

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιανουαρίου 1955

Αρ. Φύλλου 471/230

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΒ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 471/230

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1955

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΥΜΕΡΟΝ

Τὸ ναυτεργατικὸν πρόβλημα

Πληρώματα ζητούν περισσότερα, καθύτερον κατηρτισμένα, οι έφοπλισταί διά τα πολλά ύπο τὰς ξένας σημαίας πλοία των. "Ἐν τινὶ μέτρῳ ἐπικρίνουν καὶ τὸ Κράτος, διότι δὲν ἐφρόντισεν ἐγκαίρως νὰ τὰ ἔξη ἔτοιμα, εἰς τὴν πρώτην ζῆτησιν. «Ἀντεστράφησαν οἱ ὄροι. Οἱ ἐργοδότης προσφέρεται καὶ ζητεῖ τὸν ἐργάτην» — γράφει προσφεύστατα ὁ κ. Ι. Θεοδωρακοπούλος εἰς τὸ πρωτοχρονιάτικον ἔθρον του. "Υπεύθυνοι, βεβαίως, τῆς σημειουμένης ἐλλείψεως πληρωμάτων καὶ δὴ ἀξιωματικῶν είνε, κατὸ κύριον λόγον, αὐτοὶ οὗτοι οἱ ἐφοπλισταί. Ποτὲ δὲν τοὺς ἀπησχόλησεν ἡ ποσοτική, πολὺ δὲ περισσότερον ἡ ποιοτική των ἐπάρκεια. Απὸ πενταετίας εἰς ἀθρόας παραγγελίας νεοτελέτων σκαφών οἱ πλειστοὶ τὸν ἐφοπλιστῶν μας προέβανον. Ἐσκέφθησαν βεβαίως πῶς θὰ τὰ πληρώσουν, πῶς τὰ νέα των σκάφη θὰ γίνουν καλύτερα, οίκονομικότερα εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν των. Διὰ τὴν ἔξευρεσιν, ὅμως, καὶ τῶν καλών ναυτικῶν, οἵτινες θὰ ἐκαλούντο νὰ τὰ ἐπανδρώσουν, οὐδέμια φροντὶς κατεβλήθη. "Οταν τὰ πλοία ήσαν ἐτοιμα πρὸς παράδοσιν, τότε καὶ μόνον ἀντεμετώπισαν τὴν ἀνάγκην, τὴν πρωταρχικὴν καθ' ὑμᾶς, τοῦ πληρώματος. Καὶ ὅταν οἱ καταλληλοὶ μηχανικοὶ, δὲν ἔξειρπσκοντο καὶ οἱ ναυτίλοι ἀξιωματικοὶ δὲν προσεφέροντο ἀδρόοι, διό οἱ ἄλλοι — πλὴν τῶν ἐφοπλιστῶν — ἥσαν οἱ ὑπεύθυνοι, ἴσως καὶ αὐτὴ ἡ Ἑλληνικὴ Φυλή, διότι δὲν ἦτο τόσον πολυάριθμος διὰ νὰ καλύπτῃ ἀνέτως τὰς ἀκάστοτε τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀνάγκας εἰς ἐμψυχους ωλικόν, λόγω τῶν πολλάν ναυπηγήσεων καὶ τῶν περισσοτέρων νέων ἀγορών.

Τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν, τὴν ἀρτιωτέραν διαπαιδαγώγησιν τὸν εἰσερχομένων εἰς τὸ ἔπαγγελμα νέων, τὴν βάσει θετικῶν ποοδέλφεων καὶ κατεύθυνσεων παροχῆ τῶν πυχίων εἰδίκευσεως καὶ τῶν διπλωμάτων, τὴν ἐπάρκειαν εἰς πληρώματα, κατώτερος καὶ ἀνώτερος, ἐπὶ πρόσφει τῆς διογκώσεως τῆς χωροτικότητος τῆς ὑπὸ ξένας, ἔστω, σημαίας ναυτιλίας μας. Κανεὶς ποτὲ δὲν ἐσκέφθη οὔτε καὶ πρότασις τις εποικοδομητική ὑπεβλήθη ἀπὸ μέρους τῶν ἀμειστῶν ἐνδιαφεούμενων, τῶν ἐφοπλιστῶν. Ή μόνη ἀπὸ τοῦ 1952 σημειωθείσα ποοσπάθεια — ἀνοργάνωτος καὶ συπλωτατική — ἐνέκειτο εἰς τὴν ἀθρόαν ναυτολόγησιν λευκοφυλλαδίτῶν.

Τὸ Κράτος ἐπίσης ἥδιαφρόσης. Δέν θὰ τὸ ἀδικήσωμεν, ὅμως, ἀφοῦ
ἡ ἄναγκη δὲν ἐπεστίμανθι ἔγκαιρως καὶ τὰ ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίας
πλοῖοι δὲν ἐπρόκειτο διὰ τῆς θάλασσαν στοοφῆς τῶν πειραι-
στότερών ναυτικών νὰ ἔξυπειθούν. Προβάλλεται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλι-
στὰς τὸ ἐπιχείρουμα τῆς ἀξιοποίησεως τῆς ἐργασίας τόσων καὶ τό-
σων χιλιάδων ἀνέργων νέων. Λογικὴ ή ὑπόδειξις, ὑπαγορεύομενα
τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον. Μὲ τὴν σημειουμένην ἔδω ὑποπασχόλησην,
μὲ τὴν ἀνέργιαν, ἥτις μαστίζει τὰς τάξεις τῶν νέων ίδια, τὸ πλοίον
ἀποτελεῖ πρωτίστης τάξεως παραγωγικήν διέξοδον, προσφέρεται ὡς
λύσης ἐνὸς σοβασού κοινωνικού προβλήματος. Ή θάλασσα ὑπῆρχεν
ἄνεκαθεν τὸ εὐρύτερον πεδίον διὰ τὴν ἐπαγγελματικήν τοῦ "Ελληνος
σταδιοδούμαν.

"Αν ἐπρόκειτο πράγματι νὰ ἐπινόθωσωμεν μὲ ιδικά μας ἀμιγῆ πληρώματα τὰ ὅσα Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη ἐπιτρέπεται νὸν προσλάθουν "Ἑλληνας ναυτικούς, διὰ ἑνεοίαζοντο περὶ τὰς τοιάνκαντας χιλιάδας ναυτεγατῶν πάσσης κατηγορίας καὶ ἔξ αὐτῶν πάλιν πεσεῖ τὰς ὄκτω χιλιάδας τούχακιστον διπλωματοῦνων ἀξιωματικῶν διὰ τὴν γέφυραν καὶ τὸ μηχανοστάσιον. Αὕτοντος δὲν τοὺς διστέτει, ὅπωσδε ποτε, ἡ ναυτιλλόμενή Ἐλλάς. Τὸν ἀσθμόν τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ τελούντων καὶ τῶν προσφεύμένων ποὺς ναυτοῦλογοις δὲν εἰμεθοῖ εἰς θέσιν νὰ κηρύξωμεν. Τὸ ἀρμόδιον ἐπίσης ὑπουρογείον τὸν ἀγνοεῖ, ἀφοῦ κπιματικού προσπάθεια στατιστική διακριθῶσεως του δὲν ἔλλεινον γένονται. Γενοντός, πάντως εἴνει, ὅτι πολλὰ τῶν ὑπὸ ξένας σπιαισίας πλοιών μας εὐφανίζουν τὴν γνωστήν πανπονειμαν εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ πληνούπαττά των καὶ διὰ τὴν Ἐλλειψιν ἀξιωματικῶν ήδιώς καταδρυκεύει τὸ ὑπέρ τὴν συλλογικήν σύμβασιν καταβαλλόμενον ήδη μισθοῦλογίον.

Πρέπει, διωσις, τὸ πρόδηληα τοῦ εἰμάντον ὑλικοῦ τῆς Ναυτίλιος νὰ μᾶς ἀποσχολήσῃ, ποθ' ὑμάς τὸ σοβαρόταν. Εἰς τὴν ιεδέτην τούτην οἱ διέλουνται νὰ προχωρήσωμεν κατά στάδια. 'Η ἀπόνοασθήνη πουν ενυποσεῖ καὶ μὲ τὸ ἐφοπλιστικὸν προσάγοντα, θὰ είνε ἡ ἀποροχή. Μετά τούτων καὶ βάσει τῶν στατιστικῶν δεδομένων, θὰ προνοώσωμεν τις τὴν ληψίν τῶν καταλληλωτά μέσων διὰ τὴν ἐπάρκειαν, οἷς μόνον την προστικήν, ἀλλὰ καὶ τὴν ποιοτικήν, τοῦ ναυτεγγατικοῦ παράγοντος.

Ο αριθμός των έκαστοτε νεοεισερχομένων είς τὸ ἐπάγγελμα, ὅπως καὶ τῶν κατ' ἔτος πτυχιούχων καὶ διπλωματούχων, ἡ σύστασις μᾶς ἡ καὶ περισσότερων ναυτικών σχολών καὶ προτύπων γυμνασίων, ἡ λειτουργία τῶν φροντιστηρίων, συνταξιοδότησις τῶν μελλόντων να ἔξελθουν τῶν πλοίων, ἐν συνδυασμῷ μετὰ τὴν ἀσφάλισιν πορὰ τῆς N.A.T. ὅλων τῶν ναυτικῶν, ἀπὸ τὰ στατιστικά συμπεράσματα, τὰ ἀδιάβλητα καὶ ἀπηριθμένα, θά προέλθουν.

Την ἀπογοήφαν, τὴν ἀπὸ τόσου χρόνου ὑποδεικνυμένην ἀπὸ τὰς στήλας αὐτάς, θεωρούμενη ώς τὸ ἄλφα τῆς προσπαθείας διὰ τὴν ἐπιλυσιν τοῦ ναυτεργατικού προβλήματος. „Ολοὶ ἔχουν ὑποχρέωσιν νὰ παράσχουν τὴν συνεργασίαν των διὰ νὰ ἐπιτύχῃ“ Ὁλων τὸ συμφέρον — πρώτων τῶν ἐφοπλιστῶν — ὑπαγορεύει νὰ διαπιστωθοῦν, ἐπειδή λοισ, αἱ ἀνάγκαι τῆς μεγάλης ναυτιλίας μας — ἀδιακρίτως σπουδαῖς — εἰς ἐμψυχον ὑλικόν, ἵνα συστηματικῶς πλέον ἀντιμετωπίσωμεν τὴν ἔξυπηρέτατην των.

Περίστειαν ἔργατικῶν χειρῶν ἀναμφισβήτητως διαθέτει ὁ Τόπος μας. Αὐτῶν θὰ ἐπιζητήσωμεν τὴν ἀξιοποίησιν, στρέφοντες πρὸς τὴν θαλασσαν τοὺς ἴκανους νὰ προσαρμοσθοῦν, λόγῳ παραδόσεως καὶ προελεύσεως, εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Εἶνε, ἀλλως τε, ἡ καλύτερη ἀμειβούμενή ἀπασχολήσις διὰ τὸν „Ἐλληνα ἑοργάτην, μεταξὺ ὅλων

μονή αριστοφόρη, αποκλειστική, ουδέ τίποτα άλλη στην πόλη, επειδή η πόλη δεν έχει τών χερσαίων, ή περισσότερον άξιόλογος, διότι άποδιέσει ἄφθονον και τὸ συναλλαγματικὸν ἔσοδον.

"Αν ὑπόστρωμενον πόδος στιγμὴν, ὅτι ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὰ ἀνοικῆται θελάσσης πλοῖα μας εἴκοσι πέντε χιλιάδες ναυτεργατῶν καὶ ὅτι ὅλοι αὐτοὶ ἡσαν ἡσθαλιμένοι πασὸς τῷ Ν.Α.Τ., ἡ μισθῳσία καὶ αἱ εἰσφοραὶ των θὰ ἀνήρχοντο κατὰ μῆνα εἰς τοὺς κατ' Ἐλάχιστον ὄριον ἐκατομμύρια δολαρίων. Τὰ ἔξηκοντα καὶ πλέον τοῖς ἐκάποιν θὰ ἡδύναντο νὰ ἀποτελέσουν θετικὸν τοῦ Τόπου μας εἰσδημα, ἐνισχύον τὸ συναλλαγματικὸν τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος ἀπόθεμα.

‘Η ναυτεργατική, συνεπώς, υπόθεσις ένέχει ολά τα στοιχεία μιάς παραγωγικής προσπάθειας, ζώσιμα κάθε προσοχής. Τὸ Κράτος ἀπὸ τῆς ιδικῆς του πλευρᾶς τὴν ἡγόνησην μέχρι τούτη. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπίστης ηδιαφόρησαν διὰ τὴν ἐπάρκειαν καὶ τὴν κατάρτισιν τῶν πληρωμάτων. Κέρδος, διότι ἔστοι καὶ καθυστερημένοι. Ἐψανίζονται ποὺ τὰ ἀναγκαῖα τῶν πληρωμάτων ἐνδιαφέρομενοι διὰ τὴν βασικὴν αὐτὴν τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως Ἑλλειψιν.

Διερωτώμεθα, όμως; Θά θελήση, πράγματι, το Κράτος να ενεργη-
ση απόφασιστικώς και όπως μετακίνηση; Θά θελήσουν οι έφοπλισταί-
να παρασχούν την συμπαράστασιν των εἰς τὴν ἐπίλιστν των ναυτε-
γατικοῦ προβλήματος; Ποώτη των ύποκρέωσις νὰ διευκολύνουν τὴν ἀ-
πογραφὴν. Μετ' αὐτὸν ἡ παροχὴ τῶν φεδαίων διὰ τὴν σύτασιν τῶν
ναυτικῶν σχολῶν καὶ τῶν προκαταρκτικῶν ναυτικῶν γυμνασίων. ὅπως
καὶ τῶν Φροντιστηρίων διὰ τὴν μετεκπαίδευσιν. Θά πρέπει, τέλος, οἱ
έφοπλισταὶ νὰ δεχθούν τὴν ναυτολόγησιν 3 — 4 μαθητευμένων ἐφ' ἑ-
κάστου πλοίου των — ἀνέξοπτῆς σημασίας — κατὰ τὸ κροτού-
τα ἀγγυλικὰ καὶ τὰ νοσθιγικὰ πλοῖα σύστημα. Είναι διατεθείμενοι νὰ
ἐνισχύουν τὴν ποσπάθειαν αὐτὴν ὅσοι οἱ ἐνδιασπερόνευον; "Οιολογού-
μεν, ὅτι πολὺ τὸ ἀσφιβάλλομεν. Δὲν βλέπομεν τὴν συγκροτημένην καὶ
διό τὸ ζήτησα αὐτὸ σκέψιν. Ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τούλαχιστον καὶ τὸν
Προϊστάμενον του δὲν πεομένουμεν τὴν ἀνάληψιν μιᾶς τοιούτης στα-
θερότητος καὶ μακρᾶς πνοῆς προσποθείας.

Διὰ τοὺς καλοὺς συνεργάτας των

"Ολαί διώας αύται αἱ ἀθόσαι διαιωρτυρίαι τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἔλλειψιν πληρωμάτων καὶ διὰ τὸ ἀκατάστιον τῶν ἀξιωματικῶν, ὅπως καὶ τὸ ἥδη καταβαλλόμενον ὑψηλὸν μισθοδόγιον εἰς τοὺς μηχανικούς καὶ τοὺς ὑπόπολισαχούς, ἔνονταν νὰ ἀποδέξουν, ὅτι η Ἑλληνική ναυτικὴ ἐπιχείρισης χωρὶς τὸν Ἑλλήνα γευτίλον — τὸν ἀξιωματικὸν τοπιάριστον — δὲν μπορεῖ νὰ σταθῇ οὔτε καὶ νὰ ἀποδώσῃ.

τουλαχιστον — να μην πυρεύει να θάσον ους εκεί και να αποδωσει.
Ειδικότερον διά τα φορητά σκάφη, τα τοστάτες και τα δεξαμενό-
πλοια, ή συμβολή του ναυτικού μας εις τὴν καλην τῆς ἐπιχειρήσεως
εύδοσιν είνει πολύτιμος, παγκοίνων ἀνεγνωρισμένη.

Πιθανόν νὰ υστερούν οἱ μηχανικοὶ μας εἰς καταστίσιν, πληρώνον-
ται, πράγματι, περισσότερον, ἐν συγκρίσει, πρὸς τοὺς ἔνους συνα-
δέλφους των. εἰνε, ὅμως, οι πιστοὶ τοῦ πλοίου ἐργάται, οἱ φιλοτίωσ-
διά τη καλήν του συντήρησιν. τὴν οἰκονομίσιν καὶ τὴν ἀπόδοσίν
φουστίζοντες. Ήθελόπασα ἐφοπλισταὶ τίνες νὰ ἀποκλείσουν ἀπὸ
ἔνα πλοίο των τὰ ἑλληνικὰ πλοωμάτα διὰ λόγους οἰκονομίας καὶ
λόγω των ἀνωσιδιών του παρεβόλοντος. Οίκτοδα ὑπόδεξεν ἡ ἀποτυπω-
τῆς ἐπιδιώξεώς των αὐτῆς. Δεν θέλουμεν νὰ ἀναφέωμεν συγκεκριμένα
παραδείγματα εἰνε, πάντως, ἀναψιφούτητον γεγονός, ὅτι καπλύτερος
συνεργάτης τοῦ ἐφοπλιστοῦ μας ἀπὸ τὸν "Ἐλληνα ναυτικὸν δὲν ἡμί-

ρεῖνας ὑπάρχη.

Αὐτὸν τὸν καλὸν συνεργάτην των ἔχουν συμφέρον καὶ ὑποχρέωσιν οἱ ἐφόπλισται μὲν στοργῇ καὶ κατανόσιν νὰ ἐνίσχουσον. Εἰς ἄρθρον ὑπὸ τοῦ τίτλου «Ἀλήθεια τινες καὶ προειδοποίησεις» ἐπίλεκτος συνεργάτης τῆς πρωτοχρονιάτικης ἐκδόσεως μας, βαθὺς τῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου μελετήτης, ὑποδεικνύει ὠρισμένα μέτρα, προστατευτικά τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ τῆς ὀμάδας ὑπέρ του πλοίου συμβολῆς του ναυτεργατικού παράγοντος. Δεῖ ἀναφέρονται ὅλα εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ ἐφόπλιστού. Πολλὰ ἔχαρτώνται ἀπό τὴν κρατικὴν φροντίδα. Πρέπει, δῆμος, οἱ ἐφόπλισται πρώτοι νὰ τὰ μελετήσουν, αὐτοὶ νὰ τὰ ιδιοθέτουσσον καὶ νὰ τὰ περιλάβουν μεταξὺ τῶν κυρίων ἐπαγγελματικῶν των αἵτημάτων.

Τὸ Κράτος, μὲ τὴν γνωστὴν στενόκαρδον νοοτροπίαν του, δὲν θὰ θελήσῃ νὰ ἀναλάβῃ τὴν πρωτοβουλίαν διὰ τὴν ιστορίαν τῶν εὐρύτερῶν πραγμάτων ἑκτάσεως ὑποδεικνυομένων μέτρων, ἂν οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ αυτοὶ οἱ γάντεργάται δὲν ὑποστηρίξουν, συνεργαζόμενοι, τὰ δύσκ έποικοδομητικὰ προτείνονται διὰ τὴν καλὴν ἀπόδοσιν τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ τὴν κατοχύρωσιν τῆς υελλονικῆς ἡσυχίας ἐπὶ τῶν πλοιών.

Ἐπικαλούμεθα ὅλων τὸ ἔγδιαφέρον διὰ τὴν ναυτεργατικὴν ὑπόθεσιν. Πρέπει ἐντὸς τοῦ ὀρέξμαντου ἔτους νὰ ἴῶμεν την ὑπέρ σύτης μέριμναν πολλὰ ἀπόδιδομεν. Τὸ γενικώτερον συμφέρον τῆς Ναυτιλίας μας τὴν ὑπαγορεύει.

Οι Τούρκοι καὶ ἡμεῖς

Απησχόλησε και σύλλογε τὰς στήλας αὐτὰς ἡ κατάφωρος πολιτικὴ τῆς διακρίσεως τῆς ιδίας της σημαίας, ἡ ἀσκουμένη ἀπὸ τὴν γείτονα Τουρκίαν. Τὰ ἐφαρμόζουμενα μέτρα τείνουν νά̄ ἀποκλείσουν παντελῶς ἀπὸ τὰς μεταφορὰς τοῦ τουρκικοῦ ἔξωτερικοῦ ἔμπορου καὶ ἀπὸ τὴν ἐκ Τουρκίας ἐπιβατικὴν κίνησιν τὰ ἔξαντα πλοῖα.

Νόμων έχει καταστήσει η "Αγκυρα υποχρεωτικάς τάς «φόμπ» εισαγωγώνς καὶ τὴν προτίμησιν τοῦ τουρκικοῦ πλοίου κατὰ τὰς ἔξαγωγάς. "Αν δένον τι σκάφη γραμμῆς θήσει, μεταφέρει ἐμπόρευμα, αἱ δυσχέρειαι ποὺ ἀντιμετωπίζουν οἱ πράκτορες τοῦ διὰ νάν εἰσπράξουν τὸν ναῦλον εἰς συνάλλαγμα εἶνε δυσπερίγραπτοι. Μῆνες πολλοὶ θὰ διαρρέουν διὸ νὰ τὸ ἐπιτύχουν. Σωρεῖται παραμοίων περιπτώσεων ἑκκρεμούν ἀπὸ μακροῦ, διὰ τὴν παροχὴν δὲ τοῦ συναλλάγματος, ζητεῖται κατὰ πρώτον νό διακριθωῇ ἀν ὑπὲρ τούς διαθέσιν σκάφους τουρκικὸν ἵνα παραλάβῃ τὸ φορτωθὲν ἐπὶ δένον πλοίου ἐμπόρευμα. Ἐχουν καὶ τὰ πλοῖα τῆς «Ἐλληνικῆς» σεβαστὰ ποσά εἰ ναῦλων νό εἰσπράξουν. Η αὐτὴ διαδικασία τῆς ἀναβολῆς καὶ τῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων ἐφαρμόζεται ἀπὸ τὴν "Αγκυραν. "Οχι μόνον οἱ καθυστερούμενοι ναῦλοι δὲν εἰσπράττονται, ἀλλὰ ἡ τακτικὴ τῆς μὴ κατοβολῆς τῶν κατέστησεν ἥδη ἀδύνατον κάθε μεταφοράν πρὸς τὴν Τουρκίαν καὶ ὑπὸ τῶν ιδικῶν μας πλοίων γραμμῆς. Ούσιαστικῶς ἀπεκλείσθησαν.

Διερωτώμεθα ούμως: 'Αντιμετωπίζουν καὶ οἱ Τούρκοι τὰς αὐτάς δυσχερείας κατὸ τὸν ἐδῶ δισκανωνισμὸν τῶν ναύλων τῶν πόλιών των; Εἴχουν ἐκκρεμεῖς πρὸς εἰσπραξὶν ναύλους καὶ προσβάλλεται εἰς τὰ τουρκικά σκάφη ή ίδια τακτική τοῦ ἀπόλειμου ἀπό τὰς ἑλληνικὰς ἄρχας; Καὶ τέλος: Ποία θὰ ἔπρεπε γὰ εἶνε ή ἐν προκειμένῳ στάσις τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως; Δὲν θὰ ἔπρεπε ὥς κ. 'Υπουργός της Ναυτιλίας νά υπόδειξη πρὸς τὸν ἐπὶ τῶν Ἐξωτερικῶν συνάδελφον τὴν διενέργειαν τῶν καταδλήλων παρὰ τῇ Τουρκικῇ Κυβερνήσει διαβιβάτων, ίνα η αὐτὴ καλὴ μεταχείρισις, τῆς ὅποιας ἀπόλαυσθανούν τὰ τουρκικὰ πλοῖα παρ' ἡμῖν, ἀναγνωρισθῇ καὶ διὰ τὰ ίδιακά, ὅταν ἔξυπερτούν τὰ μεταφοράς της φίλως χώρας;

Η στοιχειώδης προστασία τού Έλληνικού πλοίου έπιβιάλλει εις τὴν Κυβέρνησην νὰ προσέξῃ τὴν σοδαράν αὐτὴν διὰ τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας υπόθεσιν.

* * *

Από μηνών ήδη, κατά τὴν ἐπίσκεψιν τῶν Τούρκων ἐπισήμων εἰς τὴν Μπόνην, οἱ Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ εἰς ζωηρὰς προέβησαν διαμαρτυρίας διὰ τὴν ἀκόλουθουμένην ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ἀγκύρας τροπατευτικὴν τοῦ τουρκικοῦ πλοίου πολιτικήν. Τὰ γερμανικὰ πλοῖα ταῦτα καὶ πυκνοτέρα διατηροῦντα δρομολόγια ἀπὸ τὸ Κοντίνεντ διὰ τοὺς λιμένας τῆς Ἀνατολῆς, δὲν εἶνε πλέον εἰς θέσιγνα νὰ παραλάβουν τουρκικά φορτία. Ἡ τακτικὴ τῶν «δόμπη» εἰσαγωγῶν καὶ «τσίφη» ἔξαγωγῶν ἔχει μέχρι τοιούτου σημείου ἐξίχθη, ώστε τὰ διὰ τὴν Τουρκίαν ἐμπορεύματα νὰ παραμένουν ἀφόρτωτα εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κοντίνεντ μέχρις ἔξεργεσεως χώρου ἐπὶ τῶν τουρκικῶν πλοίων γραμμῆς καὶ τὰ ἔξαγόμενα ἔτη Τουρκίας προϊόντα, λόγω τῶν εἰδικῶν πράσ-

τὰ τουρκικὰ πλοῖα διευκολύνσεων, νὰ είνε ἀδύνατον νὰ φορτωθοῦν ἐπὶ ξένων πλοίων.

Εις τάς παραστάσεις τών Γερμανών ἐφοπλιστῶν ἡ τουρκική ἀπάντησις δὲν παρείχε τὴν ἐπίδια ἀναθερώσεως τῆς ἀκόλουθυμουνέντς τακτικῆς. Ἐτούσθη ιδιαίτερως ἡ ὄξεια συναλλαγματική κρίσις, τὴν ὁποίαν διέρχεται ἡ τουρκική οἰκονομία καὶ τα ἀναφαίρετον δικαίωμα τοῦ Κράτους νὰ ύποτετηρήξῃ τάς ἑθνικάς του γραμμάς.

Μέ την ένίσχυσιν, την όποιαν έτος τού αμέων προσεχούς μελλοντος, προκειται νὰ ἀπόκτησθη ἡ Τουρκικὴ Ναυτιλία διὰ των νέων ἄγρων καὶ γνωπήσεων εἰς την Γερμανίαν καὶ την Ἰαπωνίαν, θά πρέπει νὰ ἀναμένεται ἡ πύκνωσις τοῦ δικτύου τῶν τουρκικῶν γραμμῶν, προέκτασις των καὶ πρὸς την Βόρ. Ἀμερικήν, μὲ ἀπότελεσμα τὸν ὄριστικαν πλέον ἀπόκλεισμον τῶν ξένων πλοιών ἀπὸ τὰς τουρκικὰς μεταφοράς.

Τα μέχρι τούδε έφαρμοσθέντα μέτρα αναφέρονται είς μόνας τας έκ του Κόντινευτ φορτώσεις. 'Από του 1951 ή «Ναυτική Τράπεζα» έχει συστήσει τακτική γραμμήν πρός τα έκει. Η διεύρυνσις του δικτύου των τουρκικών γραμμών και πρός την Βόρ. Αμερικήν θά συνεπιφέρει την έπιδιώξιν της αύτης πολιτικής της διακρίσεως. Πρώτη ή 'Ελληνική γραμμή θά υποστή τὸν ἀντίκτυπον.

Καὶ ἐνῷ οἱ Τούρκοι ἐπιδιώκουν τὴν ὀλοκληρωτικὴν συμμετοχὴν τοῦ ιδίου τῶν πλοίου εἰς τὰς ἑθνικάς των μεταφοράς, ἡμεῖς ἐδῶ ἀκολουθούμενοι τὴν ἀντίθετον, ἀκριβῶς, τακτικήν, τὴν καταφοράς, ὅμως, ἐπιζήμιουν διὰ τὰς ζωτικώτερα τῆς οἰκονομίας μας συμφέροντα καὶ τῆς Ναυτιλίας ιδιαιτέρως. Οἱ Τούρκοι, μὲ τὸ νεαρόν Ἐμπορίον τῶν Ναυτικόν, ἀγοράζουν φόμπ καὶ πωλούν τοίφ. Ἡμεῖς, μὲ τὴν μεγάλην παράδοσιν καὶ τὸν ὄγκων στόλον μας, πράττομεν τὸ ἀντίθετον. Κατὰ σύστημα οἱ μανδαρῖνοι τοῦ ὑπουργείου τοῦ Ἐμπορίου, ἀλλὰ καὶ τῶν ἔλλων κρατικῶν ὑπερεσιῶν, «διά νὰ ἀπόφευγουν τὰς πολλαπλᾶς γραφειοκρατικὰς φροντίδας, ποὺ τούς δημιουργούν—ὅπως ισχυρίζονται—τὰ Ἑλληνικὰ πλόαις, καθιέρωσαν τὴν ἀπόλυτον ἐκμετάλλευσιν τῶν μεταφορῶν τοῦ ἔξωτερικού μας ἐμπορίου ἀπό τὰ ἔνοι πλοϊς, χωρὶς καν νὰ ἐπιδιώξουν καὶ τὴν κατο ποστό συμμετοχὴν τῶν ιδιών μας. Ἀδισφορούν διὰ τὸν μεγαλύτερον ναῦλον, που καταβάλλει ἡ οἰκονομία μας, ἀγνοοῦν οἱ ἀστοχείωτοι τὶ σημαίνει ὁ συνχρότερος κατάπλους τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς τὰς ἑθνικάς των βάσεις, προβάλλουν, ὡς δικαιολογίαν τῆς ἀπροθύμου σκέψεως των, τὸν φόβον τῆς κατηγορίας ἐπὶ δισκρίσει τῆς σημαίας μας.

Καὶ, ὅμως, ὁ μέσος δρόμος, αὐτὸν ποὺ ὄλα τὰ γευτικά κράτη ἀκολουθουόν, χωρὶς ταῖς Κυπρικαῖς ἀκόρτητας, οὔτε καὶ τὰς ἀμερικανικὰς παραδοξότητας, θά ήδηνατο νὰ χαραχθῇ καὶ παρ' ἡμίν και πολλὰ νὰ ἀποδώσῃ εἰς τὴν οἰκονομίαν του τόπου μας.

Θά ἔπειτεν, ως ἔνα ἐλάχιστον οῷον συμμετοχῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ ποίου εἰς τὰς μεταφοράς μας, νά είναι τὸ μήσιον τῶν εἰσαγωγῶν καὶ τῶν ἔξαγωγών. Δεν θὰ καθιωθίζετο τούτο ούτε διά νόμου, ούτε διά μέσων ἄλλων διοκητικῶν. Ἀπλώς, τὸ Κοάτος διὰ τὰς παρ' αὐτοῦ χρηματοδοτουμένας «φόμπι» μεταφοράς θὰ ἔστρεψε τὴν προτίμησιν τούτης τοῦ Ἑλληνικού πλοίου, ἐφ' ὅσου, μάλιστα, θὰ προσφέρετο μὲν ναυλών εύθυνότερον καὶ μὲν καταβολὴν μέρους αὐτοῦ εἰς δραχμάς, διὰ δὲ τὰς «τοῖφ» εἰσαγωγῶν θὰ υπεδεικνύετο πόσος τούτων ἔξαγωγείς, κατὰ τρόπον μη ἀπιδεχομένον τὴν ἀμφισβήτησιν, ή κατανομὴ τῶν φορτίων μεταξὺ τῶν Ἑλληνικῶν καὶ τῶν ἔνοντων πλοίων γραμμῆς.

Μάς πληροφορούν, λ. χ., ότι τέςσερις αύτας ἐπόκειτο μεταξύ
άλλων κρατικών ἑφθίσιων νά είσαχθη καὶ μια ποσότης 300 τόν. γάλα-
κτος. Τοῖς ἐπρόκειτο νά το ἀγόρασθη ἢ τὸ ἡγόρασθη ἢ ἀφοδία
περισσία του ὑπουργείου του Ἐμπορίου. Διὰ μὲν μεταφερθῆ μὲ
ξένα πτοιαὶ καὶ νά χαστη τὸν ναυλὸν τὸ ποσοφερόμενον Ἑλληνικόν. Περιπτώ-
σεις παρούσιας ἀχαρακτήριστου περιφρονησεως του γεγινωτέρου συμ-
πέροντος τῆς οἰκονομίας μας ἔχομεν πολλὰς νά ἀναφέρωμεν. "Ἐπαι-
νεύμενος τὸν πλέον νά ἀπότελον ἀντικείμενον συζητήσουμεν μεταξὺ τῶν ἐνδιαφε-
ρούμενών ἐφοπλιστῶν, οὐτε καὶ διαμορφυρίας τινός, διότι είνε καθιερω-
μένη συνήθεια ὅλων τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν νά ἀγοροῦται τὸ Ἑλληνι-
κὸν πλοῖον.

Κάποιες, όταν τὸ συνάλλαγμα διὰ τοὺς ναύλους τῶν ἔξινων πλοίων
ἀλέιψθε, θὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ καθυστερημένον Κράτος τὴν ἀνάγκην
οὐ ἐλληνικοῦ πλοίου γραμμῆς.

Διερωτώμεθα, ὅμως : Θά τὸ ἔωρη πρόσφορον καὶ ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἀ-
πού ποτὲ δέν τὸ ἐπρόστατευσε καὶ ποτὲ δέν του παρέσχε τὰ δίκαια
αἱ λογικαὶ μέσαν αἱ σταθή καὶ νὰ προσδέσουν :

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS

INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"

Address: P.O. Box 306

'Η ύποστηριξις μᾶς χρειάζεται'

'Ομολογούμεν, ότι σπανίως οι υπουργοί τών παραγωγικών μας υπουργείων περιέλαβον και την Ναυτιλίαν είς τας έκαστοτε διατυπουμένας σκέψεις των διὰ την οικονομικήν άνάπτυξιν τού τόπου μας. Τὸ πλοίον, συνήθως, άγνωσται.'

Από την πλευράς αὐτῆς ιδιαιτέραν ίκανοποίησιν μᾶς προεκάλεσεν ή εἰς Θεσσαλονίκην δήλωσις τού υπουργού τού Ἐμπορίου κ. Μακκά, ότι καταρτίζει σχέδιον ἔξαγωγικής πολιτικής, διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τού ὄποιου θὰ ἐπιζητηθῇ καὶ η συμπαράστασις της ἐμπορικῆς μᾶς Ναυτιλίας.

Δέν ἔχομεν ἀκόμη νὰ σημειώσωμεν ἄλλην τινὰ σχετικὴν ἐνέργειαν τού κ. Μακκά. Ἡμερούμεν, πάντως, νὰ διασεβαῖσθωμεν τὸν κ. 'Υπουργὸν, ότι πρόσθιον θὰ τού παράσχῃ τὴν συνεργασίαν του, ἵνα ἐπιτύχη ἡ εύρυτερα τοποθέτησις τῶν προϊόντων μας. Μὲ πυκνὰ δρομολόγια, με ναύους εὐθηνούς, μὲ κάθε ἄλλην ἀπαιτουμένην διευκόλυνσιν, εἴναι εἰς θέσιν νὰ ἐνισχύσῃ η Ναυτιλία μᾶς τὴν ἔξαγωγικήν προσπάθειαν. Εχομεν τὰ σκάφη καὶ ἄλλα ἡμιποζουμένην καλλίτερα νὰ κατασκευάσωμεν, ἔχομεν τὴν εἰδίκευσιν, τὴν ἀναμφισβήτητον, ὡς μεταφορέων, ικανότητα. Η ύποστηριξις μᾶς χρειάζεται, διὰ νὰ καταστήσωμεν τὸ ἀλληλικὸν πλοίον γραμμῆς, αἱμεσωτάτον ὄργανον τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας.

Πῶς ἔχουν τὰ πράγματα

"Ωστε ἀπὸ τὸν ἑφοπλιστάς πλέον ἔσαστάται — κατὰ τὸν κ. 'Υπουργὸν — η ψώσις τῆς Κυανολέυκου ἐπὶ τὸν μεταφερούμενον ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν νηολόγιον λίμπερτον. «Καμμία δὲν ἀπομένει πλέον εἰς αὐτοὺς δικαιολογία» — τονίζει ὁ κ. Βογιατζῆς εἰς προσφάτους δηλώσεις του.

Αὐτά, βεβαίως, λέγονται διὰ τὴν κοινὴν κατανάλωσιν, διὰ τοὺς ἀγνοοῦντας τὰ πραγματικὰ περιστατικὰ τῆς ὅλης ὑποθέσεως. Διὰ τοὺς εἰδότας τούναντιον δικαιολογίον βάσισιον υφιστάσιν καὶ τὰ ἀδιάφευστα γεγονότα τὴν προσεπικυρώνουν. Ἀδιάφορον ἀν ὁ κ. Βογιατζῆς θέλη νὰ τὴν ἀγούσῃ. Ήμεις δὲ τού τὴν ὑποδείξωμεν.

Εἶχεν ὁ κ. 'Υπουργὸς ὑπευθυνῶς πληροφορήσει τοὺς 'Ἐλληνας ἑφοπλιστάς τῆς Νέας Υόρκης, ότι εὔμενως ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις θὰ ἔκρινε τὸ ὑπόβλητον περὶ αὐτοῦ αἴτημα τῆς ἐγγυήσιμην ἐπὶ τῶν μεταφερούμενῶν λίμπετον" ισθίησε. Αἱ ὑπουργικοὶ μάλιστα, πληροφορίας ἔφερον τὸ αἴτημα ως γενεύεντον ἀπόδειξιν. Οἱ ἑφοπλισταὶ, δηλαδὴ, δὲν θὰ ὑπερέρχοντο νὰ ἔσθοψιν τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον, ἐὰν μετέφερον τὰ σκάφη τῶν εἰς τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν. Αὐτὸν τὸ πλεονεκτήμα θὰ σίγηνε τὴν Κυανολέυκος, ἔναντι τῆς Λιβεριανῆς καὶ τῆς Παναμαϊκῆς. Τὰ νηολογούμενα εἰς τὴν Μονόδιαν καὶ τὸν Παναμᾶν λίμπετον ἔπειτα νὰ καταβάλων προηγούμενά τὰ πρὸς τὸ ἀμερικανικὸν Κράτος. Ἡ ἀπάντησης ὑπῆρξεν ἀνεπιφύλακτας ἡ αὐτή ητο κατὰ σκάφος ἀνωτέρω τῶν 20.000 δολαρίων ἑτησίων.

Ἐπρόκειτο περὶ ἐνὸς ἀνταλλάγματος, ἀντισταθμίζοντός πως τὴν αἰσθήτως μεγαλύτεραν ἐπιδιάρυνσιν τού ἀλληλικού πλοίου, ἐν συγκρισει πρὸς τὸν φέροντα τὰς ἀσύδυτους σημαίας, λόγω φόρων καὶ ἀπομονικῶν. Ἡ ἐπιδιάρυνσις αὐτή ητο κατὰ σκάφος ἀνωτέρω τῶν 20.000 δολαρίων ἑτησίων.

Εἰς τὰς ὑπουργικὰς πληροφορίας, ἀλλὰ καὶ τὰς ἐπιμόνους παρατύνσεις τού κ. 'Υπουργού καὶ τῶν εἰς Νέαν Υόρκην ἐκπροσώπων του, ἐπεισθίσαντον ωρίσμενοι ἑφοπλισταὶ καὶ παρὰ τὸν φόρον τῶν διενεργούμενῶν ἀνάκρισεων διὰ τὴν ἔθνικότητα τῆς πλοιοκτησίας, ὑπέδολον αἴτησιν εἰς τὴν «Μαριτάϊ», Ἀντιμινστρέσιον, καὶ ἐζήτησαν τὴν ψώσιν τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἐπὶ δύο σκαφῶν, ὑπὸ τὸν ὄρον ὅπως η ἐπὶ αὐτῶν ὑποθήκη διατηρηθῇ, παρεχομένης τῆς ἐγγυήσεως τού 'Ἐλληνικού Κράτους. Ἡ ἀπάντησης ὑπῆρξεν ἀνεπιφύλακτας ἡ αὐτή ητο σχετικῶς ἀναφέρει εἰς τὴν τηλεγράφημα του ἐξ Οὐασιγκτῶνος τὸ ἔγκυρον εἰδησεογραφικὸν πρακτορείον «Ἀσσοσιεῖντεν Πρέες»:

ΟΥΑΣΙΓΚΤΩΝ 30 Δεκεμβρίου.— 'Η ἀμερικανικὴ κυβέρνησις ἀπεφάσισε νὰ ἀναστείλῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀπόφασεών της σχετικῶς μὲ τὴν παροχὴν ὁδίας πρὸς μετατόπις ἀμερικανικῶν σκαφῶν εἰς τὸ νηολόγιον Παναμᾶ, Οιδούρας, Λιβερίας καὶ Ἐλλάδας.

Συμφώνως πρὸς ἐγκύρους πληροφορίας, η ἀπόφασις αὐτὴ ἐλήφθη, διότι ὡς φαίνεται, ὑπάρχει πρόθετος ἐκ μέρους τῆς Κυβερνήσεως τῶν Η.Π.Α. ἐνισχύσεως τοῦ ἐμπορικού ναυτικοῦ τῆς χώρας.

Οσον ἀφορά τὰς ἐκκρεμόσας παρὸ τὸ ἀμερικανικῷ ὑπουργεῖῳ αἴτησις πλοιοκτητῶν περὶ ἀνώμαστων ἐπὶ τῶν σκαφῶν τῶν σημαίας μιᾶς ἐκ τῶν ὄντων χωρῶν, ἐγνώσθη, ὅπως ἀποσαὶ οἱ αἴτησεις αὐτοὶ ἐνεκρίθησαν πλήν δύο αἱ ἀφορών την ανώμαστην τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἐπὶ ἀμερικανικῶν σκαφῶν.

Σχετικὸς ἐγνώσθη, ότι αἱ δύο αὐτὰ αἴτησεις ἀπερρίφθησαν ἐπειδὴ οἱ αἴτουντες τὴν μετάτοπιν πλοιοκτήτη έζητουν ὅπως ἐπόκτηση τῆς ὁδίας παρασχεθῆ καὶ τὸ δικαιόματα τῆς διατηρήσεως τῶν ἀμερικανικῶν κρατικῶν ὑποθήκων ἐπὶ τῶν σκαφῶν των. Τὸ τελευταῖον τοῦτο αἴτημα είχεν ὑπόβλητον ἐπειδὴ ὅτος τῶν κρατικῶν ὑποθήκων εἶναι μικρὸς ἐν σχέσει πρὸς τὸν προπολεμικὸν τόκον τῶν ὅποιον οἱ πλοιοκτήται θὰ ὑποκρεοῦνται νὰ καταβάλων ἐάν ἡγαγκάζοντο νὰ ἐξοφλησουν τὰ πρὸς τὰ ἀμερικανικὸν κράτος χρέη των.

Εἰς αὐτὸν ἀκριβῶς τὸ σημεῖον ἔγκειται όχι η δικαιολογία, ἀλλὰ η πραγματικὴ ἀφορμὴ ποὺ δὲν ψώσει τὴν Κυανολέυκον οὐδὲ ἐν πλοίον ἀμερικανικόν, παρὰ τὰς τόσον διατυπωτισθεῖσας προβλέψεις τού κ. Βογιατζῆ. Κώλυμα μήπως μικρὸν εἶνε — τού τὸ ὑπερέξαμεν πρὶν ἡ ἐπιχείρηση ὁ κ. 'Υπουργὸς θὰ ἐπιρρίψῃ τελικῶς εἰς τοὺς εἴδηστας τὴν εὐθύνην τῆς ἀποτύχιας, ὅπως τώρα τὸ πρότερο, ἐνῷ όχι μόνον ὑπεσχέθη εἰς αὐτοὺς τὴν διατηρήσιν τῆς ὑπόθηκης — πρωτορικὴ προϋπόθεσις διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν πλοίων εἰς τὸ ἀλληλικὸν νηολόγιον — ἀλλὰ καὶ τὴν φορολογικὴν ἀπαλλαγὴν τῶν ἐπανερχομένων όχι νεοτεύκτων σκαφῶν.

Οὔτε τὸ ἐν οὔτε τὸ ἄλλο αἴτημα τῶν ἑφοπλιστῶν ἔτυχε τελικῶς ικανοποιησεως. Παρὰ ταῦτα ὅλους θέλει ὁ κ. 'Υπουργὸς νὰ καταστήσῃ ὑπευθυνούς τῆς ίδιος τοῦ ἀποτύχιας.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: "Ολὴ αὐτὴ η ὑπόθεσις τού ὑπουργικοῦ ταξιδίου εἰς Ἀμερικήν καταλήγει εἰς φιάσκο ὄντεν προηγουμένου. 'Ἐν

τούτοις, ὁ κ. Βογιατζῆς ἐμφανίζεται θοισμοδολογῶν διὰ τὴν καθυστερημένην ἀνακοίνωσιν τού ναυτικοῦ ἀκόλουθου τῆς ἀμερικανικῆς πρεσβείας, ἐνῷ καλῶς γνωρίζει, ότι ἐσκόρπισεν ὑποσχέσεις ἀπραγματοποιήτους, ότι ἡ εύκαιρια παρρήλεν ἀνεπιστρεπτεῖ, χωρὶς κανέν κέρδος διὰ τὴν σημαίαν μας — που τὰ ἔξαγγελθέντα 30 λίμπετος; — ότι ὁ ὄρος τού δανείου δὲν ἔγινε τελικῶς δεκτός καὶ ότι ἀδίκως ἐπιρρίπτει τὰς εὐθύνας εἰς τοὺς ἑφοπλιστάς.

Οὕτως ἔχει ἡ ὑπόθεσις τῶν ἀμερικανικῶν λίμπετος. Θὰ τολμήσῃ νὰ μᾶς διαψεύσῃ ὁ κ. Βογιατζῆς, ὅπως ημεῖς στηριζόμενοι εἰς τὰ πραγματικά τὸ πράττομεν;

Εύσεβεις καὶ μόνον πόθοι

Αὐτόπορηγορεῖται, ὅμως, ὁ κ. Βογιατζῆς διὰ τὴν ἀποτυχίαν τοῦ εἰς Ἀμερικήν ταξιδίου. Εἰς τὰς ἀνακοίνωσεις τοῦ περὶ μεταφορὰς τῶν ἀμερικανικῶν λίμπετος τὸ πλήρειον την Κυανολέυκον προστίθενται καὶ τὰ ἔξης :

"Ἐν τῷ μεταξὺ ἔγνωσθη, ότι πολλοὶ 'Ἐλληνες ἑφοπλισταί, τῶν ὁπίοις τὰ πλοία πλέουν ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας, θὰ ὑποχρεωθοῦν συντόμως νὰ νηολογήσουν τὰ σκάφη των ὑπὸ 'Ἐλληνικὴν σημαίαν, δεδομένου, ότι τόσον ἡ Λιβερία, δύον καὶ ὁ Παναμᾶς ἡρχίσαν νὰ ἐπιτάλλουν φορολογίας ἐπὶ τῶν πλοίων τὰ τοξία ταξιδεύουσαν τῶν σημαίων τῶν οὐδεὶς πόθοις.

Πρόκειται, ἀτυχῶς, περὶ εὔσεβων καὶ μέχρι σήμερον ἀσύδυτων τῶν πλοίων νὰ διατυπώσεως εἰς τοὺς ξένους λιμένας ἔξελιπτεν".

Πρόκειται, ἀτυχῶς, περὶ εὔσεβων καὶ μέχρι σήμερον ἀσύδυτων τῶν πλοίων νὰ διατυπώσεως εἰς τοὺς ξένους λιμένας ἔξελιπτεν".

Μόνον ἀπὸ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ἀνωτέρων προσποθέσεων θὰ πρέπει νὰ πειριμένωνται τὸ πρός τὸ 'Ἐλληνικὸν νηολόγιον στροφήν. "Ολα τὰ ἄλλα λεγόμενα καὶ γραφόμενα ἀποτελοῦν φαιδρολογήματα, τὰ ὅποια, ἐνῷ ἐκβέτουν τὴν σοδαφορτή τού τού άνακοινωντος, οὐδ' ἐπ' ἔλαχιστον πρόσγονυν τὴν μεγάλην ὑπόθεσιν τῆς ἐπανόδου.

'Η σημαία τοῦ Ο.Η.Ε.

Παρ' δλίγον, νέα σημαία νὰ προστεθῇ εἰς τὸν κατάλογον τῶν ἀσύδυτων τοιούτων. 'Η ματαίωσις τῆς εἰς τὸ διεθνές ναυτιλιακὸν προσκήνιον φαίνεται νὰ προελήφθη. 'Εστερήθη οὕτως η μὲν περιπλανωμένη διεθνής πλοιοκτησία ἀπὸ ἓνα ἀιώμη ἀπίθανον καταφύγιον, αἱ δὲ στήλαι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀπὸ τὴν... εὐκαίριαν, νὰ διαπιστώσουν νέας καὶ ἀθρόας — τοσως — μετασταθμεύσεις πλοίων

Harbour, coastwise and deepsea towage



Dockling, 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"

εις τὸ πλέον ιδιότυπον ἐν τῷ Κόσμῳ ηηλόγιον, τὸ διεθνὲς πράγματι!.... Ἰδού καὶ ἡ εἰδήσης: «Ἐνα μικρὸν φορτηγόν, πρώην καναδικόν, τὸ «Iron Shield» (ex «Chilliwack») 872 τ. γυρκός (τοῦ 1917), ἀνήκον εἰς ἑταῖριαν ἐδρεύουσαν εἰς Μαριάνναν νῆσους, ἐπειδῶς οὐ νόμιμη σημαίαν τοῦ.... Ο.Η.Ε., δεδομένου, ὅτι αἱ νῆσοι αὗται τελούν ὑπὸ τὴν κηδεμονίαν του. Ἡ αἰτιηθεῖσα ἀδεια δὲν ἔχορηγήθη, διότι — ως ἀνεκώνιος ή Οὐάσιγκτων — ἡ ἐντόλη διοικησεως τῶν ἐν λόγῳ νήσων ἔχει ἀνατεθῆ ὑπὸ τοῦ Ο.Η.Ε. εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ συνεπωτὰς τῷ ρυθμῷ σκάφος θα ἔπειτε νόμιμη σημαίαν.

Πράγματι, όταν τὸ ῥηθὲν πλοίον κατέπλευσεν εἰς Λόγκη Μπήτη, τῆς Καλιφορνίας, πρὸς παρασκήνην φορτίου μεταλλεύματος, ὑπέδειχθή εἰς αὐτὸν ἡ αναπτέαση την 'Αστερέσσαν, διότι, ἀλλώς, δέν θα ἡδύνατο νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν περιοχὴν τῶν νήσων. Σχετικώς, ὑπεβλήθη καὶ ἐρώτημα εἰς τὴν Γραμματείαν τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν, ὃν ἔνα ἐμπορικὸν σκάφος δινατάτο νομίμως νὰ ὑψώσῃ τὴν σημαίαν τοῦ Ο.Η.Ε., ως ἐδικόν του ἔμβλημα. Ἡ ἀπάντησις ὑπῆρξεν ἀρνητική. Θά ἡδύναντο, βεβαίως, — λέγεται ἡ ἀπάντησις — τὰ 'Ηνωμένα 'Εθνη νὰ ἐδάσσουν πιστοποιητικὸν νηολογήσεως, ὅπως θὰ ἔπραττεν οἰονδήποτε ἄλλο ἔνος ἐν τῷ Κόσμῳ, ἀλλὰ διὰ γενικωτέρους λόγων ὁ Ο.Η.Ε. προήλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ ἀγνοήσῃ τὸ δικαίωμα τούτο. 'Η σημαία τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν θὰ ἡδύναστο νὰ ὑψωθῇ ἐπί τίνος πλοίου, ἀλλ᾽ εἰς τὸν πρωράσιον οὐτοῦ ιστόν, ώς σημεῖον, ὅτι ἐπέβασιν τοῦ σκάφους ἐκπρόσωπος τοῦ 'Οργανισμοῦ, θὰ δύτη, δύως, ἀντικανονική ή ὑπασιος της σημαίας εἰς τὴν πρύμναν, ώς ἔνθειξις ἐθιμοκήπτης, ηῆτις καὶ ἐπιφυλάσσεται διὰ τὴν χώραν εἰς τὰ υπολόγια τῆς όποιας εἶνε ἔγγειραμένον ἔνα πλοίον.

