίου
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 1 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΜΑ (τάκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	άργει Πειραιάς από 10 'Ιουλίου
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	έφθ. Καρνένας 4 'Ιουλίου
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Κιούρε 8 'Ιουλ. διά Τασύρα
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλίου
ΝΟΥΤΣΙ (λιθερ.)	έτ. «Λιμπέρ, Φράιτερ» . . .	44	7161	άνεχ. Μαυρίκιον 10 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΝΤΑΡΝΙ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Γιουσάϊτεντ Κρός» . . .	52	12577	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	24	5981	άργει 'Αμπελάκι από 28 Μαΐου
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	άργει Πειραιάς από 10 Μαΐου.
ΝΤΟΜΙΝΕΙ-ΤΟΡ	έτ. «Παρανασσός»	44	7176	εις Μπάχιαν Μπλάγκαν από 17 'Ιουνίου
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν» . . .	31	8236	άργει Πειραιάς από 21 Μαΐου
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	35	7293	έφθ. Σάν Λορέντζο 29 'Ιουνίου
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόσα»	44	7244	έφθ. Μαυρίκιον 2 'Ιουλίου
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	σίνεχ. Νεκοτοσέα 8 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	εις Χάρτεπούλ, ύπό συμπλήρωσιν
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοστεάνικα» . . .	54	7500	διήλθε Κόδπ 7 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσατλάντικα» . . .	53	22979	εις Κίελον, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙ·Σ (δεξ. λιθερ.)	έτ. «Πλάμας»	54	14000	διήλθε Σουέζ 1 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ·Υ' (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	53	13652	άργει εις Σαΐν Ναζαΐρ 10 'Ιουλίου.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλάμας»	53	20600	άργει εις Ιννοσίμα από 24 'Οκτ. 1953
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάκερ)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	48	11298	άνεχ. Πέρνις 4 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	53	14047	έφθ. Σάν Λορέντζο 29 'Ιουνίου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	50	17722	έφθ. Ανδρέουργον 19 'Ιουνίου.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	53	14221	έφθ. Μαυρίκιον 2 'Ιουλίου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέρτες»	53	14009	σίνεχ. Νεκοτοσέα 8 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	49	17722	άνεχ. Πέρνις 3 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	54	14000	έφθ. Ανδρέουργον 19 'Ιουνίου, δι' έπισκευήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	53	13660	άνεχ. Πέρνις 3 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρριέντες»	45	10448	διήλθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουλ. διά Παλέρμο, έφθ. 7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	54	14200	άνεχ. Αμμουσάιν Ματαΐη 1 'Ιουλ. διά Φόλεϋ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλάμας»	53	14000	εις Βρέμην, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	54	14000	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	53	21239	εις Γαλλίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	54	14000	εις Κίελον, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	49	17722	έφθ. Πέρνις 6 'Ιουλίου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Πλάμας»	53	14000	διήλθε Ντόρεν 11 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	49	17724	έφθ. Ανδρέουργον 19 'Ιουνίου, δι' έπισκευήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	50	17722	άνεχ. Πέρνις 3 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	50	17722	έφθ. Κάρδιφ 6 'Ιουλίου.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	53	13900	διήλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 9
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Υ·ΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φράιτερ» . . .	44	7255	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 28 'Ιουν. διά Σμαλκάλων
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλέρες»	27	8627	άργει Αματερντάμ από 6 Αύγ. 1953
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά Πλάτω»	27	7265	έφθ. Κάρδιφ 6 'Ιουλίου.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	διήλθε Τρίνινταν 2 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανέιρον
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιδλλα»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουλ. διά Λός 'Αντζελες
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7160	έφθ. Κάρδιφ 8 'Ιουλίου.
