

NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1954

Αρ. Φύλλου 465/224



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΑ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 465/224

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1954

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Τὸ ὑπουργικὸν ταξίδιον

'Αναχωρεῖ ἐντὸς τῶν ἡμέρων διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ὁ κ. 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας. 'Ορισμέναι παρὰ τῇ 'Αμερικανικῇ Κυβερνήσει ἐνέργειαι διὰ τὴν 'Ελληνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν πρόκειται νὰ τὸν ἀπασχολήσουν.

Θὰ εὐχηθῶμεν εἰς τὸν κ. Βογιατζῆν καὶ τὸν κατεύθυντον καὶ πλήρη ἐπιτυχίαν εἰς τὰς ὑπὲρ τὸν 'Ελληνικὸν πλοίου προσπάθειας του. Δυσχερείας θὰ συναντήσῃ εἰς τὸ ἔργον του πολλάς. Αἱ προκαταλήψεις καὶ αἱ ἐπιφυλάξεις δὲν θὰ λείψουν. 'Ἄς ἐπιστρώμενε, θὰ τὰς διασκεδάσῃ. 'Ἐπι τὴν εὔκαιρια ὅταν ἀκούσῃ ὁ κ. 'Υπουργὸς καὶ τὰς ἀπόφεις τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς Ν. 'Υόρκης καὶ κατόπιν τοῦ Λονδίνου ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας. Θὰ ἐνημερωθῇ ἐπὶ τῶν ἐντυπώσεων των διὰ τὸ μέχρι τοῦδε ὑπέρ αὐτῆς κυβερνητικῶν ἐνδιαφέροντων καὶ θὰ πληροφορθῇ, ἐπί πρώτης πηγῆς πρὸς ποιάν κατεύθυνσιν τὸ ἐνδιαφέρον αὐτῷ θὰ ἐπρεπε νὰ στραφῇ, ἵνα ἡ κυβερνητικὴ προσπάθεια δόλκηρωθῇ. Τὸ θέμα τῆς ἐπανόδου, θέμα πλέον ἀνάγομενον εἰς μόνην τὴν πρωτοβουλίαν τὸν ἐφοπλιστῶν, δὲν προκειται ἀπὸ τὸν κ. 'Υπουργὸν — καθ' αἱ τούλαχιστον μᾶς ἀνεκοίνωσεν οὕτος — νὰ τεθῇ. Κατὰ τὰς συναντήσεις του εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην καὶ τὸ Λονδίνον θὰ ἀκούσῃ τὰς ἐφοπλιστικὰς ἀπόφεις, θὰ παρασκήνῃ κάθε σχετικὴν μὲ τὸ ἐπιτελεσθὲν κυβερνητικὸν ἔργον πληροφορίαν καὶ θὰ δητήσῃ τὴν ἐφοπλιστικὴν συμπαράστασιν εἰς ὅτι ἀπομένει νὰ γίνη.

'Αν ἐντὸς τῶν ὡς ἄνω διαγραφομένων ὄριων κινηθῇ ἡ ὑπουργικὴ δραστηριότης, ἀν ἡ εὐρεῖα δημοσιότης, ὁ πολὺς θόρυβος, αἱ ἐκκλήσεις περὶ ἐπανόδου καὶ αἱ μεγαλοστομοὶ ἐπαγγείλαις ἀποφευχθοῦν, τὸ ταξίδιον τοῦ κ. Βογιατζῆ θὰ ἔχῃ κάτι νὰ ἀποδώσῃ, χωρὶς τίποτε νὰ προκινούνεται. Θὰ γνωρίσῃ οὗτος τὴν ἀπήτην πραγματικότητα, ἵνα ἐπ' αὐτῆς στηρίξῃ καὶ τὰς μεταγενεστέρας ἐνέργειάς του.

Ολοταχῶς

Εἶχε τὴν θέσιν της, ὡς φαίνεται, ἡ ἐπίκρισις διὰ τὸ ράθυμον τῆς σκέψεως, ὅπερ ἀπὸ ἐπισχέμου ἐκράτη τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας. 'Οργασμὸς νομοπαρασκευαστικὸς σημειούταν ἀπό τινων ἡμέρων. 'Ολαι αἱ ὑπηρεσίαι ἀπὸ μίαν ὑπερευρικότητα κατέχονται. 'Υπουργικὴ διαταγὴ νὰ φέρουν τὸ ταχύτερον πρὸς ὑπογραφὴν καὶ διεκπεραίωσιν ὅτι αἱ πηγῶν ἔτελεν ὑπὸ κατάστασιν ὀμφιδολῶν, ἀντιθέσεων τῆς στιγμῆς καὶ ἀνεῳδικῶν ἐπιδιώλων.

Τοῦ νομοσχέδιον τοῦ N.A.T. καθαρογράφεται. 'Ο πλοηγικὸς νόμος πρωθεῖται, ὅπως καὶ ἡ περὶ ἐπιθεωρήσεως τῶν ἐμπορικῶν πλοίων καὶ περὶ Γνωμοδοτικοῦ Συμβουλίου τοῦ E.N. 'Εδόθη χρέος διαταγὴ δημοπράτησεως τῶν κτιρίων τῶν Σχολῶν, ἐνώ πρὸ τινων ἀκόπη ἡμέρων ἤξιστεν ὁ κ. 'Υπουργὸς ἀλλαγὴν τῶν σχεδίων, πειριοχομένων εἰς μόνην τὴν Σχολὴν Μηχανικῶν. 'Επιτροπα, τέλος, ἐπὶ ἐπιτροπῶν συνεδριάζουν καὶ τὰ πορίσματά των ζητεῖται ἀμέσως νὰ ὑποβληθοῦν. 'Ἐπειγεται ὁ κ. 'Υπουργὸς νὰ κερδίσῃ τὸν ἀναλογεύοντα ἀνεύ ἀποδόσεως χρόνον. Θέλει πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως του εἰς τὴν 'Αμερικὴν νὰ θευμαθετήσῃ τὸ πλείστα τῶν ὑποδειχθέντων καὶ μελετηθέντων ἀπὸ μακρού μέτρων.

Εὐχόμεθα νὰ τὸ ἐπιτίχη. Πρῶται αἱ στήλαι αὐτοὶ θὰ ἀναγνωρίσουν τὴν κολήν προσπάθειαν ἔστω καὶ καθυστερημένην. Μᾶς ἀνησυχεῖ πάντως αὐτὴ η καλπάζουσα δραστηριότης. Προσοχήν θὰ συστήσουμεν. 'Η ἀπότομος μεταπτώσις ἀπὸ τὴν ἀδράνειαν εἰς τὴν ὑπέρμετρον σπουδῆς ήμπορεῖ νὰ βλάψῃ....

Δι' εὐθετώτερον χρόνον

Προκειμένου ὁ κ. 'Υπουργὸς νὰ ἐκτελέσῃ τὸ πρὸς τὴν 'Αμερικὴν ταξίδιον του σκόπιμος ἐκρίθη ἡ μέχρι τῆς ἐπιστροφῆς του ἀναστολὴ τῆς περαιτέρω συζητήσεως, ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τοῦ ἐξαμήνου. Εἰς πολλὰ ἡτημένα σταθμούμενα μὲ τὸν κ. Βογιατζῆν, κυρίως, ὅμως, εἰς τὸν τρόπον μὲ τὸν ὅποιον μέχρι τοῦδε ἔχειρίσθη ὡρισμένα καίρια θέματα τῆς Ναυτιλίας. Συμφωνοῦμεν ἐξ ἀντιθέτου εἰς τὰς γενικωτέρας τῆς Κυβερνήσεως ἐπιδιώξεις διὰ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον. Χάριν αὐτῶν των

ἐπιδιώξεων κάθε ἐπίκρισις ἃς ἀναβληθῇ δι' εὐθετώτερον χρόνον. Θὰ περιμένωμεν τὰ ἀποτελέσματα τοῦ ὑπουργικοῦ ταξιδίου. 'Εκείθεν θὰ ἐστρηθῇ, ἵσως, καὶ τῶν πολλῶν μας ἐπιφυλάξεων η δικαιολογία.

* * *

Μᾶς πληροφορεῖ ὁ κ. 'Υπουργός, ὅτι ἐπέτυχε τὴν ἔκτακτον σύγκλησιν τῆς 'Επιτροπῆς Νομοθετικῆς 'Εξουσιοδοτησεως διὰ τὴν 25ην 'Οκτωβρίου, καθ' ἡν ἐπιδιώξη ούτος την κύωσιν ὅλων τῶν ἐτοίμων ἀπὸ μηνῶν Νομοσχέδιων, σχετικούμενών με τὴν Ναυτιλίαν. Τὸ νομοθετικόν, Βεβαίως, ἔργον δὲν δόλκηρούται. Εἶνε, πάντως, μία καλὴ ἀρχή, παρέχουσα τὴν ὑπόσχεσιν ἐπιταχύνσεως τοῦ ρυθμοῦ τῆς ὑπέρ του πλοίου κυβερνητικῆς μερίμνης.

Διὰ τὴν γνῶσιν τῆς πραγματικότητος

Μᾶς ὀπεστέλλει ἀπὸ τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας τὸ κάτωθι ἔγγραφον, ἀπευθυνθὲν ὑπὸ ημερομηνίας 12 'Οκτωβρίου πρὸς τὴν «Ἐνωσιν τῶν 'Εφοπλιστῶν» με τὴν παράκλησιν, ὅπως λάβῃ τοῦτο εὑρυτέρων δημοσιότητα.

(Ἀριθ. πρωτ. 65141)4953

ΠΕΡΙΛΗΨΙΣ: Ρύθμισις ἐκκρεμῶν θεμάτων Ναυτιλίας

ΠΡΟ Σ

«Ἐνωσιν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν

Ἐν ταῦτα

Ἐν συνεχείᾳ πρὸς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 43931)3357)6.7.54 ἔγγραφον ἡμῶν, ἔχουμεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσουμεν ὑμῖν μετ' εὐχαριστήσεως, ὅτι εἰς τὰ διατυπωθέντα ὑπὸ τῆς ὑμετέρας 'Ενωσιν μετ' εἰς τὴν συνελθούσαν τὴν 24 'Ιουνίου ἔ. Ε. ὑπὸ τὴν Προεδρίαν ἡμῶν σύσκεψιν θέματα πρὸς ρύθμισιν ἔδθησαν αἱ ἐνδειγμέναι λύσεις ὡς κατωτέρω:

1) Τὸ μισθολόγιον καὶ οἱ ὅροι ἐργασίας τῶν ἀτμομηχανικῶν καθωρίσθων διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 18720)110121.6.54 ἀποφάσεως ἡμῶν κατὰ τρόπου ὄμαλογον, πρὸς τὴν Συλλογικὴν Σύμβασιν τὴν υπογράφεισαν παρόνταν καὶ τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας.

2) Διὰ διαταγῶν πρὸς τὰ Λιμενικὰ καὶ Προξενικὰ 'Αρχὰς παρακολουθεῖται ἐπὸ τοῦ σύνεγυς η ἐφαρμογὴ τῆς υφισταμένης νομοθεσίας τῆς ἀναφερομένης εἰς τὰς Συλλογικὰς Συμβάσεις, Κανονισμούς κ.λ.π. 'Εκ τῶν περιερχομένων υμῖν πληροφοριών προκύπτει, ὅτι τὰ ἀποτελέσματα εἰναι λίαν ικανοποιητικά.

3) Σχετικός μὲ τὸ θέμα τῆς ἀναθεωρήσεως τοῦ ἐδεσματολογίου, ύπενθυμίζουμεν, ὅτι τὸ ἐδεσματολογίον, ὡς τοῦτο ύφισταται σήμερον, ἔχει οὐσιαστικά καθιερωθῆν ἀπὸ τὸν ἔτους 1939 (Βλέπε ἀπόφασις 49303)2096)7.10.1939 εἰς Ναυτεργατικά Μέτρα σελὶς 83), καὶ οὐδεμίαν σχεδὸν μεταβολὴν ὑπέστη κατὰ τὴν μεταπολεμικῶν καὶ ἐν τοῖς 1948 γενούμενην ὑπὸ εἰδικῆς ἐπιτροπῆς (εἰς ἣν συμμετεῖχον καὶ ύμετεροι ἀντιπρόσωποι) ἔρευναν, τόσον ἀπὸ ἀπόφεως τοῦ καθ' ἡμέραν προγράμματος σούσον καὶ ἀπὸ ἀπόφεως ποιότητος καὶ ποσότητος παραχωμένων ἡμερησίων καὶ κατ' ἄνδρα τροφίμων. ('Απόφασις 4750)488)26.1.1948).

Κατὰ συνέπειαν καὶ ἐπειδή, ἡ τυχὸν ἐκ νέου ἀνακίνησις τοῦ θέματος τούτου ἐνῷ μικράν μόνον θὰ ἡδύστηται νὰ προκαλέσῃ οἰκονομίαν εἰς τὰ ἔδοδα ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, μηδὲ δυνατόν νὰ ὑπερβῇ, ὡς προβλέπουμεν, ποσοστὸν 10% ἐπὶ τῶν σημερινῶν καταβαλλούμενων ὑδοδοσίας, ητοι περίπου 1 σελ., ημερησίως κατ' ἄνδρα, ὅ προκληθησίν εἰσι τὰ πληρώματα καὶ ὁ ἀντίκτυπος ἐπὶ τῆς ἐνεργείας της στηρίζεται στὸν πλοίων ἔργον, οὐδὲν τοῦτο περάστιος, τόσον ἀπὸτέλεσμα νὰ δημιουργηθῶσι καὶ πάλι διατάραχαι τὰς ἐπικρατουσῶν σήμερον ὄμαλῶν σχέσεων μεταξὺ πληρωμάτων καὶ πλοϊοκτητῶν ἐπὶ ζημιαὶ τῆς Ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Πάντως η ἀρδιότατη ὑπερέσιος συλλέγει τὰ ἀπαιτουμένα στοιχεῖα διὰ μίαν γενικήν καὶ ὄρθοδογικήν μελέτην τοῦ ζητήματος.

4) Ως συνεφωνήθη καὶ κατὰ τὴν γενομένην σύσκεψιν αἱ ἀπόφεως ὑμῶν ἐπὶ τοῦ θέματος μελέτης τοῦ ζητήματος τῶν ἀποτελημάτων τῶν ναυτικῶν λόγων ἀσθενείας καὶ ἀτυχημάτων θὰ ληφθοῦν υπὸ δύνιν κατὰ τὴν τελικὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἐφ' οὐ ζητήθησαν ηδη καὶ αἱ ἀπόφεως ὑμῶν, αἵτινες δὲν ἐλήφθησαν εἰστεῖ.

5) Ως γνωστήν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος οὐδεὶς περιορισμὸς ἐφηρόδισθη ὡς πρὸς τὸν ἀπονεμένων διπλωμάτων E.N. Οὕτως ἀπενεμήθησαν διπλώματα εἰς ἀπαντάς τοὺς ἀπίτυχούς τε εἰς τὰς οἰκείας ἔξετάς εἰς τὴν παρόκτησιν διπλώματος Πλοιάρχου καὶ Μηχανικοῦ Γ'.

6) Ενεκρίθη η διενέργεια δημοπρασίας διὰ τὴν ἀνάθεσιν τῆς ἐκτελέσεως τοῦ ἔργου ἀνεγέρσεως τῶν σχολῶν ἐκπατεύσεως ἀξιωματικῶν E.N. δι' ὧν θὰ ἐπιτευχθῇ η συμφώνως πρὸς τὰς συγχρόνους ἀπαιτήσεις

τῆς Ναυτιλίας ἔκπαιδευσις τῶν στελεχῶν τοῦ E.N. Ἡ δημοπρασία διενεργεῖται ἐντὸς τῶν μηρέων.

7) Διευπώθη καὶ ὑπεγράφη σχέδιον νόμου «Περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχοῦ Ταμείου δι' οὐ ἐπιτυχάντεται ἢ ἔξυιανσις τοῦ Ἰδρύματος καὶ ἡ λειτουργία αὐτοῦ ἐπὶ καλυτέρων βάσεων, ἀποφευγομένων τῶν περιτῶν ἐπιβαρύνσεων τοῦ πλοίου. Τὸ σχέδιον θὰ καταστῇ νόμος ψηφιζόμενον ὑπὸ τῆς Βουλῆς ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς».

8) Ὁμοιως τὰ μέτρα διὰ τὴν ρύθμισιν τοῦ θέματος τῆς εἰσφορᾶς πρὸς τὸ N.A.T. ἐκ τοῦ N. Δ. 240)41 διευπώθησαν εἰς σχέδιον Νόμον, τὸ οποῖον θὰ ψηφισθῇ ὑπὸ τῆς Βουλῆς ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς ὡς ἐπίσης καὶ τὸ αἰτήσει ὑμῶν διατυπωθὲν σχέδιον νόμον, δι' οὐ ἀναδιοργανοῦται ὁ θεσμὸς τοῦ Γνωμοδοτικοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ὃντε νὰ καταστῇ τούτο πράγματι τὸ χρήσιμον συμβουλευτικὸν δργανον διὰ τὴν ἐφαρμογὴν ὑγιον, σταθεράς καὶ ἐνιαίας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

9) Τὸ θέμα τῆς διαφορᾶς τῶν παρασχωρηθέντων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου 14 λίμπερτος τελεῖ, ὡς γνωστόν, ὑπὸ διαιτησίαν, εἰς ἥν προσέφυγον, κοινὴ συμφωνία τὸ Δημόσιον καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι «Ἐλλήνες ἐφοπλισταῖ.

Σχετικῶς πληροφορούμεθα, ὅτι ἡ ἀπόφασις τῆς διαιτησίας θὰ ἐκδοθῇ τῷ βραδύτερον μέχρι τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου ἐ. ἔ. Τότε λήγει ἡ παραταθείσα, αἰτήσει τῶν ἐνδιαφερούμενών ἐφοπλιστῶν, προθεσμία.

10) Εἰναι γνωστὸν ὑμῖν, ὅτι διὰ N. Δ. ψηφισθέντος τὴν 28ην Σεπτεμβρίου 1954, τελούντος ἡδη ὑπὸ δημοσίευσιν, ρυθμίζονται δολαρίοις αἱ ἐκρεμεῖς ἀπαίτησεις Δημοσίου καὶ ἐφοπλιστῶν.

Ἐπίσης διὰ κοινῶν ἀπόφασεων τοῦ «Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ ἡμῶν ἐκδοθείσων εἰς ἑκτέλεσιν τοῦ N. Δ. 2974)1954 ἀπεδεσμεύθη ἡ κατατεθειμένη διὰ τὰ ἀγόρασθεντα λίμπερτα ἀντεγγύησις καὶ διετάχθη ἡ ἔξαλειψις τῶν προσθετῶν ὑποθήκων ἐπὶ πλοίων ἄλλων τῆς πλήν τῶν λίμπερτων, τὰ οποῖα ἔξακολουθοῦν νὰ βαρύνωνται δι' ὑποθήκης πρὸς τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν.

11) Ὡς πρὸς τὰς ἔξι ἀπαίτησεις συνθέσεως ἀπαίτησεις τοῦ N.A.T. γνωρίζομεν ὑμῖν, ὅτι ἐκ τῆς γενομένης μελέτης τοῦ θέματος προέκυψαν τὰ ἔξι :

Αἱ ἐνδιαφοράς διεργάζεται πρὸς τὸ N.A.T. δημιουργηθεῖσαι ὑπὸ τὸ καθεστώς τοῦ παλαιοῦ νόμου νομίμως ἔχουν βεβαιωθῆ καὶ δὲν εἰναι δυνατὸν γὰ τύχουν, οἱ μὴ ἔξοφλήσαντες αυτάς, εύνοικωτέρας μεταχειρίσεως ἀπὸ τοὺς ἐκπλρώσαντας τὰς ὑποχρεώσεις τῶν.

Εἶναι γνωστὸν ὑμῖν, ὅτι ἡ ἔξι ἀπειρούσις συνθέσεως ἐπιβάρυνσις τοῦ πλοίου ἔτυχε διὰ τοῦ N. Δ. 2851)1953 εἰδικῆς ρυθμίσεως, ὃστε αἱ περιπτώσεις τῆς ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης δημιουργίας διεργάζονται πρὸς τὸ N.A.T. ἡ ἔξι ἀπειρούσις εἰς τὸ ἐλάχιστον.

Εὐελπιστούμεν, ὅτι ἡ ὑπὸ τοῦ «Υπουργού τοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Κυβερνήσεως ρύθμισις τῶν ἐκρεμῶν ὡς ἀνωτέρω θεμάτων θέλει ἐκτιμηθῆ δεόντων παρὰ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, οἵτινες εἰμεθα βέβαιοι, ὅτι ἀναγνωρίζουσι τὴν γενικοτέραν προσπάθειαν καὶ τὰ ληφθέντα, πλήν τῶν ἀνωτέρων, ἄλλα μέτρα ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας.

Αθῆναι 12 Οκτωβρίου 1954

Ο «Υπουργός
Γ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ

Σ.Η.Μ. «NAYTIKON XRONIKON»: Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρων ἔχομεν τὰ ἔξι: Διὰ τὸ ὑπ' ἀριθ. 2 θέμα: Δὲν εἰναι καλῶς πληροφορημένος ὁ κ. «Υπουργός. Τὸ συμβατικὸν μισθολόγιον δὲν τηρεῖται οὔτε διὰ τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικούς — ὑποπλοιάρχους κυρίως — οὔτε διὰ τοὺς μηχανικούς. Ἀντίθετα πρὸς τὴν πραγματικότητα τὰ σχετικῶς μὲ τὸ θέμα τούτο ἀναφερόμενα εἰς τὸ ὑπουργικὸν ἔγγραφον. Δὲν χρειάζεται νὰ ἔνδιατριψωμεν ἐπὶ τὸν γνωστῶν περιστατικῶν καὶ τῶν γενομένων ἐπιμόνων παρὰ τὸ κ. «Υπουργῷ διαδημάτων διὰ γὰ δεχθῆ να ὑπεργάψῃ τὴν περὶ τῶν μηχανικῶν ἀπόφασιν, ἐπὶ ὑπουργίας Μαρινάκη καταρτισθεῖσαν.

Διὰ τὸ ὑπ' ἀριθ. 3 θέμα: Καρμίμια μελέτη τοῦ θέματος δὲν ἔγινε. Ή ἔξι γειελόγων ἐπιτροπὴ δὲν θὰ ἀπέδειπνε εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ πλοίου — μόνον τὰ ποτὰ στοιχίουν ὑπερεπτακοσίας λίρας ἐπισρώσις — ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ὑγείαν τῶν πληρωμάτων. Οἱ ξένοι προήλθον ἡδη εἰς σχετικὰ μέτρα.

Διὰ τὸ ὑπ' ἀριθ. 4 θέμα: Ὁμοιογεῖται ἡ καθυστέρησις.

Διὰ τὸ ὑπ' ἀριθ. 6. Αἱ ὑπουργικαὶ πληροφορίαι δὲν διευκρινίζουν, ὅτι μετὰ τὴν παρέμβασιν τοῦ κ. Νιάρχου καὶ ὅχι τοῦ κ. «Υπουργοῦ, ἐπετεύχθη μερική λύσις τοῦ ζητήματος τῆς Σχολῆς Ἀστροπύρου. Μόνον διὰ τοὺς μηχανικούς ἔγινε δεκτὴ ὑπὸ τοῦ κ. Παπάγου ἡ ἀνέγερσις κτιρίου. Καὶ τῆς σχολῆς, ὅμως τῶν μηχανικῶν θὰ καθυστέρει διότι ηδιώθη ἀπὸ τὸν κ. «Υπουργὸν ἡ ἀλλαγὴ τῶν σχεδίων. Μόλις, ὅμως, χθες (14ην τρέχοντος) ὑπανεχώρησε καὶ ἐδωσεν ἐντολὴν

— ἐπείγουσαν μάλιστα — εἰς τὴν ὄπωσδήποτε πρόκρυψιν τῆς δημοπρασίας.

Διὰ τὸ ὑπ' ἀριθ. 7 θέμα: Τὸ σχέδιον νόμου διὰ τὸ N.A.T. προϋπήρχε. Μέχρι τῆς 13ης τρέχοντος δὲν είχε καν ὑπογραφῆ ἀπὸ τὸν κ. «Υπουργὸν τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον. Περὶ κεφαλαίου ἀνεργίας, νόμου φυματικῶν, Οἴκου Ναύτου κλπ. οὐδεὶς λόγος γίνεται.

Διὰ τὸ ὑπ' ἀριθ. 8 θέμα: Τὸ σχέδιον νόμου διὰ τὸ N.A.T. προϋπήρχε. Οἱ οἰκονομικῶν εἰναι αὐτοπόδεικτος. Τὰ ἔξι ἀλειποφορεῖ τὸ ὑπουργικὸν συμθέσεως πρόστιμα μᾶς πληροφορεῖ τὸ ὑπουργικὸν ἔγγραφον, ὅτι θὰ εἰσπραχθοῦν ὄπωσδήποτε, ἐνώ τοις πάσιν εἰναι γνωστὸν πόσον κείνται ἐκτὸς τῆς λογικῆς καὶ τῆς ἀλληλικῆς ναυτιλιακῆς πραγματικοτήτος.

Αἱ ἀνωτέρω ἀπαντήσεις εἰς τὸ ὑπουργικὸν ἔγγραφον ἐκρίθησαν ἀναγκαῖαι διὰ τὴν μὴ δημιουργίαν ἐντυπωσεων ἐκτὸς τῆς πραγματικοτήτος κείμενων.

ἘΛΛΗΝΙΚΑ καὶ ξένα πλοια

Θὰ πειραθῶμεν κατωτέρω νὰ διασκεδάσωμεν μίαν παρεχηγημένην καθ' ἡμάς ἀντίληψιν, κρατουσαν, ἀτυχῶς, μεταξὺ μόνον τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ καὶ ωρισμένων κυβερνητικῶν παραγόντων, περὶ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς θέσεως αὐτῆς ἐντὸς τῆς γενικωτέρας προσπαθείας διὰ τὴν οἰκονομικὴν Τόπον μαζί ἀνασυγκρότησιν.

Τινές, λ., τῶν ἐφοπλιστῶν ἔξαιρουν τὸ γεγονός, ὅτι ἀπασχολοῦν ἐπὶ τῶν πλοιών των «Ἐλλήνων ναυτικούς. Εἰναι τὸ μόνον, ἀλλα τε, ποὺ ἡμποροῦν μάζα τὸ καθεστώς τῶν ξένων σηματῶν νὰ προσφέρουν οἱ ἐφοπλιστοί μαζὶ εἰς τὴν Γεννετείραν. Τὴν οὐτών προσφερομένην ὑπηρεσίαν εἰς τὸ δημογραφικὸν μας πρόδηλον καὶ τὴν ἀξιοποίησιν τοῦ ναυτεργατικοῦ μοχθοῦ δὲν ἡμπορούν, βεβαίως, αἱ στήλαι αὐταὶ νὰ τὸν ἀμφισθῆτοσυν. Άφου τὰ πολλὰ μας πλοια δὲν φέρουν τὴν Κυανόλευκον, εύτυχη μάζα ὅτι εἰναι Λιβεριανὰ η Παναματικά καὶ ὅχι «Αγγλικά» η Αμερικανικά. Ἐπιτρέπεται οὐτών ἡ ἀπάνδρωσί των μὲ Ελλήνων ναυτικούς, διατηρεῖται κατὰ τὰ δύσκολα αὐτά χρόνια νὰ ναυτική παραδόσης, καὶ δικαιολογεῖται ἡ ἐλπίς, δται αἱ πειστάσεις τὸ ἐπιτρέψουν, νὰ ἐπανιδωμένων τὴν ἔμνηκή μας ναυτιλίαν μὲ ισχυρὰν τὴν συγκρότησιν.

Κρατοικοὶ ἐπίσης παράγοντες, δυνάμενοι ὑπεύθυνον γὰ ἀσκήσουν ἐπιδροσιν εἰς τὴν ἔξελιξιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως, πιστεύουν, ὅτι ἀρκεῖ ἡ καθ' οἰονήποτε τρόπον ὧδησις τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἐπὶ τῶν πολλῶν ὡκεανοπόρων σκαφῶν μας, διὰ νὰ δλοκληρωθῆ καὶ περὶ ιδιαιτέρων σημασιῶν εἰς μόνην τὴν ἀπασχόλησιν τῶν «Ἐλλήνων ναυτικῶν καὶ τὴν ἔξι αὐτῆς συναλλαγματικήν πρόσδοσην. Πιστεύουν ἀκόμη, διότι διάθεται αὐτὴ μιαν δγκάδη ναυτιλίαν.

Ἐξεταστέον ὅμως: Τὸ γεγονός τῆς παροχῆς ἐργασίας εἰς εἰκοσιχιλιάδας ἡ καὶ περισσότερους ναυτεργάτας, χωρὶς καμμίαν ἀλλην πρόσδοσην ἀπὸ τὴν οὐτών τὰς οἰσας πιστεύουμεν, ὅτι πρέπει νὰ ἔχῃ ἐπιδιώξεις μία χώρα, πτωχὴ εἰς ἄλλας προσδόσους, ναυτική δὲ ἐκ παραδόσεων, ἀπὸ τὴν θαλασσινήν δραστηριότητα τῶν τέκνων της; Θὰ ἡσαν, μῆπως, τὰ ἐνδέσματα τῶν ναυτικῶν καὶ ἡ ἐνίσχυσις τοῦ έθνικοῦ γοντρου, τὸ στόπιον τοῦ θά ἐπρεπε καὶ θὰ ἡδυνατο ἡ «Ἐλλάς» νὰ ἀξιώσῃ ἀπὸ ένα ἐμπορικὸν στόλον 4—5 ἐκατομύριων τόννων; Απάντησιν εἰς τὰ ἐποτήματα αὐτά θὰ προσπαθήσωμεν νὰ δώσωμεν.

Καμμία ναυτική χώρα εἰς τὸν Κόσμον, ἀπὸ τῆς πτωχοτέρας εἰς παραγκικάς προσδόσους μέχρι καὶ αὐτών τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν δὲν θὰ ἡδυνατο τόσον μετριόφρονας νὰ ἔχῃ ἐπιδιώξεις ἀπὸ τὸ έθνικό γόνιον πλοίον δόσας ἐμφανίζεται ἔχουσα ἡ «Ἐλλάς». Παντοῦ ἡ συμβολὴ τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος εἰς τὴν οἰκονομικήν προσαγωγὴν μιᾶς χώρας προσμετρεῖται μὲ συγκεκριμένους αἰσθημούς καὶ μὲ θετικὰ δεδομένα, ἀραι ὃ ποτὲ αἴσθησις ἐποτήμαται εἰς τὸν παρακολουθοῦντα, εἰς πολλάς δὲν χωρὶς τῶν ναυτικῶν δὲν ἀρκεῖ. Επιτηδεῖται: 1) Η ἐυρυτέρα συμμετοχὴ τοῦ έθνικοῦ πλοίου εἰς τὰς έθνικας μεταφορας. 2) Η ὑπὲρ τῆς ἔγχωρίου στόπιον της ιδίας ἐκάστης χώρας παραγωγῆς διαφύλαξις μεγαλύτερου ποσούτου ἀπὸ τὰς δαπάνας ναυπηγήσεων, επιπλεον σκούφος ὃλικων καὶ τροφίμων, τὰς ὁποίας ἄλλως τὸ ὡκεανοπόρων σκάφος θὰ ἀναλώσῃ εἰς τὰς ξένας αγοράς, 3) Η ἀνάπτυξις τῆς ἀγκυποδούσης ναυτιλίας (μεσογειακά σκάφη προκειμένου διὰ τὴν «Ἐλλάδα») καὶ ἡ δημιουργία καὶ ἐνίσχυσις τῶν έθνικῶν τακτικῶν γραμμῶν, 4) Η παροχὴ πάστης διευκολύνσεως, πάστης ἀνέσεως εἰς τὴν ἐπιποτήματος της ἀσκοπίαν τῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος τοῦ έθνους πίστεως, ἀκανής νὰ χρηματοδοτήσῃ ἐν τινι μέτρῳ τὴν θαλασσινήν ἐπιχειρηματικήν προσαγωγήν.

TRADESHID LTD. (REGISTERED IN KOREA)

HEAD OFFICE:

PUSAN, (25 Kwong Bok Dong). Inchon, Masan.
TOKYO, 214 Nikkatsu Bldg., Marunouchi.
YOKOHAMA, 75 Yamashita-cho.

AGENTS, CHARTERERS & TRANSPORTATION AGENTS FOR

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

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

Αὐταὶ διαι τοις ἐπιδιώκεις τείνουν εἰς ἕνα καὶ μόνον συγκεκριμένον σκοπόν : Νάσυγκρατήσουν κατὰ τὸ σημαντικότερον δυνατῶν ποσο- στὸν ὑπὲρ τῆς οἰκονομίας μιᾶς χώρας τὴν ἐγαύλων καὶ εἰς συνάλ- λαγμα πρόσδοτον τῶν ἔνθικων ωκεανοπόδων τλοίων

λαγμά προσδόων των ευνοίων καθεαντοπώρων πλοίων.
Η ναυτιλία είς δόλας τάς ναυτικάς χώρας — σχὶς εἰς τὸν Παναμᾶν καὶ τὴν Λίθεριαν — καλείται νὰ συμπληρώσῃ τὸ τυχὸν ἔλλειμμα τοῦ ἐθνικοῦ οἰστρού τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν, παρέχουσα ἐν ταύτῳ ἀπασχόλησιν εἰς τοὺς ἔξι ἐπαγγέλματος καὶ παραδόσεων Θαλασσινούς κατοικούς καὶ ἐργασίαν εἰς τὰ τοπικά ναυπηγεῖα καὶ τὰ ἐργοστάσια ἐπισκεψεῶν. Αἱ στατιστικαὶ τῶν ναυτιλιακῶν προσόδων τῶν ξενων κρατῶν ἐπιδεικνύουν διὰ τὰ πλεῖστα ἐξ αὐτῶν τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προσποθείας. Εἰς 221 ἑκατομ. λιρῶν ἔφθασε, π. χ., η συναλλαγματικὴ προδοσίος ἐκ τῆς Ναυτιλίας τῆς Μεγάλης Βρεταννίας κατὰ τὸ 1952 καὶ εἰς 100 ἑκατομ. λιρῶν εἰς την Νορδηγίαν διὰ τὸ αὐτὸ ἔτος καὶ 77.5 ἑκατομ. διὰ τὸ 1953.

Διὰ τὰ Ἑλλάδα τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας συνάλλαγμα κυμαίγεται μεταξὺ τῶν 25 — 30 ἑκατομ. δόλλ. Ἐπηρίως. Ω̄η πόταπλασίου, ὃν οποιοιδέσι περὶ ναυτιλιακής πολιτικῆς, ἀρχαὶ ἡκούσθουντο καὶ ἔδω καὶ ἂν εἶχον ἀπίγνωσιν οἱ ιθύνοντες ὅποιας παραγωγικᾶς δυνατότητας περικλείεται, πέραν τῆς ἀπασχολήσεως τῶν ναυτεργατῶν, η ναυτικὴ ἐπιχείρησις.

Ανοργάνωτοι παντελώς, ξένοι πρός ὡς τι γύρω μας, εἰς τοὺς γείτονάς μας, ἐπιτελεῖται, ἐμφανίζομεθα ἀγύοουντες ὡς τι διὰ τοὺς ἄλλους ἀπέβη πλέον καθεοτήκια τάξις πραγμάτων. Ἀντὶ νὰ μελετήσωμεν ἐπιστημένως πώς θὰ ἐπανδήσωμεν τὰς προσόδους ἐκ τῆς Ναυτιλίας μας, τῆς ἔστω καὶ ὑπὸ ξένας σημαίας, πώς θὰ ἐπιχειρήσωμεν τὸ δύσκολον, λόγω καὶ τῆς γεωγραφικῆς μας θέσεως ἔργον τῆς συχνότερος τῶν ὕδαις αντιπόρων πλοίων μας ἐπισκέψεως τῶν Ἑλλικῶν λιμένων, πώς θὰ καταστήσωμεν τὴν βιομηχανίαν τῶν ναυτικών κατασκευών ἀξίαν νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὴν μεγάλην ναυτιλίαν — τὰ πολλὰ δεξιαινεύοπλοια διαπλέον τὴν Μεσόγειον νοτίως τῆς Κρήτης — καὶ, τέλος, πώς θὰ ἐπανδήσωμεν τὴν συμμετοχὴν του Ἑλληνικού πλοίου εἰς τὰς μεταφοράς του ἔξωτερικού μας ἐμπορίου, περιορίζομεν τὴν ὅλην μας προσπαθείαν εἰς τὸ νὰ μεταπεισώσου τοὺς ἐφόπλιστάς νὰ φέρουν τα πλοῖα των εἰς τὴν Ελληνικήν σημαίαν.

Το γεγονός, όμως, της ξένης σημαίας ούδολως μάς έμποδιζει εις τάς διαγραφείσας ώς άνω Επιδώξεις. Τα σκάφη δέν παύουν, όπωσδή ποτε, να είνει έλληνικά. "Αν οσφαλίσουν και τα έξ Έλληνων πληρώματα των δὲν θὰ διαφέρουν ἀπό τά έγγεγραμένα εἰς τα έωθι νηολόγια παρό μόνον κατά την φορολογίαν. Η προσπάθεια της συγκεντρώσεως μέρους τῶν προσόδων των ὑπέρ τῆς οἰκονομίας τοῦ Τόπου Βάπτευθνεται εἰς ὅλα τά ίδικης μας ιδιοκτησίας πλοία. "Αν κατορθώσωμεγ, διαθέτοντες τά κατάλληλα μέσα, να ἐπισκευάζωμεν τά πλοία μέ κοστος χαμηλόν, με καλήν τεχνικήν ἀπόδοσιν και χωρίς καθυστερήσεις, οι Έλληνες ἐφόπλισται έχουν κάθε συμφέρον να προτιμήσουν τους λιμένας μας διό τους δεξαμενισμούς και τάς ἐπισκευάς των. "Αν θιάθετουν οι προμηθευται τῶν ξένων λιμενών — παράδειγμα ὁ Οίκος Γαγκαροπούλου του Παναμά — Έλληνικά προϊόντα, ὅλα τά πλοία μας, ἀδιακρίτως σημαίας, θὰ τά αγοράζουν. "Αν διευκολύνωμεν την απαθεσιν εἰς Έλληνικάς Τραπέζας ή μέσω τού Ν.Α.Τ. τών ἀποταμεύτων και τών ἐμβασμάτων τῶν ναυτικών μας, ὅλα τά πληρώματα ἐλληνικών και ζένων πλοίων θὰ βοηθήσουν εἰς την προσπάθειαν αὐτήν. Αν ἔνισχύσωμεν τήν μεσογειακήν ναυτιλίαν, ἐλαχίστη θὰ είνει ἡ διασορά ἀπόδοσεως — μόνον οι φόροι — μεταξύ του λιβεριανού και τού Λληνικού μεσογειακού. Παράδειγμα τό μέχρι πρό τινος παναμαϊκὸν Αιολίαν" της «Έλμες» και το «Μεντιτέρρανεν» τής ἀστμοπλοΐας Τυάλδου. "Αν ἐπιτύχωμεν, τέλος, νά διαμενουν ἔδυο οι ἐφόπλισται, τά ιντάτη θὰ δαπανούν και οι τών ξένων και τῶν ἐλληνικών ιδιοκτήτων οι

Θέλομεν, δηλαδή, νὰ καταλήξωμεν, ότι η υπέρταση τῆς ὑπὸ ἔξαντα σημά-
σιας εἰς Ἑλληνικὴ πλοιοκτησίας δὲν μᾶς ἐμποδίζει νὰ οργανώσωμεν και
μεις, ίανα ἐκμεταλλευθῶμεν παραγωγικῶτερον τὴν ναυτιλιακὴν δρα-
τηριότητα τοῦ Ἐλλήνος. Καὶ ἀντὶ νὰ περιορίζωμεν τὴν ἐπίδιωσίν μας
ἰς τὰ πώς θα φέρωμεν τὰ πλοῖα ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, καθήκον ἔχο-
μεν νὰ φροντίσωμεν πῶς θα ἐπισχήσωμεν τὴν συναλλαγματικὴν μας
ρόσδοσην ἀπό τὰ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοῖα οιανδήποτε καὶ ἄν φέ-
ουν σημαίαν.

Και τὸ συμπέρασμα: Παραλήπτης μὲ τὴν ὄρθην ἐπίδιωξιν τῆς ἑπαδού — διὰ νὰ μη εἴπωμεν κατὰ πρώτων λόγου — ὀφείλομεν νὰ ἔφασσωμεν τὰς εὑρίες ἀρχάς μιᾶς πλέον ἀποδοτικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Ἰδού εύρη τὸ πεδίον δράσεων δι' αὐτῆς υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας ἐληματικόν, ἐπίγνωσιν ἔχοντα τῆς ἀπόστολῆς του.

Ἡμεῖς καὶ οἱ ἄλλοι

“Εχει το νεοταγές Ισραήλ και την γευπηγικήν του έγκατάστασιν υπήν πού ή ναυσιβίος. Ελλάς δὲν κατώρθωσε νά αποκτήση. Τα πράγματα της άκομη βήματα διανύει, θετικώς, θμώς, χωρεῖ πρός την άναπτυξήν. Πρόκειται περι της έταιρίας «Πλαγιά». Είς τα έργοστάσια της, λην των τακτικών έπισκευών των έδρακών πλοιών, έχουν ήδη πολλά ικρά σκάφη, μέχρι της χωρητικότητος 300 τόννων, κατασκευασθή- τασιν αυτών καταλέγονται άλιευτικά, σιδηραί φορτηγιδες, άποτε- ωνδες και πολλά βενζινάκοτοι. Μέ την άποκτησιν της έκ Γερμανίας η γάλλη πλωτής δειμανής ή παραγωγική ίκανότης των ναυπηγείων έχει συνθη. Σκάφη χωρητικότητος μέχρι 18 χιλ. τόννων θὰ έπισκευα- στονται και ο ογκος των νέων κατασκευών θα αύξηθη.

Συγκριτική καμπία δὲν χωρεῖ με τὴν ἑδῶ κατάστασιν. Οὔτε ρυμουλ-
λιμένος δὲν είμεθα εἰς θέσιν νὰ κατασκευάσωμεν, οὔτε καὶ δεξα-
γούμενον ικανήν νὰ δέχηται σκόφη 18 χιλ. τόννων ἀπεκτησάμεν. Βυζαντινο-
λλομεν τὴν ἴδρυσιν Ἐλευθέρας Ζώνης εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶν διὰ
ἢ ἐπισκεψίας τῶν πλοίων, χωρὶς ἐλπίδας πολλακες ἔκπληρωσεως καὶ
ἢ ἐπαγγελίας αὐτῆς, ἀφινομεν νὰ μᾶς διαφεύγῃ ἡ τόσον πολυτιμος
γασία τῶν ἐπισκεψών των πλοίων μας καὶ σταθερῶς τὴν κατοικίαν
τίνουμεν εἰς ἑνα κλάδον ἔξοχων παραγωγικόν, ὅστις πολλὰ θὰ εἰσέ-
ρει τὸν Τόπον μας. Οἱ ἄλλοι, οἱ γείτονες μας, οἱ Τούρκοι, οἱ
ουγκοσκολούνοι καὶ οἱ Ἐβραίοι, οἱ καθυστερημένοι, ὅπως θέλομεν νὰ
στεύωμεν, εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσας, προχωροῦν, τελειοποιοῦν καὶ

τὸν ναυπηγικὸν τῶν ἔξοπλισμόν· Σκάφη μεγάλα κατασκευάζουν οἱ δύο πρώτοι, διατί οὐχὶ ἀφούτερον καὶ οἱ Ἐβραῖοι;

Η Ἑλλάς, ἐν τῷ μεταξύ, ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην νὰ συμπληρώσῃ καὶ νὰ ἀνανεώσῃ τὸν μεσογειακὸν τῆς στόλων τῶν μικρῶν Φορπτήρων. Τὸ σκάφος δὲ ἐπρεπεν ἐδὼν νὰ τὰ κατασκευάζωμεν προμηθεύσουμενοι τάξις δηγελομηχανάς ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν. Αὐτὴ καὶ μόνον ἡ ἀνάγκη δικαιολογεῖ τὴν σύστασιν ἐνὸς ναυπηγείου, περιωρισμένην ἐστατικὴν περιοχὴν, ἐνώ διὰ τοῦ ναυπηγείου αὐτὸν πολλὰ βάτα ἀπεκόμιζεν ἡ Ἐπικράτεια. Οἰκονομίας ἀπὸ ταῖς περισσότερος ἐπισκευάς τῶν ποντοτόρων πλοίων.

Δι' ὅλα, οὖμες, αὐτὰ χρειάζονται τὰ θετικά συμπερασμάτα μιᾶς ἀπὸ εἰδικούς μελετής, προσυνέννοησις μὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ ἀπόφασις στερρῶν νά πραγματοποιηθῶν. Ομολογούμεν, ὅτι τὴν ἀπόφασιν αὐτῆς πουθενά δὲν τὴν διαβλέπομεν.

‘Η ἀσφάλισις τῶν πληρωμάτων μας

Σχετικώς μὲ τὴν ἀσφάλισιν τῶν ἐπὶ ζένων πλοίων ὑπηρετοῦντων πληρωμάτων μας, ἐφοπλιστῆς διακεκριμένος, ἀπασχολῶν εἰς τὰ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν του πλοία δισχιλίου περίπου Ἐλληνας γαυτικός, μᾶς γράφει ἀπὸ τὴν Νέαν Ὑόρκην τὰ ἔντες, ἅξια ἴδιαιτέρας προσοχῆς :

«Μέτρα πραγματικήν μου λύπην βλέπω εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15ης τρέχοντος νόμου συνυγορήσει διὰ τὴν καθιέσων τῆς ἀναγκαστικῆς εἰσφορᾶς εἰς τὸ Ν.Α.Τ., καὶ διὰ τὰ ἐλληνικά πληρώματα τῶν ζένων πλοίων. Δέν τημπορῶ νά καταλάβω πώς σεις, ὃ τόσον καλῶς γνωρίζων τὰ προγύμναστα, ὑποστηρίζετε μίαν τοιαύτην σκέψιν. Οὐτε λίγο οὔτε πολὺ θέλουν οἱ καλοί μας καὶ πάλι όμορδοις νὰ μεταβάλουν τὸν ἔργο-
πλιστή τοῦ ΣΕΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ εἰς εισπράκταρο τοῦ Ἀπομαχικού Τα-
μείου, ὑπόκειμενον, φυσικά, καὶ εἰς τὸν ἐλεγχόν των. Πώς είνει δυνα-
τόν τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τὰ σκληρώς ἐπὶ τόσα ἔτη ἀγωνιζόμενα
διὰ τὴν Ναυτιλίαν, νὰ ὑποστηρίζουν μίαν τοιαύτην διάστροφον ιδέαν;
Πρόκειται διὰ τὸν ναυτικὸν ἥ διὰ τὸ Ν.Α.Τ.:

»Αν ἐπιδιώκεται νὰ ἀσφαλίσῃ ὁ ναυτικὸς τὰ γηραιεῖα του, ὑπάρχουν ἄλλοι πολὺ προκτικώτεροι καὶ πλέον ἀποτελεσματικώτεροι τρόποι διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ὅρθια αὐτὴ σκέψις, παρὰ νὰ περιμένουν οἱ νοτερύγαται τὴν συνταξιοδότησιν των ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ. Τοῦ Ταμείου αὐτοῦ ἡ μέχρι τούδε δρᾶσις ὑπῆρξεν ἀπογοητευτική. Οὐδέποτε τὸ ἀγαθὸν ἀπέδωσε παρὰ τα πολλὰ ποὺ εἰσπράττει.

Θά γνωρίζετε άσφαλώς, ότι αἱ ἀπόδοξαι τῶν ἐπὶ ξένων πλοίων ἐργάζομένων εἰνε κατὰ μέγιστον πασσοῦν μεγαλύτεραι ἀπὸ τὰς εἰς τὰς Ἑλληνικὰ καταβαλλομένας; Καλύπτονται ἄρα δὲ οὐτῶν εὔχερως καὶ τὰς ἀσφάλιστρα, ὃν ὁ ναυτικὸς θῆλει νὰ διασφαλίσῃ καὶ τὴν σύνταξιν τοῦ γρυποτοῦ του, χωρὶς οὐδὲ τὸ παρόπαν νὰ περικόψῃ τὰ πρός την ἀκούγενταν του ἐμβάσιματα ή τὰς προσπάτων του δαπάνας.

»Εἶνε, βεβαίως, πολὺ δύσκολον νὰ περιμένῃ τις ἀπὸ μόνην τὴν πρωτοβουλίαν του ναυτικοῦ νὰ προθῇ εἰς τοιούτου εἴδους ἀποταμιευτικὴν ἀσφάλισιν. Πιστεύω, μῶις, ότι ἀν̄ αἱ ναυτεργατικαὶ δργανώσεις μελέτησουν τὸ ζήτημα καὶ τοῦ υπόστριψον εὑκόλως ημεροεὶ δὲ κάθε ἐφο-

Επίσημη ημέρα και το ωικό περιβάλλον, ευρωπαϊκή ημέρα ο καθε εφό-

Harbour, coastwise and deepsea towage



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

MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

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

»Τὸ νὰ ἐπιμένουν, ὅμως, ὥστα ΞΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ἔξαναγκασθοῦν νὰ ἀρχίσουν οιουδήποτε εἰδούς δοσοληφίας μὲ τὸ Ν.Α.Τ., εἶναι, μού φαίνεται, πολὺ βιστική ἄν μη ἐπιπολαία σκέψις. Πολὺ φοβούμασται, ἂν βούτησε τῶν ιδεών αὐτών ταπαλήσουν οι αὐτόθι ἀρμόδιοι εἰς κανέναν ἔξοιτις διλογικούν νομοθέτημα, ὥστα τὸ περὶ φορολογίας τῶν ΞΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ τοῦ παρεβόντος, μὴ ἴδωμεν διαπραττόμενον ἐναὶ ΕΓΚΛΗΜΑ ΚΑΤΑ τοῦ βιοπαλάσιοντος «Ἐλλήνος ναυτικοῦ. Διότι δὲν φαντάζομαι νὰ εὑρεθῇ ἐφοπλιστής ξένου πλοίου, ὅστις θὰ δεχθῇ νὰ μετατραπῇ στὰ καλὰ καθούμενα εἰς ΥΠΟΛΟΓΟΝ ΕΙΣΠΡΑΚΤΟΡΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. «Αν ἔνας τοιούτου νόμος θεσπισθῇ καὶ καταστῇ ἀδύνατος, χωρὶς νὰ γνωμούσουν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ή ναυτολόγησις Ἐλλήνων, δὲν θὰ απομείνῃ ἄλλη λύσις ἀπό τὴν πρόσληψιν ξένων, πρὸς μεγάλην, μεγίστην την ζημιάν ὅχι μόνον τοῦ ναυτεργάτου μας, ἀλλὰ καὶ τοῦ Ἑλληνικού κρατους. Δὲν πρέπει τὰ λησμονῆται, ὅτι παρ’ ὅλον, ὅτι πρόκειται περὶ ξένων πλοίων ἀπό ἀπόφεως συναλλαγματικής, ὅστις καὶ ἔξερεσσας ἐργασίας, αἱ πρόσδοθι τῆς ἔθνικῆς μας οἰκονομίας ἀπό τὰ μὲ ἐλληνικού πληρώματα ξένα πλοία, φθίνουν τὰ 80 % τῶν ὄσσων ἀποκομιδέσσιν ἄπο τὰ φέροντα τὸν Γερμανὸλικον

αύτη από το φερούντα την Γαλανωλεύκον.

»Είνε, πιστεύω, ἀρκέτα τα ἄνωτέρω διά νὰ καταδείξουν καὶ νὰ προλάβουν, ἵσσω, καθε σφάλμα εἰς τη προκείμενον ζήτημα. Οι κίνδυνοι είνε πραγματικοί. Δεν πρέπει νὰ παροράται, ότι ὃν οι «Ελληνες ἐφοπλισταὶ ἀναγκασθοῦν νὰ προσλάβουν ξένους ἐπὶ τῶν πλοίων των και ὀργανωδούν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν, θὰ είνε πολὺ ἀργά πλέον νὰ ἐπανέλθουν εἰς την πρόσληψιν «Ἐλλήνων. Τὰ ἐνδέχομενα μὲ τοὺς ξένους συμβόλαια ή ὅλοι συνδυασμοὶ δεν θὰ τὸ ἐπιτρέψουν.«

Αύτά μάς γράφει ό φίλος έφοπλιστής. Είνε πράγματι αξια προσοχῆς. Ή συζητησι τῶν ἔγκυρων ἀπόψεων του ἐπιβάλλεται. Πρέπει νὰ εἰμεδα κατ' ἄρχην ικανοποιημένοι, διότι συμφωνεὶ καὶ ό ἐπιστολογράφος μας μὲ τὴν ἀνάγκην τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἑκάτην πλοίων ἐλληνικῶν πληρωμάτων. Δὲν εἴχομε περὶ αὐτοῦ καιρίταν ὅμιλοιδίαν, πι-
τεύουμεν δ' ἀκόπι, διτὶ τὴν αὐτὴν προθύμου σκέψιν θὰ ἔχουν καὶ ὅλοι οἱ ἄλλοι έφοπλιστοί. "Ηδη ό κ. Νιάρχος προφρόνως ἀπέδεχθη τὴν ἀ-
σφαλίσιν τῶν ιδικῶν του πληρωμάτων. Δὲν πρόκειται ἐπίσης νὰ δια-
φωνήσωμεν μὲ τὴν ὀρθοτάτην ἀποψιν, διτὶ οἱ ἐφοπλιστοί τῶν ἑκάτην
πλοίων δὲν θὰ θελήσουν ποτὲ νὰ γίνουν οἱ ἐλεγχόμενοι εἰστράκτορες
του N.A.T. Ἐτονίσαμεν ὅλως ιδιαίτερως εἰς τὰς σχετικὰς παρατηρή-
σεις μας, διτὶ κάθε μέτρον ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς ἀσφαλίσεως τῶν
ναυτικῶν μας δέον νὰ τύχῃ τῆς προεγκρίσεως καὶ τῆς προθύμου πα-
ραστάσεως τῶν ἐφοπλιστῶν. Χωρὶς αὐτοὺς θὰ ἀποτύπων.