Πολυπραγμοσύνης τὸ ἀνάγνωσμα

Καὶ ἡ σειρά τῆς ἀκτοπλοίας τώρα. Μετὰ τὴν «οὐμίστιν» τῶν ζητημάτων τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας — ὅπως τούλαχιστον αἱ ἀκατάσχετοι πρὸς τὸν Τύπον υπουργικά δηλώσεις ισχυρίζονται — ὁ κ. Βογιατζῆς άλλευνει κυριολεκτικῶς ἀκάθετος διὰ νὰ περιπλέξῃ καὶ τὰ θέματα τὰ ἀπασχολοῦντα τὸ ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος. Ούτω, δι' ἐγγύοφου το πρὸς τὴν «Ἀκτοπλοίαν» «Ενωσιν» προέτεινε τὴν σύμπτηξιν κοινοπρξίας ὑπὸ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, συνεργασίαν, ηπὶς ἐδοκιμάσθη κατὰ τὸ ποπολεκτικὸν πατελλόν καὶ τόσον οἰκτώς ἀπέτυχε.

Τὴν χορηγίσιν μακροπροθέσμων δανείων, τὴν εὐχέρειαν τοῦ παροπλισμοῦ κατὰ τὴν χειμερινή περίοδον καὶ τὴν αὐξησιν τοῦ ναυλοδύον, ἐμφανίζεται ὁ κ. Υπουργός δισταύεμένος νὰ τὰ ἔφαρμόσῃ μόνον εἰς τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν ὧδον ἡ προτεινομένη κοινωπραξία θά ἐπραγματοποιεῖτο. Εἶνε τὸ δέλεαρ.

Τὸ πρός τὴν Ἀκτοπλοϊκὴν Ἔνωσιν εγγραφὸν, οὐδεμίαν διευκρίνησιν παρέχει ὡς πρὸς τὴν οὐσιαστικὴν πλευρὰν τῆς προτεινομένης λύσεως καὶ εἰς οὐδὲμίαν ἀνάπτυξιν προθιάνει τῶν πλεονεκτήμάτων μᾶς ἐστὸν ἀναγκαστικῆς — ἀφοῦ δὲν τὸν δέχονται ὅλοι οἱ ἐφοτισταὶ — κοινωνικαῖς διά τε τὸ ταξιδεύοντα Κοινὸν καὶ τὸ ἐπιβατηγὸν πλοίον. Καὶ ἔρωτάτοις : Θὰ χορηγηθῇ τὸ μονοπλώιον εἰς τὴν κοινωνικαῖς; Διότι χωρὶς τὴν μονοπλωιακὴν ἐκμετάλλευσιν τὰς ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν ὑπὸ τοῦ ὑπὸ σύστασιν συλλογικοῦ ὄργανου, δὲν νοεῖται ὑπαρξίας κοινωνικαῖς. “Οπως θὰ γνωρίζῃ καὶ ὁ ἴδιος ὁ κ. Υπουργός, ὁ Στρατάρχης Παπαγός ἔχει τοχὴν ἐναντίον τῆς μονοπλωικῆς ὄργανσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν, ήτις, ἀλλαγῆς τε, ἀντιτίθεται πρὸς τὸν χοροκτήρα τῆς σῆμερον ἀκολουθουμένης ἐλευθέρας οἰκονομικῆς πολιτικῆς παρὰ τῆς Κυβερνήσεως. Τὴν σμίλλατην τὴν ἴδιωτικής πρωτοβουλίας, αὐτὴν ποὺ μεταπολεμικῶς ἐδημιουργήσεν ἐκ τοῦ μηδενὸς τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν μας, ή μονοπλωικὴν κοινωνικαῖς πορώσιται γὰρ ἔξειδειν.

Η χορηγήσεις τών μακροπρόθεσμών δανείων διά την άγοράν νέων πλοίων, έρωτάται ἐν συνεχείᾳ, ποδὸς ποίον θὰ γίνη; Ποδὸς τοὺς ἔφοπτοτάς, οἱ ὅποιοι θὰ παύσουν νὰ ἔχουν ιδίαιν ἐπιχειρηματικήν ὑπόστασιν, ἀφ ἡ θὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν κοινωνιασίαν, οὐτε βεβαίως καὶ ἀνησυχίαν διὰ τὴν αὔριον, ἢ πρὸς τὴν κοινωνιασίαν; Θὰ ἔχῃ αὐτὴν τελευταία ιδίαιν οἰκονομικὴν ἐπιφάνειαν, ἀλλὰ καὶ τὴν ἀνάλογον φερεγγυότητα, διὰ νὰ δεῦθῃ τὸ ἐκ τῶν δανείων σχετικὸν Βάρος; Υπὸ ποιῶν θὰ γίνη, δηλαδὴ, ἡ ἀνανέωσις τοῦ πλωτοῦ ὄλικου; Οἱ ἔφοπτοιται θὰ ἀγοράσουν τὰ νέα σκάφη ἢ κοινωνιασία; Καὶ μιὰ ἀκόμη βασικὴ ἀποσία: Πῶς θὰ διαχωρισθῇ ἢ ἀκτοπλοΐα, τῆς ὅποιας ἡ ἐκμετάλλευσις θὰ ἐνεργήται ὑπὸ μορφῶν κοινωνιασίας, ἀπὸ ταῖς Μεσογειακάς γραμμάς. εἰς τὰς ὅποιας θὰ ισχύσῃ ὁ ἐλεύθερος ἀνταγωνισμός, ἀφοῦ εὐάριθμα ἐπιβατηγά σκάφη τοῦ ἐσωτερικοῦ ἐπεκτείνουν τοὺς πλόας των μέχρι τῶν λιμένων τῆς Μεσογείου;

Δεν γνωσίζουμε ἀντάρχη ἀπάντησις εἰς τὰ ἐπωτήματα αὐτά. "Ας ος σκεφθεῖν οἱ ὑπερσισιοι παράγοντες καὶ οἱ τρίτοι ἐκ τῆς ἐφεδρίας ἀνακαλθέντες σύμβουλοι τοῦ κ. Ὑπουροῦ. "Οι πάντας μετά βεβαιότητος είνεν δυνατόν νὰ προβλεψθῇ, εἰνε ἡ ἀποτυχία καὶ αὐτῆς τῆς ὑπουρικῆς πρωτοβουλίας. "Εἴναι τούναντίον κ. Βογιατζής ἀφόπιτος νὰ ἔξουσος τῆς μακροποθέσεως δημάρτιν παρέινε τὸ δικαιώ-

μα τοῦ παροπλισμοῦ καὶ τὴν διαρρύθμισιν τοῦ ναυλοδογίου, μαζὶ μὲ τὴν πιστὸν ἐφαρμογὴν τῆς κρατούσης διὰ τὸ ἀκτοπλοικὸν σκάφος νομοθεσίας, θά ηκολύθει ἀσφαλῶς τὸν δρόμον τῆς ὁρῆς ρυθμίσεως τοῦ ποοδήματος, τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν μας.

‘Αλλ’ ἀτυχώς ὁ κ. Υπουργός περισσότερον ἀπὸ τὴν οὐσιαστικὴν λύσιν τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων ἐπεδίωξε μέχοι τοῦνδε τὰς μεγάλας ἐντυπώσεις. Δεν ἀποτελεῖ τούτο, μικρὰν ἀτυχίαν διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν.

'Αλλ' έχει και την συνέχειάν της ή ύπουργική πολυπραγμοσύνη. Το πρός τον κ. Υπουργόν του Συντονισμού κατόπιν δημοσιεύμενον έγγραφον του κ. Βογιατζῆ έρχεται νὰ άποδειξῃ τὴν προχειρότητα τῶν σκεψεών, μὲ τὴν ὄποιαν οὗτος ἐπελθῆται νὰ ἐπιλύσῃ τὸ πόδηλόν των ἐσφοτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν. "Οτι εἰς τὸ ἐν λόγῳ έγγραφον ὑποστηρίζεται εἶνε ἀκριδῶν ἀντίθετον πρὸς τὰ πράγματα καὶ τας ἀνγάκας τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου.

Δέν προκειται, Βεβαίως, τίποτε νὰ ἴδωμεν ἐπιτελούμενον, ἐξ ὅσων ἔφαντίζεται ἐπιδιώκων ὁ κ. Ὑπουργός. Την ἐντύπωσιν καὶ πάλιν ἀγρεύομεν, ὀδικάφορως τοῦ ἀποτελέσματος. Ἐν τῷ μεταξύ, ὅμως, ἀνατίκεται χρόνος πολύτιμος εἰς ἀκάρτους συζήτησεις, ἐνώ τὸ ἀπτό πολὺκον ἔχει πράγματι ἀνάγκην τῆς κρατικῆς φροντίδος, τῆς θετικῆς ὕστον καὶ ἀπόφασιστικῆς, διὰ νὰ ἐπιλυθῇ κατὰ τὸν καλυτερὸν δυνατὸν τρόπον.

Αλλὰ δὲν θὰ ἔπειπε νὰ σχολιάσωμεν ἐν ταῖς λεπτομερείαις του τὸ ὑπουργικὸν ἔγγραφον, χωρὶς νὰ λάβουν γνῶσιν καὶ τὸ περιεχομένου του οἱ ἀναγνώσται τῶν στηλῶν αὐτῶν. Ισως νὰ ἐπερίττευνον καὶ τὰ διδικά μας σχόλια. Τὸ ἀναγνωστικὸν Κοινὸν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», τὸ ἀπεγγλωματικὸν περὶ τὸ πλοίον κινούμενον, εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἐκτιμήσῃ πόσον αἱ εἰσηγήσεις τοῦ κ. Βογιατζῆ κείνται ἐκτὸς πάσης πραγματικότητος.

΄ο πλήρες κείμενον του ύπουργικού έγγραφου έχει ως κάτωθι:

"Έχουμε την τιμήν να γνωρίσουμε ότι, ως έχει διαπιστωθεί, τα σήμερον υπόσχοντα 20 έπιβατηγά ακτοπλοϊκά σκάφη δέσποινται διά την έκυπρηρέτην των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της χώρας, τα περισσότερα δέ τουτων, πλήρως ή πλοιών των ιταλικών Επανορθώσεων, είναι πολαίδι, ηλικίας ανω των 40 έτων κατάστων.

“Η έξιπρεπήστης της τουριστικής κινησιών της χώρας απαιτεί την μπορείν και παλλήνων, από άποψες διασκευής και ικανοτήτων πλαισίου, τά όποια να δύνανται να ικανοποιήσουν τάς συγχρόνων τουριστικών ανάγκας, αἱ όποιαι με τέ υπόφρογχά σκόπι μετά δύνανται να έξιπρεπήσωνται επί βλάδο της άνωπτύζεως εἰς την χώραν μας τού τουρισμού, επί τού όποιου ή “Ελλάς άποδειπτεί θύμα την υπαίθρια του οικονομικών πόρων και την ισοσκελίσιον τού οικονομικού ισοζυγίου αυτής.”

Κατά την έναρξην τού β' παγκοσμίου πολέμου, υπήρχον 33 επιβατήρια σκάφη από τα δέκανάδα απόλεμψησαν κατό τάς πολεμικάς έπιχειρήσεις. Μεταπολεμικώς ο Κράτος δένη ήδηνήθη να παράσχη τά οικονομικά μέσα είς τούς έφοπλιστάς διά την διά συγχρέων πλοίων ανανεώνει. Ήδηνά πάντας οι απόλεμψην πλοίων, ως και τουτού οι άλι οπτοπλοίοι έφοπλισταί ανανεώνεται μέρος την απόλεμψην πλοίων διά την διά παλαιών σκαφών, τα οποία επ' πολλούς ούδε πρόσφεραν ικανοποιίου τά συγχρόνους απαιτήσεις. Έκ του λόγου δε τούτου δέν έπετευχθή ή έπιβαλλομένη βελτίωσης όλων απότολοιων συγκοινωνιών της χώρας, δικαιά δι ί παραπονά έκδιλουνται πανταζόντες δέν τάν ικανότηταν.

Παρά τάς καταβληθείσας προσπαθείας ύπό του ύπουλογείου "Ενπορικής Ναυτι-

κανότησε άπο 800 — 1.200 επιβατών, ανάλογως της έξιπρεπηθυδομένης θαλασσίας τουριστικής γραμμής και ταχύτητος 18 — 20 μελλιών. Ταύτα δύνανται να αποκευμούνται σεν 1'10 λιόντι, ή αέρι δε έκκστου τουτών υπολογίζεται εις 350 — 100.000 χωρίστιν Αγγλικών λιών περίπου.

Τα ακόπω ταύτα βάση πανοποιήθηκαν μόνο δύνανται εις αφεγγάνικον (πατ.)

τα ουρανή ταύτη αν παρακρασθούν υπό όρους εις φερεγγυόν υφάσματα
τάξις, οι διποτοί διαθέτουν κατάλληλον όργανων σιν διά την ἐκτέλειον
ουριστικών ταξιδίων.

Ούτων μόνον θὰ δυνηθῇ η χώρα μας νά ξέπεττηση τὸ συνεχῶς αὐδύνομενον ἐξ
έργωπτος τουριστικὸν πενεύμα, δεδομένου, ὅτι ἡ κίνησις οὐτῇ κατὼ τὸ πορεύθων
τοὺς ἀνήλικους εἰς 2000 έτιβατας, προβλέπεται δὲ κατὸ πολὺ ηγήμενη κατὰ τὰ
προχρόνα ἔτη, συγχρόνων δὲ διὰ πασούφορθωδίων αἱ ἀκτοπλοικαὶ συγκοινωνίαι
αἱ θερετικὴ ὁ τρόπος τῆς ἐκτέλεσεως τούτων, ὥστε αἱ καθηδρῶς συγκοινωνιακαὶ⁵
ιναγκαὶ τῆς χώρας νὰ διατερεύονται ὄμαλώτερον.

Παρακολούμεν όθεν δηποταὶ τὰ ἀνωτέρα τεθώσιν ὑπὸ δῆμοι τὸ ἀντραράφωσθι τῆς
Ελλάδος εἰς, τὸ Οἰκονομικὸν Συμβούλιον τῆς Εὐρώπης, τὸ συνερχόμενον κατ' αὐτὰς
αἱ Γενεύης, οὗν οὐτοὶ ἐπιδιώκει κατὼ τὴν κατόρθωσιν τοῦ προγράμματος ἐνιγμάτων τῶν πανεπιστημάτων, κατόπιν τῶν παραγόνθων θεωρήσεων, τὰς

Ένας συνεγένειας ο κ. Βαγιατζῆς απέστειλεν εἰς τὴν Ὑπουργείον τὰ

11. Αύξεσθαι την αριθμητική δύναμη της πολιτείας μέσω της συγχρόνισης της γενικής κατάστασης της Κυβερνήσεως κ. Ράλλων και το κάτωθι σημείωμα, πειλατικάνον τας άποψεις του 'Υπουργείου της Ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ ἀποτοποῖοῦ. Προτείνονται τὰ ἔξης:

1) Αυξησίς του εισιτηρίου έπιβατών α' θέσεως κατά 20—40% και της β' θέσης

IE & FOUNDRY CO.

NE & FOUNDRY CO.

— G. P. O. 1941

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY CO
SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ. Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ήτις έχασφαλίζει πλέον ίκανοποιητικήν έκτελεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἱ πλωταὶ δεξαμεναί, διὰ τὰ «Λίμπερτυς» ιδίως, διὰ τὰ ὅποια ἡ εὐθυγράμμισις τοῦ πυθμένος εἶναι μεγίστης σημασίας.

ΤΑΧΥΤΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ύπό τάς καλυτέρας συνθήκας προσωπικού, έγκαταστάσεων και κλίματος.

ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἔναντι παντὸς ὅλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ, λόγῳ εὐνοϊκῶν συνθηκῶν ἐργασίας.

**ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING CO, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE, STANDARD OIL,
GULFOIL και αι μεγαλύτεραι Έλληνικαι και Έλληνο-Αμερικανικαι έταιροιαι.**

εις "Ελληνας. Είς τούς δευτέρους τούτους νὰ πωληθοῦν μόνον ἐὰν πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθούν μετατρεπόμενα εἰς φορτηγά, δοσα πρός τούτο κρίνονται κατάλληλα.

3) Τὰ νέα πλοία, λαμβανομένου υπ' ὄψιν, δηλατεῖς ωρισμένας γραμμάς ἐπεκτείνουν τοὺς πλόας τῶν μέχρι Βρινδησίου, Βενετίας καὶ Κωνσταντινούπολεων, πρέπει νὰ εἰνεὶ διλικῆς χωριτικότητος 750 μέχρι 2.500 τόνων, νὰ φέρουν μηχανὰς δῆλης θαρέως τύπου, νὰ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 16 — 18 μιλίων καθ' ὥραν καὶ νὰ καταναλίσκουν ἀναλόγως ἵπποδυνάμεως, 5 — 12 τόνων μαζίν τὸ εἰκοσιτετράωρον.

4) Διὰ νὰ ἐπιτεύχῃ η ἀγορά ἑτοίμων πλοίων, ἐὰν ὑπάρχουν τοιάντα, η ναυπήγησις ἀπαιτούνται μεγάλα κεφαλαία, τὸ ὄποια, βεβαίως, δὲν εἶναι εὔκολον νὰ ἔξευρεθωσι μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν. Θὰ παραστῇ δῆλη ἀνάγκη νὰ καταφύγωμεν εἰς τὸ δανεισμὸν ἐκ μέρους τοῦ Κράτους ἢ ὑπὸ τὴν ἐγγύησιν αὐτοῦ διὰ τῆς συνάφεως μακροχρονίων τοκχερεωτικῶν δανείων ἐπὶ ἐλάχιστῳ ἐπιτοκίῳ.

"Ἀλλὰ διὰ νὰ καταστῇ ἐκμεταλλεύσιμος ὁ οὕτω ἀνανεούμενος ἀκτοπλοϊκὸς στόλος παρίσταται ἀνάγκη:

1) Νὰ μελετηθῇ ὁ συντονισμὸς δῶλων τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων θαλασσών, χερσάριων καὶ ἐναερίων, μεταξὺ τῶν ὄποιων ὁ ἀνταγωνισμὸς καθίσταται ὀστημέρα δύντερος.

2) Νὰ ἐπιχορηγούνται ἀρθρονότερον αἱ χαρακτηρίζουμεναι ὡς ἄγονοι γραμμαὶ καὶ νὰ ληφθῶσι ριζικὰ καὶ κατὰ σύστημα μέτρα οἰκονομικῆς ἐνίσχυσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων, διότι ἡ ἀκτοπλοΐα κατώθισε μετά τὸν παγκόσμιον πόλεμον νὰ ἀναγεννηθῇ ἐκ τῆς τέφρας τῆς καὶ νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἐπανειλημμένας κρίσεις καὶ καταστροφάς. Χάρις εἰς τὰς πτροσωπικὰς καὶ μόνιν ἰκανοποίητας τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν.

3) Νὰ ἀρθῇ η ὀνομαστικοποίησις τῶν μετοχῶν τῶν 'Ανωνύμων Ναυτικῶν 'Εταιριῶν, ήτις, ἐνῷ λόγῳ τῆς ιδιοτυπίας τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων καὶ τῆς εἰδίκης φορολογίας τῶν εἶναι περιττή, παρεμποδίζει τὴν προσέλκυσιν εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις ταύτας νέων κεφαλαίων.

Μετά πάσης τιμῆς
Θ. ΓΡΗΓΟΡΑΚΗΣ
'Αντιναύαρχος-Λιμενικός ἐ. α.
* * *

"Ἐχομεν, ὅμως, νὰ ἐπισημάνωμεν καὶ ἔνα ἀκόμη κίνδυνον, σοβαρώτατον κοθ' ἡμάς. Πολὺ φοδούμεθα, ὅτι τὸ Κράτος ἀρνηθῇ — ὅπως καὶ θὰ ἀρνηθῇ — τὴν ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ η ἀλλων πιστώσεων διάθεσιν τῶν αιτουμένων κεφαλαίων διὰ τὴν ναυπήγησην τῶν πλοίων, μη τελικῶς προσφύγη ὁ ἀσυγκράτητος κ. 'Υπουργὸς εἰς τὰ κεφάλαια τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου.

"Ἐφιστῶμεν τὴν προσοχὴν ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων — τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν. Οὔτε μία λίρα ἀπὸ τὰ ἀποθέματα τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ίδρυματος τῶν ναυτικῶν μας δὲν πρέπει νὰ διατεθῇ εἰς τὸ ἀμφιβόλου ἐκβάσεως ὑπουργικῶν ἐγχείσιμα. 'Υπάρχουν, εὐτυχῶς, ἄλλαι τοποθετήσεις παραγωγικῶτεραι, ἀλλὰ καὶ ἀσφαλέστεραι.

Τὰ Λιμενικά ἔργα

Μὲ τὴν εἰσόδον τοῦ νέου ἔτους γοργῶν προχωρεῖ ἡ προεργασία διὰ τὴν δημοπράτησιν καὶ τὴν ἔναρξιν τῆς ἐκτελέσεως τῶν μεγάλων ἔργων, διὰ τῶν ὄποιων ἐπιδιώκεται ἡ πλήρης τεχνικὴ ἀναμόρφωσις τοῦ λιμένος. "Ηδη ἀπὸ μηνὸς συνεργείον τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ ἀσχολεῖται μὲ τὴν παρὰ τὰ κοητιδύματα διεύθυνσιν τοῦ λιμένος κατὰ τρόπουν, ὥστε οἱ σχετικοὶ προϋπολογισμοὶ διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν νέων ἔργων νὰ στηριχθοῦν ἐπὶ θετικῶν δεδομένων, ίδια δι' ὅτι ἡ ἀφορᾶ τὴν διευμόρφωσιν καὶ τὴν σύστασιν τοῦ δικτύου. Αἱ διυθομετρήσεις αὐταὶ ἡρχισαν ἀπὸ τῆς 'Ακτῆς Ξαβερίου καὶ προχωροῦν πρὸς τὴν 'Ακτὴν Τζελέπη, εἰς τὴν περιοχὴν, δηλαδή, ἐπὶ τῆς ὄποιας τὰ κυριώτε-

ρα λιμενικὰ ἔργα πρόκειται νὰ κατασκευασθοῦν. Παραλλήλως, αἱ τεχνικαὶ ὑπηρεσίαι τοῦ Ο.Δ.Π. ἀσχολοῦνται μὲ τὸν καταστιμόν τῶν μελετῶν τῶν ἔργων, τῶν ὄποιων ἡ ἐκτέλεσις θὰ ἀρχίσῃ κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας. Συγκεκριμένως, καταστίζονται μελέται διὰ τὸν διαμόρφωσιν τῶν πειοχών Τούμπας, Ξαβερίου καὶ τημάτος τῆς 'Ακτῆς Τζελέπη (Κ—Λ). Εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Τρούμπας προβλέπεται, ὡς γνωστόν, ἡ κατασκευὴ κοητιδύματος εἰς μεγάλην τοιγωνικὴν προβλήτα, μήκους 170 μέτρων, ἀντὶ συνολικῆς δισπάνης 10.800.000 δραχμῶν. Εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Βασιλικοῦ Περιπτέρου (Ο—Π) προβλέπεται τὸ κατασκευὴν τὸ κατασκευὴν κοητιδύματος μήκους 320 μ., ἀντὶ δισπάνης 25.600.000 δραχμῶν. Τέλος, ἡ εἰς τὴν πρώτην περιόδον τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἔργων περιληφθεῖσα διαρρούμενης τῆς πειοχῆς Κ—Λ (ἡ ποός τὸν λιμένα 'Άλων πλευρὰ τῆς 'Ακτῆς Τζελέπη) προβλέπει τὴν κατασκευὴν νέων, ἐπίσης, κρηπιδωμάτων.

Τὸ ἔργο αὐτό είναι δυνατόν νὰ ἐκτελώνται ταύτοχρόνως, χωρὶς νὰ σημειωθῇ ιδιαιτέρα ἀνωμαλία εἰς τὴν ἐν γένει λιμενικὴν λειτουργίαν. Διαφορετικὴν κίνησιν ἔχουνται εἴκοσιπέτετε εκάστη τῶν πειοχῶν αὐτῶν. 'Η ταχεία προώθησις τῶν ἔργων εἰς τὴν ἔγκαιρην ἔναρξην ἐκτελέσεως καὶ τοῦ ὑπόλοιπου προγραμματικοῦ σχεδίου διὰ τὴν πλήρη τεχνικὴν ἀναμόρφωσιν τοῦ λιμένος, ὅπερ εἰς τρεῖς περιόδους ἔχει κλιμακωθῆ.

Αἱ ἐπισκευαὶ καὶ ἡ δεξαμενὴ

Εἰς τὰς καλλένδας καὶ τὰς ζήτημα τῆς δημιουργίας 'Ελευθέρας Ζώνης διὰ τὰς ἐπισκευὰς πλοίων εἰς τὸν λιμένα μας. 'Η πρὸς μηνῶν ἀναπτυχθεῖσα πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆς ἐπανειτή διαστηριότης διεκόπη καὶ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν πολλῶν, δυστυχῶς, ἀρμοδίων ἀπροσδοκήτως ἐξητμίσθη. 'Ο Ο.Δ.Π. νίπτεται σήμερον διὰ τὴν καθυστέρησιν αὐτῆς τὰς χειράς του, ἐνῷ αἱ σιδηροδιοικηχανίαι δὲν φάνεται νὰ ἔχουν ιδιαιτέρως συγκινηθῆ ἀπὸ τὴν ἀπώλειαν μιᾶς ἀξιολόγου εύκαιρίας, διὰ νὰ ἀνασυγκροτηθοῦν καὶ ἀναφρόδουσιν παραγωγικῶν. Θὰ ἔλεγε κανεὶς, ὅτι τὸ σημερινὸν καθεστώς υπὸ τὸ ὄποιον ὃ ἀλλοτε δικάζων αὐτὸς κλάδος τῆς ἑβνικῆς μας οἰκονομίας κυριολεκτικῶν φυτῶν, εἰς τὴν έπειτην έκτείνεται. 'Εκτὸς ἀν παντελὸς ἔλειψεν ἡ πόστις, ὅτι ἡ σιδηροδιοικηχανία εἰς τὸ πρώτον ἐμποροναυτικὸν κέντρον τῆς χώρας είναι δυνατόν νὰ ἀναλάβῃ καὶ νὰ ἀναπτυχθῇ.

Κακὸς ὑπῆρεν ὁ χειρισμὸς τοῦ ὅλου θέματος. Τὸ 'Υπουργεῖον ἡ Ὀ.Δ.Π. δεν γνωρίζουμε, ἀκούων, ποίος, ποίκιλος, ποίησε τὴν σχετικὴν προσπάθειαν ἀπὸ ἑπέκει ποὺ θὰ ἐποεπεῖ, ἵσως, νὰ τὴν ἐτελείωνεν. 'Εκλήθησαν αἱ διομήναις νὰ ἐπιλέξουν τὸν χώρων εἰς τὸν ὄποιον θὰ ἐπειθεύσουν νὰ ἐγκατασταθοῦν — μονοδικὴ εύκαιρια διὰ διαφωνίας καὶ προστριβῶν — μὲ ἀποτέλεσμα οὐδεὶς τελικῶς νὰ ἴκανοποιηθῇ. 'Ο ἀντίθετος δρόμος ἦταν, ἀσφαλέστερος, καὶ ὁ πλέον ἐνδεδειγμένος. 'Η ἀναμόρφωσις τῆς λιμενικῆς αὐτῆς πειοχῆς καὶ ἡ τεχνικὴ τῆς δραγάνωσις ὑπὸ τοῦ Ο.Δ.Π. ἐποεπεῖ νὰ προηγηθῇ καὶ μετὰ τοῦτα νὰ ἔκαλονται αἱ ἐνδιαφέρομεναι διομήναις νὰ ἐγκατασταθοῦν εἰς χώρους ἀναλόγους τῆς ἐκτάσεως καὶ τῆς δυναμικότητός των. 'Ἐν τῷ μεταξὺ πολύτιμος, χρόνος ἔχαθη καὶ πολυτιμότατον συνάλλαγμα καθημερινῶν διαφέγγει, ἀφοῦ σαδαρὰ ἐργασία ἐπισκευῆς δὲν είναι δυνατόν νὰ συγκεντρωθῇ εἰς τὸν λιμένα μας. Λείπουν πολλαὶ ἀπὸ τὰς πούποτες εἰς τὴν πειοχήν σιδηροδιοικηχανίαν ἐπαρκὴ τεχνικῶν.

Εἰς μίαν συζήτησιν, τὴν ὄποιαν εἶχε πρὸ ημερῶν ἀνώτερον τεχνικὸν στέλεχος μιᾶς μεγάλης ἐφοπλιστικῆς ἐπινειρήσεως τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος ιδιαιτέρως υπεγραμμίσθη ἡ ἀνάγκη τῆς δημιουργίας συγχρονισμένης διοικητικῶν διαφέγγει τοῦ πειοχού εἰς τὸν λιμένα μας. Λείπουν πολλαὶ ἀπὸ τὰς πούποτες εἰς τὴν πειοχήν σιδηροδιοικηχανίαν ἐπαρκῆ τεχνικῶν.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ

WILDASH

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ • ΕΛΑΙΟΧΡΩΜΑΤΑ • ΒΕΡΝΙΚΟΧΡΩΜΑΤΑ

ΒΕΡΝΙΚΙΑ • ΧΡΩΜΙΚΟΣ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΣ (ANTI MINIΟΥ)

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.

ΑΘΗΝΑΙ: ΚΟΡΑΗ 1 ΤΗΛ. 22.175 - 33.490 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 31 ΤΗΛ. 42.610

ταιρίας, καθώς και άλλων έταιριδων, θά έπροτιμων ούτω τὸν λιμένα μας διὰ μίαν πολυήμερον ἐπισκευὴν, ἐφ' ὅσον ἡ κολή, ἡ ταχεῖα καὶ ἡ εὐθηνὴ ἔργασία θὰ ἡτοῦ δησφαλισμένη. Τὰ κεφάλαια τῆς δεξαμενῆς θὰ ἔξυπηρτουντο πλήρως καὶ ἔργασία συνεχής θὰ παρείχετο εἰς ἑκατοντάδας ἔργατῶν τοῦ μετάλλου.

Ἡ ίδεα, πράγματι, τῆς δεξαμενῆς φαίνεται, ὅτι σοβαρῶς ἀπασχολεῖ τὴν Διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π., ἐστά καὶ πρὸς τὸ παρὸν κατὰ ἐντελῶς θεωρητικὸν τρόπον. Ὑπεδείχθη, πράγματι καὶ ἄλλοτε, ὅτι μία δεξαμενὴ, ικανὴ νὰ δεῦχῃ σκάφη μέχρι 40 χιλ. τόννων, θὰ ἡτοῦ δυνατὸν νὰ ἔξυπηρτησῇ ἐν τῷ μεγάλῳ μέρει τοῦ ὑπὸ ἔξηνη σημαίαιν Ἑλληνικοῦ τοντοῦ, τὸ δόποιον πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου κινεῖται. Αἱ ἐμφανίζουσαι, δεσμοί, δυσχέρειαι διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐνὸς τόσου σημαντικοῦ ἔργου, δὲν είναι μικροί. Πιστεύει, δῆμος, ἡ Διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π., ἀπὸ μίαν πρόχειρον ἐστῶ στάθμισιν τοῦ θέματος, ὅτι αἱ δυσχέρειαι αὐταὶ δὲν είνει καὶ ἀνυπέρβλητοι. Τὸ θέμα τῆς δαπάνης θὰ ἔχει τούς θέματος καὶ μιᾶς ἀποτελεσματικῆς εἰσηγήσεως τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Δημοσίων «Εοργών». Ο.τι θὰ χρειασθῇ, ἵσως, ἐνδελεχῆ μελέτην καὶ μεγάλην προσπάθειαν, είναι ἡ ἔξευπεσίας τοῦ καταλλήλου χώρου, εἰς τὸν ὅποιον θὰ πρέπει νὰ ἔγκαστασθῇ ἡ δεξαμενή, ὡς καὶ ὑπὸ μιᾶς ἀξιολόγου διομηχανίας ἐπισκευῶν πλαισιώσις τῆς. Τὸ ὅλον θέμα, φρονοῦν, οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Λ.Π., θὰ είνει δυνατὸν ταχέως νὰ προσωθῇ, ἐφ' ὅσον διευκρινισθῶν αἱ κυρεονήτικαι προθέσεις, σχετικῶς μὲ τὴν ἔγκαταστασιν τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας εἰς τὸν Σκαρομαγκάν. Ο συντονισμὸς μεταξὺ τῶν δύο αὐτῶν προσπάθειῶν, ὁπωδήποτε, θὰ πρέπει νὰ ὑπάρξῃ.

Ἄς σημειωθῇ, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὅτι τὸ ἐν μετά τὸ ἄλλο τὸ μεγάλα λιμενικὰ συγκροτήματα τῆς Μεσογείου, μηδὲ τῆς Χάιφας ἔχαιρουσαν μέτριας, ἀπέκτησαν ἡ τείνουν νὰ ἀπόκτησουν μεγάλας δεξαμενας. Καὶ εἰς τὸ ζήτημα αὐτὸν θὰ μείνωμεν καθυστερημένοι;

Τὸ ὑπόστεγον ἔξαγωγῶν

Ἄξιολογοι είναι αἱ ὑποεργίαι, τὰς ὁποίας προσφέρει πρὸς τὸ ἔξαγωγῶν ἐμπόριον τὸ πρὸ τοὺς θέματος κ. χωρητικότης 2.000 τόννων, περίποτον. Τὴν καλὴν διαφύλαξιν τῶν διὰ τὴν ἀλλοδαπήν προσδικουμένων ἐμπορευμάτων ἀπολύτως ἔξασφαλίζει, ἐνῷ σημαντικῶς περιοιδεῖ τὸ κόστος τῆς διακινησίας τῶν ἐντὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς. Πρόσφατον παραδειγματικά εἰναι ιδιαιτέρως χαρακτηριστικόν : Πεντηκόντα τόννοι γλυκόζης, προορίζομενοι δι' ἔξαγωγὴν καὶ μὴ ἐντοποθετεῖσθαι εἰς τὸ ἐν λόγῳ ὑπόστεγον, ἐστοίχισαν εἰς τὸν φορτωτὴν διὰ τὴν ἐπὶ ἔνα μῆνα παραμονὴν τῶν εἰς φορτηγίδα 13.500 δραχμῶν. Εἳσθι ἡ ὥστε ποσότητας ἐμπορεύματος ἀπαπεικεύετο εἰς τὸ ὑπόστεγον ἔξαγωγῶν, ἡ ἐπιδρούσις τῆς μὲ τὰ σχετικὰ τέλη δὲν θὰ ὑπερβιάσῃ τὰς 3.000 δραχμάς. Διάφορά ιδιαιτέρως σημαντική, καταδεικνύουσα τὰ ἀγαθὰ ἀποτελέσματα, τὰ ὅποια ἡ καλὴ ὄργανωσις είναι δυνατὸν νὰ ἔχῃ ἐπὶ τοῦ κόστους τῶν διακινησιμῶν εἰς τὸν λιμένα ἐμπορευμάτων. Εν τῷ μεταξὺ δύο νέα ὑπόστεγα διὰ τὰ εἰσαγόμενα ἐμπορεύματα κατάσκευαζονται μὲ γοργὸν ουρμὸν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης. Ἀμφοτέρα, μῆκος 100 μέτρων καὶ πλάτους 50 περίποτον, ὑπολογίζεται, οἵτινες ἔχουν ἐντὸς διμήνου ἀποπερατωθῆναι, ὅποτε εὑχέρεστερον θὰ ἔξυπηρτηται ἡ ὀσμήρεια αὐξανομένη ἐμπορευματική κίνησις εἰς τὴν λιμενικὴν αὐτὴν περιοχὴν. Ἡ σχετικὴ δαπάνη θὰ ἀνέλθῃ εἰς τέσσαρα ἀποτυμέρια διακοσίας χιλιάδας δραχμῶν.

Αἱ πρῶται καλαι συνέπειαι

Ἡ ἐπανειλημένως διατυπωθεῖσα ὑπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν πρόβλεψις, ὅτι ἔνα συγχρονισμένον ὑπερωκεάνιον εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Ἀτλαντικοῦ είναι δυνατὸν ἀποτελεσματικὸν νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος ἀπὸ τὸν Νέον Κόσμον πρὸς τὴν χώραν μας, ταχέων ἐπαληθεύει. Εύθυς ὡς ὑψωσε τὴν κυανόλευκον καὶ προὶ πρὸ την πραγματοποίηση τοῦ πρόδοτον ἐπί της Πειραιῶν πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην ταξίδιον του, τὸ ὑπερωκεάνιον «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» ἔχει κλεισθῆ διὰ τέσσαρας μεγάλας ἐκδρομὰς ὄμογενῶν καὶ διὰ μιαν, ἐπίσης μεγάλην, «κρουαζιέραν» Αμερικανῶν πρὸς τὴν Μεσογείον καὶ τὴν Ἐλλάδαν. Ὑπὸ τῆς Α.Χ.Ε.Π.Α., τῆς Παλλακωνικῆς «Ομοσπονδίας, τῆς Ομοσπονδίας τῶν Ἰπποτῶν τὸν Θεμοπολύων» καὶ τῆς Παμισεσνιακῆς «Ομοσπονδίας ὥργανωθεσσαν αἱ ἐκδομαὶ αὐταὶ διὰ τοὺς μῆνας Μαρτίου, Μαΐου καὶ Ιουνίου, μὲν ἀναχώρησαν ἐκ Νέας Υόρκης καὶ μὲ προσφισμὸν τοὺς λιμένας τοῦ Πειραιῶς καὶ τῶν Καλαμῶν. Ἡδη, τὸ «Βεστίλισσα Φρειδερίκη», περατων τὴν ἐτησίουν τοῦ ἐπιβεβόησην εἰς τὴν Γένοβαν, ἀποπλέει τὴν 29η τοέχοντος ἐπί Πειραιῶν, ἔγκαινιάζον τοὺς ἀποδοτικούς του πλόας.

Τὰ ἰταλικὰ ὑπερωκεάνια

Τὰ δύο ὑπερωκεάνια, τὸ «Σατούρνια» καὶ τὸ «Βουλκάνια» φαίνεται θέσμοι, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ δρο-

μολογίου των τῆς Βορ. Ἀμερικῆς καὶ εἰς τὸν λιμένα Πατρῶν. Αἱ σχετικαὶ πληροφορίαι αἱ ἀναγραφεῖσαι εἰς τὸν Ἑλληνικὸν Τύπον, ἀνταποκρίνονται πρὸς τὴν ἀλλοθειαν. Ἐθεωρηθῆ σκόπιμος ἡ μετάβεσις τῆς ἀφετηρίας τῶν δύο ὑπερωκεάνιων εἰς τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης, μετὰ τὴν δριστικὴν υπὸ τῆς Ἰταλίας προσάρτησιν αὐτοῦ, προκειμένου νὰ τονθῇ ἡ ἐπιβατικὴ του κίνησις. Αἱ ὄργανώσεις τῆς Νεαπόλεως, τῆς σημερινῆς ἀφετηρίας τῶν δύο σκαφῶν, εἰς ἐντόνους διαμαρτυρίας προέβησαν, χωρὶς δύως καὶ νὰ ἐπιτύχουν διπας ἀναθεωρηθῆ μέχρι στιγμῆς ἡ σχετικὴ ἀπόφερμη.

Ἐφ' ὅσον τὸ «Σατούρνια» καὶ τὸ «Βουλκάνια» ἔκ τοῦ λιμένος τῆς Τεργέστης θὰ ἀρχίσουν τὰ πρὸς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν δρυμολογίας τῶν, τότε ἡ προσεγγίσις καὶ εἰς τὰς Πάτρας δέν είναι δυνατὸν παρὰ ὀπωδῆποτε πότε νὰ καθιερωθῇ. Σχεδὸν ἀδάπταντος θὰ είναι αὐτὴ διὰ τὰ Ἰταλικὰ ὑπερωκεάνια τὰ κατερχόμενα τὸ «Ιόνιον, ἐνῷ ἡ συμμετοχὴ τῶν εἰς τὴν καθημερινῶν αὐξανομένην ἔξι Ελλάδος πρὸς τὸν Νέον Κόσμον καὶ τάνατοπλιν ἐπιβατικὴν κίνησιν, πολλὰ ὠφέλη θὰ τοὺς προσπορισῃ. Ο ὄρος τῆς ἀμοιβαίτητος εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν ἀπολύτως θὰ ἴσχυσῃ. Τὰ Ἑλληνικὰ ὑπερωκεάνια ἀπό ἐτώ διὰ τῶν τακτικῶν τῶν προσεγγίσεων εἰς τοὺς Ἰταλικούς λιμένας, μετέχουν τῆς ἔξι Ιταλίας πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην την κίνησεως. Τὸν ἀνταγωνισμὸν ἐπομένως εἴναι τώρα πιθανὸν νὰ δεχθῶμεν, επρὸ τῶν πυλῶν μας μεταφέρομενον.

Διὰ τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης

Ορθὰ τὰ ὅσα ἀδήλωσεν ὁ ὑπουργὸς τοῦ Ἐπιπορίου κ. Μακκάς, διὰ τὴν ἀνησυχαστικὴν κατάστασιν εἰς τὴν ὁποῖαν περιήλθεν ἀπὸ ἀπόφεως κινήσεως ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης. Ἡ ἀναζωογόνησις τοῦ φίνωντος ἀπίκαιρου αὐτοῦ λιμενικοῦ κέντρου, ἀποτελεῖ μίαν οἰκονομικὴν καὶ ἔμπηκην συγχρόνως ἀνάγκην.

Συνέπεια ἔνος ἀλόγου ἀνταγωνισμού μεταξὺ τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων τοῦ ἔστερηκού πότε ἀπόνερωστος τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης τῆς Βορείου Ελλάδος. Ἐπομένως ἡ ἔκ νέου ἀναζωογόνησις του, ἀποτελεσματικῶν τῶν συντονισμῶν τῶν ἀνεψιών, χερσαίων καὶ θαλασσίων συγκινωνῶν θὰ πρέπει νὰ είναι.

Ο λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης διὰ νὰ ἀναλάβῃ θὰ πρέπει πρωτίστως νὰ πυκνωθοῦν αἱ πρὸς αὐτὸν ἀστερικαὶ βαλάσσαι εργαματικοί. Ἡ διὰ νέον πλοίου καὶ δὴ ἐπιχορηγουμένου, σύνδεσις τῆς Βορείου Ελλάδος μετὰ τὸν κέντρο, δὲν είναι δυνατὸν νὰ πραγάγῃ τὴν πενιχρὰν ἐπιβατικὴν καὶ ἐμπορευματικὴν κίνησιν αὐτοῦ. Άλλα δὲν είναι δυνατὸν σημεροῦν καὶ δεύτερου πλοίου νὰ δρυμολογήσῃ εἰς τὴν γραμμὴν αὐτὴν ἀντιμετωπίζοντος δὲν δρομολογήσῃ εἰς τὴν πενιχρὰν πενιχρὰν πότε τὸ δόποιον ἐπὶ τοῦ προκειμένου θὰ πρέπει νὰ ληφθῇ, δὲν θὰ ἀφορᾷ ἀμέσως τὸν λιμένα. Ἐμέσως θὰ τὸν βοηθήσῃ νὰ ἀναλάβῃ. Ό συντονισμὸς τῶν συγκοινωνιῶν πρὸς τὴν Βορείου Ελλάδα, θὰ είναι ἐκεῖνος διστις θὰ ἐπιτρέψῃ νὰ ἀντιπυχθῶνται αἱ παλίν αἱ βαλάσσαι εργαματικοί πρὸς τὴν Θεσσαλονίκην. Εἰς τὸ σημείον αὐτὸν ἔγκειται ἡ λύσις τοῦ προβλήματος. Οι ἀρμόδιοι διὰ στρέψουν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν δῆλας τὰς προσπάθειας.

Η ἐκκρεμότης τοῦ φόρου τῶν εὐπόρων

Σχετικῶς μὲ τὴν γνωστὴν ὑπόθεσιν τοῦ φόρου τῶν εὐπόρων διὰ τὸ ὑπὸ δένας σημαίας πλοίων, ἐλάδομεν τὴν κάτωθι δημοσιευμένην ἐπιστολὴν :

Φίλε κ. Διευθυντά,

Μὲ τὴν ὀφειλομένην ἀντικειμενικὴν κρίσιν ἃς διεξέλθωμεν τὸ δύσηθεν ἐπ' ἔσχατων ζήτημα τῆς φορολογίας τῶν εὐπόρων διὰ τὸ πλόον εργασίας

Βάσει τοῦ Α.Ν. 889/1949 «περὶ φορολογίας εὐπόρων» είχε καταλογισθῆ φορολογικὴ ὑποχρέωσις τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν διὰ μὲν τὰ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον πλοία εἰς τὸ ποσὸν τῶν 15 δισεκατομμυρίων δραχμῶν παταίσας ἐκδόσεως, διὰ δὲ τὰ ὑπὸ δένας σημαίας εἰς τὸ ποσὸν τῶν 40 δισεκατομμυρίων.

Τοῦ ἀφορῶντος τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοία φόρου ἡ κατανομὴ καὶ ἡ εἰσπραξὶς ἐπαγγελτοποίησμαν ἐπιτροπεύσμας καὶ κανονικῶς. Τοῦ φόρου, δῆμος, ἐκ δραχ. 40 δισεκατομμυρίων ἡ μεταξὺ τῶν ὑποχρέων κατανομή ενεργάσεις διὰ τὸ δυσαπόδεικτον τῆς ὑπὸ δένας σημαίας πλοϊκοτησίας. Πρὸς ἀποφυγὴν ούσιων δικιῶν, δῆμος καὶ τῆς κατὰ βάσιν ἀδικίου φορολογικῆς σκέψεως περὶ τὴν κατανομὴν, δάσει τὸν ἐπακολουθήσαντος νόμου (1910) 1950, παρεσχέθη καὶ τὸ ἐπεικόνιστον ἔνδικον μέσον τῆς ἐνστάσεως κατὰ τὸν πινακος τῆς Ἐπιτροπῆς Αναθεωρήσεως. Αἱ ἀδικίαι, πράγματι, ὅπως καὶ αἱ παραλείψεις ήσαν πολλαὶ.

Συμφόρων πρὸς τὸν κόμοντος τούτους, παρ' ἐπιτροπῆς, συγκροτηθεῖσης ἐν 'Αθήναις ἀπὸ ἀρεοπαγίτην καὶ ἐφοπλιστάς, κατηρτίσθη ὁ πίναξ, ἔδικασθησαν αἱ κατ' αὐτοῦ αἰτήσεις ἀναθεωρήσεως καὶ αἱ ἀσκοθεῖσαι ἐνστάσεις τῶν ὑποχρέων, τελικῶς δὲ τὸ καταλογισθὲν εἰς δάρος τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ διὰ τὰ ὑπὸ δένας σημαίας πλοία ποσὸν περιωρισθῆ εἰς

C. M. SALVAGO & C°

Γενικοὶ Πράκτορες διὰ τὴν ΑΙΓΥΠΤΟΝ τῆς ἔταιρίας NOMIKOS LINES
RUE CHERIF 25 — ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

Telef. 21.264

Ο Οίκος ΣΑΛΒΑΓΟΥ ιδρυθεὶς πρὸ 100 ἑταῖρων ἐν Αἰγύπτῳ συνέστησε καὶ ναυτιλιακὸν τμῆμα διεργάζεται ἀπὸ τὸν γνωστὸν εἰς τὴν Αἰγυπτι-ακὴν κοινωνίαν κ. Ματθαίον Μαυριδόγλου.

32.5 δισεκατομμύρια δραχμών. Πρός την κατανομήν ταύτην άρκετοί έκ τών υποχρέων συνειροφθήσαν και έκτοτε κατέβαλον τὸ βαρύνον ἔκαστον ἔξι αὐτών ποσόν.

'Αλλ' οι μὴ συμμορφωθέντες ἐμέμφοντο τὴν κρίσιν τῆς ἐπιτροπῆς καὶ τὴν παρ' αὐτῆς κατανομὴν ὡς ἀδικον ἔχαρακτήριζον. Οὕτω καὶ συνεπείᾳ, προφανῶς, διαβημάτων των, εἶδε τὸ φῶς διάταξις τοῦ Α. Ν. 1522) 1950. Δι' αὐτῆς τὸ μὲν προεβλέπετο ἀνακατανομὴ παρ' ἐπιτροπῆς, τὸ δὲ ἡ μείωσις τοῦ ἀρχικοῦ ποσοῦ τῶν 40 δισεκατομμυρίων εἰς 16 δι' ἀπόφασις τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου.

'Ἐπηκολούθησαν, εἰς ἔκτελεσιν τῆς διατάξεως ταύτης, ἀφ' ἔνος ὑπουργικῆς ἀπόφασις, δι' ἡ συνεκροτήθη ἐπιτροπή ἔνος ἀνωτέρου λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ, ὡς προέδρου, καὶ δύο ἐφοπλιστῶν τῆς ἐν Νέα 'Υόρκη 'Ενώσεως, ὡς μελῶν, προσδιορίσθηκεν ἡ διαδικασία καὶ τὸ ἀνδικόν μέσον τῆς ἐνστάσεως ἑνώπιον ἀλλῆς ἐπιτροπῆς, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἀπόφασις τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου, δι' ἡς ἐμειώθη τὸ σύνολον τοῦ βαρύνοντος τοῦ τοὺς ἔχοντας ποιὰ ὑπὸ ἔνεας σημαίας ἐφοπλιστάς εἰς τὸ ποσοῦ

τῶν 16 δισεκατομμυρίων.

'Ιδου τι μετά τάστα συνέδη: Μέλη τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν Νέας 'Υόρκης συνῆλθον ἐκεῖ εἰς συνεδρίασις, συνέταξαν κατ' ιδίαν αὐτῶν κρίσιν πίνακα, ὡς, τούλασιον, ἔξηγγειλαν, καὶ κατὰ τρόπον ἀσυνηθι περιωρίσθησαν, χωρὶς ἀλληλη διαδικασίαν, νά καταθέσωσιν εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον ποσόν 550.000 δολαρίων, περίπου, ἀντιστοιχούντων πρὸς δραχ. 8 δισεκατομμύρια. 'Αλλὰ — καὶ τοῦτο εἶναι χαρακτηριστικόν — τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον. εἰσπράξαν τὸ ἥμισυ, περίπου, τοῦ μειωμένου φόρου εὑπόρων, στερεῖται ἔκτοτε καὶ μέχρι σήμερον τῶν στοιχείων, δοσα θα ἐπέτρεπον νά κρινῃ ποιὸν ἐκ τῶν υποχρέων ἔξεπλήρωσαν καὶ ποιοὶ οὐχὶ τὴν ἐκ τῆς ἄνω φορολογίας υποχρέωσιν των, στερεῖται ἀκόμη τῆς δυνατότητος νά καταείμη τὸ ἄνω ποσοῦ μεταξὺ τῶν καταβαλόντων τοῦτο.

