

# NAYTIKA XPONIKA



15η Αυγούστου 1954

Αρ. Φύλλου 461/220

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΑ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 461/220

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ  
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1954

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορὰς

"Εχουμένη όπι' σφίν μας τὴν πολυσέλιδον ἔκθεσιν τῆς συσταθείσης ἐπιτροπῆς ύπό τὸν κ. Δ. Τζανετάτον, Εἰδίκον Σύμβουλον τοῦ 'Υπουργείου 'Ἐμπορίου, διὰ τὴν μελέτην τοῦ κόστους τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσῶν μεταφορῶν. Λυπούμεθα διότι ὁ χώρος τῶν στήλων αὐτῶν δὲν μᾶς ἐπιτρέπει να δημοσιεύσωμεν ὅλοληρον τὴν ἐν λόγῳ ἔκθεσιν. 'Πολλὰ τὰ ἄγνωτα ἀποκαλύπτονται δι' αυτῆς. Εἴναι ἐμπεριστατωμένη καὶ κατά κοινὴν ὄμοιογίαν τῶν δυναμένων νὰ ἔχουν ἔγκυρον γνῶμην, ἀντιμετωπίζει τὸ πολύπλευρον αὐτὸν ζῆτημα μὲ τὰς προσφορωτέρας δυνατότας λόσεις. 'Αν, πράγματι, τὰ δύο ἀποφασιστικά μέτρα προτείνει ἡ Ἐπιτροπὴ ήθελον θεσμοθετήθη, εἶναι ἀνάμφιος ἡτοῖον, διὰ τὰ διευκολυνθῆ σημαντικάς διακίνησις τῶν φορτίων ἀπό θαλασσῆς καὶ αἰσθητή τὰ διάρθρηση οικονομία εἰς τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς τῶν ἔγχωριών κυρίων προϊόντων, ἐπὶ τὴν παραγωγικής μας δραστηριότητος ὠφελεία.

Περιορίζομεθα νὰ δημοσιεύσωμεν κατωτέρω τὰ συμπεράσματα, μόνον τῆς ἔκθεσεως. 'Από αὐτὰ ἡμπορεῖ τις νὰ διαπιστώσῃ τὴν σύντονον προστάθειαν ποὺ κατέβαλεν ἡ Ἐπιτροπή, ἵνα ἐντὸς σχετικῶν μικρού χρονικού διαστήματος περαιωση τὴν ἀποστολὴν της. 'Η μελέτη τοῦ διου θέματος καὶ ἡ εἰσήγηση ἐπὶ τῶν ληπτέων μέτρων φέρουν τὴν σφραγίδα τῆς γνώσεως, τῆς σαφοῦς καὶ εἰδικευμένης.

### Συμπεράσματα

'Εκ τῆς ἐπισταμένης μελέτης τοῦ διου θέματος τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν ἡ Ἐπιτροπὴ συνήγαγε τ' ἀκόλουθα συμπεράσματα:

Α'). Φορτοεκφορτωτικὸν κόστος

1.— "Οπως ἔξευρε ὁ ἀναγκαῖος δι' ἔκαστον λιμένα ἀριθμὸς ἐργατῶν καὶ ἀπομακρυνθῶσιν οἱ πλεονάζοντες, ἀποζημιούμενοι.

2.— "Οπως ἀρρῇ ἡ κατοχύρωσις τῶν φορτοεκφορτωτῶν εἰς λιμένας τῶν 10.000 κατοίκων.

3.— "Οπως γίνη ἀναπτροσαρμογὴ τῶν βασικῶν τιμολογίων καὶ μείωσις αὐτῶν ὑπὸ τὰς ἐν τῷ οἰκείῳ κεφαλαίῳ προϋποθέσεις.

4.— "Οπως ἐνοποιηθῶσιν εἰς δόλους τοὺς λιμένας αἱ σταδιακοὶ ἐργασίαι ἀπὸ ἀπόφεως ποσοστοῦ ἐπὶ τοῦ βασικοῦ τιμολογίου καὶ καθορισθῶσιν ἐνιατίσις αἱ ὀραὶ ὑπεροριών.

5.— "Οπως καταργηθῇ ἡ ἐργοδοτικὴ εἰσφορὰ τοῦ Κ.Α.Φ. ὡς καὶ ἡ τοῦ λ) σμοριαὶ σιλοπῆτκων, ἰδρυμένου ἐνὸς γενικού ὄργανου πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς οἰκονομικῆς ὁργάνωσεως τῶν λιμένων κατὰ τὰ ἀναλυτικότερον ἐκτιθέμενα εἰς τὸ οἰκείον κεφαλαιον τῆς παρούσης.

6.— "Οπως καθορισθῶσι κατὰ τὸ δυνατὸν ἐνίασιον τιμολογίον. Πρακτορειακῶν δικαιωμάτων εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας, περιορίζομενῶν τῶν ὑφισταμένων σημερῶν εἰς τινὰς ἐπὶ τούτων ὑψηλῶν πρακτορειακῶν. 'Ἐπισής ὅπως, διευρυνομένου τοῦ κύκλου τῶν ὑποχρέων εἰς καταδόλην πρακτορειακῶν δικαιωμάτων, καθορισθῶσι καὶ περαιτέρω μείωσις τῶν πρακτορειακῶν δικαιωμάτων, λαμβανομένης εἰδικῆς προνοίας διὰ τὴν περιπτώσιν τῶν ὑπὸ τοῦ Δημοσίου ἡ διὰ λ) σμον του διακινουμένων ἔξδων καὶ ἀγόθων.

7.— "Οπως ἐπονηθῶσι κανονισμοὶ ἐργασίας μὲν ἐνιατίσις γενικὰς διατάξεις δι' διὸ λιμένας μὲ ἀναπτροσαρμογὴν αὐτῶν ὡς πρὸς τὰς εἰδικὰς περιπτώσεις.

8.— "Οπως μειωθῶσι τὰ τιμολογία τοῦ λιμένος Πειραιῶς.

9.) Τελωνειακὰ διατυπώσεις καὶ αἱ ἐν τεῦθειν

ἐπιβαρύνσεις.

1.— "Οπως καταργηθῇ γενικῶν ἡ διασφόρησις.

2.— "Οπως θεσπισθῇ ἡ ἐλεύθερα, ἥτοι ἡ ἀνεύ τελωνειακῆς τινος διατυπώσεως, μεταφορᾶ τῶν ἀναλυτικῶν ἐν τῇ ἔκθεσι ἀναφορεμένων εἰδῶν.

3.— "Οπως θεσπισθῇ, διὰ τὴν μεταφορὰ ἀπάντων τῶν ὑπολοίπων εἰδῶν θὰ ἐνεργήται δι' ἐκδόσεως ἀπλῆς ἀδείας, συντασσομένης παρὰ τῶν φορτωτῶν ἡ τῶν τελωνειακῶν ὄργανων εἰς τὰ σημεῖα τῆς φορτώσεως.

4.— "Οπως καταργηθῇ ἡ εἰσπραξὶς ΔΕΤΕ (ὑπερωριῶν) ἐπὶ τῶν ἐν τῷ ἐσωτερικῷ διακινουμένων ἐμπορευμάτων πλὴν τῶν περιπτώσεων καθ' ὃς αἱ φορτοεκφορτώσεις τῶν τοιούτων εἰδῶν διενεργούνται εἰς ὡραὶ μη ἐργασίμους ἡ ἔξαιρεσίμους ημέρας ἡ καὶ εἰς θέσεις κειμένας μακράν τῶν λιμενικῶν χώρων, οἵτινες συνήθως διατίθενται διὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις.

5.) Πλοίον καὶ ναῦλος

Σύνθεσις πληρωμάτων πλοίων. 'Η πρὸ τῆς ὑποβολῆς τῆς παρούσης

ἐκθέσεως δημοσίευσις τῶν Β. Δ. περὶ τῆς νέας συνθέσεως πληρωμάτων τῶν πλοίων καθιστά περιττήν τὴν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου ἐκφροσιν γνώμης. 'Η Ἐπιτροπὴ μετ' εὐχαριστήσεως ἐσημείωσε τὴν ἐπίλυσιν τοῦ σοδαροῦ τούτου ζητήματος καὶ νομίζει, διὰ ἐγκαίριας θὰ ὑπεβληθούν πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὰ συμπεράσματα τῶν γενομένων σχετικῶν συζητήσεων, διὰ τοῦ παρ' αὐτῆς ἐκπροσώπου του, προτείνει δὲ ἐν συνεχείᾳ:

1.— "Οπως ρυθμισθῇ τὸ ζητήμα τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων εἰς τοὺς ἐπαρχιακούς λιμένας, καθιερωμένου τοῦ συστήματος τῆς χορηγήσεως τραντὶς εἰς δόλους τοὺς λιμένας.

2.— "Οπως μειωθῇ ἡ πρὸ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰσφορὰ τῶν πλοιοκτητῶν τῆς κατηγορίας τῶν πλοίων ἐσωτερικῶν (iii/s καὶ π)κ) κατὰ τὸ ὑπὸ ἀναλογιστικῆς μελέτης καθορισθεόμενον ποσοστὸν ὑπὲρ καὶ θὰ ἀποτελέσῃ τὸν πόρον καὶ ἀντικρυσμα τοῦ ἀναληφθησμένου κινδύνου διὰ τὴν καλύψιν τοῦ ἐργατικού ἀτυχήματος, κατὰ τὰ ἀναλυτικώτερον ἐκτιθέμενα ἐν τῷ οἰκείῳ κεφαλαίῳ τῆς παρούσης ἐκθέσεως.

3.— "Οπως συσταθῇ διὰ Νόμου ἀναγκαστικὸς ἀλληλοασφαλιστικὸς συνεταιρισμός, εἰς ὃν ὑπαχθῶσιν ὑποχρεωτικῶς ἀπαντά τὰ ἄνω τῶν 100 τόννων φορτίου πλοία (π/κ καὶ iii/s) καὶ κεφορισθῇ, διὰ ὃ καλυπτόμενος κίνδυνος θὰ ἀφορά ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον τὴν ὀλικὴν ἡ παράγωγον ὀλικῶν ἀπώλειαν καὶ ὅτι, ἡ ἀσφαλιστικὰς ἀξία τῶν πλοίων δὲν τὰ εἰναις ἀνωτέρα τῶν 34 τῆς γενησομένης ἐκτιμήσεως ἐκάστου, ἵνα παραπλήσια συνυπάρχῃ καὶ τὸ προσωπικὸν ἐνδιαφέρον τοῦ ἡσαφαλισμένου πλοιοκτητοῦ. 'Ἐπιβληθῇ δὲ εἰσφορὰ ἀνάλογος ἐπὶ τοῦ ναύλου, διὰ παρακρατήσεως ἐν τούτων, ἐπὶ πασας μεταφορᾶς γενομένης διὰ τῶν πλοίων τῆς εἰς ἀσφαλεῖους ὑπαχθησμένης κατηγορίας πρὸς κάλυψιν τῶν ἀσφαλισμένων κινδύνων.

4.— "Οπως καταργηθῇ πάσα φαρικὰ καὶ ὑγειονομικά τέλη διὰ τὰ μέχρι 500 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος πλοία τὰ ἐκτελούντα μεταφορὰς ἐν τῷ ἐσωτερικῷ.

5.— "Οπως θεσπισθῇ ἀτέλεια χαρτοσήμου δι' δόλας τὰς διατυπώσεις, δύσι τελικῶν θέλουσι κριθῆ ὡς ἀναγκαῖαι.

6.— "Οπως ἐπεκταθῇ καὶ εἰς τοὺς λοιποὺς λιμένας ἡ ἀπαλαγὴ τῆς καταβολῆς τῶν τελῶν παρορμίσεως, προσδέσεως καὶ παραβολῆς διὰ τὰ μέχρι 50 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος πλοία ὡς ισχύει ἐν Πειραιᾷ.

7.— "Οπως καταργηθῇ πᾶσα εἰσφορὰ ἐπὶ τῶν χορηγουμένων ύλικῶν καὶ ἑσδίων πλοίων διὰ τὸ Κεφαλαίον Προστασίας Φυματικῶν.

8.— "Οπως ἐπιδιωχθῇ ἡ τιμολογιακὴ διαρρύμενης τῶν διδύμων Κορίνθου κατὰ τόπον παρέχοντα ἀνακούφισιν εἰς τὰ π)κ καὶ iii/s, διὰ τὰς μεταφορᾶς ἐσωτερικού.

9.— "Οπως ἡ καθ' ἐκάστην ἀναχώρησιν προβλεπόμενη τελωνειακὴ σύνταξη προκειμένου περὶ ἐσωτερικῶν πλοών χορηγήται ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν φυλακίων ἀτέλως.

10.— "Οπως εἰς ἄς περιπτώσεις ἐκ κειμένων διατάξεων ἀπαιτεῖται διὰ τὸν ἀπότολουν καὶ ἀδειαὶ ἀλλῆς ἀρχῆς, αἱ ἔξασφαλίσεις δι' ἄς ἔχει θεσπισθῇ αὐτῆς, ἀνατεθῶσιν εἰς τὴν λιμενικὴν ἀρχήν.

11.— "Οπως ἀπλοποιηθῶσι αἱ διατυπώσεις τῆς ἐπισκευῆς καὶ ἐφοδιασμοῦ τῶν πλοίων ἐσωτερικοῦ, καταργούμενης πάσης οἰσαδήποτε ἐπιβαρύνσεως ἐπὶ τῶν ύλικῶν ἡ ἐφοδίων (ἀτέλως).

12.— "Οπως ἡ τελωνειακὴ ἐλεγχος, ἐάν συντρέχῃ περίπτωσις ἐφαρμογῆς του, γίνεται κατὰ τρόπον καὶ χρόνον μη παρεμποδίζοντας τὸ πλοίον εἴτε εἰς τὴν φορτοεκφόρτωσιν εἴτε εἰς τὸν ἀπότολουν.

13.— "Οπως θεσπισθῇ διάταξης καθορίζουσα, διὰ διὰ τὰς ποινικούς περιεχομένου τελωνειακῶν παραδόσεις, μόνον ἐπὶ πρωσωπικῆς ἐνοχῆς καταδογίζεται εὐθύνη εἰς τὸν πλοιοκτήτην ἡ τὸν πράκτορα καὶ οὐχὶ καὶ διὰ παραδόσεις τοῦ πλούρων.

14.— "Οπως καταργηθῇ ἡ ύγειονομικὴ πιστοποίησις, τῆς λήψεως ταῦτης καθισταμένης ἀναγκαῖας καὶ ὑποχρεωτικῆς μόνον ἐν περιπτώσει ἀπότολου ἐκ νοσουντος λιμένου.

15.— "Οπως καταργηθῶσι πάσα χορηγουμέναι παρὰ τῶν λιμενικῶν ἀδειαὶ μεθορμίσεως, φορτοεκφόρτωσεως κ.λ.π. πλὴν τῶν λιμενικῶν Πειραιῶς, Θεσσαλονίκης, Βόλου καὶ Πατρών, εἰς οὓς τὴν ἀδειαν ταῦτην δέον γάρ χορηγῆ τὸ Γραφεῖον 'Ἀγκυροδόλιας ἐφ' ἀπλού χάρτου τῆς προφορικῆς αἵτησι τοῦ πλοιορχου. Εἰς ἄς περιπτώσεις ἐξ ἄλλων λόγων ἀπαιτεῖται ἡ χορηγήσις εἰδικῆς ἀδείας (στρατιωτικαὶ ή ναυτικαὶ περιοχαὶ) σύντηκτης τῆς προφορικῆς αἵτησι τοῦ πλούρων.

16.— "Οπως καθορισθῇ, εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας νὰ μην ζητήσαι σδεια τοῦ Τ.Τ. Γραφείου διὰ τὸ Ταχυδρομεῖον δι' ὅσας γραμματας ἐξηπρεπούνται παρὰ τῶν ἀκτοπλοίκων πλοίων, βάσει τῶν δρομολογίων των, ἡ σιδηροδρομικῶς ἡ λεωφορειακῶς.

17.— "Οπως ἀπλοποιηθῶσι καὶ ἐν μέρει καταργηθῶσι τινὲς ἐκ τῶν

διατυπώσεων ναυτολογίας τῶν ναυτικῶν.

18.—"Οπως δημιουργηθῇ τὸ κατάλληλον ὄργανον πρὸς ἀσκησιν τῆς ναυτιλίας πίστεως.

19.—"Οπως μελετηθῇ τὸ δυνατόν γέας διαφρυμίσεως τοῦ ναυλογίου, μετὰ τὴν λήψιν τῶν προτεινομένων μέτρων.

20.—"Οπως καθιερωθῇ ἐνιαῖος τύπος ναυλοσυμφώνου διὰ τὰς ἑστερικὰς μεταφοράς.

21.—"Οπως ἐπιδιωχθῇ, μετὰ τὴν καθιέρωσιν τῶν νέων μέτρων καὶ τῶν ἔντευθεν βελτίωσιν τῶν ὄρων ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἐπαύξησεως τῆς μεταφορικῆς δραστηριότητος τοῦ πλοίου, ὁ καθορισμὸς ἀναλόγων ναυλών.

Ἡ ἐπιτροπὴ κρίνει ὅμοφώνως, ὅτι ἡ σύγχρονος ἐφαρμογὴ τῶν ἐγκριθησμένων ἐκ τῶν ὧν ἀνά προτεινομένων μέτρων πέδει καταστῆσαι ἐμφανικώτεράν την ἀπότελεσματικότητα τούτων. ἐπισημαίνει δὲ τὴν ἀλληλουσισχέτισιν καὶ ἀλληλεξάρτησιν τῶν προτεινομένων μέτρων διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τῆς ἐπιδιωκομένης δι᾽ αὐτῶν βελτιώσεως εἰς τὸ κόστος τῶν ἐσωτερικῶν βαλασσῶν μεταφορῶν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς δραστηριότητος τῆς εἰς τὸν τομέα τούτον ἀπασχολουμένης ναυτιλίας.

Ἡ ἐπιτροπὴ: 'Ο Πρόεδρος Δ. TZANETATOΣ. Τὰ Μέλη: Π. ΝΤΑΛΙΑΝΗΣ, Β. ΑΝΑΣΤΑΣΑΤΟΣ, Μ. ΖΑΡΛΗΣ, Δ. ΔΑΡΑΣ, Κ. ΜΑΛΑΤΕΣΤΑΣ, Π. ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ, Σ. ΑΘΑΝΑΣΟΥΛΙΑΣ.

Αἱ ἀνωτέρω ύποδείξεις τῆς ἐπιτροπῆς δὲν ἥρησαν, εὔτυχῶς, νὰ θεμοθετηθούν ἀπὸ τὰ ἀρμόδια Ὑπουργεία. Ἀξιέπαινος ἡ ταχύτης μὲ τὴν ὄποιαν μίσθησαν.

Οὕτω τὸ Ὑπουργείον Ναυτιλίας κατήρτισε νομοθετικὸν διάταγμα διὰ τοῦ ὄποιου καταργούνται διὰ τὰ κάτω τῶν 500 τόν. γκρός φορτηγά καὶ ἐπιβατηγά πλοία δριστικές εἰσφοραὶ καὶ τέλη.

Τὸ σχέδιον τοῦ ἐν λόγῳ διατάγματος ἔχει ὡς ἔξῆς:

«Περὶ ἀπαλλαγῆς πλοίων ὠρισμένων καπηγορίων ἀπὸ τῶν φαρικῶν καὶ ἀγκυροβολίας τελῶν, ὑγειονικῶν δικαιωμάτων καὶ εἰσφορῶν ὑπὲρ τοῦ εἰδικοῦ λογαριασμοῦ προστασίας ἐργαστῶν θαλάσσης.

"Ἀρθρον Μόνον

'Ἄπο τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος τὰ κάτω τῶν 500 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος ἐλληνικὰ φορτηγά πλοία ἀνεξαρτήτως τῶν παρ' αὐτῶν ἐκτελουμένων πλόων ὡς καὶ τὰ πάστης χωρητικότητος ἐλληνικὰ ἐπιβατηγά πλοία, ἐφόσον ἐκτελούν πλόας ἐσωτερικοῦ καὶ ἐὰν ἔτι ἐπεκτείνουν τούτους εἰς λιμένας τῶν ὅμορων τῆς Ἐλλάδος Κρατών καὶ Ἰταλίας ἢ ἐκτελούν ἐκτακταὶ μεταδύναμης λιμένων τῆς Μεσογείου τουριστικὰ ταξειδία ἀπαλλάσσονται τῆς ὑποχρέωσεως καταβολῆς α) τῶν κατὰ τὸν Νόμον ΓΦΕ) 1909 «περὶ φαρικῶν καὶ ἀγκυροβολίας τελῶν» ὡς ἐτροποποιήθη καὶ συνεπληρώθη μεταγενεστέρως ὑγειονικῶν δικαιωμάτων καὶ β) τοῦ ἀρθροῦ 20 παρ. 1 ἑδάφ. 1. τοῦ Α.Ν. 1428) 1938 προδελεπούντο ποσοστοῦ 2% ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας καὶ Ἀσθενείας Ἐργατῶν Θαλάσσης.

Ἐπίσης τὸ Ὑπουργείον Ναυτιλίας ἀπέστειλε πρὸς τὸ Ὑπουργείον Δημοσίων "Ἐργων ἔγγραφον διὰ τοῦ ὄποιου προτείνεται ἡ ληφτική τῶν κάτωθι μέτρων συμπληρωματικῶν πρὸς δόσα προτείνει ἡ ἐπιτροπὴ μειώσεως κόστους βαλασσῆς μεταφορᾶς: 1) Ν' ἀπομακρύθουν αἱ στρατιωτικαὶ ἐγκαταστάσεις αἱ τοὺς ἐμπορικοὺς λιμένας. 2) Ν' ἐπιτευχθῇ δι' ἀποικιώσεως ἀποσύμφορτος τῶν λιμένων ἀκόντιον. 3) Ν' ἐκτελουμένων ἀνάλογα ἔργα εἰς τοὺς λιμένας ὕστε νὰ μὴ χρησιμοποιοῦνται αἱ φορτηγίδες κατὰ τὴν φορτεοκφόρτωσιν τῶν ἐμπορευμάτων. 4) Ν' γίνη συντονισμὸς τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων θαλασσῆς καὶ χερσαίων.

### Καταργείται καὶ ἡ διασάφησις

Τὸ Ὑπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν ἐκοινοποίησε πρὸς τὰς τελωνειακὰς ἀρχὰς τὴν ὑπ' ἀριθ. Τ. 4511) 1954 ἀπόφασιν «περὶ τρόπου μετοφορᾶς ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα τοῦ ἐσωτερικοῦ τῶν ἐγχωρίων προϊόντων καὶ τῶν ἐλευθέρων (τελωνισμένων) ἐμπορευμάτων». Ἡ ἰσχὺς τῆς ἀποφάσεως ἀρχεῖται ἀπὸ τὴν 1ης Αύγουστου. Διὰ ταύτης ἀφ' ἔνδος μὲν θεσπίζεται ἡ ἐλευθέρα καὶ ἀνευ τελωνειακῶν διατυπώσεων μεταφορᾶς ἐν τῷ ἐσωτερικῷ διαφόρων εἰδῶν, ἀφ' ἔτερου δὲ καθιερώνται γενικῶς ἡ ἐκδοσις ἀδείας διὰ τὴν μεταφορᾶν ἐν τῷ ἐσωτερικῷ πάντων τῶν λοιπῶν εἰδῶν.

Κατὰ ταύτης, ἐφ' ἔξης ἡ διασάφησις, μεταφορᾶς καταφεγίται, καθ' ὅσον καὶ οὐδὲμιν περίπτωσις θά κατατίθεται τοῦ λοιποῦ τοιαυτῆς διασάφησης διὰ τὴν μεταφορᾶν ἐν τῷ ἐσωτερικῷ ἐγχωρίων προϊόντων ἡ ἐλευθέρων (τελωνισμένων) ἐμπορευμάτων, ητίς μεταφορᾶ θά ἐνεργήται, κατὰ τὰς ἐν τῇ ἀποφάσει διοικήσεις, εἴτε ἐλευθέρως ἄνευ τηρήσεως τελωνειακῶν διατυπωσεων, εἴτε ἐπὶ τῇ βάσει ἀδείας τῆς Τελωνειακῆς Ἀρχῆς.

\* \* \*

Ωρισμένα ὅμως ἐκ τῶν συμπεριεπιστάσων τῆς ἐπιτροπῆς μίσθησαν. Ἀπομένουν πολλὰ ὄκομόν πρὸς ρύθμισιν ἵνα τὸ ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος, τὸ προσφορώτερον ὅσον καὶ εὐθηνότερον μέσον μεταφορᾶς διὰ τὴν πολύκοπτον καὶ ηνησιωτικὴν Ἐλλάδα χειραφετηθῇ ἀπὸ τὰς παραλόγους ἐπιβαρύνσεις καὶ καταστῆ τὸ ἀμεσον ὄργανον τῆς παραγωγικῆς δρα-

στηριότητος τοῦ Τόπου μας.

Θά πρέπει, δηλαδή, νὰ μὴ ἀσκεσθῇ ἡ ἐπιτροπὴ εἰς τὸ ἔργον τῆς ἐρεύνης καὶ τῶν ὑποδείξεων. Οὐ πρέπει νὰ παρακολουθήσῃ τὴν τύχη τῶν εἰσηγητῶν της, νὰ τὰς πρωθυμῇ ποδὸς τὴν θεσμοθετησιν. Ἀλλα διὰ παραμεινη ἡμιτελῆς μία προσπάθεια ἀξια κάθε ὑποστηρίξεως πρὸς τὸ καλὸν τῆς Οἰκονομίας τοῦ Τόπου μας καὶ τῆς Ναυτιλίας εἰδί κώτερον.

### Καὶ διὰ τὰ μεσογειακὰ

Πολλοί, ὅμως, ἔκ τῶν συστάσεων τῆς ἐπιτροπῆς ἔχουν τὴν θέσι τῶν καὶ διὰ τὰ εὐρυτέρας ἀκτίνος δραστεως φορτηγά σκάφη, τὰ μεσογειακά. Ἡ ἐφαρμογὴ ὠρισμένων ἐκ τῶν ὑποδεικνυμένων μετηωρῶν, ἵκανων να περιορίσουν τὸ ὑψηλὸν κόστος τῆς κινήσεως τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν προσπάθειαν τῆς ἀνανεώσεως τῶν πορητικῶν ἀντιοικονομικῶν μονάδων, θὰ ἀποδώσῃ πολλὰ εἰς τὴν έθνικήν ἡμῶν Οἰκονομίαν.

Τὸ ζήτημα τὰ μεσογειακῆς ναυτιλίας ἀνάγεται εἰς τὴν ὑποδομὴν τητοῦ κ. Βογιατζῆ. Ἡ θελήση νὰ τὸ προσέξῃ δόλως ιδιαιτέρως "Ἐπρεπε νὰ είναι ἡ ἀπορρήτη κάθε ὑπέρ της Ναυτιλίας κοστικῆς μεριμνῆς καὶ ὅμως ἡγούμηνη παντελίδης".

Αἱ στήλαι αὐτοῖς διὰ δύο παύσουν ὑποδεικνυμένων τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῆς στοργικῆς ὑπὲρ τῆς «μαύρης μοίρας» μερίμνης. Πάντως η καλή ὄρχη ἔγινε μὲ τὴν ἔρευναν τῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορᾶς. Αἱ ὄρθιαι ὑποδείξεις τῆς συνήντησαν, εὔτυχῶς, τὴν κατανόησιν ἀπὸ μέρους καὶ τῶν διαφόρων ὑπερεσιῶν. Εὐχής ἔργον θὰ ἔται ἡ καὶ διὰ τὰ ἄλλα ζητήματα, τὰ σχετικά μὲ τὴν ναυτιλίας μας ὑπόδεσιν, εἰχον ὑπὲρ τῶν οἱ ἀρμόδιοι ὑπουργοὶ τὰ συμπεράσματο εὑπεριστατωμένης τινὸς μελέτης ἀπὸ τοὺς εἰς ἐπαγγέλματος εἰδικούς τους δυναμείους ἔγκυρους να ἔχουν γνώμην.

### Διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς

Μεταξύ, ὅμως, τῶν ἀξίων πάστης προσοχῆς διαπιστώσεων εἰς ἄς προβαίνει ἡ ἀνωτέρω ἐπιτροπῆς, ιδιαιτέρων προκαλούν ἐνδιαφέρον τὸ σάση περὶ τὸν λιμέναν Πειραιῶς ἀναφέρει ἡ ἐκδεσίς της. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τῆς ἐπιτροπῆς μετεσχον καὶ δύο ἀμεσώτατα μὲ τὴν Διοικητικούς τοῦ λιμένου συνδεόμενα πρόσωπα, οἱ κ. κ. Β. Αναστασάτος καὶ Σ. Ἀθανασούλιας.

Εἰς τὸ περὶ λιμένων κεφάλαιον εἰδίκη γίνεται μνεία περὶ Πειραιῶς διὰ τὸν ἔχειν τὸν λιμέναν.

«Εἶναι παραδεδεγμένον, ὅτι ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, λόγω τοῦ τρόπου διοικήσεως του καὶ καὶ ἀστερικῶν συμβηκάν, ὑφ' ἄς ἐργάζεται, παρουσιάζει περίπτωσιν, μὴ δεκτήν συγκρίσεων πρὸς τοὺς λοιπούς λιμένες. Ὁμολογείται παρὰ πάντων, ὅτι τὸ φορτεοκφόρτωτον κόστος ἐν Πειραιεῖ εἶναι ὑψηλόν, λόγω τῶν ἐπιθαρύσεων, ὃς ἐν τῷ προσδιορισμῷ τῶν τιμολογίων, ἀντιμετωπίζει τὴν διοίκησης τοῦ ΟΑΠ πρὸς κάλυψην τῶν γενικῶν ἔξδων (διοίκησεως — ἀποκαταστάσεως λιμένος — συντρήσεως ἔργων κλπ.). Παρὰ ταύτα ἡ ἐπιτροπὴ κρίνει, ὅτι δύναται συγχωρεῖται ἡ παρατάσις τῆς ισχύος τῶν σημερινῶν τιμολογίων. Ή περὶ τῆς Κυβερνήσεως ἐγκρίσις τῆς ἐπιβολῆς φορτεοκφόρτωτον δικαιώματος εἰς τὰς μεχρι σήμερον ἐλευθερώτατας ἐργαζομένες μεγάλας ἐταιρίας, διδεῖ εἰς τὸν ΟΑΠ τοιούτον εἰσόδημα, ώστε τὰ πρέπει νὰ ἀντιμετωπίσων τὸ ζήτημα τῶν τιμολογίων κατὰ τρόπον θεραπεύοντα. Βεβαίως ἡ διοίκησης τοῦ ΟΑΠ πρέπει μὲν μελετῶσα τὴν διαρρύθμισην τῶν τιμολογίων, ἀλλ' ἡ ἐπιτροπὴ νομίζει, ὅτι ἐνδεικνύεται νὰ ὑποδείξῃ τὴν σημασίαν τῶν φορτεοκφόρτωτων ἔξδων ἐπὶ τῆς μεταφορᾶς κυρίως, διότι αὐτή πάσχει, καὶ τούτο διότι ὁ Πειραιεὺς συγκεντρώνει τὸ μεγίστον ποσοστὸν ἐκ τῆς διακινήσεως τῶν ἀγαθῶν τοῦ ἐσωτερικοῦ».

### Καὶ διὰ τὰς μεταφορὰς τοῦ ἐσωτερικοῦ

Ἀξιέπαινος ἡ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως καταβαλλομένη μέριμνα διὰ τὴν μειώσιν τοῦ κόστους τῶν ἀπὸ βαλάσσης ἐσωτερικῶν μεταφορῶν. Δέον θὰ πρέπει, ὅμως, νὰ περιορίσῃ αὐτὴ εἰς τὴν ἀγχιτόλουσαν μονὸν ναυτιλίαν σαύτε καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν φορτίων τῆς ἀκτοπλοϊας. Ἡ Οἰκονομία τοῦ Τόπου μας βαρύτατον ἐπίσης καταβάλλει τὸν φορτίον εἰς νυχτὸν υψηλούς ποσούς καὶ ἀκριβώτερος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς μεταφοράς καὶ σκαφῆς χώρας, μὲ ώρανωνέους λιμένας καὶ μὲ ναυτιλίαν δρῶσαν ἐγγύτατα πρὸς τὴν οἰκονομίαν της, ὥσπει λ. χ. τὴν Ἰταλίαν, λαμβανομένης πάντοτε ὑπὲρ της περιοχῆς φορτεοκφόρτωτος τῶν ιδικῶν μας λιμένων ἀπὸ τὰ κέντρα φορτώσεως καὶ ἐφορτώσεως τῶν ἐσωτερικοῦ.

Διὰ τοὺς ἔξης ἐπαγγέλματος παρακολούθουντος τὸ πράγματα αἱ βασικαὶ ἀφορμαὶ, αὐτίνες καὶ προκαλούν τὴν ἀκρίβειαν τοῦ κόστους τῶν ἐκ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ διὸ τὸ ἐσωτερικὸν μεταφορῶν, συνωφίζονται: Εἰς τὴν κακὴν ὄργανων τῶν λιμένων μας, μηδὲ τοῦ πειραιϊκοῦ ἐσωτερικού, εἰς τὰ υψηλὰ φορτεοκφόρτωτα, εἰς τὰς καθυστερήσεις τῶν πλοιών, εἰς τὴν ὑποτελείαν τῶν ἔξαγωγῶν μας ἀπὸ τὰ τράστ-διασκέ-

## CANADIAN CHANDLERS LIMITED

### WHOLESALE SUPPLIERS

HEAD OFFICE:  
437 St. James Street West  
MONTREAL, 1, CANADA  
Tel. HA-0115

Cable Address:-«SHIPSTOR»-Montreal

Main branch in West Coast

41 Alexander Street

VANCOUVER, B. C. CANADA  
Tel. Tallow 3221

Εξυπηρετοῦμεν ὅλους τοὺς λιμένας ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Ἀγ. Λαυρεντίου, τοῦ Ἀνατολικοῦ καὶ τοῦ Δυτ. Καναδᾶ. Οἱ πράκτορές μας θὰ συναντήσουν τὰ πλοῖα σας εἰς 18 Καναδικοὺς λιμένας.

φεις των ξένων ναυτικών έταιριών και είς την έλλειψιν, τέλος, σαφοῦς γνώσεως των έκαστοτε κρατουσών συνθηκών εἰς την ναυλαγοράν ἀπό τούς κρατικούς μας ἀρμόδιους, τούς διαχειριζομένους τὰ τῆς μεταφορᾶς τῶν σιτηρῶν καὶ τῶν λοιπῶν ἔφοδιον.

Εἰς ἑκατομμύρια δολλαρίων ὑπολογίζονται αἱ ἑτησίως προκαλούμεναι ἀπό τους ἀνωτέρω λόγους ἐπιβαρυνσεις, τὰς ὅποιας εἰς τὸ τέλος καλεῖται να πληρωτὴ ή κατανάλωσις. Οἱ ναῦλοι λ. χ. τῶν σιτηρῶν καὶ τῶν γαιανθράκων διὰ τὴν Ἑλλάδα εἶναι ἀκριβώτεροι ἀπό τους καταβαλλόμενους ὥχι μόνον ἀπό τὴν πλησιεστέραν πρὸς τὰ κέντρα φορτώσεως Ἰταλίαν, ἀλλὰ καὶ ἀπό αὐτὸ τὸ Ἰσραὴλ εἰς πολλάς περιπτωσεις. Τὰ πλοῖα καθευτερούν πολὺ κατὰ τὴν ἑδῶ ἐκφόρτωσιν των, πληρώνουν ὑψηλότερα φορτεκφορτωτικά καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ κατ' ἀκολουθίαν ζητοῦν ναῦλον μεγαλύτερον. Αἱ διαταγαὶ ἐπίσης διὰ τὰς μεταφορᾶς τῶν σιτηρῶν δὲν κυκλοφοροῦν ἵς τὴν ἐλευθερίαν ναῦλογράφη, ώστε νὰ ισχύσῃ ὡς νόμος περὶ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως. Τὸ αὐτὸ καὶ διὰ τὰ λιπαράσματα τῆς Αγροτικῆς. Συγκεκριμένα ἔχομεν παραδείγματα. Αἱ στῆλαι αὐταὶ δὲν παρέλειψαν εὐκαιρίαν να συστήσουν εἰς τοὺς ἀρμόδιους πώς ἡ σπατάλη τῶν ναῦλων θὰ περιωρίζεται. Τὰ πράγματα, διὰ τὰ εἰσαγωγέαν κατὰ μερίδας βιομηχανικά προϊόντα, ὅπως καὶ διὰ τὰς ἐξαγωγας μας, δὲν εἶναι καλύτερα. Οἱ ναῦλοι εἶναι ἀκριβώτεροι, τὰ φορτεκφορτωτικά ὑψηλά καὶ τὰ ἔσοδα μεταφορώσεως ἀκομῇ ὑψηλότερα. Παράδειγμα οἱ ναῦλοι τῶν σταφίδων διὰ τὴν Σμύρνην. Εἶναι ἀκριβώτεροι ἀπό τὰς Πάτρας παρὰ ἀπό τὴν Σμύρνην.

Αὐτὸς ὅλα τὰ σημαντικὰ διὰ μίαν Οἰκονομίαν ζητήματα, θὰ ἔπειπε μία ἐπιτροπή νὰ μελετήσῃ. Θὰ διεπίστων τὰς ἀνωμαλίας καὶ θὰ ὑπεδείκνυε τὰ ληπτέα μέτρα. Αὐτά, βεβαίως, ἀνάγονται εἰς γενικότερα θέματα τῆς κρατικῆς πολιτικῆς, τῆς ναυτιλιακῆς καὶ λιμενικῆς τοιαύτης. "Ενα, ὅμως, Κράτος ὀργανώμενον, μὲ θέλησιν νὰ νοικοκυρεῖ τὴν Οἰκονομίαν του, δὲν ἡμπορεῖ νὰ τὰ πορίδη. "Η ναυσίδιος Ἑλλάς δὲν θὰ πρέπει να καταλέγεται μετεξὺ τῶν καθευτεριμένων ἀποικιῶν εἰς τὰ ζητήματα τῶν μεταφορῶν της. Όλιγα διοικητικά μέτρα εἰς τοὺς λιμένας, παραμφερή διὰ τὰ φορτεκφορτωτικά πρὸς τὰ ὑπόδεικνυμένα παρὰ τῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὰς μεταφορᾶς τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ ἡ κατ' ἀπομίμησιν ἔστω ἐφαρμογὴ τῶν ὅρθων εἰς τὰ της ναυτιλίας μας κατευθύνεων ἡμιπορῶν νὰ διορθώσουν αἰσθητῶς τὴν κατάστασιν. Ήπις τώρα πολλὰ στοιχεῖ καὶ δὲν μᾶς ἐπιτρέπει περισσότερα νὰ ἐσοδευσμεν διὰ τῆς εὑρυτέρας συμμετοχῆς του ἑλληνικού πλοίου εἰς τὰς ἔθνεις μας μεταφοράς.

### Πρὸς τὸ δεύτερον στάδιον

"Αφ' ὅτου ὁ κ. Βογιατζῆς ἀνέλαβε τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας αἰσθητῶς ἔχει ἐπιβραδύθη ὁ ψυμὸς τῆς ἀναληφθείσας ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Συναγερμού προσπαθείας, ὑπέρ τοῦ ἑθνικοῦ πλοίου. Πορ' ὅλην τὴν θεληματικότητα ποὺ διακρίνει τὸν κ. Βογιατζῆν καὶ τὴν ὁδύτερην μὲ τὴν ὅποιαν χειρίζεται τὰ ἀνακύπτωνα ζητήματα τοῦ Υπουργείου του, δικαιολογημένη ἴσως γὰ ἡτο ἡ ἐπιβραδύνσις αὐτῆς, ἵνα ὁ νέος ὑπουργὸς ἐνημερωθῇ ἐπὶ τοῦ ὄλου ναυτιλιακού προβλήματος καὶ ιδίαν μορφώσῃ ἐπὶ αὐτοῦ γνώμην.

"Ηδη τὸ στάδιον τῆς ἐνημέρωσεως πιστεύομεν νὰ παρῆλθεν. Ο κ. Υπουργὸς ἡκουσε τὰς ἀπόφεις τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ τὰς εἰσηγήσεις τῆς υπερεσίας, ἔγνωσε τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα τοῦ Υπουργείου του καὶ ἀφοῦ μὲ τὴν βαθύτατα διειδύνουσαν σκέψιν του ἀνέλυσεν ἔνα πρὸς ἓν τὰ υποδειχθέντα, εἶναι τώρα εἰς ἔστιν νὰ χωρήσῃ καὶ εἰς τὴν καθίερωσιν τῶν προσφορωτέρων διὰ τὸν ὀλοκλήρωσιν τοῦ κυβερνητικοῦ προγράμματος νομοθετικῶν ἡ διοικητικῶν μέτρων.

Δεῖν θὰ λείψουν βεβαίως καὶ αἱ δυσχέρειαι κατὰ τὸ δεύτερον αὐτὸ στάδιον τῆς ὑπουργικῆς προσπαθείας. Πιστεύομεν, ὅμως, ὅτι θὰ κατασχύσῃ αὐτῶν ὁ κ. Βογιατζῆς καὶ ὅτι ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν μηνῶν θὰ ἔχῃ ὀλοκληρώση τὸ υπέρ τῆς Ναυτιλίας νομοθετικόν του ἔργον, διὰ νὰ ἀποδοῦῃ ἀπέριστας εἰς τὸ τρίτον στάδιον τῆς ἀναληφθείσης ποιωθούσιας, εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν θεσμοθετήσαντων καὶ εἰς τὴν πληρεστέραν ὄργανωσιν τοῦ κρατικοῦ ὄργανου τῆς διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας.

Δὲν θέλουμεν οὐδὲν πρὸς στιγμὴν νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι ὁ κ. Βογιατζῆς περιστώμενος ἀπὸ τὴν ρουτίναν τῆς καθημερινῆς ζωῆς τοῦ Υπουργείου του, θὰ περιοσισθῇ εἰς μόνην τὴν ἀντιμετωπισιν τῶν ὑπηρεσιῶν ὑπόθεσεων ἐπὶ ἡμίη τῆς κυρίας του ἀποστολῆς, τῆς συγκειμένης εἰς τὴν θεσμοθέτησιν τῶν λυσιτελεστέρων μέτρων, ποὺ θὰ χειραφετήσουν τὴν Ἐθνική Ναυτιλίαν καὶ θὰ τῆς διανοίσουν τὸν δρόμον πρὸς τὴν ἀποκατάστασιν τῆς δυνάμεως της. Πρέπει νὰ εἶναι βέβαιος ὁ κ. Υπουργός, ὅτι εἰς τὴν δύσκολον αὐτὴν προσπάθειάν του θὰ συναντήσῃ καὶ τῶν στηλῶν αὐτῶν τὴν ἀπόλυτον συμπαράστασιν.

### Τὰ ἀκτοπλοϊκά

"Ἐφιστῶμεν ιδιαιτέρως τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τῶν ἐκτάκτων ἀστυνομικῶν μέτρων, τῶν ὅποιων ἐπίζητεται ἀπὸ τίνος ἡ ἐφαρμογὴ εἰς τὴν κίνησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν. Πολλὰ ἔξ αὐτῶν εἶναι ὑπερβολικά καὶ εἰς τὴν πράξιν ἀνεφόρμοστα, διότι στερούνται τοῦ στοιχείου τῆς γνώσεως τῶν πραγμάτων τῆς ἀκτοπλοΐας.

Πρέπει νὰ λάβῃ ὑπὸ σφιντέρην του ὁ κ. Βογιατζῆς, ὅτι ἡ ἐπιχειρησίς τῆς ἀγχιπλούσους ναυτιλίας εἶναι πτωχὴ, ἐλόχιστα ἀποδοτική. Ἡ ἐντατική κίνησις ἐνὸς τριμηνοῦ ἔρχεται να καλυψῃ τὰς θετικάς, τὰς ἀναμνηστικής ζημιὰς τῶν ἔννοιας ἀλλων μηνῶν. Τὸ Κράτος ἀξιοὶ καὶ ἐπιτυχαίνει τὴν ἀδάπτανον διὰ αὐτὸ τὸ ἐκτέλεσιν, τὴν τακτικήν καὶ ἀνελλιπή, τῶν συγκοινωνιῶν καὶ ὅταν τὰ ἀκτοπλοϊκά σκάφη πρόκειται, ἐκμεταλλεύμενα τὴν κίνησιν τοῦ θέρους, νὰ ἐπιτύχουν κάποιαν ισοσκέλεσιν τοῦ ἀλμυροῦ τῶν ἔσδόνων καὶ ἔξδόνων, ἔρχεται πάλιν τὸ Κράτος διὰ τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, νὰ ἐπιβάλῃ τοιαῦτα περιοριστικά μέτρα εἰς τὰ δρομολόγια καὶ τὴν ὅλην κίνησιν τῶν πλοίων, ώστε τὸ μικρὸν κέρδος, ὅπερ προώρισται νὰ καλύψῃ τὰς ζημιὰς τοῦ χειμῶνος, νὰ ἔσαινεμιζέται. Τελικῶς, δηλαδή, ἡ ἐπιχείρησις καταλήγει νὰ εἶναι ἐπιζημία καὶ δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἀντικρύσῃ οὐδὲ τὰς μεγάλας δαπάνης τῆς συντηρήσεως καὶ τῆς ἐπισκευῆς τῶν πλοίων κατὰ τὸν χειμῶνα.

"Αν, ὅμως, σαφής ὑπῆρχεν ἡ γνώσις τῆς καταστάσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων παρὰ τοῖς ἀρμόδιοις, ἀν ἀνελογίζοντο οὗτοι τὰς δυσκολίους συνθήκας, ὑφ' ἃς κινεῖται τὸ ἐπιβατηγὸν ἀκτοπλοϊκόν, λόγῳ τοῦ ὁδύτατου συναγωγισμοῦ τῶν ὄλων μεταφορικῶν μέσων ἀπὸ ζηρᾶς καὶ ἀέρος καὶ ὄν, τέλος, παρείχονται αἱ καταστάσεις προστασίαν, καποιαὶ στοργικὴν φροντίδα διὰ τὰ ζητήματά του, δὲν θὰ ἔφανται μέχρι τοῦ σημείου εἰς τὴν πρώτην ἀνεξέλεγκτον διαμαρτυρίαν ἐνὸς ἐπιβάτου, εἰς τὴν ἔναγονας τῶν πραγμάτων ἐπιπολαῖαν τίνα ὑπόδειξην τοῦ χρονογράφου μιᾶς ἐφημερίδος νὰ διεγείρεται ἀγριοὶ τὸ μένος κατὰ της ἀκτοπλούσους ναυτιλίας καὶ νὰ διατάσσωται ἀστυνομικά μέτρα ἀλλὰ μή τι ἄλλο ἀνέφαρμοστα εἰς τὴν πράξιν. Δὲν ζητοῦμεν βεβαίως τὴν ἀσύνδοσιαν, ἀλλὰ τὴν καλυτέραν κατανόησην τῆς θέσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκού σκάφους.

"Ἐχει ὑπὲρ αὐτοῦ ὁ κ. Βογιατζῆς τὴν εὐλογὸν δικαιολογίαν, ὅτι δὲν είναι αἱκάμπη πλήρως ἐνημερωμένος ἐπὶ τῆς ὅλης ὑποδέσεως τῆς ἀκτοπλοΐας ναυτιλίας. Τὸ πρώτον τώρα τὴν ἀντιμετωπίζει καὶ πολλὰ ἀσφαλῶς ἀπὸ τὰ ζητήματά της τοῦ διαφεύγουν. "Ισως αὐτὴ ἀκριβῶς ἡ σύνοια τῶν πραγμάτων νὰ ὑποχρεών τὸν κ. Ὑπουργὸν νὰ εἶναι συντηρητικότερος εἰς τὴν ἐπιβατηγὸν τῶν ὄσων τοῦ εἰσηγούνται μέτων, ἔστι καὶ ἄν πιστεύειν οὗτος, ὅτι δυνατὸν ἡ ἐφαρμογὴ τῶν μέτων αὐτῶν νὰ παράσῃ τὴν ἰδεωδή ἀπὸ τὸ θαλάσσης συγκοινωνίαν εἰς τὸ ταξίδευον κοινόν.

"Υπάρχει, πράγματι, ἔνα συγκοινωνιακὸν ἀξίωμα, τὸ ὅποιον κανεὶς ἀτιμωρητὴ δὲν ἡμπορεῖ νὰ παραβλέψῃ. Τὰ μέσα εἶναι ἀνάλογα τῆς κίνησεως. "Ἄν ὁ κ. Βογιατζῆς είχεν ὑπὸ σφιντέρην τῶν παραστατικάς τῆς κινησίας τῶν πλοίων εἰς ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα κατὰ γραμμᾶς καὶ περιόδους (τὸν χειμῶνα καὶ τὸ θέρος), ἐκ παραλλήλου δὲ διεπίστων καὶ τὰς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, θὰ ἡδύνατο νὰ συναγάγῃ σαφῆ τὰ συμπεράσματα τῆς ἀκολουθεύτηκος πολιτικῆς. 'Αλλ' αὐτὰ τὰ στατιστικά στοιχεῖα δὲν τὰ ἔχουν εἰς χειράς των οἱ ἀρμόδιοι καὶ εἰς τὴν μελέτην τοῦ ἀκτοπλοϊκού προβλήματος ποτὲ δὲν θήλεσαν νὰ ἐγκύψουν.

"Πώς, λοιπόν, χωρὶς τὴν γνώσιν τῆς ἀκριδῶν τῶν συνθηκῶν τῆς ἀκτοπλοΐας, προϋποθετήσαντας πάσχειν τὰς παραμεδάσεως, ἔρχονται καὶ ἐπιδαλόλους αὐξησῖν τῶν μισθοδοσίων, χωρὶς ἀνάλογον τοῦ ναυλογίου αὐξησῖν, πῶς διατάσσουν τὴν μη ἔκδοσιν εἰσιτηρίων θέσεως ἀνεκλίνησης διὰ μεριστούς διὰ λόγων ταξιδίων τοῦ θέρους — ὁ κανοπές καὶ ἀκόμη μία σεζόλογκ δὲν θὰ ἥσαν δρκεταί; — πῶς ἀθρόας μηνύσεις ὑποβάλλουν κατὰ τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν διότι τὸ πλοίον, λόγω τῆς θαλασσοταραχῆς καθιστέρησεν ἡ διότι εἶχε νὰ παραλαβῇ φορτίον καὶ ἀπέπλευσεν ήμεσεις ὡραν ἀργότερον τῆς καθορισθείσας ἀπὸ ένδιαμεσον λιμέναν τοῦ δρομολογίου του; Καὶ τέλος πῶς χωρὶς νὰ εἶναι εἰς θέσιν οἱ ἀρμόδιοι για ἐκτιμήσουν τὴν κίνησιν τῆς 15ης Αὔγουστου πρὸς τὴν Τήνον καὶ τὴν ἐπάρσειαν τῶν μέσων διατάσσουν τὴν προσθήκην πλοίων μεταγωγικῶν τοῦ στόλου εἰς τὰ δρομολόγια τῆς Τήνου;

"Καὶ ἐνῷ ἀγνοεῖται ἡ γενικωτέρα λύσις τοῦ ἀκτοπλοϊκού προβλήματος, ἐνῷ τὸ Υπουργείον οὐδὲν μέχρι τουδε ἐποιέσειν ὑπὲρ τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου, ἀρκεῖται καὶ ἀρέσκεται νὰ τὸ ἀστυνομεύῃ, πιεστικῶς μά-

# PORT SUDAN MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS

INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,,

Address: P.O. Box 306

λιστα, προβάλλον μόνον άξιωσεις χωρίς και άντιπαροχάς.

Αυτή μήπως είναι ή όρθιη έν προκειμένω κρατική πολιτική και ούτω έπιδιώκεται ή άριστοποίησις τών συγκοινωνιακών από θαλάσσης μέσων;

Γνωρίζων ό κ. Κεντρικός Λιμενάρχης Πειραιώς τὰ νέα περιοριστικά τῆς κινήσεως τῶν έπιβατηγών πλοίων μέτρα, ἔκλεισε τὰς συστάσεις του πρός τοὺς εφοπλιστάς μὲ τὰς ἔξης:

«Ἄλλετε ίπ' ὅψιν σας, Κύριοι, στὶς ύπουργὸς τώρα δὲν είναι ο Λαμπρινίδης, ἀλλὰ ο Βογιατζῆς.

Δὲν θέλουμεν νὰ πιστεύσωμεν, ότι ο κ. Λυχνός, ἀνάτερον στέλεχος τοῦ Λιμενικού Σώματος, παρέμεινε παντελῶς ἔνος πρὸς ὅ, τι τὸ δημιουργικὸν συνετελέσθη ἐπὶ άσμηντο Λαμπρινίδη ύπερ ἀποκαταστάσεως τῆς Ναυτιλίας μας. Θὰ ἔχῃ μᾶλλον ο κ. Λυχνός εὐπειθῆ τὴν σκέψην πρὸς τὸν ἑκάστοτε ύπουργὸν τῶν καὶ δρασεῖς, ισως, τὴν μηνῆν διὰ νὰ λησμονήσῃ τὶ δέριει, οὐ ναυτιλούμενή Ελλάς—δοιοὶ τὰς αναγνωρίζουν—εἰς τὸν Λαμπρινίδην, τὸν μόνον ύπουργὸν τῆς Ναυτιλίας, δῆστις ηνάλωσεν ἐσούτων κατὰ τὴν ύπερ τοῦ θέμικού πλοίου στοργικὴν φρουτίδα του. Αἱ συγκρίσεις δὲν είχον τὴν θέσιν των.

### Ἄξιέπαινος πρωτοβουλία

Τὸ δηξελοκίνητον ἐπιβατηγόν πλοίον κατακτᾷ καὶ τὴν ιδικήν μας ἀκτοπόσιαν. Απεδείχθη τὸ προσφορώτερον, τὸ οἰκονομικότερον. Ή πρὸς αὐτὸν στρφή τῶν ἐφοπλιστῶν δικαιολογεῖται ἀπὸ αὐτὰ τὰ πράγματα, ἀπὸ τὰς ἀποδόσεις τῶν ἡδη ἐν ὑπηρεσίᾳ σκαφῶν.

Οὐτῷ η Ἀτμοπλοία Τυπάλδου ὥγόρασε πρὸς μηνὸς τὸ ἐπιβατηγόν «Τέτη» ἀντὶ 52 χιλιάδων λιρῶν, ἵνα διὰ τὴς ἀντικαταστάσεως τοῦ πρωστηρίου συστήματος του μὲ δύο κινητήρας δῆξελ, ἀποκτηση τὸ σκάφος ταχύτητα μεγαλύτεραν, οἰκονομιαν καυσίου καὶ χώρους περισσότερους διὰ τὴν πλέον ἄνετον ἐκπρόστησιν τῶν ἐπιβατῶν. Τὸ «Τέτη» είναι ισχυροτάτης ἀμερικανικῆς κατασκευῆς τοῦ 1943. Εχει μῆκος 300 ποδῶν, πλάτος 36 καὶ ὑψος μέχρι του κυφίου καταστρώματος 17.5 ποδῶν.

Τὸν προσεχῆ Οκτώβριον τὸ σκάφος θὰ πλεύσῃ εἰς τὸ Αμβούργον ὅπου θὰ ὑποστῇ τὴν πλήρη μετασκευὴν. Δύο μηχαναὶ M.A.N. θὰ τοποθετηθούν εἰς αὐτὸν διὰ νὰ τοῦ δώσουν τὴν ἔξαιρετην ταχύτητα 22 κόμβων. Εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία θὰ γίνη ἐπίσης καὶ η ἡρική ἀνακατασκευὴ τῆς ἐστωτηρικῆς διαρρυθμίσεως τοῦ πλοίου, περιλαμβάνοντα δόλους τους διὰ τὴν ἐνδιάτησιν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος χώρους.

Τὰ σχέδια τῆς μετασκευῆς ἔξεπονθησαν ἡδη παρὰ διακεκριμένου «Ελλήνος» ναυπηγού. Προβλέπουν ἀριθμὸν ἐπιβατῶν θέσεων 330 καὶ καταστρώματος 200 διὰ τὸν χειμῶνα καὶ 300 διὰ τὸ θέρος. Εἰς τὴν πρώτην θέσιν 94 κλίναι εἰς εύυρων καμπίνας μονοκλίνους (77) καὶ δικλίνους (17). Εἰς τὴν δευτέρων θέσιν 122 κλίναις, εἰς καμπίνας δικλίνους, τρικλίνους καὶ τετρακλίνους. Εἰς τὴν τουριστικὴν, τέλος, θέσιν 114 κλίναις, ἐκ τῶν ὅποιων 92 εἰς καμπίνας τῶν τεσσάρων κλίνων. «Ολαι αἱ καμπίναι καὶ τῶν τριῶν θέσεων θὰ είναι ἐν σειρᾷ τοποθετημέναι ἐπὶ τὸ ὄντα καὶ τὸν ἀμέσως δύο καταστρωμάτων, κατὰ μῆκος ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν του πλοίου. Εὐρύτατοι κοινόχυτοι χώροι καὶ διάδρομοι προβλέπονται, καθὼς καὶ δεξαμενὴ κολυμβήσεως. Η διαρρυθμίσης τοῦ σκάφους θὰ προσαρμοσθῇ εἰς τὰς ἑδῶν κρατούσας κλιματολογικὰς συνθῆκας. Ειδικαὶ συσκευαὶ κλιματισμοῦ θὰ συμπληρώσουν τὰς ἀνέσεις διὰ τοὺς ἐπιβάτας. Οἱ νεώτεροι περὶ σφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσης κανονισμοί θὰ τυχούν πληρούσι εφαρμογῆς.

Οταν τὸ «Τέτη» μετασκευασθῇ — προβλέπεται νὰ παραδοθῇ τὸν Μάρτιον τοῦ 1955 — θὰ είναι ὅνι μόνον τὸ ιθέωδες, τὸ ὑποδειγματικότερον διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐπιβατικῆς μας κινήσεως μεσογειακὸν σκάφος, ἀλλὰ καὶ τὸ πλέον ἀποδοτικόν. Θὰ στοιχίσῃ, βεβαίως, ἀκριβὰ ἡ μετασκευὴ τοῦ — 650 χιλ. δολ. περίπου — ἀλλὰ θὰ είναι οιζική καὶ τεχνικῶς ἀρτίσια, ὑπὸ τὴν ἀμεσον ἐπίθεψιν τοῦ Αγγλικοῦ καὶ τοῦ Γερμανικοῦ Νησιών. Θὰ ἀποτελέσῃ μιαν θετικὴν πρόσοδον τῆς ἐπιβατηγοῦ μας ναυτιλίας καὶ μίαν ὡραίαν, ἀξίαν παντὸς ἐπαίνου, κατάκτησιν τῆς ἀτικλοποίας Τυπάλδου.

### Η ύποτιμησις τῶν πετρελαίων

Αἱ προβλέψεις τῶν εἰδικῶν παραθητῶν ὁμιλοῦν περὶ προσεχούς πτώσεως τῶν τιμῶν τῶν ύγρων καυσίμων. Θὰ είναι τοῦτο μία μικρὰ ἀνακούφισης διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Διαπιστοῦται πράγματι υπερπαραγγύων πετρελαίων κατὰ τὸ τρέχον έτος, μὲ αὔξησιν καταναλώσεως μικροτέρων τῆς προβλεψίστης. Εἰς μόνας τὰς Ήνωμένας Πολιτείας ή

ζητήσις πετρελαίων έφετος θὰ είναι κατὰ ἐπτὰ ἑκατομμύρια ὀλιγωτέρα τῆς προϋπολογισθείσης εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ έτους. Ή ἐπίλυσης ἐξ ἄλλου τοῦ ζητήματος τῶν περσικῶν πετρελαίων θὰ προσθέση εἰς την ἀγορὰν 30 περίπου ἑκατομμύρια τόννων ἀκαθάρτου πετρελαίου ἐπτσίως.

Ηδη μικρὰ ἐσημειώθη ὑποτίμησις τοῦ δῆξελ ὅιλ, ἐνῶ ή ἐμφάνισης εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν τοῦ ρωσικοῦ πετρελαίου προκαλεῖ τὴν δημιουργίαν τιμῶν συναγωνισμοῦ. Ολαὶ αἱ συναφεῖσαι ἐμπορικαὶ συμβάσεις μὲ τὰς χώρας τῆς Δύσεως προβλέπονται καὶ τὴν προμήθειαν πετρελαίου ἀπὸ τας ρωσικὰς καὶ ρουμανικὰς πηγὰς.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησις κοίνεται λογικὴ καὶ ἀναγκαῖα. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι κατέστη συνείδησις διὰ τὴν διεθνῆ κατανάλωσην.

Αἱ τιμαὶ ἀλλώς τε τῶν πετρελαίων μεταπολεμικῶν ἐμφανίζουν μεταπολεμικῶν αὐξήσην κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτεραν ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰ ἄλλα προϊόντα. Ή ύποτιμησ

ιδια αύτών συμφέροντα θὰ θεραπεύση, άφου τὰ πλοία δὲν πρόκειται να υψώσουν την έλληνική σημαίαν.