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπτρι»	17	992	έφθ. Αλεξανδρέτταν 6 'Ιουλίου
ΠΑΝΑΓΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Έβερεστ»	19	974	άργει Πειραιάς από 24 Δεκ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Γκρειντζενμάσιθ 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδως
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χότον»	43	7193	άνεχ. Μουπάσσα 4 'Ιουλ. δι' Αμέρισαν
ΠΑΞ (δεξ.)	έτ. «Γκούντ Χόπο»	12	3663	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ εις Βενετίαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	διήλθε Παναμάν 3 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΠΑΤΡΙΑ	έτ. «Πάτρια»	44	7229	εις λιμένας Ιαπωνίας 1 'Ιουλίου
ΠΑΘ	έτ. «Πλάθ»	26	5937	διήλθε Βικέντιουν 4 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιθερ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	50	17722	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 7 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
ΠΕΛΟΨ (λιθερ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	53	13900	διήλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 9
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» . . .	53	20600	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 28 'Ιουν. διά Σμαλκάλων
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	άργει Ηγιον Βικέντιουν 9 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΙΝΤΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Πλάθ»	19	6495	έφθ. Κάρδιφ 6 'Ιουλίου.
ΠΙΤΡΟΦΟΣ	έτ. «Παράνω»	54	6165	διήλθε Μόντρεαλ 3 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Τσεροντοράντο»	45	7263	"Ιδε ΦΑΡΑΛΙΣ", ως μετωνυμάσθη
ΠΙΤΣΑ Χ. (λιθερ.)	έτ. «Ντέλ "Εστε"»	44	7190	έφθ. Σιένταμ 3 'Ιουλίου
ΠΙΛΟΒΕΡ (λιθερ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» . . .	43	7205	διήλθε Σαναμάν 3 'Ιουλ. διά Σάντα Μαρία
ΠΟΛΙ	έτ. «Μπάχια Σαλίνες»	45	7331	άνεχ. Λός 'Αντζελες από 17 'Ιουν. διά Σμαλκάλων
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Γ. Νικολάου»	54	8500	άνεχ. Σεμπού 9 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Γκόμπαλσ»	45	7159	έφθ. Τρίνινταν 26 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδως
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Λά Πλάτω»	44	7163	άνεχ. Μόντρεαλ 3 'Ιουλίου
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Αρης»	43	7257	άνεχ. Σεμπού 9 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Νουένδρα Γρανάδω» . . .	45	7267	έφθ. Σαΐν Τζάκ 29 'Ιουνίου
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Πουκού»	36	7104	άνεχ. Λός 'Αντζελες από 17 'Ιουν. διά Μόζι
ΠΡΙΜΑ (Κοσταρ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Πέρνις 26 'Ιουνίου
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Μπαλμπόω»	32	400	έφθ. Μασταρίαν 9 'Ιουλίου
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ "Εστε"»	44	7192	έφθ. Τιγκμάσουθ 7 'Ιουλίου
ΡΕΑ	έτ. «Κάτρο Μπέλλο»	41	8602	έφθ. Σίδνευ (Αυστραλίας) 1 'Ιουλίου
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ολίσισπο»	21	1387	έφθ. Ματάντζας 29 'Ιουνίου
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	έφθ. Μπέλφαστ 1 'Ιουλίου
ΡΕΝΑ	έτ. «Εμπρέσα»	42	7176	διήλθε Τρίνινταν 4 'Ιουλ. διά Μπατόν Ρούζ
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Πάξ»	20	5686	άργει Ελευσίνα από 12 Σεπτ. 1953
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 4 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Πατσιφίκα»	44	7229	διήλθε Παναμά 4 'Ιουλ. διά Κάρδιφ
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Μπαγκόκ όπως 9 Σεπτ. 1952
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Κιστανέρο»	21	6448	άνεχ. Χάμπτον ρόδως 6 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Εσκομπάλ»	45	7151	έφθ. Τζακάρτα 7 'Ιουλίου
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	έτ. «Παράνω»	44	7281	διήλθε Αγιον Βικέντιουν 26 'Ιουν. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Σάιντ»	44	7176	έφθ. Ροζάριο 4 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντέλ "Εστε"»	18	5664	εις Κάρδιφ 8 'Ιουλίου, έπισκευή
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» . . .	36	5136	άνεχ. Μορμουγάκων 9 'Ιουλίου διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Σούμελγκω»	44	7282	εις Μπάχιαν Μπλάγκαν από 10 'Ιουνίου.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Γιασιζία»	23	5374	διήλθε Ούζαν 5 'Ιουλ. διά Θέουταν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	Π. Σαμωνάς	19	2659	έφθ. Λονδίνον 4 'Ιουλ.
	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2088	

ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικα»	44	10700	άργει Σπέτζιαν άπό 4 Μαΐου, έπισκεψή
ΣΑΝ ΠΑΝΤΑΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάνη Παντελεήμων»	44	7283	άνεχ. Χονολουλού 2 Ιουλ. διά Πεοριθίαν
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7250	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Ιουλ. διά "Ολλανδίαν
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	άνεχ. Λίβερπουλ 25 Ιουν. διά "Αμπιτζάν
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σένη Μαρίτιμα»	44	7220	έφθ. Σητάτη άπό 13 Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΥ	έτ. «Κρόνος»	43	7189	διηλθε Παναμάν άπό 19 Ιουν. διά "Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Βαπτόρες»	43	7118	άνεχ. Νάρδικ 8 Ιουλ. διά "Αιμέρσαν
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Άρακουάνα»	43	7257	έφθ. Κουζ Μπατίν 27 Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Γκρούφο Σ.»	45	10656	άνεχ. Μόμπιλ 25 Ιουν. διά Πουέρτο "Ορντάζ
ΣΑΝΤΑΜΠΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άδια»	20	2606	εις θέσιν 34 Β. και 24 Α., Ιουλ. 6 διά Γένοβαν
ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	άνεχ. Τσάρλεστον 19 Ιουλ. διά Μαϊάμι
ΣΑΞΟΝΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	13000	άνεχ. Νέαν "Υόρκην 7 Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΣΑΞΟΝΣΚΑΪ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	εις θέσιν 35 Β. και 72 Δ., Ιουλ. 1 διά Κολομβίαν
ΣΑΞΟΝΧΙΔΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	έφθ. "Αμστερτάν 2 Ιουλ.
ΣΑΞΟΝΧΙΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	άνεχ. Περισκόν Κόλπον 2 Ιουλ. διά Πόρτ ντέ Μπούκ
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	άνεχ. Νέαν "Ορλέανην 1 Ιουλ. διά Παραμαρίπο
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νούεδα Γρανάδων»	44	7177	έφθ. Πόρτ "Αλμπέριον 4 Ιουλ.
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιβερ.)	έτ. «Νούεδα Σεδίλλα»	44	7166	άνεχ. Σουάν 25 Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	έφθ. Νέαν "Υόργην 6 Ιουλ.
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάνη Φέλιππε»	43	7321	εις "Αμστερνταμ, υπό μετασκευήν
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	εις Λιβερτουλ άπό 19 Ιουν.
ΣΙΑΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7176	έφθ. Λονδίνον 4 Ιουλ.
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάνη Λεονάρδο»	45	7198	διηλθε Παναμάν 3 Ιουλ. διά Χιροχάτα
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Βαγκούνηρ 29 Ιουν.
ΣΟΥΖΥ (Κοστ.)	έτ. «Κάμαρον»	19	611	έφθ. Τζέδδαν 1 Ιουλ.
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	διηλθε Τρινιντάν άπό 16 Ιουν. διά Μπέιραν
ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	εις Πατενιέμι 6 Ιουλ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβερ.)	έτ. «Ατυχίδης	25	5136	εις Χάμπτον ρόδς 10 Ιουλ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αιόλος»	43	7199	διηλθε Σουάν 10 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	διηλθε Κιουρασώ 24 Ιουν. διά "Ολλανδίαν
ΣΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Σ τάρ»	44	7162	διηλθε Πάναμάν 6 Ιουλ. διά Χιλήν
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Πίνογκάνα»	43	7324	διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 2 Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	διηλθε Κιουρασώ 27 Ιουν. διά Λίβερπουλ
ΣΤΡΑΠΟΥΡΙΕΣ	έτ. «Ατζέκα»	43	7331	διηλθε Παναμάν 29 Ιουν. διά Χιλήν
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτταρ»	45	7204	άνεχ. Σητάτη 28 Ιουν. διά ιΓΟΚΟΧΑΜΑΝ
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αρίσανα»	21	7409	αγορεί "Αιμέρσαν άπό 26 Οκτ. 1952
ΤΑΚΟΙΛΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	43	7176	άργει Μπωμάν άπό 6 Ιαν. 1953. Έναυλώθη.
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	12000	άνεχ. Σουάν 1 Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Μπελέν»	44	7255	διηλθε Τρινιντάν 1 Ιουλ. διά Σάντος
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάνη Ατανάσιο»	15	2557	άνεχ. Λαπτάκια 2 Ιουλ. Μπόναν, 10 διά Δανίαν