'Ως εὐνόητον, ἀπὸ τὴν ἀνώμαλον, ἐπαναλαμβάνων, διαχείρισιν τοῦ ζητήματος τούτου, προέκυψαν περισσότερα ἀνόμαλια: Κατ' ἄρχην τὸ Δημόσιον ἐστερήθη ἀξιόλογον ποσόν, τὸ ὅποιον ὅφειλον νά πληρώσουν καὶ δὲν ἐπλήρωσαν ὥρισμένοι ἐφοπλισταί, διο νά ἐπιτρέπεται ἡ ἀνάλογος, εἰς βάρος τῆς ὅλης τάξεως δυσμενής κριτική. Οὐ μόνον, ἀλλὰ καὶ μετά τὴν εἰς 16 δισεκατομμύρια μειώσιν τοῦ βαρύνοντος τῶν υπὸ ἔνεας σημαίας ἐλληνικὴν πλοικτησίαν, πολλαπλασίαν, ὡς γνωστόν, εἰς χωρητικότητα τῆς ὑπὸ ἐλληνικήν, ἐνεφανίζετο ἀδικος καὶ ἀδικαιολόγητος ἡ καὶ τοῦ μειωμένου τούτου ποσοῦ καθυστέρησις καὶ μὴ πληρωμή. 'Ακόμη δὲ καὶ τὸ περιστατικὸν τῆς παρ' ἐφοπλιστῶν πλοίων ὑπὸ ἔνεην σημαίαν καταβολῆς εὐθὺς ὅμα τὸ πρώτον βεβαίωσε τοῦ δαρύνοντος ἔκαστον ποσοῦ, ἐπὶ τῇ βάσει δὲ τοῦ ἀρχικῶν προσδιορισθέντος ποσοῦ τῶν 40 δισεκατομμυρίων, ἔγεννα ὑπέρ αὐτῶν νόμιμον καὶ τῆικός ἐδράσιον τὸ δικαίωμα νά ἀνατίθησον τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ ἀναλόγου πρὸς τὴν ἀπόφασισθείσαν μείωσιν κατά ποσοστόν, 60%.

'Ολων τούτων τῶν ἀποτημάτων τὴν κάθαρσιν ἐπεδίωσεν ειδικῶς συσταθείσας ἐπιτροπή ἔξ ἀνάτερων κρατικῶν λειτουργῶν καὶ ἐφοπλιστῶν. Αὕτη μετ' ἐπισταμένην μελέτην εἰσηγήθη ὅπως η φορολογία κατατάξεις θεμελιωθῇ ἐπὶ τοῦ πινακος τὸν ὅποιον είχε καταρτίσει ἡ Ἐθνικαὶ ἀρμοδια ἐπιτροπή, μειουμένων, ὅμως, τῶν ἐν αὐτῷ ποσῶν εἰς τὸ ἥμισυ καὶ ἐπιτρεφομένων εἰς τοὺς δικαιουόχους τῶν ἐπὶ πλέον καταβλητῶν.

'Τὰ πορίσματα ταῦτα τῆς ἐπιτροπῆς υἱοθέτησε τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας καὶ κατήρτισε νομοσχέδιον, τὸ ὅποιον, υπογραφέν ὑπὸ τῶν κ.κ. 'Υπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, κατέτηθε εἰς τὴν Βουλήν.

'Ως ἔξ αὐτοῦ καὶ τῆς συνοδευούσης αὐτὸ εἰσηγητικῆς ἐκθέσεως, ἀπὸ 25 'Οκτωβρίου 1954, προκύπτει, τὸ δόλον θέμα λύεται ἐπιτυχῶς. Διότι ὁρθῶς μετοθεῖται ὡς κρίσιμον στοιχεῖον προσδιορισμοῦ τῆς σχετικῆς φορολογικῆς υποχρέωσεως ἐκάστου ἐφοπλιστοῦ ὡς ὑπὸ τῆς ἐν 'Αθήναις ἐπιτροπῆς καταρτισθεὶς πίναξ, παρέχων ἔγγυήσεις δικαίας κατανομῆς, ὡς ἐκ τῆς συγκρότησης τῆς ἐπιτροπῆς καὶ τῆς ἐπανεἰλημμένης καὶ βασισάνου κρίσεως ἐπὶ τῶν ἐνστάσεων καὶ ἀναθεωρήσεων.

Διότι ἡ ρύθμισις αὐτῆς, σκοπούσα τὴν κάλυψιν φορολογικῆς ἀξιώσεως

τοῦ Δημοσίου, ἀποτελεῖ λίαν εύνοϊκήν μεταχείρισιν τῶν ἀγνοησάντων τὴν ἀντίστοιχον φορολογικὴν υποχρέωσιν τῶν. Πράγματι, δέν διασάντων τὴν ἀντίληψιν οἰουδήποτε, διτὶ ὡς ἐφοπλιστής, καλούμενος ἦδη νὰ καταβάλῃ ποσὸν φόρου ἀπὸ τοῦ 1950 καὶ προσδιορισθὲν εἰς δραχμάς, θὰ καταβάλῃ εἰς συνάλλαγμα ποσὸν ἀντιστοιχοῦν πρὸς τὸ ἡμισυ ἐκείνου, διπερ πρὸ τῆς κατ' Ἀπρίλιον 1953 ἀναπροσαρμογῆς θὰ κατέβαλλεν, ἀφοῦ, μάλιστα, δέν ὑπόκειται εἰς προσαγόνην. Κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸν συνεπῆ συνάδελφό του, δοτὶς πέντε ἔτη πρότερον κατέβαλε τὴν ἀναλογίαν του ἐπὶ συνολικοῦ ποσοῦ 40 δισεκατομμυρίων, βάσει τῆς τότε Ιστορίας τῆς δραχμῆς. Ως πρὸς αὐτὸν πάλιν, δικαίωταν μέτρον ἀποτελεῖ ἡ ἐπιστροφὴ τοῦ ἐπὶ πλέον καταβλητὸν 60%, εἰσπράκτευτο παρ' αὐτοῦ εἰς δραχμάς, ἀντιστοιχούσας πρὸς τὸ ἡμισυ τοῦ διατεθέντος συναλλάγματος, χωρὶς καὶ μὲν τὴν ἐπιστροφὴν αὐτὴν νὰ ἀποκαθίσταται ἰσότητας υποχρέωσεων. 'Αναπτῆδαι καὶ ἀπὸ τὴν περίπτωσιν αὐτὴν ἡ ὀλόγθεια τοῦ ἐπικινδυνού ἀξιώματος, κατὰ τὸ διποίον, ὁ διωτρόπος φορολογούμενος εἰναι πάντοτε κερδισμένος.

Εἶναι περαιτέρω συνεπές, ἀλλὰ καὶ δίκαιον τὸ περιεχόμενον τῆς διατάξεως τοῦ ἀρχρού 2 τοῦ σχεδίου νόμου. Δι' αὐτῆς ὄριζεται, διτὶ ἔκτοτε παρ' αὐτῆς τῆς 'Ενώσεως καταβληθέντα ποσά θὰ ἀχθῶσιν εἰς πίστωσιν ἐκάστου καταβαλόντος, βάσει δὲ πίνακος, παρὰ τῆς οἰκείας 'Ενώσεως ὑποβληθησμένου εἰς τὸν ἀρμόδιον Ταμίαν. Διὰ τῆς διατάξεως αὐτῆς πραγματοποιεῖται ὁ σκοπὸς τῆς ρυθμίσεως τοῦ φορολογικού τούτου θέματος καὶ ἀποκαθίστανται οἱ συνεπεῖς φορολογούμενοι ἐφοπλισταὶ καὶ ἀντιθέτως διαπιστούται ποιὸι εἰναι οἱ καθυτερούντες.

Διὰ τοῦ τρίτου ἀρχρού τοῦ διποίου τοῦ δικαίωμα τῶν ἐγκαίρων ἐξοφλούντων τὸ ἐπὶ πλέον καταβλητόντα. Εἰδικῶς δὲ ὄριζεται, διτὶ ἡ ἐπιστροφὴ τούτων θὰ γίνη μετά τριετίαν, ἐκτὸς ἀνώριτερον πραγματοποιηθῆται ἡ εἰσπραξία τοῦ 90% τοῦ διλοίκου ποσοῦ τοῦ φόρου.

Ἀκριβοδικίας κριούμενον ἡ διάταξις αὕτη, παρουσιάζεται ἀδικος. Διότι τὴν ἐπιστροφὴν ἀχρεωστήως καταβληθέντων ἀπὸ τοὺς νομοταγεῖς ἐφοπλιστὰς ἔξαρτα ἀπὸ τὴν ἐπιτήρησιν δομίσας υποχρέωσεως τῶν ἀμελησάντων. Δὲν εἰναι, διμως, ἀνέγητος. 'Η ἀταξία περὶ τὸν φόρον τῶν εὑπόρων προέκυψε, διότι τὸ θέμα τοῦτο συνολικῶς ἀνέτειλη εἰς τὰς 'Ενώσεις 'Εφοπλιστῶν. Καὶ δι' αὐτὸ αἱ λύσεις ἐδόθησαν κατ' ἀποκοπήν καὶ συλλογάδην.

Τοιάυτας διατάξεις περιείχε τὸ κατατεθέν κατὰ Νοέμβριον 1954 νομοσχέδιον, διατάξεις, δι' ὃν ἐξεκαθαρίζετο ἐν κακὸν παρελθόν, ἐλλογούντο μία δισαρέστως κατάστασις εἰς τὰς σχέσεις Κράτους καὶ 'Εφοπλιστῶν καὶ ἐκαλύπτετο τὸ δικαίωμα τοῦ Δημοσίου πρὸς εἰσπραξίν τοῦ ἐναπομένοντος ὑπολοίπου τοῦ φόρου. Πλειστοὶ δοσι ἐφοπλισταὶ ἀπέκτων τὴν δυνατότητα φορολογικῆς ἐνημερότητος, κατὰ τρόπον, ὃστε νὰ δύνανται νά ἐπισκέπτωνται τὴν Πατρίδα ἐλευθέρως.

Καὶ, διμως, ἡ σύσιαστικῶς δικαία αὕτη ρύθμισις δὲν ἐπραγματοποιήθη. Τὸ κυβερνητικὸν αὐτὸ νομοσχέδιον, ἀποδίδον κατὰ τεκμηρίου, ἀλλὰ καὶ κατ' ἀλήθειαν τὴν ὑπεύθυνον τῶν κυβερνώντων ἀποψιν, ἀπειρύθητη.

'Ανεπηρέαστον ἔκθεσιν τοῦ ζητήματος ἐπεχειρήσαμεν. 'Αποτολμῶμεν ἡδη, ἐν κατακλεῖδι, μίαν υπόδειξιν. Τοῦ κακοῦ παρελθόντος ὑπόλειμμα μια ἀποτελεῖ ἡ ἐκκρεμότης τῆς φορολογίας εὑπόρων ἐφοπλιστῶν. 'Αμεσος ταῦτης τῶν 'Εφοπλιστῶν, οἱ όποιοι θὰ πρέπει, ὡς 'Ελληνες, νὰ ἐνθυμούνται πόση δυσμένεια ὅδικος, ἀδικωτὴ είχε δημιουργηθῆ εἰς βάρος των, δυσμένεια ἔξ ἀγύοις η κακεντρεχείας, ἀλλὰ μὲ συνεπείας ούσιαστικάς καὶ διὰ τὴν 'Ελλαδα καὶ δι' ὅλους.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΠΑΝΟΣ Π. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ
Δικηγόρος

Πειραιεύς, τῇ 5ῃ Ιανουαρίου 1955

Σ.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Πρέπει καὶ ἡ ὑπόθεσις αὕτη νὰ εὔρῃ τὴν λύσιν της. Οὔτε τὸ συμφέρον τοῦ Δημοσίου, ἀλλ' οὔτε τῶν ἐφοπλιστῶν ἔξηπτηρετεὶ ἡ τόσον παρατεινομένη ἐκκρεμότης.

TRANSPORT OF PROPELLER

weight 32.000 kgs. diameter 7 meters.

manufactured by

LIPS

PROPELLER WORKS • DRUNEN • HOLLAND

for 31.500 tons tanker, under construction

with UDDEVALLAVARVET A/B. Sweden.



Αι άντιδράσεις

Γράφουν οι «Τάιμς της Νέας Υόρκης», είς τελευταίον φύλλον των : «Αι ναυτεργατικαί όργανώσεις τών έκ παραδόσεως ναυτικών χωρών έξακολουθουν νά θεωρούν τους έμπορικους στόλους τῆς Λιβερίας, τοῦ Παναμά, τῆς Ονδούρας και τῆς Κοσταρίκας, ως άπειλήν κατά τῶν καθιερωμένων άρχων διά τὴν ἐπί τῶν πλοίων ἔργασίαν. Οὕτω, ή «Διεθνής Όμοσπονδία Έργατῶν Μεταφορῶν», μὲ τὴν ὅποιαν συνεργάζονται ὄλαι σι ναυτικαὶ ὄργανώσεις τοῦ μη κομμουνιστικοῦ κόσμου, πρόκειται νά καλέσῃ τὰς ἑνδιαφερομένας Ενώσεις εἰς μίαν διεθνή δράσιν πρὸς τήρησιν τῶν καθιερωμένων Κανονισμῶν ἔργασίας και ἐπί τῶν πλοίων τῶν ἀσύρματων σημαῖων.

»Η Διεθνής Όμοσπονδία θὰ ζητήσῃ καὶ πάλιν ἀπὸ τὸ ἐν Γενεύη Διεθνές Γραφείον Έργασίας, νά ἔξετάσῃ ἐπὶ δέον νά γίνη πρὸς μείωσιν ἢ και ἔξουδετέρωσιν τοῦ ὀλεθρίου ἀποτελέσματος τῆς μεταφορᾶς σημαῖας, ητος θήγει ἀνω τῶν 500.000 ναυτιλούμενῶν τῶν ναυτικῶν χωρῶν. Αἱ μεταφοραὶ σημαῖας ἀποτελοῦν φαινόμενον τῆς μετά τὸ δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον περιόδου, ὅποτε διάφοροι πλοιοκτῆται ἐπεδίωκαν «σκοτεινότερας» τινάς νηολογήσεις, αἱ ὅποιαι θὰ ἐπέτρεπον εἰς αὐτοὺς νά ἀποφύγουν τὴν πληρωμὴν φόρων ἡ ὑψηλοτέρων μισθολογίων, τῶν δοσῶν ἔχοντον εἰς τὰς ίδιας τῶν χώρας. Τὸ ναυτεργατικὸν τοῦμα τῆς Διεθνούς Όμοσπονδίας Μεταφορῶν ζητεῖ, ὅπως ή μεταφορὰ σημαῖας ἀποτελέσῃ τὸ πρωταρχικὸν θέμα τῆς ἑκθέσεως τοῦ Διεθνούς Γραφείου Έργασίας, ητος θὰ ἀναγνωσθῇ εἰς τὴν συγκληθσιμένην τὸ Διεθνής Έργατικήν διάσκεψιν.

»Η μορφὴ τῆς Παγκοσμίου Ναυτιλίας, ως ἐπιχειρήσεως — καθ' ἄναφέρει πρόσφατον ἑκθεσὶς τῆς Όμοσπονδίας — ριζικῶς μεταβάλλεται. Ωρισμένους μόνον ἐμπορίου ἐν τῷ κόσμῳ ὑπάρχει κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον. «Οσα περισσότερα μεταφέρονται διὰ πλοίων, στίνα καρπούνται τῶν πλεονεκτημάτων τῆς νηολογήσεως εἰς τὰς ἀσύρματους σημαῖας, τόσον ὀλιγάτερον θὰ ζητούνται τὰ πλοία τῶν ἐπαραδίσεως ναυτικῶν χωρῶν. Η ἑκθεσὶς σημεῖοι περαιτέρω, ὅτι αἱ προαναφερεῖσαι τέσσαρες μικραὶ χώραι ἔχουν ἀναγεγραμμένα εἰς τὰ νηολογία τῶν 845 ἐν ὅλω πλοίοι, συνολικῆς χωρητικότητος 6.074.000 τόνων, δηλαδὴ ἀνω τῶν 6.5% τοῦ παγκοσμίου τονιά. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη αἱ μεμψιμορίαι τῆς Όμοσπονδίας ἡγαγον εἰς ἔρευναν τῆς παναμαϊκῆς ναυτιλίας, ἔνεργηθεῖσαν ὑπὸ τοῦ Διεθνούς Γραφείου Έργασίας. Η ἔρευνα ἐκείνη κατέληξεν εἰς ὑπόσχεσιν δοθεῖσαν ὑπὸ τοῦ Παναμᾶ, ὅτι αὐτοτρόπερον θὰ ἐπέλεπε τὴν χωρητικήν του.

»Οἱ ἀλληλικῆς ἔθνικότητος πλοιοκτῆται — συνεχίζει ἡ ἑκθεσὶς — φαίνεται, ὅτι ἀποτελοῦν τὴν πλειονότητα τῶν ιδιοκτητῶν ἐν λόγω σκαφῶν καὶ μετ' αὐτοὺς ἔρχονται οἱ ἀμέρικανοι. Οἱ ἵταλοι, ἐπίστες, κατέχουν ἔνα μέρος τοῦ τονιά αὐτοῦ, εἰς τὸ ὅποιον περιλαμβάνονται καὶ μεγάλα ἐπιβατηγά πλοῖα. Μετά τούς ἵταλούς ἔρχονται ἄλλοι πλοιοκτῆται ἐκ πολλῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς Ἐλλεῖας. Μολοντοὶ οἱ ἐμπορικοὶ καὶ ἐργατικοὶ Κώδικες τοῦ Παναμᾶ εἰνε, ἴσως, ἀρκετοί, ὅπως ἀντιμετώπισουν προβλήματα ἐμπορικοῦ στόλου ἀνταποκρινομένου εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς χώρας, ἐν τούτοις, — τονίζει ἡ ἑκθεσὶς — δὲν ἐφορμόσθησαν ἐπὶ σκαφῶν μη παναμαϊκῆς πλοιοκτησίας, φερόντων, δῆμως, τὴν παναμαϊκήν σημαίαν. Παρὰ πάσαν, δῆμεν, ἀντίθετον τὸν πόρολημα παραμένει ἀκέραιον. «Ολούνε καὶ περισσότερα πλοῖα νηολογούνται εἰς τὸν Παναμᾶν καὶ τὴν Λιβερίαν.

»Γενικῶς εἶτεν, πλοιοκτῆται ἐγκατεστημένοι εἰς ναυτικάς χώρας, δὲν εἰνε ἀναμειγμένοι εἰς τοιαύτας νηολογήσεις. Πολλοὶ τούτων, δῆμως, διερωτώνται, κατὰ πόσον θὰ δυνηθούν περαιτέρω νὰ ἀνθέξουν εἰς τὸν συναγωνισμὸν τῶν πλοίων, τὰ ὅποια ἔχουν νηολογηθῆσαι μὴ ἐκ παραδίσεως ναυτικάς χώρας. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι ἀγονοῦνται μὲν δραδὺν ρυθμὸν εἰς τὴν μεταφοράν σκαφῶν τοῦ τύπου «λίμπερτο» εἰς ξένας σημαῖας».

Τι στοιχίζουν τὰ νεότευκτα

«Αναφορικῶς μὲ τὸ ναυπηγικὸν κόστος, ἀνεγράφουν τελευταίως ώρισμένοι λεπτομέρεια εἰς τὸ ἀγγλικὸν περιοδικό «Μότορστρατ» διὰ τὰς δύτιμας παραδοθέντων σκαφῶν ἀπὸ μέρους διαφόρων ναυπηγείων. Δὲν δύνανται βεβαίως — γράφει τὸ ἐν λόγω περιοδικὸν — νὰ χρησιμεύσουν αὐτοὶ ὡς βάσις συγκρίσεως, ἀλλ' ὅπωσδηπότε εἶναι ἐνδιαφέρουσαι, συνεπειῶς τοῦ ἀποκαλυπτομένου προστατευτισμοῦ τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων καὶ τοῦ ἀσκούμενου συναγωνισμοῦ μεταξὺ τῆς εὐρωπαϊκῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. «Αναφέρεται σχετικῶς ἡ ἐπιτυχία τῶν ἱταλικῶν ναυπηγείων, δῆτας ἀναλάβουν τὴν κατασκευὴν τοῦ σουηδικοῦ ὑπερωρεάσιου «Γρίπστοχολμ», χάρις εἰς τὴν κρατικὴν ἐπιχορήγησιν καὶ αἱ παρεχόμεναι τοιαύται εἰς τὴν γαλλικὴν βιομηχανίαν.

«Ενα πορτηγὸν σκάφος 9500 τόνων d.w. (ἀνοικτὸν σέλτερ-ντεκ) καὶ ταχύτητος 15 μιλλίων θὰ ἡδύνατο κατὰ πάσαν πιθανότητα νά στοιχίσῃ σῆμερον 800.000 λιρῶν. Ἀγγλίας ἡ 84 λίρας κατὰ τόνων εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἐνώ ἔνα δηζελοκίνητον πορτηγὸν τῶν 10.000 t. καὶ ταχύτητος 13 ¾ μιλλίων, ἀγγλικῆς κατασκευῆς, θὰ στοιχίσῃ γύρω τῶν 80 λιρῶν κατὰ τόνων d.w., καὶ ἔνα τῶν 12 μιλλίων 75 λίρας κατὰ τόνων. Τὸ «Μό-

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΞΕΝΗΝ

Ο γνωστὸς εἰς τὰς Ἡνωμέναις Πολιτείας «Ελληνη μηχανολόγος κ. Εύγ. Παναγόπουλος, συγγραφεὺς τῆς τόσον ἀξιολόγου μελέτης ἐπὶ τῶν κοπώσεων τῶν ἀξόνων τῶν πλοίων καὶ τῶν συχνῶν ἐξ αὐτῶν ἀτυχημάτων, μετὰ τοῦ συνεργάτου του εἰς τὴν ἐν λόγω μελέτην κ. Νίκερσον, τῶν ναυπηγείων Μπέθλευ (εἰς τὸ κέντρον). Δεξιά ὁ Πλοίαρχος κ. Μιέρα, τοῦ Γραφείου μελετῶν τοῦ Π. Ν.

τορσίπο δημοσιεύει καὶ τὸν κατωτέρω πίνακα νεοτεύκτων πλοίων μὲ τὰς δι' αὐτὰ γνωσθείσας τιμάς ναυπηγήσεων:

Τάνκερ ή φορτηγὸν	Τόν. d.w.	άπτη δηζελοκ.	Νέα συμπλήρ. Ταχύτης	Ιδιοκτ. Ναυπ.	Κόστος d.w. τ.
Τάνκερ	18600	δηζελοκ.	Νέον 14½	Ιαπων. δυνοί	£ 43
	18600	»	συμπλ. 14½	δύγγλ.	» 51
	32250	»	14½	νορβ. νορβ.	» 54
σ.	τάνκερ	δηζ. ἡ ἀτμ. νέον	15	γερμ. —	» 47·49
	34200	άτμο.	» 15	Ιαπων. ἀμερ.	» 39
	39000	»	» 15	»	» 37
Φορτηγὸν	10500	δηζελ.	» 15	γερμ. νορβ.	» 68
	11500	»	» 14½	Ιαπων. δυνοί	» 55
	6050	»	» 12	Ιαπων. Χ. Κόγκ	» 68
Τάνκερ	45000	άτμος.	» 16	Ιαπων. ἀμερ.	» 40
Φορτηγὸν	10500	δηζελ.	» 15	γερμ. νορβ.	» 71
Ἐπιβατηγ.	20000	»	» 20	Ιταλ. σουηδ.	» 265 (*)
Φορτηγὸν	10850	»	» 15	σουηδ. νορβ.	» 61
Τάνκερ	25000	άτμος.	» 16	ἀμερ. ἀμερ.	» 95
	25.000	»	» 16	»	» 115
Φορτηγὸν	13000	δηζελ.	» 15	σουηδ. νορβ.	» 55

(*) Τιμὴ κατὰ τέων γκρός.

Τὸ πλεονέκτημα τῆς καταναλώσεως ἀπὸ τὰ δηζελοκίνητα σκάφη πετρελαίου λεβήτων πρήσιος γ' ἀποδίδηθε θετικὸν ὑπὲρ τοῦ πλοιοκτήτου κέρδος κατὰ τὰς χρονοναυλώσεις. «Ψυγλότεροι ναῦλοι πληρώνονται δι' αὐτῶν παρὰ διὰ τὰ ἀναλισκόνταν ντήζελ δῆλο. «Αναφέρεται σχετικῶς ἡ ναυτιλωσίας τοῦ ἀλληλικοῦ δεξαμενοπλοίου «Μαριέττα Νομικού» 17.600 τόνων d.w., ὅπερ ἐπληρώθη 18)6 τοπάτον τόνων d.w. μηνιαίως εμὲ βάσιν τὴν κατανάλωσιν φιούντο δῆλο.

«Τῆπτρε, πράγματι, ἡ πληροφορία, διὰ παρόμιοι σκάφη αἱ ἑταῖροι πετρελαίων πληρωμῶν 1) — ἐπὶ πλέον κατὰ τόνων, ἔναντι τῶν σκαφῶν τῶν ἀναλισκόντων ντήζελ δῆλο. «Ο μεγαλύτερος ναῦλος δικαιολογεῖται ἀπὸ τὸ γεγονός, διὰ σκάφη τοῦ δύκου καὶ τῆς παχύτητος τοῦ «Μαριέττα Νομικού» θὰ πρέπει νά ἔχουν μίαν ημεροσίαν κατανάλωσιν 25 ἔως 30 τ. πετρελαίου.

«Η σημερινὴ διαφορά μεταξὺ Ντήζελ δῆλο καὶ πετρελαίου λεβήτων εἶναι ἡ τῶν 4 λιρῶν κατὰ τόνων. «Ἐάν, ἀκόμη, σφαιρεθεῦνται αἱ ἑκταῖοι δοπανοί, λόγω ἀποσθέσεως τῶν προσθέτων ἐγκαταστάσεων καὶ τῶν περισσοτέρων δοπανῶν διὰ τὴν καλὴν συντήρησιν τῶν μηχανῶν αἱ δηποταὶ ἀναλισκούντων βαρύ πετρελαίου, εἶναι αὐτοπόδεικτον τὸ κέρδος, που ἀποκομίζει ὁ πλοιοκτήτης, ἐάν τὸ σκάφος του καταναλίσκῃ πετρελαίον λεβήτων.

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—

Αἱ προβλέψεις διὰ τὸν σῖτον

Εις τὴν προσφάτως δημοσιευθείσαν ἔκθεσιν τοῦ «Διεθνούς Συμβουλίου Σίτου» περιέχεται ἐνδιαφέρουσα ἀνασκόπησης ἐπὶ τῆς παγκοσμίου θέσεως του σίτου. «Υπολογίζεται, ὅτι κατὰ τὴν περίοδον 1954—55 ἡ παγκοσμίος σιτοπαραγωγὴ θὰ είνει κατὰ 5 %, περίπου, μικρότερα, ἔναντι τοῦ 1953, ἀλλ' ὅτι αἱ ἔξαγωγαι θὰ φθάσουν τὰ 950 ἑκατομμύρια μπουσελές, θὰ είνε, δηλαδή, ηὑημέναι κατὰ 100 ἑκατ. μπουσελές. Τονίζεται περαιτέρω εἰς τὴν ἔκθεσην ὅτι τὸ δευτέρον χαρακτηριστικὸν τῆς παρούσης παγκοσμίου καταστάσεως τοῦ σίτου ἔγκειται εἰς τὴν καταθλιπτικῶν πληθωρικῶν προσφοράν ἀπὸ μέρους τῶν μεγάλων σιτοπαραγωγῶν χώρων καὶ κυρίως ἀπὸ τὸν Καναδάν καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Εἰς τὰς τέσσαρας μεγάλας ἔξαγωγικάς χώρας τοῦ κόσμου αἱ προσφοραὶ πρὸς ἔξαγωγήν κατὰ τὴν Ἰην Αὔγουστον τοῦ 1954 πήσαν κατά 1 καὶ 3)5 φοράν. ἀνώτεραι τοῦ μέσου ἐπτάσιον ὄρου τῶν ἔξαγωγῶν τῶν τελευτῶν ἑτών καὶ τούτῳ, λόγω τῆς συνεχούς ἐπὶ σειράν ἑτών μεγάλης παραγωγῆς σίτου καὶ τῆς μειωθείσης ἐκτάσεως τῶν εἰσαγωγῶν κατά τὸ 1953—54.

Ο δύκος τῶν ἐργασιῶν εἰς τὰς χώρας - μέλη τοῦ «ΔιεθνοῦΣ Συμβουλίου Σίτου», ήτο κατά τό 1953—54, ἐν συγκρίσει πρὸς τό σύνολον τοῦ παγκοσμίου στεμπορίου, μικρότερος τοῦ ἀντιστοίχου τῶν προηγουμένων ἑταν κατά 26%, ἔναντι 61% τοῦ 1952—53. Ωφείλετο τούτο εἰς τὴν ἀποστίαν τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῆς Ἰταλίας καὶ τῆς Σουηδίας ἀπὸ τοῦ πρώτου ἔτους (1953) τῆς ΔιεθνοῦΣ Συμφωνίας καὶ εἰς τὴν μειωμένην εἰσαγωγικήν ζήτησιν. Αἱ τιμαὶ ἔξαγωγῆς μεσίεωσαν κατά τὸ δύο τελευταῖα ἔτη οὐσιώδην πτώσιν, ή σταθερά, ὅμως, πολιτική τὴν δροπίαν ἡκολούθησαν ὁ Καναδάς, αἱ Ησαμέναι Πολιτείαι καὶ ἄλλαι ἀπό τὰς μεγάλας ἔξαγωγικάς χώρας, παρακρατήσασαι τὰ περισσεύματα τῶν προμηθειῶν των καὶ ἀποφυγούσαι τὴν διάθεσιν των εἰς τὴν παγκόσμιον ἀγοράν, ἀπέτρεψαν περαιτέρω καταστρεπτικήν ὑποχώρησιν τῶν τιμῶν.

Σημαντικών μικροτέρα φάίνεται δέδαιον ότι θα είνε ή παραγωγή εἰς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας, όπως έπισης μικροτέρα άναμενεται νά αποδειχθῇ ή κατά τὸ 1954 ἑσσεδια τοῦ σίτου και εἰς τίνας σημαντικάς εἰσαγωγικάς χώρας. 'Οπωσδήποτε, ὑφίστανται ἐνδείξεις, οἵτις θὰ αὐξηθῇ, ἐν τινι μέτρῳ, κατά τὸ 1954—55. 'Επι τὸ δάσει τῶν γνωστῶν—κατά τὰ μέσα 'Οκτωβρίου—δεδομένων ἐπὶ τῆς συγκομιδῆς εἰς τὰς εἰσαγωγικάς χώρας, καθὼς και βάσει τοῦ γεγονότος, οἵτι πολλαὶ χώραι φαίνονται περιορίσσασι εἰς τὸ ἐλάχιστον τὰς εἰσαγωγάς των κατά τὸ 1953—54, τεκμαίρεται, οἵτι κατά τὸ 1954—55 αἱ εἰσαγωγαὶ θά είναι ἀνώτεραι και διό δέον νά θεωρηται ὡς πιθανή μεγαλύτερα αύτῶν αὔξησις, ὅπτε νά φθάσουν εἰς τὰ 950 ἑκατομμύρια μπούσελς. Μία προχειρος ἔκτιμπτοι τοῦ παγκοσμίους διαικινθέντος σίτου κατά τὸ 1953—54 ἀναδιβάζει τὰς συνολικάς ἔξαγωγάς ἐκ τῶν παραγωγικῶν χωρῶν εἰς 850 ἑκατομμύρια μπούσελς (23.2 ἑκατομμύρια τόνων), σημειουμένης οὕτω μηδεώσας κατά 108 ἑκατ. μπούσελς (2.9 ἑκατομμύρια τόνων), ήτοι 11 %, ἔναντι τῆς περιόδου 1952—53. Σημαντικός κατώτεραι ήσαν αἱ Ἑνωμένων Πολιτείων, Καναδᾶ και Αὐστραλίας ἔξαγωγαί, ἐνῷ ἐνεφανίσθονταν ἀρκετά ηὑξημέναι αἱ Ἑβραϊκής τοιαυταί, καθὼς και αἱ συνδεδυσμέναι φορτώσεις εἰς τινι μικροτέρων ἔξαγωγικῶν χωρῶν, ως λ. χ. ἐκ Τουρκίας, Γαλλίας, Σουηδίας κλπ.

Υπολογίζεται, ότι η έσοδεια του σίτου είς τάς "Ηνωμένας Πολιτείας θα είνει κατά 18 % κατώτερα της του π. έτους και ή του Καναδά κατά 38% μικρότερα, ένω και αἱ συγκομιδής εἰς τή Αύστραλίαν υπέρβαν δυσμενεῖς. Αγγέλεται, έξ αλλού, οτι και η Τουρκία θα καταλέγεται διά την περίοδον 1954—55 μεταξύ τῶν είσαγωγικῶν χωρῶν, οτι δὲ σημαντικὸν ποσοστὸν καὶ τῆς μεγαλύτερᾶς ἐφετεῖνος παραγωγῆς τῆς Γαλλίας είνει κατώτερος ποιότητος. Μικρότεραι ἀναμένονται νά είνει και αἱ εὐρωπαϊκαί έσοδειαι, μολονότι ή ισπανικὴ συγκομιδὴ υπελογισθῇ κατά 45% ἀνώτερα τῆς περιουσῆς, ήτις, οώμας, ήτο πολὺ μικρή. Εξαίρετος συγκομιδὴ σίτου και δύνης ἐπραγματοποιήθη εἰς τὰς Ἰνδίας, ἀντότερα δὲ υπῆρξε και η παραγωγὴ σίτου εἰς τὴν Ἰαπωνίαν.

Τοιχίζεται περαιτέρω είς τὴν ἑκθέσιν, ὅτι, ἂν αἱ ἐξαγωγικαὶ καὶ ἔξαγωγικαὶ σίτου χώραι ἐφαρμόσουν, κατὰ τὸν ἀπαιτούμενον βαθμόν, τὴν πολιτικὴν τῆς διειθοῦς συνεργασίας, θὰ εἰνε, ὡς πιστεύεται, δυνατὸν ν' ἀντιμετωπισθῇ ἐπιβολής τὸ πρόβλημα· τῆς πληθωρικῆς παραγωγῶν. Τὸ ἀνήσυχητικὸν σημεῖον προέρχεται ἀπό τὰς μεγάλας ποσότητας σίτου, αἱ ὅποιαι εἰνε διάθεσιμοι, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ζητήσεως, ἔξω τοῦ «Διειθοῦς Συμβουλίου Σίτου». Ἐδώ ἔγκειται καὶ ὁ κίνδυνος, που ἀπειλεῖ τὰς τιμάς μὲν ὑποχώρησιν καὶ μὲ τὰς ἐκ τούτου ὅλεθρίας συνεπείας. «Ἄν αἱ πληθεῖς, πραγματοποιούμεναι συμφώνως πρὸς τὴν διειθή συμφωνίαν, καλύπτουν τὴν ἡσαφαλισμένη διά τῆς ἐν λόγῳ συμφωνίας ποσότητα, ὁ ἀπομένων σίτου ἔξω τοῦ «πτοσού ἀσφαλείας», δύστις θὰ εἰνε διαθέσιμος πρὸς ἔξαγωγην, θὰ ἀνέλθῃ, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, εἰς τὰ 2 καὶ 11/3 τῆς ποσότητος, ητις θὰ χρειασθῇ πρὸς καλύψιν τῶν ἔξω τῆς συμφωνίας ἔξαγωγῶν.

Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΕΣ ΑΡΙΘΜΟΙ

Η έπι τών θαλασσίων μεταφορών έπιτροπή τού «Οργανισμού Οικονομικής Ευρωπαϊκής Συνεργασίας» έδωκεν είς τὴν δημοσιότητα, ἐν ἀνακεφαλαιώσει, στατιστικά δεδομένα ἀφορῶντα τὰς μεταφοράς, ἀπό τοῦ 1948 μέχρι τοῦ 1954, φορτίων, χρηματοδοθεῶντας ὑπὸ τοῦ Προγράμματος Ευρωπαϊκής Συνεργασίας (E. R. P.) καὶ ἀποστελλομένων ὑπὸ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς τὰς μετεχούσας τοῦ ἐν λόγῳ Σχεδίου χώρας. Τὸ συνολικὸν ποσὸν τῶν εἰς χώμα καὶ μὴ φορτίων καὶ ἐμπορευμάτων, καθὼς καὶ τῶν πετρελαϊκοίδων, προεξένεσεν Ηνωμένων Πολιτειῶν, τῶν ἀποσταλέντων εἰς τὰς χώρας τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ. κατὰ τὴν προσανφερθεῖσαν χρονικὴν περίοδον, βάσει πάντοτε τοῦ σχεδίου Μάρσα, καὶ τῶν μετέπειτα προγραμμάτων βοηθείας, ἀνήλθον εἰς 15.752.000 τ. Ἐξ αὐτῶν, 41.242.000 τ., ἀντίπροσωπεύοντες τὰ 55% τοῦ συνόλου τῶν φορτίων, μετεφέρθησαν δι' ἀμερικανικῶν πλοίων, δυνάμει τῆς ρύτρας τοῦ 50+50, τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 111 (α) 2 σύσθουν τοῦ νόμου τοῦ 1948 «περὶ οἰκονομικῆς συνεργασίας».

(α) Σ αριθμό, τον νόμο του 1940 «περί δικαιονομίης συνεργασίας». Ο κατωτέρω πίνακες δεικνύει λεπτομερέστερον τά αποταλέντα (είς χιλιάδας τόνων) έμπορευμάτα διά πλοίων τράμπες, λάινερς και τάνκερς, κατ' έτος, καθώς και τὰ ποσοστά συμμετοχής εἰς τάς μεταφοράς ταύτας τῶν ὑπό άμερικανική σημαίαν πλοίων:

	Ε Τ Η	Τρόμπα	Η.Π. %	Λάινερς	Η.Π. %	Τόνκερς	Η.Π. %
Απρίλιος	1948 —	Μάρτ.	1949	17.230,0	48,3	3.889,0	48,0
»	1949 —	Ιούν.	1950	10.992,1	54,3	7.381,7	55,2
Ιούλιος	1950 —	Ιούν.	1951	4.340,4	66,9	4.537,0	54,1
»	1951 —	»	1952	11.005,1	77,9	2.671,4	55,0
»	1952 —	»	1953	2.428,9	46,7	1.859,8	52,1
»	1953 —	»	1954	1.175,9	52,1	1.458,6	52,9

Τό πρώτον έτος της έφαρμοσής του προγράμματος Βοηθείας (Απρίλιος 1948 — Μάρτιος 1949) υπήρξε και έθεωρήθη ως περιόδος πειραματισμού. Κατά την πρώτην αυτήν περίοδον, παρ' όλας τάς δυσκολίας που ἔπειρε γ' ἀντιμετωπισθύν — λόγω, κυρίως, της μη υπάρχεως διαθέσιμων αμερικανικών δεξαμενόπλοιών — ή ἀναλογία συμμετοχής τῆς ἀμερικανικῆς σημαίας ἐπέτυχε νὰ φθάσῃ και διὰ τὰς τρεῖς ὁδούς κατηγορίας πλοίων εἰς τὰ 47.2 %. Κατ' Απρίλιον τοῦ 1949, τὸ ἄρθρον 111(α)2 ἐτροποποιήθη ὑπὸ τὴν ἔννοιαν, διτὶ ἡ ρήτρα τοῦ 50% ἔδη νὰ ἐπρείτο — ώς καὶ ἐπιρήμη ἐκτός — κεχωρισμένων δι' ἐκάστην τῶν τριῶν κατηγοριῶν πλοίων καὶ κατά γεωγραφικάς ζώνας. 'Ως προκύπτει ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρω ὄριμούς, μόνον κατά την περίοδον 'Ιουλίου 1951 — 'Ιουνίου 1952 διὰ τὰ δεξαμενόπλοια καὶ 'Ιουλίου 1952 — 'Ιουνίου 1953 διὰ τὰ τράμπτα, δὲν ἔθασεν εἰς τὰ 50% ἡ συμμετοχή, τῆς ἀμερικανικῆς σημαίας. 'Οφειλέτο τούτο ἐν μέρει εἰς τὸ διτὶ κατὰ τὰς ρηθείσας περιόδους κατέτη ἀδύνατον νὰ νωλωθούν τράμπτας καὶ δεξαμενόπλοια ἀμερικανικά, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν δρίσεων τῶν τιμῶν τῶν ναύλων τῆς E.C.A.

Η ἀρέσκεις τῶν εἰς χώμα εἰσαγωγῶν ἐμπορευμάτων. Φθάσσασα εἰς τὸ

Η αυτού της θέσης εις χώρα εἰσιγωγών της εμπορευμάτων, φωδόσα εἰς το μεγίστον αὐτῆς ύψος τών 11.005-100.000 τόνων κατά την περίοδον 'Ιουλίου 1951 - 'Ιουνίου 1952, ώφειλετο κατά μέρας εἰς τὴν αὐθητινήν τῶν ἔξαγωγών ἀμερικανικού γαιαίνθρακος. Πράγματι, μεχρι Δεκεμβρίου τοῦ 1950, οἱ ἀμερικανικοί γαιαίνθρακες πατέπειτε ἀντίκειμενον ἀπροβλέπουσι ζητήσεως ἀπὸ μέρους τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν.¹ Η ζητησία του νέηθιτη ραγδαίων κατὰ τὰ τρία πρώτα τριήμερα τοῦ 1951 και προκαλέσαντες ἀναταραχάς εἰς τὴν ναυαγοράφων, μὲ απότελεσμα τὴν ὑπωρίαν τῶν ναυλῶν του γαιαίνθρακος ἐξ Ἀμερικῆς διὰ τὴν Εὐρώπην ἀπὸ 3 εἰς 14 δολλάρια κατὰ τόνον.² Η περιόδος ἐκείνη ἐδώκεν ἀφορμὴν ὁ ἀποστροφήν ἐκ τῆς ἑφέδρειας πολυάριθμα ἀμερικανικά πλοῖα καὶ ναυλωθούσιν, μὲ ναυλους ὅριζομένους ἀπὸ τὴν 'Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας'.

Καθ' δόλην τὴν ὑπὸ ἀνασκόπησιν χρονικὴν περίοδον (ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς, δηλαδή, τοῦ Προγράμματος Εὐρωπαϊκῆς Συνεργασίας) ἦτοι ἀπὸ τῆς 3ης Ἀπριλίου 1948 μέχρι τῆς 30ῆς Μαΐου 1954, αἱ πραγματοποιεῖσαι πληρωμαὶ διὰ ναῦλους ἀνὴλθον εἰς 925 περιποτέ εἰκοσιμύρια δολλαρίων, ἐκ τῶν ὅποιών περὶ τὰ 524.5 (ἢ τὰ 56.7%) ἀνέφεροντο εἰς ναῦλους καταβληθέντας εἰς τὰ ἀμερικανικὰ πλοῖα. Ήδη, ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων τῆς Οὐασιγκτώνου, καὶ ὑπὸ τῶν χωρῶν-μελῶν τοῦ «Οργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Εὐρωπαϊκῆς Συνεργασίας», ἐν Παρισίοις, μελετῶνται πρὸς ἐπίλυσιν τὰ νέα προβλήματα, ποὺ ἀνέκυψαν ἀπὸ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου Μπάτλερ, διστις ἐψηφισθεῖται πάρα τοῦ Κογκρέσου καὶ ἐκύρωθή διὰ τῆς ὑπογραφῆς τοῦ προέδρου κ. Αἰξένχαρου τὴν 26 Αὐγούστου 1954. Οἱ ἔν λόγῳ «νόμος Μπάτλερ» — ὡς ούτος ἀποκαλεῖται — τροποποιεῖ τὸν επερι Ναυτιλίας νόμον» τοῦ 1936 καὶ καθορίζει παγίαν νομοθεσίαν διὰ τὴν μεταφοράν σημαντικού δύκου φορτίων, χρηματοδοτουμένων ὑπὸ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ μεταφορεύμένων ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν. Εἰς τὴν νόμῳ πλέον καθιερώθεισαν ρήτραν τοῦ 50% ὑπάγονταν ἀκόμη καὶ οἱ μεταφοραὶ τῶν ὑπὸ τῆς Ἀμερικῆς χρηματοδοτουμένων φορτίων ἔξ ὅλων χωρῶν. Μέχρι τούτῃ ἡ ρήτρα τοῦ 50% ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν ἐτρείτο μόνον ἐπὶ φορτίων παραλαμβανομένων ἔξ ἀμερικανικῶν λιμένων, ἐνώ διὰ τοῦ νέου νόμου ἡ υποχρέωσις αὐτῆς ἐπεκτείνεται καὶ ἐπὶ φορτίων προσφερόμενών ἔξ ἔδαφων ἔξω τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Οἱ νόμοι ἀποδέπτειν νὰ περιορίσῃ τὴν συμμετοχὴν τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας σκαφῶν — καὶ ίδιως τῶν εὐρωπαϊκῶν σημαίων — εἰς τὰς μεταφοράς ταύτας. Αἱ ἀπὸ μέρους πολλῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης ἐπιδιθέσαι διακοινώσεις διαμαρτυρίας πρὸς τὸ Στέγη Ντηπάρτμεντ, καθὼς καὶ οἱ διατυπωθεῖσαι πρὸς τὸν «Οργανισμὸν Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας» ταῦτοσμοι διαμαρτυρίαι, ἐσχόν ως μόνον ἀποτέλεσμα τὴν ἐκ τοῦ ἀρκετού κειμένου ἀπάλειψιν τῆς διατάξεως, καθ' ἡν, ὑπὸ ωρίσματας συνήκασ, θάτι ἔησφαλιζοντο καὶ τὰ 100% ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν.

Ο τρόπος της έφαρμογής και τὸ σύστημα τοῦ ἐλέγχου, ποὺ θὰ υιοθετηθοῦν, τελούν ἀκόμη ὑπὸ συζῆτησιν εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα. Δέν είναι σιστέτι ἐπακριῶς γνωστὸν εἰς ποιὰ προγράμματα βοηθείας θὰ ἔφαρμα-
θῇ τελικῶς ἡ ρήτρα τοῦ 50%, ἀνθὲν ἔφαρμοισθι, δηλαδή, μόνον — ὃς
σινεῖται βέβαιον — εἰς τὰς ἀποστολὰς τὰς σχετικὰς μὲν τὰ προγράμ-
ματα οἰκονομικῆς βοηθείας F. O. A. (*Foreign Operation Administration*)
καὶ εἰς τὰ ἄλλα προγράμματα. Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ταύτη, ἀγγέλλεται
δῆ ἔξ. Ἡν.Πολιτειῶν, διτὶ οἱ μὲν ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι ζητοῦν, ὅπως ἡ ρή-
τρα ἔφαρμοσθι καὶ ἐπὶ τῶν φορτίων τῶν γεωργικῶν αποθέματων (περὶ
οἱ νόμοις τοῦ 1954 ἀπέτι άναπτυξεως καὶ βοηθείας τοῦ ἐμπορίου γε-
ωργικῶν προϊόντων), ἐνῷ — τούναντίον — οἱ γεωργικοὶ κύκλοι ἀντι-
δρουν, ἰσχυρίζονται, διτὶ τὰ τοιαῦτα φορτία, ίσιταιεράς μαστιστὰ τὰ διά-
την Εὐρώπην προορίζομενα, δέν είναι εὔκολον νὰ πραγματοποιηθοῦν,
καὶ μεταφοραὶ υπαχθούν εἰς τὸ 50+50. Κόστος μεταφορᾶς ἀκριβῶν.

ΜΙΧΑΗΛ ΣΡΟΥΠ & ΥΙΟΣ

ΕΜΠΟΡΟΙ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Κρέατα, Χορταρικά, Ἐδώδιμα,
Ὑλικά Καταστρώματος, καὶ Μηχανῆς,
εἰς ἔξαιρετικάς ποιότητας καὶ τιμάς
έκτος συναγωνισμοῦ.

PORT STREET
ΤΡΙΠΟΛΙΣ ΛΙΒΑΝΟΥ

Τηλ. Διευθ. ; MASROUR

Tηλ. {Office : 4-61
 {Res : 4 61
P. O. Box 542

Η ΠΡΟΝΟΙΑ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

ΥΠΟ ΕΙΔΙΚΟΥ

Ούδεις δύναται νὰ άμφισθητη τὴν σπουδαιότητα, τὴν ὅποιαν ἔχει διὰ κάθε ἐργαζόμενον τὸ σύνολον τῶν κρατικῶν ἔκεινων μέτρων, ἀτινά ἀποβλέπουν εἰς τὴν προστασίαν αὐτοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας του τόσον εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς παροδικῆς πρὸς ἐργασίαν ἀνικανότητος του, λόγῳ ἀσθενείας ἡ προστατίου αὐτοῦ στην αναπτυξία, δύον καὶ τῆς ὄριστικῆς ἐκ τῆς ἐργασίας ἀπομακρύνεσσι του, λόγῳ γήρατος ἢ ἀπόλυτον πρὸς ἐργασίαν αναπτυξίας του. Αὐταὶ δὲι αἱ περιπτώσεις χαρακτηρίζονται μὲ τὸν γενικότερον ὄρον τῆς προνοίας.

Ἄλλ' ἐνῷ η πρόνοια διὰ τοὺς ἐν τῇ ἔνδρᾳ ἐργαζόμενος εἶναι ἀπαραίτητος προμήθειας διὰ μίαν συγχρονισμένην ὁργάνωσιν τῶν πολιτισμένων Κοινωνῶν, η πρόνοια διὰ τοὺς ἐργαζόμενος εἰς τὴν θάλασσαν εἶναι ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη. Ο ναυτικός, ὃ ὅποιος ἀπομακρύνεται ἀπὸ τὴν οἰκογενειακὴν θαλπωρίαν καὶ τὸ γνώμονα πάτρον πειράθλον, διὰ νὰ δύναται ἥμερωτερος καὶ ἀπεριστάστος νὰ ἐπιδίδεται εἰς τὸ σκληρὸν του ἐπάγγελμα, εἶναι ἀνάγκη νὰ γνωρίζῃ, ὅτι τὰ προσφῆλη του πρόσωπων πῆ καὶ αὐτὸς ὃ ίδιος, θὰ τύχουν τῆς μεριμνῆς του κοινωνικοῦ συνόλου εἰς περίπτωσιν ἀτυχήματος ἢ ἀνικανότητος του πρὸς ἐργασίαν ἢ ὃ διὸν αὐτός, λόγω τῆς φύσεως του ἐπαγγέλματος του, θὰ εύρισκεται μακρὰν τῆς πασχούσης οἰκογενείας του.

Ἐάν, δομως, ἡ ἀπαρχὴ τῶν μέτρων προνοίας διὰ τὸν ναυτικὸν κόσμον ὀφείλεται εἰς τοὺς ἀνωτέρω λόγους, ἡ ἐπέκτασις καὶ ἐπιβολὴ τούτων εἶναι ἀποτέλεσμα τῆς ἀνάγκης αὐτοπροστασίας, τὴν ὅποιαν ἔγκαιρως ἀντελῆθησαν τὰ ἀστικὰ καθεστῶτα τῶν διαφόρων χωρῶν. Οὕτω λόγοι αὐτοπροστασίας, κυρίως, ἐπέβαλον τὴν ἐνώπιον τῶν πρόσωπων πάστος ἀλλῆς τάξεως, ὁργάνωσιν τῆς προνοίας τῶν ναυτικῶν, σῖτινες περιφερόμενοι ἀντὶ τῆς ὁδογύρειον, ἔχουν τὴν εὐκαρίριαν νὰ διαπιστώσουν τὰ μέτρα προνοίας, ἀτινά λαμβάνονται εἰς τὰς ἔχουσας ψυχῆλτερον ἐπιπεδῶν πολιτισμοῦ χώρας καὶ νὰ συγκρίνουν τὰ μέτρα ταῦτα μὲ τὰ εἰς τὴν ἰδίαν αὐτῶν πατρίδα ισχύοντα.

Ο ναυτικὸς κόσμος τῆς Ἑλλάδος δὲν δύναται νὰ παραπονεθῇ ὡς πρὸς τὰ διὰ τὴν τάξιν του ισχύοντα μέτρα προνοίας. Εἴτε διότι ἀρχικῶς ἡ Πολιτεία ἔκ λόγων εὐγνωμοσύνης διὰ τὴν πρὸς τὸν ἄγωνα τῆς ἀνεξάρτησίας συμβολὴν του, ἡράστω θεσπίζουσα τὰ ὑπὲρ τῶν ἀπομάχων τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος μέτρα ἀπὸ τῆς Α. ἐν Ἐπιδιώρῳ Συνελεύσεως τοῦ 1821, εἴτε διότι μεταγενεστέρως οἱ ναυτικοὶ μας, φορεῖς τῶν κρατουμένων εἰς τὰ προηγμένα εὔρωπατικά κράτη, ἐπέβαλλον τὴν λῆψιν σειρᾶς δῆλης, ὑπὲρ τῆς τάξεως τῶν μέτρων προνοίας, εἶναι ἀνατίρρητον, ὅτι ἡ τάξις των εἶναι τάξις πρωτοπόρων ως πρὸς τὰ ὑπὲρ αὐτῆς μέτρα προνοίας.