προστασίας των εφοπλιστών. Λωρίδης αυτούς σε αποτυχία.
'Αναγνωρίζεται αάκομη, ότι αν ή ασφαλίσιος είνε προσιρετική, δεν πρόκειται να άποδωσῃ. Η νόμιμη υποχρέωσης καταβολής τών είσφορών, πιστεύουμεν, ότι έπιβαλλεται. Έν συνευνόησε με τους έφοπλιστάς και τάς ναυτεργατικάς οργάνων είσι θά έξερεθη τό προσφορθεούσον συστηματική βεβαιώσεως και εισπράξεως τών άσφαλιστρων, το δίλιγότερον διά την ναυτιλιακήν έπιχειρησιν οχληρόν. "Οσον άφορά τον όργανισμόν, που θα άναλαβή την άσφαλισιν, ή πρός το σημειώνον N.A.T. προκαταλήψις έχεις έκα τον κακού παρελθόντος και της άδυναμίας τού ιδρυματος νά συνταξιοδοτήσει επαρκώς τους άπομάχους του, νά είνε δικαιολογημένη. Διατί, διώς, νά μη άνατεθή η άσφαλισις δών τών ναυτικών εις το N.A.T., φύου βεβαίως — προύθεστις ηπτή — άνευσυκροτήθη τούτο διοικητικών, άπαλλαγή τών παρεισάκτων, έκκλησιαριθμήση από το σκάνδαλον τού Κεφαλαίου 'Ανεργίας και βελτιωθή ή συνταξιοδότησις; Τό N.A.T. καλώς διοικούμενον είνε το καταλλήλωτον. Πώς άλλως τε θά χωρισθή ή υπηρεσία τών ναυτικών μας έπι ξένων και έλληνικών πλοίων και πώς είνε δυνατή η συνύπαρξις δύο άσφαλιστικών οργανισμών, ένω αι καταβολεί θά άναγνωνται εις τά αύτά πρόσωπα, τά άλλοτε μεν υπηρετούνταν έπι ίδικών μας και άλλοτε έπι ξένων πλοίων; "Ολα, διώς, τά άνακυπόντα προβλήματα δυνατον γά έπιλυθουν, όν πρυτανεύση ή καλή θέλησις και ή αποφασιστική τού ζητήματος άντιμετώπιση. Τό θέμα είνε σοδασόν, άπο τα σοβαρέτερα την Ναυτιλίας μας. Τό καταλληλόσσον και άπειρούντα πρόσωπα χρειάζονται διά νά τό συγκρότουν και νά τό ποσαγάγουν ποδές τήν έπιλυσην.

Δέν πρέπει πάντως νὰ παραμένουν εἰς τὸ διηνεκὲς ἀνασφάλιστοι οἱ
τῆς Σέναν πλοίουν ὑπόπτοινύτες ναυτικοὶ μας καὶ αἱ οἰκογένειαι τῶν.

Η άνωμαλος αυτή κατάστασις δὲν δικαιολογείται πλέον, άφου, όπως έξειδισσονται τά πράγματα της Ναυτιλίας μας, τό πλειστον τῶν Ἑλλήνων ναυτεργάτων ἐπί ξένων πλοίων προσώπισται νὰ ἐργάζεται. Αὐτοὶ σιως τώρα νὰ περιφρονούν τάς πενιχράς συντάξεις της Ν.Α.Τ. καὶ νὰ σκέπτωνται, οχι καὶ ἀδικαιολογήτως, ὅτι συμφερωτέρα είναι ή μη καταδολὴ τῶν εισφορῶν. Οταν, οὖμας, βελτιωθοῦν αἱ συντάξεις ἀναλόγως τῶν καταβαλλομένων, ή σύνταξις θὰ είναι τότε ἐλκυστική. Μόνοι των οι ναυτικοὶ θὰ ἐπιζητήσουν τὴν ἀσφάλισιν. Ήμείς οἱ ἄλλοι, τὸ Κράτος, οἱ ἐφόπλισται καὶ οἱ ναυτεργατικαὶ ὁργανώσεις, καθηκον ἔχομεν ἀπαρέγκλιτον νὰ φροντίσωμεν ἀκριβῶς διὰ τὴν ἀσφάλισιν αὐτῆν. Νά τὴν καταστήσωμεν ὑποχρεωτική, ἀφοῦ, οὖμας, η καλὴ συντάξιδούσις κατοχυρωθῇ καὶ νοικοκυρευθῇ τὸ ἀσφαλιστικὸν ὕδρυμα, που θὰ τὴν παρέχῃ. Αν δὲν προνοήσωμεν διὸ τὴν λύσιν αὐτῆς θὰ ἐλθῃ ήμέρα, ὅταν οἱ σήμερον ἐπὶ τῶν ξένων πλοίων ὑπηρετοῦντες κατάκοποι θὰ ἐξέλθουν του ἐπαγγέλματος πτωχοί, καὶ χωρὶς σύνταξιν, πουθὲ καταράντοι τοὺς πάντας διὰ τὴν ἐπιδιωχθείσαν ἔλλειψιν τῆς ὑπέρ αὐτῶν προνοίας.

Εὔτυχημα είνε, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ συναισθάνονται τὸ καθηκόν· τῶν. Εἶναι προποιμασμένοι καὶ οἱ κρατικοὶ παράγοντες νὰ πράξουν τὸ ιδιό τῶν;

Τὸ Ἀκτοπλοϊκὸν

Συνεστήθη μιας έπιτροπή διά τὸ ἀκτοπλοϊκόν, "Ολοὶ οἱ ἐνδιφέρομενοι κλάδοι τῆς διοικησεως ἔξεπροσω παθήσαν. Σκοπός ή μελέτη τῶν συνθήκων, ὑφ' αὐτοῖς διενεργούνται αἱ ἐσωτερικαι ὦθαστοι συγκοινωνίαι καὶ η ὑπόδειξις τῶν καταλλήλων διὰ τὴν καλυτέραν ὄργανών των μέτρων. Ἀπὸ τῆς πρώτης συνεδρίασεως τῆς Ἐπιτροπῆς, καθ' ἡν παρέστη καὶ ὁ κ. Ὑπουργός, κατέφαντ, ὅτι δὲν ἐπροκειτο νὰ μελετῇ ἔξονυχιστικῶς τὸ θέμα, βάσει στοιχείων ἀπικριθμένων ἵκανων νὰ ἀγάγουν τὴν Ἐπιτροπὴν εἰς συμπέρασματα θετικά, κείμενα ἐντὸς τῆς ἀκτοπλοϊκῆς πραγματικότητος, ἀλλά, θὰ ἐπεδιώκετο, χωρὶς καν συζητήσεις σοδαράν, καὶ μελέτην ἐμπειριστατομένην, νὰ φθάσωμεν, ώς την μόνην ὑφισταμένην κατὰ τὴν ὑπερεσίαν τοῦ Ὑπουργείου λύσην, εἰς τὴν νόμῳ συστασίαν τῆς πολύθρυλήτου ΚΔΑΣ, ἀν οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν ἔδεχοντο νὰ συμπίξουν τὴν ΗΝΩΜΕΝΗΝ. Τὸ ἀποτέλεσμα είναι εὐνόητον. Ἀντίδρασις σθεναρὸς ἔξεδηλῷ ἀπὸ μέρους ὅσων δὲν στέρησαν νὰ εἰσέφερουν τὴν περιουσίαν των εἰς τὸν κοινὸν κορβανῶν καὶ ὅσων δὲν θέλουν νὰ χάσουν τὴν ἐπιχειρηματικῆν των πρωτοβουλίων. Πρὸ τῆς ἀντίδρασεως αὐτῆς, ἀλλὰ κυρίως κατόπιν τῆς ἀπευθυνθείσης πρὸς τὸν κ. Ὑπουργὸν ῥητῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Στρατάρχου ἐντολῆς, ὅπως ἡ ἀποφευχθεῖσα οὖν λύσεις τείνουσα σει εἰς τὸ μονοπώλιον τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν, ἀνέκρουσεν ὁ κ. Βογιατζῆς πρύμναν καὶ ἐγκατέλεψεν ἐκθετὸν τὴν περὶ ΚΔΑΣ ἀφελῆ προσπάθειαν. Τώρα τὸ ζήτημα τῶν ἀπὸ ὀθαλάσσης ἐσωτερικῶν συγκοινωνιῶν μελετᾶται ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιωτούς παραγόντας, ἐπὶ ἀνώτερού ὑπουργικοῦ ἐπιτέπεδου ἐπὶ ἀλλῆς βάσεων, τῆς ὄρθοτέρας καθ' ἡμάς. Οὔτε η ἴδιωτικὴ πρωτοβουλία θὰ ἀτονήσῃ, ὅπως θὰ συνέβαινε μὲ τὴν ΗΝΩΜΕΝΗΝ ἢ τὴν ΚΔΑΣ, οὔτε καὶ τὸ Κράτος θὰ παραχωρήσῃ τὸ κοντάνιόν εἰς ἓνα καὶ μόνον ὄργανον σιμόν. ἐλέγουμένον ἔστω.

δέν πρόκειται πρὸ πάσης ἀπὸ μέρους τῶν ἄρμαδίων παραγόντων οὐκητήσεως νὰ ἀσχοληθῶμεν μὲ τὰς λεπτομερεῖας τῶν προτεινομένων μέτρων. Ἐν καιρῷ θα ἀντιτεῦμεν τὰς ἐπ᾽ αὐτῶν ἀπόψεις μας. Εἰχομεν πάντως νὰ προσθέσουμεν, ὅτι ἂν τὸ Κράτος θέλῃ νὰ λύσῃ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα καὶ νὰ ἀποκαταστήσῃ εὔρυθμον καὶ ἀνετον τὴν λειτουργίαν των θαλασσίων συγκοινωνιών, αἱ λύσεις υφίστανται, λύσεις πρακτικαί, ὅρθιαι καὶ δίκαιαι. Αύται ἔγγυάντο τὴν θαυμασίαν ἀνανέωσιν τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας στόλου καὶ τὴν μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀμιλλα — ἀπαραίτητον στοιχεῖον προόδου — καὶ ὅχι τὸν ἀθέμιτον ἀνταγωνισμούς. Αύται κατοχυρώνουν ἔσησις τὰ συμφέροντα τοῦ τε- τιεύοντος κοινοῦ, ἀφοῦ τὸ Κράτος θὰ δύναται καὶ θα πρέπει νὰ ἀσκῇ λελογισμένον τὸν ἔλεγχον ὅχι μόνον εἰς τοὺς ναύλους καὶ τὰ δρομοδίγια, ἀλλὰ καὶ τὴν πυκνότητα αὐτῶν καὶ τὰς παρεχομένας ὑπὸ τῶν πλοίων ἀνέψεις.

Διά κάθε, Όμως, πρός τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἀκτοπλούσης ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας προσπάθειαν προϋποτίθεται, ὅτι θὰ πρυτανεύσῃ παρά τῷ Ὑπουργείῳ, καὶ κυρίως παρά τῇ ἀρμοδίᾳ ὑπηρεσίᾳ αὐτοῦ, πνεύμα εὑρύτερον μελέτης, γνώσεως καὶ ἐποπτείας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πραγμάτων. Τὸν ἀστονομεύεται μὲ στενόκαρπον τὴν κοψένη λίκησις τῶν πλοίων καὶ νό πιστεύεται, ὅτι τὸ ψῆφος τοῦ χωροφύλακος, αἱ μηνύσεις, τὰ ἀνείσπροκτα πρόστιμα καὶ αἱ σπασμωδικαὶ ἐνέργειαι

CORNES & CO. LTD.

(Established Japan 1861)

TOKYO - YOKOHAMA - OSAKA - KOBE

SURVEYORS - SHIPPING AGENTS - SHIPPING BROKERS - INSURANCE

AGENTS FOR

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

HELLENIC SHIPPING DEPARTMENT

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

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

δὲν ἀρκεῖ καθ' ἡμᾶς διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ ἐπιβατογόνου πλοίου.

Θὰ ἔχῃ, πάντως, συνέχειαν καὶ ἡ ὑπόθεσις αὐτή. Ἡ λύσις δὲν ἥτο τόσον ευκολός, όσον ἐπίστευε καὶ ὁ κ. Ὑπουργός. Ἡρχισεν, ἄλλως τε, ἡ χειμερινή περίοδος. Θὰ παύσῃ νὰ διεγέρεται τὸ μπουργικόν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν ἀπὸ τοὺς ἐπιστολογράφους τῶν ἐφημερίδων....

Οἱ ναῦλοι τῶν ἑλληνικῶν πλοίων γραμμῆς

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τελευταῖον φύλλον τῆς ἑγκρίτου ἐπιθεωρήσεώς σας «Ναυτικά Χρονικά», δημοσιεύεται ἄρθρον ὑπὸ τὸν τίτλον: «Τὸ σκάνδαλον τῶν σταφίδων», τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ συνέχειαν τοῦ ὠραίου ἄγνωνος σας διὰ τὴν μεταφοράν τῶν ἑλληνικῶν φορτίων διὰ πλοίων ἑλληνικῶν.

Χωρὶς διάθεσιν ἀμφισθήτους τῶν γραφομένων περὶ ὑπάρξεως συμφερόντων κλπ., ἐν τούτοις θὰ πρέπει ν' ἀναγνωρισθῇ, ὅτι τὸ ἑλληνικὸν ἔξαγωγικὸν ἐμπόριον κινεῖται ὑπὸ ὄρους δυσμενεοτέρους τοῦ τῶν ἄλλων χωρῶν διὰ διαφόρους γνωστοὺς λόγους ὡς στενότης κεφαλαίων, ψῆφοι τούς, ἀνεπάκεια ἐγκαταστάσεων, ἐλλειψις τυποποιήσεως κλπ. Φυσικόν, λοιπὸν, εἶνε ὁ ἔξαγωγευς μας, λόγῳ ἀκριδῶν τῆς μειονεκτικῆς του θέσεως, νὰ κινήται πρὸς ἔξευρεσιν τοῦ χαμηλοτέρου δυνατοῦ νεύλου, ώστε νὰ προσφέρει κατά τὸ δυνατὸν καμηλοτέρους τιμᾶς. Καὶ φθάνομεν εἰς τὸ λεπτὸν τῆς ὑπόθεσεως τημένων.

Ἀποτείνεται εἰς ἑλληνικὰς ἑταῖριας καὶ τοῦ δίδεται ὁ Α ναῦλος. Στρέφεται δὲ ἀκολούθως εἰς πράκτορας ἑνῶν ἑταῖριῶν καὶ τοῦ δίδεται ὁ Β ναῦλος, ὁ ὅποιος, ὅμως, συγκρινόμενος μετὰ τοῦ Α, παρουσιάζει ἐπὶ ἔλαττον διαφοράν οὐχὶ εὔκαταφρόντην. Εἰς παρατηρήσιν δὲ πρὸς τοὺς πράκτορας τῶν ἑλληνικῶν ἑταῖριῶν πῶς εἶνε δυνατὸν νὰ ὑφίσταται ἡ διαφορά σύτη, τοῦ δίδεται ἡ ἀπάντησης συνημμ. Οἱ παρατηρήσεις αὐτές.

Μός οἱ ἔξαγωγευς μας παραβαίνειν τὸ πρότιμον δὲ πρὸς τοὺς πράκτορας τῶν ἑλληνικῶν συμφέροντων, τούτον τὸν τρόπον αὐτὸν ὁ ἔξαγωγευς, παρὰ τὴν ἐπιθυμίαν του προφανῶς, καὶ τὸ ἑθνικὸν συμφέρον, ἀναγκάζεται νὰ παραδῷ τὸ φορτίον πρὸς μεταφοράν ὑπὸ ἀλλοδαποῦ πλοίου. Καὶ ἐρωτάται :

Πός οἱ ἔξαγωγευς μας παραβαίνειν τὸν πρότιμον διὰ τὸν προφανῶς; Πράττουσαι τοῦτο θυσιάζουν κέρδη των προφανῶν. Διατὶ δὲν κάνουν τὸ αὐτό καὶ αἱ ἑλληνικὰς ἑταῖριας; "Η μητώς τὸ κόστος τῶν εἶνε τοιούτου, ὃστε νὰ μη ἐπιτρέπῃ τὰς ἐκπτώσεις αὐτάς." Επὶ πλέον αἱ ἔξαγωγευς μας διὰ τῶν πράξεων αὐτῶν παραβαίνουν ὡς ὅχι τὰς ἀποφάσεις τῆς Κόμφερενς; Καὶ ὅσον τὸ πράττουν δισταὶ νὰ μὴ τὰ μιημένων καὶ αἱ ὑμέτεραι ἐφ' ὅσον δημιουργούν, τρόπον τινά, ἀθέμιτον συναγωνισμόν;

Μία σαφῆς ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω ἔξηγησις ἔξι ἀρμοδίας πηγῆς προερχόμενη θὰ ἡτο πράγματι πολὺ διαφωτιστική καὶ ἔξυπηρετική τοῦ ἀγώνος σας.

Ἐν συγκριμένον παράδειγμα θὰ καθιστοῦσε, τοσσα, σαφέστερο τὰ ὡς ἄνω γραφομένα : Διὰ φορτίον μερικῶν ἑκατοντάδων τόνων πρὸς μεταφοράν εἰς Κόντινεντ προσφέρθη ὑπὸ ἑλληνικῆς ἑταῖρίας ναῦλος \$ 5.60 !! Ἀντιλαμβάνετε, βεβαίως, ὅτι παρὰ ὅλη την καλὴν θέλησιν, δὲν ἥτο δυνατὸν νὰ προτιμῇ ἡ ἑλληνικὴ ἑταῖρία. Εἰς ἐπιθεβαίωσιν τῶν ἀνωτέρω, πλήρη στοιχεῖα είνε εἰς τὴν διάθεσιν σας.

Ἐν, λοιπόν, ἐπιθυμούμενν νὰ ἰδωμεν τὴν μεταφορὰν τῶν φορτίων μας διὰ πλοίων ἑλληνικῶν θὰ πρέπει αἱ ἑλληνικαὶ ἑταῖριαὶ νὰ δέχωνται τοὺς ιδίους, ὃν ὅχι καμηλοτέρους, ναῦλους τῶν ἔνων ἑταῖριῶν. Δεδομένου δὲ ὅτι συνήθως πρόκειται περὶ πλοίων τακτικῶν γραφμῶν δὲν νομίζομεν ὅτι δὲν ὑπάρχει περιθώριον. Εκτός, βεβαίως, ὃν τὸ ζῆτημα ἀναγέται εἰς τὸ γενικότερον θέμα τῆς μειώσεως τοῦ κόστους τῶν πλοίων μας.

24.9.1954

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Δημοσιεύουμεν εὐχαριστίστως τὴν ἀνωτέρω ἀρκετά ἀποκαλυπτικήν ἐπιστολήν. Εἰς τὰ τιθέμενα σαφῆ ἐρωτήματα θὰ πρέπει νὰ ἀπάντησουν αἱ ἑνδιαφερόμεναι ἑλληνικαὶ ἑταῖριαὶ τακτικῶν γραφμῶν, διατί, ὅπως ὁρθῶς παραπτεῖ ἐπιστολογράφος μας, νὰ μὴ ὀκολουθήσουν τὸ παράδειγμά των καὶ τὰ ιδιά μας πλοῖα; Ἔνιοι τιμίμιοι ναῦλοι αὐτά, ἀσφαλῶς, θὰ προτιμηθοῦν ἀπὸ τὸ ἑλληνικὸν ἐμπόριον. Ἀν πάλι τὸ υψηλὸν κόστος τῆς διασιχειρίσεως των δὲν ἐπιτρέπῃ, τὰς ἐκπτώσεις, που οἱ ἄλλοι προσφέρουν, θὰ πρέπει νὰ ἀναζητηθοῦν διὰ τοῦ ἀρμοδίου Ὑπουργείου τὰ μέσα τῆς μειώσεως του.

Ἡ συμμετοχὴ πάντων τοῦ ἑλληνικού πλοίου γορυμῆς εἰς τας μεταφορὰς τοῦ ἑκατερικοῦ μας ἐμπορίου εἶνε μία θετικὴ ἀνάγκη τῆς Οἰκονομίας τοῦ Τόπου μας.

Ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ἀνέργων

Δὲν εἶνε ἡ πρώτη φορὰ που καταλαμβάνονται χοματιζόμενοι ὑπόποιοι μεσάζοντες διὰ τὴν ναυτολόγησιν ἀφεδόν τῶν ἀνέργων ναυτικῶν. Τὰ συχνά αὐτὰ κρούνυμεν ἔρχονται νὰ ἀπόδειξουν πόσον τὸ ἔργον τοῦ Γραφείου Ναυτικῆς Ἐργασίας, παρὰ τὰς προσπαθείας τῶν ἐκάστοτε προϊσταμένων του, εἶνε ἀκόμη καθυστερημένον. Δὲν εἶνε εἰς θέσιν θετικὴν νὰ παράσχῃ τὴν ὑποστήριξιν του εἰς τὸν ἀνέργον ναυτικὸν. Ἡ πρόσληψις την ἔξαρταται κατ' ὅπλοντον λόγον ἀπὸ τὸν ἔδων πράκτορα τῶν ἐφοπλιστῶν. Τὸ Γραφείον ἀρκεταὶ εἰς τὴν διεκπεραίωσιν τῶν διατυπώσεων διὰ τοὺς ἐπιλεγομένους ἀπὸ τοὺς πράκτορας. Ἀν τύχη ὁ ναυτικὸς νὰ μην ἔλκῃ τὴν καταγωγὴν ἀπὸ τὴν "Ἀνδρόν" ή τὴν Χίον, θέσιν εἰς τὰ σκάφη τῶν "Ἀνδρίων" ή τῶν Χίων ἐφοπλιστῶν — εἶναι τὰ περισσότερα — δὲν ἔχει.

Οἱ ναυτεργάται ἀπὸ τὰς ἄλλας ναυτικὰς περιφερείας θὰ πρέπει νὰ καταφύγουν εἰς τὰ πλάγια μεσά. Εἰς περιττώσεις πολλάκις ὡς χρηματισμὸς τῶν ἐπιπτεδῶν καθίσταται ἀνάγκαιος. Οἱ «ἰδιαίτεροι τῶν ὑπουργικῶν προθαλάσσων προσφέρουν τότε τὰς ὑπόπτους ὑπηρεσίας των.

Καὶ ὅμως τὸ Γραφείον Εύρεσσας Ναυτικῆς Ἐργασίας, ὅπως καὶ ὁ τίτλος του τὸ ὑπόδηλο καὶ ἡ Σύμβασης τῆς Γενούς τὸ καθώρισε, σκοτῶν ἀκριδῶν ἔχει νὰ διεκολύνῃ τὴν πρόσληψιν τῶν ναυτικῶν, ἐφόσον ἀμεμπτον εἶνε τὸ ἐπαγγελματικὸν παρελθόν καὶ ἡ ὀνειργία των μεγαλυτέρων προσφέρομενών πρὸς ἐργασίαν. Εἶνε βεβαίως ἡ ἐπιλογὴ τοῦ πληρώματος ἀπόλυτον δικαίωμα τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἀλλὰ καὶ ἡ προστασία τοῦ ἀνέργου ναυτικοῦ, τοῦ μὴ εύτυχησάντος νὰ ἀνάκητη εἰς περιφέρειαν μὲν ἀποτριώτικα καράβια, ὑποχρέωσις διὰ τὸ Κράτος. Κάποιος, λοιπόν, συγκερασμὸς τοῦ δικαιώματος καὶ τῆς ἀνάγκης δικαιολογεῖται, πιστεύομεν. "Ἄς θελήσουν, λ. χ., οἱ πράκτορες νὰ ἐπιλέγουν καὶ τίνας ναυτικοὺς ἀπὸ τοὺς καταλόγους τῶν ἀνέργων, τοὺς καταρτιζομένους ἀπὸ τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. Προϋπόθεσις τὸ ἀμεμπτον τῆς προ-

ὑπηρεσίας των.

Μόνον οὕτω θὰ ἐπέλθῃ καποιαὶ ἀποσυμφόρησις τῶν τάξεων τῶν ἀνέργων διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα καὶ θὰ περιορισθῇ ἡ εἰς βάρος των ἐκμετάλλευσις ἀπὸ τοὺς ἐπιτηδείους, τοὺς ἐντός καὶ ἐκτὸς τοῦ ναυτιλιακοῦ περιβόλου κινουμένους.

Ἡ ἀναγνώρισις

Ἐπιβεβλημένη ἡ καθιέρωσις ἡμίκινων καὶ τιμητικῶν διακρίσεων διὰ τοὺς ναυτεργάτας, ἀφοῦ αὐτοὶ ἀποτελοῦν τὸ δεύτερον βασικὸν παράγοντα, ὅστις συνθέτει τὴν ισχὺν τῆς ἔθνικῆς μας Ναυτιλίας. Διὰ τοὺς ἔφοπλιστας διεδηλώθη ἡ οὖσα ἀναγνώρισις. Εἰς πλειστους ὅσους ἔθοδησαν παράσημα διὰ τὸν Πατρίδα. Ἐσημηθήσαμεν τὸν τὴν ἐκτέλεσι τοῦ καθηκοντος πτίποντα ναυτικόν γάρ τὸν ἐνθυμούμεθα μόνον ὡς «ἀφανῆ ναύτην». Δὲν ὑπάρχει οὐδεὶς λόγος ὡς τοιούτος να παραμενει καὶ ὡς ἡ ζωὴ εὐρισκομένης διακεκριμένης ναυτιλίας. Οὕτω αἱ τιμητικαὶ διακρίσεις — ἀν καθιερωθοῦν ὅποιος τοῦ Πατρίδας — ἀντικαθίστανται τοῦ Ελληνα ναυτιλίαν. Παραπλήσιας μὲ τὰ κοινιματικά ζητήματα τῆς Ναυτιλίας, τὰ ὄποιαὶ ἡ σημερική Κυβερνήσεις ἐπὶ τὸ πάπτωτο της καὶ διάστικτος ἔχει θέσει, βασίνει αὐξανόμενον καὶ τὸ ἐνδιαφέρον της καὶ διὰ τὰς ἐπὶ μέρους, τὰ λεπτομερειακὰ ἐκ πρώτης ὄφεως, ζητήματα. Οὕτω, τὸ ναυτεργατικὸν θέμα ἀντιμετωπίζεται σημερινοὶ καὶ πέραν ἀπὸ τὸ μισθολόγιον καὶ τὴν σύνθεσιν. Η ἀποφασισθείσα ίδρυσις τῆς ναυτικῆς λέσχης εἰς τὸν Πειραιό νοιούμενη, ὅτι προεπικυρώνει κατὰ ἔνα τρόπον τὴν ἀποφινήν αὐτῆς. Εἴνε περιττὸν βεβαίως νὰ ἔξαστη κανεὶς τὴν σημασίαν αὐτῆς τῆς «καλῶς ὡραγωμένης μονίμου υποδοχῆς» διὰ τὸν "Ελληνα ναυτικόν, τὸν καταφωνούντα εἰς τὸν Πειραιά. Θὰ ἥδυνατο νὰ ὑποστηρίξῃ τις, ὅτι μόνον τὸ κτίριον αὐτὸν μὲ τὰ ἐντευκτήρια, τὴν βιβλιοθήκην, τὸ εστιατόριον καὶ τὰς αἰθουσαὶς ἀναμονῆς, εἰς τὸ ὅποιον εὐχαριστώσας καὶ εὐπρεπώς θὰ περνᾷ τὴν ὀλίγην εἰς τὴν στεριάν ωραν του ὁ "Ελλην ναυτικός, αὐ-

Ε.Δ.Ι.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ
ΤΩΝ ΑΓΓΛΙΚΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ

Wildash

- ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ
- ΕΛΑΙΟΧΡΩΜΑΤΑ
- ΒΕΡΝΙΚΟΧΡΩΜΑΤΑ
- ΒΕΡΝΙΚΙΑ
- ΧΡΩΜΙΚΟΙ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΙ (ANTI MINIΟΥ)

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.
ΑΘΗΝΑΙ: ΚΟΡΑΗ 1 ΤΗΛ. 22.175 - 33.490
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 31 ΤΗΛ. 42.610

τομάτως θα προσαγάγη την χώραν μας είς πολιτισμόν. Διότι, ήτο δύσκολον να πείσωμεν μέχρι σήμερον περὶ τούτου τούς ἄλλους, ὅφου ἔχομεν πλοῖα καὶ παράδοσιν ναυτικὴν καὶ ἀφοῦ ποτὲ δὲν μᾶς ἐπερίσσευσεν διλύγηθαι θαλασσῆς διὰ τὸν καταφθάνοντα εἰς τὴν πατρίδα θαλασσῆς παραμένον βιοπολαιστήν.

Αὐτά, δύναται ποτὲ καὶ πραγματικότητες; Αἱ στῆλαι αὐταὶ ἔξαιρουν κάθε σκέψιν ὅρθην μὲν πάσαν, δύναται, ἐπιφύλαξιν ἂν τὰ προτεινόμενα θά φθάσουν καὶ μέχρι τῆς ἐκνελέσεως.

Αἱ ναυτικαὶ ὑπηρεσίαι εἰς τὸν Πειραιᾶ

Ολίγος χρόνος παρῆλθεν ἀφ' ὅτου ἐγκατεστάθησαν εἰς τὸν Πειραιᾶ αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Υ.Ε.Ν. αἱ ἔχουσαι ως ἀτικείμενον τῆς διοικητικῆς τῶν μερίμνης τὰ ναυτεργατικὰ ζητήματα καὶ ἀπολύτως κατεφάνη ἡ οκοπιμότης τῆς εἰς τὸ ἐπίνειον μεταφράσεων. Καλύτερον ἐξυπηρετοῦνται οἱ ναυτικοὶ μας. Τὸ κέρδος εἰς χρόνον εἶναι ἀξιόλογον. Ἡ ἐκτέλεσις τῶν διατυπώσεων δὲν εἴναι ἡ τούλαχιστον δὲν φαινεται τόσον βασανιστική, ὅπως πρότερον, δὲν ἔνας ἄνεργος ναυτικός, ἐπὶ παραδείγματι, ἐπρεπεν ἐπανειλημένων νὰ διαδράμῃ τὴν ἀπόστασιν ἀπὸ τῆς Τερψιθέας τοῦ Πειραιῶς μέχρι τῆς Πλατείας Συντάγματος τῆς πρωτευόσθητος διὰ νὰ προμηθευθῇ τὸ ἀναγκαῖον διὰ τὴν ἐπιδότησιν του πιστοποιητικοῦ.

Βεβαίως, τὸ μέγαρον εἰς τὸ διπόνιον ἐγκατεστάθησαν αἱ μεταφερθεῖσαι εἰς τὸν Πειραιᾶ ὑπηρεσίαι τοῦ Υ.Ε.Ν., ἀν καὶ ἀκριβῶν εἰς τὴν τιμήν, ἐπιληπτικῶν εἰς ὅγκον καὶ καλαίσθητον εἰς ἀμφάσιον, δὲν πῦρον καὶ τὸ ιδεῶδες διὰ νὰ λειτουργήσουν αὐταὶ κατὰ ἔνα σύγχρονον ὀρθολογιστικὸν τρόπον. Δι' ἀλλον σκοπὸν καὶ δι' ἀλλον εἰδῶν συμαλλασσούμενον κοινοῦ εἰχεν ἀνέγερθαι. Ήτο κατ' ἀκλούσιθαν φυσικὸν νὰ παρουσιασθοῦν ὕρισμέναι δυσχέδειαι εἰς τὴν ἐγκατάστασιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Πειραιῶς καὶ τοῦ Ν.Α.Τ. Ἐπετεύχθη πάντως μία καλὴ κατανομὴ τῶν διαφόρων τημάτων καὶ διευθύνσεων εἰς τοὺς τρεῖς κυρίους ὄρφους τοῦ κτηρίου.

Ἐπιφυλάξεις ὑπάρχουν μόνον διὰ τὴν ἐγκατάστασιν εἰς τὸ ισόγειον καὶ εἰς τὴν τιμήν του πρώτου ὁρόφου τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., τὸ ὅποιον λόγω τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν μετ' αὐτῷ καθημερινῶν συναλλασσούμενων ναυτικῶν, παρεμποδίζει τὴν λειτουργίαν τῶν ἄλλων συστεγαζούμενών ὑπηρεσιῶν. Ἀλλως τε καὶ διατεθεῖς διὰ τὸ Γραφεῖον Εὐρέσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας χώρων δὲν εἴναι ἀπέκτης, ἀλλὰ οὔτε καὶ κατάλληλος. Τὸ γεγονός καὶ μόνον, δὲν διατίθεται μία αἰθουσαν ἀναμονῆς διὰ τοὺς ἀναμενόντας ναυτικούς, εἶναι ἀρκετὸν διὰ νὰ πεισθῇ τοὺς ἀρμόδιους, ὅπως ἀποφασίσουν την μεταφοράν του εἰς ἔτερον ἀνεξάρτητον κτίριον. Εύτυχως ὑπάρχει τὸ παρὰ τὴν Πλατείαν τῆς Τερψιθέας οἰκηματος εἰς τὸ διπόνιον προσωρινῶς στεγάζεται ὁ Οἶκος τοῦ Ναύτων. Εἰναι εύρων, ἀντετοκούντων καὶ εὐρίσκεται πλήσιον τοῦ λιμένος, ἀποτελεῖ δὲ εύκολον λύσιν ἀντηφορᾶς ὑπὸ διητησίᾳ τοῦ Ν.Α.Τ.

Ἡ πρακτόρευσις τῶν πλοίων μας

Αἱ στῆλαι αὐταὶ δὲν ἔπαυσαν νὰ ὑποδεικνύουν εἰς τοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστὰς τῆς ὑποχρέων των, ὅπως διὰ τὰς πρακτορεύσεις τῶν πλοίων εἰς τοὺς ξένους, λιμένας προτιμούν τὰ Ἑλληνικὰ ναυτικὰ γραφεῖα. Αὐτά ἡμποροῦν ἀποτελεργατικὰ νὰ παράσχουν τὰς ὑπηρεσίας των καὶ περισσότερον στοργικόν νὰ ἐπιδείξουν τὸ ἐνδιαφέρον των ὑπὲρ τῶν ἐφοπλιστικῶν συμφέροντων. Καὶ ἀν ἀκόμη δὲν ἥσαν εἰς τινὰς λιμένας καλώς ὡραγωνόμενα τὰ Ἑλληνικὰ πρακτορεῖα, ἔχουμε κάθε λόγον καὶ κάθε συμφέρον νὰ τὰ ἐνισχύσωμεν διὰ νὰ δυνηθούν, ἐμφανίζοντα μεγαλύτεραν κινησιν, καλύτερον νὰ συγκροτηθοῦν καὶ κερδίσουν τὴν ἐκτίμησην τῶν τοπικῶν κατὰ λιμένας παραγόντων. Μειούται πράγματι ἡ θέσις καὶ τὸ γόντρον ἐνὸς Ἑλληνικοῦ γραφείου ἀπὸ τὸ γεγονός, τῆς ἀναθέσεως τῶν πρακτορεύσεων Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς ξένους πρακτοράς. Πώς νὰ ἐπισύρῃ τὸ ίδιον μας πρακτορείον τὴν ἐκτίμησιν τῶν ξένων, ὅπα αὐτοῦ οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ δὲν τὸ θεωρούν ἄξιον νὰ ἐπιστρέψοντά των;

Εἰς τὴν Ἰταλίαν, λ. χ., λειτουργοῦν ἀπὸ ἑταῖρον πολλῶν Ἑλληνικὰ ναυτικὰ γραφεῖα, καὶ τῆς ἀποστολῆς των, παγκοίνους τυγχάνοντα ἐκτίμησεως. Καὶ δύναται, ὡρισμένοι ἐφοπλισταί, κακῶς, κάκιστα, καθ' ἡμᾶς, ἔξαιρούμενον ἀναθέτοντες τὴν πρακτόρευσιν τῶν πλοίων των εἰς Ἰταλίους καὶ μάλιστα εἰς ἔνα συγκεκριμένως πρακτορειακὸν Οἶκον, βαρυνόμενον μὲ τὴν κατηγορίαν τοῦ μισελληνισμοῦ κατὰ τὴν θλιβεράν περιόδον τῆς κατοχῆς.

Δὲν θέλομεν νὰ ὑπεισέλθωμεν εἰς τοὺς λόγους καὶ τὰ συμπεράσματα, ισως, που ὑποχρέωνται μερικοὶ ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν προτίμησιν αὐτῆς. Οιοιδηποτε καὶ εἰνε, δὲν θὰ ἥσαν ἀκροτενοῖς νὰ δικαιολογήσουν τὴν ὑποστήριξιν καὶ τῶν ἀπροκαλύπτων ἔχθρικήν κατὰ τῆς πατρίδος επιδειξάντων στάσιν.

Παντού, εἰς δύον σχεδόν τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου, τὰ Ἑλληνικὰ γραφεῖα εἰνε πρόθυμοι νὰ ἐξυπηρετήσουν λυσιτελέστερον τὰ συμφέροντα τῶν πλοίων. Ἡ προτίμησίς των θετικὸν ἀποτελεῖ ὄφελος ὑπὲρ τῶν ἐφοπλιστῶν, θετικότερον δ' ἀκόμη διὰ τὴν ὑποθεσίαν τοῦ ἀποδήμου Ἐλληνισμοῦ. Δὲν ἡμπορεῖ νὰ παρέλθῃ ἀπαραίτητον τὸ γεγονός, ὅτι ἡδη ὑπερτενακότατα Ἑλληνικὰ πρακτορεῖα καὶ προμηθευτικοὶ Οἶκοι κατορθώνουν ὑπωδηπότε νὰ λειτουργοῦν ἀνὰ τὸν κόσμον. "Ισως νὰ μὴ ἥσαν περισσότερα, ἀλλ' ἀποκτικότερα, ἀσφαλέστερα, ἀντύχουν τῆς ὑποστηρίξεως δύον τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Τὰ Ἑλληνικὰ αὐτὰ ναυτικά

γραφεῖα ἀποτελοῦν πυρῆνας δραστηριότητος ἀξίους ιδιαιτέρας προσοχῆς. Τὰ ὑπερχίλια Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφη διὰ τῶν γραφείων αὐτῶν ἐπιτυγχάνουν τὴν θετικὴν ἔξυπηρτησιν, την προστασίαν τῶν συμφερόντων των. Ακόμη καὶ ὅταν ξένοι πράκτορες διασειρίζωνται τὴν πρακτόρευσιν, πρὸς τὸν "Ελληνας προσφεύγει ὁ πλοίαρχος καὶ συχνότατα ὁ ἐφοπλιστὴς διὰ καθε ἔξυπηρτησιν, ἔκτος τῆς τυπικῆς πρακτορεύσεως. Παρεξηγημένη είναι ἡ ἀντίληψις, ὅτι ὁ "Αγγλος πράκτωρ ἡ ἐντόπιος Ἰταλός, Γάλλος ἢ Γερμανός καλύτερον ἡμπορεῖ νὰ ἐκπρωτησή της ἐλληνικὰ πλοῖα. Τὸ ἀντίθετον ἀπεδείχθη ἐκ τῶν πραγμάτων. Οι ξένοι ἐφοπλισταὶ παντοῦ φορούνται ὁμοειδεῖς νὰ ἔχουν ἀντιπροσώπους των. Διατὶ νὰ μὴ ἀκολουθήσωνται καὶ ὅλοι ἡμεῖς τὴν αὐτὴν τακτικήν, Εἰναι ἡ προσφορά τέ. Ή καθόλου ὑπόθεσις τοῦ ηγέτην

Διὰ τὰς σχολὰς Ἀσπροπύργου

"Περισχέθημεν μίαν ἀπάντησιν εἰς τὸν καθηγητὴν κ. Καραπιπέρην, ἐν σχέσει μὲ τὰς διατυπωθεῖσας εἰς τὸ προγούμενον τευχός μας παρατηρήσεις του διὰ τὰς σχολὰς Ἀσπροπύργου. Εἰς τὴν δημοσιεύσιαν ἐπιστολὴν του γράφει:

"Η ὁπὸιος εἰσαγείται καὶ πλέον λειτουργοῦσα Σχολὴ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ("Υδρας) δυνατώς δὲν ἐπέτυχε, κατὰ κοινήν ὑμολογίαν, τοῦ σκοποῦ της, διὰ λόγους αναγομένους, τοσον εἰς τὸ συστῆμα τῆς λειτουργίας της, δόσον καὶ εἰς τὴν ἐπιδότησιν, τοῦ καθηγητοῦ της πρωσπικοῦ. Ἀλλὰ καὶ ἐπὸν ὅποιοι εἰν σχέσει μὲ τὰς ἀνάγκας τῆς ναυτικίας μας, δοθέντος, διὸ ὁ ὄριμός τῶν κατ' ἔτος εἰσαγομένων (20—30), ἔξιστρουν τῶν ἀμφοτελῶν ἐκείνων, κατὰ τὸ διπόνιον λειτουργοῦσας τοιούτης.

"Τὰ παιδιά τῶν δυτικῶν ναυτικῶν συστηματίνων δὲν θὰ ἔχουν τὰ μέσα νὰ φοτίσουν εἰς τὴν Σχολὴν των καὶ σύτῳ οἱ τρόφιμοι αὐτῆς θὰ είναι καὶ πάλι κατὰ τὸ πλείστον, διὰ νὰ είναι σχέδιον εἰς τὸν προστρέψαντας τὸν πλησίον της Σχολῆς, ὥλλα περὶ μῆσης ἀπὸ τὴν προσφορὰ της εἰς "Υδρας λειτουργοῦσας τοιούτης.

"Εἰμεθοι εἰς θέσιν νὰ διαβεβαιώσωμεν τὸν κ. Καραπιπέρην, ὅτι διάφοροι παντελῶς θὰ είναι αἱ ἐπιδιώξεις καὶ ὅπως πιστεύομεν θὰ είναι καὶ ἡ ἀπόδοσίς της της σχολῆς ναυτικῶν σχισματικῶν τοῦ Ασπροπύργου.

"Ο γράφων τὴν στήλην αὐτὴν μετέσχεν ἐνεργώς εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς συστάσεως της — προσπάθειαν, ἐπὶ τέλος, μετὰ τὴν τόσην ἀδικιολόγητον καθυστέοντας, ἐπιτυγχάνουσαν ἡδη — καὶ πιστεύει, ὅτι τὸ πείσμα της "Υδρας δὲν πρόκειται νὰ ἐπαναληφθῇ.

"Αν οἱ σχολὴ της "Υδρας ἀπέτυχε νὰ δώσῃ ικανοποιητικὰ ἀποτελέσματα — ὅχι μόνον ἀριθμητικός, ἀλλὰ καὶ ποιοτικός — θὰ πρέπει τούτῳ νὰ ὀποδοθῇ εἰς τὴν ἐλειπόμενην ἐπασκούσην προσφορά της της καθηγητοῦ της σχολῆς δὲν ἡτο οἵσα θὰ ἐπρέπει νὰ είναι. Τὸ πάντα ἀπὸ τὸν Διευθυντήν αὐτῆς ἔξηπτωντο καὶ κατηγορούντοντας. Εἰποτικὸν συμβούλιον δὲν ὑπάρχει.

"Ἐσφαλμένη ἡ ἀντίληψις, ὅτι ἀπλὴ μεταφορά της σχολῆς της "Υδρας καὶ συνέχιστις τῆς της σχολῆς πρόκειται νὰ γίνηεται τὸν πλησίον της σχολῆς της Σχολῆς ἡ ἀνάγκη ἐξεργάσεως κάποιου ἀπογγέλματος ἡ η ἐλκυστική στολὴ μὲ τὰς χρυσὰς ἐπωμίδιας καὶ τὸ λευκὸν πληρίκιον.

"Ἐσφαλμένη ἡ ἀντίληψις, ὅτι ἀπλὴ μεταφορά της σχολῆς της "Υδρας καὶ συνέχιστις τῆς της σχολῆς πρόκειται νὰ γίνηεται τὸν πλησίον της σχολῆς της Σχολῆς της καθηγητοῦ της σχολῆς δὲν ἡτο οἵσα θὰ ἐπρέπει νὰ είναι. Τὸ ποπτικὸν συμβούλιον της σχολῆς ἐνεργώς θὰ παρασκολούθη καὶ θὰ ἐλέγχῃ τὰ της λειτουργίας της. Τὸ συμβούλιον ἀποτελεῖται ἀπὸ ἐκπρωτώπους τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν (πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν), ἀπὸ τὸν καθηγητὴν τοῦ Πολυτεχνείου κ. Φραγκούλην καὶ δύο λιμενικούς ἀξιωματικούς. Κανεὶς διορισμός — προβλέπει ὁ Νόμος — δὲν ἡμπορεῖ νὰ γίνηεται καὶ τὸν σύμφωνον τοῦ Συμβουλίου γνώμην.

"Ἐκείνο, δύναται, που δύον σχολῶν της σχολῆς της πρόκειται νὰ γίνηεται ἀπὸ τὸν προστρέψαντας της σχολῆς της προσπάθειαν της συμβούλου τοῦ Β. Ναυτικοῦ. Ἐπὶ πλέον τὸ διοικητικὸν συμβούλιον της σχολῆς ἐνεργώς θὰ παρασκολούθη καὶ θὰ ἐλέγχῃ τὰ της λειτουργίας της. Τὸ συμβούλιον ἀποτελεῖται ἀπὸ ἐκπρωτώπους τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν (πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν) ἀπὸ τὸν καθηγητὴν τοῦ Πολυτεχνείου κ. Φραγκούλην καὶ δύο λιμενικούς ἀξιωματικούς. Κανεὶς διορισμός — προβλέπει ὁ Νόμος — δὲν ἡμπορεῖ νὰ γίνηεται καὶ τὸν σύμφωνον τοῦ Συμβουλίου γνώμην.

"Ἐκείνο, δύναται, που δύον σχολῶν της σχολῆς της πρόκειται νὰ γίνηεται ἀπὸ τὸν προστρέψαντας της σχολῆς της προσπάθειαν της συμβούλου τοῦ Β. Ναυτικοῦ. Τὸ πάντα ἀπὸ τὸν σύμφωνον τοῦ Συμβουλίου γνώμην.

"Θά είναι, δύναται, ὅτι λέγει — οἱ κ. Καραπιπέρης — οἱ ἀπόφοιτοι τῶν σχολῶν τὰς ἀνάγκας τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας. Ασφαλῶς δχι, ἀν εἰς της σημαίας χωρικούτος Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας. Ἀπόφασις, δύναται, τῆς Διοικήσεως της σχολῶν της Ασπροπύργου καλύπτουν, ἐπὶ μίαν Βετίαν, μετὰ τὴν ναυτολόγησιν των, τὰ κενά τῆς ὑπὸ τὴν Κυανοδεύουν καὶ μόνον Ναυτιλίας, ὅφου τὸ Κράτος πολλὰ διὰ τὴν κατάρτισην των εἰσέφερε καὶ εἰσφορῶν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων αἱ σχολαὶ συνεστήθησαν. Τὰ πλεονεκτήματα τῶν καλώς κατηγραφήσαντα στελεχῶν δίκαιον εἰναι νὰ τὰ κερδίσουν τὰ Ἑλληνικά πλοῖα. Οἱ τεσσαράκοντα συνεπῶν ναυτιλίοις ἀξιωματικοί, που θὰ ἔχεινται ετησίων ἀπό



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

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

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

Cables:—

1) AETOS
2) ISCALLOYD | ADEN

PHONE:—
226 (3 Lines)

ωρισμένη, ἵσως, μετά τίνας μῆνας ή, ἔστω, τὸ προσεχὲς θέρος, νὰ ἐπανέλθῃ εἰς χαμηλότερα ἐπίπεδα, ὅποτε καὶ οἱ ναῦλοι θὰ σημειώσουν τὴν πρὸς τὴν κατιούσαν καὶ πάλιν καμπήν.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ πλοῖα είνε περιζήπτητα. Πρόθυμοι οἱ ἀγορασταὶ νὰ πληρώσουν τὰ περισσότερα. Αἱ 650 χιλ. δολλ. ἐκπτουντὸ δι' Ἑλληνικὸν λίμπερτο, μὲ δάνειον ἐπ' αὐτοῦ 240 χιλ. δολλ. ὑπέρ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου. Μεταφορὰ σημαίας πιθανή. Ἐξ ἄλλου διὰ λίμπερτο παναμαϊκὸν ἔτοιμο παράδοτον ἀπέρριφθησαν αἱ 650 χιλ. δολλαρίων!

Θά πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι δὲν οἱ ξένοι ἔφοπλισταί, ἔξαιρουμένων τῶν Ἑλλήνων καὶ τῶν Ἰταλῶν, σπεῦδουν ἐπωφελούμενοι καὶ τῆς ἀντιμήσεως, νὰ ἀπάλλαγούν τοῦ εἰς χείρας των τονάκας πολεμικής ναυπηγήσεως. Τὰ θεωρούν σκάφη ἀντιοκονομικά, μὲ καταφανή την κόπτωσιν ἐκ τῆς ἐντακτικῆς ἐμεταλλεύσεώς των, ἀνίκανα νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸν συναγαγόντων τῶν νεωτέρων δηλεοκινήτων, τῶν δόλιγων μὲν τώρα, τῶν περισσοτέρων σύν τῷ χρόνῳ.

Οι "Ελληνες κατέχουν τώρα το μέγιστον ποσοστόν — γύρω του 25% — των έντυπεσια κεθ' όλων των κοσμών πολεμικής κατασκευής φορητήγων τράπεζς. Είς τετρακόσια περίπου άνερχονται τὰ υψ' οἄλας τας σημαίας καὶ ύπο τὴν δισειρίσιν τῶν Ἑλλήνων τελούντα τοιαύτα σφακή. Συντηρητικοὶ παραπτηραὶ τὰ θεωρούν πολλά. Ομιλούν περὶ πληθωρισμοῦ χωριτικότηος ἀκαταλήκου σὺν τῷ χρόνῳ, εἴ̄ θόσον θά αὐξανεται ὁ στριμός τῶν νεοναυπηγήτων.

Αλληδες είναι, ότι τάς τελευταίας αυτάς έβδομάδας, υπό τήν πρό-
βλεψιν τῆς ζωηρότητος τῶν μεταφορῶν, ύπερηφανίσειν ή ανατίμησις
τῶν ἀξιών τῶν πλοίων κάθε προσδοκίαν. "Εναντὶ τῶν πρὸς ἔξαιρμνου
475 χιλ. δολαρίων διὰ τὰ τύπου "λίμπερτου" σκάφη, ύπερεξακόσιαι
τώρα χιλιάδες! Δέν έλειψε βεβαίως ποτὲ ἀπό τὴν ἐγγασίαν τοῦ τράμπι
τὸ στοιχεῖον τῆς κερδοσκοπίας. Δικαιολογεῖται, ὅμως, μέχρις αὐτοῦ
τοῦ σημείου ή ἀπότομος μεταβολὴ τῆς πορείας τῶν τιμῶν; Κανεὶς δὲν
ήμπορει θετικήν νά δώσῃ εἰς τὸ ἐρώτημα αὐτὸ ἀπάντησιν. Τὸ ἀμέσως
προσεχὲς μέλλον θὰ μᾶς ἀπαντήσῃ.

Νεώτεραι πληροφορίαι έμφανιζουν τὴν ἀγορὰν μὲν ζωηρότετα καππας συγκρατημένην. Ἀγγειούν λίμπερτο προσεφέρθη εἰς τὰς 615 χιλ. δολαρίων.

Τὰ μεταπολεμικά τρόμη

Κατά τὰ δόλια τελευταία προπολεμικά ἔπει, ὁ τύπος τοῦ ὥκεανοπόρου «τράμπ», στοις ἐτύχανε τῆς προτιμήσεως τῶν ἑφοπλιστῶν. Ήτο τὸ διζελοκίνητον φορτηγὸν τῶν 9.000 τόνων Ι. Π., μὲ μεταφορικὴν ικανότητα μικρότερων πως τῶν 8.500 τόνων φορτίου. Τὸ φορτηγὸν αὐτὸν ἀδεωρεῖτο, τότε, ὡς ἀρκετὰ μεγάλον διὰ τὰ φορτία — ίδιαι — τοῦ γενικού ἐμπορίου. διότι ἡ κίνησις τῶν ἐν λόγῳ φορτίων ἀνά τὸν κόσμον ἦτο, τότε, κατωτέρα τῆς κανονικῆς. Ἡ κατάστασις ἐνεφανίσθη διάφορος, ὅταν ἥρχισαν νὰ καταστρώνωνται τὰ σχέδια ναυπηγήσεως φορτηγῶν πλοίων κατά μᾶζας πρὸς ἔξυπερέτησιν τῶν πολεμικῶν μεταφορῶν. «Υπὸ τὸν ψυχολογικὸν παράγοντα τῆς πολεμικῆς σκοπιμότητος, ἐπεκράτησεν ἡ ἀντίληψις, ὅτι θὰ ἔζητοῦντο φορτία τόσον μεγάλα, ὅση ἡ προσφερόμενη χωρητικότης, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν συμμαχικῶν ἀναγκῶν εἰς πολεμόφοδια, χάλυβα, ὁχήματα καὶ τροφάδες καὶ διὸ ὅσον μεγαλύτερα φορτία κατορθώνετο νὰ παραδίωνται σώσι, τόσον θὰ ἐπινηδάνετο καὶ ἡ πιθανότης τῆς νίκης. Προεκρίθη, συνεπώς, τότε, ὁ τύπος τῶν σκαφῶν 9000 ἔως 10000 τόνων φορτίου, παρὰ τὴν ἀναλόγως μεγάλην κατανάλωσιν καυσίμου, πῖτις ἐσήμαινεν, ἐπαύξησην τῶν εἰς καύσιμα συμμαχικῶν ἀναγκῶν.