Όπως χωρὶς καμίαν προσπτικήν έκινήθησαν πρὸς τὴν πρόσκτησιν νέων πλοίων οὕτω καὶ χωρὶς νά ἀντιμετωπίσουν τὸ πρόβλημα τοῦ ἐμπύγου ὑλικού ἀγοράζουν τὰ πλοῖα καὶ ἐπὶ τῶν ὑστέρων διαμαρτύρονται, διότι ὑποπλοίαρχοι δὲν ὑπάρχουν, διότι οἱ μηχανικοὶ δὲν εἰνεῖσι δικευμένοι εἰς τὰς μηχανὰς δῆκελ, διότι οἱ μισθοδοτικοὶ ἀξιώσεις εἶναι μεγάλαι καὶ διότι ἐφοδιάσαν δόλοι οἱ ἄλλοι, πλὴν τῶν ἐφοπλιστῶν, διὰ τὴν κατάρτισιν τῶν νέων διπλωμάτων, διὰ τὴν προσφοράν εὑθύνων, ἀλλὰ καὶ καλῶν ἐν ταύτῳ ἔργατικων γειρῶν.

Ἐπεκρίθησαν συχνὰ οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν ἀπουσίαν πάσης συντομεύσης ἐνέργειας καὶ κοινῆς κατευθυντηρίου γραμμῆς κατὰ τὴν ἀντιμετωπίσιν τῶν γενικῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας. Ἰσως οἱ ἐπικρίσεις νὰ ἡσαν ὑπερδολικαὶ, δὲν ἥσαν ὅμως καὶ ἀδικαιολόγητοι. Τὸ παραδειγματικόν τῶν ἔνεργων τῶν Σκανδιναύων καὶ τῶν Ἀγγλῶν, ιδίᾳ, δὲν τὸ ἱκολούθησαν καὶ οἱ ἴδιοι μας. Ἐφορτισταὶ τὰς ἀπότομικές τὰς συμφέροντα νὰ θεραπεύσουν, ἀδιαφορούντες διὰ τὸ σύνολον. Ἀποτέλεσμα τῆς τακτικῆς αὐτῆς εἶναι καὶ αἱ περὶ ἐλλείφεως πληρωμάτων διαμαρτυρίαι τῶν.

### Διὰ τὸ N.A.T. καὶ πάλιν

Τὸ ἀπὸ μακροῦ καταρτισθὲν ἀπὸ τὴν ἐπιτροπὴν Μπουρνιά νομοσχέδιον διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ N.A.T. διενεμήθη πρὸς μηνὸν καὶ πλέον εἰς τὰς ἐνδιαφερόμενας ὁργανώσεις, αἵτινες καὶ παρεκλήθησαν ἐντὸς τακτῆς προθεσμίας νὰ γνωρίσουν εἰς τὸ Ὑπουργείον τὰς ἀπότομα.

Γιληροφορούμεθα ἡδη, ὅτι αἱ παρατηρήσεις τῶν τε ἔργοδοτικῶν, ὅσον καὶ τῶν ἔργατικῶν ὁργανώσεων ὑπεβλήθησαν ἐν καιρῷ καὶ συνεπῶς τὸ ἔργον τοῦ ἐναρμονισμοῦ αὐτῶν πρὸς τὰς ἀπόφεις τῶν κρατικῶν ἀρμοδιῶν δυνατῶν πλέον νὰ ἀναληφθῇ, ὡς τὸ ἔντος τοῦ τρέχοντος μηνὸς τὸ νομοσχέδιον νὰ κατατεθῇ εἰς τὴν ἐπιτροπὴν Ἐξουσιοδοτήσεως πρὸς κύρωσιν.

Δὲν φρονούμεν, ὅτι δικαιολογεῖται ἡ περιστέρεων καθυστέρησις. Ὅπερ τὴν ἀγορὰν τοῦ ἐπιτροπῆς τοῦ Πειραιεὶς ἀκίνητον τὸ Ταμείον καὶ ὑπὲρ τὴν μεταφορὰν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ἐπιβάλλεται ἡ ἀνασυγκρότησις του. Οὐδὲ τὸ τούλαχιστον εὔχης ἔργον τὸ μεγαλοπετές κτίριον, που μὲ τὸν ἀκριβῶν τίμημα ἡγοασθή, νὰ στεγάσῃ ὅχι τὸ σημερινὸν Ταμείον, ἀλλὰ ἔκεινο ποὺ ἐλπίζουμεν νὰ προέλθῃ, ἢν τὸ νομοσχέδιον ἔγκαιτως φυσιθῇ.

### Ἄξιέπαινος προσπάθεια

Τὸ «Μεντιτερράνεαν» καὶ τὸ «Ἀγγέλικα» εἶναι δύο ἀνετα πολυτελῆ, ταχύτατα, μεγάλα ἐπιβατηγὰ σκάφη. Ἐξυπρετοῦν τὴν τακτικὴν ἔδυμαδισίαν γραμμὴν Βενετίας — Βρινδισίου — Πειραιῶς — Κωνσταντινουπόλεως τὸ πρώτον καὶ τὴν γραμμὴν Βρινδισίου — Πειραιῶς τὸ δεύτερον. Ἀνήκουν ἀμφοτέρων εἰς τὴν Ἀτμοπλοΐαν Τυπάλδου. Χάρις εἰς τὴν ἔργῳ προσπάθειαν τῆς πλοιοκτητρίας ἐταίριας — τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τῆς Ιδιαίτερως κ. Σπύρου Τυπάλδου — τὰ δύο αὐτὰ πλοῖα γραμμὴν συγκεντρώνουν ἀπὸ μηνὸν μίαν ἄνευ προγονισμού τους τουριστικὴν κίνησιν μὲ προσρίσμαν τῆς Ἐλλάδας. Σκανδιναύοι, Γερμανοί, Ἐλβετοί, Γάλλοι καὶ Αὐστριακοὶ εἰναι κατὰ κύριον λόγον οἱ μεταφέρομενοι ἐπισκέπται μας. Εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ κ. Τυπάλδου ὑφείλεται τὸ τουριστικὸν ἐνδιαφέρον τῶν διὰ τὴν Ἐλλάδα.

Ἐχειάσθησαν κόποι καὶ δαπάναι μεγάλαι νὰ καταβληθοῦν ἐπὶ μίαν τώρα διετίαν διὰ νὰ ἐπιτύχῃ ἡ ἐταίρια Τυπάλδου νὰ φέρῃ πρὸς τὸν Τόπον μας τὰς ἀξιόλογους αὐτὴν τουριστικὴν κίνησιν.

Εἰς τὸν μαγευτικὸν πεικῶν τοῦ Ξελοκάστρου συνέστησεν εἰδικὴν κατασκήνωσιν. Φοιτηταὶ καὶ καθηγηταὶ ἀπὸ τὰ διάφορα ἔναν Πανεπιστήμιο μεταφέρονται εἴκει καὶ δισμένουν μὲ δῆλος τὰς ἀνέσεις ἐπὶ 20ήμερον, καὶ μῆνα. Ἐνώ ἄλλοι περιηγητικὰ ταξίδια ὁργανώνται πρὸς τὰς νῆσους καὶ τοὺς ἀρχαιολογικοὺς χώρους.

Ἐψέτος θὰ φιλοξενηθοῦν ἀπὸ τὴν Ἀτμοπλοΐαν Τυπάλδου τέσσαρες χιλιάδες τουρίσται, μὲ μέσον χρονὸν δισμοῦν ἔνα 150ήμερον. Αἱ προβλέψεις διὰ τὸ μέλλον, ὅταν θὰ συσταθῇ καὶ δευτέρα κατασκήνωσις, εἶναι πλέον αἰσιόδειοι. Ή πρωτοβουλία τοῦ κ. Τυπάλδου ἔχει πράγματι εύρυτερας ἐναπονίσεις. Ἄν συναντησῃ καὶ τὴν κρατικὴν συμπαράστασιν, δὲν πρέπει νὰ θεωρῆται ἀπίθανος ὁ ἀριθμὸς τῶν δέκα χιλιάδων περιηγητῶν, ποὺ θὰ μεταφέρουν ἐπησίως τὰ πλοία τῆς Ἀτμοπλοΐας Τυπάλδου εἰς τὴν Ἐλλάδα.

Πρόκειται, δηλαδὴ, περὶ ἀξιολόγου παραγωγικῆς ἐργασίας, ὀφειλόμενης εἰς τὴν ιδιωτικὴν καὶ μόνον πρωτοβουλίαν. Ο κ. Τυπάλδος καθ' ὅλον σχεδὸν τὸ ἔτος ταξιδεύει εἰς τὸ ἔξωτερον. Εἶναι δὲ τοιυτικός πράκτωρ διὰ τὸν Τόπον μας. Ἐπισκέπτεται τὰ Πανεπιστήμια, τὰ ταξιδιωτικὰ γραφεῖα, τὰς ἐπαγγελματικὰς ὁργανώσεις καὶ τὰς ἐφημερίδας τῆς Κεντρικῆς καὶ Βορείου Εύρωπης. Προπογανδίζει τὰ πρὸς τὴν Ἐλλάδα ταξίδια, ἐκδίδει καλοτυπωμένα φυλλάδια, ὁργανώνει ἐκδρομάς, προσταλεῖ δημοσιογράφους, πράττει διὰ τὸ Κράτος θὰ ἐπρεπε νὰ είχεν ὥδη ἀπὸ πολλοῦ ἐπιτέλεσι. Εἶναι δέξιος συγχαρητηριών.

Ἡ Ἀτμοπλοΐα Τυπάλδου ἐπιδιώκει βεβαίως τὸ ίδιον αὐτῆς συμφέρον. Εἶναι, δῆμος, τοῦτο τὸσσον συνυπαρτόνεν μὲ τὸ γενικότερον τῆς Οἰκονομίας μας, ὃστε νὰ ἐπιβάλλεται ἡ παροχὴ ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους κάθε διευκολύνσεως, κάθε ἐνθαρρύνσεως διὰ νὰ προοδεύῃ τὸ τόσον ἀποδοτικὴ προσπάθεια.

### Ο. Κ. Λ. Μπουρνιάς

Μὲ ἔξαιρετην χρονίαν καὶ ίκανοποίησιν ὁ ναυτιλλόμενος κόσμος ἐπληροφορήθη τὴν πλήρη ἀποκατάστασιν τῆς ύγειας τοῦ γενικοῦ γραμματικοῦ τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας καὶ τέως βουλευτοῦ Χίου κ. Λεωνίδα Μπουρνιά. Σοβαράταν ὑπέστη οὗτος ἐγχείρησην εἰς τὴν Ζυρίχην. Ο καλος φίλος τῆς Ιαυτιλίας ἐπιστρέψει πλήρης ύγειας ἐντὸς τῶν ἡμερών διὰ νὰ ἀναλάβῃ τὰ καθήκοντά του. Η ἀπουσία του κατέστη πράγματι αἰσθητή.

### Λιθεριανὴ καὶ ὥχι Ἐλληνικὴ

Οπως ἐν καιρῷ ἀνεγράφαμεν, ἐπετράπη, κατ' ἐπίσημον ἀι τίνων ἐν ζέ Οὐαστιγκτώνος, ἡ μεταφορὰ πλοίων λίμετρος ἐκ τοῦ ἀμερικανικοῦ νηολογίου εἰς μονάς τὰς σημαίας τοῦ Παναμᾶ, τῆς Λιθεριανῆς καὶ τῆς Χονδρούρας, ὥχι δῆμος καὶ την Ἐλληνικήν, ποσά το γενονός, ὅτι Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ συμμετέχουν κατά ποσοστὸν εἰς τὴν κυριότητα τῶν ἐν λόγω πλοίων.

Οι δροὶ ὑπὸ τοῦς όποιούς παρέχεται ἡ ἀδεια ἀλλαγῆς σημαίας συνφίζονται: 1) Εἰς τὴν διατήρησιν τῆς ἀμερικανικῆς κυριότητος ἐπὶ τῶν πλοίων. 2) Εἰς τὸν μὴ ἐκτέλεσιν διομολογίων μεταξὺ χωρῶν τοῦ Σιδηροῦ Παραπετάσματος. 3) Εἰς τὴν ἀμεσὸν ἐξόφλησιν τῶν ὀφειλομένων εἰς τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον δανείων καὶ 4) Εἰς τὴν κατάθεσιν ἐγγυησεως, ὅτι αἱ ἀντότερων ὑποχρέωσεις θὰ τηοθούν.

Αἱ σχετικοὶ αἵτησις τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν θὰ τύχουν τῆς ἐγκρίσεως τῶν υπουργείων Ἐμπορίου καὶ Ἐθνικῆς Ἀμύνης. Υπερπεντήκοντα σκάφη προβλέπεται νὰ ἀλλάξουν σημαίαν. Πληρώματα ἀλληλικά κατὰ μεγιστή πλειονότητα θὰ τὰ ἐπανδρώσουν, ἐφ' οσον, βέβαια, θὰ ὑπάρχουν διαθέσιμα.

### Τὸ Λιμενεργατικὸν

Τὸ θούφικὸν νὰ προκαλέσῃ δέξιαν ἀντίδρασιν ἡ προσπάθεια τῆς Διοικήσεως τοῦ Ο. Λ. Π., στως ὁργανώσῃ κατὰ τρόπον ὄρθολογιστικῶν τοῦ προφήν μιάς τοιαύτης ἐντιδόσεως, θὰ πρέπει νὰ θεωρήται, διότι εἶχεν ἡ τελευταία λιμενεργατικὴ ἀπεργία, ητίς ἐξεδηλώθη κυρίως, διά νὰ προλάβῃ οἰλανδήποτε ἀλλαγὴν εἰς ἓνα καθεστώς ἐργασίας, τὸ ὀπίσιον, παγιωθὲν κατὰ τὸ παρελθόν διὰ πολλῶν καὶ ποικίλων παρεμβάσεων, μόνον εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς λιμενικῆς κατασκήνωσης.

Ἄποτελεῖ πλέον κοινοτοπίαν ἡ διαπίστωσις, ὅτι ὑπερπολυτελεῖς ἡσαν οἱ δροὶ ἐργασίας εἰς τὸν λιμένα. Υψηλὸν ἡμερομίσθιον, καταβαλλόμενον ἀνέξαρτώνων φορτεσκοποτοικῆς κινήσεως (ἀσφαλιστικόν), χαυπήλη κατά κανόνα ἀπόδοσις, ἔξτρα ἀμοιβὴ μετὰ ἔξαρων ἀπάσχολησιν. Συνθήκαι ἐργασίας, αἱ όποιαι καθίστων λιαν ἐπισφαλῆ τὴν εὐδόμων τῆς γενικῆς προσπάθειας διά τὴν λιμενικὴν ἀνασυγκρότησιν. Η ἔξυγιανσίς τῶν οἰκονομικῶν τοῦ Οργανισμοῦ, ἡ διοικητικὴ ἀναδιοργάνωσις τῶν ὑπηρεσιῶν του καὶ ἡ ἐπιπτώσεισα, διά τινας περιπτώσεις, σηματικὴ μειώσις τοῦ λιμενικοῦ κόπτου, ἀπετέλεσαν ἀναμφισθῆτας θετικὰς πραγματοποίησεις τῶν δροίων, δῆμος, ἡ ἀδιοποίησις συνεπήγετο τὴν λήψιν σειρᾶς μέτρων, σκοπούντων τὴν πλήρη ἀναδιοργάνωσην τῶν συστημάτων τῆς λιμενικῆς ἐργασίας. Ἐπρέπει ποντὶ τρόπω καὶ διὰ ἐργατικὸν παράγων — βασικὸς συντελεστής τῆς εύρυθμου λειτουργίας τοῦ λιμένος — νὰ ἀποκτήσῃ νέαν νοοτροπίαν. Η αὐξήσις τῆς ἀποδόσεως του ἐφεξῆς, θὰ ἀπετέλει βασικήν του ὑποχρέωσιν, ὅπως βασικὴ ὑποχρέωσις τοῦ Ο.Λ.Π. θὰ ἥτο καὶ ἡ ἀνάλογος αὐξήσις τῶν ἀποδοχῶν του.

ΣΤΟΚ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ



ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

*Hempels Marine Paints*

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

παρασιτισμὸς εἰς τὸν λιμέναν, μετὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν ἀπομάκρυνσιν τῆς «κουματικῆς ἐπιρροῆς», δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ διατηρηθῇ. Ό τολμόρος, σօσν και ἐπίκιμος θύρωλος, δηι ὁ λιμῆν υφίσταται χάριν τοῦ λιμενεργάτου, ήτο καιρός νὰ ἔλειψῃ.

‘Η λιμενεργατική απέργια — διά νάν έλθωμεν εἰς τὰ γεγονότα τῆς τελευταίας ἔδρωμάδος — ἐπετάχουν, όπωσδήποτε, τὴν ρύμψιμιν τοῦ ἑογατικοῦ προβλήματος τούτῳ λιμένος, ἀκριβῶς, διότι δὲν ήδην θήτη νὰ τὴν ματαιώσῃ. Κατά τὸ δεκαπενθήμερον διάστημα, κατά τὸ ὅπειον οἱ μόνιμοι λιμενεργάται δὲν εἰσῆλθον εἰς τοὺς λιμενικοὺς χώρους, διά νὰ ἀναλάδουν ἐργασίαν, ή φορτεκφόρτωσις τῶν πλοίων τους ἑξετερικούς διεῖχθη, σχεδόν, ἀπροσκόπως. ‘Η εἰς μεγάλην κλίμακα χρησιμοποίησης ἐλευθέρων ἐργατῶν, ἔξι ἑκαίνου οἱ ὅποιοι ἀπέμειναν μετά τὴν ἐκκαθάρισιν τῆς πολαΐας στρατιᾶς τῶν ἄργομίσθων, καὶ οἵτινες ἀποτελοῦν σήμερον τὰ καλῶν, εἰς ἐργατικὰς χειρας, ἐφεδρείαν τοῦ λιμένος, ἀπέδευσαν καλά ἀποτελέσματα. ‘Οπως καὶ η ἀπόσκοπτος λειτουργία τῶν φορτεκφόρτωτικῶν μηχανημάτων ἐπέτυχε νό διατρήση τῶν κανονικῶν ρυθμῶν εἰς τάς φορτεκφόρτωσεις. Θά πρέπει εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν νὰ τουσιθῇ ὅτι μὲν διορατικότητα καὶ συνεσιν, ἡ Διοίκησις τοῦ Ο.Δ.Π. ἔχωρων εἰς τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ συστήματος τῆς λιμενικῆς ἐργασίας, ἔσουδετερώσασα ἐκ τῶν προτέρων οἰονδήποτε ἐπιβλαβῆ διὰ τὸν λιμένα σάλον. ‘Ηδη, καὶ μετά τὴν σχετικὴν ἐγκρισιν, τὴν ὅποια παρέσχε τὴν παρελθόυσαν Τετάρτην τὸ Κυβερνητικὸν Συμβούλιον, ἡ Διοίκησις τοῦ Ο.Δ.Π. ἐλασθε δύο βασικὰ μέτρα τὰ ὅποια ἀποτελοῦν τὴν ἀπαρχὴν τῆς ἐπανόδου εἰς ἔνα ὑγίεις καθεστῶτας ἐργασίας εἰς τὸν λιμένα. Συγκεκριμένος, ἐπαναφέρεται τὸ προπολεμικὸν ὄκταύρον ἐργασίας καὶ διαθαβήτεται συμφώνως μὲ τὸ εἶδος τῆς ἀπασχολήσεως η λιμενεργατική ιδιότης. ‘Αναλυτικώτερον;

Αντί έξιώρου έργασίας, δύος μέχρι σήμερον ισχυε, τό κανονικὸν ἡμερομίσθιον θὰ παρέχεται εἰς τὸν λιμενεργάτην, μετά ὀκτώρων τοιούτην. Ήτοι ἀπό 8—1 καὶ ἀπό 5—8. Μετά τὰς ὥρας αὐτὰς, οἰαδῆποτε φορτεκφορτική ἔργασία εἰς τὸν λιμένα θὰ πληρώνεται ἐξτρα καὶ μάλιστα μὲ νέψηνον ώραριον. Αλλά, τόσον τό κανονικὸν ἡμερομίσθιον, δύον καὶ ἡ καθ' ὑπερωριαν ἀμοιβὴ δρίζεται ἀναλόγως τῆς ἀπόδοσεως. Διαφοροποιεῖται, λοιπόν, ἡ εἰδικότης τοῦ λιμενεργάτου καὶ ἀναλόγως ἡ κανονικὴ καὶ ἡ ἔξτρα ἀμοιβὴ του. Οὕτα καθορίζονται αἱ ἔξτρα καπηγορίαι φορτεκφορτώτων εἰς τὸν λιμένα : Κομισταὶ (οἱ ἔργαζομενοι εἰς τὰς ἀποσκευάς) ἡμερομίσθιον 60 δραχ. λιμενεργάται (ἔργαζομενοι εἰς τὰς φορτεκφορτώσεις τῶν πλοίων) ἡμερομίσθιον 65 δραχ., φορτεκφορτώται πετρελαιοκινήτων ἡμερομίσθιον δραχ. 70 καὶ φορτεκφορτώται γασταθόδακών ἡμερομίσθιον δραχ. 75.

Τά ημέρωμα αύτά ήμεροισθία τα οποία σημειωτέον είνε ύψηλότερα από αυτά που διεξεδίκησαν με την άπεργίαν των οι λιμενεργάτας δημιουργούν την υποχρέωσιν της μεγαλυτέρας απόδοσεως. Έφοσσον, ἄλλως τε, καὶ κατὰ δύο δώρας ηδήθη ό χρόνος τῆς κανονικής ἐργασίας. Υπελογισθή δῆδη ὅτι κατά 33% ἀνώτερα τῆς ἔξαιρου ἐργασίας θὰ πρεπει νὰ είνε ή απόδοσις τοῦ καθιερωμένου ὁκτάωρου. Παρότι ταῦτα, ἡ Διοίκησις του Ο.Λ.Π., κατὰ ρεαλιστικὸν τρόπον ἀντιμετωπίζουσα τὸ ὅλον ἐργατικὸν θέμα, δὲν ζητεῖ ἀπό τοὺς μονίμους λιμενεργάτας, εἰμὴ τὴν κατά 16% αύξεσιν της ἀπόδοσεώς των.

Οι αδηπότε άντιδρασίς είς τὴν λύσιν αὐτὴν θὰ είνε ἀδικαιολόγητος. Ή παταξίς τῆς ὑπὸ τοῦ Ο.Π.Α.Π. ἀπόδοτος ἐπιβολλεῖται. Οὐδέποτε εχεὶ τὸ δικαιόωμα τὴν ὑποταγήτεται τὸν πονηρότερον τὸν ἁνθρώπειον πονόν.

πολὺ δὲ περισσότερον αὐτοί, οἱ ἀποζῶντες ἀπὸ τὴν κί-

**Τό τέρμα μιάς μακράς άντιδικίας**

Μεταξύ τοῦ 'Ελληνικού Δημοσίου αὐτοῦ, ἐκπρωτωπυμένου ὑπὸ τοῦ Κωνστ. Παπαγιάννη ὑπουργού τῶν Οἰκονομικῶν καὶ Γεωργ. Βογιατζῆ ὑπουργοῦ Ἐμπορίκης Ναυτιλίας, κατοίκων Ἀθηνῶν καὶ τοῦ ἐλονδίνω Οἴκου «Ρεθύμνης — Κούλουκουντῆς Ιτί», ἀποκαλουμένου ἐφέδρης *«Η διαχειρίστρια Έταιρίας* αὐτὸν ἐτέρους καὶ ἐκ τρίτου τοῦ Μανώλη *Ηλ. Κούλουκουντῆς*, τῶν δύο τελευταίων ἐκπρωτωπυμένων διὰ τοῦ κ. Γεωργ. Ζαφειρίου, δικηγόρου, ἐνεργούντος ἐν προκειμένῳ δυνάμει τῶν ὑπ' αριθ. 9216 καὶ 9217 τῆς 21 Ιουλίου 1954 πληρεξουσίων συμβολαίων τούτου ἐν Λονδίνω Γενικού Προξένου τῆς *Έλλαδος*. Τὸ *«Έλληνικον Δημόσιον* ἔχει διαφόρους ἀξιώσεις κατ' ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ Α. Ν. 2609/1940, Α. Ν. 1941, τοῦ Ν. 3140)1943 καὶ τῶν σχετικῶν συμφωνιῶν, κατὰ της διαχειρίστριας ἔταιριας καὶ δι' αὐτῆς κατὰ τῷ ιδιοκτήτῃ τῶν κατόπιν ἀναφεύομένων πλοίων σχετικάν εναντίων πάσας τὴν παρο-

τῆς διαχειριστρίας ἐταιρίας διαχείρισιν, ὡς ἐντολοδόχου τοῦ Δημοσίου τῶν πλοίων «Κάσσος», «Μάστερ Ήλίας Κουλουκούντης», «Ἐλένη Κουλουκούντη», «Ἀτλαντικός», «Μάρπητσσα», «Ορος Ἐλικών», «Ορος Πίνδος», «Νηρεύς», «Ορος Πάρνητ», «Χαδιώτης», «Ορος Αίτνα», «Σταύρος» καὶ «Θείτης», ἀτίνα είχον ναυλωθῆν υπὸ τοῦ ἐν λόγῳ ἐταιρίας εἰς τὴν ἐλεβετικὴν κυβερνήσιν, δυνάμει σημφώνου χρονίας ναυλώσεως ἀπὸ 15ην Σεπτεμβρίου 1939 καὶ τὰ ὅποια κατά τὰς διατάξεις τῶν ἀντέρω νόμων, είχον ἐπιταχθῆ παρὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς υπὸ τούτου ἐκμεταλλεύσεως των. Ἡ διαχειριστρία ἐταιρία ἀντιτάσσεται εἰς τὰς ἀνωτέρω αξιώσεις τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, ἐπικαλουμένη οὐσιαστικὰς καὶ τυπικὰς ἀντιρρήσεις.

Πρός ἀποφυγὴν τῶν δικαστικῶν ἄγωνων ὀπεφασίσθη ὑπὸ τῶν συμ-  
βαλλομένων μερών συμβιδαστική λύσις τῆς ὡς εἰρηται διαφορᾶς και  
πρὸς τὸν σκοπὸν τούτων τὰ συμβαλλόμενα μέρη συνωμολόγησαν και  
συναπεδέχθησαν τὰ ἔξης :

1. 'Η δισχειρίστρια' έταιριά ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν, ὅπως καταδικᾷ εἰς τὸ 'Ἐλληνικὸν Δῆμόσιον εἰς οὐνάλλαγμα Νέας Υόρκης τὸ συνολικὸν ποσὸν τῶν 750.000 δολλαρίων, ἐξ ὧν ποσὸν μὲν 550.000 καταδικήθησται ἐντὸς ἡνὸς μηνὸς ἀπό τῆς δημοσιεύσεως τοῦ νόμου δι οὐ θέλει κυρωθῆναι ή παρούσα συμφωνία, τὸ δὲ ἀπομένον ποσὸν τῶν 200 χιλ. δολλαρίων θέλει καταδικῆθηται εἰς ἔτσισις ἀτόκους ισοπόσσους δόσεις, τῆς πρώτης καταδικήθησομένης τὴν 31ην Ιουλίου 1955, τῷ δὲ ὑπολοιπώπι πόσεων τὴν αὐτὴν χρονολογίαν τῶν πέντε ἐπομένων ἔτῶν.

Ένα περιπτώσει μη έμπροσθέσμου καταδόλης κατά τὰ ἀνά ἐκτεβειμένα τοῦ ποσοῦ τῶν 550.000 δολαρίων, τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον ἔχει τὸ δικαίωμα, εἴτε νὰ λύσῃ μονεμφρέως τὴν παρούσαν συμβασιν καὶ νὰ ἔχει στὴ τὸ σύνολον τῶν ἀπαιτήσεων τοὺς, ως αὗται ἔχουν καθορισθή πρὸ τῆς παρούσας συμβάσεως, εἴτε νὰ ἐμμείνη εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς παρούσης συμβάσεως, δόποι καθίσταται ἀμέσως ἀπαιτήτον ὄλοκληρον τὸ ποσὸν τῶν 750.000 δολαρίων καὶ οφείλεται τόκος ἐπ' αὐτῷ πρὸς 12 % ἐπησίων μέχρι πλήρους ἑξοφλήσεως, ἀποκλειούμενης οἰσσοδήποτε ἀλλής προσαυξήσεως. Ένα περιπτώσει μη έμπροσθέσμου καταδόλης, ἔστω καὶ μάς δύσεως, καθίσταται ἀμέσως ἀπαιτήτον ὄλοκληρον τὸ οφειλόμενον ὑπόλοιπον σὺν τῷ αὐτῷ ώς ἕνω τόκῳ.

2. Διὰ τῆς καταδόλης τοῦ προσανθερέθεντος σωδικοῦ ποσοῦ 750 χιλ. δολλαρίων Η. Π. Α. κατά τὸν ὃς ἄνω τρόπον, ἔξοφλουνται πλήρως πάσαις αἱ ἐκατέρωθεν ἀπαίτησεις καὶ ἀνταπτήσεις Δημοσίου καὶ ἐνδιαφερομένων πλοιοκτήτων, ὡς καὶ τῆς διαχειριστρίας ἑταῖρις αἱ ἀμέσως ἡ ἐμμέσως συνδέομεναι μὲ τὴν παρὰ τοῦ Δημοσίου ἐκμεταλλεύσιν τῶν παρὰ τῆς διαχειριστρίας ἑταῖρις διαχειριζομένων πλοίων. Εἰς τὴν τοιαύτην ἔξοφλησιν συμπεριλαμβανεῖ καὶ ἡ τυχὸν καταδόλη προσβέτον ναῦλου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 6 Α.Ν. 3140) 1943, διὰ πλοΐα κατασκευῆς 1935 καὶ νεωτέρας ἥλικις ἐτῶν ἐν ἀρχῇ τῆς παρούσης ἐναργεμένων δέκα τριῶν πλοίων, μέχρι τριῶν πεννῶν κατὰ τόνουν δ.ώ. Ἐάνη θηλεῖται ἀναγνωρισθῇ διὰ νόμου πρόσθετον ναῦλος ὑπερβατίνων τὰς τρεῖς τέννας κατά τόνουν δ.ώ., ἡ διαχειριστρία ἑταῖρις ὡς καὶ οἱ δικαιοῦχοι πλοιοκτῆται θὰ ἔχωσιν ἀξιωσιν ὡς πρὸς τὸ πέραν τῶν 3 πεννῶν εἰς αὐτοὺς ἀναλογούν ποσὸν καὶ δικαιώματα παρακρατήσεως ὑπὸ έκ τῶν εἰς τὸ Δημοσίου δυνάμει τῆς παρούσας ὀφειλομένων. Διὰ πλοΐα μὴ ἀναργέμενα εἰς τὴν παρούσαν σύμβασιν, διατηρεῖ ἡ διαχειριστρία ἑταῖρις, ὡς καὶ οἱ πλοιοκτῆται πλήρη τὰ δικαιώματά των ἀξιωσιν καὶ εἰσπράξεως εἰς τὸ ἀκέραιον τοῦ καθορισθησμένου προσθέτου ναῦλου.

3. Η διαχειρίστρια έταιρία δηλοῦ ὅτι ἀναλαμβάνει τὴν εὐθύνην τῆς παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτήτῶν ἀπόδοσής τῆς παρούσης συμβάσεων καὶ ὅτι συνεπάγει αὕτη εὐθύνηται ἔναντι τοῦ Δημοσίου πρὸς ἀποκατάστασιν πάσης λζημας αὐτοῦ ἐκ τῆς παρὰ τῶν πλοιοκτήτων ἀσκήσεως κατὰ τοῦ Δημοσίου ἀξιώσεως τινός ἐκ τῶν διὰ τοῦ παρόντος συμ-

4. Οι ώρες τρίτος παροιστάμενος Μαρώλης Ήλ., Κουλουκουνής δηλού, ότι απόδεχται ότι ίδιας αύτοῦ υποχρεώσεις απάσας τάς υπό της συμβαλλομένης διαχειριστρίας έταιρίας άναλαμβανομένας διά της παρούσης της υποχρέωσεις παρατούμενος τῶν ἐνστάσεων τῆς διζήσεως καὶ διαιρέσεως.

5. Ἡ παρούσα συμφωνία θέλει κυρωθῆ διά νόμου.  
6. Δηλούται ρητῶς καὶ συμφωνεῖται μεταξὺ τῶν συμβαλλομένων, ὅτι εἰς περιπτώσιν καθ' ἥν δὲν ἦθελε κυρωθῆ ἡ παρούσα συμφωνία διά νόμου, πάνε αὐτὴ ἔχουσα Ισχὺν καὶ κύρος, ἐν τοιαύτῃ δὲ περιπτώσει, ὡς καὶ ἐν περιπτώσει ματαιώσεως τῆς Ισχύος τῆς παρούσας συμφωνίας δι' οἰονδήποτε ἄλλου λόγου κατ' οὐδέν δύνανται νὰ ἐπιρεασθῶσιν ἐξ αὐτῆς αἱ ἑκατέρωθεν ἀξιώσεις, ἀμφισσητήσεις καὶ ἐνστάσεις, οὐδὲ νὰ ἀγτληθῶσιν ἐξ αὐτοῦ ἐπιχειρήματα υπέρ τοῦ ἐνὸς ή τοῦ ἄλλου τῶν μερών περὶ τοῦ ποσοῦ τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ Δημοσίου καὶ ἀνταπατήσεων τῶν πλοιοκτήτων καὶ τῆς διαγειούστασας ἐταιρίας.

7. Τά συμβαλλόμενα μέρη δηλούν, οπότε θεωροῦν τὴν παρούσαν σύμβασιν συμβιβαστικοῦ ὀπορτόντος καὶ προσωνικαῖς αρτές καὶ φύσει

WILSON X (09/08)

C. M. SALVAGO & C°

**Γενικοί Πράκτορες διὰ τὴν ΑΙΓΥΠΤΟΝ τῆς ἑταιρίας<sup>5</sup> NOMIKOS LINES  
RUE CHERIF 25 — ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ**

Telef. 21.264

**Cable Address: "SALVASHIP,**

‘Ο Οίκος ΣΑΛΒΑΓΟΥ ιδρυθείς πρὸ 100 ἔτῶν ἐν Αἰγύπτῳ συνέστησε καὶ ναυτιλιακὸν τμῆμα ὅπερ διευθύνεται ἀπὸ τὸν γνωστὸν εἰς τὴν Αἰγυπτί-  
ακήν κοινωνίαν κ. Ματθαῖον Μαυριδόγλου.

λάκτως παντὸς ἑκατέρωθεν δικαιώματος πρὸς προσβολὴν ἢ διάρρηξιν ταύτης, εἴτε δι' ἀγωγῆς, εἴτε δι' ἐνστάσεως δι' οἰσονδήποτε ἐν γένει λόγου τυπικὸς δὲ οὐσιαστικὸν.

8. Ἐπίστης συμφωνεῖται, δὲ ὅμα τῇ καταδολῇ τοῦ πρώτου ποσοῦ τῶν 550.000 δολαρίων, καταργοῦνται πᾶσαι αἱ ἔκδοθεῖσαι ἐπὶ τῆς δι-αχειρίσεως τῶν ἐλύτην ἐπιτάκτων πλοίων ἀποφάσεις τῆς τέως Ἑλληνικῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς Λοιδίου, ὡς καὶ πᾶσαι αἱ ἔκδοθεῖσαι σχετικὰ προσκλήσεις πληρωμῆς τῶν Δημοσίων ὑπερεστῶν.

9. Ἡ παρούσα σύμβασις, ἀπαλλασσομένη παντὸς τέλους χαρτοσήμου, ἔγενετο καὶ ὑπεγράφη ἐν Ἀθήναις στήμερον τὴν 2αν Αὐγούστου 1954, θέλει δὲ ἰσχύει τὸ πότε τῆς διὰ νόμου κυρώσεως αὐτῆς.

### Περὶ τὴν σύμβασιν Ὁνάση

Δημοσιεύμενον κατωτέρω τὴν πρώτην συνέντευξιν τοῦ κ. Ὁνάση, ἀφ' οὗτοῦ ἀνέκουμεν ὁ θόρυβος ἐκ τῆς γνωστῆς συμβάσεως αὐτοῦ μὲ τὴν Σαουδικήν Ἀραβίαν. Ἡ συνέντευξις παρεσχέθη εἰς ἀπάντησιν συγκεκριμένων ἐρωτημάτων τῆς «Ἐφημερίδος τοῦ Ἐμπορίου» τῆς Νέας Ὑόρκης, ἀτίνα ὑπελήθησαν εἰς τὸν κ. Ὁνάσην τρὸς τοῦ σκοποῦ νὰ διασφηνίσουν ὥρισμένας ἀντικρουμένες ἀπόψεις, καθὼς καὶ λεπτομερεῖς τινὰς τῆς συμβάσεως, αἱ ὅποιαι δὲν ἔχουν εἰσέτι ἀποκαλυφθῆ. Εἰς τὰ τεθέντα ἐρωτήματα περιελαμβάνοντο καὶ τὰ ἀκόλουθα : Ἔάν η συμφωνία καθιερεῖ ἀπλήν προτίμησιν ἢ μονοπλίων εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν πετρελαίων τῆς Σαουδικής Ἀραβίας. Ἔάν εἰναι ἀκριβῆς ἢ πληροφορία περὶ συστάσεως ἑταῖριας μὲ κεφάλαια 90 ἐκατομμυρίων λιρῶν καὶ ἐν εἰς τὴν ἑταῖριαν ταύτην ἔτειν ὁ κ. Ὁνάσης μέτοχος κατὰ πλειοψηφίαν ἡ μειοφύρια. Ἐπίσης, ἔάν η κυβερνήση μιὰς ἔξαγωγικῆς χώρας δύναται, βάσει τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου νὰ ἐπιβάλῃ εἰς τοὺς ξένους ἀγοραστὰς τὰ μέστη τῆς μεταφορᾶς, καθορίζουσα ἀκόμη καὶ τὸν ναύλον καὶ ἔάν ὁ κ. Ὁνάσης κατέχει πλοία, ἀτίνα ἐπλίζει, βάσει τῆς συμφωνίας του μὲ τὴν Σαουδικήν Ἀραβίαν, νὰ ναυλώσῃ εἰς τὰς ἑταῖριας Πετρελαίους τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, ἐνέχοντος τοῦ γεγονότος τούτου τὸν χαρακτῆρα συμβιβαστικῆς λύσεως.

### Τι λέγει ὁ κ. Ὁνάσης

Πᾶν δὲ δύναται νὰ λεχθῇ — λέγει ὁ κ. Ὁνάσης — ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως ταύτης, συγκεφαλαίουται εἰς τὰ ἔξης :

1.— Ἡ Σαουδικὴ Ἀραβία πρὸ πολλοῦ χρόνου εἶχεν ἀποφασίσει νὰ δημιουργήσῃ ἔνα μικρὸν στὸλον δεξαμενοπλοίων ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς. Ἡ λέξις μικρὸν εἶχε τὴν ἔννοιαν στὸλου ἐπάρκους χωριτικότητος, ὡς τὸ νὰ δύναται ἡ Σαουδικὴ σημαία νὰ μετέχῃ κατὰ 10%, ὡς ἔγγιστα, εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ Σαουδικοῦ πετρελαίου, ἐν ἀρμονίᾳ πρὸς τὰς σημαίας διαφόρων ἄλλων χωρῶν, αἱ ὅποιαι ἐπὶ δόλοκληρα ἡδη ἐτη μεταφέρουν κατὰ 100% τὸ πετρέλαιον τῆς Σαουδίας.

2.— Τὸν στόλον αὐτὸν κατὰ προτίμησιν θὰ ἔχοργει μία Σαουδικὴ Ναυτιλιακὴ ἑταῖρια εἰς ἣν καὶ κατ' ιδιοκτήσιαν θὰ ἀνήκει ὁ στόλος οὐτοῦ. Ἐν αὐτούχῳ τῷ σχεδίῳ τούτῳ, ἡ κυβερνήση τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας εἶχε στὸκον νὰ συγκροτήσῃ ίδιον καὶ εἰς τὸ Κράτος ἀνήκοντα στόλον δεξαμενοπλοίων, εἴτε παραγγέλλουσα τὰ σκάφη εἰς ἀλλοδαπά ναυπηγεία, εἴτε ἀγοράζουσα ἐν ἐνέργεια σκάφη, συνάπτουσα συμφωνίαν, μετὰ πεπειραμένων ἐφοπλιστῶν, πρὸς ἐκμετάλλευσιν τοῦ στόλου τούτου ἐπὶ προμηθεία.

3.— Ἐπὶ δύο ἔτη ἐκαλούντο πλοιοκτήται, ναυπηγεία καὶ ἐφοπλισταὶ νὰ ὑποβάλλουν τὰς προσφοράς των, προτάσεις δὲ καὶ ἀντιπροτάσεις διεσταύρουντο ἔχι δόγια. Μεταξὺ ἄλλων πολὺ γιωστῶν πετροκητῶν, προτάσεις ἔγενοντο καὶ πρὸς ἔμε, ἐπὶ δύο δὲ δόλοκληρα ἐτη ἐμελέτησαν μεταβοθείας προσοχῆς τὸ ζήτημα τούτο. Ἀφοῦ δὲ ἐπὶ διετίας παρέμεινα ἐν ὀναρμονῇ καὶ διστακτικότητι, ὅταν ἐπεισθην, ὅτι ἀπὸ στιγμῆς εἰς στιγμὴν ἦτο ἐνδεχόμενον νὰ συναφθῇ συμφωνία μετά τίνος τῶν συναγνιστῶν μου, ἔλαβον τὴν ἀπόφασιν καὶ κατώρθωσα νὰ συνάψω τὴν συμφωνίαν χάρις εἰς τὴν προτίμησιν, τὴν ὅποιαν εἶχεν ἡ κυβερνήση τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας δι' ἐμὲ μεταξὺ ἄλλων, μεθ' ὧν εὐρίσκετο εἰς διαπραγματεύεσθαι.

4.— Ἐκεῖνο, τὸ ὅποιον θεωρεῖται συνήθως ναυτιλιακὴ συμφωνία μετρίας κλίμακος, ἔξωγκοθή τόσον, ὡς τὰ σφαῖται ὡς φανταστικὸν μονομάλιον καὶ διάκρισις σημαίας. Οἱ 500.000 τόνοι τοῦ δεξαμενοπλοίων, ὡς ὅποιοι ἀντιπροσωπεύουν 20 μέχρι 25 πλοία, ἐκ τῶν πολλῶν ἐκατοντάδων, τὰ ὅποια χρησιμοποιοῦνται στήμερον διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ πετρελαίου τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, διωγκώθησαν, ἀναδιβασθέντα εἰς ἐκατομμύρια τόνων καὶ εἰς ἑκατοντάδας πλοίων. Ἐπὶ πλέον, οἱ πλειοὶ τῆς συμβάσεως ταύτης, μὴ λαμβάνοντες ὑπ' ὄψιν τὰ κυριαρχικὰ δικαιώματα ἐνός Κράτους, διαλαλούν, ὅτι ἡ κυβερνήση τῆς Σαουδικῆς Ἀρα-

βίας εἰνε ἐνδεχόμενον τὸ ὀρχικὸν αὐτὸν μέτριον ποσοστὸν τοῦ 10% νὰ τὸ ἀναδιβάσῃ εἰς 100%. Ποιὸς εἰνε ἱκανὸς ἡ ποίος ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ προείται τὶ θὰ πράξῃ ἢ τὶ δὲν θὰ πράξῃ ἐνα Κράτος εἰς τὸ μέλον; Ἀκριβῶς δὲ λόγω τῶν εἰς τὸ ἀπότατον μέλον καὶ ἐσκεμμένων γινομένων φανταστικῶν ὑπολογισμῶν περὶ τῶν ἐνδεχομένων μελλοντικῶν φιλοδοξιῶν τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, ἐν συνδιασμῷ πρὸς ίσχυρὰν διὰ τοῦ διεθνοῦς τύπου πολεμικήν, προεκλήθη τόσον ἀνεδαφική ἀνησυχία, ὡς τε νὰ ὑποβληθεῖ ἐρωτήσεις εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων καὶ εἰς τὸ ἀμερικανικὸν Κογκρέσον, μὲ ἀποτέλεσμα ἐντόνους διαμαρτυρίας ἐκ μέρους των κυβερνήσεων διαφόρων χωρῶν, ἀναγαγούσων, ὡς εἴπον προγονέων, μίαν συνήθη μετρίαν ναυτιλιακῆς πόθεν εἰς πρόδημα ἄξειν τοῦ μεγάλου ὑδατοφέρου τῶν ὑπορυγείων Ἐξωτερικῶν τῆς Μεγ. Βρετανίας καὶ τῶν Ἡν. Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς.

5.— Οὐδέμια ὑπάρχει φιλοβολία, δὲν, ἀνὴ κυβερνήσης τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας ζητήση, ὅπως τὰ 100% τοῦ πετρελαίου τῆς ίδιας τῆς χώρας μεταφέρωνται διὰ σκαφῶν ὑπὸ Σαουδικῆν σημαίαν, θὰ πρόκειται περὶ μονοπλίου καὶ ἡ ἀπόφασις αὐτῆς θὰ ἀπέτελει πηγὴ μεγάλης ἀνησυχίας. Πού, ὡμας, εἰνε ἡ ἀπόδειξις, δημι ἀντεμωτικότητον ποτὲ τοι-αὐτῆς πρόθεσις; Ποιὸς κάμεν διάκρισιν σημαίας καὶ ποιάς; Τὰ 10% τοῦ στόλου τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας ή τὰ 90% τῶν ξένων στόλων, τὰ ὅποια εἶχον τὴν ίταμπότητα νὰ ἀραιούνται εἰς τὴν κυβερνήσην τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας τὰ 10% τῶν μεταφορῶν τοῦ ίδιου της πετρελαίου, ὅπως ἡ χώρα αὐτῆ ἐπέτρεπε, τόσον γενναιοφρόνως, νὰ μεταφέρεται τὸ πλείστον τοῦ πετρελαίου τῆς ἀπό δόλοκληρης ἐτη διὰ πλοίων ἀνηκότων εἰς χώρας, αἱ ὅποιαι οὐδεμίαν σχέσιν ἔχουν οὔτε μὲ τὴν παραγωγήν, οὔτε μὲ τὴν κατανάλωσιν τοῦ πετρελαίου τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, ὡς εἴνε ὁ Παναμάς, ἡ Ὀνδούρα, ἡ Λιβερία, ἡ Νορθγρία, ἡ Ἐλλὰς καὶ ἄλλαι.

6.— Ἐλέχθη, ἐπίστης καὶ ἐγένοντο ἐσκεμμένως φανταστικοὶ ὑπόλογοι-σμοὶ διὰ νὰ δειχηθῇ ὅτι τὸ πετρέλαιον τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, μεταφέρονται διὰ πλοίων ὑπὸ Σαουδικῆν σημαίαν, θὰ κοστίσῃ πολὺ περισσότερον καὶ ὅτι θὰ ἔξασφαλίσῃ φανταστικὰ κέρδη δι' ἐμέ. Οὐδὲν τούτου τοῦ γελοιωδέστερον. Τὸ διὰ δεξαμενοπλοίων υπὸ Σαουδαραβικήν σημαίαν μέλλον νὰ μεταφέρεται πετρέλαιον, θὰ μεταφέρεται μὲ τὸ αὐτὸ κατὰ μέσον δρον κόστος, ὅπως δλων τῶν ἑταιριῶν καὶ ισως μάλιστα καὶ εἰς χαμηλότερον κόστος. Τὸ κατὰ μέσον δρον τούτο κόστος πέραν τοῦ πετρελαίου τῆς Σαουδαραβικῆς καθ' ὃ ὑπὸ τοῦ κ. Ὁνάσην ἴδρυσεν ἑταῖρια «Θάλασσης» εἶναι δόλοκληρη πετρελαίου πέραν τῶν 500.000 τόνων, τούτων, εἰς περιπτώσιν ἐπιθυμεῖ νὰ πράξῃ οὔτος τούτο.

Αὐτό, παρατηρεῖ ὁ σχολιαστής γειοκτήτης, δεν ἔθεωριθ μὲν ὡς ἀπότελον εἰκασίαν τοῦ τούτου ισως η Σαουδική Ἀραβία πρόκειται νὰ πράξῃ, ἀλλά, πάνω, ὡς δικαιώματα παραχωρήθην εἰς τὸν κ. Ὁνάσην νὰ πράξῃ δι' ἐπίθυμηση, ὡς πρὸς τὰς μεταφοράς.

Αἱ δηλώσεις, ἐπίστης, τοῦ κ. Ὁνάση, κατὰ τὸν αὐτὸν σχολιαστήν, εἰς νεοφύρουνεα καὶ σφαῖται ὡς πρὸς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων, δι' ὃν θὰ ἐπιθερηνήται τὰς μεταφοράς ὁ κ. Ὁνάσης. Οὔτος λέγει, δημι ἔχει αἱ κύται, ισως καὶ χαμηλότεραι πρὸς τὰς κατὰ μέσον δρον τιμὰς τῶν ἄλλων ἑταιριῶν πετρελαιού καὶ δρίζει, ὡς βάσιν, τὰς τιμὰς τοῦ Αμερικανικοῦ Ναυλολογίου, μείον 20% διὰ περιόδου τῶν ἐπομένων πέντε ἔτῶν, ἐπὶ τὸ βάσει τῆς ἐπισήμου κλίμακος τῆς ἐν Λονδίνων Ἐπιτροπῆς. Αὕτη, ὡμας, παρατηρεῖται, δεν δύναται νὰ ἀποτελέσῃ δάσιν ὑπόλογισμοῦ, δι-ότι ἐπὶ τριχοναυλώσεων καὶ κλίμακος δρίζεται ἀνά πάν έξαμηνον καὶ διά περιόδου οὐχὶ μεγαλυτέρων τῶν δύο ἔτῶν, ἐνώ αἱ τρεχούμεναι τιμαὶ ναύλων κατὰ ταξίδιον ἀπὸ Μέσης Ἀνατολῆς διὰ τοὺς λιμένας Ἀτλαντικοῦ τῶν Ἡν. Πολιτειῶν εἰνε τώρα κατὰ 60% ὀλιγωτέρων τῶν τιμῶν τοῦ Αμερικανικοῦ Ναυλολογίου.

Ο κ. Ὁνάσης εἰς παρατήρησιν, δημι προσεπάθησε, νὰ πωλήσῃ τὸ 30.000 τόνων δεξαμενόπλοιον του, τὸ ναυπηγεία στήματος, ὡς πρὸς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων, δι-ότι ἐπὶ τριχοναυλώσεων καὶ κλίμακος δρίζεται ἀνά πάν έξαμηνον καὶ διά περιόδου μείον 20% διὰ περιόδου τῶν ἐπομένων σχόλια.

Εἰς τὴν ἐπιδιεθεῖσαν εἰς αὐτὸν ἡ οἰκεία στήλη τῶν Πρακτικῶν τοῦ ἀγγλικοῦ Κοινοδούλου τῶν «Τάιμες» τοῦ Λονδίνου ἀνακοινώσων τῆς Βρετανικῆς κυβερνήσεως, δημι αὐτῆ εύρισκεται ἐν στενή ἐπαφῇ μετά τῆς κυβερνήσεως τῶν Ἡν. Πολιτειῶν καὶ τῶν κυβερνήσεων ἄλλων χωρῶν διὰ τὴν συμφωνίαν «Ωνάση—Σαουδικής Ἀραβίας», δημι Ὁνάσης—Σαουδικής Ἀραβίας, δημι.

**Διὰ τὰ ἐμβάσματά σας πρὸς τοὺς ἐν Ἑλλάδι 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.**

ΤΗΣΕΝ ὅτι πάντες, καθ' ἄ φαίνεται, εἰνε ἐναυτίον του.

Ἐν τῷ μεταξὺ δὲ ἀμερικανὸς βουλευτῆς κ. Σέλλερ, τῆς Νέας Υόρκης, ἐζήτησεν ἀπὸ τὸ «Ομοσπονδιακὸν Γραφεῖον Ναυτιλίας» καὶ ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον Δικαιούσην νά προδοῦν εἰς εἰδίκην ἔρευναν ἐπὶ τῆς συμβάσεως «Ωνάστη — Σαουδικῆς Ἀραβίας», ίνα διακριθῶν, διὰ αὐτῆς παραδιάλογος τοὺς ἀμερικανικοὺς νόμους. Ο κ. Σέλλερ ἐδήλωσεν, διὰ τὴν συμβάσιαν τοῦ κ. Ωνάστη κατεδίκασθη ἀπὸ δῆλος τὰ ἔμνη, τῶν ὅποιων τὰ πλοῖα μετέχουν εἰς τὰς μεταφορὰς σαουδαραβικῶν πετρελαίων καὶ καθώρισε σαφῆς τὰ ὅρθρα τῶν νόμων, ἐπὶ τῶν ὅποιών πρέπει να στηριχθῇ ἡ ἐρευνα. Ἐφόσον πλοία τοῦ κ. Ωνάστη ήθελον μεταφέρει σημαντικὰς ποσότητας πετρελαίων εἰς τὰς Ἰνδομένας Πολιτείας καὶ ἐφόσον προκαθορίζεται διὰ τῆς συμφωνίας η τιμὴ τῶν ναυλῶν, πιστεύει ὁ κ. Σέλλερ διὰ δικαιολογεῖται ἡ κρατικὴ παρέμβασις. Τὰ κέρδη τοῦ κ. Ωνάστη ἀπό τὴν ἐν λόγῳ συμφωνίαν ὑπολογίζονται — κατὰ τὸν ἀμερικανὸν βουλευτὴν — εἰς 16 ἑκατομμύρια δολαρίων ἐπησίως, δεδομένου, διὰ κάθε τούνος πετρελαίου μεταφερομένου ἀπὸ τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν εἰς τὰς Ἰνδομένας Πολιτείας θά ἐπιβαύνεται μὲν δολαρία 9,26, ἐνώ δὲ τρέχουσα ἦδη τιμὴ εἶνε νά τῶν 4,90 δολαρίων κατά τούνον.

Κατὰ πληροφορίας, ἔξ αλλου, τοῦ ἀμερικανικοῦ τύπου, πιστεύεται, δῆ, ὅταν τὸ πρώτων δεξαμενόπλοιον τοῦ κ. Ὀνάση, φέρον τὴν σημαῖαν τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, φθάσας ἐκεῖ πρὸς φρότωσιν, θά εὑρεθῇ πρὸ ἄνησσος τῆς «Ἀράκω» νῆστος ἑνὶ αὐτῷ φρότων.

Από μέρους τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου ἐδόθη πρὸς δημοσίευσιν ἡ ἑξῆς ἀνακοίνωσις: «Εἰς τὴν ἔκδοσιν τοῦ μηνὸς Αὐγούστου γνωστοῦ Ἰουελλανικοῦ ἐπὶ τῶν πετρελαίων περιώδους ἐδημοσίευθησαν, σχετικάς μὲ τὴν σύμβασην· Ὁμάση—Σαουδικής 'Αραβίας τὰ κάτωθι: «Αἱ ἥδη γνωσταὶ λεπτομέρειαι τῆς συμβάσεως ἀποκαλύπτουν, ὅτι ὁ κ. Ὁμάσης ἔχει τὴν δυνατότητα νόο προσθέσαι εἰς τὸν προτεινόμενον ὑπὸ τὴν 'Αραβικήν ὀπ-  
αίσιαν απόλοιν δεξιεύειν πολλοὺς καὶ σπλαγχνούς τοῦτο θάλασσαν.

μιαν από τονού δεξαμενοπλοίους και αλλο σκάφη σώς θά θέλοστη ουτος». Έν συνεχεία άναγράφεται ή πληροφορία, ότι τά παραχωρήθεντά εις τὸν κ. Ὁμαδόν δικαιώματα, θά ἑκάτεον και πρὸς τὴν οἰκογένειν του ἓπις, βάσει και τῶν ἀρβικῶν παραδόσεων, ἡμπορεῖ νά περιλάβῃ και ἀλλοιους σμαρτικούς ιδιώτας ἐφοπλιστας τάκερες, συνδεομένους συγγενικῶς μὲ τὸν κ. Ὁμαδόν έξ αἴματος η ἔξ ἀγχιστείας (Σταύρος Λιβανος Στάυρος Νιάχος και κάποιος ἀλλος Ωμάπος).

Στοιχεία Νιάρχου και Καποδιστρίου αλλού συντάξεως). Όταν ο Νιάρχος και οι συντάξιοι του έπικαμψαν νάρθηκαν επισύρουν τήν προσοχήν της κοινής γνώμης έπιπλα της άνακοινώσεως τού κ. Νιάρχου, κατά την θερινή περίοδο του 1828.

μηνα Φεβρουάριου του 1954, ηπις είχεν ώς έξης:  
«Ούτε ο κ. Σταύρος Νιάρχος, ουτε έταιρα τις του όμιλου Νιάρχου συνήψεν ή προτίθεται νά διαπραγματευθεί τοις αύτην τινά συμφωνίαν με είδοντας πότε ζένην Κύριενσην. Ούτε έχουν όποιο σχέσιν τινά με την γενικότερην από τους τρεις Συνδικάτους Δασκάλων».

γωνίσθεισαν σύνδασην της Σαουδικής Αραβίας.  
»Η πολιτική του κ. Νίκαρου και τού μόιλου του ύπηρξε και θα παραμείνει ή αυτή πάντοτε, αποβλέπουσα εις την στενή συνεργασίαν με τάς μεγάλινες έπατριες πετρελαϊου, πρός τάς όποιας και διατίθενται πρός ναύλωσιν έπατρικά στόχα.

Τούνισης και παλιάν, διτί η πολιτική των δέν μετεβλήθη και διτί δέν έχουν οι οινόποτε σχέδιοι ή συμφέρον οινόποτε με τὴν σύμβασιν Ὡνασῆ—Σαουδικῆς Ἀραβίας και δέν μετέχουν εἰς ἀλλην τινὰ παρομοιαὶ φύσεως κίνησιν μὲν χώραν παράγουσαν ή εἰσάγουσαν πετρέλαιον.

**Μία άπαντπαις διά τάς Σχολάς**

Εις ἀπάντησιν ἀνακριβῶν σχολίων τῆς Ἐστίας διὰ τὸ ζῆτημα τῆς ἀνέγερσεως τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν Ἀσπροπύρου, ὁ πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Πλοιαρχῶν κ. Δ. Μελέτης ἀπέστειλε πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῆς ἐν λόγῳ ἐφημεριδὸς τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν, τὴν ὅποιαν, ὅμως, δεῖγμα ἀπὸ τῶν τῆς καλῆς τῆς πίστεως — ἀπέφυγεν αὕτη νὰ δημοσιευσθῇ :

**Επειδή :** Κύριε Διευθυντά της «Εστίας»,  
Εἰς τὴν ἔγκριτον ὑμῶν ἐφημερίδα καὶ εἰς τὸ φύλλον τῆς Τετάρτης  
28)7)54 ἀνεγνώσαιμε σχόλιον πρὸς Σχολῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.  
Ειμένιμον δένδοιο, διτὶ αἱ πληροφορίαι περὶ τοῦ θέματος τῶν Σχολῶν,  
ἐδόθησαν εἰς ὑμᾶς ἡ ἀπό κακοτίστους ή. διπέρ τὸ πιθανώτερον, ἀπό  
ἄπομον ή ἀπόμα ἔχοντα συμφέροντα νὰ παραμείνῃ ή καλουμένη ΣΧΟΛΗ  
«ΥΣΤΙΑ».

Τὸ θέμα τῶν Σχολῶν, καὶ γενικῶς τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως, πρώτη ἡ Πανελλήνιος 'Ενωσις Πλοιάρχων 'Εμπορικού Ναυτικού ἀπό τοῦ 1946 καὶ ἐντεῦθεν δι' ἐπανειλημμένων ὑπομνημάτων, διαμαρτυρίων, τηλεγραφημάτων, παρουσιάσεων, ἀρθρογραφιῶν εἰς τὸν Τύπον κ.λ.π. ἀνεκίνησεν εἰς τὰς ἔκστοτε Κυβερνήσεις καὶ τῷ Υ.Ε.Ν. καὶ ΗΣΙΩΣ ηπότε τὸ συμφέρον τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Πατρίδος, ὅπως ρυθμισθῇ ριζικῶς δι' ἀνεγέρσεως Σχολῶν πραγματικῶν πρὸς ἀνάδειξην Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν, κατηρτισμένων συμφώνων πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις καὶ τὴν ἔξειδιν τῆς ναυτικῆς ἐπιστήμης καὶ τέχνης, ὑποδειξάντες συγχρόνως τὴν ΑΝΑΓΚΗΝ τῆς ἀμέσου καταργήσεως τοῦ... «Στρατοπέδου καταναγκαστικῶν ἔργων», ὅπως κατ' ἐπιεικῆ κρίσιν θὰ ἔπρεπε νὰ ὄνομαζεται η σπουδεινὴ Σχολὴ 'Υδρας.

Πρός ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας καὶ τῆς πραγματικότητος καὶ πρὸς ἀποφυγὴν δημιουργίας ἐντυπώσεων, σᾶς ἀποστέλλομεν τὴν ἐπιστολὴν ταύτην μὲν περιληπτικὴν ἀλλ' ΑΛΗΘΗ ἔκθεσιν περὶ τοῦ σοδωρέου Ἰωάς τῶν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως.

Δέν είναι δυνατόν ή «Εστία» νὰ πίπτῃ θύμα πληροφοριών ἀναληθών,  
κακοπίστων, ύστεροβούλων και ἐν πολλοῖς συκοφαντικῶν.