Ἀπὸ τῆς 29ης Ιουλίου 1861 χρονολογεῖται ὁ ΧΠΘ Νόμος περὶ συστάσεως Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου διὰ τὸν ὅποιον προεδρέπετο εἰς περιθλαψίας τῶν καταπεπονημένων ἢ ἀναπτήρων θαλάσσης ἐργαστῶν, τῶν χηρῶν καὶ ὄρφων αὐτῶν, προσέτι δέ, κατὰ περιπτώσεις ἔξαιρετικάς τῶν πατέρων καὶ τῶν μητέρων αὐτῶν. Διὰ τοῦ ἀπὸ τοῦ ἔτους 1927 Νομοθετικοῦ Διατάγματος ὑπὲρ συστάσεως «Οίκου Ναύτου», πολὺ πρὶν ἡ λειτουργή του ἐν Ἑλλάδι τὸ σύστημα τῶν Κοινωνικῶν Ἀσφαλίσεων, θεσπίζεται ἡ κατὰ τῆς ἀσθενείας προστασία τῶν ἀνέργων ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν αὐτῶν καὶ ἡ παροχὴ εἰς τοὺς ἀνέργους ναυτικοὺς εὐθηνῆς τροφῆς καὶ στέγης. Διὰ τοῦ ἀπὸ τοῦ ἔτους 1926 Νομοθετικοῦ Διατάγματος συνιστάται τὸ πρώτον τὸ Κεφάλαιον «Ἀνεργίας ὑπὲρ τῶν ἐσταύματος θαλάσσης, διαμορφώμενον τελικῶς διὰ τοῦ Νόμου 6002) 1934 περὶ προστασίας τῶν ἀνέργων ἐργαστῶν θαλάσσης καὶ τῶν οἰκογενειῶν αὐτῶν.

Ἀπὸ τοῦ ἔτους 1926 συνιστάται τὸ Ταμείον Προνοίας «Ἄξιωματικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ διὰ τὴν παροχὴν ἐπικουρικοῦ βοηθήματος εἰς τοὺς ἔξερχομενοὺς τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ἀξιωματικούς καὶ ἀπὸ τοῦ ἔτους 1931 τὸ ἀντίστοιχον Ταμείον «Ἐπικουρικῆς Ἀσφαλίσεως τῶν κατωτέρων πληρωμάτων Ε. Ν. Ἀπὸ τοῦ ἔτους 1935 ἀρχεται ἡ εἰδικὴ προστασία τῶν ἐκ φυματιώσεως προσβαλλομένων ἐν τῷ ναυτικῷ ἐργασία ναυτικῶν. Διασκούντο τοῦ τελευταίου παγκοσμίου πολέμου λαυδανεῖται πρόνοια διὰ εἰδικῆν ἀσφαλίσιν τῶν πληρωμάτων τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου.

Τὰ ἀπαριθμούμενα ἀνωτέρω κύρια νομοθετικὰ μέτρα τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, εἰς τὰ ὅποια δέονταν νὰ προστεθῇ καὶ σειρᾶς ἀλλων δευτερεύσης σημασίας μέτρων, συγκούστοιν ἔνα σύστημα προνοίας διὰ τὸν ναυτικὸν πακ κόσμον, διὰ τὸ ὅποιον καὶ ἡ Πολιτεία καὶ ἡ τάξις τῶν ναυτικῶν δύναται νὰ είναι ὑπέρηφανοι.

Τὸ πασάπονον τῶν ναυτικῶν καὶ τὰ σφάλματα τῆς Πολιτείας δὲν ἔν-

κεινται εἰς τὴν μὴ ἔγκαιρον λῆψιν τῶν μέτρων ἔκεινων, τὰ ὅποια θὰ ἐξησφάλιζον εἰς τὸν «Ελληνικὸν προγομοιούχον ἀπὸ ἀπόφεως προνοίας θέσιν μεταξὺ τῶν μᾶλλον προγομένων κρατῶν τοῦ κόσμου. Τὰ σφάλματα τῆς Πολιτείας ἐκδηλούμενα ἐν προκειμένῳ ἀπὸ τοῦ ἔτους 1936, αφ' ἧς τὸ πρώτον συνεστήθη ὡς ὑφυπουργείον, διὰ τοῦ σήμερον λειτουργούντος ὡς ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διφειλονται εἰς τὴν κακὴν ἐν τῇ πράξει ἐφαρμογὴν τῶν λαμβανομένων νομοθετικῶν μέτρων, τὴν πλήρη ἐγκατάλειψιν τῶν ιδρυθέντων διὰ τὴν παροχὴν τῆς προνοίας παρακολουθήσεως καὶ συγχρόνου ὄργανώσεως τῶν ιδρυμάτων τούτων καὶ τέλος εἰς τὴν ὑθεμεσιν τῶν ἀρχικῶν ληφθέντων νομοθετικῶν μέτων, διὰ τῆς θεωτίσεως σειρᾶς χαριστικῶν διατάξεων αἱ ὅποιαι εὐεργετῶν ἀτομα καὶ οἰκογενείας ἐκτός τῆς ναυτικῆς τάξεως, ἐκτρέποντας τὸν ὄργανισμὸν τοῦ ὑγίου προστασίου τοῦ πατριός του καὶ ἀποστερούντας τὴν τάξιν τῶν μοχθύντων καὶ εἰσφερόντων πραγματικῶν ναυτικῶν τῶν πλεονεκτήμάτων μιᾶς καθ' ὅλα ἀρτίας προνοίας.

Καὶ τὸ παράπονον τῶν ὑγίων σκεπτομένων πραγματικῶν ναυτικῶν καὶ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ εἰσφορὰ τῶν πρώτων, ύστερημα τῶν οὐχὶ πάντοτε ικανοποιητικῶν προσόδων μιᾶς σκληρᾶς ἐργασίας καὶ ἡ εἰσφορὰ τῶν μευτέρων κατὰ 50% μεγαλύτερα τῆς εἰσφορᾶς τῶν ἐργαζομένων, δὲν ἔξασφαλίζουν εἰς τὸν ἐργαζόμενον τὴν καλῶς ἐνοούμενην προστασίαν κατὰ τῆς ἀσθενείας τῶν ἀνέργων καὶ τῶν οἰκογενειῶν, ἐργαζομένων καὶ ἀνέργων, τὴν προστασίαν κατὰ τὴν περίοδον τῆς ἀναγκαστικῆς ἀνεργίας, τὴν ἔξεύρεσιν ἐργασίας καὶ τέλος πολὺ ἀπέκουν ἀπὸ τοῦ νέου ἔξασφαλίσιον τούτου κύματος.

Πλήρη ἀπόδειξιν τῶν ἀναφερούμενων ἀνωτέρω κατὰ τῆς Πολιτείας αἰτιάσεων ἀποτελεῖ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον. Είναι τὸ ἀρχαιότερον ἀσφαλιστικὸν ταμείον τῆς χώρας, ἐπραγματοποίησεν ἀπὸ τῆς πρὸ ἐκανονιστικής περίοδου συστάσεως του χάρις εἰς τὰς εἰσφορὰς τῶν ισφαλίσεων, τοὺς κοινωνικοὺς πόρους δι ὃν ἐπροικοδοτήθη καὶ τὰς μεταγενεστέρων θεσπισθέας εἰσφορὰς τῶν ἐργοδοτῶν ἐφοπλιστῶν τοιαυτὰς ψηφῆλας προσόδους, αἱ ὅποιαι καλῶς διαχειρίζομεναι, παρὰ τὰς ἀλλεπαλλήλους ὑποτιμήσεις τοῦ ἐθνικοῦ νομίσματος, θὰ δύναται νὰ τὸ καταστήσουν ἔνα ἐκ τῶν κεραταιοτέρων οἰκονομικῶν ὄργανισμῶν τῆς χώρας, ὃ ὅποιος θὰ ἐξησφάλιζε τὰ γραπταὶ τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν μας. Η σωρεία τῶν εὐεργετικῶν διατάξεων διὰ τῶν ὅποιων ηύνοθη ἡ συνταξιδιότητας ἀνθρώπων με ἐλαχίστη ναυτικήν υπηρεσίαν καὶ ἀλλων οὐδεμίων σχέσιν ἔχοντων μὲ τὸ Ἐπιμορικὸν ναυτικόν, ἡ ἐλειψις πάσης προνοίας διὰ τὴν ἀσφαλῆ τοποθετήσιν τῶν ἀσφαλιστικῶν τουλάχιστον ὃν μη τοῦ συνόλου τῶν κεφαλαίων του, ἡ κακή διοίκησις του ὄργανου ποστού τούτου προσωπικούν καὶ ἀπὸ ἀνειδίκευτον, μετρίας μορφώσεως καὶ ικανότητος κατώτερον ὑπαλληλικὸν προσωπικόν, «ρουσφετολογικῶς» διορίζομενον παρὰ τῶν ἐκάστοτε Υπουργῶν, είναι τὰ αἵτια τῆς κακοδαιμονίας τοῦ Ν.Α.Τ. Ας ἐπίτισμεν, ὅτι διὰ τοῦ ὑπὸ ἐπιφύσισιν τελούντος σχεδίου Νόμου, περὶ οὐ σχολήθημεν εἰς προγομενούντος τεῦχος μας, θὰ ἐπέλθῃ ἡ ἀγωνιώδων ἀναιμενούντος ἀνασυγκρότησις τούτου.

Καὶ αὐτῶς ὡς τὸ συνταξιδιοτόπιον ἀσφαλιστικὸν τῆριμα γήρατος ἡ πρὸς ἐργασίαν ἀνικανότητος τῶν ναυτικῶν. Εξ ίσου, δομως, σπουδαίον εἰς ἀποστολήν, τοῦ ὅποιου ἡ εὑρυθμία λειτουργίας είναι ἐκ τῶν ὄντων διὰ τὴν ἀρτίαν δργάνων διάταξην καὶ ἀλλων οὐδεμίων σχέσιν τῶν, εἰς ἔνδειαν καὶ εἰς χειράς διαφόρων μεσιτῶν ἐνοδόχων ἀνεργίας των, εἰς ἔνδειαν καὶ εἰς χειράς διαφόρων μεσιτῶν ἐνοδόχων τῆς οἰκτρότερον τρόπου.

Κατὰ τὴν διαρρεύσασαν, δομως, ἔκτοτε εἰκοσικατείαν, ἡ ἀρχικὴ μορφὴ ὑπὸ της συνεστήθη ὡς «Οίκου Ναύτου» ἀνετράπη ἀσθνη. Τὸ νεοπάγειαν ἐπεργασίαν ἀνικανότητος τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν παροχὴν τῆς εὐθηνῆς τροφῆς καὶ στέγης καὶ ιατρικῆς περιθάλψεως κατὰ τὸν χρόνον καθ' ὃν οὐτοὶ εὐριστόμενοι ἀνεύ ἐργασίας εἰς τὴν ἐπιράπτησην τῆς προνοίας τῶν ναυτικῶν είναι οἱ οἰκονομίας αὐτῶν καὶ περιπτήσουν κατόπιν, παρατεινομένης τῆς ἀνεργίας των, εἰς ἔνδειαν καὶ εἰς χειράς διαφόρων μεσιτῶν ἐνοδόχων τῆς οἰκτρότερον τρόπου. Κατὰ τὴν διαρρεύσασαν, δομως, ἔκτοτε εἰκοσικατείαν, ἡ ἀρχικὴ μορφὴ ὑπὸ της συνεστήθη ὡς «Οίκου Ναύτου» ἀνετράπη ἀσθνη. Τὸ νεοπάγειαν ἐπεργασίαν ἀνικανότητος τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν προστασίαν 1500 — 1800 ἀνέργων ἐν συνόλῳ ἐργαστῶν θαλάσσης καὶ διὰ τῶν ἔξασφαλίσιν τῆς προνοίας τῶν διάρκειαν τῆς ὑπερεκσιτηταῖς τοῦ οἰκτρότερον τρόπου.

Κατὰ τὴν διαρρεύσασαν, δομως, ἔκτοτε εἰκοσικατείαν, ἡ ἀρχικὴ μορφὴ ὑπὸ της συνεστήθη ὡς «Οίκου Ναύτου» ἀνετράπη ἀσθνη. Τὸ νεοπάγειαν ἐπεργασίαν ἀνικανότητος τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν προστασίαν 1500 — 1800 ἀνέργων ἐν συνόλῳ ἐργαστῶν θαλάσσης καὶ διὰ τῶν ἔξασφαλίσιν τῆς προνοίας τῶν διάρκειαν τῆς ὑπερεκσιτηταῖς τοῦ οἰκτρότερον τρόπου.

Κατὰ τὴν διαρρεύσασαν, δομως, ἔκτοτε εἰκοσικατείαν, ἡ ἀρχικὴ μορφὴ ὑπὸ της συνεστήθη ὡς «Οίκου Ναύτου» ἀνετράπη ἀσθνη. Τὸ νεοπάγειαν ἐπεργασίαν ἀνικανότητος τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν προστασίαν 1500 — 1800 ἀνέργων ἐν συνόλῳ ἐργαστῶν θαλάσσης καὶ διὰ τῶν ἔξασφαλίσιν τῆς προνοίας τῶν διάρκειαν τῆς ὑπερεκσιτηταῖς τοῦ οἰκτρότερον τρόπου.

Κατὰ τὴν διαρρεύσασαν, δομως, ἔκτοτε εἰκοσικατείαν, ἡ ἀρχικὴ μορφὴ ὑπὸ της συνεστήθη ὡς «Οίκου Ναύτου» ἀνετράπη ἀσθνη. Τὸ νεοπάγειαν ἐπεργασίαν ἀνικανότητος τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν προστασίαν 1500 — 1800 ἀνέργων ἐν συνόλῳ ἐργαστῶν θαλάσσης καὶ διὰ τῶν ἔξασφαλίσιν τῆς προνοίας τῶν διάρκειαν τῆς ὑπερεκσιτηταῖς τοῦ οἰκτρότερον τρόπου.

Κατὰ τὴν διαρρεύσασαν, δομως, ἔκτοτε εἰκοσικατείαν, ἡ ἀρχικὴ μορφὴ ὑπὸ της συνεστήθη ὡς «Οίκου Ναύτου» ἀνετράπη ἀσθνη. Τὸ νεοπάγειαν ἐπεργασίαν ἀνικανότητος τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν προστασίαν 1500 — 1800 ἀνέργων ἐν συνόλῳ ἐργαστῶν θαλάσσης καὶ διὰ τῶν ἔξασφαλίσιν τῆς προνοίας τῶν διάρκειαν τῆς ὑπερεκσιτηταῖς τοῦ οἰκτρότερον τρόπου.

Κατὰ τὴν διαρρεύσασαν, δομως, ἔκτοτε εἰκοσικατείαν, ἡ ἀρχικὴ μορφὴ ὑπὸ της συνεστήθη ὡς «Οίκου Ναύτου» ἀνετράπη ἀσθνη. Τὸ νεοπάγειαν ἐπεργασίαν ἀνικανότητος τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν προστασίαν 1500 — 1800 ἀνέργων ἐν συνόλῳ ἐργαστῶν θαλάσσης καὶ διὰ τῶν ἔξασφαλίσιν τῆς προνοίας τῶν διάρκειαν τῆς ὑπερεκσιτηταῖς τοῦ οἰκτρότερον τρόπου.

Κατὰ τὴν διαρρεύσασαν, δομως, ἔκτοτε εἰκοσικατείαν, ἡ ἀρχικὴ μορφὴ ὑπὸ της συνεστήθη ὡς «Οίκου Ναύτου» ἀνετράπη ἀσθνη. Τὸ νεοπάγειαν ἐπεργασίαν ἀνικανότητος τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν προστασίαν 1500 — 1800 ἀνέργων ἐν συνόλῳ ἐργαστῶν θαλάσσης καὶ διὰ τῶν ἔξασφαλίσιν τῆς προνοίας τῶν διάρκειαν τῆς ὑπερεκσιτηταῖς τοῦ οἰκτρότερον τρόπου.

Κατὰ τὴν διαρρεύσασαν, δομως, ἔκτοτε εἰκοσικατείαν, ἡ ἀρχικὴ μορφὴ ὑπὸ της συνεστήθη ὡς «Οίκου Ναύτου» ἀνετράπη ἀσθνη. Τὸ νεοπάγειαν ἐπεργασίαν ἀνικανότητος τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν προστασίαν 1500 — 1800 ἀνέργων ἐν συνόλῳ ἐργαστῶν θαλάσσης καὶ διὰ τῶν ἔξασφαλίσιν τῆς προνοίας τῶν διάρκειαν τῆς ὑπερεκσιτηταῖς τοῦ οἰκτρότερον τρόπου.

Κατὰ τὴν διαρρεύσασαν, δομως, ἔκτοτε εἰκοσικατείαν, ἡ ἀρχικὴ μορφὴ ὑπὸ της συνεστήθη ὡς «Οίκου Ναύτου» ἀνετράπη ἀσθνη. Τὸ νεοπάγειαν ἐπεργασίαν ἀνικανότητος τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν προστασίαν 1500 — 1800 ἀνέργων ἐν συνόλῳ ἐργαστῶν θαλάσσης καὶ διὰ τῶν ἔξασφαλίσιν τῆς προνοίας τῶν διάρκειαν τῆς ὑπερεκσιτηταῖς τοῦ οἰκτρότερον τρόπου.

Κατὰ τὴν διαρρεύσασαν, δομως, ἔκτοτε εἰκοσικ

πίσης καὶ τῶν οἰκογενειῶν τῶν ἐργαζομένων ναυτικῶν.

Όντας οικός ναύτους, ως εν τῷ πραγματικότητι ἔξειλίχθη, ἀποτελεῖ σήμερον τὸ I.K.A. τῆς θαλάσσης καὶ ως τοιαύτης μορφής καὶ σοδαρότητος ἴδρυμα, δέον νὰ ἀντιμετωπίζεται, ως ἀπότελον μετά τοῦ N.A.T. καὶ τοῦ G.E.N.E. τὸ τρίπτυχον τῆς διὰ τῶν μοχθύντα ναυτικῶν προνοίας.

Ως, ομως, προεξέτεθη διά τὸ Ναυτικὸν Ἀποστολικὸν Ταμείον κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον καὶ ὁ «Οἶκος Ναύτου», ιδρυθεὶς ἐν ἔτει 1927 εἰς ἑπτήχιην, διλαδή, καθ' ἥν παρομοιαὶ κρατικὴ μέριμνα δὲν είχεν εἰσέτη ἐκδηλώθη διά τὸν σύνδολον τῶν Ἑλλήνων ἐργάζουμένων, ἀφέθη ἔκτοτε εἰς τὴν τύχην του καὶ δεν ἔτυχε τῆς δεούσης στοργῆς, παρακολουθήσεως καὶ ἀναδιοργανώσεως κατὰ τὴν εἰκοσιοκταετή σταδιοδρομίαν του, ἐνῷ ὑπὸ τὴν πειστὸν τῆς ἔξελίξεως καὶ τῶν ἀπατήσεων τοῦ ναυτικοῦ κόσμου πολλαῖς καὶ σοβαράταται νέαι ἀρμόδιοτητες ἀνετέθησαν ἔκτοτε εἰς τὸ Ίδρυμα, ὅπερ ἀνένδοιάστων νό δύναται νὰ λεχθῇ, δῆτι ἔξετρεψαν τόπο τοῦ ἀρχικοῦ καὶ περιωρισμένου σκοποῦ δι' ὃν ιδρύθη.

Αι κύριαι γραμμαί ἐφ' ὧν δέον νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ ἀναδιοργάνωσις τοῦ Ο.Ν. ἵνα τὸ Ἰδρυμα τοῦτο ἀνταποκρίνεται εἰς τὸ σημειώνων προστίμων του, ἔξασφαλιζόμενή πάσης δυνατῆς διά τὴν λειτουργίαν του οἰκονομίας, εἰς τρόπον ὥστε τὰ διά τὴν λειτουργίαν του διατιθέμενα ἐκ τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας καὶ ἀσθενείας οἰκονομικά μέσα ἔξοικονομούμενα νὰ διατίθενται διὰ τὴν ἐπαύξησιν τῶν πόρων τοῦ Ν. Α. Τ. είναι αἱ ἔργαι:

α) Ἐνίσχυσις τοῦ ιδρύματος διὰ τοῦ ἀναγκαίου ὑγειονομικού καὶ Διοικητικού προσωπικού καὶ καθορισμός ἱκανοποιητικῆς ἀντιμισθίας διά τὸ ὑγειονομικὸν προσωπικόν. Ἐάν πράγματι ἐπιθυμήται ἡ παροχὴ ιατρικῆς ἀντιλήψεως εἰς τὸν ναυτικὸν κόσμον κατὰ τρόπον ἐπιστημονικοῦ καὶ πολιτισμένον εἶναι ἀπαραίτητον νάυαξιθή ὁ ἀριθμός τοῦ ὑγειονομικού προσωπικού, ἀναλόγως πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν προστατευομένων στήμερον ὑπὸ τοῦ Ο. Ν. Δέν είναι ἀνέκτον οἱ προσερχόμενοι πρὸς ἔξετασιν προστατευόμενοι νά μη δύνανται νὰ ἔξετασθωσιν από τὸν παθολόγον ιατρὸν, ἐλλείψει χρόνου, ἀλλ' οὔτε καὶ νὰ ἔξετάζωνται παρ' αὐτοῦ διὰ τὸν αὐτὸν ἀκριβῶν λόγουν κατὰ τρόπον ἀντιπιστημονικὸν μὲ βιομηχανικὸν ρυθμόν.

Ομοίως ή όρθι ἀντίτηψις τοῦ καλῶς ἐννοουμένου συμφέροντος τοῦ ιδρύματος ἀπαιτεῖ τὸν καθορισμὸν μιᾶς ικανοποιητικῆς ἀμοιβῆς διά το γειονομικὸν προσωπικὸν του, δεδομένου, ὅτι ή καλή λειτουργία τοῦ ιδρύματος καὶ η οίκονομικὴ αὐτοῦ ὑπόστασις εύρισκοντα, κατὰ πρώτων λόγων, εἰς χειρας τῶν Ιατρῶν καὶ ἔξαρτῶνται ἐπὶ τῆς λειτογιομένης καὶ εὑσυνειδήτου ξασκήσεως τῶν δικαιωμάτων των.

β) Έγκατάστασις έργαστηρίου παρακλινικών έξετάσεων έντος του ιδρύματος.

Αφ' ής αἱ παρακλινικαὶ ἔξετάσεις κατέστησαν ἀπαραίτητον βοήθημα τῆς γενικῆς ἰατρικῆς καὶ ἐπεβλήθησαν ἐκ τῆς ἔξελίξεως τῶν νεωτέρων ἐπιστημονικῶν μεθόδων ὁ Ο. Ν. δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀντεπεξέλθῃ εἰς τὴν σοφαρωτάτην οἰκονομικὴν ἐπιβαρυστινήν, τὴν ὥσποιαν συνεπάγονται αἱ κατὰ ἑκατοντάδας καθ' ἡμέραν συνιστώμεναι ὑπὸ τῶν ἰατρῶν, του παρακλινικοὶ ἔξετάσεις διὰ τοὺς πρός ἔξετασιν προσερχομένους προστατευομένους του.

"Η έγκατάστασις των ύπηρεσιών του Ο. Ν. είς τὸ ριζικῶς ἀνακαινισθὲν καὶ ἐπανηθέν παλαιὸν οἰκημά του, δέον ἀπαραιτήτως νὰ συμδιασθῇ μὲ τὴν ἴδρυσιν καὶ ἐν αὐτῷ λειτουργίαν Ἰδίων ἀκτινολογικῶν καὶ μικροβιολογικῶν ἐργαστηρίων. "Η ἴδρυσις ἐργαστηρίων καὶ ἡ πρόσοληψις τοῦ διὰ τὴν λειτουργίαν τούτων ἀπαιτουμένου ύγειονομικοῦ προσωπικοῦ, θέλει ἐπιτρέψῃ τὴν ἀμεσον μείωσιν καὶ παγιοπίσῃ τῶν διὰ τὴν ἔκτελεσιν ἀκτινογραφικῶν καὶ μικροβιολογικῶν ἑξετάσεων διαπάνων, τὴν δυνατότητα ἐπιποτίου ἑξετάσεως καὶ παρακολούθησεως τῶν προστατευομένων καὶ ὑπὸ τῶν θεραπόντων αὐτῶν ιατρῶν, τὴν ἀπαλλαγὴν τῶν προστατευομένων ἐκ τῆς καταβολῆς ποσοστοῦ ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν ὑπὸ ἔκτελεσιν παρακλινικῶν ἑξετάσεων καὶ τὴν ἀπλούστευσιν τῆς υφισταμένης στήμερον γραφειοκρατικῆς διαδικασίας διὰ τὴν ἔκτελεσιν ἑξετάσεων τούτων.

γ) Διαπήρησις και όργάνωσις του φαρμακείου του Ο.Ν.
Πολλαὶ κατὰ τὸ παρεθέθι κατεβλῆσσαν προσπάθειαῖς εἰ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων φαρμακοποιῶν τοῦ Πειραιῶν καὶ τῶν ὑπόστηριζοντων τούτους πολιτικῶν προσώπων διὰ τὴν κατάργησιν τοῦ φαρμακείου τοῦ Ο.Ν. οὐδὲν οὐδὲν.

τού «Οίκου τοῦ Ναύτου». Έκ τῆς λειτουργίας, δημος, ιδίου φαρμακείου τοῦ Ο. Ν., προκύπτουν άνωμαθούστηκα οικονομικά όφελη τόσον διὰ τὸ ίδιμα σόσον καὶ διὰ τοὺς προστατευόμενούς του καὶ ως ἐκ τούτου ἡ διατήρησίς του εἶναι ἀπαραίτητος. Πασαλλήλως, δημως, εἶναι ἀπαραίτητος ἡ διοικητικὴ αὐτοῦ δργάνωσις διὰ τῆς προσλήψεως τοῦ ειδικευμένου καὶ ικανού προσωπικοῦ καὶ συστηματοποιήσεως τοῦ ἐλέγχου τῶν δικαιουμένων εἰς παροχὴν φαρμάκων προσώπων.

δ) Ὁργάνωσις τῆς παροχῆς ιατρικῆς ἀντιλήψεως παρὰ ιατρῶν εἰδικότων.

Δι' ούκ λόγους ἐνδείκυνται ἡ ἐν τῷ ιδρύματι ἔγκατάστασις Ιδίων ἀ-
κτινολογικών και μικροβιολογικών ἔργαστριών ἐπιβάλλεται όμοιός και
ἡ κατὰ διάφορον τρόπον ὁργάνωσης τῆς παροχῆς ιατρικῆς ἀντιλήψεως
ἀπὸ μέρους των Ιατρῶν εἰδικοτήτων. Ἡ μετά διακεριμένων και ὀλιγο-
ρίθμων ιατρών ειδικοτήτων σύμβασις τοῦ Ο. Ν. Διὰ τὴν ἀπὸ μέρους των
παροχήν τῆς ἔξειδικευμένης ιατρικῆς ἀντιλήψεως εἰς τοὺς προστατευόμε-
νους τοι είναι ἡ μόνη ἐνδεικυνόμενη τόσον διά την ἐξυπέρτερον τῶν οι-
κονομικῶν διανοτήτων τοι ὀργάνωσις τῶν ὄπου καὶ δι' αὐτῶν ταύτην τὴν

πληρεστέραν προστασίαν τῆς ύγειας τῶν προστατευομένων του.

Τό σήμερον κρατούν σύστημα της άπο μέρους τού προστατευόμενου έλευθέρας επίλογης και άκωλυτου έναλλαγής τών ιατρών ειδικοτήτων συνεπάγεται υπέρμετρον οικονομικήν επίειδάρυνσιν διά των «Οίκων Ναυτού» λόγω τών πολλαπλών πρὸς διαφόρους ιατρούς παραπομπών τού αὐτού προστατευόμενου και τών δαπανών διὰ τὴν χορίγησιν τῶν ἐκ μέρους των ιατρών συνιστωμένων διαφόρων φαρμακών, χωρὶς νά ξέσφαλιζη και τὴν ἀρτιωτέραν ύγειονομικήν έξιπηρέτησιν τῶν προστατευόμενῶν του.

ε) Ὁργάνωσις προληπτικῆς ύγιεινῆς.

Καίτοι είναι γγωστόν, ότι ή οίκογένεια τού ναυτικού διαβιού ίππο πλέον υγείεινούς όρους πολλάν αλλών κλάδων έργαζομένων Ἑλλήνων, θέν ταύει νά ἔχη ἀνάγκη της διαπισιδαγωγήσεως και τον πολιτισμών ύποδείξεων τῆς ἐπισκεπτήριας ἀδελφῆς. Ήττις περιερχομένη τάν ἐνδιαπιστικά τῶν προστατευομένων τού Ο. Ν., θά συστήση την ληψιν μέτρων καθαριότητας, καλλιτέρας ἐνδιαπιστίσεως τῶν νεαρών μελών τῆς οίκογένειας, θά νουθετήση και θά διδάσκαλία τὰς νεαράς μητέρας, θά συστήση και θά ἐπιβάλῃ την προδηπτικήν ἔξετασης τῶν μελών ἑκείνων τῆς οίκογένειας διό τα ὄποια οι γονεῖς ἐφόδου, ἐπιπολαιότητος η τῶν γνωστῶν κακῶν συνθειέων τῆς ἐλληνικῆς οἰκογενείας, ἀποφεύγουν νά ζητήσουν τὴν συνδρομήν τού ἰατρού καί, τέλος, θά προλάβη δόσα ή ἀμάθεια η ἀμέλεια τῶν γονέων δὲν ἀντιλαμβάνεται η παραβλέπει.

‘Η κατά τῆς φυματιώσεως προστασία τῶν ναυτικῶν ἔχει, ὡς γνωστόν, ἀνατεθεῖ τὸ Ο.Ν. ‘Ατυχώς, καίτοι ἡ προστασία αὕτη ἐθεσπίσθη ἀπὸ τοῦ ἑτού 1935 διὰ τὴν προσποσίην τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόρμου ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν ἀσυνειδήτων ναυτικῶν αἰτιωμένων κατ’ ἐπάγγελμα τὴν προσβολὴν τῶν ἐκ φυματιώσεως κατά τὴν διάρκειαν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπήρξεως τῶν, ἀπέληπτες εἰς ἀπομυζησιν ὅχι μόνον τῶν ἐφοπλιστικῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὑπὲ τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας καὶ ἀσθενείας, εἰσφορῶν. Η συνταξιοδότηση ἐκστονάδων ψευδοφυματικῶν οἱ πλειστοὶ τῶν ὅποιών ἐλαχίστην είχον σχέσιν μὲ τὴν θάλασσαν καὶ τὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν, ἐπιβαρύνει τὸν ειδικὸν λογαριασμὸν προστασίας φυματικῶν μὲ κονδύλιον τὰ ὅποια σίναι δυσαναλόγων ἀνώτερα τοῦ συνόλου τῶν Σαπανῶν, αἱ ὅποιαι ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν παροχὴν ἴατρικῆς περιθλωφεως καὶ προστασίας εἰς τὰς 20.000 οἰκογενείας ναυτικῶν, αἱ ὅποιαι προστατεύονται ἀπὸ τὸ Ο.Ν. καὶ δὲν ἐπιτρέπουν τὴν χορήγησιν τῶν ιακονοπηγικῶν ἐκείνων παροχῶν τῶν ὅποιών ἔχουν ἀνάγκην οἱ πραγματικοὶ ναυτικοὶ καὶ ἐκ φυματιώσεως προσβληθέντες κατά τὴν ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ὑπηρεσίαν τῶν.

‘Η ἔξυνιστος τοῦ κακοῦ παρελθόντος ἀπαιτεῖ τὴν λῆψιν ωμαλέων μέτρων. ήτοι ἄμεσον ἐπανεξαστὸν δῶν ἑκείνων οἱ ὅποιοι ἔχουν χαρακτηρισθῆ ὡς φυματίου καὶ διασκοπὴν πάσος περαιτέρω παροχῆς εἰς τοὺς ἔξ αὐτῶν κριθησμένους ὡς ὑγείεις, ἔξισωσιν τῶν παρεχομένων εἰς τοὺς φυματικοὺς καὶ τὰς οἰκογενείας των συντάξεων πρὸς τὰς χορηγουμένας ὑπὸ τοῦ N.A.T. πρὸς τοὺς λοιπούς ναυτικούς συντάξεις καὶ χορηγησιν εἰδικοῦ ἐπίκτηνμένου προσωπικοῦ ἐπίδοματος εἰς τοὺς ἐν ζωῇ φυματικούς ναυτικούς, περιοριστὸν τοῦ ἐν Σαντορίῳ χρόνου νοσητήριας εἰς ζετίαν κατ’ ἀνώτατον δριον καί, τέλος, χορηγησιν ἐπιπυξημένων παροχῶν τοὺς πραγματικούς φυματικούς ναυτικούς ἵνα δυνηθῶσιν οὗτοι νὰ ἀντεπεξέχωνται εἰς τὰς ἐπιβαλλομένας αὐτοῖς, λόγῳ τῆς νόσου των, ἐπιπυξημένας βιοτικάς διπτάνας.

Ἐάν μέτρος ὡς τὰ ἀντότεροι δὲν ληφθῶσιν ἐγκαίρως, ἔαν ἔξακολουθήσῃ ἡ ἀπομῆκσις τοῦ εἰδικού, λογαριασμοῦ ὑπὸ τῶν ψευδοθυματικῶν καὶ η μετατροπὴ τῶν πολυδαπάνων ιδιωτικῶν Σανατορίων εἰς ἄσυλον στέγης καὶ τροφῆς διὰ τοὺς ἀνίταους φυματικούς — πολλοὶ τῶν ὅποιων ἔνστηλεύθησαν καὶ νοσηλεύονται ἐπὶ μισθῷ ὅλην 10ετίαν — ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτεργάται θά πρέπει νὰ σκεφθοῦν ἔαν θὰ ἔξακολουθήσουν συνείσφεοντες τὸ ὑπὲρ τοῦ εἰδικοῦ Κεφαλαίου προστασίας φυματικῶν, πο-

Τέλος, είς τὸν κύκλον τῆς ἀμροδιότητος τοῦ Ο. Ν. ἐμπίπτει ἡ ὄργανωσις τῆς πυχαγωγίας, μορφώσεως καὶ διαπαίδαγωγήσεως, τοῦ ἀνέργου ναυτικοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας του, ἡ παροχὴ εὐθηῆς τροφῆς καὶ στήγης εἰς τὸν ἀνέργον ναυτικὸν καὶ τὸν διερχόμενον ἐκ Πειραιῶς ναυτικὸν τῆς ἐπαρχίας, ὡς προεδέπετο διὰ τοῦ συστατικοῦ Νομοῦ τοῦ Ο. Ν. ἡ Ἰδρυσις καὶ λειτουργία πατριαρχεῖον, καὶ πλείστα ἀλλὰ θεματα διαφωτίσεως καὶ προπαγάνδας, τὰ ὅποια καίτοι ἔχει ἑντεονισθή καὶ πραγματοποιήσῃ ἡ Ο.Ε.Ν.Ο. εἰς τὰ ναυτικά κέντρα τοῦ ἑξατερικοῦ ἀγνοεῖ, διμως, τὸ ἐπίσημον Κράτος, ἐν τῷ ἐστιτερικῷ.
Ἡ ὄρθολογιστικὴ καὶ κατὰ τρόπον ἐμπνεόντα τὴν ἐμπιστούνην, εἰς τὸν ἐφοτιστὴν καὶ τὸν ναυτικὸν, ὄργάνωσις τῶν δύο κυρίων πόλων παρορχῆς τῆς προνοίας, ἥτοι τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τοῦ Ο. Ν. θεο συντεταγμένη εἰς τὸν ἄπο μέρους τῶν ναυτικῶν μετ' αἰσιοδοξίας ἀντιμετωπίσιν τῶν ἀντιδροτήτων τοῦ παρόντος καὶ μετ' ἐμπιστούνης ἐνατείσιν ἐπὶ τὸ

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

HEAD OFFICE:

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

115-117-119 Riley Street
SYDNEY-AUSTRALIA

GENERAL MARINE SERVICES

(Est. 1938)

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

ΤΑ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΤΟ Ν. Δ. 470)1947

ΤΟῦ κ. ΔΙΟΝ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

Εις τὸ τεῦχος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» τῆς Ιησούσαριου τοῦ ἀρβανέου ἔτους (σελ. 88 ἐπ.), ἐδημοσίευθή μελέτη τοῦ Ἕγκριτου συναδέλφου κ. Γεωργ. I. Κολυμβά υπὸ τὸν ὡς ἄνω τίτλον.

Η άξιαγάστος πληροτής μετά της οποίας ανατίθεται στην γενικότερη ζητηματική, μετά τὴν ὑπὸ τοῦ Ν.Δ. 470(1947) διαγραφὴν τῶν ανταλλαγμάτων χρήσεως ἐπιτάκτων πλοιών, μὲ ἀπαλλάσσει τοῦ κόπτου μόνον νὰ ἐπαναλάβω δσα ὁ κ. Γ. Κολύμβας ἔκθετε, ἀλλὰ καὶ νὰ προσθέσω τι εἰς τὴν ἀρτίαν νομικὴν ἐπίχειριματολογίαν του, κατ' ἀκολουθίαν τῆς οποίας θεωρῶντας ὑποστηρίζεται, ὅτι τὸ ἐν λόγῳ Ν.Δ. δεν διέγραψε τὰς ἀπατήσεις ἀνταλλαγμάτων χρήσεως, τὰς κατὰ τὴν δημοσίευσιν του ἐπιδεικνύμενας τελεσδίκιως δι' ἀποφάσεων τῶν ἀρμοδίων διοικ. Δικαστηρίων ἐπιτάξεων.

Διαφωνώ δύμως πρός τὸν κ. Γ. Κολυμβάν, ύποστηριζόντα τὴν γνωμήν, ὅτι ὁ Ἀρ. Πάγος διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 646)1954 ἀποφάσεως του (Θέμ. 65, 1016) μετέβη τὰ νεομολογημένα διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 601) 1952 προγενετέρας ἀποφάσεως του (Θέμ. 64, 63). "Αν τοῦτο ἡλπίζει, θά είχεν αναμνησθόλων σπουδάσιαν σημασίαν διὰ τὴν περαιτέρω τυχεῖ τῶν ἐπιδεικνυμένων τελεσίδικων πρὸ τοῦ Ν.Δ. 470)1947 ἀπατητικῶν, τῶν μέχρι τοῦδε νομολογιστικῶν θεωρουμένων ὡς ὑπὸ τούτου διαγραφεισῶν. Ἀτυχῶς, δύμως, ἡ ἀπόφασις Α.Π. 646)1954 δὲν μετέβαλε τὰ νομολογηθέντα διὰ τῆς ὑπ' ἀριθμὸν 601)1952 ἀποφάσεως του, ἀλλὰ περὶ ἄλλου δικονομικοῦ ζητήματος ἔκρινεν. 'Εδέχθη δηλ., ὅτι, ἔαν μετά τὸ Ν.Δ. 470)1947 τὰ Διοικ. Δικαστήριοι Ναυτικῶν ἐπιτάξεων δέσποινασαν καὶ ἐπεδίκασαν τελεστίδικους ἀπατητοίς εἰς ἐπιτάξεων, ἐδί· ὅσον ταῦτα ἥσαν μόνα ἀρμόδια σὺν δικάσουσιν, (διότι δὲν ἀπέκεινωθέντων τῆς δικαιοδοσίας των διὰ τοῦ Ν.Δ. 470)1947), ἐκ τῶν ἀποφάσεων των παρήχθη δεδικασμένον, ὡς πρὸς τὴν μὲν ἀπόδεσιν τῆς ἀπατητικῆς σεως, δεσμεύσον τὰ πολιτικὰ δικαστηρία. Τὸ ζητήματος τούτου προδῆλως εἶνε διάφορον τοῦ ζητήματος, περὶ οὐ ἔκρινεν ἡ ἀπόφασις 601)1952 Α.Π.

Αὗτη ἐδέχθη, ὅτι ἡ ἐν τοῖς ἄρθροις 21, 22, 27 καὶ 28 τοῦ Συνταγμάτου διατυπουμένη ἀρχὴ τῆς διακρίσεως τῶν λειτουργών τῆς Πολιτείας, εἰς νομοθετικήν, ἐκτελεστικήν καὶ δικαστικήν καὶ ὁ ὑπὸ τῶν αὐτῶν διατάξεων καθορίσμενος ίδιων ὄργανών πρὸς ἀσκήσην ἐκάστης τούτου καθειρουσί τὸν κανόνα, ὅτι ἡ νομοθετική ἔξουσία δὲν δύναται ἔκχύρως νὰ ἀντιποιηθῇ την κατὰ τὰ ἄρθρα 82, 86, 87 καὶ 93 τοῦ συνταγμάτου ὀρμοδιότητα τῆς δικαστικής, οὔτε νὰ παρενείρῃ ἑστήν εἰς τὰ ἔργα ταῦτης, ἐπίλαμβανομένη τῆς λύσεως διαφορῶν, ἐφ' ὃν μόνη ἡ δικαστικὴ δικαιούται γὰρ ἀπαφάντητα, οὐδὲν νὰ κρύψουσαν ἀκύρως καὶ μηδέποτε λαθούσας ὑπαρκείαν τὰς τετελεσμένας πράξεις τῆς δικαστικῆς ἀρχῆς, οὐδαμός δώμας ἐκ τῶν ἀνωτέρω διατάξεων ή νομοθετικής ἔξουσίας δεσμεύεται, ὅπως διὰ νέων κανόνων δικαίου ρυθμίζῃ διὰ τὸ ἑσεῆς, δικαιώματα κτηθέντα βάσει προϊσχυόντων νόμων καὶ ἀναγνωρισθέντα διὰ δικαστικῆς ἀποφάσεως, ἐστω, καὶ τελεσδικοῦ, ὅλως η ὥς καθώρισσεν αὐτὰ ταῦτα αὐτῆς καὶ διατάσσει καὶ αὐτῆς την ἀπόσθεσιν των, ἀν μη περιορίζεται ὑπὸ συνταγματικού τίνος ὀρισμοῦ καὶ δὴ τὸν ἄρθρον 17 τοῦ Συνταγμάτος, ἐν οἷς δὲν περιλαμβάνονται καὶ τὰ ἐνοχικά δικαιώματα, διότι τοῦ πράττοντα δὲν ἐπεμβαίνει εἰς τὰ ἔργα τῆς δικαστικῆς ἀρχῆς, ἀλλὰ ἀσκεῖ ίδιον κυριαρχικὸν ἐκ τοῦ συνταγμάτος δικαιώματα. Περιστέρω ὁ "Ἄρειος Πάγος ἐδέχθη ἐν τῷ αὐτῷ 601)1952 ἀποφάσει, ὅτι δὲν ἀπαιτεῖται διὰ τὴν ἐφεδρομογήν τῶν νέων τούτων κανόνων ἐπὶ τελειοδίκως ἀναγνωρισθείσιν ἀδύσσεων, ἵνα ἐν αὐτοῖς διαλαμβάνοταί ῥητή καὶ εἰδικήτη διὰ ταῦτας διάταξις, ἀρκούντος, ὅτι ἐξ αὐτῶν συνάγεται σαφῶς, ὅτι εἰς τὴν διὰ τῶν κανόνων τούτων ρύθμισιν ὑπήκησαν καὶ αἱ ἀδύσσεως αὐταί. Τέλος, ὁ "Άρειος Πάγος ἐδέχθη, ὅτι εἰς τὴν διαγραφὴν τοῦ θρού 3 παρ. 2 τοῦ Ν.Δ. 470)1947 ὑπέκυψαν καὶ αἱ διὰ τελεσδικοῦ δικαστικῆς ἀποφάσεως ἀνεγνωρισμέναι τοιαῦται ὄφειλαί, ὅλως ίδια ταῦτα μετ' ἐφεδρομογήν διατυπουμένης γενικότερος τῆς διατάξεως ταύτης, ἀλλὰ καὶ διότι διὰ τῆς τοιαύτης ἀναγνωρίσεως ἀντιστοίχου τινός ἀπατητής σεως, αὐτὴ δὲν μεταβάλλει αἰτίαν ἀλλ' ἀπλῶς ἐπιορώνυται". Ο "Άρειος Πάγος ρητῶς ἐν τοῖς αἰτιολογίαις τῆς ὧς ἀνα ἀποφάσεως του διοικοῦ, ὅτι οἱ βάσιτες τούτων τίθεται, καθ' ἀ καὶ τὸ 'Ἐφετεῖον ἐδέχθη, ὅτι αἱ τελεσδικοῦ ἀποφάσεις τοῦ Διοικοῦ Δικαστηρίου Ναυτικῶν ἐπιτάξεων είγονται ἐκδοθῆν πρὸ τῆς ἐνάρδεσεως τῆς Ισχύος του Ν.Δ. 470)1947.

"Ἡ ὑπ' ἀριθ. 646)1954 ἀπόφασις Α.Π. ἔκρινεν ἀντιθέτως ἐπὶ περιπτώσεως, καθ' ἡνὶ τελεοῦμενος ἀπόφασις τοῦ Διοικητικοῦ Δικαστηρίου Ναυτικῶν ἐπιτάξεων ἔξεδόθη μετά τὴν ἔναρξιν τῆς ἴσχύος τοῦ Ν.Δ. 470)1947. Ἡ ἀπόφασις τοῦ Διοικ. Δικαστηρίου ἐπεδίκασεν ἀποίτησιν ἐξ ἐπιτάξεως δι' ἀντάλλαγμα χρήσεως εἰς Βάρος τοῦ Δημοσίου, ἀποριθμένος ἰσχυρισμοῦ τούτου. Ἐρεύθομενος ἐπὶ τοῦ ἄρθρ. 3 παρ. 2 τοῦ Ν.Δ. 470)1947 περὶ ἀποσβέσεως τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης. Τὸ Δημόσιον κατ' ἔφεσιν καὶ κατ' ἀναίρεσιν ὑπέβαλεν: α) ὅτι ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρ. 3 παρ. 2 τοῦ Ν.Δ. 470)1947 τὰ Διοικητικὰ Δικαστήρια ναυτικῶν ἐπιτάξεων (Α' καὶ Β' βαθμοῦ) ἀπέκεινάθησαν τῆς δικαιοδοσίας των, ἵνα ἀποφαίνωνται περὶ τῆς διγαρφῆς τῶν κατὰ τοῦ Δημοσίου ἀπαιτήσεων ἐξ ἀνταλλαγμάτων χρήσεως καὶ διὸ σχετικὴ τούτων ἀπόφασις εἶναι ἀνυπόστατος, καὶ διὸ ἡ αὐτὴ διάταξις νόμου εἰναι Δημοσίας τάξεως, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν. ὅτι δὲ ἀπόφασις τοῦ ῥυθμοῦ Διοικητικοῦ Δικαστηρίου, ἐκδοθεῖσα μετά τὴν ἴσχυν τῆς διατάξεως ταύτης καὶ κατ' ἔσφαλμένην ἐμογείαν μὴ ἐφασούμεσσα αὐτὴν, λογίζεται ὡσαύτως ἀνύπαρκτος, ὥστε δι' ἐκάτερον τῶν λόγων τούτων τοιαύτης ἀπόφασις νὰ μὴ δύναται ἐν τῇ ἀπότελεσθη δεδικασμένον, δεσμεύον τὰ πολιτικὰ Δικαστήρια. Τὸ Ἔφεσιν καὶ ὁ Ἀρειος Πάγος ἀπέοριψαν τοὺς ἰσχυρισμοὺς τούτους τοῦ Δημοσίου, ὡς μὴ νοούμενος, δεσμέντα, τοῦ ἐκ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Διοικ. Δικαστηρίου παρήχθη δεδικασμένον περὶ μὴ διγαρφῆς τῆς ἀπαιτήσεως καὶ ἐπομένους περὶ ὑπάρξεως αὐτῆς.

διαγράφεται της απαίτησεως και επομένως περι θυματών αποτελεί.
Ο "Αρειος Πάγος διδύμοι έδέχθη δεδικασμένον, ώς πρός τὴν ὑπαρ-
ειν τῆς ἀπαίτησεως, ἐπὶ τῆς μετά τὸ ιουμοθετικὸν Διάταγμα 470) 1947
έκδοθείστης τελεσιδίκους ἀποφάσεως τοῦ ἀρμόδιου Διοικητικοῦ Δικαστη-
ρίου, ἀφοῦ τούτῳ δὲν ἀπενεγνώθη τῆς δικαιοδοσίας του καὶ ἔκρινεν, ἀδιά-
φορον ἂν ή διδύμην ἡ σφαλεμός, ὡς μὴ διαγνωσθεῖσαν τὴν ἔνδικον ἀπαίτη-
σιν ἄπει τοῦ ξεβού 3 παρ. 2 τοῦ ἐν λόγῳ Ν.Δ. 470) 1947.

στιν υπό του αριθ. 3 παρ. Β του εν λογο Ν.Δ. 470/1947.

Κατά ταύτα ή μέν Α.Π. 60111952 ἀπόφασις ἔκρινεν ώς διαγραφεί σας τὰς ἀνεγνωρισμένας τελεστιδίκων κατά τὴν δημοσίευσιν τοῦ Ν.Δ. 470)1947 ἀπαιτήσεις ἐξ ἀνταλλαγμάτων χρήσεως, ἐνῷ ή Α.Π. 6463-1951 ἀναγνωρίζεται ἡ τελεστιδίκων ἀπόφασις τῶν Διοικ. Δικαστηρίων

ρίων ἐπιτάξεων, ἐκδοθείσα μετά τὴν ἔναρξην τῆς Ἰσχύος τοῦ Ν.Δ. 470) 1947 καὶ ἀπορρίψασα τὸν περὶ διαγραφῆς τῆς ἀπαίτησεως ἴσχυρισμὸν τοῦ Δημοσίου (ἀδιόφορον ἄν ὅθεν ὡς σφαλέωρα), παράγουν δεδικασμένους ὡς παρὸς τὴν μη διαγραφήν τῆς ἀπαίτησεως.

σμενούν ως πρώτη μη κρίθιμη σημασία την απόφαση του Δ.Α. Επειδή εξάπτεται τών κριθέντων ζητημάτων. Ή επιρροή του Ν.Δ. 470 έπι τον δεδικασμένου έγινε δεκτή ύπο του 'Αρείου Πάγου, έφ' ουσού ή τελεστικού ανέτρεχε χρονικώς πρό του Ν.Δ. 470 καὶ οὐ 'Αρείος Πάγος οὐδὲ ξέχθη ώς ἀπόσθεσίσας καὶ τάς τελεστικώς πρό αὐτού ἀνεγνωρισμένας ἀπαίτησεις. Τὸ Ν.Δ. 470 δὲν ἐπρεάζει ὅμως τὸ δεδικασμένον, κατὰ τὴν απόφασιν τοῦ 'Αρείου Πάγου, ὅταν ἡ ἀπόφασις τοῦ δοικητικοῦ Δικαστηρίου, κρίνουσα ύπο τὸ κράτος τῆς Ἰσχύος τοῦ Ν.Δ. 470, δέχεται μὴ διαγραφείσαν ύπο τούτου τὴν ἀπαίτησιν.

Εις την πρώτην περίπτωσιν περιεχόμενον της απόφασεως είναι η απλή άναγνώρισις της άπαιτήσεως, εις την δευτέραν περιεχόμενον της απόφασεως είναι ή μη διαγραφή της απαιτήσεως υπό του Ν.Δ. 470.

Διάφορον οὐθὲν εἶναι τὸ οδικασμένον ἐν ἄκετα περιπτώσει, οὐδὲ τοῦτο ὁ Ἀρεός Πάγος ἐδέχθη διάφορον τὴν ἐπιρροὴν τοῦ Ν.Δ. 470.

Και η οικουμενική του περιοδικός Θερζίς σε απλησμένη μεταγλωτισμένη εγγύη τήν νομολογίαν του 'Αρειού Πάγου διά την τελευταίας απόφασέων του, άλλα τούνιστιν ένα ύποσημειώδει παραπέμπει εἰς την προγενεστέραν απόφασιν Α.Π. 601) 1952, ως λύσασα «έτερα ζητήματα έκ του Ν.Δ. 470) 1947».