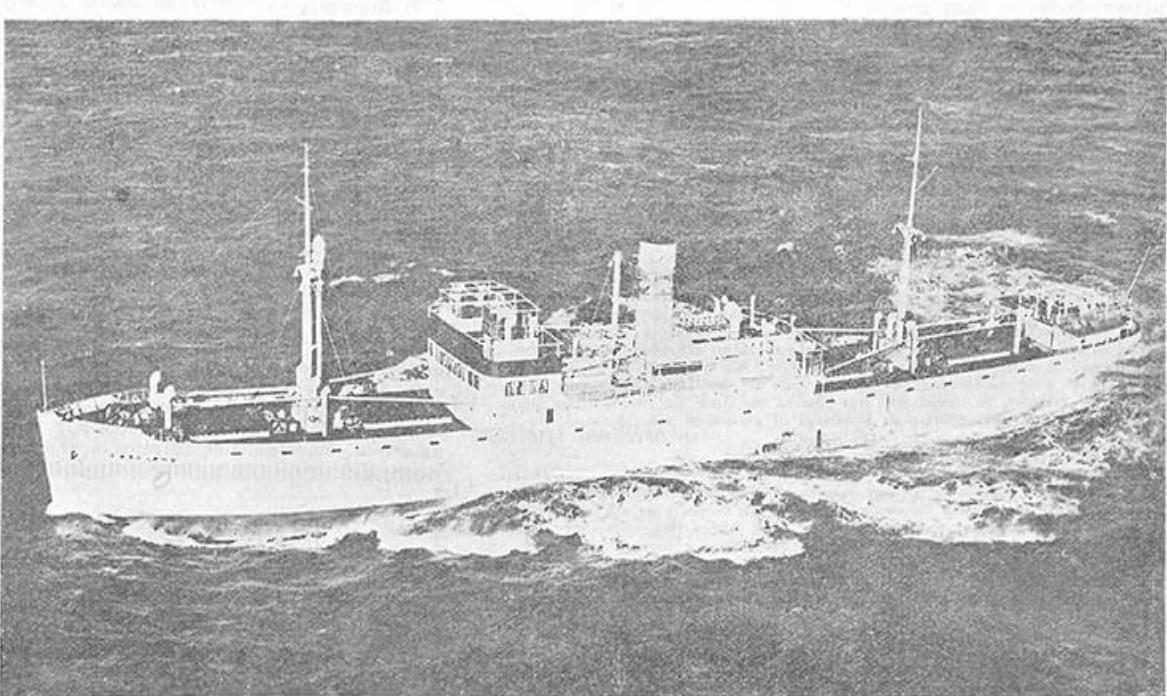
Επιστένετο, γενικώς, ότι ο τύπος αύτός του πολεμικού φορτηγού, δίλγον χρόνον μετά τό τέρμα του πολέμου, θα έχαρκατηρίζεται ως άντιοκονικός διά τάς μεταφορικάς άναγκας έντασης. Ή γνωνία αυτή, απέδειχθη έσφαλμενή. Πρώτον, διότι τα Κράτη, στίνα διετήρησαν εις χειράς των τόν έλλειψης των είσαγωγών, είχον εύρυτα προγράμματα απασυγκροτήσεως κι αι σύρον τα μεγάλα ταύτια φορτηγά, ώς πρόσφορα μεταφορικά μέσα πρός έφαρμογήν τών προγραμμάτων των. Και δεύτερον, διότι οι διδώται έφοπλισταί, οι γινεις, σύν τῷ χρόνῳ, ἀνέλαβον ἀπό τὰ ἐνδόγον Κράτη πολλάς μεταφορικάς ἔργασιας, ήσαν καὶ αὐτοὶ εἰς θέσην των ἐργάζονται μὲν μεγάλα φορτία, ίδια δὲ κατόπιν τῆς ἀπρό-

έχουν ύπ' οἷν των, ὡς Βασικὸν μεταφορικὸν μέσον, τὸ φορτηγὸν τῶν 10.000 τ. ἢ γύρω τοῦ μεγέθους τούτου, διότι αὐτοῦ τοῦ χαρακτῆρος ἥτο καὶ ἔξακολουθεῖ νό παραμένει ἐπικρατεστέρη, ἢ χρησιμοποιήσιμος χωρητικότης. Ἀλλὰς τε, οἱ ἔμποροι, εἰς τόσον βαθὺν συνθίσαν νά προσφέρουν μεγάλα φορτία, ὥστε πολλάκις οὔτε κάν θελουν νά ὅμιλησουν περὶ μικρῶν, οἱ δὲ ιαυλομεσίται συναντοῦν, συχνά, πολλὰς δυσχερείας, ὅταν προσφέρουν εἰς τὴν ἀγορὰν πρὸς ναύλωσιν φορτηγά σκάφη μεταφορικῆς καίνοτάς οὐχί ἐνώτερας τῶν 8.000 ἔως 8.500 τόνων φορτίου. Διά τινα μόνον εἰδή φορτίων θύνονται νά ἐπιτευχθῇ καλὴ τιμὴ ναύλου ἀπό σκάφη μικρᾶς χωρητικότητος, ἣν ταῦτα, λόγῳ τοῦ ἀνοικτοῦ «σέλτερ-υτέκ» καὶ τοῦ εἰδικοῦ σχεδίου των, ἔχουν μεγάλην—ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀλλ. αὐτῶν—χωρητικότητα διά φορτίου. Γενικῶς, ἐν τούτοις, τὸ φορτηγὸν μεγάλης χωρητικότητος d. w., ἔξακολουθεῖ νά κερδίζῃ περισσότερον ναύλον, μέ δίλγον ἀνώτερον κόστος ἐκμεταλλεύσεως, ἐνῷ συγχρόνως ἔχει καὶ τὸ πλεονέκτημα, ὅτι προτιμάται ἀπὸ τούς ναυλωτῶς.

Τό φορτηγόν ένησον φορτίου, τὸ προοριζόμενον νά ἐκτελῇ ἐλευθέρους πλόας ἀνὰ τὴν Ὑδρόγειον, δὲν πρόκειται, θεοῖς, — ως πρὸς τὸ μέγεθος — νά ἔξακολουθήσῃ αὐξανόμενον ἐπ' ἄρριστον. Μεγάλη οἰκονομία εἰς τὸ μεταφορικόν κόστος κατά τὸν οὐρανὸν θὰ ἤδηντο νά πραγματοποιηθῇ, ἂν τὸ μέγεθος εἴνως πλοίον φθάσῃ τοὺς 40.000 τ. καὶ πλέον. Τοιούτον, δώμας, σκάφος πρέπει νά ἔχῃ ἑξηφαλισμένας μεταφοράς μεταξὺ καταλλήλων λιμένων. Φαίνεται, ὅτι ἐφθασεν ἡ ἡμέρα τοῦ εἰδίκευμένου φορτηγοῦ, ἐπὶ προφανεί ζημία τῶν συνήθων φορτηγῶν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου, μολονότού σον ἐκαρῷ εἰρήνης, δόσον καὶ ἐν καιρῷ πολέμου, θά θύσισται πάντοτε ἡ ἀνάγκη χρησιμοποιήσεως σκαφῶν μη ὑπερβολικού μεγέθους καὶ μη ειδικῶν τύπων.

Κατ' ἀντίθεσι τρόπος τὴν ἐπικρατοῦσαν τὸ 1930 συνήθειαν, πολλοὶ πλοιοκτῆται ναυπηγούν σήμερον φορτηγά μὲ κλειστὸν «σέλετερ-ντέκ», ἀκολουθούντες οὕτω τὴν καθιερώθεισαν, διαρκοῦσαν τοῦ πολέμου, τακτικήν. Εἰς περίπτωσιν—ώς ἄναμενεται—καθ' Ἰηνά ἔνα φορτηγὸν τῶν 10000 τόνων ἀποδῆ ἀκατάλληλον, συνεπείᾳ γενικῆς ζητήσεως μικροτέρων χωρητικοτήτων, τὸ ἀνοιγμα τοῦ «σέλετερ-ντέκ» θὰ μειώσῃ τὴν εἰς φορτίον χωρητικοτήτην του κατά 700 τ. d.w. περίπου. Θά ὑπάρχουν, τότε, καὶ ἀνάλογοι οἰκονομιάι τῶν ὑπὸ τοῦ πλοίου καταβαλλομένων κατὰ τόννου δικαιωμάτων καὶ μεγαλυτέρα κυβικὴ κατασκευής κατὰ τόννου d. w. Η μεταπροτήτη, διωρε, αὐτή δὲν θὰ κινητῇ τὸ ἐνδιάφερον τῶν πλοιοκτητῶν, ἀν δὲν ὑπάρξουν σημεῖα μεταδολής εἰς τὰς ἐργασίας τῶν ναυάλωσεων. Τὰ μὲν κλειστὸν «σέλετερ-ντέκ» φορτηγά ἔχουν, δεδιώκας, καὶ τὰ πλεονεκτήματά των, διότι ἐπιτρέπεται εἰς αὐτὰ μεγαλύτερον δύνισμα, παρ' ὅσον εἰς τὰ ίδιου μεγεθύνον φορτηγά μὲ ἀνοικτὸν «σέλετερ-ντέκ» και συνεπώς τὰ πρώτα δύνανται νὰ παραλάσσουν μεγαλύτερον εἰς d.w. φορτίον, καθὼς καὶ βαρέα φορτία, ὡς, λ. x., στίσον, ὀράβοσταν, σικαλίν, γαιανθράκα, μεταλλεύματα κλπ., στίσια συγκεντρώνουν καὶ τὸν μεγαλύτερον δύγον τῆς ἐργασίας τῶν «τράμπτες». Ἀν πρόκειται νὰ μεταφερθῇ ἐλαφρόδω φορτίον, ἡ κυβικὴ χωρητικότητα τοῦ ἔχοντος κλειστὸν «σέλετερ-ντέκ» φορτηγούν, εἶνε ἡ ίδια μὲ ἔκεινην, τὴν ὅποιαν θὰ είχε καὶ μὲ ἀνοικτὸν «σέλετερ-ντέκ». Ἡ κατὰ τόννου d.w. τιμὴ τοῦ ναυάλου είνε ὀλιγικότερα, ὅταν μεταφέρεται ἐλαφρόδω φορτίον, ἀλλ' ὁ κατ' ἀποκοπήν καύλος θὰ είνε ὁ ίδιος, ὡς ἔαν τὸ κατάστρωμα ἦτο ἀνοικτόν. Ἀφ' ἔτερου, τὸ μὲ ἀνοικτὸν «σέλετερ-ντέκ» φορτηγὸν κερδίζει ὀλιγώτερα, ὅταν μεταφέρῃ βαρύ φορτίον καὶ οὐδὲν περισσότερον, ὅταν, μαζὶ μὲ τὸ βαρύ φορτίον, μεταφέροι καὶ ἐλαφρόδων τοιουτού.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ



Το δεύτερον σκάφος της Ελληνικής γραμμῆς Νοτίου Αμερικής «Μυκῆναι» (τέως «Κάπλαντ»). Πρόκειται περὶ πλοίου 5.500 τόνων, ἀπό κατασκευής προώριμένου νόν εξινπρετήση τακτικής γραμμᾶς. Είναι διέλεκτρινόν, σουηδικής ναυπηγήσεως. Είναι τὸ Ἀμερικανὸν θά υπόστη, μετατὸ πέρας του παρόντος ταξιδίου του, πλήρη ἀλλαγὴ τοῦ πρωστηρίου συστήματός του. Νέαι μηχαναὶ M.A.N. θὰ τοποθετηθοῦν, μὲ διπάνην 150 χιλ. λιρών. Τοχύτης 15.5 μιλ. Διαθέτει διαμερίσματα δια 12 ἐπιβατῶν. Αἱ σημειώσῃ, διτὶ οὐ σταθερῶς αὔξανονται ἔξι Ἐλλάδος κίνητος φορτίων πρὸς τὰ χώρας τῆς Αστινικῆς Αμερικῆς — διπας τὸ προέδειντες ὁ ἀείμυνθος Ἐγγύειδης — παρέκει τὸν τόνον τῆς σταθερῶν ἐπιδιωκαὶ καλῆς ἔργασις δια τὰ δύο μας πλοίοις, ἐπὶ ὡφελεία τῆς ἔσχαγωγικῆς προσ παθείας καὶ τῆς ἀναπτυξεως τῆς Εθνικῆς Ναυτιλίας.

ΠΡΟΣ ΕΠΙΚΡΙΤΑΣ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΝ ΣΩΜΑ ΚΑΙ Η ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΟΥ

Η ΑΝΑΓΚΗ ΤΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΩΣ ΤΟΥ

Έλαβομεν καὶ δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν. Είναι μακρά, ἀλλὰ τὸ θέμα εἶναι ἐνδιαφέρον. Ή ἀνώνυμία τηρεῖται διὰ λόγους εὐνόητος. Οἱ ἐπιστολογράφοι μας, βαθύτατα γνώστης τοῦ θέματος, ἔχει κάθε λόγον νὰ ἀποφύγῃ τὴν ἐνυπόγραφον τῶν ἀπόφεων του δημοσιότητα. Εἰνε πάντας αἱ ὑποδείξεις του διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ὅρθαι καὶ θὰ πρέπει νὰ τύχουν τῆς δεσύσης ἀπὸ μέρους τῶν ἀρμοδιών κυβερνητικῶν παραγόντων προσοχῆς. Ή ἀναδιοργάνωσις τῶν ὑπερεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου καὶ ἡ ἀδιαβλητος πράστασις τῶν στελεχῶν ποὺ θὰ τὰς διευθύνουν, εἴνε τὸ ἔτερον σκέ-

ας, ἀπολύτως κατηρτισμένης, πρὸς ἐπιτυχίαν τῆς ἀποστολῆς της. Ό κλάδος τῆς Ναυτιλίας εἶνε ιδιότυπος. Δὲν ἔχει τὸν χαρακτῆρα ἐνὸς οἰουδόποτε κλάδου τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας μας. Ή ναυτιλιακὴ ἐπικείρωσις, ἐκπηγάζουσα ἐκ τῆς ἡμεδαπῆς, κινεῖται καὶ ἐργάζεται, κυρίως, εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἀντιπαλαίσουσα μὲ τὸ ἐμψυχον καὶ ἀμυχον ὑλικὸν της, ἐναὶ μυρίων καὶ ποικίλων δόσων δυσχερεῖσιν. Άλλα καὶ εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἡμεδαπῆς τὰ γεννώμενα ζητήματα δὲν εἶνε ἀπλά. Προσπατοῦν, διὰ τὴν ἐπίλυσιν των, δοκίμων μόρφωσιν, ἀλλὰ καὶ πνεύματος αἱ πολιούχοι κατανοήσεως, δεῖται αὐτὸις καὶ ηθος τῶν ἐπιφορτισμένων με αὐτὰ κρατικῶν λειτουργῶν.

Ἄξιότιμε κ. Διευθυντά,

Ἐξ ἀφορμῆς τῆς τελευταίως γενομένης παρὰ τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Ναυτικοῦ προσταθείσας ὑπαγγής τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἰς τὸ Βασιλικὸν Ναυτικόν, ὡς κλάδου αὐτοῦ, παρακαλῶ ὑμᾶς, ὅτως εύαρεστηθῆτε καὶ δημοσιεύσητε εἰς τὸ ἔγκριτον περιοδικόν σας τὰς κάτωθι ἀπόφεις, αἵτινες προέρχονται ἀπὸ ἔχοντα παρακολουθήσει ἐκ τοῦ σύνεγγυος τὸ θέμα τοῦτο καὶ γνωρίζοντα καλῶς πρόσωπα καὶ πράγματα.

Κατ' ἄρχην εἶνε ἔκτος πάσης ἀμφιβολίας, ὅτι τὸ Λιμενικὸν Σώμα, συστάθεν πρὸ 35ετίας, περίπου, ἀπὸ τὴν δημιουργικὴν πνοὴν ἐνὸς μεγαλεπιβόλου Κυβερνήτου, τοῦ Ἐλευθερίου Βενιζέλου, μὲ σκοπὸν τὴν καλλιτεραίαν ἔχυτηρησιν τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, εἶχε τὸ ἀτύχημα, ἔξαιρέσει μικρῶν χρονικῶν περιόδων, νὰ μὴ ἔχῃ, κατὰ τὸ παρελθόν, ικανή καὶ ἀξίαν ἡγεσίαν.

Ἄυτὸς εἶνε, κατὰ τὴν γνώμην μας, ὁ κυριώτερος λόγος, διὰ τὸν ὄποιον τὸ Λιμενικὸν Σώμα ἀπὸ τὴν συστάσεως τοῦ μέχρι τῆς σύμφωνης τοῦ βάλλεται ἀδιακόπως καὶ διαρκῶς τίθεται ἐν ἀμφιβολῷ ἡ σκοπιμότης τῆς ὑπάρχεων του, ὡς Σώματος ἀνεξαρτήτου, ἀσχέτως τῶν ἐπιτευγμάτων, ἀτινα ἔχουν ὑπὸ αὐτοῦ πραγματοποιῆσθαι. Καὶ οὕτω, ἀλλοτε ἐπιζητεῖται ἡ συγχώνευσίς του μὲ τὸ Βασιλικὸν Ναυτικόν, ἐκ τοῦ ὄποιον προπλήθε, ἀλλοτε, πάλιν, ζητεῖται παρὰ διαφόρων ἀλλών Σωμάτων ἡ ἀπόσπασις διαφόρων ἀρμοδιοτήτων, ὡς, λ. χ., τῆς ἀστυνομικῆς ἀρμοδιότητος ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ εἰς τοὺς λιμενας, ἀλλοτε, πάλιν, ἀμφισβήτεται ὡς στρατιωτικὸς χαρακτήρας του καὶ ἀλλοτε, τέλος, ζητεῖται ἡ πολιτικοποίησίς του καὶ διχοτόμησις τῶν ἀρμοδιοτήτων του καὶ ἡ ὑπαγωγὴ αὐτῶν εἰς διαφόρους ἀλλας ὑπηρεσίας.

Εἰνε φανερόν, ὅτι ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς δὲν εἶνε δυνατόν οἱ Λιμενικοὶ Ἀξιωματικοὶ νὰ ἀφοσιωθῶν ἀπερισταστοι εἰς τὸ ἔργον των καὶ νὰ πραγματοποιήσουν οἱ ἀντικειμενικοὶ σκοποί, διὰ τοὺς ὅποιους συνεστήθη τὸ Λιμενικὸν Σώμα, δηλαδὴ ἡ εἰς τὸ μέγιστον ἀπόδοσις τῆς κρατικῆς μεριμνής εἰς δι, το ἀφορά ἔνα τῶν πλουτοπαραγωγικῶν κλάδων τῆς χώρας μας.

Δύο τινά πρέπει νὰ συμβαίνουν: "Η αἱ αἰτίασεις κατὰ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ συνεπῶς αἱ ὑποδεικνύμεναι λύσεις θεραπείας ἔχουν λογικήν τινα βάσιον καὶ πρέπει νὰ ἔχεται συστοθούν, ἡ αἱ αἰτίασεις αυταὶ εἰνε ἀδικαιολόγητοι καὶ θὰ πρέπει νὰ εὑρεθῇ τρόπος νὰ ἀσεμθῇ τὸ Λιμενικὸν Σώμα ἀδιατάρακτον εἰς τὸν ἐκπλήρωσιν τοῦ προορισμοῦ του.

"Ἀκριβῶς, μὲ τὸ σοθισμὸν τοῦ θέματος δὲν εἶναι νὰ είχεν ἀσχοληθῆσθαι ἡ γεσία τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ νὰ είχεν ἐπιδιώξεις ἀπὸ καιροῦ νὰ εὑρεθούν αἱ προστήκουσαι λύσεις καὶ νὰ πάνηση οὕτως ἡ συνεχίζομένη ἀστάθης καὶ ἀνώμαλος κατάστασις ἀπὸ τὰς διαφορεῖς ἐπιθέσεις καὶ ἐπιθυμίας.

"Άλλο, ἡς ἰδωμεν κατὰ τρόπον ἀντικειμενικὸν τὰ πράγματα ἐκ τοῦ σύνεγγυος. Καὶ, πρώτας πρώτα, ἡς ἐρευνήσωμεν εἰνε σκόπιμος ἡ δοκίμηση τοῦ καταρτιστικοῦ στελεχῶν εἰδίκευμάνων μὲ τοὺς κλάδους τῆς Ναυτιλίας; "Εφ' ὅσον, δηλαδὴ, τὸ Κράτος πρέπει κατ' ἀνάγκην νὰ ἀσχοληθῆται καὶ μὲ την Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, θὰ πρέπει ἡ δοκίμηση ἡ ὑπερεσίας ἡ ἐπιφορτισμένη μὲ τὴν ἀποστολήν νὰ ἀποτεληθῆται ἀπὸ ἀνθρώπους εἰδήμονας;

Εἶνε τόσους ἀπλούς τὸ ἐρώτημα τοῦτο, ὥστε νὰ μὴ χρήξη μεγάλης ἀναπτύξεως. "Οταν, διὰ διοικητικούς κλάδους ἥσυνος σημασίας καὶ μὴ παρουσιάζοντας σύνθετην προβλημάτων, ἀποτίθηται καποία εἰδικὴ κατάρτισις τῶν ἐπιφορτισμένων μὲ αὐτούς, πολλῷ μᾶλλον διὰ κλάδου, οἷος ὁ τῆς Διοκήσεως τῆς Ναυτιλίας, ἔνθα ἀπαιτοῦνται πολυσχιδής κατάρτισις, ἐπιστημονικὴ μόρφωσις, καλλιέργεια ίδιας δλως ἀντιλήψεως πρὸς ἀντιμετώπισιν μυρίων δσων ἐμποροοικονομικῶν, τεχνικῶν, διοικητικῶν καὶ ἀλλων θεμάτων, εἶνε ἐκτὸς πάσης συζητήσεως ἡ ἀνάγκη ὑπάρχεως ὑπηρεσί-

ας, ἀπολύτως κατηρτισμένης, πρὸς ἐπιτυχίαν τῆς ἀποστολῆς της. Ό κλάδος τῆς Ναυτιλίας εἶνε ιδιότυπος. Δὲν ἔχει τὸν χαρακτῆρα ἐνὸς οἰουδόποτε κλάδου τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας μας. Ή ναυτιλιακὴ ἐπικείρωσις, ἐκπηγάζουσα ἐκ τῆς ἡμεδαπῆς, κινεῖται καὶ ἐργάζεται, κυρίως, εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἀντιπαλαίσουσα μὲ τὸ ἐμψυχον καὶ ἀμυχον ὑλικὸν της, ἐναὶ μυρίων καὶ ποικίλων δόσων δυσχερεῖσιν. Άλλα καὶ εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἡμεδαπῆς τὰ γεννώμενα ζητήματα δὲν εἶνε ἀπλά. Προσπατοῦν, διὰ τὴν ἐπίλυσιν των, δοκίμων μόρφωσιν, ἀλλὰ καὶ πνεύματα αἱ πολιούχοι κατανοήσεως, δεῖται αὐτὸις καὶ ηθος τῶν ἐπιφορτισμένων με αὐτὰ κρατικῶν λειτουργῶν.

Ἐπὶ πλέον, ὅπερ καὶ τὸ σπουδαιότερον, τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας, τόσον τῆς ποντοπόρου, δσων καὶ τῆς ἀκτοπλοϊκῆς, ὑφ' οἰανδηπότε μορφὴν καὶ ἀνέδηλωνται, δηλαδὴ, εἴτε εἰς τὸν τομέα τοῦ Κεφαλαίου, εἴτε εἰς τὸν τομέα τῆς Ἐργασίας, εἴτε εἰς τὸν τομέα τῆς ἀσκήσεως τῆς Ἀστυνομίας ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐπὶ τοῦ τομέα τῆς ἀσκήσεως τῆς Ἀστυνομίας εἴναι ἐσωτερικὴν ἐνότητα, ἀπαιτούσαν, δπως ἡ κρατικὴ μέριμνα εἰναι καὶ ἐκδηλούνται ἐνιαία ἀπ' φροντίδης τέλους, καθ' δλην τὴν ἐκτασιν τῶν ζητημάτων τούτων καὶ ἀσκεῖται ὑπευθύνως ὑπὸ μιᾶς καὶ μόνου κρατικῆς ὑπηρεσίας, καταλλήλως κατηρτισμένης καὶ ὠργανωμένης.

Πάντα ταῦτα σοφῶς διείδειν ἡ μεγαλοφύια τοῦ Ἐλευθερίου Βενιζέλου καὶ τὸν ὄδηγόντα την σκέψην τῆς ιδρύσεως ειδικοῦ ἀνεξαρτήτου Σώματος, εἰς τὸν οποῖον καὶ ἀνετέθησαν, ἀπὸ τοῦ 1919, τόσον ἡ κρατικὴ μέσημα διὰ τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, δσων καὶ ἡ Ἀστυνομία εἰς τοὺς λιμένας. Ο διαρεύσας ἔκτοτε χρόνος διὰ τὸν ἀντικειμενικὸν κριτήν πιθεβαίσασιν ὡς λιαν ὅρθιν τὴν ἀπόφασιν ἐκείνην.

Τὸ Λιμενικὸν Σώμα, σάσσετως τῶν ἀδυνατιῶν καὶ τῶν διαπραχθέντων τυχὸν σφαλμάτων, προσέφερε πολυτίμους ὑπηρεσίας εἰς τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν καὶ εἰς τὴν Πατρίδα. Ή Ἐλληνικὴ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία, παρὰ τὸν μεγάλον ἀριθμὸν τῶν ἑνῶν σημαιῶν, ἀς ἔχει, εἶνε μία τῶν ισχυρότερων σήμερον Ναυτιλιῶν τοῦ κόσμου. Ή συμβολή, ἔξ αλλού, τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κατὰ τοὺς πολέμους, ὑπῆρξε, κατὰ κοινὴν δομογίαν, πολιτισμότατα. Εἴναι ἐστιμειόθι φυγὴ μεγάλου μέρους τῆς Ναυτιλίας μας εἰς ένανσας καὶ κρούσματα αἱ ἀπειθαρίας εἰς τὰ πληρώματα, ταῦτα ὀφείλονται εἰς τὴν ἐπικρατήσασαν ἀστάθειαν εἰς τὴν χώραν μας, κατὰ τὰ τελευταῖς ἑταὶ καὶ τὰς τραγικὰς περιπτειας αὐτῆς μετά τούς πολέμους. "Αφοῦ, λοιπόν, εἶνε ἔκτος πάσης ἀμφισβητήσεως ἡ ἐνάγκη ὑπάρχεισας μιᾶς ειδικῆς κατηρτισμένης διὰ τὴν Ναυτιλίαν ὑπηρεσίας καὶ ἀφοῦ, παρ' ὅλας τὰς ἀντικειμενικὰς αἱ συνεχεῖς ἐπιθέσεις καὶ τὰς τραγικὰς περιπτειας αὐτῆς μετά τούς πολέμους τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, διατὶ αὐτὰς αἱ συνεχεῖς ἐπιθέσεις καὶ τὰς τραγικὰς περιπτειας αὐτῆς μετά τούς πολέμους τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος του καὶ διχοτόμησεως του, ἀλλοτε ὑπὸ τὴν μίαν καὶ ἀλλοτε ὑπὸ τὴν ἀλλήλην ὑπηρεσίαν;

Πρὶν ἀπαντήσωμεν εἰς τὸ τέρωτημα τοῦτο, ἀς ἔξετάσωμεν προηγουμένως τὰς διασφόρους διατυπωμένας κατὰ καιρούς αἰτίασεις κατὰ τῆς σημερινῆς μορφῆς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

Παρὸ τὸ Βασιλικὸν Ναυτικὸν διατυποῦται ἡ θεωρία, ὅτι τὸ Λιμενικὸν Σώμα δὲν δύναται νὰ είνε ἀνεξαρτήτον διὰ λόγους συντονισμοῦ ἐν καιρῷ πολέμου, διότι ἐπίσης ἡ ἐμφάνισης αὐτοῦ, ὑπὸ μορφὴν προσομοιάζουσαν πρὸ τὸ Βασιλικὸν Ναυτικόν, δίγει, ἐν συνεχείᾳ, στρατιωτικὸς χαρακτήρας ὑπηρεσίας καὶ δὴ Ναυτικῆς, δὲν νοεῖται ἔκτος τῶν πλαισίων τοῦ Β. Ν. καὶ, τέλος, διότι διὰ τῆς συγχωνεύσεως τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος πρὸ τὸ Βασιλικὸν Ναυτικόν, δὲν ἐπήρχεται οἰκονομία εἰς μέσα καὶ ἀνθρώπινους ὑλικὸν ἐπ' ὠφελεία τοῦ Κράτους. Δι' αὐτοὺς τοὺς λόγους ὑποστηρίζεται, ὅτι ἐνδείκνυται ἡ ὑπαγωγὴ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ὑπὸ τὸν Επιτελείον Ναυτικοῦ.

Ἐν τῇ ἀναπτυξίᾳ τῶν ἐπιχειρημάτων τούτων τὸ Βασιλικὸν Ναυτικὸν παραγωγῶνται κατ' ἔρχην αὐτην ταῦτη τὴν φύσιν τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ιεθόδων διοικήσεως τῆς. Παραγωγῶνται τελείως τὴν φύσιν τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ιεθόδων τοῦ κλάδου οὗτος. Πώς εἶνε δυνατὸν κλάδος καὶ ἔξοχην ἐμποροοικονομικός, εύπαθεστατός ἀπὸ οἰκονομικά δεδομένα καὶ συνθήκας ἀσταθμήτους καὶ ρευστάς, νὰ διοικήται ἐν τῇ ούσιᾳ παρὸ τὸ Γ.Ε.Ν., τοῦ ὄποιον μοναδική ἀποστολή εἶνε ἡ ἀντιμετώπισις καθαρῶν πολεμικῶν καταστάσεων;

Ἐάν τὸ Βασιλικὸν Ναυτικόν εύρισκη, πράγματι, ὅτι τὸ Λιμενικὸν Σώμα, μὲ ἐπιστημονικὴν κατάρτισιν, μὲ μακρὰν ἐκ τοῦ σύνεγγυς παρακο-

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,,

Address: P.O. Box 306

λούθησιν τῶν τῆς Ναυτιλίας, μὲ πλήρη γνώσιν τῶν συνθηκῶν αὐτῆς, εἶναι ἀνίκανον νὰ διοικήσῃ τὸν κλάδον τοῦτον, διατί, τάχα, θὰ ἀπειδείνετο τὸ Γ.Ε.Ν. ἴκανότερον, τοῦ ὅποιου τὰ στελέχη οὔτε τὴν ἀπαιτούμενη ἐπιστημονικὴν κατάρτισιν ἔχουν, οὔτε τὴν πείραν κέκτησαν;

Οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ θὰ ἔδει νὰ γνωρίζουν, ὅτι οἱ λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ, οἱ ἀσχολούμενοι μὲ τὴν Ναυτιλίαν, διὰ νὰ σταθοῦν εἰς τὰς θέσεις τῶν καὶ νὰ ἐπιλύουν ἐπιτυχῶς τὰ ζητήματα τοῦ κλάδου τῶν, ήγάλωσαν, κυριολεκτικῶς, τὴν ζωὴν τῶν εἰς τὰ ἡμεδοπά καὶ ἀλλοδαπά. Πανεπιστήμια, εἰς εἰδίκας Σχολάς Λιμενικῶν Δοκίμων καὶ μετεκπαιδεύσεως καὶ ὥπερ καὶ τὸ σπουδαῖτερον, εἰς τὴν ἐπέδεκατηρίδας ὁλοκλήρους κοπιώδη ἀντιμετώπισιν τῶν πολυπλόκων, πολυσχιδῶν καὶ δυσ-επιλύτων ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας. Ἀσφαλῶς δὲ δὲν ἐπράθαι τοῦτο οἱ λιμενικοὶ ἔξιωματικοὶ, οἱ νὰ ἔχουν τὴν τύχην, ὡς ἐπαθλον καὶ γέρας τῶν προσπαθειῶν τῶν, νὰ διοικηθοῦν τέλει οἱ τοῦς ἀξιωματικοὺς τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ.

Αὐτά, δύον ἀφορᾶ τὴν ούσιαν.

Ως πρὸς τὴν στρατιωτικήν, τόρω, ιδιότητα τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, κατ' ἄρχην ἔχουμεν νὰ παραπήσωμεν, ὅτι τὸ Γ.Ε.Ν. δὲν ἡμπορεῖ νὰ ἔχῃ τὸ μονοπάτιον τῆς στρατιωτικῆς χειροτονίας. Τὸ θέμα εἰναι, ἐάν η στρατιωτικὴ ιδιότης εἴτε τὸ Λιμενικὸν Σώμα είναι ἐναγκαῖα η̄ σχι διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς ἀποστολῆς του. Εάν εἰναι ἀναγκαῖα καὶ σκόπιμος, ὅπως θὰ ἀποδείξωμεν κατωτέρω θὰ πρέπει νὰ τὴν ἔχῃ.

Τὸ μόνον εἰς τὸ οποῖον δυνάμεθα νὰ συμφωνήσωμεν μὲ τοὺς μαχίμους, εἶναι ὅτι η̄ ὅλη ἐμφάνισις τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. προσομοιάζοντος ἐν πολλοῖς μὲ τὸ Βασιλικὸν Ναυτικόν, δημοργεῖ κάποιαν σύγχυσιν ἐπὶ ζημίᾳ τοῦ γοητρού ἀμφοτέρων τῶν Σώμάτων καὶ τῆς ὀμαλῆς συνεργασίας μεταξὺ αὐτῶν εἰς κοινὰ θέματα. Ἡ ὑπάρξει, λ. χ., «Ναυάρχους ἐν τῷ Λιμενικῷ Σώματι, η̄ ὄνυμασία τῶν στελεχῶν αὐτοῦ κατά τούς άνδρας τῶν Ανάλογων μὲ τὰ στελέχη τοῦ B. N., η̄ προσομοιάζουσα στολὴ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος πρὸς τὴν τοῦ B. N., πολλαὶ ἀλλαὶ λεπτομέρειαι ἐν τῇ ὄργανώσει

τοῦ πρώτου πρὸς τὸ δεύτερον, ὑπενθυμίζουσαι τὴν προέλευσιν αὐτοῦ ἐκ τοῦ B. N. καὶ, τέλος, ὅτι πολυπραγμούσην τὸν Λιμενικοῦ Σώματος εἰς θέματα τὰ ὅποια δὲν ἔπειτε νὰ τὸ ἀπασχολοῦν, καθὼς καὶ κάποια ἐπίμονος διάθεσις αὐτοῦ διαρκοῦν ἀπομιμήσεως τοῦ B. N., εἶναι μερικὰ κτυπητὰ σημεῖα, τὰ ὅποια, δημοργουμένας, δημιουργοῦν διὰ τὸν τρίτον τὸν ἐσφαλμένην ἐντύπωσιν, ὅτι τὰ δύο Σώματα ἔχουν ἀμεσον σχέσιν τὸ ἐν μὲ τὸ ἄλλο. Καὶ, δώς, οὐδὲν τοιούτου συμβαίνει. Διότι, ἀνέξαιρέ-σωμεν τὴν περίπτωσιν τοῦ πολέμου, καθ' ἧν ὅλαι σι ὑπηρεσίαι ἀνέξαιρέ-τως καὶ αὐταὶ αἱ πολιτικαὶ, φρείδαιναν πάρεξον τὴν συνδρομήν των καὶ συνεργασίαν τῶν εἰς ὅλα τὰ Ἐπειτεία γενικῶς, δὲν διέπομεν τὶ ἄλλο δημποροῦσε νὰ συνδέῃ τὰ δύο Σώματα.

Διὶ αὐτοὺς τοὺς λόγους, πιστεύομεν ἔκραδάντως, ὅτι ἡλθε πλέον ἡ στιγμὴ καθ' ἧν τὸ Λιμενικὸν Σώμα, διελθον πλέον ἀπὸ ὅλας τὰς δοκιμα-σίας τοῦ χρόνου, δρεῖται νὰ ἀντιμετωπίσῃ κατά τρόπον ρεαλιστικὸν τὴν κατάστασιν καὶ ιὰ ἀπολυτρωθῆ φυσικὸς ἀπὸ οἰανδήποτε ἀνάμυησιν τοῦ παρελθόντος.

Σήμερον τὸ Λιμενικὸν Σώμα, ὅτι ἔπαισε πλέον νὰ διοικήται ἀπὸ τοὺς παλαιοὺς Οἰκονομικοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ B.N., παρουσιάζει ὁμοιογέ-νειαν στελέχων. Μετ' οὐ πολὺ δὲ τὴν διοίκησιν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος θὰ ἀναλάβουν ἀξιωματικοὶ νεώτεροι μὲ πλέον ἀρτίαν ἐπιστημονικὴν κα-τάρτισιν, γλωσσομέθισιν, μὲ ἀρκετὴν πρακτικὴν ἐκπαίδευσιν εἰς σχολὰς καὶ ἀπόλυτον κατοχήν τῶν ζητημάτων τοῦ κλάδου τῶν. Οἱ ἀξιωματικοὶ οὗτοι, ὡς γνωρίζομεν, εἰναι ἀποφασισμένοι νὰ ἔξυψωσουν τὸ Σώμα εἰς ὅ-ανγκον καὶ νὰ ἀφοσιωθοῦν εἰς τὴν ἔξυπητησιν τῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ Κοινοῦ.

Εἰναι καιρός, λοιπόν, κάθε τι ὅποιον ὑπενθυμίζει B.N., νὰ ἔχαλειφθῇ ἐκ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Δὲν θὰ πρέπει νὰ ἔχουν καμμίαν ἀνάγκην οι κατά πάντα ἀριστοί καὶ ίκανώτατοι νεώτεροι λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ οὔτε ἀπὸ τὴν προσομοιάζουσαν πρὸς τὸ B.N. στολὴν, οὔτε πρὸς τοὺς προσο-μοιάζοντας πρὸς τὸ B.N. τίτλους, οὔτε ἀπὸ τὴν θέσιν τοῦ «Ναυάρχου» Λιμενικοῦ.

Εἰναι καιρός, λοιπόν, κάθε τι ὅποιον ὑπενθυμίζει B.N., νὰ ἔχαλειφθῇ καὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Δὲν θὰ πρέπει νὰ ἔχουν καμμίαν ἀνάγκην οι αὐτοὶ, ὅπως ἀγνοίζεται η̄ Ναυτιλία μας, μόνον του, χωρὶς καμμίαν προστασίαν καὶ σκέπτονται, διὰ τὴν ὑπαρξιν καὶ ἔξελιξιν του.

Ἐάν οι κ. κ. Μάχιμοι ἔνοχλούντων, διότι κατά πάντα ἀξιοὶ καὶ τιμη-μένοι ἀξιωματικοὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος φορούν στολὴν μὲ τὰ χρυσά σειρήτια των καὶ τοὺς τίτλους των, θὰ πρέπει καὶ οἱ ύγιως σκεπτόμενοι νεώτεροι λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ νὰ ἔνοχλούνται οὐχὶ ὀλιγώτερον μὲ τὴν δημιουργουμένην σύγχυσιν.

Τίτλοι καὶ στολαι ὑπάρχουν ἀπειροι. Δὲν εἰναι αὐτὸ τὸ θέμα. Τὸ θέμα εἶναι τὸ ποιὸς ποιοτικὸς θὰ κατορθώσῃ νὰ στέκεται καλλίτερα.

Υπ' αὐτήν, λοιπόν, τὴν έννοιαν καὶ διὰ νὰ ἐκλεψῃ κάθε πρόσχημα ἐπαναλήψεως καὶ ἐν τῷ μέλλοντι παρομοίων, ως ἡ ἀποτυχούσα προσπάθεια ὑπαγωγῆς, προτείνομεν, ὅπως τὸ Λιμενικὸν Σώμα μόνον του ἀποφασίσῃ τὴν ἀλλαγὴν δόλων τῶν τίτλων των ἀξιωματικῶν, ὑπαξιωματικῶν καὶ ὄργανών του, καθὼς καὶ τῆς στολῆς των, μὲ τὴν δεσμαίοτητα, δὲν δὲν πρό-κειται νὰ ζημιωθῇ ἐντεῦθεν, ἀλλ' ἀπεναντίας νὰ ἔχυψωθῇ εἰς τὸ κοινὸν αἴ-σθημα καὶ εἰς τοὺς παράγοντας τῆς Ναυτιλίας.

Τά λοιπά, τέλος, ἀπίχειρημάτα πρὸς καλλίτερου, δῆθε, συντονισμοῦ ἐν καιρῷ ιδίᾳ πολέμου ἐν τούχῳ ὑπαγωγῆς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἰς τὸ Γ.Ε.Ν., καὶ ἐπερχομένης οἰκονομίας εἰς μέσον καὶ ἀνθρώπων υλικόν, εἶναι τόσον ἀσθενή, ὡστε νὰ μὴ χρήζουν ἀναπτύξεως. Θὰ ὑπενθυμίσωμεν ἀπόλων τὸν θυμαστὸν τρόπον καθ' ὅπερ σφέρεται τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κατά τὸν τελευταῖον πόλεμον καὶ τὰς ἐσωτερικὰς περι-πετειας τῆς χώρας, τὸ γεγονός ἐπίσης τῆς παρὰ τοῦ «Υπουργείου Εμπο-ρικῆς Ναυτιλίας, κατά τὸ πλείστον, πραγματοποίησεως τῶν πολεμικῶν μεταφορῶν ἐκ τῶν άναντα τὴν «Υδρόγειον πηγῶν ἀνεφοδιασμοῦ καὶ τέλος οἱ πλειστοὶ τῶν μαχίμων ἀξιωματικῶν δέφυγον εἰς τὴν Μέσην Ἀνα-τολήν τη βοηθεία τῶν εἰς τὰς μυστικὰς ὑπηρεσίας ἐθελοντικῶν ὑπηρε-τούντων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν.

Οσον ἀφορᾶ τὰς δηθεν οἰκονομίας, τὸ μὲν ἀνθρώπων υλικὸν, ἀποτε-λούμενον ἐκ κληρωτῶν, εἶτε ὑπερητεῖ εἰς τὸ Βασιλικὸν Ναυτικόν, εἶτε εἰς τὸ Λιμενικὸν Σώμα, ἀπίχειρει κατά τὸν ιδίον τρόπον τὸν προϋπολογι-σμὸν τοῦ Κράτους, εἰς πλωτὰ δὲ καὶ χερσαία μέσα οὐδεμία οἰκονομία πρόκειται επίσης να ἐπελθῃ, αφού η̄ ἀπὸ τίνος ἐπικρατοῦσα εἰς τὸν χώραν μας υπερτία τῶν οἰκονομῶν δέν ἔχει ἀφήσει σχεδὸν οὐδὲν, μέσον κι-νήσεως εἰς τὸ Λιμενικὸν Σώμα, τὰ δὲ ἀνήκοντα εἰς αὐτὸ κτίρια μόλις ἀεροκρούν διὰ τὰς στοιχειώδεις ἀνάγκας αὐτοῦ.

Αὐτὰ διότιν ἀφορᾶ τὴν έναντι τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ κατάστασιν.

Οσον ὁρᾶ, τόρω, τὴν προτεινομένην ὑπὸ ἄλλων πολιτικοποίησιν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, έχομεν νὰ εἴπωμεν, ὅτι η̄ στρατιωτικὴ ιδιότης εἶναι δὲν καλλίτερα ἐγγύησης τῆς ἐπιπολημένης εὐθύνης τῶν Λιμενικῶν στε-λεχῶν, διαχειριζομένων κολοσσιαῖσι συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας καὶ ἐπὶ



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT and other Quality Products

MARINE DIVISION

The PEROLIN COMPANY, Inc.

10 East 40th St., NEW YORK 16, N.Y.
Tel. MURRAY HILL 5-6940

REPRESENTATIVES and STOCKS

ITALY

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

EGYPT

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

D. J. PAPADIMITRIOU & SONS
25, Sultan Hussein
PORT-SAID
Tel. No. 2174-8300

HOLLAND

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

BELGIUM

HERMES SHIPSTORES
12, Prekerinnestreet
ANTWERP
Tel.: 35.07.45
Cable Address PRIONAS

GERMANY

HANS FICK & Co
Gr. Theaterstr. 37
HAMBURG 35
Tel.: 34-48-91
Cable Address: FIBSHIP

GREECE

D. GIOXAS - G. HOUTOPOULOS
D. VLACHOS

7, Leocharous Street
PIRAEUS

Tel. No. 42-249, 45-598
Cable Address: «GIOXASCO»

SYRIA

TURK & PAPADOPoulos

LATTAKIA

Tel.: 1512

Cable Address: PAPADOPoulos

TURK & PAPADOPoulos

BANIAS

Tel.: 2 42

Cable Address: TURKPAPADOPoulos

LEBANON

TURK & PAPADOPoulos

c/o Cendoghouri & Arghiris

P. O. Box 2398

BEIRUT

Tel.: 28-50

Cable Address: ALKIS

JAPAN

TOZAI KOEKI KAISHA, LTD.

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

TOKYO

Tel.: (27)-1031, 1131

Cable Address: TOZAIFUL

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

πλέον άσκοπάτων 'Αστυνομίαν είς τούς λιμένας. Η 'Αστυνομία είς τούς λιμένας είνε κάτι τὸ συνυφασμένον μὲ τὴν φορτηγὸν καὶ ἀκτοπλοϊκὴν Ναυτιλίαν μας. Διὰ τοὺς εἰδότας τὰ πράγματα, δὲν είνε δυνατὸς ἀζημίος διὰ τὸ Κράτος ὁ ἀποχωρισμὸς τῆς ἀστυνομικῆς ἀρμοδιότητος τῶν λιμένων ἀπὸ τὸ ἄλλο ζητήματα τῆς Ναυτιλίας.

'Η 'Αστυνομία είς τούς λιμένας ἀποτελεῖ τὴν φυσικὴν συνέχειαν καὶ τὴν συμπλήρωσιν τῆς κρατικῆς μερίμνης διὰ τὸν κλάδον τοῦτον. 'Εξ ἄλλου, κατὰ τὶ θὰ προήγετο ἡ ὑπόθεσις τῆς Ναυτιλίας μας, ἔαν εἰς τὸ σημερινὸν καθεστώς τῆς Υ.Ε.Ν. ὑποκαθίστατο τὸ καθεστὼς τῶν λοιπῶν 'Υπουργείων; Εἰνε, τάχα, καλλιτέρος ὁ ποιοτικὸς μέος ὅρος τῶν εἰς τὰ πολιτικὰ 'Υπουργεία ὑπηρετούντων ὑπαλλήλων ἀπὸ τὸν τοιούτον τῶν στελεχῶν τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας; Θά εἰνε, ἀρά, πλέον ἔξηστασιμὴν ἡ ποιοτικὴ προέλευσις τῶν κρατικῶν λειτουργῶν τῆς Ναυτιλίας, ἔαν καταργήσωμεν ὅλα τὰ σήμερον ύφισταμένα στάδια δοκιμασίας καὶ αὐστηρᾶς ἐπιλογῆς τῶν κατατασσομένων εἰς τὸ Λιμενικὸν Σώμα;

'Η στρατιωτικὴ ἰδιότης, μὲ τὴν ἀκολουθούσαν ἐκπαίδευσιν, εἶνε, ἔξ ἄλλου, καθ' ἡμᾶς, ἐπιβεβλημένη διὰ κλάδου ὡς ὁ τῆς Ναυτιλίας, δοτις, ὡς γνωστόν, είναι οἵονει στρατιωτικῶν ὥργανων μένος καὶ αὐτὸς ἐν τοῖς πλοιοῖς.

'Ἐπι τὸ πλέον, ἡ στρατιωτικὴ ἰδιότης, εἰδικῶς διὰ τὴν 'Ελλάδα, εἶνε ἀπὸ πλοιῶν ἀπαραίτητος ἐκ λόγων ψυχολογικῶν διὰ τὴν ἐπιτυχὴ ἀσκήσιν ἀστυνομικῶν καθηκόντων εἰς τοὺς λιμένας. 'Ἄλλο, τώρα, τὸ θέμα, δῆτα κατὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ναυτιλιακῶν καὶ ναυτεργατικῶν ζητημάτων, ἡ στρατιωτικὴ νοοτροπία τῶν χειριζόμενων αὐτὰ στελεχῶν θὰ πρέπει νὰ μειωταὶ καὶ νὰ ἔξαρσανται εἰς δυνατόν.

Κατὰ ταῦτα, αἱ συνεχεῖς κατὰ τὸ Λιμενικὸν Σώματος ἐπιθέσεις καὶ αἱ προσπάθειαι ὑπάγγειας αὐτῷ, ὡς συνόλῳ ή διχοτομημένου, εἰς ἔχουν λογικήν τινα βάσιν.

Μὲ αὐτά, ὅμως, δὲν ἔπειται, δῆτα τὸ Λιμενικὸν Σώμα δὲν χρήζει δελτιώσεως, καλλιτέρας ὄργανώσεως καὶ ριζικῆς ἀλλαγῆς τῆς νοοτροπίας του. 'Ἐπιβιβλεται κατὰ ἀρχὴν ἐκκαθάριστος ποιοτικὴ δῶλων ἔκεινον τῶν στελεχῶν, τὰ ὅποια ἀποδεικνύονται ἀκατάληπτα καὶ ἐπιβλαβῆται ἐν συνεχείᾳ, διαρκῆς προστάθεια μετεκταπειδεύσεως τῶν ὑγιῶν στελεχῶν πρὸς πληρη ἐνημέρωσιν αὐτῶν ἐπὶ τῶν γενικωτέρων συθηκῶν τῆς Ναυτιλίας, περιορισμῶν τῶν στελεχῶν εἰς τὰ κύρια αὐτῶν τῆς καθηκόντων καὶ ἐγκατάλειψις τῆς πολυπραγμούσην καί, τέλος, ἔνδεικνυται ὅρθολογικὴ καὶ νοικοκυρευμένη ὄργανωσις τοῦ Σώματος καὶ τοῦ 'Υπουργείου.

'Η καλλιτέρα λύσις, καθ' ἡμᾶς, ἐπὶ τοῦ θέματος ὁρισμῶνται, ἔφ' ὅσον, ὡς ἐλέχθη, ἀντενδίκυται ἐκ τῆς φύσεως τοῦ ἀντικειμένου οἰσάρηποτε διχοτομίσις ἀρμοδιοτήτων, θά ἡτο ἡ εἰδίκευσις τῶν στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἀναλόγως τῆς μετὰ ὠρισμένων χρόνων ὑπηρεσίας καὶ δάσσει ἀντικειμενικῶν κριτηρίων, ἐκδηλωσεως τῆς κλίσεως τοῦ ἀξιωματικοῦ πρὸς τὴν ἐπιτελικήν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Υπουργείου ἡ τὴν ἐκτελεστικήν τῶν Λιμεναρχείων.

Εἰδικότερον, φρονούμεν, δῆτα ἀπὸ ἐνὸς ὠρισμένου διαδικούται καὶ ἄνω θά ἔπειτε νὰ κρίνεται, εἴναι ὁ ἀξιωματικὸς εἰς κατάληπτος νὰ ὑπηρετήσῃ κατὰ τὸν ὑπόλοιπον χρόνον τῆς σταδιοδρομίας του εἰς Λιμεναρχεία ἢ εἰς τὰς ἐπιστημονικὰς Διευθύνσεις τοῦ 'Υπουργείου καὶ τὰς τοῦ ἀνωτερικοῦ Οἱ διὰ τὸν δεύτερον κλάδον προτιμώμενοι θά ἀπέβαλλον, κατ' ἀνάγκην, σὺν τῷ χρόνῳ, τὸν στρατιωτικὸν χαρακτῆρα, λόγω τῆς διαρκοῦς ἀπασχο-

λήσεως των μὲ ἐπιστημονικὰ θέματα.

Τέλος, ἐνδεικνυται δι' ὡρισμένας ὑπηρεσίας, ὅπως, λ. χ., τὰ ἀσφαλιστικὰ ἰδρύματα καὶ διαχειριστικὰς ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν., νὰ καθιερωθοῦν εἰδικαὶ μονιμότητες τῶν στελεχῶν, Σπουδαίως θὰ συνέβαλλεν, ἐξ ὅλου, διὰ τὴν καλὴν ὄργανωσιν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἡ ὑπαγωγὴ δὲν τῶν Διοικητικῶν καὶ Οικονομικῶν 'Υπηρεσιῶν εἰς εἰδικὸν συγκρότημα, ἐκτὸς τοῦ 'Υπουργείου, τὸ ὅποιον θὰ ὄνομασθη Ἀρχηγείον τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ τοῦ προστατεύοντος τοῦ θεοτόπου θά διατηταὶ ἀρχαίτερος ἀξιωματικὸς αὐτοῦ.

Κατὰ τὸν τόπον αὐτὸν, τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ ἀπηλλάσσετο διοιστικῶν διου τὸ φόρτον τοῦ σχετικοῦ μὲ τὴν ὄργανωσιν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ θὰ περιωρίζετο μόνον εἰς τὴν ἐπιτυχὴ ἐκτέλεσιν τῆς ἀποστολῆς του, συνισταμένης ἀποκλειστικὰς εἰς τὴν ἀνεύ ἀδικαιολογήτου παρεμβασιμοῦ μέριμναν διὰ τὴν 'Εμπορικήν Ναυτιλίαν καὶ τὴν ἔξιπτρετησιν τοῦ κοινοῦ εἰς τὰς θαλασσιστικὰς συγκοινωνίας. Αἱ ὑφιστάμεναι Διευθύνσεις τοῦ 'Υπουργείου θὰ έδει νὰ περιορισθοῦν κατόπιν τῶν ἀνωτέρω εἰς τρεῖς μόνον: α) Ναυτιλίας, β) Ἐργασίας καὶ γ) 'Αστυνομίας, συγχωνευομένων εἰς αὐτὰς τῶν λοιπῶν Διευθύνσεων Μελετῶν, Προνοίας κλπ.

Διὰ τῶν ἀνωτέρω μέτρων τὸ Υ.Ε.Ν. θὰ εὔρισκε τὸν πραγματικὸν προορισμὸν του, ἀλλὰ καὶ τὸ Λιμενικόν Σώμα, διὰ τοῦ Ἀρχηγείου του, θὰ είχε πληρεστέραν ἐπιμέλειαν τῶν ἀφορώντων αὐτὸς ζητημάτων, ως συμβαίνει μὲ ὅλα τὰ λοιπὰ Σώματα.

'Ο υπουργός, διὰ τῶν ὑπὸ αὐτὸν, ως ἄνω ἐπιστημονικῶν Διευθύνσεων, θὰ περιωρίζετο εἰς τὸν πραγματικὸν του ρόλον, ἥτοι τοῦ Κράτους - Διαιτητοῦ καὶ ρυθμιστοῦ καὶ θὰ ἀφηγεῖται τὰ ἀρμοδιώτερα πρόσωπα τὰ θέματα, μὲ τὰ ὅποια ἀσχολεῖται στήμερον, ἥτοι τὰ τῆς ὄργανωσεως καὶ λειτουργίας τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. 'Αποτελεῖ δὲ διὰ τὰ παντὸς θὰ ἀντεμετωπίζετο διὰ τοῦ τρόπου τούτου τὸ συνεχῶς τιθέμενον θέμα, πότε ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν μαχίμων καὶ πότε ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν Σωμάτων, 'Ασφαλείας καὶ συνεχῆ ἐπίκρισιν.

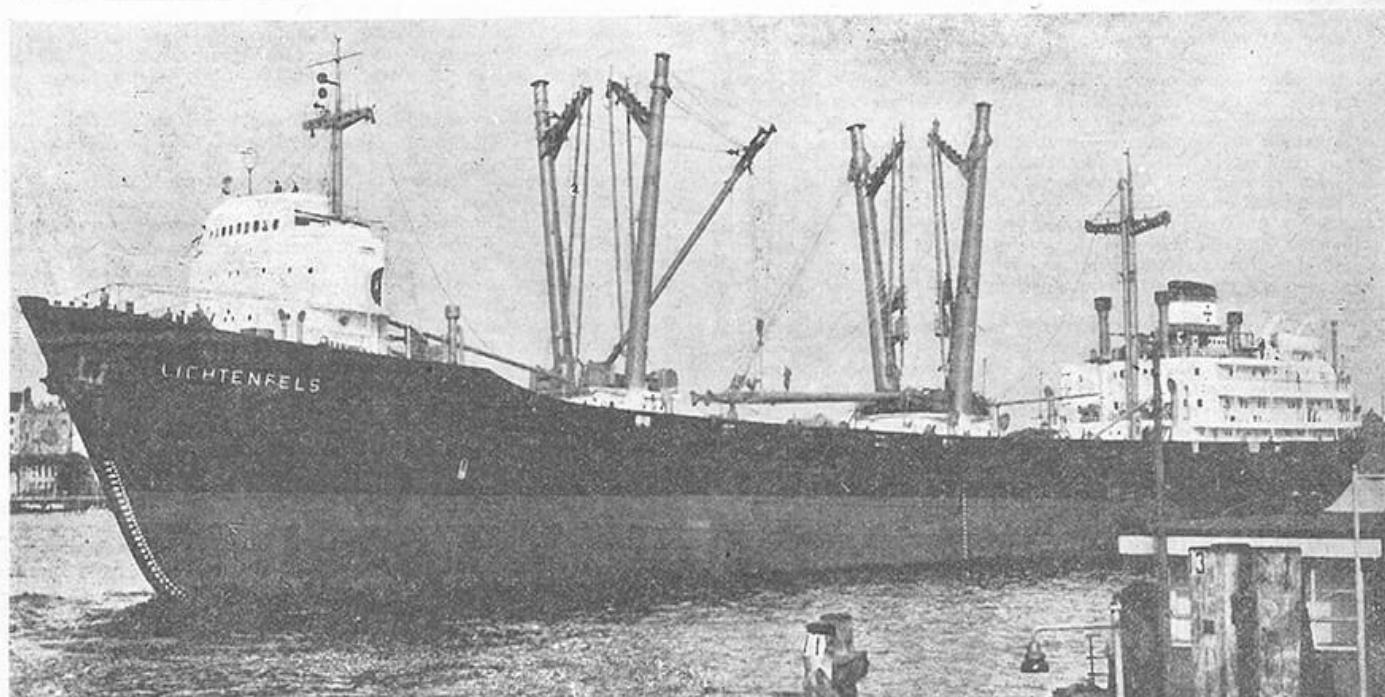
"Ἀλλά τε, δὲν είναι μόνον ὁ θεσμὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος πρωτότυπος ἐν 'Ελλάδι. Πλείσται ἀλλαχοῦ, χωρὶς, ὅμως, τούτῳ νὰ προκαλῇ τὴν φθοροποιὸν ζηλοφρόνον καὶ συνεχῆ ἐπίκρισιν.