'Από τού 1946 ή Διοίκησις της Ένωσεως Πλοιάρχων Ε. Ν., έχουσα ύπ' όψει της αφ' ένος μέν την εξέλιξιν της Ναυτιλίας και τάς ανάγκας αυτής, και τὴν ἀνταρξίαν ΣΧΟΛΗΣ, αφ' ἔτερου δὲ τὴν ἀθλίαν κατάστασιν και τὰς συνθήκας, ύφ' ἄς διεξήγετο (και διεξάγεται δυστυχώς) ή ἐκπαίδευσις εἰς τὴν λεγομένην ΣΧΟΛΗΝ ΥΔΡΑΣ, πρίσσειν ἐντατικούς αγώνας, βροθυμενήν και από δλας τὰς λοιπὰς ναυτικάς Ὀργανώσεις, ως και ἀπό τὴν Ένωσιν τῶν ἘΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, ὅπως πείσωμεν τὰς Κυβερνήσεις και τὸ Y.E.N. περὶ τῆς ΑΜΕΣΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ ΣΧΟΛΩΝ ΣΥΓΧΡΟΝΙ ΣΜΕΝΩΝ. Τόσον τὸ Y.E.N. ὅσον και αἱ ἑκάστοτε Κυβερνήσεις, ἐών ἀνεγνωρίζουν πλήρως τὰς ἀνωτέρως ἀνάγκας και διεπίστωσαν ἐπανειλημμένως δι' ἐπιβεωθῆσεων τὰς οἰκτάρας συνθήκας, ὑπὸ τὰς ὅποιας διεξήγετο ή διδασκαλία εἰς "Υδραν, δὲν ὀπεφαῖτιζον, διμωρια, τὴν ἀνικοδόμησιν Σχολῶν, διότι παρενθέται πάντοτε ὡς τροχοπέδην τὸ ζήτημα τὸ οἰκονομικὸν και ἡ ἀδύναμια ἐξεργέσεως χρημάτων, διὰ τὴν ἀνικοδόμησιν και συντήρησιν Σχολῶν.

Ούτως είχον τα πράγματα μερικούς του 1951, όπει απόλεσαντες πάσσαν έλπιδα άξιοιοτήσεως της άναγκης ταύτης, έλλειψει πιστώσεων, άπεφασίσαντες ν αυτικού και έφορο πλισταί, όπως στραφώμεν είς τὴν δι' ιδίων μέσων άνεγερσιν τῶν Σχολῶν.

Είς έκτελεσιν τής άποφάσεως μας ταύτης ξέπτησμεν καὶ ἐπετύχομεν παρὰ τοῦ Α.Ο.Κ.Π. (εἰς τὸ Συμβούλιον τοῦ ὅποιου μετέχομεν δύο ἐργατικά μέλη καὶ δύο ἐφοπλισταῖ), ὅπως ἐπὶ τῶν χρημάτων τοῦ Α.Ο.Κ.Π. (εἰς τὰν χρημάτων δηλαδὴ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν) διαθέσωμεν ποσὸν 200.000 λιρῶν Ἀγγλίας πρός ἀνοικοδόμησιν Σχολῶν, ἀφοῦ παραλλίγως μὲ τὴν ἐνέργειάν μας αὐτὴν ἔξησφαλίσαμεν τὸν ἐφοδιασμὸν καὶ τὴν συντήρησιν τῶν Σχολῶν παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ Κεφαλαίου Ἐκπαιδεύεως (δηλαδὴ πάλιν μὲ ΔΙΚΑΙΑ ΜΑΣ ΧΡΗΜΑΤΑ). Ἡ θυσία μας αὕτη (διότι περὶ πραγματικῆς θυσίας πρόσκειται) ἐγένετο κατόπιν τῆς γενομένης ὁμιοφύωνας (παρ' ἐφοπλιστῶν, ναυτικῶν καὶ Υ.Ε.Ν.) διαπιστώσεως, ὅτι σιδήρητος θυσία διὰ τῶν σκοπῶν τῶν Σχολῶν θά ειναι μικρᾶ ἔναντι τοῦ προσδοκούμενου ἀποτελέσματος.

μικρά εναντίον του προσδοκούμενου αποτελέσματος.

Άφού ένεκριθησαν αἱ ἀνώτερῳ ἀπόφασίεσι παρὰ τῆς τότε Κυβερνήσεως καὶ ἐψηφίσθη ὁ σχετικὸς περὶ ΣΧΟΛΩΝ νόμος, ἡ σχολήμη Ἐπιτροπὴ πρὸς ἀνεύρεσιν τοῦ καταλληλότερού τόπου διὰ τὴν ἀνέγερσιν τῶν Σχολῶν, καὶ ὡς τοιούτοις ἐδέλεγο ὁ Ἀστρόπυρος, τοποθεσία ἀρίστη καὶ παρέχουσα δῆλα τὰ ἔκεγγυα καὶ τὰ μέσα διὰ τελείων ἐκπαίδευσιν καὶ κατάρτιον στελέχων τόσου εἰς τὸν θεωρητικὸν, ὅσουν καὶ εἰς τὸν πρακτικὸν τομέα.

Ἐκτοτε ἐγένετο ἀγορὰ γηπέδου, ἀπαλλοτριώσις καὶ ἀγορὰ ἑτέρου, διετέθησαν ἐκαποντάδες ἐκαπομπώμιρα, ἐγένοντα ἀρχετονικοὶ διοιγωνισμοὶ, ἐβραβεύθησαν σχέδια καὶ τέλος ἐγένοντο σχέδια ἐκτελέσωνς καὶ δεῖ ἀπομένει εἰ μὴ μόνον ἡ δημοπράτησις τοῦ ἴστορικοῦ (Ἄς μοι ἐπίτραπη ἡ ἐκφρασίς) ἔργου διὰ τὴν ἀνέγερσιν Σχολῶν, διὰ τῶν ὅποιών ἡ Ναυτικὴ Ἐκπαίδευσις θά δόλοκληρωθῇ, ἡ Ναυτιλία μας θά ἀποκτήσῃ Πλοιάρχους καὶ Μηχανικοὺς πλήρως καπτρισμένους, θά παυσόμεν νά ληπτώμεν τὰ φώτα των ξένων διό τὰ νεοναυπήγητα Ιδίως πλοιά μας καὶ τὸ Κράτος θά ἀποκτήσῃ ΔΙΑ ΠΡΩΤΗΝ ΦΟΡΑΝ ΑΝΤΑΣΙΑΣ ΣΧΟΛΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΑΤΡΙΔΟΣ ΜΑΣ καὶ τὸ σπουδαιότερον ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΔΙΑΦΕΣΗ ΟΥΤΕ ΜΙΑΝ ΛΡΑΧΜΗΝ.

ΑΥΤΗ ΕΙΝΑΙ Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ, ΚΥΡΙΕ ΔΙΕΥΘΥΝΤΑ, ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ ΛΥΤΠΡΟΝ ΚΑΙ ΘΛΙΒΕΡΟΝ ΔΙ' ΗΜΑΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ, ΤΟ ΝΑ ΕΥΡΙΣΚΩΝΤΑΙ ΑΣΤΟΜΑ ΆΚΟΨΗ ΚΑΙ

πολιτευόμενοι, οἱ δῆποι οἱ ἄντι νὰ ἀρθοῦν ὑπεράνω προσωπικῶν ἢ πολι-

**CORNES & CO. LTD.**

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 CORMES & 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 1924.

τικών ώφελημάτων και νὰ ἀποδέψουν εἰς τὸ συμφέρον καὶ τὴν πρόσδον τῆς Ναυτίλιας μας, (καὶ πρόδος εἰναι ΑΔΥΝΑΤΟΣ ἀνέννα κατηρισμένων στελέχων, ἀντιθέτως δι' ἄλλους λόγους καὶ πιθανὸν δι' εὔτελὴ φησιθρίαν, δίδουν εἰς τὸν Τύπον πληροφορίας, αἵτινες προκαλοῦν τὴν ἀγανάκτησιν ὀλοκλήρου τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας.

Διὰ ποιῶν ωραίων Σχολῆς ὅμιλει τὸ πληροφοριοδότης σας, Κύριε Διευθυντά; Διὰ τὴν Σχολήν, τῆς ὅποιας μοναδικὸς τίτλος θὰ ήρμαζεν «ΕΝΤΡΟΠΗ»;

Οὐδεὶς ἀρνεῖται τὴν ιστορίαν τῆς ἐνδόξου νήσου «Υδρας», ἀλλὰ καὶ οὐδεὶς εἰδίκος περὶ τὰ ναυτικὰ εἶναι δυνατὸν νὰ θυχισθῇ, ὅτι ἡ «Υδρα» εἶναι τόπος κατάλληλος σιᾶ Ναυτικάς Σχολᾶς.

Αἱ Ναυτικαὶ Σχολαὶ θέλουν λιμένας, ἔργοστάσια, δεξαμενάς, ναυπηγεία, κινησία, πλοία παντὸς τύπου, ἀπάρσεις ἀγύρωβολίας, χειρισμάτων, πρακτικὴν ἀφαρμογὴν τῶν ἐν τῇ Σχολῇ διδασκομένων καὶ τέλος κτίρια, ποποθεσίαν καὶ... δρίζοντα διὰ τὰ θεωρητικὰ ναυτικὰ μαθήματα. «Ἐπιπλέον συνεργεία, ἔργοστάσια, τεχνικά καὶ ἐπιστημονικά μέσα, καθηγητάς κ.λ.π.

Γνωρίεις ὁ πληροφοριοδότης σας, διὰ εἰς τὰ... κτίρια!!! τῆς Σχολῆς «Υδρας» οι μαθηταὶ στεγαζοῦνται εἰς πεπαλαιωμένα, σκοτεινά, ἀνήλικα καὶ ἀνθυγεινά διαιρέσιμα, στερεόμενοι καὶ ἀπάνωτρητῶν ἀκόμη; Γνωρίζει, διὰ πολλὰς ἡμέρας οι μαθηταὶ μένουν ἀπλῶτα, διότι συνεται τὸ ἀλλοθεν κομιζόμενον νερό, τὸ ὅποιον πολλὰς φοράς εἶναι γεμάτο μικρόδια καὶ ἀκαθαρσίας; «Οτι, διὰν ἀσθενήσῃ μαθητῆς δὲν ἔχει προστασίαν ἀπό λαστρό; «Οτι, ἡ ἐκπαίδευσις εἰς τὴν ἀγγλικήν, τὰ ναυτικὰ μαθήματα κ.λ.π. διεξάγεται πλημμελέστατα πότε δι' ἐνὸς καθηγητοῦ, δοτὶς εἶναι ἀδύνατον νὰ ἐπαρκέσῃ καὶ πότε διακόπτεται, ἐπειδὴ ἀπὸ διαλκήρους μῆνας η Σχολὴ στερεῖται καθηγητῶν; «Οτι, εἰς δωμάτια διαστάσεων 3 X 3 στοιβάζονται, δίκην σαρδελῶν, διδασκαλίαν 36 μαθηταὶ εἰς ἕκαστον; Καὶ τι ἔχει νὰ εἴπῃ διὰ τὸν Μηχανικούς; Γνωρίζει, διὰ οὐδὲν σύγχρονον ἐργαλεῖον υφίσταται εἰς «Υδραν ἀλλὰ καὶ ἔαν ἀποτασθῇ μένει ἀχρηστόν, ἐλείψεις εἰδίκευμένου προσαποτίου; «Ηρώτησε, ποτὲ διὰ κύριος πληροφοριοδότης σας κανένα ἀπόφοιτον τῆς Σχολῆς διὰ νὰ ὑποστῇ τὴν τετραετή καταδίκην του εἰς τὴν κατ' εὐφημισμον καλουμένην Σχολὴν «Υδρας»;

Η μῆτρας ἔχει τὴν ἴταμην ἀξίωσιν νὰ ἀρνηθῇ ἡ Κυβέρνησις τὴν ΔΩΡΕΑΝ τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἰδρυσιν Σχολῶν, ὅπα τὰ ΑΝΑΥΤΑ γειτονικά Κράτη ἀπέκτησαν Σχολάς κατὰ τὸ πρότυπον τῶν ἀγγλικῶν τοιούτων;

Φειδόμενοι τοῦ χρόνου καὶ τοῦ πολυτίμου χώρου τῆς ἀγαπητῆς ιας «Εστίας», Κύριε Διευθυντά, δὲν ἀναφέρουμεν λεπτομερῶς πλείστους ἄλλους λόγους, διὰ τοὺς ὅποιους εἶναι ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΑΝΑΓΚΗ νὰ ἀνέγερθούν αἱ ναυτικαὶ σχολαὶ εἰς Ἀστρόπυργον καὶ τὸ ταχύτερον, καταργουμένης τῆς παρωδίας τῆς «Υδρας», ὅπου ἀς ἱδρυθή, τέλος πάντων, Σχολὴ Σπουγαλίεις ἡ ἀλλή τις, χωρὶς νὰ ἐπιζητήται νὰ δολοφονηθῇ ή Ναυτικὴ «Ἐκπαίδευσις διὰ λόγους... Ιστορικούς καὶ σκοπιμότητος. Δὲν θὰ ἀσχοληθῶμεν, τέλος, Κύριε Διευθυντά, περὶ τῶν ὑπανιγμῶν περι... σπατάλης!!! τῶν... ΧΡΗΜΑΤΩΝ ΜΑΣ. «Ἐρωτῶμεν, δῆμως: Περισσότερον ήμῶν ἐνδιαφέρωμα καὶ ήμεις διὰ τὰ ιερὰ χρήματα τοῦ ὑστερημάτος μας, τὰ ὅποια δὲν ἐδώσαμεν, ὡς θὰ ἐπρεπεν, θῶτον, εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν ἀπολεθεύνων ναυτικῶν μας, δὲν ἐδόθησαν καν εἰς τὰ Ασφαλιστικά μας Ταμεία, ἀλλ' ἐπροτιμήσαμεν νὰ ΔΙΑΘΕΣΩΜΕΝ ΑΥΤΑ ΕΙΣ ΣΚΟΠΟΥΣ ΛΑΜΠΡΥΝΟΝΤΑ ΤΟ ΕΝΔΟΞΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΜΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΝ, διὰ τὸ ὅποιον τόσην περιφρόνησιν καὶ ἀδιαφορίαν φαίνεται νὰ τρέφει τὸ ὑδρίμιον κοππούμενος πληροφοριοδότης σας; «Ἄς μας ἐπιτρέψει, τέλος, Κύριε Διευθυντά, περὶ τῶν ὑπανιγμῶν περι... σπατάλης!!! τῶν... ΧΡΗΜΑΤΩΝ ΜΑΣ. «Ἐρωτῶμεν, δῆμως: Περισσότερον ήμῶν ἐνδιαφέρωμα καὶ ήμεις διὰ τὰ ιερὰ χρήματα τοῦ ὑστερημάτος μας, τὰ ὅποια δὲν ἐδώσαμεν, ὡς θὰ ἐπρεπεν, θῶτον, εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν ἀπολεθεύνων ναυτικῶν μας, δὲν ἐδόθησαν καν εἰς τὰ Ασφαλιστικά μας Ταμεία, ἀλλ' ἐπροτιμήσαμεν νὰ ΔΙΑΤΗΣΩΜΕΝ ΕΣΩΧΑΣ Κ.Π. ἀλλ' ἀσφαλώς πληρούμεθα πικρίας διὰ τὴν καταρράκωσιν τῆς ἀληθείας καὶ τῆς πραγματικότητος παρ' ἀτόμων, ἀτίνα οὐδέποτε, ὡς φαίνεται, ἀντελήθησαν τὸν ρόλον τοῦ Εμπορικού Ναυτικού μας καὶ τὴν τεραστίαν συμβολὴν του εἰς τὴν Ἐνίκητην Οἰκονομίαν.

Μὲ τὴν παράκλησιν νὰ δεχθῆτε τὰς θερμὰς εὐχαριστίας τῆς Διοικήσεως τῆς Ενίσσων μας καὶ τὴν παράκλησιν ὅπως ἐν περιλήψει ἡ ἐν συνόλῳ δημοσιεύση τὴν παρούσαν.

Διατελῶ μετ' ἔξαιρέτου τιμῆς  
Ἐντολὴ Διοικήσεως  
‘Ο Πρόεδρος  
Δ. ΜΕΛΕΤΗΣ

Πειραιεύς, 29 Ιουλίου 1954

## OVERSEAS SUPPLIERS & C. INC.

SHIP-CHANDLERS  
EXPORTERS & IMPORTERS

I, KAIGAN DORI 1 CHOME

YOKOHAMA, JAPAN

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

Prompt delivery.

Cables: OVSUP Yokohama.

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

DIRECTOR: COSTAS PULEZOS

## Καὶ πάλιν ἡ ύπερατλαντικὴ γραμμὴ

Τὸ κάτωθι δημοσίευμα, ἀπὸ ἀρχῆς μέχρι τέλους ἐμπνευσμένον, ἀσφαλῶς, ἀπὸ τοὺς κύκλους τῆς «Γκρήκ-Λαΐν», κατεχωρίσθη εἰς τοὺς «Τάιμες» τῆς Νέας Υόρκης τῆς 2<sup>η</sup> Ιουλίου. Παραποτεῖται διὰ τοῦ οἰκτρῶς ἡ ἀληθεια καὶ ἐπιτητεῖται νὰ συγκαλυφθῇ ἡ ἀσχημία τῆς μη τολογησεως τοῦ «Ολύμπια» εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον διὰ τῆς κακοπίστου συσχετίσεως τοῦ ζητήματος τῆς ύπερατλαντικῆς γραμμῆς μὲ τὸ γενικῶτερον ἐλληνικὸν ναυτιλιακὸν πρόβλημα.

Ίσως διὰ τοὺς ἀγνοούντας τὰ πραγματα νὰ ἔχειαζετο μία ἐμπειρισταμένη ἀπάντησις ἀπὸ μέρους αὐτῶν τῶν κρατικῶν ἀρμόδιων. Δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ ἐμφανίζεται εἰς τὸ ὅμιλα τῶν ξένων ἡ «Ελληνικὴ Κυβέρνησις» ὡς παραδίνουσα αὐτῷ τὸ Σύνταγμα εἰς βάρος τῶν καλῶν ἐννοούμενων συμφερόντων τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «Ολύμπια», πολὺ δὲ περισσότερον εἰς βάρος τῶν συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας.

«Ἀλλ' ἵνα καὶ ἡ ίδικὴ μας Κοινὴ Γνώμη δεὸντως ἐκτιμήσῃ τὰς ἀγαθὰς ὑπὲρ τοῦ καλοῦ ἐλληνικοῦ ὄντος προσπαθείας τοῦ παρασχόντος τὴν συνέντευξιν, παραθέτομεν κατετέωρα διλόκληρον τὸ δημοσίευμα τῶν «Τάιμες». Αἱ ἐπὶ αὐτοῦ παρατηρήσεις μας παρέλεικουν. Οἱ ἀναγνώσται τῶν στηλῶν αὐτῶν εἰναι πλοηρωμένοι ἐπὶ τῆς ύποθεσεως τῆς υπερατλαντικῆς γραμμῆς, ὡστε νὰ περιττεύῃ ἡ ἐπανάληψις ἀρκετά πλέον γνωστῶν γεγονότων.

«Ἡ ἀπόφασις — ἀναφέρει διὰ ἀρθρογράφου κ. Ἀρθ. Ρίχτερ — τοῦ Ἀνωτάτου Ἐλληνικοῦ Δικαστηρίου (Συμβούλιον «Ἐπικρατείας») ἔξετάζοντος νῦν τὴν συνταγματική τῆς ἡ μὴ τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος, διὰ τοῦ ὅποιου παρέχονται αἱ ζητήσεις ὑπὲρ τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν ἔγγυησίες ὡς προϋπόθεσις τῆς ἐπαναφορᾶς τῶν σκαφῶν των ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, θὰ κρινῃ καὶ περὶ τοῦ μέλλοντος τῆς ὑπὸ ξένας σημαίας ναυτιλίας, ἀνερχομένης εἰς 9.000.000 τόνων, ἀνηκούσης εἰς «Ἐλληνικὴς Κυβέρνησις» ἀπολογιστάς. «Ἡ ἀπόφασις ὡς ὅποια δὲν ἀναμένεται πρὸ τῆς παρελεύσεως δύο τούλαχιστον μηνῶν, εἰναι ἔνδεχόμενον νὰ ἀνταρέψῃ συμφωνίαν ἐπιτευχθεῖσαν μεταξὺ τοῦ «Ἐλληνικοῦ Πουργούν τῆς Χόμη Λαΐνες», δύον ἀφορά τὴν τακτικὴν ἐκτέλεσιν τῆς ύπερατλαντικῆς γραμμῆς διὰ ἐλληνικῶν λιμένων διὰ τοῦ ὑπερατλαντικού γνωστῶν γεγονότων.»

«Ο κ. Ἰω. Λ. Γουλανδρῆς, διευθυντής τῆς «Γκρήκ Λαΐν», ἐδήλου χθές, ὅτι οἱ «Ἐλληνες πλοιοκτήται» ὑπῆρχον μεταστάκτοι εἰς τὸ νὰ μεταφέρουν τὰ σκάφη των ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν ἐπὶ τὴν θάσει νομοθετικοῦ Διατάγματος, τὸ ὅποιον θὰ ἡδύναντο μελλουσαί Κυβερνήσεις νὰ μὴ ἀναγνωρίσουν. Φρονεῖ, δῆμως, ὅτι οἱ πλοιοκτήται θὰ ἡδύναντο πρόθυμοι νὰ προχωρήσουν μὲ τὸ εὐρύτατον διάστημα της προϋπόθεσιν τῆς θάσης την προστατηρίαν. «Ἡ «Γκρήκ-Λαΐν» ἔχει ὑπὸ τὴν ίδιοτησίαν της καὶ ἐκμεταλλεύσουν τὸ 23.000 τόνων ἐπιβατηγὸν λαΐνερ «Ολύμπια», τὸ ὅποιον ἐργάζεται εἰς τὸν Βόρειον Ατλαντικὸν υπὸ λίθεριανή σημαίαν.

«Ἡ έταιρια ἀπό τὴν πρώτης ἡμέρας, καθ' ἥν συνελήφθη τὸν Ανωτάτου Ελληνικοῦ Δικαστηρίου (τοῦ Συμβούλιον «Ἐπικρατείας») ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερούμενων (Γουλανδρῆ) διὸ νὰ καθορισθῶν τὰ ὑπὸ τὸν ἐσχάτων πρωτοτύπων τῶν οἰκανῶν καθετίσαντα τὸ ἐλληνικὸν λιμένων. Δὲν ήδυντο, δῆμως, νὰ ἐκπλωσάσῃ τοὺς σκοπούς τους ὑπὸ τὸ θύμοντα προσθέμενον καθεστώς των χώρων αὐτῶν διὰ τὴν πρωταρίαν της καταστημένης.

«Ἡ μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ ύπουργείου τῆς «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» διαμάχη ἡρχίσει τοῦ οἰκτροῦ πλοιοκτητῶν της Ασπροπούλου Πολεμίου, διὸν τὴν ἐλληνικὴν κυβέρνησης δὲν θήλησε νὰ ἐπιτρέψῃ διὰ τὰ ποσά τῶν σκαφωτικῶν ἀπολημνίσεων, τὰ ὄφελόμενα εἰς τὸν ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν πλοίοις διὰ τὰς ἀπολειτίσεις πολέμου. Τὸ ἐλληνικὸν Κράτος δέδεσμευσε τὰ 30% τῶν χρημάτων αὐτῶν καὶ ὑπέδειξεν διόπει τὸ ποσόστον τοῦτο χρησιμοποιηθῆ πρὸς ἀναπλήρωσιν τῶν ἀπολειτίσεων σκαφῶν.

«Οἱ «Ἐλληνες πλοιοκτήται» ἔξηγέρθησαν πρὸ τῆς τοιαύτης ἀποφάσεως καὶ κατὰ τὴν ἀναπτήσιν τῶν στόλων την ἐστράφησαν κατά τὸν Παναμάν, τὴν «Ονδούραν» καὶ τὴν Λιβερίαν, πρὸς υπολόγησην τῶν σκαφῶν των. «Ἀποτέλεσμα ἡτο, διὰ μέγας ἀριθμός λαμπρῶν πλοίων ἐν οἷς καὶ δεξαμενόπλοια σῶν τῶν 45.000 τόνων ή.ώ., νὰ φέρουν σήμερον ἄλλας σημαῖες καὶ οὐχὶ τὴν ἐλληνικήν, μολονότι ἀνήκουν εἰς «Ἐλληνας».

«Πολλοὶ ἐν τῷ συνδόλῳ ὑπῆρχαν οἱ διοικηταὶ τὰς σκάφων ἐφοπλισταὶ. Οἱ δροὶ οὐδοὶ περιστρέψαντα τὰ κατωτέρω κύρια σημεῖα, τὰ ὅποια τὴν πλειονότητα τῶν πλοιοκτητῶν ἀπέδειχθησαν ως ἔξασφαλίζοντα ικανοποιητικήν τινα προστασίαν:

1) Εἰς τὴν ἐλευθέρων πώλησιν. Εἰς τὸ δικαίωμα δηλαδὴ τῆς πωλήσεως σκαφῶν ὡς ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν ἀνείδεις τῆς κυβερνήσεως.

2) Εἰς τὴν ἐλευθέρων διάθεσιν τῶν κεφαλίων. Δηλαδὴ οὐδεὶς δέν νὺν ὑπάρχει περιορισμὸς ὡς πρὸς τὸ πῶς θὰ διατεθῇ τὸ ἐκ τῆς πωλήσεως τοῦ πλοίου κεφαλίσαιον.

3) Εἰς τὴν ἐλευθέρων ὑποθήκευσιν. Εἰς τὴν ὑποθήκευσιν δηλαδὴ τοῦ πλοίου, εἰς οἰανθήποτε χώρων τῆς ἐκλογῆς τοῦ πλοιοκτητοῦ, μὲ πλήρη προστασίαν τοῦ ἀλλοδαποῦ κεφαλασιούχου.

4) Εἰς τὸν προκαθορισμὸν τῆς ἐπιβολήσουμένης φορολογίας ἐπὶ τῶν σκαφῶν ὡς τῶν πλοιοκτητῶν των καὶ τὴν κατάργησιν οἰασδήποτε ἀναδρομῆς ἐφαρμογῆς φορολογίας, ἡ ὅποια τυχὸν θὰ ἐπιβάλλεται ἐναντίον πλοιοκτητῶν, οἵτινες δὲν ἔξεμπαλεύσαντα σκάφη ὑπὸ τὴν κυβερνήσεως.

5) Τὴν ἐπανδρώσιν τῶν σκαφῶν διὰ ἔνης ὑπῆρχε τὸ πληρωμάτων, διότι δὲν δένεις.

»Τὰ ἄνω σημεῖα ἀπέτελουν μίαν πλήρη σχέδιον ἐπάνοδον εἰς τὸ προπλειμικὸν καθεστώς.

»Κατὰ τὴν γνώμην τινῶν «Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν» η μετὰ τῆς «Χόμη Λαΐνες» συναφεῖσα συμφωνία δὲν δύναται νὰ σταθῇ, ἀν τὸ Νομοθετικὸν Διάταγμα κριθῇ Ισχυρὸν (καὶ μὴ ἀντισυνταγματικὸν) ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου, διότι τότε ἡ συμφωνία θὰ προσλάβῃ τὴν μορφὴν μονοπώλιου παραχωρηθέντος εἰς μίαν ἔταιριαν ὑπὸ τοῦ Κράτους. Οἱ δροὶ δὲ τοὺς διόπειταν διάφοροι «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ περιελήφθησαν εἰς τὴν γραμμήν ἀπὸ τοὺς ἐλληνικούς λιμένες.

»Ο κ. Γουλανδρῆς ἐδεινάσων, ἐν τέλει, διὰ τοὺς πλεῖστοις τῶν «Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν» θὰ μεταφέρουν, ἔκστασις ἀμέσως ἐν τῷ σκάφῃ του, εἰς

τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἃν τὸ Δικαστήριον κρίνῃ συνταγματικὸν τὸ Νομοθετικὸν Διάταγμα. Αὐτός, δῆμως, — εἶπε — δὲν βλέπει ἐπὶ τοῦ παρόντος δικῆν ἐπιστροφὴν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ τούτῳ μέχρις ὅτου οἱ πολιορκηταὶ αἰσθανθοῦν, ὅτι πατούν ἐπὶ αὐτοῖς φαλαρίδες ἔδαφους.

«Εἰς τὸ κάτω-κάτω τῆς γραφῆς — εδήλωσεν ὁ κ. Γουλανδρῆς — ἡ Ἑλληνικὴ σημαία εἶναι ἡ καλυτέρα καὶ ἀσφαλεστέρα σημαία διὰ τοὺς Ἑλληνας πλοιοκτήτας. «Ἐθεωρήσαμεν — εἶπε — πάντοτε τάς ὑπὸ ζένου σημαίαν ἐργάσασθαι τὰς ὥρας πρωσαρινῶν μόνον μέτρον. Ἡ ἐπάνοδος, δῆμως εἰς τὴν πατρών σημαίαν προϋποθέτει ἐπάνοδον καὶ εἰς τὸ πρωτο-λεμικὸν ναυτικὸν καθεστώς.

## Η παγκόσμιος οικονομία και οι λιμένες

Εις έκτακτον τεύχος Νορβηγικής οίκονομικής έπιθεωρήσεως άνασκο-  
πεῖται ή έξελιξις της διεθνούς λιμενικής κινήσεως, έν συναρτήσει πρὸς  
τὴν παγκόσμιον οίκονομικήν δραστηριότητα, πρὸς τὴν ὅποιαν στένη  
διατηρεῖ σχέσιν. "Ενδειξιν τῆς έξελίξεως ταύτης δύναται τις νάνεύεται  
εἰς τὰς τάσεις τῆς παγκόσμιουν διοικητικῆς παραγωγῆς;" ώς αὗται δια-  
πιστοῦνται ἀπὸ τοὺς δείκτας, ποὺ καπνόποιε τὸ «Γραφεῖον Στατιστικῆς»  
τοῦ «Οργανισμοῦ τῶν Ήνωμένων Εθνῶν». Συμφώνων πρὸς αὐτούς, ή διο-  
μηχανική παραγωγή μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1937 καὶ 1948, η πάγιθη κατά  
30% καὶ μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1948 καὶ 1953 κατὰ 37%, ὅπερ ἀνταποκρί-  
νεται πρὸς μέσον ὅρουν ἐπησίας αὐξήσεως 7 %. Διὰ τὴν χρονικήν περίο-  
δουν 1937 έως 1953, ή διομηχανική παραγωγὴ πάρεξην ἐν τῷ συνύλω-  
της κατὰ 78%, ὅπερ ἀντιστοιχεῖ εἰς μέσον ὅρουν ἐπησίας αὐξήσεως 5%  
ώς ἔγγιστα. Ή κατὰ τὴν αὐτὴν περιόδον αὐξήσις τῆς διομηχανικῆς πα-  
ραγωγῆς εἰς τὰς Ήνωμένων Πολιτείας ὑπῆρξε μεγάλη, ἀνέθουσα εἰς  
119%. Ἐνώ μετριά ὑπῆρξεν ή ἀντιστοιχος αὐξήσις εἰς τὴν Εὐρώπων,  
φθάσασα τὰ 36% μόνον.

“Η γεωργική παραγωγή παρουσιάζει μικροτέραν αύξησην άπό τάς διομήναις μεταλλευμάτων και υφασμάτων. Επί τού πεδίου τούτου, δώμα, ή συνολική έν τω κόσμων αύξησης άνταποκρίνεται σχεδόν πρὸς τὴν αύξησην τοῦ παγκοσμίου πληθυσμοῦ, κυματινομένη γύρω τοῦ 1% περιπου ἔτησιν. Τὸ παρακόσμιον ἐμπόριον παρακολουθεῖ — κατὰ τὸ μαλλον ἡ ἥπτον — τὰς ἐπερχομένας μεταβολὰς εἰς τὴν γεωργικὴν καὶ βιομηχανικὴν παραγωγὴν. Ο ὄγκος τοῦ ἐμπορίου πήγεθη ἀπὸ 96 μοισάδας τοῦ 1938 (βάσις 100 τὸ ἔτος 1948), εἰς 134 τὸ 1952, τελευταίου, δηλαδή, ἔτους, διὰ τὴν κίνησην τοῦ ὅποιου ὑπάρχουν συγκεκριμένα στοιχεῖα.

Φυσικόν, οὗτον, εἶναι ἡ κίνησις τῶν λιμένων νὰ ἐπηρεάζεται ἀπὸ τὰς μεταβολὰς ταύτας τῆς παραγωγῆς καὶ τοῦ διεθνοῦς ἔμποριου. 'Ἐν τῷ συνόλῳ διατίσταται, ὅτι αἱ στατιστικαὶ δὲν εἶναι πάντοτε προσιταὶ, ἀλλ' ὅτι, πάντως, ἡ διά Θαλάσσης κίνησις τῶν ἐμπορευμάτων ἀνά τοὺς διαφόρους λιμένας τοῦ κόσμου ἐστημείωσεν αὔξησιν στηματικὴν μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1937 καὶ 1953. 'Ἡ αὐξησις αὕτη θέμεται πρὸ ὁφθαλμῶν τῶν οἰκείων ἄρχων, που διοικοῦν τὰ μεγάλα λιμενικά κέντρα, πολλὰ τεχνικὰ προβλήματα. 'Ἡ ἐπίλυσις τῶν δέν αἵφορά μόνον τούς λιμένας, ἀλλὰ παραστήλης καὶ τὴν ναυτιλίαν, καθὼς καὶ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν ἐν τῷ συνόλῳ της. Δέν πρέπει νὰ ληφθοῦται, ὅτι τὸ διλόκων κόστος τῆς μεταφορᾶς φθένει εἰς τὰ 10% περίπου τοῦ κόστους δλῶν τῶν παραγωγῶν εἰδών καὶ ὅτι ἔνα ουσιώδες τμῆμα αὐτού τοῦ 10% ἀντιπροσωπεύει τὰ ἔξοδα φορτεκφορτώσεων καὶ ἀλλας συναφεῖς δαπάνας. Μείωσις, ὅθεν, τῶν ἐν λόγῳ δαπανῶν θὰ ἔχῃ, κατὰ φυσικήν συνέπειαν, μείωσιν τῶν δλικῶν ἔξοδών παραγωγῆς καὶ δύναται, τελικός, νὰ συντελέσῃ — ἐν τινὶ μέτρᾳ — εἰς βελτίωσιν τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου ἐν τῷ κόσμῳ.

Αι προσπάθειαι, δένε, τών διοικήσεων των μεγάλων λιμενικών κέντρων άποδηλεύουν είς την αύξησην και δελτίωσιν των σιδηροδρομικών, δδικών, και ποταμίων συγκοινωνιακών συνδέσεων και μείσων του μεταφορικού κόστους. Άποδηλεύουν, επίσης, αι προσπάθειαι αύται είς την αύξησην της άποδοτικότητος τών λιμένων, ήτις και έξαρσαλίζεται διά του έξοπλισμού των με δράτια και συγχρονισμένα μέσα φορτοφορτωτισμών. "Ιδιαίτερα έγκαταστάσεις δημιουργούνται διά την προσέγγισην των δεξιαιμενοπλοίων τών 30.000 τόνων ι.ν. και άνω, λιμένες δε μη δυνάμειν να δερχούν τόσον μεγάλα τανέρκ, άνακατασκευάζονται πρός το σκοπόν αύτον ή άπλως χρησιμοποιούνται ούτοι ώς έπικοινωποί.

Αναφέρονται περιετέρω από παραπρούμενα είς τινάς λιμένας ἐλλείψεις, ώς λ. χ. είς μερικούς λιμένας τῆς Νοτίου Ἀμερικής καὶ τῆς Ἀγγλίας, οἵτινες δὲν εἶναι προσοῦτο εἰς τὰ νεώτερα μεγάλα σκάφη καὶ πρέπει νό διευρυθμόν, πράγμα δπερ ἀπάτει σεβαστὴν διαπάνη ἢ εἰς ἑτέρους λιμένας, ὅπου, ἐλλειπεῖ καταλλήλων προκυμαιῶν, εἰνε ὑποχρεωμένα τὰ πλοῖα νά χρησιμοποιούν τά ίδια αὐτὸν μέστο φροτεοκφροτεοσ. Ὑποδεικνύεται, συνεπώς. Ἡ ἀνάγκη ἀνακαινίσεως τῶν ἐν λόγῳ λιμένων. Δέν πρέπει νό παρορᾶται, δη τά μεγάλο ἔξοδα ἐκ τῆς χρησιμοποιήσεως μόνον ἐργατικῶν χειρῶν ἐπιβαρύνουν πολὺν τὸ φροτεοκφροτεοσ καὶ συγχρόνως ἀναβιδάζουν τὸ ποσοστὸν τῶν ναύλων, γεγονός, δπερ ἐπιβαρύνει. Ἐν κατακλείδῃ, μέ πρόσθετον διαπάνην τάς ἐπιχειρήσεις, αἵτινες χρησιμοποιούν τούς λιμένας. Ὁ συγχρονισμός των, δθεν, προώρισται, κατό κύριον λόγου, νό ἔξυπητεισή τὴν χώραν, εἰς ἣν εύρισκεται ὁ λιμένι, διότι ἐν τῇ πραγματικότητι μειώσις τοῦ λιμενικοῦ κόστους σημαίνει μείωσιν καὶ τοῦ κόστους παραγωγῆς τῶν ἐμπορευμάτων τῶν παρασκευαζομένων ἀπό τάς εἰσαγομένας πρωτας ὥλας, ἐνώ παραλίλλως, σημαίνει καὶ αὔξησιν τοῦ περιθωρίου τῶν ἔσδοντων ἀπό τά ἐξαγόμενα εἰδόν.

## LEETE'S (SHIPPING AGENCIES) LTD.

LONDON

36 Camomile St. E.C. 3 Τηλ. Διεύθ.: SEABURDOCK

## STEVEDORING & TALLYING КАН

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους

**Λιμένας**  
Αποθήκευση παραγωγών ή από τον "ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ

**Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ**  
Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισίν τοῦ

## ΑΙ ΠΕΡΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΩΔΙΚΟΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ

Τοῦ κ. ΔΙΟΝ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

### Ἀσθένειαι καὶ ἀτύχημα

Εἰς προπογούμενα τεύχη (άριθ. 458, 460) διελάδομεν περὶ τῶν ἄρθρων 53—65 τοῦ περὶ πληρῶματος τετάρτου τίτλου τοῦ σχεδίου Κώνικος Ἰδιωτ. Ν. Δικαίου. Ἰδωμεν νῦν τὰς περὶ ἀσθενείας καὶ ἀτυχήματος τοῦ ναυτικοῦ διατάξεις τῶν ἄρθρων 66 καὶ 67 τοῦ σχεδίου.

Προεισαγωγικώς δέοντας να σημειωθή, ότι από της ίσχυος τού νόμου 1752)1951 (9 Απριλίου 1951), άνεκυψε το ζήτημα, αν τού νόμου όριζεται ως υποχρέωσιν παροχής «μισθών», νοείται εν ταυτή και υποχρέωσις παροχής τροφής. Η νομολογία τών Δικαστηρίων έκ τού άρθρου 4 παραγόντος του νόμου 1752)1951, (δι' ού άντικατεστάθησαν τά άρθρα 337—367 τού Εμπ. Νόμου), όριζοντος: «Ο Πλοιαρχός υποχρεούταν να καταδιλητή τὸν συμφωνήθεντα μισθών καὶ νὰ παρέχῃ εἰς τὸν ναυτικὸν τροφῆς καὶ κλίνην, ἐδέχθη ὅτι ὁ νόμος διαστέλλει σταφῶς τὴν υποχρέωσιν παροχῆς μισθῶν ἀπό τὴν υποχρέωσιν παροχῆς τροφῆς, ύφισταμένην μόνον διὰ τὸν χρόνον καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου παραμονῆς τού ναυτικού, μὲν εἰν τῷ παρ. 2 τοῦ αὐτοῦ άρθρου 4 ἔξαρτεσθει καθ' ἥν ἡ υποχρέωσις πρὸς παροχὴν τροφῆς ἔξακολουθεῖ καὶ μετὰ τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως μέχρι τῆς πληρωμῆς τού φειλομένου μισθοῦ ἢ τῆς ἔχειρισεως εἰς τὸν ναυτικὸν εἰσιτηρίου παλιννοστήσεως. Οὕτω όπου διά τὸν νόμος 1752)1951 προσδιορίζει τὴν ἀποζημιώσιν τού ναυτικού εἰς μισθῶν ἡμερών ἢ μηνών (άρθρ. 16 ν. 1752)1951) ἐγένετο δεκτόν, ὅτι διά τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀποζημιώσεως δὲν περιλαμβάνεται εἰς τὸν μισθών τὸ ἀντίτιμον τροφῆς. (Πρωτ. Πειρ. 2013) 1952. Θέμ. 63,837. Πρωτ. Πειρ. 1094)1951. Θέμ. 62, 787. Πρωτ. Πειρ. 3348)1951. Θέμ. 61, 161). Τὸ σχέδιον Κώδικος '16. N. Δικαίου δὲν περιέχει διάταξιν παραμοίων πρὸς τὴν τού άρθρου 4 παρ. 1 τού νόμου 1752)1951, ἐπιτρέπονταν τὴν ἔχαγωγήν ἐξ ἀντιδιαστολῆς ἐπιχειρήματος, ὅτι ὅπου ὁ νόμος ὄριζει μισθῶν νοεῖ τούτον μόνον καὶ οὐχὶ τὸ ἀντίτιμον τῆς τροφοδοσίας. Διὰ τούτο φρονούμεν, ὅτι ὅπου τὸ σχέδιον καθορίζει ἀποζημιώσιν τού ναυτικού εἰς μισθῶν νοείται εἰν τούτῳ καὶ τὸ ἀντίτιμον τῆς τροφοδοσίας, ἐκτὸς ἐὰν σταφῶς ἐν εἰδικῇ διατάξει προκύπτῃ ἀντίθετος θέλησις τού νομοθέτου.

Προκειμένης ἀποζημιώσεως μισθωτού καθοριζόμενής εἰς μισθόν, ώς τοιούτος νοεῖται κατά κανόνα ή εἰς τὸν μισθωτὸν διὰ τὴν παροχὴν τῆς ἐργασίας του διδομένην ἀμοιβήν, εἴτε εἰς χρήμα ή εἰς εἶδος εἴτε εἰς ἀμφότερα. (Ἀγαλλοπούλου. 'Η προστασία τοῦ ἀσθενοῦς ναυτικοῦ παρ. 5 σελ. 55).

Τὸ αρθρ. 66 ἐδ. 1 τοῦ σχεδίου δρίζει: 'Ο ναυτικὸς ἀσθενήσας, θι-  
καιούται εἰς τὸν μισθὸν καὶ νοσηλεύεται δοπτάναις τοῦ πλοίου, ἔχων δὲ  
ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως λυθῆ λόγῳ τῆς ἀσθενείας καὶ νοσηλεύεται  
οὕτως ἕκτος τοῦ πλοίου δικαιούται εἰς τὰ νοσήλεια καὶ τὸν μισθὸν ἔχ-

# 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

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

δον διαρκεί ή άσθενεια, ούχι, σώμας, πέραν των τεσσάρων μηνών. Τὸ ἄρθρον τοῦτο ἀντικαθιστά τὰς δύο πρώτας παραγράφους τοῦ ἄρθρ. 23 τοῦ v. 1752)1951, ή δὲ διατύπωσίς του είναι, όμολογουμένως, ἀρτιώτερα, διότι ἀποσφρνίζεται, διότι ή ἐκτὸς τοῦ πλοίου νοσηλεία τοῦ ναυτικοῦ έχει νόμιμον προϋπόθεσιν τὴν λόγω ἀσθενείας λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογίας.

Εἰς τὸ περὶ νόσου καὶ ἀτυχήματος ἄρθρ. 23 τοῦ v. 1752)1951, τὸ N. Δ. 2652)1953 «περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ νόμου 1752)1951 περὶ ναυτικῆς ἐργασίας», διὰ τοῦ ἄρθρ. 3 αὐτοῦ προσέθηκε παραγράφους 5, 6 καὶ 7, ὡς κάτωθι: «Δ. α) Ἡ Λιμενικὴ ἢ Προξενικὴ Ἀρχὴ ὑποχρεούται νὰ καταχωρῇ εἰς τὸ φυλλάδιον τοῦ ναυτικοῦ, τὸ ἔξιστρικής γνωματεύσεως πιστοποιούμενον εἶδος τῆς ἀσθενείας ἢ τοῦ ἀτυχήματος, τὴν διάρκειαν τούτων καὶ τὴν πληρωθεῖσαν ἀποζημιώσιν, καὶ νὰ ὑποδάλῃ ἀναφορὰν πρὸς τὴν Ὑπηρεσίαν Μητρώων Ἐργασίων Θαλασσῆς τοῦ Υ.Ε.Ν. καὶ τὸ Γραφεῖον Εὑρέσεων Ναυτικῆς Ἐργασίας, περὶ τῶν καταχωρίσεων τούτων, πρὸς τήρησιν. Εἰδίκων, ὑπὸ τῶν Ὑπηρεσῶν τούτων. β) Ἐν περιπτώσει ἀπωλείας ἢ ἀντικαταστάσεως τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου αἱ ἐν τῷ ὡς ἄνω Εἰδικῷ Μητρώῳ ἐγγραφαὶ περὶ ἀσθενείας ἢ, ἀτυχήματος τοῦ ναυτικοῦ, μεταφέρονται ὑποχρεωτικῶς ἐν σαφεῖ περιλήπτει εἰς τὸ νέον ναυτικὸν φυλλάδιον.

6. Δι' ἀσθενειῶν ὑπάρχουσαν πρὸ τῆς ναυτολογίας καὶ ὑποτροπίσασαν ἢ δι' ἀσθενειῶν χρονίαν παροινθεῖσαν, ἢ προστασία τοῦ ἀσθενοῦς ναυτικοῦ φύλλαδίου αἱ ἐν τῷ ὡς ἄνω Εἰδικῷ Μητρώῳ ἐγγραφαὶ περὶ θαλαψίων κατὰ τὰς κείμενα διατάξεις, παλινόδηστιν καὶ καταβολὴν τοῦ ισχύοντος ἐκάστοτε μισθοῦ ἀσθενείας μέχρι δύο μηνῶν.

7. Ἀγωγὴ περὶ ἀποζημιώσεως λόγω ἀσθενείας τοῦ ἀμοιβαία συνινέστει ἀποιλυθέντω ναυτικοῦ εἰναι ἀπαραίτητος μετὰ πάρδον τριάκοντα ἡμερῶν ἀπό τῆς ἀπολύτεως του. Ἐπὶ ἀγωγῆς ἀποζημιώσεως καὶ παροχῆς ἀστρικῆς περιθάλψεως διὰ τὴν ὡς ἄνω αἰτίαν ἐμπροθέσμως ἀσκουμένης διατάσσεται ὑποχρεωτικὸς πραγματογνωμόνων διὰ δύο τούλαχιστον πραγματογνωμόνων, πρὸς διαπίστωσιν τοῦ γεγονότος ἐὰν ἢ ἀσθενεια εἰναι ἀπότομος τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας τοῦ ναυτικοῦ, ἢ οὐ.

Αἱ ἄνω ἀγωγαὶ 5, 6 καὶ 7, αἱ προστεθεῖσαι εἰς τὸ ἄρθρ. 23 τοῦ v. 1752)1951 είχον ὡς ἀπότελεσμα, κατὰ τὴν βραχεῖαν μέχρι τούτης ἐφαρμογῆς των, τὸν σημαντικὸν περιορισμὸν τῶν ἀσθενειῶν καὶ τὴν μείωσιν τῶν ψευδασθενειῶν. Θά τῆτο σφάλμα, ἐὰν αἱ ἄνω διατάξεις δὲν διετηροῦνται ἐν ισχύι, δριζομένου τουτοῦ ἐν τῷ εἰσαγωγικῷ τοῦ Κώδικας νόμῳ ἢ ἐὰν δὲν περιελαμβάνουν εἰς τὸ σχέδιον τοῦ Κώδικος.

Τὸ ἔδαφ. 2 τοῦ ἄρθρ. 66 ὁρίζει: «Αἱ ἀντέρεια διατάξεις ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ ἀτυχημάτων ἐν Βιάσιον συμβάντος, ἐὰν δὲ ὁ ναυτικὸς ὑπέστη ἐξ αὐτῶν ἀνικανότητα πρὸς ἐργασίαν ἐφαρμόζονται καὶ αἱ εἰδικαὶ διατάξεις περὶ ἀποζημιώσεως τῶν ἐξ ἀτυχημάτων παθόντων ἐργαστῶν καὶ ὑπαλλήλων, συμψήφιζεται πρὸς τὴν ἐξ αὐτῶν ἀπαίτησιν πάσα γενομένη κατὰ τὰς προηγουμένας παραγράφους παροχῆς». Ὁ συμψηφισμὸς τῆς γενομένης δι' ἀσθενειῶν παροχῆς εἰς περιπτώσιν ἀτυχημάτος ἔξυπτακούεται καὶ κατὰ τὸ ἄρθρ. 66 ἔδαφ. 2 τοῦ σχεδίου, διότι κατ' οὐσίαν πρόκειται περὶ συμπληρωματικῆς ἀπαίτησεως, πηγαδούσης ἐκ τῆς αὐτῆς αἰτίας καὶ θεμελιούμενης, λόγω προσκαίρου ἢ ίσοδιου, δλικῆς η μερικῆς πρὸς ἐργασίαν ἀνικανότητος εἰς τὰς εἰδικὰς διατάξεις «περὶ εὐθύνης πρὸς ἀποζημιώσιν τῶν ἐξ ἀτυχημάτος ἐν τῇ ἐργασίᾳ παθόντων ἐργαστῶν ἢ ὑπαλλήλων».

«Η παρ. 4 τοῦ ἄρθρ. 23 τοῦ v. 1752 δορίζει: «Πρὸς ὑπολογισμὸν τῶν κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον ἀπαιτήσεων καὶ προκειμένου μόνον περὶ φορτηγῶν πλοίων δλικῆς χωρητικότητος μείζονος τῶν 500 κόρων, ἐπιτρέπεται

νὰ συνομολογήηται εἰδίκος μισθος διάφορος τοῦ συμφωνουμένου τοιούτου διὰ τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου παροχὴν τῶν ὑπερεσιῶν τοῦ ναυτικοῦ». Εἶναι γνωστόν, διότι κατ' ἐφαρμογὴν τῆς ἐν λόγῳ διατάξεως διὰ τῶν συναπτομένων ἐκάστοτε συλλογικῶν συμβάσεων μεταξὺ Ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργατικῶν «Οργανώσεων συμφωνεῖται εἰδίκος μισθὸς ἀσθενείας τῶν νοσηλευομένων ἐκτὸς τοῦ πλοίου ναυτικῶν, σημαντικῶν κατώτερος τοῦ μισθοῦ ἡνεργειας καὶ ποικιλλων, ἐὰν ἡ νοσηλεία γίνεται ἐν Νοσοκομείῳ ἢ ἐκτὸς Νοσοκομείου (συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ ἀντιτίμου τροφῆς). Παρομοία νομοθετικὴ πρόνοια ἡτο ἀπαραίτητος διὰ τὴν ὑπὸ τῶν ἀγγλικῶν Ἀσφαλείων κάλυψιν τοῦ κινδύνου ἀσθενειῶν καὶ ἀτυχημάτων τῶν πληρωμάτων πρὸς τὰ πλοία ξένων σηματιῶν. Τὸ σχέδιον δὲν περιέλαβε παρομοίαν διατάξιν, «διότι, (ὡς σημειούται ἐν τῇ εἰσηγητικῇ ἐκδόσει), πρόκειται περὶ διατάξεως μεταβατικῆς, ἀλλως ὑποκειμένης εἰς συχνάς τροποποίησεις».

«Η διάταξις αναμφιδόλως εἰναι μεταβατική, αἱ δὲ αὐδημεώσεις τοῦ μισθοῦ ἀσθενείας θὰ ἐγίνοντο οὐχὶ διὰ νομοθετικοῦ μέτρου, ἀλλὰ διὰ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως, μὲ κριτήριον πάντοτε τὰ ἀνάθετα δρίσι μισθοῦ διὰ τὴν ὑπὸ συμφέρουσας δρους κάλυψιν ὑπὸ τῶν ἀσφαλειῶν τοῦ Λονδίνου (U.I.L.S.) τῶν ἀσθενειῶν καὶ ἀτυχημάτων τῶν πληρωμάτων. Διὰ τοῦ φρονδῶμεν, διότι ἐν τῷ σχεδίῳ δεῖται νὰ περιληφθῇ παρομοία διάταξις πρὸς τὴν τῆς παρ. 4 τοῦ ἄρθρ. 23 τοῦ v. 1752.

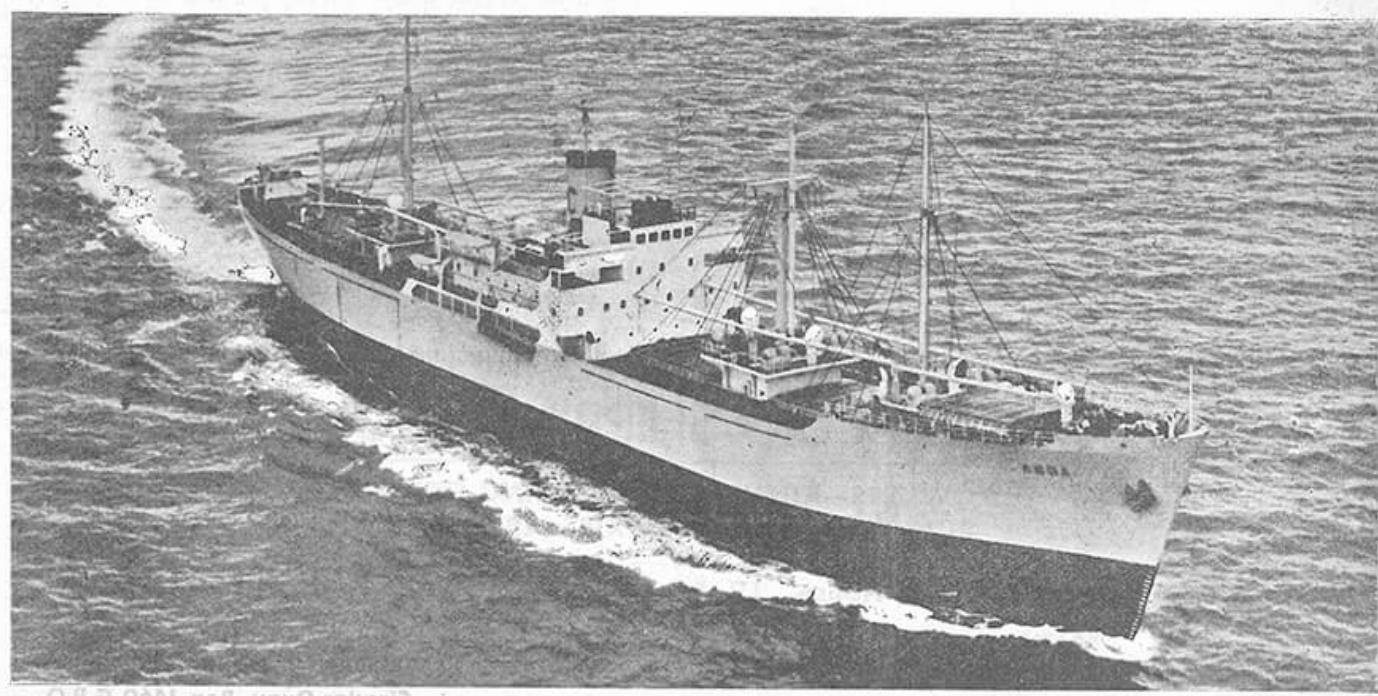
Τὸ ἄρθρον 67 τοῦ σχεδίου δορίζει: «Αἱ διατάξεις τοῦ προηγουμένου ἄρθρου, καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸν μισθὸν καὶ τὴν σποζημίωσιν, δεῖ ἀσθενεια εἰς τὸν περίπτωσιν παταίσμα. Τὸ διάταξις πρὸς τὴν τῆς περιπτώσεως διατάξεις εἰς τὸν μισθὸν καὶ τὴν σποζημίωσιν, δεῖ ἀσθενεια εἰς τὸν περίπτωσιν παταίσμα».

Κατὰ τὴν εἰσηγητικὴν ἐκδεσιν διάταξις τοῦ ἄρθρου 67 ἀποκλίνει τοῦ νόμου 1752 καὶ δὲν ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρ. 66 δὲν ὅστα διὰ ἀσθενεια εἰς τὸ ἀτύχημα ὑφείλωνται εἰς τὸν τοῦ ναυτικοῦ παταίσμα. Πληρέστερον ἐρρυθμίζετο τὸ θέμα τούτο ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 358 'Ἐμπ. Ν., καθ' ὅ : «Ἐάν διὰ τῆς ἐπιληγόνθη ἢ ησθένησην ἐξ ὑπατιότητος τοῦ ἡρού διὸν χρόνου σύρισκετο ἀνεύδεσμας ἐν τῷ ἡρῷ, φέρει αὐτὸς τὰς δαπάνας τῆς νοσηλείας, ὃ πλοιοσχός, δημως, ὑποχρεούται νὰ προκαταβάλῃ ταύτας». Εάν παρίσταται ἀνάγκη ἀποβιβάσεως τοῦ ναύτου, ὃ πλοιοσχός προνοεῖ περὶ τὴν νοσηλείας καὶ τῆς παλιννοστήσεως αὐτοῦ κατὰ τὸν ἐν τῷ προηγουμένῳ ἄρθρῳ τρόπον, δικαιούμενον εἰς ἐπιστροφὴν τῶν γενομένων δαπανῶν μισθοῦ δὲ πληρώνεται εἰς τὸν ναύτην μονὸν διὰ τὸν χρόνον, καθ' ὅ ὑπόρετησεν». Η διάταξις αὐτὴ εἶχε ληφθῆ ἐκ τοῦ ἄρθρου 538 τοῦ Ἰταλικοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος, ἦτο δὲ σκόπιμος καὶ ἐπλαισιούτο ὑπὸ τῶν κρατουσῶν φιλεργατικῶν ἀντιληφεων τῆς ἐργατικῆς νομοθεσίας. Εἴς περίπτωσιν ἀμφισβητήσεως ἐὰν πρόκειται περὶ ἀσθενειῶν διεθειούσας εἰς τὸν τοῦ ναυτικοῦ παταίσμα, διὰ τοῦ παρέμενεν ἀνεύδεσμας καὶ νοσηλείας μέχρι λύσεως τῆς διενέξεως, ἀλλ' ὃ ἐργοδότης ὑπερεχεστούσης εἰς πληρωμὴν τῶν ἀπαιτουμένων δαπανῶν νοσηλείας προκαταβολικῶν, δικαιούμενος εἰς τὴν ἐπιστροφὴν τῶν γενομένων δαπανῶν. Παρομοία τοῦ ζητήματος ουδιμίστις δὲν προβλέπεται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 67, ἀλλὰ κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ δυσχερῶν διάποφευχθῆ ἢ ὑπὸ τοῦ ἐργοδότου πληρωμῆς τῶν νοσηλειῶν πρὶν ἡ λυθῆ ἡ διένεξης περὶ τοῦ παταίσματος δημητρίου τοῦ ναυτικοῦ, ὡς γενεσιουργοῦ αἵτιας τῆς ἀσθενειῶς.

Τῆς νοσηλείας τοῦ ἀσθενειῶν ναυτικοῦ ἐκτὸς τοῦ πλοίου προϋπόθεσης εἶναι ή λύσις τῆς Συμβάσεως ναυτολογήσεως, κατ' ἀκολουθίαν καὶ ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη διάταξις δικαιούσται εἰς παλιννοστήσεων κατ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρ. 78 τοῦ σχεδίου. Τὰ περὶ παλιννοστήσεως, δημως, ἔρθρα τοῦ σχεδίου θέλουσιν ἐρευνηθῆ ἐν τῷ οἰκείῳ μέρει τοῦ τίτλου τετάρτου τοῦ σχεδίου.

**ΔΙΟΝ. Η. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ**  
Δικηγόρος

## ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΑΣ



Τὸ τύπου ἀνοικτοῦ σελτερ-ντεκ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Αννα Κ.» («Anna C.»), τόνων 10.800 d.w., ναυπηγήσεως ἀγγλικῆς (ναυπηγεία Μπάρτραμ) μὲ μηχανάς Ντόξιφορτ τετρακυλινδρούς, δυνάμεως 4.200 ίππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 13 ½ μιλ. Σημαία Λιθερίας. Τελεῖ ὑπὸ τὴν διασείρισιν τοῦ κ. Ιω. Κοσμᾶ.

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΕΔΕΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΥΣΕΥΡΕΤΑ ΚΑΡΥΚΕΥΜΑΤΑ...

Έχω στά χέρια μου ένα γράμμα. Κρίμα όταν νά μην ιδή την θησαυρούσιτη, αν και ό πόστολες του με ύστερόγραφο με έξορκίες νά μην τό κάμω, αναλογιζόμενος τίς πιθανές συνέπειες.

Έγω θά του τό χαλάσω τό χατήρι και άς τον κάμω έχθρο. Θά διαφύλαξω μόνο τήν άνωνυμιά αλλά και αύτή ώς τήν στιγμή που θά τεθούν τά άναγραφόμενα όπω τό πρίσμα τής άμφιθολίας.

Νά, λοιπόν, τί μου γράφει:

«Φιλιτάτε μου,

Τόν περασμένο μήνας Βρισκόμαστε σ' ένα λιμν. οι άγγλικο. Είχαμε συμπληρώσα ταξιδιώς. Πειραιώς — Μαύρης Θαλάσσης — Κόντινεντ και κατόπιν ήλθαμε έκει.