Παρὰ τὴν νομικήν διαφωνίαν μου, πρὸς τὸν κ. Γ. Κολυμβαν, ὃς προσ-
τὴν ἔννοιαν τῆς ὑπὲρ ἀριθ. 646)1954 ἀπόφασέων τοῦ Α.Π., συμφωνεῖ
ἀπόλυτῶς μετ' αὐτούν, οἵτινα τὸ Δημόσιον ἀνέκυψε σοφαρόν. ζήτημα
ἡμίκης ταξίδεως ἐκ τῆς διαγράφης τῶν ἀνταλλαγμάτων χρήσεως, χρῆζον
ἀμέσου ἀντιμετωπίσεως, ίνα ἐπανακτηθῇ ἡ κλονισθείσα ποιτία τοῦ Κρά-
τους. "Αὔνα τῆς πρὸς τὸ Κράτος ἐμπιστούντης τοῦ 'Ελληνικοῦ ναυτιλια-
κοῦ κεφαλαίου" θ' ἀπόδινή χιμαιρική ἡ προσπάθεια προσεκλύσεως του
ὑπὸ τὴν κυανόλευκον.

ΔΙΟΝ. Η. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ
Δικηγόρος

Αθήναι, 8 Ιανουαρίου 1955

ΔΙΟΝ. Η. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ
Δικηγόρος

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 8090)

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 11
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ — ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ κ. **ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "COMERZBANK,"

22 ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ — ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ:

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΑΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΥ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΣΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΝΑΕΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΥΠΟ ΙΔΡΥΣΙΝ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

'Εν ΑΘΗΝΑΙΣ: Πλατ. Συντάγματος — 'Εν Θεσσαλονίκη ('Οδός Έγνατίας) — 'Εν Κάστρω - Λήμνου — 'Εν Τήνῳ

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ **COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.**

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

ΜΕ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΪΡΟ

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

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST Ltd.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE: **LONDON**

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

Cable address: «ESTNEARACO»

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

BRANCHES:

ISTANBUL: VOIVODA STR.

ALEXANDRIA: 16 CHERIF PACHA STR

CAIRO: 9 CHERIFEIN STR.

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO: **THE COMMERCIAL BANK OF GREECE**

ΑΠΟ ΤΟ ΜΟΥΡΑΓΙΟ

Ο ΚΑΝΟΝΑΣ

Τὸ πέλαγος καὶ τὰ ταξίδια εἶνε ὁ κανόνας τῆς ζωῆς τοῦ ναυτικοῦ, ἡ δὲ διακοπὴ εἶνε μιὰ ἔξαιρεσις, ὅχι συχνή.

Ἐννοούμε τὸν τακτικὸν ναυτικό, τὸν ὄρθροδοξὸν ἐπαγγελματία. Ἐκεῖνον, ποὺ δὲν ἐλπίζει, οὔτε ἀποβλέπει παρὰ ἀπὸ τὸ καράδι καὶ ἔξω ἀπὸ τὴν θάλασσαν. Ἐννοούμε περισσότερο τὸν διαρυφορτωμένο μὲν οἰκογενειακές εὐθύνες, ποὺ δυσκαίρωνται ἰκανοποιητικές, δὲν τού δίνουν, ὅμως, τὸ δικαίωμα νὰ ξεφύγῃ ἀπὸ τὸν κανόνα, κάνοντας τὶς διακοπές συχνότερες ἢ εύρυτερες.

Νά, ὅμως, ποὺ μιὰ ἀπὸ αυτές τὶς σπάνιες διακοπές, τὸν δρίσκει, ἐπὶ τέλους, κάτω ἀπὸ τὴ στέγη τῆς στεριάς. Καὶ εἶνε Χριστούγεννα, Πρωτοχρονία, γιορτές του χειμώνα.

Εἶνε οἱ ήμερες ἑκεῖνες, ποὺ πέρισσι, πρόπερσι, κάθε χρόνο μιὰς ὀλόκληρης ζωῆς ἑκεὶ σὲ κάποια πλάτη, σὲ κάποιο σαλόνι ἢ σὲ κάποιο κατάστρωμα βαπτοριοῦ στὴν καρδιὰ του ωκεανοῦ ἢ σὲ λιμάνια τῆς ξενιτείας, ἀλλαζεις τὶς εὐχές του μὲ τὸν συντρόφους του:

—Χρόνια πολλά! Καὶ τοῦ χρόνου στὸ σπίτι!

—Εὐχαριστώ. Παρομοίως!

Τώρα, δρίσκεται, πράγματι, στὸ σπίτι του.

“Ε, ἀν ἴσχυρισθούμε, ὅτι, πράγματι, ὠλοκληρώθηκαν οἱ ἐπιθυμίες του, δὲν θὰ είμαστε εἰλικρινεῖς. Δὲν σκοπεύουμε νὰ ἐπικαλεσθούμε τὶς στενοχώριες, ποὺ μοιραίᾳ ἐπακολουθοῦν τὸ σταμάτημα τῶν πόρων του καὶ τὶς ἀναπότρεπτες μιζέρες. Δόξα τῷ Θεῷ, ἡ μακρὰ ἐργασία του ἀφορεῖ τὰ οἰκονομικά της περιθώρια.

Κάτι ἄλλο εἶνε κείνο ποὺ νερώνει τὶς χαρᾶς του τὸ κρασί: ‘Η ἀλλαγὴ συνθέσιας. Η ἀλλαγὴ τῶν συνθηκῶν τῆς ζωῆς.

Μιὰ ἄλλη νοστραγία προβάλλει μόνη της. Δὲν βασανίζει τὸ μιαλό του, γιὰ νὰ ἐτοιμάσῃ τὴν ὑπόδοχη τῆς. Προσέρχεται αὐθαίρετα μόνη της, ἀπρόσκλητη καὶ ἀπίθανη, γιὰ νὰ τοῦ πῆ:

—Τὶ γυρεύεις σὺ ἐδῶ;

Γίνεται ‘Οδυσσέας καὶ δουλώνει τ’ αὐτιά του σ’ αὐτῆς τῆς σειρήνας τὶς μελωδίες. Προσπαθεῖ νὰ πέσῃ τὸν ἑαυτό του, ὅτι ἀμαρτάνει ἀφίνοντας τὴ σκέψη του νὰ γυρίσῃ σὲ τέτοιες ἡμέρες, κατὰ ἑκεῖ, ἀπὸ ὅπου πάντα εὐχόταν στὸν ἑαυτό του καὶ στοὺς ἄλλους νὰ ξεφύγῃ, γυρνώντας στὴ στεριά.

«Καὶ τοῦ χρόνου στὸ σπίτι!».

Πιέζει ἀκόμα τὴν ψυχὴ του νὰ λησμονήσῃ ἑκείνους, ποὺ ἔμειναν στὸν ωκεανό. Καὶ βάζει τὰ δυνατά του νὰ προσαρμοσθῇ στὴ ζωὴ τῆς διακοπῆς ἀπὸ τὸν κανόνα τοῦ ἐπαγγέλματος του.

‘Απὸ τὴν παραμονὴν ἐψώνισε ὁ ἴδιος, ὁ ἴδιος ἐκανόνισε μὲ τὸ «κατὰ δύναμιν» καὶ τὰ δῶρα. “Ολοι κάτι περιμένουν καὶ δῆλοι πρέπει νὰ ικανοποιηθοῦν.

“Οταν ἐδούλευε καὶ ἐπομένως ἀπουσίας, ἡ δικαιολογία ἦταν εύκολη καὶ κατηγορηματική:

—Δὲν ντρέπεσαι; ‘Ο μπαμπᾶς λείπει καὶ σὺ ζητᾶς δῶρα, μὲ πεταμένα ἐξοδα;

‘Εφέτος εἶνε παρὼν ὁ ἴδιος. Θά κληθῆ ὁ ἴδιος νὰ δώσῃ συγκατάθεση ἡ ἄρνηση. Πῶς ν’ ἀρνηθῆ; Όπτε τὸ σκέπτεται.

Κάνει, λοιπόν, καὶ τὰ δῶρα του, κανεὶς καὶ τὰ κουδρανταίκια του σὲ κάπως πλουσιώτερη ἐμφάνιση τοῦ σπιτιοῦ. Οἱ πόρτες εἴνε, τώρα, κάπως διάπλατα ἀνοιχτές. Δὲν θὰ ἀποτεμφύων τὰ παιδιά τῶν καλάντων, οὔτε καὶ μὲ μιζέρια θὰ ἀντιμετωπισθῇ ὁ διανομέας τῆς ἀλληλογραφίας, ὁ σκουπιδιάρης, ὁ νεωκόρος τῆς ἐκκλησίας καὶ ἡ στρατιά τῶν φοραλλιῶν τοῦ πρωτοχρονιάτικού ἔθιμου. Δὲν ἀποκλείται, ἀκόμα, ἡ πολυτέλεια νὰ φθάσῃ καὶ ὡς τὴν ὄργανωση τοῦ «Δένδρου τῶν Χριστουγέννων, ἀν στὸ σπίτι ὑπάρχουν παιδιά.

Πράγματι δὲ δέλλας αὐτὰ ἡθὰ πλουτίσουν τὴν χαρὰ τῆς γιορτῆς ὅλων γύρω του, μὲ τὴ δικὴ του παρουσία, πρωταρχικὸ παράγοντα.

‘Αλλὰ μὴν τὸν ἀδικήσετε. Μήν τοῦ ἐπιδικάστε ἐκκεντρισμό, ιδιοτροπία, μονομανία καὶ ἀνέρωποθεία, ἀν ἀνοιξὶ τὴν καρδιά του καὶ σᾶς πῆ τοὺς νέους του καῦμούς. Μήν τρομάξετε, ἀν τολμηστὴ νὰ παραλληλίσῃ τὶς γιορτὲς τῆς στεριάς καὶ τοὺς σπιτιού του ἀκόμη, μὲ ἕκεινες τὶς ἄλλες τοῦ κανόνα τῆς ζωῆς του. Μήν ἐπιχειρήσετε νὰ ταράξετε τοὺς συλλογισμούς του, ἀνακαλωτάς τους στὴν τάξη, ὅταν, ὑστερα ἀπὸ τὸ Χριστουγεννατικό καὶ τὸ Πρωτοχρονιάτικο τραπέζι, ζητήσῃ ν’ ἀποτροπήτη γιὰ νὰ τὸ ρίξῃ στὴ σκέψη.

Τὸ λάθος δὲν εἶνε δικὸ του. Φταίει ὁ Κανόνας καὶ ἡ μακρυνὴ συνθεία, ποὺ τοὺς ἔγιναν κατάσταση φυσική. Φταίνε, ἀκόμα, καὶ δῆλοι οἱ ἄλλοι γύρω του. Κάθε στιγμὴ τοῦ τὸ ὑπενθυμίζουν:

—Σάν τὰ χιόνια! Πῶς ἐδῶ τώρα; Γιατὶ ξεμπακάρησες; Πότε λές πάλι γιὰ ταξιδῖ;

Τοῦ τὸ ὑπενθυμίζει ἀκόμη καὶ ὁ ἀδυσώπητος οἰκονομικός του σύμβουλος: “Η τοσέτη του.

—Πρέπει νὰ ἐτοιμάζεσαι. Τὶ περιμένεις ἐδῶ;

“Ολοι τὸν συνήθισαν «ἄτοντα». Γιατὶ νὰ μὴ συνηθίσῃ καὶ ὁ ἴδιος; Κανόνας εἶνε τὸ πέλαγος. Κακὰ τὰ φέματα. Γ’ αὐτὸ καὶ ἡ σκέψη,

αὐτὸς ὁ ἀλήτης τοῦ ἀθρώπινου σώματος, παίρνει τὸ δρόμο της, ἔστω καὶ ἀν δῆλοι γύρω του ὀποθεώνουν τὴν παρουσία του στὸ ναυτικὸ σπίτι. Παίρνει τὸ δρόμο της ἡ σκέψη, τοῦ δίνει κατὰ τὸ Αίγαος, στρίβει τὸν Κάδο-Μαλῆ καὶ τὸ Ματαπά, κροσσάρει τὸ Ιόνιο, ἀφήνει πίσω τὸν Κάδο-Πάσσαρο, Κάδο-Μπόνο, Αλιτζέρι καὶ Τζιμπεράλτα καὶ δίνει παρών στὰ γνωστά του λημέρια.

‘Ο Αἰτλαντικὸς εἶναι καὶ ἐφέτος δικός του, ἔστω καὶ νοερά. ‘Επιβιδάζεται τώρα σ’ ἔνα καλό καράδι μιάς καλῆς ἑταίριας, ποὺ γυρίζει ἀπὸ τὸν Κόλπο τοῦ Μεξικοῦ μὲ πλώρη στὸ Λεβάντε.

Χριστουγέννα στὸν ωκεανὸ!

‘Ο μάγειρας ἔτοιμος ἀπὸ δραδὺς τὴ ζύμη γιὰ τοὺς λουκουμάδες. Σηκώνεται τὴν αὐγὴ μὲ τὸν παραμάγερα ἐνωρίτερα. ‘Ως ποὺ νὰ κάψῃ τὸ λάδι, δ- παραμάγερας λέει τὰ κάλαντα, χτυπώντας μὲ τὴν προύνα τὶς κατσαρόλες. Εἰναὶ τὸ σύνθημα. ‘Οσοι εἶνε ξύπνιοι, κατεβαίνουν ὡς ἔκει νὰ χαιρετίσουν καὶ νὰ χαιρετισθοῦν.

—Χρόνια πολλά! Καὶ τοῦ χρόνου στὸ σπίτι!

—Εὐχαριστώ. Παρομοίως.

Οσοι κοιμούνται, συγχωροῦν αὐτὸ τὸ ἀγοροξύπνημα καὶ εύχαριστα ἀποδέχονται τὸ σαματά. ‘Ενας-ένας καὶ αὐτὸς στὸ σαλόνι, νὰ χαιρετήσουν.

—Χρόνια πολλά. Καὶ τοῦ χρόνου στὸ σπίτι!

—Εὐχαριστώ. Παρομοίως.

Οσοι τοὺς λουκουμάδες προσφέρεται καὶ τὸ κονιάκ. ‘Υστερα ἡ γιορτὴ ξεφεύγει ἀπὸ τὴν κουζίνα καὶ ἀπὸ τὶς τραπεζαρίες, γιὰ νὰ ξεχυθῇ σὲ δωμάτια, σὲ καταστρώματα, στὸ μηχανοστάσιο, στὴ γέφυρα.

Τὸ καράδι ἐφτάζει τὴν Γένυη τὸν Χριστοῦ.

‘Απὸ παντὸν ἀκούνται τὴν Κάλαντα, τραγούδια, ἐκκλησιαστικὰ τρόπαιρα: ‘ΕΗ Παρθένος σύμερον τὸν ‘Υπερούσιον τίκτει!

—Μπράδο, μαστρο-Μιχάλη. Βλέπω, πώς τὴν καταφέρνεις περίφημα τὴν φαλτική.

—‘Αμέν, ποὺ μὲ βλέπεις, δὲν ἀφηναὶ οὔτε ἐστερινό, δὲν τὸν πατεῖ. Μανία μου τὰ τροπάρια καὶ οἱ φαλμαδίες. ‘Αλλὰ ἂς ὀφεταὶ διάπραττας μου ὁ Κυριάκος, ποὺ γύριζε τοὺς λουκουμάδης, ποὺ μὲ ξεσήκωσε καὶ μ’ ἔρριξε στὴ θάλασσα. Μὰ δὲν παραιτήθηκα. ‘Οταν δγώ στὴ σύντοξη, θά πάω παππάς!

—Νὰ σοὺ πώ, μαστρο-Μιχάλη μου. ‘Αξιος καὶ πανάξιος εἰσαι. Στῆθος γιὰ πετραχήλι σὰν φουσκωμένο κύμα. Χέρι γιὰ φιλήμα, τροφέρο καὶ πουλόπι σὰν προζύμι. Μόνο αὐτὴ ἡ καταραμένη φαλάκρα σου εἶνε ἀνερθρογραφία. Καὶ ὡς τότε, ποὺ λές, δὲν θὰ ὑπάρχῃ οὔτε τρίχα...

—Μαλλὶ δὲν χρειάζεται. Οἱ περισσότεροι πατέρες τῆς ‘Εκκλησίας εἶχαν φαλάκρα, πανσέλην... Καρδιά καθαρά καὶ ζῆλο στὸ σπίτι τοῦ παπαδίλικι.

Καὶ ὁ διάλογος παίρνει τέλος, γιὰ νὰ ἐπανέλθῃ ὁ ἐπίδοξος λειτουργὸς τοῦ Υψίστου στὸ ἔργον του, μὲ ἀκομπανιαμέντο τὸν θύρυβο τῆς πυχαρίστης:

—‘Αγγελοι, μετὰ ποιέμνων δοξολογούσι...».

Τὸ μεσημέρι παναρούσια, Γαλοπούλα ψηπή, παστίσιο, ὀρεχτικά, σαλάτες, Γλυκού, φρούτα. Καὶ μπύρα ἡ κρασί. Τὸ καλεῖ ἡ ημέρα. ‘Απαραιτήτες κάποιες θυσίες, κάποια διάκριση.

‘Ο μόνος, ποὺ διαφωνεῖ, εἶναι ὁ ωκεανός. Αὐτὸς δὲν ἐφτάζει. Συνεχίζει τὸν χαβᾶ του. Κύμα γερὸ ἀπὸ τὸ γρέγο, μεγάλο κουνήμα του καραβίου. Ρωτεῖται ὁ ἀσύρματης τῆς:

—Τὶ λένε τὰ ἐργαλεῖα σου, Μαρκόνι; Πῶς τὸν προβλέπουν τὸν καράρο;

—Οι ούρανοι ἀγάλλονται. Αὐτὸ λένε.

Στὶς ἀπομεσηριάτικες ὥρες ἔναντι γυρίζεις ή ήσυχία τοῦ καραβιοῦ. Άλλοι ἀποτραδιούνται νὰ κοιμηθῶν, ἀλλοὶ στὶς δάρδιες.

Κείνη τὴ στιγμὴ μιὰ νέα φαλμαδία ξεφεύγει ἀπὸ ἓνα δωμάτιο:

—‘Χριστός γεννάται, δοξάσατε!

Τὸν λένε νὰ ἡσυχάσῃ. ‘Άλλα ἀμέσως ἀλλάζει τὸ χαβᾶ του:

—Δὲν εἶμαι γώ ὁ Γιώργος σου, ποὺ μούλεγες τὸν πόνο σου!

—‘Ο Γιώργος μας μπήκε πάλι στὸ ἀμπέλι, λέει ὁ σκάπουλος. ‘Εμάζεψε ὁ ἄδηλος δὲλτα τὰ ὑπολείμματα τῶν μπουκαλῶν καὶ τῶν ποτηριῶν, ἀκόμη καὶ τὰ κοπάτων!

—Συχωρεμένος νάναι σήμερα. Πότε πάλι θὰ τοῦ τύχῃ ἡ εὐκαιρία νὰ πητεί. Κύριος οιδε!

—‘Επειτα, χρονιάρα μέρα εἶνε. ‘Αφῆστε τον νὰ τὴν ξεχωρίσῃ. Κανένα δὲν ένοικε.

Καὶ ὁ Γιώργος συνεχίζει:

—Τὰ βάσανα μας λέγαμε καὶ κάπου-κάπου κλαίγαμε.

—‘Άλλα νὰ καὶ τὸ δυστύχημα. Μ’ ἔνα ποντζάρισμα χάνει τὴν ίσορροπία του ὁ Γιώργος καὶ πέφτει κάτω. ‘Η μποτίλια ποὺ κρατεῖ γίνεται σταμάτη γυαλιά, ἐφ’ ὃ καὶ ὁ Γιώργος τοποθετεῖται στὸ κρεβάτι του γιὰ τὸ περατώνετο.

—Μ’ αὐτὸ τὸ περιστατικό, ἡ σκέψη τοῦ ναυτικοῦ ποὺ δραματίζεται ἀπὸ τὴ στεριά, ξαναγυρίζει στὴ βάση της. Γυρίζει ίκανος ικανοποιημένη, διτὶ ἀκράτησης καὶ ἐφέτος τὸν κανόνα. Τὴν ἀπαίτηση.

—‘Υστερά, κανεὶς τὸ σταύρο του καὶ εύχεται στὸν ἑαυτό του:

—‘Χρόνια πολλά. Καὶ τοῦ χρόνου στὸ σπίτι!».

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

CANADIAN CHANDLERS LIMITED

WHOLESALE SUPPLIERS

HEAD OFFICE:

437 St. James Street West

MONTRÉAL, 1, CANADA

Tel. HA-0115

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

Main branch in West Coast

41 Alexander Street

VANCOUVER, B. C. CANADA

Tel. Tallow 3221

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

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER 13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	FREMANTLE	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	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD Tele: 41860 Binnenkant 47 Cables: «Fransswart»	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	HAMBURG	THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables «Stevedoring Hamburg»	STEVEDORES
ANTWERP	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»	STEVEDORES	BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIU MELLIS)	3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions»	SHIPCHANDLERS
JOSEPH J. LEE & Co	17, Batavia Street, Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	HULL	Tele: 32 62 08 and 33 73 81	
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.	Avenue d' Italie 92, Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex. An. 212 Cables: «Belbunker»	STEVEDORING SUPERINTENDING	P. E. HOLLAND, LTD. 11, REDON ROAD, HULL CABLES : «DUCAL» TEL. 31370		STEVEDORES
STEVEDORING Co. GYLSEN	Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	HUMBER STEVEDORING CO LTD. 11, HEDON ROAD, HULL. CABLES : «STEVEDORE» TEL: 33371		STEVEDORES
BALTIMORE	TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»	STEVEDORES	KARACHI	COWASJEE & SONS KEAMARI, Cables: Jubilee Telephones : 33362, 33109, 32010, 5115	SHIP'S AGENTS, STEVEDORES, SHIP CHANDLERS COAL BUNKERERS, TUGS, BARGE OWNERS
MARYLAND SHIP CEILING Co INC.	320 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»	SHIP FITTERS	LIVERPOOL	RE A LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»	STEVEDORES
CURTIS BAY TOWING Co.	Mercantile Trust Building. Tel. MULberry 5—8700 Cable & Radio «CURTISBACO»	TOWAGE also at NORFOLK & PHILADELPHIA	LOURENCO MARQUES	VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables : «Cretikos»	SHIPCHANDLERS
CALCUTTA	ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele : Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS CHIPING & PAINTING CONTRACTORS	N. KASSIMATIS	62, Avenue Alvares Cabral Tele : 5254 Cables «Nikas»	SHIPCHANDLERS
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD	Tele: 3—1478 2 Selkirk St. Cables : «Hermes»	SHIPCHANDLERS	MADRAS & COAST PORTS	N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables : «Stevedore — Madras»	SHIPCHANDLERS & SHIPCHANDLERS
CASABLANCA	H. G. SMITH & Co Ltd. 119, Avenue du General Drude Telephone : 208—85 Cables : SMICO	SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES	MELBOURNE	UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele : MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables : «Fleetways»	STEVEDORES
L. BARBER LIMITED	(also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTHEY, ALGIERS) 119, Avenue du General Drude Telephone : 607—21 Cables : BARMER	STEVEDORES, CARGO SUPERINTENDENTS, SHIP'S AGENTS	THE FLEET FORGE PTY Ltd.	Tele : MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables : «Fleetways»	SHIP REPAIRERS
COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS			UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.	Tele : MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables : «Fleetways»	SHIP'S FITTINGS
PORTLAND STEVEDORING Co	1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables «Portsteve». Telephone Broadway 5497.	STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele : MB 3155. Cables «STEVEDORE».		STEVEDORES & CONTRACTORS
DAKAR	«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	JAMES PATRICK SHIPPING Co Melbourne, Sidney, Brisbane		SHIP AGENTS & STEVEDORES
DUNKIRK	SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele : 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	MORMUGAO	LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING Cable : LEMUIR	SHIPS AGENTS
JOKELSON & HANDTSÆM	Tele: 782/5 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	I. P. NORONHA Cable : IGNATIUSNORONHA		SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS
DURBAN	J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD., 220/224 POINT ROAD, DURBAN Cables : «ROULETTE»	SHIP'S STORE MERCHANTS	NAPLES	DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele : 21128 Piazzale Portadi Massa	SHIPCHANDLERS & BONDED WAREHOUSE OWNERS
FINLAND	ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES	MEMBERS AT ALL PORTS	MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 3—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow»		TUGOWNERS

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

N. YOKOHAMA, Ιαν.—Πλέον ή αισιόδοξοι αι προβλέψεις διά τὸ 1955, δύον ἀφορά τὴν οἰκονομίαν τοῦ ἐλευθέρου κόσμου. Η βιομηχανική παραγωγή τείνει νὰ φθάσῃ εἰς τὰ ὑψηλότερα ἐπίπεδα, γεγονός διπέρ σημαίνει μεταφοράν καὶ κατανάλωσιν περισσότερων πρώτων ύλων, εύπημεριάν δὲ καὶ διά τὰς παραγούσας αὐτάς χώρας. Τὰς ἀπόθεματα χρυσοῦ καὶ συναλλάγματος εἰς διαφόρους χώρας, ὑπολογίζομενα εἰς 25 δισεκατομμύρια δολλαρίων, θὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἀγροτικῆς ικανότητος, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν τοποθέτησιν δανείων εἰς χώρας ἔχουσας ἀνάγκην κεφαλαίων. Οἱ Ἀμερικανοὶ προβλέπουν, διτὶ ἀπὸ μιᾶς ηδη δεκαπενταετίας, μολὺς τῶρα ἡ παγκόσμιος οἰκονομία εἰσέρχεται εἰς τὸν δρόμον τῆς ὁμάδητος.

• Ρεκός παραγωγῆς χάλυβος καὶ γαιάνθρακος ἐσήμειώθη τὸ παρελθόν ἔτος εἰς τὴν Γερμανίαν. Τὰ γαιανθρακωρυχεῖα τοῦ Ρούρ παρήγαγον 128 ἑκατομμύρια τόνων, ήτοι ἐπὶ πλέον τὸ 1953 κατὰ 3 ½ ἑκατομμύρια τόνων. Η παραγωγὴ τοῦ χάλυβος ἀνήλθεν εἰς 17.5 ἑκατομμύρια τόνων καὶ ήτο κατὰ ημισυ ἑκατομμύριον τόνου μικροτέρα, ἔναντι τοῦ 1938. Η τοῦ γαιανθρακοῦ ἑκάπτυτε τὰ 53 % τῆς παραγωγῆς τῶν ἔξι Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν τῆς Κοινοπραξίας.

—Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ γαιανθρακωρυχεῖα τῆς Δυτικῆς Γερμανίας θὰ λάβουν, διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς παραγωγῆς των, 32.8 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἐκ τοῦ ἔξι 100 ἑκατομμύριον. δολλαρίων ἀμερικανικοῦ δανείου.

• Η ἀμερικανικὴ χαλυβουργία προβλέπεται, διτὶ θὰ ἐργασθῇ τὸ 1955 μὲ τὰ 90 % τῆς παραγωγῆς τῆς ικανότητος, ἔναντι τῶν 80 % τοῦ 1954.

• Συμφωνία ὑπεγράφη μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Ἕνωμένων Πολιτειῶν, διὰ τῆς δόπιας διαμοιραίας γαιανθράκων θὰ ἀνταλλαγῇ μὲ διάφορα Ιταλικά προϊόντα, ἀτίνα θὰ ἀποστέλλωνται εἰς τὰς ὑποανεπτυγμένας χώρας, βάσει τοῦ γνωστοῦ περὶ ἀμερικανικῆς βοηθείας τελευταίως καθιερωθέντος συστήματος.

• Η παραγωγὴ γαιανθράκων εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας ἀναμένεται νὰ φθάσῃ τὸ 1955 εἰς 425 ἑκατομμύρια τόνων, ἔναντι τοῦ 1954 καὶ 631 ἑκατ. τόνων τοῦ 1947. "Οσον ἀφορά τὰς ἔξαγωγάς ὑπολογίζεται, διτὶ χάρις εἰς τοὺς συνδυασμοὺς ἀντολλαγῆς, τους δόπιους διεξάγει μὲ διαφόρους χώρας ἡ ἀμερικανικὴ κυβερνητική, θὰ φθάσουν εἰς τὰ 26 ἑκατομμύρια τόνων, ἔναντι 13 ½ ἑκατ. τόνων, τοῦ 1954.

• Η κατανάλωσις πετρελαιοειδῶν εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας προβλέπεται διὰ τὸ 1955 ηδη μὲ τὰ 3 %, ἔναντι τοῦ 1954, διλγώτεραι, ομοίως, θὰ είναι κατὰ 16 % αἱ ἔξαγωγαί. Η παραγωγὴ τοῦ ἀκαθάρτου πετρελαίου ἀναμένεται νὰ φθάσῃ εἰς 2645= ἑκατομμύρια Βαρελίων, ἔναντι 2561 ἑκατ. Βαρελίων τοῦ 1954. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἀνήλθον τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 388 ἑκατομ. Βαρελίων, ἐφέτος, ομοίως, προβλέπεται νὰ

φράσουν εἰς 411 ἑκατ. Βαρελίων. Ήδη αὐτῶν 258 ἑκατομ. Βαρελίων θὰ ἀναφέρωνται εἰς ἀκάθαρτον πετρέλαιον καὶ 153 ἑκατομ. Βαρελίων εἰς ὑποπροϊόντα τοῦ πετρέλαιου.

• Η Διοίκησις τῆς Ἑξωτερικῆς Βοηθείας μελετᾷ — κατὰ τὰς ἑδη Οὐσιαγκτώνος πληροφορίας — τὴν ὑποβολὴν αἵτησεως πρὸς τὴν Κρατικὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν ἐπαναφοράν ἀριθμού τίνος κρατικῶν σκαφῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, ἵνα χρησιμοποιηθοῦν εἰς τὴν μεταφοράν τῶν γαιανθράκων. Ή κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς — συμφώνως πρὸς ἀνακοίνωσιν ἐκπροσώπου τῆς ἐλόγων ὑπηρεσίας — παρακολουθεῖται ἐπειδὴ τοῦ σύνεγγυς καὶ ἀνάγκης εἰς τὴν ἀγοράν.

—Ἐν τῷ μεταξὺ, παρὰ τὴν προσωρινὴν ἀναστολὴν τῆς μεταφορᾶς ἀμερικανικῶν λίμπερτς εἰς ἑδη νηολόγια, νέαις ἀδειαὶ ἔχορηγήθησαν, ἀναφερόμεναι εἰς ἑπτά σκάφη. Οὕτω, τὰ συνολικῶς μεταφερθέντα πλοῖα ἀνήλθον εἰς 64. Αἱ συμπληρωματικαὶ αὐταὶ ἀδειαὶ παρεσχέθησαν, ἵνα προλθόφουν ἀδικίαν εἰς δάρος ἐκείνων, οἵτινες εἶχον ὑποβάλει πρὸς καρού τὰς σχετικὰς αἵτησεις.

• Διαμαρτύρονται οἱ ἄγγλοι ἐφοπλισταί, διότι ἡ κυβέρνησις τοῦ Λονδίνου ἔδειχνε νὰ εἰσαγάγῃ τὸν γαιανθράκα τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας, ὑπὸ τὴν περιορισμὸν τῶν φορτώσων τῆς ἡμισείας ποσότητος ἐπὶ ἀμερικανικῶν πλοῖων. Πράγματι, ὡς ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγουμένον τεῦχος μας, σχετικὴ συμφωνία ὑπεγράφη πρὸ τριῶν ἔβδομαδῶν εἰς τὸν Οὐσιαγκτώνα. Ή ἀξία τοῦ γαιανθράκου θὰ πληρωθῇ εἰς λίρας Ἀγγλίας, ἀν δὲ εἰσακτέα ποσότης, ἀν καὶ δέν ἀνεκοινώθη εἰσέπι, λέγεται, διτὶ θὰ είνει τὸ 250.000 τόνων. "Ἄς σημειωθῇ, διτὶ κατὰ τὸ ἐνδεκάμηνον τοῦ 1954 εἰσήχθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ 2.354.000 τ. γαιανθράκων, ἔναντι 557.000 τ. διὰ τὸ 1953. Διὰ τὴν ἐφετεινὴν χειμερινὴν περίοδον ἀναφέρεται τὸ ποσὸν τῶν 500.000 τόνων μηνιαίως. Εἰδικῶτερον, μέχρι τῶν μέσων Δεκεμβρίου, εἶχον εἰσαχθῆ ἔξι Ἀμερικῆς 430.000 τόνων.

• Καθ' ὑπεύθυνον ἀνακοίνωσιν ἀμροδίου ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν γαιανθρακωρυχείων ἐκπροσώπου, ἡ Ἀγγλία εἰσήγαγε κατὰ τὸ 1954 τρία ἑκατομμύρια τόνων γαιανθράκων, ἔναντι 558.456 τόνων τοῦ 1953. "Ἐπονισθή σχετικῶς, διτὶ κατανάλωσις ηδη ἡμέρης κατὰ 6.000.000 τ. τὸ 1954 καὶ διτὶ ἡ σύξησις αὐτῆς δέν ἀντεμετωπίσθη ὑπὸ τῶν ὄρυχεων λόγω τῆς ἀλλειφεως ἐργαστικῶν χειρῶν.

• Μεταξὺ Βελιγραδίου καὶ Οὐσιαγκτώνους ὑπεγράφη συμφωνία παραδόσεως εἰς τὴν Γιουγκοσλαύτην γεωγρικῶν προϊόντων ἐκ τῶν κρατικῶν ἀποθεμάτων, ἀξίας 41 ἑκατομ. δολλαρίων. Τὸ εἰς δηνάρια ἀντίτιμον θὰ διατεθῇ ὑπὸ τῆς Γιουγκοσλαύτης διὰ τὰς ἐσωτερικάς της ἀνάγκας. Κατ' ὅγκον προβλέπεται νὰ φθάσουν τὰ φορτία — σιτηρά καὶ βάμβακος κυρίως — εἰς 860 χιλ. τόνων.

• Λί Τρεῖς σκανδιναϊκαὶ χώραι — Σουηδία, Νορβηγία καὶ Δανία — βασίνουν ὄριστικῶς πλέον πρὸ τὴν συγχώνευσιν τῶν οἰκονομιῶν των, διὰ τῆς δημιουργίας κοινῆς ἀγορᾶς εἰς τὸν ἔκατονμύριον ψυχῶν ἔχοντας προηγμένον λαόν των. Τὸ σχέδιον τῆς «Μίτενελού» θὰ ἀποτελέσῃ τὸ πρότυπον. Κατάργησις τῶν τελωνειακῶν δασμῶν προβλέπεται, κηφίως καὶ ἀλλά των τινῶν περιορισμῶν, τῆς ἐλεύθερίας τοῦ ἑμέρωρίου, ὡς ἐπίσης καὶ μαζικὴ παραγωγὴ ὠρισμένων προϊόντων, ὥστε αἱ τιμαὶ των πρὸς ἔξαγωγὴν νὰ ἔκπεσουν. Η Σουηδία θὰ χρηματοδοτήσῃ νέας βιομηχανικὰς ἀναπτύξεις εἰς τὰς δύο ἀλλας χώρας.

• Κατὰ πληροφορίας ἐκ Τόκιο, τρεῖς ἐκ τῶν σπουδαιοτέρων μεταλλουργικῶν ἀπαιρίων τῆς Ιαπωνίας διεξάγουν διαπραγματεύσεις μετά τὴν Κίνας διά τὴν ἀγορὰν 500.000 τ. γαιανθράκων καὶ 300.000 τ. σιδηρομεταλλεύματος. Εἰσονιζότερος σχετικῶς, διτὶ είναι συμφερώτερον διὰ τὴν Ιαπωνίαν νὰ εἰσάγῃ πρώτας ἀπὸ τὴν Κίναν, παρὰ ἀπὸ τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας.

• Τὰ ἀμερικανικὰ πηλώρωματα, εἰς ἔνδειξην διαμαρτυρίας, τῶν διὰ τὴν μεταφορὰν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς τὴν λίθεριανήν σηματαν, ἀνύψωσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου εἰς Νιούπορτ Νιούτις ἐπὶ ἡμίσειαν ὥραν ἐπὶ τοῦ ιστοῦ ἐνὸς λίμπετο τὴν γνωστὴν σημαίαν τῶν πειρατῶν μὲ τὴν νεκροκεφαλήν καὶ δύο ὄστρα χιαστί. Τὸ σκάφος ἦταν τὸ «Σηκόρα», ὅπερ ἦλασεν ἐθνικότητα. Τὸ ἀμερικανικὸν πλήρωμα ἀπελύθη ἐν συνεχείᾳ, ἐνδιλληνικὸν τοιούτου ἐπήρωσε τὸ σκάφος.

• Εἰς ὡρισμένους λιμένας τῆς "Απω" Ἀνατολῆς καὶ τῆς Αὔστραλίας τὰ ύγρα μπώνκερ ἐσήμειωσαν πτῶσιν μεταξὺ 10) — καὶ 5). Εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ, λόγον χάριν, τὸ φιούδελ ὅδι διατίθεται εἰς τὰ 148)6, ἔναντι 158)6 προηγουμένως, εἰς δὲ τὴν Μελβούρνην, τὸ ντήζελ ὅδι 255)6, ἀντὶ 260)6, εἰς τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας τὸ φιούδελ ὅδι ὑπετιμήθη 5 σὲντες κατὰ Βαρελίου τῶν 42 ἀμερικανικῶν γαλονίων (δολ. 2.8). Τούτωντοι, εἰς τοὺς ἀμερικανικούς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου αὐξήσεις ἐσήμειώθησαν ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου εἰς τὸ μαρίν ντήζελ φιούδελ καὶ εἰς τὸ ἀλαφόρων μαρίν ντήζελ φιούδελ.

• Εἴκ Μόσχας μετεόδην, διτὶ τὸ ὑπουργείον Βαρείας Βιομηχανίας ἀνέκοινωσεν, διτὶ ἡ παραγωγὴ χάλυβος κατὰ τὸ 1954 ὑπέρεβη τὴν τοῦ προηγουμένου ἔτους κατὰ 40%. Ός λέγεται, διτὶ σημειωνὴ σοβιετικὴ παραγωγὴ χάλυβος ὑπέρβανε τὸ σύνολον τῆς ἀντιστοίχου ἀγγλικῆς, γαλικῆς καὶ βελγικῆς τοιάτυς.

• Η παραγωγὴ ἀκαθάρτου πετρελαίου εἰς τὴν Ρωσίαν — κατὰ σχετικήν ἐκ Μόσχας ἀνταπόκρισιν — ἔφθασε τὰ 60 ἑκατομμύρια τόνων, ἔκλιψε δηλοῦται τὰ 8 % τῆς παγκόσμιου παραγωγῆς, ήτις ὑπολογίζεται εἰς 720 ἑκατομμύρια τόνων.

• Η ἀμερικανικὴ ἀγορὰ τῶν πολαιοσιδήρων φαίνεται, διτὶ ἐπανέρχεται εἰς τὴν διεθνῆ της δραστηριότητα. Τούτο, ἀλλώς τε, προκύπτει καὶ ἀπὸ τὰς συχνὰ κλεισμένας ναυλωσεῖς διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων, 18ίδι πρὸ τὴν Εύρωπην. Αἱ κατὰ τὸ 1954 ἔξαγωγαὶ ἔφθασαν εἰς 1.250.000 τόνων, ἔναντι 271.179 τόνων τοῦ 1953 καὶ μὲ ρεκόρ 4.000.000 τόνων τοῦ 1937, διτὶ η Ιαπωνίας ἥτοι δικυρώτερος αγορακτής. Αὐτιμετωπίζεται, ομοίως, λόγω τῆς αὐξανούμενής ἐξαγωγικῆς κινήσεως, ή κυβερνητικὴ παραγμέδοσις, ἀλλὰ χωρὶς καὶ νὰ προβλέπεται ἀπαγόρευσις τῶν ἔξαγωγῶν.

LIVIERATO & C°

P.O.Box 1224
TELEGRAMS : «PIRAMIS» STEAMER-POINT
SHIPCHANDLERS

ADEN

SERVICE QUALITY
SATISFACTION GUARANTEED

SINGAPORE DAWOOD & Co 57 Raffles Quay

SHIPCHANDLERS

SHIPPING & MANUFACTURERS AGENTS

IMPORTERS & EXPORTERS

RUBBER & RICE MERCHANTS



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γαλλία

Ναυπηγική δραστηριότης

Τὸ παρελθόν ἔτος ὑπῆρξε διὰ τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα τὸ καλύτερον ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν. Αἱ παραδόσεις καὶ αἱ καθελκύσεις ὑπερέβησαν τὰς ἀντιστοίχους τοῦ 1953, ἐνῷ καὶ περισσότερα νέα πλοιαὶ ἥρχισαν ναυπηγούμενα, ἐνῶντι οἰοῦντο πᾶλιν προγούμενον ἔτους. Προέχουσαν θέσιγ εἰς τὴν ἔργασίαν ταῦτην εἰχεν ἡ κατασκευὴ δεξαιμενοπλοίων καὶ καργκο-λάινερς. Καθελκύσθησαν τὸ π. ἔτος εἰς σκάφη 241.035 τ. γκρός καὶ ἐτέθησαν ἐπὶ τῶν ἑσχαρῶν αἱ τρόπιδες δι' ἑτερα, συνολικῆς χωρητικότητος 312.920 τ. γκρός. Τὰ καθελκύσθηντα τάκερες ἀντεπροσώπευσον χωρητικότητα 184.960 τ. γκρός καὶ η ἀρδεμένη νέα ἔργασία διὸ σκάφη τοῦ ιδίου τύπου, ἐκάλυψε χωρητικότητα 218.000 τ. γκρός. Αἱ παραδόσεις σκαφῶν ναυπηγηθέντων διὰ λογαριασμὸν ξένων ἐφοπλιστῶν, ἀνὴρθον εἰς 107.500 τ. γκρός καὶ ησαν ἀνώτερα τῶν ἀντιστοίχων τοῦ 1953 κατὰ 85.460 τ. γκρός. Μεταξὺ τῶν ἐν λόγῳ παραδόσεων κατελέγοντο καὶ 4 δεξαιμενόπλοια, ἐκ τῶν ὅποιών τρία τῶν 21.000 τ. γκρός ἀνήκουν εἰς τὸν κ. 'Αρ. Ὁνάσην καὶ ἕνα τῶν 13.300 τ. γκρός, εἰς τὸν κ. Στ. Λιβανόν.

Ἡ ἐπὶ τῶν πλοίων ἔργασία

Διὰ Διατάγματος τοῦ ἀρμόδιου 'Υπουργείου καθωρίσθη εἰς 48 ὥρας ἔδομαδιαίως ἡ κανονικὴ ἔργασία ἐπὶ τῶν γαλλικῶν πλοίων, ἐνῷ εἰς ὅλα τὰ χερσαῖα ἐπαγγέλματα ισχύει, ὡς γνωστόν, ἡ ἔδομαδιὰ τῶν 40 ὥρων. Αἱ διὰ τὰ πλοία ὄκτω ἐπὶ πλέον ὥραι δὲν θὰ ὑπολογίζωνται ὡς ὑπερωρίαι μὲν ηὔξημένην τὴν ἀμοιβήν, αἱ πέραν ὅμως τῶν 48 ὥρων θὰ πληρώνονται 50 % περισσότερον τοῦ κανονικοῦ μισθολογίου. 'Ἐναντὶ τῆς παραχωρήσεως ταύτης, οἱ ναυτικοὶ θὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα ἀδειας μετ' ἀποδοχῶν, ὑπολογιζομένης εἰς δύο ἡμέρας ἀνὰ δεκαπενθήμερον ὑ-τῆρεσίας.

Τὸ ἀνωτέρω Διάταγμα τερματίζει μακράν ἀντιδικίον μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὅργανων σεων, ικανοποιεῖ δὲ μᾶλλον τὸ αἴτημα τῶν ἐφοπλιστῶν, διότι θὰ καταστήσῃ τὸ γαλλικὸν πλοίον συναγωνιστικῶς ικανότερον. 'Υπὸ τὸ παλαίσιον καθεστώς τοῦ νόμου τῶν 40 ὥρων καὶ τῶν ἑκτάκτων ὑπερωριῶν μὲν ηὔξημένην ἀμοιβήν, τὸ γαλλικὸν σκάφος ἔτεινε, πράγματι, νὰ καταστῇ ὡς ἔνα ἀπὸ τὰ ἀκριβώτερα,

Γερμανία

Αἱ δυσχέρειαι τῆς ἀνασυγκρότησεως

'Ομιλῶν ἐν 'Αμβούργῳ πρὸς τὴν ἑκὲν συνελθοῦσαν ἔτησίαν γενικὴν συνελεύσιν τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν ὁ πρόεδρος αὐτῆς ἀνέφερε τὴν ἐπιτευχθεῖσαν κατὰ τὸ 1954 πρόσδον εἰς τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας. Προστέθησαν εἰς τὴν δύναμιν της εἴπετε, 417 νεότευκτα καὶ 75 μεταχειρισμένα σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 492.000 τόννων, εἰς τρόπον ὥστε ἡ ὀλικὴ δύναμις ἔφθασεν εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους εἰς 2.100.000 τ. γκρός. 'Υπελόγισεν, ἐν συνεχείᾳ, διτὶ ἔτερα πλοῖα 400.000 τόννων θὰ προστεθοῦν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, χωρὶς δύμας νὰ σύνηθῃ ἀναλόγως ή διλκὴ ἔθνικὴ χωρητικότης, διότι ἀρκετά ἐκ τῶν παλαιῶν πλοίων θὰ διαλυθοῦν.

Ζήτημα χρηματοδότησεως τῆς προσπαθείας ἐτέθη πρὸς συζήτησιν ἐνώπιον τῆς συνελεύσεως, δεδομένου, διτὶ αἱ φορολογικαὶ παραχωρήσεις διὰ τὴν προσέλκυσιν-κεφαλαιῶν διεκόπησαν ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 1954. Τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐνδιαφέρον συγκεντρώνεται ἡδη εἰς τὰ νέα ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας κυβερνητικά μέτρα, ὅπως λ. χ. αἱ κρατικαὶ ἔγγυησις διὰ τὴν σύναψιν δανείων καὶ ἡ συμμεταχὴ τοῦ Γερμανικοῦ Δημοσίου εἰς τὴν καταβολὴν τῶν τόκων. 'Ετοιμόθη ἰδιαίτερως ἀπὸ τὸν πρόεδρον τῆς συνελεύσεως, τοῦ τούς ἐφοπλιστικάς εἰδικαὶ περιπλανητικά κεφαλαιάν.

Πάντως, διετυπώθησαν πολλαὶ ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπιφυλάξεις, ὡς πρὸς τὴν δυνατότητα ἔξεργασεως τῶν ἀπαιτουμένων κεφαλαίων, ἐνῷ καὶ νέας ἐπαρκεῖας πιστώσεως δὲν φαίνεται διατεθειμένη νὰ παράσχῃ η Κυβερνητικής τῆς Μπόνης παρὰ τὴν ἐπίμονον ἀξιώσιν τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς διάθεσιν 70 ἑκατομμυρίων μάρκων διὰ τὸ νέον οἰκονομικὸν ἔτος. Τελικῶς η συνέλευσις ἀποσχολήθη καὶ μὲ τίνας συγκεκριμένας περιπτώσεις διακρίσεως σημαίας, προερχομένας ἀπὸ κράτη τῆς Ἐγγύς 'Αντολῆς καὶ τῆς Νοτίου Αμερικῆς. 'Ετοιμόθη σχετικῶς ἡ δύσκολος προσπάθεια τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας, ὥσπες ἀποκαταστήσῃ τὰς τακτικάς της ὑπηρεσίας εἰς τὸ πρωτολεμικὸν τῶν ἐπίπεδον.

Ναυπηγική δραστηριότης

Τὴν ζωηρότητα τῶν ναυπηγικῶν ἔργασιν εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν ἐμφανίζουν τὰ πεπραγμένα τοῦ παρελθόντος ἔτους. Κατεσκευάσθησαν 230 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 920.000 τ. γκρός καὶ ἀξίας 150 ἑκατομμυρίων λιρῶν. 'Η ἔργασία αὐτῆς ἦτο τὸ ἀντιστοίχο τοῦ 1953 κατὰ 28%, ητοι κατὰ 200.000 τ. γκρός ἐπὶ πλέον. Τὰ 60% τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς τοῦ 1954 πρωρίζουν διὰ ξένους ἐφοπλιστας. Εἰς τὴν πρώτην σειράν τὰ ναυπηγεῖα «Χοδαλτοβέρκε», τοῦ Κιέλου, μὲ παραγωγὴν 15 σκαφῶν, 171.774 τόνων γκρός, μετ' αὐτὰ δὲ τὰ ναυπηγεῖα «Ντούτς Βέρφτ» μὲ παραγωγὴν 14 σκαφῶν, 126.116 τόν. γκρός. 'Αφ' ἐτέρου, διαφούντος τοῦ 1954 ἔξησφα-

"Ο ΦΟΙΝΙΞ"

ΑΝΩΝ. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ
ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 39

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ: ΠΕΙΡΑΙΩΣ Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 12

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΡΟΓΚΟΤΗ 6

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ: ΚΑΘ' ΑΠΑΣΑΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ:

ΖΩΗΣ

ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

λισθησαν παραγγελίαι πλοίων 400.000 τόν. γκρός από τα γερμανικά ναυπηγεία, άτινα άπασχολούν συνολικών ένα εργατοτεχνικόν προσωπικόν κυμαινόμενον μεταξύ 75.000 έως 82.000 ότομων.

Γιουγκοσλαυία

Συγχρονισμός των λιμένων της

Οι λιμένες της Γιουγκοσλαυίας συγχρονίζονται, με κυρίαν έπιδιωξιν στρεφομένην, κυρίως, εἰς τὸν λιμένα τοῦ Φιούμε (Πιγιέκας), λόγω τῆς προσνομιούχου γεωγραφικῆς καὶ τοῦ πικινού συγκοινωνιακού δικτύου, ὅπερ τὸν συνδέει μὲ τὴν ἐνδοχώραν. Διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν ἀκριβῶς τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου τοῦ λιμένος τοῦ Φιούμε, δελτιοῦται συνεχῆς ὁ τεχνικὸς ἐξοπλισμός του. Συντόμως παραδίδεται εἰς νέος κυματοθράυστης εἰς τὴν λεκάνην τοῦ Σουσάκ, ὃπου δημιουργοῦνται τρεῖς νέαι θέσεις πλευρίσεων ὑπερωκεανίων σκαφών. Ἐπὶ τοῦ κυματοθράυστου ἔγκατεστάθησαν τρεῖς σιδηροδρομικαὶ γραμμαὶ, γερανοὶ ἀνυψωτικῆς δύναμεως 6 τόνων, προβλέπεται δὲ καὶ ἡ κατασκευὴ ἐνὸς «σιλό» ἵκανότητος 30.000 τόνων. Οὕτω, τὸ Φιούμε δὴ καταλέγεται ἐφέξῃς μεταξύ τῶν ἀρτιώτερον ἔξωπλισμένων λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς καὶ τῆς Μεσογείου. Μελετάται ἐπιπροσθέτως καὶ ἡ ἀνάκτηρεξις του εἰς ἐλεύθερον λιμένα, χάριν τῆς πληρεστέρας ἔξυπηρετήσεως τῆς διαμετακομιστικῆς κινήσεως.

Δέν παρεβλέθησαν δῆμος τὰ ἔργα καὶ εἰς τοὺς ἄλλους γιουγκοσλαυίκους λιμένας, δῶπας λ. χ. τοῦ Σεμπένικο, ὃπου διάτα τῆς διασρυμίσεως τῶν παλαιῶν καὶ τῆς κατασκευῆς νέων κρηπιδωμάτων. Θά δύνανται νὰ πλευρίζουν ταυτοχρόνως ὀκτὼ μεγάλα φορτηγὰ διὰ τὴν φορτοκόρωσιν—κυρίως—ἐμπορευμάτων εἰς χῦμα. Προχωροῦν ἐπίσης αἱ ἐργασίαι εἰς τὸν βόρειον λιμένα τοῦ Σπαλάτου, ἵνα καὶ ούτος δέχεται πρὸς πλεύρισν μεγάλα σκάφη, ἐνῷ καὶ εἰς τοὺς ὑπόλοιπους λιμένας τῆς χώρας πραγματοποιοῦνται τεχνικαὶ αὐτῶν μεταρρυθμίσεις καὶ ἐνισχύσεις.