Αὐταὶ εἰναι, 'Αξιότιμε Κύριε Διευθύντα, αἱ γενικαὶ σκέψεις μας ἐπὶ τοῦ καταστάτος πολυθυρίτου ζητημάτος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ ἐλπίζομεν δητού τὸν τόσον τὰ ἀποτελούντα αὐτὸς στελέχη θεοτήσουν νὰ ἀκολουθήσουν τὰς μὲ δόλον τὸ ἐνδιαφέρον ήμῶν διδομένας συμβουλάς, οἱ δὲ μεμψιμοιρύντες ἐπικρίται θὰ παύσουν ἀπαξ διὰ παντὸς νὰ ἀσχολεύται μὲ τὸ θέμα τούτο, περιορίζομενοι πλέον εἰς τὰ καθ' ἔσαυτούς.

'Εύχαριστων διὰ τὴν φιλοξενίαν, διατελῶ μετά πάσης τιμῆς.

W.

ΤΟ ΦΟΡΤΗΓΟΝ ΠΛΟΙΟΝ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ



Τὸ γερμανικὸν νεότευκτον φορτηγὸν γραμμῆς «Λίχτενφελς» τῆς ἑταῖρας «Χάνσα» ἐνσωματώνει κατὰ τοὺς τεχνικοὺς δητοὺς θεοτητοῦς τῶν πλοίων, τὰ μέσα φορτοεκφόρτωσεων καὶ τὸ πρωστήριον σύστημα τῶν. Θεωρεῖται τὸ πλοίον τοῦ μέλλοντος. Διὰ τῆς τοποθετησεως τοῦ μηχανοστασίου εἰς τὸ διποιητικὸν τοῦ σκάφους καὶ τῆς γεφύρας ποδὸν ἐμπρόστη πρὸς τὴν πρώτων, δημιουργεῖται πλήρης ἀνετούς χώρου εἰς τὸ κατάστρωμα. Τὸ σκάφος είναι ἐφωδιασμένον μὲ φορτωτήρας τῶν 120, τῶν 30, τῶν 15, τῶν 12.5 τόννων καὶ μὲ πολλοὺς ἀλλοὺς διὰ μικρότερος βάρους, εἰνε δὲ οὐτας διαστεταγμοῖς, ως φαίνεται εἰς τὴν εἰκόνα, ώστε νὰ δύνανται εὔχερῶς νὰ χρησιμοποιοῦνται πρὸς τὰ δηπισθεῖν καὶ ἐμπροσθεῖν κύτη. Τὸ «Λίχτενφελς» είνε σκάφος 9.000 τόν. d.w. 'Ο κυβισμὸς τῶν κυτῶν του ἀνέρχεται εἰς 434 χιλ. κ.π. δια φορτία σιτηρών. 'Ἐπι πλέον 36 χιλ. κ.π. διατίθενται διὰ τὸ θέρετρον ήμων διδομένας συμβουλάς, οἱ δὲ μεμψιμοιρύντες πρὸς τὴν πρώτων ἀποτελεῖ καινοτομίαν, τὸ πρῶτον ἐφαρμοδομένην ἐπὶ ὕπερ καυτονομίαν πρὸς τὰς θεοτητοῦς διαστολῆς λίαν τρικυμίδη — πλὴν τοῦ διεπίλου τοῦ Βισκαϊκοῦ — ώστε νὰ πιστεύεται, δητοὶ δὲν θέτερχεται σοδαρά διαταραχή εἰς τοὺς ἐπὶ τῆς γεφύρας ἀπὸ τοὺς διαστολῆς κινούμενούς τοῦ σκάφους, τοὺς ὀπωσθῆποτε περισσότερον αἰσθητοὺς εἰς τὴν πρώτων παρὰ διαστολῆς λίαν τρικυμίδην, πλήρης ἐνέργειας, διανέμενης πλοίων. Μήχαναι δύο δῆζελ, συστήματος M.A.N., μὲ πλήρη τὴν ὑπερφόρτισιν, ἔξαλλινδροι, πλήρης ἐνέργειας, διανέμενης πλοίων 5600 ἵππων. Μία θει. Ταχύτης 15.5 μιλλίων. Μὲ βαθύσια 23.3 καὶ μὲ ὑπολογιζόμενον φορτίον 7000 τόν. ή ταχύτης τῶν δοκιμῶν ἔφθασε τὰ 16.5 μιλλία.

Εις τὸ ἄρθρον 7 προβλέπονται κυρώσεις διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, οἵτινες δὲν ηθελον ἐκπληρώσει τὰς ὑποχρεώσεις των ἔντος τῆς ὁρίσματος προθεσμίας καὶ, τέλος, διὰ τοῦ ἄρθρου 8 λαμβάνεται πρόνυια, ὅπως τα καταργηθῶσιν αἱ ὑφιστάμεναι δίκαιαι, αἱ σχετικαὶ μὲ τὴν καταδότην τῆς εἰσφορᾶς τοῦ N. Δ. 240)41, περιορισθῶσι δὲ αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ N.A.T. διὰ δικηγορικά ἀμοιβᾶς.

Διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους διετυπώθη τὸ κατωτέρω σχέδιον νόμου, τὸ ὅποιον παρακαλοῦμεν, ὅπερ περιβάλλεται διὰ τῆς ψῆφου ὑμῶν.

ΣΧΕΔΙΟΝ ΝΟΜΟΥ

«Περὶ ρυθμίσεως τῶν ἑκατὸν τοῦ N. Δ. 240)41 ὄφειλῶν»

Ἄρθρον 1.— Πάσα ὄφειλὴ ἡ ὑπόλοιπον ταύτης πλοιοκτήτου προερχομένη ἐν τῇ διᾷ τοῦ ἄρθρου 12 τοῦ N. Δ. 240)41 «περὶ οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως τῶν ἀνέργων ἐργάτων θαλάσσης καὶ τῶν οἰκογενειῶν τῶν τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ πολέμου», ἐπίβληθεισῃ ἐφ' ἀπαίδεια εἰσφορᾶς, νοεῖται εἰς τὸ νόμισμα κατεβάλλεται κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ἐπιδολῆς ἡ μισθοδοσία τοῦ πλοράματος, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ A. N. 149)36.

Ἄρθρον 2.— 1. Πλοιοκτήται ὑπόχρεοι εἰς καταδολὴν τῆς ἐφ' ἀπαίδεια εἰσφορᾶς τοῦ N. Δ. 240)41 ἔξοφλους πλήρως ταύτην ἐάν ἔντος ἔτους ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος νόμου καταβάλωσιν εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον ὑπέρ τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας καὶ Ἀσθενείας E. Θ. τὴν κατὰ τὰ κατωτέρω καθοριζομένην εἰσφοράν.

α) Πένταν ἐνέντα (9) κατὰ κόρον ὀλικῆς χωρητικότητος διὰ πλοΐα ἀκρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ N. Δ. 240)41 ἥτοι μέχρι 30 'Ιουνίου 1941.

β) Σελλίνιον ἐν (1) κατὰ κόρον ὀλικῆς χωρητικότητος διὰ πλοΐα ἀλέμου, ἥτοι μέχρι 15ης Αύγουστου 1945.

γ) Σελλίνια δύο (2) κατὰ κόρον ὀλικῆς χωρητικότητος διὰ πλοΐα μὴ ἀπολεσθέντα ἀπὸ τῆς ἐνέργειας τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ N. Δ. 240)41 ἥτοι μέχρι 30 'Ιουνίου 1941.

πλοεσθέντα απὸ τὸ Ιησού Ιουλίου 1941 μέχρι λήψεως τοῦ παγκοσμίου πολέμου, ἥτοι μέχρι 15ης Αύγουστου 1945.

δ) Σελλίνια δύο (2) κατὰ κόρον ὀλικῆς χωρητικότητος διὰ πλοΐα μὴ ἀπολεσθέντα απὸ τῆς λήξεως τοῦ παγκοσμίου πολέμου.

2. Πλοιοκτήται καταβάλλοντες τὴν περὶ ἡς τὸ ἄρθρον 1 ὄφειλὴν ἐν ὅπεριν κατοχῆς τῆς Ἑλλάδος, διερωτοῦται, ὅτι ἐξόφλησαν πλήρως ταύτην, ἐάν ἔντος τῆς κατὰ τὴν χορηγουμένην παράγραφον προθεσμίας καταβάλωσιν εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον ὑπέρ τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας καὶ Ἀσθενείας E. Θ. τὴν εἰς τὴν παράγραφον ταύτην καθοριζομένην εἰσφοράν, ἀναλόγως τῆς κατηγορίας εἰς ἣν ἀνήκει τὸ ὑπόχρεον πλοίον, μειωμένην εἰς τὸ ἐν δεύτερον (½).

Ἄρθρον 3.— 1. Τὰ κατασχέντα ἡ καταβληθέντα ὑπὸ τοῦ ἔχθρου πλοῖα λογίζονται, διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ προηγουμένου ἄρθρου, ὡς ἀπολεσθέντα, τῆς τεκμαιρομένης ἡμέρας καταλήψεως τῶν ὑπὸ τοῦ ἔχθρου λαμβανομένης πλασματικῶν ὡς ἡμέρας ἀπωλείας των.

Τῆς κατὰ τὸ προηγούμενον ἄρθρον καταβολὴς ἀπαλλάσσονται:

α) Οι πλοιοκτήται, σίτινες κατὰ τὰ πρὸ τῆς καταλήψεως τῆς Ἑλλάδος ισχυσαντα συμβατικὰ μισθολόγια ύπερχερούντο εἰς τὴν τὴν καταδολὴν

μισθῶν τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου των εἰς δραχμάς.

β) Οι πλοιοκτήται ὅντα πλοΐα ἡσαν ἡσαφαλισμένα εἰς τὸ παρὰ τῷ

A.O.K.P. Ειδικὸν Ταμείον ἀσφαλίσεως πλοίων καὶ φοτίων. Καὶ ἔτι μόνον τούλαχιστον, ἀπωλέσθησαν μέχρι τῆς 30ης 'Ιουνίου 1941 ἐν

πειτάξει τῆς λήξης.

Ἄρθρον 4.— 1. Πάσα καταδολὴ εἰς συνάλλαγμα δι' εἰσφορὰν τοῦ N. Δ. 240)41 συμψήφιζεται εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ παρόντος διστομένην εἰσφοράν, τυχὸν δὲ ἐπὶ πλέον αὐτῆς καταδῆθεν ποσὸν ἐπιστρέφεται εἰς τοὺς δικαιούχους κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου 4 τοῦ παρόντος.

2. Καταβολὴ εἰς δραχμὰς γενομένη μεταπολεμικῶς πρὸς ἐξόφλησιν εἰσφορᾶς, καταβληταὶς κατὰ τὸ ἄρθρον 1 εἰς συνάλλαγμα, λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν. ὑπολογιζομένων τῶν δραχμῶν ἐπὶ τῇ κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς καταδολῆς ισχυουσῃ ἐπισήμων ισοτιμίᾳ τῆς δραχμῆς πρὸς τὴν λίραν. Τυχὸν ὑπόλοιπον ὄφειλῆς ἡ ἀπαίτησις ἐπιστροφῆς καταβλαττεῖται

κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος.

3. Παρακαταθῆκαι ὑπὸ πλοιοκτήτων εἰς συνάλλαγμα δι' ὄφειλομένας εἰσφορὰς τοῦ N. Δ. 240)41, παραμένουσαι ἐκκρεμεῖς, μέχρι διακανονισμοῦ τῆς παρ' αὐτῶν ἀμφισβητούμενης ὄφειλῆς ταυτῆς, ἀποδίδονται εἰς τοὺς δικαιούχους, παρακρατουμένης ὑπέρ τοῦ N.A.T. τῆς ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ παρόντος νόμου προβλεπομένης καὶ ἀναλογούσης διὰ τὸ

ἄρθρον 4. Ἡ ἐπιστροφὴ ὑπὸ τοῦ N.A.T. τῶν κατὰ τὰς παραγράφους 1 καὶ 2 τοῦ παρόντος ἐπὶ πλέον εἰσπραχθέντων ποσῶν, ἐνεργεῖται εἰς δύο δόσεις. Τῆς πρώτης καταβλητέας μετὰ τὴν πραγματόποιησην τῆς εἰσπράξεως ὑπὸ τοῦ N.A.T. τοῦ ἡμίσεος τούλαχιστον τοῦ συνόλου τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 2 πρὸς εἰσπραξίν ποσῶν.

Ἡ δευτέρα δόσις εἶναι καταβλητέα μετὰ τὴν λήξην τῆς ἐπιστίας προθεσμίας καταβολῆς τῶν εἰσφορῶν τοῦ παρόντος νόμου καὶ τὴν ἐκκαθάρισιν ὑπὸ τοῦ N.A.T. τῶν σχετικῶν λογαριασμῶν. Εάν, δούς, τὰ μετά τὴν ἐκκαθάρισιν ἀπομένοντα εἰς τὸ N.A.T. ποσὰ δὲν ἐπαρκῶσι πρὸς πλήρη ἐξόφλησιν τῶν δικαιούχων, ἡ ὄφειλομένη δόσις μειούται δι' ὅλους, ἀναλόγως πρὸς τὰ ποσά ταῦτα.

Ἄρθρον 5.— 1. Ἔκστος τῶν εἰς τὰ υηλόγια ἀναγραφομένων ὡς ιδικτητῶν πλοίουν κατὰ τὴν τεκμαιρομένην ἡμέραν ἀπώλειας τοῦ πλοίου διὰ τὰ ἀπολεσθέντα εξ αὐτῶν ἡ τὴν ἡμέραν λήξεως τοῦ πολέμου, 15 Αὔγουστου, διὰ τὰ διασωθέντα, εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν καταδολὴν τῆς ὑπὸ τοῦ παρόντος νόμου καθοριζομένης εἰσφορᾶς κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ προστίτησίαν.

2. Ἡ καταδολὴ τῆς παρόντος νόμου καθοριζομένης εἰσφορᾶς δύναται, αἴτησει τοῦ ὑποχρέου, νὰ ἐνεργήται κατὰ δόσεις καὶ ἐντὸς τῆς προβλεπομένης ἐπιστίας προθεσμίας ἔξοφλησεως.

Ἄρθρον 6.— Ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος, τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον συντάσσει πίνακα περιλαμβάνοντα ἄπαντα τὰ πλοία ὡν οἱ πλοιοκτήται ὑποχρεοῦνται εἰς τὴν καταδολὴν τῆς διὰ τοῦ παρόντος νόμου καθοριζομένης εἰσφορᾶς, τὸ ἀντίστοιχον δι' ἔκστον πλοίου ποσόν, τὴν χωρητικότητα, λιμένα καὶ ἀφίθιμὸν υηλόγιον καὶ τὴν τεκμαιρομένην χρονολογίαν ἀπωλείας, ἐάν ἀπώλεσθη, τὴν παρατήρησιν, δι' διεσώθη.

Ο πίναξ ὑποβάλλεται εἰς τὸ Υπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ κοινοποιεῖται εἰς τὰς Ἀθηναῖς καὶ ἀλλοδαπῆς Ἐνώσεις Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον Ἐλλάδος, τοιχοκολλεῖται δὲ εἰς τὰ καταστήματα Y.E.N. καὶ N.A.T., ἵνα λέσσουν γνῶσιν οἱ ἐνδιαφερόμενοι.

Ἐνστάσις ἐπὶ τῆς γενομένης εἰς τὸ πίνακα τοῦτον κατατάξεως πλοίου τινός ἐπιτρέπεται ἐντὸς διμῆνου ἀπὸ τῆς τοιχοκολλήσεως εἰς τὸ κατάστημα τοῦ Y.E.N., ἐνώπιον Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τοῦ Νομικοῦ Συμβούλου Y.E.N., ὡς προέδρου, τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικού Ταμείου καὶ ἐπέδρου, τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητήριου Ἐλλάδος, τοιχοκολλεῖται δὲ εἰς τὰ καταστήματα Y.E.N. καὶ N.A.T., ἵνα λέσσουν γνῶσιν οἱ ἐνδιαφερόμενοι.

Ἐνστάσις ἐπὶ τῆς γενομένης εἰς τὸ πίνακα τοῦτον κατατάξεως πλοίου τινός ἐπιτρέπεται ἐντὸς διμῆνου ἀπὸ τῆς τοιχοκολλήσεως εἰς τὸ κατάστημα τοῦ Y.E.N., ἐνώπιον Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τοῦ Νομικοῦ Συμβούλου Y.E.N., ὡς προέδρου, τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικού Ταμείου καὶ ἐπέδρου, τοῦ Διευθυντοῦ τῆς Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστῶν.

Ἄλιτρον 7.— Αἱ ἀποφάσεις τῆς Επιτροπῆς ταῦτης λαμβάνονται κατὰ πλειοφορίαν καὶ εἰναι ἀνέκκλητοι.

Μετὰ τὸ πέρας τῆς διμήνου προθεσμίας, δὲ πίναξ καθίσταται ὁριστικός.

Ἄρθρον 7.— Πλοιοκτήται μὴ καταβάλλοντες ἐξ ὀλοκλήρου τὸ κατὰ τὸ παρόντα νόμου καθοριζομένον ποσὸν ἐντὸς τῆς ἐπιστίας προθεσμίας τοῦ ἄρθρου 2, ὑποχρεοῦνται εἰς τὴν καταδολὴν εἰς συνάλλαγμα τοῦ διπλασίου τῶν εἰς τὸ ἄρθρον 1 καθοριζομένων ποσῶν, μετὰ τοῦ νομίμου τῆς ὑπερημερίας τόκου, ἐφαρμοζομένων ἀναλόγως διὰ τὴν εἰσπραξίν αὐτῶν τὸ πεδίο εἰσπράξεως δημοσίων ἐσόδων ισχυουσῶν διατάξεων.

Ἄρθρον 8.— 1. Αἱ κατὰ τὴν δημοσιεύσιν τοῦ παρόντος νόμου ἐκκρεμεῖς ἐνώπιον τῶν τακτικῶν Δικαστηρίων δίκαιαι, ἀφορῶσαι τὴν εἰσφορὰν τοῦ N.D. 240)41, καταργοῦται.

2. Εἰς τὰς περιπτώσεις ὑφίσταται ὑποχρέωσις τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικού Ταμείου καταδολῆς προσθέτων ἀμοιβῶν δικιαζομένων τῶν καταργουμένων δικῶν, αἱ ἀμοιβαὶ αὗται περιορίζονται εἰς τὰ δέκα πέντε ἑκατοστά (15%) τῶν νομίμων τοιούτων.

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖ „ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ“

Οι ἀντιπρόσωποι τῆς A.B.E.S. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωθι λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ διατηροῦν ἀποθέματα πάντοτε ψρέσκων σιγαρέττων πρὸς ἀμεσον ἔξυπηρέτησιν τῶν πληρωμάτων πλοίων εἰς τιμὰς λιαν εύοικάς.

ALEXANDRIA (Egypt)	: JOAKIM MARLAS, 38, Fouad Avenue
PORT-SAID	: MERZANIS BROTHERS, Fouad 1st Avenue
MALTA	: THE HELLENIC TOBACCO COMPANY LTD., 2, Windmills Street, VALETTA
GENOVA	: U. CORSIGLIA & Co, Via Ponte Reale No 1-10
NAPOLI	: FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella Nuova
VENEZIA	: LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508
HAMBURG	: GEBR. HEINEMANN, Dovenfleet 12
MELBOURNE (Australia)	: GEO V. TOLLIS SHIPPING AGENCY 190, Bourke Street
FREMANTLE	: " " " " 82, James Street

Η ΑΠΟΔΟΣΙΣ ΤΩΝ "ΣΟΥΠΕΡ-ΤΑΝΚΕΡΣ,"

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΝ ΔΑΙΜΟΝΙΟΝ

Τὴν τελευταίαν ἔδιδομάδα τοῦ Σεπτεμβρίου διέσχιζε τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν, ἐκτελούν τὸ παρθετικόν του ταξίδιον, τὸ μεγαλύτερον δεξαι-
μενόπλοιον τοῦ Κόσμου τὸν *Παγκόσμιος Δόξα*, ἐμφόρον μὲ πετρέλαια
ἀπό τὸ Κούσεΐτ θιά τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Τὸ μέχρι Φιλαδελφείας
ταξίδιον του ὑπελογίζεται νὰ καλυψθῇ εἰς χρονικὸν διάστημα κατά τι-
πλέον τῶν δύο ἔδιδομάδων. *Ἄμα τῷ κατάπλῳ του θὰ ἀρχίσῃ νὰ παρα-
δίδῃ τὸ φορτίον του, συγκείμενον ἀπό 16.6 ἄκατομυρία γαλλονών ἀκά-
θάρτου πετρέλαιου, ποσοτήτη, δηλαδή, ικανήν νὰ ἔχασφαλίσῃ τὴν θέρ-
μανσιν 10.000 ἀμερικανικῶν οικιών καθ' ὅλην τὴν χειμερινήν περίοδον.*
Τὸ *Παγκόσμιος Δόξα* ἔχει κλεισθῆ εἰς μακροπρόθεσμον χρονοναύλω-
σιν ἀπό τὴν ἑταῖρίαν *Γκλώφ* ἕως μεταφοράν πετρέλαιων ἐκ τοῦ Περσι-
κοῦ Κόλπου, δύναται δὲ νὰ περιλάβῃ εἰς τὰς δεξαιμενάς τοῦ τόσου φορ-
τίου, ὃσον τρία κανονικοῦ μεγέθους δεξαιμενόπλοια, τοῦ τύπου *Τ.2s*.

Αποτελεί τό δέ λόγω σκάφος τήν πλέον πρόσφατον προσθήκην ἔνδιος σούπερ-τάνκερ εἰς τὸν ραγδαίων αὐξανόμενον παγκόσμιον στόλου τῶν δεξιαιμενοπλοίων. Τὰ σούπερ-τάνκερ εσῆμαν πραγματικήν ἐπανάστασιν εἰς τὴν ναυπηγησιν δεξαιμενοπλοίων, λόγῳ τῆς ικανότητός των νὰ μεταφέρουν ἀκάθαρτον πετρέλαιον εἰς ἀπόστασιν ἀντιστοιχούσαν πρὸ τῷ ημισυ τῆς περιφερείας τῆς 'Υδρογείου καὶ μὲ τιμὴν κατὰ γαλλόνιον οὐχὶ μεγαλύτερα τῆς ἀξίας ἐνὸς γραμματοσήμου κοινῆς ἐπιστολῆς. Κατά τὸ μέσσα ἀκόμη του 1951, σούπερ-τάνκερ τῆς χωριτικότητος τῶν 30.000 τόνων d.w., ἀπετελεῖ εἰς τὰ δῦματα τῶν ναυπηγών ἀπλῆν ἀναλημπτήν ἐλίτιδος. Ἐκτὸτε ἐθέσθων ἐν ὑπηρεσίᾳ πέντε σούπερ-τάνκερες, ἐνὸς ἔτερα πέντε ἐλέουν ὑπὸ κατασκευὴν. Σήμερον, εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεία «Bikercs-Άμστραγκ» καὶ τὰ γερμανικὰ τοῦ 'Αμβούργου, μέχρι τῶν Ισπωνικῶν ναυπηγείων Μιτσουμπίσι, 94 χαλύβδινοι σκελετοὶ σούπερ-τάνκερ τελοῦν ὑπὸ ναυπηγήσιν ἡ παραγελίαν, ἐνὼς 40 ἔτερα σούπερ-τάνκερες εὑρίσκονται ἐγγενέστερα πέντε, καὶ ἀλλα 16 ἔχουν καθελκυσθῆ καὶ παραδίδονται κατὰ τοὺς ἀμέσως προσεγγίσεις μῆνας.

Τί, αρά γε, υπεκίνησε την δημιουργίαν της μεγαλειώδους αυτής έμφασισεως τῶν σούπερ-τάνκερ; Απλώς, ή ικανότης των να μειώνουν τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς τῶν πετρέλαιών ἀπὸ τὰς ἔξαγωγικάς πηγάς μέχρι τῶν διύλιστηρίων, διότι παραλαμβάνουν κατά ταξίδιον ἀπίερως μεγαλύτερα φορτία καὶ ταξιδεύουν ταχύτερον τῶν παλαιῶν τάνκερ, χωρὶς νά ύποκεινται καὶ εἰς ἀντίστοιχον αὐξῆσιν τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως των.

Τὰ ἀνωτέρω τονίζει ὁ .κ. Α. Σ. Κ. Χώλτον, διευθυντής τῶν δεξαμενοπλίων τῆς ἐταιρίας «Σέλλη», τῆς ὅποιας ὁ στόλος, ἀπαρτιζόμενος ἀπὸ 675 τάνκερς, θεωρεῖται ὡς ὁ μεγαλύτερος ἐν τῷ Κόσμῳ. Πελώρια σουπέρ-τάνκερς, δῆπος λ. χ. τὸ «Πλαγκόσμιος Δόξα», δικαίως ἐπαινοῦνται διὰ τὴν μεταφορικήν των Ικανότητα, τὴν ἔκτεινομένην ἀπὸ 30.000 τόνους μέχρι 47.000 τόνους καὶ ἀνά, ἔναντι 16.000 τόν., σῆσται εἶναι ἡ χωρικότητά τῶν συνήθων τάνκερς τοῦ τύπου «Τ.2». Τὰ σουπέρ-τάνκερς ἔχει ἄλλου δύνανται νὰ διασχίζουν τὰς θαλάσσας μὲ ταχύτητα 16 ἦως 19 μιλλίων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ 14 μιλλία τῶν «Τ.2». Συγχρόνως, τὰ σουπέρ-τάνκερς δύνανται νὰ δεξαμενίζωνται, νὰ πληροῦν ἢ νὰ ἐκκενώνουν τὰς δεξαμενάς των καὶ νὰ ἀνάγωνται ἐκ νέου εἰς τὸ πλέοντας, μέτα τούτην ταχύτητα, δῆσην χρειάζεται καὶ ἔνα «Τ.2», διὰ νὰ φορτώσῃ ἢ παραδώσῃ τὸ κατὰ πολὺ μικρότερον φορτίον του. «Ενα σουπέρ-τάνκευ, μολονότι δύναται εἰς τὸ ταξίδιον νὰ ματέφερη φορτίον, ἀντιστοιχούν πρὸς δύο ἢ καὶ τρία «Τ.2», δὲν ἔχει ποτὲ ἀντίστοιχα ἔξοδα διὰ τὸ περισσότερον φορτίον του. Τὸ «Πλαγκόσμιος Δόξα» — φέρ’ εἰπεῖν — χρειάζεται πλήρωμα 62 ἀνδρῶν, ἔναντι 126 ποὺ ἀπαιτοῦνται διὰ τὰ ισοδύναμα πρὸς αὐτὸν τρία «Τ.2». Οἱ συνέκειμενοι ἀμτσοτρόδιοι τοῦ «Πλαγκόσμιος Δόξα», διὰ νὰ ἀναφέρωμεν καὶ ἄλλο σημεῖον συγκρίσεως, καταναλίσκουν ολιγάτερους τῶν 90 τόνους καυσίμων πετρελαίου μπώκερς ο. Ημεροήσιας, διὰ τὸ ἀπό Κουβέντι εἰς Φιλαδέλφειαν ταξιδίον, ἐνώ τὰ ισοδύναμα τρία «Τ.2» χρειάζονται 135 τ. ημεροήσιας.

Λόγω της ύπεροχής των ταύτης είς μεταφορικήν ίκανότητα καὶ ἐκφόρτωσιν απέιρους μεγαλυτέρων ποσοτήτων ἀκάθαρτου πετρελαίου, ἀλλὰ καὶ μὲ ταχύτητα μεγαλυτέρουν ἀπό τὴν ταχύτητα τῶν μέσουν μεγέθους δεξαμενοπλίων, σανε ἀντιστοίχου διογκώσεως τῶν δαπανῶν κινήσεως των, τὰ σούπερ-τάνκερς είναι εἰς θέσιν γὰ παραδίσουν πετρέλαιον εἰς τιμὴν κατὰ γαλλίνον, κατωτέρων κατὰ τὸ ἡμισυ, ἔνσαντι τοῦ μεταφορικοῦ κόστους ἑνὸς γενικῆς χρήσεως δεξαμενοπλίου «Τ.2». Οὕτω, τὸ «Παγκόσμιος Δόξα» δύναται νὰ μεταφέρῃ ἐν γαλλίνον ἀκάθαρτου πετρελαίου εἰς ἀπόστασιν 8600 μιλῶν (ἀπό τοῦ Περσικοῦ Κόλπου εἰς τὴν Φιλαδέλφειαν) ἀντί ἀκριβῶς 3 σέντς, ἔνσαντι τῶν 7 σέντς, δὸν κοστίζει ἡ μεταφορὰ διὰ δεξαμενοπλίου «Τ.2».

Μεταξύ τῶν πρώτων, οἵτινες ἐπέσθησαν τὰ δυναμικά πλεονεκτήματα τῶν «σουτέρ τάνκερς» εἰς τὸν τομέα τῆς εὐθηνοτέρας μεταφορᾶς, δῆ σαν δύο «Ἐλλήνες μεγιστάνες τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὁ κ. Σταύρος Σπ. Νιάρχος καὶ ὁ κ. Ἀρίστος Σ. Ὁνάσης. Οἱ ἐφοπλισταὶ όυτοι είναι συγγενεῖς ἔχγχιστειας, ὡς γαμβροὶ ἐτέρου μεγάλου «Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν τοῦ

κ. Σταύρου Λιβανού. «Άμφοτεροι πήρχισαν γύρω τοῦ 1950 νὰ παραγγέλλουν ἐν σπουδῇ «σούπερ-τάκερς». Κατά τὴν ἐποχὴν ἑκείνη, ὡς γνωστόν, οἱ ναῦλοι διὰ τὰς μεταφορὰς ὑγρῶν καυσίμων ἔβαινον αὐξανόμενοι πρὸς τὰ περᾶν ἐπίπεδα τοῦ 1951. «Εκτοτε, οἱ δύο οὗτοι ἐφοπλισταῖ, οἵτινες εἶναι ἀνέραρτοι ἀπὸ τὰς ἑταῖρις πετρελαῖον, ἀλλ’ εἰδικοὶ εἰς τὴν ναυπήγησιν μεγάλων δεξαμενοπλοίων καὶ τὴν ἐκμίσθωσιν αὐτῶν, ἔθεσαν ἐν ὑπηρεσίᾳ ἔνδεκα σούπερ-τάκερς καὶ ἔχουν ὑπὸ κατασκευὴν ἔτερα ἑπτά — ἐκ τῶν ὅποιών δύο τοῦ κ. Στ. Νιάσχου είνε τῶν 50.000 τόνων d.w. ἔκαστον — παρὰ τὴν ἀπό τριετίας ηδη συνεχιζόμενην πτώσιν τῶν ναῦλων, ἥτις ἔχουν ὡς ἀποτέλεσμα τὸν παροπλισμὸν δεξαμενοπλοίων συνολικῆς χωρητικότητος 3.000.000 τόνων d.w.

Τό περίεργον είναι, ότι μεταξύ τών δύο αυτών 'Ελλήνων έφοπλιστών, παρά τὴν συγγένειάν των, ούδεμία φιλική σχέσις υπάρχει. Ἐσχάτως ὁ κ. Νιάρχος ἀπέδοκιμασε δημοσίᾳ τὴν σύμβασιν τοῦ κ. 'Ωνάση, διὰ τῆς ὀποίας τὰ δεξαμενόπλοια τοῦ τελευταίου ἔθετον κατ' οὐσίαν ὑπὸ τὸν ἐλεγχὸν τῶν τάς μεταφοράς τῶν πετρελαίων τῆς Σαουδικῆς 'Αραβίας. Ὁ κ. Νιάρχος, ὅστις ὑπολογιζεται, ὅτι κατέχει στόλον δεξαμενοπλοίων κατά 100.000 τ. μεγαλύτερον ἀπὸ τὸν στόλον τοῦ κ. 'Ωνάση, ἐτάχθη μὲ τὸ μέρος τῶν ἐταιριῶν πετρελαίων, τῶν ἀντιτιθεμένων εἰς τὴν πολύκροτον συμφωνίαν μὲ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Σαουδικῆς 'Αραβίας. Καὶ οἱ δύο οὗτοι 'Ελλήνης ναυτικοί μεγαλοτεχνηραίτατι ἐκμεταλλεύονται τὰ δευτερόπλοια τῶν ὑπὸ ἔνας σημαίας, τὴν λιθερισμὴν καὶ τὴν παναμάκικὴν κυρίως, κατὰ δευτέραν δὲ μοίραν τὴν ὄνδουριανήν καὶ τὴν βρετανικήν. Πάντως, ὁ κ. Νιάρχος ἔθεσε προσφάτως ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν τὸ νεότευκτον αὐτοῦ σούτερ-τάνκερ «Παγκόσμιος 'Αρμονιός». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος είναι τὸ πρώτων μεγάλο δεξαμενόπλοιον ἐπὶ τοῦ ὄποιον ὑψώσθη ἡ σημαία τῆς πατρίδος τοῦ πλοιοκτήτου.

Αἱ μάρδες δεξαμενοπλοίων τῶν κ.κ. Νιάρχου καὶ Ὀνάση, καθὼς καὶ ἄλλων ἐφοπλιστών, οἵτινες παρήγγειλαν εἰς εύρειαν κλίμακα «σοῦπερ-τάκερς», προθόλον μὲ πλήρη τὴν ἐπίγυνωσιν, δῆτι ἡ διόγκωσις τῶν δάλτων πετρέλαια ναύλων, ήτις ἥτο ἀπόρροια τοῦ Κορεατικοῦ πολέμου, δὲν ἐπρόκειτο νὰ δισκρέπῃ ἐπ' ἄπειρον. Παραλλήλος, δῆμος, ἀντελήθθισαν, δῆτι ἡ μακρᾶς πνοῆς ζῆτησις διὰ σοῦπερ-τάκερς εὐρίσκετο ἐν ὅψει, ὅχι μόνον διότι ταῦτα είχον τὴν ἵκανότητα νὰ παραδίδουν κάθε γαλλονιού πετρελαίου εὐθύνοτερον, παρ' ὅσον τὰ γενικῆς χρήσεως δεξαμενοπλοίων, ἀλλὰ καὶ διότι διειδεύον τὴν μεγάλην αὔξεσην εἰς τὰς ὑπερπόντιους μεταφορὰς τῶν μὴ διυλισμένων πετρελαίων. Ἄτινα διὰ τῶν σοῦπερ-τάκερς θὲ μετεφέρουντο εὐθύνοτερον. Ἐπὶ παραδείγματι, πρὸ τοῦ δεύτερου παγκοσμίου πολέμου, ἡ Μεγάλη Βρετανία, ἡ μεγαλύτερα εἰσαγωγική χώρα διὰ τὰ πετρέλαια καὶ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, ἡ μεγαλύτερα κατασταλάτωρια πετρελαίων χώρα, πολὺ δίλγας ποσότητας ἀκαθάρτου πετρελαίου εἰσήγειν ἔχωθεν. Κατὰ τὸ 1938 τὰ 81% τοῦ εἰσαγόμενου εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν πετρελαίου είχον τὴν μορφὴν διυλισμένων παραγώγων, ὡς λ.χ. Βενζίνης κ.λ.π., μόνον δὲ τὰ 19% τῶν εἰσαγωγῶν ἀνεφέροντο εἰς ἀκαθάρτον πετρέλαιον. Σήμερον, χάρις εἰς τὸ πενταετές πρόγραμμα ἀναπτύξεως τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ διυλιστηριών, ἀντὶ δεύταντος 500 ἀκαθαρτούμενων δολλαρίων ἡ καταστασις μετεβλήθη. Ἡ Ἀγγλία εἰσάγει ἡδη μόνον 15% τῶν εἰς πετρέλαια ἀναγκῶν της ὑπὸ μορφὴν διυλισμένων παραγώγων, ἐνῷ τὰ 85% ἀναφέρονται εἰς εἰσαγωγάς ἀκαθάρτου πετρελαίου — κυρίως ἐν τῶν πηγῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς — πρὸς διύλισιν ἐν Ἀγγλίᾳ. Παρομοίως ἐξέλιξις εἰς τὰς εἰσαγωγάς ἀκαθάρτου πετρελαίου ἐσημειώθη καὶ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Κατὰ τὸ 1947, λόγου χάριν, μόνον τὰ 5% τῶν εἰς ἀκαθάρτα πετρέλαια ἀναγκῶν τῆς Συμπολιτείας εἰσήγοντο ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολήν καὶ τὴν Νότιον Ἀμερικήν. Σήμερον τὸ ποστότον αὐτῷ ἐδιπλασιάσθη.

Τά σουπέρ-τάνκερς, μεταφέροντα ούτω γέγονα απότασσεων χιλιάδων μιλίων τάς μεγάλας αύτάς ποσότητας άκαθάρτου πετρελαίου, έκτελούν, έντι την πραγματικότητα, μίαν τακτικήν συγκοινωνίαν μεταξύ των πετρελαιοδόρων πηγών καὶ τών κέντρων διύλισεως. Φύνεται πιθανόν, ότι τά «σουπέρ-τάνκερς» θά χρησιμοποιηθούν μόνον εἰς την μεταφοράν άκαθάρτων πετρελαίων, πληρώντας τάς βασικάς ανάγκας τών έταιρων πετρελαιών, ένων τά «Τ.2». Θά συμπληρώσουν τάς μεταφοράς των. Ό αριθμός — έντι τη περιπτώσει ταύτη — τών μικροτέρων αύτών καὶ όλιγώτερων ιδιοκομικών «Τ.2», δύναται γά αυξηθῆναι η μειωθῆ πρός άντιμετώπισιν τών κυματισμένων εἰς άκαθάρτουν πετρέλαιον αναγκών μιᾶς έταιριας, χωρὶς διαταράσσονται ή κίνησις των «σουπέρ-τάνκερς». Τά μεγαλήρια δεσμευνόπλοια τηρούν τόσον αύστηρως τό δρομολόγιόν των, ώστε έλαχιττος οποιμένη ρύθμος διά τό πληνωμά των, ζητανεύονται έντι λιμένι. Αποτέλεσμα τούτου είναι ότι οι ναυταὶ τών σουπέρ-τάνκερς έχουν κανύτερα ένδιαιτήματα, έναντι τών οίσοδηπότε κατηγορίας έτέρων πλοίων.

Ο πλοίαρχος λ. χ. του «Τίνα Ωνάση» τών 45.000 τόνων ά.ν.ω. καὶ ή συνταξιδεύουσα με αύτοῦ σύζυγό του διαμεύνουν εἰς διαμερίσματα ἐξ τριών διαιτών με ξυλίνας πολυτελεῖς κλίνας καὶ σύγχρονον επίπλωσιν, αιθών καὶ κλειδούκυβολον. Τά διαμερίσματα αύτά είναι τετράκις μεγανύτερα καὶ πολύτελέστερα ἀπό τά δαπανηρότερα διαμερίσματα τού πετρελαιούν, «Βασιλίσσας Ελασσέβη».

CHARLES FERRAN & CO. INC.

NEW ORLEANS 13, LA

OFFICE AND WORKS 1110 MAGAZINE STREET. TEL: TULANE 7681

**ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΝ, ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΕΙΔΙΚΟΙ ΔΙΑ ΜΗΧΑΝΑΣ ΔΗΣΕΛ & ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΔΟΥΣ**

·Ο κ Θεοφάνης Παπαδόπουλος, "Ελλην μηχανολόγος μὲ 30ετή πεῖραν εἰς τάς ναυτικάς μηχανάς θά έποπτεύη καὶ θά διαχειρίζεται τάς έπισκευάς τῶν ἑλληνικῶν πλοίων.

ΤΟ ΡΩΣΙΚΟΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ

ΘΑ ΕΝΤΑΘΗ Ο· ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΣ;

Αι προβλέψεις περί κατακλυσμού τής διεθνούς αγοράς από ρωσικόν ακάθαρτον πετρέλαιον και παράγωγα αύτού, πρίσταν κατός νόν διαλύωνται. Οι άρμόδιοι οικονομικοί κύκλοι — αν μη δύο, πάντως μια έκ τών μεγάλων έταιριών πετρέλαιου — είναι της γνώμης, ότι η Ρωσία και οι δορυφόροι της χρησιμοποιούν τώρα όλον το περισσεύον και δυνάμενον νά έχασθη πετρέλαιον και διά ότι αι συμφωνίαι άνταλλογών πετρελαίων με τρόφιμα, πλημμυρίζουν την Ρωσίαν μέ ποσότητας κρέατος, ίχθυων, βάμβακος και άλλων προϊόντων, τάς όποιας ή χώρα αυτή δυναται νά άπορροφησται άμεσων. Πέραν, δύος, των άνωτέρω διατιστώσαν ύπαρχουν και άλλοι παράγοντες αντιδρώντες μικροτέρας, αν μη δευτερεύουσης, σημασίας. Εις έξ αύτον αναφέρεται και εις τό πάθιαν της Αίγυπτου με τό πρώτον εισάχθεν παρ' αυτής φορτίου κηροζίνης έκ Ρουμανίας. Ή ποιότης του ήδη πολύ κατωτέρω του συμφωνήτος τύπου. Έτερος λόγος έγκειται εις την άνετάρκειαν των ρωσικών και ρουμανικών μεσών πρός φόρτωσιν τών δεξαμενοπλοίων. Ή προσδοκωμένη οικονομια έκ τού μικροτέρου κόστους του ρωσικού πετρέλαιου έξουδετερώνεται — κατά τάς καλών πληροφορημένας πηγών — από τάς πολλάς ήμερας καθιστήσεων διά την φόρτωσιν ένος τάνκερ. Τό γεγονός τούτο συντελεί εις την αύξησην του ναύλου. Αι έπι τού σημείου αύτού πληροφορίαι προέρχονται έξ ιδιωτικών πηγών — μη άμερικανικών — και συμπλούνται ύπο έρευνης διεξαγθείσης από μίαν μεγάλην έταιριαν πετρελαίων.

Κατά τάς έν λόγω πληροφορίας, αι έκ Ρωσίας και Ρουμανίας φορτώσεις, εις τάς διόποιας συμπεριλαμβάνονται και αι τελευταίως έξ Αύστριας έπιτραπέσαι, θά ανέλθουν κατά τό τρέχον έτος είς 100.000 βαρελίων ήμεροπίσιας. (Εις την Αύστρια έπέτρεψαν οι Ρωσοι νά έχαγη έκ των φρεάτων της πετρέλαιουν και νά χρησιμοποιητά διύλιστηρια της, άλλ' εις ποσοστά αύθιαρέτως προκαθοριζόμενα). Τό προαναφερθέν πρός έχαγωγή ποσόν είναι ανάτορες, έναντι του έτους 1953 και σχεδόν τό διπλάσιον, αν ληφθή υπ' ουφιν μία γενική βάσις. Ή προσδασαί εις την έρευναν έταιρια πετρέλαιουν μετρίαν προβλέπει την κατά τό προσχές έτος αύξησην, την διόποιαν και ήπολογίζει εις μόνον 4000 έως 5000 βαρελίων ήμεροπίσιας. Έτεραν άξιόλογον αύξησην δεν βλέπει δια τάς μεσών προσεχή έπη, μολονότι μεγίστον τι υψος είνε πιθανόν νά σημειωθή.

Διάφοροι άλλαι χώραι ένεφανίσθησαν κατά τό 1953 εις τόν κατάλογον των πελατών-άγοραστών ρωσικού πετρέλαιου, ώς νέοι πελάται. Ούτω, ή Ισλανδία ήγόρασε 357.000 βαρελίων, καταλαύνσα τή πετρέλαιον θέσιν μεταξύ τών άγοραστων τού έτους 1953. Πρώτη εις την σειράν ήρχετο ή Σουηδία με 974. 000 βαρελίων και δευτέρα ή Ιταλία με 773.000 βαρελίων. Άπο την Ρουμανίαν ήμως — ώς έπι τό πλείστον άκαθαρτον πετρέλαιον — έπρομηθεύθησαν ή Φιλανδία 4.233.000 βαρελίων και ή Ιταλία 1.497.000 βαρελίων. Ως νέοι έκτοτε πελάται περιλαμβάνονται εις τόν κατάλογον τών σχετικών άνταλλαγών ή Αργεντινή, αι Ινδία, το Ισραήλ και ή Αίγυπτος. Αι πρός την Γαλλίαν φορτώσεις αύξανονται, βάσει τών νέων έμπορικών συμφωνιών, πιστεύεται δε διότι καταρτίζεται ήδη και μία συμφωνία άνταλλαγών μεταξύ Ούρουγουάνης και Ρωσίας.

Η μετά της Αίγυπτου συμφωνία προβλέπει τυπικώς τήν είσαγωγήν 350.000 τόνων άκαθαρτον πετρέλαιου και παραγώγων του, ποσόν ήλαδη άντιπροσωπεύονταν τά 10% τών έτησιων αιγυπτιακών άγαγκων — εις τιμάς κατά 15% εύθηνοτέρας τών κρατουσών εις την παγκόσμιον άγοραν. Ή Ρωσία ήποχερεύται νά χρησιμοποιητή τό ίσοποσον τής άξιας τών πετρελαιοειδών τούτων διά την άγοραν αιγυπτιακού βάμβακος με τήν έκστοτο ισχύουσαν τιμήν εις την έλευθεραν άγοράν. Η πρώτη άποστολή, εις έφαρμογήν τής συμφωνίας, άνεφέρετο εις 7200 τ. κηροζίνης έκ Ρουμανίας. Οταν τό φορτίον έκομισθη εις την Αίγυπτον, διεπιστώθη ήπο της παραληπτρίας αιγυπτιακής έταιριας — συμφωνώς πρός πληροφορίας άξιοπτών άμερικανικών πηγών — διότι ήδη κατωτέρες της τυπωτοποιημένης ποιότητάς. Έκει τάς θυμαλλίδιας, μεταβάλλουσα αύτάς εις κόνιν και έδημοισύργει επί τών καπνοδόχων στρώματα πυκνής και μαύρης αιθάλης. Κατά τάς αύτάς πηγών, θά άπαιτηθη δαπάνη 20 σέντς κατά βαρελίων πρός άναμμιν τής κηροζίνης με άκαθαρτον πετρέλαιον και νέαν του μίγματος τούτου διύλιστιν, με πιθανήν έπισης ήπωλειαν του προϊόντος εις δύον.

Άγγελλεται έξ άλλου, διότι ρωσικόν πετρέλαιον τής Μαύρης Θαλάσσης πωλείται ήδη με υπότιμησιν εις τάς σκανδιναϊκάς χώρας, εις βάρος φυσικών ίσων ποσοτήτων έκ της παραγωγής του έλευθερου Κόσμου. Κατά πληροφορίας τών έμπορικων κύκλων τής Νέας Υόρκης, άνεξάρτητοι άγορασται πετρέλαιον σημειούν τιμάς κατά 5% — έως 10% — κατωτέρας, έναντι τών τιμών τών διεθνών έταιριών πετρέλαιου. Πετρέλαιον διά μπώνικερο προσερέβηται εις τάς άνατολικάς άκτας τών Ήνωμένων Πολιτειών ήπο πηγάς, αίτινες τό έπρομηθεύθησαν έκ Ρωσίας και Ρουμανίας ή έκ μιάς τών δύο τούτων χωρών. Χαμηλοί ναύλοι θεξαινοπλίων και χαμηλοί τιμαί άγοράς, μέσω τού συστήματος άνταλλαγών, παραχένουν, ώς είναι ευνόητον, τήν διανοτήτα παραδόσεων εις τιμάς συναγωνισμού. Ή μείσως, δύος, τής ζητήσεως πετρέλαιουν ύπολειμμάτων καθιστά τάς προσφοράς άλιγωτερον έλκυστικάς. Είτε τούτο δένον νά προσθέντων και αι πιθανοί δισχέρεισι, τάς διόποιας συναντή τις, διά παρομοίας είσαγωγάς, ήπο τό Σταίτ Ντιπάρτμεντ. Πάντως, πολλοί άνεξάρτητοι άγορασται δίδουν — ώς λέγεται — εις τάς προσφοράς τάυτας προσοχήν, δχι ήπλως βιαστικήν, άλλ' ίσως-ίσως έπιπολαίων.

Παρά τάυτα, τά διενεργούντας τάς πώλησεις Γραφεία τών Διεθνών Έταιριών πετρέλαιου φαίνονται ήποδεχόμενα απόδειξησιν τών σημειωνήν — και μέλλουσαν ίσως νά διευρυθή — συνύπαρξειν τού ρωσικού πετρέλαιου εις την διεθνή άγοράν, τοσούτω μάλλον, καθ' σον 14 χώραι, έκ τών όποιων δέκα, τούλαχιστον, άνηκουσαι εις την Διυτική Εύρωπην, ούρισκουν, διείναι πρακτογόνον γά διστηρούν συναλλαγάς με τό Παρατείσαμον και νά άνταλλάσσουν τά προϊόντων των με ρωσικού πετρέλαιον. Τά έν λόγω Γραφεία, πάντως, ήπλωγούν, διότι τό πάθιαν της Αίγυπτου με τό φορτίον της κηροζίνης, αι βραδείσαι και δαπανηραί φορτωσεις τών δεσμαινοπλίων εις τών σοβιετικών λιμένων και τό πετρέλαιον της Αίγυπτου. Όπωσδήποτε προβάλλει σήμερον ή άντιμετώπισις τής συνυπάρξεως τού ρωσικού πετρέλαιου εις την άγοράν, έπι πρακτικής βάσεως.

Ο ΔΙΑΠΛΟΥΣ ΤΟΥ ΑΡΚΤΙΚΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥ

"Ο, τι άπο δάρκετῶν έκαπονταεπηρίδων ματαίων έπεχειρησε νά κατακτήσῃ ή άνθρωπος, τόν διάπλουν, δηλαδή, τού 'Αρκτικού' Ήκεανού, πραγματοποιείται σήμερον, κατόπιν τών προσπαθειών διά την άντιμετώπισιν τών προβλημάτων άμυνης τής άμερικανικής ήπειρου. Διά πρώτην ήδη φοράν ήνοιενή τή θαλασσίασι αύτη, μέσω τών αίσινών πάγων, ήδης, ήτης ένωνται τόν Ατλαντικού με τόν Ειρηνικόν. Είς μάτην ήδη τού 1610 διάφοροι κατά καιρούς τολμηροί έξερευνηται έπεχειρησαν κατ' έπαναλημνιν νά διανοίξουν τή θαλασσίαν ταύτην ήδη, τή γνωστήν ως «θεριειδυτική διάσασις πρός την 'Ασσιν». Πάντοτε προσέκρουσαν είτε τό «εθεριειδυτικόν φράγμα» τής στενής διόδου. Κατά τήν έφετεινήν έν τούτοις θερινήν περιόδον δύο ίσχυρά άμερικανικά παγαθραυστικά έπετεύχουν νά εισέλθουν είτε τό στενόν και νά διανοίξουν ήδη διόκληρον διάπλουν διά μεγαλύτερων σκαφών.

"Έν περιπτώσει πολέμου ή νέα αύτη άρκτική θαλασσίασι ήδης προσλαμβάνει σπουδαίαν σημασίαν. «Αν, δηλαδή, βομβαρδισθή και άχρηστευθή ή διώρυξ τού Παναμά, προσφέρεται ή δυνατότης έπικονωνίας μεταξύ τών δυο άκεανών διά της νέας τάυτης ήδη, τή δύνανται — κατά τόν θερινούς τούλαχιστον μήνας — νά χρησιμοποιούν τά πολεμικά σκάφη διά τάς κινήσεις των από τόν Ατλαντικόν εις τόν Ειρηνικόν και τάνταναν. Νέα πολεμικά πλοία των 'Ηνωμένων Πολιτειών ήκεινάνταν ήκειται έκτοτε σε θερινήν ήδη έκτοτε έμβελείας διευθυνόμενα βλήματα με άπομονούς κώνους μάχης, ήδη είναι είτε θέσην νά σφυροκοπούν τάς βορείους ήκεινάνταν ήδη τόν 'Αρκτικόν Ήκεανού, χωρίς νά διατρέχουν τούς κινδύνους, που παρουσιάζει ή δερίγγειος Πορθμός ή ή καλώς προ-



απιζομένη περιοχή τού Μούρμανσκ.

Νέαι άμερικανικά βάσεις διά βομβαρδιστικά άεροπλάνα και διά διά κατευθυνόμενα βλήματα, δύνανται νά έγκατασταθούν είτε τήν πλήρη νησίδων άρκτική περιοχήν, βορείων τού Καναδά και κατά μήκος τής ήγυγειτάρας πρός την Ρωσίαν ήδη. Δύνανται έπισης νά έγκατασταθούν, έφοδιαζόμενοι από διά θαλάσσης, ένασέριοι σταθμοί σημάνσεως προσεγγίζοντων έχθικών βλημάτων ή αεριοπρωθυμένων βομβαρδιστικών αέροσκαφών, είτε χρόνον ένωρίτερον τών 6 ώρων πτήσεως από τών βορείων νησίδων Ήνωμένων Πολιτειών.

Αι ναυτικαί δυνάμεις τής Συμπολιτείας απόκτον, έπιπροσθέτως, μεταξύ πολύτιμων εύκαιψιων, διότι είναι ένα νέον πόλεμον ή έξοικονων μητριστικών προσανατολών έπιποβη ζωτικός παράγων απόφασιστικής σημασίας. Έπι παραδείγματι, στόλος της τίνην Ήνωμένων Πολιτειών εύρισκομενος είτε τά βρετανικά ήδητα, χρειάζεται 8000 μιλια, διά νά φθάση, μέσω τού Παναμά, ήδη χρειάσθη νά διαπλεύση 13.000 μιλιάν.

Είτε τόν παρατιθέμενον έχαρητη σημειούται ή νέα ήδης, ήτης μέλλει νά συνέδεση τού δύο Ήκεανών, μέσω της 'Αρκτικής περιοχής, ήν κατά τό παραθέν πετρέλαιον μικρά τίνα σκάφη είχον κατορθώσει νά διαπλεύσουν, ήλλα διά τάς διόδων. Ή ήδη έπιπευχθείσα διάνοιξης τής νέας ήδη, ήπο πτοεύσης της έπισης έκτης σημασίας σχεδίου άμυνης, ήπο άφορο τήν 'Αρκτική περιοχήν και καταστρώνται από τάς Ήνωμένων Πολιτείας και τόν Καναδάν. Εφεξής, τό μέρος αυτό τού Κόσμου προσλαμβάνει σύτο μεγάλην σπουδαίωτα, λόγω τής έπικαιρίου θέσεως συνέδεσης τού δύο Ήκεανών.