«Ημουν, λοιπόν, σ' ένα κέντρο τού τόπου, όλομόναχος, δίχως παρέα. Κόσμος πολὺς και καλὸς γύρω μου, πού και πού μερικοί ναυτικοί.

«Επινα τόν καφέ μου απόλαυσμανόντας τή μουσική και τό τραγούδι, όπου προσέρεψε τό κατάστημα, ένω στά διαλείμματα έξερούμιαζα μερικές έφημεριδες και περιοδικά που είχα λάβη από τήν Έλλαδα.

«Βρισκόμουν σε μιά έξαριθτη εύεξις από κείνες δύο δοκιμάζουν οι ναυτικοί, δταν τού διδεται η ευκαιρία ν' αλλάζουν, έστω και γιά λίγο, τό ρυθμό τής ζωῆς τους.

«Ξέφουν, μιά παρέα δίπλα μου δύο ώς τή στιγμή μιλούσαν άγγλικά, πού δέν τά πολυκαταλαβανίων, άρχισαν νά συζητούν έλληνικά. Και μου τράβηξαν τήν προσοχή.

«Ο ένας τους, ο διμιλητικώτερος, φαίνεται νά ήταν ή έφοπλιστής ή μάλλον υπάλληλος έφοπλιστικού γραφείου στό Λονδίνο. Θέμα ή..., πολυτελής προφοδούσα τού έλληνικο πλοίου και ή διπαράδεκτη κατάστασις όπου έχει πλέον όποτελματοθή έκει μέσα με τάς άξιωσεις τών πληρωμάτων!....

«Θά σάς διαβάσω, λέει σε μιά στιγμή ό εισηγητής τού θέματος, μιά κόπια τών προμηθεών ένος πλοίου μας στόν Πειραιά γιά νά βγάλετε τά συμπεράσματά σας. Θά έκπλαγητε, φυσικά, ίσως δέ νά μην γίνουν πιστεύτα τά περιεχόμενα. Ής τόσο, τήν κόπια τήν έχω μαζί μου. Είνε έδω, στήν τσάντα μου.

«Άνοιξε άμευσως ένα χαρτοφύλακα κ' έτράβης από μέσα ένα ρόζ χαρτί με φίρμα, με σφραγίδες, με ύπογραφές. Και άρχισε:

«Ἐν Πειραιεί και τά λοιπά και τά λοιπά. Ο πολιάρχος και οι ίδιοτείται τού άτμοπλοίου και τά λοιπά και τά λοιπά. Δυναίται:

«Πατάτες Καλαμών(:) όκαδες τόσες, δραχμές τόσες. Φρέσκες ντομάτες, Αργούς, όκαδες τόσες, δραχμές τόσες. Σέλλινα, Αγγούρια Ασπροπούργου (Καλυβίων), Κρομμύδια Νεαπόλεως (Βάτικα). Ραδικά άγρια τού Βουνού. Βλήττα. Σκόρδα χονδρά 'Αγιου Όρους. Κολοκυνθάκια. Γόρτες φρέσκες Φαλήρου. Ρέγγες Ισαλανδίας. Βακαλάος Λαμπραδόρ. Αντζύγιες Δαλματίας. Βούτυρον άγινο γάλακτος. Ελαϊόλαδον φαγητού Κρανιδίου. Ελαιόλαδον σαλάτας, Μινέρβας. Ελαιόλαδον Ραφινέ «Κρόνος». Ελαΐας Άμφισσης. Ελαΐας πράσιναι έξτρα. Ελαΐας Καλαμών. Οίνος ρετσίνα Μεγάρων. Οίνος είς φιάλας Αχαΐας «Κλάους». Ούζο Σάν-Ριβάλ. Κονιάκ Μεταξά τών πέντε ζεστέρων. Γορδίες Πρεβέζης Γάμπαρες. Βερόλια Μπόλια Νάσου. Κεράσια πετροκέρασα Βεδενών και καφές φιλοκομμένος Λουμίδην!....

«Τρανταχτά γέλια έξεσπασαν στό άκροατηρίο.

«Ἐν, βέδαια, κάνει ένας. Τό ούζο Σάν-Ριβάλ χάνει τήν άξια του δταν δέν συνοδεύεται από γαρίδες γάμπαρες Πρεβέζης και από άντζουγια Δαλματίας!....

—Και μέ άγγουράκι τροφαντό Καλυβιώτικο τού πάγου, συμπληρώνει ένας άλλο.

«Νέο γέλιο παρατεταμένο άκολουθησε.

«Θά νόμιζε κανείς, συνεχίζει ό εισηγητής, δτι σάς έδιανσα κανένα μενού τού ξενοδοχείου τής «Μεγάλης Βρετανίας» ή τούλαχίστον τού «Κίνγκ-Τέωρτζ». Και δμως πρόκειται περι προμηθεών τροφοδοσίας τού ταπεινού μας φορτηγού.... (Είπε ένα δνομά).

«Φωτάσου τώρα, φίλε μου, τήν κατάπληξη μου, δταν τό δνομα αύτό ήταν τό βαπτόρι δπου ήπηρετώ έγω.

«Τό κεφί μου διελύθησε στή στιγμή. 'Εκεί δπου, καθώς σου έλεγα υπήρχε μιά εύεξις, έθρονιασθήκε τώρα κάτι σάν έφιδητης, κάτι σάν πλάκωμα αδάσταχτης εύθυνης. Η μουσική και τό τραγούδι που έξαρχισαν μενδιναν στά νεύρα άλπυπτα. Αίσθανόμουν, πιά, τόν έσατο μου δρσίλογο μιάς κατηγορίας, γύρω από τήν δποιά, ώς τόσο, είχα μεσάνυχτα.

«Είχα τήν έντύπωση, δτι ή παρουσία μου έπροκάλεσε όλη αύτή τή συζήτηση και θαρρούσα πώς δλων τά βλέμματα είχαν πέσει πάνω μου. Ακόμα και οι μουσικοί τής άρχηστρας και τά γκαρσόνια και ή κοπέλλα που τραγουδούσε. «Ολοι τους με μένα τά είχαν.

»'Η καρέκλα μου ήταν τό έδωλο τού κατηγορουμένου. Στριφογύριζα πάνω της, μάταια άναζητώντας κάποια ύπερασπιση, μάταια φάχνοντας στό μυαλό μου γιά κάποιο άλλοθι.

»Ως πού μου γεννήθηκε έντονη ή έπιθυμια τής δραπετεύσεως. «Εγνεψα, με τρόπο στό γκαρσόνι νά πλησιάση, τού έδωσα ένα διπλούσιλο και έγινα καπνός, πρίν καταλάβουν τό πραξικόπημά μου. Βγήκα στό δρόμο, τράβηξα γρήγορα πρός τούς ντόκους, όπως ή φονιάς τρέχει ν' άπομακρυθή από τήν τόπο τού έγκληματος.

»Μιά κάποια ήρεμια βρήκα σάν έφθασα στή θάλασσα. Και ένω έπρωχρωσά τό ένα, περίπου, χιλιόμετρο ώς τό καράδι μου, άρχισα ν' αναπολώ τό περιεχόμενα έκεινα τής λίστας δπου άκουσα και άπου, κανεὶς δεν μπορεί ν' άρνηθη, όπι μπήκαν στό πλευρόμενό μας γιά νά πλουτίζουν τήν πανδοκίσια μας.

»Στό μιούλο μου τώρα χρέωναν οι άντζουγες τής Δαλματίας, τό ούζο Σάν-Ριβάλ, τά κονιάκ τού Μεταξά τών πέντε άστέρων, ο καφές ό ψιλοκομμένος τού Λουμίδη, τά βερύκοκα μπόλια τής Νάσου και τά πετροκέρασα τών Βοδενών.

»Ταύτοχρονα έφερα στή μημή μου και διά, τί έφάγαμε μετά τήν προσέγγιση στήν Έλλαδα δπου έγιναν οι πολυτελείς μας προμήθειες τής λιστας δπου άκουσα.

»Έθυμη ήθηκα, λοιπόν, τίς έλλεις. Ήταν οι ίδιες και απαράλλαχτες με κείνες τής γνωστές έλλεις «τών πληρωμάτων» που έσερουν δλοι οι ναυτικοί διώλων τών βαποριών.

»Δλάδι, είναι αλήθεια δτι κάποια μέρα τό χαρήκαμε άγνω έλληνικό. Υστέρα, μέρα με τή μέρα, άρχισε νά κιτρινίζη λίγο-λίγο, ώς που έκαναν τήν παντεπίπειρα τήν περιεργή περιπολίτη πορφήρα και τή γεύση τής Μαζόλας.

»Κεράσια, έφαγαμε καλά μια-δυό μέρες. Εύχαριστηήκαμε πράγματι και καταλάβαμε έντονη τή διαφορά από τά άλλα παναδέλια και άνωστα κεράσια δπου έτράγματε τής μέρες που προηγήθησαν και τής άλλες που έπηκολεύθησαν. Νά, λοιπόν, που έμαθαμε ποιά είνε τά κεράσια Βοδενών.

»Ούζο και κονιάκ ούτε έτοιμοβάνατος δέν έγευθηκε ποτέ στό πλευρό μενό μας. Αύτό τό δρκίζομαι σ' διέλεις τής Θεότητες τής οίκουμένης. Κατά συνέπειαν ούτε από τήν γαργαλιστικούς μεζέδες τής συντροφιάς των εύτυχησματες ποτέ νά γευθούμε.

»Περί καφέ γίνεται τελευτών μεγάλως σαματάς. Λένε πώς άκριδην πολύ. Συνέπεια ήταν νά μάς άχροπευθούν τά άμερικανικά μηχανήματα εύρωπας καφέ δπου έχουν τά περισσότερα καράδια. Περιωρισθήκαμε στόν μέ τρία τετράταρα ρεβούνι. Και ή καφές και τό ρεβούνι άλεθονται στό καράδι. Δεν φταίει δέ ή Λουμίδης ήν δέν είναι και τόσο ψιλοκομμένα, δπως διατίνεται ή λίστα.

»Τά βερύκοκα ήλθαν σε μεγάλη παστότητα. Τόσο μεγάλη, που κάθε μέρα ρωτούσαμε δτι κοντεύουν νά τελειώσουν. Μόνο χαιρόταν ή ένας από τους καμαρώντας δπου έμαζευε τά κουκούστια γιά νά κάμη σουμάδα πικραμγύδαλου. Ασφαλώς τά κουκούστια δησαν τό καλύτερο τημήτα τών φρούτων αυτών, δπου ένωνάσθησαν «Μπόλια Νάσου».

»Στόν Πειραιά δημιουργήθηκε και μια-δυό μέρες από ένα ποτήρι ρετσίνα. Στό έπομενο λιμάνι προσεγγίσεων, δπου έξαντας στην παρουσίας δέξιοληπτη δημητρίου με άνάλογη γεύση. Τέλος γιά τήν κατάστασή της στό τελικό λιμάνι δέν μπορεί νά σε πληροφορίσω, διότι κανεὶς δέν είχε τό ήρωασμό νά τήν ξαναδοκιμάσῃ.

»Κατάπια μέρα θυμάμει δτι μάς προσεφέρθησαν και γαρίδες. Αν ήξευσα, δμως, δτι οι γαρίδες αυτές θά προσβιδάζοντασαν τόσο πουμπώντως σε γάιπαρες πρεβέζης, θά τηλεγραφούσα στόν Δήμαρχο Πρεβέζης νά ζητησαν ίκανοποίηση γιά τά τοσο δεινώς κακοποιηθέντα προιόντα τής περιοχής του.

»Γιά μιά στιγμή μου πέρασε ή σκέψη νά τρέξω στό βαπτόρι, νά τάρω σ' ένα πιάτο μερικά δείγματα δλων τούτων τών «πολυτελών καρυκευμάτων» και δυσευρέτων έδεσματων, δπως τά ώνδημαζε και κάποιος άρθροφάρος διότι κανεὶς δέν είχε στήν ξαναδοκιμάσῃ.

»Άλλα πού νά βρώ τώρα τό δείγμα; Και ποιός θά με πίστευε; Και πώς θα έργωσαν τήν άπρόσπτη παρέμβαση μου; Πονήρες οι έποκες πού διερχόμεθα. Και καλύτερα τήν έχει δποιος κάθεται στή αύγα του.

»Θά ήθελα, δμως, νά με πληροφορήσης σύ, μήν τυχόν και καταλαβαίνεις τό σκοπό δλης αυτής τής ιστορίας; Έγώ θαρρώ, δτι κάτι ύπαρχει τό ποντρό.

»Γράφε μου δυό λέξεις, δταν θά έχης τόν καιρό;

Μέ φιλοκούς χαιρετισμούς

Υπογραφή

Τού άπαντησα, λοιπόν, άμεσως:

«Ούτε έγώ καταλαβάνω τίποτα. Ισως, δμως, καταλάβουν πολλοί από κείνους που διαβάζουν τά «Ναυτικά Χρονικά». Μήν περιμένεις, δμως. Ικανοποίηση ούτε σύ πού ίπεστης νερωρές τήν έπιθεση, ούτε οι χιλιάδες άλλοι που ύφιστανται τής συνέπειες. Όταν έγραφε ό Νορντάου τά «Κατά συνθήκη φεύδη» κάτι τέτοια είχε στό μυαλό του.

ΟΝΑΣΗΣ Π.

## 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—

## ΑΠΟ ΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΙΚΗΣ ΣΚΟΠΙΑΣ.....

### ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

\* Ήταν άκομη πολὺ πρωὶ καὶ δρόμος ἀπὸ τὴν Κηφισία πρὸς τὴν Ἀθήνα παρειχεν ἄνετα τὴν εὐχέρεια στὸ ὑπουργικὸν αὐτοκίνητο νὰ βιασθῇ λίγο περιστότερο. Στοῖδες ἔγγραφων ἐπάνω στὸ γραφεῖο τοῦ ὑπουργοῦ θὰ ἐπέριμενον καὶ σῆμερα τὴν ὑπογραφὴν τοῦ, καὶ ἀναριθμητὰ γαλόνια θὰ είχαν κάμει οὐρά, ἀπὸ τὸ κατώφλι σχεδὸν τοῦ ὑπουργείου, μέχρι τοῦ γραφείου τοῦ, μὲ τοὺς φακέλλους ὑπὸ μᾶλη... Τὸ ἰδίο συνέβη καὶ τὶς προάλλες, ὅτι ὑπουργός μὲ εἰχει ἔναντις σημασίας. Τὸ πρῶτον, ἔτσι νωρὶς ἀκόμα καὶ τότε — δὲν ἦταν καλ·καλὰ 8 τὸ πρῶτον για νὰ βρούμε λίγη ἡσυχία, νὰ σκεφθούμε μαζὶ ἀνενόχλητα, καὶ νὰ βρούμε τὴν διέξοδο ποὺ θὰ ὠδηγούσε πρὸς τὴν λύσιν σ' ἕνα·δυο πορθμάτων ὅχι καὶ τόσο μικρῆς σημασίας. 'Ανενόχλητοι... Τρόπος τοῦ λέγειν, μοῦ κανεὶς ὁ ὑπουργός. Μέων στὸ γραφεῖο μου πολλές φορές ὡς τὶς 11 τὴν νύχτα. Τὸ πιστεύετε, διτὶ συνήθως δὲν ἔχω καιρὸν νὰ βιασθῶ φέμεριδες; Τέλος πάντων, ὃς τὰ πούμεν διλγίωτερο ἐνοχυτόνει.

Καὶ καθὼς διασχίζουμε τοὺς δρόμους τῆς Κηφισίας ἀνάμεσα ἀπὸ τὶς πικροδάφνες καὶ τοὺς ἀνθισμένους κῆπους, ὁ ὑπουργός στὸ τιμόνι κι' ἐγὼ δίπλα του, προσπαθοῦμε νὰ μιλήσουμε περὶ ἀνέμων καὶ ύδατων... 'Ετσι, για νὰ μὴν καταπανθηθούμε προώρως. 'Αλλὰ καὶ πάλι, χωρὶς νὰ τὸ θέλουμε, η συζήτησις μεταξὺ βολὰν καὶ τοιγάρου, στρέφεται μορφώσας πρὸς τὰ βαπτώρια.

— Ναὶ, σᾶς τὸ εἶπα καὶ ἄλλη φορά, ἐπισήμως, καὶ σᾶς τὸ ξαναλέω καὶ τώρα, γιατὶ τὸ πιστεύειν. 'Εγώ, ποὺ προσφεύσουμε μονὶ εἰνε νὰ φέρω βαπτώρια στὸν τόπο, ὃν πρόκειται μ' αὐτή μονὶ τὴν προσπάθειαν νὰ κάμω καὶ κατὸ τὴν ναυτιλία σας, σ' αὐτή τὴν ναυτιλία τῆς «ξένης σημασίας», θα σᾶς συνιστοῦσα ὅρθια κοφτά: Μὴν τὰ φέρετε. Κρατήστε τα ἑκεῖ που βρίσκονται. Καλύτερα νὰ ὑπάρχουν «Ἐλλήνης πλοιοκτήται ποὺ μεγαλουργοῦν εἰς τὸ ἔξωτερο καὶ τιμοῦν τὸ Ἑλληνικὸν ὄνομα, καὶ χρησιμοποιοῦν χιλιάδες «Ἐλλήνης ναυτικούς, καὶ στέλλουν στὸν Τόπο συνάλλαγμα, καὶ γίνονται «Ἐλλήνης ὁμογενεῖς διακεκριμένοι, ποὺ πέραν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος θυμούνται καὶ τὴν πατρίδα τους καὶ ιδρύουν σχολεῖα καὶ ἀνοικοδομοῦν κατεστραμμένα χωριά, παρὰ νὰ ἔλθουν τὰ βαπτώρια αύτά ὑπὸ τὴν 'Ελληνικὴν σημασίαν καὶ νὰ ἀνακοπῇ ἡ ἀνάπτυξις τῶν. Διότι τότε τὴ θὰ ἐκερδίζαμε; Τίποτε. Θὰ ἔχαναμε καὶ αὐτὰ που ἔχουμε τώρα. 'Αλλὰ ἐγώ, ὅπως καὶ δὴλ ἡ Κυβερνήσις, ἀν προσπαθοῦμε, ὅπως προσπαθοῦμε, νὰ φέρουμε τὰ βαπτώρια στὸν Τόπο, είναι γιατὶ πιστεύουμε, ὅτι εἰσθε τόσον κατωχωριμένοι ἐναντίον τῆς ἐπαναλήψεως τῶν παλαιῶν μεθόδων που ἐδημοπούγησαν τὴν φυγήν, ὥστε πραγματικὰ νὰ εἰσθε ὑπὸ τὴν 'Ελληνικὴν σημασίαν ὑπὸ τοιαύτας συνθῆκας ἀνέσεως για τὴν ἀνάπτυξιν τῆς δραστηριότητος σας καὶ τὸ σον ἀσφαλείς, ὅσον, η καὶ περισσότερον ἀκόμη εἰσθε ὑπὸ τὰς ξένας σημασίας. Καὶ είμαι βέβαιος, ὅτι αὐτὸι ποὺ τὸ διέγνωσαν αὐτὸι καὶ μᾶς ἔφεραν ἡδη τὰ βαπτώρια τῶν, βὰ γίνουν κηρύκεια τῆς πραγματικότητος καὶ θὰ πείσουν καὶ τοὺς ἄλλους, ὅτι οὐχι μόνον ἡ ἔθνικη συνείδησις, ἀλλὰ καὶ τὸ ποιαγματικὸν τῶν συμφέροντος τοὺς ἐπιβάλλει νὰ φέρουν εἰς τὴν 'Ελλάδα βαπτώρια. 'Αλλως τε, αὐτοὶ ποὺ ἔφεραν ὡς τώρα βαπτώρια, δὲν πιστεύαν νὰ βεωροῦνται ἀπὸ τοὺς κύκλους σας καὶ τόσον ἀφελεῖς. Βέβαια, σὲ πολλοὺς ὑπάρχοι ἀκόμη ἡ ἀγανάκτησις για τὰ ποθήματα του παρελθόντος καὶ ἀκόμη ὑπάρχει ἡ δυστισία. 'Αλλὰ ἐπίζω, ὅτι ἡ ἀγανάκτησις αὐτὴ ὑφελούμενή εἰς τὴν ἀνόητον τακτικὴν ὑρισμένων ἀνθρώπων, πρέπει νὰ διασκεδασθῇ. Δὲν δικαιολογεῖται νὰ κρίνῃ κανεὶς τὴν πατρίδα του, διότι εἰς ἐπογήν μιᾶς μεταπολεμικῆς ἀναταραχῆς πενεύματος ἐδημοπούγηθη μία συμπτωματικὴ τακτικὴ βλακώδης ἡ κακοϊθῆ. Σήμερα καὶ τὸ κλίμα ἀλλάσσει καὶ η νομοθεσία έθεσε φραγμούν εἰς τὰς τυχόν αὐθαίρεσίας του μέλλοντος. Καὶ είμαι βέβαιος, ὅτι ἡ δυστισία θὰ έφερι τιμῆς πολὺ σύντομα. Θὰ ἀντιληφθοῦν ὅλοι, ὅτι τίποτε καὶ κανεὶς δὲν ἡμορεῖ νὰ διασαλέσῃ τὰς νέας βάσεις ποὺ ἐτέθησαν. Ζήτημα ίσως της περιστορών φυσιολογικὸν καὶ ἔκ παραλλήλου ζῆτημα συμπεριφορᾶς τῆς διοικήσεως.

Καὶ ὁ λόγος φεύγει ἀπὸ τὸ ἀμεσοῦ θέμα τῶν βαπτώριων καὶ τῆς σημασίας καὶ μεταποδῆ στὸ διοικητικὸν σύστημα τοῦ Τόπου μας, στὶς δημόσιες ὑπηρεσίες ὡς ὑπηρεσίες, στὸν ὑπάλληλο μὲ τὴν ἐπαρδόσεως ὑπηρεσιακὴν ἀγωγὴν του, μὲ τὴν ψυχολογία του, μὲ τὸν τρόπο τοῦ χειρισμοῦ τῶν διαφόρων ὑπηρεσιακῶν ζητημάτων. Ο κ. Βογιατζῆς ἔχει σπουδῆσει στὴν 'Ελεντία καὶ στὴν 'Ιταλία πολιτικὸς μηχανικὸς καὶ ἔχει ἔτι πολὺ ζῆσει στὶς μεγάλες εύωστατές χώρες. 'Αλλὰ δὲν φάνεται νὰ περιώρισε τὸ ἐνδιαφέρον του μόνον εἰς τὰς σπουδὰς καὶ τὴν εἰδικότητα του. Οι συνιμίλεις μας ἀπόκαλύπτουν, διότι τὸ διοικητικὸν σύστημα τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν εἰς τὰς ὅποιας ξένης δὲν τὸν ἀφίσαν ἀδιάφορον. "Οσο ποὺ ἔξειλγμενος είναι ένας λαός, μοῦ λέγει, τόσο καὶ τὸ διοικητικό του σύστημα είναι πιο «φθασμένο» καὶ ἡ πολιτικὴ ἀγωγὴ τῶν λαῶν πιο ἀνεπτυγμένη. Στὶς πολιτισμένες χωρες, ὅταν μπῆς σ' ἔνα ὑπουρ-

γεῖο, νομίζεις πῶς μπαίνεις σὲ μιὰ ἀδεια ἐκκλησία. Καὶ οὔτε καν ὑποπτεύεσαι, ὅτι ἔκει μέσα, μέσ' ἀπ' αὐτὴ τὴν σιωπὴ καὶ τὴν ἀταραξία, κινοῦνται τὰ νήματα ἐνὸς τεραστίου κρατικοῦ μηχανισμού, διευθύνονται λεσιοὶ ἐκαστομύριων ἀνθρώπων. Σὲ μᾶς, ἡ καθημερινὴ εἰκόνα τῶν ὑπουργείων είναι ἀλήθεια θλιβερό. "Ενας συφετός ἀπὸ ὄνδρες καὶ γυναίκες ποὺ μαζεύονται καὶ σπρώχνονται κάθε μεσημέρι μπροστά στὶς πόρτες τῶν ὑπουργείων καὶ περιμένουν κάτω ἀπὸ τὸ λιοπύρι, ὅπου ποὺ νὰ ἀνοίξῃ ἡ πόρτα, νὰ εἰσορμήσουν καὶ νὰ τρέξουν ὅλοι μαζὶ στὸν ὑπουργό! Νὰ ίδουν τὸν ὑπουργό, δικαῖος τοῦ γένους, για τὸν ζῆτημα πρωτηνοῦ, ποὺ για τὸ Δημόσιο, πολλές φορές, δὲν παρουσιάζει πολὺ ἐνδιαφέρον, για αὐτοὺς, δικαῖος, συνγάνεια εἰναι πρωτηπόρος σὲ νοσοκομεῖο... Καὶ πρέπει ποὺ ὑπουργός νὰ τὸν δεχθῇ δόλους αὐτοὺς τοὺς διμοτικούς, νὰ τὸν περιπτωσι τοῦ καθενὸς χωριστά, υστερά νὰ ἀσχοληθῇ πάλι ὁ ίδιος ὁ ὑπουργός, νὰ χάσῃ τὴν ὥρα του, νὰ δωσῃ λύσιν — ἐκαστονάδες λύσεις τὴν ημέρα! Καὶ τὸ πότι διότι ὅλοι αὐτοὶ οι διμοτικοί, πηγαίνουν συνήθως στὶς «ἀρμόδιες» ὑπηρεσίες, διότι ἔνα τείχος πάραχε πάντοτε μεταξὺ αὐτῶν καὶ ἔκεινων. Είναι τὸ τείχος τῆς εὐθύνης, τῆς, συνεπεία τοῦ συγκεντρωτικοῦ διοικητικοῦ συστήματος, ἐλλειψέως πρωτοβουλίας καὶ τοῦ γνωστοῦ «κρατικού μού». 'Είμαι κράτος, δὲν γίνεται. 'Εκτός ἀν διατάξῃ ὁ ὑπουργός... Οὕτα καὶ πάλιν τὸ ζῆτημα περιέρχεται ἀπὸ τῆς ὑπηρεσίας εἰς τὸν ὑπουργόν. 'Οσον δὲν τὸ τείχος είναι παχύτερον, τόσον καὶ μεγαλύτερον τὸ ψύχος τῆς σπουδιασθείσας. 'Αναγκάζεται, λοιπόν, ὁ ὑπουργός νὰ ἐπιλαμβάνεται σωρείας καθημερινῶν ζητημάτων καθεράς ρουτίνας, νὰ κατατρίβεται μ' αὐτὰ καὶ νὰ χάνῃ πολύτιμες δρές. Ζητημάτων ποὺ σὲ κανένα πολιτισμένο μέρος τοῦ Κόσμου, δὲν σπαχούν τοὺς ὑπουργούς. 'Αλλὰ νὰ ἔταν μόνον οι πολῖται.... Είναι καὶ αὐτοὶ οι ίδιοι οι υπάλληλοι. Αὐτοὶ οι ίδιοι οι υπάλληλοι, ποὺ ἐστιαζαν τοὺς νόμους, ποὺ συνέταξαν τὰς διαταγάς, ποὺ είναι γνώσται τῶν ζητημάτων τῆς ὑπηρεσίας των. Σύ σὲ στέλλουν ἀπὸ τὰ λιμεναρχεῖα, φέρετεν, ἔγγραφα καὶ σού λένε: «Διατάξατε» ή σού ζητούν ὅδηγίες. Τὶ νὰ σε διατάξω, χριστιανὲ μου; 'Εχεις καὶ νόμους καὶ διατάγματα καὶ διαταγές στὰ χέρια σου. Ξέρεις η ὄφειλες νὰ ξέρεις καλύτερα ἀπὸ τὸν ὑπουργό σου τὶ πρέπει νὰ κάμει. Τὶ χάνεις καὶ σού τὸν καιρό σου, μὲ ἀπασχολίες καὶ μενά μὲ κείνο καὶ τὸ «διατάξατε». Φοβάσαι τὰς εὐθύνας;

— Τί;

— Ναὶ, κι' ἐγὼ καλ·καλὰ δὲν τὸν ξέρω. Πρέπει νὰ πάω νὰ φάω νὰ τὸν βρῶ. Καὶ είμαι υποχρεωμένος νὰ φέρω ἀπὸ τὴν 'Αγγλία τὸ μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ναυπηγῶν συμβόλαιο ναυπηγήσεως τοῦ «Άγιος Μαρίνος», νὰ πάω κατόπιν στὸ συμβολαιογράφῳ νὰ κάμω κάποιο συμβόλαιο, για νὰ γίνην θάσει αὐτοὺς η δριστική ηποδόγησης τοῦ βαπτοριοῦ στὴ Σύρα.

— Καὶ τὶ σημαίνει «έγγυητικὸν σημαίας»;

— 'Υποθέωθα δὲν είναι κανένα είδος ὄρκου πίστεως, ίσως σὰν κι' αὐτὸν τὸν διδύνου οι Εὐέλπιδες.... Γελάμε.

— Αὐτὴ η ιστορία τῶν νόμων! Ποὺ κανεὶς δὲν τὸν ξέρει. Οὔτε πολῖται, οὔτε υπουργοί, οὔτε οἱ ίδιες οἱ υπηρεσίες πολλές φορές. Τὸ θέμα μὲ ἀπησχόλησε πολλές φορές. 'Έχω ηδη ζητήσει νὰ γίνη μία κωδικοποίησις, της ναυτιλιακῆς νομοθεσίας. 'Όχι, ούμως, μόνον συγκέντρωσις καὶ ἐκτύπωσις εἰς βιβλίο τῶν υπαρχόντων νόμων. 'Αλλὰ ξεκαθάρισμα καὶ ἐνοποίησης, μὲ εἰρόν, μὲ ἀσχήν καὶ τέλος. Κάτι ποὺ νὰ ἀποτελῇ τὸν καθρέφτη, χωρὶς ἐκείνο τὸν ξέωφρενικὸ γρίφο τοῦ «καταργεῖται τὸ ἐδάφιο τὸδε» η «τὸ άσθρον τρόποντος τὸδε» ποὺ διέφερε τὸ προποτεῖται τὸν ἀξένης κλπ. ποὺ δὲν ξέρει κανεὶς — καὶ γιὰ νὰ τὸ μάθη πρέπει νὰ φάχην ἀπὸ κόμιστρο σὲ νόμο — οὔτε ποιό ἄσθρο, οὔτε ποιό ἐδάφιο είναι κι' διὰ τὸ βρῶ καὶ πιστεύηται πότερον τὸ πραθματικόν της έξισης κλπ. ποὺ δὲν είναι ἀλλος ἀπ' αὐτὸν τὸν ίδιον τὸν δημόσιον ὑπάλληλον. ποὺ σού ζητεῖ κάθε πρωὶ νὰ... «διατάξει». 'Οχι καὶ οτιδήποτε είναι ἀπαραδέκτον. 'Η νομοθεσία μας πρέπει νὰ πάρω μορφὴ συγκεκριμένην, συνεπή καὶ πρὸ παντὸς εἰλικρινῆ. Τὰ παραθυράκια νὰ λειψουν.

Δὲν πρόλαβα νὰ προσθέτω τίποτε. 'Αλλως τε τὶ εἶχα νὰ προσθέσω εἰς αὐτὸν τοὺς ἀπλούς, ἀλλὰ γεμάτους πολιτισμὸ καὶ πολιτικού ήδος συλλογισμούς ἐνὸς υπουργού νέου, πλημμυρισμένου ἀπὸ τὴν διάθεσι τῆς δημιουργίας; 'Ενα πράγμα μονάχα θὰ ἐπρεπε νὰ τοῦ πῶ, ἀλλὰ δὲν ἐπρόλαβα: 'Οτι καὶ οι τοῖχοι ἔχουν αὐτιά.

S. MATANTOS

## FULTON MARINE ENGINEERING S.A.

NORDERLAAN 50. ANTWERP - BELGIUM

Τηλ. 32.56 37 καὶ 33.44.40  
Τηλεγραφήματα : FULTON - ANTWERP

General Shiprepairing - Shipbuilding - Engineering  
Boilermaking-Drydocking-Painting  
Electrical & Autogenous welding.

Γενικός Αντιπρόσωπος διά Ελ-  
ληνικῆς πλοιοκτησίας πλοΐα:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΕΠΠΑΣ Μηχανικός E.N.

Ταχύτης καὶ ἐργασία ηγγυημένη, εἰς τιμάς συμφε-  
ρτέας πάσσης ἄλλης 'Εταιρείας ἐν 'Αμβέρση κα-  
θώς καὶ εύκολιας πληρωμῶν.

BANQUE DE PARIS ET DES PAYS-BAS  
ΤΡΑΠΕΖΙΑΤΑ: BANQUE D' ANVERS

## ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

ΠΡΟΤΑΣΙΣ ΠΕΡΙ ΕΝΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΤΩΝ

'Υπό τού ἀντιπλοιάρχου λιμενικού κ. Διοδ. Βασιλειάδου ὑπεβλήθη πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας καὶ τὰ Διοικητικὰ Συμβούλια ἀσφαλιστικῶν ναυτικῶν Ταμείων, ἀξίᾳ ἴδιαιτέρας προσοχῆς καὶ μελέτης, πρότασις περὶ ἐνοποίησεως τῶν διὰ τοῦ ναυτολογίου εἰσπραττομένων εἰσφορῶν καὶ λοιπῶν τελῶν:

1.—'Η στήμερον ἀκολουθουμένη γραμμὴ εἰς τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τοῦ Κράτους ἐπιβάλλει, μεταξὺ ἄλλων καὶ τὴν λύσιν σημαντικοῦ προβλήματος, τὸ ὅποιον ἔκαστον ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησις ἀντιμετωπίζει καθημερινῶς, ὡς τρεχούσης φύσεως ὑπηρεσίαν καὶ ὡς ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβαλλούμενην τὴν ἀπασχόλησιν ἐπὶ πολύτιμον χρονὸν τοῦ λογιστικοῦ καὶ εἰδικεμένου αὐτῆς προσωπικοῦ εἰς αὐτό. 'Ἐξ ἑτέρου, αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ν.Α.Τ., αἱ Λιμενικαὶ Ἀρχαὶ, τὰ Προξενικὰ Λιμεναρχεῖα κλπ., ὁμοίως δαπανῶσιν ικανὸν χρόνον καὶ ἀπασχολούν σημαντικὸν μέρος τοῦ προσωπικοῦ τῶν διὰ τὴν αὐτὴν αἰτίαν. Καὶ αὐτὴ εἰνεὶ ἡ δεδιαιώσις καὶ εἰσπραξὶς τῶν διὰ τοῦ ναυτολογίου δεδιαιώσιν εἰσφορῶν, διὰ τὸν λιμένα τοῦ Κράτους τὴν ἡμέραν τῆς ἀπολύτευσίς του.

2.—Συμφώνως πρὸς τὸ ἐπικρατοῦν σύστημα, ἂμα ναυτολόγιον οἰουδήποτε πλοίου κατατεθῆ πρὸς ἔξοδησιν ἡ ἀρμοδιαὶ ἔρχῃ προβαίνει εἰς τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ὀφειλομένων τελῶν, λαμβάνουσα ὑπὲρ διεύθυνσις τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας ἔκαστου ναυτικοῦ ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ναυτολογήσεως του μέχρι τῆς ἡμέρας ἀπολύτευσίς του ἢ τῆς ἡμέρας ἔξοφλησεως του ναυτολογίου, ἃν οὗτος ἔξακολουθὴ ὑπέρτενων ἐπὶ τοῦ πλοίου.

3.—Συνήθως, ἀντὶ πρόκειται περὶ μεγάλου πλοίου, αἱ γενόμεναι ναυτολογήσεις ἀντιστοιχούν εἰς ίσαρθρους ἀπολύτευσίς ναυτικῶν τῆς αὐτῆς εἰδικότητος, ἐνεργείσθαις ταύτοχρονα. Κατ' οὐσίαν, δηλαδὴ, διὰ τῶν μεταβολῶν αὐτῶν δὲν ἀλλάσσουν τὰ ὀφειλόμενα τέλη καὶ εἰσφοραὶ διὰ τοῦ ναυτολογίου, ἀλλὰ μόνον τὰ πρόσωπα, τὰ δόσια καταβάλλουν αὐτὰς καὶ δὴ μόνον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ ναυτικοῦ, διότι ὁ πλοιοκτίτης παραμένει διὰ τοῦ.

4.—'Εάν, συνηπῶς, ὑπολογίσωμεν δι' ἓν συγκεκριμένον πλοῖον τὰς ὀφειλομένας δι' ἓνα μῆνα εἰσφοράς, τέλη κλπ., τὰς δεδιαιώσιμες διὰ τοῦ ναυτολογίου, διὰ πάντας τοὺς ναυτικούς τοὺς ὅποιους τοῦτο δένον νὰ ἔχῃ, συμφώνως πρὸς τὴν ὀργανική σύνθεσιν τοῦ πληρωμάτου του, θὰ εὑρωμεν ἔνα ὀρισμένον ποσόν, τὸ ὅποιον, μὲ ἐλαχίστας παραπλαγάς, εἴνε τὸ ποσόν, τὸ ὅποιον, πράγματι, τὸ πλοῖον τοῦτο καταβάλλει διὰ τὸ χρονικὸν τοῦτο διάστημα, κατὰ τὴν ἔξοφλησιν τῶν ἐκ τοῦ ναυτολογίου του ὀφειλῶν.

Οὕτω, πλοίον τοῦτο Λίμπερτον εἶνε ὑποχρεώμενον, βάσει μὲν τῶν μέχρι πρὸ τοὺς Ισχυρῶν, νὰ καταβάλλῃ μηνιαίων ποσὸν, £ 323.4.5, διὰ τὸν προσφάτως ἐκδοθέντων νέων Διαταγμάτων ὀργανικῆς συνθέσεως πληρωμάτων καθ' ὃς ἐμειώθη ἡ σύνθεσις τῶν πλοίων τουτων εἰς 21 ἀνδρας, £ 302.10.3.

5.—Προτείνομεν, διότι, ὅπως, ἀντὶ νὰ ἐνεργήται λεπτομερῆς ὑπολογισμοῦ τοῦ ναυτολογίου κατὰ ναυτικὸν καὶ κατὰ εἰδός ἀσφαλιστικῆς εἰσφορᾶς, κρατήσεως ἢ φόρου, διοισθῇ ἡ μηνιαία ὑποχρέωσις ἐκ τοῦ

ναυτολογίου εἰς πάγιον ποσόν, ισούμενον μὲ τὸ σύνολον τῶν διὰ τοῦ ναυτολογίου δεδιαιώσιμων πάσης φύσεως εἰσφορῶν καὶ κρατήσεων τὰ ὑπὸ τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως προβλεπομένων νὰ ὑπηρετῶσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου ναυτικῶν πάστος τάξεως καὶ εἰδικότητος, καταργουμένου καθ' ὃ λοκληρίαν τοῦ κατὰ ναυτικὸν καὶ κατὰ 'Ασφαλιστικὸν Ταμείον, 'Οργανισμὸν κλπ., ὑπολογισμοῦ.

6.—'Απὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ ναυτικοῦ οὐδεμίᾳ θὰ ἐπέλθῃ μεταβολὴ διότι οὔτοις θὰ ἔξακολουθῇ νὰ καταβάλῃ τὰς εἰσφοράς του, ως καὶ πρό τερον, κρατουμένας κατὰ τὴν μισθοδοσίαν του ὑπὸ τοῦ πλοίου ἀσφαλιστικοῦ του ἐπὶ τοῦ πλοίου θὰ καταχωρίζεται εἰς τὴν μερίδα το κανονικῶς, θάσιει τῶν εἰς τὸ ναυτολόγιον ἔγγραφῶν.

7.—Τὰ ἐνδιαφέρομενα 'Ασφαλιστικὰ Ταμεία, 'Οργανισμοὶ καὶ τὰ Δημόσιαν έβασιστον ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ ποσοστὸν κατὰ τὸ λόγον συμμετοχῆς των εἰς τὸ βασικὸν ποσόν. Οὕτω, διὰ πλοίου Λίμπερτον, μὲ μηνιαίαν ὑποχρέωσιν £ 302.10.3, ή κατὰ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν Ταμείων, τοῦ Δημοσίου κλπ. εἰς τὸ συνολικὸν ποσόν έχει ὡς κάτισθι:

N. A. T. ....	81.26%
T. P. A. E. N. ....	4.96%
T.P.K.P.E.N. ....	3.47%
Γ. Σ. Ε. Ε. ....	0.24%
N. EKP. ....	1.98%
Φ. Κ. Π. ....	4.03%
Χαρτόσημον ....	4.06

100.

Πρόβλεψιν πρὸς ἐνοποίησιν τῶν εἰσφορῶν τῶν 'Ασφαλιστικῶν Ταμείων ἐπὶ τῶν ναυτικῶν καὶ καθορισμοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς ἔκαστοι εἰς τὴν ἐνιαίαν εἰσφοράν ποιεῖ δ. A. N. 2525) 1940 «περὶ Ν.Α.Τ.» εἰς τὸ άρθρον 16, παρ. 9 αὐτοῦ.

8.—Τὸ στήμερον ἀκολουθουμένον σύστημα τῆς καταβολῆς τῶν εἰσφορῶν διὰ τοῦ ναυτολογίου ἔχει καθορισθῆ, ἀν δὲν ἀπατώμαι, ἀφ' ἡς περίπου καὶ τὸ Ν.Α.Τ. ἔχει Ιδρυθῆ, δηλαδὴ περίπου ἀπὸ 100ετιας.

Ἡ ἔξειδεις, δημος, ἐκτοτε τῆς Ναυτιλίας, ἡ δημιουργία συμπληρωματικῶν 'Ασφαλιστικῶν Ταμείων καὶ νέων διαφόρων εἰσφορῶν, ἡ ἐπέμβασις τοῦ Δημοσίου διὰ τὴν εἰσπραξίν τῶν δικαιωμάτων διὰ τοῦ ναυτολογίου καὶ κυρίως, ἡ δημιουργία ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων μεγάλη οικονομικῆς ἐπιφανείας, διαχειριζόμενων ἐκ τοῦ μακρόθεν τα πλοία κα δημοπλευρικής, ἐδημιούργησης διάφορων κατάστασιν τῆς προϋπαρχούσης, πηγαὶς ἀντιστοίχων δέον νὰ ἀντιμετωπισθῆ.

9.—Ἡ ἀπολύτευσις, διότι, τοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν ὀφειλῶν νὰ καταλαβεῖται καὶ ἡ γνώσις ἐκ τῶν προτέρων τῆς ἐξ αὐτοῦ ὁ φειλῆς εἴνε σημερον ἀπαραίτητος.

10.—Εἰς ὅλα τὰ πλοῖα καὶ τὴν κίνητα ἔτι, αἱ κρατήσεις ἐπὶ τῶν ἀποδοχῶν τῶν πληρωμάτων ὑπὲρ τῶν 'Ασφαλιστικῶν Ταμείων, τοῦ Δημοσίου κλπ., παραμένουσιν εἰς χειρας τοῦ πλοιοκτήτου, μὴ καταβαλλόμενας να εἰς τὸν πλοιορχὸν, ἀλλ' ἀφαιρούμενα κατὰ τὸν χρηματικὸν ἔφοδια σμόν του.

Ο πλοιοκτήτης, διαγόμενος τὴν πληρωμήν τοῦ ναυτολογίου θὰ ἀντιληφθῇ τὰς απατούμενας χρήσιμα ἐκ τῶν διαθεσίμων του, ὑπολογίζων, ὡς ὀφειλῆν, τὸ σύνολον τῶν εἰσφορῶν, τῶν ιδικῶν του καὶ τοῦ πληρωμάτων.

Ἡ διελεῖται αὐτὴ τοῦ πλοιοκτήτου προτείνομεν, ὅπως καθορισθῇ παγίως, οὐχί δάσει τῶν ἐκ τοῦ ναυτολογίου δεδομένων, ἀλλὰ δάσει τῆς συνθέσεως τοῦ πληρωμάτου τοῦ πλοίου καὶ κατὰ τὸν κατηγορίαν τῆς χωρητικότητος καὶ κατηγορίας αὐτοῦ.

11.—Ἐτοι τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ συστήματος τούτου, προκύπτουσι τὰ κάτισθι πλεονεκτήματα:

α) Καθορίζεται ἐκ τῶν προτέρων ἡ μηνιαία ἐπιβάρυνσις τῶν πλοιο-

## 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

τητών, οιτίνες θα δύνανται ούτω νά καθορίζωσι τάς ύποχρεώσεις των < τής αιτίας ταύτης και νά προετοιμάσσωσι τήν άντιμετώπισή της.

β) Θα άπαλλαγούν ή υπηρεσία του Ν.Α.Τ. και αι Λιμενικαί Άρχαι τής ιερεγίας τών δυσχερών και πολυμόρφων και πολυπλόκων ύπολογισμών ών ναυτολογίων και άλλεπαλλήλων έλεγχων αυτών δι' αι ηδη άπασχο-είται δυσαναλόγως μέγας άριθμός προσωπικού, δυνάμενος νά διατεθή πρωφέλεστερος, προκειμένου δέ περι έπιβατηγών και ποντοπόρων πλοίων, προσωπικόν του Ν.Α.Τ. με πολυετή προϋπηρεσίαν, ειδίκευσιν και γεισούσαν.

γ) Θα έξαφανισθούν αύτομάτων αι συχνόταται και σχεδόν κατά κανά παρουσιαζόμενα διαφορά έπι τών μεταξύ του άρχικου ύπολογισμού και του έλεγχου, αι όποια δημιουργούν τά έλλειμματα και τά ιλευσάσματα και άπαιτουν σοδαράν έπασχολησιν τής λογιστικής ύπηρεσίας και γενικώς τών άπασχολουμένων με τήν έξοδησην τών ναυτολογίων δρών.

δ) Θα καταργήση τάς μετά τών ναυτικών γραφείων, πλοιάρχων και πλοιοκτητών γενικώς δοσοληψίας και άμφισθητήσεις, δημιουργούμενώς αι αύτών διαφορών και αι όποια απετέλεσαν άφορμή νά δησφημήσται τό Ν.Α.Τ. και αι υπηρεσία του, χωρίς νά άγνοη και τό γεγονός, ότι ο πολύτλοκος ούτος ύπολογισμός και τό άδυντον του έπακριβούς και συντόμου έλεγχου δίδει άφορμήν εις καταστρατηγήσεις, εις δολιεύσεις και εις καταχρήσεις.

ε) Και έαν προτιμήθη ή κατά ωρισμένα χρονικά διαστήματα, τρίμηνα ή έξαμηνα καταβολή του όριοθησομένου ποσού, ή θειλή του πλοιοκτητού θά είναι προκαθώρισμένη, έπακριβής και άναμφισθητής τόσον διά τό Ν.Α.Τ. και αι υπηρεσία του, χωρίς νά άγνοη και τό γεγονός, ότι ο πολύτλοκος ούτος ύπολογισμός και τό άδυντον του έπακριβούς και συντόμου έλεγχου δίδει άφορμήν εις καταστρατηγήσεις, εις δολιεύσεις και εις καταχρήσεις.

στ) Τό ναυτολόγιον θά άντικαθίσταται κατά ωρισμένα χρονικά διαστήματα, άνεξάρτητα έπι τήν έξ αύτού όφειλήν, ούτως ώστε θά περιέρχεται έγκαιρως εις τά Μητρώα Έργατών Θελάσσης (Μ.Ε.Θ.) πρός καταχρήσιν τής υπηρεσίας τών ναυτικών εις τάς μερίδας των.

Σήμερον, όποτε ή άντικατάστασις τού παυτολογίου δέν πραγματοποιείται πρό τής δριστικής και έξ δλοκήρου πληρωμής τών όφειλοινών τελών, ή ισχυς αύτού, έξαμηνος κατά Νόμουν, παρατείνεται έπι πολλού ένιστο, λόγω άδυναμίας τού πλοιοκτητού νά τό έξοδηση και ούτω, όχι μόνον δραδύνει νά πραγματοποιηθή ή καταχρήσις εις τά Μ. Ε. Θ. τής υπηρεσίας τών ναυτικών, άλλα και τό ναυτολόγιον έπι τής μακρούς χρήσεως και τών πολλών καταχρήσις φείρεται και καθίσταται δύσχρηστον, με κίνδυνο νά δημιουργούνται άμφιδολια ή και πλάναι έπι τού χρόνου ύπηρεσίας τών εις αύτο καταχρήσιμενων ναυτικών, έπι ζημιά ή υπέρ του ναυτικού.

12.— Είναι τήν έφαρμογήν τού προτεινομένου τρόπου είσπράξεως τών έκ ναυτολογίους όφειλών, θά υπάρχουν, πιθανώς, δισταγμοί έπι μέρους τών 'Ασφαλιστικών Ταμείων, οτι εις περιπτώσιν ναυτολογήσεων ναυτικών ή μαθητευομένων ναυτικών υπέρ τήν σύνθεσιν, θά έχων πλήρωμα κάτω τής άργανικής συνθέσεως, ένω θά καταβάλλωνται είσφορα αύτών, ένω άντιστοίχων θά λαμβάνεται ύπ' ουπ' άυτών διαυθείσα ύπηρεσία.

Τούτο τηωρητικών είναι άλλης, έν τη πράξει, ομως, ή έτη τής αιτίας ταύτης μείωσις τών έσοδων θά υπερκαλύπτεται άπο τάς περιπτώσεις πλοίων, τά όποια δι' ωρισμένα, μικρά έστο, χρονικά διαστήματα, θά έχων πλήρωμα κάτω τής άργανικής συνθέσεως, ένω θά καταβάλλωνται είσφορα διά κανονική συνθέση.

Φρουσύνεμεν, έξ άλλου, οτι περιπτώσιες ναυτολογήσεων ναυτικών πέραν τής συνθέσεως είναι σπάνιαι, πλήν πιθανώς ένος ή δύο μαθητευομένων ναυτικών (σύνολον μηνιάσιας καταβολής δι' έκαστον δι' διά τά Ταμείων κλπ. Σ. 12.2.6), διότι οι πλοιοκτήταις υπολογίζουν πολύ περισσότερον τήν έπιβάρυνσή των έκ τής άσφαλίσεώς των τοιαύτην, μαλλον άσιμαντον και τήν όποιαν, με τό προτεινόμενον σύστημα, θά έποφευγουν.

Είνε, τέλος, δυνατόν, πρός κάλυψιν τού Ν.Α.Τ. και τών λοιπών Τα-

μείων έκ τού κινδύνου τούτου, νά όρισθη κατά τι ηγέημένον τό μηνιάσιον ποσόν, διά τό όποιον δέν νομίζουμεν νά υπάρχη άντιρρησις έκ μέρους τών έφοπλιστῶν.

13.— Η βεβαίωσις και ή εισπραξίς τών εις τό Κεφ. 'Ανεργίας οφειλομένων ποσών, λόγω έλλειπούς συνθέσεως θά ένεργήται κεχωρισμένως, κατόπιν έλεγχου του ναυτολογίου έπι τών έλλειμματα και τάς ιλευσάσματα και τάς σοδαράν έπασχολησιν τής λογιστικής ύπηρεσίας και γενικώς τών άπασχολουμένων με τήν έξοδησην τών ναυτολογίων δρών.

14.— Ο καθορισμός τού οφειλομένου συνολικώς κατά μήνα ποσού θα πρέπει νά γίνεται κατά κατηγορίας πλοίων, άναλόγως τού είδους, τής χωρητικότητος, τού είδους τών μηχανών και τής ιπποδυνάμεως, ώς προβλέπουν τά οίκεια Διατάγματα περι άργανικής συνθέσεως πληρωμάτων, άποφευγομένων τών πολλών κατηγοριών.

15.— Προκειμένου περι έπιβατηγών ή άλλων πλοίων, έσωτερικού, εις τάς περιπτώσεις όπου πλοίον δέν θά δύναται νά ένταχθη εις γενική κατηγορία, θά γίνεται ίδιατερος ύπολογισμός πρός καθορισμού τής παγίδας μηνιάσιας οφειλής του.

16.— Τά ιστιοφόρα και έν γένει μικρά πλοία κατά ωρισμένου άριθμου πληρώματος, π.χ. 10, θά υπαχθούν εις κατηγορίας, άναλόγως τού άριθμου τού πληρώματος, όπερ προβλέπει ή σύνθεσις, έν συνδυασμώ με τήν χωρητικότητα τού πλοίου και τό είδους (κάτω 25 κόρων έγιναν, σιδηρά κλπ.).

17.— Η καταβολή τού συνολικού ποσού οφειλής θά πραγματοποιηθεί είτε κατά μήνα, είτε κατά τρίμηνα ή έξαμηνα, ώς τούτο θά καθορισθη μεταξύ τών ένδιαφερομένων και άναλόγως τής κατηγορίας τών πλοίων. Διά μικρότερο ποσόν μηνος διαστήματα, θά καταβάλλεται δι' έκαστην ήμερον τό 1)30 τού συνολικού ποσού.

18.— Διά τάς περιπτώσεις παραμονής πλοίου μὲ μειωμένην σύνθεσιν πρός έκτελεσιν έπισκευών κλπ., είτε υπό παροπλισμόν, μὲ διατήρησιν έλαχιστου πληρώματος, θά καθορισθη έκ τώ προτέρων ώς οφειλή ποσοστού έπι τού συνολικού. Ούτω, π.χ., διά πλήρωμα μέχρι τού ήμισεος άριθμού τής άργανικής συνθέσεως, τά 3)4 τεύ συνόλου. Διά πλήρωμα κάτω τού ήμισεος, τό 1)4.

19.— "Ινα άποφευχθη ή μετάπτωσις εις πολυπλόκους ύπολογισμούς διά τής έπιθολής προσθέτων ποσών έπι τού άρχικού είτε λόγω άδησεως τών είσφορών εις ένα Ταμείον, είτε διά τής έπιθολής νέας είσφοράς ή καταργήσεως ή μειώσεως ύπαρχουσής, δέον νά καθιερωθή διά πάσα μεταβολή θά πραγματοποιηθεί από μιάς πάντοτε ήμερομηνίας, ώς ή Ιανουαρίου ή Ιουλίου.

20.— Είς περιπτώσιν καθ' ήν πλοιοκτήτης καθυστερήση τήν καταβολής μηνιάσιας, τριμηνίας ή έξαμηνας δόσεως, ώς σύται θά καθορισθωσι, είτε κατά μήνα, είτε κατά τρίμηνα ή έξαμηνα παροπλισμόν, μὲ διατήρησιν έλαχιστου πληρώματος, θά καθορισθη έκ τώ προτέρων ώς οφειλή ποσοστού έπι τού συνολικού. Ούτω, π.χ., διά πλήρωμα μέχρι τού ήμισεος άριθμού τής άργανικής συνθέσεως, τά 3)4 τεύ συνόλου. Διά πλήρωμα κάτω τού ήμισεος, τό 1)4.

21.— "Ινα άποφευχθη ή μετάπτωσις εις πολυπλόκους ύπολογισμούς διά τής έπιθολής προσθέτων ποσών έπι τού άρχικού είτε λόγω άδησεως τών είσφορών εις ένα Ταμείον, είτε διά τής έπιθολής νέας είσφοράς ή καταργήσεως ή μειώσεως ύπαρχουσής, δέον νά καθιερωθή διά πάσα μεταβολή θά πραγματοποιηθεί από μιάς πάντοτε ήμερομηνίας, ώς ή Ιανουαρίου ή Ιουλίου.

22.— Είς περιπτώσιν καθ' ήν πλοιοκτήτης καθυστερήση τήν καταβολής μηνιάσιας, τριμηνίας ή έξαμηνας δόσεως, ώς σύται θά καθορισθωσι, είτε κατά μήνα, είτε κατά τρίμηνα ή έξαμηνα παροπλισμόν, μὲ διατήρησιν έλαχιστου πληρώματος, θά καθορισθη έκ τώ προτέρων ώς οφειλή ποσοστού έπι τού συνολικού. Ούτω, π.χ., διά πλήρωμα μέχρι τού ήμισεος άριθμού τής άργανικής συνθέσεως, τά 3)4 τεύ συνόλου. Διά πλήρωμα κάτω τού ήμισεος, τό 1)4.

23.— "Ινα άποφευχθη ή μετάπτωσις εις πολυπλόκους ύπολογισμούς διά τής έπιθολής προσθέτων ποσών έπι τού άρχικού είτε λόγω άδησεως τών είσφορών εις ένα Ταμείον, είτε διά τής έπιθολής νέας είσφοράς ή καταργήσεως ή μειώσεως ύπαρχουσής, δέον νά καθιερωθή διά πάσα μεταβολή θά πραγματοποιηθεί από μιάς πάντοτε ήμερομηνίας, ώς ή Ιανουαρίου ή Ιουλίου.

24.— "Ινα άποφευχθη ή μετάπτωσις εις πολυπλόκους ύπολογισμούς διά τής έπιθολής προσθέτων ποσών έπι τού άρχικού είτε λόγω άδησεως τών είσφορών εις ένα Ταμείον, είτε διά τής έπιθολής νέας είσφοράς ή καταργήσεως ή μειώσεως ύπαρχουσής, δέον νά καθιερωθή διά πάσα μεταβολή θά πραγματοποιηθεί από μιάς πάντοτε ήμερομηνίας, ώς ή Ιανουαρίου ή Ιουλίου.

25.— "Ινα άποφευχθη ή μετάπτωσις εις πολυπλόκους ύπολογισμούς διά τής έπιθολής προσθέτων ποσών έπι τού άρχικού είτε λόγω άδησεως τών είσφορών εις ένα Ταμείον, είτε διά τής έπιθολής νέας είσφοράς ή καταργήσεως ή μειώσεως ύπαρχουσής, δέον νά καθιερωθή διά πάσα μεταβολή θά πραγματοποιηθεί από μιάς πάντοτε ήμερομηνίας, ώς ή Ιανουαρίου ή Ιουλίου.

26.— "Ινα άποφευχθη ή μετάπτωσις εις πολυπλόκους ύπολογισμούς διά τής έπιθολής προσθέτων ποσών έπι τού άρχικού είτε λόγω άδησεως τών είσφορών εις ένα Ταμείον, είτε διά τής έπιθολής νέας είσφοράς ή καταργήσεως ή μειώσεως ύπαρχουσής, δέον νά καθιερωθή διά πάσα μεταβολή θά πραγματοποιηθεί από μιάς πάντοτε ήμερομηνίας, ώς ή Ιανουαρίου ή Ιουλίου.

27.— "Ινα άποφευχθη ή μετάπτωσις εις πολυπλόκους ύπολογισμούς διά τής έπιθολής προσθέτων ποσών έπι τού άρχικού είτε λόγω άδησεως τών είσφορών εις ένα Ταμείον, είτε διά τής έπιθολής νέας είσφοράς ή καταργήσεως ή μειώσεως ύπαρχουσής, δέον νά καθιερωθή διά πάσα μεταβολή θά πραγματοποιηθεί από μιάς πάντοτε ήμερομηνίας, ώς ή Ιανουαρίου ή Ιουλίου.

28.— "Ινα άποφευχθη ή μετάπτωσις εις πολυπλόκους ύπολογισμούς διά τής έπιθολής προσθέτων ποσών έπι τού άρχικού είτε λόγω άδησεως τών είσφορών εις ένα Ταμείον, είτε διά τής έπιθολής νέας είσφοράς ή καταργήσεως ή μειώσεως ύπαρχουσής, δέον νά καθιερωθή διά πάσα μεταβολή θά πραγματοποιηθεί από μιάς πάντοτε ήμερομηνίας, ώς ή Ιανουαρίου ή Ιουλίου.

29.— "Ινα άποφευχθη ή μετάπτωσις εις πολυπλόκους ύπολογισμούς διά τής έπιθολής προσθέτων ποσών έπι τού άρχικού είτε λόγω άδησεως τών είσφορών εις ένα Ταμείον, είτε διά τής έπιθολής νέας είσφοράς ή καταργήσεως ή μειώσεως ύπαρχουσής, δέον νά καθιερωθή διά πάσα μεταβολή θά πραγματοποιηθεί από μιάς πάντοτε ήμερομηνίας, ώς ή Ιανουαρίου ή Ιουλίου.

30.— "Ινα άποφευχθη ή μετάπτωσις εις πολυπλόκους ύπολογισμούς διά τής έπιθολής προσθέτων ποσών έπι τού άρχικού είτε λόγω άδησεως τών είσφορών εις ένα Ταμείον, είτε διά τής έπιθολής νέας είσφοράς ή καταργήσεως ή μειώσεως ύπαρχουσής, δέον νά καθιερωθή διά πάσα μεταβολή θά πραγματοποιηθεί από μιάς πάντοτε ήμερομηνίας, ώς ή Ιανουαρίου ή Ιουλίου.

31.— "Ινα άποφευχθη ή μετάπτωσις εις πολυπλόκους ύπολογισμούς διά τής έπιθολής προσθέτων ποσών έπι τού άρχικού είτε λόγω άδησεως τών είσφορών εις ένα Ταμείον, είτε διά τής έπιθολής νέας είσφοράς ή καταργήσεως ή μειώσεως ύπαρχουσής, δέον νά καθιερωθή διά πάσα μεταβολή θά πραγματοποιηθεί από μιάς πάντοτε ήμερομηνίας, ώς ή Ιανουαρίου ή Ιουλίου.

32.— "Ινα άποφευχθη ή μετάπτωσις εις πολυπλόκους ύπολογισμούς διά τής έπιθολής προσθέτων ποσών έπι τού άρχικού είτε λόγω άδησεως τών είσφορών εις ένα Ταμείον, είτε διά τής έπιθολής νέας είσφοράς ή καταργήσεως ή μειώσεως ύπαρχουσής, δέον νά καθιερωθή διά πάσα μεταβολή θά πραγματοποιηθεί από μιάς πάντοτε ήμερομηνίας, ώς ή Ιανουαρίου ή Ιουλίου.