Ην. Πολιτεῖαι

Ο στόλος τῆς «Πρέζιντεντ Λάινς»

Τὸ μεγαλύτερον ναυπηγικὸν πρόγραμμα, ὅπερ ἀνελθεῖ ποτὲ παρ' ἴδιωτικῆς ἀμερικανικῆς ἐπιχειρήσεως — ὑπὸ τὴν κρατικὴν, βεβαίως, ἐνίσχυσιν — εἰνε τὸ ἀναγγελθὲν κατὰ τὰς τελευταῖς ἡμέρας τοῦ Δεκεμβρίου ἐξ Ἀγίου Φραγκίσκου ὃπου ἐδρεύει ἡ «Ἀμερικανικὴ Πρέζιντεντ Λάινς». Ἡ ἐν λόγῳ ἐταιρία πρόκειται νὰ ἐνισχύσῃ ιθιατέρων τὰς πρὸς τὴν «Ἀπωλετὴν τακτικὰς γραμμάς της διὰ τῆς προσθήκης ἐντὸς δεκαετίας εἰς τὴν δύναμιν τοῦ στόλου της 18 ἐως 20 ὅλω νέων σκαφῶν, συμπεριλαμβανομένων καὶ τεσσάρων «Μάρινερς» καταλλήλων διασκευαζομένων.

Ἀναγγέλλων τὴν ὑπογραφὴν τῶν σχετικῶν συμβολαίων ὁ πρόεδρος τοῦ «Ομοσπονδιακοῦ Γραφείου Ναυτιλίας» κ. Ροτσάιλντ ἔξῆρε τὴν διαδικώς ἀναληφθεῖσαν προσπάθειαν ταύτην, ἔναντι τῆς ἀπειλουμένης ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ πολέμου καὶ ἐνέθυμης ἀρχοτεύσεως τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, λόγω μὴ ἀντικαταστάσεως τῶν παρηλικῶν μονάδων της. Τὸ κόστος τοῦ ὅλου προγράμματος ὑπολογίζεται εἰς 175 ἑκατομμύρια δολαρίων — πιθανῶς δὲ καὶ ἐτέρων 40 ἐπὶ πλέον — ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 105 ἑκατομμύρια δολαρίων θὰ καταβληθοῦν ἀπὸ τὴν ἐνδιαφερομένην ἔταιριαν.

Ἄρχικῶς θὰ ναυπηγηθοῦν τέσσαρα φορτηγὰ σκάφη, ἀπὸ δὲ τῆς Ιης Ιουλίου 1956 δὲ ἀρχίσῃ ἡ κατασκευὴ τεσσάρων μικτῶν πλοίων, μὲ θέσεις δι' 100 ἑπιδάτας καὶ ἐλάχιστον χώρων 500.000 κ.π. διὰ φορτίον, ταχύτητος 20 μιλλίων. Τὰ σκάφη ταῦτα, προοριζόμενα διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ «γύρου τοῦ σόσου», θὰ είναι ἔτοιμα την Ιηνίαν 1960, ὅποτε θὰ ἀναληφθῆνεν συμβολάσιον διὰ τέσσαρα φορτηγὰ σκάφη βελτιωμένου τύπου, ἔναντι τῶν «C.3». Ταῦτα θὰ είνε ἔτοιμα την Ιηνίαν Ιουλίου τοῦ 1962, δῆτα καὶ θὰ ἀρχίσῃ ἡ κατασκευὴ ἐτέρων 4—5 σκαφῶν τοῦ ίδιου τύπου. Μετά, θὰ ἐπακολουθήσῃ κατὰ τὸ 1964—1965 ἡ ναυπηγήσις δύο ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανίων, εἰς ἀντικατάστασιν τῶν ὑπαρχόντων «Πρόεδρος Κλήβελαντ» καὶ «Πρόεδρος Ούιλσων». Εκεστὸν τὸν δύο νέων λάινερ θὰ κοστίσῃ 20 ἑκατομμύρια δολαρίων.

Δέον νὰ προστέθῃ εἰς τὰ ἀνωτέρω, ὅπις παρεχορήθοσαν εἰς τὴν «Πρέζιντεντ Λάιν» ἐπιχορηγήσεις διὰ τὰς γραμμάς της πρὸς τὴν Ιγνονήσιαν καὶ τὴν Μαλαισίαν, μὲ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ὡς ἄνω ἐντὸς διετίας ἀντικαταστάσεως διὰ καινουργῶν πλοίων τοῦ συνόλου τῆς παρ' αὐτῆς κατεχομένης χωρητικότητος. «Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ἡ ἐν λόγῳ ἐταιρία ἔχει

ἡδη τύχει ἐπιχορηγήσεως καὶ διὰ τὰς γραμμάς της ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς ἀκτῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ πρὸς τὸν Νοτιοδυτικὸν Ειρηνικόν.

Ιαπωνία

Ηὔηθη τὸ ναυπηγικὸν κόστος

Ἄπὸ τοῦ Ἀπριλίου παρεβλόντος ἔτους τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα ἀνέλαβον παραγγελίας ἔνων ἐφόπλιστων διὰ 37 σκάφη, συνολικῆς ἀξίας 85 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Ἐξ αὐτῶν, 16 εἰναι δεξαμενόπλοια, 14 φορτηγὰ καὶ 7 διαφόρων ἀλλών τύπων. Ἐν τῷ μεταξύ ἡ ἰαπωνικὴ κυβέρνησις πρήχισεν, ὡς, φαίνεται, ἀντιμετωπίζουσα τὴν ἀνάγκην μεταβολῆς τοῦ ἡδη ἐφαρμοζομένου συστήματος εἰς τὰς ἔξαγωγάς. Ὁλα τὰ παραγελθέντα σκάφη περιελαμβάνοντο εἰς τὸ ίσχυόν συστήμα, οἱ δὲ ναυπηγοὶ ἀπελάμβανον τὰ δι' αὐτοῦ προσβλεπομένων διευκολύνσεων καὶ προνομίων. Εἰς προηγούμενον τεύχος μᾶς εἶχομενον ἀναφέρει τὴν εἰσαγωγὴν ζαχάρως εἰς χαμηλά τιμὰς καὶ τὴν διάθεσιν τῆς εἰς τὴν ἰαπωνικὴν κατανάλωσιν μὲ υψηλοτέρας τοιαύτας, ὥστε ν' ἀντισταθμίζεται ἐκ τῶν ἐν λόγῳ κερδῶν — ἐπεχόντων θέσιν ἐμμέσου ἐπιχορηγήσεως — ἡ διαφορὰ τοῦ κόστους τῶν πρὸς ἔξαγωγὴν πλοίων.

Ως πρῶτον ἀποτέλεσμα τῆς ἀλλαγῆς τῆς κυβερνητικῆς τακτικῆς, σημειούσται ἡ δῆμη ἡ ὑψωσις τῶν τιμῶν τῶν ἰαπωνικῶν ναυπηγείων εἰς τὰς νέας προσφοράς των, ηπειρογενεῖς δύο παραγγελίας δύο σούπερ-τάνκερς παρὰ τοῦ κ. Στ. Νιάρχου. «Εναντί τῶν 110 δολ., ἡ κατὰ αὐτῶν, βάσει τῶν όποιων μέχρι πρό τινος συνήπτοντο συμβόλαια διὰ τὴν κατασκευὴν μεγάλων δεξαμενοπλοίων, οἱ νεωτεραι τιμαὶ κυμαίνονται γύρω τῶν 130 δολαρίων κατὰ τὸν δι.π. Μέρος μόνον τῆς αὐξήσεως ταύτης δικαιολογεῖται ἀπὸ τὴν ὑπερτιμὴν τοῦ ἰαπωνικοῦ χάλυβος. Τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα, συνεπεία τῆς δυσμενούς ταύτης τροπῆς τῶν ἐργασιῶν, ἔπαινον πλέον νὰ ἐμφανίζωνται προσφέροντα τοὺς καλυτέρους δυνατούς δρους καὶ νὰ συναγωνίζωνται τὰς ἐν Εὐρώπῃ κρατούσας τιμὰς διὰ τὴν ναυπηγησιν πλοίων.

Ιταλία

Ναυτιλιακὰ προβλήματα

.Η κυβερνητικής τῆς Ρώμης ἀντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκην νὰ ἀρνηθῇ καὶ νέας πιστώσεις εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ιτάλια» διὰ τὴν χρηματοδότησην τῆς ναυπηγήσεως δύο ὑπερωκεανίων τῶν 20.000 τόνων γκρός ἔκαστον καὶ τοχύτης 22 μιλλίων, προσφοριζομένων διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Νοτιο-Ειρηνικοῦ. Ὡς ἐκ τούτου ἡ «Ιτάλια» πρόκειται ν' ἀποφασίσῃ τὴν μετασκευὴν δύο μικτῶν σκαφῶν τῆς, τοῦ τύπου «Μάρκο Πόλος» καὶ τὴν ἀλλαγὴν τοῦ πρωστοτρίπτου αὐτῶν συστήματος, ὥστε ν' ἀποκτήσουν ταῦτα ταχύτητα 19 μιλλίων.

Ἄπὸ τίνος χρόνου ἔξ αλλοῦ ἡ ιταλικὴ κυβερνητικής ἀνέλαβε τὴν προσπάθειαν δημιουργίας ἀγάθων σχέσεων καὶ συνεργασίας ἐν τῇ ἐκτελέσει τῶν τακτικῶν γραμμῶν των, μεταξύ τῶν τεφαράων ἐπιχορηγουμένων ἐταιρίων τοῦ διύλου «Φινιμάρε» καὶ τῶν ίδιων τοῦ Ιταλῶν ἐφοπλιστῶν. Η κυβερνητική ἀυτή προσπάθεια ἐντοπίσθη πρὸς τὸ παρόν εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Κεντρώας Ἀμερικῆς, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ὁποίας ἡ ἐταιρία Κόστα ἀπεφάτισε νὰ ναυπηγήσῃ ἔνα ἐπιβατηγὸν λάινερ γύρω τῶν 20.000 τόνων γκρός.

* * *

«Ἄφ» ἐτέρου, χάρις εἰς τὰς ἐπιχορηγήσεις τὰς προβλεπομένας ὑπὸ τοῦ νόμου τῆς Ιουλίου 1954, ἐπέωντο τὰ ιταλικὰ ναυπηγεῖα νὰ ἐσταθμίσουν ὡρισμένας παραγγελίας, μεταξύ τῶν ὄποιων περιλαμβάνεται καὶ ἔνα παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιον τῶν 20.000 τόνων γκρός. Είναι χαρακτηριστικόν, δέκα μεγάλων φορτηγῶν τῶν 6000 τόνων γκρός καὶ ἓνα ἔκαστον, παρηγγέλθησαν, βάσει τοῦ πρωναφερθέντος νόμου, διὰ λογαριασμὸν Ιταλῶν ἐφοπλιστῶν. Τὰ ιταλικὰ ναυπηγεῖα θὰ ἐργάζωνται ἐντὸς ὀλίγου μὲ πλήρη τὴν ἀπόδοσιν τῆς δυναμικότητός των, γύρω τῶν 400 χιλ. τόνων ἐπησίως.

Μεγ. Βρεταννία

Αἱ ναυπηγήσεις εἰς τὸν Κλάϋδ

Ρεκόρ νέων κατασκευῶν ἐσημείωσαν κατὰ τὸ 1954 τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κλάϋδ, τοῦ κυριωτέρου δηλαδή, Βρεταννικοῦ ναυπηγικοῦ κέντρου. Τὰ 23 ναυπηγεῖα τῆς ἐν λόγῳ περιοχῆς κατεσκεύασαν 85 ἐν δλω σκάφη.

ΣΤΟΚ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ



ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

Hempel's Marine Paints

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

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

Αντιπρόσωποι μας εἰς τὸ ΑΟΝΔΙΝΟΝ:

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

91(3) Bishopsgate Street

LONDON E.C. 2

Ναυτιλιακαὶ Σιδηρεῖς**Τὸ ἀκτοπλοϊκὸν**

Εἰς σύσκεψιν τῆς «Ἀκτοπλοϊκῆς Ἐνώσεως», καθ' ἓν συνεζητήθη τὸ ἔγγραφον τοῦ κ. Υπουργού περὶ συστάσεως κοινοπράξιας, ἀπέφασισθη τὸ πλειοψηφίαν νὰ ἀπορριφθοῦν αἱ διὰ τὴν σύμπτην τοῦ τράστ ὑποδείξεις.

Τὰ Μεσογειακὰ

Δι’ ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας συνεστήθη ἐπιτροπὴ ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Γεν. Γραμματέως τοῦ Υ.Ε.Ν. κ. Λ. Μιτουρνία εἰς τὴν ὁποίαν μετέχουν οἱ νομικοὶ σύμβουλοι τῶν δύο ὑπουργείων κ. κ. Χατζηδάκης καὶ Λέκκας καὶ ὁ διευθυντὴ τῆς Γενικῆς Διεύθυνσεως Δημοσίου Λογιστικοῦ κ. Καρτερούλης.

Εἰς τὴν ἐπιτροπὴν ἀνετέθη ἡ ἀπὸ νομικῆς πλευρᾶς ἔξετασις τοῦ ζητήματος τῆς παραχωρήσεως τῶν δύο μεσογειακῶν σκαφῶν «Ἄχιλλευς» καὶ «Ἄγαμέμνων» καὶ ἡ διατύπωσις τῆς κανονιστικῆς πράξεως τοῦ «Υπουργικοῦ Συμβούλου» διὰ τὴν διαθέσιν τῶν πλοίων τούτων συμφώνων πρὸς τὴν ἐκδοθεῖσαν ἀπόφασιν τοῦ Συμβούλου «Ἐπικρατεῖς».

«Ἡδὴ ἡ ἐπιτροπὴ, ἀφοῦ ἔξῆτασε τὸ θέμα τοῦτο, ἔξητησε καὶ τὴν γνῶμην τοῦ προέδρου τοῦ νομικοῦ συμβουλίου τοῦ Κράτους κ. Βασιλακούλου διὰ τὴν τελικὴν διατύπωσιν τῆς κανονιστικῆς πράξεως τοῦ «Υπουργικοῦ Συμβούλου».

Ρεκόρδ ἐκφορτώσεως εἰς Πειραιά

• Καὶ μία εὐχάριστος διαπίστωσις: Ρεκόρδ ἐκφορτώσεως ἐσημειώθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν λίμπερτο «Compass» καταπλεύσαν τὴν δην. Ιανουαρίου ἐξερόπτωσε — μὲν ἐνεώρων ἡμερησίαν ἐργάσισαν — τὸ ἔξ 9650 τ. γαιανθρακοφορτίον του καὶ ἀπέπλευσε τὸ ἀπόγευμα τῆς 12ης Ιανουαρίου. Ἐπετεύχθη οὕτω μέσος ὅρος ἐκφορτώσεως 1600 τ. γαιανθράκων ἡμερησίων.

Νέον σούπερ τάνκερ

• Απὸ τὰ ναυπηγεία Καθασάκι, τοῦ Κόμπτε, καθειλκύσθη τὴν 11ην Ιανουαρίου τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σούπερ τάνκερ «Χρυσάνθη Λ.» ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρον «Γιουνάιτεν Σίπερερ» τῆς Λιβερίας. Τὸ καθειλκύσθη δεξαμενόπλοιον εἶναι 24.100 τ. γκρός καὶ 38.750 τόνων d.w.

Υπὸ τὴν Κυανὸλευκον

Τὸ λίμπερτο «Ναδιγκέιτορ» 7176 τ. γκρός (τοῦ 1943) ὑπέστειλε τὴν παναμαζήνη σημαίαν καὶ ὑψώσας τὴν Κυανόλευκον, ἐγγραφέν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον καὶ εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖρας «Ντέλ Κάριμπ».

Αἱ ναυτικαὶ σχολαὶ

Δι’ ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατεκυρώθη ἡ δημοπρασία διὰ τὴν ἀνέγερσιν τῶν ναυτικῶν σχολῶν εἰς τὸ Κέντρον Ἐκπαίδευσεως λιμενικῶν παρὰ τῷ Σκαραμαγκά, ἐπ’ ὄνοματι τοῦ κ. Αναστ. Εὐσταθίου καὶ τῆς τεχνικῆς καὶ βιομηχανικῆς ἀνωμάλου ἐται-

ρίας Ν. Γαβαλάς, ἐξ ἡμισείας. Αἱ σχετικαὶ συμβάσεις διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου θὰ ὑπογραφοῦν ἐντὸς τῶν ἡμερῶν, θὰ προβλέπεται δὲ δι’ αὐτῶν ἡ ἀνέγερσις κτιρίων ἐνδιαιτησεως μαθητῶν, διδασκαλίας καὶ μηχανουργείου.

• Ή παράδοσις τοῦ ἔργου θὰ γίνη ἐντὸς 18 μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐγκαταστάσεως τῶν ἔργολαθῶν, ἢ δὲ ἐνφέρεις τῆς ἀνοικοδομήσεως θὰ πραγματοποιηθῇ τὸ τελευταῖον δεκάμερον τοῦ Ιανουαρίου. Ή ἐπιτευχθεῖσα κατὰ τὴν γένονταν μειοδοτικὴ δημοπρασίαν διπάνη ἀνεγέρσεως τῶν σχολῶν, ἀνέρχεται εἰς 11.812.000 δραχμῶν.

Μετά τὰς ἐπιμόνους ύποδειξεις

Δι’ ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας συνιστᾶται ἐπιτροπὴ ἐκ τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσῶν τοῦ ὑπουργείου καὶ ἐξ ἀντιπροσώπων τῶν ἔφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, διὰ νὰ μελετήσῃ τὴν νομοθεσίαν περὶ Κεφαλαίων Ἀνεργίας καὶ Ασθενείας τῶν ναυτεργατῶν, προκειμένου νὰ προτείνῃ τὴν οἰκονομικὴν ὁργάνωσιν αὐτοῦ.

Η μεταφορὰ τοῦ ύπουργειού

Μετεφέρθησαν ἀπὸ τῆς 10ης Ιανουαρίου εἰς Πειραιά ἀπασαὶ αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ύπουργειού Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκτὸς τῶν οἰκονομικῶν.

• Ή ἐγκατάστασις τῶν ὑπηρεσῶν ἐγένετο ὡς κάτωθι: Εἰς τὸ μέγαρον Βάττη: Τὰ γραφεῖα «Υπουργοῦ, γενικοὺς γραμματέως, γενικοὺς διευθυντούς, αἱ Διεύθυνσεως Διοικήσεως, Μελετῶν, Προνοίας, Ἐργασίας, Ασθενείας καὶ Ναυτιλίας.

Εἰς τὸ μέγαρον Κολλιγᾶ: «Η Διεύθυνσις Θαλασσίων Κρατικῶν Μεταφορῶν καὶ ἡ Ἐπιθεώρησις Ευπορικῶν πλοίων.

Εἰς τὸ μέγαρον Παληοῦ: «Η Διεύθυνσις Οἰκονομικῶν Υπηρεσιῶν καὶ Η Υπηρεσία Ἐντελλομένων Εξόδων.

Ἀποδίδεται τὸ δίκαιον

• Ή ἀπόφασις τοῦ Δικαστηρίου τῆς Οὐασιγκτώνος, διὰ τῆς ὅποιας ἀπάλλασσεται πάσης κατηγορίας ὁ κ. Μανώλης Κουλουκούνης, ὡς παραβάτης τοῦ περὶ πλοιοκτησίας τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων Νόμου, ἐσχειν εὑμενεστάπτην ἀπῆκησιν μεταξὺ τῶν ἔφοπλιστικῶν κύκλων τῆς Ν. Υόρκης. Ή δίκη ἀφέωρα τὸ δεξαμενόπλοιον «Capitain John D.P.» τῆς ἑταῖρας «Φιλαδέλφεια Μαρίν Κορπορέτσιον», ἦτις — κατὰ τὴν κατηγορίαν — ἐτέλει ὅθιν ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ «Ελληνος ὑπηκόου κ. Μανώλη Κουλουκούνης.

• Επ’ εὐκαρίτη τῆς ἀποφάσεως ταύτης ὁ κ. Μ. Κουλουκούνης, εἰς δηλώσεις του πρὸς τὸν Τύπον τῆς Νέας Υόρκης, παρέσχε καὶ πάλιν τὴν διαβεδαίωσιν, ὅτι οὐδέποτε ἡλεγούχη τὴν ἐν λόγῳ ἐταιρίᾳ καὶ ὅτι ἡ μόνη σχέσης του πρὸς αὐτὴν ήτο ἡ τοῦ ἀπλού συμδύλου, ἐπὶ δὲ καὶ τοῦ οἰκονομικοῦ ὄφρου, ὃν τοῦτο θὰ ἔχειάζετο. Ο κ. Κουλουκούνης ὑπέμυησεν, ὅτι ἀρχήθην εἶχε τὴν ἀπόδυτον πεποιθήσιν ἐπὶ τῆς ἀπάλλακτηκῆς ἀποφάσεως, ἔξεφρασε δὲ τὴν ἐπίπιδα, ὅτι καὶ διὰ τὰς ἄλλας παρομίας ὑποθέσεις θὰ δικαιωθοῦν αἱ ἀπόφεις τῶν κατηγορουμένων.

Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ὡς ἀνων οὐάσιγκτων δίκης προεκάλεσε καὶ δηλώσεις τοῦ κ. Δαυΐδ Ντόρι, ἀντιπροσώπου τῆς ἐν Νέα Υόρκη ἐδρευόσης «Νόρθ Αμέρικαν Σίππιγκ Κόμπαν», ἀνηκόυστης, ὡς γνωστόν, εἰς τὸ ἑταῖρικὸν συγκρότημα τοῦ κ. Στ. Νιάρχου. «Εξέφρασεν ὁ κ. Ντόρι

ARIST. THEODORAKOPULOS

REPRESENTATIVE OF

SCHAAR & NIEMEYER

ESTABLISHED 1851

WHOLESALE SHIPCHANDLERS

HAMBURG 11

FREERORT, BROOK 6

TELEF: 33 73 50 - 33 73 58 - 33 73 59

TELEGRAMS: SCHAARMAYER-HAMBURG

την χαράν του διὰ τὴν ἔκβασιν τῆς ὑποθέσεως καὶ ὑπέμυνσεν, διτὶ ἡ ὑπὲρ αὐτὸν ἐταίρια προετίμησεν, ἐπὶ ὅμοιας φύσεως ὑποθέσεώς της, τὸν συμβίσασμόν, μολονότι οὔτος τὴν ἐπεδάρυνε μὲ περισσότερα τῶν 4.000.000 δολαρίων, ὅτινα κατεδήθησαν εἰς τὴν ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν.

Υπάρχουν, προσέθεσεν ὁ κ. Ντόρν καὶ ἄλλαι τῆς αὐτῆς φύσεως ὑπόθεσεις, ἐπὶ τῶν ὄποιν τὸ ἀποτέλεσμα τῆς διαδικασίας ἀναμιένεται μετ' ἐνδιαφέροντος. Ἐάν αἱ ἀποφάσεις εἶναι ὅμοιαι πρὸς τὴν τοῦ ὄρκωτοῦ δικαστηρίου τῆς Οὐασιγκτώνος, πιστεύουμεν, διτὶ θὰ θελήσῃ ἡ ἀμερικανικὴ Κυβέρνησις ν' ἀποδῷσῃ πᾶν διτὶ κατεδήθη ἀπὸ τοὺς διαπραγματεύθεντας, καλὴ τῇ πιστεῖ, μετ' αὐτῆς καὶ ἐφόσον, βεβαίως, οἱ ισχύοντες νῦνοί θὰ τὸ προέδλεπον.

'Ἐν συνεχείᾳ τῆς πρώτης ἀποφάσεως διὰ τὴν «Φιλαδέλφεια Μαρίν», τρεις ἄλλαι κατηγορίαι τοῦ Ὀμοσπονδιακοῦ Δικαστηρίου κατὰ τοῦ κ. Μ. Κουλουκούντη ἀπεσύρθησαν τὴν Ιανουαρίου, κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ δικαστοῦ κ. Βόλιθο Λός. Ὁ κ. Κουλουκούντης εἶχε κατηγορηθῆ, διτὶ έθεσεν ὑπὸ τὸν ἐλεγχόν του ἀμερικανικὰ πλοῖα, παρὰ τὸν νόμον. Τὸ δικαστηρίον ἀπέλλαξεν, ἐπίσης, τῶν αὐτῶν κατηγοριῶν καὶ τρεις συγκατηγορουμένους, τοὺς κ. κ. Δημ. Δρίτσαν, 1. Μπήτρου καὶ Εὐάγγελον Σταματίου.

Ἡ βασιλόπιττα τῶν ναυτικῶν μας

Εἰς μίαν ἑορταστικὴν ἀμάρτυριαν πλήρους συναδελφόσεως τῆς ναυτεργατικῆς ἡγεμίας διεῖχθη καὶ ἐρέος ἡ τελετὴ τῆς κοπῆς τῆς βασιλόπιττας τῆς Π.Ν.Ο., τὴν Δευτέραν ζην Ἰανουαρίου, εἰς τὰ γραφεῖα τῆς. Πλὴν τῶν διοικήσεων τῶν ὄργανων τῆς δυνάμεως τῆς Ὀμοσπονδίας, εἰς τὴν τελετὴν παρέστησαν καὶ ὁ ὑπουργός τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Βογιατζῆς, οἱ γενικοὶ γραμματεῖς τῶν ὑπουργείων Ναυτιλίας καὶ Ἐργασίας κ.κ. Λ. Μπορνιάδης καὶ Καν. Παυλόπουλος, ὁ ὑποναύαρχος λιμενικός κ. Ἀνδρ. Σταθακόπουλος, ὁ κεντρικὸς λιμενάρχης Πειραιῶς κ. Ἐμμ. Λυχνός καὶ ὁ ἐκπρόσωπος τοῦ δημάρχου Πειραιῶς ἐφοπλιστής κ. Λουκᾶς Νομικός, ὁ ὄποιος, κατὰ συνημείων του προσφίλη, ἔχρυσόσεις καὶ τὸ νόμισμα τῆς βασιλόπιττας. Θερμούς χαιρετισμούς εἰς τοὺς ναυτικούς ἀπέθυναν ὁ κ. Υπουργός, ὁ κ. Λ. Νομικός καὶ ὁ γενικός γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. κ. Μάνθος Πετρουλῆς, εὐχηθέντες εὐπλοιαίς εἰς τοὺς ἐν θαλάσσῃ μαρκάν καὶ εὐημερίαν εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν.

Καὶ εἰς τοὺς ἀσυρματιστὰς

Ἐξ ἄλλου, τὸ ἀπόγευμα τοῦ Σαββάτου 8ης Ἰανουαρίου ἤκουαν, εἰς τὴν μεγάλην αἴθουσαν τελετῶν τοῦ νεοδήμου μεγάρου των, τὴν βασιλόπιττάν των καὶ οἱ "Ἐλλήνες ἀσυρματισταί". Ἡ τελετὴ τοῦ Σ.Ρ.Ε.Ν. εἶχε καὶ τοῦτο τὸ ιδιάζον, διτὶ παρέστησαν κατ' αὐτὴν καὶ τὰ μέλη τῶν οἰκογενειῶν τῶν ἀσυρματιστῶν, εἰς τὰ ὄποια διένειμεν καὶ μικρὰ ἀναμνηστικά δῶρα ὁ πρόεδρος τοῦ Συνδέουσαν κ. Ἡλ. Κροκιδάς. Ὁ παριστάμενος ὑπουργός τῆς Ναυτιλίας κ. Βογιατζῆς ηγήθη, διπὼς «κατὰ τὸ ἀνατείλαν έτος 1955 μὴ ἐκπεμφθῇ ἀπὸ τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα τὸ κατηραμένον σῆμα τοῦ κινδύνου». Εἰς τὴν τελετὴν παρέστησαν καὶ ὁ ὑποναύαρχος κ. Σταθακόπουλος, ὁ διευθυντής Ἐργασίας τοῦ Υ.Ε.Ν. κ. Τσενεμπῆς, ὁ λιμενάρχης Πειραιῶς κ. Λυχνός, ὁ ἐφοπλιστής κ. Νομικός — ὁ ὄποιος «έχρυσώσεις» καὶ τὴν βασιλόπιττάν τῶν ἀσυρματιστῶν — ὁ γενικός γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. κ. Μ. Πετρουλῆς, ὁ πρόεδρος τῶν Πλοιαρχῶν Ε. Ν. κ. Δημ. Μελέτης καὶ ἐκπρόσωποι τῶν λοιπῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων καὶ τοῦ Ε.Κ.Π.

Αἱ καθελκύσεις

Ἐκ τῶν ναυπηγείων «Σβάν», Χούντερ καὶ Ούγκαμ Ρίτσαρσον καθελκύσθη τὴν 7ην Ἰανουαρίου τὸ ἑλληνικὸν πλοιοκτησίας φορτηγὸν «Καπετάν Ψαρρός» 11.000 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τράμπ Τσάρτεριγκ». Προκειται περὶ τοῦ τρίτου κατὰ σειρὰν σκάφους, κατασκευασθέντος εἰς τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεία διὰ λογαριασμὸν τῆς ίδιας έ-

ταιρίας. Τὸ δεύτερον κατὰ σειρὰν ἦτο τὸ «Καπετάν Καρράς», διπερ παραδίδεται ἐντὸς τῶν ήμερων.

"Ανάδοχος τοῦ καθελκυσθέντος φορτηγοῦ ἦτο ἡ δις Κούλα Λαιμού, ἀνεψιά τοῦ κ. Ἰω. Κ. Καρρά. 'Ομιλῶν, ἐπὶ εύκαιρια τῆς τελετῆς, δικ. Καρράς, ἔξεφρασεν, ἐξ ὄντος τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας, τὴν ίκανοποίησίν του διὰ τὴν καθελκυσιν τοῦ τρίτου σκάφους, διπερ ἔχαρκτηρισεν, ὡς ἔνα συγχρονισμένον φορτηγὸν λάινερ, συνδυάζον οἰκονομίαν καὶ ταχύτητα καὶ διὰ τὸ ὄποιον ἐφοπλισταί, ναυπηγοί καὶ πλήρωμα δέοντα νὰ είναι ὑπεριφανοί.

Συνεχάρη ὁ κ. Καρράς τὰ ναυπηγεῖα διὰ τὸ ὠράδιον ἔργον των καὶ ἐτόνισεν, διτὶ ὅταν καταλήλοι πέπικρατησουν συνημμένα, θὰ συνεχισθοῦν, ὡς ἔπιτει, τὰ ναυπηγικὰ προγράμματα. Αἱ ἐκάστοτε — εἰπε — διατυπωνόμεναι ἐπικρίσεις διὰ τὸ ὑψηλὸν κόστος καὶ διὰ τὴν ἀστάθειαν τοῦ χρόνου παραδόσεων, δέν φαίνεται νὰ είναι ἀδικοί. Θὰ πρέπει, πράγματα, οἱ Ἄγγλοι ναυπηγοί νὰ ἐπιδίωξουν ἀναπροσαρμογὴν τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους, ὥστε νὰ δύνανται νὰ συναγωνισθοῦν μὲ τὸ ξεωτερικόν.

"Ἐπ' εύκαιρια τῆς καθελκύσεως, ἡ πλοιοκτητρία ἐταιρία προσέφερεν, ὡς δώρων, 300 λίρας εἰς τὸ Ταμείον Προνοίας τοῦ ἐργαστοτεχνικού πρωτοπικοῦ τῶν ναυπηγείων.

Αἱ ναυπηγήσεις

Πληροφορούμεθα, διτὶ παρ' Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ παρηγγέλθη εἰς τὰ γιουγκοαλαϊκά ναυπηγεῖα τοῦ Φιούμε δηζελοκίνητον φορτηγὸν σκάφος, χωρητικούτητος 10.500 τόνων d. w., δάσει προκαθωρισμένης τιμῆς καὶ μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ 1956. Τὸ παραγγελθὲν σκάφος θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ μηχανὰς Σουλτζέρ, ἐλεβετικῆς κατασκευῆς.

— "Ἐπίσης, εἰς τὰ ναυπηγεῖα Οὐλίλαιμ Γκραΐ, τοῦ Ούέστ Χάρτλεπούλ, παρηγγέλθη παρὰ τοῦ κ. Ν. Γ. Λιβανού ἀτμοκίνητον φορτηγὸν τῶν 10.000 τόνων d.w., διπερ καὶ θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ ἀτμομηχανὰς «Σέντραλ Μαρίν». Παράδοσις Ἰανουαρίου τοῦ 1957.

— Διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων παρηπλιστῶν παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπάρτραμ φορτηγὸν τῶν 10.750 τόνων, μὲ μηχανὰς Ντόφερφορτ, δυνάμεως 5500 πτῶν. Τὸ παραγγελθὲν σκάφος είναι ἀδελφὸν τοῦ πρὸ μηχνῶν παραληφθέντος ἀπὸ τὰ αὐτά ναυπηγεῖα καὶ ὑπὸ τῶν ίδιων πλοιοκτητρών φορτηγοῦ «Απίνα C.».

— "Εξ ἄλλου εἰς τὰ ισπανικά ναυπηγεῖα Χαρίμα παρηγγέλθησαν ὑπὸ τῆς «Οράσιον» — πέραν τῶν δύσων ἀνεγράψαμεν — ἔνα σύνπερ-τάκερ πολ. τῶν 38.750 τόνων d. w. καὶ ἔνα εἰδίκον διὰ τὴν μεταφορὰν μεταλλεύμάτων σκάφος τῆς ίδιας χωρητικότητος. "Εκστον πλοίον θὰ ἔχῃ διαστάσεις μῆκους 656.2 πτῶν, πλάτους 92.6 καὶ ὄψους 47.6 πτῶν, θὰ ἐφοδιασθῇ δὲ διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 17.500 πτῶν.

Ἀγοραπωλησία

"Ηγοράσθησαν παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ τιμῆς 500.000 δολαρίων ἔκστον καὶ μὲ ἀδειαν ἀλλαγῆς σημαίας, τὰ ἀμερικανικά λίμπερτος «Evergreen State» 7251 τόν. γκρός καὶ «Keystone State» 7215 τ. γκρός, ἀμφότερα ναυπηγήσεως 1944, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα.

— "Ἐπίσης, ἡγοράσθη παρὰ τῆς ἐταιρίας «Οράσιον» ἀντὶ τιμῆς μὴ γνωσθείσης τιμῆς καὶ μὲ ἀδειαν μεταφορᾶς εἰς τὸ λιβεριστὸν νηοδόγιον τὸ ἀμερικανικὸν λίμπερτος «Ragniar Niess» 7211 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943.

— Τὸ μικρὸν δανικὸν φορτηγὸν «Wm. Th. Mallings» 2000 τ. γκρός, 2.740 τόνων d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1913, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Νικ. Νομικού, ἀντὶ τιμῆς, ὡς ἀνεκοινώθη, 30.000 λιρῶν.

— "Ἐπίσης, τὸ μικρὸν σουηδικὸν φορτηγὸν «Sixtens» 2171 τ. γκρός, 3750 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1912, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Εύθυμιον κλπ., ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς καὶ μὲ παραλαβὴν ἐντὸς τοῦ Ἰανουαρίου εἰς Σουηδίαν.

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ "ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ"

Οι ἀντιπρόσωποι τῆς Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωθι σιγαρέττων πρὸς ἀμεσον ἐξυπηρέτησιν τῶν πληρωμάτων πλοίων εἰς τιμᾶς λιαν εύνοϊκάς.

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

"ΑΛΕΚΤΩΡ"

— Παρά τού κ. Κ. Λαιμού ήγοράσθη, ώς πληροφορούμεθα, τὸ σκανδιναϊκὸν μότορ-τάνκερ «Μπάγκλαντ» 19.400 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1950. Τιμὴ γύρω τῶν δύο ἑκατομ. δολαρίων.

— Τὸ ἀργοῦν ἀπὸ μηνῶν εἰς Ρόττερνταμ δεξαμενόπλοιον «Νικολάου Μαρία» 5525 τ. γκρός (τοῦ 1927) ἐπωλήθη εἰς 'Ολλανδούς διαλυτάς, μὲ ἄμεσον παράδοσιν. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

— Τὸ ἔλληνικὴς πλοιοκτησίας, ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Sterling Valour» (ex «Alegion Hope») 7714 τ. γκρός, 11.800 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1927, μὲ σερβέν τοῦ 1952, ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπούς ἀγοραστὰς ἀντὶ τιμῆς 235.000 λιρῶν καὶ μὲ ἄμεσον παράδοσιν εἰς τὸ 'Αμβούργον.

— Τὸ ἔλληνικὴς πλοιοκτησίας παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Διώτη» 6157 τ. γκρός, 9000 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἡγοράθη παρ' ἔτερων 'Ελλήνων, ἀντὶ τιμῆς 130.000 λιρῶν καὶ ὑπὸ τὴν αἵρεσιν ἐπιθεωρήσεως.

Παραλαβαὶ καὶ παραδόσεις

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων νορβηγικὸν φορτηγὸν «Mimer» 2684 τ. γκρός (τοῦ 1920), παραληφθὲν εἰς Ζάσανταμ, ἐτέθη ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Φτελιά».

— Τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν, ἔλληνικὴς πλοιοκτησίας, καναδικὸν φορτηγὸν «Lauretian Lake» 7128 τόν. γκρός (τοῦ 1943), ὕψωσεν εἰς Ρότ., τερνταμ τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας, μετωνομάσθη «Ολυμπία» καὶ ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖρίας «Μόνοδαρ».

— Τὸ ἀγορασθὲν ἐπίσης παρ' 'Ελλήνων γαλλικὸν δεξαμενόπλοιον «Briere» 8218 τ. γκρός, 12.145 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1929, μὲ σερβέν τοῦ 1953, παραληφθὲν εἰς 'Αμβέρσαν, ὕψωσεν τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, μετωνομάσθη «Κέιπ Μάσον το» καὶ ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖρίας «Τρανσοτσεάνικ Τρανσοπρέσιον Κόμπανου».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Σὰν Ραφαέλ» (τοῦ συγκροτήματος τῆς «Οράιου») ἀμερικανικὸν λίμπερτον «Short Hills» 7255 τ. γκρός (τοῦ 1920), παραληφθὲν εἰς Χάμπτον ρόδο, ὕψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ζάντζα».

— 'Ετερον ἀμερικανικὸν σκάφος, ἀγορασθὲν παρὰ τῆς Ιδίας, ὡς ἄνω, ἑταῖρια, τὸ λίμπερτο-τάνκερ «Oscar S. Straus» 7306 τ. γκρός (τοῦ 1943), παραληφθὲν εἰς Πόρτλαντ («Ορεγκον») καὶ τεθέν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας, μετωνομάσθη «Άμερικους». Θά μετατραπῇ εἰς σκάφος ξηροῦ φορτίου.

— 'Ενα τρίτον σκάφος, ἀγορασθὲν καὶ αὐτὸ ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας «Σὰν Ραφαέλ», τὸ ἀμερικανικὸν λίμπερτο-τάνκερ «David Holmes» 7221 τ. γκρός (τοῦ 1943), παραληφθὲν εἰς Χιούστον, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας καὶ μετωνομάσθη «Άλφεν». Θά μετατραπῇ διὰ ξηρὸν φορτίου.

— Τὸ ἀγορασθὲν ἐπίσης παρ' ἑταῖρίας ἔλληνικὸν συμφέροντων ἀμερικανικὸν λίμπερτον «Evergreen State» 7251 τ. γκρός (τοῦ 1914), παραληφθὲν εἰς Πόρτλαντ («Ορεγκον»), μετωνομάσθη «Μάρτελ Μ. Χ.» καὶ ὕψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

— Τὸ ἀγορασθὲν τὸν παρελθόντον μῆνα παρ' 'Ελλήνων σουηδικὸν φορτηγὸν «Resaro» 5265 τ. γκρός (τοῦ 1918), παραληφθὲν εἰς σουηδικὸν λιμενα, ὕψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, μετωνομάσθη «Γεοβίλκα» καὶ ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖρίας «Μιραμάρο».

— Τὸ ἔλληνικὴς πλοιοκτησίας ἀμερικανικὸν λίμπερτο-τάνκερ «Αιπέροι» 7242 τ. γκρός (τοῦ 1943), τυχὸν ἀδείας ἀλλαγῆς σημαίας, μετεφέρθη εἰς τὴν λιβεριανὸν νηολόγιον καὶ μετωνομάσθη «Νάσιον αλ Χόπ». Καὶ τὸ ἐν λόγῳ σκάφος πρόκειται νὰ διασκευασθῇ διὰ ξηρὸν φορτίου.

— 'Εις τὸν λιμένα τοῦ Νάσκοβ παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν πρὸ καιροῦ παρ' 'Ελλήνων δανικὸν φορτηγὸν «Astoria» 4494 τ. γκρός (τοῦ

1926). Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος μετωνομάσθη «Παναγία» καὶ ὕψωσε τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας.

— Τὸ ἔλληνικὴς πλοιοκτησίας ἀμερικανικὸν λίμπερτον «Edison Skipper» 7273 τ. γκρός (τοῦ 1943), τυχὸν ἀδείας ἀλλαγῆς σημαίας, ὕψωσεν εἰς 'Αγιον Φραγκίσκον τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας καὶ μετωνομάσθη «Αριώνα».

— 'Επίσης τὸ ἔλληνικὴς πλοιοκτησίας ἀμερικανικὸν λίμπερτον «Margaret» 7212 τ. γκρός (τοῦ 1942), ὅπερ ἔτυχε καὶ αὐτὸ ἀδείας ἀλλαγῆς σημαίας, ὕψωσεν εἰς 'Αγιον Φραγκίσκον τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας καὶ μετωνομάσθη «Αριώνα».

— Τὸ ἔλληνικὴς πλοιοκτησίας ἀμερικανικὸν λίμπερτον «Σηκόρα» 7221 τ. γκρός (τοῦ 1945), ἀνήκει τὴν ἑταῖρίαν «Οράιον», ὕψωσεν εἰς Χάμπτον ρόδος τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα.

— Τὸ ἔλληνικὴς πλοιοκτησίας ἀμερικανικὸν λίμπερτον «Catharina Wiard» 1617 τ. γκρός (τοῦ 1920), παραληφθὲν εἰς τὴν Αμέρεσαν, ὕψωσε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Κατερίνα».

— Τὸ ἔλληνικὴς πλοιοκτησίας ἀμερικανικὸν λίμπερτον «Ocean Navigator» 7254 τ. γκρός (τοῦ 1942), ὕψωσαν εἰς N. Όρλεανην τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας, μετωνομάσθη «Πλειάδης».

— 'Επίσης τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν, ἔλληνικὴς πλοιοκτησίας, «Δίμπερτο» «Αλητη» 7176 τ. γκρός (τοῦ 1942), ὕψωσεν εἰς Σίενταμ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς νέας ἑταῖρίας «Αλκιβιάδης». Τὸ δύναμα «Αλκιβιάδης» διετρήθη.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων, μὲ ἀδείαν ἀλλαγῆς σημαίας, ἀμερικανικὸν λίμπερτον «Ragnar Naess» 7211 τ. γκρός (τοῦ 1943), παραληφθὲν εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην, ὕψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Οσηνα Δάφνη».

— 'Επίσης, τὸ πωληθὲν μεταξὺ 'Ελλήνων παναμαϊκὸν λίμπερτον «Λειδία» 7218 τ. γκρός (τοῦ 1943), παραληφθὲν εἰς τὸ Ρόττερνταμ, μετωνομάσθη «Θεούνυ μ Φούζ».

— Εἰς λιμένα τῆς Βαλτικῆς παραλαμβάνεται κατ' αὐτὰς τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων μικρὸν σουηδικὸν φορτηγὸν «Sixteen» 2171 τ. γκρός (τοῦ 1912). Θά μετωνομάσθη «Ενωσιας».

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ 'Ελλήνων παναμαϊκὸν λίμπερτον «Στραπούριες» 7185 τ. γκρός (τοῦ 1943) παραληφθὲν εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Θεοτόκος». Ή παναμαϊκὴ σημαία διετρήθη.

— 'Επίσης τὸ ἔλληνικὴς πλοιοκτησίας ἀμερικανικὸν λίμπερτον «Ocean Skipper» 7248 τ. γκρός (τοῦ 1944) ὕψωσαν εἰς τὴν Νέαν 'Ορλέανην τὴν λιβεριανὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Ούαϊτ Στάρ».

— 'Εξ ἀλλοῦ τὸ νεότευκτον ἔλληνικὸν μότορικόν μότοριτ «Άγιος Νικάλαος» δεύτερον κατὰ σειράν μετὰ τὸ «Άγια Μαρίνα» — ἔξετέλεσεν ἐπιτυχῶς τὴν 8ην 'Ιανουαρίου τὰς δοκιμάς του καὶ παρεδόθη εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖρίαν. Κατὰ δῆλωσιν τῶν ναυπηγείων, οἱ πλοιοκτήται δημιεύναν πλάνα ικανοποιημένα ἀπὸ τὴν ἀπόδοσιν τῶν δοκιμῶν.

— Εἰς Χούλλα παρελήφθη πρὸ τὴν θερινῶν τὸ ἀγορασθὲν ἀπὸ τριμήνου παρ' 'Ελλήνων ἀγγλικόν, καναδικὴς κατασκευῆς φορτηγόν, «Mont Alta» 7156 τ. γκρός (τοῦ 1944). Τὸ σκάφος ἐτέθη ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Τζερτζιαν Φλέιμ».

«Ολύμπια» καὶ «Νέα Υόρκη»

'Ανεγράφη εἰς τὸν ἀμερικανικὸν τύπον ἡ πληροφορία, διτὶ ἀπὸ τῆς 24ης Μαρτίου ἀρχεται τῶν δρομολογίων του τὸ υπερωκεάνιον «Νέα Ελλάς» (τῆς ἑταῖρίας Γουλανδρῆ), μετονομαζόμενον εἰς «Νέα Υόρκη», εἰς τὴν γραμμήν Μπρεμερχάφεν, Σαουθάμπτον, Χερδούργου, Κόμη, Βοστώνης, Νέας 'Υόρκης. Τὸ ἐν λόγῳ υπερωκεάνιον, διαρρυθμιζόμενον ἡδη εἰς Πειραιά, θά διαθέτῃ ἐφεδῆς δύο θέσεις, πρώτην καὶ τοιuriστι-

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ & ΥΠΕΡΠΟΛΥΤΕΛΗ ΠΛΟΙΑ

ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ, ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 20 ΜΙΛΛΙΩΝ
ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ — ΠΙΣΙΝΑ — AIR CONDITIONING

“ΑΧΙΛΛΕΥΣ,” - “ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ”

‘Η συντομωτέρα γραμμή μεταξύ:

ΕΥΡΩΠΗΣ — ΕΛΛΑΔΟΣ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΥ

ΜΕ ΤΟ Α/Π “ΑΧΙΛΛΕΥΣ,”

ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ κάθε 8—18—28 ἑκάστου μηνὸς 2 μ. μ.

Διὰ ΜΠΑΡΙ — BENETIAN

(“Αφιξεὶς εἰς Μπάρι τὴν μεσημβρίαν τῆς ἐπομένης καὶ εἰς Βενετίαν 11 π. μ. τῆς μεθεπομένης”).

‘Ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ κάθε 4—14—24 ἑκάστου μηνὸς 12 μεσημβρίαν

Διὰ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

‘Ἐξ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ κάθε 6—16—26 ἑκάστου μηνὸς 12 μεσημβρίαν διὰ ΠΕΙΡΑΙΑ—ΜΠΑΡΙ—ΒΕΝΕΤΙΑΝ.

‘Ἐκ ΒΕΝΕΤΙΑΣ κάθε 1—11—21 ἑκάστου μηνὸς 5 μ. μ.

Διὰ ΜΠΑΡΙ—ΠΕΙΡΑΙΑ—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : 'Ακτὴ Ποσειδῶνος, τηλ. 47-500, 45-033. Διεύθυνσις : Τηλ. 44-046 καὶ εἰς δόλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

Δρομολόγια Έσωτερικοῦ

Δ/Π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

‘Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ. Πάτρας, Σάμην, Ιθόκην,
Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ,

‘Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 2 μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

Δ/Π “ΚΑΝΑΡΗΣ,,

ΕΚΑΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

‘Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

‘Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

ΔΠ) “ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ,,

‘Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 7 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ,
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

‘Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 3 μ. μ. διὰ ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

‘Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2.30 μ. μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ,
ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

κήν, θὰ έκτελη δὲ έτησίως έννέα κυκλικά δρομολόγια, μὲ σποραδικάς προσεγγίσεις καὶ εἰς τὸ Χάλιφας. 'Η γραμμή Μτρεμερχάφεν — Καναδά θὰ έκτελει ἀπὸ τὸ ὑπερωκεάνια τῆς Ιδίας ἐταιρίας «Κολούμπια» καὶ «Νεπτούνια», ἐνώ τὸ ὑπερωκεάνιον «Ολύμπια» θὰ ἀναλάβῃ τὴν γραμμὴν 'Ελλάδος—Αμερικῆς, μὲ πρώτην ἀναχώρησιν ἐκ Νέας Υόρκης τὴν 26ην Μαρτίου διὰ Πειραιᾶ.

Ai κρίσεις τῶν ξένων

Εἰς τὸ φύλλον του τῆς 31ης Δεκεμβρίου ὁ «Ημερήσιος Ταχυδρόμος» τοῦ Χούλλα ὀστχολεῖται ἐν ἀρθρίδιῳ του μὲ τὸν 'Ελληνα πλοιάρχον κ. Εὐάγγ. 'Ανδρεάδην, κυθερήτην τοῦ ἑλληνικῆς πλοιοκτήσιας, νεοτεύκτου λιβεριάρχου φορτηγοῦ «Πίνδος ο.». 'Ιδού τὶ γράφει : «Τὸ πρόδηλη του πλοιάρχου τοῦ ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ «Πίνταρ» κ. Εὐάγγ. 'Ανδρεάδη ἦτο καὶ πρόδηλημα οἰούσθια πλοιάρχου φθάσατος μὲ τὸ πλοίον του εἰς τὸ Χούλλα, κατὰ τὴν διάρκειαν μιᾶς ἀπεργίας τῶν ρυμουλκῶν. 'Απόπειρα εἰσπλουτού χωρὶς βοήθειαν ἡδύνατο νὰ προκαλέσῃ ζημίας, ἀλλ' εἰς ἐφοπλιστής δὲν θὰ ηθελε ποτὲ νὰ εὐχαριστήσῃ τὸν πλοιάρχον του, διότι παρέμεινεν ἔκτος τοῦ λιμένος, ἔτιν αἱ πιθανότητες νὰ ἐπιτυχῇ θέσιν πρὸς ἐκφόρτωσιν, ήσαν καλαί.

«Ο πλοιάρχος κ. 'Ανδρεάδης, ἡλικίας 36 ἑτῶν, ἐκυβέρνα ἔνα νεότευκτον σκάφος, κάθε δὲ ἡμέρα ἀργίας ἐστοιχίζει 300 ἔως 400 λίρας. Τὸ «Πίνταρ» ἀνέμενεν εἰς τὸν ποταμὸν ἐπὶ ἔνδεκα διλας ἡμέρας δι' ἑξέντρησιν θέσεως, δῶπος πλευρίση πρὸς ἐκφόρτωσιν. Καὶ ὅταν ἡ θέσις ἑξεύρεθη, τὰ ρυμουλκὰ δὲν ὑπήκοον, λόγῳ τῆς ἀπέργιας των. 'Ο πλοηγὸς ἔδωκεν εἰς τὸν πλοιάρχον κ. 'Ανδρεάδην τὸ διάγραμμα τῆς θέσεως τοῦ πλοίου του καὶ τῷ ἐτόνισεν, ὅτι ποτὲ ἄλλοτε δὲν εἶχεν ἀναλάβει τὴν

πλεύρισιν πλοίου εἰς τὸ ντόκ Βασιλέως Γεωργίου, ἀνευ τῆς βοηθείας ρυμουλκῶν.