ΥΙΟΙ ΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ

Τό 'Αρχαιότερον και Τελειότερον τών ένν 'Αλειάνδρεια Μηχανουργείων, Ίδρυθεν τώ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ : Τού 'Αγγλικού 'Υπουργείου Πολ. Μεταφορών.

Τού 'Αγγλικού Ναυαρχείου.

Τού 'Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού Μ. Α.

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

'Επισκευαί πλοίων πάσης φύσεως και είσαγωγή αύτῶν εις Δεδημένην. 'Εκτέλεσις πάσης έργασίας άφορώσης τήν Μηχανουργίαν και τήν Λεβητοποιίαν.. — 'Οδυγονοκολλήσεις και 'Ηλικτροσυγκολλήσεις. — Χυτήριον 'Ορειχάλκου και Χυτοσιδήνιου.

'Εργοστάσιον και Γραφεία: 68-70. 'Οδός ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Τηλέφωνον. R 591

Τηλεγραφική Διεύθυνσι: «FRANGSON» ALEXANDRIA

του μεταξύ Σοβιετικής Ρωσίας και Βορείου Αμερικής.

Άπο μηνών ήδη μία μικτή αμερικανο-καναδική άποστολή διεξήγαγεν ιδρυογραφικάς και ωκεανογραφικάς μελέτας πρός χαρτογράφησην της Θαλάσσης Μπαφόρ και τών στενών Μάκ Κλουαρ. Διὰ τὴν έργασίαν ταύτην έχρησιμοποιήθησαν πλαγιθραυστικά σκάφη τῶν υπηρεσιῶν ἀκτοφύλακής τῶν Ηνιαμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδᾶ. Επὶ πλέον, διὰ τοῦ Καναδᾶς καθείλκυσε πρὸ τοῦ μεγαλύτερον πολεμικὸν του σκάφος, τὸ «Λαμπραντόρ», διὰ προορίζεται νὰ χρησιμοποιηθῇ μόνον δι' ἔξερενήσεις καὶ περιπολίας εἰς τὰς ἀρκτικὰς βαλάσσας. Εν τῷ μεταξύ δίκτυον ραντρά ἐγκαθίσταται εἰς τὸν Ἀρκτικὸν ἀπὸ κοινοῦ ὑπὸ τῶν δύο συνεργαζομένων χωρῶν. Τὸ πρόγραμμα τοῦτο — κατὰ τὸν ύπουλον γρυγρὸν Εθνικῆς Ἀμυνῆς τῶν Ηνιαμένων Πολιτειῶν κ. Κάρολον Οὐθίλσων — ἔχει ήδη προχωρήσει ἐν τῇ ἐκτελέσει του καὶ ἔχει θέσσαι πολὺ πέραν τῆς βορείου μονίμου περιοχῆς τοῦ Καναδᾶ.

Η ἀεροπορία ἐπίσης ἀπασχολεῖται ίδιαιτέρως εἰς τὴν περιοχὴν ἑκείνην, συγχραὶ δὲ πτήσεις πραγματοποιοῦνται πρὸς τὸν Βόρειον Πόλον διὰ τὴν συγκέντρωσιν στοιχείων πτήσεων. Μόνιμον ἄκραιὸν μετεωρολογικὸν φυλάκιον ἔχει ήδη ἐγκατασταθῆ καὶ ἐπανόρθωθῇ. Κεῖται τοῦτο εἰς ἀπόστασιν 250 μιλῶν ἀπὸ τὸν Βόρειον Πόλον, ἐπὶ μᾶς «T-3» πλωτῆς ησίδος πάγων, ἔχουντος ἑκατονταπέντε 5 ἐπὶ 9 μιλλίων. Αεροπορικαὶ βάσεις καὶ ἀποθήκαι ἔχουν ἐπίσης ἐγκατασταθῆ ἐντὸς τοῦ Ἀρκτικοῦ κύκλου, ἐφωδιασμέναι μὲ τὰς νέας τεχνικὰς μεθόδους πτήσεων ὑπὸ ψυχρῶν καιρῶν καὶ ϋργανωμέναι μετά πάσης λεπτομερείας.

Τὰ μέρα ταῦτα θὰ κλιμακωθῶν σὺν τῷ χρόνῳ καὶ θὰ αύξηθοῦν μὲ νέας βάσεις εἰς τὸν Ἀπω Βορρᾶν. Τὸ ἔργον τούτο διευκολύνεται ήδη, μετὰ τὴν διάνοιξιν τῆς νέας ἐπαλασίας ὅδοῦ εἰς τὸν Ἀρκτικὸν οἰκεανόν. Διὰ τὸν πλήρη ἀνεφδιασμὸν τῶν ἀρκτικῶν ἐγκαταστάσεων, ὥστε νὰ καθίστανται αὐταὶ αὐτοδύναμοι, ἀρκοῦν ὅλιγαι μόνον ἔθεμοις κατ' ἔτος. Ο ἀνεφδιασμός των ἔξασφαλίζεται διὰ τῆς κατακτηθείσης «βορειοδυτικῆς διαδόσεως», ἥτις δημιουργεῖ τὴν βάσιμον προσπτικὴν ἐπιλύσεων καὶ πολλῶν ὅλων προβλημάτων ἐνός πολέμου εἰς τὸν Ἀπω Βορρᾶν.

*Serving
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS
LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

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

Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.3.LN 80901

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΜΙΑ ΔΙΠΛΗ ΙΣΤΟΡΙΑ

Εἶναι κάποια ζητήματα, δηπου, ἂν καὶ ἔξελισσωνται παράνομα, αὐθαίρετα, ἐπικίνδυνα, ἀπόλιτιστα, ἐν τούτοις ἐπειδὴ μὲ τὴν σκοπιμότητά τους ἐμφανίζονται, ὅτι ἀπέργαζονται κάποιον ἀνώτερο καὶ εύρυτερο σκοπό, τὰ συγχρωμούς καὶ τ' ἀντιπαρερχόμεθα.

— Μπορεῖ νὰ γίνεται ὅτι, λέμε π. χ., ἀλλὰ μὴν ἔχοντος, πῶς, καὶ ποσά ὀφέλειται ἡ Ἐθνικὴ μας Οἰκονομία.

Κάνουμε, τὸ λοιπόν, δῆλοι μας τὰ «στραβὰ μάτια» καὶ δῆλοι μας προσερχόμεθα πρόθυμα νὰ προσφέρουμε τὴν κατανόησί μας καὶ τὰ δικαιολογητικὰ μας, φθάνοντας συχνότατα καὶ στὸ χειροκόπημα καὶ στὸν θυσιασμὸν ἀντὶ τῆς ἀποδοκιμασίας, τῆς κατακραυγῆς καὶ τῶν ἀδίστασεων λεγοδοσίας.

Ο ὑπογράφων, σὰν ναυτικὸς ποὺ στὸ διηνεκὲς γυρίζει διεθνῆ λιμάνια καὶ ἀνοιχτὲς θάλασσες, δομολογεῖ, ὅτι ἔχει μεσάνυχτα ἀπὸ τέτοια προβλήματα. Ἀναγνωρίζει, ὅτι εἶναι ἀκαταπότιστος στὰ προβλήματα τούτα μὲ τὴ διπλὴ ὅψη, ποὺ τὰ λένε οἱ «εἰδίκοι» πὼς μοιάζουν μὲ «μαχαιρία δίκοπα».

Καὶ τὰ λέων δῆλα αὐτὰ ἐπειδὴ πριτίθεμαι νὰ φέρω στὴ δημοσιότητα μιὰ διπλή, πρόσφατη, Ιστορία ἐνός ἀλιευτικοῦ βενζινοπλοίου, δηπου ἡ τυχὴ ἔφερε στὴν πλώρη μας.

Βηρυτός. Ἀρχές Σεπτεμβρίου. Στὸ κατάρτι ἐνὸς βενζινοκινήτου πλοιαρίου ανεμεῖ ή Γαλανόλευκη. Τὸ σκάφος ἀχρωματιστοῦ, κόκκινο στὴ σκουριά, κανεὶς δὲν θ' ἀμφέβαλλε, ὅτι πρόκειται περὶ ναυαγίου, ποὺ ήλθε προσφάτως στὴν ἐπιφάνεια, ἀν αὐτὴ ἡ παντιέρα καὶ οἱ περιφέρομενοι στὸ κατάστρωμά του δὲν πιστοποιοῦσαν, ὅτι πρόκειται περὶ ἀλιευτικοῦ ἐν δράσει.

Καὶ τὸ ίδιο ἀπόγευμα, μὰ παρέα ἀπὸ τὸ τσούρμο του ἡλθε στὸ φορητό μας γιατὶ ἐπίσκεψη καὶ γιὰ κουβέντα, ὅπως γίνεται πάντα στὰ λιμάνια, ποὺ συναντιώνται ὡμογενή πλεούμενα.

Καὶ οἱ γρίζει, ἀρχίζει. Πληροφορούμεθα, δῆτα στ' ἀμπάρια αὐτοῦ τοῦ ἀλιευτικοῦ ὑπάρχουν τρεῖς, καὶ ἀκόμη, τῶνοι ψάρια. «Οτι αὐτὰ πιάσθηκαν μεταξὺ Δωδεκανήσων καὶ Κύπρου. «Οτι τὰ ἔφεραν πρὸς πώλησι στὴν Βηρυτό. «Οτι καθιστερεῖται ή διάθεσις τους, λόγω τυπικῶν δυσχερεῶν ποὺ πρέπει νὰ τακτοποιηθοῦν, ἐπειδὴ τὸ σκάφος εἶναι ἀλληνικὸ καὶ χρειάζονται διαταύσεις καὶ ἀδεια εἰσαγωγῆς. «Οτι, ἐπειδὴ τὰ ψυκτικὰ μηχανήματα είνε κατεστραμμένα ἀπὸ τὴν ἐγκατάλειψι, τὰ ψάρια αὐτὰ διατηροῦνται μὲ πάγο καὶ δῆτα ἀν δέν διατεθοῦν ἐντὸς δύο-τριών, ἀκόμη, ημέρων, θῦ διπλανέθουν στὴ... βάσι τους ριπτόμενα πάλι στὴ θάλασσα.

«Ἐκάναμε μὰ ἀδιάκριτη, ἵσως, ἐρώτηση.

Σκεφθήκαμε, δηλαδή, ὅτι ἡ ἀπόστασις ἀπὸ ὅπου ἔγινε ἡ ἀλιεία ἔως τὴν Βηρυτό δὲν ἡταν πολὺ μεγαλύτερη ἐκείνης τοῦ Πειραιῶς. «Ἄν δη προστεθοῦν ποὺ μέχρι τώρα καθιστερήσεις διαβλέσεως τοῦ προϊόντος καὶ οἱ ἄλλες ποὺ θα γίνουν, τότε, γιατὶ, ἐρωτήσαμε. δέν πήγε τὸ ἀξιόλογο αὐτὸ φορτίο στὴν Ἐλλάδα, ὅπου τόσο διψά ἡ ἀγορά μας ἀπὸ ψάρι καὶ δῆτο, ἀναμφιδόλως, τάχιστα θὰ γινόντων στὰς ἀνάπταστα, χωρὶς διατυπώσεις, χωρὶς ἀδειες εἰσαγωγῆς καὶ χωρὶς τὸν κίνδυνο νὰ πεταχθοῦν πάλι στὴ θάλασσα; Μήπως ἡ διαφορὰ τιμῆς είνε ἐκείνη ποὺ ὑπερχέρωσε τὸ τιμόνι νὰ κρατήσῃ πορεία πρὸς ἀνατολάς;

«Ἡ ἀπάντησις ἦταν μερικὰ διφορούμενα, μερικὰ ὑπονοούμενα, μερικὲς μισές κουβέντες, μερικὰ χαμογέλα μεταξύ τους. Ἀλλὰ συμπέρασμα μηδὲν.

«Ἐν τούτοις δταν ἔφυνοι οἱ ἔνανθασση συνάδελφοι μας αὐτοῖς, ἔνας ποὺ παρέμεινε τελευταῖς καὶ ἦταν συγγενῆς ἐνός ἀπὸ τὸ πλήρωμα μας, ὑπῆρξε σαφέστερος.

Αύτὲς οἱ ἔγκηγησεις του ἵσως νὰ μὴν πρέπει νὰ κοινολογηθοῦν. «Ισως ν' ἀποτελοῦν τεκμήρια θέντικον τινος μυστικοῦ, διὰ τῶν δησίων προδιδούνται ἀλλὰ μεγαλύτερα συμφέροντα. «Ἀλλὰ ἐδῶ τώρα τὸ ἔχει ὁ κόσμος «τούμπαν», καθὼς λέει τὸ λαϊκό ρητό. Γιατὶ τάχα νὰ μὴν λεχθῇ καὶ ἀπὸ ἐμάς;

«Ἄυτὸ τὸ πλεούμενο, λοιπόν, προέρχεται ἀπὸ τὸ «ΣΧΕΔΙΟ ΜΑΡ-ΣΑΛΛΑ» καὶ είνε σκάφος μεταπολεμικό. «Εχει διατεθῇ ἀπὸ τὴν Τράπεζα, δῆτας καὶ μερικό ἀλλὰ δημοικά του, σὲ διαφόρους ἐπιτηδείους, μὲ δόσεις, πρὸς ἐκμετάλλευσιν.

Καὶ ἀρχὴν, οἱ κάτοχοι τους, τώρα, δέν είναι οἱ εἰδίκοι—ψαράδες. «Ο ἰδιοκτήτης τοῦ περὶ οὐ δὲ λόγος π. χ., είνε πρών ράπτης. «Ἀλλὰ εἶχε τὰ μέσα καὶ πήρε τὴ δουλειά. Πάντως, δῆλα πήγαιναν καλὰ καὶ τὸ χρέος ποὺ ἦταν σὲ δολλάρια ἀρχίσεις νὰ ἔξοφληται.

Μὲ τὸν ἀναπτροσαρμαγή, δύως, τὰ πράγματα ἐθόλωσαν. «Ἐνῶ, δηλαδή, τὸ χρέος παρέμεινε χρέος, τὰ εἰσδόματα κόπηκαν, πιά, στὴ μέση.

«Ἐπαγει τότε κάθε συντήρησις. Πράγμα, φανερό, δῆτα δέν πρόκειται ποτὲ αὐτὴ ἡ περιουσία νὰ ἐλευθερωθῇ ἀπὸ τὴν Τράπεζα. Τὸ δὲ ἐλληνικὸ δαιμόνιο ἐστράφη πρὸς ἄλλους δρίζοντας ἀναστηλώσεως τοῦ ἐτοιμορρόπονο οἰκοδομήματος.

«Ἐρήμαδαν τὰ τέως σύγχρονα ἀλιευτικά. Τὰ ψυγεῖσα πήγαν περίπατο. Κάθε τὶ διαβλέσιμο πήρε τὴν ἀγούσα ἀξιοποιήσεως, ώς καὶ τὰ κλινοστρώματα ἀκόμη.

«Υστέρα διεκόπη ἡ ἐπαφὴ μὲ τὸν Πειραιά καὶ μὲ τὸν Ἐλλάδα. «Αναζήτησε ἀγοραστῶν τῶν ψαριών στὴν Κύπρο, στὴ Βηρυτό, στὸ Ισραήλ. Νά πιάσουμε δῆτα πιάσουμε. «Υστέρα δὲ βρεθῇ κάποιος τρόπος στὸν απαλλάξιο ἡ χρεωφειλέτης τῆς Τραπέζης. «Ισως κάποιο ναυάγιο....

Φοβερές οἱ πληροφορίες τοῦ ναυτικοῦ. Γ' αὐτὸ καὶ ἀπίστευτες. Πετάει καὶ αὐτὸς τὰ λόγια του στὴν τύχη καὶ γιὰ νὰ παρασταθῆ τὸν ἔχυτην ποὺ κατέβασε τὸν καλόν πληροφορηθέντον. Καὶ κανεὶς μας δέν τὸν προσέχει.

«Ἀλλὰ τὸ αἴνιγμα είνε πάντως αἴνιγμα. «Ἐλληνικὰ ψάρια στὴ Βηρυτό, ψάρια δὲ ἐκλεκτά. Μπαρμπούνια, σφυρίδες, λιθρίνια, γουφάρια, συναγρίδες. Καὶ ποσότητες σοδαρωτάτες. Τόνοι δὲλκληροι.

«Αναλογίζομαστε τὶς φτωχές μαριδούλες ποὺ πιάνουμε οὐρά, ἀκόμη, ώς ποὺ νὰ πρωμηθεύσουμε τὴν μισή ὀκαδούλα μας... «Αναλογίζομαστε καὶ τὴν Καζαμπλάγκα δημοτικά πεταντὰ στὶς στρατηγικές της. «Αναλογίζομαστε καὶ τὸν κραυγές καὶ προσφέρει τὴν συνδρομή της. «Αναλογίζομαστε καὶ τὸν κραυγά της τονώσεως τῆς ἀλιείας μας.

«Σ' δῆλα αὐτὰ ἀπαντᾷ τώρα τὸ πλοιάριο ἀπὸ τὴν Βηρυτό καὶ τὰ

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

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER	FREMANTLE
13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. 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
ADEN IONIAN SCANDINAVIAN LLOYD 20-58, The Crescent, Steamer Point Tele: 226 Cables «Vassiliou»	SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IN PORT & EXPORT.	GEORGETOWN (DEM) S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables : «Wilbut» SHIPCHANDLERS
ALGIERS S. A. SENIA Cables: Senia—Algiers	SHIPCHANDLER American Cigarettes Export	GIBRALTAR JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40. Tele: A. 368 Cables «James» SHIPCHANDLERS
AMSTERDAM		HAMBURG
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD Tele: 41860 Binnenkant 47 Cables: «Fransswart»	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables «Stevedoring Hamburg» STEVEDORES
ANTWERP	STEVEDORES	BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIOU MELLIS) 3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions» Tele: 32 62 08 and 33 73 81 SHIPCHANDLERS
STEVEDORE Co QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»		HULL P. E. HOLLAND, LTD. 11, REDON ROAD, HULL. CABLES : «DUCAL» TEL. 31370 STEVEDORES
JOSEPH J. LEE & Co 17, Batavia Street, Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	HUMBER STEVEDORING CO LTD. 11, HEDON ROAD, HULL. CABLES : «STEVEDORE» TEL: 33371 STEVEDORES
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY. Avenue d' Italie 92, Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex, An. 212 SUPERINTENDING	STEVEDORING	KARACHI COWASJEE & SONS KEAMARI, Cables: Jubilee Telephones : 33362, 33109, 32010, 5115 SHIP'S AGENTS, STEVEDORES, SHIP CHANDLERS, COAL BUNKERERS, TUGS, BARGE OWNERS
STEVEDORING Co. GYLSEN Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	
BALTIMORE	STEVEDORES	LIVERPOOL REA LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus» STEVEDORES
TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminals»		LOURENCO MARQUES
MARYLAND SHIP CEILING Co INC. 320 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipeo»	SHIP FITTERS	VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables : «Cretikos» SHIPCHANDLERS
CURTIS BAY TOWING Co. Mercantile Trust Building. Tel. MULberry 5-8700 Cable & Radio «CURTISBACO»	TOWAGE also at NORFOLK & PHILADELPHIA	N. KASSIMATIS 62, Avenue Alvares Cabral Tele : 5254 Cables «Nikas» SHIPCHANDLERS
CALCUTTA		MADRAS & COAST PORTS
ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele : Bank 5389	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS CHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables : «Stevedore — Madras» STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD Tele: 3-1478 2 Selkirk St. Cables : «Hermes»	SHIPCHANDLERS	MELBOURNE UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele : MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables : «Fleetways» STEVEDORES
CASABLANCA	SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES	THE FLEET FORGE PTY Ltd. Tele : MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables : «Fleetways» SHIP REPAIRERS
H. G. SMITH & Co Ltd. 119, Avenue du General Drude Telephone : 208-85 Cables : SMICO		UNITED SHIP SERVICES PTY LTD. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways» SHIP'S FITTINGS
L. BARBER LIMITED (also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTHEY, ALGIERS) 119, Avenue du General Drude Telephone : 607-21 Cables : BARIMER	STEVEDORES, CARGO SUPERINTENDENTS, SHIP'S AGENTS	Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele : MB 3155. Cables «STEVEDORE». STEVEDORES & CONTRACTORS
COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS		JAMES PATRICK SHIPPING Co Melbourne, Sidney, Brisbane SHIP AGENTS & STEVEDORES
PORTLAND STEVEDORING Co 1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables «Portsteve». Telephone Broadway 5497.	STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	MORMUGAO LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS Cable : LEMUIR
DAKAR	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	I. P. NORONHA Cable : IGNATIUSNORONHA SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS
SOCOMAR 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»		NAPLES DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele : 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED WAREHOUSE OWNERS Cables : «Pucci Bros»
DUNKIRK	STEVEDORES	
SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele : 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus» STEVEDORES		NEW YORK MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 8-8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS
JOKELSON & HANDTSAEM Tele: 782/5 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	
DURBAN		
J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD., 220)224 POINT ROAD, DURBAN Cables : «ROULETTE» SHIP'S STORE MERCHANTS		
FINLAND ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES MEMBERS AT ALL PORTS		

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

N. YOKOHAMA, Όκτωνος. — Αι διακοπέσσαι από τού 1948 έμπορικαί συναλλαγαί της Γιουγκοσλαβίας με την Μόσχαν έπανελήθησαν. Βραχυπρόθεσμον συμφωνίαν υπέγραψαν πρόημερών εις το Βελιγράδιον αι δύο χώραι. Καπνός, κτηνοτροφικά προϊόντα και άλλα τινά ειδή θά έξαγαγή ή Γιουγκοσλαβία. Πετρέλαιον, βάρμακα, μαγγανέζαν και δημοσιογραφικού χάρτην ή Ρωσία. Στιπρά έλητσεν δ' Τίτο, χωρις νά ίκανοποιηθή το αίτημά του. Ο ρωσικός σιτοβολών έφέτος δέν διαθέτει ποσότητας πρός έξαγωγήν. Έφετος, δηλαδή, ή Μαύρη Θάλασσα δέν θά άπασχοληση χωρητικότητα. Τά μακρυνά έξαγωγικά κέντρα θά καλύψουν τάς μεγάλας άναγκας της Δυτικής και της Κεντρικής Ευρώπης.

Θέας παλήσεις χρυσού προδέπτεται νά πραγματοποιήση πρό τού τέλους τού τρέχοντος έτους ή Ρωσία, λόγω τών δυσχερειών, που θά άντιμετωπούνται διά την έξοδησην των παρ' αυτής άγορασθέντων άπο την Δύστη έμπορευμάτων. Άς σημειωθή, δτι αι χώραι της Ευρωπαϊκής Συνεργασίας και ή Δυτική Γερμανία ηγέρονται το 1953 κατά δύο δισεκατούμερία δολλαρίων τά είς χρυσόν και συνάλλαγμα άποθέματα των, έκ τών δύοιών τά 250 έκατομμύρια προσχόρονται άπο τάς ρωσικάς πληρωμάς. Τά είς χρυσόν και συνάλλαγμα άποθέματα της Δυτικής Ευρώπης υπελογίζονται τώρα εις δέκα δισεκατούμερία δολλαρίων.

Θέας παραλόθνος Αύγουστου, άφ' θους έλαβε χώραν ή άναθεώρησης τών είσακτέων εις την Ρωσίαν έκ της Δύσεων βιομηχανικών πράγματων, τροφίμων και τινών πρώτων ύλων, έσημειώθη αύξησης κατά 10% τών συναλλαγών μεταξύ Ρωσίας και δορυφόρων άφ' ένος και έλευθερου κόσμου άφ' έτερου. Αύτην, άκριβώς, την αύξησην έπεδιώκει και ή Δυτική Ευρώπη.

Εις την Ισπανίαν, ωρισμένας χώρας της Αφρικής και της Ν. Α. Ασίας θά παραχωρηθούν πλείστα δσα φορτία έκ τών 10 έκατομμυρίων τών γαιανθράκων, τους δύοις πρειέλησην ή αμερικανική κυβερνητήσης εις την βοήθειαν πρός τάς έναντις χώρας. Ήδη, το πρώτων φορτίον μεταφέρεται πρός την Ισπανίαν και άλλα θά άκολουθουν μέχρι του προσεχούν Μαρτίου.

Θέας δήλωσιν του υπουργού της Γεωργίας κ. Μπένσον, διαπραγματεύσεις διεξάγονται με διαφόρους φιλικάς χώρας, ώς, λ. χ., την Αγγλίαν, Ισπανίαν, Ισπανίαν, Γιουγκοσλαβίαν, Πακιστάν και Χιλήν, διά την είς αύτάς πώλησην γεωργικών προϊόντων άξιας 384 έκατομμυρίων δολλαρίων, από τη υπάρχοντα κρατικά άποθέματα και με τό τοπικόν έκάστης χώρας νόμισμα. Αι τοιαύται είσπραξίες θά χρησιμοποιηθούν πρός κάλυψη τοπικών έναντικων, καθώς και διά την προώθησην του διεθνούς άνταλλακτικού έμπορου. Λι έν λόγω διαπραγματεύσεις τερματίζονται, εις τρόπον, ώστε έντονα τών προσεχών ήμερων έπροκειτο νά άρχισουν αι φορτώσεις. Εις 700 έκατομμύρια δολλαρίων θά άνελθουν αι τοιαύται άνταλλακτική, ένω έπιπροσθέτως προιόντα 300 έκατομμυρίων δολλαρίων θά διατεθούν, ώς δώρα, εις χώρας τελούσας υπό άμεσον έπιστιστηκή άναγκην. Εις τά άνωτέρα φορτία περιλαμβάνονται έπιστης

PENANG

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

PHILADELPHIA

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

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

MURPHY COOK & Co STEVEDORES The Burse Philadelphia 6, STEVEDORES Tele: 3-5514, 3-5515 Cables: «Stevedore»

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

ROTTERDAM STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

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

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS. Tele: 23168 Willemkade 21 Cables: «Advantage» STEVEDORES

SINGAPORE DAWOOD & Co 57 Raffles Quay STEVEDORES SHIPCHANDLERS

Tele: 4757 Cables: «Lathipha» SHIPCHANDLERS, SHIPPING & MANUFACTURERS AGENTS IMPORTERS & EXPORTERS RUBBER & RICE MERCHANTS

SYDNEY N.S.W. N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street STEVEDORES

VANCOUVER B.C. EMPIRE STEVEDORING Co Tele: Pacific 8341/3 395 Railway Street STEVEDORES Cables: «Despatch»

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER) 850, Hastings Street West. STEVEDORES AND STEVEDORES

Marine 6481-2 Cables: «Louiswlfes» GRAIN FITTERS AND STEVEDORES

σίτος, βάμβακ, λίπη και ζελαία.

• Τό εισαγωγικόν έξαμπτον της Ιαπωνίας — μέχρι του Μαρτίου 1955 προβλέπει την έκ του έξωτερικού είσαγωγήν 450.000 τ. δρύζης, 920.000 τ. σίτον, 349.000 τ. κριθῆς, 245.000 τ. σόγια, 400.000 τ. ζαχαρέως, 1.700.000 τ. σιδηρομεταλλευμάτων, 400.000 τ. παλαιστίδων, 1.100.000 τ. γαιανθράκων, 230.000 τ. ποτάσσης, 550.000 τ. φωσφάτων, 980.000 τ. διομηχανικού άλατος, 1.070.000 δεμάτων άκατεργάστου δάμαβακος, 360.000 δερμάτων άκατεργάστου έριου, 21 έκατομμύριών δαρελίων πετρέλαιου και 1.100.000 χιλιολίτρων βαρέων έλαιου.

• Αι Ίνδιαι θά έχουν έφέτος μεγαλυτέρας είσαγωγάς γεωργικών προϊόντων και κεφαλαιοικικών άγαθών, δεδομένου, ότι, πλήν της καλύψεως τών έμεσων άναγκων, άπεισθισθή νά δημιουργηθή και άποθεμάτινός ένος έκατομμυρίου τώνων σίτου και όρυζης, πρός πρόληψην κάθε άμεσου άναγκης έν τώ μελοντικού. Η δρυζά θά άγορασθή από την Μπούρμα και ό σίτος από τάς Ήνωμένας Πολιτείας. Ζάχαρις, έπίσης, θά άγορασθή έφέτος εις μεγαλυτέρας ποσότητας, καθώς και λιπάσματα, άτινα πρόκειται νά χρησιμοποιηθούν εις εύρυτεραν κλίμακα, παρ' δσην κατά τό παρελθόν. Έντος τών έπομένων πέντε έτων, προβλέπεται οι σχετικοί είσαγωγαί νά φθάσουν εις τά 2 ½ έκατομμύρια τώνων. Από τάς Ήνωμένας Πολιτείας θά άγορασθούν νιτρατα και έτερων τύπων λιπάσματα.

• Η στρατιωτική δοθήσια πρός τάς χώρας της Ευρώπης θά ανέλθη εις 6 δισεκατομμύρια δολλαρίων, έντος δε μιάς διετίας θά πρέπει νά έχη παραδοθή δόλόκηρον πρόβλεπτομένων στρατιωτικών ύλικον.

• Ισχυροτάτη έμφαντεται ή οίκονομική θέσης της Αγγλίας, συμφώνως πρός τά έκτεθέντα υπό τού υπουργού τών Οίκονομικών κ. Μπάτερ, κατά τό προσφάτως συγκροτήσθην συνέδριον τού Συντριπτικού κόμματος εις Μπλάκμπορ. Τά κάθωτη σημεία είνε τά μάλλον ένδιαφέροντα: Τά νομιματικά άποθέματα του Ήνωμένου Βασιλείου λίαν ίκανοποιητικά, αν και έπληρωθησαν δόλα τά λιξαντά κατά τό τρέχον έτος δάνεια προς τό έξωτερον. Η Μεγάλη Βρετανία δέν υπέστη τόν αντίκτυπον της οίκονομης συστολής, ήπιτς πρό μηνών έσημειώθη εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας. Η Κυβέρνησης, δπως και δόλόκηρος ή χώρα, ένδιαφέρεται διά την διατήρησην της πλήρων άπασχολήσεων, καθώς και τών υπηρεσιών κοινωνικής προνοίας. «Εναντι τού υπολοίπου κόσμου, η Μεγάλη Βρετανία δόφειλει νά έφαρμασθετό τό φιλελένθερον συστήμα συναλλαγών, όπερ έπανέφερεν ηδη εις την έσωτερην οίκονομιαν τής χώρας.

• Η σημειωθείσα έπανέρηση της παραγωγής χάλιδος εις δλας τάς χώρας της Νότιου Αμερικής προβλέπεται νά δημιουργηθή μεγάλην κατανάλωσιν γαιανθράκων και, συνεπώς, μεγάλας πρός τάς εκεί μεταφοράς. Εις τό 250 έκατομμύρια τώνων άνθλην ή παραγωγή χάλιδος κατά τό 1953, με πρόβλεψιν σταθερών αυξήσεως κατά τά έπομενα έτη.

• Η Μόσχα άμεσώτατον έπιδεικνύει ένδιαφέρον διά την οίκονομικήν της διεσδύσιν εις τάς Ίνδιαι. Προσφέρεται νά χομιατοδοτήση την κατασκευήν χαλιδουργειών και ν' ανάλαβη τήν έκμετάλευσήν των, άφού τά σιδηρομεταλλευμάτα και οι γαιανθράκες υπάρχουν έν σφρονία εις τάς Ίνδιαις. Ρώσοι τεχνικοί θά έπιλεφουν την έκτελεσιν τών έργων και τήν λειτουργίαν τών έγκαταστάσεων.

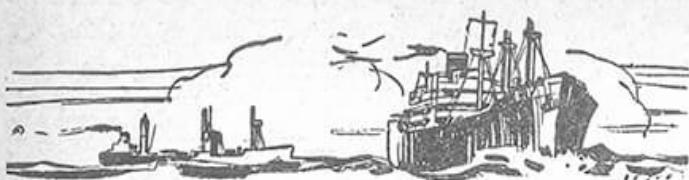
• Τό διυλιστήριον τού «Αντε», συσταθεν με κόστος 150 έκατομμυρίων δολλαρίων και μέ ικανότητα έπειργασίας 120.000 δαρελίων άκαθάρτου πετρελαίου ήμερησίως, ήρχισε νά λειτουργή με τά 98% τής δυναμικότητον του. Τέσσαρες θέσεις, δυνάμειναν νά δεχθούν δεξαμενόπλοια τών 32.000 τόνων d. w., είνε ηδη έπιοιμοι.

• Συμφώνως πρός δήλωσιν του γερμανούν υπουργού της Εθνικής Οίκονομίας κ. «Ερχαρτ, θέπειαν οπειανόπλισμος της Γερμανίας δέν προκείται νά σημαίνει καθυστέρησην της διομηχανικής άποδόσεως και ίδια τής έξαγωγής προσταθείσας. Η παραγωγή δπλων και πόλεμικού ύλικού θά είνε πέραν τού πλαισίου της σημειωνής διομηχανικής προστηρότητος τής χώρας. Ο χάλιδ, ωρισμένα μέταλλα και θά ξανάθραξ, τά σημαντικώτερα, δηλαδή, στοιχεία της διομηχανικής παρασκευής, θεωρούνται έν πληρει, έπιτοπίως, έπαρκεια.

• Τάς πρώτας ήμερας τού Οκτωβρίου έκπρωχθη εις την νέαν Υόρκην άπεργια τών λιμενεργατών έτοιντων αυξήσην τών ήμερομισθίων των κατά 10 σέντες την ώραν και μάλιστα με άναδρομικήν ίσχυν. Μιαν ήμέραν άργοτερον ή άπεργια έπειετάθη και είς τά πληρώματα τών ρυμουλών, ούτω ένεκρωθή κάσε κίνησης, τόσον εις την λιμένα, δσον και εις τά προκυμίας της Νέας Υόρκης, συνοικιού μήκους 350 μιλλών. Έξαρσειν άπειτεσαν τά κρηποδώματα τά έξυπερετούντα τά στρατιωτικά μεταφοράς, διά τάς όρποιας ή έργασία συνεχίσθη κανονικών. Οι άπεργοι έπειρεσαν τάς 25.000 και περι τά 80 σκάφη ύπερερθησαν νά άκιντησουν εις τόν λιμένα, έν αναμονή λήξεως τής άπεργιας. Τά δύο μεγάλα υπερωκεάνια «Ιντιπέντενς» και «Κούνη Μαΐρη» καταπλέυσαντα εις Νέαν Υόρκην, δσίγον πρό της άπεργιας τών ρυμουλών, έπλεύσισαν κανονικών, άλλ' οι έπιειται των έταλπιστηρίθησαν, διότι παρέστη άναγκη νά μεταφέρουν μόνι των τάς άποσκευάς των. Έν συνεχεία κατέπλευσαν και έπλεύσισαν άνευ βοηθείας ρυμουλών τά ύπερωκεάνια «Μαύριτανς» και «Άμερικα» με 1000 έπιδιας έκαστον, ένω η λάινερ «Ιλ ντε Φράνσ» άπειπλευσε χωρίς εις τό παραδώση δόλοκηρον πρόφτοιον του. Έν τώ μεταξύ, αι διστραγματεύσεις μεταξύ πλοιοκτητών και της «Ένωσεως» τών λιμενεργατών — τή μεσολαβήσεις τών τοπικών άρχων — έν μεταξύ την 7ην Οκτωβρίου έληθη ή άπεργια, κατόπιν έπειθερήσης συμβιβαστικής συμφωνίας.

• Απεργία έπιστης λιμενεργατών έξεράγη και είς τό λιμενά τού Λονδίνου κατά τάς πρώτας ήμερας τού Οκτωβρίου, ήπιτς και έξηκολούθησε μέχρι της 13ης τού μηνός. Οι άπεργοι ένηρχοντο κατ' άρχας εις 11.000, άλλα με τήν πάροδον τών ήμερων ήδημηστάν εις 16.000 διά της προσχωρήσεως και άλλων συναδέλφων τών. Σχεδόν τά έδικεμένα προσωπικά εις τάς φορτοεκφορτώσεις στιπώρων, καθώς και 8000 έργατων και τεχνιτών τών ήλεκτρικών και μηχανουρουχιών έγκαταστάσεων τών ναυπηγείων τού Λονδίνου. Ούτω πλέον τών 120 πλοίων διέκοψαν τάς φορτοεκφορτώσεις τών, ένω τά έμπορευμάτων συστραφεύσαντας έν τάς προβλήτας, έτερα δέ 109 σκάφη, τελούντα υπό έπισκευην ή καθαρισμόν τών ύψηλών των, άκιντηον εις τάς δεξαμενάς και τά έργοστάσια.

• Πλωτών δεξαμενήν άνυψωτης ή ή έντονης 14.000 τόνων, δυναμένην νά δεχθή σκάφη τών 22.000 τόνων d. w., προκείται νά άποκτηση εις τό προσεχές μέλλον διά λιμήν τού Πόρτ Σαΐδ. Αι διεισγόμενοι στό καιρό σχετικοί διαπραγματεύσεις με άγγλικον Οίκον διά την άνδληψην της ναυπηγήσεως της εύδομηται, εις τόπον ένωσης και έπισκευης της σύγκρισης της συγκριτικής συμφωνίας.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Αίγυπτος

Πρός δημιουργίαν ναυτιλίας

Έκπρόσωπος τής αίγυπτιακής κυβερνήσεως έδήλωσεν είς τὴν συνέντευξιν του πρὸς τὴν ἑφέμεριδα «Ἐλ. Ἀχράμ», σχετικῶς μὲ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς αίγυπτιακῆς ναυτιλίας, τὸ ἔξην: «Δὲν θὰ πρέπει νὰ πιστεύθῃ, διὰ τὰ ληφθόσιμενα μέτρα ὅπως προσομοιάζουν μὲ τὰς ἐπιχορηγήσεις, τὰς ὁποίας θὰ ἥτο δυνατὸν τὸ Κράτος νὰ παραχωρήσῃ εἰς μίαν ἐμπορικὴν ἢ βιομηχανικὴν ἐπιχείρησιν, διὰ νὰ σταθεροποιήσῃ τὴν θέσιν της, ὅπως λ. χ. τὸ ἐπράξει διὰ τὴν ὑφαντουργίαν. Ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις ἀποτελεῖ σημαντικώτατην ἐπιδίωσιν, περιλαμβανομένην εἰς τὸ ἀνώτερον ἐπίπεδον τῆς οἰκονομικῆς τῆς χώρας».

Κατὰ τὸν κυβερνητικὸν ἐκπρόσωπον, ἡ πράτη σκέψις ἐνισχύσεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Αίγυπτου ἀποδέπτει εἰς τὴν ἔξασφάλισιν τῆς διακίνσεως τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας δι' ἔθνικῶν της πλοίων. Τὸ κόστος αὐτοῦ ἔτερου τῶν μεταφορῶν ἀμέσων ἀσκεῖ ἐπιδρασιν ἐπὶ τοῦ κόστους τῆς ζωῆς. Μία ἐπίπεδη συνεστήθη πρὸ τετραετίας διὰ νὰ μελετήση, ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ἀνωτέρω προσποτικῆς, τὸ ναυτιλιακὸν πρόβλημα, τὰ δὲ πορίσματα τῆς μελέτης της ἐνεκρίθησαν τὸ 1950 ἀπὸ τὸ «Υπουργικὸν Συμβούλιον, ὅπτε καὶ κατέστησαν ἀποφάσεις ἐκτελεσταῖ.

Μεταξὺ αὐτῶν προεβλέπετο ἡ ἔξασφάλισις τῆς μεταφορᾶς τῶν προσκυνητῶν ἀπὸ αίγυπτιακά πλοῖα, καθὼς ἐπίσης καὶ τὴς διακίνσεως τῶν κρατικῶν ὑπαλλήλων καὶ ἀποστολῶν. Ἐπίστησ, ἡ ἔξασφάλισις τῆς συμμετοχῆς, κατὰ ἔνα λογικὸν ποσοστόν, τῶν ἔθνικῶν πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς χώρας. Διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προσποθείας ἡ κυβέρνησις προτίθεται νὰ ἀγοράρῃ ἀπὸ τὸ ἔξωτερικὸν διὰ καὶ οὕτω νὰ ἔχῃ τὴν εὑχέρειαν ἀναθέσεως τῶν 50% τῶν εἰσαγωγῶν της εἰς τὰ αίγυπτιακά σκάφη. Ἐπιχορηγήσης, ἵστη πρὸς τὰ 5% τοῦ κεφαλαίου τῶν ναυτιλιακῶν αἴγυπτιακῶν ἀποφάσεων, προβλέπεται νὰ παραχωρηθῇ, καθὼς καὶ δάνεια 6 ἑκατομμυρίων αἰγυπτιακῶν λιρῶν διὰ τὴν αὔξησιν τῆς χωρικοτέτος κατὰ 100.000 τόνους.

Ἔχει ἀκόμη ἀποφασισθῆ ἡ ἀποστολὴ ἀξιωματικῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν πρὸς μετεκπαιδεύσιν καὶ ἡ σύντασις ἐνὸς ἀνωτάτου συσθούλιον μεταφορῶν. Μέρος τῶν ἀνωτέρω ἀποφάσεων τελεῖ ἡδη ὑπὸ ἐκτέλεσιν, ὅσου ἄφορά — κυρίως — τὰς μεταφορὰς τῶν κρατικῶν φορτίων. Ὡς πρὸς τὰς προβλεπομένας ἐπιχορηγήσεις καὶ τὰ δάνεια, τίποτε εἰσέτι δέν

παρεχωρήθη, λόγω τῆς ἐκδηλώσεως ἀσυμφωνίας τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρήσεων διὰ τὴν κατανομὴν τῶν ποσῶν.

Κατὰ πληροφορίας ἐπίσης τῆς «Ἐλ. Ἀχράμ», ἡ ἐπὶ τῶν συγκοινωνίῶν ἐπιτροπὴ τοῦ συνδέσμου τῶν ἀραβικῶν χωρῶν συνέχεται προσεχῶς διὰ τὴν μελέτην ἐνὸς σχεδίου δημιουργίας ἀραβικῆς ναυτιλίας. Θὰ συζητηθούν αἱ προτάσεις τῆς ἐπιτροπῆς, ἡ δὲ σχετικὴ ἐκθεσία ὑπόδοθη εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἐπιτροπήν. Ἀνώνυμος ἡ έταιρια προβλέπεται νὰ συσταθῇ, μὲ κεφαλαία 30 ἑκατομμυρίων αἰγυπτιακῶν λιρῶν, ὃ δὲ στόλος τῆς ἡ έταιριας θὰ φέρῃ τὴν σημαίαν ὅλων τῶν μετεχουσῶν χωρῶν κατ' ἀναλογίαν κεφαλαίων. Θὰ κατανεμθοῦν ἐπίσης καὶ αἱ γραμματίσιαι κατ' ἀναλογίαν τῶν συμφερόντων ἔκαστος χώρας. Προκαταρκτικοὶ ὑπόλογισμοὶ ἀποβλέπουν εἰς τὴν ἀπόκτησιν 28 νέων μονάδων, ἀξίας 14.4 ἑκατομμυρίων αἰγυπτιακῶν λιρῶν καὶ εἰς τὴν ἐξυπρέπησιν ἐπτά γραμμάνων. Όσον στόλος τῆς ἡ έταιριας θὰ περιλαμβάνῃ ἐπίσης 10 πλαΐσια σκάφη ἀξίας 3.2 ἑκατομμυρίων λιρῶν καὶ δεξαμενόπλοιοι, ἀξίας 8.28 ἑκατομμυρίων λιρῶν Αιγύπτου. Διάφορα προνόμια θὰ παραχωρηθοῦν, ὅσον ἄφορά τὴν προτεραιότητα τῶν μεταφορῶν, εἰς δὲ τὰς ἔκαστοτε συναπτομένας ἐμπορικὰς συμφωνίας θὰ ἐπιδιώκεται ἡ καθιέρωσις διὰ τὰς μεταφοράς τοῦ δρου τῶν 50+50 ὑπὲρ τῶν ἀραβικῶν πλοίων. Αἱ ἀγοραὶ ἐπίσης ἀπὸ τὸ ἔξωτερικὸν θὰ γίνωνται μὲ τὸν ὄρον φόμπ, ἵνα διαφαλίζωνται αἱ μεταφοραὶ τῶν φορτίων ἀπὸ τὰ σκάφη τῆς νέας ἡ έταιριας.

Γερμανία

Διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἀνασυγκρότησιν

Εἰς δηλώσεις του πρὸς τὸν Τύπον ὁ πρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως» τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν καθηγητής κ. Σταϊνέρ ἀνέλυσε τὰ τῆς παρούσας θέσεως τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας καὶ ἐτόνισεν ἰδιαιτέρως, ὅτι ὁ ποντοπόρος στόλος τῆς χώρας ὑπερέβη ἡδη τὰ 2.000.000 τ. γκρός. Τοῦτο ἀποτελεῖ τὸ πρώτον εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα ἐπίτευγμα τῆς μεταπλεμμικῆς γερμανικῆς ναυτιλίας, ἥτις ἐπέτυχεν οὕτω νὰ φθάσῃ εἰς τὸ πημα τοῦ προπολεμικοῦ της τονά. Πάντως — κατὰ τὸν ὀμιλητὴν — πολλὰ ἀκόμη πρέπει νὰ ἐπιτελεσθοῦν. Αἱ τακτικαὶ γραμματίσιαι εἰναι ἐπάνυαγκες νὰ πυκνωθοῦν καὶ νέασι ταχεῖς τοιαῦτα νὰ ὄργανωθοῦν. Ἐπὶ πραρείγματοι, εἶπεν, αἱ γραμματίσιαι τῆς «Ἀμδουργοσαμέρικαν» καὶ τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόιδη» πρὸς τὴν «Ἀπωλ. Ανατολήν» ἡσαν προπολεμικῶς ἔξακτος περισσότεραι ἀπὸ τὰς σημερινάς, ἐνῷ καὶ ὁ στόλος τῶν «τράμπις» θὰ πρέπει νὰ ἀντικατασταθῇ διὰ νεοτεύκτων μονάδων, δεδομένου, ὅτι ὁ μέσος δρος ἡλικίας τῶν ὑπαρχόντων φορτηγῶν εἰνε περίπου γύρω τῶν 30 ἑταῖς. Ή μέση ἡλικία δόλοκήρου τοῦ ποντοπόρου στόλου είναι περίπου 12 ἑταῖς, τούτῳ δέ και θωρεῖται ὡς σχετικῶς ἴκανον ποιητικόν. Σκάφη ἄνω τοῦ 1.200.000 τόνων γκρός — ἥτοι τὸ 63% τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου — είναι μεταπλεμμικῆς ναυπηγήσεως.

Εἰς ἔρωτησιν περὶ τοῦ ἀντικειμενικοῦ σκοποῦ, τὸν δόποιον καλεῖται νὰ ἐξυπηρετήσῃ ἡ ποντοπόρος γερμανική ναυτιλία, ὁ καθηγητής κ. Σταϊνέρ ἀπήνησεν, ὅτι σήμερον μόνον τὰ 23% τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Γερμανίας μεταφέρονται διὰ τῶν ἔθνικῶν της πλοίων, ἐνῷ τὸ ἀντίστοιχον προπολεμικοῦ ποσοστὸν ἐκμαίνετο μεταξὺ 50 ἑώς 55 %. Εφόσον

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ II

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ — ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "COMERZBANK,"

**64 ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΘ' ΑΠΑΣΑΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣ
ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΟ COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

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

ΜΕ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΪΡΩ

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

ΕΚΤΕΛΕΙ ΤΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

συνεπώς τὸ σημερινὸν ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὰς ἑθνικὰς μεταφορᾶς είναι κατώτερον τοῦ προπολεμικοῦ, οὐδεὶς λόγος συντρέχει νὰ παύσῃ ἡ περαιτέρω ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησης τῆς χώρας. Ὁ κ. Σταΐντεο είναι πολέμιος τῆς ἀντιλήψεως, διτὶ τὸ γερμανικὸν ναυπηγικὸν κόστος πρέπει νὰ μειωθῇ, προκειμένου νὰ ἔξασφαλισθῶν συμβόλαια εἰκ τῆς ἀλλοδαπῆς, ἐποιός δὲ δῆτα τὴν προεδρίαν τοῦ ἑφοπλιστικῆς «Ἐνωσίς» οὐδόλως προτίθεται ν' ἀποδεχθῇ τοιούτον σχέδιον. Οι Γερμανοὶ πλοιοκτῆται — εἴπεν — ἐπιθυμοῦν νὰ ναυπηγήσουν πλοῖα καὶ διετύπωσε τὴν γνώμην, διτὶ 600 τόνους γκρός νέας χωρητικότητος ἐπτσίος θὰ ἀνταπεκρίνετο εἰς τὸν ἐπιδιωκόμενον σκοπὸν τῆς ναυτιλιακῆς ἀνασυγκροτήσεως. Υπελόγισεν ἀκόμη, διτὶ ἐπωάληθι μία γερμανικὴ χωρητικότητας 100.000 τόνων γκρός καὶ δῆτα, τούλαχιστον, τὰ 83% αὐτῆς ἡγοράσθησαν ἀπὸ ἐργοστασία διαλύσεων.

Συμφώνως πρὸς τὰ προρύμενα ὑπὸ τῆς «Ἐνωσίσεως» τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν βιβλία, ἡ ποντοπόρος ναυτιλία τῆς Γερμανίας — ἔξαιρουμένων τῶν ἀκτοπόλικῶν, τῶν ἀλιευτικῶν καὶ τῶν εἰδικῶν πλοίων λιμένων κλπ.— ἀριθμεῖ σήμερον 774 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 2.002.800 τόν. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 649 πλοῖα, 1.778.913 τ. γκρός είναι Ἐηρού φορτίου καὶ 75 εἶναι δεξαμενοπλοῖα, 223.887 τ. γκρός. Ως πρὸς τὴν πρόσωπιν τῶν, 247 πλοῖα είναι ἀτμοκίνητα (ἐξ αὐτῶν δῆτα 185 εἶναι μέσης ἡλικίας 33 ἑταῖς καὶ 62 εἶναι νέα, μέσης ἡλικίας 3 ἑταῖς) καὶ 52 εἶναι διεζελοκίνητα, ἐκ τῶν ὅποιων πάλιν 136 εἶναι μέσης ἡλικίας 26 ἑταῖς καὶ 396 μέσης ἡλικίας δύο ἑταῖς.

Περαιτέρω ὁ κ. Σταΐντεο ἐτόνισεν, διτὶ αἱ δυσχέρειαι ἔξειρησεως κεφαλίων ἀπετέλεσαν τὸ κυριώτερον πρόδηλμα διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, θεδομένου, διτὶ οἱ πλοιοκήται δέν δῆσαν εἰς θέσιν ν' ἀνάλαβον εὖ δολοκήρου δι'. Ιδίων μέσων τὴν ναυπηγήσιν πλοίων. Διάφορα σχέδια ὑπεβλήθησαν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν εἰς τὸ ὑπουργεῖον Μεταφορῶν, ἀπίνα καὶ ἐλήφθησαν κατὰ καιρούς ὑπ' ὄψιν. Οὕτω, μέχρι τέλους τοῦ ἔτους ἔχοργηθησαν πιστώσεις 2700 ἑκατομμύρια μάρκων, συμπεριλαμβανομένων 425 ἑκατομμυρίων ὑπὸ μορφῆς δανείων ἀνασυγκροτήσεως, 300 ἑκατομμυρίων ἐκ τῶν κεφαλίων προγράμματος εὐρωπαϊκῆς ἀνασυγκροτήσεως καὶ 900 ἑκατομμυρίων μάρκων ἐκ τῆς παρακράτησεως τῶν φόρων διὰ ναυπηγήσεως. Η τελευταία αὕτη πηγὴ χρηματοδοτήσεως, ἡ καὶ σπουδαστέρα, φαίνεται διτὶ πρόκειται δῆση νὰ διακοπῇ. Τούτῳ — κατὰ τὸ διμήτηρον — θὰ παραμπόδιεται τὸν ρυθμὸν τῆς ναυτιλιακῆς ἀνασυγκροτήσεως, διτὶ φυσιολογικῶν ἡ διωτικὴ χρηματαγορὰ δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ καλύψῃ τὸ δημιουργηθῆσμένον κενόν. Μία μόνον δυνατότης ὑπάρχει, ἡ σύστασις Ταμείου παροχῆς δανείων, διεθοδομένου, διτὶ οἱ πλοιοκτῆται στερούνται πολλάκις τῆς

οἰκονομικῆς ἔκεινης ἐπίφανείας. Ήτις θὰ τοῖς ἐπέτρεπε τὴν σύναψιν δανείων, ἔναντι δευτέρας ἡ τρίτης ἐπὶ τῶν πλοίων ὑποθήκης. Προτείνεται ἐπίσης, διπας ἕνα ποσὸν 6 ἔως 7 ἑκατομμυρίων μάρκων διατεθῆ, ἵνα καταστῇ δυνατός ὁ ὑποδιβασμὸς τοῦ τόκου, διτὶς ἐν Γερμανίᾳ εἰνε ὑψηλότερος, ἔναντι ἀλλων συναγωγωνιστρῶν χωρῶν. Σχέδια ἔξι ὅλου μελετῶνται περὶ χορηγήσεως κυβερνητικῶν δανείων καὶ αὐξήσεως τῶν ἐκ τοῦ προγράμματος τῆς εὐρωπαϊκῆς ἀνασυγκροτήσεως χορηγουμένων καυδίλιων. Μέχρι τοῦδε δὲν ἔχουν καθορισθεῖ τὰ ἀλόγω ποσά, μολονότι — ὡς πρὸς τὰ κυβερνητικὰ δάνεια — γίνεται λόγος περὶ διαθέσεως 50 ἔως 70 ἑκατομμυρίων μάρκων.

Τονίζεται σχετικῶς διτὶ τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον ποσὸν εἶνε ἀνεπαρκὲς πρὸς συνέσιστον τῆς γερμανικῆς ναυτιλιακῆς ἀνασυγκροτήσεως. Θά ἔχειράσθον δι' αὐτῆν, τούλαχιστον, 100 ἔως 120 ἑκατομμύρια μάρκων διὰ κυβερνητικὰ δάνεια, ἐνῷ καὶ τὸ ποσὸν τῶν 6 ἔως 7 ἑκατομμυρίων πρὸς μείσιστον τοῦ τόκου θεωρεῖται πολὺ μικρόν, δεδομένου, διτὶ οἱ πλοιοκτῆται δύνανται νὰ πληρώσουν 4% εἰς πλείστα τῶν ναυπηγικῶν δανείων. Μὲ τὸν σχεδιαζόμενον δύγκον τῶν νέων ναυπηγήσεων διὰ τὸ 1955, τὸ ἀναγκαῖον ποσὸν πρὸς ὑποδιβασμὸν τοῦ τόκου ἀναβιθάζεται, ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων, μεταξὺ 20 ἔως 25 ἑκατομμυρίων μάρκων.