33.— "Ινα άποφευχθη ή μετάπτωσις εις πολυπλόκους ύπολογισμούς διά τής έπιθολής προσθέτων ποσών έπι τού άρχικού είτε λόγω άδησεως τών είσφορών εις ένα Ταμείον, είτε διά τής έπιθολής νέας είσφοράς ή καταργήσεως ή μειώσεως ύπαρχουσής, δέον νά καθιερωθή διά πάσα μεταβολή θά πραγματοποιηθεί από μιάς πάντοτε ήμερομηνίας, ώς ή Ιανουαρίου ή Ιουλίου.

34.— "Ινα άποφευχθη ή μετάπτωσις εις πολυπλόκους ύπολογισμούς διά τής έπιθολής προσθέτων ποσών έπι τού άρχικού είτε λόγω άδησεως τών είσφορών εις ένα Ταμείον, είτε διά τής έπιθολής νέας είσφοράς ή καταργήσεως ή μειώσεως ύπαρχουσής, δέον νά καθιερωθή διά πάσα μεταβολή θά πραγματοποιηθεί από μιάς πάντοτε ήμερομηνίας, ώς ή Ιανουαρίου ή Ιουλίου.

35.— "Ινα άποφευχθη ή μετάπτωσις εις πολυπλ

Η ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

# Ο ΟΜΙΛΟΣ ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΝΤΩΤΣ - ΣΕΛΛ

Μία από τάς πέντε μεγαλυτέρας ένν τώ κόσμων έταιριας πετρελαίων είναι ή «Ομάς Ρούαγιαλ Ντώτς—Σέλλ» («Royal Dutch/Shell Group»), της δύοις δίδει μίαν άδραν εικόνα τό άμερικανικόν περιοδικόν «Μπίζινες Γουνής» είς άρδρον του ύππο τόν χαρακτηριστικόν τίτλον : «Ο γιγαντός με τάς δύο κεφαλάς και τούς 440 βραχιόνας». Ιδού μερικοί έντυπωσιακοί άριθμοι, πού δικαιολογούν τόν χαρακτηρισμόν τού «γιγαντος» : Κεφαλαία 3.2 δισεκατομμύρια δολλαρίων. Παραχθέντα και πληθύντα προϊόντα 4.8 δισεκατ. δολλαρίων. Ή παραγωγή τού 1953 άντιπροσωπεύει τά 12.8 τής παγκοσμίου τοιαύτης (617) έκατον. Βαρέλια έπιστιας. Στόλος δεξαμενοπλοίων 6.9 έκατον μύρια τόνων ή. w. Τόν ήλιγγον, άληθως, προκαλούν οι σιντέρων άριθμοι, οίτινες απεικονίζουν ποις τήν δραστηριότητα τού έταιρικον αύτού συγκροτήματος και τόν παμμέγιστον κύκλον τών έξυπηρετουμένων συμφερόντων. «Ενα άλλο έπιστος ιδιαιτέρου ένδιαφέροντος στοιχείον έγκειται είς τόν ιδιότυπον χαρακτήρα τής λόγω Όμαδος. Πράγματι — κατά τόν Άμερικανόν αρθρογράφον — ούδεις φαντάζεται τήν «Ρούαγιαλ Ντώτς/Σέλλ Γκρούπ» ως μίαν καθαυτό αυτοτελή έταιριαν. Αποτελεί μάλλον αύτη—κατά τά 60% στημέρον — τό μέρος ένν μεγαλυτέρου συνόλου, που δύν είνε ούτε συνεταιρισμός, ούτε νομική τίς δινότης, άλλα μία «κα τά στα σι ις», γνωστή ύππο τόν προσαναφέρθεντα τίτλον. Ή «κατάστασις» αύτη συγκροτεῖ διεθνή έπιχειρίσταν, ύππο τόν εύρυταν έννοιαν.

Η «Ομάς Ρούαγιαλ Ντώτς—Σέλλ» είναι γένηνημα πρωτοπόρων έμπορων και θαλασσών μεταφορέων τού 19ου αιώνος, τελούντων ύππο τήν προστασίαν τής «Pax Britannica». Τότε, ούδεμία, υπήρχε δάσις ή άγορά, δυναμένη νά αποκληθή ώς πατρών, ή δέ νεαρά έταιρια διέτρεχε τήν Υδρόγειον για γιαντιά δημόσια δημόσια και άπλωτε περισσότερον πάσης άλλης έταιριας ή συγκροτήματος έταιρικον πετρελαίου, τής έποχης της, τά πετρελαιού τής ίδιας της παραγωγής. Τό 18 τόν είς πετρελαια παγκοσμίων προμηθειών έφθασε νά καλύψει αύτη, κατά τό παρελθόν έτος. Τήν «Ρούαγιαλ Ντώτς—Σέλλ» συνθέτει έννα σύμπλεγμα ίδιοκτησιών και συμφερόντων, ζτινα ακόμη δέν κατέληξαν είς τήν απόφασιν νά προσλάδουν σαφή μορφήν «Οργανισμού. Δύνασθη—ισχυρίζεται ή αρθρογράφος τού άμερικανικού περιοδικού—νά δαπανήσετε άλοκληρα έπη είς μίαν άνατομική, φέρ' επείν, έρευναν τής «Ρούαγιαλ Ντώτς—Σέλλ». χωρίς τελικώς νά είσθε δένδαιος περί τής ίδιοσυστασίας της και τού μηχανισμού, καθ' όν λειτουργεί. Παντού, ένν τούτοις, δότου στρέψη κανείς τό διέμενα του, θά ίδη, τό έργον της.

Η «Ρούαγιαλ Ντώτς Πετρόλεουμ, Κόμπαν», τής Χάγης και ή «Σέλλ Τράνσπορτ Εντ Τρέιντιγκ, Κόμπαν», τού Λονδίνου, διά μίας σιωπηράς των συμφωνίας, κατέχουν όμου, έλεγχουν και διευθύνουν τρόπον τίνα, μίαν αύτοκρατορίαν. Μετέχουν, κατά τό σύνολον ή κατά πλειοψηφίαν, είς 440 έταιρικάς των παραφυσάδας και κατά μειοψηφίαν ή και κατά 50% είς έτέρων εικοσάδα έταιριών, μέ σύνολον κεφαλαιού, άντιπροσωπεύοντος, ώς έγγιστα, ένν ποσόν 3.2 δισεκατομμύριων δολλαρίων. Παράγοντας, έπειργαζόνται και πωλούν πετρελαίους και τά έξ αυτών παράγωγα, δημιουργούν δέ μίαν διαρκών αύξουσαν παράταξιν πετρελαιοχημικών προϊόντων πρός πάσαν, σχεδόν, κατεύθυνσιν, έντεθην τού Σιδηρού. Παραπέτασματος, μέ ρυθμόν πωλήσεων φθάσαντα κατά τό παρελθόν έτος είς τό ποσόν τών 4.8 δισεκατομμύριων δολλαρίων. Ηδηξαν, έντος πέντε έτών, τάς έποισας παραδόσεις των κατά 60%, διά τής ένιστχεσεως τής παραγωγής των και διά μακροπρόθεσμων συμβολαίων άγορών. Έτοποδέσσαν, δηλαδή, κατά τό 1953, έννα τάς κατασταλωτρίας άγοράς 617 έκατομμύρια διερεύνησαν, ζτινα 12.3% της παγκοσμίου πετρελαιοπαραγωγής. Έκμεταλλεύονται άνν τών 500 δεξαμενοπλοίων, δυναμένων τάς πατοχόρων νά φορτώσουν 6.9 έκατομμύρια τόνων υγρών καυσίμων, ποσόν, δηλαδή, ίσοδύναμων περίπου, πρός τήν μεταφορήν ικανότητα άλοκληρου τού στόλου δεξαμενοπλοίων τών «Ηνωμένων Πολιτειών». Έχουν ύπό τήν άπολυτον ίδιοκτησίαν των ή μετέχουν σημαντικώς είς πετρελαιοπαραγωγής συνολικού μήκους 15.000 μιλλών, κατά δέ τό 1953, άνεφωδισσαν άεροπλάνα, έκατομμυρικάς και πλέον, είς 1.300 άνν τόν κόσμου αερολιμένας.

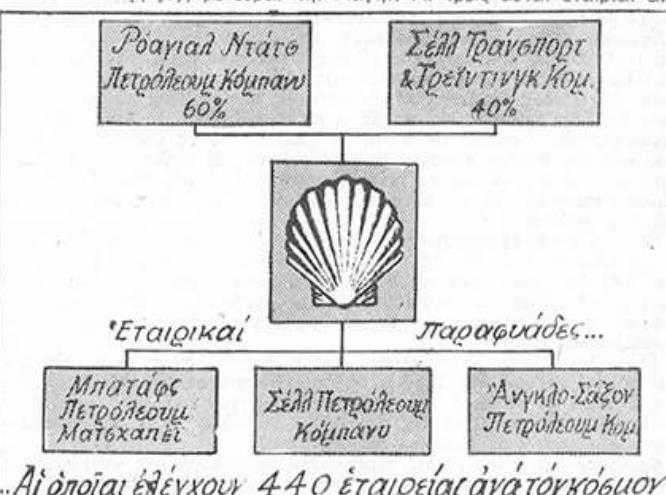
Η «Ρούαγιαλ Ντώτς—Σέλλ Γκρούπ», είναι ή μεγαλυτέρα τών έπιχειρήσεων, μέ έδραν τήν Εύρωπην. Παραπλέυρων πρός τό έταιρικόν συγκρότημα τής «Στάνταρ Όιλ Κόμπαν», τής Νέας Υερσέπης, θεωρείται ώς δηλαδή τών άνα τόν κόσμου έπιχειρησών πετρελαίων. Η «Στάνταρ» ισχυρίζεται, δή, έχει τό μεγαλυτέρον ένεργητικόν, φθάνον τά 3.4 δισεκατομμύρια δολλαρίων. Αί πωλήσεις, δημως, τής «Στάνταρ» ύπολειπονται τής «Ομάδος Ρούαγιαλ Ντώτς—Σέλλ» κατά 500 έκατομμύρια δολλαρίων. Κατά τήν πρετίαν 1951—53, τριετίαν έξαιρετης οπατώλης κεφαλαίων, ή «Ρούαγιαλ Ντώτς—Σέλλ» κατέρριψε τό περίπου τής «Στάνταρ» κατά 200, περίπου, έκατομμύρια δολλαρίων.

ΟΛΙΓΑ ΤΙΝΑ ΔΙΑ ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ : Η υπαρξία τής «Ρούαγιαλ Ντώτς—Σέλλ» όφειλεται, σύν τούς άλλοις, και είς τήν έκδηλωθείσαν κατά τάς δράχας τού 19ου αιώνος δισμάχην μέ τήν

## Ο ΓΙΓΑΣ ΜΕ ΤΑΣ ΔΥΟ ΚΕΦΑΛΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ 440 ΒΡΑΧΙΟΝΑΣ

«Στάνταρ» τού Ροκφέλλερ. Η ιστορία άναγεται είς τό 1830, δταν έρετανικός Οίκος «Μάρκος Σάμουελ, Κόμπαν», άπεφασίσε νά διεκάγγει γενικόν έμποριον μέ τήν «Άπω Ανατολήν, πωλών υδάσματα, καρφοβελόνας και κλειδοκύμβαλα, μεταφέρων δέ είς τήν Αγγλίαν διαφορά κομψοτεχνήματα έξι έλεφαντοστού και διαστολητικό είδη, ζτινα συνεκτηρων τήν άδυναμίαν τών Αγγλών, έπι τής έποχης τής Βικτωρίας. Σύν τώ χρόνω, δη Οίκος Σάμουελ ήρχισε νά ένδιαφέρεται και διά τό έμποριον τής κηρούντης, τέλος δέ άνεμιχθη είς τάς έπιχειρήσεις παραγωγής πετρελαιών είς Βόρεο, δπως, άκριδως, και ή νεοίδρυτος «Βασιλική Όλλανδική Έταιρια Έκμεταλλεύσεως τών Πετρελαιοπηγών τών Όλλανδικών Ινδιών, ώς ήτο ή άρχική έπωνυμία τής «Ρούαγιαλ Ντώτς».

Τό 1897 δη Οίκος Σάμουελ διεκώρισε τά έπι τόν πετρελαιών συμφέροντά του άπλωτα λοιπάς έργασίας του και συνέστησεν ίδιαν έταιριαν ύππο τήν έπωνυμίαν «Σέλλ Τράνσπορτ Εντ Τρέιντιγκ, Κόμπαν». Κατόπιν διαπληκτισμού μεταξύ τών ρώσων και τής «Στάνταρ Όιλ», διαρκέσαντος έπι μίαν έξαστην, η «Ρούαγιαλ Ντώτς» και ή «Σέλλ» άπεφασίστην νά συνεργασθούν. Έν συνεχεία αι δύο άυται έταιρισι ήρθαν τό 1907 τρεις νέας έταιριας, τής «Άλιατικ Πετρόλεουμ Κόμπαν» (νύν «Σέλλ Πετρόλεουμ»), τής «Άγγλο—Σάξον Πετρόλεουμ Κόμπαν», άμφοτέρας μέ έδραν τό Λονδίνον και τής «B. P. M.» («Bataafsche Petroleum Maatschappij»), μέ έδραν τήν Χάγην. Αι τρεις αύται έταιρισι άνι-



..Αι άποιαι έθέγχουν 440 έταιρειας άνατούκοδουν

κουν είσετι και καθ' διάλοκηρίαν είς τάς δύο συνεργαζομένας έταιριας και μετέχουν αύτών κατά 60% ή «Ρούαγιαλ Ντώτς» και κατά 40% ή «Σέλλ».

ΤΟ ΙΔΙΟΤΥΠΟΝ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ : Αι μοφότεροι οι συνταίροι είνε άπλωτας αι έταιρια, αι κατέχουσαι τάς μετοχάς τών άλλων τού «Οιλίων». Έπιμελώνται τών συμφέροντά των διά άλλων έταιριών έκμεταλλεύσεων αι όποιαι πάλιν είνε έταιρια κατέχουσαι τάς μετοχάς τών άλλων έταιριών. Έπι παραδείγματι, η «B. P. M.», ητις άποτελει τόν διάλανδικον κλάδον έκμεταλλεύσεων, δέν έχει μόνον τήν διαχείρισην τού γιγαντιαίου διύλιστηριου τού Πέρνις—Ρόττερνταμ, άλλας διά τών έταιρικών παραφυσάδων τής έχει έξασφαλίσει τά 65% τών έχουστων δικαιώματα ψήφου μετοχών της είς τάς «Ηνωμένας Πολιτειώς έταιριας Πετρελαιών «Σέλλ». Η έταιριο «Σέλλ», τού Λονδίνου, έξ αλλού, δέν έχει μόνον διευθύνει αυτή τά συστήματα διανομής, άλλ' έχει και άλλας έπιχειρήσεις πρός διεξαγωγή τού διανομής. Τέλος, οι δύο σινεταίροι μετέχουν ένιστε και είς έπιχειρήσεις τελείως άσχέτους ή έξ τώς άμβας.

Όπως πονήθωσι συμβαίνει είς τόν κύκλον τής πετρελαιοιμοχημανίας, η «Ρούαγιαλ Ντώτς—Σέλλ» προέρχεται συχνάκις είς συνδυασμούς μετ' άλλων μεγάλων έταιριών πετρελαιών πρός διενέργειαν είδικων έργασιών. Μέ τήν «Άγγλοιρέναν» λ.χ., τήν «Γαλλική Έταιρία Πετρελαιών», τήν «Σόκουν» Όιλ Κόμπαν» και τήν «Στάνταρ» (ή Νέας Υερσέπης) συνέπρασεν είς τήν έδυσιν τής έταιριας πετρελαιών τού Ιράκ, είς τήν όποιαν η «Ρούαγιαλ Ντώτς—Σέλλ» ένδιαφέρεται διά τά 23.75% τής έκ 210 έκατομμυρίων διασελίδων έπιστιας παραγωγής τής νέας ταύτης έταιριας. Έπιστις, η «Ρούαγιαλ Ντώτς—Σέλλ» μετά τής

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

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

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

ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ και έξυπηρετούμεν πλοϊα είς όλους τούς λιμένας τῶν Πολιτειῶν OREGON—WASHINGTON και COLUMBIA RIVER.  
ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ, ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ

“Ελληνες άντιπρόσωποι: Μ. ΣΩΤΗΡΙΟΥ  
Δ. ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ 937. N.E. TILLAMOOK, ST.  
3236. N.E. ST. HUYLER, ST.

«Αγγλοϊρένιαν» διεξάγουν σήμερον άπό κοινού έρευνας πρός άποκαλύψιν πετρελαιοφόρων κοιτασμάτων εἰς τὴν Ἀφρικήν καὶ ἔχουν όργανώσει κοινὸν σύστημα τοποθετήσεως τῶν προϊόντων εἰς τὴν Μεγ. Βρετανίαν. Συγχρόνως, ἡ «Ρούαγιαλ Ντάτς—Σέλλα» εἶναι ὁ δεύτερος μεγάλος ἐνδιαφερόμενος—μετά τὴν «Αγγλοϊρένιαν»—καὶ μέτοχος εἰς τὸ Κονσόρτοιου, τὸ ἀσχολούμενον μὲ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ἑνικοποιηθέντων περσικῶν πετρελαίων.

Εἰς τὸ ἔρατον, ποῖος διευθύνει τὴν «Ρούαγιαλ Ντάτς—Σέλλα», οἱ ἀρμόδιοι τῶν δύο ἑταῖρων ἀπαντοῦν: «Πρόκειται περὶ «Κοινοπραΐα!» Δύνασθε νὰ συζητῆτε ὥρας δλοκήρους ἐπὶ τοῦ δρου τούτου, μὲ ἀποτέλεσμα τὸ ίδιον. Ὅτι, δηλαδή, ἡ ἔξηγησις θὰ παραμείνῃ ἐντοπισμένη εἰς τὰς λέξεις «κοινοπραΐα» — «συμμετοχή». Ο ἔλεγχος, πάντως, φαίνεται, διτὶ ἀνίκητος εἰς τοὺς ὄλλανδος. Τὸ ποστόπον, ἐξ ἄλλου, τῆς συμμετοχῆς τῶν δύο ἑταῖρων 60 καὶ 40%, ἀντικατοπτρίζεται καὶ εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν διοικητικῶν συμβούλων τῷ τριῶν συγγενῶν ἑταῖροιν — πάντοτε ἐπταπλεύρων — ἐκ τεσσάρων ἀποκροσώπων τῆς «Ρούαγιαλ Ντάτς» καὶ τριῶν τῆς «Σέλλα». Ο πρόεδρος τῆς «Ρούαγιαλ Ντάτς» (ὄλλανδος), εἶναι πρόεδρος τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς «Σέλλα», οὐδεὶς, δῆμος, βρετανὸς ἐκ τῆς «Σέλλα» εἶναι πρόεδρος τῆς δλανδικῆς ἑταῖριας.

Ἐτερόν ἔρωτημα ἔγκειται εἰς τὸ «ποῖος ἔλεγχει τὰς συγγενεῖς ἑταῖριας». Προφανῶς, δὲν ὑπάρχουν μεγάλα συγκροτήματα μετοχῶν εἰς χεῖρας τῆς μιᾶς ἢ τῆς ἄλλης ἑταῖριας, πλὴν τῆς ἑταῖριας «Μπούρμας «Οἴλ Κόμπταν», ἡπειροτεροῦ μετέχει κατὰ 3% εἰς τὴν «Σέλλα». Πέραν τούτου, δὲν ὑπάρχει ἔτερος τρόπος καθορισμοῦ τῆς κατὰ ιδίαν κυριότητος τῶν μετοχῶν, ἐκτὸς ἀν τῆς υπεισέλθη εἰς τοὺς πολλοὺς ἀτομικούς-ἐμπιστευτικούς φακέλους. Ἐν ἑνὶ λόγῳ, ὡς πρὸς τὸ ποῖος κινδύνη ἡ διευθύνει, δύναται νὰ λεχθῇ, διτὶ ἡ «Ρούαγιαλ Ντάτς—Σέλλα» ἀποτελεῖ μίαν κοινότητα συμφερόντων, τηρουμένην ἐν λεπτοτάτῃ ισορροπίᾳ μεταξὺ τῶν μετεχόντων. Πρόκειται, περὶ ἑνὸς «καθεστότος ισορροπίας», ὡς πως προσφύνεις τὸ ἔχαρακτήριον εἰς βρετανόν. Οἱ συμμετέχοντες εἰς τὴν «Ἐπιχείρησιν, συνειργάσθησαν ἀρμονικῶς μεταξὺ τῶν ἐπὶ δύο γενεάς καὶ αἱ «εκεδρούσιες» τῶν ἐπὶ μίαν καὶ πλέον ἑκατονταετίαν καὶ δὲν ὑπάρχει περιπτώσις ποὺ νὰ μὴ ἡκουόθη ἐξ ἴσου ή βρετανική φωνῆς εἰς τὰ συμβούλια τῆς «Ομάδος». Ἐπὶ δλοκληρα ἔτη ἡ βρετανικὴ Ισχὺς ἢ πὸ προστάτης τῶν συμφερόντων τῆς «Ρούαγιαλ Ντάτς—Σέλλα» εἶς τὸ ἔξωτρον.

Ἄπο τῆς πλευρᾶς τῆς διοικήσεως, δὲν χωρισμὸς τῶν ἑξουσιῶν καὶ λειτουργῶν διέπεται ἀπό τὰς παραδόσεις τῶν παλαιῶν ἡμερῶν τῶν Ἀνατολικῶν Ἰνδιῶν. «Ἔχουν, δηλαδή, ἀρμόδιοτηταὶ οἱ μὲν ὄλλανδοι εἰς τὴν παραγωγὴν, οἱ δὲ ἀγγλοὶ εἰς τὸ ἐμπορικὸν καὶ τὸ οἰκονομικὸν μέρος.

Ἡ ὄλλανδικὴ ἑταῖρα «Β. Ρ. Μ.» εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰς ἑρεύνας, τὴν παραγωγὴν καὶ τὴν διύλισιν, ἡ «Ἀγγλο-Σάξον» ἔχει τὰς μεταφοράς, τὸν στόλον τῶν δεξαιμενοπλίων, τὴν χρηματοδότησιν καὶ τὴν παραγωγῆς, ἐνῷ ἡ «Σέλλα» ἔχει ἀνάλογει τὴν διανομήν.

Λαμβάνει κανεὶς μίαν ιδέαν περὶ τῆς ἀποδόσεως κατανομῆς τῆς ἔργασίας, ἀν μάθῃ ποιοὶ, ἀκριβῶς, εἶναι οἱ πρόεδροι τῶν δύο διοικητικῶν συμβούλων, ἡλικίας ἀμφότεροι 66 ἔτῶν. Ὁ εἰς ὁ σέρ Φρέντερικ Γκόντυπερ, ἐπὶ τοῦ κεφαλῆς τῆς «Σέλλα», ἀνεδείχθη ὡς ἐμπτορος εἰς τὴν τοποθέτησιν τῶν προϊόντων τῆς ἑταῖριας, εἰς τὴν χρηματοδότησιν καὶ τὰς μεταφοράς. Ὁ ἔτερος, ὁ Ἰωάννης Βαπτιστῆς Λύγουστος Κέσσλερ, πρόεδρος τῆς «Ρούαγιαλ Ντάτς», εἶναι διπλωματούχος τοῦ γνωστοῦ τεχνικοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Ντέλφτ καὶ ἔχει ιδιαιτέρως ἔγκυψει εἰς τὰ ζητήματα τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς διύλισεως τῶν πετρελαίων.

Ἐταιρικαὶ παραφανίδες ἔργαζονται εἰς δῶν τὸν κόσμον μὲ μεγάλην ἀλαστικότητα καὶ αὐτονομίαν, μολονότι πάντοτε ἐντὸς τῆς ιδίας κοινότητος τῶν συμφερόντων. Τὸ διοικητικόν, λχ., συμβούλιον τῆς ἀμερικανικῆς «Σέλλα» σκέπτεται περὶ τῆς ἑταῖριας του καὶ ἐκμεταλλεύεται αὐτήν, ὡς τελείως ἀμερικανικής ἐπιχείρησιν, τὴν δὲ ποιας, δῆμως, μόνον τὸ 1/3 ἀνήκει εἰς ἀμερικανούς. Οὐδεμία εἰς τοῦτο ὑπάρχει σύγκρουσις συμφερόντων ἢ ἀρμοδιοτήτων, καθόστοι ἡ ἀμερικανική «Σέλλα» ἔργαζεται μόνον εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, συμμετέχει δέ, μὲ τινας ἀλλαγας χρηματοδοτούμενας. Ομάδας καὶ εἰς ἐργασίας ἐν Καναδᾷ. Ἡ Χάγη καὶ τὸ Λονδίνον θεωροῦν τὴν ἀμερικανικήν «Σέλλα», ὡς μίαν ἀπό τὰς πλέον προσοδοφόρους ἐπενδύσεις των, ἐνῷ ἡ Νέα Υόρκη τὴν χαρακτηρίζει ὡς ἐπιχείρησιν, εἰς τὴν ὁποίαν εἶναι ἐπενδύσιμηντα κεφάλαια ἀμερικανικά καὶ οὐχὶ ὡς διαχειρίστριαν ξένης ἑταῖριας.

Ἡ ἐπιχείρησις «Ρούαγιαλ Ντάτς—Σέλλα» χρειάζεται τεράστια κεφάλαια, δὲ τρόπος μὲ τὸν ὅποιον ἀνεπεκῆθεν ἡ «Ομάδας» κατὰ τὸ παρελθόν οἰκονομικὸν ἔτος, δίδει μίαν εἰκόνα τῶν δοκιμαστῶν καὶ τῶν τάσεων τῆς παγκοσμίου πετρελαιοδιοικήν. Τὸ 1953 ἡ «Ρούαγιαλ Ντάτς—Σέλλα» ἐπραγματοποίησε νέον ρεκόρ πωλήσεων, συνολικῆς ἀξίας 4.8 δισεκατομμύριων δολαρίων, ἀλλ᾽ ἡ κατὰ 13 μίσθιον ἐκατομμύρια δολαρίων αὐξήσιστο τοῦ καθαροῦ αὐτῆς εἰσοδήματος (365 ἐκατομμύρια δολαρίων). Ἐναντί 352 ἑκατ. δολ. τοῦ 1952, ἀντιπροσωπεύει αὐξήσιν μικροτέραν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προηγούμενα ἔτη. Μὲ τὴν γνωστὴν πτώσιν τῶν ναυλῶν, τὰ δεξαιμενοπλίσια τῆς «Ομάδος» είργασθησαν μόνον πρὸς κάλυψιν τῶν δαπανῶν κινήσεως καὶ τῆς ἀποδέσεως των. Τὰ ἔξοδα ἀφ' ἔτερου (ἐκμετάλλευσις, φόροι, τέλη, ἀπόσβεσις) πούξθησαν ἀπότομως, ἐνῷ καὶ ὁ συναγωγισμὸς ἀπέδη δέσύτερος. Ἐκ τῶν συνολικῶν κερδῶν, 24, περίπου, ἐκατομμύρια δολαρίων ἐπληρώθησαν εἰς μερίσματα διὰ τὴν «Σέλλα» καὶ 39 ἑκατ. δολαρίων διὰ τὴν «Ρούαγιαλ Ντάτς». Τὸ ὑπόλοιπον ἐκ 302 ἐκατομμυρίων δολαρίων ἐκρατήθη ἀπό τὰς διαφόρους ἑταῖρικας παραφανίδες.

Ἡ διαφρεύσαστα πενταετία ἀπέτελε πρότυπον ἀκμῆς διὰ τὴν «Ρούαγιαλ Ντάτς—Σέλλα». Αἱ προμηθειαὶ ἀκαθάρτου πετρελαίου ηγήθησαν ἀπό 384 (τὸ 1949) εἰς 617 ἐκατομμύρια δορείων, τὸ 1953, ἡ δὲ παραγωγὴ τῶν διυλιστηρίων τῆς ἀπό 408 εἰς 626 ἐκατομμύρια δορείων. Ἐνῷ αἱ ἀνωτέρω προμηθειαὶ ἀντικατοπτρίζουν, κυρίως, κίνησιν παραγωγῆς, παρὰ ἀγοράς ἀπό ἄλλους παραγωγούς. Ἐν τούτοις, ἡ «Ρούαγιαλ Ντάτς—Σέλλα» ἐξακολουθεῖ νὰ πτωχεύσῃ ποσότητας ποσότητας πετρελαίων, τῶν δσων αὐτῆς ἡ ιδία παράγει. Πλέον τὸ 1/4 τῶν ἐν λόγῳ ποσοτήτων προέρχεται ἀπό μακροπροθέσμους συμφωνίας ἀγορᾶς, αἵτινες συνήθησαν μὲ παραγωγούς πετρελαίων τοῦ Κουβεΐτ καὶ τῆς Βενεζουέλλας.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΡΑΝΟΠΟΥΛΟΣ  
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ**

Σόλωνος 39—ΑΘΗΝΑΙ

Τηλ. 610-635

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἡ ἀμερικανική «Σέλλα» καὶ ἡ καναδική «Σέλλα» ἐπέτευχον τὴν διάνοιξιν πλέον τῶν 1000 νέων φρεάτων, ἡ δὲ νοτιοανατολικὴ περιοχὴ τοῦ Saskatchewan πολλὰ ὑπόσχεται. Ἐξ ἄλλου, ἡ ἀμερικανική «Σέλλα» ἐπέτευχε πέρυσι καὶ νέας τινάς παραχωρήσεις πέραν τῆς ἀκτῆς εἰς τὸ Τέξας. Ἡ μεγαλυτέρη παραγωγὴ τῆς «Ρούαγιαλ Ντάτς—Σέλλα» προέρχεται ἀπό τὴν Βενεζουέλλαν. Ἐφθασεν αὐτὴ τὸ 1953 εἰς 187 ἐκατομμύρια δορείων. Ἡ συμμετοχὴ εἰς τὴν παραγωγὴν τοῦ Ιράν ἔφθασε τὰ 49 ἐκατομμύρια. δορείων, τῆς Εμερικανικῆς «Σέλλα» εἰς 129 ἐκατομμύρια. δορείων, τοῦ δὲ βρετανικοῦ Βόρεο καὶ τῆς Ινδονησίας εἰς 37 ἐκατομμύρια. δορείων.

Ἡ «μερὶς τοῦ λέοντος», ὡς πρὸς τὴν ικανότητα διιλίσεως κείται διὰ τὴν «Ομάδα» εἰς τὰς Ὀλλανδικὰς Δυτικὰς Ἰνδίας καὶ τὴν ἐγγυς αὐτῶν Βενεζουέλλαν, μὲ παραγωγὴν 200, περίπου, ἐκατομμύριών δορείων ἔτη. Ἡ σύμερικανική «Σέλλα» ἔχει ικανότητα διιλίσεως 164 ἐκατομμύρια. δορείων, δορείων, τῆς Δυτική Εὐρώπη καὶ ἡ Ἀγγλία 156 ἐκατομμύρια. δορείων.

**ΝΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΑ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ :** Τὰ πετρελαιοχημικὰ ὑποπροϊόντα ἀποτελοῦν ἕνα μέρος τῆς ἐπεκτάσεως τῶν ἔργασιών τῆς Ομάδος. Αὔξησης τῆς παραγωγῆς σημειώνεται εἰς τὸν Καναδάν, τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Ὀλλανδίαν. Ἡ «Ρούαγιαλ Ντάτς—Σέλλα» ἔχει τὰς ιδιοτύπους συνθετικὰς ρητίνας, τὰ καθαρικτικὰ ὑγρὰ καὶ τὰ ἐντομοκτόνα. Εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν πρόκειται ἡδὲ νὰ παραχωρούν πολυεθνεικαὶ ἀλαστικαὶ ὑλαὶ, τὰς ὅποιας θὰ κατασκεύάζῃ ὁ ἔκει συνεταίρος τῆς Ομάδος, ἐνώ ἔνα νέον ἐργοστάσιον ἀμμωνίας ἰδρύθη πέρυσιν εἰς Βεντούρα, τῆς Καλιφορνίας. Ἡ χημικὴ ἑταῖρια «Σέλλα», παραφύας τῆς «Σέλλα» Ὀλλα, ἀποτελεῖ, ἐξ ἄλλου, τὴν μεγαλυτέρων παραγωγῶν νιτρούχων λιπαρούματων ἐπὶ τῆς δυτικῆς ἀκτῆς.

**Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ :** Ἡ «Ρούαγιαλ Ντάτς—Σέλλα» εἶναι μία ναυτική δύναμις. Παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ κατὰ τὸ 1953 ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν παρήλια δεξαιμενόπλοια τῆς ἑταῖριας 750.000 τόνων δ. w., δ. ὁ στόλος, ἐν τούτοις, τῆς ἑταῖριας—μεταξὺ του συμπλήρωσιν τοῦ ὑπὸ ἔκτελεσιν ναυπηγικού της προγράμματος — θὰ

Serving  
ship and owner



LAMBERT BROTHERS  
LIMITED

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.3. LN 80901





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

<b>ADELAIDE</b>	Messrs. E. P. & A. FRASER	STEVEDORES AND CONTRACTORS	<b>FREMANTLE</b>	NICHOLLS PTY LIMITED	26 Mouatt St.
13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»			Tele: L 1064	Cables : «Stevnichol»	STEVEDORES
PORT ADELAIDE 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	FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD. Leake Street, FREMANTLE. Telephone : L-1036-7-8. Cables : «Providore»	SHIPCHANDLERS	
<b>ADEN</b>	IONIAN SCANDINAVIAN LLOYD	SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IN PORT & EXPORT.	<b>GEORGETOWN (DEM)</b>	S. R. WILTSHIRE & SONS.	
20-58, The Crescent, Steamer Point Tele: 226	Cables «Vassiliou»		41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables : «Wilbut»	SHIPCHANDLERS	
<b>ALGIERS</b>	S. A. SENIA	SHIPCHANDLER American Cigarettes Export	<b>GIBRALTAR</b>	JAMES MOLINARY LTD	
Cables: Senia—Algiers			Irish Town 40. Tele: A. 368 Cables «James»	SHIPCHANDLERS	
<b>AMSTERDAM</b>			<b>HAMBURG</b>	THOR NILSEN	
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD	Binnenkant 47	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables «Stevedoring Hamburg»	STEVEDORES	
Tele: 41860					
<b>ANTWERP</b>			<b>BASTE &amp; LANGE (MICHAEL GEORGIU MELLIS)</b>		
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD.		STEVEDORES	3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions»	SHIPCHANDLERS	
Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27			Tele: 32 62 08 and 33 73 81		
Cables: «Fransswart»					
JOSEPH J. LEE & Co 17, Batavia Street, Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»		STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	<b>HULL</b>	P. E. HOLLAND, LTD.	
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY. Avenue d' Italie 92, Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex. An. 212		STEVEDORING SUPERINTENDING	11, REDON ROAD, HULL.	STEVEDORES	
STEVEDORING Co. GYLSEN Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68		STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	CABLES : «DUCAL» TEL. 31370		
<b>BALTIMORE</b>			HUMBER STEVEDORING CO LTD.	11, HEDON ROAD, HULL.	STEVEDORES
TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»		STEVEDORES	CABLES : «STEVEDORE» TEL.: 33371		
MARYLAND SHIP CEILING Co INC. 320 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»					
CURTIS BAY TOWING Co. Mercantile Trust Building. Tel. MULberry 5-8700 Cable & Radio «CURTISBACO»		SHIP FITTERS			
<b>CALCUTTA</b>					
ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele : Bank 5339		STEVEDORES, SHIPCHANDLERS CHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	<b>KARACHI</b>	COWASJEE & SONS	SHIP'S AGENTS, STEVEDORES,
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD Tele: 3-1478 2 Selkirk St. Cables : «Hermes»		SHIPCHANDLERS	KEAMARI, Cables: Jubilee	SHIP CHANDLERS	
<b>CASABLANCA</b>			Telephones : 33362, 33109, 32010, 5115	COAL BUNKERERS, TUGS, BARGE OWNERS	
H. G. SMITH & Co Ltd. 119, Avenue du General Drude Telephone : 208-85 Cables : SMICO		SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES			
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	<b>LIVERPOOL</b>	REAG LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Eigneus»	STEVEDORES
<b>COLUMBIA &amp; WILLAMETTE RIVER PORTS</b>					
PORTLAND STEVEDORING Co 1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables «Portsteve», Telephone Broadway 5497.		STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	<b>LOURENCO MARQUES</b>	VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables : «Cretikos»	SHIPCHANDLERS
<b>DAKAR</b>					
«SOCOMAR» 21 Bd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»		SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	<b>MADRAS &amp; COAST PORTS</b>	N. SELVARADJALOU CHETTY & Co	
<b>DUNKIRK</b>			STEVEDORES	Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables : «Stevedore — Madras»	
SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele : 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»				STEVEDORES & SHIPCHANDLERS	
JOKELSON & HANDTSAEM Tele: 782/5 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»					
<b>DURBAN</b>			<b>MELBOURNE</b>	UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele : MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5	STEVEDORES
J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD., 220/224 POINT ROAD, DURBAN Cables : «ROULETTE»		STEVEDORES	Cables : «Fleetways»		
<b>FINLAND</b>	ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES MEMBERS AT ALL PORTS	SHIP'S STORE MERCHANTS	<b>THE FLEET FORGE PTY Ltd.</b>	9/13 Lorimer St. SC 5 Cables : «Fleetways»	SHIP REPAIRERS
			UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.	88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»	SHIP'S FITTINGS
			Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele : MB 3155. Cables «STEVEDORE».		STEVEDORES & CONTRACTORS
			JAMES PATRICK SHIPPING Co Melbourne, Sidney, Brisbane		SHIP AGENTS & STEVEDORES
			<b>MORMUGAO</b>	LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING Cable : LEMUIR	SHIPS AGENTS
			I. P. NORONHA Cable : IGNATIUSNORONHA		SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS
			<b>NAPLES</b>	DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele : 21128 Piazzale Portadi Massa	
				SHIPCHANDLERS & BONDED Cables : «Pucci Bros»	WAREHOUSE OWNERS
			<b>NEW YORK</b>	MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 3-8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow»	TUGOWNERS

## INTOMA ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

## ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

TOY κ. I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Αύγουστος. — Γεγονός διότι οι γαιάνθρακες θά περιφέρονται είς τα φορτία της άμερικανικής Βοηθείας. Δέκα έκαπομπέρια συνωνύμων θάξανθρακού σύντονα από το Χάμπτον Ρέρδ διά το νέον οίκονομιδήν έτος.

Η δύσκολης οίκονομική θέσις της Ιαπωνίας μελετάται συνθηκών και ρόκεται διά παραποτικών μετρών νά αντιμετωπίσῃ από τα τας Ήνωσέας Πολιτείας. Θά διευκολυνθή η ιαπωνική οίκονομία διά πιστώσεων και εμπορικών συμφωνιών με την Αμερικήν και τάς άλλας χώρας της ίσεων.

Το Πεκίνον διαθέτει ένα ιδιαίτερα έλκυστικόν δόλωμα, τό όποιον κινεῖ υπερχόρων πρό των Ιαπωνών: Μετάλλευμα σιδήρου από το Χαϊνάμ, τό ποιον δύναται νά προσφέρει είς άντλαγμα βιομηχανικών προϊόντων της Ιαπωνίας.

— Πρό τού Β'. Πλαγκοσμίου Πολέμου τά όρυχεια σιδήρου τού Χαϊνάμ γραφοδότους τάς ιαπωνικάς ναυτικάς και στρατιωτικάς άποθηκας είς ρόπτων υλην. Από τού 1949 ή πλουσία αυτή πηγή μεταλλεύματος υψηλού βαθμού έπαυσε νά είναι διαθέσιμος. Σήμερον όποτε οι κομμουνισταί ξειχανέν ένα νέου τά όρυχεια, το Πεκίνον δύναται νά άσκη δελεαστικήν γολιτικήν έναντι τών Ιαπωνών.

— Έξετάζοντες οι Αμερικανοί τήν έμπορικήν δυναμικότητα της κομμουνιστικής Κίνας διαπιστώνουν, διότι ή Ρωσία και ο Σοβιετικός Συναπισμός μονοπωλεῖ σήμερον τά 75 % του έμποριου της Κίνας. Ο έλευσερος κόσμος καλείται νά λάθη τά ύπολοιπα (25%) τού έμποριου είς ψηλάς τιμάς.

— Αι εισαγωγαί της Κίνας περιορίζονται κατά μέγα μέρος είς είδη ά όποια είναι χρήσιμα είς τους κομμουνιστής πρός έκδιομηχάνισιν της ίνας — βαρείας μηχανάς, χημικά έργοστάσια, γεννητρίας, βιομηχανίας χαλυβδίνων σωληνών. Είδη πολυτελείας δέν ζητούνται. Εισαγωγαί είδη καταναλώσεως έρχονται τελευταία είς τους είσαγωγικούς πιάκας.

— Αι πληρωμαί διά τά είσαγόμενα είδη πρέπει κυρίων νά γίνωνται ις οιαδήποτε γεωργικά είδη τά όποια δύναται το Πεκίνον νά άποσπάστη πό τους χωρικούς της Κίνας και έπιπροσθέτως είς περιωρισμένας πού θότης γαιάνθρακος, μεταλλεύματος, σιδήρου και τουγκουτενίου. Η ίνα, ώς είκος, δυσκολεύεται νά πληρώσῃ τάς είς της Ρωσίας είσαγωγάς. Τό σύνιον τους άμφιμερούς (είσαγωγικού και έξαγωγικού) έμπορους άνερχεται είς δύο διεκοπομέρια δολλαρία έπτσιας, υρίσκεται δηλαδή είτε δύο προπολεμικόν έπιπεδον. Τό Σινο-Σοβιετικόν ιππόριον θέβαινε τό 1½ διεκοπομέριον έπτσιας. Απομένει δέ ούτω ερί τό ημισιού έκαπομπέριον δολ. έπτσιας, τό όποιον καλύπτεται από διά μετά της Δύσεως εμπόριου της Χώρας.

(Συνέχεια έκ της προηγουμένης σελίδος)

## ENANG

V. K. PATCHEE BROS (Manium) SHIPCHANDLERS & ele: 1085 15 Bishop Street Cables: «Ismalia» STEVEDORES

## PHILADELPHIA

INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves ele Lombard 3-3916 Cables : «Indepierco» TOWAGE

INDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves ele : Lombard 3-3916 Cables : «Indepierco» STEVEDORES

URPHY COOK & Co STEVEDORES & he Burse Philadelphia 6, ele : 3-5514, 3-5515 Cables «Stevedore»

MANGOON COMOTTO SON & Co LTD. STEVEDORES & O. Box No 139, Cables «Macotto» SHIPCHANDLERS

ROTTERDAM TEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL ables: «Fransswart» CARGOES

I. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK Tele : 72868 Bolnes Cables: «Boele» SHIP REPAIRERS & BUILDERS

. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS. ele : 23168 Willemeskade 21 Cables: «Advantage» STEVEDORES

INGAPORE DAWOOD & Co 57 Raffles Quay Cables: «Lathipha» SHIPCHANDLERS

ah Hin & Co Ltd. Robinson Road, ele. 22340-3884-3885-6127 Cables : «Provisions»

SYDNEY N.S.W. N.S.W. STEVEDORING CO PTY LTD ele : B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street Cables: «Motives»

ANCOUVER B.C. IMPIRE STEVEDORING Co ele : Pacific 8341/3 395 Railway Street Cables : «Despatch»

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER) 0. Hastings Street West. ele: Marine 6481-2 Cables: «Louiswlf»

— Συνήθως αι έμπορικαι συναλλαγαι έχουν πολιτικόν τά μέγιστα τόνων, ώς αι άνταλλαγαι δρύζης με έλαστικον κόμμι της Κεϋλάνης, με ιούτην τών Ίνδιαν, με Βάρηβακα του Πακιστάν. Ένωσείται τό συντημά τών άνταλλαγών δέν δύναται από άπόψεως πληρωμών νά έχυπηρετήσῃ τας άναγκας της Κίνας. Απαιτούνται μακροπρόθεσμοι πιστώσεις. Η Δύσις θά κληθή νά παράσχη τοιαύτας.

• Διά την άνανεσίν της ρωσοδανικής έμπορικής συμφωνίας ζητεῖ ή Ρωσία την κατασκευή δύο άκουμη δεξαμενοπλοίων από τά δανικά ιαυτηγεία. Αι διαπραγματεύσεις διεκόπησαν, άκριδως διότι ή Δανία κωλυμένη από τάς γιαντάς συμφωνίας των δυτικών Δυνάμεων διά την παράδοσιν στρατηγικής σημασίας προϊόντων είς τάς χώρας του Σιδηρού Παραπετάσματος, άδυνατε νά άναλαβή την ναυτηγησιν τών δύο ζητουμένων δεξαμενοπλοίων. Η Δανία ένεκαλεσεν ήδη την είς Μόσχων άποστολήν της και δέν προτίθεται νά άνανεψη την σύμβασιν, έφόσον ή Ρωσία θά έπιμενη είς την έλογω άξιωσιν.

• Αι ναυτηγικαι χώραι της Εύρωπης, άντιμετωπίζουσαι κρίσιν νέων παραγγελμάτων από τη μίαν και δελεαστικάς από την άλλην πλευράν σοβιετικάς προτάσεις, προσπαθούν νά μεταπείσουν τάς Ήνωμένας πολιτείας, όπως χαλαρώσουν τους περιορισμούς διά την ναυτηγησιν μεγάλων, τούλαχιστον, φορτηγών, διά ρωσικών λογαριασμούν. Κατά της τοιαύτης άρσεων τών περιορισμών φάνενται άντιδρωσαι ή Τουρκίας, ή Ελλάς και ή Περσιαναλία. Οι μέρι τουδε ισχύουντες περιορισμοί διά τά είδη στρατηγικής σημασίας καθορίζουν, οτι σκάφη μεγαλύτερα τών 6000 έως 7000 τόνων και ταχύτητος άνωτέρας τών 12 μιλιών, άπογρεύεται νά πωληθούν είς χώρας του Σιδηρού Παραπετάσματος. Μέχρι σήμερον, ρωσικαι παραγγελίαι διά σκάφη 75.000 έως 100.000 τόνων, με περιθώριον έπαυσησεων των έως 150.000 τόνων, έχουν δοθεί είς διάφορην ένεα ναυπηγεία. Έναν άρδουν οι περιορισμοί διά τη μεγαλύτερα και ταχύτερα πλοία, αι σοβιετικαι παραγγελίαι θά πολλαπλασιασθούν.

• Ζωηροτέρα ή κίνησις τών έμπορικων συναλλαγών Άνατολης και Δύσεων προβλέπεται διά τών ύπο διαπραγμάτευσιν κατά χώρας συμφωνών άνταλλαγής.

— Ο κατάλογος τών στρατηγικής σημασίας ειδών περιωρίσθη από 400 τών άριθμον είς 250, ένω διά τά άγαθα καταναλώσεων άφεθη πλήρης έλευθερία.

— Τών πλοίων πάντων — φορτηγών και δεξαμενοπλοίων — άπαγρεύεται ή πώλησις. Τών άλιευτικών και ρυμουλκών έχι.

— Η Δυτικη Εύρωπη, σημειωτέον, έπωλησεν 700 έκατομ. δολ. είδη το παρελθόντη έτος είς την Ρωσίαν και ήγόρασε πρώτας κυρίως μίλας 800 έκατομ. δολ. Οι Ευρωπαίοι βιομήχανοι πιστεύουν είς την δυνατότητα άναπτύξεων τών άμπορικων σχέσεων, οι Αμερικανοί τούναντιον παρατηρήται δεν βλέπουν τους Ρώσους ίκανούν νά απορροφήσουν ή και ία παραδόσουν τά είς συμβάσεις διαλαμβανόμενα ποστές έμπορευμάτων.

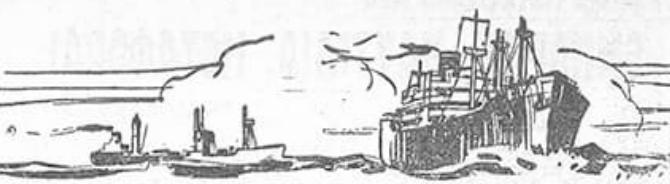
• Συμφώνων πρός έκθεσιν της Οίκονομης Έπιτροπής τών Ήνωμένων Έθνων διά την Εύρωπην, αι συνοικιαί έισαγωγαι τών χωρών της Άνατολικης Εύρωπης πρός τάς χώρας της Δυτικης Εύρωπης άνηλθον κατά τό πραεθόντη έτος είς τά 88% της άντιστοιχην κινήσεως του έτους 1950. Άντιθετως, αι έκ της Δυτικης Εύρωπης έισαγωγαι πρός την Άνατολικην έθεβανται έτος 1950, ένωνται τά 150%. Η έκθεσις άναφέρει τάς συναφείσας έμπορικάς άνταλλαγής, καθά: και την άξιαν τών εισαγόμενων και έξαγόμενων προϊόντων. Ούτω, αι πρός την Δυτικη Εύρωπην έισαγωγαι κατά άξιαν είς 918 έκαπομπέριο δολλαρίων, τούρ, ένω διά την Ευρωπαίαν, ούχι δέ και είς τάς δορυφόρους χώρας. Διά τό τρέχον έτος προβλέπεται μία αύξησις τών άνταλλαγών κατά 25%, ένωνται τού 1953. Αι έξαγωγαι τή έντειας έπιπτες είς τάς άμπορικάς σχέσεις Άνατολης και Δύσεων. παρά τό γεγονός τών τελευτών αύξησεων, δέν παύει νά θεωρήται λίαν χαμηλή. Σημειώτεον άκομη, οτι ή βελτιώσις άναφέρεται μόνον είς την Ρωσίαν, ούχι δέ και είς τάς δορυφόρους χώρας. Διά τό τρέχον έτος προβλέπεται μία αύξησις τών άνταλλαγών κατά 25%, ένωνται τού 1953. Αι έξαγωγαι τή έντειας έπιπτες είς τάς άμπορικάς σχέσεις Άνατολης Εύρωπην θά είναι μεγαλύτεραι ένω διπλασιαί αύξησεωνται αι έξαγωγαι τών πετρελαίων από την Ρωσίαν και την Ρουμανίαν. Τών στηρών και τού γαιάνθρακος άδεσθονται οι έξαγωγαι τών δολλαρίων και τού ρόλου. πού, άσκει δέ παράγων της ποιότητος, προβλέπεται, δέ ή διάμερικανος γαιάνθρακ δέν θά λειψη από την έρωπας πατούται πάντοτε τών συμφωνιών περί υλών στρατηγικής σημασίας.

• Σταθερά, άλλα και μὲ βραδύν, πάντως, ρυθμόν, σημειώνται ή αύξησις της γαιάνθρακοπαραγωγής είς την Δυτικη Εύρωπην, συμφώνων πρός σχετικήν έκθεσιν της άρμοδιας έπιτροπής τών Ήνωμένων Έθνων. Η ζητούσι και ή δημιουργίας άποθεμάτων βαίνουν έκ παραλλήλου, ένω εξηγείσις σημειώνεται είς την κατανάλωσην τού πετρελαίου και τού φυσικού αέρου. Συνεχίζεται έπιστης ή εισαγωγή άμερικανοκού γαιάνθρακος, παρά την αύξησην τών ένδοευρωπαϊκών όγορων και τών εισαγωγών από την Άνατολη Εύρωπην. Τά απόθεματα γαιάνθρακων είς την Γαλλίαν και τού Βέλγων έθεβανται είς τά αύτα έπιπτες τού 1930, ένω είς την Αγγλίαν ή κατάστασις έμφαντεται ολιγότερον εύοιωνος. Οπωσδήποτε, λόγω της πτώσεως τών ναύλων, της αύξησης τών διαθεσίμων κατά χώρας δολλαρίων και τού ρόλου, πού, άσκει δέ παράγων της ποιότητος, προβλέπεται, δέ ή διάμερικανος γαιάνθρακ δέν θά λειψη από την έρωπας πατούται μέσα.

• Τό φινιόπτωρων άναφένται διά νά έκφερουν οι παραποτήται τών έξελιξεων της άμερικανος οίκονομιας τάς άποψεις των έπι της πορείας τών πραγμάτων αύτην. Αισιόδοξοι πάντως αι προβλέψεις των, Η συστολή τών έργασιων έπατασης. Τήν άνοδον βλέπουν έπερχομένην.

— Ούτω ή κίνησις τού λιανικού έμποριου έβελτιώθη από τού Απρίλιον ήδη. Αι παραγγελίαι πρός την βιομηχανίαν έθεβανται τά 23 δισεκατομμύρια δολλαρίων και ή στρατιωτικού ύπολογίζονται είς 5 δισεκατομμύρια έπτσιας. Αι έπενδυσεις της βιομηχανίας διαπιστώνται ίψηλαι και αι οίκοδομικαι έργασιαι προβλέπεται νά φάστούν είς νέον ρεκόρ κατά τό τρέχον έτος (36 δισεκατομμύρια δολ.).

• Η βρετανικη κυβερνήσις παρεκάλεσε την ιαπωνική, όπως άναστειλη τάς όγοράς πετρελαίων από την Περσίαν, μέχρις ζητούσεις της βιομηχανίας κυβερνήσεις. Τήν έλογω παράκλησην δέν άπεδεχθη ή κυβερνήσις τού Τόκιο δηλώσασα,



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΑΙΓΑΙΝΤΟΣ

Διά τὴν ἀπόκτησιν δεξαμενοπλοίων

Ἡ Αἰγαῖπτος — κατὰ τὰς ἑκατόντα περιφορίας — ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν ἀγορᾶν ἀριθμοῦ τίνος πλοίων καὶ ίδια τάκερες, ώστε νὰ δημιουργήσῃ τὸν πυρήνα ἐνὸς στόλου δεξαμενοπλοίων. Τελευταίων γνωστῶν, ἡγοράσθησαν ἀπὸ τὴν Ρωσίαν καὶ τὴν Ρουμανίαν, ἐπὶ τὸ βάσει τῶν ἐμπορικῶν συμφωνιῶν ἀνταλλαγῆς, ποσότητες 300.000 τὸν πετρελαίου, τῶν δύοιν τοῦ πετρελαίου, διὰ νὰ προληφθῇ ἡ οἰκονομικὴ κατάρρευσις τῆς Περσίας καὶ ἡ σοδιετικὴ εἰς τὴν χώραν ταύτην διείσθυσις. Οκτὼ ἐὸν δὲλλο ἔταπειραὶ ἀπετέλεσαν τὸ Κονσόρτσιον διὰ τὴν ἑκμετάλλευσιν τῶν περισκῶν πετρελαίων, πέντε ἀμερικανικοῖς (ἢ «Στάνταρ» τῆς Νέας Υερσένης ἢ «Στάνταρ» τῆς Καλιφορνίας, ἢ «Τέξας», ἢ «Γκόδε» καὶ ἡ «Σόκον Βάκουσουμ»), μία ὀλλαδικῆ (ἢ «Ρούαγιαλ Ντώτες—Σέλλα»), μία γαλλικῆ (ἢ «Κομπανί Φρανσαιζ» τέτε Πετρόλα) καὶ μία ἀγγλικῆ (ἢ «Ἀγγλοϊρένια»). Ἡ τελευταία αὐτῆ μετέχει εἰς τὸ Κονσόρτσιον μὲ ποσοστὸν 40% καὶ ἡ «Ρούαγιαλ Ντώτες» μὲ 14%, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα 46% κατανέμονται μεταξὺ τῶν ἔτερων ἔξι εταιριῶν.

— Κατὰ τὴν ὑπογραφήσαν συμφωνίαν, τὸ ημισυ τῶν κερδῶν περιέχεται εἰς τὸ Περσικὸν Δύομόσιον. Ἡ κυβερνήσης τῆς Τεχεράνης θὰ λαμβάνῃ τὰ 12.5% τοῦ παραγομένου πετρελαίου, ὅπερ καὶ θὰ δισεβετῇ εἰς διὰ τὴν ἑστωτερικὴν κατανάλωσιν, εἴτε θὰ τὸ πωλῆι εἰς τὸ ἑστωτερικόν, εἴτε καὶ θὰ τὸ παραχωρῇ εἰς τὴν «Ἀγγλοϊρένια», ὡς ἀπόζημιωσιν ήτις τὴν κρατικοποίησιν τῆς περιουσίας της. Ἡ ἀπόζημιωσις αὐτῆ καθωρίσθη εἰς ποσὸν 25 ἑκατομμυρίων λιρῶν Ἀγγλίας, ὅπερ θὰ ἐξοφθῇ εἰς δεκα ἑπτήσιας δόσεις, ἀπαρχὴ γινομένης ἀπὸ τοῦ Ιανουαρίου τοῦ 1957. Καθορίζεται ἀκόμη εἰς τὴν συμφωνίαν ἡ γύγηψην παραγωγῆς 12.5 ἑκατομμυρίων τῶν πετρελαίων διὰ τὸ πρῶτον ἔτος, 25 ἑκατομ. τόνων διὰ τὸ δεύτερον καὶ 35 ἑκατομ. τόνων διὰ τὸ τρίτον. Ἐπλιγέται, ὅτι ἡ αὐξησης τῆς παγκοσμίους κατανάλωσεως θὰ ἀπορροφήσῃ τὴν προσθεμένην περιστὴν παραγωγήν. «Ἄν τούτο, δῆμος, δὲν ἐπιτευχθῇ, θὰ περικοπῇ ἡ παραγωγὴ ἔτερων περιοχῶν. Τέλος, αἱ προσδοσὶ τοῦ Ἰράν ἀπὸ τὴν νέαν συμφωνίαν ὑπολογίζονται εἰς 80 ἑκατομμύρια διὰ τὸ πρῶτον ἔτος, διὰ νὰ φθάσουν εἰς 200 ἑκατομμύρια δολλαρίων κατὰ τὸ τρίτον ἔτος.

## CANADA LEVANT LINE

### A)π "STAR OF LUXOR,,

### A)π "WOODFORD,,

	"Αφιξις	"Αναχώρ.	"Αφιξις	"Αναχώρ.
MONTREAL		24)7		5)8
QUEBEC	25)7	25)7	6)8	6)8
PORT ALFRED	26)7	27)7	7)8	8)8
LISBON	5)8	6)8	17)8	18)8
GIBRALTAR	7)8	7)8	—	—
MARSEILLES	10)8	10)8	21)8	21)8
SAVONA	11)8	11)8	—	—
GENOA	11)8	15)8	22)8	24)8
NAPLES	16)8	16)8	—	—
PIRAEUS	19)8	20)8	28)8	29)8
ISTANBUL	21)8	22)8	—	—
LIMASSOL	24)8	24)8	2)9	2)9
BEIRUT	25)8	25)8	3)9	3)9
ALEXANDRIA	26)8	27)8	4)9	4)9
NAPLES	30)8	30)8	7)9	7)9
GENOA	31)8	1)9	8)9	9)9
MARSEILLES	2)9	2)9	—	—
LISBON & LEIXOES	5)9	6)9	13)9	14)9
MONTREAL	15)9		23)9	

### ΠΡΟΣΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ:

- ἀ)π «NOBISTOR» ἀναχωρεῖ ἐκ MONTREAL 29)8 μὲ τὰς αὐτάς προσεγγίσεις ὡς τὸ ἀ)π "WOODFORD,,
- » «STAR OF LUXOR» ἀναχωρεῖ ἐκ MONTREAL 19)9 μὲ τὰς αὐτάς προσεγγίσεις ὡς τὸ ἀ)π "WOODFORD,,
- » «WOODFORD» ἀναχωρεῖ ἐκ MONTREAL περὶ τὰ τέλη Σεπτεμβρίου μὲ τὰς αὐτάς προσεγγίσεις ὡς τὸ ἀ)π "WOODFORD,,
- » «NOBISTOR» ἀναχωρεῖ ἐκ MONTREAL περὶ τὰ μέσα Οκτωβρίου.

Διὰ πάσαν πληροφορίαν ἀποταθῆτε εἰς τὸ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.  
Φίλωνος 51β ΠΕΙΡΑΙΑ — Τηλέφωνα 42-721, 42-856, 43-391.  
Τηλεγραφική Διεύθυνσις: SNEAL ΠΕΙΡΑΙΑ

### "TRITΩΝ,,

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α' & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 147 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ

Πλοίαρχοι Β. Ν. ζ. & Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ — Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ

Ἐνορχίες τημάτων ὑποφήφιων Πλοιάρχων Α. Β 15—5—54

Ιδιαίτερα τημάτων διὰ τοὺς προσερχομένους βραδύτερον.

Ἡ Σχολὴ διοικεῖται ἀπαντὰ τὰ ἱκανοτελῆ βιβλία ειδικῶς συγγραφέντα διὰ τοὺς μαθητάς της.

Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας ἀποτανθῆτε:

α) Εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Σχολῆς 6—8 μ.μ. καθ' ἑκάστην, τηλέφ. 45-425.

β) Παρὰ τῷ κ. Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑ τηλέφ. 613-756, Μαυρομιχάλη 92 Αθήναι από 8—9 μ.μ. καὶ 13.30'—14.30' μ.μ.