»Παρὰ τὴν δῆλωσιν ταύτην τοῦ πλοιογοῦ, ὁ "Ἐλληνης πλοίαρχος ἀπεφάσισε νὰ προχωρήσῃ. Τὸ 6150 τόννων γκρός φορτηγὸν «Πίνταρ», μῆκος 485 ποδῶν καὶ πλάτους 61 ποδῶν, ἡρχισε νὰ πλέῃ δρασέως διὰ τοῦ 85 ποδῶν διαύλου, ἐπόντος τὴν ἄγκυραν του εἰς τὸ μέσον τοῦ ντόκ καὶ ἐπέτρεψεν εἰς τὸ ρεῦμα νὰ τὸ φέρῃ ἡρέμα πρὸς τὸ κρηπίδωμα. Τότε μόνον ὁ "Ἐλληνης πλοίαρχος ἡσθάνθη πραγματικὴν ἀνακούφισιν».

Tὸ τάνκερ «Παγκόσμιος Ὁμόνοια»

Τὸ θέμα τῆς ἐποιασυνδέσεως τῶν δύο τημάτων τοῦ κοπέντος συμπερά τάνκερ «Ουδόρντ Κόνκορντ» δὲν ἐρμηνεύσθη εἰσέτι. Τὸ πριμαδίον τμῆμα τοῦ σκάφους ἐρρυμουλκήθη, ὡς γνωστόν, ἐκ τοῦ ποταμοῦ Κλάδη εἰς τὸ Μπέλφαστ, δύποτε καὶ ἔδειμενισθη. 'Η εἴκε συγκόλλησης τοῦ σκάφους δὲν κατέστη δυνατή, διότι ἐκρίθη, ὅτι ἡ παρατεταμένη κατάληψης της μεγάλης δεξαμενῆς τοῦ θέργοντος ποταμού τοῦ λιμένος καὶ τὰς ἀνάγκας τῶν ναυπηγείων. Κατόπιν τούτου τὸ πρυμναῖον τμῆμα ἔχθη τῶν δεξαμενῶν καὶ ἐρρυμουλκήθη ἐκ νέου εἰς ἀσφαλή θέσιν τοῦ ποταμοῦ Κλάδη, ἐνώ τὸ πρωράτον τμῆμα παραμένει ἀπὸ τῆς 19ης Δεκεμβρίου εἰς τὸ Μπέλφαστ.

Διπλώματα εἰς πλοιάρχους

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου α' τάξεως, ἐπέτυχον οἱ εἵνει : 'Αντ. 'Αλιφραγκῆς, Θεοφ. 'Αστυφίδης, Νικ. Βενετσάνος, Δημ. Βλάμας, 'Ιω. Γιανάκης, Μαρ. Διοματάρης, Κωνστ. Δισκάτος, 'Αν. Διοματάρης, Κωνστ., Ζημιμόπουλος, Π. Καλέργης, Γ. Καλαφάτης, 'Ισ. Λάδης - Λώ. 'Αλέξ. Λουσόνης, Π. Μελισσάκης, Γ. Ξανθόπουλος, Γεώργ. Μαρμαράς, Νικ. Μουζάκης, 'Ιω. Παπάς, Χρ. Σαρρής, Γ. Τριανταφύλλου, Γεώργ. Φούκης καὶ Δημ. Φίφης.

'Εξ ἄλλου, διὰ τὸ διπλωματοῦ τοῦ πλοιάρχου β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κάτωθι : Εὐάγγ. 'Αναστασίδης, Λεων. 'Αναστασίδης, Γ. Βαμβακάρης, Τ. Βάχλας, Π. Γκιώνης, Θεόδ. Γκιούρλης, 'Αν. Γεωργαντῆς, Π. Κοκκίδης, Εὐάγγ. Καλογιάνης, Στ. Κοπελάκης, Κ. Καραμπάτσης, Κ. Καλογιάνης, Νικ. Καμπίτης, Παν. Κομνηνός-Δεμπούκος, 'Ελ. Κοντός, 'Ιδ. Λών. Γ. Λαιμός, Παν. Μπαχάς, Γ. Μαλαγρής, Νικ. Μαϊστράλης, Θ. Μίγκλης, Β. Μαυρογιάνης, Γ. Μαρίνος, Θ. Μπελέσης, Λορ. Μπληζάτης, 'Αρ. Μανούσος, Πλ. Μινακούλης, Δημ. Μωραΐτης, Νικόλ. Ντούσκος, Β. Ντούνης, Μαρ. Παφίτης, Σπ. Ποριώτης, Διον. Πολέμης, Χρ. Πετρίδης, Γεώργ. Παππάς-Ντασάλης, Γ. Σαλιάρης, Γ. Στείρος, Νικ. Σίμιτουρας, Χρ. Σταχιάρης, 'Απ. Φρακούδας, Στ. Φαλαγιάς, Λεων. Χριστόπουλος καὶ Δημ. Χασαπλαδάκης.

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις

'Εκ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας ἀνακοινώναι, διὰ συμφωνίας πρὸς τὸ δρόμον 2 πορα. 8 τοῦ ἀπὸ 19.2.1954 Β. Διατάγματος, περὶ τρόπου ἐλέγχου καὶ βέβαιωσεως προσόντων καὶ ἔξετασιών ἐπιτροπῶν, υπηρεσία μαθητῶν τοῦ Ναυτικοῦ Σχολείου 'Εθνικοῦ ιδρύματος, διανωμένη ἐπὶ τοῦ πρὸς ἐκπαίδευσιν σύντονο διατιθέμενον πολεμικοῦ ποταμοῦ, ἐν ἐνέργειᾳ, λογίζεται κατὰ τὸ ήμισον, προκειμένου νὰ χρησιμοποιηθῇ αὐτῇ πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ ημίσεος τῶν προσόντων διὰ τὴν σποτησίαν πτυχίου ἡ σύνεσις ναυτικῆς ικανότητος. Διὰ τοῦ ίδιου Διατάγματος ὀρίζεται καὶ ὁ τρόπος δεδομένεως τῆς ὑπηρεσίας ταύτης.

Τέλος, καθορίζεται, ὅτι ἐπειδὴ οἱ ὡς ἀνα μαθηταὶ προέρχονται εἰς ἀνταρτοπόλητον περιοχῶν τῆς Ἐλλάδος, ἀπόφοιτοντες ναυτολογούνται κατὰ προτίμησιν ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοιοκτήσιας ἐμπορικῶν πλοίων.

Θαλάσσια ἀτυχήματα

«ΑΦΡΙΚΑΝΑ» (παναμ.): Προσήραξεν εἰς τὸ ποταμὸν Πλέιτ, ἀλλ' ἀνελκυσθὲν ἡγκυροδόσιεν εἰς ἀσφαλή θέσιν καὶ ἐν συγχείᾳ ἐφθασεν εἰς ('Ιαν. 9-11)

«ΒΟΡΙ» (παναμ.): Εμφόρτον μὲ σίτον ἀπὸ Βαλτιμόρη διὰ Βρεμηνοῦ ἐζήτησε διὰ τοῦ ἀσυρμάτου βοήθειαν ναυαγοσωστικοῦ, καθ' ὃν χρόνον εὑρίσκετο εἰς πλάτος 33 Β. καὶ μήκος 63—17 Δ., συνεπειαί διαρροή εἰς τὸ κύτος του Νο 1, τὴν ὅποιαν ἡδύνατον νὰ συγκρατήσουν αἱ ἀντίλιαι τοῦ σκάφους. 'Αμερικανική ἀκτοφυλακής ἐφθασε παρὰ τὸ πλοίον, ἐνώ καὶ ἔνα ἀεροπλάνον ὑπερίπτατο πρὸς παρακολούθησιν τοῦ πλοίου. Τελικῶς τὸ «Βόρι» μὲ τοποθετήσας σε μιλλιά καὶ συνανδεύσμενον ὑπὸ τῆς ἀκτοφυλακῆς ἐπέτυχε νὰ φθάσῃ εἰς Βερμούδας, ἀλλὰ λόγῳ τῆς βαρείας αὐτοῦ κλίσεως δὲν ἡδύνηθη νὰ εἰσπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα. Μετὰ τὴν ἀντηλισην τῶν ὑδάτων καὶ τὴν ἔσουδευτεσιν τῆς κλίσεως, εἰσπλεύσει πρὸς ἐπιθεώρησην καὶ ἐκτέλεσην πρωστηρῶν ἐπισκευείς. ('Ιαν. 3-6)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΠΙΣ» (λιβ. δεξ.): Εμφόρτον ἐπέριπτατο πρὸς παρακολούθησιν τοῦ πλοίου. Εύρωπην, ἐνώ διέπλεε τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, ἐπέπεσε, συνεπειαί βλάβης τοῦ πηδαλίου του ἐπὶ τῆς γεφύρας τοῦ 'Ελ. Φερντάν καὶ τὴν κατέρριψεν, ἐνώ καὶ τὸ σκάφος προστράξεν, ἀποκλεισθεὶς τῆς διελεύσεως πλοίων. Τὸ ἀτύχημα συνέβη τὴν 31ην Δεκεμβρίου. Συνεχείᾳ τῆς ἐταιρίας ἀπεμάκρυναν τὰ συντρίμματα τῆς γεφύρας, τὸ δὲ τάνκερ ἀνελκύσθη καὶ ἐφθασε τὴν 4ην 'Ιανουαρίου εἰς Πόρτ Σαΐδ. Σιδηρά τημάτων τῆς γεφύρας βάρους 50 τόνων εύρισκοντο ἐπὶ τοῦ πλοίου, διότε ὑπέστη ἐλαφράς ζημιάς εἰς τὸ κατάστρωμα καὶ τὸ λεβητοστάσιον. Μετά

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



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY INC.

10 East 40th St., NEW YORK 16, N.Y.

Tel. MURRAY HILL 5-6940

Cable: «PEROLINCO»

THE PEROLIN COMPANY INC.

39 Hertford Str., LONDON W 1, England

Tel. MAYfair 48315

Cable: «PEROLINCO»

REPRESENTATIVES and STOCKS

ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA
Via XX Settembre, 14
GENOA
Tel. No. 15-358
Cable Address: «DEOXIDO»

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
21, Talat 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 SHIPSTORES

Zalmahaven 46-47
ROTTERDAM
Tel.: 116-530

Cable Address: «ZANNIS»

BELGIUM

HERMES SHIPSTORES

12; Prekerinestreet
ANTWERP
Tel.: 33.07.45

Cable Address: PIONAS

GERMANY

HANS FICK & Co.

Agnesstr. 38
HAMBURG 39
Tel.: 47-87-54

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.: 1542

Cable Address: PAPADOPoulos

TURK & PAPADOPoulos

BANIA
Tel.: 2-42
Cable Address: TURKPAPADOPoulos

LEBANON

TURK & PAPADOPoulos

c/o Condaghouri & Arghiris
P. O. Box 2298

BEIRUT

Tel.: 27-051

Cable Address: ALKIS

JAPAN

MITSUBISHI SHOJI KAISHA, Ltd.

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

TOKYO

Tel.: (28) 1031, 2021, 3021, 4021 etc.

Cable Address: MITSUBISHIPEL

τὴν ἀφαίρεσιν τῶν συντριμμάτων τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 5ην Ἰανουαρίου δι' Εύρωπην, διοῦ καὶ θὰ ἐκτελέσῃ ἐπισκευάς. (Δεκ. 31—Ιαν. 5)

«ΔΙΩΝΗ» (παναμ.): Ἀπὸ Νάρβικ μὲ μεταλλεύματα διὰ Βαλτιμόρην, ἔφθασεν εἰς Φλόμουθ τὴν 30ην Δεκεμβρίου, μὲ ἀνωμαλίας εἰς τὸν λένθατο. Αἱ δέουσαι ἐπισκευαὶ ἔχετελέσθησαν καὶ μετὰ τετραήμερον τὸ πλοῖον ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν του. (Δεκ. 30—Ιαν. 3)

«ΕΝΤΙΑΒΟΥΡΠ» (παναμ.): Ἀκυβέρνητον, ἐλλείψει καυσίμων, ἔρρυμαλκήθη εἰς τὸν κόλπον τοῦ Τόκιο καὶ ἀνεφοδιασθὲν ἀπέπλευσε διὰ τὴν Βοϊμάνη. (Δεκ. 27—29)

«ΕΛΠΙΣ» (λιθερ.): Κατὰ τὸν πλανὺν του ἐκ Νέας Ὀρλεάνης εἰς Γιοκοχάμαν συνήντησε βαρυτάτην τρικυμίαν. (Ιαν. 6)

«ΚΑΤΙΓΚΩ» (παναμ.): Παραμένει προσηργαμένον πλησίον τοῦ Μπέργκεν. Πρὸς διεύκλισσιν τῆς ἀνέλκυστεώς του οἱ ναυαγούσωσται διανοίγουν αὐλακά εἰς τὸν Βιθόν.

«ΜΥΡΤΩ» (δύναμηρ.): Ἐξ Ἀμβούργου διὰ Χάμππτον ρόδος ὑπέστη βλάβην εἰς τὰς ἀντλίας του, 190 μίλια ἀπὸ τοῦ Φαγιάλ. Τὸ σκάφος ἔφθασεν εἰς Σάντα Μαρία δι' ἐπισκευάς. (Δεκ. 30)

«ΝΙΚΟΛΑΣ 11.» (λιθερ.): Προερχόμενον ἐκ Χάμππτον ρόδος κατέπλευσεν εἰς Ρότερνταμ μὲ βαρείας ζημιάς ἐκ τρικυμίας εἰς τὸ κατάστρωμά του καὶ εἰς τὰ δισμερίσματα τοῦ πληρωμάτος. (Ιαν. 4)

«ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ» (λιθερ.): Ἐπιθεώρησις ἐν πλῷ, εὑρε τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸ λεβητοστάσιον τοῦ πλοίου ἐλεύθερον ἀπὸ θύσατο. Τὸ σκάφος θὰ ἐδέξαιμενότεο εἰς Ἀμβούργον. (Ιαν. 3)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ» καὶ «ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ» (λιθερ.): Συνεκρύσθησαν παρὰ τὸ Νιούπορτ Ρόκ, τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, τὴν 5.30' πρατινήν τῆς 8ης Ἰανουαρίου. Τὸ «Ολύμπικ Θάντερ» ἦτο κενόν καὶ κατηυθύνετο εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον, ἐνώ τὸ «Ολύμπικ Χόνορ» ἔφερεν 20.000 τ. ἀκάθαρτον πετεράλιον διὰ Πόρτην τέτον Μπούκ. Λόγῳ τῆς συγκρύσεως, ἐσμειώθη ἐκκρηξὶς τῶν ἀερίων εἰς ἓνα κύτος τοῦ «Ολύμπικ Θάντερ» καὶ ἐπηκολούθησε πυρκαϊά, ηπίας, δύμως, κατεσθέσθη. Ἀνθρώπινα δυστυχήματα δὲν ἐσμειώθησαν. Τὸ «Ολύμπικ Χόνορ» μὲ ὑποστάντην ζημιάς, συνέχισε τὸ ταξίδιον του διὰ Νότιον Γαλλίαν, ἐνώ τὸ «Ολύμπικ Θάντερ» ἡγκυροθόλησεν εἰς τὸ Σουέζ διὰ προσωρινάς ἐπισκευάς. Ρήγμα μήκους 30 ποδῶν καὶ πλάτους 6 ποδῶν ἐπροξενήθη εἰς τὸ σκάφος ὑπεράνω τῆς Ισάλου γραμμής. (Ιαν. 8—10)

«ΣΗΦΑΙΘ» (λιθερ.): Ἐξ Ἀμβούργου μὲ φορτίον ποτάσσοντος δι' Ἰαπωνίαν, ἀνέφερε τὴν 10ην Ἰανουαρίου, ὅτι σημειούται εἰς τὰ κυτη του διαρροή. Οὐλλανδικὸν ναυαγοσωστικὸν ἔσπευσεν εἰς Βοήθειαν καὶ τὸ συνώδευσε κατὰ τὸν εἰς Ἀμβούργον ἐπανάπλουν του. Παρὰ τὸ στόμιον τοῦ Νο 3 κύτους ἀνευρέθη ρήγμα. Διετάχθη ἐπιθέρησις. (Ιαν. 9—11)

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Διεύρυνσις τῆς ζητήσεως τονῶν ἀπὸ τὰ κυριώτερα κέντρα φορτώσεων ἐσημείωσεν ἡ ναυλαγορὰ κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ νέου ἔτους. Εἰς ῥωσιμόνους τομεῖς τὰ σκάφη ἡσαν δυσαναλόγως, διηγώτερα τῆς ζητήσεως, ὅπως εἰς τὴν "Απων' Ανατολὴν καὶ τὸν Ειρηνικὸν, μὲ ἀμεσον ἀποτέλεσμα τὴν ισχυροποίησιν τῶν ναύλων. Εἰς τὸ Πλέιτ, τούναντίον, τὸ διαθέσιμον τονῶν ἥτο ἀρκετὸν καὶ κάπως περιωρισμένην ἡ κυκλοφορία διαταγῶν. Οἱ ἐκεῖνην ναῦλοι ἡσαν χαλαρώτεροι. Ο γενικός, πάντως, τόνος τῆς ἀγορᾶς ἥτο ὑγιέστατος καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἡσαν οἱ ὑπαγορεύοντες τους ὄρους τῶν κατὰ τὰς ναυλώσεις.

Τὰ φορτία τοῦ ἀμερικανικοῦ γιανύνθρακος ἡσαν τὸ ἀφθονώτερον προσφερόμενα. Σκάφη διὰ ἔξι καὶ περισσότερα συνεχῆ ταξίδια ἐκλείσθησαν δι' Ἀμβούργον εἰς τὰ 52) — καὶ δι' ἀπλά 53) — ἔως 53(9). Δι' Ἀγγλίαν ἐτοιμον σκάφος ἐπληρώθη 57(6) καὶ διὰ συνεχῆ ταξίδια — τρία — 55). Ἐν συνεχείᾳ προσφερόντο 60). — Αμερικανικά σκάφη δι' Ἀγγλίαν ἐπληρώθησαν δολ. 10.25 (Ιανουαρίου). Ἐν συνεχῆ ταξίδιοι ἐξ Χάμππτον ρόδος δι' Ἀμέρεσαν ἥτο Ρότερνταμ (πλοίον Ἀνδρέαδη) 50(6), ἔων Ἀμβούργον 1(6) ἐπὶ πλέον. Ταξίδια συνεχῆ ἀπὸ τὸν

ΣΧΟΛΗ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ “Ο ΘΑΛΗΣ”

“Ανεγνωρισμένη ὑπὸ τοῦ “Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τοῦ ἀπὸ 1.10.1948 Βασιλικοῦ Διατάγματος.

ΧΕ·Υ·ΔΕΝ & ΠΑΤΗΣΙΩΝ (Χέϋδεν 6 Α) τηλ. 84-091

Πλήρης τεχνικὴ θεωρητικῶς καὶ πρακτικῶς κατόρτισις Ασυρματιστῶν εἰδικότερος Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, συμφώνως τῷ Κανονισμῷ τοῦ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ. Εν τῇ Σχολῇ λειτουργούν ἐξίσης Ιδιάιτερα φροντιστήρια διὰ πραγματικῆς ἐξετάσεις Ασυρματιστῶν Εμπορ. Ναυτικοῦ.

VISCONTI BROS SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS

Πρακτορεύσεις καὶ τροφοδοσίαι
τῶν Ελληνικῶν πλοίων.

Adress: Riva Schiavoni 4159
Cables: VISCONTI-VENICE

Phones: 28779
Private: 29065-34715

VENICE ITALY

‘Απρίλιον μέχρι Δεκεμβρίου 48(6) διὰ τὸ Ρότερνταμ. ‘Απλὰ ταξίδια (Ιανουαρίου — Φεδρουάριου) 51(6) καὶ διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια 51). Διὰ τὴν Ιαπωνίαν (Φεδρ.) δολ. 12.45. ‘Απὸ τὸν Βαλτιμόρην διὰ Πειραιᾶ δολ. 10.95. Διὰ τὴν Νορβηγίαν (Μάρτιον) 60) — καὶ διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν 69(9) (Φεδρ.).

Τὰ σητηρὰ μὲ μικροτέραν πως τὴν κίνησιν διὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ 15θημέρου, διημρύνθησαν, δύμως, κατόπιν. ‘Απὸ τὸ Νόρδερν ρέιντς διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν δολ. 11.75 καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ 72(6) γκρός τέρμος (Ιανουάριον). ‘Απὸ τὸν Αγ. Λαυρέντιον (Μάρτιον—Ιούνιον) 63(9) δι' Αγγλίαν καὶ ἀπὸ τὸ Πόρτ Τσωρτσίλ δι' Αγγλίαν 72(6) (Αγγλοστον—Οκτώβριον). ‘Απὸ τὸν Κόλπον δι' Ιαπωνίαν δολ. 14 καὶ δι' Αγγλίαν 83(9) (Μάρτιον). Διὰ Γιουγκοσλαβίαν δολ. 13.

Θείον ἀπὸ τὸ Γκάλεστον δι' Αγγλίαν 81(3) ἔως 85) — (Φεδρ. καὶ Φεδρ.—Μάρτιον) καὶ παλαιοιστίρα ἀπὸ τὸ Νόρδερν ρέιντς διὰ τὴν Δυτ. Ιταλίαν 113.000 φίο κατ' ἀποκτόητην.

‘Απὸ τὸ Πλέιτ ἡρεμωτέρα ἡ πορεία τῆς ἀγορᾶς. Σκάφος Ιανουαρίου δι' Αγγλίαν ἐπληρώθη 110) —, ἔναντι τῶν 115) — προηγουμένως καὶ διὰ τὴν Αμέρησαν—Αμβούργον ρέιντς εἰς τὰ 105(6) καὶ 106(3) (Ιανουάριον). Διὰ τὴν Ιαπωνίαν (Φεδρ.) δολ. 17 φίο καὶ διὰ τὴν Δυτ. Ιταλίαν (ἀργεντινὸν σκάφος) δολ. 14.20.

Τὰ βραζιλιανὰ μεταλλεύματα μὲ χαμπλοὺς καὶ αὐτὰ ναύλους. ‘Επιληρώθησαν σκάφη Ιανουαρίου καὶ Φεδρουάριου δολ. 5.50 δι' Ηιμενίαν Πολιτείας καὶ σκάφος Μαρτίου δολ. 5.40. Διὰ τὸ Κόντινεντ 67(6).

Αἱ ζαχάρεις Κούβας δι' Αγγλίαν 86(3) (Φεδρ., Μάρτιον καὶ Απρίλιον), διὰ τὸ Κολόμπο (Φεδρ., Μάρτ.) 130) — καὶ Βηρυττὸν 114(6).

Περιωρισμένη πρασφορά τοννάς προεκάλεσε τὴν μεγαλυτέραν σταθερότητα τῆς ἀγορᾶς τοῦ Βορ. Ειρηνικού. ‘Επιληρώθησαν δι' Αγγλίαν (Φεδρ.—Μάρτ.) δολ. 20 διὰ ξελίειν καὶ γενικά καὶ ἐν συνεχείᾳ δολάρια 21.50 φίο, ἔνω δι' Ιούνιον—Ιούλιον δολ. 17.25 καὶ 17.50 φίο.



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOLEL", GOTHENBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS "OCEANSHIP", GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

Κριθή δι' Ἀγγλίαν (Φεβρ.) 136) — καὶ σιτηρά δι' Ἰσπωνίαν δολ. 12.25 (Μάρτ.—Απρ.). Διὰ τὴν Ἀμέρικαν—Ἀμερικανὸν δολ. 17 (Φεβρουάριον).

Ἡ Αὐστραλία ἐπανέλαβε τὰς ναυλώσεις διὰ σίτων εἰς χῦμα δι' Ἀγγλίαν εἰς τὸν ἀμετάβλητον ναυλῶν τῶν 115) —, βάσις δυτικοὺς λιμένας (Φεβρ.—Μάρτ.). Διὰ τὴν Κεϋλάνην ἀπὸ ἀνατολ. λιμένας ἀλευρα 110) —.

Ζήτησις τοννᾶς διὰ τὰς Ἰνδίας, τὴν Κωνστάντζαν καὶ τὴν Τεργέστην.

Οὐλίγαταί ναυλώσεις ἔξι Ἰνδίων, λόγω τῶν ὀξιούμενών ὑψηλῶν ναυλῶν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς. Αἱ πλέον ἐπείγουσα ἀνάγκαι ἐκλείσιτο. Ἀπὸ τὸ Βιζαγκαπτάνδι' Ἰσπωνίαν (Μάρτ.) ἐπιληρώθησαν 68) — φίο ἔντ τριμεντ, ἀπὸ τὸ Κοϊλοχότανδι' Ἕνων. Πολιτείας δολ. 13.75, ἐνῷ ἀπὸ Μαρμάγκος διὰ τὸ Κόντινεντ σκάφη Ἰανουαρίου—Φεβρουαρίου ἐπέτυχον τὸν δελτιωμένον ναυλῶν τῶν 88) 6 καὶ 83) 6 φίο, διὸ δὲ τὴν Τεργέστην (μικρὸν σκάφος) 76) 6. Γαιανθρακες ἀπὸ τὴν Καλκούτταν διὰ τὸ Χόγκ Κόγκ 61) 6.

Οἱ φορτωταὶ τῆς Βορ. Κίνας προσφέροντα 120) — φίο διὰ δημιοτρικὰ (Ιαν.—Φεβρ.) διὰ τὴν Κωνστάντζαν. Διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπιληρώθησαν 122) 6. Ὁρυζα εἰς σάκκους ἀπὸ Βαμπόδη διὰ τὸ Κολόμπη προσφέροντο εἰς τὰ 52) 6, χωρὶς πράξεις, λόγω τῆς ἀπροθυμίας τῶν ἐφοπλιστῶν.

Ἀραβόσιτος ἀπὸ τὴν Ν. Ἀφρικήν (Μουμπάζαν) δι' Ἀγγλίαν ἐπιληρώθη 92) 6 καὶ χρώμιον ἀπὸ τὸ Λορέντζο Μάρκες διὰ τὸ Ρόττερνταμ εἰς τὰ 62) 6. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Μονρόδιαν δι' Ἕνωμένας Πολιτείας δολ. 4.50 (Φεβρ.). Ἡ αὐτὴ τιμὴ εἰς πέντε Ιταλικὰ σκάφη διὰ φορτώσεις ἀπὸ Μαΐου—Νοεμβρίου.

Ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν ἀραβόσιτος δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ 66) — (Φεβρ.) καὶ τιμέντα διὰ τὸ Κουεῖτ 72) 6 φίο. Ἀπὸ τὴν Κωνστάντζαν ἀραβόσιτος 71) 6 καὶ 73) — φίο δι' Ἀγγλίαν. Μετρία ἡ ἐκ τῆς Μεσογείου ἐργασίας, σταθεροί, δυως, οἱ ναυλοί. Ἀλλάς ἀπὸ Τραπανί διὰ δυτικὴν ἀκτὴν Νορβηγίας 51) — φοιπ ἔντ στόσουεντ καὶ ἀπὸ Τερρεβιέγια δι' Ἰσπωνίαν δολ. 10.75 καὶ διὰ Νότιον Ἀφρικήν 75) — (Φεβρ.). Πυρίταν ἀπὸ τὴν Χουέλην διὰ τὸ Ρόττερνταμ 36) 6. Ἀπὸ Λάδη Γκουλέτ διὰ Ρόττερνταμ 35) — καὶ ἀπὸ τὴν Τουρκίαν χρώμιον διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν (Νόρδερν ρεῖντζ) δολ. 7 φίο καὶ 8 φόμπ. Ἀπὸ τὴν Σικελίαν 28) — καὶ διὰ Τσιτιβάτεκιαν ἡ Νεάπολιν 25) 6.

Εὐριτάτη ἡ κίνησις τῶν χρονοναυλώσεων. Κυκλικὰ ταξίδια Βορ. Ειρηνικὸν ἐπιληρώθησαν 30) — 29) — καὶ 25) 6, ἀνάλογως ἡμερομηνῶν παραδόσεως εἰς λιμένας Ἀγγλίας καὶ ταξίδιον ἀπὸ Βομβάνη διὰ τὴν Εὐρώπην 34) —. Διὰ τάμι—τάρτερ 4 μηνῶν 24) — (γαιανθρακες δι' Ἀγγλίαν ἀπὸ Χάμπτον ρόδες) καὶ εἰς μότορσπιτ 35) — διὰ τρία κυκλικὰ ταξίδια τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ. Μέτρια σκάφη διὰ 3 μῆνας, ὅψιδη 6, δολ. 4, παράδοσις καὶ ἐπαναπαράδοσις Πλεῖτ.

Οἱ ναυλοὶ τῶν δεξαμενονόπολοίων

Αἱ ναυλώσεις δι' Ἰανουαρίου λίαν πειραιωμέναι, οἱ φορτωταὶ ἔκαλυψαν τὰς ἀνάγκας των. Ἡ ζήτησις διὰ Φεβρουαρίου σταθερά, ὁ τόνος πάντων τῆς ἀγορᾶς δχι καὶ τόσον ὑγιῆς. Ἡ προσφερομένη χωρητικότης μεγάλη. Ο ναυλος τῶν 35% πλέον τῆς Κλίμακος ἐπιληρώθη διὰ φορτώσεις ἀκαθάρτων ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν Θάλασσαν καὶ τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' Εὐρώπην. Τὰ ἀκτοβιοικά τῆς Ἀμερικῆς μὲ ζήτησιν δι' ἀμέσους φορτώσεις. Ναῦλοι οἱ τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου. Τὰ τάμι—τάρτερ εἰς τὰ 3.75 ἔως 3.90 δολ. ὀλιγομήνου διαφρείας.

Ἡ Πειραιϊκὴ ναυλαγορά

Πλήρες διαταγῶν ἀπὸ δλα τὰ γειτονικὰ κέντρα φορτώσεων διέρρευσε τὸ πρώτον 15θεμέρον τοῦ ἔτους, ἀλλὰ μὲ ἀπούσιαν ἐλληνικῶν ναυλώσεων, ἀλλειπεῖ διαθέσιμον τοννᾶς. Διὰ μίαν διαταγῆν ἐκ Μήλου (2500 τ. βαρυτίνην) διὰ Βασσόπον, μὲ φορτωσὶν Ἰανουαρίου—Φεβρουαρίου, ὑπεδεικνύετο ὑπὸ τῶν φορτωτῶν ἡ τιμὴ τῶν 75) —. Υπάρχουν ἐκ Πόρτ Σουδάν διαταγῆς δι' 600 ἔως 10.000 τ. βαμβακοσπόρων διὰ Πειραιᾶ, διὰ τὴν μεταφορῶν τῶν ὀπίσιων ζητοῦνται προσφοραὶ καταλλήλων σκαφῶν. Ἀπὸ Κωνστάντζαν (τιμέντα) διὰ Βασσόπον 75) —. Δι' ἐλληνικὰ τοιμέντα ικανὴ ζήτησις δι' Ἐρυθράν Θάλασσαν, μὲ ὑποδεικνύμενον ναύλον 45) — ἔως 46) —.

Ἀπὸ Νότιον Ισπανίαν ὑπάρχουν φορτία ζαχάρεων 4000—5000 τόν. δι' Ιστραήλ καὶ Κωνστάντζαν, μὲ ίθεαν ναυλωτῶν γύρω τῶν 40) — καὶ

ἀπὸ Κωνστάντζαν (γεννήματα) διὰ Κόντινεντ, μὲ καντσέλλον Ἰανουαρίου. Οἱ ναυλωταὶ προσφέροντο 70) —. Ἐπίσης διὰ 2800 ἔως 3000 κ.π. ξύλειας διὰ Χούλη προσφέρονται 65) — φίο καὶ στόσουεντ. Τέλος, ἐκ Χερσόνεως—Οδησσού διὰ 5000 ἔως 7000 τ. χυτοσιδήρου διὰ Γένοβαν ἐζητεῖτο σκάφος εἰς τὰ 45) — φίο, μὲ φόρτωσιν Φεβρουαρίου.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΑΥΡΑ» (πανομ.) ἐκ Νέας Ὁρλέανης 9500 τ. εἰδῶν ἐκ σιδῆρου δι' Ὁλλανδίαν δελλ. 10.30, μὲ 1500 τ. φόρτωσιν καὶ 1500 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Ἰανουαρίου. «ΣΟΥΕΡΤΕ» (Κεστρ.) ἀπὸ Σίδεν καὶ Λιούσιτσουργκ 9500 τ. γαιανθράκων διὰ δυτικὴν ἀκτὴν Ἀγγλίας 56) 6 φίο, ἐκν. Μάντζεστερ 57) 6, Τάμεσιν 58) 6, μὲ 2000 τ. φόρτωσιν καὶ 1500 τ. ἐκφόρτωσιν, ὄψιον δι' Ἀμερικανο—Ρόττερνταμ ἡ Ἀμερικανο 51) 6, μὲ 2500 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—20 Φεβρουαρίου.

«ΘΕΜΠΩΝΗ» ἀπὸ Χάμπτον πόδες 9300 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμερικανο 53) —, μὲ 2500 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Ἰανουαρίου.

«ΔΩΡΙΣ» (Λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικοὺς λιμένας Κόλπου 9200 τ. γεννημάτων ἡ καὶ σύριος δι' Ἀγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης τῆς Βορείου Ιρλανδίας) 80) —, ἐκν. ἀπὸ δυνάμεων φορτωσίν 2) 6 έξτρα καὶ διὰ δύο λιμένας ἐκφόρτωσις 2) 6 ἐπὶ πλέον, φόρτωσις 15—31 Ἰανουαρίου.

«ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ» (λιβεριανὸν) ἀπὸ Σαιν Τζέν (Νιού Μπράουνσδικ) 9500 τ. γεννημάτων διὰ δύο Λαοδίνων ἡ Χούλη 75) —, ὄψιον ἀπὸ Χάλιφας 74) —, φόρτωσις 1—19 Φεβρουαρίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ» ἀπὸ Χάμπτον πόδες 9000 τ. γαιανθράκων διὰ δυτικὴν ἀκτὴν Ἀγγλίας 57) 6, φίον Μάντζεστερ 58) 6, ἐκν. Λαοδίνων 59) 6, μὲ 1500 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, καντσέλλο 12 Ἰανουαρίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἑ. Ν. I. Γουλανδρ.) ἀπὸ Χάμπτον πόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ὁλλανδίαν ἡ Ἀμερικανο 51) 6, μὲ 2500 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, καντσέλλο 12 Ἰανουαρίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΙΡΗΣ» ἀπὸ Νόρδερν ρεῖντζ 9700 τ. γεννημάτων δι' ἐκλεκτοὺς λιμένας διάτης Ἀγγλίας (συμπεριλαμβανομένου Λαοδίνου ἡ Χούλη), 75) —, φόρτωσις 5—20 Φεβρουαρίου.

«ΜΑΝΟΛΙΤΟ» (Κεστρικας) ἀπὸ Χάμπτον πόδες 9100 ἔως 10.000 τ. γαιανθράκων διὰ δύο ιστινονικοὺς λιμένας δολ. 12.45, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—8 Φεβρουαρίου.

«ΜΑΡΚΑΜΠ» (σημ. ἀγγλική) ἀπὸ Χάμπτον πόδες 9000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀγγλίαν 53) 9, φίον διὰ Μπρόνσμποτελ-Κούγκ 54) 9, ἐλευθερων ἐκφροτοτικῶν, φόρτωσις 25 Ἰανουαρίου—15 Φεβρουαρίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἑ. Ν. I. Γουλανδρ.) ἀπὸ Χάμπτον πόδες 9000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμερικανο 53) —, φόρτωσις 10—20 Ἰανουαρίου.

«ΑΖΟΥΕΡΟΣ» (πανομ.) ἀπὸ Σαιν Τζέν (Νιού Μπράουνσδικ) ἡ ἀπὸ Χάλιφας 9000 τ. γεννημάτων διὰ Μάντζεστερ 77) —, φόρτωσις 14—22 Ἰανουαρίου.

«ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (πανομ.) ἀπὸ Χάμπτον Ρόδες 8000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ 51) 6, φίον διὰ γερμανικού λιμένα Βορείου Θαλασσῆς 52) 6, (δύο συνεχῆ ταξίδια), ἐνορξί Ἰανουαρίου.

«ΡΙΟ ΜΑΡ» (πανομ.) ἀπὸ Χάμπτον Ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Καθασάκι δολ. 12.25, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Φεβρουαρίου.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» (όνδουρ.) ἀπὸ Χάμπτον Ρόδες 9.500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανέρων δολ. 6.10, φόρτωσις 20—31 Ἰανουαρίου.

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΑΟΣ» ἡ Νέας Υόρκης—Σαδάννας, ρεῖντζ 9400 τ. παλαιοστόρων (475.000 κ.π. διὰ δέματος), διὰ Τεργέστην, κατ' ἀποκοπήν δολ. 122.000 φίο, φόρτωσις 20—31 Ἰανουαρίου.

«ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ» (πανομ.) ἀπὸ Χάμπτον Ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Βέζερ 52) 6, φόρτωσις 1—10 Ιανουαρίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝΣ» (πανομ.) ἀπὸ Χάμπτον Ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ιανουαρίου δολ. 12.35, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—10 Ιανουαρίου.

«ΕΜΤΤΑ Δ.» (σημ. ἀμερικ.) ἀπὸ Χάμπτον πόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ δυτικὴν ἀκτὴν Ἀγγλίας δολ. 10.25, φίον Μάντζεστερ 10.40, ἐκν. δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν Ἀγγλίας 10.75, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φίον δι' Ἀμερικανο—Ρόττερνταμ ἡ Αμερικανο δολ. 9.25, μὲ 2500 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν (δύο συνεχῆ ταξίδια), ἐνορξί 1—20 Ιανουαρίου.

«ΑΟΥΡΟΡΑ» (όνδουρ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι' Ιανουαρίου δολ. 14, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15—30 Ἰανουαρίου.

ΤΕΣΑΡΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (άδ. Σούλανδρη) ἀπὸ Τσάρτσιλ 9600 τ. σίτου ἐκαστοτού δι' Αγγλίαν 72) 6, φόρτωσις ἀπὸ 1 Αύγουστου ἔως 5 Οκτωβρίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ» ἀπὸ Χάμπτον πόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμερικανο 50) 6, φίον δι' Αμερικανο 52) 6, ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν (δύο τικῶν (6 συνεχῆ ταξίδια), ἐνορξί 25 Ιανουαρίου — 10 Φεβρουαρίου.

DINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

Telegrams: MITHA SHIPBROKERS AND AGENTS
PIRAEUS PIRAEUS - GREECE Teleph. 40562
40851 40798

NTINOS MHTROPOULOS - ATHANASIOS XATZIGEORGIOU

NAUTIKOI PRAKTORFS - NAULOMESITAI
PEIRAIYES

Άκτη Ποσειδώνος 3 Τηλέφ. 45.652 40.851 40.798
Τηλ. Διεύθυνσις ΜΗΤΧΑ Πειραιάς

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE
WESTERLAAN 3
TEL: II3994-II3984-24510
Telegrams: DIOSKUROI

N. MAVROLEON
SHIPBROKERS & AGENTS

AMSTERDAM
DAMRAK 89
TEL: 40115

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» ἐκ Βρετανικής Κολομβίας, μὲ δόψιον ἀπό Πούγκετ Σούντ 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμέρισαν-'Αμδούργον ρέιντζ δολ. 17, μὲ 3000 τ. ἐλευθέραν ἐκφρωτών, φόρτωσις 1—15 Φεδρουαρίου.

«ΟΝΤΡΥ» ἐκ Βρετανικής Κολομβίας 9800 τ. ζυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π. διὰ δέματο) διὰ Νόρδερν ρέιντζ, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 155.000 φίο, φόρτωσις 1—20 Φεδρουαρίου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (λιβερ.) ἐκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 12.25, μὲ 1000 τ. ἐλευθέραν ἐκφρωτών, φόρτωσις 20 Μαρτίου—10 Απρίλιου.

«ΝΟΡΑ» (δύναμος) ἀπό έξι θέσεις τῆς Βρετανικής Κολομβίας 10.000 τ. ζυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π. διὰ δέματο) δι' 'Αγγλίαν δολ. 19.75 φίο, φόρτωσις 5 Μαρτίου—5 Απρίλιου.

«ΑΡΜΑΡ» (λιβερ.) ἀπό Κούν Μπαϊ—Βρετανικής Κολομβίας 10.000 τ. ζυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π. διὰ δέματο) δι' 'Αγγλίαν δολ. 17.50, φίο, φόρτωσις 10 'Ιουνίου—10 'Ιουλίου.

«ΧΡΗΣΤΟΣ» λιβερ. (εὐχ «Χρήστος Μ.») ἐκ Βρετανικής Κολομβίας 9300 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 13.25, μὲ 1000 τ. ἐλευθέραν ἐκφρωτών, φόρτωσις 4—25 Μαρτίου.

«ΛΕΟΝΤΙΟΣ» ἐκ Βρετανικής Κολομβίας 9300 τ. ζυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π. διὰ δέματο) διὰ Νόρδερν ρέιντζ, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 150.000 φίο, φόρτωσις 'Ιανουάριον — Φεδρουαρίου.

«ΠΑΤΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ» (παναμ.) ἐκ Βρετανικής Κολομβίας 10.000 τ. ζυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π. διὰ δέματο) δι' 'Αγγλίαν δολ. 17.25 φίο, φόρτωσις 1 'Ιουνίου—1 'Ιουλίου.

«ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ» (παναμ.) ἐκ Βρετανικής Κολομβίας 9400 τ. ζυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π. διὰ δέματο) διὰ τέσσαρος θέσεων μεταξὺ Κείπ Τάου καὶ Λορέντζο Μόρκες, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 220.000 φίο, φόρτωσις 15 Απριλίου—15 Μαΐου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ» ἐκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Ιανδίας δολ. 19.25, μὲ 750 τ. ἐλευθέραν ἐκφρωτών, φόρτωσις Μάρτιου.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΒΑΛΛΟΡ» (λιβερ.) ἐκ Ρίου 'Ιανείρου 9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βαλτιμόρην ἡ Φιλαδέλφειαν δολ. 5.50 φίο, φόρτωσις 20 'Ιανουάριον—12 Φεδρουαρίου.

«ΠΡΩΔΡΟΜΟΣ» (εὐχ «Κεντρώων», λιβερ.) ἐκ Ρίου 'Ιανείρου 9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βαλτιμόρην ἡ Φιλαδέλφειαν δολ. 5.50 φίο, φόρτωσις 17—31 'Ιανουάριου.

«ΦΑΡΑΛΗΣ» (παναμ.) ἐκ Ρίδερ Πλέιτ 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμέρισαν-'Αμδούργον ρέιντζ 105)6, μὲ 3000 τ. ἐλευθέραν ἐκφρωτών, φόρτωσις 10—28 'Ιανουάριου.

«ΑΝΤΩΝΗΣ» ἐκ Βικτωρίας ἡ Ρίου 'Ιανείρου 9000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βαλτιμόρην ἡ Φιλαδέλφειαν δολ. 5.50 φίο, φόρτωσις 1—15 Φεδρουαρίου.

«ΚΝΟΖΑΓΚΑΖ» (λιβερ.) ἐκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βαλτιμόρην δολ. 5.50 φίο, μὲ 1500 τ. ἐκφρωτών, ἐξ διὰ Χάρμπον ρόδως ἐκφρωτώσις 1200 τ. φόρτωσις 20 Φεδρουαρίου—10 Μαρτίου.

«ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑΥΤΕΡ» (λιβερ.) ἐκ Ρίου 'Ιανείρου 9000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βαλτιμόρην δολ. 5.50 φίο, φόρτωσις 20 'Ιανουάριον—10 Φεδρουαρίου.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» ἐκ Νοτίου Ατλαντικού 9400 τ. παλαισισθών (475.000 κ. π. διὰ δέματο) δι' 'Αμέρισαν—Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερταμ, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 108.000 φίο, φόρτωσις 24 'Ιανουάριον—10 Φεδρουαρίου.

«ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἀπό Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Αρκες 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης Βορείου 'Ιρλανδίας καὶ Μάντσεστερ) 110), φίοις 'Αμέρισαν — 'Αμδούργον ρέιντζ 107)6, ἐξ αὐτούς 'Αμέρισαν ἡ Ρόττερνταμ 106)3, φόρτωσις 20—31 'Ιανουάριου.

«ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ» (κοσταρ.) ἐκ Ρίδερ Πλέιτ 9500 τ. γεννημάτων δι' ένα λιμένα Δυτικής Ιταλίας (Γένοβαν, Λιδόρον ἡ Νεάπολιν) δολ. 14.75, μὲ 1000 τ. ἐλευθέραν ἐκφρωτών, φόρτωσις Φεδρουαρίου.

«ΠΛΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἐκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Φιλαδέλφειαν ἡ Βαλτιμόρην δολ. 5.40 φίο, φόρτωσις 'Ιανουάριον.

«ΕΝΟΡΑ ΝΤΑΤΣΕΣ» (εὐχ «Πρεσοί») ἀπό Ρίδερ Πλέιτ 8000 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 17 φίο, φόρτωσις 'Ιανουάριον.

«ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ» λιβερ. (εὐχ «Southern Trade») ἐκ Ρίδερ Πλέιτ 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 17.25 φίο, φόρτωσις 'Ιανουάριον.

«ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤΑ» (παναμ.) ἐκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Νόρδερν ρέιντζ δολ. 5.50 φίο, φόρτωσις Φεδρουαρίου—Μάρτιου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (λιβερ.) ἐκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 65), φόρτωσις Φεδρουαρίου.

«ΑΦΡΙΚΑΝΑ» (παναμ.) ἐκ Βραζιλίας, 8000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Νόρδερν ρέιντζ δολ. 5.45 φίο, φόρτωσις 18 'Ιανουάριον — 8 Φεδρουαρίου.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΘΕΜΩΝΗ» ἐξ 'Αμδούργον 9500 τ. ποτάσσης δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας δολ. 11.75, μὲ 1000 τ. ἐλευθέραν ἐκφρωτών, φόρτωσις 5—15 Φεδρουαρίου.

«ΧΕΛΑΤΑΡΟΣ» ἐκ Βρέμης 9500 τ. ποτάσσης δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 11.75, μὲ 1.000 τ. φόρτωσις καὶ 1.000 τ. ἐλευθέραν ἐκφρωτών, φόρτωσις 'Ιανουάριον.

«ΜΑΙΑΠΤΙΣ» ἐκ Σεπτέμβρου 6000 τ. τοιμέντων διὰ Μπουένος 'Αρκες 59)6 φίο, ἔμεσος φόρτωσις.

«ΧΕΡΕΝΤΙΑ» (κοσταρ.) ἐκ Βρέμης 7000 τ. γαιαθράκων διὰ Χάιφαν 54)- φίο, φόρτωσις 'Ιανουάριον.

«ΠΑΘΟ» (παναμ.) ἐκ Ρόττερνταμ ἡ Βρέμης 9000 τ. γαιαθράκων δι' ένα έλληνικόν λιμένα 42), ἐλευθέρων ἐκφρωτών, φόρτωσις 'Ιανουάριον.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (ιταλικόν) ἀπό Στρατών 2000 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Ολλανδίαν 44), μὲ 2)6 ἐκφρωτικό, φόρτωσις 'Ιανουάριον.

«ΑΡΜΑΡ» (λιβερ.) ἐξ 'Αμδούργον ἡ Βρέμης 9500 τ. ποτάσσης δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 11.75, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφρωτών, φόρτωσις 20 Μαρτίου — 10 'Απριλίου.

«ΦΑΙΑΣ II» (παναμ.) ἐκ Ρόττερνταμ 9000 τ. λιπασμάτων διὰ Βίλμιγκτον — Σαδάνων ρέιντζ δολ. 4 φίο, φόρτωσις 'Ιανουάριον.

«ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (παναμ.) ἀπό Σλίτε 8000 τ. τοιμέντων διὰ Κουβέιτ 80)6 φίο, φόρτωσις 15—31 'Ιανουάριον.

Έκ Μεσογείου καὶ Αδριατικής

«ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» εκ 'Μόρα» (σημαία ὄγγυλη) ἐκ Καρθαγένης 8000 τόν. μεταλλευμάτων διὰ Γύδωνας (45)—φίο, φόρτωσις 'Ιανουάριον.

«ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ» (σημ. ὄγγυλη) ἐκ Καρθαγένης 9000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Γύδωνας (45)—φίο, φόρτωσις 'Ιανουάριον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (σουδικόν) ἐκ Πειραιῶν 3300 τ. τοιμέντων διὰ Τζέδδαν 47)6, λάτερ-τέρμης, φόρτωσις 10—25 'Ιανουάριον.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΠΑΝΑΓΙΑ» ἐξ 'Οδησσού 900 τ. γαιαθράκων διὰ Πειραιᾶ 35), φόρτωσις 'Ιανουάριον.

«ΑΦΡΟΣ» (παναμ.) ἐκ Τουρκίας 9500 τ. χρωμίου διὰ Νόρδερν ρέιντζ δολ. 8, φόρτη, μὲ δολ. 1.30 δι' ἐκφρωτικό, φόρτωσις Φεδρουαρίου.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἐκ Μπουργκάς 6500 τ. ἐλαιοπλακούντων κλπ. (360.000 κ. π. διὰ δέματο) διὰ Χούλη, κατ' ἀποκοπὴν λίρας 23.000, ένα καὶ δι' ένα λιμένα 'Αμδέρσας — 'Αμδούργον 500 λίρας έξτρα, δύο λιμένας 1000 λίρας έξτρα, φόρτωσις 'Ιανουάριον.

Έξ Αύστραλίας, Ίνδιων καὶ Απωλού

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-ΥΛΟΡ» (παναμ.) ἀπό Μαρμαγκάς 9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ, 'Αμστερταμ, 'Υμουίντεν 88)6, μὲ 1000 τ. φόρτωσιν 2)6 καὶ 2000 τ. (ἐκφρωτών) 2)6, φόρτωσις 1—25 'Ιανουάριον.

«ΜΑΡΙΠΟΖΑ» (λιβερ.) ἀπό Βιζαγκατόπατον 9000 τ. μεταλλευμάτων διὰ δύο λιμένων 'Ιαπωνίας 68) — φίο, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΠΙΟΝΙΡΑ» (παναμ.) ἀπό Κοίλοτάκη 9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Νίκαιαν 'Υόρκην δολ. 13.50, γκρό-τέρμης, φόρτωσις 7—28 Φεδρουαρίου.

«ΑΡΕΤΗ» (παναμ.) ἀπό Μορμούριο 5000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Τεργέστην 76)6, μὲ 800 τ. φόρτωσιν εἰς τὰ 24 άννας καὶ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφρωτών, φόρτωσις 7—20 Φεδρουαρίου.

Έκ παντόιών ἄλλων ὀχυρῶν

«ΑΤΑ-Ι-ΖΕΤΣΟΥ ΜΑΡΟΥ No 1» (ιαπων.) ἀπό Μουρόβαν 8000 τ. εἰδῶν ἐκ σιδηρών, διὰ δύο λιμένας 'Ελλαδος 70), φόρτωσις 'Ιανουάριον.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (τῆς έτ., 'Οράιον) ἀπό Πρίνης 'Αιλαντ 9000 τόν. γεωμήλων διὰ Τζάσονβιλ, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 40.000 φίο, φόρτωσις 'Ιανουάριον.

«ΓΕΡΟΝΤΑΣ» (παναμ.) ἀπό Βομπάνα 9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Κόντινεντ 45) φίο, μὲ 3000 τ. φόρτωσιν καὶ 2000 τ. ἐλευθέρων ἐκφρωτών, καντούέλλο 10 'Ιανουάριον.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ» ἐκ Κούβας 8000 έως 8500 τ. ζωχάρεως διὰ Λίβανον 114)6, ἐλευθέρων ἐκφρωτικών, φόρτωσις 'Ιανουάριον.

Αἱ χρονογαλώσεις

«ΑΥΡΑ» (παναμ.) 10.400 τόνων ί.ω. (499.000 κ. π. διὰ δέματο, ταχύτης 10 έως 10½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ δι' ένα πετρελαϊκόν ταξίδιον δολ. 3.60, παράδοσης εἰς Μόμπιλ 5 — 20 'Ιανουάριος, ἐπαναπαρδούσις εἰς Νόρδερν ρέιντζ.

«ΙΒΟΡ ΙΖΟΜΠΕΛΑ» (ομ. ὄγγυλη) 10.384 τόνων ί.ω. (496.000 κ. π. διὰ δέματο, ταχύτης 10—10½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 24 έως 25 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διὰ ταξίδιον επιστροφής ἐξ 'Απωλ. 'Ανοτολής εἰς Ήνωμένας Πολιτείας, μέσω Μαρμαγκάδας, 25)6, παράδοσης εἰς Κοστίν 1—20 Φεδρουαρίου, ἐπαναπαρδούσις εἰς αὐτοκινήτου διά Κόλπου.