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζέλες 5 Ιουλ. διά Περουβίαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβερ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	άργει Σέλμπορη άπό 25 Σεπτ. 1952
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβερ.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9150	άργει Σέλμπορη άπό 10 Σεπτ. 1952
ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)	έτ. «Κούκορντια»	20	3526	άνεχ. Ροζάριο 1 Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΤΖΩΛΙΑ	έτ. «Μπαλμπόπα»	54	18675	διηλθε Σουάν 1 Ιουλ. διά Κουβέητ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτος»	53	25010	άνεχ. Περοτικόν Κόλπον 10 Ιουλ. διά Εύρόπην
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	διηλθε Σουάν 10 Ιουλ. διά Περοτικόν Κόλπον
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Ημισφαίριο»	44	7246	άνεχ. Χαβάναν 29 Ιουν. διά "Αρουμπαν
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Αντρά»	44	7216	έθο. Εσμπέργκρ 4 Ιουλ.
ΤΟΡΜΟΙΛΑ (λιβερ.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	διηλθε Ρόττερνταμ 10 Ιουλίου
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	εις Σίενταμ, υπό μετατροπήν
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Κάριμπτ»	19	5670	έφθ. Νέαν "Ορλεάνην 5 Ιουλ.
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7190	έφθ. Σπέτζιαν 5 Ιουλ.
ΤΡΙΑΙΝΑ	έτ. «Θήτρα»	43	7289	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Ιουλ.
ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Κολόν»	21	8206	άργει Σέλμπορη άπό 17 Σεπτ. 1953
ΤΡΟΥ-Γ. (όνδουρ. δεξ.)	έτ. «Ιντρας Άμερικάν»	43	7176	διηλθε Λός "Αντζέλες 4 Ιουλ. διά ιΓΟΚΟΧΑΜΑΝ
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7134	άνεχ. Γιαβάτα 29 Ιουλ. διά Βαγκούνηρ
ΤΥΧΑ	έτ. «Ναβεγκάντες	45	7256	άνεχ. Λαΐττη Πέντρο 1 Ιουλ. διά Μπατάτον Ρούζ
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Πόλαρφ»	44	7060	άνεχ. Λός "Αντζέλες 5 Ιουλ. διά Σάν Μάρκος "Αϊλαντ
ΦΑΙΑΣ II.	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7132	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 1 Ιουλ. διά Λίβερπουλ
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Τσέρο λά Πλάτα»	21	6873	έφθ. Αιμδούργον 5 Ιουλ.
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	άργει Ρίβερ Μπλακγουώτερ, άπό 15 Μαΐου
ΦΙΛΤΡΙΚ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Πατσόφικ»	21	4204	άνεχ. Σαβάναν 2 Ιουλ. διά Βρετ. Γουίάναν
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (λιβερ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	44	10983	ΕΠΓΛΩΗΘΗ εις Περουβίανος
ΦΛΟΙΣΒΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	διηλθε Φάρερ Πόιντ 3 Ιουλ. (διαταγάς)
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Χέρεντια»	18	3800	έφθ. "Ορντοκολντικ 2 Ιουλ.
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξαμ.)	έτ. «Κολόν»	34	858	διηλθε Ντόρερ 8 Ιουλ. διά Στέττιν
ΧΕΡΕΝΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Τρανσότσεάνικα»	54	15745	έφθ. Κολόμπιο 8 Ιουλ.
ΧΗΔΕΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7127	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Ιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεχ. Λός "Αντζέλες 1 Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΧΟΚ	έτ. «Γκράουντ»	43	7250	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Ιουλ. διά Παναμάν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Χάρην 8 Ιουλίου διά Νέαν "Υόρκην
ΧΡΥΣ (λιβερ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	διηλθε Σουάν 9 Ιουλ. διά Περοτικόν Κόλπον
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσότσεάνικα»	42	7175	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Ιουν. διά "Αιμδούργον
ΧΡΥΣΗ	έτ. "Ωκεανοπόρος"	44	7293	εις θέσιν 27 Β. και 79 Δ., Ιουν. 27 διά Ρόττερνταμ

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE
WESTERLAAN 3
TEL: II3994-II3984-24510

N. MAVROLEON
SHIPBROKERS & AGENTS

AMSTERDAM
DAMRAK 89
TEL: 40115

ZABALA 1542
ROOM 44-45
•
Telef: 8.60.85

“OLYMPIC,
SHIP CHANDLER
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΩΑΝΝΟΥ ΒΙΤΑΛΗΣ
ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΤΡΑΠΕΖΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ
MONTEVIDEO (URUGUAY)

Adr: Telegraph
“OLYMPIC,
MONTEVIDEO