Ην. Πολιτεῖαι

Αι ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὴν «Ἀμέρικαν Ἐξεργάτην

Ἡ «Ἀμέρικαν Ἐξεργάτην» διατηρήσθη αὐξησιν τῆς ἐπιχορηγήσεως, προκειμένου νὰ διατηρήσῃ τὸ πυκνὸν δίκτυον τῶν γραμμῶν τῆς πρὸς τὴν Μεσόγειον, διότι ἀλλως θὰ εύρισκετο εἰς τὴν ἀναγκήν νὰ ἀποσυρθῇ ἀπὸ τὰ δρομολόγια τῆς πρὸς τὴν Ἰσραὴλ τὰ τεσσαρά σκάρη τῆς τοῦ τύπου της «Ἐξεργάτη», ἀπίνα ἀπέκτησε τὸ 1949. Καὶ τούτο, πρὰ τὸ γεγονός, διτὶ δύγκος τῶν Μεσογειακῶν φορτίων θὰ ἔσται κολούθηση, ὡς προβλέπεται, νὰ εἶναι ὑπωσδήποτε σημαντικός. Ἡ «Ἐξεργάτη» ἔζητε συγκεκριμένων τὴν ἐπιχορηγήσιν 26 δρομολόγιον ἐπτσίων διὰ τὰ τέσσαρα προαναφερθέντα πλοῖα τῆς, ὡστε τὰ ἐπιχορηγούμενα δρομολόγια τῆς νά φάσουν εἰς τὰ 130, ἔναντι τῶν σημερινῶν 104.

Εἰδικώτερον, διὰ τὰς γραμμὰς τοῦ Ἰσραὴλ καὶ τῆς Ἀδριατικῆς οἱ ἐπερπόσωποι τῆς «Ἐξεργάτη» ὑπεστήριξαν ἐνώπιον τῆς σχετικῆς ἐπιτροπῆς ἑρεύνης, διτὶ λόγω ἀναζωγονήσεως τῆς γερμανικῆς βιομηχανίας, περιωρίσθησαν αἱ ἐξ Ἀμερικῆς φορτώσεις βιομηχανικῶν προϊόντων διὰ τὰς δύο αὐτάς κατευθύνσεις, μὲ διμερέστιν νὰ ύφιστανται ζημιάς τὰ δρομολογούμενα εἰς τὰς δύο αὐτάς γραμμάς τέσσαρα σκάφη τῆς τοῦ τύπου «Ἐξεργάτη».

Ἐξ αἱλλού εἰς τὰς ἑφημερίδας τῆς Νέας Ὑόρκης ἐδημοσιεύθησαν ἀνακοινώσεις σχετικαὶ μὲ τὴν ἀπόδοσιν τοῦ ὑπερωκεανοῦ τῆς «Ἀμέρικαν Ἐξεργάτη» της «Ἐξεργάτη» της «Ἐπειτένε», τῶν 29.500 τ. γκρός, μὲ θέσεις διὰ χιλίους ἐπιτροπῆς, διτὶ λόγω ἀναζωγονήσεως τῆς γερμανικῆς βιομηχανίας, περιωρίσθησαν αἱ ἐξ Ἀμερικῆς φορτώσεις βιομηχανικῶν προϊόντων διὰ τὰς δύο αὐτάς κατευθύνσεις, μὲ διμερέστιν νὰ ύφιστανται ζημιάς τὰ δρομολογούμενα εἰς τὰς δύο αὐτάς γραμμάς τέσσαρα σκάφη τῆς τοῦ τύπου «Ἐξεργάτη».

THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

AFFILIATED TO: THE COMMERCIAL BANK OF GREECE

ESTABLISHED 1922

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

HEAD OFFICE: LONDON

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

BRANCHES:

ISTANBUL: VOIVODA STR.

ALEXANDRIA: 16 CHERIF PACHA STR.

CAIRO: 9 CHERIFEIN STR.

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

ξέπινστων ναύλοι οι άνηλθον εις 25 έκατομμύρια δολλαρίων, ένω τὰ ύπόλοιπα τέσσαρα έκατομμύρια δολλαρίων προήχθουν από τὰ φορτία. 'Η απόδοσις αυτή υπήρξε κερδοφόρος. 'Η μισθοδοσία τοῦ ἐκ 590 ἀνδρῶν πληρώματος ἦφασε τὰ 13 έκατομμύρια δολλαρίων, ή δὲ κυβερνητική ἐπιχορήγησις ἀνῆλθεν εἰς τὰ 66% τοῦ ποσοῦ τούτου καὶ κατεβλήθη ὑπὸ μορφὴν καλύψεως τῆς διάφορᾶς τοῦ κόστους ἐπανδρώσεως μεταξὺ ἀμερικανικῶν καὶ ξένων πλοίων.

"Ινα καταδεῖ οἱ πρόεδρος τῆς «Ἐξπορτ» τὴν παραγωγικὴν ίκανότητα τοῦ ἐν λόγῳ ὑπερωκεανίου προέδρη εἰς μίαν ἀνάλιστην τῆς κατανομῆς τῶν εἰσπράξεων. Οὕτω, διὰ μεστείας πρὸς τὰ γραφεῖα ταξιδίων (τὰ περισσότερα ἡσαν ἀμερικανικά) ἐπληρώθησαν 1.700.000 δολλαρίων, εἰς τοὺς φορτεκφωτάτας κατεβλήθησαν 800.000 δολλαρίων, ἐνῷ ἀρκεταὶ ἑκατοντάδες χιλιάδων δολλαρίων ἐπληρώθησαν εἰς τὸν Δῆμον τῆς Νέας Υόρκης, ὡς ἐνοίκιον τῶν κρηπιδωμάτων. Δι' ἐπισκευάς καὶ συντήρησιν τοῦ πλοίου διετέθησαν 1.500.000 δολλαρίων, διὰ λιμενικὰ δικαιώματα 300.000 δολλαρίων, διὰ δὲ τὴν διαδρομὴν 478.000 μιλίων κατὰ τὰ ταξίδια τοῦ πλοίου, κατηνάλωθη πετρέλαιον, ἀμερικανικῆς προελεύσεως, ἀξίας 3.000.000 δολλαρίων. Αἱ εἰς ἀμερικανικά ἔταιρις ἀσφαλίσεις ἀνῆλθον εἰς 1.800.000 δολλαρίων, ἐνῷ τὰ ἀγορασθέντα τρόφιμα ἐκάλυπτον μίαν ἀξίαν 4.300.000 δολλαρίων. Καὶ αὐτά, χωρὶς νὰ ὑπολογισθοῦν τὰ ὄλικά καὶ διάφορα ἄλλα ἀγορασθέντα ἀμερικανικῆς κατασκευῆς ἀντικείμενα.

Διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἀνασυγκρότησιν

Εἰς δηλώσεις του γενομένως εἰς τὸ Σῆματτλ, ὁ γενικὸς διοικητὴς τῆς «Ομοιοπονιακῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας» κ. Ροτοσίλιντ, ὀπτηθύνειν ἔκλησιν πρὸς τοὺς Ἀμερικανούς ἑροπλιστάς νὰ συνεργασθοῦν μὲ τὸ Κράτος, ὥστε, βάσει τοῦ κυβερνητικοῦ προγράμματος, νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας. Εἰς τὰ διατεθέντα πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἀπό τὸ Κογκρέσσον 172 ἑκατομμύρια δολλαρίων, θὰ πρέπει — νὰ προστεθοῦν εἰσέται 230 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἀπαντάντα δένον τὰ ἔξευρεθουν ἀπό τὸ ιδιωτικὸν κεφάλαιον, προκειμένου νὰ εύδοσθῇ ἡ προσπάθεια. Τὸ ἐν λόγῳ πρόγραμμα ἀποτελεῖ τὴν ἀπάρχην τῆς ἐπιδιώξεως διὰ τὴν πλήρη ἀνασυγκρότησιν τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας. Θά παράσχῃ ἐπίσης ἔργασίαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα, ἀπαντάντα δένον τὰ ἔξευρεθουν διπλάσιον, ἔναντι τοῦ σημερινοῦ, ἀριθμὸν τεχνιτῶν. 'Ο διμήτης ἐτόνισεν ιδιαιτέρως τὴν πειραματικὴν μετατροπὴν τοῦ πρωστηρίου συστήματος τῶν λίμπερτς καὶ ἀνεκοινωσεν, ὅτι τελούν ὑπὸ μελέτην νέαι ίδεισι διὰ τὴν πρόωσιν καὶ τὰ μέσα φορτεκφορτώσεων τῶν πλοίων, ὥστε νὰ περιορισθῇ αἰσθητῶς ὁ ἐν δρμῷ καταναλισκόμενος παρ' αὐτῶν χρόνος.

Αἱ μεταφοραὶ εἰς ξένας σημαίας

Εἰς τὰς διαμαρτυρίας τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανῶσεων διὰ μεταφορὰν ίκανον ἀριθμού ἀμερικανικῶν σκαφῶν εἰς τὰ νηολόγια τῶν ἀσυδῶτων σημαίων, ὀπήντησεν ὁ ὑπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου μὲ τὴν δήλωσιν, ὅτι ἡ μεταφορά ἐνὸς «λογικού ἀριθμοῦ πλοίων εἰς τὰ ξένα νηολόγια ἔχει ἡδη ἀποφασισθῆται καὶ θὰ συνεχισθῇ. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφοι — κατὰ τὴν ὑπουργικὴν δήλωσιν — δὲν παύουν νὰ ἀποτελοῦν ἀμερικανικὴν ιδιοκτησίαν καὶ

νὰ εἶναι πάντοτε διαθέσιμα εἰς κάθε μεταφορικὴν ἀνάγκην τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Μέχρι πρὸ τινων ἡμερῶν εἶχον χορηγηθῆ ἀδειαὶ μεταφορᾶς εἰς τὴν λιβεριανὴν κυρίων σημαίαν, δι' 26 ἀμερικανικὰ πλοῖα, τὰ περισσότερα τῶν δύοις ἡσαν λιμπερτούς ξηροῦ φορτίου. Πάντως, περιελαμβάνοντο εἰς τὸν ἀνωτέρω ἀριθμὸν 4 δεκαεινόπλοια, δεκαετοῦς ἡλικίας, τοῦ τύπου «Τ.2», ἀνήκοντα εἰς τὴν «Στάταρ» Οἰλ Κόμπανις καὶ ἔνα μικτὸν σκάφος, τὸ «Ἀκέντια» 6100 τ. γκρδ. (τοῦ 1932), ὅπερ ἦτο ἀπὸ τοῦ 1947 παρωπλισμένον εἰς τὸ Χάμπτον ρόδι. Διὰ τὸ τελευταῖον τούτο σκάφος, ἢ ἐλβετικὴ ἐταιρία «Ἀρόζα» διεξάγει διαπραγματεύσεις πρὸς ἀγοράν του.

Ίσραὴλ

Τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα

Τὴν ἐφαρμογὴν ἐνὸς προγράμματος ἀνανεώσεως τῆς ἑβραϊκῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀναγγέλλουν αἱ ἔκ Χάτιφας διαβίναζόμεναι πληροφορίαι. Διώδεκα νέα πλοῖα προβλέπεται ν' ἀπαιτηθοῦν ἐντὸς τῶν τριῶν ἔρχομένων ἔτῶν. Συμμώνως πρὸς τὸ ἐκπονηθὲν πρόγραμμα πρόκειται νὰ διατεθοῦν κεφαλαία 8.7 ἑκατομμύριαν ἀγγλικῶν λιρῶν διὰ τὸν ναυπηγηστὸν ἐνὸς συγχρονισμένου στόλου ἀπό 22 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 95.513 τόνων δ.ώ. 'Η ἐταιρία «ΖΙΜ», ἀποτελούσα, ως γνωστόν, ἡμικρατικὸν δργανισμόν, ἀπεράσιος ν' ἀντικαταστήῃ δῆλα τὰ παρήλια σκάφη τοῦ στόλου της, δῆστις περιλαμβάνει 21 πλοῖα, 121.744 τόνων δ.ώ. Δέκα ἔξι αὐτῶν, καλύπτοντα τὰ 60% τῆς χωρητικότητὸς της, ἀναφέρονται εἰς ἡλικίαν μεγαλυτέρων τῶν 20 ἐτῶν, ἐνῷ πέντε μόνον σκάφη της, 18.000 τόνων δ.ώ., εἴναι ἡλικίας μικροτέρας τῶν πέντε ἔτῶν. 'Ακόμη καὶ πρὸ τῆς ἀνακηρύξεως τοῦ Ίσραὴλ εἰς ἐλεύθερον Κράτος, ἡ «ΖΙΜ» κατείχεν εἰκοσι σκάφη διαφόρου προελεύσεως καὶ ποιότητος, ἀπαντάντα καὶ ἔχρησιμοποιεῖ διὰ τὴν εἰσόδον μεταναστῶν εἰς τὸ Ίσραὴλ, διασποριμένου τοῦ βρετανικοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν παραλίων τῆς χώρας. Τὸ προαναφερθὲν ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῆς «ΖΙΜ» προβλέπει, μεταξὺ ἄλλων, τὴν κατασκευὴν ἐνὸς δεξιμενοπλοίου τῶν 18.000 τόνων δ.ώ. μὲ παράδοσιν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1955 καὶ ἐνὸς ὅ δύο πλοίων-ψυγείων.

Ἡ νέα πλωτὴ δεξαμενὴ

Ἐπανδρώμέν μὲ πλήρωμα ἀπό δκτὼ 'Ολλανδοῦς καὶ τρεῖς 'Εβραίους τεχνικούς ρυμουλκεῖται πρὸς τὸν λιμένα τῆς Χάτιφας ἀπό δύο ὄλλανδικά ρυμουλκά, ἡ ναυπηγηθῆσα εἰς τὴν Γερμανίαν πλωτὴ δεξαμενή, ἀνωτικῆς διαστάσης 7500 τόνων, ἡτο δύναται νὰ δεχῇ σκάφη μέχρι 18.000 τόνων δ.ώ. Πρόκειται περὶ μιᾶς ἀπό τὰς πλέον συγχρονισμένας δεξαμενάς τῆς Εὐρώπης. Τὸ εἰς Χάτιφαν ἀγγκυροθόλιόν της δὲν ἔχει εἰσέτει τακτοποιηθῆ, ἡ δὲ δεξαμενή, ἐπὶ ἐντὸς τούλαχιστον ἔτος, θὰ παραμένῃ ἐκτὸς τῆς δριστικῆς τῆς θέσεως καὶ λόγῳ τοῦ μικροῦ βάθους τῶν υδάτων εἰς τὸν ἐσωτερικὸν λιμένα δὲν θὰ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς δλητήσις τὴν ίκανότητα. Πάντως, πλὴν τοῦ ὑπερωκεανίου «Ιερουσαλήμ», θὰ δύναται νὰ δεχῇ δῆλα τὰ σκάφη τοῦ Ίσραὴλικοῦ ἐμπορικού στόλου.

"Ο ΦΟΙΝΕ,,

ΑΝΩΝ. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ
ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 39

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ: ΠΕΙΡΑΙΩΣ Δ. ΓΘΥΝΑΡΗ 12

ΘΕΣ(ΝΙΚΗΣ ΡΟΓΚΟΤΗ 6

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ: ΚΑΘ' ΑΠΑΣΑΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ:

ΖΩΗΣ

ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ

Αντιπρόσωποι μας εἰς τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

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

91(3) Bishopsgate Street LONDON E.C. 2

Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις**'Η όνομαστικοποίησις**

Πληροφορούμεθα ἐξ ἑγκύρου πηγῆς, διτὶ η Κυβέρνησις κατέληξεν εἰς τὴν ὀριστικὴν ἀπόφασιν τῆς ἀρεως τῆς όνομαστικοποίησεως τῶν μετοχῶν. "Ηδη κατατίζεται τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον, τὸ ὅποιον ἔχει κατατεθεῖ πρὸς ψήφισμα εἰς τὴν Βουλὴν εὐθὺς μετά τὴν κανονικὴν ἐπανάληψιν τῶν ἐργασιῶν τῆς.

'Η Κυανόλευκος;

Τηλεγράφημα ἐξ Ἀμερικανοῦ ἀναφέρει, διτὶ ο. κ. 'Αρ. 'Ωνάσης πρόκειται νὰ ὑψώσῃ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐπὶ τοῦ ἀκτελούντος ηῷ τὰς δοκιμάς του εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα πετρελαιοφόρου τῶν 45.000 τόνων «Βασιλεὺς Σαουδ ὁ Α.».

Διὰ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν

Μετὰ σύσκεψιν τῶν ἀρμόδιων ὑπουργῶν ἀπεφασίσθη ἡ σύστασις νέας ἐπιτροπῆς ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ἀπὸ ἀκτοπλοϊκούς τῶν ὑπουργείων Ναυτιλίας, Συντονισμοῦ, Ἐμπορίου καὶ Οἰκονομικῶν καθὼς καὶ τοῦ Ὀργανισμοῦ Τουρισμοῦ. Τὸ πορίσμα αὐτῆς θὰ παράσχῃ τὴν κατεύθυνσιν ἐπιλύσεως τῶν σχετικῶν μὲ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος ζητημάτων.

Τὸ ὑπερωκεάνιον «Ἀτλάντικον»

Ἐνεκρίθη καὶ ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 348 Δελτίον τῶν 'Ανωνίων 'Εταιρίας τῆς 9ης 'Οκτωβρίου τὸ καταστατικὸν τῆς 'Ανωνύμου 'Εταιρίας 'Εθνικῆς Ἑλληνικῆς Γραμμῆς Βεο. 'Αμερικῆς. Τὸ ὑπερωκεάνιον «Ἀτλάντικον» τελεῖ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς.

Διαφεύδεται ἀρμόδιως ὡς φανταστικὴ ἡ πληροφορία περὶ τῆς μετονομασίας τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Ἀτλάντικον» εἰς «Σύγενιον».

Περίπλους μὲ τὸ «Ἀτλάντικον»

Τὸ ὑπερωκεάνιον «Ἀτλάντικον» τῶν 22.000 τ. γκρός, ὅπερ τὸν προσεχῆ Δεκέμβριον θὰ ὑψώσῃ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, πρόκειται νὰ πραγματοποιήσῃ μεταξὺ τῆς 11ης Φεβρουαρίου καὶ 25ην Μαρτίου ἔνα περιηγητικὸν ταξίδιον διακείσας 42 ἡμέρων, ἐκ Νέας 'Υόρκης ἀνὰ τὴν Μεσόγειον. Τὸ «Ἀτλάντικον» θὰ προσεγγίσῃ εἰς 19 λιμένας ἔνδεκα χωρῶν. Θά ἐπισκεφθῇ, δηλαδή, πολλοὺς μεσογειακούς λιμένας, συμπεριλαμβανομένων τῆς Ταρομίας, τοῦ Κάπτρι, τοῦ Μόντε Κάρλο, τοῦ Πειραιῶν καὶ τινῶν ἄλλων Ἑλληνικῶν λιμένων, θά πλεύσῃ δὲ μέχρι τῆς Κωνσταντινουπόλεως.

Τὸ λάινερ «Ὀμηρικός»

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Μομφλικόν, ἡ εἰς τὰ ἑκεῖ ναυπηγεῖα μετασκεψή τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Ὀ μερικός» τῆς Ξόμ 'Λάιν', διάνει πρὸς τὸ τέρμα τοῦ. 'Η Ἑγκατάστασις τῶν συσκευῶν κλιματισμοῦ καὶ τῶν ἀφλέκτων χωρισμάτων τῶν διαμερισμάτων τοῦ σκάφους συνεπληρώθη. Κατὰ τὰς ἥρας Φεβρουαρίου τὸ σκάφος θὰ είνει ἐτοιμός, δύποια ἀνάλαβό την ἐκτέλεσιν τεσσάρων τουριστικῶν ταξιδίων ἐκ τῆς Νέας 'Υόρκης πρὸς τὴν Καρδινικὴν Θάλασσαν.

Διὰ τὴν ὑπηρεσίαν ἐπὶ ξένων πλοίοιν

Τὸ τῆς ἀρμόδιως ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου 'Ἐμπορίκης Ναυτιλίας κατηρτίσθη τὸ σχέδιον τοῦ Κανονισμοῦ περὶ τρόπου καταβολῆς κατά μῆνα τῶν ὑπέρ τῶν 'Ασφαλιστικῶν Ταμείων Ε. N. εἰσφορῶν τῶν ἐπιπλοίων ὑπὸ ξένων σημαίαν ὑπηρετούντων ναυτικῶν.

Διὰ τοῦ Κανονισμοῦ τούτου δίριζεται, διτὶ κατατοικοί, προκειμένου νὰ ἐργασθοῦν ἐπὶ πλοίοιν ὑπὸ ξένων σημαίαν καὶ ἐπιθυμούντες, ὅπως ὑπόκεινται κατὰ μῆνα εἰς τὰς ὑπέρ τῶν 'Ασφαλιστικῶν Ταμείων Ε. N. κρατήσεις, ὑποχρεούνται, ὅπως ὑπογράφουν μετά τῶν πλοιοκτητῶν ἡ ἐφοπλιστῶν ἢ ἀντιπροσωπῶν αὐτῶν ἐδίκιον σύμβασιν, διὰ τῆς ὅποιας ὁ μὲν ναυτικὸς ὁ ἀπόδεσθαι τὸν ἐπούλιον του κράτησιν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου τῶν ἐπιβαρυνουσῶν αὐτὸν εἰσφορῶν ὑπέρ τῶν 'Ασφαλιστικῶν Ταμείων Ε. N., ἀνάλογως τοῦ βαθμοῦ καὶ τῆς εἰδικότητος καὶ τῆς κατηγορίας τοῦ πλοίου, ἐφ' οὐ πρόκειται νὰ προσληφθῇ, ὃ δὲ πλοιοκτητῆς ἡ ἐφοπλιστής ἢ ὁ ἀκτορόσωτος αὐτοῦ τὴν καταβολὴν τῶν ἀντιστοίχων εἰς δάρος του εἰσφορῶν.

Αἱ κρατήσεις τῶν εἰσφορῶν θὰ ἐνεργούνται κατὰ μῆνα, ἐπικολουμένων παρὰ τοῦ πλοιάρχου ἐπὶ διδιλιαρίου ειδικῶν ἐνσῆμων ἀξίας ἀναλό-

Telegrams:
"ALLIANCE,"

Telephones:
BANK 7177 & 7178

SIRRIS SHIPPING COMPANY
SHIPPING AGENTS - CHARTERERS - SHIP BROKERS
c/o M/s R. N. Chatterjee & Co
135 CANNING STREET
CALCUTTA-I (INDIA)

Διευθύνεται ἀπὸ τὸν κ. ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΣΥΡΡΗΝ

γοὺς πρὸς τὸ συνολικὸν ποσὸν τῶν εἰσφορῶν τῶν ναυτικῶν.

Ορίζεται ἐπίσης διτὶ τὰ διδιλιαρία ἐπικολλήσεως τῶν εἰδικῶν ἐνσῆμων ἐκτυπούνται ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου, καθὼς καὶ αἱ σχετικαὶ λεπτομέρειαι τῆς προμηθείας καὶ χρησιμοποίησεως τῶν διδιλιαρίων.

Τὰ παλαιὰ πλοῖα

Τὴν 11ην 'Οκτωβρίου συνήλθεν ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ γενικοῦ γραμματέως τοῦ 'Υπουργείου 'Ἐμπορίκης Ναυτιλίας κ. Μπουρινᾶ, τὸ Γνωμοδοτικὸν Συμβούλιον τοῦ 'Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ συνεζήτησεν ἐπὶ τοῦ επιμάχου θέματος τῆς χορήγησεως τῶν παλαιῶν πλοίων, ἀνεύ τῆς δεσμεύσεως τοῦ ἀντιτίμου πωλήσεως.

Ἐν ἀρχῇ τῆς συνεδρίασεως ὑπεπτύχθησαν διτὶ μακρῶν αἱ ἀπόφεις τῆς ὑπερεσίας, ἀκολούθως δὲ οἱ ἀκτορόσωτοι τῶν πλοιοκτητῶν κ. κ. Συνοδινὸς καὶ 'Αναστ. Ποταμίαν διετύπωσαν τὰς γνώμας τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου. 'Ηδη, ἡ ὑπερεσία Μελετῶν τοῦ 'Υπουργείου ἐξετάζει τὰς ἐκτείσεις αἱ ἀπόφεις τῶν ἐφοπλιστῶν, προκειμένου νὰ προσῆῃ εἰς τὴν ἔκδοσιν σχετικῆς ἀποφάσεως.

Τὸ περὶ ρυθμίσεως τῶν διαφορῶν

Ἐγκριθὲν ὑπὸ τῆς 'Ἐπιτροπῆς Νομοθετικῆς, 'Ἐξουσιοδοτήσεως, ἀπεστάλη πρὸς δημοσιεύσιν τὸ Νομοθετικόν Διάταγμα «περὶ ρυθμίσεως ἐκκρεμῶν διαφορῶν μεταξὺ Δημοσίου καὶ 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν. Εἰς ἐπιτάξεως πλοίων κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον 1940—1945 καὶ ἀλλῶν τινῶν διατάξεων».

Τὸ περὶ τῶν σεισμοπαθῶν

Τὴν 5ην 'Οκτωβρίου εἰς τὴν αίθουσαν Τσερμπού, τοῦ Λονδίνου, ἐπωλήθησαν ἐν δημοπρασίᾳ διδιλοράς εργά τέχνης καὶ ἀντικείμενα, προσφερέντα ἀπὸ δωρητῶν δέκα χωρῶν, ὑπέρ τῶν σεισμοπαθῶν τῆς Θεσσαλίας. 'Η ἐκτοίσης ἀπέδωκε ποσὸν 14.000 λιρῶν 'Αγγλίας, τὴν δὲ μεγαλύτεραν προσφοράν ἔκαμεν ὁ ἐφοπλιστής κ. Στ. Νιάρχος, διτὶς ἡγοράσας εἴναι πινάκος τοῦ Βυζαίρα ἀντὶ 2000 λιρῶν καὶ ἔνα ἀγαλμάτιον τοῦ Ρούτεν, ἔξι όρειχάλκου, ἀντὶ 200 λιρῶν.

Αἱ ναυπηγήσεις τοῦ κ. Νιάρχου

Ἀναφορικῶς, μὲ τὴν παραγγελίαν παρὰ τοῦ κ. Νιάρχου δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 38.000 τόνων d.w., ἐκαστον εἰς τὰ ισπωνικὰ ναυπηγεία, περὶ τῆς ὁποίας ἀνεγράφαμεν εἰς προγόνων τεύχη τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν, ὑπῆρχον νεώτερα πληροφορία, διτὶ τελικῶν δέκανον σκαφῶν παραγγελθέντων διάλογον. Τὰ διαγραμματάν της ίδιου ἐφοπλιστοῦ.

— 'Ἐπίσης τὴν 11ην 'Οκτωβρίου τὸ δεύτερον κατὰ σειρά δηζελοκίνητον φορτηγόν, ἀδελφὸν σκαφούς τοῦ «Άγια Μαρίνα». 'Ανάδοχος ἡ ἀξιότιμος θυγάτηρ τοῦ κ. Λ. 'Αρβανιτίδη. Τὸ νέον σκάφος ὡνομάσθη «Άγιος Νικόλαος». — 'Ἔργοταλωπήσια πλοίων τοῦ Κ. Κ. Γκέλου, καθειλκύσθη ἐκ τῶν ναυπηγείων Ντόρφοντ τὸ δεύτερον κατὰ σειρά δηζελοκίνητον φορτηγόν, ἀδελφὸν σκαφούς τοῦ «Άγια Μαρίνα». — 'Ανάδοχος ἡ ἀξιότιμος θυγάτηρ τοῦ κ. Λ. 'Αρβανιτίδη. Τὸ νέον σκάφος ὡνομάσθη «Άγιος Νικόλαος».

Ἄγοραπτωλησίαι πλοίων

Παρὰ τοῦ κ. Κώστα Λαμπού, ἐκπρόσωπουν τοῦ δημιουργού έλληνικῶν συμφερόνων, ἡγοράσθησαν ἀπὸ τὴν γαλλικὴν κυβερνήσιν ὅκτω λίμπετρος ἀντὶ τιμῆς 595.000 δολαρίων ἔκαστον. 'Εξ αὐτῶν τὰ δύο θὰ παραληφθοῦν περὶ τὰ μέσα Νοεμβρίου καὶ τὰ ὑπόλοιπα εἰς τηματικῶν ἐνός έξαμηνου, ἀπάντα δὲ θὰ μεταφερθοῦν εἰς τὸ λιβεριανὸν νηπολόγιον. Τὰ ἀγόρασθεντά σκάφοι τελοῦν ὑπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν διαφόρων ήμικροτρικῶν γαλλικῶν τελούντων τὰς τάξεις γραμμάτων. Τὰ δύο πρώτα, ἀτίνα θὰ παραληφθοῦν περὶ τὰ μέσα Νοεμβρίου, εἰναὶ τὰ ἀνήκοντα εἰς τὴν ὑπερσίαν τῆς C.G.T. λίμπετρυς «Cointances» 7303 τ. γκρός (τοῦ 1944) καὶ «Dieppes» 7303 τ. γκρός (τοῦ 1942). Τὰ ὑπόλοιπα εἰς τὰ κατονομασθεῖν καίτηρα.

— 'Ἐπίσης δυο ἀμερικανικά λίμπετρας ἡγοράσθησαν, ἀντὶ μὴ ἀνακοινωθεῖσης τιμῆς, παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Μπράντφορτ» (ἀνηκόυσης εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν συγκρότημα τῆς «Οράιον»), μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς βορειοαμερικανικούς λιμένας καὶ μὲ αἰδεῖσαν μεταφοράς εἰς τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας. Τὰ δύο λίμπετρα εἰναὶ τὸ «Plandome» 7259 τ. γκρός, 9687 τόνων d.w. (τοῦ 1944) καὶ τὸ «Short Hills» 7255 τ. γκρός, 9720 τόνων d.w. (τοῦ 1944).

— 'Ἐπέρα ὁργός παρ' 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ἀναφέρεται εἰς τὸ τύπον «Ἐμπάτιο» ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Queen Maude» 7072 τ. γκρός, 9500

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ**ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ "ΤΡΙΤΩΝ,"**

Εἰς τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» τῆς 1-10-54 ἰδημοσιεύθη διαφήμισης τῆς Ν. Σχολής «ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ». 'Αποχώρασται δεῖν περιορίζεται εἰς τὸ νέο ἔξωρο ἀπόλαυς τὰ προσώπων καὶ τὰς ἐπιτυχίας της ἐν λόγῳ Σχολῆς — πράγμα πού ἀποτελεῖ νόμιμον δικαίωμα της — ὅλης ἐκτρέπεται εἰς διαφόρους ΑΟΡΙΣΤΟΥΣ ὑπανιστηγόνες ἐναντίον τρίτων προσώπων «ΠΕΡΙ ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΗΣ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΤΗΣ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ ΤΩΝ ΜΑΘΗΤΩΝ ΤΗΣ», «ΠΕΡΙ ΠΡΟΠΑΓΑΝΔΑΣ ΚΑΙ ΑΦΕΙΔΩΝ ΥΠΟΣΧΕΣΕΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΑΣΚΟΥΝΤΟΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΝ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ» κ.τ.λ.

— 'Επειδὴ τοῦτον εἰδούς τοῦς διάνθικον συναγεγμένων πολεμικούς στρατεύματας, εἰμεῖται ὑποχρεωμένων νὰ ἀδηλώσουν ταῦτα τοῦ παθούντος πατέρου της, εἰναὶ τοῦ άγιου οὐρανού, νάντιον τοῦ Αγίου Θωμά, τοῦ Αγίου Θωμά παθούντος, (Ναυτιλία, Ν. Υπολογισμούς, Κοσμογραφίαν, Μαθηματικά), οἱ μεθηταὶ μας ὑπερείχονταν ἐμφανῶς ἐν τῷ συνδόλῳ. Τελικῶς δὲ ἐπὶ διλογίου δρίμου δύνατον τῶν 25 ἀπορριφθέντων, μόνον τέσσαρες ἀπερρίφθησαν ἐκ τῆς ήμετέρας Σχολῆς.

— 'Ἐν Πειραιεῖ τὴν 7 'Οκτωβρίου 1954

Οἱ

Διευθύνεται τῆς Σχολῆς

Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

Πλοίαρχος Β. Ν. έ. δ.

Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ

Πλοίαρχος Β. Ν. έ. δ.

τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1942. Ήγοράσθη αντί τιμής 200.000 λιρών, όταν παραληφθή έναν Αγγλικό τόνο προσεχή μήνα Νοέμβριον και έτυχεν άδειας άλλαγής σημαίας. Θά ύψωση την λιθεριανή.

— 'Επίσης, πλήγη του άγορασθέντος πρό μηνός παρ' Ελλήνων και τελούντος ήδη υπό παραλαβήν ένα Λοιδίνω, άγγλικού λίμπερτου «Vandalia», της «Κιουναρ Λάσιν», ήγοράσθη και τό λίμπερτο της ίδιας έταιριας «Vardulia» 7276 τ. γκρός, 10.507 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1944. Η άγορά αύτη έπραγματοποιήθη αντί τιμής 180.000 λιρών, πρό μηνός, πριν ή δηλαδή έκδηλωθή ή ζωηρότερά άνατιμησης τών άξιων τών πλοίων. Τό «Vardulia» θά παραληφθή είς Λοιδίνων έντος του Νοεμβρίου. Και έπι τών όντων αύτων σκαφών θά υψωθή η σημαία της Λιθεριας.

— Παρ' Ελληνικής έφοπλιστου ήγοράσθη πρό μηνός, αντί μη γνωσθείσης τιμής, τό τύπου «Εμπάτιρ» γαλλικόν φορτηγόν «Commandant Le Biboul» 7067 τ. γκρός, 10.300 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1943, με άξεσον παραλαβήν είς Βόρειον Γαλλίαν και με άδειαν άλλαγής σημαίας.

— 'Επίσης παρά της καλυπτούσης έλληνικά συμφέροντα παναμαϊκής έταιριας «Νίκη» ήγοράσθη αντί μη γνωσθείσης τιμής, τό τύπου «Εμπάτιρ» γαλλικόν φορτηγόν «Commandant Le Biboul» 7067 τ. γκρός, 10.300 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1943, με άξεσον παραλαβήν είς Βόρειον Γαλλίαν και με άδειαν άλλαγής σημαίας.

— Τό άμερικανικόν λίμπερτο-τάνκερ «John Goode» 7208 τ. γκρός, 10.643 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1943, ήγοράσθη, αντί μη άνακοινωθείσης τιμής, από την έλληνικών συμφερόντων έταιριαν «Σάν Ραφέλ» (άντικων είς τό έφοπλιστικόν συγκρότημα της «Οράιον») παραλαμβάνουμενον δέ κατ' αύτάς θά μεταφερθή είς τό λιθεριανόν ηπολόγιον.

— 'Επίσης οπό της καλυπτούσης έλληνικά συμφέροντα έταιριας «Κολόνια», άνηκούσης και αύτής είς τό έφοπλιστικόν συγκρότημα της «Οράιον», ήγοράσθη τό διά ξηρόν φορτίον άμερικανικόν λίμπερτο «Judge Bland» 7242 τ. γκρός, 10.831 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1944. Τιμή άγοράς τό ποσον τών 360.000 δολαρίων και ή μεταδιδούσις χρέους πρός την «Ναυτιλιακήν Έπιτροπήν» διά ποσον 246.000 δολαρίων. Και δια τό έν λόγω σκάφους έχορηγήθη άδεια ίψωσεως της λιθεριανήν σημαίας.

— ΕΕΔ άλλου τό λίμπερτο της «Οράιον» «Seacliff» 7252 τ. γκρός, 10.831 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1944, έπωληθη είς έτέρων έλληνικών συμφερόντων παναμαϊκήν έταιριαν αντί τιμής 480.000 δολαρίων και με άδειαν άλλαγής σημαίας.

Παραλαβή και παραδόσεις

Τό καθελκυσθέν από τά Άμερικανικά ναυπηγεία τού Τσέστερ (Pa) την δην 'Απριλίου έ. έ. άνωνυμως, δεξαμενόπλοιον 19.600 τόν. γκρός ή 29.000 τόνων d.w., διά λογαριασμόν τού κ. 'Αρ. 'Ωνάστη, διά τό δοποίον υπήρχον πληροφορία, όπου έπαλειτο, ώνωμασθη ήδη «Ολύμπικ Σάν» και θά παραληφθή υπό της «Ολύμπικ Οίλ Κόμπανυ».

— Τό πωληθέν μεταξύ έλληνων λίμπερτο «Ιντάλγκο» 7193 τόν. γκρός (τού 1943) παρελήφθη από τούς άγοραστάς του είς την Βενετίαν και μετωνομάσθη «Οσεαν Σέλιορ». Ή λιθεριανή σημαία διετηρήθη και τό σκάφους ένεγραφή είς τήν δύναμιν τής έταιριας «Μπλού Μπαΐνη».

— Είς Νέαν Υόρκην παρελήφθη πρό ήμερων τό άγορασθέν παρά τού συγκροτήματος της «Οράιον» άμερικανικόν λίμπερτο-τάνκερ «Hess Bunker» 7242 τ. γκρός (τού 1942) και τεθέν υπό λιθεριανήν σημαίαν μετωνομάσθη «Άλγενες».

— 'Επίσης τό άγορασθέν πρό καίριον παρ' Ελλήνων της Νέας Υόρκης νορβηγικόν λίμπερτο-τάνκερ «Ranella» 7199 τ. γκρός (τού 1942) παρελήφθη είς Στάβαγκερ, όφου προηγουμένως μετετράπη διά ξηρόν φορτίον. Τό σκάφους ίψωσε την σημαίαν της λιθεριας και μετωνομάσθη «Χούδσον Ρίζερ».

— Τό υπό άμερικανικήν σημαίαν λίμπερτο της Οράιον «Seavictor» 7253 τ. γκρός (τού 1944) πωληθέν είς άλλην έταιριαν έλληνικών συμφερόντων, παρελήφθη είς την Νέαν Υόρκην, όπου και έτεθη υπό λιθεριανήν σημαίαν μετωνομασθεν «Στάρ Τρέιντερ».

— 'Επίσης τό έλληνικής πλοιοκτησίας Άμερικανικόν λίμπερτο «Trojan Seaman» 7253 τ. γκρός (τού 1945) ίψωσεν είς την Βαλτιμόρην τήν σημαίαν της λιθεριας και μετωνομάσθη «Ειρωγέλη».

— Είς την Αμερικάνων παρελήφθη τό άγορασθέν έπαλτο τάς «Έλληνικάς Μεσογειακάς Γραμμάς» κάρογκο-λάινερ «Serula» 1593 τ. γκρός (τού 1918) και μετωνομάσθη «Ρ. μ υ λ ι α, ίψωσεν τήν Κυανόλευκον. Τό σκάφος, φορτώνων γαϊαίθρασκας, άπελπευσεν έκειθεν τήν δην 'Οκτωβρίου διά Κροτόνε και Πειραιά.

— Τό άγορασθέν παρ' Ελλήνων άγγλικόν λίμπερτο «Vandalia» 7276 τ. γκρός (τού 1943), παραληφθεν έπαλτο της Λοιδίνων, ίψωσε τήν σημαίαν της λιθεριας και μετωνομάσθη «Σ. ι δ ε ρ ή ζ».

— 'Επίσης, τό άγορασθέν παρ' Ελλήνων γαλλικόν, τύπου «Εμπάτιρ», φορτηγόν «Commandant Le Biboul» 7067 τ. γκρός (τού 1943), παρελήφθη είς την Δουνκέρκην, όπου ίψωσε τήν λιθεριανήν σημαίαν και μετωνομάσθη «Ε. μ ν ρ ο β ί α».

— Τό άγορασθέν παρ' Ελλήνων (έταιρία «Νίκη») άμερικανικόν λίμπερτο «Sliamrock» (ex T. J. Stevenson) ίψωσε τήν λιθεριανήν σημαίαν είς άμερικανικόν λιμένα και μετωνομάσθη «Γερτρούδη Τερέζα».

— Κατόπιν έπιτυχών δοκιμών, παρελήφθη από τά άγγλικά ναυπηγεία τό νεότευκτον φορτηγόν «Πόλις» 8500 τ. γκρός και τεθέν υπό λιθεριανή σημαίαν, απέπλευσεν έκ την Ντάμπαρτον τήν δην 'Ηνωμένας Πολιτείας, έκτελούν τό παρθενικόν ταξίδιον του. Τό σκάφος ένεγραφή είς τήν δύναμιν της «Νασιέρα της Πάναμα, Λιμιτάντα» (του Παναμά).

— Τό έλληνικής πλοιοκτησίας άμερικανικό λίμπερτο «Admiral Dewey» 7.176 τ. γκρός (τού 1945) ίψωσεν είς τήν Νέαν Υόρκην τήν λιθεριανή σημαίαν και μετωνομάσθη «Νάσιονα Λ. Ηντερέ».

— 'Εξ άλλου, τό έλληνικής πλοιοκτησίας λιθεριανόν φορτηγόν «Μόζαρ ή τη» (ex «Θεοκυτώρω») 2865 τό γκρός (τού 1942), όπερ έπωληθη είς Ιταλίους έφοπλιστάς, παρεδόθη είς τήν Χάροην, όπου ίψωσε τήν παναμαϊκή σημαίαν και μετωνομάσθη «Micaela».

Πλοιάρχοι και Υποναύαρχος

— Η προσφυγή τού πλοιάρχου-λιμενικού κ. Γ. Χατζηγεωργίου κατά τής απόφασεως του συμβούλου κρίσεως τών πλοιάρχων έγινε δεκτή πορά το Συμβούλιον Επικρατείας. Δια τής άκυρωσης απόφασεως έτιθετο είς αποστρατείαν ή κ. Χατζηγεωργίου και προήγετο είς ύποναύαρχον ή νύν γενικός διευθυντής του Υπουργείου Ναυτιλίας κ. Σταθακόπουλος.

Τό νεότευκτον «Καπετάν Καρράς»

— Από τά ναυπηγεία «Σέδων, Χούντερ και Ουίγκαμ Ρίτσαρδον», τού Γύρρωρ και με άναδοχον την κυρίαν R. S. Brengiorgie, σύζυγον τού διευθυντού τού ήν Λονδίνω υποκαταστήματος της «Νόσιοναλ Σίτι Μπάνκ», τής Νέας Υόρκης, καθειλύνεται την 28η Σεπτεμβρίου τό δημόπλαικον φορτηγόν «Καπετάν Καρράς», δευτερός ή μιάς σειράς τριών άδελφων σκαφών. Πρότον ήτο το «Καπετάν Κωστής». Τό καθελκυσθέν σκάφος έχει διαστάσεις μήκους 450 πόδων και πλάτους 62, έφωδιάθη δε διά τήν πρώσων του με πεντακύλινδρον μηχανήν ντηζέλ, τύπου Ντόξφορτ, κατασκευής τών ναυπηγείων, με καναλώσιν φιούλε δίλ και δυνάμεως 5.500 ίππων είς τας 115 οτρόφας κατά λεπτόν.

— Ομιλών κατά τήν καθελκυσθέν όποιαν πάροπτωσαν οι έπιτροσίων τών πλοιοκτητών κ. Ιάνων Καρράς, άνερθρη ιδιαιτέρως είς τό υψηλόν ναυπηγικόν κόστος έναν Αγγλίας και δηλώσαν, ότι ήν καταστασίς αύτη συνεχισθή, οι έρποιτοιαν θα υποχρεωθούν νά απόσχουν περιτέρω παραγγελίων. Όσοι παρήγειλαν πλοία — είπεν — υπό τόν πυρετών τού 1951, με άνοικτά, ώς πρός τήν τιμήν, συμβόλαια, θά άναγκασθούν, διά νά τηρήσουν τήν υπογραφήν των, νά πληρώσουν τόν υψηλόν λογαριασμόν, άλλα μετά τήν παραλήν τών σκαφών ή βιομηχνίαν ήδη αισθανθή τάς συνεπείας έκ της άποχης τών έρπωσιν, από τέλεσην, καθέλπισην.

Τό Επιτροπή ήπτω τών Μεταφορών

— Η καταριθμείσαν τού δι' απόφασης του Υπουργού τού Συντονισμού ήπιτροπή πρός μελέτην τών θεμάτων τής εύρυθμου λειτουργίας τών λιμένων και άρθρογιστής άργανώσεως τών έσωτερικων θαλασσών μεταφορών, συνήλθεν είς πρώτην συνεδρίασην, καθ' η παρόπτησην και οι όρδιμοι ή παρούργοι.

— Κατά τήν πρώτην αύτην συνεδρίασην ή κ. Καψήλης ώμιλησε πρός τά μέλη τής έπιτροπής δι' άλιγων και έωσαν τάς δεούσας κατεύθυνσεις πρός έπιτυχιον του έπιδιοκενών σκοπού. Ακολούθως κατηρίθσθησαν αι άκδολουποι πάντες έπιτροπητοι πρός μελέτην τών έμπορισμάτων (δικοίοι προσδόκεις και σιδηροδρομικοί γραμμαί κατά μήκος τών θέσεων παροδούλης τών πλοίων), κατηρίθσθη έξι άντιπροσώπων τών λεμβούχων και 2) περί έξερσεων λόσων απόσημωσών τών έργολαβων φορτηγίδων κατηρίθσθη έξι έπιπροσώπων τών υπουργείων Εμπορίκης Ναυτιλίας, Δημοσίων Εργών, Εθνικής Αρμόνης, Οικονομικών και Α. Ο. Α. Π.

— Τής έπιπτροπή πρός μελέτην: 1) Τής άποσυμφορήσεως τών λιμένων έκ των στρατιωτικών έγκαταστάσεων και πλωτών μεσών και 2) τής διευκόλυνσης της διαποκάρισης μεταφορών της έμπορικης Ναυτιλίας, Συγκοινωνιών, Εθνικής Αρμόνης και Δημοσίων Εργών.

— Δ'. Υποπτροπή πρός μελέτην: Τής έγκαταστάσεως ραδιοτηλεφόνων έπι πλοίων και ές δενίκενταν λιμενικάς Αρχάς, κατηρίθσθη έξι έπιπροσώπων τών Υπουργείων Εμπορίκης Ναυτιλίας, Συγκοινωνιών, Εθνικής Αρμόνης και Ναυτικού Επιμελητηρίου τής Ελλάδος.

— Και Ε'. Υποπτροπή πρός μελέτην: Τής άρθρογιστής άργανώσεως τής θαλασσών μεταφορών κατηρίθσθη έξι έπιπροσώπων τών Υπουργείων Εμπορίκης Ναυτιλίας, Οικονομικών, Συγκοινωνιών και Ναυτικού Επιμελητηρίου τής Ελλάδος. Ήδη αι οποιηποταί έπειλησθησαν τής εξετάσεων τών θεμάτων.

Σύντομοι ναυτικοί ειδήσεις

— Κατά πληροφορίας έ Σουάνης έπειλησθη έπι τού καταπλέυσαντος ήδη τήν 7ην Οκτωβρίου μικρόν «Ελληνικόν φορτηγόν «Μάριος ΙΙ.» 1175 τ. γκρός, συντηρητική κατάσχεσις Αίτια, ώς έγνωσθη, τής δικαιοτητής του πλοιοκτήτου.

— Τό έλληνικόν φορτηγόν «Ελληνικόν φορτηγόν «Μάριος ΙΙ.» 1175 τ. γκρός, συντηρητική κατάσχεσις Αίτια, ώς έγνωσθη, τής δικαιοτητής του πλοιοκτήτου.

— Τό έλληνικόν φορτηγόν «Ελληνικόν φορτηγόν «Μάριος ΙΙ.» 1175 τ. γκρός, σύριπο έπι ένθυμοθή περί 250 μήλια άνοικτα τής Καζαμπλάγκας.

— Η γνωστάσια, διαρκώντων τού 15θμερόυ, πώλησης είς άλλοδοπους ήδη τήν 115.000 λιρών, τού έλληνικού φορτηγού «Εκσερήνητης 4950 τ. γκρός (τού 1927) δεν έπραγματοποιήθη τελικώς, λόγω μη χρηγόησεως τής σχετικής άδειας.

— Από τήν «Έλληνικής Γραμμής» τής Νοτίου Αμερικής πρόκειται νά δρομολογηθῇ ής γνωστόν, και δευτέρων φορτηγόν. Πρό τόν σκοπόν αύτον ήγοράσθη ήδη τό

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΙΣ TZETTA

SAUDI-ARABIAN AGENCIES DJEDDAH

Shipping Agents

Brokers, Contractors, Ship's Repairs

Stevedoring, Bunkering (Fuel)

Cable: ALHANA P.O.Box 363

DJEDDAH - SAUDI ARABIA

Γενικός Διευθυντής ΑΘ. ΔΙΑΒΑΤΙΔΗΣ

PORT OF BORDEAUX

General Shipstores Merchant

MACDONALD & SONS LTD.

Greek Department: S. FILARETOS

21 Rue Foy
BORDEAUX
(France)

Tel: 73.03-04-05
Cable: Macdonald-Bordeaux
France

Good service at all time

Please wire your requirements

σουηδικόν κάρυκο-λάτινερ «Kaapland» 2709 τ. γκρός (τού 1934), υπέρ και θά τεθό υπό ελληνικήν σημαίαν.

— Τήν 2αν 'Οκτωβρίου περατώθηκε η πιτιγκών ή αναληφθείσα από τὸ ἀμερικανικὸν ναυαγοσωστικὸν «Golden Cap» ρυμούλησις ἀπὸ τὸν "Ἄγιον Φραγκίσκον" εἰς τὴν Γίτσκοχαμαν, τοῦ ἐλληνικῆς πλαισιοτῆτος παναμάκου φορτηγοῦ "Αἴονιαν Μάρινερ", ἐμφόρου μὲ πτερέλαισι. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος, συνεπείᾳ σοθαράς βλάσης τῶν μηχανῶν του, εἶχεν ὄργηστην ἑπὶ μῆνας εἰς "Άγιον Φραγκίσκον". Ήδη μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν του θά παραδόθη εἰς τοὺς ὄγοραστας τὸ σκάφος "Ιάπανος διολυτάς".

— Τήν 11ην 'Οκτωβρίου προσφρέζεν εἰς "Ηράκλειον καὶ ὄπεδισσας τὴν σορὸν ἀποβανόντος γ'. πλαισιού χούσον. Ποσκήτη, τὸ λίμεντο *"Mάστερ Ηλίας Κουλουκούνητης"*. Η κηδεία ἔγενετο εἰς τὸ "Ηράκλειον".

— Τὸ ὄγορασθεν παρὰ τὸν κ.κ. Κ. Κοτσάτη καὶ Σία παναμάκον φορτηγοῦ «Χρυσό Χούσριον» 1075 τ. γκρός (τού 1944), μετανομάσθη «Λουδούνι».

— 'Εκ Νέας Υέρκης μὲ πλαισιοφούσην, ὅτι τὸ λίμεντο *"Μέττα Δ.Β 7212 τὸν, γκρός (τού 1944) θά παραμείνῃ ὑπὸ τὴν Ἀστερόσεων καὶ ὅτι τὸ ἐλίμετρης-τόνικον* «'Αντρόι» 7262 τ. γκρός (τού 1944) καὶ *"Μαντούλη" 7243 τὸν, γκρός (τού 1943)* δὲν ὑφισσαν εἰσεῖται τὸν λιδεριανὸν σημαῖαν.

— Εἰς τὸ ἐλληνικῆς πλαισιοτῆτος ἀμερικανικὸν λίμεντο *"Τρανσαμέρικαν" 7251 τ. γκρός (τού 1944) ἔχοργηθή ἀδειαὶ μεταφορᾶς του εἰς τὸ λιδεριανὸν τηλούγιον.*

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σταθερὸν ἡ ναυλαγορὰ καὶ οἱ προβλέψεις διατηρήσεως τῆς ἰκανοποιητικῆς ζητήσεως πλοίων δικαιολογοῦνται ἐν τῶν πραγμάτων, ἀν καὶ ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ 15οῦ-μερου ἵστρειαν μικρὰ τὶς ἀνάποδα εἰς τὴν κυκλοφορίαν διαταγῶν διὰ σιτηρᾶ κυριῶν. 'Η ὄγορά της Βορ. Ἀμερικῆς ἐνθάνεται εὐρύτερα ναυλώσεων, ὀρκετὰ εὐοίων καὶ διὰ τὸ μέλλον διὰ τὰ σιτηρὰ καὶ τοὺς γαιανθράκας. Ναύλοι διωδήσητοι καὶ ἀπλωθέσανται.

Οἱ γαιανθράκες μὲ περιωρισμένην, ὅμως, τὴν προσφοράν φορτίων δι' "Αγγλίαν ἐπληρώθησαν εἰς τὰ 45"— ('Οκτωβρίου καὶ Νοέμβριον). Διὰ τὸ Ρότερνταμ 38/6 καὶ ἐσυνειδεῖ 40)—. Διὰ τὴν Τεργέστην δολ. 7.25 — 7.40, Βενετίαν δολ. 7.45, Σαδόνιαν δολ. 6.30 — 6'50, Τσιτιταβέκιαν δολ. 6.60 "Οκτωβρίου. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν διὰ φορτία μηνιαῖς μέχρι Μαρτίου δολ. 10.30 καὶ 77)— ἔως 78)— ('Οκτωβρίου/Δεκέμβριον). Διὰ Νότιον Φινλανδίαν προσεφέρονται 55)—. Διὰ τὰ σιτηρά, κύριον χαρακτηριστικὸν τῆς ὄγορᾶς ἡ ἡμέραντα τῶν Γερμανῶν φορτωτῶν διὰ τὸν 'Οκτωβρίον. Διαταγαὶ πολλαὶ διὰ δισφόρους προσφορίσμοις. 'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέινης ἐπληρώθησαν 51)— ('Οκτωβρίου) *"Αμέρερσαν"* — "Αμεριδύρων ρέιντζ. Διὰ τὸ Καλλάν δολ. 8, Καλλάν δολ. 7.15 ἐλ. ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὸ Τσιτάρι δολ. 9.75 — 9.90 προσεφέρονται. 'Απὸ τὸν "Άγιον Λαυρεντίον διὰ τὴν Αγγλίαν ἐπληρώθησαν 49)— ἔως 50)—. Διὰ δυτ. ὅκτην 53/9 Νοέμβριον. Διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 6.75 γκρός τέρμε. Διὰ τὴν Τσεχοσλοβακίαν μέσων "Αμέρερσαν" 50)—. Διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέινης προσεφέρονται δολ. 9 εἰς ἔνα σκάφος. 'Αμερικανικά ἐπληρώθησαν δολ. 11. 'Απὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 8.20 — 8.50. Τὸ Πλέιτ μὲ περιωρισμένην πολ. ἕργασιον. Γερμανοὶ φορτωταὶ ἐπήλωσαν σκάφος *"Οκτωβρίου* βαρέων γεννημάτων 87)5. Τσεχοσλοβακοῖς 88)6 διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ 82)6 Δεκέμβριον. Πολωνοὶ ἐπίσης 88)6 — ἔως 85)— Νοέμβριον/Δεκέμβριον. *"Ιταλοὶ μὲ ιδικά* τῶν σκάφη μέχρι τέλους τοῦ ἔτους δολ. 10.50 — 11.50. Εἰς σκάφος μὲ φορτωτοῖς τέλος 'Οκτωβρίου ἐπληρώθησαν 97)6 ὅπο Μπάνιαν Μπλάγκαν διὰ "Αμέρερσαν" — Αμεριδύρων. Αρκεταὶ διαταγαὶ διὰ τὸ Βραζιλίαν μεταλλεύματα. Πολωνοὶ ἐπληρώσαν τὸν στούδενον ναύλον τῶν 67)6 ἐλεύθ. ἐκφόρτωτον.