Βρέμη Ημέρεν Αμτερνταμ Ρότερνταμ

Βρέμη	Ημέρεν	Αμτερνταμ	Ρότερνταμ
1952 .... 15.255	9.731	6.550	6.187
1953 .... 16.460	9.884	5.183	6.293
Αμέρερσα	Γάνδη	Δυσγκέρκη	Χάρρη
1952 .... 27.482	2.491	6.517	13.322
1953 .... 28.183	2.318	5.921	12.590

Βρέμη	Μασσαλία	Σαδόνα	Γένοβα
1952 .... 3.839	17.843	3.236	8.150
1953 .... 3.924	18.974	3.715	8.952

Γαλλία

### Τὸ νέον «σοῦπερ-λάτινερ»

Τό γαλλικόν «Οίκονομικὸν Συμβούλιον» — ενός κυβερνητικὸν γνωμοστικὸν σώμα — ἐπεκύρωσεν ἔκθεσιν τῆς ίδιας αὐτοῦ ἐπὶ τῶν μεταφορῶν ἐπιτροπῆς, δι' ἣς συνιστᾶται εἰς τὴν κυβέρνησιν ἡ ναυπήγησις διὰ την γραμμὴν Νέας Υόρκης ἐνὸς ὑπερωκεανοῦ 68.000 τόνων γκρός, λιναμένου νά διαπλέυσῃ τὸν Βόρειον Ατλαντικὸν ἐντὸς πέντε ημέρων, ἐταχυτῆτα 30 μιλίων καὶ νά διαθέτῃ διαμερίσματα διὰ την μεταφορὰν 2700 ἄνω 3000 ἐπιβατῶν. Τό «Λιμπερέτ» καὶ τὸ «ΙΑ-ντε-Φράνς» ρόκειται ύπαστροθύν τῆς υπερσείας τὸ 1962, κρίνεται δὲ σκοπιμῶρεον ν' ἀντικατασταθούν ἀμφότερα δι' ἐνὸς μόνον «σούπερ-λάτινερ», περ βά συγκεντρώνη μεγαλυτέραν ἐπιβατικὴν κίνησιν.

Η έκθεσις προσθέτει, ότι ή κίνησης έπιβατών είς τον τομέα του Βοϊεύου 'Ατλαντικού έστημενός μεταπολεμικώς αύξησιν, ανελθόντων από 100.000 (τού 1938) είς 1.416.138 άτομα κατά τὸ παρελθόν ἔτος. Εόπιστα σκάφος τῶν ἀνωτέρων διαστάσεων θάχι χρειασθή 4 ἑωυ 5 ἑπτ., διὰ νὰ ναυπηγηθῇ, ή δὲ 'Επιρροή ὑπόλογοίζει, οτι τὸ κόστος τῆς δι' αὐτοῦ μεμφαρος ἐπιβατῶν θά είναι σημαντικῶν κατώτερων, παρ' όσον εἴναι κατεκεύαζον δύο μικρότερα ὑπερωκεάνια, ἐνώ δὲ λιγιώτερον θά είναι καὶ τὸ δότος; τῆς ναυπηγησίας του. Πράγματι, βάσει τῶν νομεων προϋπογισμῶν, ή δὲ αὐτοῦ μεταφορᾶ ἔκαστου ἐπιβάτου θά στοιχίζῃ 115.000 φράγκων διὰ πενθήμερον ταξίδιον, ἐνώ εἰς ἓνα μέγα «σωμέτω-λαίνερ» ἔστοιχίζει 165.000 φράγκων, μὲ δεξαμενούς πατέδιον, ἀν δὲ προεκρί-το η τοίτι λύσις, τῶν δύο δηλαδὴ μικροτέρω ὑπερωκεάνιων, η μεταφορᾶ θά ἔστοιχίζει 183.000 φράγκων κατά ἐπιβάτην.

Απόφασις διά τὴν ναυπήγησιν τοῦ νέου ὑπερωκεανίου ἀναμένεται νὰ φθῇ τὸ θεῖντόπωρον κατὰ τὴν νέαν σύνοδον τῆς γαλλικῆς Ἐθνουσυνελεύθερης. Πάντως, ὁ ὑπουργὸς τῶν Μεταφορῶν ἐδήλωσε σχετικῶς πρὸ ήμεων, διτὶ δὲν πρόκειται νὰ κατασκευασθῇ μία νέα «Νορμανδία». Αἱ ἡμέραι — εἶπε — τῶν μεγάλων καὶ πολυτελῶν ὑπερωκεανίων παρήλθον. Οἱ πλοίοι τῶν τάρα εἶναι τὸ μέσον μεταφορᾶς τῶν περιηγητῶν, οἵτινες περιωρισμένα διαθέτουν τὰ χρηματικά περιθώρια. Ἰσως τὸ νέον λάινερ π εἶναι χωρητικότητος γύρω τῶν 55.000 τόνων γκρός, μὲ τὰ 80 % θεσέων του τουριστικά καὶ μόνον τὰ 20 % πλωτελεῖς. Ἀπὸ τὴν θυνουσιελευσιν θά ζητηθῇ νὰ ψηφίσῃ καὶ μίαν πίστσιν 30 δισεκατομμύριών φράγκων (8,7 ἑκατομ. δολλαρίων) διὰ τὴν ναυπήγησιν, ἐν συχείᾳ δὲ τῆς προσδού τῶν εργασίων τῆς κατασκευῆς θα παρέχωνται καὶ ἀπατηθήσομεναι συμπληρωματικαὶ πιστώσεις. Τὸ συνοικικὸν κότος ὑπολογίζεται νὰ φθάσει τὰ 32 δισεκατομμύρια φράγκων.

Γερμανία

· Η χρηματοδότησις των ναυπηγήσεων

Τὸ πρόδηλημα τῆς χρηματοδοτήσεως τοῦ γερμανικοῦ ναυπηγικοῦ προ-  
σάμματος ἀποτελεῖ ἀντικείμενον εύρυτάτων συζητήσεων μεταξὺ τῶν  
διαφορετόμενών εἴφοι πολιτικῶν καὶ τῶν τραπεζικῶν κυλών. Καθορίζετο,  
ὅτι διὰ διατηρηθῆ εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 2)3 τῆς ικανότητός της ἡ πα-  
γκαγή τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων, θά ἔχειάστο — πέραν τῶν ἑκ-  
ατονταριῶν ἔκατον — ἑκατονταριῶν, ὑπολογιζομένων εἰς 100.000 ἕως 125.000  
γκρός ἐπτσίως — γερμανικαὶ παραγγελίαι διὰ σκάφη 375.000 τόν-  
ων γκρός, αἵτινες θὰ ἀπήντωσι δαπάνην 550.000.000 μάρκών. Δυνατὸν  
— λέγουν οἱ Γερμανοὶ ἀρμόδιοι — νὰ ἔξευρεθούν 205 ἑκατομμύρια  
μάρκών από τὰ διαβέσιμα ἐφοπλιστικά κεφάλαια καὶ ἀπὸ τὰ δάνεια  
πασυγκροτήσεως. Ως πρὸς τὰ ὑπόλοιπα 345 ἑκατομμύρια μάρκών, ὑ-  
πολογίζετο νὰ ἔξευρεθούν ταῦτα διὰ τὰς ἐκδόσεως μοδολογίοις δασείου  
20 ἑκατομμυρίων μάρκών καὶ διὰ κρατικῶν πιστώσεων 225 ἑκατομ-  
μύριών μάρκών. Θὰ πρέπει, ὅμως, πρὸς εύδοσιν τοῦ ἐπιδιωκομένου  
κοποῦ νὰ πειράθῃ ἡ γερμανικὴ κυβέρνησις, τὴν δῆλην ναυπηγικὴν  
προσπάθειαν εἰς τὸ πρόγραμμα τῶν φορολογικῶν διευκολύνσεων, ὥστε  
ἐπιτευχθῆ ἡ χρηματοδότησις τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Ἀνεφέρε-  
ἀκόμη, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἀποδέπουν εἰς  
παγκαγείας σκαφῶν συνιδικῆς χωρητικότητος 200.000 τ. γκρός, ἐπη-  
ως, διὰ τὰ δάμεως ἐπόμενα ἔπι.

Ἐποχὴ Σ. Κ.

## Tὰ 20 νέα τάνκερς

Παρά τὴν ἀρχικὴν ἀπόφασίν της, ἡ ἀμερικανική Βουλὴ ἐτροποιήσει ψηφιοθέν ταρ<sup>2</sup> αὐτῆς ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Γερουσίαν, νομοσχέδιον τὸν ὅπιον ἀπέφασιόν ἡ ναυπηγήσις 20 σούπερ-τάκερς ἀπὸ τὸ λαϊκούν Ναυτικῶν καὶ οὐχὶ ἀπὸ ιδιώτας ἐφοπλιστάς, δῆπος εἴχε προηγήσει· Ἡδη, διὰ γενομένης τροποποίησεως, τὸ τελικῶς κριθέν τον νομοσχέδιον προβλέπει, ὅτι τὰ 15 δεξαμενοπλοῖα θὰ ναυπηγήσουν ἀπὸ τοὺς Ιδιώτας ἐφοπλιστάς καὶ θὰ προσανωλθοῦν εἰς τὸ Πομπικὸν Ναυτικὸν διὰ μίαν δεκαετίαν, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 5 θὰ κατασκευασθοῦν ἀπὸ εὐθείας ἀπὸ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν. Διὰ τὰ τελευταῖα ταῦτα πτίστωνται 2015 ἔτους δολλαρίον.

**Και ἔλλοι πιστώσεις διά τὴν ναυτιλίαν**

**ΚΑΙ ΆΛΛΑΙ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΣΤΑ ΤΗΝ ΒΟΥΛΗΝ**

Ένεκρηθσαν έπίστις άπό την Βουλήν και αι πιστώσεις 81,6 έκατομ-  
ρίων δολαρίων διά τὸ τρέχον οικονομικὸν ἔτος πρὸς ναυπήγησιν νέων  
οίων. Ἐκ τῶν ἐν λόγῳ πιστώσεων θὰ καταδηλθῇ ἡ κρατικὴ συμμετο-  
δίᾳ τὴν κατασκευὴν τῶν τεσσάρων λάινερών, περὶ τῶν διότιον ἀνέ-  
ψαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς προηγούμενα τεῦχη τῶν, θὰ ἀγορά-  
σουν 20, τούλαχιστον, δεκαεπούς ήλικις δεξαμενόπλοιος τοῦ τύπου  
2,» καὶ τὸ τίμημα αὐτῶν θὰ θεωρηθῇ ὡς προκαταδολή διὰ νεότευκτα  
υκερός ἐπὶ τῶν ὅπιών ωρισμένα τεχνικαὶ ἐγκαταστάσεις, ἀφορῶσται  
ἡ Εθνικὴν ἀμύναν, θὰ πληρωθούν ἀπό τὸ Δημόσιον. Θὰ ἐνέργηθῇ ἀκό-  
η πειραματικὴ ἀντικατάστασις τῶν μηχανῶν τεσσάρων λίμεπτρος δι'  
ἐρων πρωστηρίων συστημάτων, καὶ θὰ μετασκευασθούν τρία «Μάρι-  
ος» βάσει τῶν ὑπόδειξεων τῆς ἐταιρίας τοῦ Ἑλρηκούν, ηπὶς προτίθ-  
εται νὰ τὰ ἀγοράσῃ. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι δὲ πρόσδοκος δια-  
ίζενται ἀντοπροσώπως, ἵνα τὸ ἀνωτέρω νομοσχέδιον ψηφισθῇ ἀπό

Έτερον ἔξι ἄλλου νομοσχέδιον, ψηφισθὲν αὐτὸν ἀπὸ τὴν Γερουσίαν, οὐδέπει τὴν ἕκτακτον δαπάνην 45 ἑκατομμυρίων δολαρίων διὰ τὸν χρυνούσιμὸν ἥ τὴν μετασκευὴν 200 ἐκ τῶν παρωπλισμένων κρατικῶν αὐθῶν, προκειμένου τάπα νὰ μετατραποῦν καὶ ὡς χρησιμεύσουν ἐν καὶ ὅς βοηθητικά τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ. Ὁλίγα λιμπετρός, καθὼς καὶ κετός ἀριθμός μεγάλων ρυμουλκῶν ἀνοικτῆς θαλάσσης, περιλαμβά-

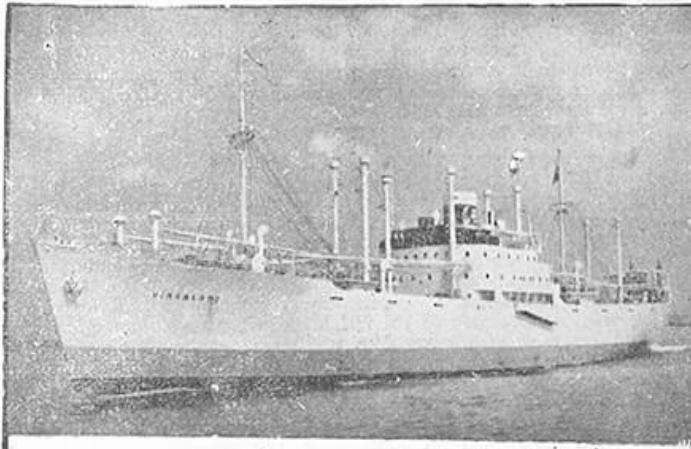
νονται εις τὸ ἐν λόγῳ πρόγραμμα. Τὸ μέτρον ἀποσκοπεῖ παραλλήλως καὶ εἰς τὴν παροχὴν ἔργασίας εἰς τὰ ναυπηγεία.

· Ή σημαντικωτέρα ἀγοραπωλησία πλοίων

Η μεγαλυτέρα τῶν τελευταίων ἑπούν συμφωνία ἀγορᾶς πλοίων ἐλασθεῖσαν πρὸ ημερών εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα μεταξὺ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως καὶ τῆς «Πρέζιντεντ Λάιν». Τὸ ποσὸν τῆς συμφωνίας φθάνει τὰ 68.5 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Βάσει αὐτῆς, η «Πρέζιντεντ Λάιν» θὰ ναυπηγήσῃ δύο μικτά υπερωκεάνια, μὲ θέσεις δι᾽ ἑκατόντας ἐκαστοῦν, θὰ ἀγοράσῃ ἀπό τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον τέσσαρα σκάφη τοῦ τύπου «Μάρινερ», ἐνώ, παραλλήλως, θὰ ἔχαγοράσῃ καὶ τὰ δύο νεωλαμένα παρ᾽ αὐτῆς πολυτελή κρατικά λάινερς «Πρόεδρος Κλίντελαυ» καὶ «Πρόεδρος Οὐίλσων», 15.359 τόν. γκρός ἕκαστον καὶ ναυπηγήσεως 1947 καὶ 1948. Η ἔταιρια θὰ κατασθῇ εἰς τὸ Δημόσιον, ἐν συνόλῳ, ἕνα ποσὸν 53 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ἐνώ τὸ ἀμερικανικὸν Κράτος θὰ διαθέσῃ τὸ ἑκ. 12.8 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ὑπόλοιπον, προκειμένου νὰ καλύψῃ τὴν διαφορὰν τοῦ κόστους ναυπηγήσεως τῶν δύο μικτῶν υπερωκεανίων καὶ τὰς δαπάνας μετατροπῆς εἰς ἐπιβατηγά τῶν τεσσάρων «Μάρινερ». Τὰ δύο νέα λάινερς καὶ τὰ τέσσαρα «Μάρινερ» προορίζονται διὰ τὴν γνωστὴν τακτικὴν γραμμή τοῦ «γύρου τοῦ Κόσμου», τὴν ὥποιαν ἔχουπητεῖ ή ἐν λόγῳ ἔταιρια.

Διά τάς μετασκευάς τῶν πλοίων

Τέ ψηφισθὲν παρὰ τῆς Γερουσίας νομοσχέδιον, τὸ προβλέπον τὴν παροχὴν πιστώσεως 45 ἑκατονταμυρίων δολλαρίων διὰ τὴν ἐπισκευὴν καὶ μετασκευὴν ὀρισμένων σταφῶν του ἐφεδρικού στόλου, ἔτροποποιήθη ἀπό τὴν ἀρμόδιαν κοινοδομοւλευτικὴν ἐπιτροπὴν τῆς Βουλῆς, μειωθεῖστης τῆς πιστώσεως εἰς 25 ἑκατονταμυρία δολλαρίων, μὲ ποδόλεψιν διαθέσεως ταῦτης ἐντὸς διετίας, ἀντὶ τοῦ ἐνὸς ἔτους. Κύριος σκοπὸς τοῦ ἐν λόγῳ νομοσχέδιον εἶναι η παροχὴ ἔργασιάς εἰς τὰ ναυπηγεῖα. Τὰ ἀρχικὰ σχέδια τῶν ἀρμόδιων κρατικῶν ὑπηρεσῶν προέβλεπον τὴν ἐπιχοϊκὰ 45 πλοίων διαφόρων τύπων, ἐπὶ τῶν ὅποιών θὰ ἐπεφέροντο αἱ μετασκευαὶ



**SOL**  
Always at  
your service

# SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESDUL" GOTHENBURG

EAST CARGO-LINER TRAFFIC

## SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

## SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

BR ATLANTTRAFIK

ELEGRAMS: "OCEANSHIP", GOTHENBURG

• 100% RECYCLED PAPER • CARGO 65

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

### Transports of fresh grapes to London

καὶ αἱ ἐπισκευαι· μὲ κόστος 1.000.000 δολλαρίων δι' ἔκαστου. Τὸ νομοσχέδιον πάντως, πρόκειται νὰ ἀχθῇ τὸ ταχύτερον ἐνώπιον τῆς δόλωμελεῖας τῆς Βουλῆς, δεδομένου τοῦ ἐκδηλωθέντος ἀπὸ μέρους τοῦ προέδρου κ. Ἀϊζενχάουερ ζωηρού ἐνδιαφέροντος.

### Ο παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος

Ο ἀμερικανικὸς Νηογνώμων διὰ τοῦ προέδρου αὐτοῦ κ. Γκρήν ἀνεκοίνωσε πρὸ ἡμέρων τοὺς στατιστικοὺς ἀριθμοὺς τοῦ σχετικῶς μὲ τὴν δύναμιν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας καὶ τὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα κατὰ τὸ πρώτον ἑξάμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους. Αἱ στατιστικαὶ διαπιστώσεις τοῦ καθορίζουν, ὅτι τὸ 1954 βάθιον ἐμφανίσθη ναυπηγικὴν παραγωγὴν ἴσην τὸ πρός τὸν τοῦ 1953, ἥτις ἀπετέλεσε ρεκόρ εἰς τὰ χρονικὰ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Ἀπὸ τοῦ 1945 καὶ ἐντεῦθεν κατεσκευάσθησαν ἐν ὅλῳ 3572 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 27.710.000 τόν. γκρός ἢ 32.068.000 τόννων δ. w., ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 41.8% ἀνεφέροντο εἰς δεκαμενόπλοια, τὰ 46.1% εἰς φορτηγὰ καὶ τὰ 12.1% εἰς επιβατηγὰ σκάφη. Ως ἀποτέλεσμα τῆς κατασκευῆς μᾶς τόσον σεβαστῆς χωρητικότητος — συνεχίζει ἡ ἔκθεσις — ύψιστανται στίμερον εἰς τὸν Κόσμον 14.370 πλοῖο, 85.102.000 τόν. γκρός ἢ 119.427.000 τόννων δ. w., ἐναυτοὶ προπλεμούκοι συνόλου 13.004 πλοῖοι 59.000.000 τ. γκρός ἢ 81.358.000 τόννων δ. w. (προκειμένου περὶ σκαφῶν 1000 τόν. γκρός καὶ ἄνω ἕκαστον).

Υπὸ ναυπήγησιν καὶ παραγγελίαιν τελοῦν ἡδη ἔτερα 1350 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 12.394.000 τ. γκρός ἢ 18.000.000 τόννων δ. w. "Οταν καὶ αὐτὰ συμπληρώθων, ἡ παγκόσμιος χωρητικότης θὰ ὑπερβῇ τὰ 100.000.000 τόν. γκρός. Ἡ τοιαῦτη, ὅμως, υπερπαραγωγὴ — συνεχίζει ἡ ἔκθεσις — βαίνει πλέον πρὸς τὸ τέμα τῆς. Κατὰ τὸ μέχρι τῆς 30ῆς Ιουνίου ἐ. ἐ. διαφένουσαν διωδέκαμην σοφῆς ἐστημειώθη ὁ περιορισμὸς εἰς νέας παραγγελίας, ἐνῷ καὶ πολλαὶ ἀκυρώσεις συμβολαιῶν ἔλθουν χώρων, προερχόμεναι κυρίως ἀπὸ μέρους Ἐλλήνων, Νορβηγῶν καὶ Ἀγγλῶν ἔφοτεστῶν.

Ἀναφερόμενοις περαιτέρω δ. κ. Γρὴν εἰς τὴν θέσιν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας διεπίστωσε τὴν ύψισταμένην κρίσιν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορᾶς καὶ υπέδειξεν, ὅτι τὸ «τράμπη» φορτηγὰ καὶ τὰ δεξαμενόπλοια θὰ ὑποστούσον τὸν μεγαλύτερον ἀντίκτυπον ἐκ τῆς σημειούμενής συστολῆς. Τὴν κρίσιν ἐπίσης προέβλεψε καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἀνέφερε δὲ σχετικῶς τὰ μέτρα, ἀπίνα ἔλαθον ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις καὶ τινές ἄλλας ἐνδιαφέρομέναι χώραι, ἐν τῇ προσπαθείᾳ τῶν, ὅπως κρατήσουν τὰ εθνικά τῶν ναυπηγείας ἐν ἀπόδοσει.

### Η τύχη τῶν ναυτιλιακῶν νομοσχεδίων

Σύντονοι καταβάλλονται προσπάθειαι ἀπὸ μέρους τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν, ὅπως ἐπιτύχουν τὴν τελικὴν ἀπὸ τὸ Κογκρέσον ἐπιφήνισιν τοῦ γνωστοῦ νομοσχέδιου τοῦ καθερώγοντος τὴν προτίμησην τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων διὰ τὸ ἡμίου τῶν φορτῶν, ἀπίνα ἔλαγονται βάσει κρατικῶν πιστώσεων. Ἡ ἀντίδρασις κατὰ τοῦ νομοσχέδιου, φαίνεται προερχομένη κυρίως ἀπὸ τὸ Σταύτη Ντράπτερον, συνεπείᾳ διαμαρτυρῶν τῶν ἔνων κυβερνήσεων, καθὼς ἐπίσης καὶ ἀπὸ τὸν Λευκὸν Οἴκον. Δεδομένου, ὅτι τὸ Κογκρέσον πρόκειται νὰ διακόψῃ κατ' αὐτὰς τὰς ἐργασίας του, αἱ προσεχεῖς ὀλίγαι ἡμέραι θεωροῦνται κρίσιμοι διὰ τὴν κύρωσιν τῆς ἐκθεσίας μὲ τὴν ναυτιλίαν νομοθεσίας, εἰς τὴν ὄποιαν, πλὴν τοῦ ἀντέρεων νομοσχέδιου, περιλαμβάνεται καὶ τὸ νομοσχέδιον περὶ παροχῆς 100% τῆς κρατικῆς ἐγγυότητος διὰ τὰ συναπτόμενα ἀπὸ τὸ ἰδιοτικὸν κεφάλαιον δάνειον πρὸς ναυπηγούς τοῦ λόιπον. "Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ἡ Βουλὴ ἐπρόκειτο νὰ διακόψῃ τὰς ἐργασίας της, χωρὶς νὰ ἔχῃ προέλθει εἰς ἀπόφασιν ἐπὶ τοῦ νομοσχέδιου τῶν 50—50.

### Η διώρυξ Ἀγίου Λαυρεντίου

Τὸ ὄντερον μᾶς ἐκατονταετίας — ἡ διώρυξ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου — ἀντιμετωπίζεται πλέον ὡς μία πραγματικότης τοῦ ἀμέσως προσεχοῦ μέλλοντος. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τοῦ Καναδῶν διεσάγουνται ἡδη αἱ ἀπαραίτητοι προετοιμασίαι διὰ τὴν ἀμερικανὸν ἑναρξιν ἀπεκτένεσιν τοῦ ἔργου. Οὕτω, μία νέα ἀρτηρία συνολικοῦ μήκους 2340 μιλλῶν πρόκειται νὰ διανοιγῇ διὰ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον. "Ἡ πρώτη φάσις τοῦ ἔργου ἔγκειται εἰς τὴν ἀπόκτησιν ὑπὸ τῆς διώρυγος βάθους 27 ποδῶν, ἀπὸ τοῦ στομίου τοῦ ποταμοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου μέχρι τῆς λίμνης Ἡρὶ, μὲ προβλεπούμενη δαπάνην 300 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ἐνῷ ἔξι ἄλλου ἔτερα δαπάνη 600 ἑκατομ. δολλαρίων θὰ διατεθῇ διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ὑδροπλεκτικοῦ ἐργοστασίου, μὲ παραγωγὴν 1.900.000 κιλοσάτ. Πέντε ἔως ἔξι ἔτη ἡδη ἀπαίτηθον διὰ τὸ πρώτον στάδιον τῶν ἔργων. "Ἀργότερον, θὰ ἐκβαθύσουν καὶ ἄνω Λίμναι εἰς τοὺς 27 πόδας. Θέτι διατεθοῦν πρὸς τοῦτο ἔτερα 80 ἑκατομμυρία δολλαρίων. Τὸ 1960, ἐάν τὰ ἔργα τῆς νέας διώρυγος ἔχουν διλοκτηρωθῆ, μία ἐμπορικὴ κίνησις 65 ἔως 80 ἑκατομμυρίων τόννων θὰ διοχετεύεται μέσω αὐτῆς, ἐναυτοὶ κινήσεως 33 ἑκατομ. τόννων διὰ τὸν Παναμάν καὶ 90 ἑκατομ. τόννων διὰ τοῦ Σουέζ. Εἰς τὸν δύγκον αὐτὸν θὰ περιλαμβάνονται 35 ἑκατομ. τόννων σιδηρομεταλλεύματος, δεδομένου ὅτι τὰ δύρχεια τοῦ Λαυρεντάπορο ὢλη τελοῦν ἐν πλήρει παραγωγῇ, 6 ἔως 11.5 ἑκατομ. τόννων στηρόν, 4 ἑκατομ. τόννων γαιανθράκων καὶ κώκ., 6 ἔως 20 ἑκατομ. τόννων πετρελαίων καὶ 13 ἑκατομ. τόννων γενικῶν ἐμπορευμάτων. Τὸν ἀντίκτυπον ποὺ θὰ προκαλέσῃ ἡ νέα διώρυξ εἰς τὰ λιμενικά κέντρα τοῦ Κόλπου τοῦ τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἀλλὰ καὶ εἰς τοὺς λιμένας τῶν Μεγάλων Λιμῶν δὲν είναι δυνατόν νὰ τὸν προσδιορίσῃ τις ἀπὸ τούδε. Πάντως, ἀλ-

λιώσεις πολλαὶ θὰ ἐπέλθουν. "Ἐν τῷ μεταξύ, εἰς τὸ Κλήβελαντ, τὸ σκάφον καὶ τὸ Μίλγουόκι μελετῶνται σχέδια ἀξίας ἑκατομμυρίων δολαρίων διὰ λιμενικάς ἐγκαταστάσεις, ἐνῷ ἔξι ἄλλους ἡ ἀφονος παραγοῦ καὶ ἡλεκτρικοῦ ρεύματος θὰ διευκολύνῃ τὴν περιτείων Βιομηχανικὴν ο νότιου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδᾶ. Τὰ συμφέροντα ἐπίσης τῶν σιδηροδρομικῶν ἑταῖρων παραβλάπτονται. Εἰσπράξεις 10 έως 250 έκατομμυρίων δολαρίων ἐπέτησαν, προβλέπεται νὰ χάσουν αἱ τοι. Πάντως, ἡ διώρυξ θὰ είναι κλειστή εἰς τὴν ναυτιλίδοιν ἐπὶ μῆνα λόγω της πρέσεως κατὰ τὸν χειμερινὸν περίοδον. Καὶ οἱ ἐνδιαφέρομενοι κύκλοι επιλέγουν: "Τὸ δύνειρον θὲλει ὃ ἀκόμη ἐπί, διὰ νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν σφαίραν τῆς ἀπτῆς πραγματικότητος. Κατὰ τὰς ἐργασίας, πλειστοὶ οἱ ἀνακύφουν προσβλήματα πρὸς ἐπίλυσιν, ἀλλὰ τὰ ἔτη διαρρέονται σύντομα...».

## Ιταλία

### Δύο ἀκόμη νέα λάινερς

Μὲ τὸ ὑπερωκεάνιον «Χριστόφορος Κολόμβος» τῶν 29.100 τ. γκρός ὅπερ ἐξετέλεσεν ἡδη τὸ παρθενικὸν τοῦ ταξίδιον ἐκ Γένοβας καὶ Νεαπόλεως διὰ Νέαν Υόρκην καταπλέουσαν ἐκεῖ τὴν 24η Ιουλίου, ἀφοῦ διῆνεσε διά τὴν κατασκευὴν δύο νέων υπερωκεάνων, χωρητικότητος 20.000 τόν. γκρός, ταχύτητος 21 μιλλίων καὶ μὲ θέσεις 600 ἐπίβατας, προοριζόμενων νὰ ἐξυπηρετήσουν τὴν ἐκ Μεσογείου, μέσω Παναμᾶ, Ιταλικῆς γραμμῆς πρὸς τὴν Περούβιαν καὶ τὴν Χίλην. Οὔτω, ἡ «Ιταλία», "Ἡδη, κατ' ἀνακοινώσιν τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς ἐν λόγῳ ἑταῖρας, ἐξεπονήθησαν τὰ σχέδια διὰ τὴν κατασκευὴν δύο νέων υπερωκεάνων, χωρητικότητος 20.000 τόν. γκρός, ταχύτητος 21 μιλλίων καὶ μὲ θέσεις 600 ἐπίβατας, προοριζόμενων νὰ κατασκευήσουν τὴν ἐκ Μεσογείου, μέσω Παναμᾶ, Ιταλικῆς γραμμῆς πρὸς τὴν Περούβιαν καὶ τὴν Χίλην. Οὔτω, ἡ «Ιταλία» θὰ ἀπό τὴη στήση ἔν δὲν νεοτεύκτη υπερωκεάνων, ἀνὰ δύο δι' ἐκάστην γραμμῆς της πρός τὸν Βόρειον Ατλαντικόν, τὴν ἀνταστολὴν ἀκτὴν τῆς Νοτίου Αμερικῆς. Συνολικῶν στόλους της θὰ ἀριθμηθεῖ δέκα υπερωκεάνων, ἔκαστον τῶν ὅποιων γκρός, μεταξύ 20.000 ἔως 30.000 τόνων γκρός.

### Τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα

Εἰς συνέντευξιν τοῦ πρὸς τὸν ἀπό της ιταλικῆς κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας, ἐδήλωσεν, ὅτι τὸ κυρωθὲν ἀπό τὴν Βουλὴ δικαιεῖται, ναυπηγικὸν πρόγραμμα θὰ προσθέσῃ εἰς τὴν ιταλικὴν ναυτιλίαν δύο νέαν συμβούλιαν 3.1 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, περιλαμβανομένων καὶ τῶν δύο λάινερών τῶν 20.000 τόν. γκρός, ἔκαστον, περὶ τὸν ὄποιον γράμμαν ἀνωτέρω. "Ο νόμος δὲν προβλέπει μόνον νέας ναυπηγήσεις, ἀλλὰ ἐπίσης μετασκευὰς καὶ συγχρηματικὸν ὠρίσμενων ἐπί τῶν πλαστῶν σκαφῶν. Αἱ παρεχόμεναι ἐπιχορηγήσεις ἐκρίθησαν, κατὰ τὸν ιταλὸν ἐπί τημένον μετασκευὰς καὶ συγχρηματικὸν ὠρίσμενον 35.000 ἔως 40.000 ἀπασχολοῦνται ἡδη. Λόγω τῆς ἔκτεινας προσθέτησης της ἀνεργίας ἐπεδόληθη τὸ συστῆμα τῆς ἐκ περιτροπῆς ἐργασίας, μὲ ἐξάμπονται συνεχῆ πάτσασθλονται ἔκαστου ναυτικού. Πάντως ἡ προσδευτικὰ συντελουμένη αὐξήσις τοῦ δύγκου τῆς Ιταλικῆς χωρητικότητος θὰ συντελέσῃ, σύν τῷ χρόνῳ, εἰς τὴν ἀπορρόφησιν ἐνὸς ικανού ποσοστοῦ ἀνέργων.

### Τὸ πρόπροσφορά ἐργασίας

Εἰς δηλώσεις τοῦ πρὸς τὸν ὑπερωκεάνιον τύπον ὁ "Ιταλὸς ναύαρχος Ντέ Κουρτέν", πρόδερμος τοῦ Λόιδ Τριεστίνο, ἀνεφέρθη εἰς τὴν σημερινήν θέσιν τοῦ ιταλοῦ ναυτοῦ καὶ εἰς τὰς σχέδεις τοῦ μὲ τὸν ἐφοπλισμόν. "Ἡ Ιταλία" — εἶπε — διαθέτει ὑπὸ 70.000 ναυτιλομένων, ἐκ τῶν ὄποιων μόνον 35.000 ἔως 40.000 ἀπασχολοῦνται ἡδη. Λόγω τῆς ἔκτεινας προσθέτησης της ἀνεργίας ἐπεδόληθη τὸ συστῆμα τῆς ἐκ περιτροπῆς ἐργασίας, μὲ ἐξάμπονται συνεχῆ πάτσασθλονται ἔκαστου ναυτικού. Πάντως ἡ προσδευτικὰ συντελουμένη αὐξήσις τοῦ δύγκου τῆς Ιταλικῆς χωρητικότητος θὰ συντελέσῃ, σύν τῷ χρόνῳ, εἰς τὴν ἀπορρόφησιν ἐνὸς ικανού ποσοστοῦ ἀνέργων. Τὸ ιταλικόν Επιμελητήριον, τοῦ Λονδίνου. Τὸ ἐν λόγῳ νομοσχέδιον εἰσήχθη, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τὸν γερουσιαστὴν κ. Μπάτλερ καὶ καθορίζει, ὅτι τὰ 50% τῶν κρατικῶν φορτίων διὰ μεταφέρωνται δι' ἀμερικανικῶν σκαφῶν ιδιωτικῆς πλοιοκτησίας καὶ οὐχί ἡδη τούδε ἐκράτει, ὅπως εἰς τὰ 50% συμπεριλαμβάνωνται, ίδιαστέρων διὰ τὰ ἐφόδια καὶ τὰ φορτία τὰ μεταφερόμενα ἀπὸ κρατικῆς ιδιοκτησίας σκάφη. Φαίνεται, ὅτι εἰς τὸ καθιερώμενον μέτρον σημειώνεται ἡ ἀντίθετη τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως, τὸ δέ "Ναυτικὸν Επιμελητήριον" ἐκπροσωπούν τοὺς "Ἀγγλους ἐφοπλιστάς, ἔξεφρασε τὴν ἐλπίδα, ὅτι τελικῶς τούτο δὲν θὰ κυρωθῇ ἀπό τὰ νομοθετικὰ σώματα ἵνα μὴ δοθῇ τὸ σύνθημα διὰ μίαν ἀπροκάλυπτον κατὰ χώρας διάκρισιν σημαίας.

### Αἱ εἰσαγωγαὶ γαιανθράκων

"Ἐκπλήξεις ἀπετέλεσεν ἡ κυκλοφορία — μετὰ πάροδον διετίας — κατὰ τὰς τελευταῖς ἡμέρας τοῦ Ιουλίου διαταγῶν διὰ τὴν μεταφοράν ἀμερικανικῶν γαιανθράκων εἰς τὴν Ἀγγλίαν. "Ἡ υπὸ εἰσαγωγῆς ποσότης παραμένει ἀγνωστός. "Ανεφέρθη πάντως, ὅτι αἱ ἀγγλικαὶ ἀνάγκαι ἐπι-



**ADEN**  
**Ionian Scandinavian Lloyd**  
Shipping Agents & Brokers—Clearing—Transit—Fuel & Water  
Suppliers—Lighters & Tugs—Ship Repairers.  
20-58, The Crescent, Steamer Point, ADEN (Arabia)

ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ — ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ : **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ**

AGENTS FOR GREEK & SCANDINAVIAN OWNERS — AGENTS & REPRESENTATIVES THROUGHOUT THE WORLD.  
LONDON AGENTS: AVGHERINO & APERGUIS, 154 BISHOPSGATE E.C. 2 (ENGLAND)

Cables:—  
1) AETOS | ADEN  
2) ISCALLOYD | ADEN  
PHONE:—  
226 (3 Lines)

βάλλουν την δημιουργίαν άποδέματος 20 έκατον μυρίων τόνων γαιανθράκων μέχρι τών άρχων Νοεμβρίου, διά νὰ άποφευχθῇ οιαδήποτες ἔλειψης κατὰ τὸν ἔρχομενον χειμῶνα. Τὴν 17ην 'Ιουλίου τὰ ἀποδέματα ἀνήρχοντο εἰς 15.158.000 τόν., διπερ ὑπόδηλοι, ὅτι ἐντὸς τῶν ἔρχομένων 3½ μηνῶν πρέπει νὰ προστεθοῦν εἰς τὸ ἀπόθεμα ἀσφαλείας 4.850.000 τόν. γαιανθράκων.

Λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν, ὅτι ἡ ἀγγλικὴ γαιανθρακοπαραγωγὴ προσθέτει εἰς τὰ ἀποδέματα περίπου 200.000 τόνων ἔδυμαδιαίως, θὰ προστεθοῦν κατὰ τὰς προσεχεῖς 14 ἔδυμαδας ἵνα ἀκόμη ποσὸν 2.800.000 τόν. Ἀγνωστων παραμένει, πόσαι ἐν τῶν ἀναγκαιούσιων ἐπὶ πλέον ποσοτήτων (γύρω τῶν 2 έκατον μυρίων τόνων) θὰ εἰσαχθῶν ἀπὸ τὸ Εὐρωπαϊκόν Κόντινεντ καὶ πόσαι ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. 'Ιως τὸ εἰσαχθόμενον ἔξι Ἀμερικῆς περιόδου νὰ μὴ εἴναι κατώτερον τοῦ 1.000.000 τόνων.

Σημειώνοται σχετικῶς, ὅτι ἔχει δημιουργηθῆ μία παράδοξος κατάστασις, δισσον ἀφορᾶ τὴν ἀγγλικὴν γαιανθρακοπαραγωγὴν. Πωλεῖ, δηλαδή, ἀπὸ τὴν μιαν πλευράν ἡ Ἀγγλία γαιανθρακας εἰς τὰς ἔνεας χώρας καὶ ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευράν εἰσαγέται γαιανθρακας πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἀναγκῶν τῆς ιδίας τῆς καταναλώσεως. Τὸ γεγονός τούτου ἔξηγεται ἀπὸ τὴν ἀγγλικὴν προσπάθειαν, ὅπως διατηρήσῃ τὴν ἐν τῷ ἔξωτερικῷ πελατείαν τῆς, ἔναντι τοῦ συναγωνισμοῦ — κυρίως — τοῦ πολωνικοῦ γαιανθρακος. Προστίθεται ἐγναταλεῖδι, ὅτι ἡ βρετανικὴ αὐται εἰσαγωγαὶ ἀνακουφιστικὸν πως θὰ ἀσκήσουν ἀντίτυπον ἐπὶ τῶν ἔργων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας.

### 'Η παγκόσμιος ναυτιλία τῶν «τράμπς»

Εἰς τελευταῖς στατιστικὰς τοῦ γινωστοῦ διὰ τὰς μελέτας τοῦ ἐπί τῶν ναυτιλιακῶν ἔξειδεν ὁ γενικός Οἶκος «Γεωσέτον, Λτδ», ἀνάλυεται ἡ δύναμις τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν «τράμπς» διὰ τὰ ἄνω τῶν 4000 τ. d.w. σκάφη, ἀτίνα βάσει τῶν τηρουμένων παρὰ τοῦ ἐν λόγῳ Οἴκου στατιστικῶν, ἀπασχολοῦνται συνήθως εἰς τὴν μεταφοράν ἔχρων φορτίων εἰς χύμα, ἐπὶ ἀπλή ναυλώσει ἢ χρονοναυλώσει. Ἐπιτυγχάνεται τοῦτο διὰ μίας συνεχούς παρακολούθησεως τῆς ἀπασχολήσεως καὶ τῶν ναυλώσεων τῶν «τράμπς» φορτηγῶν. Οὕτω, τὴν 1ην Μαρτίου ἐ. ἐ. στόλος τῶν τράμπς πρίθιμει δύναμιν 14.995.000 τόνων d.w., τὰ δὲ ἀπατίζοντα αὐτὸν σκάφη εἰχόν μέσον δρον ταχύτητος 10.7 μιλλίων. Ἐδικώτερον τὰ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως «τράμπς» ἀναφέρονται με μέσον δρον ταχύτητος 12.9 μιλλίων, ἐνώ η κυρία σύνθεσις τοῦ τοννάζ ἀναφέρεται εἰς τὰ σκάφη τοῦ τύπου «Δίλιμπερτς», τῶν 10.000 τόνων d.w.

Τὸ ¼ τοῦ ἐν λόγῳ τοννάζ (28.3 %) ἔφερε τὴν βρετανικὴν σημαίαν, τὰ 12.8 % τῆς Ἰταλικῆς καὶ τὰ 11.6 % τὴν παναματικήν. Σημαντικὸν παράγοντα ἀπότελουν καὶ τὰ Ἰδωτικῆς πλιονικής ἀμερικανικῆς φορτηγά, ἐνώ, ἀντιθέτως τῷ πρώτῳ δύο πιστεύεται, ἀλλοχότητι εἶναι ἡ νορβηγικὴ συμμετοχὴ εἰς τὰ «τράμπς». 'Η δύναμις, πράγματι, τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τράμπς φορτηγῶν — ἔξαιρεσι τῶν κρατικῶν ἀμερικανικῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου — κατανέμεται ὡς ἔξης:

Σημαία	Τόνων d.w.	Ποσοστ. %
Ἀγγλική	4.245.000	28.3
Ἰταλική	1.912.000	12.8
Παναματική	1.743.000	11.6
Ηνωμένων Πολιτειών	1.233.000	8.2
Ἐλληνική	900.000	6.0
Νορβηγική	854.000	5.7
Γερμανική	589.000	3.9
Λιθουανική	551.000	3.7

Αἱ σημαίαι τῆς Ὀλλανδίας, Σουηδίας, Δανίας, Φιλλανδίας, Ὀγδούρος, Κοσταρίκας, Ελβετίας, Γαλλίας, Ἰσπανίας, Πορτογαλίας καὶ Τουρκίας σημειούνται μὲ δύναμιν τράμπς φορτηγῶν κατατέρων τῶν 500.000 τόνων d.w., ἐκάστη. Καθορίζεται περιστέρω, ὅτι ἀφαιρούμενον τοῦ χρόνου παραμονῆς ἐν δρμῳ διὰ τὴν φορτηγοῦ σκάφη δύνανται νὰ ἔκτελέσουν τὸ μεταφορικὸν ἔργον τεσσάρων φορτηγῶν μέσης χωρητικότητος καὶ ἡλικίας μείζονος τῶν 20 ἑταῖς. 'Η ἀνάλυσις ἀποδεικνύει ἐν συνεχείᾳ, ὅτι ὁ δύγκος τῶν πλοίων ἔριον φορτίου προβλέπεται μικρότερον τοῦ παρόντος καὶ ὅτι ὁ περιορισμὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων θὰ ἀλλοιώσῃ τὴν ὅλην ἐμφάνισιν τῶν διαφόρων ἐφοπλιστικῶν συγκροτημάτων, θὰ ἐπιδράσῃ δὲ καὶ ἐπὶ τῶν διακυμάνσεων τῆς ναυλαγορᾶς.

### Τὸ παγκόσμιον τοννάζ τῶν τάνκερς

'Η γινωστὴ ἔξαμηνιαία ἀνασκόπησις ἐπὶ τῶν ἔξειδεν τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, εἰς τὴν ὥστοι προβαίνει δὲ ναυλωμεσιτικὸν Οἶκος τοῦ Λουδίνου J. Jacobs & Co Ltd, ἐδημοσιεύθη πρὸ τινῶν ἡμέρων. Διαπιστοῦται, ὅτι κατὰ τὸ ἀνασκοπούμενον α'. ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους ἐσημειώθη γένον ρεκόρ, μὲ τὴν παράδοσιν 118 δεξαμενοπλοίων, συνοδικῆς χωρητικότητος 2.169.632 τόνων d.w.. Κατὰ τὴν ἴδιαν ἔξι ἀλλού χρονικὴν περιόδον διεγράφοσαν 49 δεξαμενοπλοία, 519.101 τόνων d.w.. 'Έκ τούτων 15, χωρητικότητος 160.000 τόνων, ήσαν «Δίλιμπερτς τάνκερς» μετατραπέντε διὰ ἔχρων φορτίου, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 34, χωρητικότητος 360.000 τόνων ἐπωλήθησαν πρὸς διάλλογον. Οὕτω, ἡ τελικὴ αὐξησης τῆς δύναμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων ἀνήλθεν εἰς 1.627.640 τόν. d.w. καὶ ἡτοι κατὰ 100.000 τόν. ἔντοτε, ἔναντι τῆς αὐξησεως τοῦ β'. ἔξαμηνον τοῦ 1953. Βάσει τῶν ἐν λόγῳ ἀριθμῶν, τὸ σύνολον τοῦ παγκοσμίου τοννάζ τῶν τάνκερς (διὰ σκάφη 2000 τόνων d.w. καὶ ἄνω) ἔφθασε τὴν 30ην 'Ιουλίου ἐ. ἐ. εἰς 37.143.547 τόν. d.w.. 'Αφ' ἐτέρου τὴν 30ην 'Ιουνίου, ἐτέλουν ὑπὸ παραγγελίαν δεξαμενοπλοία (τῶν 5000 τόν. d.w. καὶ ἄνω) συνοδικῆς

# MASSAWA

FRESH AND DRY STORES BONDED STORES  
DECK AND ENGINES STORES

SHIPCHANDLER TOLIOS PANAS

Telefon 196 / ESTABLISHED IN 1881  
Gables: PANA-MASSAWA

χωρητικότητος 10.318.970 τόνων d.w.. Διαρκοῦντος τοῦ α', ἔξαμηνον ἐλασσον χώρων ἀρκεταὶ ἀκυρώσεις σημειώσαν, αἵτινες ὑπελογισθησαν διὰ τὸν ἀνεφέροντο εἰς 39 σχάφη, 870.000 τόνων d.w.. Αἱ προθετέμεναι διὰ τῶν συμβολαίων παραδόσεις μέχρι τοῦ 1959 είναι αἱ ἀκόλουθοι:

Tάνκερς	Tόνων d.w.
1954 β'. δημηνον.	143 3.091.910
1955 .....	174 3.787.810
1956 .....	88 2.104.150
1957 .....	45 1.063.100
1958 .....	8 240.000
1959 .....	1 32.000

Ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω ὑπὸ παραγγελίαν χωρητικότητος, οἱ Νορβηγοὶ ἐνδιαφέρονται διὰ 2.610.000 τ. d.w., αἱ δὲ σημαίαι τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, τοῦ Παναμά καὶ τῆς Λιβύεως διὰ 2.360.000 τ. d.w., μὲ συμπειροτήτην τῶν Ἑλληνικῶν συμφερόντων καλύπτουσαν μίαν χωρητικότητα 1.500.000 τόνων d.w.. Διὰ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν προορίζονται δεξαμενοπλοία 2.345.000 τόνων d.w.. τὰ δὲ ὑπόλοιπα κατανέμονται μεταξὺ διαφόρων ἀλλών σηματιών. 'Υπολογίζεται ἀκόμη, ὅτι τὸ παρ' Ἐλλήνων ἐλεγχόμενον τονάζ δεξαμενοπλοίων εἰς 3.550.000 τ. d.w., καὶ ὅτι θὰ αὐξηθεῖ περιστέρω κατατέλευτα 1.720.000 τ. d.w.. Διεύθεται ἐπίσης, ὅτι ἡ παλαιά εἰς τὰ ναυπηγεία Βίκερς παραγγελία παρὰ τοῦ κ. Στ. Νιάρχου δύο δεξαμενοπλοίων τόνων 44.000 d.w. ἔκαστον μετετράπη, αὔξησης τῆς χωρητικότητος τῶν 47.750 τ. d.w.

### Σοβιετικὴ Ρωσία

#### Πρόστιμοι στην της «Σόβιτοργκφλοτ»

Πέραν τῶν ἀθόρων παραγγελιῶν εἰς τὰ ἔξαν ναυπηγεία πολυαριθμών σκαφῶν διαφόρων κατηγοριῶν καὶ προιστημάτων, κυρίως δὲ ἀλιευτικῶν ὑπὸ τῆς Σοβιετικῆς 'Ενώσεως, ἐπραγματοποιήθησαν τελευταῖς καὶ τέσσαρες ἀγοραὶ φοτηγῶν σκαφῶν μικρᾶς ἡλικίας, δύο νορβηγικῶν καὶ δύο βρετανικῶν. 'Εν τῷ τελευταῖς τούτῳ τὸ ἔνα ἦταν νεότευκτον καὶ παρελήφθη ἀπὸ τοῦ Πρώτου Ρώσου ἀγοραστάς κατ' εὐθείαν ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Χάρτλεπού, μετὰ τὴν ἔκτελεσιν τῶν δοκιμῶν του. Τὰ ἀγορασθέντα ναυρυγικά ἦσαν τὰ φορτηγά: «Μαηπ» 3980 τόν. γκρός (τοῦ 1948) καὶ «Σνιγλαν» 3989 τόν. γκρός (τοῦ 1949). Τὸ πρῶτον ὑγοράσθη ἀντὶ 400.000 λιρῶν καὶ μετωνόμασθη «Ἀντάρκτικω». Τὰ δύο ἀγγλικά ἦσαν τὸ «Σταύλορε» 6034 τόν. γκρός, 10150 τόν. d.w. (τοῦ 1951) καὶ τὸ νεότευκτον «Στανπόολ» 7280 τόν. γκρός, 10.500 τόν. d.w. (τοῦ 1954), μετωνόμασθη δὲ τὸ μὲν πρῶτον εἰς «Σοβιετάκαγιας Ἀρκτικώ», τὸ δὲ δεύτερον εἰς τὸ πρώτον προσφοράς τοῦ προσφερέντας τὸ γερμανικὸν «Καρλ Μαθίες» 1205 τόν. γκρός, 1205 τόν. d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἀγορασθέντα ἀντὶ τιμῆς 15.000 λιρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος τελεῖ εἰσέπιτι ὑπὸ παραλαβὴν εἰς γερμανικὸν λιμένα.

#### Ναυπηγήσεις ἐπιβατηγῶν

Παραγγελία διὰ τὴν κατασκευὴν πέντε μεγάλων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν ἐπιόποθετήθη ὑπὸ τὴν τουρκικὴν κυβερήσεων καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς «Ναυτικῆς Τραπέζης», εἰς τὰ γερμανικά ναυπηγεία «Βέζερ», τῆς Βρεμητοῦ, ἀντὶ συνολικού κόστους 8.3 ἑκατομμυρίων ἀγγλικῶν λιρῶν. Τὸ σημαντικὸν τούτο συμβόλαιον ἐπέτυχον οἱ Γερμανοί, κατόπιν ἐνὸς ὀξειδεότερον τρόπου πληρωμῆς. Πράγματι, τὰ 20% τῆς ἀνωτέρων ἀξίας θὰ καταβληθοῦν ἀμα τῆ παραλαβῆ τῶν πλοίων εἰς τὸ τέλος τοῦ 1955, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 80% δὲ ἐξοφλεωματικά δόσεις ἐντός πενταετίας. Διὰ τὰς ἐν λόγῳ ναυπηγήσεις είχον ζητηθῆ προσφορά ἀπὸ πεντήκοντα ναυπηγείων, αἱ αἰτίουμεναι, δύως εύκολιαι πληρωμῆς συνετελεσσαν εἰς τὴν ὑπόχωρησιν ὀλῶν τῶν ναυπηγείων, ἐκτὸς τοῦ γερμανικοῦ Οἶκου «Βέζερ» καὶ τοῦ ιαπωνικοῦ «Μίτσουμπτσι». Τελικῶς ἐπεκράτησεν ὁ γερμανικὸς Οἶκος. Τὰ παραγγελθέντα πέντε σκάφη θὰ είναι δημητρίου κόστους 8.3 ἑκατομμυρίων γραμμῶν πρὸς τὴν Μεσόγεον καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Τὰ δύο ἐξ αὐτῶν θὰ ἔχουν χωρητικότητα 7600 τόνων γκρός, θα ἀναπτύσσουν ταχύτητα 19 ἔως 19½ μιλλίων καὶ θὰ διασέτουν διαμερίσματα δι' 930 ἐπιβάτας, ητοι 76 α'. θέσεως, 104 β'. θέσεως καὶ 750 τουριστικές, κειμένης ἐπὶ τοῦ «ετούν ντέκ». Τὰ ἔτερα τρία θὰ ἔχουν χωρητικότητα κυματομένην μεταξὺ 5200 ἑως 5800 τόνων γκρός, θὰ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 16 ἔως 17 μιλλίων καὶ θὰ διασέτουν διαμερίσματα δι' 664 ἐπιβάτας, ητοι 54 α'. θέσεως, 68 β'. θέσεως καὶ 542 τρίτης θέσεως.

Τηλεναραφική Διεύθυνσις: «HELLENIC Port-Said & Suez

### THE HELLENIC SUPPLY AGENCY ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευταὶ 'Υλικῶν καὶ Τροφίμων 'Ελληνικῶν, 'Αγγλικῶν, 'Αμερικανικῶν Παναγιατικῶν καὶ Σκανδινανικῶν πλοίων, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ «INTRANSIT»

Κεντρικὸν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ 'Υποκατάστημα:

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ταχ. Κιβ. 78, Rue Tanta, 1.  
• Ακίνητον SLAVICK—Τηλέφ. 455 καὶ 8432.

ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No 39, Τηλ. 2585 Ταχ. Κιβ. 48, Τηλέφ. 119, Οίκου: 201

ΣΟΥΕΖ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΦΙΚ)

RACHED STREET, NEGIEM Bld,

## “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

‘Αντιπρόσωποι μας είς τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

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

91(3) Bishopsgate Street

LONDON E.C. 2

## Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Και δεύτερον έπιβατηγόν

Η έταιρια Τυπάλδου προέβη εἰς τὴν ἀγοράν καὶ δευτέρου ἐπιβατοῦ σκάφους, ἀδελφοῦ τοῦ «Τέτη». Αμφότερα θὰ πλεύσουν εἰς τὸ Ἀμβούργον καὶ θὰ υποστούν ριζικάς μετασκευάς καὶ ἀλλαγὴν τοῦ πρωστηρίου συστήματός των.

Κακός ύπολογισμός;

Τὴν παρελθούσαν Πέμπτην, ἐνῷ τὸ ἐπιβατηγόν «Τέτη» πλῆρες ἐπιβατῶν ήτοι μάζετο νὰ ἀποπλεύσῃ διὰ Χίον — Μυτιλήνην καὶ ἔκειθν διὰ Κωνσταντζαν, τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἀπήγορευε τὴν παραλαβὴν ἐπιβατῶν καὶ διέταξε τὴν Βιαίαν ἔξωσίν των ἀπὸ τὸ πλοῖον.

Η διαταγὴ προεκλήθη ἀπό, ἐσφαμένους ύπολογισμὸν τῆς ἀμροδίτιας ὑπηρεσίας διὰ τὸν χρόνον ποὺ ἔχειστο τὸ σκάφος ίνα πλεύσῃ ἐκ Πειραιῶς διὰ τὴν Κωνσταντζαν, ὅπου θὰ ἔπρεπε νὰ εὐρίσκεται τὴν Κυριακὴν 15ην τρέχοντος, ίνα παραλάβῃ τοὺς ἀποδιδούμενους «Ἐλληνόπατιδας».

Οχι μὲ δολλάρια

Πληροφορούμεθα, ὅτι ἡ Νομισματικὴ «Ἐπιτροπὴ ἀπέρριψε τὴν προβληθεῖσαν ἀξίωσιν τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης καὶ Ἀθηνῶν, ὅπως τὸ τιμῆμα τοῦ πωληθέντος εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀκινήτου αὐτῆς ἐν Πειραιεῖ πληρωθῇ εἰς ἐλεύθερα δολλάρια.

Τὰ Σαουδαραβικὰ τάνκερς

Ἐκ Παρισίων μετεβόλη ἡ πληροφορία, ὅτι τὰ παραμένοντα εἰς Δουγκέρκην καὶ Σαιν Ναζαίρ νεότευκτα ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν δεξαμενόπλοια τοῦ κ. «Ωνάστης» «Ολύμπικ Χόνορ» 20.611 τόν. γκρός καὶ «Ολύμπικ Βάλουρ» 20.453 τόν. γκρός, πρόκειται νὰ ὑψώσουν τὴν Σαουδαραβικὴν σημαίαν, τῆς γνωστῆς συμφωνίας τοῦ κ. «Ωνάστης» μεταξύ τῆς κυβερνήσεως τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας. Τὰ ἐλύγω δεξαμενόπλοια, συμπληρωθέντα ἀπὸ τὰ γαλλικὰ ναυπηγεία καὶ ἔκτελέσαντα ἥδη τὰς γενικὰς δοκιμᾶς των, παρεδόθησαν πρὸ μηνῶν εἰς τὸν κ. «Ωνάστην», ἀλλὰ δὲν εἰσῆλθον εἰσέτι εἰς τὴν ὑπηρεσίαν.

Τὰ φαλαινοθηρικὰ τοῦ κ. «Ωνάστη

Ο φαλαινοθηρικὸς στόλος τοῦ κ. «Ωνάστη» ἐπανέρχεται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν. Τὸ πλωτὸν ἐργοστάσιον «Ολύμπικ Τσάλλεντζερ» καὶ ὁ στολίσκος τῶν 16 φαλαινοθηρικῶν σκαφῶν θεταὶ παραπλέουσαν τὴν νέας ἀλιευτικῆς περιόδου. «Ἡδὲ, ἀπὸ Ιην Αύγουστου τὰ πρώτα φαλαινοθηρικὰ ἀπέπλευσαν ἐτοῦ Κιέλου διὰ τὴν Περούδιαν, ὅπου ὁ στολίσκος θὰ ἀλιεύσῃ ἐπὶ τρίμηνον καὶ ἔκειθεν θὰ πλεύσῃ πρὸ τὰ ὑδατα τοῦ Ἀνταρκτικοῦ διὰ τὴν τακτικὴν περίοδον τῆς φαλαινοθηρίας. «Ἐτερον φαλαινοθηρικὸν τοῦ κ. «Ωνάστη», ἐπισκευαζόμενον εἰς τὴν Γένοβαν, ἀπέπλευσε καὶ αὐτὸ πρὸ τινῶν ἡμέρων διὰ Περούδιαν. Ἐν τῷ μεταξύ, σχετικὰ ἐκ Κιέλου τὴν ηλεγράφησαν ἀνάφερουν τὴν περίεργον πληροφορίαν, ὅτι τὰ δύο σούπερ-τάνκερς τοῦ κ. «Ωνάστη», ἥτοι τὸ «Τίνα «Ωνάστη»» καὶ τὸ «Βασιλεὺς Σαούνδ Ά.», τῶν 45.000 τόνων d.w. ἔκστατον, θὰ χρησιμεύσουν ὡς ἀνεῳδοστικά σκάφη τοῦ φαλαινοθηρικοῦ στολίσκου. Υπολογίζεται, ὅτι 25.000 ἑως 30.000 τόν. φαλαινειδαίου θὰ παραχθῇ κατὰ τὴν ὄκταμην περίοδον τῆς ἀλιευτικῆς ἐπιχειρήσεως εἰς τὰ ὑδατα τοῦ Ἀνταρκτικοῦ καὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ.

Οι ἔργασθέντες ἐπὶ ξένων πλοίοιν.

Συμφώνως πρὸς τὴν στατιστικὴν τῆς ἀμροδίτιας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸν μῆνα Ιουνίου 1954, εἰργάσθησαν ἐπὶ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοίων 8117 «Ἑλληνες ναυτεργάται. Οι ἔργασθέντες κατανέμονται ὡς ἀκολούθως κατὰ εἰδικότητας: Πλοίαρχοι 416, ὑποπλοίαρχοι 414, ἀνθυποπλοίαρχοι 426, δόκιμοι πλοίαρχοι 11, μηχανικοί Α', 414, μηχανικοί Β', 410, μηχανικοί Γ', 452, δόκιμοι μηχανικοί 55, ραδιοτηλεγραφῆται Α', 398, ραδιοτηλεγραφῆται Β', 18, ναύληροι 416, ναύται 2147, ἀρχιθερμασταὶ 416,

θερμασταὶ 1250, λιπανταὶ 362, μάγειροι 401, θαλαμηπόλοι 101.

Εἰς τοὺς ἄνω ναυτικοὺς κατεβλήθησαν ὡς ἀμοιβὴ διὰ τὸν μῆνα Ιουνίου λίραι «Αγγλίας 365.577.

Τὸ σοῦτερ τάνκερ «Γουόρλντ Γκλόρου»

Τὸ μεγαλύτερον δεξαμενόπλοιον τοῦ Κόσμου τὸ «Γουόρλντ Γκλόρου», τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου, ἔκτελον ἥδη τὸ παρθενικὸν τοῦ ταξίδιον, ἔχει λιμένα προορισμοῦ τὴν Νέαν Ύόρκην, ὅπου καὶ ἀναμένεται νὰ καταπλεύσῃ μετὰ δύο ἔβδομαδας. Τὸ «Γουόρλντ Γκλόρου» εἶναι χρονοναυλωμένον ἀπὸ τὴν «Γκόλ Οίλ Κόμπτεν».