'Απὸ τὰν ἀκτῶν της Βορ. Ειρηνικοῦ δὲς ἐπιμειώθη διὰ διεύρυσης τῆς κινήσεως Οἱ ναύλοι, πάντως διετηρήθησαν εἰς τὰ βελτιωμένα ἐπίτεδον των. Τὰ 110) — ἐπληρώθησαν διὰ ζύλειον καὶ γενικά διὰ τὴν Αγγλίαν (ἡ ὑψηλότερα ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου τοῦ 1952 τιμῇ). 'Επιστρέψαν διὰ Νοέμβριον—Δεκέμβριον δολ. 13.80 — 13.90 φίο. Κατ' ἀποκοπὴν διὰ τὴν Αὐστρολίαν (*Νιούκαστλ—Αδελαΐδα*) 150 χιλ. δολ. φίο. Σιτηρὰ 73)9 προσεφέρονται δι' "Αγγλίαν *"Οκτωβρίου" καὶ 75)— Νοέμβριον καὶ δολ. 9.80 "Αμέρερσαν" — Ρότερνταμ *"Οκτωβρίου" — Δεκέμβριον*. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ὑπεδικινόντων τὰ 8 δολ. Νοέμβριον καὶ δολ. 8.50 *"Οκτωβρίου" — Νοέμβριον* διὰ Βραζιλίαν.*

Τὸ μεταλλεύματα *"Ινδίων* ἀπὸ θετόρητος, Βωβίται διὰ τὴν Ιτανίαν διὰ τὸ Νόρδερν Ρέινης δολ. 9.75 καὶ ἀπὸ τὴν Βορδάνη δι' *"Ιαπωνίαν* 47)6 φίο. Διαταγαὶ πολλαὶ διὰ Πολωνίαν, Τεργέστην καὶ Κόντινεντ. Τὰ δημητριακά τῆς Κίνας εἰς τὰ 90)— φίο διὰ τὸ Κόντινεντ. *"Ορούζ* ἀπὸ τὸ Μπατακόν διὰ Μουρίκιον 81)3 λάτινερ τέρμες. 'Απὸ τὸν Νότιον *"Αφρικήν* ὀραδόστος δι' "Αγγλίαν ἐπληρώθη" 72)6. (*Νοέμβριος—Δεκέμβριος*) καὶ μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Αορέντζο Μαρπές διὰ Βαλτιμόρη δολ. 7 φόρμη. Αἱ ζοχέρειαι ἀπὸ τὸν "Άγιον Μαυρίκιον δι' "Αγγλίαν 73)6 καὶ 74)6 Ρότερνταμ 72)6 ἀπὸ Δεκέμβριον καθὼν ἔποιση καὶ 73)—. 'Απὸ τὴν Αὐστρολίαν περιωρισμένη καὶ κίνησης ναυλώσεων. Σίτος εἰς χώμα δι' "Αγγλίαν ἐπληρώθη" 102)6 καὶ Βουδόνη 75)—. Αἱ ζοχέρειαι τοῦ Κούνγλουν διὰ τὰ 122)6 δι' "Αγγλίαν (Δεκέμβριος—Ιανουαρίου), καὶ δι' *"Ιαπωνίαν" 92)6 Νοέμβριον.*

'Η Μεσογείος μὲ ἀρκτένη στοθέρτητα. Βωβίται διὰ τὴν Ιτανίαν διὰ Λονδίνον ἐπληρώθησαν 42)6. 'Απὸ τὰν Μπόνων διὰ τὰν *"Άγγλιαν" 26)—* ἀπὸ Λά Σκούλετ 27)6 καὶ διὰ Ρότερνταμ 26)—. Ποτόσσα ἀπὸ Βαρελλίων διὰ *"Ιαπωνίαν* δολ. 10.70 φίο. Σιτηρὰ ἀπὸ Απάτακια διὰ Κόντινεντ 47)— *"Οκτωβρίον".*

Γαιανθράκες μὲ ἀρκτένη στοθέρτητα. *"Αδριατική" 31* ἔως 32 σελ. Λιπάνσματα ἀπὸ τὸ *"Αμβούργον* διὰ Βορδάνη 74)— φίο καὶ διὰ Μανδράς 75)— φόρμη. Τσιμέντοι ἀπὸ τὴν *"Αμβερίσαν" διὰ Κούδαν 38)6* καὶ δολ. 5.25 φίο. Ζοχέρειαι ἀπὸ Βόρ. Γαλλίαν διὰ Καράπι 76)3 φόμπτ καὶ ἀπὸ *"Αμβούργον* διὰ Πόρτ-Σουδάν 52)7 ½ σελ. φίο καὶ στόσουεν.

Τὰ τάιμ-τοστέρες μὲ τὸν συνήθη τόνον ζητήσεως. Βωβίται διὰ τὴν Ιτανίαν διὰ τὸ Κόντινεντ διὰ τὸ αὐτὸν προσοιτοῦν 22)—. Τοξίδια ἀπὸ Καλκούτταν δι' "Αγγλίαν 19)—. Μότορσπις κυκλικῶν ταξιδίων ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν διὰ τὴν Δυτ. *"Αφρικήν" 27)—* καὶ ἀπὸ τὸ Κόντινεντ διὰ τὸ αὐτὸν προσοιτοῦν 23)3 — 22)—.

Οι ναύλοι τὸν δεξαμενοπλοίων

'Η κατάστασις τῆς ὄγορᾶς ὀμετάλητος. Οἱ ναύλοι κοιθρώθησαν μὲ ἐλάχιστον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν φορτωτῶν, παρὰ τὴν ἐποκήν, εἰς τὰ μείον 20% τῆς κλίμακος διὰ φορτία ἀκάθαρτα ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Δυτ. Εὐρώπην.

Η Πειραιϊκή ναυλαγορὰ

Πληγώρα διαταγῶν ἀπὸ διὰ τὰν ἐξαγωγικά κέντρα τῆς Ανατ. Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης εὐρίσκεται ἐν κυκλοφορίᾳ, ναυλώσεις δημος, δὲν, ἐπραγματοποιήθησαν, διότι παρατηρεῖται αἰσθητὴ θλεψίας καταλλήλου καὶ διαθέσιμου τοννά, δῆ

μόνον Ἑλληνικοῦ, ὅλλα καὶ ξένου. Διὰ τοιμέντα ἐκ Πειραιῶς διὰ Τέξδδαν ἐζητοῦντο σκάφη 2500 ἔως 3000 τ. καὶ οἱ φορτωταὶ ὑπερδίκιων τὰ 42)6. Σκάφη μετὰ δυσκολίας ἐξευρίσκοντο. 'Επιστρέψαν διὰ Κωνσταντίνου διὰ τρεις λιμένας Δυτικῆς Αφρικῆς ὑπέρχον διαταγαὶ διὰ σκάφη 5000 ἔως 6000 τ. μὲ ὑποδεικνυμένον ναύλον 75)— ἔως 80)— φίο, παρέμειναν, δῆμος ὀπάλυπτοι. 'Απὸ Λαττάκια (κρήθην) ἐξακολουθοῦν ὑφιστάμενοι διαταγαὶ δι' ὄλους τοὺς προσριπούς, ἐνώ καὶ ἀπὸ τὴν Νότιον Γαλλίαν ἐζητοῦντο διὸ σκάφη 4000 ἔως 5000 τ. (γεννημάτα) διὰ τὸ Ισραὴλ, μὲ ὑποδεικνυμένον ναύλον 35)— ἔως 40)—. Διὰ παταλέηματα απὸ Στρατούν διὰ Κόντηντον 3000 ἔως 4000 τ. μὲ ναύλον 80)—. Τὰ μεταλλεύματα απὸ Στρατούν διὰ Κόντηντον 3000 — 3500 τ. γεννημάτα 10—25 'Οκτωβρίου.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Καρτ.) ἀπὸ Σορέλ 475.000 κ.π. παλαιοισιδρῶν διὰ Γένοβαν δολ. 8.90, φίον διὰ Ρότερνταμ δολ. 5.50 φίο, φορτωταὶ 10—25 'Οκτωβρίου.

ΑΙΜΠΕΡΤΥ (ἐλληνικὸν) ἐκ Χάρμπον ρόδ. 9500 τόν. γαιανθράκων δι' "Αγγλίαν 45)—, φίον Μάντζεστερ 48)—, μὲ 1500 τ. ἐλεύθερων ἐκφόρτωσιν, φορτωταὶ 20 'Οκτωβρίου 38)6, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερων ἐκφόρτωσιν, φορτωταὶ 20 'Οκτωβρίου — 8 Νοεμβρίου.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ ἐκ Χάρμπον ρόδ. 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανείρων δολ. 6.55, καντανέλο 5 Νοεμβρίου.

ΚΑΙΤΗ (πανα.) ἐκ Χάρμπον ρόδ. 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Τεργέστην δολ. 7.40 (ἢ ναύλος πληρωτῶς εἰς λίρας), φορτωταὶ 20 Νοεμβρίου — 10 Δεκεμβρίου.

ΠΑΝΑΜΑ-ΙΚΟΝ (κίμπερτο) ἐκ Χάρμπον ρόδ. 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Λορπίτο δολ. 9.50 φορτωταὶ 10—30 Νοεμβρίου.

ΑΣΠΙΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβερ.) ἐξ "Άγιου Λαυρεντίου 9000 τ. γεννημάτων διὰ Γειουκούλαν 60)—, ἐλεύθερος ἐκφόρτωτικόν, καντανέλο 25 'Οκτωβρίου.

ΑΣΠΙΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβερ.) ἐξ Νέας Ορλέανης 9800 τόν. γεννημάτων διὰ Κάρδιφ καὶ Γλασκώπου 67)6, φορτωταὶ 11—25 'Οκτωβρίου.

ΑΣΠΑΡΤΟΣ (λιβερ.) ἐξ Νέας Ορλέανης 9800 τόν. γεννημάτων διὰ Λονδίνου 49)—, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερων ἐκφόρτωσιν, φορτωταὶ 15—28 'Οκτωβρίου.

ΑΚΑΤΙΓΚΩΝ (λιβερ.) ἐξ Νέας Ορλέανης 9800 τόν. γεννημάτων διὰ Σικαγόην 10) — 10 Νοεμβρίου.

ΑΖΟΥΕΡΟΣ (λιβερ.) ἐξ "Άγιου Λαυρεντίου 9800 τ. γεννημάτων διὰ Λονδίνου 49)—, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερων ἐκφόρτωσιν, φορτωταὶ 10—30 'Οκτωβρίου.

ΕΓΩΡΓΙΟΣ (πανα.) ἀπὸ Χάρμπον ρόδ. 7000 τ. γαιανθράκων διὰ Μοντεβίδεον 60) — 8.25, φορτωταὶ Νοεμβρίου.

ΜΑΡΙΝΑ ΧΙΛΑ (παμ.) ἐξ Χάρμπον ρόδ. 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Συντικήν Ἀγγλίας 45)—, φίον διὰ Μάντζεστερ 46)—, μὲ 1500 τ. ἐλεύθερων ἐκφόρτωσιν, φορτωταὶ 20—25 'Οκτωβρίου.

ΕΧ ΤΡΑΝΣΑΜΕΡΙΚΑΝ (λιβερ.) ἀπὸ Αορέντζο Μαρπές 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Σαδόναν 6.40, φόρτωσις 28 'Οκτωβρίου — 10 Νοεμβρίου.

ΕΜΕΝΤΩΡ (πανα.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9000 τ. γεννημάτων διὰ Χάιφαν δολ. 9.90, μὲ 750 τ. ἐλεύθερων ἐκφόρτωσιν, φορτωταὶ 28 'Οκτωβρίου — 8 Νοεμβρίου.

ΤΑΞΙΔΙΡΧΗΣ (ονδουρ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. γεννημάτων δι' "Αμέρερσαν — "Αμβούργον 51)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερων ἐκφόρτωσιν, φορτωταὶ 20—30 'Οκτωβρίου.

ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λιβερ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. γεννημάτων διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν δολ. 6.40, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερων ἐκφόρτωσιν, φορτωταὶ 14 έως 30 'Οκτωβρίου.

ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβερ.) ἐξ Νόρδερν ρέιντζ 9800 τ. γεννημάτων δι' "Αμέρερσαν — "Αμβούργον ρέιντζ 51)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερων ἐκφόρτωσιν, φορτωταὶ 14 έως 30 'Οκτωβρίου.

ΔΩΡΙΣ (λιβερ.) ἐξ Νόρδερν ρέιντζ 10.000 τ. γεννημάτων δι' "Αμέρερσαν — "Αμβούργον ρέιντζ 51)—, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερων ἐκφόρτωσιν, φορτωταὶ 20—30 'Οκτωβρίου — 5 Νοεμβρίου.

ΕΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (πανα.) ἐξ Χάρμπον ρόδ. 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Γένοβαν. Σαδόναν, Σπέτζιαν ἢ Λιδόρον δολ. 6.32 ½, ἔνα λιμένα ἢ 6.52 ½ διο τοιμένας ἐκφόρτωσες, φορτωταὶ 20—30 'Οκτωβρίου.

ΕΝΙΚΟΛΟΣ (λιβερ.) ἐξ Χάρμπον ρόδ. 9500 τ. γαιανθράκων δι' ἔνα λιμένα Α-

C. M. SALVAGO & C°

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

Telef. 21.264

Ο Οίκος ΣΑΛΒΑΓΟΥ ιδρυθεὶς πρὸ 100 ἔτῶν ἐν Αἰγύπτῳ συνέστησε καὶ
ναυτιλιακὸν τμῆμα ὥπερ διευθύνεται ἀπὸ τὸν γεννατὸν τοννά.
ακήν κοινωνίαν κ. Ματθαίον Μαυριδόγλου.

Cable Address: "SALVASHIP,,

δριατικής δολλ. 7.40, έναν δύο λιμένας δολλ. 7.65, με 2000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσις 18—30 'Οκτωβρίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΗΣ (της έπαρις N. I. Γουλανδρή) έκ Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Γένοβαν, Σαδόναν, Σπέτζιαν ή Λιβόρνο δολ. 6.50, ένα λιμένα έκφορτώσιν, με 3000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσις 15—31 'Οκτωβρίου.

ΠΙΤΣΑ Χ. (παναμ.) από Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Καβασάκι δολ. 10.67½, με 2000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—27 Δεκεμβρίου.

ΕΜΑΚΡΩΝ (λιβερ.) από Νόρδερν ρέιντζ 475.000 κ.π. παλαιοισθήρων διά 'Αμερικήν ή Ρόττερνταμ, κατ' άποκοπήν δολ. 88.000 φίο, φόρτωσις 23 'Οκτωβρίου—5 Νοεμβρίου.

ΕΑΤΑΝΤΙΚΑ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (νεότευκτον λιβερ.) από Χάμπτον ρόδις 13.000 τόν. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ 39)—, όφιον 'Αμερικών 40/6, έλευθερων έκφορτωσιν (συνεχή ταξίδια διά 12 μηνας), έναρξης Νοεμβρίου.

ΑΝΝΑ Κ. (λιβερ.) από άμερικανικού λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων διά 'Αμερικήν — 'Αμερικήν — 'Αμερικών ρέιντζ δολ. 8.50, με 3000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν φόρτωσις 17—27 Νοεμβρίου.

'Εκ Βορείου Είρηνικού

ΕΚΕΡΕΑ έκ Βρετανικής Κολομβίας 9000 τ. γεννημάτων διά 'Ισραήλ δολ. 13, με 750 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσις 14—25 'Οκτωβρίου.

ΣΥΡΑ (παναμ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9800 τ. ζυλείας και γεννικών ειδών (499.000 κ.π. διά δέματα) διά 'Αγγλίας δολ. 13.80 φίο, φόρτωσις 1—20 Νοεμβρίου.

ΕΛΠΙΣ λιδεριανόν (ex «Strathport») έκ Βρετανικής Κολομβίας 9800 τόν. ζυλείας και γεννικών ειδών (499.000 κ.π. διά δέματα) διά άγγλικον λιμένα δολ. 13.80 φίο, φόρτωσις 1—25 'Ιανουαρίου.

ΤΡΙΤΩΝ από Λόδης 'Αντελές 10.000 τ. παλαιοισθήρων διά Ρόττερνταμ, κατ' άποκοπήν δολ. 111.000 φίο, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

ΣΣΗ ΓΟΥ·Ι·ΝΤΕ (σημ. άμερικ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. λιπασμάτων διά Φορμόζαν δολλ. 11 φίο, φόρτωσις 25 'Οκτωβρίου — 15 Νοεμβρίου.

ΜΑΡΙΑΜ έκ Βρετανικής Κολομβίας 9800 τ. ζυλείας και γεννικών ειδών (475.000 κ.π. διά δέματα) διά ένα άγγλικον λιμένα, δολ. 14 φίο, φόρτωσις 10 'Ιανουαρίου 20 Φεβρουαρίου.

ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (παναμ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 475.000 κ.π. ζυλείας και γεννικών ειδών διά Κέιπ Τάουν — Λορέντζο Μάρκες κατ' άποκοπήν δολ. 155.000, ένα διά 499.000 κ.π. δολ. 162.500, όφιον έκφορτωσιν εις Μπέριαν δολ. 170.000, φίο, φόρτωσις 25 Φεβρουαρίου έως 25 Μαρτίου.

ΓΙΟΥΡΟΥΠΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (παναμ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9000 τόν. γεννημάτων διά 'Αμερικήν ή Ρόττερνταμ δολ. 10, με 3000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσις 20 'Οκτωβρίου — 10 Νοεμβρίου.

ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗΑ έκ 'Αγιου Φραγκίσκου 475.000 κ.π. παλαιοισθήρων διά Ρόττερνταμ, κατ' άποκοπήν δολ. 112.000 φίο, φόρτωσις 10—20 Νοεμβρίου.

ΑΡΚΙΜΟΣ (λιβερ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9700 τ. ζυλείας και γεννικών ειδών διά 'Αγγλίας — Κόντινεντ δολ. 13.75 φίο, φόρτωσις 15 Νοεμβρίου — 10 Δεκεμβρίου.

'Εκ Νοτίου Αμερικής

ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ λιδεριανόν (ex «Eminire Ely») έκ Μπάχιας Μπλάγκας 9000 τ. γεννημάτων διά 'Αμερικήν — 'Αμερικών 82/6, όφιον έκ Μπάχιας Μπλάγκας 85)—, με 3000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—20 Οκτωβρίου.

ΝΤΟΡΑΝΤΟΣ (παναμ.) από Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσην εις Μπουνέονς "Αύρες 10.000 τ. γεννημάτων διά 'Αμερικήν — 'Αμερικών 87/6, με 3000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσις 20—30 'Οκτωβρίου.

ΑΚΤΗ έκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ ή Βρέμην 56/3, με 1000 τ. φόρτωσιν εις τά 3) — και 2500 τ. έκφόρτωσιν εις τά 3) — φόρτωσις 15—30 'Οκτωβρίου.

ΝΤΟΡΟΣ (Κοσταρίκας) από Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσην εις Μπουνέονς "Αύρες 9500 τ. γεννημάτων διά 'Αμερικήν — 'Αμερικών 87/6, με 3000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσις 10 Οκτωβρίου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. ΚΥΔΩΝΙΕΣ έκ Ρίδερ Πλέιτ 8200 τ. γεννημάτων διά 'Αμερικήν — 'Αμερικών ρέιντζ 87/6, όφιον διά Πολωνικό λιμένα (Δάντσιγκη ή Γδύνιαν) 92 6 φόρτωσις 25 'Οκτωβρίου — 20 Νοεμβρίου.

ΒΑΣΙΛΗΣ (παναμ.) έκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Πολωνίας 67/6, με 1000 τ. φόρτωσιν εις τά 40 σύντας και 2000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσις 20 Οκτωβρίου — 10 Νοεμβρίου.

ΑΚΡΟΚΟΝΤΟΝ (σημ. άγγλική) έκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά ένα λιμένα Πολωνίας 67/6, με 1000 τ. φόρτωσιν εις τά 40 σύντας και 2000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσις 20 Νοεμβρίου — 10 Δεκεμβρίου.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (παναμ.) από Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσην εις Μπουνέονς "Αύρες 8500 τ. γεννημάτων διά 'Αμερικήν — 'Αμερικών ρέιντζ 85/6, με 3000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσις 20 Νοεμβρίου — 10 Δεκεμβρίου.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (παναμ.) από Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσην εις Μπουνέονς "Αύρες 8500 τ. γεννημάτων διά 'Αμερικήν — 'Αμερικών ρέιντζ 85/6, με 3000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—15 Νοεμβρίου.

ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ (παναμ.) έκ Ρίου 'Ιανείρου 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν ρέιντζ δολ. 5.60, φόρτωσις 'Οκτωβρίου — Νοεμβρίου.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ έκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ ή Βρέμην 57/3, με 1000 τ. φόρτωσιν εις τά 3) — και με 2500 τ. έκφόρτωσιν εις τά 3) — φόρτωσις 20 Νοεμβρίου — 15 Δεκεμβρίου.

ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρίκας) έκ Μπάχιας Μπλάγκας και Μπουνέονς "Αύρες 9800 τόν. γεννημάτων διά 'Αμερικήν — 'Αμερικών ρέιντζ 97/6, όφιον διά 'Ειδουμαρίου 103/9, ένα 'Ειδουμαρίου και ένα λιμένα μεταξύ 'Αμερικής — 'Αμερικών 107/6 φόρτωσις 20—29 'Οκτωβρίου.

'Εξ Αγγλίας — Κόντινεντ

ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ (λιβερ.) έκ Σεπτέμβριου 8000 τ. τοιμέντων εις σάκκους διά Ρίου 'Ιανείρου, Σάντος ή Βικτωρίας 48) — φίο και στόσουντ, με 1400 τ. φόρτωσιν, ένα δύο λιμένας έκφορτωσις 2/6 έξτρα, φόρτωσις 25 'Οκτωβρίου — 10 Νοεμβρίου.

ΑΛΜΠΑ (παναμ.) από Σάιν Ναζαίρ 9500 τ. σιδηροτροχιών διά Μόντρεαλ, δολ. 5.75 φίο, φόρτωσις μέσα 'Οκτωβρίου.

ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (παναμ.) από Γδύνιαν — Δάντσιγκ 10.000 τ. ζαχάρεως εις σάκκους διά δυτικήν όπτην 'Ινδιάν 81) —, με 750 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 15—25 'Οκτωβρίου.

ΔΙΩΝΗΣ (παναμ.) έξι 'Εμπειρηση 9000 τ. γαιανθράκων διά Βενετίαν 31) —, φόρτη, φόρτωσις 15—30 'Οκτωβρίου.

ΔΑΝΑΝΠΡΙΣ από Μπίκτων ('Αγγλίας) 2500 τ. κώδικα διά Κοπεγχάγην 30) — με 1000 τ. έκφορτωσιν 3.35 δανικά κορώνας, φόρτωσις 8—18 'Οκτωβρίου.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρίκας) έξι Αμερικώργου 7000 τόν. ζαχάρεως εις σάκκους διά Πόρτ Σουδάν 52/7 διά φίο και στόσουντ, με 1250 τ. φόρτωσιν και 600 τ. έκφορτωσιν, καντάλλο 29 'Οκτωβρίου.

ΡΩΜΥΛΙΑ (ex «Serrilia») έξι 'Αμερικήρης 2500 τ. γαιανθράκων διά Κροτόνε 27/6, φόρτωσις 'Οκτωβρίου.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ έκ Ρόττερνταμ 9720 έως 10.500 τ. λιπασμάτων διά Μαντράς 75) — με 1000 τ. φόρτη και 750 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 16—25 'Οκτωβρίου.

ΡΕΝΑ (παναμ.) έκ Ρόττερνταμ 9000 τ. γαιανθράκων διά Μπάρι, 'Αγκόνα, Βενετίαν ή Ραβένναν 32) — ένα λιμένα, 33) — δύο λιμένας, φόρτωσις 10 — 30 Νοεμβρίου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η. από Δάντσιγκ — Γδύνιαν 1100 στάνταρτες ξυλείας διά Μερσίνων 247/6 φίο, φόρτωσις 15—30 'Οκτωβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (γερμανικό) έκ Ρόττερνταμ 7200 τ. λιπασμάτων διά Λαονδίνον 35) — φίο, με 1250 τ. φόρτωσιν και 1500 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 18—25 'Οκτωβρίου.

ΡΕΝΑ (παναμ.) από Ρόττερνταμ 9000 τ. γαιανθράκων διά Μπάρι, 'Αγκόνα, Βενετίαν ή Ραβένναν 32) — ένα λιμένα, 33) — δύο λιμένας, φόρτωσις 10 — 30 Νοεμβρίου.

ΚΡΙΣΤΟΦΕΡ ΟΛΑΝΤΕΝΤΟΡΦ (γερμανικό) από Στρατώνι 8700 τ. μεταλλεύματα διά Ρόττερνταμ ή Ρόττερνταμ ή Αμερικήρημα 38) — με 1500 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 20 'Οκτωβρίου — 10 Νοεμβρίου.

ΜΑΡΙΑ Γ. (παναμ.) έξι 'Ιτασ 4900 τ. βωξίτου διά Λαονδίνον, 42/6, φόρτωσις 15 Νοεμβρίου — 10 Δεκεμβρίου.

ΔΑΝΑΠΡΙΣ έξι Σέπτας 3800 τ. μεταλλευμάτων βωξίτου διά Λαονδίνον 37/6, φόρτωσις 10—30 Νοεμβρίου.

ΡΕΝΑ (παναμ.) από Λά Γκουλέτ 9000 τόν. μεταλλευμάτων βωξίτου διά Λαονδίνον 37/6 — με 1000 τ. φόρτωσιν εις τά 2) — και με 1500 τ. έκφορτωσιν 1) —, καντάλλο 23 'Οκτωβρίου.

Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας, ιδιοκτήτης Ιωάννης Καραϊστάνης, έκ Κωνσταντζήν 2100 κυβικά μέτρα ξυλείας διά 'Ελλαδά δολλάρια 3.75 τό κ.μ., φόρτωσις 1—2 Οκτώβριον.

ΑΛΚΩΝΙΑ από Κωνσταντζήν 2100 κυβικά μέτρα ξυλείας διά 'Ελλαδά δολλάρια 3.75 τό κ.μ., φόρτωσις 1—2 Οκτώβριον.

ΘΕΜΩΝΗΣ έξι Βομβάδης 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν ρέιντζ δολ. 9.50 φόρτη, φόρτωσις 1—25 Νοεμβρίου.

ΣΤΑΥΡΟΣ από Κοιλιόποτα 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Νέαν 'Υόρκην δολ. 9.75, φόρτη, φόρτωσις 1—30 Νοεμβρίου.

ΝΟΕΜΗΣ (σημ. άγγλικη) από Καλκούταν 6500 τ. παλαιοισθήρων διά λίρας 25.000 φίο, φόρτωσις 5 — 5 Νοεμβρίου.

ΛΟΥΛΑ ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΥ έκ Μαυρικίου 10.000 τόνων δ.ώ. 17, με 1000 τ. έλευθέρων έκφορτωσιν, φόρτωσις 1—20 Οκτώβριον.

ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ (λιβερ.) 10.976 τόνων δ.ώ. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταύτης 20 ίσα 102 μιλλίων, με κατανάλωσιν 26 τ. πετρελαίων), ταύτης-τούρπερ διά Ταξίδιον 7—15 Οκτώβριον, παρόδοσης εις 'Αγγλίαν — Χάρδρην — 'Αμερικήρην ρέιντζ.

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ (Βορείων ή Χάρτερας) ή είς Κόλπον ή είς Καναδάν, παρόδοσης εις 'Αγγίου Λαυρεντίου ρέιντζ.

ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΔΡΙΓΚΤΩΝ (σημαδία άγγλικη) 10.260 τόνων δ.ώ. (475.000 κ.π. διά δέματα ταύτης 10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 24 ίσα 25 τ. πετρελαίων), ταύτης-τούρπερ διά Ινδίαν εις Εύρωπην (μέσω Μαρμαγκόδας 17) — παρόδοσης εις Εύρωπαν 20 Οκτώβριον — 10 Νοεμβρίου, έπαναπαρόδοσης εις 'Αρμέρηρην.

ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβερ.) 10.294 τόνων δ.ώ. (499.000 κ.π. διά δέματα ταύτης 18 — 20 ίσα 25 μιλλίων, με κατανάλωσιν 24 ίσα 25 τ. πετρελαίων), ταύτης-τούρπερ διά Αστραλίαν 21) — παρόδοσης εις Φρήμαντλ — Μπρι-μπάιτην ρέιντζ.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ (παναμ.) 10.865 τόνων δ.ώ. (475.000 κ.π. διά δέματα, ταύτης 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 26 ίσα 27 τ. πετρελαίων), ταύτης-τούρπερ διά Ινδίαν εις Εύρωπην (μέσω Μαρμαγκόδας 17) — παρόδοσης εις Εύρωπαν 20 Οκτώβριον — 10 Νοεμβρίου, έπαναπαρόδοσης εις 'Αρμέρηρην.

ΕΛΛΑΣΙΑΝΑ (παναμ.) 10.865 τόνων δ.ώ. (475.000 κ.π. διά δέματα, ταύτης 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 26 ίσα 27 τ. πετρελαίων), ταύτης-τούρπερ διά Ινδίαν εις Εύρωπην (μέσω Μαρμαγκόδας 17) — παρόδοσης εις Εύρωπαν 20 Οκτώβριον — 10 Νοεμβρίου, έπαναπαρόδοσης εις 'Αρμέρηρην.

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-

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἔφθ. Λονδίνον 10 'Οκτ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» ..	54	6590	ἀνεχ. Όζάκαν 29 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενια I. Χανδρή	18	2974	άργει Πειραιά από 30 'Απρ. 1952
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υλοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άργει Πέραμα από 24 Μαρτ. 1953
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Άδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7239	ἀνεχ. Λός "Αντζέλες 28 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοτσάπης	20	844	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 5 'Οκτ. διά Τζέδδαν
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Άρ. 'Αναστασάτος	18	2858	άργει 'Αμπελάκι από 11 Μαρτ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	διῆλθε Χονούλου από 19 Σεπτ. διά Μπαρραγκούλλα
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή N. 'Αμερ.	53	3575	ἔφθ. Πειραιά 8 'Οκτ. και Κωνσταντζαν 11
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Πετσόπουλος κλπ.	22	988	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΑΚΤΗ	«Άδ. Λιβανού» A.E.	44	7176	ἔφθ. Σάντος 7 'Οκτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στράτης 'Ανδρεάδης	44	7257	ἀνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.), 1 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7234	άνοικτά Κιουρανώ από 13 Σεπτ. διά Μάλταν
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» A.E.	43	7229	ἀνεχ. Όζάκαν 2 'Οκτ. διά Βαγκούδερ
ΑΛΙΚΗ Π.	'Απ. Πεζάς	44	7212	διῆλθε Παναμάν 4 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούζης	43	7176	ἔφθ. Μελβούρνη 3 'Οκτ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	ἔφθ. Βουβάην 25 Σεπτ. (Είτα Καλκούτταν)
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ. διά Χαμπτον ρόδις
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 10 'Οκτ.
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» A.E.	43	7176	εἰς θέσιν 40 B. και 44 Δ. 'Οκτ. διά Γλασκώνη
ΑΝΤΙΟΠΗ (δεξ.)	«Νιάρχος» A.E.	14	4046	άργει 'Αμπελάκι από 16 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	ἔφθ. Χάιφοκ 26 Σεπτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	'Αλεξάτος — Δούκας	44	411	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΑΝΤΩΝΙΟΣ A. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	29	6022	διῆλθε Μοντεβίδεο 10 'Οκτ. διά 'Αγγλίαν
ΑΡΓΩ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	άργει Πειραιά από 3 Μαρτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» A.E.	41	7460	εἰς Ρίον 'Ιανουάριον από 9 Σεπτ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	διῆλθε Παναμάν 27 Σεπτ. διά Αμστερνταμ
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	52	13415	διῆλθε Τρίνινταν 4 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	διῆλθεν 'Αδεν 6 'Οκτ. διά 'Αγγλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7227	ἀνεχ. Τρίνινταν 3 'Οκτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΑΤΤΙΚΗ	Χρ. Μαυράκης	43	2400	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» A.E.	38	1894	ἔφθ. Συμύρην 3 'Οκτ. (διά 'Αμβούργον)
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	ἀνεχ. Βούβαην 8 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A.E.	44	1923	ἔφθ. Φόττερνταμ 9 'Οκτ.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γ. Νικολάου»	22	3845	άργει Σύρου από 26 Ιουν. 1953
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» A. E.	45	1918	ἔφθ. Κων)πόλιν 9 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	'Άδ. Γράτσος	44	7176	ἀνεχ. 'Αγιον Φραγκίσκον 9 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	διῆλθεν 'Αγιον Βικέντιον 3 'Οκτ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 3 'Οκτ. διά Τεργέστην
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	'Άδ. 'Ανδρεάδην	43	7233	διῆλθε Τρίνινταν 1 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Σ. Νιάρχος	54	20992	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 1 'Οκτ. διά Λίβερπουλ, έφθ. 10
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Π. Καλιμανοπούλου	18	1176	άργει Πειραιά από 10 Μαΐου
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	'Αλεξάτος — Δούκας	44	7176	διῆλθε Πρίσταρ 28 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάτος — Δούκας	23	1634	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 6 'Οκτ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	'Άδ. Συνοδινοῦ	24	2740	ἀνεχ. Λονδίνον 9 'Οκτ. διά Κοπεγχάγην
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υλοί Δ. 'Ιγγλέση	18	5275	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 8 'Οκτ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	διῆλθεν 'Αγ. Βικέντιον 1 'Οκτ. διά Μάρ ντελ Πλάτα
ΔΗΜΟΣ ΣΩΣΕΝΗΣ	«Αιγαῖον» A.E.	44	7207	ἀνεχ. Γιαδάτα 9 'Οκτ. διά Τεξάντα "Αίλαντ
ΔΗΡΦΥΣ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7229	ἀνεχ. Βοστώνην 8 'Οκτ. διά Πόρτλαντ
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	'Άδ. Πατέρας	43	7232	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 2 'Οκτ. διά 'Αμβούργον
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. Χανδρή	20	1603	ἀργει Πειραιά από 31 Δεκ. 1952
ΕΒΡΟΣ	άδ. Λιβανοῦ	37	4839	διῆλθε Ντράμπαν 3 'Οκτ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7256	διῆλθε Τρίνινταν 6 'Οκτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΕΛΕΝΗ Δ.	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	27	4163	ἀνεχ. Μπάνων 6 'Οκτ. διά 'Αγγλίαν
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	«Άλκωνιον» A.E.	44	7253	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Οκτ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	'Άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἀνεχ. Χούλλ 2 'Οκτ. διά Τορρεδίζαν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος & Σίσι	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. διά 'Αμβούργον
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Κουμαριανοῦ — Πρίντεζη	21	1549	ἔφθ. Πειραιά 5 'Οκτ.
ΕΛΛΑΣ	'Άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἔφθ. Μελίλλαν 3 'Οκτ. και Μπάρρου 12
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» A.E.	16	2081	εἰς Πειραιά 14 'Οκτ. (διά Μαύρην Θάλασσαν)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμανοπ.	43	7176	διῆλθε Ντράμπαν 3 'Οκτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» A.E.	36	6281	ἀνεχ. Καλλιμανοπ 7 'Οκτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A.E.	44	7207	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 'Οκτ. διά Νέαν 'Υόρκην, έφθ. 11
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A.E.	43	7254	ἐν πλῷ ἐκ Κων)πόλεως διά Νέαν 'Υόρκην, 'Οκτ. 8
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεζης	43	7203	ἔφθ. Πειραιά 6 'Οκτ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» A.E.	19	1492	ἔφθ. Χιούστον 9 'Οκτ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρεπ. — Σταθάτος	43	7253	ἔφθ. Πειραιά 8 'Οκτ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδίώ Σιγάλα	21	2369	ἀνεχ. Ροζάριο από 16 Σεπτ. διά Εύρωπην
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Οκεανοπόρος» A.E.	43	7194	εἰς Ρόττερνταμ 11 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υλοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	ἀνεχ. Κανοκάραμαν 1 'Οκτ. διά Βαγκούδερ
ΕΥΘΑΛΙΑ	'Άδ. Γουλανδρή	18	3553	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 'Οκτ. και Μπατόν Ρούζ, 8
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7250	ἀνεχ. Φρίμαντλ 22 Σεπτ. διά Κύπρου
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἀνεχ. Λός "Αντζέλες 2 'Οκτ. διά 'Αγγλίαν
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	εἰς Πόρτ Λιμόν από 14 Σεπτ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7257	είς Αμβούργον 2 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. 'Κάσσος» A.E.	44	7198	διῆλθε Σουέζ 11 'Οκτ. διά Περσίαν
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	'Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	ἔφθ. Πειραιά 5 'Οκτ.
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A.E.	37	4815	διῆλθε Κείπ Τάουν 21 Σεπτ. διά "Αγ. Βικέντιον
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρέψ» A.E.	30	4123	εἰς Αρχάγγελον 10 'Οκτ., ύπο έκφόρτωσιν
ΙΓΟΡ	Μακρή — Φωνάρη	19	845	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ	'Απ. Πεζάς	43	7207	εφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 4 'Οκτ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	'Άδ. Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Μίδδλεσμπρο 5 'Οκτ.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. 'Αθηνάς κλπ.	44	10441	ἀνεχ. Περσικόν Κόλπον 7 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Λουκάνη Νομικάς	28	1594	ἔφθ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Εύγενια I. Χανδρή	42	7035	διῆλθε Πούλα Μπούκοι 7 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	I. & 'Άδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7255	ἀνεχ. Κοπεγχάγην 1 'Οκτ. διά Λοδίζα, έφθ. 4
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	Ίδε : «ΜΑΡΙΝΑ», σημαία Κοσταρίκας
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	έτ. Χανδρή	24	3226	Ίδε : «ΠΑΝΤΑΝΑΣ ΣΑ», ώς μετωνυμάσθιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Στ. Νιάρχος	45	7240	εἰς θέσιν 43 B. και 26 Δ. 'Οκτ. 8 διά Κάρδιφ
ΚΑΣΟΣ	'Άδ. Κουλουκουντῆ	43	7229	έφθ. Λορδέντζο Μάρκες 3 'Οκτ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κάσσος» A.E.	39	5215	ἀνεχ. Καρθαγένην 10 'Οκτ. διά Σιδώνα
ΚΑΣΤΩΡ	'Άδ. Ιράτους	45	7260	ἀνεχ. Βερμούδας 8 'Οκτ. διά Μαρακάιμπο
	«Κεφαλληγιακή» A.E.	43	10448	ἀνεχ. Βερμούδας 8 'Οκτ. διά Μαρακάιμπο

ΚΕΧΡΕΑ	Θ' Ἐπιφανειάδη	44	7224	άνεχ. Ὁζάκαν 20 Σεπτ. διὰ Σηάττλ άνεχ. Ροζάριο 23 Σεπτ. διὰ Κόντινεντ
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7253	ἔφθ. Λουδίνον 10 'Οκτ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Ἐπιφανειάδης	43	7198	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Οκτ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 28 Σεπτ. διὰ Τεργέστην
ΚΡΙΟΣ	Μ. Ἐμπειρίκος	45	3805	ἔφθ. Μελδούρην 6 'Οκτ. (διὰ Σιδνεύ)
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας & Υἱοί	27	4950	εἰς Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 18 Σεπτ. διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 5 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαὶ	11	7537	διῆλθε Ντόβερ 10 'Οκτ. διὰ Λύμπεκ διῆλθε Παναμάν ἀπὸ 15 Σεπτ. διὰ Χουάσκο
ΚΥΜΑ	«Ἄδ. Λιθανοῦ» Α.Ε.	43	7244	ἔφθ. Οδησσὸν 1 'Οκτ. άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Οκτ. διὰ Τσάρλεστων
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	«Ἄδ. Κ. Πατέρας	43	7223	ἔφθ. Λονδίνον 1 'Οκτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ἡλιόπουλος	05	2527	διῆλθε Ντόβερ 10 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ διῆλθε Παναμάν ἀπὸ 15 Σεπτ. διὰ Χουάσκο
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Ἀπόδιακος	45	7176	διῆλθε Παναμάν 3 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν ἔφθ. Οδησσὸν 1 'Οκτ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	'Άδ. Λώς	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Οκτ. διὰ Τσάρλεστων ἔφθ. Λονδίνον 1 'Οκτ.
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αλεξάτος — Δούκας	25	965	εἰς Γερμανίαν, ὑπὸ παραλαβὴν άνεχ. Βιζαγκαπτάμ 1 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	ἔφθ. Κέπι τάσον 6 'Οκτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	εἰς Πειραιά 14 'Οκτ. εἰς Πειραιά 14 'Οκτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	22	1535	ἔφθ. Πρόδιντενς 5 'Οκτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Βαστιλίκο 2 'Οκτ. διὰ Θέουταν
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύάγγ. & Μ. Νομικός	43	7229	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Οκτ. διὰ Κρούζ έφθ. Λονδίνον 1 'Οκτ.
ΛΟΥΛΟΥ	Δ. Κοτσάτης κλπ.	43	1075	άνεχ. Βασσάρον ὑπὸ 21 Σεπτ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7176	άνεχ. Σηάττλ 1 'Οκτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΑΙΩΤΙΣ	'Άδ. Συνοδινοῦ	19	3911	ἔφθ. Μαντράς 9 'Οκτ. (διὰ Χάμπτον ρόδς)
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Καλκούταν 3 'Οκτ. διὰ Μαντράς, εφθ. 6 (διὰ Γδύνιαν)
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρῆ	20	5401	διῆλθε Τρίνινταν 8 'Οκτ. δι' Αμμουαίη Μπαίη
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρῆς	21	6784	εἰς Βασσάρον ὑπὸ 21 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος	11	1881	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Οκτ. διὰ Λάς Πάλμας
ΜΑΡΙΑ Λ.	'Άδ. Λώς	43	7244	ἔφθ. Σουάν, 8 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7187	διῆλθεν 'Ηράκλειον 11 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθότος	43	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Όρντάς
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7258	έφθ. Πειραιά 29 Σεπτ. (ἀπὸ τὸ Αμπελάκι)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	11577	διῆλθε Τρίνινταν 8 'Οκτ. δι' Αμμουαίη Μπαίη
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	διῆλθε Κιουρασάν 3 'Οκτ. διὰ Λάς Πάλμας
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	ἔφθ. Σουάν, 8 'Οκτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Ηλίος»	44	7254	διῆλθεν 'Ηράκλειον 11 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΕΝΤΩΡ	"Εκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Οκτ. διὰ Πουέρτο Όρντάς
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρῆ	24	1435	έφθ. Γιαννιτσά 10 'Οκτ. διὰ Αγγλίαν
ΜΙΧΑΗΑ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7260	άνεχ. Καλκούταν 3 'Οκτ. διὰ Μαντράς
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εναταθίου	44	7176	διῆλθε Καλκούταν 3 'Οκτ. διὰ Κουβάν
ΜΠΟΤΖΟΣ	Δ. Νίτσος	20	1114	διῆλθε Κιουρασάν 3 'Οκτ. διὰ Λάς Πάλμας
ΜΥΚΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμῆ Ν. Αμερ.	34	2709	ἔφθ. Σουάν, 8 'Οκτ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	'Ιω. Καρρᾶς	44	7247	διῆλθε Μαντράς 9 'Οκτ. (διὰ Χάμπτον ρόδς)
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	'Άδ. Γουλανδρῆ	22	1991	άναχωρεῖ ἐκ Πειραιῶς 16 'Οκτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7230	άνεχ. Μπουένος Αὐρες 9 'Οκτ. δι' Αμβούργον
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανῶ» Α.Ε.	43	7231	άνεχ. Γιοκοσούκαν 1 'Οκτ. διὰ Τουράν
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλίος κλπ.	37	5205	έφθ. Ροζάριο 9 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	K. Πατέρας & Σία	43	7176	έφθ. Μόντρεαλ 9 'Οκτ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Άδ. Σιτινᾶ	43	7254	άνεχ. Μοντεβίδεο 7 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E. Κουλουκ. — I. Κατίρης	43	7254	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 'Οκτ. διὰ Ρουέν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.	έτ. «Μιχαλίδης» Α.Ε.	42	7167	άνεχ. Μοντεβίδεο 3 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	άνεχ. Λός Αντζέλες 21 Σεπτ. διὰ Κεελόγκ
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	'Εμπορ. — Εφοπλιστική	44	7176	άργει Σιένταμ ἀπὸ 2 Μαΐου 1952
ΟΔΓΑ	K. Γράσσος	45	7176	άργει "Αυστερνταμ 10 'Οκτ.
ΟΝΤΡΥ	Kων. Β. Σκαρβέλης	43	7235	άνεχ. Σορέλ 28 Σεπτ. δι' Αμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Δ. Ψυχογιούς	17	3704	εἰς Γδύνιαν 1 'Οκτ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	«Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 4 Σεπτ. 1952
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ				
ΠΑΝΑΓΙΑ	'Αλεξάτος — Δούκας	21	1001	έφθ. Κωνστάντζαν 4 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Καραδίας	43	7258	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	'Ιω. Γ. Π. Λιβανός	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διὰ Κατάνην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7256	έφθ. Τζάκονσον 28 Σεπτ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εὔπλοια»	45	7240	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Οκτ. διὰ Βραζιλίαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	K. Λαιμόδης	20	5194	άνεχ. Αμβέρσαν 2 'Οκτ. διὰ Λουλέα
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. διὰ Λουδίνον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7253	έφθ. Κόρπους Κοίστι 5 'Οκτ.
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	'Ιω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 3 Απρ. 1953
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. «Επτειρίκος	45	3822	έφθ. Τρίνινταν 9 'Οκτ.
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III. (τάνκ.)	M. Νομικός	43	10448	έφθ. Παλέρμο 4 'Οκτ.
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	Yiοί Π. Γουλανδρῆ	44	10448	έφθ. Νέαν 'Υόρκη 8 'Οκτ.
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	'Άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	έφθ. Πειραιά 2 'Οκτ. (εἰς Ελευσίνος)
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	διῆλθε Σουέζ 8 'Οκτ. διὰ Πουσάν
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	έφθ. Βαγκούνερ 2 'Οκτ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΆΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	έφθ. Σίενταμ 6 'Οκτ.
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Αμπελάκι ἀπὸ έτῶν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Σ. Σταυρίδης κλπ.	43	952	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σία	16	1765	έφθ. Κωνστάντζαν 5 'Οκτ. καὶ Πειραιά 8
ΡΙΤΑ	Yiοί Σιγάλας	25	1412	έφθ. Κωνστάντζαν 29 Σεπτ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	έφθ. Αμβέρσαν 8 'Οκτ.
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Πολ. έξ. Ελλαδός διὰ Λουδίνον, Οκτ. 13
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	«Τρανσπετρόλ»	18	5563	άνεχ. Χάϊφαν 1 'Οκτ. (διαταγάς)
ΡΩΜΥΛΙΑ	έτ. «Ελμές»	18	1593	άνεχ. Αμβέρσαν 3 'Οκτ. διὰ Κροτόνε καὶ Πειραιά
ΣΑΜΟΣ	Yiοί Δ. Ιγγλέση	43	7177	έφθ. Αμβέρσαν 3 'Οκτ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Yiών Σιγάλας	43	7176	διῆλθε Ρόττερνταμ 5 'Οκτ.
ΣΟΥΖΑΝΝΑ II.	N. Παπαδάτος	08	811	άργει Πειραιά 14 'Οκτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7224	άνεχ. Κούβαν 29 Σεπτ. διὰ Κολόμπο
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	I. Κουμάνταρος	44	7176	εἰς Λιμένας Κορέας 25 Σεπτ.
ΣΤΥΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	'Άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεχ. Ροζάριο 18 Σεπτ. δι' Ισραὴλ
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7231	διῆλθε Ντόβερ 10 'Οκτ. δι' Αμβούργον
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία 1. Χανδρῆ	43	10448	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 9 'Οκτ. διὰ Γιβραλτάρ
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 24 Ιουνίου
ΤΗΝΟΣ	I. Πετσόπουλος	11	1459	άργει Πειραιά ἀπὸ 1 Ιουλίου
ΤΡΙΤΩΝ	'Άδ. Γράσσοις	44	7250	έφθ. Λός Αντζέλες 5 'Οκτ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II.	Kλρ. 'Αθ. Κουλούρα	30	4557	έφθ. Αυβούργον 2 'Οκτ.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	έφθ. Αλεξανδρειαν 8 'Οκτ.
ΦΛΩΡΙΝΑ	K. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πειραιά ἀπὸ 18 Ιουλ. 1952
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	757	άργει Πειραιά ἀπὸ 21 Σεπτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρρᾶς	44	7176	διῆλθε Σουέζ 8 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	44	7256	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Οκτ.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	X. Χατζηπατέρας	44	7239	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7256	διῆλθε Σιγκαπούρην ρόδς 6 'Οκτ. διὰ Μόζι
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	39	5643	άργει Μοντεβίδεο ἀπὸ 10 Σεπτ., ζημιαὶ
ΨΑΡΑ	Αναστασίου Φαφαλιός	45	7255	διῆλθε Μπαλίκ Παπάν 23 Σεπτ. διὰ Σουέζ