Η ναυτεργατικὴ ἀνεργία

Συμφώνως πρὸς τὴν στατιστικὴν τὸ Γ.Ε.Ν.Ε., ὑπῆρχον τὸν Ιην Ἰουλίου ἀναγεγραμμένοι εἰς τοὺς καταλόγους του 3523 ἀνεργοί, ὁ ἀριθμὸς τῶν ὅποιων ἐμειώθη τὴν Ιην Αύγουστου εἰς 2765. Ή κατὰ 758 ὅμως ναυτεργάτας μας μείωση τὴν Ιην Αύγουστου δὲν ἀντικατοπτρίζει τὴν πραγματικότητα, δεδομένου, ὅτι διαρκοῦντος τοῦ Ιουλίου διεγράφησαν ἐκ τῶν καταλόγων τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., ὡς παύσαντες ἐπιδότουμενοι, 957 ἐνδέλλογον ναυτεργάται. Κατ' Ιουλίον, ἀπελύθησαν ἐκ διαφόρων πλοίων 2011 ναυτεργάτας καὶ ἐναυτολογήθησαν 1812 ἔτεροι, εἴτε τρόπως ὡστε προσετέθησαν εἰς τὴν ἀνεργίαν 199 πρόσωπα. Οἱ νέοι ἀνεργοί τοῦ προήρχοντο, κυρίως, ἀπὸ τὰ πληρώματα ἀρκετῶν παροπλισθεντῶν εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. κατανέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους εἰδικότητας: Πλοίαρχοι 113 (ἥτοι 55 α', 26 β' καὶ 32 γ' τάξεως), μηχανικοί 151 (62 α', 39 β' καὶ 50 γ' τάξεως), Μ.Ε.Κ. 17, λογισταὶ 2, ραδιοτηλεγραφῆται 80, φροντισταὶ καὶ Βοηθοὶ των 9, ναύληροι 52, κυβερνήται 227, ἀρχιθερμασταὶ 100, θερμασταὶ 254, λιπανταὶ 29, ἀνθρακεῖς 16, μηχανοδηγοὶ 35, τροφοδόται καὶ Βοηθοὶ των 5, ἀρχιθαλαμηπόλοι, θερμασταὶ 25, ναύται 654, ναυτόπαιδες 491, δόκιμοι μηχανικοὶ 64, δόκιμοι μηχανικοὶ 170 καὶ λοιπῶν εἰδικοτήτων 26.

Τὸ Ναυτικὸν Γυμνάσιον

«Υπογραφὲν ἀπεστάλη εἰς τὸ Γενικὸν Λογιστήριον τὸ σχέδιον Ν. Δ. επερι Ιδρύσεων Ναυτικοῦ Γυμνασίου εἰς Οινούσας.

Τὸ νομοσχέδιον συνοδεύεται ὑπὸ εἰσηγητικῆς ἐκθέσεως εἰς τὴν ὅποιαν τονίζεται, ὅτι σκοπὸς τοῦ Γυμνασίου τούτου είναι ὅπως ἀνεύ μειώσεώς τίνος τοῦ ἐπιπέδου τῶν εἰς τοὺς ἀποφοιτώντας μαθήτας παρεχομένων γενικῶν γνώσεων ὑποδομῆθαι κατὰ τινὰ βαθμὸν ἡ προετοιμασία τῶν νέων τῆς νήσου διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, διὰ τὸ ὅποιον κατὰ μεγίστην πλειονότητα ἄν μη κατὰ τὸ σύνολον προορίζονται.

Εἰς τὰς τρεῖς πρώτας τάξεις θὰ διδάσκωνται τὰ συνήθη σχεδὸν γυμνασιακὰ μαθήματα, εἰς δὲ τὰς τρίτας ἀντοτέρας θὰ διδάσκωνται καὶ στοιχεῖα ναυτιλίας, ναυτικῶν μηχανῶν, ναυπηγίας, ναυτικοῦ δικαίου, ιστορίας ἐμπορικοῦ ἔργου, πρωταρικοῦ ἔργα, εἰς δὲ τὰς τάξεις ιδιαιτέρω ἀποδίδεται σημασία εἰς τὴν διδασκαλίαν τῆς Ἀγγλικῆς γλώσσης. Τὸ ἀπόλυτηρον τοῦ Ναυτικοῦ Γυμνασίου καὶ τὰ ἐνδεικτικὰ πραγμῆς ἐκ τῶν διαφόρων τάξεων αὐτὸν θὰ είναι ἀπολύτως ισότιμα πρὸς τὰ ἀπόλυτηρα καὶ ἐνδεικτικά τῶν ἄλλων Γυμνασίων τῆς χώρας.

Τὸ πρόγραμμα ἐκπαιδεύσεως καὶ ἡ ἐν γένει ὁργάνωσις τοῦ Γυμνασίου ἐνεκρίθησαν ως εἰχον προταχή ὑπὸ τῆς ἀμροδίτιας πρόστιμον τοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἀγοραπωλησίαι πλοίων

«Ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ γερμανικὸν φορτηγὸν «Bernd Leonhardt», 5158 τ. γκρός, 8400 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1924, ἀντὶ τιμῆς 40.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος θὰ παραληφθῇ εἰς γερμανικὸν λιμένα, κατέπιττην ἐπιθωρήσεως ἐν δεξαμενῇ καὶ θά τεθῇ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας. «Ἐπίσης θὰ υποστῆ μετατροπὴ πρὸς κατανάλωσιν πετρελαίου, ἀντὶ τοῦ γαιανθρακος.

— «Ἐπίσης ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Yerdon 'Olivier» 441 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944. Τὸ σκάφος παραληφθεῖ ἡδη ἐν Ἀγγλίᾳ μετανομάσθη «Αντώνης» καὶ ἀπέπλευσεν ἐκ Χάμπη πλὴν 8ην Αύγουστου διὰ Πειραιᾶ.

— «Ἐξ ἀλλα τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγὸν «Aristoteles» 2609 τόν. γκρός (τοῦ 1916) ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν Ἑλληνικῶν συμφερόντων ἐταιρίαν «Ρέτσαλεξ» εἰς Βέλγους διαστύλας ἀντὶ τιμῆς 19.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς τὴν Ἀμέρεραν.

— Τὸ μικρὸν μότορσπιτ «Niko» 500 τόνων d.w. ἐπωλήθη ἀντὶ 4000 λιρῶν.

— Τελος τὸ ὑπὸ διδουριανὴν σημαίαν λίμπερτος «Σύρα» 7207 τόν. γκρός (τοῦ 1944) ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν καλύπτουσαν Ἑλληνικὰ συμφέροντα ἐταιρίαν «Βέτμαρ» εἰς Νοτιοκορέατας ἀγοραστάς ἀντὶ τιμῆς 510.000 δολαρίων.

Παραλαβαὶ καὶ παραδόσεις

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς «Ἑλληνικῆς» Α. Ε. Δανικὸν φορτηγὸν «Marit Maersk» 1894 τ. γκρός. 3330 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1938, παραληφθεὶς εἰς Ρόττερνταμ ὑψωσε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Βέλγιον». Τιμὴ ἀγοράς τοῦ ἐν λόγῳ κάρυκο λαίνερ εἰνε ἡ τῶν 125.000 λιρῶν.

## 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 ΔΗΖΕΛ & ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛΟΥΣ

Ο κ Θεοφάνης Παπαδόπουλος, "Ἐλληνη μηχανολόγος με 30ετή πείραν εἰς τὰς ναυτικάς μηχανάς θά έποπτεύη καὶ θά διαχειρίζεται τὰς έπισκευάς των Ἑλληνικῶν πλοίων.

— Τό έλληνικής πλοιοκτησίας άμερικανικών φορτηγών τ. γκρός (τού 1941) υψωσεν εἰς Πόρταντ («Ορεγκον») τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ ἐνεγράφοι εἰς τὴν δύναμιν τῆς νέας ἑταῖριας «Σάν Φερνάντο». Μετωνυμάσθη «Κρόνος».

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἑταῖριαν ἔλληνικῶν συμφερόντων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Κάπταιν Ανδρέας» 1934 τ. γκρός (τοῦ 1943), παραπλήθεν εἰς τὴν Ἀμερικήν, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας καὶ μετωνυμάσθη «Μερόπτη».

— Τὸ διαγραφὲν ἀπὸ τὰ ἔλληνικὰ νηοδόγια φορτηγὸν «Ωρεοί» (ex «Brattdal») 4968 τ. γκρός (τοῦ 1935) ψύκσεν εἰς Ρόττερνταμ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνυμάσθη «Νόρθ Ντάτσες». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶχε βυθισθῆντα τὴν γερμανικὴν εἰσθολὴν εἰς Ἐλλάδα παρὰ τοὺς Ωρεούς, τὸ δὲ ναυάγιον τὸν ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων καὶ ἀνειλκύσθη, ρυμουλκήθηνε εἰς Πειραιᾶ, ὅπου καὶ ἐπεκουάσθη. Ἀκολούθως ἐρρυμουλκήθη εἰς Ρόττερνταμ διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν μηχανῶν του. Αἱ γενικαὶ δοκιμαὶ τοῦ πλοίου διεξήχθησαν πρὸ ημέρων. «Ηδη, ναυλωθέν, ἀπέπλευσεν ἐκ Ρόττερνταμ εἰσελθὼν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν.

— Τὸ παναμαϊκὸν τάνκερ «Αἴδιναν Μάρινε» 9086 τ. γκρός (τοῦ 1929), ὅπερ παρέμενεν ἀπὸ ἔτους εἰς «Ἄγιον Φραγκίσκον» μὲ σοσβαράς σκάφους εἶχε βυθισθῆντα τὴν γερμανικὴν εἰσθολὴν εἰς Ἐλλάδα παρὰ τοὺς Ωρεούς, τὸ δὲ ναυάγιον τὸν ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων καὶ ἀνειλκύσθη, ρυμουλκήθηνε εἰς Πειραιᾶ, ὅπου καὶ ἐπεκουάσθη. Ἀκολούθως ἐρρυμουλκήθη εἰς Ρόττερνταμ διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν μηχανῶν του. Αἱ γενικαὶ δοκιμαὶ τοῦ πλοίου διεξήχθησαν πρὸ ημέρων. «Ηδη, ναυλωθέν, ἀπέπλευσεν ἐκ Ρόττερνταμ εἰσελθὼν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν.

— Τὸ παναμαϊκὸν τάνκερ «Αἴδιναν Μάρινε» 9086 τ. γκρός (τοῦ 1929), ὅπερ παρέμενεν ἀπὸ ἔτους εἰς «Ἄγιον Φραγκίσκον» μὲ σοσβαράς σκάφους εἶχε βυθισθῆντα τὴν γερμανικὴν εἰσθολὴν εἰς Ἐλλάδα παρὰ τοὺς Ωρεούς, τὸ δὲ ναυάγιον τὸν ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων καὶ ἀνειλκύσθη, ρυμουλκήθηνε εἰς Πειραιᾶ, ὅπου καὶ ἐπεκουάσθη. Ἀκολούθως ἐρρυμουλκήθη εἰς Ρόττερνταμ διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν μηχανῶν του. Αἱ γενικαὶ δοκιμαὶ τοῦ πλοίου διεξήχθησαν πρὸ ημέρων. «Ηδη, ναυλωθέν, ἀπέπλευσεν ἐκ Ρόττερνταμ εἰσελθὼν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν.

— Παρεδόθη εἰς τοὺς ἄγοράσαντας αὐτὸν Ὁλλανδούς διαλυτάς τὸ παναμαϊκὸν τάνκερ «Ζερμαΐν» 5524 τ. γκρός (τοῦ 1920). Τιμὴ πωλήσεως τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους ἥτο τὰ 37.500 λιρῶν.

— Τὸ ἀκόλουθα σκάφη ἔλληνικῆς πλοιοκτησίας ἐνεγράφησαν εἰς τὴν δύναμιν τοῦ κάτωθι νέων ἑταῖριν: Τὸ λιβεριανὸν τάνκερ «Ολύμπικ Χόντρο» 20.611 τ. γκρός, εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖριας «Μονσανάντο». Τὸ φορτηγὸν «Μερόπτη» (Κοσταρίκας) 1934 τ. γκρός, εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σάπτατο». Τὸ παναμαϊκὸν τάνκερ «Βασίλειος» 6869 τ. γκρός, εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σάν Μπαζίλιο». Τὸ λιβεριανὸν λίμπερτο «Ελλήσποντος» 7235 τ. γκρός, εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ελλήσποντος». Τὸ φορτηγὸν «Μαριπόζας» 6113 τ. γκρός, εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαριπόζα». Τὸ φορτηγὸν «Νόρθ Ντάτσες» (λιθερ.) 4968 τ. γκρός, εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ντιάνα». Καὶ τὸ λίμπερτο «Σάιντ Νικόλας» (Κοσταρ.). 7281 τ. γκρός, εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σάν Ιγνάτιος».

— Τὸ ἔλληνικῆς πλοιοκτησίας, ὑπὸ σημαίᾳ Κοσταρίκας, μικρὸν φορτηγὸν «Μάρε Νόστρουμ» 269 τ. γκρός (τοῦ 1948), ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Κέριμπ», μενωνυμάσθη «Τίνος».

#### Αἱ καθελκύσεις

Ἐκ τῶν ναυπηγείων Χοβαλτσέρκεο τοῦ Κιέλου καθειλκύσθη τὴν 7ην Αὔγουστου ἔντονος ἀκόμη δεξαιμενόπλοιον τοῦ κ. Ἀρ. Ὁνάση, τῆς σειρᾶς τῶν 20.000 τόνων d.w. Τὸ σκάφος ὠνομάσθη «Ολύμπικ Μπρούκ» καὶ εἶναι 13.500 τόν. γκρός. Σημαία Λιβερίας.

#### Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν λίμπερτο «Πάτριος» 7217 τ. γκρός (τοῦ 1944), ὅπερ ἔζωκετε τὴν 20ην Ἰουνίου εἰς Σάντα Ρέδα «Αἴλαντ», ὑποστὰν ἐκτεταμένας ζημίας, ἀνειλκύσθη καὶ ἐρυμουλκήθη πρὸ ημέρων εἰς λός Αντζέλες. Ἀγγέλλεται ἐν συνεχείᾳ, ὅτι τὸ σκάφος ἐπελήθη, ὡς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται.

— Τὸ ὑπὸ σημαίᾳ Λιβερίας νέα φορτηγὸν «Αντώνιος» 7244 τ. γκρός (τοῦ 1943) καὶ «Καπταγιανῆς» 7001 τ. γκρός (τοῦ 1942), ἐνεγράφησαν εἰς τὴν δύναμιν τῶν

νέων ἑταῖριων «Γκρήνιδιλ» τὸ πρῶτον καὶ «Ιρίς» τὸ δεύτερον.

— Τὸ νεονούπηγτον φορτηγὸν «Δωρίς» 6700 τ. γκρός (τοῦ 1954) ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς λιβεριανῆς ἑταῖριας «Δωρίς».

— Ἐπίσης τὸ ὑπὸ σημαίᾳ Κοσταρίκας φορτηγὸν «Αἷς Νικόλας» (ex «Μίνα Ριάς» 5227 τ. γκρός (τοῦ 1920), ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς νέας ἑταῖριας «Μαρίτσα»).

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Περιωρισμένη ἡ κίνηση τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ α'. δεκαπενήμερον τοῦ Αὔγουστου. «Ἀν ἔχαιρέσει τις τὸ Πλέιτ καὶ τὸ τομέα τῆς Βορείου Ἀμερικῆς διὰ τὸν γαιανθράκα καὶ τὰ σιτηρά, δῆλα τὰ ἄλλα κέντρα φορτώσεων χραφακτηριστικὴν ἐπέδειξαν χαλαρότητα εἰς τὴν ζήτησην πλοίων.

Τὸ Πλέιτ, χαρὶς εἰς τὰς ἑκ Γερμανίας διαταγάς, διετήρησε τὴν σταθερότητα του. Οἱ γερμανοὶ φορτωταὶ ἐπλήρωσαν διὰ Σεπτέμβριον 66)9 καὶ 68)— (βαρέος γεννήματα) καὶ ἐν συνεχείᾳ δι' Αὔγουστον 70)— καὶ 72)6. Δι' Αὔγουστον — Σεπτέμβριον 72)— Διαταγαὶ ἐπίσης ὁ 'Αγγλίαν καὶ Κόντινεντ. Ἐλαφροὶ φορτιστοὶ μὲ 68 κ. π. διὰ Κόντινεντ 76)3. Ναυλώσεις ἐλάχισται ἐκλείσθησαν, λόγῳ τῆς ἀπροθυμίας τῶν ναυλωτῶν νὰ δεχθούν τους ζητουμένους ναύλους. Χώρος εἰς σκάφος Σεπτέμβριον ἐκλείσθη δι' Ἀμβέρσαν/Αμβούργον εἰς τὰ 70)— καὶ Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ 68)— Διαταγαὶ ἐπίσης δι' Ιαπωνίαν μὲ ἀπροθυμίαν, δῆμως τῶν ἑφτησιανῶν νὰ ναυλώσουν πρὸς τὰ ἔκει τὰ σκάφη των, χωρὶς τὴν δυνατότητα ἐξερύσσεως φορτίου ἐπιστροφῆς ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Αντοτόλη.

Τὰ μεταλλεύματα Βραζιλίας διὰ Πολωνίαν 55)— Ἀπὸ Βικτόρια διὰ τὸ Νόρδερ Ρέιντ, γύρω τῶν 4.50 δολ. Ζαχάρεις ἀπὸ τὴν Κούδαν δι' Ανατόλη, ἀκτὴν Ἰνδιῶν δολ. 11.50 φίο καὶ δι' Ιαπωνίαν δολ. 15.50.

Οἱ ἀμερικανοὶ γαιανθράκες μὲ σρκετὴν κίνησιν, λόγῳ τῆς ἐμφανίσεως εἰς τὸν ἀγορὰν καὶ τοῦ ἀγγλικοῦ παράγοντος. Ἐκλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφη δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ 36)— διὰ Δυτικήν/Ακτὴν καὶ 37)— διὰ Μάντσεστερ. Ἐν συνεχείᾳ ἐπληρώθησαν 37)— διὰ Δυτικὴν/Ακτὴν ἔτοιμον πλοίον, καὶ 38)— διὰ Μάντσεστερ καὶ 37)6 διὰ Δυτ. Ακτὴν, Σεπτέμβριον.

Σταθεροὶ οἱ ναύλοι γαιανθράκων— μὲ ὀλίγας, δῆμως, ναυλώσεις καὶ διὰ ἄλλους προσορισμούς. Διὰ τὸ Ρόττερνταμ 33)— καὶ Ἀμβούργον 34)6 διὰ συνεχῆ ταξιδία. Ιαπωνεῖς φορτωταὶ ὑπεχρεώθησαν νὰ πληρώσουν δολ. 10.15 δι' Αὔγουστον, ἵνα ἔξεύρουν πλοία. Μικρὸν σκάφος διὰ Καέν ἐπληρώθη 44)4—. Διὰ τὴν Σαβδόναν προσεφέροντο δολ. 4.90, μὲ 2.500 τόν. ἐλευθέρων, ἐκφόρτωσιν. Πλακαιοσίδηροι (διαταγαὶ) ἀπὸ τὸ Νόρδερ Ρέιντ διὰ Γένοβαν δολ. 70 χιλ., κατ' ἀποκοπὴν καὶ ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 68 χιλιάδες.

Σταθερώτερο τὸ τόνον καὶ τὴν ἀγορὰς διὰ τὰ ἔξ Αμερικῆς σιτηρᾶ. Διαταγαὶ περισσότεροι δι' Ἀγγλίαν καὶ τὸ Κόντινεντ. Κριθὴ ἐκλείσθη ἀπὸ τὸν «Ἄγιον Λαυρέντιον» δι' Ἀγγλίαν μὲ τὸν χαμηλὸν ναύλον τῶν 42)6 καὶ ἐν συνεχείᾳ τῶν 44)6. Οἱ ναύλοις τῶν 42)6 ἐπληρώθη καὶ διὰ βαρέα γεννήματα. Ἀπὸ τὸ Τσωρτσιάλ προσφορὰ διὰ Σεπτέμβριον 50)— δι' Ἀγγλίαν. Ἀπὸ τὴν Βαλτιμόρην διὰ Νόρδερ Ρέιντ δι' Ἀγγλίαν

# "Ο ΦΟΙΝΕ,,

## 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**

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

48)— (Αύγουστον—Σεπτέμβριον).

Γερμανοί φορτωταὶ ύπερχρώθησαν νὰ πληρώσουν ἀπὸ τὸν Κόλπον 52) — καὶ 53)6 καὶ τέλος 55) — διὰ σιτηρά, Αύγουστον καὶ Σεπτέμβριον, ἔνατη 46)6 προηγουμένως, Ἐπητέιο καὶ ἄλλο τονάλ. Διαταγαὶ ἐπίσης ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ἰσπωνίαν καὶ Ἰσραὴλ, χωρὶς νὰ γνωσθοῦν καὶ ναυλώσεις.

Ζαχάρεις ἀπὸ Κούδαν δι' ἀνατολ., ἀκτὴν Ἰνδῶν δολ. 11.50 φίο καὶ δι' Ἰσπωνίαν δολ. 15.50.

Ἀπὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν σιτηρὰ διὰ Μάλταν δολ. 8 (ἀμεσοὶ φόρτωσίς) καὶ δι' Ἀμέρεσαν δολ. 7 (μέρος ὅρτιου). Διὰ τὴν Ἀγγλίαν 56)3 Σεπτέμβριον. Διαταγαὶ δι' Ἰσπωνίαν ἀνεφέροντο εἰς ἀμερικανικὰ καὶ ἵσπωνικά μόνον σκάφη. Διὰ τὸ Ἰσραὴλ προσεφέροντο δολ. 7.75 καὶ διὰ Βραζιλίαν δολ. 6.

Σύλεια ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντς κατ' ἀποκοπὴν δολ. 68 χιλ., καὶ χώρος δι' Αύγουστον 62 χιλ. δολ. Τὸ αὐτὸν ἑδος φορτίου δι' Ἀγγλίαν (Οκτώβριον) δολ. 10. Ἐλαιοπλασκούντες διὰ Δανίαν δολ. 72 χιλ. κατ' ἀποκοπὴν.

Ἀνυπαρξία σοδαρίας πως ἀγόρας τῆς "Ἄπω Ἀνατολῆς καὶ τῶν Ἰνδῶν. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Βεζαγκοπατάμ διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντς δολ. 7 καὶ ἀπὸ Μαρμάγκος δι' Ἰσπωνίαν δολ. 7.35. Διαταγαὶ καὶ πρός ἄλλους προσφορισμούς. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Λορέντο Μάρκες διὰ τὸ Μόντρεαλ δολ. 5.75 φίο.

Χαμηλοὶ ναῦλοι ἐπληρώθησαν καὶ διὰ τὰ ὅλιγα ἐξ Αὐστραλίας σιτοφορτία. Σίτος εἰς σάκκους ἀπὸ Νότ. Αὐστραλίαν διὰ Μπέιραν 60)—, ἔνατη τῶν 62)6 προηγουμένων. Σίτος εἰς χῦμα ἀπὸ τοὺς ἀνατολικούς λιμένας δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ 67)6, μὲ σψιον δι' Ἰνδίας εἰς τὰ 52)6.

Ἐλαχίσται καὶ αἱ ἐπειρογείου ναυλώσεις. Ἀπὸ τὴν Μπόναν σιδηρομετάλλευμα διὰ τὸ Κόντινεντ 21)— ἀπὸ Ἐντρεμίτ 33)6 καὶ ἀπὸ Μελίλαν διὰ Πολωνίαν 26)6. Πυρίται ἀπὸ τὴν Χουέλδαν δι' Ἀρτρόσαν 37)— (Αύγουστον). Μικρὰ φορτία σιτηρῶν ἀπὸ Λαττάκια δι' Ἐ-ἴθιουμάσιον 50)—.

Οἱ φορτωταὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἐκυκλοφόρησαν ἀρκετάς διαταγὰς διὰ φορτία γαιανθράκων, χάλυβος, χυτοσιδήρου καὶ σιτηρῶν διὰ διαφόρους προσφορισμούς. Σίτος δι' Ἀγγλίαν ἐκλείσθη εἰς τὰ 52)6 — καὶ 53) — καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς τὰ 43)—. Τσιμέντα ἀπὸ τὸ Σπαλάτον διὰ Τζέδαν 40) — φίο.

Φορτία λιπασμάτων εἰς μετρίας ποσότητας, μὲ τὸν συνήθη ρυθμόν, προσεφέροντο ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ. Δι' Ἀλεξανδρείαν ἐπληρώθησαν 32)6. Ἐν συνεχείᾳ προσεφέροντο 31)— διὰ μερίδας φορτίου. Γαιανθράκες ἐκλείσθησαν ἀπὸ τὸ Ρόττερνταμ διὰ Παλέρμου εἰς τὰ 23)— καὶ διὰ Σαδόναν εἰς τὰ 20)—. Ἀρκεταὶ διαταγαὶ διὰ διαφόρους Μεσογειακούς προσφορισμούς.

Γαιανθράκες ἀπὸ τὴν Πολωνίαν διὰ τὸ Μπουένος "Αὔρες εἰς τὰ 36)9 (Σεπτέμβριον) καὶ ἐν συνεχείᾳ 36)6, λόγω καὶ τῆς σταθερότητος τῆς ἀγόρας τοῦ Πλεύτη.

Μικρὰ ἡ ζήτησις σκαφῶν διὰ ταῖς-τσάρτερες, μὲ ναύλους χαμηλούς. Σκάφη ἀρκεταὶ ἐκλείσθησαν εἰς τὴν "Ἄπω Ἀνατολῆς δι' ἐπιστροφῆν εἰς τὴν Εύρωπην, ἀπὸ γάλλους φορτωτὰς μὲ ναύλουν 12)— καὶ 11)6 ἀπὸ Μανίλαν διὰ τὸ Κόντινεντ. Κυκλικὸν ταξίδιον διὰ σκάφος μὲ καυσίμων πετρέλαιον, Ἰνδιών—Πακιστάν, εἰς τὰ 13)6. Κυκλικὸν ταξίδιον Δυτ.

"Αφρικῆς εἰς τὰ 14)9 καὶ μότορσπι διὰ κυκλικὸν ταξίδιον Νοτ. Ἀφρικῆς, μὲ παράδοσιν Αμβούργον, εἰς τὰ 22)3.

### Οἱ ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων

"Η γνωστὴ κατάστασις τῆς κρίσεως συνεχίζεται. Τὰ σκάφη ἀθρόως παροπλίζονται. Τὰ ἀργοῦντα ὑπολογίζονται τόρα εἰς 4 ἑκατομμύρια τὸν. d. w. Ἀπὸ Περσικὸν Κόλπον δι' Ἰσπωνίαν ἐπληρώθησαν τὰ 65% κάτω τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ναυλολογίου. Ἀπὸ τὴν Καλιφορνία διὰ τὸ Μόντρεαλ προσεφέροντα 70% κάτω τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ναυλολογίου, χωρὶς τὰ διόδια τοῦ Παναμᾶ. Μικρά τις ἀνατιμήσης ἐσημειώθη διὰ τὰ μικρά χωρητικότητος σκάφη.

Ἀπὸ τὴν Κωνσταντζαν δι' Ἀμέρεσαν διὰ σκάφος 13 χιλ. τὸν. προσεφέροντα 21)— διὰ φισελ διλ. Συνεχὴ ταξίδια ἀπὸ Σεπτεμβρίου μέχρι Μαρτίου διὰ σκάφος «T.2» προσεφέροντο εἰς τὰ 50% κάτω τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ναυλολογίου.

### Η Πειραιϊκὴ ναυλαγορὸς

"Ἀπρακτὲς καὶ ἐπερημένη ιδιαιτέρου τινος ἐνδιαφέροντος. Αἱ διαταγαὶ ἐκ Τουρκίας, Δουνάβεως καὶ Μαύρης Θαλάσσης ἐκυκλοφόρουν στοφαδικῶς, ἵνῳ καὶ δι' αὐτῶν ὑπῆρχε ἐλειψία διαθέσιμων ἐλληνικῶν σκαφῶν. Διὸ βαμβακοστόρους ἐκλείσθησαν ἐκ Δυνανθέσεως δύο ιτολικά φορτηγά διὰ Λίβερπούλ εἰς τὰ 60)—, ἐνώ ἡ Ἑλλασίδας διατηρητὸς 5000 τὸν. ταιμένων διὰ δύο λιμένας Βραζιλίας παραμένει εἰσεῖται διάνοικτη, μὲ προσφορὴν γύρω τῶν 60)—. Ἀπὸ Μόρφου Μπατιάν εἰςτούμενον διὰ σκάφη 7000 ἔως 8000 τὸν. (πυρίτης δι' Ἀλεξανδρείαν εἰς τὰ 13)—, Οκτώβριον. Ἐναυλωθεῖσαν ἐξ ἀλλού δύο σκόφη μας, τὸ «Ερμούπολις» ἐξ Ἀρχαγγέλου 1000 στάταρς Συλείας δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ 24)5—. Αύγουστον καὶ τὸ «Τάσσος» (Κεστορίκας) ἀπὸ Μπριτούλ Τσάννελ 3800 τὸν. γαιανθράκων δι' ἔνα λιμένα Δανίας 16)6, Αύγουστον.

### Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

#### Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΑΝΙΑ» ἐκ Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ δολ. 4.50, φόρτωσις 1—15 Σεπτεμβρίου.

«ΕΛΛΗΝΟΠΟΝΤΟΣ» λιβεριάνον (εχ «Λίλιμπετε») ἐκ Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ ἡ «Αμστερνταμ» δολ. 4.50, φόρτωσις 28 Ιουλίου ἔως 10 Αὔγουστου.

«ΑΡΙΕΤΤΑ» ἐκ Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανέρων δολ. 5.15, φόρτωσις 10—20 Αὔγουστου.

«ΙΜΠΕΡΤΥ» (τῆς ἐτ. «Οράιον») ἐκ Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ 32)3, με 2500 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρων, φόρτωσις 10—24 Αὔγουστου.

«ΚΡΟΝΟΣ» λιβεριάνον (εχ «Βρίγλιτστα») ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένα Κόλπου 3796 τ. θεοὶ Σάντος δολ. 7.25, φόρτωσις 15—31 Αὔγουστου.

«ΚΥΜΑ» ἐξ Νόρδερν ρέιντς 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) διὰ Ρόττερνταμ ἡ «Αμστερνταμ», κατ' ἀποκοπὴ δολ. 63.000 φίο, ἐνώ δι' δύμφοτέρους τοὺς λιμένας δολ. 65.000 φίο, φόρτωσις 10—25 Σεπτεμβρίου.

«ΦΙΝΤΕΤΣΙΑ» (εχ «Ιαν Κινέτα») σηματικά ἀγγλικαὶ ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 8200 τ. γενητήματα καὶ ἀλέρων δι' Ειδονυμάσιο, Λοιδίνον, καὶ Χουλί 58)6, με 1000 τ. ἐκφόρων, φόρτωσις 18—28 Αὔγουστου.

«ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑΥΤΕΡ» (λιβερ.) ἐκ Μόρπιλ 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Σάντος δολ. 5.75, φόρτωσις 18 Αύγουστον.

«ΜΑΡΙΝΟΖΑ» λιβεριάνον (εχ «Εμπιρίο Νεπο») ἀπὸ Τσάρλεστον ἡ Σαβάννα 9000 τ. παλαιοσιδήρων (504.000 κ.π. διά δέματα) δι' ἔνα ὄγγυλικὸν λιμένα, κατ' ἀποκοπὴ δολ. 70.000 φίο, ἐνώ λιμένας 72.220 δολ. φίο, φόρτωσις 7 — 15 Αὔγουστου.

«ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ» (παναμ.) ἐκ Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Οσόλο 37)6, φόρτωσις 10—20 Σεπτεμβρίου.

«ΠΙΝΤΑΡ» (λιβερ.) ἐξ Αγίου Λαυρεντίου 9500 τ. κριθῆς δι' Ειδονυμάσιο 42)6,

## AMERICAN MIDEAST LINE

### Τακτικὴ δεκαπενθήμερος γραμμὴ ἀπὸ καὶ διά:

#### 1) ΠΡΟΣ ΔΥΣΜΑΣ

#### Α)Π "WANSTEAD,,

31)7  
4)8  
8)8  
—  
11)8  
15)8  
—  
20)8  
27)8  
6)9  
8)9  
12)9  
21)9  
24)9  
25)9  
26)9

18)9  
25)9  
29)9  
4)10

16)9  
20)9  
30)9

4)9  
18)9

16)9  
19)9

Προσεγγίζει  
ADEN  
κ.τ.λ.  
μέσω  
Περσικοῦ  
κόλπου

#### 2) ΠΡΟΣ ΑΝΑΤΟΛΑΣ

#### Α)Π "WENDOVER,,

21)8  
26)8  
30)8  
24)9  
26)9  
28)9  
3)10

22)8  
28)8  
25)9  
27)9  
27)9  
30)9

14)11  
13)11  
5)11

15)11

Διὰ πάσαν πληροφορίαν ἀποταθῆτε εἰς τὸ  
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.  
Φίλωνος 518 ΠΕΙΡΑΙΑ—Τηλ.42.721, 42.856, 43.391  
Τηλ)κή Διεύθ.: SNEAL—Πειραιά



## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	Φραγκ. Σιγάλας .....	04	2453	διῆλθε Κων) πολιν 7 Αύγ. διά Βουλώνην
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	έτ. «Κάσσος» .....	54	6590	έφθ. Αμβέρσαν 4 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ .....	Εύγενία I. Χανδρή .....	18	2974	άργει Πειραιά από 30 'Απρ. 1952
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	10448	άργει 'Ελευσίνα από 1 'Ιουλίου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	Υιοί Δ. Πανταλέοντος .....	11	4248	άργει Πέραμα από 24 Μαρτ. 1953
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	N. & 'Αδ. K. X' πατέρας .....	43	7239	έφθ. Κούζ Μπαζί 24 'Ιουλ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ. ....	Δ. Κοτσαύτης .....	20	844	εἰς Τζέδδαν 6 Αύγ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ .....	Άρ. 'Αναστασάτος .....	18	2858	άργει 'Αμπελάκι από 11 Μαρτ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ .....	Μιχ. Βασιλειάδης .....	43	7232	διῆλθε Μόζι 1 Αύγ. διά Μανιλάν
ΑΘΗΝΑΙ .....	Εύγ. Εύγενίδης .....	53	3575	έφθ. Σάντος 7 Αύγ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ .....	Πετσόπουλος κλπ. ....	22	988	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΑΚΤΗ .....	'Αδ. Λιβανούν A.E. ....	44	7176	εἰς Πουσάν από 7 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ .....	Στρατής Ανδρεάδης .....	44	7257	άνεχ. Ρίον 'Ιανέιρον 27 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....	«Θεοφανώ» A.E. ....	43	7234	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 'Ιουλ. διά Βαγκούδερ
ΑΛΙΚΗ .....	«άδ. Λιβανούν» A.E. ....	43	7229	άνεχ. 'Αμβέρσαν 8 Αύγ. δι' 'Οζάκαν
ΑΛΙΚΗ Π. ....	'Απ. Πεζάς .....	44	7212	άνεχ. Σηπτέλ 28 'Ιουλ. δι' 'Οζάκαν
ΑΜΕΡΙΚΗ .....	A. Λούζης .....	43	7176	έφθ. Πόρτ Άλμπερνι 6 Αύγ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	Λαιμός & Πατέρας .....	42	7177	έφθ. Χαβάνναν 4 Αύγ.
ΑΝΙΑ .....	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς .....	44	7257	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 28 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ .....	N. Κονδύλη .....	42	7191	άνεχ. Γιασβάτα 4 Αύγ. διά Βαγκούδερ
ΑΞΙΟΣ .....	«Λιβανός» A.E. ....	43	7176	έφθ. Τεργέστην 8 Αύγ.
ΑΝΤΙΟΠΗ (δεξ.) .....	«Νιάρχος» A.E. ....	14	4046	άργει 'Αμπελάκι από 16 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ .....	Λαιμός & Πατέρας .....	43	7176	έφθ. Σαϊγκόν 24 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ .....	A. & Γ. Κυρτάτας κλπ. ....	29	6022	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 4 Αύγ.
ΑΡΓΩ .....	'Ελληνικόν Δημόσιον .....	18	5532	άργει Πειραιά από 3 Μαρτίου
ΑΡΙΕΤΤΑ .....	«Λιβανός» A.E. ....	41	7460	διῆλθε Τρίνινταν 3 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	έτ. «Τρόπις» .....	44	7240	εἰς Πουσάν 10 Αύγ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.) .....	Μάρκος Νομικός .....	52	13415	διῆλθε Ρεσίφ 2 Αύγ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΣΤΕΡΙΣ .....	Έκτωρ Δρακούλης .....	43	7176	εἰς Σαϊγκόν από 15 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ .....	Γ. Μ. Λιβανός .....	43	7227	άνεχ. Παραμαρίμπο 5 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνη
ΑΤΤΙΚΗ .....	N. Μαυράκης & Σία .....	43	2400	άνεχ. Χάφιαν 5 Αύγ. διά Σαμψούντα
ΒΕΛΓΙΟΝ .....	«Ελληνική» A.E. ....	38	1894	παρελήφθη εἰς Ρόττερνταμ 10 Αύγ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ .....	'Αντ. Παπαδάκης .....	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. δι' 'Ινδοκίναν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ .....	«Ελληνική» A.E. ....	44	1923	άνεχ. 'Αμβέρσαν 6 Αύγ. διά Καλάμας
ΒΡΥΣΗ (δεξ.) .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	22	3846	άργει Σύρου από 26 'Ιουν. 1953
ΓΕΡΜΑΝΙΑ .....	«Ελληνική» A.E. ....	45	1918	άνεχ. Καλάμας 10 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ .....	'Αδ. Γράτσου .....	44	7176	άνεχ. Χαϊφαν 1 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	Έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου .....	21	5728	έποισεν εἰς Μοντεβίδεο 7 Αύγ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ .....	Θ. Επιφανειάδης .....	43	7176	άνεχ. Βαγκούδερ 6 Αύγ. διά Βοστώνην
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ .....	'Αδ. 'Ανδρεάδη .....	43	2723	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 6 Αύγ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.) .....	Σ. Νιάρχος .....	54	20350	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.) .....	N. Παπαδάτος .....	18	1176	άργει Πειραιά από 10 Μαΐου
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III. ....	Π. Καλλιμανοπούλου .....	44	7176	έμπτηλη 2 Αύγ. διά Κων) πολιν
ΔΑΝΑΗ .....	'Αλεξάντος — Δούκας .....	23	1634	έφθ. Οδησσὸν 4 Αύγ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ .....	'Αδ. Συνοδινού .....	24	2740	έφθ. Γειρασίδη 13 Αύγ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ .....	Υιοί Δ. 'Ιγγλεση .....	18	5275	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Μπουένος 'Αύρες.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ .....	Π. Α. Κυδωνιεὺς .....	26	4862	διῆλθε Μοντεβίδεο 24 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ .....	«Αίγαιον» A.E. ....	44	7207	άνεχ. Σηπτέλ 24 'Ιουλ. διά Τεξάντα
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ .....	Π. & Β. Πανταλέων .....	43	7229	έφθ. Πειραιά 7 Αύγ.
ΔΙΡΦΥΣ .....	'Αδ. Πατέρα .....	43	7232	έφθ. Μανίλλαν 8 Αύγ.
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ .....	έτ. Χανδρή .....	20	1603	άργει Πειραιά από 31 Δεκ. 1952
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	άδ. Λιβανού .....	37	4839	έφθ. Καλκούταν 27 'Ιουλ.
ΕΒΡΟΣ .....	«Θεοφανώ» A.E. ....	43	7256	διῆλθε Τρίνινταν 4 Αύγ. διά Μπατόν Ρούζ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ .....	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος .....	27	4163	έφθ. Μίδδλεσμπρο 9 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ Δ. ....	«Άλκυων» A.E. ....	44	7253	διῆλθε Παναμάν 1 Αύγ. διά Περουβίαν
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ .....	'Αδ. Κουλουκουντή .....	38	5548	διῆλθε Παναμάν v3 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ .....	Δ. Σταθάτος ή Σία .....	43	7176	διῆλθε Σουέζ 29 'Ιουλ. διά Βουιδάνη
ΕΛΕΥΣΙΣ .....	Κουμαριανού — Πρίντεψ .....	21	1549	έφθ. Οδησσὸν 1 Αύγ. (είτα 'Ελλάδα)
ΕΛΙΣΑΒΕΤ .....	'Άδ. Μαζαράκη .....	22	3553	έφθ. Γλασκώνη 4 Αύγ.
ΕΛΛΑΣ .....	Γ. Χρ. Λαιμός .....	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Αύγ. διά Πειραιά
ΕΛΛΑΣ .....	«Ελληνική» A.E. ....	36	6281	εἰς Βομβάνην από 10 'Ιουλίου
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ .....	«Ελληνική» Καλλιμανοπ. ....	44	7207	άνεχ. Κων) πολιν 6 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ .....	«Ελληνική» A.E. ....	43	7254	έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ .....	«Ελληνική» A.E. ....	43	7176	έφθ. Χαϊφαν 1 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ .....	«Ελληνική» A.E. ....	43	7203	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Αύγ. (διά Πειραιά)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ .....	A. Πρίντεψ .....	19	1492	εἰς Τζέδδαν από 23 'Ιουλ. (είτα Σφάξ)
ΕΠΑΠΙΣ .....	«Επίδιαρος» A.E. ....	43	7253	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 23 'Ιουλ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ .....	Νευρεπ. — Σταθάτος .....	44	7198	άνεχ. Ήστ Λόντον 8 Αύγ. διά Κέππ Τάσουν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ .....	Καδίων Σιγάλα .....	21	2369	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 1 Αύγ. δι' 'Αμβέρσαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ .....	«Ωκεανοπόρος» A.E. ....	43	7194	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 9 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΥΑΝΘΙΑ .....	Υιοί Πέτρου Γουλανδρή .....	43	7244	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 Αύγ. διά Λαΐττη Πέντρο
ΕΥΘΑΛΙΑ .....	'Αδ. Γουλανδρή .....	18	3553	άργει 'Αμπελάκι από 23 Σεπτ. 1953
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ .....	Π. Μαρκεσίνης .....	43	7250	άνεχ. Ναγκόγια 28 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ .....	'Άδ. Κουλουκουντή .....	38	5548	διῆλθε Σιγκαπούρην ρόδι 1 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΗΡΩΝ II .....	Δημ. Ν. Κουφός .....	44	1923	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Αύγ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ .....	έτ. «Ιόνιον» .....	44	7257	διῆλθε Τρίνινταν 4 Αύγ. διά Μπατόν Ρούζ
ΘΕΜΩΝΗ .....	έτ. «Κάσσος» A.E. ....	44	7198	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ) .....	«Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	έφθ. Νοδορωσίσκην 5 Αύγ.
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	«Θεοφανώ» A.E. ....	37	4815	διῆλθε Τζιμπούτι 2 Αύγ. διά Μπέιραν
ΘΕΤΙΣ .....	έτ. «Νηρεύς» A.E. ....	30	4123	άργει Αμστερνταμ από 20 'Ιουνίου 1952
ΘΕΤΙΣ .....	Μακρή — Φωνάρη .....	19	845	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΙΑΚΩΒΟΣ .....	Γ. 'Αγγελίδης .....	01	2107	άργει Πόρτ Σαΐδ από 20 Μαΐου 1950
ΙΓΟΡ .....	έτ. Πεζάς .....	43	7207	άνεχ. Λότος Αντζελες 1 Αύγ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ .....	N. Παπαδάτος .....	22	902	άργει Πειραιά 14 Αύγ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ .....	'Άδ. Γουλανδρή .....	44	7176	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 1 Αύγ. διά Τακοράντι
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ .....	έτ. Αθηνάς κλπ. ....	44	10441	άργει 'Ελευσίνα από 2 Μαΐου
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ .....	Λουκᾶς Νομικός .....	28	1594	έφθ. Χαμία 3 Αύγ.
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ .....	Εύγενια I. Χανδρή .....	42	7035	έφθ. Τεργέστην 9 Αύγ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .....	I. & 'Αδ. K. X' πατέρας .....	43	7255	άνεχ. Λός Αντζελες 4 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΑ .....	Ίω. Παράσχος κλπ. ....	13	1877	έφθ. Νόρτεγχαμ 4 Αύγ. και Κοπεγχάγην 8
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ .....	έτ. Χανδρή .....	24	3226	άργει Πειραιά από 17 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ .....	Στ. Νιάρχος .....	45	7240	εἰς Λίβερπουλ από 9 'Ιουλ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ .....	'Άδ. Κουλουκουντή .....	43	7229	έφθ. Τόκιο 1 Αύγ.
ΚΑΣΟΣ .....	«Κάσσας» A.E. ....	39	5215	διῆλθε Παναμάν 9 Αύγ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ) .....	'Άδ. Γράτσου .....	45	7260	άνεχ. Καρθαγένην 5 Αύγ. διά Σιδώνα
ΚΑΣΤΩΡ .....	«Κεφαλληνιακή» A.E. ....	43	10448	διῆλθε Σαΐν Τόμας 5 Αύγ. διά Τρίνινταν
ΚΕΧΡΕΑ .....	Θ. 'Επιφανειάδη .....	44	7224	διῆλθε Σουέζ 8 Αύγ. (διαταγάς)
ΚΡΗΤΗ .....	N. Κονδύλης .....	44	7253	έφθ. Σάντος 6 Αύγ.

ΚΟΝΙΣΤΡΑ . . . . .	Θ. Ἐπιφανειάδης . . . . .	43	7198	ἀνεχ. Μόζι 1 Αύγ. διὰ Σηάττλ εἰς μεταφοράδ' ἐν Ἑλλάδι
ΚΟΡΑΛΙΑ II . . . . .	Ίω. Δομεστίνης . . . . .	18	489	διῆλθε Τρίνινταντ 2 Αύγ. διὰ Μόρρισβιλλ εἰς Ροζάριο ἀπὸ 6 Ἰουλίου
ΚΡΙΟΣ . . . . .	Μ. Ἐμπειρίκος . . . . .	45	3805	ἕνεκ. Φρήματλ 6 Αύγ. διὰ Πειραιᾶ ἀνεχ. Μαντράς 29 Ἰουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ . . . . .	Δ. Πατέρας & Υἱοί . . . . .	27	4950	ἕνεκ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ. διὰ Μανίλλαν ἔφθ. Λουδίνιον 11 Αύγ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ . . . . .	Ἐλλην. Μεσσογ. Γραμματί	11	7537	εἰς Ροζάριο ἀπὸ 6 Ἰουλίου
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ . . . . .	·Ἀδ. Λιβανών. Α.Ε. . . . .	43	7244	ἕνεκ. Φρήματλ 6 Αύγ. διὰ Πειραιᾶ ἀνεχ. Μαντράς 29 Ἰουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η. . . . .	·Ἀδ. Κ. Πατέρας . . . . .	43	7223	ἕνεκ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ. διὰ Μανίλλαν ἔφθ. Λουδίνιον 11 Αύγ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	Γ. Ἡλιόπουλος . . . . .	05	2527	εἰς Τζαμάικαν 10 Αύγ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ . . . . .	Ν. Ἀπόδιακος . . . . .	45	7176	ἀνεχ. Λός Ἀντζελες 2 Αύγ. διὰ Γκουαγιακίλλ ἔφθ. Νεάπολιν 8 Αύγ.
ΛΑΚΩΝΙΑ . . . . .	·Ἀδ. Λώς . . . . .	43	7176	ἔφθ. Νεάπολιν 8 Αύγ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ . . . . .	·Ἀλεξάτος — Δούκας . . . . .	25	965	ἔφθ. Αλγερίον 5 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ . . . . .	Θεόδ. Τεργιάζος . . . . .	43	7176	εἰς Ροζάριο ἀπὸ 10 Ἰουλίου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	Θρ. Βογιατζίδης . . . . .	28	4573	διῆλθεν Ἀδεν 6 Αύγ. διὰ Κοσσίν ἀργεῖ Σύνδον ἀπὸ 15 Ἰουλίου
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	·Μιχαλίδης Α.Ε. . . . .	43	7176	ἕνεκ. Χιροχάτα 27 Ἰουλ. διὰ Βαγκούνερ ἔφθ. Κέιμ 2 Αύγ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ . . . . .	·Εύάγγ. & Μ. Νομικός . . . . .	43	7229	ἀνεχ. Μόμπιλ 1 Αύγ. διὰ Περουβίαν ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Ἰανουαρίου
ΜΑΙΟΤΙΣ . . . . .	·Λιβανών. Α.Ε. . . . .	45	7176	εἰς μεταφοράδ' Τρίνινταντ — Λάς Πιέντρας (πετρέλαια)
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ . . . . .	·Ἀδ. Συνδινού . . . . .	19	3911	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 6 Αύγ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	·Ἀντ. Παπαδάκης . . . . .	42	7044	διῆλθε Τζιμπούτι 1 Αύγ. διὰ Ιαπωνίαν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	Εύγ. Ι. Χανδρή . . . . .	20	5401	διῆλθε Σουέζ 10 Αύγ. διὰ Μαντράς ἕνεκ. Χαδάνων 27 Ἰουλ. διὰ Ινδίας ἀνεχ. Οζάκαν 4 Αύγ. διὰ Βαγκούνερ
ΜΑΡΙΑ . . . . .	·ἐτ. Χανδρή . . . . .	21	6784	·Ιδε: «ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ», σημαία Κοσταρίκας ἀνεχ. Φάλμουθ 7 Αύγ. διὰ Περσικόν Κόλπον ἔφθ. Χάιφαν 4 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΛΩ . . . . .	·Ι. Πετσόπουλος . . . . .	11	1881	ΕΠΩΛΗΘΗ, ἀλλαγὴ σημαίας δυτικῶν τοῦ Παναμᾶ 4 Αύγ. διὰ Λονδίνον
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	·Ἀδ. Λώς . . . . .	43	7244	ἔφθ. Μόμπιλ 1 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΑΡΙΑ ·ΣΤΑΘΑΤΟΥ	·Γ. Μ. Κουλουκούντης . . . . .	43	7187	διῆλθε Σουέζ 10 Αύγ. διὰ Μαντράς ἕνεκ. Χαδάνων 27 Ἰουλ. διὰ Ινδίας ἀνεχ. Οζάκαν 4 Αύγ. διὰ Βαγκούνερ
ΜΑΡΙΑΜ . . . . .	Γερ. Σταθάτος . . . . .	43	7176	·Ιδε: «ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ», σημαία Κοσταρίκας ἀνεχ. Φάλμουθ 7 Αύγ. διὰ Περσικόν Κόλπον ἔφθ. Χάιφαν 4 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ . . . . .	·Είρηνικός Α.Ε. . . . .	44	7258	ΕΠΩΛΗΘΗ, Αττικὴ σημαία διῆλθε Τζιμπούτι 1 Αύγ. διὰ Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	·Εμμ. Βιντιάδης . . . . .	22	4949	διῆλθε Σουέζ 10 Αύγ. διὰ Μαντράς ἔφθ. Λίβερπουλ 1 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΑΡΙΟΣ II . . . . .	·Μάρκος Νομικός . . . . .	53	11577	·Ιδε: «ΑΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ», σημαία Κοσταρίκας ἀνεχ. Φάλμουθ 7 Αύγ. διὰ Περσικόν Κόλπον ἔφθ. Χάιφαν 4 Αύγ.
ΜΑΡΩ . . . . .	Μιχ. Καραγεώργης . . . . .	22	1175	ΕΠΩΛΗΘΗ, ἀλλαγὴ σημαίας δυτικῶν τοῦ Παναμᾶ 4 Αύγ. διὰ Λονδίνον
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Κ. Ατυχίδης . . . . .	17	5585	ἔφθ. Μόμπιλ 1 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ . . . . .	·Ἀδ. Κουλουκούντη . . . . .	38	5548	διῆλθε Λίβερπουλ 1 Αύγ. διὰ Χάιππον ρόδος
ΜΕΝΤΩΡ . . . . .	·Ἐκτώρ Κ. Δρακούλης . . . . .	41	7157	·Ιδε: «ΑΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ», σημαία Κοσταρίκας ἀνεχ. Λίβερπουλ 1 Αύγ. διὰ Χάιππον ρόδος
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ . . . . .	κληρ. Λ. Καμπάνη . . . . .	20	5227	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 10 Ἰανουαρίου ἀνεχ. Ρίο Κράντε 8 Αύγ. διὰ Μοντεβίδεο
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ . . . . .	·ἐτ. Χανδρή . . . . .	24	1435	ἔφθ. Λίβερπουλ 1 Αύγ. διὰ Βρετανικήν Κολομβίαν ἀνεχ. Φάλμουθ 7 Αύγ. διὰ Σαλάβερρυ
ΜΙΧΑΛΑ . . . . .	·Αδάμαστος Α.Ε. . . . .	43	7260	εἰς Πειραιᾶ 14 Αύγ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ . . . . .	Ν. Εύσταθιου . . . . .	44	7176	ἀνεχ. Νέαν Όρλεανην 3 Αύγ. διὰ Ρίον Ιανείρου διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΠΟΤΖΟΣ . . . . .	Δ. Νίτσος . . . . .	20	1114	·Ιδε: «ΑΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ», σημαία Κοσταρίκας ἀνεχ. Φάλμουθ 7 Αύγ. διὰ Πόρτ Αλφρεντ ἔφθ. Μπουένος Αὔρες 6 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	·Ιω. Καρράς . . . . .	44	7247	ἀνεχ. Φάλμουθ 7 Αύγ. διὰ Πόρτ Αλφρεντ ἔφθ. Μπουένος 42 Β. καὶ 55 Δ., Αύγ. 8 διὰ Πόρτ Αλφρεντ
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ . . . . .	·Ἀδ. Γουλανδρή . . . . .	22	16991	ἔφθ. Μπουένος Αὔρες 20 Ἰουλίου καὶ Ροζάριο 10 Αύγ.
ΝΕΔΩΝ . . . . .	·ἐτ. «Εύγενια» . . . . .	43	7230	ἔφθ. Σαϊγκόν 3 Αύγ.
ΝΕΣΤΟΣ . . . . .	·Θεοφανώ Α.Ε. . . . .	43	7231	ΕΠΩΛΗΘΗ, ἀλλαγὴ σημαίας δυτικῶν τοῦ Παναμᾶ 4 Αύγ. διὰ Λονδίνον
ΝΗΡΕΥΣ . . . . .	·Ηλ. Ε. Χατζηλίος κλπ. . . . .	37	5205	ἀνεχ. Νέαν Όρλεανην 3 Αύγ. διὰ Ρίον Ιανείρου διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διὰ Φόρκην
ΝΙΚΟΛΑΣ . . . . .	·Κ. Πατέρας & Σία . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Ρίο Κράντε 8 Αύγ. διὰ Μοντεβίδεο
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	·Ἀδ. Στινά . . . . .	43	7254	ἔφθ. Μπουένος Αὔρες 6 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ . . . . .	·Ε. Κουλουκ. — Ι. Καΐρης . . . . .	43	7254	ἔφθ. Σαϊγκόν 3 Αύγ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.	·ἐτ. «Μιχαλίδης» Α.Ε. . . . .	42	7167	ΕΠΩΛΗΘΗ, Αμβούργον 1 Αύγ. καὶ Κίελον 8
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ . . . . .	·ἐτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7207	εἰς θεσσαλίαν 42 Β. καὶ 55 Δ., Αύγ. 8 διὰ Πόρτ Αλφρεντ
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	·ἐτ. Γ. Νικολάου . . . . .	27	5525	ἔφθ. Μπουένος Αὔρες 6 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην ἀργεῖ Σιένταμ πάπτο 2 Μαΐου 1952
ΟΛΓΑ . . . . .	·Εμπορ. — Εφοπλιστική . . . . .	44	7176	ἔφθ. Κάρδιφ 30 Ἰουλ. (δι' Ἑλλάδα)
ΟΝΤΡΥ . . . . .	·Κ. Γράτσος . . . . .	45	7176	ἀνεχ. Χάιφαν 5 Αύγ. διὰ Μονρόβιον
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ . . . . .	Κων. Β. Σκαρβέλης . . . . .	43	7235	ἀνεχ. Λός Ἀντζελες 7 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ . . . . .	Δ. Ψυχογιός . . . . .	17	3704	εἰς Μερινάν πάπτο 23 Ἰουλίου
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ . . . . .	·Ωκεανώς Α.Ε. . . . .	19	5182	ἀργεῖ Ελευσίνα πάπτο 4 Σεπτ. 1952
ΠΑΝΑΓΙΑ . . . . .	·Ἀλεξάτος — Δούκας . . . . .	21	1001	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 1 Αύγ. καὶ Κων.) πολιν 9
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ. . . . .	·Α. Καραδίας . . . . .	43	7258	ἀνεχ. Γιαδάτα 22 Ἰουλ. διὰ Φιλιππίνας
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ . . . . .	·Ιω. Γ. Π. Λιβανός . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Μουρόπαν 30 Ἰουλ. διὰ Βαγκούνερ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	·Πάνος Κουμάνταρος . . . . .	44	7256	ἀνεχ. Γαυήλιμπεκτων 1 Αύγ. διὰ Λονδίνον
ΠΑΝΤΕΛΗΣ . . . . .	·Κ. Π. Λαιμός . . . . .	20	5194	ἔφθ. Μορμουγκάσ 26 Ἰουλ.
ΠΑΤΡΑΙ . . . . .	·Ελληνική Α.Ε. . . . .	44	1923	ἀνεχ. Αμβερσάν 3 Αύγ. διῆλθε Γιβραλτάρ 8 δι' Ἑλλάδα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ . . . . .	·Ιόνιον Α.Ε. . . . .	43	7253	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διὰ Γιουγκοσλαβίαν
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ . . . . .	·Ιω. Μ. Νικηφόρος . . . . .	24	5026	ἀργεῖ Ρόττερνταμ πάπτο 3 Απρ. 1953
ΠΕΤΑΛΟΙ . . . . .	·Μαρ. Εμπειρίκος . . . . .	45	3822	ἀνεχ. Σαδάνων 5 Αύγ. διὰ Κούδαν
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III. (τάνκερ)	·Μ. Νομικός . . . . .	43	10448	ἀργεῖ Πειραιᾶ πάπτο 31 Ἰουλίου
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	·Υιοί Π. Γουλανδρή . . . . .	44	10448	ἀνεχ. Βοστώνη 7 Αύγ. διὰ Κιουρασώ
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ . . . . .	·Ἀδ. Γουλανδρή . . . . .	23	4693	ἀργεῖ Ελευσίνα πάπτο 5 Αύγ. 1952
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ . . . . .	·Μάρκος Νομικός . . . . .	42	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Ἰουλ. διὰ Πάλιμ Μπάτης
ΠΗΝΕΙΟΣ . . . . .	·ἐτ. «Ἀθηνᾶ» . . . . .	43	7207	εἰς Πουσάν 10 Αύγ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	·Στρ. Ανδρεάδης . . . . .	43	10193	ἀργεῖ Ελευσίνα πάπτο 1 Ἰουλίου
ΠΟΠΗ . . . . .	·Μιχ. Βερνίκος . . . . .	96	1594	ἔφθ. Σαϊγκόν 7 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΟΣΕΙΔΩΝ . . . . .	·Σ. Σταυρίδης κλπ. . . . .	43	952	ἀργεῖ Αμπτελάκι πάπτο ἐπών
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III. (τάνκερ)	·Βαγιάνης & Σία . . . . .	16	1765	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 Αύγ.
ΡΙΤΑ . . . . .	·Υιοί Σιγάλα . . . . .	25	1412	ἀνεχ. Ράντερς 4 Αύγ. διὰ Σουάνζ, ἔφθ. 11
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑ··Ι·ΟΝΣ . . . . .	·ἐτ. «Γαλαξίας» . . . . .	45	7253	διῆλθε Πειραιᾶ 7 Αύγ. διὰ Μπουένος Αὔρες
ΡΟΔΟΠΗ . . . . .	·Έλληνική Α.Ε. . . . .	47	2754	ἀνεχ. Αμβούργον 8 Αύγ. διὰ Λονδίνον
ΡΟΔΟΣ (δεξ.) . . . . .	·ἐτ. «Τρανσπετρόδη» . . . . .	18	5563	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Αύγ.
ΣΑΜΟΣ . . . . .	·Υιοί Δ. Ιγγλέση . . . . .	43	7177	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ. διὰ Βαγκούνερ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ . . . . .	·Υιῶν Σιγάλα . . . . .	43	7176	ἔφθ. Καλκούταν 3 Αύγ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ II. . . . .	·Ν. Παπαδάτος . . . . .	08	811	·Ιδε: Βικτωρίαν (Βραζ.) 6 Αύγ.
ΣΤΑΥΡΟΣ . . . . .	·ἐτ. «Κάσσος» . . . . .	44	7224	διῆλθε Τζιμπούτι 30 Ἰουλ. διὰ Πουσάν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	·Ιω. Κουμάνταρος . . . . .	44	7176	ἔφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 6 Αύγ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΣΠΟΥΛΟΣ	·Ἀδ. Βλασσόπουλοι . . . . .	43	7244	διῆλθε Πιούλιαν 30 Ἰουλ. διὰ Πουσάν
ΣΥΡΟΣ . . . . .	·Δ. Γεωργόπουλος . . . . .	43	7231	ἔφθ. Ρίον Ιανείρου 30 Ἰουλίου
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	·Εύγενια I. Χανδρή . . . . .	43	10448	εἰς Κατάνην ἀπό 27 Ἰουλίου
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ . . . . .	·Ἐκτώρ Καρακούλης . . . . .	11	3658	ἀργεῖ Κάρδιφ ἀπό 24 Ἰουνίου
ΤΗΝΟΣ . . . . .	·Ι. Πετσόπουλος . . . . .	11	1459	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 1 Ἰουλίου
ΤΡΙΤΩΝ	·Ἀδ. Γράτσοι . . . . .	44	7250	εἰς Μαρμουράκι ἀπό 12 Ἰουλίου
ΥΔΡΑΙΟΣ II.	·Κληρ. Αθ. Κουλούρα . . . . .	30	4557	ἀνεχ. Μακάσσαρ 7 Αύγ. διὰ Μασσαλίαν
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	·Λουκάς Νομικός . . . . .	21	1783	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διὰ Αμέρεσαν
ΦΛΩΡΙΝΑ	·Κ. Παπαγεωργίου κλπ. . . . .	20	985	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 18 Ἰουλίου 1952
ΦΡΑΓΚΙΣ	·Θ. Σταφυλοπάτης . . . . .	27	757	εἰς Κωνσταντζαν, ὑπό πόρτωσιν 12 Αύγ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	·Ι. Μ. Καρράς . . . . .	44	7176	διῆλθε Παναμάν 1 Αύγ. διὰ Χάιφαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	·Κάσσος Α.Ε. . . . .	44	7256	ἀνεχ. Λός Ἀντζελες 2 Αύγ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	·Χ. Χατζηπατέρας . . . . .	44	7239	ἀνεχ. Νομέαν 2 Αύγ. διὰ Τοκοτίλλαν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	·Κάσσος Α.Ε. . . . .	45	7256	ἀνεχ. Χάιππον ρόδος 3 Αύγ. διὰ Αμέρερσαν
ΧΙΟΣ . . . . .	·«Λιβανός» Α.Ε. . . . .	39	5643	ΠΡΟΣΗΡΑΓΜΕΝΟΝ εἰς Πούτα τνέλ 29 Ἰουλ. διὰ Ιαπωνίαν
ΨΑΡΑ . . . . .	·Αναστασίου Φαφαλίδης . . . . .	45	7255	διῆλθε Πούλιο Σάμπαν 29 Ἰουλ. διὰ Ιαπωνίαν
ΩΡΕΟΙ . . . . .	·Γεώργ. Εμίρος . . . . .	39	4967	·Ιδε: «ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΞ», σημαία Λιβερίας