Τὰ ύπο ξένας σημαίας φορτηγά μας

ΑΒΑΝΖ	21	3271	εἰς Λάρνακα 1 'Οκτ. υπό φόρτωσιν
ΑΓΑΘΗ	44	7158	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 3 'Οκτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	17	3976	άργει 'Αμπελάκι από 20 'Ιανουαρίου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	17	1288	ἀνεχ. Κότκα 4 'Οκτ. διὰ Λουδίνον, ἔφθ. 11
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	54	6600	εἰς Αγγλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	10	1471	άργει Πειραιά από ἔτους
ΑΔΑΜΑΣ	43	7265	ἀνεχ. Λόδης "Αντζελες 2 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΕΛΛΩ	44	7292	ἔφθ. Ρούμπιο 30 Σεπτ.
ΑΖΙΑΝ	43	7223	ἔφθ. Νέαν 'Ορλέανην 6 'Οκτ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβερ.)	43	7238	διῆλθε Λόδης "Αντζελες 26 Σεπτ. διὰ Γιαβάτα
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	43	7224	ἀνεχ. Τσαρλεστον 1 'Οκτ. διὰ Γλασκώβην
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	43	7239	διῆλθε Ντάτζενες 10 'Οκτ. διὰ Βαμπάναν
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)	53	13752	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Οκτ. διὰ Πούντα Καρυτόν
ΑΖΟΥΕΡΟ	44	7176	εἰς θέσιν 51 Β. καὶ 2.34 Α., 'Οκτ. 8 διὰ Μόντρεαλ
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	20	5227	εἰς Αρχάγελον 10 'Οκτ.
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)	44	7161	ἀνεχ. Σαδάνην 8 'Οκτ. διὰ Κορέαν
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)	54	18800	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Οκτ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΙΑΣ	29	5218	ἔφθ. Αμπούργον 12 'Οκτ.
ΑΙΑΣ (Κοσταρ.)	22	1057	διῆλθε Κων) πολιν 9 'Οκτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΙΓΡΕΥΣ (λιβερ. δεξαμ.)	42	7242	υπό παρασλαδή εἰς Νέαν 'Υόρκην
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	43	7176	ἔφθ. Νέαν 'Ορλέανην 8 'Οκτ. διὰ Μπατόν Ρούζ
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.)	20	7016	ἀνεχ. Χάιφαν 3 'Οκτ. διὰ Λίβανον — Πειραιᾶ, ἔφθ. 11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-ΥΛΩΡ	44	7286	ἀνεχ. Λουλέα 1 'Οκτ. Ντάτζενες 8 διὰ Βαλτιμόρην
ΑΙΝΟΣ	44	1935	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Οκτ. διὰ Καρουπάνο
ΑΙΤΝΑ (λιβερ. δεξ.)	43	7218	διῆλθε Παναμάν 8 'Οκτ. δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΑΙΚΡΟΝ (Χονδ.)	44	7158	ἀνεχ. Μουρόραν 29 Σεπτ. διὰ Βαγκούνερ
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	28	5133	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 1 'Οκτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	18	5599	άργει Φαλμούρι από 16 'Απρ. 1953
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)	53	7409	ἔφθ. Ρίον 'Ιανείρον 6 'Οκτ. (δι' 'Αργεντινήν)
ΑΛΚΙΜΟΣ	43	7176	διῆλθεν "Άδεν 3 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΚΥΩΝ (λιβερ.)	44	7163	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 6 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΛΥ (λιβερ.)	12	3962	ἀνεχ. Είρη 29 Σεπτ. διὰ Τρονχάτιμ
ΑΛΜΠΑ	44	7195	ἔφθ. "Ειδεν 27 Σεπτ., ἐπισκευή
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	18	8703	διῆλθεν Ούζαν από 14 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	45	7201	ἀνεχ. Λίβερπούλ 11 'Οκτ. διὰ Κεί Ούέστ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβερ.)	44	7144	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 6 'Οκτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ	44	7207	ἔφθ. Μαυρίκιον 3 'Οκτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	29	4913	ἀνεχ. Λίβερπούλ 6 'Οκτ. διὰ Πουσσάν
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.)	53	18736	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	53	17800	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	53	18713	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	53	17800	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 29 Σεπτ. διὰ Γκουιντέρο Μπαίη
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	53	18735	διῆλθε Πλόρτ Σαΐδ 10 'Οκτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΑ Κ. (λιβ.)	44	6150	ἀνεχ. Τάϊν 9 'Οκτ. δι' "Αγιον Λαυρέντιον
ΑΝΝΑ	21	4358	εἰς Λατάκηα 30 Σεπτ. υπό φόρτωσιν
ΑΝΝΙΤΣΑ	45	7149	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιο ν5 'Οκτ. διὰ Γδύνιαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	44	7258	διῆλθε Χονδούλουν 6 'Οκτ. δι' Αύστραλιαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	08	1763	διῆλθε Παναμάν 8 'Οκτ. δι' 'Ιντσόν
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	43	7176	ἔφθ. Ειρήνη 26 Σεπτ.
ΑΝΤΡΕ	44	7126	ἄνεχ. Μόμπιλ 6 'Οκτ.
ΑΝΤΩΝΥ	44	7262	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 3 'Οκτ. διὰ Τσιμπά
ΑΝΤΡΟ·Ι·Λ (λιβερ. δεξ.)	43	7244	παραμενεί εἰσετι υπό άμερικανικήν σημαίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιβερ.)	44	7176	ἀνεχ. Μουρόραν 30 Σεπτ. διὰ Βαγκούνερ
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)	45	7252	διῆλθε Ντόρερ 8 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΠΟΛΛΩΝ (Λιβ.)	28	5061	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 10 'Οκτ. διὰ Βαγκούνερ
ΑΡΕΤΗ Σ.	20	3330	ἀνεχ. Ρούμπιο 28 Σεπτ. διὰ Κόντινεντ
ΑΡΕΤΗ	43	7191	διῆλθε Κων) πολιν 2 'Οκτ. διὰ Λίβερπουλ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	43	10277	ἔφθ. "Άδεν 24 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.)	43	7244	ἀργειν 'Αινερόσαν από 15 Αύγ. 1953
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	43	7244	διῆλθε Παναμάν 28 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	40	10224	άργει "Αιματερόταν από 29 Σεπτ. 1953
ΑΡΙΩΝ	19	5672	διῆλθε Ντακάρ 6 'Οκτ. διὰ Πλέιτ
ΑΡΗΣ (Κοστ.)	22	1498	διῆλθε Κων) πολιν 6 'Οκτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν, ἔφθ. 9
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	53	18288	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΡΟΖΑ	43	7246	διῆλθε Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 6 'Οκτ. διὰ Χούλλ
ΑΡΣΕΝΑ	43	7176	ἔφθ. Γιασάτα 3 'Οκτ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)	43	7176	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Οκτ.
ΑΡΧΑΝΑΞ (λιβερ.)	43	7176	διῆλθεν Αγ. Βικέντιον 28 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	43	7288	ἀνεχ. Κάρδιφ 28 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβερ.)	44	7157	ἀνεχ. Λόδης "Αντζελες 5 'Οκτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	44	7161	διῆλθε Βερμούδας 10 'Οκτ. διὰ Τάμπαν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	43	7247	ἔφθ. Λίβερπουλ 9 'Οκτ.
ΑΣΠΙΡΕ·ΤΟΡ (λιβερ.)	28	4809	ἀνεχ. Νόρτνεγχαμ 1 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΣΤΡΩΝ	44	7210	ἔφθ. Ρίον 'Ιανείρον 27 Σεπτ.
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	42	7176	ἀνεχ. Βορμάνη 1 'Οκτ.
ΑΤΤΙΚΗ	25	4853	ἔφθ. Γδύνιαν 1 'Οκτ.
	27	5214	ἀνεχ. Βορμάνη 23 Σεπτ. διὰ Νασαλάκι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	54	11815	ἀνεχ. Σουάνζ 27 Σεπτ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	54	11307	εἰς Βρέμην, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	43	7176	ἀνεχ. Βουλάνη 1 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	43	7176	ἀνεχ. Ιμπιγχαμ 5 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβ.)	49	17094	ἀνεχ. Κόμπε 10 'Οκτ. διὰ Καθασάκι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.)	49	7310	ἀνεχ. Λόδης "Αντζελες 5 'Οκτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιβερ. δεξ.)	54	10800	εἰς Μάλοι, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιβ.)	54	7500	εἰς Χάρτλεπσιλ, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	43	7176	ἔφθ. Ζαυποάγκα 5 'Οκτ. (δι' Εύρωπην)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	44	7176	ἔφθ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολομβίας) 9 'Οκτ. (διὰ Ν. 'Υόρκην)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιβ.)	53	12712	εἰς Χάρδην από 19 Σεπτ., υπό παράδοσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	43	7200	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 2 'Οκτ. διὰ Λιθόρον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	53	11322	εἰς Βρέμην, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	54	12000	ἔφθ. Αδούπαν 29 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	53	12696	διῆλθε Λάδσεντ 28 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	44	10930	διῆλθε Τζιμπούτι από 14 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	52	8679	διῆλθε Τρίνινταντ 3 'Οκτ. διὰ Ρίον 'Ιανείρον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	50	8679	ἔφθ. Πειραιά 2 'Οκτ. (έξ 'Ελευσίνος)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	43	7176	διῆλθε Παναμάν 2 'Οκτ. διὰ Λονδίνου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	48	10928	διῆλθε Λάδσεντ 28 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	49	10908	ἀνεχ. Γιοκκάσι 10 'Οκτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	43	7176	ἔφθ. Βούμπαν 1 'Οκτ.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ.Υ.		έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Λίβερπούλ 28 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		έτ. «Μαρίτιμο»	45	7160	διήλθε Τζιμπουτί 25 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ		έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	άνεχ. Ταματάθην 3 'Οκτ. διά Φένεριβ
ΑΥΡΑ		έτ. «Παλμέσο»	42	7236	διήλθε Λός 'Αντζελες 8 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ		έτ. «Άρκτούρους»	27	5006	έφθ. Βρέμην 5 'Οκτ. και 'Αμβούργον 9
ΑΦΡΟΣ		έτ. «Βαλιόζο»	44	7198	διήλθε Παναμάν 27 Σεπτ. δι' "Αγ. Λαυρέντιον
ΒΑΛΟΡ (λιθερ.)		έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 6 'Οκτ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ		έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνα»	44	7176	διηλθε Παναμάν 6 'Οκτ. έκ Περουβίας
ΒΑΡΚΑ (λιθερ.)		έτ. «Βαπτόρες»	43	7180	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Οκτ. διά Ντεμεράρα
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (δεξ.)		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	30	6869	έφθ. Βλαστριτικεν 24 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Κορονάτο»	43	7067	διηλθε Τρίνινταν 4 'Οκτ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΣΑΟΥΔΑ (άραβ.)		Άρ. «Ωνάστο»	54	25000	παραλήφθη είς 'Αμβούργον 10 'Οκτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθερ. δεξ.)		έτ. «Νουέρδα Βίστα»	54	12000	εις Τίς, ύπο συμπλήρωσιν
ΒΕΛΛΑ		έτ. «Γκράντε»	20	2770	άνεχ. Καλκούταν 6 'Οκτ. δι' "Αδεν
ΒΕΝΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (λιθερ.)		έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	διηλθε Σουεζ 4 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)		έτ. «Γκόλμπο»	20	7631	έφθ. Νταδάο 7 'Οκτ.
ΒΙΒΑ (λιθερ. δεξ.)		έτ. «Βιβάλετ»	21	6872	άνοικτά Φινιστέρου 4 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)		έτ. «Μαροτσόμπατε»	52	11362	άνεχ. Ράς Τανόύρα 1 'Οκτ. διά Ντώρμπαν
ΒΙΟΛΩΡΑΝΤ (λιθερ.)		έτ. «Ινσουλάρο»	44	7159	έφθ. Νόρτεγχαμ 1 'Οκτ. και Φλάσιγκ 5
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ρίο Γκουάμπο»	40	8122	έφθ. Χαδάναν 8 'Οκτ.
ΒΟΡΙ		έτ. «Ρίος»	42	7076	έφθ. Βαγκούθερ 9 'Οκτ.
ΓΑ·Υ·ΕΤΥ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Θήατρο»	43	7304	άνεχ. Κούδαν 5 'Οκτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΓΑΥΡΙΟΝ		έτ. «Κορούνα»	43	7156	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Οκτ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ		έτ. «Γέροντας»	43	7271	έφθ. Βρέμην 4 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιθερ.)		έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 'Οκτ. διά Πουσσάν
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθερ.)		έλληνικα συμφέροντα	44	7232	είς αμερικανικον λιμένα, ύπο παραλαβήν
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)		έτ. «Ματζέολια»	27	5586	άσογε Πειραιώ 14 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθερ.)		έτ. «Μονρόδια»	51	5739	έφθ. Οζάκαν 28 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		έτ. «Μερίτιαν»	19	5405	έφθ. Μπρεμερχάφεν 2 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ 'Οίλ»	54	18790	διηλθε Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)		έτ. «Άρκουλ»	22	1871	είς Σπαλάτον 10 'Οκτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Ρίο Πάρτο»	43	7166	έφθ. Βαγκούθερ 8 'Οκτ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ		έτ. «Γιουρόπτα»	43	7207	άνεχ. Χιροχάτα 6 'Οκτ. διά Βαγκούθερ
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ. 6.)		έτ. «Μιτάχια Σαλίνας»	42	7303	έφθ. Χούλι 29 Σεπτ.
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθερ.)		έτ. «Ντέλ Πλάτω»	30	6770	έφθ. Σάν Λορέντζο 26 Σεπτ.
ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ (δεξ.)		έτ. «Οθέρσον Τάκερ»	43	10448	άσογει Μπωμόν από 22 'Ιουλίου
ΓΚΛΑΝΤΙΕ·Ι·ΤΟΡ		έτ. «Πάλμαρο»	43	7263	άνεχ. Θράσιερος 1 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ. 6.)		έτ. «Μίνι 'Άτλαντικ»	43	7248	έφθ. Αιμέρσαν 8 'Οκτ.
ΓΟΥ·Ι·ΝΤ		έτ. «Καρρέτο»	44	7247	έφθ. Βαγκούθερ 6 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	52	20321	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 10 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΟΡΥ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	54	27875	διηλθε Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΤΙΑΝ (λιθ. δ.)		έτ. «Διεθνής»	64	20500	είς Κίελον ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)		έτ. «Διεθνής»	53	20600	διηλθε Σουεζ 11 'Οκτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ·Ι·Σ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	54	20400	διηλθε Σουεζ 12 'Οκτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ (λ. δ.)		έτ. «Διεθνής»	52	20536	διηλθε Σουεζ 3 'Οκτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	52	20125	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 'Οκτ. δι' Εύρώπην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	49	17738	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 6 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	49	10892	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ. 6.)		έτ. «Ιντερμάριν»	54	20355	είς Ναγκασάκι, ύπο συμπλήρωσιν
ΔΑΦΝΗ (λιθ. 6.)		έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	52	5900	είς Ούεστ Χάρτλεπούλ, ύπο συμπλήρωσιν
ΔΕΛΦΟΙ (λιθερ.)		έτ. «Ρίο 'Αντον»	45	7252	άνεχ. Λός 'Αντζελες 26 Σεπτ. διά Περουβίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Γιουρόπτα»	44	7192	άνεχ. Μπέλφαστ 10 'Οκτ. διά Βαμπάνα
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)		έτ. «Άρτεμις»	17	3322	είς Πέραμα από 28 Σεπτ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθερ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. 'Αιμούργον 7 'Οκτ. (διαταγάς έν πλῷ)
ΔΙΩΝΗ		έτ. «Πάλε»	20	6157	διηλθε Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. δι' Εμδεν
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ		έτ. «Λεόδηγκα»	19	812	άργει Μαϊάμι από 23 Δεκ. 1953
ΔΩΡΙΣ		έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Σορέλ 1 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 11
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθερ.)		έτ. «Γουορλητουάιντ»	43	7131	διηλθεν 'Αγ. Βικέντιον 22 Σεπτ. δι' 'Αργεντινήν
ΕΒΗΛΙΖ (λιθ. 6.)		έτ. «Ρίο Καρίμπια»	44	7210	διηλθε Σουεζ 1 'Οκτ. διά Μαντράς
ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ. Κοστ.)		έτ. «Νολίντο»	27	6401	άργει 'Αμστερνταμ από 9 'Ιουνίου
ΕΛΕΚΤΡΙΚ		έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4991	άνεχ. Ιργουελλ 8 'Οκτ. διά Πέπελ
ΕΛΕΝΗ Β.		έτ. «Πουέρτο Λιμπερτάντ»	44	7331	άνεχ. Χάππτου ρόδι 7 'Οκτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΛΕΟΥΣΑ (Κοστ.)		έτ. «Λιμπερά»	18	629	άργει Πέραμα 14 'Οκτ. Σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)		έτ. «Γουόρλητ Τάκερς»	43	7218	άνεχ. Λιμπίδινον 24 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ. 6.)		έτ. «Ελλήσταντος»	44	7225	έφθ. Γένοβαν 7 'Οκτ.
ΕΛΑΜΠΑ (λιθερ. δεξ.)		έτ. «Μορέλος»	43	7284	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 27 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΠΙΣ (λιθ. 6.)		έτ. «Καζοτάμιλ»	44	7229	διηλθε Κέρκυραν 2 'Οκτ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ		έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	έφθ. Τσεμπεράιν 6 'Οκτ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ		έτ. «Γκόλφ 'Αζόύλ»	42	7058	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 5 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ		έτ. «Ενσενάντω»	44	7207	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 2 'Οκτ.
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)		έτ. «Λατοιφέρους»	43	7264	διηλθε Παναμάν 20 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)		έτ. «Λόγγος»	41	7122	είς Κέι Ούεστ 5 'Οκτ. (διαταγάς)
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιθ. 6.)		έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7240	διηλθε Παναμάν 1 'Οκτ. διά Χιλήν
ΕΠΟΣ (λιθερ.)		έτ. «Αλβάρες»	44	7176	άνεχ. Σηπάτλ 25 Σεπτ. διά Βομβάνη
ΕΣΤΟΡΙΑ		έτ. «Πέντεγκραλ»	44	7255	έφθ. Βοστώνην 1 'Οκτ.
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)		έτ. «Σουντατάλαντικα»	22	7766	άσοει Σπέτζιαν από 19 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ 'Οίλ»	54	18675	άνεχ. Φόλευ 11 'Οκτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ		έτ. «Γκόλφ Ντεζέάντος	44	7210	άνεχ. Μόντρεαλ 1 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθερ.)		έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	είς Ρόττερνταμ 8 'Οκτ., έναυλώθη
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ. «Σάν Αντώνιο»	43	7176	διηλθε Σουεζ 8 'Οκτ. διά Καράτσι
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ. «Μαλάγιας»	43	7194	άνεχ. Λός 'Αντζελες από 16 Σεπτ. διά Πιμεντάλ
ΕΦΦΗ (λιθερ.)		έτ. «Ορινόκο»	44	7165	διηλθε Σουεζ 25 Σεπτ. διά Φορμόζαν
ZAN		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	διηλθε Σηπάτλ 1 'Οκτ. διά Μοντεβίδεο
ZINI (λιθ. δεξ.)		K. 'Ατυχίδης	20	7638	άνεχ. Πέρνις 1 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ZΟΖΙΑΝ (Κοστ.)		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	έφθ. Μπράκε 6 'Οκτ.
ΗΓΚΑ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7161	διηλθεν άνοικτά 'Αδεν 20 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΗΡΩΝ (Χοιδ.)		έτ. «Θαλασσοπόδοσ»	43	7252	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 'Οκτ. διά Μάντζεστερ
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ. 6.)		έτ. «Αίλα Μπέλλα»	28	2407	διηλθε Τρίνινταν 28 Σεπτ. διά Αλφρεντ
ΘΕΟ (Κοστ.)		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	έφθ. Μουτάσα 7 'Οκτ. (διά Κέπι Τάουν)
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ		έτ. «Δώρα»	45	7151	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 'Οκτ. διά Περουβίαν
ΘΕΟΔΩΡΑ		έτ. «Μοντεζόνια»	43	7131	έφθ. Πρίν Ρούπερτ 7 'Οκτ.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ. 6.)		έτ. «Λόκ Πέρλας»	28	5068	έφθ. Κόρκ 6 'Οκτ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Απόστολος Παύλος»	24	3658	είς Σαιν Πιέρ Λίλαντ από 18 Σεπτ. δι' 'Ωκλαντ
ΘΕΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Σαπφώ»	35	8072	ά·γει Νέαν 'Υόρκην από 29 'Ιουνίου 1953
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)		έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	Ίδε : «ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ», ως μετωνυμάσθη
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (λιθερ.)		έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	άνεχ. Σταλάρου 9 'Οκτ. διά Πούντα Καρντόν
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)		έτ. «Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	25	5090	άργει 'Αμστερνταμ από 17 'Ιουλ. 1953
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)		έτ. «Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	44	7176	διηλθε Τρίνινταν 8 'Οκτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Νάδιγκ Κρίστομπαλ»			

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΙΩΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ. Κ.»	53	13554	άιεχ. Φιλαδέλφειον 1 'Οκτ. διά Λάς Πιέντρας
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	άνεχ. Χιούστον 4 'Οκτ. διά Βενεζουέλλαν
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	«Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	44	7198	διῆλθε. Σουέζ 9 'Οκτ. διά Μπαγκόκ
ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13490	έφθ. Γιοκοχάμαν από 15 Σεπτ., επισκευή
ΙΡΙΣ (Κοσταρ.)	Κωταρόπουλος	20	909	χρογεί Μασσαλίαν 10 'Οκτ.
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	διῆλθε Παναμάν 3 'Οκτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιβερ.)	έτ. «Τορέχα»	21	2506	έσθ. Λονδίνον 26 Σεπτ.
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρίνας»	22	8432	άργει Σέλλιμπορι τέλο 11 Σεπτ. 1953
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Άρεκουμπίτα»	43	7257	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 'Οκτ.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	7710	άνεχ. Μόντρεαλ 30 Σεπτ. διά Γερμανίαν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	έφθ. Γκάρστον 7 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουντεφίονίδι»	24	5185	εις Βόλον 5 'Οκτ. (είτα Πειραιά)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	άνεχ. Πόρτ Τάλμποτ 9 'Οκτ. διά Γάνδην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	19	5173	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Αλεξανδρείαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπτ»	54	6800	εις Τάιν. ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπτ»	53	8400	έφθ. Αμβούργον 12 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Γιουνιόν»	22	1048	άργει 'Απελάκι από 26 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5354	εις Λαττάκια 2 'Οκτ. ύπο φόρτωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΘΕΟ (λιβερ.)	έτ. «Αντόρ»	43	7129	άνεχ. Αυδέρσαν 4 'Οκτ. διά 'Ην. Πολιτείας
ΚΑΠΕΤΑΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Οκτ. διά Αμπέρσαν
ΚΑΠΤΑΓΙ ΝΗΗΣ (λιβ.)	έτ. «Ίρις»	42	7018	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Οκτ. διά Ρότερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Ιουρόπας»	44	7124	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 10 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8872	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Οκτ. διά Ταμπίκο
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Φελίτσιο»	43	7132	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Οκτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	έφθ. Βαγκούθερ 7 'Οκτ.
ΚΑΛΗ	έτ. «Μάριν»	43	7166	έφθ. "Αιστεράτημ 8 'Οκτ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Πανιμάρ»	43	7246	διῆλθε Παναμάν 21 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Καρνάσιον»	44	7281	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 4 'Οκτ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Σάν Μπεριάντο»	45	7255	ένεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ,
ΚΕΙΠ ΣΤΑΡ	έτ. «Λαϊμπέριαν»	44	7281	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 7 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άργει Βαλτιμόρην από 21 'Ιουν. 1952
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Κάνοντους»	41	7579	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιβερ.)	έτ. «Ινταλγκος»	43	7194	διῆλθε Λάδσεντ 10 'Οκτ. διά Ήνωμένας Πολιτείας
ΚΙΣΜΕΤ	έτ. «Ίρκαρ»	22	2795	έφθ. Χαμίνα 5 'Οκτ.
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβερ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεχ. Βαγκούθερ 5 'Οκτ. διά Αγγλίαν
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τράμπι»	44	7248	άνεχ. Αυδέρσαν 25 Σεπτ. διά Χονολουλού
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορόγια»	44	7160	διῆλθε Λοντόντερρο 29 Σεπτ. διά Βαλτιμόρη ν
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	διῆλθε Κόμπι 5 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7933	άνεχ. Πορτ Αλμπέρον 4 'Οκτ. διά 'Αγγλίαν
ΚΟΜΕΤ (λιβερ.)	έτ. «Μονάρκας»	43	7177	έφθ. Γλασκώθην 2 'Οκτ.
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Μοντεπάρντο»	43	7261	διῆλθε Παναμάν 4 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	διῆλθε Τρίνινταν από 15 Σεπτ. διά Μπέιρα ν
ΚΟΡΣΙΚΑ (έπι.6)	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άργει Καζαμπλάγκαν από 10 Αύγ. 1952
ΚΟΡΦΟΥ Α·ΙΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτας»	43	7176	άνεχ. Ροζάριο 4 'Οκτ. διά 'Αγγλίαν
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	διῆλθε Τρίνινταν 4 'Οκτ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΚΡΟΝΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 6 'Οκτ. διά Καλαί
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κανόντους»	54	10800	ένεχ. Πόρτ Ελίζαμπετ 7 'Οκτ. διά Κέιπ Τάουν
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Κυανός»	43	10449	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 9 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	εις Λαττάκια 1 'Οκτ.
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	διῆλθε Σουέζ 7 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	άνεχ. 'Αλγέριον 7 'Οκτ. διά Λίβανον
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	άνεχ. Πόρτ Πρένς 4 'Οκτ. διά Τρίνινταν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 5 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΛΕΙΒΑΔΙΑ	έτ. «Κάλομπτρ»	43	7218	διῆλθεν Αγιον Βικέντιον 28 Σεπτ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΛΙΜΠΕΡΕ-ΙΤΩΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	άνεχ. Ρότερνταμ 2 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 2 'Οκτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντιασ	27	4966	έφθ. Γδυνιάν 7 'Οκτ.
ΛΟΥΔΑ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	17	1936	εις Μάντζεστερ ύπο παραλαβήν
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	έφθ. Ροζάριο 3 'Οκτ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπρόσαντ»	44	7160	έφθ. Γκρείτζενμάουθ 8 'Οκτ.
ΜΑΙΡΗ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5841	έφθ. 'Αιμπούργον 5 'Οκτ. (είτα Βρέμην)
ΜΑΚΡΟΝ (λιβερ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	έφθ. Μπουένος "Αύρες 9 'Οκτ.
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολμέντο»	42	7210	παρέμενε εἰσέτι υπό την "Αστερόεσσαν
ΜΑΝΤΟ-ΙΛ (λιβερ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7243	εις Σέιν 41 Β. και 49 Δ., 'Οκτ. 6, διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	εις Σέιν 41 Β. και 49 Δ., 'Οκτ. 6, διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δύνσουρ.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7244	εις Σέιν 41 Β. και 49 Δ., 'Οκτ. 6, διά Καζαμπλάγκαν
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Οκτ. διά Ρότερνταμ
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	άνεχ. Λός Αντζελες 22 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	έφθ. Ρίον Ιανέριον 24 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλ»	20	3326	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 29 Σεπτ. διά Καλκούταν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρκουλ»	22	4949	έφθ. Μπουένος "Αύρες 3 'Οκτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	εις Τσιγκάτο 1 'Οκτ.
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (λιβ.)	έτ. «Παναμένα - Γιουρόπα	48	6118	έφθ. Νεκοτσέα 3 'Οκτ.
ΜΑΡΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαρίνα»	24	3226	εις Πειραιά 14 'Οκτ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	έφθ. Ρίο Γκράντε 4 'Οκτ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	47	6113	έφθ. Μίδδλεσμπρο 30 Σεπτ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Οκτ.
ΜΑΡΚΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Εύκαριερς»	43	7132	διῆλθε Σουέζ 8 'Οκτ. διά Βιζαγκαπατάμ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	52	8453	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 'Οκτ. διά 'Ολλανδίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόρα»	54	18625	εις Ήνωμένας Πολιτείας ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζέολια»	27	6382	εις ταξιδίον Μαύρης Θαλάσσης
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νορθ Πασίφικ»	43	7176	έφθ. Ντεμπέρα 2 'Οκτ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ίνκαϊκα»	45	7264	διῆλθε Σεπτέμβρα 22 Σεπτ. διά Καμαΐσι
ΜΕΛΟΥΝΤΑ (λιβερ.)	έτ. «Λινάρες»	44	7198	έφθ. Λός Αντζελες 6 'Οκτ. (διά Βαλτιμόρην)
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέδα Γρανάδω»	45	7198	έφθ. Ντεμεράρα 9 'Οκτ.
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	έφθ. Τάποργκ 7 'Οκτ.
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Φρινόνας»	19	7588	άργει Βαλτιμόρην από 9 Νοεμ. 1953
ΜΕΡΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάπαπτ»	43	1934	έφθ. εις Πόρτ Τάλμποτ 9 'Οκτ.
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7227	διῆλθε Πόρλ Πόιντ 6 'Οκτ. διά "Εμδεν
ΜΕΣΣΑΡΙΑ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7227	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 6 'Οκτ.
ΜΕΤΤΑ Δ. (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7212	διετήρησε τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν
ΜΙΧΑΗΛ Ι.Γ.	έτ. «Η. Κορντόμπα»	44	7215	άνεχ. Αμστερταμ 5 'Οκτ. διά Βρετ. Γουιάναν
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δεξ.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	άνεχ. Σάντος 29 Σεπτ. διά Κιουρασώ
ΜΟΖΑΡΤ (λιβερ.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	42	2865	ΠΩΛΗΘΕΝ, μετανομάσθη "Μίκασέλλα"
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιβερ.)	έτ. «Ηστερ»	43	7067	άνεχ. Δουγκέρην 8 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΟΝΤΕΡΕ-ΙΤΩΡ (όνδ.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	άνεχ. 'Αιμπούργον 7 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΠΑΖΙΔΙ ΙΙ. (λιβερ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	έφθ. Βαγκούθερ 7 'Οκτ. (διά Νότ. Αφρικήν)
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβερ.)	έτ. «Έλκαρριερς»	44	7207	έφθ. Μόντρεαλ 7 'Οκτ.
ΜΠΟΥΡΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπούρικα»	20	854	διῆλθε Κωνιπολίν 2 'Οκτ. διά Αλεξάνδρειαν, έφθ. 6
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άργει 'Αιμπελάκι από 23 Σεπτ. 1952
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανόιλ»	30	9243	άνεχ. Πειραιά 3 'Οκτ. διά Λίβανον

ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	διήλθε Παναμά v26 Σεπτ. διά Δανίαν
ΜΥΡΤΩ (τάκερ)	έτ. «Αρίστας»	43	7176	έργει Rίβερ Φάλ από 24 Μαΐου
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	διήλθε Μοντεβίδεο 4 'Οκτ. δι' Αμβούργον
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάνη Ρόκκο»	25	4954	άνεχ. Ήστχαμ 8 'Οκτ. διά Μπόναν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιβερ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	7176	άνεχ. Ρεύκιαβικ 1 'Οκτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Ελληνικό συμφέροντα»	45	7176	διηλθε Παναμάν 9 'Οκτ. δι' Ατλαντικόν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Μοντεβέρντε»	43	7228	έφθ. Γένοβαν 1 'Οκτ.
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ. «Νέπτουν»	20	3078	άνεχ. Ματάντι 28 Σεπτ. διά Κέπι Τάουν
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Γκλόμπταλ»	44	7248	άργει Λασούτοκας από 10 Αύγουστου
ΝΑΦΤΟΛ	έτ. «Ναφτόλα»	20	6416	έφθ. Πειραιά 22 Σεπτ.
(τάκερ)	έτ. «Νεβάδας»	29	4130	έφθ. Νεκοτσέα 1 'Οκτ. (διά Rόττερνταμ)
ΝΕΒΑΔΑ (λιβερ.)	έτ. «Εσπέρια»	53	5850	εις θέσιν 5 Ν. και 118 Α. 'Οκτ. 7 διά Φρήμαντλ
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	20	10474	διήλθε Κάυνες 8 'Οκτ. διά Μπρεμερχάφεν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Πρέγκα»	52	11267	έφθ. Ράς Τανούρα 9 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Παράνα»	53	12396	άνεχ. Χισιύτων 22 Σεπτ. διά Μόρριβιλλ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντονόζο»	44	7255	άνεχ. Σαδόναν 7 'Οκτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7167	έφθ. Μόντρεαλ 10 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Παναμά»	43	7920	διήλθε Γιβραλτάρ 11 'Οκτ. διά Σαδόναν
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Άζορες»	45	7023	άνεχ. Σαδόναν 7 'Οκτ. διά Κάσσα
ΝΙΚΥ (λιβερ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	7200	άργει Αμπελάκι από 20 Ιουνίου
ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Αϊλα Νασφρένο»	43	7330	έφθ. Τίρινταντ 5 'Οκτ.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Στάρ Λάιν»	28	9002	έφθ. Λονδίνον 28 Σεπτ.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Πανάμ-Γιουρόπο»	28	7104	διήλθε Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διά Μπάνιας
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερον Σιφάριγκ»	43	7175	διήλθε Κολόμπα 20 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Οκτ. διά Τζάκονσονιλλ
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιβερ.)	έτ. «Παλμύρα»	53	5826	εις Ρόττερνταμ από 20 Αύγ., επισκεψή
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ντιάνα»	39	4967	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 4 'Οκτ. διά Γκότεμπουργκ
ΝΟΡΘ ΝΤΙΟΥΚ λιβ. δεξ.)	έτ. «Ντιάνα»	44	10712	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Οκτ. δι' Υμουίντεν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	έφθ. Εμδεν 3 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	εις Σάντος από 11 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Ατλαντικά»	44	7054	έφθ. Πειραιά 24 Σεπτ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 26 Σεπτ. διά Γδύνιαν
ΝΟΡΜΑ (τάκερ)	έτ. «Ναφτόλα»	20	7030	διήλθε Κολόμπα 2 Όκτ. διά Μπάνιας
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	διήλθε Ντακάρ 2 Όκτ. διά Μασσαλίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Μπλάχιαν 5 'Οκτ. διά Κόντινεντ
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	διήλθε Ντακάρ 1 'Οκτ. διά Γερμανίαν
ΝΟΥΤΣΙ (λιβερ.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράγκερ»	44	7161	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 28 Σεπτ. διά Καμπάνα
ΝΤΑΡΝΙ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	52	12577	άργει Αμπελάκι από 28 Μαΐου
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	24	5981	εις Κύπρον 14 'Οκτ. υπό φόρτωσιν
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κευτάκο»	25	5531	διήλθε Σουέζ 2 'Οκτ. διά Βομβάνην
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ	έτ. «Παρνασσός»	44	7176	άργει Πειραιάς από 31 Μαΐου
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8236	εις Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	35	7293	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 8 'Οκτ. δι' Αργεντινήν
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ. δ.)	έτ. «Παναμένα-Έουρόπα»	54	11400	έφθ. Σάντος από 16 'Οκτ. 1953
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπώ»	44	7244	εις Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 10 'Οκτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	διήλθε Ντακάρ 5 'Οκτ. διά Ριτζέκαν, έφθ. 10
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσότσεάνικα»	54	7500	άνεχ. Χερβούργου 5 'Οκτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσαστάλαντικα»	53	22979	άνεχ. Ήστχαμ 28 Σεπτ. διά Πούντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14000	διήλθε Σουέζ 9 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	13652	έφθ. Σαίν Ναζαίρ 3 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	53	20453	άγνει Χιροχάτα από 28 'Οκτ. 1953
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ·ΜΣ (τάκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	48	11298	διήλθε Σουέζ 9 'Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙ·ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	14047	άνεχ. Σιένταμ 10 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17722	άνεχ. Πέριπτον 7 'Οκτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	14221	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 2 'Οκτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	14009	διήλθε Σάδη 4 'Οκτ. διά Νότιον Γαλλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	εις Κίελον, υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	14000	διήλθε Πόρτ Σάδη 5 'Οκτ. διά Νεάπολιν, έφθ. 9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	13660	άνεχ. Τάιν 9 'Οκτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρριέντες»	45	10448	διήλθε Λάδσεντ 7 'Οκτ. δι' Ολλανδίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	14200	εις Κίελον, υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13500	διήλθε Πόρτ Σάδη 9 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Λ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13500	εις Τσέστερ (Η.Π.Α.), υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13665	διήλθε Πόρτ Σάδη 3 'Οκτ. διά Νότ. Γαλλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	19600	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 8 'Οκτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	21239	διήλθε Πόρτ Σάδη 25 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13665	εις Μασσαλίαν από 25 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	διήλθε Πόρτ Σάδη 3 'Οκτ. διά Νότ. Γαλλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πλάμας»	53	14000	έφθ. Αλόρας 29 Σεπτ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17724	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	13019	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 2 'Οκτ. διά Νότ. Γαλλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17722	διήλθε Πόρτ Σάδη 6 'Οκτ. διά Λίβερπουλ, έφθ. 11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	13900	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 1 'Οκτ. διά Σαίν Κίττς
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Υ·ΤΕΡ	έτ. «Μουσανάντο»	54	20611	άνεχ. Χάρημ 5 'Οκτ. διά Λίβανον
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ομινουμ Φράγκερ»	44	7255	έφθ. Σάντος 24 Σεπτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Μιραφόρες»	27	8627	άργει "Αμοτερνταμ από 6 Αύγ. 1953
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	διήλθε Παναμάν 4 'Οκτ. (διαταγάς)
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	άνεχ. Ρίον 'Ιανεΐρον 2 'Οκτ. διά Παραμαρίμπο
ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ.)	έτ. «Σπρίγκιβλλ»	43	7176	διήλθε Τρίνιταντ 5 'Οκτ. διά Ρίον 'Ιανεΐρον
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Μπλού Μπαίνη»	43	7194	εις Βενετίαν 6 'Οκτ.
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιβερ.)	έτ. «Καρέττο»	43	7160	έφθ. Αμβέρσαν 2 'Οκτ. και Ντόρερ 9
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Σάνη Ραφαέλ»	43	7243	εις Γκρήνοκ από 12 Αύγ. υπό μετασκευήν
ΠΑΝΑΗΣΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάπρι»	17	992	διήλθε Κωνιόπολιν 5 'Οκτ. δι' Οδησσόν, έφθ. 7
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Εθερστ»	19	974	διήλθε Σουέζ 2 'Οκτ. διά Τζέδδαν
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Γιαβάττα 22 Σεπτ. διά Βαγκούνερ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Σάνη Ραφαέλ»	43	7281	εις Σιένταμ από 1 Σεπτ., υπό μετασκευήν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΗ	έτ. «Ριό Χόντο»	43	7193	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Οκτ. διά Περουβίαν
ΠΑΘ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. Αμβέρσαν 1 'Οκτ.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβερ.)	έτ. «Πάδ»	26	5937	άνεχ. Αμβέρσαν 23 Σεπτ. διά Χαβάνων
ΠΕΛΟΨ	έτ. «Σάμοσκα»	44	7166	άνεχ. Ντεμεράρα 8 'Οκτ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΠΕΡΛΑ·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Σάμοκα»	45	7148	διήλθε Σουέζ 23 Σεπτ. δι' Ινδίσιος
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Καρρέτο»	43	7176	διήλθε Τρίνιταντ 6 'Οκτ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 1 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΙΝΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Πόλαρα»	19	6495	άνεχ. Τσώρτσιλ 7 'Οκτ. δι' Αμβέρσαν
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Παράνα»	54	6165	άνεχ. Γιαβάττα 28 Σεπτ. διά Βαγκούνερ
ΠΙΤΣΑ Χ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	διήλθε Ντακάρ 6 'Οκτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΠΛΟΒΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Μέδουσσα»	43	7105	διήλθε Ντακάρ 6 'Οκτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς»	45	7331	άνεχ. Ντάμπαρτον 5 'Οκτ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
	έτ. «Παναμάς»	54	8500	

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	άνεχ. Κόδιτσαν Μπαίν 8 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	έφθ. Μοντεδίδεο 20 Σεπτ.
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρης»	43	7257	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267	έφθ. Λίβερπουλ 8 'Οκτ. (εἰτα Μάντζεστερ)
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 4 'Οκτ. διὰ Λουδίνιον
ΠΟΥΝΤΑ	έτ. «Ποιντα Γκόρντα»	21	2197	άνεχ. "Αρζεβ 2 'Οκτ. διὰ Γκράντον
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 10 'Ιουλίου
ΠΡΙΜΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπαλμπόσ»	32	400	εἰς ταξίδια μεταξὺ λιμένων 'Ερμούπας Θαλάσσης
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντελ "Εστε»	44	7192	έφθ. Βαγκούδεο 6 'Οκτ. (διὰ Νότ. Αφρικήν)
PANTIANT (δεξ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	έφθ. Σαβάνων ἀπὸ 16 Σεπτ., ἐπισκευή
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	άνεχ. Χάρτλεπουλ 2 'Οκτ. διὰ Χούλη, έφθ 4
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χούδ.)	έτ. «Εμπρέσσα»	42	7176	άνεχ. Ροζάριο 23 Σεπτ. δι' Εύρωπην
ΡΕΝΑ	έτ. «Πλάξ»	20	5686	εἰς Πειραιά 10 'Οκτ.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ριό Γκράντε»	44	7176	έφθ. Λίβερπουλ 1 'Οκτ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατσόφικα»	44	7229	άνεχ. Βοστώνην 4 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Μπακούκο απὸ 9 Σεπτ. 1952
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κιστανέρα»	21	6448	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 9 Μαΐου 1953
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	άτ. «Εσκομπάλλα»	45	7151	άνεχ. Σεμαίνους 4 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνα»	44	7281	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Οκτ. καὶ 'Αιμούργον 10
ΣΑΙΝΤ ΖΩΝ	έτ. «Σαίντα»	44	7176	άνεχ. Τσώρτσιλ 1 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντελ "Εστε»	18	5664	έφθ. Αμβέρσαν 4 'Οκτ.
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	36	5136	εἰς Καλκούταν ἀπὸ 11 Σεπτ.
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σομέλγκα»	44	7282	διήλθε Ντόρερ 5 'Οκτ. δι' "Οσλο
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαβίζια»	23	5374	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 5 'Οκτ.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2088	διήλθε Κόπερθικ 4 'Οκτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικά»	44	10700	διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. (διαταγός)
ΣΑΝ ΠΑΝΤΓΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Παντελέμηνον»	44	7283	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 9 'Οκτ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7250	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Οκτ. διὰ Μπότγουντ
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιθερ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Οκτ. διὰ Λίβερπουλ
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Μαντράς 5 'Οκτ. διὰ Καλκούταν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Οκτ. διὰ Μαντράς
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	43	7118	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 9 'Οκτ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπτόρες»	43	7257	άνεχ. Λός 'Αντζελες ἀπὸ 11 Σεπτ. διὰ Σάν Ντιέγκο
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πακούνας»	43	7164	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 Σεπτ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΣΑΝΝΗΜΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	άνεχ. Ράς Τανούρα 5 'Οκτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	έφθ. Πουάν Πίτρ 8 'Οκτ.
ΣΑΞΟΝΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	εἰς Μπουένος "Άρες ἀπὸ 19 Σεπτ., ζημίαι
ΣΑΞΟΝΣΚΑΪ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	13000	άνεχ. Κιουρασά 8 'Οκτ. διὰ Ντακάρ
ΣΑΞΟΝΧΗΔΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Σπέτζιαν 6 'Οκτ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΣΑΞΟΝΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 4 'Οκτ. διὰ Σπέτζιαν
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	άνεχ. Χάλιφας 3 'Οκτ. δι' 'Αμστερταμ
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Ήστχαμ 1 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιθερ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7166	άνεχ. Λός 'Αντζελες 22 Σεπτ. διὰ Σάν Ζουά ν
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7163	άνεχ. Λούδινον 29 Σεπτ. διὰ Μιούνταρα
ΣΗΓΚΑΙΗΤ (λιθερ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7248	άνεχ. Ήσουρέκα 3 'Οκτ. διὰ Πρόδιντενς
ΣΗΓΚΛΑΡΙΟΥΣ (λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7284	άργει Βαλτιμόρην 10 'Οκτ.
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 10 'Οκτ.
ΣΗΚΛΑΙ·Γ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7252	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 'Οκτ.
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάν Φέλιπε»	43	7321	άνεχ. Λός 'Αντζελες 23 Σεπτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΗΛΑ·Ι·Φ (λιθερ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7239	άργει Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 30 'Απρ.
ΣΗΦΑΙΗΘ (λιθερ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7212	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Σεπτ.
ΣΗΦΟΡΤ (λιθερ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7254	άνεχ. Λός "Αντζελες 6 'Οκτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	άνεχ. Μουρόραν 3 'Οκτ. διὰ Βαγκούδερ
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7276	παρελθόφθι εἰς Λούδινον 8 'Οκτ.
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρη»	44	7176	διήλθε Ντάρμπραν 8 'Οκτ. διὰ Κέπιπ Τάουν
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	διήλθε Παναμάν 3 'Οκτ. δι' 'Αγγλίαν
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Βομάνη 1 'Οκτ.
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοστ.)	έτ. «Ζίτας	44	7238	έφθ. Μοντεδίδεο 5 'Οκτ.
ΣΟΥΖΥ (Κοστ.)	έτ. «Κάμαρον»	19	611	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 8 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	διήλθε Ντόρερ 10 'Οκτ. διὰ Κων) πολιν.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	άνεχ. Βρέμην 6 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθερ.)	έτ. «Αυτοχίης	25	5136	διήλθε Λός "Αντζελες 8 'Οκτ. δι' 'Οζάκαν
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αίολος»	43	7199	άνεχ. Σαουθάπτον 8 'Οκτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 6 'Οκτ. δι' 'Αργεντινήν
ΣΤΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Σ' γάρα»	44	7162	παρελθόφθι εἰς Λούδινον 8 'Οκτ.
ΣΤΑΡ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7253	διήλθε Ντάρμπραν 29 Σεπτ. διὰ Τεργέστην
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7324	διήλθε Τρίνινταν 25 Σεπτ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	άνεχ. Γιασάτα 8 'Οκτ. διὰ Βαγκούδεο
ΣΤΡΑΠΟΥΡΙΕΣ	έτ. «Ατέέκας	43	7185	διήλθε Λός "Αντζελες 22 Σεπτ. διὰ Σακάιντε
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	έργιοι Αμέρεσαν ἀπὸ 26 Σεπτ. 1952
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνα»	21	7409	έφθ. Φόλαμιου 11 'Οκτ.
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικας	54	12000	έφθ. 'Αμβέρσαν 8 'Οκτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δύνσιρ.)	έτ. «Μπελένη»	44	7255	άνεχ. Κότκα 6 'Οκτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάν 'Ατανάσιο»	15	2557	διήλθε Νέαν 'Υόρκην 7 'Οκτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	διήλθε Νέαν 'Ουεστμίνστερ 7 'Οκτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθερ.)	έτ. «Οσεανίκη	43	7134	διήλθε Νέαν 'Ουεστμίνστερ 7 'Οκτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιθερ.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9150	διήλθε Νέαν 'Ουεστμίνστερ 7 'Οκτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΤΖΟΡΤΖ (λιθερ.)	έτ. «Κογκόρντια»	20	3526	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 9 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Μπαλμπόσ»	54	18675	άνεχ. Φόλευ 11 'Οκτ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Λιμπερτούς	53	25010	έφθ. Πέονις 6 'Οκτ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Χάπτον ρόδς 1 'Οκτ. διὰ Βενεζουέλλαν
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Ημιοφάρο»	44	7246	έφθ. Χαδάνην 10 'Οκτ.
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Αντρά»	44	7216	άνεχ. Ταμπίκο 8 'Οκτ. διὰ Χαδάνην
ΤΟΡΜΟ·Ι·Λ (λιθερ.)	έτ. «Πολύνας»	43	7162	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 'Οκτ.
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Κάριμπα»	19	5670	διήλθε Παναμάν 20 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7190	έφθ. Βοέμην 3 'Οκτ.

"OLYMPIC,,**"NICOLAOS VITALIS - MOOR BROTHERS & CO,,**

ΤΡΑΠΕΖΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

POST OFFICE BOX No. 45

MONTEVIDEO (URUGUAY)

Adr: Telegraph

"OLYMPIC,,

MONTEVIDEO

ZABALA 1542

ROOM 44-45

•

Telef: 8.60.85

ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Θήσατρο»	43	7289	έφθ. Βαλτιμόρην 8 Οκτ. και Νέαν 'Υόρκην 10
ΤΡΟ-Υ' (όνδουρ. δεξ.)	έτ. «Κολόν»	21	8206	άργει Σέλμπορην από 19 Αύγ. 1953
ΤΣΑΛΛΑΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα 'Αμερικάνα»	43	7176	διηλθε Παναμάν 26 Σεπτ. διά Περούδιαν
ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιθερ.)	έτ. «Ντέ Κάργκο»	44	7214	διηλθε Λός "Αντζελες" 26 Σεπτ. διά Καβασάκι
ΤΥΧΑ	έτ. «Ρουσιγιαλ»	42	7134	ένεχ. Χαμπτον ρόδις 28 Σεπτ. διά Σαδόναν
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Ναθεγκάντες»	45	7256	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Οκτ.
ΦΑΙΑΣ II.	έτ. «Πόλαρο»	44	7060	άνεχ. Λός "Αντζελες" 1 Οκτ. διά Φορμόζαν
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7132	άνεχ. 'Αμδούργον 2 Οκτ. διά Χαμπτον ρόδις
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Ινκάϊκα»	45	7263	άνεχ. Γιασβάτα 9 Οκτ. διά Μανιλλαν
ΦΙΛΤΡΙΚ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Τσέρο λά Πλάτα»	21	6873	18ε: «Βίβα», ως μετωνυμάσθη
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (λιθερ.)	έτ. «Προγρέσσο»	44	7247	διηλθε Παναμάν 2 Οκτ. διά Σάν Χουάν Μπαΐν
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Κάλπελ»	44	10983	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 Οκτ. διά Κοδένας
ΦΡΑΝΚΟ ΙΖΙ (δεξαμ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	είς Αιδέρσον από 20 Σεπτ.
ΧΕΡΑΛΤ (λιθερ.)	έτ. «Γκόθμα»	43	7242	διηλθε Παναμάν 29 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΧΕΡΕΝΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3800	έφθ. Μαλάγαν 1 Οκτ. και Μελίλλαν 8
ΧΗΔΕΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Κολόν»	34	858	εις Λιμένας "Απω" Ανατολής
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	15745	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 2 Οκτ. διά Γιβραλτάρ
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7127	έφθ. Μαυρίκιον 6 Οκτ.
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7199	άνεχ. Χαμπτον ρόδις 6 Οκτ. διά Τεργέστην
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Ιουνάιτεν Κρός»	53	12513	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 Οκτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΧΡΥΣ (λιθερ.)	έτ. «Γκράουντ»	43	7250	διηλθε Χονδούραν 22 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	διηλθε Παναμάν 26 Σεπτ. διά Μαγιάτλαν
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	διηλθε Πιβραλτάρ 11 Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	42	7175	άνεχ. Ηστχαμ 3 Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	διηλθε Φλάσιγκ 4 Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις

(Συνέχεια ναυλώσων έκ της 25ης επειδός)

ματο, ταχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον Καναδά — Ηνωμένων Πολιτειών (διαρκείας 30 έως 45 ημέρων), δολ. 2.55, παράδοσης εις Χόλιφατ 7 έως 11 Οκτωβρίου.

«ΖΟΖΙΑΝ» (Κεσταρίκας) 11.724 τόν. (l.w. (ταχύτης 9 μιλίων, με κατανάλωσιν 26 τόνων πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά τρείς μήνας (ταξίδια μεταφοράς μεταλλευμάτων) 18/9, παράδοσης εις Βέζερ 9 έως 13 Οκτωβρίου, έπαναπαράδοσης εις Αμέρικαν ρείντ.

«ΑΙΑΣ» (παναρ.) 10.011 τόνων l.w. (510.000 κ.π. διά δύματα, ταχύτης 9 έως 9½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 έως 26 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά δύο τρεις μήνας (ταξίδια μεταφοράς μεταλλευμάτων) 18/6, παράδοσης εις Αμδούργον 15—25 Οκτωβρίου, έπαναπαράδοσης εις Αμέρικαν — Αμδούργον ρείντ.

«ΟΛΓΑ» 10.735 τόνων l.w. (499.000 κ.π. διά δύματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 24 έως 25 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον 9 έξι Εύρωπας εις Αυστραλίαν 22), παράδοσης εις Υμανίντεν 12 Οκτωβρίου, έπαναπαράδοσης εις Αυστραλίαν.

Τάξεις μεταφοράς

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ» έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 15.500 τ. πετρελαιοειδών διί διά Αγγλίαν — Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, Μεσόγειον ή Τενερίφαν 22½ % έπι έλαπτον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης Νοεμβρίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.000 τ. πετρελαιοειδών διί Αγγλίαν — Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, Μεσόγειον ή Τενερίφαν 20% έπι έλαπτον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης Οκτωβρίου.

«ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ» (παναρ.) έκ Λιδανού 13.000 τ. πετρελαιοειδών διά Βενετίαν 39% έπι έλαπτον της βάσεως του άμερικανικού ναυλοδόγιου, φόρτωσης Οκτωβρίου.

«ΕΜΙΑΥ» (παναρ.) έκ Τριπολίους ή Μπάνιας 10.000 τ. πετρελαιοειδών διά Τεργίστην 14% έπι έλαπτον του Μ.Ο.Τ., φόρτωσης Οκτωβρίου.

«ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιθερ.) έκ λιμένων Καραϊδίκης Θαλάσσης 27.000 τόν. πετρελαιοειδών διά Νόρδερον ρείντ 45% έπι έλαπτον της βάσεως του άμερικανικού ναυλοδόγιου, φόρτωσης Οκτωβρίου.

«ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ» (λιθερ.) έκ λιμένων Καραϊδίκης Θαλάσσης 23.500 τ. πετρελαιοειδών διά Ρίδερ Πλέιτ 32½% έπι έλαπτον της βάσεως του άμερικανικού ναυλοδόγιου, φόρτωσης Οκτωβρίου.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΑΝΤΖΕΡ» (λιθερ.) έκ λιμένων Καραϊδίκης Θαλάσσης 22.000 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερον ρείντ 20% έπι έλαπτον της βάσεως του άμερικανικού ναυλοδόγιου, φόρτωσης Οκτωβρίου.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΑΕΡ» (λιθερ.) έκ λιμένων Καραϊδίκης Θαλάσσης 22.500 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερον ρείντ 25% έπι έλαπτον της βάσεως του άμερικανικού ναυλοδόγιου, φόρτωσης Οκτωβρίου.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» έκ Περσικού Κόλπου 16.000 τ. πετρελαιοειδών διί Αγγλίαν — Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, Μεσόγειον ή Τενερίφαν 20% έπι έλαπτον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης Τελλί.

«ΕΛΛΗΝΗ Β.» (παναρ.) έκ Εφεδούσην εις Νόρφολκ μέ νέον ζενόνα και νέαν έλικα, άνεψωρας διά Πουέρτο Όοντάζ.

«ΑΙΔΙΔΗ ΝΤΟΡΟΟΥ» (λιθερ. δεξ.) έκ Ερεβίν την 10η Σεπτεμβρίου έντος του τυρόνος υπέστη ζημιας εις τη υπερκατούσα στάση, τόπος διά οπούσιας ζημιας εις τό σκάφος, εις τα τόνικα του μηχανοστοσιού και την έλικα. Αί πιστευαί του σκάφους θα διεσχαδών εις την Οδόκαν και θά διαρκέσουν 17 ημέρας.

«ΕΛΛΗΝΗ Β.» (παναρ.) έκ Εφεδούσην εις Νόρφολκ μέ νέον ζενόνα και νέαν έλικα, άνεψωρας διά Πουέρτο Όοντάζ.

«ΑΙΔΙΔΗ ΝΤΟΡΟΟΥ» (λιθερ. δεξ.) έκ Ερεβίν την 10η Σεπτεμβρίου έντος του τυρόνος υπέστη ζημιας εις τη υπερκατούσα στάση, τόπος διά οπούσιας ζημιας εις τό σκάφος, διά προσωρινάς πισκουέντ.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» (όνδυρ.) έκ Ρότερνταν διά Μπουένος "Αύρες" άπλοτες την έλικα του εις τα άνοικα της Καλαμπάγκας και έζητησε βοήθειαν. Τό ναυαγωστικόν "Ηρακλής" τό συμπλόκη ήδη εις την Καλαμπάγκαν

«ΣΑΖΟΝΣΗ» (λιθερ. δεξ.) έπισκεψάει εις Μπουένος "Αύρες" τάξ εκ συγκρούσεως ζημιάς του. Τό άπολεθρον φορτίον του (πετρελαία) άνηλθεν εις 3719 τόνους.

(Οκτ. 1)

«ΤΑΜΠΟΓΚΑ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.000 τ. πετρελαιοειδών διί Αγγλίαν — Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, Μεσόγειον ή Τενερίφαν 20% έπι έλαπτον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης Νοεμβρίου.

«ΣΑΜΠΗΤΗ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 15.500 τόν. πετρελαιοειδών διί Αγγλίαν — Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, Μεσόγειον ή Τενερίφαν 20% έπι έλαπτον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης Νοεμβρίου.

«ΧΛΟΗ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 27.000 τόν. πετρελαιοειδών διί Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 20% έπι έλαπτον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης Νοεμβρίου.

«ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 27.000 τ. πετρελαιοειδών διί Αγγλίαν — Κόντινεντ, 19% έπι έλαπτον της βάσεως του Μ.Ο.Τ., φόρτωσης περί τα μέσα Νοεμβρίου.

«ΜΙΧΑΗΛ Α.» (λιθερ.) όποι άμερικανικού λιμένας Κόλπον 16.500 τ. πετρελαιοειδών διό Ρότερνταν ή Αμδούργον, κατ' άποκοπή λίρας 32.500, φόρτωσης Νοεμβρίου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ» (λιθερ.) 15.500 τόνων π.ω. τάιμ-τσάρτερ διά δύο έως τέσσερας ημέρες μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί πετρελαίων) δολ. 2.50, έναρξης τέλη Οκτωβρίου.

«ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιθερ.) 15.500 τόνων π.ω. τάιμ-τσάρτερ διά δύο έως τέσσερας ημέρες μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί πετρελαίων) δολ. 2.50, έναρξης τέλη Οκτωβρίου.

«ΑΙΔΙΔΗ ΝΤΟΡΟΟΥ» (λιθερ. δεξ.) έκ Ερεβίν την 10η Σεπτεμβρίου έντος του τυρόνος υπέστη ζημιας εις τη υπερκατούσα στάση, τόπος διά οπούσιας ζημιας εις τό σκάφος. Ήδη εύρισκεται εις Νοεμβρίο πισκουέντ.

«ΕΦΕΡΓΟΥΡΙΑ» (λιθερ.) έκ Ερεβίν την 10η Σεπτεμβρίου έντος του τυρόνος υπέστη ζημιας εις τη υπερκατούσα στάση, τόπος διά οπούσιας ζημιας εις τό σκάφος, διά προσωρινάς πισκουέντ.

«ΒΙΒΑ» (λιθερ. δεξ.) έκ Συνεκρόύθη 150 μιλλιά άνοικτά του Φινιστέρων με γολικόν άλιευτικόν, ψηρή και κατευθύνση. Τό «Βίβα» διέσωσε τούς 6 σύνδρομους του πληρώματος και τους μετεβιδούνες εις άμερικανικόν σκάφος, διά νότιας θερινής περιόδου.

«ΕΛΛΗΝΗ Β.» (παναρ.) έκ Εφεδούσην εις Νόρφολκ μέ νέον ζενόνα και νέαν έλικα, άνεψωρας διά Πουέρτο Όοντάζ.

«ΑΙΔΙΔΗ ΝΤΟΡΟΟΥ» (λιθερ. δεξ.) έκ Ερεβίν την 10η Σεπτεμβρίου έντος του τυρόνος υπέστη ζημιας εις τη υπερκατούσα στάση, τόπος διά οπούσιας ζημιας εις τό σκάφος, διά προσωρινάς πισκουέντ.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» (όνδυρ.) έκ Ρότερνταν διά Μπουένος "Αύρες" άπλοτες την έλικα του εις τα άνοικα της Καλαμπάγκας και έζητησε βοήθειαν. Τό ναυαγωστικόν "Ηρακλής" τό συμπλόκη ήδη εις την Καλαμπάγκαν

«ΣΑΖΟΝΣΗ» (λιθερ. δεξ.) έπισκεψάει εις Μπουένος "Αύρες" τάξ εκ συγκρούσεως ζημιάς του. Τό άπολεθρον φορτίον του (πετρελαία) άνηλθεν εις 3719 τόνους.

(Οκτ. 1)

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE
WESTERLAAN 3
TEL: II3994-II3984-24510
Telegram: DIOSKUOI

N. MAVROLEON
SHIPBROKERS & AGENTS

AMSTERDAM
DAMRAK 89
TEL: 40115

S. ELEFTERIU LTD. SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS

Address: COLON 1570

MARINE SERVICES:

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

Cable Address:

INTERSHIP

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

Main Office and Warehouse:

298 MAIN ST. INTERNATIONAL BUILDING

VANCOUVER 4, B.C., CANADA

AIAΣ ΑΧ. ΚΟΖΟΜΠΟΛΙΔΗΣ

Telephones:

Day: T'Atlow 2047

Night: F'Airmont 2002