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ.	«Άρτεμις»	17	3976	άργει 'Αμπελάκι από 20 'Ιανουαρίου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ.	«Βέροντε»	17	1288	έφθ. Κότκα 3 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ.	«Αίτζιαν Μάρφ»	10	1471	άργει Πειραιά από μηνών
ΑΔΑΜΑΣ	έτ.	«Εσπεράντζα»	43	7265	διηλθε Τζιμπούτι 27 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΕΛΛΑΣ	έτ.	«Ράιτσες»	44	7292	άνεχ. Μάρη ντέλ Πλάτα 1 Αύγ. δι' 'Αιμούργον
ΑΖΙΑΝ	έτ.	«Πανοσεανικα»	43	7223	διηλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ.	«Λά Πλάτα»	43	7239	έπόδισεν είς Βαμπάναν 24 'Ιουλίου
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ρεπούμπλικ»	53	13752	άνεχ. Ούμ Σαΐδ 18 'Ιουλ. δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ.	«Άζουέρο»	44	7176	είς Βαγκούδηρ από 16 'Ιουλ., έπισκευή
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ.	«Μαρίτσα»	20	5227	έφθ. Αρχάγγελον 5 Αύγ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	54	18800	είς Ήνωμένας Πολιτείας, υπό συμπλήρωσιν
ΑΙΑΣ	έτ.	«Σεντράλε»	29	5218	έφθ. Μπουένος "Αύρες 20 'Ιουλ.
ΑΙΑΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Αίας»	22	1057	άνεχ. Βασάρων 4 Αύγ. διά Κόραμ Σάχρ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ.	«Σάν Γκρεγκόριο»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Αύγ. διά Λάιττλ Πέντρο
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.)	έτ.	«Βιβάλετ»	20	7016	άνεχ. Πειραιά 11 Αύγ. διά Βενεζουέλαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΛΩΡ	έτ.	«Ντέλ 'Ετζέο»	44	7286	είς θέσιν 48 Β. και 13 Δ., Αύγ. 2 διά Βαλτιμόρη ν
ΑΙΝΟΣ	έτ.	«Εστρέλλα»	44	1935	άνεχ. Σαβάναν 3 Αύγ. διά Βενεζουέλαν
ΑΙΤΝΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ.	«Αλόνσο»	43	7218	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Αύγ.
ΑΚΡΩΝ (Χονδ.)	έτ.	«Ιμπέρια»	44	7158	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 7 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ.	«Ακρόπολις»	28	5133	διηλθε Μοντεβίδεο 23 'Ιουλ. δι' Εύρώπην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Ματζελία»	18	5599	άργει Φάλμουθ από 16 'Απρ. 1953
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)	έτ.	«Μονρόδια»	53	7409	έφθ. 'Οζάκαν 7 Αύγ.
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ.	«Άλκιμος»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 8 Αύγ. διά Γένοβαν
ΑΛΚΥΩΝ (λιβερ.)	έτ.	«Σάντα Ρίτα»	44	7163	έφθ. Ροζάριο 4 Αύγ.
ΑΛΛΥ (λιβερ.)	έτ.	«Γκρήνιβιλλα»	12	3962	άνεχ. Μπράκε 6 Αύγ. διά Γένοβαν
ΑΛΜΠΑ	έτ.	«Εξτραμάρ»	44	7195	έφθ. Μορμουγκάο 24 'Ιουλ. (διά Γαλλίαν)
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ.	«Ιγκουάνο»	18	8703	διηλθε Κων/πολιν 7 Αύγ. διά Φιλανδίαν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ.	«Άμαρυλλις»	45	7201	άνεχ. Καρδί 1 Αύγ. διά Τσάρλεστων
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβερ.)	έτ.	«Άλτο Μάρες»	44	7144	έφθ. Ροζάριο από 8 'Ιουλίου
ΑΝΑΡΕΑΣ	έτ.	«Σάμοσοκ»	44	7207	άνεχ. 'Αιμέρεσαν 1 Αύγ. διά Κολόμπο
ΑΝΑΡΕΑΣ Γ.	έτ.	«Σάντα Κρού»	29	4913	διηλθε Χονολουλού 1 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	άνεχ. Πειραιών Κόλπον 2 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Ανδρος»	53	17800	έφθ. Μπάχρειν 7 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ.	«Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. 'Αγ. Φραγκίσκον από 16 'Ιουλ. διά Σουμάτραν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ.	«Ανδρος»	53	17800	άνεχ. Κεμπέκ 6 Αύγ. δι' Όυρουγκούσην
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	έτ.	«Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 Αύγ. διά Μπάνιας
ΑΝΝΑ Κ. (λιβ.)	έτ.	«Ούνεστ Αφρίκα»	54	6150	άνεχ. Τσώρτσιλ 1 Αύγ. διά Λουδίνιον
ΑΝΝΑ	Λιθεριανή έταιρια	21	4358	άργει Πειραιά από 20 'Ιανουαρίου	
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ.	«Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Αύγ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ.	«Σάντα 'Αννα»	44	7258	έφθ. Πενάγκ 26 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ.	«Αννίτσα»	44	7070	είς θέσιν 2,40 Ν. και 83 Δ., Αύγ. 5 διά Περουβίαν
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Αριστινίκα»	30	6869	"ΒΑΣΙΛΕΙΟ%ίς, ώς μετωνυμάσθη
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ.	«Μίνιαχ»	08	1763	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 1 Αύγ 8' 'Αιμέρεσαν
ΑΝΤΡΕ	έτ.	«Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Σάντος 29 'Ιουλίου
ΑΝΤΟΝΥ	έτ.	«Αντάρες»	44	7126	διηλθε Πούδο Μπούκοι 7 Αύγ. διά Μορμουγκάο
ΑΝΤΡΟ·Ι·Λ (λιβερ. δεξ.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	43	7262	άργει Τοοεδίσαν 7 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιβερ.)	έτ.	«Γκρήνιβιλλα»	43	7244	άνεχ. Κόμπε 30 'Ιουλ. διά Βαγκούδηρ
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)	έτ.	«Ηγκλα»	44	7176	
ΑΠΟΙΚΙΑ	έτ.	«Αίλα Βέρντε»	44	7331	"Ιδε: «ΕΛΕΝΗ Β.», ώς μετωνυμάσθη
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ.	«Άλβιών»	28	5061	διηλθεν Ούζαν 1 Αύγ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΡΕΤΗ	έτ.	«Απόστολο»	20	3330	άνεχ. Άλγεριον 7 Αύγ. διά Χάϊφαν
ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ρίταλεξ»	19	2609	έφθ. Αιμέρεσαν 6 Αύγ. πρὸς διάλυσιν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ.	«Αριστομένης»	43	7191	διηλθεν 'Άδεν 7 Αύγ. δι' 'Ινδίας
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.)	έτ.	«Μιραφλόρες»	38	10277	άργει 'Αιμέρεσαν από 5 Αύγ. 1953
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ.	«Αριστομένης»	43	7244	είς θέσιν 42 Β. και 29 Δ., Αύγ. 4 διά Κούδαν, άπωλεια έλικος
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Μαριτάιμ»	40	10224	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 1 Αύγ 8' 'Αιμέρεσαν
ΑΡΙΩΝ	έτ.	Ντέλ "Εστε»	19	5672	έφθ. Σάντος 29 'Ιουλίου
ΑΡΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Άρης»	22	1498	διηλθε Πατακάρ 7 Αύγ. διά Λίθερπουλ
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ.	«Φερπλαίσι»	53	18288	άνεχ. Περισκόν Κόλπον 1 Αύγ. Πώλμπορρω
ΑΡΟΠΑ	έτ.	«Τράμπτ»	43	7246	διηλθε Πούλη Μπούκομ 3 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΣΕΝΑ	έτ.	«Μαρπούέντε»	43	7176	άνεχ. Γιασδάτα 4 Αύγ. διά Βαγκούδηρ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)	έτ.	«Ταλαμάνκα»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 29 'Ιουλ. διά Παραμαρίπο
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιβερ.)	έτ.	Λαϊμπ. Σή Τράνσπ.»	43	7288	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 30 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ.	«Μιταγίανο»	44	7157	διηλθε Τρίνινταν 29 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβερ.)	έτ.	«Πενέντο»	44	7161	διηλθε Λόδς 'Αντζελες από 18 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ.	«Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	έφθ. Εύα Περον (Λα Πλάταν) 23 'Ιουλ.
ΑΣΠΙΡΕ·ΙΤΟΡ (λιβερ.)	έτ.	«Ντιάμοντ»	44	7210	άνεχ. Λουδίνον 6 Αύγ. διά Κόλπον Μεξικού
ΑΣΤΡΩΝ	έτ.	«Φάιργουντ»	42	7176	άνεχ. Λουλέας 4 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ.	«Σαντιάγκο»	25	4853	είς Ροζάριο από 27 'Ιουνίου
ΑΤΤΙΚΗ	έτ.	«Αττίκα»	27	5214	έφθ. Καλκούταν 8 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άργει Βρέμην από 18 'Ιουλ., έπισκευή
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ.	«Οσεαν Τάνκερς»	54	12000	είς Βρέμην, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Βουδάνη 4 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Βαγκούδηρ 6 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟ (δεξ. λιβ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	49	17094	είς θέσιν 5,54 Β. και 84 Α., Αύγ. 4 διά Περσικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	49	7310	διηλθε Σουεζ 8 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ (λιβερ. δεξ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	54	10800	είς Μάλμο, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιβ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	54	7500	είς Χάρτλεπουλ, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	διηλθε Τζιμπούι 2 Αύγ. δι' 'Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ.	«Ατλάντικ»	44	7176	διηλθε Τζιμπούι 25 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΗ (δεξ. λιβ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	54	13200	είς Γαλλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	53	11322	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ.	«Ατλάντικ "Οίλ»	54	12000	είς Βρέμην, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	53	12696	διηλθε Κέιπ Τάουν 1 Αύγ. δι' Ούμ Σαΐδ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	53	12712	άνεχ. Γιοκκασί 10 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7200	έφθ" Οράν 9 Αύγ. και Σαδόναν 12
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	52	10930	άνεχ. Πουέρτο Λα Κρουζ 25 'Ιουλ. διά Καμπάνα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	50	8679	άργει Νταντσίνα από 20 'Απριλίου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Ντουγκούν 2 Αύγ. διά Χιροχάτα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	48	10928	διηλθε Σουεζ 29 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον, έφθ. 7 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	49	10908	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 Αύγ. διά Γαλλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	διηλθε Τρίνινταν 2 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ.	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Βαγκούδηρ 6 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ.	«Μαρίτιμο»	45	7160	διηλθε Παναμάν 27 'Ιουλ. διά Χαϊφαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ.	«Ατλάντικ»	44	7247	έφθ. Σταϊγκον 1 Αύγ.
ΑΥΡΑ	έτ.	«Παλμές»	42	7236	διηλθε Βαλένθιον 10 Αύγ. διά Μάντζεστερ
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ.	«Αρκτούρους»	27	5006	έφθ. Μπαλάγκαν Μπαλάγκαν 29 'Ιουλ. (δι' Εύρώπην)
ΑΦΡΟΣ	έτ.	«Βαλιόζο»	44	7198	άνεχ. Μπαχάιν Μπαχάιν 1 Αύγ. διά Καλλάσ
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ.	«Ιντερ 'Αμερικάνο»	44	7176	έφθ. Πούντα Καρντόν 6 Αύγ.
ΒΑΡΚΑ (λιβερ.)	έτ.	«Βαστόρες»	43	7180	διηλθε Τρίνινταν 3 Αύγ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Σάν Μπαζίλιο»	30	6869	έφθ. Γενοβαν 3 Αύγ.

ΒΑΣΙΛΗΣ							
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΣΑΟΥΔ Α'	(άραδ.)	έτ.	«Κορονάντο»	43	7067	εις θέσιν 5 Ν. και 32 Δ., Αύγ. 8 διά Καλλάρι, απώλεια έλικος	
ΒΕΛΛΑ		έτ.	«Ωνάστης	54	25000	εις Αμβούργον, υπό συμπλήρωσιν	
ΒΕΝΕΡΕΙ-ΤΟΡ (λιθερ.)		έτ.	«Γκράντε	20	2770	άνεχ. Τσιτταγκόργι 5 Αύγ. διά Καλκούταν	
ΒΕΝΟΥΣ (όνθουρ.)		έτ.	«Οσεάνικα	43	7244	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 4 Αύγ. δι' "Εμδεν"	
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)		έτ.	«Γκόλμπο	20	7631	έφθ. Μορμουγκάδ 26 Ιουλ.	
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιθερ.)		έτ.	«Μαρστομάντε	52	11362	άνεχ. Λαρέντιο Μάρκες 5 Αύγ. διά Μπέιραν, έφθ. *7	
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)		έτ.	«Ινσουλάρη	44	7159	έφθ. Χουλά 29 Ιουλ. (είτα Τάιν)	
ΒΟΡΙ		έτ.	«Ρίο Γκουάμπο	40	8122	έφθ. Χαδάναν 8 Αύγ.	
ΓΑ-ΥΕΤΥ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Ρίο»	42	7076	άνεχ. Βαλένθιαν 4 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν	
ΓΑΥΡΙΟΝ		έτ.	«Θήατρη	43	7304	άνεχ. Νουείτας 1 Αύγ. διά Κόρπους Κρίστι, έφθ. 6	
ΓΕΡΟΝΤΑΣ		έτ.	«Κορούνα	43	7156	έφθ. Νέαν "Ορλέάνην 6 Αύγ.	
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)		έτ.	«Έρωτας	43	7271	άνεχ. Πρόδιντες 25 Ιουλ. (διαταγάς)	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθερ.)		έτ.	«Ματζεδόλια	27	5586	άργει Πειραιά από 18 Ιουλίου	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		έτ.	«Μονρόδια	51	5739	διήλθε Τζιμπούτι 29 Ιουλ. διά Μαντράς	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)		έτ.	«Μερίντιαν	19	5405	έφθ. Ροζάριο 29 Ιουλ.	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)		έτ.	«Ατλαντικ "Οϊλ"	54	18790	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 4 Αύγ. δι' "Αγγλίαν	
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ.	«Αρκούλη	22	1871	άργει Σπέτζιαν από 14 Ιουλ.	
ΓΙΟΥΜΠΙΛΑΝΤ (δεξ.)		έτ.	«Ρίο Πάρτο	43	7166	διήλθε Παναμάν 7 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν	
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ		έτ.	«Βαντόμα	31	9889	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ εις τὴν Ιαπωνίαν	
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)		έτ.	«Γιουρόπα	43	7207	άνεχ. Ντουγκούν 2 Αύγ. διά Μουρόβαν	
ΓΚΕΡΒΑ-Ι-Σ (δεξ.)		έτ.	«Μπάχια Σαλίνας	42	7303	άνεχ. Πόρτ "Αλμπέρνι 4 Αύγ. δι' "Αγγλίαν	
ΓΚΛΑΝΤΙ-Ι-ΤΟΡ		έτ.	«Οθερος Τάνκερ	43	10448	άργει Μπωμόν από 22 Ιουλίου	
ΓΚΑΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)		έτ.	«Πόλαμπρα	43	7263	εις θέσιν 43 Β. και 54 Δ., Αύγ. 5 διά Μόντρεαλ	
ΓΚΟΛΦΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δεξ.)		έτ.	«Μίντ "Ατλαντικ"	43	7248	άνεχ. Μόμπιλ 1 Αύγ. διά Πουέρτο Όρντας	
ΓΟΥ-Ι-Τ		έτ.	«Φαρλέξ	27	6023	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ εις Βέλγιον	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Καρέτο	44	7247	διήλθε Σουέζ 7 Αύγ. διά Φορμόζαν	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής	52	20321	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 3 Αύγ. διά Γιβραλτάρ	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)		έτ.	«Διεθνής	54	27875	εις Γκούνιν 5 Αύγ. παρελήφθη	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής	53	20600	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 6 Αύγ. διά Γιβραλτάρ	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-ΙΖ (λ. δ.)		έτ.	«Διεθνής	54	20400	εις Κίελον, υπό συμπλήρωσιν	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΡΟΠΤ (λ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής	52	20536	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 3 Αύγ. διά Γιβραλτάρ	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής	52	20125	διήλθε Σουέζ 2 Αύγ. διά Περσικὸν Κόλπον	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Διεθνής	49	17738	διήλθε Σουέζ 8 Αύγ. διά Περσικὸν Κόλπον	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.)		έτ.	«Διεθνής	49	10892	άνεχ. Χείζαμ 4 Αύγ. διά Κιουρασώ	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ.	«Γιουρόπα	54	21000	εις Ναγκασάκι, υπό συμπλήρωσιν	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)		έτ.	«Αστεμίς	44	7192	άνεχ. Σάν Λορέντζο 9 Αύγ. διά Μπουένος "Αύρες	
ΔΙΩΝΗ		έτ.	«Πάξη	17	3322	εις ταξίδια Νεαπόλεως—Πειραιώς (πετρέλαια)	
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ		έτ.	«Ελεόγκω	20	6157	άνεχ. Αλγέριον 4 Αύγ. δι' Αμοτερνταμ	
ΔΩΡΙΣ		έτ.	«Δωρίς	19	812	άργει Μαΐαμι από 23 Δεκ. 1953	
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθερ.)		έτ.	«Γουορλητούναίντη	54	6750	άνεχ. Μόντρεαλ 3 Αύγ. δι' "Αγγλίαν	
ΕΙΡΗΝΗ		έτ.	«Πούντα "Αρένας	29	6941	εφθ. Πάτρας 28 Ιουλ. και Πειραιά 7 Αύγ.	
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ. Κοστ.)		έτ.	«Νολίντο	27	6401	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 5 Αύγ. δι' "Αγγλίαν	
ΕΛΕΚΤΡΙΚ		έτ.	«Πουέρτο Ρίκο	24	4991	άνεχ. Φάλμουθ 7 Αύγ. διά Μπόναν	
ΕΛΕΝΗ Β.		έτ.	«Πουέρτο Λιμπερτάντη	44	7331	άνεχ. Νέαν Υόρκην 10 Αύγ. διά Θιουντάντ Μπόλιβαρ	
ΕΛΕΟΥΣΑ (Κοστ.)		έτ.	«Λίμπεραλ	18	629	άργει Χάρη 14 Αύγ.	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ		έμ.	Γιανουσαλάτος	28	6522	άργει Χόκη από 12 Νοεμ. 1953	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Γουόρλητ Τάνκερς	43	7218	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 28 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ	
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Ελλήποντος	44	7225	άνεχ. Σαβάναν 3 Αύγ. διά Χάμπιτον ρόδος	
ΕΛΜΙΡΑ (λιθερ. δεξ.)		έτ.	«Μορέλος	43	7284	εφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Αύγ.	
ΕΜΑΝΣΙΠΕ-Ι-ΤΟΡ		έτ.	«Τρανσπασιφίκα	43	7207	άνεχ. Γκουαγιακίλ 30 Ιουλ. διά Περουβίαν.	
ΕΜΠΟΡΙΟΣ		έτ.	«Γόλφο "Άζούλη	42	7058	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 Αύγ. διά Τσεμπού	
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ		έτ.	«Ενσενάντα	44	7207	έφθ. Δάντιγκ 3 Αύγ.	
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)		έτ.	«Λατσιφέρους	43	7264	διήλθε Παναμάν 9 Αύγ. διά Περουβίαν	
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)		έτ.	«Λόγγυος	41	7122	έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ.	
ΕΝΤΟΥΚΕ-Ι-ΤΟΡ (λιθ.)		έτ.	«Ντέ Μάρφιλ	44	7240	άνεχ. Μόμπιλ 3 Αύγ. διά Περουβίαν, απώλεια έλικος	
ΕΣΤΟΡΙΑ		έτ.	«Πεντέγκραλ	44	7255	έφθ. Πόρτ "Αλμπέρνι 4 Αύγ. (διά Βαλτιμόρην)	
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)		έτ.	«Σουνταπλάτικος	22	7766	έφθ. Γένοβαν 8 Αύγ.	
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)		έτ.	«Ατλαντικ "Οϊλ	54	18675	διήλθε Σουέζ 8 Αύγ. διά Περσικὸν Κόλπον	
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ		έτ.	«Γκόλφο Ντελέαντο	44	7210	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον Αύγ. 9 δι' Αμέροσταν	
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθερ.)		έτ.	«Σάν Νικόλας	52	15869	άργει Ρόττερνταμ από 16 Ιουνίου, έπισκευή	
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ.	«Σάν Νικόλας	43	7176	εις θέσιν 18 Β. και 49 Α., Αύγ. 8 διά Ρόττερνταμ	
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ.	«Σάν "Αντώνιο	45	7176	άνεχ. Κοσσερί 21 Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν	
ΕΦΦΟΥ (λιθερ.)		έτ.	«Μαλάγια	43	7194	άργει Σύρου από 9 Ιουλ.	
ZAN		έτ.	«Ορινόκο	44	7165	άνεχ. Κόρπους Κρίστι 5 Αύγ. διά Σμαλκάντεν	
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)		έτ.	«Ιγκουάνα	20	5627	έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ.	
ZINI (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Ιουνιάτεντ Κρός	52	12556	άνεχ. Σαβάναν 3 Αύγ. διά Λάδσεντ	
ZOZIAN (Κοστ.)		έτ.	«Ατυχίδης	20	7638	άνεχ. Αμέροσταν 8 Αύγ. διά Μούρμανσκ	
ΗΓΚΛΑ		έτ.	«Ντέλ Νόρτε	43	7191	άργει Πειραιά από 24 Ιουλίου	
ΗΡΩΝ (Χούδ.)		έτ.	«Ντέλ "Εστε	44	7161	διήλθε Λός "Αντζελες 16 Ιουλ. διά Καμαίσι	
ΘΑΛΑΣΣΟΣΧΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)		έτ.	«Θαλασσοπόρος	43	7252	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον Αύγ. 9 δι' Αμέροσταν	
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ		έτ.	«Αιλά Μπέλλα	28	2407	άργει Ρόττερνταμ από 16 Ιουνίου, έπισκευή	
ΘΕΟΔΩΡΑ		έτ.	«Ντέλ Νόρτε	43	7151	εις λιμένας Νοτίου Κορέας 5 Αύγ.	
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)		έτ.	«Δώρας	45	7151	έφθ. Αμέροσταν 28 Ιουλ.	
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ.	«Μοντετζόμα	43	7131	διήλθε Παναμάν 5 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν	
ΘΕΟΦΟΡΟΣ		έτ.	«Άλες Πέρλας	28	5068	έφθ. Σάν Λορέντζο 24 Ιουλ.	
ΙΑΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)		έτ.	«Απόστολος Παύλος	24	3658	διήλθε Σουέζ 1 Αύγ. διά Κουθεΐτ	
ΙΑΛΛΕΝΑΟ		έτ.	«Σαπφώ	35	8072	άργει Νέαν Υόρκην από 29 Ιουν. 1953	
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (λιθερ.)		έτ.	Σ. Διφωνής	43	7163	άργει Βομβάνη από 4 Ιουνίου, ζημία	
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)		έτ.	«Ιντάλγκο	43	7194	εφθ. Είβονμάσιθ 6 Αύγ.	
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)		έτ.	«Πλαταγκόνιας	35	8072	εις Κιουρασώ 4 Αύγ.	
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ		έτ.	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ	25	5090	άργει Αμστερταμ από 17 Ιουλίου 1953	
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)		έτ.	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ	44	7176	άνεχ. Μπατόν Ρούζ 1 Αύγ. διά Τρίνινταντ	
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)		έτ.	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ	29	9086	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 3 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν, ρυμουλκούμενον	
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)		έτ.	«Πετρόλεους Κ. Κ.	53	13554	διήλθε Βιρτζίνια 7 Αύγ. διά Ράς Τανούρα	
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ		έτ.	«Τρανσόδεσμαν	53	15826	άνεχ. Μόντρεαλ 4 Αύγ. δι' "Αγγλίαν	
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)		έτ.	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ	44	7198	άνεχ. Χάρην 4 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον	
ΡΙΣ (Κοσταρ.)		έτ.	«Τρανσόδεσμαν	53	13490	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Αύγ. διά Βαγκούνερ	
ΑΙΤΗ		έτ.	Κωτταρόπουλος	20	909	έφθ. Λοιδίνον 25 Ιουλίου	
ΑΛΛΙΟΠΗ (λιθερ.)		έτ.	«Κορεαντόρ	43	7176	άργει Σέμπιτρο πάπο 11 Σεπτ. 1953	
ΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)		έτ.	«Τορέχα	21	2506	διήλθε Τρίνινταντ 2 Αύγ. διά Μπατόν Ρούζ	
ΑΜΠΑΝΟΣ		έτ.	«Αριόνα	22	8432	άνεχ. Μόντρεαλ 5 Αύγ. διά Χερβούργον	
ΑΜΠΕΡΡΑ		έτ.	«Αρεκουρίπα	43	7257	άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 7 Αύγ. δι' "Αγγλίαν	
ΑΝΠΟΥΟΥΣ		έτ.	«Νεπτουνίας	13	7710	διήλθε Κοπεγχάγην 1 Αύγ. διά Μπόντοντο	
ΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)		έτ.	«Κανόπους	44	7157	έφθ. Λαττάκια 30 Ιουλ.	
ΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)		έτ.	«Ελλήνες άγορασται	07	1075	άνεχ. Νάουρου 26 Ιουλ. δι' "Ειβονμάσιθ	
ΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ.	«Λουνδί	19	5173	άνεχ. Λειζόνες 6 Αύγ. διά Ντόβερ	
ΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)		έτ.	«Γιουνίον	53	8400	άνεχ. Κέμι 6 Αύγ. διά Χαμίνα	
ΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ.	«Λουνίνο	22	1048	άνεχ. Σηάτλ 29 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν	
ΑΠΕΤΑΝ ΘΕΟ (λιθερ.)		έτ.	«Αντόρ	19	5354	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 6 Αίγιν	
ΑΠΕΤΑΝ ΘΕΟ (τάνκερ)		έτ.	«Μπράιτ Στάρ	43	7129	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 6 Αίγιν	
		έτ.		19	5771	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 6 Αίγιν	

ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.) . . . . .	έτ. "Πρίς" . . . . .	42	7018	διήλθεν ένοικτά Βαλένσιας 4 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς άνεχ. Μούρμανσκ 26 'Ιουλ. διά Δάντσιγκ, έφθ. 4 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ . . . . .	έτ. «Γιουρόπτω» . . . . .	44	7124	άνεχ. Λός Αντζελες 1 Αύγ. διά Σάν Ντιέγκο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Στάρ» . . . . .	31	8872	διηλθεν "Άδεν 8 Αύγ. δι' Ισπανίας
ΚΑΤΕΡΙΝΑ . . . . .	έτ. «Καρέτος» . . . . .	43	7160	διηλθεν Παναμάν 2 Αύγ. δι' Αμέρισαν
ΚΑΛΗ . . . . .	έτ. «Μάριν» . . . . .	43	7166	άνεχ. Γιαδάτα 1 Αύγ. διά Βρεταν. Κολομβίαν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Πανιάρη» . . . . .	43	7246	διηλθεν Παναμάν 26 'Ιουλ. διά Λίβερπουλ
ΚΑΤΙΓΚΩ . . . . .	έτ. «Καρνάσιον» . . . . .	44	7281	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Αύγ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΚΑΤΙΝΑ . . . . .	έτ. «Σάν Μπεράντο» . . . . .	45	7255	διηλθεν Παναμάν 3 Αύγ. διά Καβασάκι
ΚΕ-Ι-Π ΣΤΑΡ . . . . .	έτ. «Λαϊτμέριαν» . . . . .	44	7281	άργει Βαλτιμόρην άπο 22 'Ιουν. 1952
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ . . . . .	έτ. «Κένταυρος» . . . . .	19	6064	έφθ. Λονδίνον 1 Αύγ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Κάνποντος» . . . . .	41	7579	άνεχ. Καρπάτο 4 Αύγ. διά Αθήνας
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Ιντάλγκο» . . . . .	43	7194	έφθ. Λονδίνον 1 Αύγ. δι' "Άδεν
ΚΙΣΜΕΤ . . . . .	έτ. «Ιρκαρ» . . . . .	22	2795	άνεχ. Καρπάτο 4 Αύγ. δι' "Άδεν
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Μπελμάρ» . . . . .	44	7190	έφθ. Τέλ Άσιδ 28 'Ιουλίου
ΚΝΟΖΑ . . . . .	έτ. «Τράπτη» . . . . .	44	7248	άνεχ. Αιμέρσαν 30 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ . . . . .	έτ. «Ορόγια» . . . . .	44	7160	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 5 Αύγ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ . . . . .	έτ. «Νεπτούνια» . . . . .	13	9424	εις Μπουένος "Αύρες άπο 14 'Ιουλ.
ΚΟΝΔΩΡ . . . . .	έτ. «Ντέλ Εστε» . . . . .	43	7933	άνεχ. Σαυθάμπτον 8 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΚΟΜΕΤ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Μονάρκα» . . . . .	43	7177	άνεχ. Σεμαίνους 4 Αύγ. διά Πόρτ Τάσις
ΚΟΡΘΙ . . . . .	έτ. «Μοντεπάρτο» . . . . .	43	7261	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Σάν Πέντρο» . . . . .	45	7176	εις Γκρήνον υπό μετατροπήν
ΚΟΡΣΙΚΑ (έπιθ.) . . . . .	έτ. «Μπάρου» . . . . .	14	7475	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 7 Αύγ. διά Νότιον Αφρικήν
ΚΟΡΦΟΥ Α'-Ι'ΛΑΝΤ . . . . .	έτ. «Ζίτα» . . . . .	43	7176	άργει Καζαμπλάγκαν άπο 10 Αύγ. 1952
ΚΟΥΗΝ . . . . .	έτ. «Ντέλ Εστε» . . . . .	44	7190	έφθ. Ροζάριο 23 'Ιουλ.
ΚΡΟΝΟΣ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Σάν Φερνάντο» . . . . .	41	6756	έφθ. Νέαν Υόρκην 8 Αύγ.
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Κανόπονος» . . . . .	54	10800	εις Γκάλεστων 10 Αύγ.
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβερ.) . . . . .	έτ. «Κυανός» . . . . .	43	10449	εις Χάρτελπουλ, υπό συμπλήρωσιν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ . . . . .	έτ. «Κογκισταντόρ» . . . . .	45	7157	άργει "Ικούικ 6 Αύγ. διά Παναμάν
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΟΥΥ . . . . .	έτ. «Έργκαπτο» . . . . .	53	11262	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μπαλτίκο» . . . . .	43	10195	διηλθεν Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Μπάνιας
ΛΑΜΥΡΑ . . . . .	έτ. «Πέντρεγκαλ» . . . . .	45	7247	άνεχ. Τρίνινταντ 29 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μιραμόντε» . . . . .	53	13406	διηλθεν Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΛΕΙΒΑΔΙΑ . . . . .	έτ. «Κάλομπρο» . . . . .	43	7218	άνεχ. Ντεμεράρα 6 Αύγ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΛΙΛΙΜΠΕΤ . . . . .	έτ. «Μοντεβέρντε» . . . . .	44	7235	"Ιδε : «ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ», ώς μετωνομάσθη
ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ . . . . .	έτ. «Παναμερικάνων» . . . . .	44	7176	άνεχ. Βικτωρίαν 1 Αύγ. διά Κάρδιφ
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ . . . . .	έτ. «Ατλάντικο» . . . . .	43	7176	διηλθεν Γιβραλτάρ 10 Αύγ. διά Μόλι
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Χερέπιασ» . . . . .	27	4966	έφθ. Γδύνιαν 10 Αύγ.
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Βιβάλετ» . . . . .	27	6192	άργει Πειραιά από 27 'Ιουλ. έπισκευή
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ . . . . .	έτ. «Μπράστην» . . . . .	44	7160	έφθ. Κων(πολί)ν 8 Αύγ.
ΜΑΙΡΗ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Μονρόδια» . . . . .	49	5841	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 4 Αύγ.
ΜΑΚΡΟΝ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Ουσέτερον» . . . . .	43	7161	έφθ. Μιτάχιαν Μπλάγκαν 4 Αύγ.
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπετο» . . . . .	42	7210	έφθ. Βοστώνην 7 Αύγ.
ΜΑΝΤΟ-Ι'-Λ (λιβερ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Φωσίανων» . . . . .	44	7243	άργει Μπωμόν άπο 16 'Ιανουαρίου 1953
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.) . . . . .	έτ. «Σάσουθερν Κράσ» . . . . .	44	7244	έφθ. Κακινάντα 28 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΚΩ . . . . .	έτ. «Ούλτραμαρίνα» . . . . .	43	7160	έφθ. Νεκοτέσε 26 'Ιουλίου
ΜΑΡΙΑ . . . . .	έτ. «Νάσιοναλ» . . . . .	28	5660	άνεχ. Μούσοραν 4 Αύγ. διά Βαγκούνερ
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΖΑ . . . . .	έτ. «Βέγας» . . . . .	43	7223	διηλθεν Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΙΑ Γ. . . . .	έτ. «Κρυστάλλο» . . . . .	20	3326	άργει Σιγκαπούρην άπο 7 'Ιουλίου
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Άρκουλ» . . . . .	22	4949	διηλθεν Αγ. Βικέντιον 1 Αύγ. διά Μπουένος "Αύρες
ΜΑΡΙΕΤΤΑ . . . . .	έτ. «Φωσίανων» . . . . .	43	7059	διηλθεν Σουέζ 2 Αύγ. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Πλαναμένα - Γιουρόπτα» . . . . .	48	6118	εις Τάσις 10 Αύγ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Ορίενταλ» . . . . .	24	4701	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουλ. διά Μούρμανσκ *
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Μαριμπλάγκα» . . . . .	47	6113	άνεχ. Χάλιφας 1 Αύγ. διά Σαβάνναν, έφθ. 9
ΜΑΡΙΤΑ-Ι-Μ ΑΗΝΤΕΡ (λιβερ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Μαριτάτιμ» . . . . .	52	12995	άνεχ. Περουΐδαν 6 Αύγ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΜΑΡΙΤΑ-Ι-Μ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μαριτάτιμ» . . . . .	53	13033	άνεχ. Νέαν Υόρκην 9 Αύγ. διά Λάς Πιέντρας
ΜΑΡΚΕΛΛΑ . . . . .	έτ. «Σάν Γκεράσιμο» . . . . .	20	3483	άνεχ. Τάμπαν 2 Αύγ. διά Πενατακόλλαν
ΜΑΡΚΟΣ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Εύκαριερς» . . . . .	43	7132	άνεχ. Μάντζεστερ 7 Αύγ. διά Κουβαν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Μοτόρες» . . . . .	52	8453	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Αύγ. δι' Αμβούργον
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μπαλμπόσα» . . . . .	54	18625	εις Ήνωμένα Πολιτείας υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ματζεόλια» . . . . .	27	6382	άργει Πέραμα από 16 'Ιουλίου
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Νόρθ Πασίφικο» . . . . .	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάσαν 24 'Ιουλ. διά Χιροχάτα
ΜΕΛΙΝΤΑ . . . . .	έτ. «Ινιάκια» . . . . .	45	7264	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ.
ΜΕΝΙΤΕΣ . . . . .	έτ. «Νομέδα Θρανάδα» . . . . .	45	7198	διηλθεν Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΜΕΝΤΩΡ . . . . .	έτ. «Μέντωρ» . . . . .	18	1395	άργει Κάρδιφ από 5 Φεβρ. 1953
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.) . . . . .	έτ. «Αρίονας» . . . . .	19	7588	άργει Βαλτιμόρην άπο 9 Νοεμ. 1953
ΜΕΡΟΠΗ (Κοσταρ..) . . . . .	έτ. «Σάππατη» . . . . .	43	1934	άνεχ. Σάντερλαντ 6 Αύγ. διά Χουέλθαν
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ . . . . .	έτ. «Σάν Ραφαέλ» . . . . .	43	7227	έφθ. Κάσσα 30 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΑΡΙΑ . . . . .	έτ. «Σάν Ραφαέλ» . . . . .	43	7227	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ. διά Κάσσα
ΜΙΧΑΗΑ Ι.Γ. . . . .	έτ. «Η. Κορτόμπα» . . . . .	44	7215	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 27 'Ιουλ. διά Νέαν Σκωτίαν
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δεξ.) . . . . .	έτ. «Σάν Αντρες» . . . . .	53	11289	διηλθεν Λίαρον 9 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΜΟΖΑΡΤ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Τρανσαταλάντικα» . . . . .	42	2865	άνεχ. Ντεμεράρα 6 Αύγ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΜΟΝΤΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (όνδ.) . . . . .	έτ. «Μιραμέρ» . . . . .	44	7210	έφθ. Μακάσσαρ 2 Αύγ. (διά Κόντινεντ)
ΜΠΑΓΚΟΚ (έπιθ.) . . . . .	έτ. Π. Γ. Κοτταρόπουλος . . . . .	19	8056	άργει Μασσαλίαν άπο 14 'Ιουλ. 1950
ΜΠΑΖΙΑ II. (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Ντιέγκο» . . . . .	45	7176	έφθ. Χορούτα από 17 'Ιουλ.
ΜΠΕΝΕΡΝΤΙΤΑ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Πιαμόντε» . . . . .	43	7176	"Ιδε: «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.», ώς μετωνομάσθη
ΜΠΟΥΡΙΚΑ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Έλκαρριερς» . . . . .	44	7207	έφθ. Τοκοπίλλαν 3 Αύγ.
ΜΥΚΟΝΟΣ . . . . .	έτ. «Μπουρίκα» . . . . .	20	854	έφθ. Κωνστάντζαν 10 Αύγ.
ΜΥΡΙΑΜ . . . . .	έτ. «Σάντος Βαρβάρα» . . . . .	16	3528	άργει Πειραιά από 23 Σεπτ. 1952
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Στανούλι» . . . . .	30	9243	άνεχ. Σημάσια από 15 'Ιουλιού
ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι-ΤΟΡ . . . . .	έτ. «Χάρις» . . . . .	43	7196	άνεχ. Σημάσια από 17 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ . . . . .	έτ. «Καρρίμπιταν» . . . . .	43	7176	άργει Ρίβεν Φάλ από 24 Μαΐου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Σάν Ρόκο» . . . . .	25	4954	έφθ. Μπουένος "Αύρες 25 'Ιουλ.
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.) . . . . .	έτ. «Νάσιοναλ» . . . . .	43	7176	έφθ. Αρντόρσαν 1 Αύγ.
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Νέππουν» . . . . .	20	3078	άνεχ. Νικάρο 1 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΝΑΥΤΟΛ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Κλόμπαλ» . . . . .	44	7248	έφθ. Φίτζι 5 Αύγ.
ΝΕΒΑΔΑ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Ναφτόλ» . . . . .	20	6416	άργει Ελευσίνα από 15 'Ιουλ. Σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΕΠΤΟΥΝΟΥ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Περγκού» . . . . .	52	11267	εις θέσιν 48 Β. και 4.57 Δ., Αύγ. 1 διά Μπουένος "Αύρες
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβερ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Πασάνα» . . . . .	53	12396	έφθ. Λονδίνον 26 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δεξ. Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Ντονόζο» . . . . .	44	7255	διηλθεν Κάσσα 9 Αύγ. διά Μπρεμερχάφεν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Νιβάδιδος» . . . . .	43	7167	άνεχ. Περουΐδα 5 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Παναμάτ» . . . . .	43	7920	διηλθεν Τρίνινταν 1 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν, έφθ. 7
ΝΙΚΟΣ . . . . .	έτ. «Άζόρες» . . . . .	45	7023	εις θέσιν 2.40 Β. και 83 Δ., Αύγ. 5 διά Περουΐδαν
ΝΙΚΥ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτω» . . . . .	53	7200	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 5 Αύγ.
ΝΙΜΠΟΡΙΟ . . . . .	έτ. «Αϊλα Νοσβαρένω» . . . . .	43	7330	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΟ . . . . .	έτ. «Στάρ Λάιν» . . . . .	28	9002	άργει Αμπελάκι από 20 'Ιουνιού
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Πανάμ-Γιουρόπτω» . . . . .	28	7104	άνεχ. Ιψουίτς 25 'Ιουλ. διά Νουέντας

ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. Φινιστέρον 6 διά Σουάν <sup>άνεχ.</sup>
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιβερ.)	έτ. «Παλμύρα»	53	5826	Γιοκοχάμαν 30 'Ιουλ. διά Σαΐγκον
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ντιάνα»	39	4967	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΘ ΝΤΙΟΥΚ λιβ. δεξ.)	έλληνικ άσυμφέροντα	44	10712	είς Φόλεϋ 10 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 2 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	διήλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Κόρπους Κρίστι
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Ατλαντικό»	44	7054	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Αύγ. διά Σαδόναν
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς. έθ. 8 Αύγ.
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	έργει Πειραιά από 10 'Ιουλ. Σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	άνεχ. Καρντένας από 10 'Ιουλ. δι' Ινδιας
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	διήλθε Γιοκοχάμαν 1 Αύγ. διά Σαΐγκον
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Κιέλον 4 Αύγ. διά Μπουένος "Αύρες
ΝΟΥΤΣΙ (λιβερ.)	έτ. «Λιμπρ. Φράύτερ»	44	7161	διήλθε Κέιτ Τάουν 24 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΝΤΑΡΝΙ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	διήλθε Φάρερ Πούτ 4 Αύγ. έκ Μόντρεαλ
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	24	5981	άργει Αμπελάκι από 28 Μαΐου
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	άργει Πειραιά από 10 Μαρτίου
ΝΤΟΜΙΝΕΙ-ΤΩΡ	έτ. «Παρνασσός»	44	7176	διήλθε Αγιον Βικέντιον 7 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8236	άργει Πειραιά από 31 Μαΐου
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	35	7293	έθ. Μπουένος "Αύρες 25 'Ιουλ. (δι' Εύρωπην)
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπό»	44	7244	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 8 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	εις Πλέιτ από 10 'Ιουλ. (δι' Ειδονυμάσιθ)
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	εις Χάρτλεπουλ, ύπό συμπλήρωσιν
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοταεάνικα»	54	7500	άνεχ. Νέαν Υόρκην 6 Αύγ. διά Σαουθάμπτον
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσατλαντικα»	53	22979	εις Κιέλον, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΣ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Πλάμας»	54	14000	διήλθε Σουέζ 1 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ-Υ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	13652	εις Σοίν Ναζαίρ ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πλάμας»	53	20453	άργει Ιννοσίμια από 24 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΤΙ-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	48	11298	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 3 Αύγ. δι' Εύρωπην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙ-ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	14047	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 10 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	50	17722	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Αύγ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	14221	άργει Αμδούργον από 19 'Ιουν. έπισκεψη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙ-Τ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	14009	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 1 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	49	17722	εις Κιέλον, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙ-Κ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	54	14000	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 5 Αύγ. διά Πόλσμπορρω
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	13660	άνεχ. Φόλεϋ 7 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρρίεντες»	45	10448	εις Γαλλίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	54	14200	διήλθε Σουέζ 7 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	54	13500	εις Βρέμην, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ-ΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	54	13500	εις Κιέλον, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	54	13665	διήλθε Σουέζ 10 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	21239	εις Γαλλίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	54	13665	διήλθε Σουέζ 7 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	49	17722	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 1 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πλάμας»	53	14000	έθ. Πέρνις 7 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	49	17724	έθ. Φιλαδέλφειαν 9 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Ηούσαλιγκ»	43	13019	άνεχ. Κιέλον 4 Αύγ. διά Περού και Ανταρκτικόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙ-ΙΜ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	50	17722	διήλθε Σουέζ 1 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	13900	εις Γαλλίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουσανάντο»	54	20611	διήλθε Δουγκέρκην από 8 'Ιουλίου
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ-ΥΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φράγκετερ»	44	7255	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 26 'Ιουλ. διά Παραμαρίπο
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφόλρες»	27	8627	άργει Αμστερνταμ από 6 Αύγ. 1953
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Κάπτρι»	43	7265	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Αύγ. δι' Αμστερνταμ
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Εθερεστ»	19	5701	άνεχ. Βείτον 5 Ν. και 28 Δ., Αύγ. 8 διά Λός Αντζελες
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπαρφίδη»	43	7176	άνεχ. Μπελφαστ 4 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΙ-ΙΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7160	διήλθε Βαλέντσιαν 11 Αύγ. διά Γκρήνοκ
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαελέλ»	43	7243	έθ. Αινδερόν 4 Αύγ. και άνεχ. 6 διά Βιλδόρντε
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπτρι»	17	992	τε. Τζέδδαν 26 'Ιουλίου
ΠΑΝΑΓΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Εθερεστ»	19	974	διήλθε Παναμάν 7 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σπαρφίδη»	44	7223	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 2 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαελέλ»	43	7281	έθ. Αινδούργον 5 Αύγ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7193	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Αύγ. διά Τσιμπάτη
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Πάτρισιο»	44	7176	εις Λός Αντζελες από 6 Αύγ., ζημιά, ΕΠΩΛΗΝΗ
ΠΑΤΡΙΑ	έτ. «Πάθο»	26	5937	έθ. Μπουένος "Αύρες 23 'Ιουλ.
ΠΑΘ	έτ. «Σάμσοκο»	44	7166	διήλθε Σιγκαπούρη ρόδς 24 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβερ.)	έτ. «Καρέττο»	43	7148	έθ. Τζέδδαν 25 'Ιουλ. (είτα Κέπι Τάουν)
ΠΕΛΩΨ (λιβερ.)	έτ. «Κοργάσος»	43	7176	άνεχ. Σίεγκταμ 25 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΠΕΡΑ Α-Ι-ΛΑΝΤ	έτ. «Πόλαρ»	43	7221	έθ. Οχο Ρίος 30 'Ιουλ. διά Κόρπους Κρίστι
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Παράνα»	19	6495	έθ. Ταρακόν 2 Αύγ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	54	6165	έθ. Μόντρεαλ 1 Αύγ.
ΠΙΝΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Μέδουσα»	44	7190	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7105	άνεχ. Λός Αντζελες 6 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΛΟΒΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Γ. Νικολάου»	45	7331	διήλθε Ντόρερ 7 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΛΙ	έτ. «Γκόμπατλς»	54	8500	εις Ντάμπρατον, ύπό συμπλήρωσιν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρρης»	45	7159	άνεχ. Λός Αντζελες 2 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Αρρης»	44	7163	διήλθε Πειραιάς 7 Αύγ. διά Ρίον Ιανέϊρον
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7257	άνεχ. Κέιπ Σαιν Τζάκ 29 'Ιουλ. και Σαΐγκον 1 Αύγ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Πουκού»	36	7104	άνεχ. Πόρτ Άλμπεριν 9 Αύγ. διά Μάντζεστερ
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άνεχ. Νέαν Υόρκην 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Μπαλμπάτο»	32	400	άνεχ. Σεντ Τζάκ 29 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΙΜΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7192	άνεχ. Ταμπίκο 4 Αύγ. διά Ματάντζας
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	άνεχ. Σουάνκ 5 Αύγ. διά Δανίαν
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	διήλθε Τούνινταντ 1 Αύγ. διά Ρίον Ιανέϊρον
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Εμπρέσο»	42	7176	άνεχ. Ελευσίνα από 12 Σεπτ. 1953
ΡΕΖΟΥΛΑΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Πάξ»	20	5686	διήλθε Λός Αντζελες 29 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
ΡΕΝΑ	έτ. «Ρίο Γκράντες»	44	7176	άνεχ. Ειδονυμάσιθ 7 Αύγ. διά Τσώρτσιλ
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7229	άνεχ. Λουδίνιον 2 Αύγ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατσάφικα»	44	7229	άργει Μπαγκόκ από 9 Σεπτ. 1952
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Ρόττερνταμ από 9 Μαΐου 1953
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κιστανέρα»	21	6448	άνεχ. Λός Αντζελες 28 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Εσκομπάτλ»	45	7151	άνεχ. Μακάσσαρ 28 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνα»	44	7281	άνεχ. Βούδανη 25 'Ιουλ. διά Βαλτιμάρην
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	έτ. «Σαΐντ»	44	7176	έδιπλη Λούδινον 3 Αύγ. διά Ιστανικάς άκτας
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	διήλθεν Αγ. Βικέντιον 5 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Αντώνιο»	36	5136	άνεχ. Λούδινον 3 Αύγ. διά Αρχάγγελεον
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σομέλγκα»	44	7282	άνεχ. Ροζάριο 9 Αύγ. διά Μπουένος "Αύρες
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γαϊδίζα»	23	5374	διήλθε Ινδονησίθ 1 Αύγ. διά Τσώρτσιλ
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Ιγνάτιο»	44	7281	άνεχ. Λούδινον 3 Αύγ. διά Αρχάγγελεον
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζω	06	2088	άνεχ. Λούδινον 3 Αύγ. διά Σπέτζιαν από 4 Μαΐου
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικό»	44	10700	άνεχ. Σπέτζιαν από 4 Μαΐου
ΣΑΝ ΠΑΝΤΓΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	διήλθε Παναμάν 1 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φράνιν»	43	7250	διήλθε Ντάρερ 3 Αύγ. διά Βαλτιμάρην

ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ . . . . .	έτ. «Σάνι Μαρίτιμο» . . . . .	44	7220	έφθ. Καρντένας 1 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙ	έτ. «Σάνι Μαρίτιμο» . . . . .	43	7189	άνεχ. Καματίσι 28 Ίουλ. διά Κούδαν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ . . . . .	έτ. «Κρόνος» . . . . .	43	7118	άνεχ. Νάρδικ 7 Αύγ. διά 'Αμβέρσαν
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ . . . . .	έτ. «Βαπτόρες» . . . . .	43	7257	άνεχ. Κούζ Μπαΐν από 14 Ίουλ. διά Πουσάν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ . . . . .	έτ. «Γκόλφ Σ.» . . . . .	45	10656	διήλθε Τρίνινταν 1 Αύγ. διά Μόμπιλ
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Άδιας» . . . . .	20	2606	άργει Πειραιά από 17 Ίουλ.
ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ . . . . .	έτ. «Ορίενταλ» . . . . .	53	12843	έφθ. Ταμπικό 5 Αύγ.
ΣΑΞΟΝΣΗ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ορίενταλ» . . . . .	53	13000	εἰς θέσιν 38 Β. καὶ 41 Δ., Αύγ. 2 διά Πούντα Καρντόν
ΣΑΞΟΝΣΚΑΥ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ορίενταλ» . . . . .	52	12705	άνεχ. Μπουενός "Αύρες 29 Ίουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΣΑΞΟΝΧΗΔ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ορίενταλ» . . . . .	53	12705	έφθ. Πόρτ ντε Μπουέν 1 Αύγ.
ΣΑΞΟΝΧΙΛΛ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Τέρμαρ» . . . . .	44	7212	άνεχ. Τζαμάικαν 5 Αύγ.
ΣΑΠΦΩ . . . . .	έτ. «Νουέδα Γρανάδα» . . . . .	44	7177	άνεχ. Λόδς "Αντζελες 3 Αύγ. διά 'Αγγλίαν
ΣΑΡΙΖΑ . . . . .	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα» . . . . .	44	7166	διήλθε Λόδς "Αντζελες 1 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Πρέστον» . . . . .	43	10564	έφθ. Κολομβίαν 2 Αύγ.
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Σάνι Φέλιππε» . . . . .	43	7321	εἰς Αιγαίον 32 Β. καὶ 29 Δ., Αύγ. 5 διά Καζαμπλάγκαν
ΣΗΚΟΜΕΤ . . . . .	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» . . . . .	44	7187	άνεχ. Γκάροπον 24 Ίουλ. διά Χάμπτον ρόδις, έφθ. 8 Αύγ.
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Ινσουλαρφ» . . . . .	44	7176	διήλθεν Αδεν 7 Αύγ. διά Ντάρ ελ Σαλάμ
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΚΗ . . . . .	έτ. «Σάνι Λεονάρδο» . . . . .	45	7198	έφθ. Καματίς 6 Αύγ.
ΣΙΜΩΝ . . . . .	έτ. «Σίριμα» . . . . .	42	7146	διήλθε Παναμάν 29 Ίουλ. διά Χαδάνναν
ΣΙΡΑΜ . . . . .	έτ. «Κάμαρον» . . . . .	19	611	έφθ. Πειραιά 2 Αύγ.
ΣΟΥΖΥ (Κοστ.) . . . . .	έτ. «Γκλόμπο» . . . . .	19	6541	έφθ. Μπέιραν 7 Αύγ.
ΣΟΥΛΑ . . . . .	έτ. «Κάμαρον» . . . . .	18	849	έφθ. Κέμι 6 Αύγ.
ΣΟΥΖΑΝΝΑ (Κοσταρ.) . . . . .	K. «Ατυχίδης	25	5136	εἰς θέσιν 32 Β. καὶ 29 Δ., Αύγ. 5 διά Καζαμπλάγκαν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Αίολος» . . . . .	43	7199	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Ίουλ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ . . . . .	έτ. «Σπάρτος» . . . . .	43	7232	άνεχ. Τσωρτσί 6 Αύγ. διά 'Αγγλίαν
ΣΠΑΡΤΟ . . . . .	έτ. «Στάρ» . . . . .	44	7162	έφθ. Βαλπαράσιον 5 Αύγ.
ΣΤΑΡ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Πινογκάνα» . . . . .	43	7324	διήλθε Ντόρερ 9 Αύγ. διά Γεωργετάουν
ΣΤΕΝΙΕΣ . . . . .	έτ. «Μαροπάν» . . . . .	41	7111	έφθ. Μάντζεστερ 1 Αύγ.
ΣΤΟΡΚ . . . . .	έτ. «Ατέρκα» . . . . .	43	7331	διήλθε Παναμάν 3 Αύγ. διά 'Ατλαντικόν
ΣΤΡΑΠΟΥΡΙΕΣ . . . . .	έτ. «Βέτιμαρ» . . . . .	45	7204	έφθ. Χιροχάτα 28 Ίουλ.
ΣΥΡΑ . . . . .	έτ. «Αριόνας» . . . . .	21	7409	άργει 'Αμβέρσαν από 26 Οκτ. 1952
ΣΩΚΡΑΤΗΣ . . . . .	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	43	7176	"Ιδε: ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ", ώς μετωνυμάσθη
ΤΑΚΟΙΛ (λιβερ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Τρόπικα» . . . . .	54	12000	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Νύνασχαμν
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μπελένα» . . . . .	44	7255	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 5. Αύγ. διά Γδυνιαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.) . . . . .	έτ. «Σάνι Ατανάσιο» . . . . .	15	2557	έφθ. Ραπταλούστο 5 Αύγ.
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.) . . . . .	έτ. «Διδώ» . . . . .	43	7176	άνεχ. Μόμπιλ 5 Αύγ. διά Περουβίαν
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Οσεάνικ» . . . . .	43	7134	άργει Σέλμπορν από 25 Σεπτ. 1952
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Οσεάνικ» . . . . .	43	7134	άργει Σέλμπορν από 10 Σεπτ. 1952
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο» . . . . .	53	9150	διήλθε Ντόρερ παν 30 Ίουλ. διά Ιαπωνίαν
ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Κογκόρτια» . . . . .	20	3526	εἰς Κουνέτι από 15 Ίουλιον.
ΤΖΟΥΛΙΑ . . . . .	έτ. «Μπαλμπόρα» . . . . .	54	18675	διήλθε Σουέζ 7 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.) . . . . .	έτ. «Λίμπερτις» . . . . .	53	25010	διήλθε Σουέζ 29 Ίουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβερ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός» . . . . .	52	12523	άνεχ. Μπάχερειν από 19 Ίουλιον διά "Αγιον Φραγκίσκον
TINI (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ημισφαίρι» . . . . .	44	7246	άνεχ. Χαδάνναν 6 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Αντρα» . . . . .	44	7216	διήλθε Ντόρερ 29 Ίουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΤΟΡΜΟΙΛ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Πολύνα» . . . . .	43	7162	"Ιδε: ΠΕΡΛΑ Α'-ΙΛΑΝΤ", ώς μετωνυμάσθη
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Μαλλόρκα» . . . . .	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 2 Αύγ. διά Όλλανδιαν
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Κάριμπτ» . . . . .	19	5670	διήλθε Ντόρερ 6 Αύγ. διά Πολωνίαν
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» . . . . .	44	7190	άνεχ. Χαδάνναν 6 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΤΡΙΑΙΝΑ . . . . .	έτ. «Θήτρο» . . . . .	43	7289	άργει Σέλμποριτ από 17 Σεπτ. 1953
ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ (λιβερ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Κολόν» . . . . .	21	8206	άνεχ. Καματίς 1 Αύγ. διά Σηάττλ
ΤΡΟΥ·Υ (όνδουρ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ντέλ Εστέ» . . . . .	43	7132	άνεχ. Λόδς "Αντζελες από 19 Ίουλ. διά Καλλάο
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ . . . . .	έτ. «Ινκάτικα» . . . . .	45	7263	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 30 Ίουλ.
ΤΥΧΑ . . . . .	έτ. «Τσέρο λα Πλάτα» . . . . .	21	6873	διήλθε Ντόρερ παν 6 Αύγ. διά Πολωνίαν
ΥΨΗΛΟΥ . . . . .	έτ. «Προγκέρεσσο» . . . . .	44	7247	άργει Σέλμποριτ από 17 Σεπτ. 1953
ΦΑΙΑΣ II . . . . .	έτ. «Κάλντελ» . . . . .	44	10983	άνεχ. Χαδάνναν 6 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΦΑΙΚΟΝ . . . . .	έτ. «Νολίντο» . . . . .	21	3522	άργει Σέλμποριτ από 17 Σεπτ. 1953
ΦΑΡΑΛΙΣ . . . . .	έτ. «Χερέντια» . . . . .	18	3800	άνεχ. Χαδάνναν 6 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΦΙΛΑΤΡΙΚ (λιβερ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Κολόν» . . . . .	34	858	άνεχ. Αλμέριαν 4 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Τρανσοτοσεάνικο» . . . . .	54	15745	άργει Ρίβερ Μπλαγκουάντερ από 15 Μαΐου.
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβερ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ντέλ Εστέ» . . . . .	43	7127	άνεχ. Χάλιφαξ 2 Αύγ. διά Παραμαρίμπο
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξαμ.) . . . . .	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός» . . . . .	53	12513	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 Αύγ.
ΧΕΡΕΝΤΙΑ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Γκράντον» . . . . .	43	7250	έφθ. Βαρκελώνην 6 Αύγ.
ΧΗΔΕΡ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Λιμπέριαν» . . . . .	43	7243	διήλθε Κολόμπι παν 26 Ίουλιον.
ΧΛΟΗ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Σαντάντερ» . . . . .	53	18732	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 30 Ίουλ. διά "Αμστερνταμ"
ΧΟΚ . . . . .	έτ. «Τρανσοτοσεάνικο» . . . . .	42	7175	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγουστου
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβερ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Οκεανοπόρος» . . . . .	44	7293	

## S. ELEFTERIU LTD

SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS

Address: COLON 1570

Telephone: OFFICE 8.22.26 PRIVATE 41.29.05

Telegrams: LENICA Montevideo ALL CODES USED

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ

ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

MARINE SERVICES:

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

Telephones:

Day: T'Atlow 2047

Night: Fairmont 2002

## INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

Main Office and Warehouse:

298 MAIN ST. INTERNATIONAL BUILDING

VANCOUVER 4, B.C.,

CANADA

AIAΣ ΑΧ. ΚΟΖΟΜΠΟΛΙΔΗΣ