«ΑΓΙΑ ΤΡΙΔΔΑ» (λιβερ.) 10.869 τόνων ί.ω. (475.000 κ. π. διὰ δέματο, ταχύτης 10—10½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 25 έως 26 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διὰ ταξίδιον ἀπό την Ιαπωνίαν εἰς την 'Αργεντινήν, μέσω Σιγκαπούρων — 'Ακρωτηρίου Καλῆς 'Ελπίδος καὶ Βραζιλίας, 27)6, παράδοσης εἰς Καβασάκι 25

ZABALA 1542

ROOM 44-45

Telef: 8.60.85

"NICOLAOS VITALIS - MOOR BROTHERS & CO"

ΤΡΑΠΕΖΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

POST OFFICE No. 45

MONTEVIDEO (URUGUAY)

Addr: Telegraph:

"OLYMPIC,"

MONTEVIDEO

D. J. PAPADIMITRIOU & SONS
SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS
ALEXANDRIA
P. O. Box 1746

PORT-SAID
P.O.Box 55

SUEZ
P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference.
TELEGRAMS : ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.

Τὰ ταξιδεύοντα ἔλληνικά πλοῖα

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δεξ.)	έτ. «Ἄρτεμις»	17	3976	ἀργεῖ Ἀμπελάκι ἀπό 20 Ιανουαρίου 1954
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἔφθ. Κάρδιφ 3 Ιαν. εἰς θέσιν 5 Β. καὶ 114 Α., Ιαν. 3 δι' Οζάκαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	εἰς Σάντερλαντ, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώψ»	54	8450	ἀργεῖ Ἀμπελάκι ἀπό 30 Απρ. 1952
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εὐγενία I. Χανδρῆ	18	2974	ἀνεχ. Ἀρούμπαν 2 Ιαν. διὰ Μαρακάϊμπο
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἔφθ. Μποργκάς 1 Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ. Ρεσίφ 10 Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν. & Ἀδ. Κ. Χ. 'πατέρας	43	7239	ἀνεχ. Σάντερλαντ 8 Ιαν. διὰ Κέι Ούέστ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6500	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 9 Ιαν. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 13
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοτσάτης	20	844	εἰς Μποργκάς 4 Ιαν.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Ἀρ. Ἀναστασάτος	18	2858	ἀνεχ. Υμουνίτεν 7 Ιαν.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	ἔφθ. Μοντεδίδεο 6 Ιαν. διὰ Πειραιᾶ
ΑΘΗΝΑΙ	Ἐλλ. Γραμμή Ν. Ἀμερ.	53	3575	διῆλθε Τζίμπουτι 1 Ιαν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΚΤΗ	«Ἄδ. Λιβανοῦ» Α.Ε.	44	7176	ἔφθ. Αμβέρσαν 8 Ιαν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατῆς Ἀνδρεάδης	44	7257	ἀνεχ. Βαγκούμπερ 4 Ιαν. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανί» Α.Ε.	43	7234	διῆλθε Σουέζ 8 Ιαν. δι' Οζάκαν
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανοῦ» Α.Ε.	43	7229	ἀνεχ. Ἀδελαΐδα 11 Ιαν. διὰ Μελβούρνην
ΑΛΙΚΗ Π.	Ἀπ. Πεζᾶς	44	7212	ἔφθ. Ρόττερνταμ 7 Ιαν.
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούζης	43	7176	εἰς θέσιν 35 Β. καὶ 31 Δ., Ιαν. 9 διὰ Γιουγκοσλαβίαν
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμὸς & Πατέρας	42	7177	ἔφθ. Σπαλάτον 4 Ιαν.
ΑΝΙΑ	Ίγκόρ & 'Απ. Πεζᾶς	44	7257	ἔφθ. Ρόττερνταμ ἀπό 26 ΔΕΚ.
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	εἰς θέσιν 37 Β. καὶ 29 Δ., Ιαν. 3 διὰ Χάμπτον ρόδις
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανοῦ» Α.Ε.	43	7176	ἀργεῖ Ἀμπελάκι ἀπό 16 Μαΐου 1954
ΑΝΤΙΟΠΗ (δεξ.)	«Νάρχος» Α.Ε.	14	4046	διῆλθε Τρίνινταν 10 Ιαν. διὰ Ρίον Ιανείρου
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμὸς & Πατέρας	43	7176	ἔφθ. Βικτορίαν (Βραζ.) 7 Ιαν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	29	6022	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 3 Μαρτ. 1954
ΑΡΓΩ	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	18	5532	ἀνεχ. Μοντεδίδεο 8 Ιαν. δι' Αμβέρσαν
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανοῦ» Α.Ε.	41	7460	ἀνεχ. Γκάλεστων 4 Ιαν. δι' Αδριατικήν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	ἔφθ. Μοντεδίδεο 9 Ιαν.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	52	13415	ἔφθ. Είδουμάσιον 10 Ιαν.
ΑΣΤΕΡΙΣ	Ἐκτώρ Δρακούλης	43	7176	ἀνεχ. Τρίνινταν 1 Ιαν. διὰ Μόμπιλ, ἔφθ. 9
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανὸς	43	7227	εἰς Τζέδδαν 4 Ιαν.
ΑΤΤΙΚΗ	Χρ. Μαυράκης	43	2400	ἔφθ. Γένοβαν 26 ΔΕΚ., ἐπισκευὴ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Ἐθν. Γραμ. Ἐλ.—Ἀμερ.	27	20563	ἀνεχ. Πειραιᾶ 5 Ιαν. διὰ Τζέδδαν
ΒΑΣΙΛΗΣ	Ν. Πούταλος καὶ Σία	11	1881	διῆλθε Φινιστέρων 9 Ιαν. διὰ Λοιδίνον
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ἐλληνική» Α.Ε.	38	1894	ἔφθ. Ρόττερνταμ 6 Ιαν. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	ἀνεχ. Λοιδίνον 7 Ιαν. διὰ Κων.)πολιν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ἑλληνική» Α.Ε.	44	1923	ἀργεῖ Σύρου ἀπό 26 Ιουν. 1953
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	«Γ. Νικολάου»	22	3845	ἀνεχ. Κων.)πολιν 8 Ιαν. δι' Αμβούργον
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ἑλληνική» Α. Ε.	45	1918	ἔφθ. Ρίον Ιανείρου 6 Ιαν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Ἀδ. Γράτσου	44	7176	διῆλθεν Αγ. Βικέντιον 7 Ιαν. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	διῆλθε Παναμάν 24 ΔΕΚ. διὰ Ναγκόγια
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Επιφανείδης	43	7176	ἀνεχ. Νάρβικ 7 Ιαν. διὰ Βαλτιμόρην
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Ἀδ. Ανδρεάδη	43	7233	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 7 Ιαν. διὰ Κόντινεντ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20992	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 10 Μαΐου 1954
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Ν. Παπαδάτος	18	1176	ἀνεχ. Γκάλεστων 7 Ιαν. διὰ Νέαν Όρλεάνην, ἔφθ. 9
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ.	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	ἔφθ. Κωνστάντζαν 10 Ιαν.
ΔΑΝΑΗ	Ἀλεξάτος — Δούκας	23	1634	ἔφθ. Στεττίνον 4 Ιαν.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	Ἀδ. Συνοδινοῦ	24	2740	διῆλθε Ζέμπουτι 2 Ιαν. δι' Ινδίας.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υἱοὶ Δ. Ιγγλέση	18	5275	διῆλθεν Ούζαν 3 Ιαν. δι' Αζόρας
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Κυδωνιεὺς	26	4862	ἔφθ. Πειραιᾶ 6 Ιαν.
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ (δεξ.)	έτ. «Ἄρτεμις»	17	3321	ἀνεχ. Βαγκούμπερ 22 ΔΕΚ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ	«Άιγανος» Α.Ε.	44	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Ιαν. διὰ Κων.)πολιν
ΔΗΜΟΣ ΣΩΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7229	ἔφθ. Λίθ. 30 ΔΕΚ.
ΔΙΡΦΥΣ	Ἀδ. Πατέρας	43	7232	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 31 ΔΕΚ. 1952
ΔΩΡΑ ΧΑΝΑΡΗ	Ἐτ. Χανδρῆ	20	1603	ἔφθ. Μιτέλεφατ 7 Ιαν.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	δδ. Λιβανοῦ	37	4839	ἀνεχ. Ντεμεράρα 7 Ιαν. διὰ Παραμαρίμπο
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7256	ἔφθ. Μίδδλσεμπρο 3 Ιαν.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	27	4163	διῆλθε Παναμάν 6 Ιαν. ἐκ Περουβίας
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκυόνη» Α.Ε.	44	7253	διῆλθε Αλγερίου 2 Ιαν. διὰ Αλεξανδρέτταν
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	εἰς Ρίτζέκαν 10 Ιαν.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	ἔφθ. Αλγερίου 3 Ιαν.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανοῦ — Πρίντεπη	21	1549	διῆλθεν Αλγερίου 7 Ιαν. διὰ Θεσσαλονίκην
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Ἀδ. Μαζάράκη	22	3553	διῆλθεν Αλγερίου 2 Ιαν. διὰ Αλεξανδρέτταν
ΕΛΛΑΣ	«Ἑλληνική» Α.Ε.	16	2081	εἰς Ρίτζέκαν 10 Ιαν.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	Γ. Χρ. Λαιμὸς	43	7176	ἔφθ. Αλγερίου 7 Ιαν. διὰ Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ἑλληνική» Α.Ε.	36	6281	διῆλθε Παναμάν 6 Ιαν. ἐκ Περουβίας
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ἑλληνική» Καλλιμανοπ.	44	7207	διῆλθε Αλγερίου 2 Ιαν. διὰ Αγγλίαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ἑλληνική» Α.Ε.	43	7254	ἔφθ. Σαίγκον 26 ΔΕΚ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ἑλληνική» Α.Ε.	43	7176	διῆλθε Πειραιᾶ 7 Ιαν. διὰ Καρδίναλην
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεπης	19	1492	ἀνεχ. Νέαν Ύόρκην 7 Ιαν. διὰ Πειραιᾶ
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Ἐπίδαυρος» Α.Ε.	43	7253	ἔφθ. Λοιδίνον 30 ΔΕΚ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρεπ. — Σταθάτος	44	7198	ἀνεχ. Χάδανην 7 Ιαν. διὰ Πειραιᾶ
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδίων Σιγάλας	21	2369	ἔφθ. Ρίτζέκαν 1 Ιαν. διὰ Ρίτζέκαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	ἔφθ. Νέαν Όρλεάνην 28 ΔΕΚ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υἱοὶ Πέτρου Γουλανδρῆ	43	7244	διῆλθεν Αιγαλεόπορο 12 Ιαν. διὰ Νέαν Υόρκην
ΕΥΘΑΛΙΑ	Ἀδ. Γουλανδρῆ	18	3553	ἀνεχ. Χιούστον 8 Ιαν. διὰ Γκάλεστων
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7250	ἀνεχ. Πειραιᾶ 4 Ιαν. διὰ Τζέδδαν
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἀνεχ. Χιούστον 3 Ιαν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΗΡΩΝ !!	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	ἔφθ. Μοντάσσα 8 Ιαν.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνια»	44	7257	διῆλθεν Λοιδίνον 30 ΔΕΚ.
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	44	7198	ἀνεχ. Χάδανην 8 Ιαν. διὰ Πουέρτο Ταράφα
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	«Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	εἰς Ρίτζέκαν 20 ΔΕΚ. διὰ Θέσσαλον
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	4815	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 Ιαν.
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρέν» Α.Ε.	30	4123	ἔφθ. Σαίν Τζέν 3 Ιαν.
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	ἔφθ. Κολόμπο 30 ΔΕΚ.
ΙΓΓΟΡ	Ἀπ. Πεζᾶς	43	7207	ἀργεῖ Πόρτ Σαιδ ἀπό ἐτῶν
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ	Ν. Παπαδάτος	22	902	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό μηνῶν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Ἀδ. Γουλανδρῆ	44	7176	ἀνεχ. Μόλι 25 ΔΕΚ. διὰ Βαγκούμπερ
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	εἰς μεταφοράς Αρούμπας — Μαρακάϊμπο
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκᾶς Νομικός	28	1594	διῆλθεν Σουέζ 8 Ιαν. δι' Ερυθράν Θάλασσαν
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εὐγενία I. Χανδρῆ	42	7035	διῆλθεν Αρούμπαν 29 Ιαν. δι' Αγγλίαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & Ἀδ. Κ. Χ. 'πατέρας	43	7255	ἔφθ. Νεκοτάσει 1 Ιαν.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣ ΣΑ	Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	ἔφθ. Γκρίσμπι 8 Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Ἀδ. Κουλουκουντῆ	43	7229	διῆλθεν Σουέζ 8 Ιαν. διὰ Σάλιφ
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	ἔφθ. Νέαν Όρλεάνην 2 Ιαν.
ΚΑΣΤΩΡ	Ἀδ. Γράτσου	45	7260	διῆλθε Βερμούδας 10 Ιαν. διὰ Μαρακάϊμπο
KATE N. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληγιακή» Α.Ε.	43	10448	ἀνεχ. Καρθαγένην 9 Ιαν. διὰ Λίβανον

ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Ἐπιφανειάδη	44	7224	διῆλθε Κων) πολιν 8 'Ιαν. διὰ Στοκχόλμην
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κουνύλης	44	7253	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 5 'Ιαν.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Ἐπιφανειάδης	43	7198	διῆλθε Παναμάν 30 Δεκ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΚΟΡΘΙΟΝ	ἀδ. Γουλανδρή	24	4693	ἔφθ. Σάντος 1 'Ιαν.
ΚΡΙΟΣ	Μ. Ἐμπειρίκος	45	3805	ἄνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 Δεκ. διὰ Πουέρτο "Ορνταζ
ΚΥΠΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	20	6416	διῆλθε Σουέζ 7 'Ιαν. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαὶ	11	7537	ἄνεχ. Φρήμαντλ 31 Δεκ. διὰ Σαϊγκόν—Κόντινεντ
ΚΥΜΑ	'Αδ. Λιδανού' Α.Ε.	43	7244	εἰς θέσιν 28 Β. καὶ 52 Δ., 'Ιαν. 6 διὰ Καζαμπλάγκαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	'Άδ. Κ. Πατέρα	43	7223	ἄνεχ. Χάμππτον ρόδις 5 'Ιαν. διὰ Ριτζέκαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ἡλιόπουλος	05	2527	διῆλθε Σουέζ 28 Δεκ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Ἀπόδικας	45	7176	διῆλθε Ντόνερ 9 'Ιαν. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	'Άδ. Λώς	43	7176	διῆλθε Παναμάν 29 Δεκ. δι' Αγγλίαν
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αλεξάτος — Δούκας	25	965	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 'Ιαν.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 30 Δεκ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	διῆλθε Λιβανότάρ 6 'Ιαν. διὰ Ζάκυνθον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	22	1535	ἔφθ. Λιβερπούλ 28 Δεκ. δι' Αγγλίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	ἄνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Ιαν. διὰ Χάμππτον ρόδις
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύσαγγ. & Μ. Νομικός	43	7229	εἰς μεταφοράς ἐν Ἑλλάδι
ΛΟΥΛΑ	Δ. Κοτσαύτης κλπ.	43	1075	διῆλθε Σουέζ 4 'Ιαν. δι' Απω 'Ανατολήν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7176	ἄνεχ. Κιέλον 6 'Ιαν. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΜΑΙΩΤΙΣ	'Άδ. Συνοδινοῦ	19	3911	ἄνεχ. Μόντπιλ 2 'Ιαν. διὰ Πουέρτο 'Ορνταζ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παταδάκης	42	7044	διῆλθε Σουέζ 4 'Ιαν. δι' Απω 'Ανατολήν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρῆ	20	5401	ἄνεχ. Κιέλον 6 'Ιαν. διὰ Καλκούταν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρῆς	21	6784	διῆλθε Τρίνινταν 3 'Ιαν. διὰ Λάς Πιέντρας
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	'Άδ. Λώς	43	7244	εἰς Μπουάρα πάτο 18 Δεκ. (δι' Αμβέρσαν)
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	ἔφθ. Δουγκέρκην 26 Δεκ., ἐπισκευὴ
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	ἔφθ. Βουλήναν 4 'Ιαν.
ΜΑΡΙΑΜ	«Ελρηνίκος» Α. Ε.	44	7258	ἔφθ. Οζάκαν 8 'Ιαν. (διὰ Λός "Αντζελες")
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	11577	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιαν. διὰ Χέυζουμ
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	ἔφθ. Αμβέρσαν 9 'Ιαν.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΔ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Άδ. Κουλουκούντη	38	5548	ἄνεχ. Σαμαΐνους 7 'Ιαν. δι' Αγγλίαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Ηλίος» Α.Ε.	44	7254	διῆλθε Ιβραλτάρ 10 'Ιαν. διὰ Μπάρι
ΜΕΝΤΩΡ	"Εκτώρ Κ. Δρακούλης	41	7157	ἔφθ. Κωνσταντίζαν 9 'Ιαν.
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρῆ	24	1435	άργει Πειραιά ἀπό 10 'Ιαν. 1954
ΜΙΧΑΗΑ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7260	ἄνεχ. Γιαλκέστων 5 'Ιαν. διὰ Πόρτ "Εβεργκλαντ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύρτσαθιου	44	7176	έτ. Εύρενταν 3 'Ιαν. διὰ Λάς Πιέντρας
ΜΥΚΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμὴ Ν. 'Αμερ.	34	2709	εἰς Μπρεμπερχάφεν ἀπό 14 Νοεμ., ἐπισκευὴ
ΝΑΒΙΓΚΕ·ΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπ»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 'Ιαν. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	'Ιω. Καρρᾶς	44	7247	ἔφθ. Σαίν Τζών 1 'Ιαν.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	'Άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	ἔφθ. Πειραιά 23 Δεκ., διασκευὴ
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7230	διῆλθε Τζιμπουτί ἀπό 19 Δεκ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφάνη» Α. Ε.	43	7231	ἄνεχ. Αιγαίνων 9 'Ιαν. διὰ Κολόμπο
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ..	37	5205	ἔφθ. Αιμορένταν 26 Δεκ., ἐπισκευὴ
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σίσια	43	7176	διῆλθε Θέουταν 5 'Ιαν. διὰ Χάμππτον ρόδις
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Άδ. Σιτινᾶ	43	7254	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιαν. διὰ Συμύρην
ΝΙΚ. ΚΑΙ·ΡΗΣ	Ε. Κουλούκου — I. Καίρως	43	7254	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 5 'Ιαν. δι' Αιμούργον
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.	έτ. «Μιχαλίδης» Α.Ε.	42	7167	άνεχ. Αιμορένταν 20 Δεκ. διὰ Χάμππτον ρόδις
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	άνεχ. Χάμππτον ρόδις 9 'Ιαν. διὰ Γλασκώβην
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	'Ευπορ. — 'Εφοπλιστική	27	5525	ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς όλλανδον διαλυτάς
ΟΛΓΑ	Κ. Γράτσος	44	7176	άνεχ. Φρήμαντλ 5 Δεκ. δι' Αιδελαΐδα
ΟΝΤΡΥ	Κων. Β. Σκαρβέλης	45	7235	διῆλθε Χονσουλούδη 27 Δεκ. διὰ Κορέαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Δ. Ψυχογιούς	17	3704	διῆλθε Μπαχρέν 27 Δεκ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	έτ. «Οκεανός» Α.Ε.	19	5182	ἄργει Ελευσίνα ἀπό 4 Σεπτ. 1952
ΠΑΝΑΓΙΑ	'Αλεξάτος — Δούκας	21	1001	έφθ. Πειραιά 5 'Ιαν.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραδίας	43	7258	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Ιαν. διὰ Χάμππτον ρόδις
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	'Ιω. Γ. Π. Λιδανός	43	7176	εἰς θέσιν 30 Β. καὶ 139 Δ., 'Ιαν. 4 διὰ Κορέαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7256	ἔφθ. Ρίον 'Ιανέριον 2 'Ιαν.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εύπλοιος»	45	7240	έφθ. Αιμούργον 20 Δεκ., ἐπισκευὴ
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Π. Λαιμὸς	20	5194	έφθ. Χουέλην 5 'Ιαν.
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Άλγεριον 7 'Ιαν. δι' Αιμέρσαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7253	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Δεκ. διὰ Βαγκούδερ
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	'Ιω. Μ. Νικόφόρος	24	5026	άργει Ρόττερνταμ 29 Δεκ. διὰ Πόρτ "Εβεργκλαντ
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	άνεχ. Νίκαρδο 28 Δεκ. διὰ Πουέρτο 'Ορνταζ
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III. (τάνκ.)	Μ. Νομικός	43	10448	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 'Ιαν.
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	Υἱοί Π. Γουλανδρῆ	44	10448	διῆλθε Ντόρμπαν 8 'Ιαν. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες" 29 Δεκ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	διῆλθεν Αδεν 7 'Ιαν. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	διῆλθε Πούλο Μπουκόμ 1 'Ιαν. διὰ Ράς Τανούρα
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Αιμπελάκι ἀπό ἔτων
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Σ. Σταυρίδης κλπ.	43	952	έφθ. Πειραιά 14 'Ιαν.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)	Βαγιάννης & Σίσια	16	1765	έφθ. Κωνσταντίζαν 9 'Ιαν.
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	Μαν. Κουλουκούντης	54	16500	εἰς Αιμορέντας, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΡΙΤΑ	Υιοί Σ. Σιγάλα	25	1412	άνεχ. Βασσόραν 10 'Ιαν. δι' Αιμπαντάν
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑ·Ι·ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	έφθ. Εμδεν 24 Δεκ. διὰ Χιούστον
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	άνεχ. Βλαστριτικεν 6 'Ιαν. διὰ Πειραιά
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	18	5563	άργει Πειραιά ἀπό 1 Νοεμ., ἐπισκευὴ
ΡΩΜΥΛΙΑ	έτ. «Ελμές»	18	1593	άνεχ. Λίγερο 22 Δεκ. διὰ Κόρπους Κρίστι
ΣΑΜΟΣ	Υιοί Δ. Ιγγλέση	43	7177	έφθ. Γιοκκαΐσι 8 'Ιαν.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιών Σιγάλα	43	7176	διῆλθε Λάδονταν 3 'Ιαν. δι' Αργοστόλη
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης	28	1660	έφθ. Πειραιά 9 'Ιαν.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ II.	Ν. Παπαδόπους	08	811	έφθ. Χατζόπειον 10 'Ιαν.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Νικ. Παπαδάτος	22	2201	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 5 'Ιαν. διὰ Σαύρεβιλλ
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	44	7224	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 10 'Ιαν. (διὰ Πλέιτ)
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	έφθ. Κούδαν 7 'Ιαν.
ΣΤΥΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΣΠΟΥΛΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7244	άνεχ. Αιμορένταμ 1 'Ιαν. διὰ Χάμππτον ρόδις
ΣΥΡΟΣ	Έγγενιά I. Χανδρῆ	43	10448	άνεχ. Αρούμπαν 4 'Ιαν. διὰ Μαρακάϊμπο
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Γ. Βατικώντης	11	1459	διῆλθε Παναμάν 7 'Ιαν. διὰ Τζέδδαν
ΤΗΝΟΣ	'Άδ. Γράτσοι	44	7250	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 1 'Ιαν. διὰ Ρόττερνταμ
ΤΡΙΤΩΝ	Κλρ. 'Αθ. Κουλούρα	30	4557	έφθ. Μπουένος "Αύρες 8 'Ιαν.
ΥΔΡΑΙΟΣ II.	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιαν.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πειραιά ἀπό 18 'Ιουλ. 1952
ΦΛΩΡΙΝΑ	Θ. Σταψιοπάτης	27	757	εἰς ταξίδια 'Ανατ. Μεσογείου—Ἐλλάδος
ΦΡΑΓΚΙΣ	I. M. Καρρᾶς	44	7176	διῆλθε Παναμάν 3 'Ιαν. δι' Αιμέρσαν
ΦΩΤΕΙΝΗ	«Κάσος» Α.Ε.	44	7256	άνεχ. Οζάκαν 5 'Ιαν. διὰ Βαγκούδερ
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	X. Χατζηπατέρας	44	7239	άνεχ. Βίζαγκαπατάμ 2 'Ιαν. διὰ Βαλτιμόρην
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	«Κάσος» Α.Ε.	45	7256	έφθ. Βρέμην 10 'Ιαν.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	Απ. Πεζάς	54	5800	εἰς Σάντερλαντ, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	Αναστασίου Φαφαλίδης	45	7255	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιαν. διὰ Πειραιᾶ

Τὰ ύπο ξένας σημαίας

ΑΒΑΝΣ		21	3271	άνεχ. Τεργέστην 7 'Ιαν. διὰ Σφάξ
ΑΓΑΘΟΗ		44	7158	εἰς Γδύνιαν ἀπὸ 21 ΔΕΚ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοστ.)		21	1173	εἰς Αλεξανδρειαν ἀπὸ 5 ΔΕΚ., ἐπισκευὴ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		17	1288	ἔφθ. Λουδίον 1 'Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		10	1471	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ ἔτους
ΑΔΑΜΑΣ		43	7265	ἀνεχ. Γκάλβεστων 1 'Ιαν. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ (Κοσταρ.)		25	2310	ἀνεχ. Λύμπεκ 3 'Ιαν. διὰ Κότκα
ΑΕΛΛΟΙ		44	7292	ἀνεχ. Σίενταμ 25 ΔΕΚ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΖΙΑΝ		43	7223	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιαν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιθερ.)		43	7238	εἰς θέσιν 28 Β. καὶ 45 Δ., 'Ιαν. 9 διὰ Χούλλ
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ		43	7224	ἀνεχ. Λόδς "Αντζελες 1 'Ιαν. διὰ Καβασάκι
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		43	7239	ἔφθ. Γένοβαν 20 ΔΕΚ.
ΑΔΡΙΑΣ (λιθ. δεξ.)		53	13752	ἀνεχ. Ταμπίκο 5 'Ιαν. διὰ Νέαν 'Υόρκην, ἔφθ. 11
ΑΖΟΥΕΡΟ		44	7176	ἀνεχ. Μιδδλεσμπρο 9 'Ιαν.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)		20	5227	εἰς θέσιν 40 Β. καὶ 167 Α., ΔΕΚ. 26 διὰ Βαγκούθερ
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)		44	7161	διῆλθε Σουέζ 10 'Ιαν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)		54	18784	ἔφθ. 'Οντάν 6 'Ιαν.
ΑΘΗΝΙΑΝ (λιθ.)		44	7242	ἔφθ. Κωνσταντζαν 5 'Ιαν.
ΑΙΑΣ		29	5218	ἔφθ. Λάζ Παλλίς 29 ΔΕΚ.
ΑΙΑΣ (Κοσταρ.)		22	1057	εἰς Σίενταμ ἀπὸ 3 ΔΕΚ., μετατροπὴ
ΑΙΓΕΥΣ (λιθερ. δεξαμ.)		42	7242	ἀνεχ. Λόδς "Αντζελες 3 'Ιαν. διὰ Κόμπε
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.		43	7176	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 ΔΕΚ. διὰ Μαγιαγκουέζ
ΑΙΜΙΛΙΑ (λιθερ.)		44	7259	ἀνεχ. Ράς Τανόρα 27 ΔΕΚ. (διαταγάς)
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ. δεξ.)		43	10459	ἔφθ. Βολάνην 3 'Ιαν.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΑΟΡ		44	7286	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιαν. διὰ Χαδάνναν
ΑΙΝΟΣ		44	1935	ἔφθ. "Αυστερόπαν 11 ΔΕΚ., ἐπισκευὴ
ΑΙΤΝΑ (λιθερ. δεξ.)		43	7218	ἀνεχ. Λόδς "Αντζελες 29 ΔΕΚ. διὰ Καβασάκι
ΑΙΚΡΙΤΑΣ (λιθερ.)		42	7025	εἰς Βομβάνην ἀπὸ 13 ΔΕΚ.
ΑΙΚΡΟΝ (Χονδ.)		44	7158	ἔφθ. Γδύνιαν 4 'Ιαν.
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ		28	5133	ἀνεχ. Αμβούργον 4 'Ιαν. διὰ Κόλπον
ΑΙΚΤΙΟΝ (λιθερ.)		43	7213	ἀργεῖ Φάλμουθ ἀπὸ 16 'Απρ. 1953
ΑΙΛΕΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)		18	5599	ἔφθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιαν.
ΑΙΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ.)		53	7409	εἰς θέσιν 50 Β. καὶ 1.8 Δ., ΔΕΚ. 21 διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΙΛΚΗΣ (λιθερ.)		42	7176	διῆλθε Παναμάν 4 'Ιαν. δι' 'Αγγλίαν
ΑΙΛΚΙΜΟΣ		43	7176	ἔφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 8 'Ιαν.
ΑΙΛΚΥΩΝ (λιθερ.)		44	7163	ἔφθ. Βάζα 6 'Ιαν.
ΑΙΛΥ (λιθερ.)		12	3962	ἔφθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιαν.
ΑΙΛΜΠΑ		44	7195	ἀνεχ. Τζάκσονβιλλ30 ΔΕΚ. διὰ Κιουρασών
ΑΙΛΦΕΥΣ (λιθ. δεξ.)		43	7221	ἔφθ. Μιτσουένος "Αύρες 9 'Ιαν.
ΑΙΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)		18	8703	ἀνεχ. Χακοδάτην ἀπὸ 18 ΔΕΚ. διὰ Φουζίκι
ΑΙΑΡΥΛΛΙΣ		45	7201	ἔφθ. Αμέρερσαν 26 ΔΕΚ.
ΑΙΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθερ.)		44	7144	ἔφθ. Λόδς "Αντζελες 4 'Ιαν.
ΑΙΑΡΕΙΚΟΥΣ (λιθ. δεξ.)		43	7306	
ΑΙΑΣ (λιθερ.)		54	6500	εἰς Σάσου Σήλδος, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΙΔΡΕΑΣ		44	7207	ἀνεχ. Βίλμιγκτων 29 ΔΕΚ. διὰ Βρέμην
ΑΙΔΡΕΑΣ Γ.		29	4913	ἀνεχ. Μόλι 4 'Ιαν. διὰ Λόδς "Αντζελες
ΑΙΔΡΙΩΤΗΣ (λιθερ. δεξαμ.)		43	7208	ἀνεχ. Τρίνινταν 28 ΔΕΚ. δι' 'Ολλανδίαν
ΑΙΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.)		53	18736	διῆλθε Σουέζ 4 'Ιαν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΙΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)		53	17800	ἀνεχ. 'Αρουπταν 3 'Ιαν. διὰ Νέαν 'Υόρκην, ἔφθ. 10
ΑΙΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)		53	18713	ἀνεχ. 'Αγιον Φραγκίσκον ἀπὸ 16 ΔΕΚ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΙΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)		53	17800	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιαν.
ΑΙΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)		53	18735	διῆλθε Παναμάν 4 'Ιαν. διὰ Κόλπον
ΑΙΝΝΑ Κ. (λιθ.)		54	6112	διῆλθε Σουέζ 4 'Ιαν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΙΝΝΑ		21	4358	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 29 ΔΕΚ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΙΝΝΙΤΣΑ		45	7149	ἔφθ. Γκρείντζενμάουθ 24 ΔΕΚ.
ΑΙΝΝΙΤΣΑ Α.		44	7258	εἰς Γένοβαν 2 πόλει 11 ΔΕΚ., ἐπισκευὴ
ΑΙΝΝΙΤΣΑ Λ.		44	7070	ἔφθ. Καίρον 1 'Ιαν.
ΑΙΝΝΟΥΛΑ Κ.		08	1763	διῆλθε Παναμάν 19 'Ιαν. δι' 'Αγγλίαν
ΑΙΝΤΡΕ		43	7176	ἀνεχ. Χαμίνο 5 'Ιαν. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΑΙΝΤΟΝΥ		44	7126	διῆλθε Πούντα 'Αρένας 3 'Ιαν. διὰ Καλλάο
ΑΙΝΤΩΝΙΟΣ (λιθερ.)		43	7244	ἔφθ. Λουδίον 26 ΔΕΚ. (εἴτα "Ιμμιγχαμ)
ΑΙΟΥΡΟΡΑ (δύνουρ.)		44	7176	ἀνεχ. Χούλλα 24 ΔΕΚ. (εἴτα Λουδίον)
ΑΙΡΕΤΗ Σ.		28	5061	ἀνεχ. Μπράκε 1 'Ιαν. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΙΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)		20	3330	διῆλθε Φινιστέρων 2 'Ιαν. δι' 'Αργεντινήν
ΑΙΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δύνουρ.)		43	7191	ἀνεχ. Πόρτ Σουδάν 26 ΔΕΚ. διὰ Κοσσείρ
ΑΙΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		38	10277	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 25 ΔΕΚ. διὰ Βαγκούθερ
ΑΙΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθερ.)		43	7244	ἀργεῖ Αμέρερσαν ἀπὸ 15 Αύγ. 1953
ΑΙΡΙΩΝ (λιθερ.)		40	10224	διῆλθε Παναμάν 9 'Ιαν. διὰ Κέππ Τάουν
ΑΙΡΙΩΝ (λιθερ.)		42	7212	ἀργεῖ Φινιστέρων 2 'Ιαν. δι' 'Αργεντινήν
ΑΙΡΙΩΝ (Κοστ.)		19	5672	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 25 ΔΕΚ. διὰ Βαγκούθερ
ΑΙΡΗΣ (Κοστ.)		28	1707	ἀργεῖ Αμέρερσαν ἀπὸ 15 Αύγ. 1953
ΑΙΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)		22	1498	διῆλθε Παναμάν 9 'Ιαν. διὰ Κέππ Τάουν
ΑΙΡΜΑΡ (λιθερ.)		53	18288	διῆλθε Φινιστέρων 2 'Ιαν. δι' 'Αργεντινήν
ΑΙΡΟΖΑ		43	7273	παρελθόθη εἰς "Αγ. Φραγκίσκον 3 'Ιαν.
ΑΙΡΣΕΝΑ		43	7246	ἔφθ. Χάρδρην 8 'Ιαν.
ΑΙΡΤΕΜΙΔΙ (λιθερ.)		43	7176	ἔφθ. Λουδίον 4 'Ιαν.
ΑΙΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθερ.)		43	7288	ἔφθ. Σουάνζ 9 'Ιαν.
ΑΙΡΧΑΝΑΞ (λιθερ.)		43	7288	ἔφθ. Ροάριο 30 ΔΕΚ.
ΑΙΡΧΙΜΗΔΗΣ		44	7157	διῆλθε Τρίνινταν 28 ΔΕΚ. διὰ Σάντος
ΑΙΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθερ.)		44	7161	ἀνεχ. Τορρεδίζαν 7 'Ιαν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)		43	7247	ἀνεχ. Νιού Ούεστμπιντερ 10 'Ιαν. δι' 'Αγγλίαν
ΑΙΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		28	4809	ἐπόδισε Ρόττερνταμ ἀπὸ 17 Νοεμ., ζημίαι
ΑΙΣΠΙΡΕΙΤΟΡ (λιθερ.)		44	7210	ἔφθ. Σάντος 3 'Ιαν.
ΑΙΣΤΡΩΝ		42	7176	ἀνεχ. Σαΐν Τζόν 4 'Ιαν. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΙΤΕΝΑΣ (παναμ.)		25	4853	διῆλθεν Αγ. Βικέντιον 5 'Ιαν. διὰ Κόντινεντ
ΑΙΤΤΙΚΗ		27	5214	ἔφθ. Εμδεν 2 'Ιαν.
ΑΙΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)		54	11815	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 11 'Ιαν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΙΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)		54	11307	ἔφθ. Βοστόνη 10 'Ιαν.
ΑΙΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ		43	7176	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 19 ΔΕΚ.
ΑΙΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ		43	7176	διῆλθε Τζίμπουτι ἀπὸ 5 ΔΕΚ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιθ.)		49	17094	ἀνεχ. Κόμπε 4 'Ιαν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΙΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)		49	7310	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιαν. διὰ Βαγκούθερ
ΑΙΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιθερ. δεξ.)		54	10800	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Ιαν. δι' 'Αρούμπαν
ΑΙΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΙΟΥΝΤΣ (λιθ.)		64	9833	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Ιαν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΙΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ		43	7176	ἀνεχ. Αμέρερσαν 25 ΔΕΚ. διὰ Παναμάν
ΑΙΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ		44	7176	εἰς Ριτζέκαν 6 'Ιαν.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.) .	έτ. «Ατλαντικ»	54	13200	άργει Χάβρην άπό 19 Σεπτ., έπισκεψή
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	53	11322	άνεχ. Ήστχαμ 11 'Ιαν. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	54	11248	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιαν. διά Κιουρασώ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	54	12696	εις βρέμην, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	53	12712	άνεχ. Μοντεβίδεο 20 Δεκ. δι' Ούμιμ Σαΐδ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	53	7200	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιαν. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλαντικ»	43	10930	έφθ. Είδουμάσθ 8 'Ιαν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	52	8679	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 8 'Ιαν. διά Φιλαδέλφειαν, έφθ. 10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	50	7176	έφθ. Κιουρασώ 23 Δεκ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλαντικ»	43	10928	διήλθε Χοναλουσού 3 'Ιαν. διά Κόμπτε
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	48	10908	άνεχ. Χάλιφας 1 'Ιαν. διά Κιουρασώ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	49	7176	εις. Φιλαδέλφειαν 2 'Ιαν. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Δεκ. διά Χάμπτον ρόδας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·	έτ. «Ατλαντικ»	43	7160	έφθ. Σαϊγκόν 20 Δεκ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμας	45	7247	διήλθε Βαλένσιαν 12 'Ιαν. διά Δουβλίνον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ατλαντικ»	44	7236	έφθ. Πόρτ Εβεργκλαντ 6 'Ιαν.
ΑΥΡΑ	έτ. «Πάλμεας	42	5006	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 8 'Ιαν.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους	27	7198	εις ποταμὸν Πλέιτ 10 'Ιαν.
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζο	44	7010	έφθ. Χάμπτον ρόδας 6 'Ιαν.
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Αίδιος	42	7274	διήλθε Λός Αντζέλες 10 'Ιαν. δι' Ιαπωνίαν
ΒΑΛΕΝΣΙΑ (παν.)	έτ. «Νουέβα Βαλένσιας	44	7229	διήλθε Παναμάν 26 Δεκ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΑΛΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Μπιέλαντς	43	7244	διήλθε Τρίνινταν 1 'Ιαν. διά Ρίον Ιανέριουν
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ Αμερικάνας	44	7631	άνεχ. Τρίνινταν 5 'Ιαν. διά Παραμαρίμπο
ΒΑΡΚΑ (λιθερ.)	έτ. «Βιστόρες	43	7180	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 8 'Ιαν. διά Σαδόναν
ΒΑΣΙΛΙΣΗΣ	έτ. «Κορονάντος	43	7067	έφθ. Νέαν 'Υόρκη 30 Δεκ.
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΣΑΪΟΥΔ Α' (άραβ.)	έτ. «Άρ. Ωνάσης	54	28738	άργει 'Αμβούργον άπό 1 Νοεμ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βίστος	64	10900	άνεχ. Τάϊ 1 'Ιαν. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΕΛΛΑ	έτ. «Γκράντες	20	2770	εις Τσιτταγκόγκ άπό 11 Δεκ.
ΒΕΝΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Οσεάνικας	43	7244	εις θέσιν 28 Β. καὶ 58 Δ., 'Ιαν. 7 διά Λονδίνον
ΒΕΝΟΥΣ (δινδουρ.)	έτ. «Γκόλπατος	20	7631	διήλθε Παναμάν 29 Δεκ. έκ Κολομβίας
ΒΙΒΑ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Βιβλάτετ	21	6872	διήλθε Κων/πολιν 5 'Ιαν. διά Τέλ Αδίδ, έφθ. 9
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρστσμάντες	52	11362	άνεχ. Κέιπ Τάουν 5 'Ιαν. 'Αρούμπαν
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιθερ.)	έτ. «Ινσουλαρ	44	7159	έφθ. Λίβερπουλ 7 'Ιαν.
ΒΙΤΖΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Γκουάμπος	40	8122	έφθ. Χαδόνων 7 'Ιαν.
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίος	42	7076	έφθ. Βερμούδας 6 'Ιαν. (διά Βρέμην)
ΓΑ·Υ·ΕΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Θήατρο	43	7304	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιαν. διά Ντεζέο
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούνας	43	7156	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 2 'Ιαν.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Έρεντας	43	7271	άνεχ. Γλασκώνη 21 Δεκ. Δεκ. διά Χάλιφας
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιθερ.)	έτ. «Σέντραλ	45	7253	έφθ. Βαγκούθερ 5 'Ιαν.
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθερ.)	έτ. «Ράτλαντ	44	7251	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιαν. διά Κων/πολιν
ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ (λιθερ.)	έτ. «Μιράμπαρ	18	5265	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 8 'Ιαν. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλιας	27	5586	άνεχ. Πειραιάς 8 'Ιαν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Μονρόδιας	51	5739	έφθ. Ντόρμπραν 8 'Ιαν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μερινίαν	19	5405	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 1 'Ιαν. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλος	54	18790	διήλθε Ντόρβερ 10 'Ιαν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	43	7273	παρελήθηφει εις Όράντζ 3 'Ιαν.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Αρκουλ	22	1871	έφθ. Πειραιάς 14 'Ιαν.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ρίο Πάρντος	43	7166	άνεχ. Λονδίνον 6 'Ιαν. διά Χάμπτον ρόδας
ΓΚΑΛΛΟΓΟΥΑΙΗ (λιθερ.)	έτ. «Γιουρόδπας	43	7207	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 'Ιαν. διά Λονδίνον
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Σηφάρερ	43	7242	διήλθε Γιβραλτάρ 27 Δεκ. δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας	42	7303	έφθ. Σαϊγκόν 18 Δεκεμ. (είτα Χαϊφόγκ)
ΓΚΑΣ. Μ. (δινδουρ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα	30	6770	έφθ. Σπέτζιαν 9 'Ιαν.
ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ (δεξ.)	έτ. «Νηρέυς	30	9097	εις Βαλτιμόρην άπό 5 Δεκ.
ΓΚΛΑΝΤΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Οθέρους Τάνκερ	43	10448	έφθ. Μπωπάν άπό 22 Ιουλίου 1954
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Πάλμαρ	43	7263	διήλθε Παναμάν 10 'Ιαν. διά Κόμπε
ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	έτ. «Μίντ Ατλαντικ	43	7248	άνεχ. Μπότγουντ 2 'Ιαν. δι' Αμβέρσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Καρρέτο	44	7247	διήλθε Τζίμπουτι 24 Δεκ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεμήνις	52	20321	διήλθε Σουέζ 8 'Ιαν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΑΝ (λιθ. δ.)	έτ. «Διεμήνις	54	27812	διήλθε Πόστ Σαΐδ 7 'Ιαν. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεμήνις	54	20430	εις Κίελον, ύπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ·Ι·Σ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεμήνις	53	20600	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 7 'Ιαν. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·ΙΖ (λ. δ.)	έτ. «Διεμήνις	54	20431	άνεχ. Πόρτ ντέ Μπούν 2 'Ιαν. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)	έτ. «Διεμήνις	52	20536	διήλθε Σουέζ 6 'Ιαν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεμήνις	49	20125	εις Κλαύδ, κομμένον εἰς δύο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεμήνις	49	17738	διήλθε Πόστ Σαΐδ 10 'Ιαν. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Διεμήνις	54	10892	διήλθε Σιγκαπούρην 30 Δεκ. διά Νουμέα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ιντερμάριν	54	20355	διήλθε Φάλμουθ 3 'Ιαν. διά Βαλτιμόρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ. δ.)	έτ. «Ιντερμάριν	54	5985	εις Λίβερπουλ 9 'Ιαν.
ΔΑΦΝΗ (λιθ.)	έτ. «Τρανσιτεσάνικα	54	7359	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 6 'Ιαν. διά Λίβερπουλ
ΔΕΛΦΙΝ (λιθ.)	έτ. «Χίαν	45	7252	διήλθε Παναμάν 4 'Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΔΕΛΦΟΙ (λιθερ.)	έτ. «Ρίο Αντονού	45	7192	εις θέσιν 13 Β. καὶ 38 Δ., 'Ιαν. 6 διά Βομβάνη
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπας	44	7260	διήλθε Σιγκαπούρην 30 Δεκ. διά Νουμέα
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας	43	6157	διήλθε Φάλμουθ 3 'Ιαν. διά Βαλτιμόρην
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πλάς	20	812	άργει Μαϊάμι άπό 11 Νοεμ. 1953
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Λεόδλγκας	19	6042	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Δεκ. διά Χάμπτον ρόδας
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς	54	7253	έφθ. Αμδύργον 11 'Ιαν.
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθερ.)	έτ. «Γουορλόντούσιντ	43	6941	έφθ. Μπουένος Αύρες 29 Δεκ.
ΕΒΗΚΥΝΙΑ	έτ. «Σάν Εμίλιο	44	4991	έφθ. Πόρτ Τάλμποτ 7 'Ιαν.
ΕΒΗΛΙΖ (λιθ.)	έτ. «Ριό Καρίμπιας	44	7210	έφθ. Βαλτιμόρην 5 'Ιαν.
ΕΒΗΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Σάν Αλμπέρτο	45	7252	άνεχ. Βρέμην 4 'Ιαν. διά Σάντο Ντομίγκο
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ. «Σήκρεστ	44	7253	έφθ. Βαλτιμόρην 30 Δεκ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα Αρένας	29	6941	διήλθεν Αγ. Βικέντιον 9 'Ιαν. διά Πολωνίαν
ΕΛΑΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουερτό Ρίκο	24	4991	έφθ. Πόρτ Τάλμποτ 7 'Ιαν.
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πουερτό Λιμπερτάντα	44	7331	έφθ. Γένοβαν 7 'Ιαν.
ΕΛΕΟΥΣΑ (Κοστ.)	έτ. «Λιμπεράλα	18	629	έφθ. Σουέζ 6 'Ιαν.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουορλόντ Τάνκερς	43	7218	έφθ. Χιούστον 8 'Ιαν.
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ελλήσποντος	44	7225	εις θέσιν 12 Β. καὶ 67 Δ., 'Ιαν. 9 διά Ρίον Ιανέριουν
ΕΛΜΙΡΑ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Μορέλος	43	7284	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 5 'Ιαν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΕΛΠΙΣ (λιθ.)	έτ. «Καζούταμίλα	44	7229	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 'Ιαν.
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Γρανσπασίφικα	43	7207	έφθ. Νεκοτσέα 1 'Ιαν.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Αζουλά	42	7058	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Δεκ. διά Βομβάνη
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα	44	7264	άνεχ. Βοστώνη 3 'Ιαν.
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)	έτ. «Λαστιφέρους	43	7122	έφθ. Βοστώνη 3 'Ιαν.
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγγος	41	7240	άνεχ. Μπιζέρταν 1 'Ιαν. διά Πουστάν
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «ΝΤΕ Μάρφιλ	44	2171	άνεχ. Παραλαβήν εἰς λιμένα Βαλτικής
ΕΝΩΣΙΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	12	7176	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 27 Δεκ. διά Βαλτιμόρην
ΕΠΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Αλδάρες	44	7698	έφθ. Πράλλες Αϊλσων, ύπο παραλαβήν
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (λ. δ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	40	7255	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Δεκ. διά Χάμπτον ρόδας
ΕΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Πέντεγκραλ	44	7766	άργει Σπέτζιαν άπό 19 Αύγ. 1954
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Σουντατάλντικα	22		

ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Οσεαν»	42	7009	έφθ. Τσιμιταβέκιαν 7 'Ιαν.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ.	«Ατλαντικ 'Οιλ»	54	18736	διηλθε Σουέζ 4 'Ιαν. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΥΘΛΑΣ ΣΟΣ	έτ.	«Γκόλφο Ντεζεάντο»	44	7210	διηλθε Φλώσιγκ 6 'Ιαν. διά Καναδάν
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθερ.)	έτ.	«Σάν Νικόλας»	52	15869	διηλθε Μαϊάμι 9 'Ιαν. διά Χιούστον
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ.	«Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ ἀπὸ 17 Δεκ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ.	«Αντώνιο»	45	7176	έφθ. Κοίλδοτταμ 8 'Ιαν.
ΕΦΦΗ (λιθερ.)	έτ.	«Μαλάγια»	43	7194	έφθ. Πέροιδιαν 6 'Ιαν.
ZAN		έτ. «Ορινόκος	44	7165	άνεχ. Περούδιαν 7 'Ιαν. διά Νέαν 'Υόρκην
ZAN (λιθ.)		έλληνικά συμφέροντα	45	7255	έφθ. Πέροιδιαν 4 'Ιαν.
ΖΕΟ Γ. (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Βεσπούκιο»	33	10641	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Ιαν.
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθερ.)	έτ.	«Ζέφυρος»	43	7231	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιαν. διά Λάδσεντ
ZINI (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Γιουνάτιεντ Κρός»	52	12556	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 5 'Ιαν. διά Κιουρασώ
ZOZIAN (Κοστ.)	K.	«Ατυχίδης»	20	7638	έφθ. Εμδεν 3 'Ιαν.
ΗΓΚΑ	έτ.	«Ντέλ Νόρτε»	43	7191	είς θέσιν 32 Ν. καὶ 27 Δ., 'Ιαν. 2 δι' 'Αργεντινήν
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ.	«Ντέλ 'Εστε»	44	7161	άνεχ. Μάντζεστερ 22 Δεκ. διά Χάμπτον ρόδς
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Θαλασσοπόρος»	43	7252	άνεχ. Λοιδίνον 9 'Ιαν. διά Βαλτιμόρην
ΘΕΟ (Κοστ.)	έτ.	«Αιλα Μπέλλα»	28	2407	άνεχ. Χάιφαν 6 'Ιαν. (διαταγάς)
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ.	«Ντέλ Νόρτε»	43	7151	έφθ. Είδονάμουθ 23 Δεκ.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ.	«Δώρα»	45	7151	έφθ. Πόρτ 'Αλμπέρη 30 Δεκ. (δι' 'Αγγλίαν)
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)	έτ.	«Μοντετζύμα»	43	7131	έφθ. Μάντζεστερ 11 Δεκ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιθερ.)	έτ.	«Κομμέρσιαλ»	43	7218	άνεχ. Ρόττενταμ 4 'Ιαν. διά Χάμπτον ρόδς
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ.	«Άλδις Πέρλας»	28	5068	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 6 'Ιαν.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	43	7185	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιαν. διά Ρόττερνταμ	
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ.	«Απόστολος Παύλος»	24	3658	άνεχ. Ωκλαντ 22 Δεκ. δι' 'Αδελαΐδα
ΙΑΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ.	«Σαπφώ»	35	8072	έργει Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 29 'Ιουν. 1953
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ.	«Παταγκόνια»	35	8072	έφθ. Μπαύενος 'Αύρες 7 'Ιαν.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	έτ.	«Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	25	5090	άργει 'Αμστερνταμ ἀπὸ 17 'Ιουλ. 1953
ΙΟΝΙΑΝ ΑΗΝΤΕΡ	έτ.	«Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Μαρακάιμπο 8 'Ιαν. διά Γουαδελούπην
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Πετρόλεουμ Κ. Κ.»	53	13554	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιαν. δι' 'Αρούμπταν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Τρανσόσεαν»	53	15826	διηλθε Κίρβαλτάρ 11 'Ιαν. διά Μάρκους Χούκ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ.	«Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	44	7198	διηλθε Ντώρμπταν 30 Δεκ. διά Ντακάρο
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Τρανσόσεαν»	53	13490	άνεχ. Γοκοχάμαν 1 'Ιαν. διά Περσικόν Κόλπον
ΙΡΙΣ (Κοσταρ.)	Kωτταρόπουλος	20	909	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ μηνῶν	
ΚΑΙΤΗ	έτ.	«Κορρεαντόρ»	43	7176	έφθ. Λορμπίτο 1 'Ιαν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιθερ.)	έτ.	«Τορέχα»	21	2506	έφθ. Σεπτέντιον 9 'Ιαν.
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ.	«Άριόνα»	22	8432	άργει Σέλλιπτορν ἀπὸ 11 Σεπτ. 1953
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ.	«Άρεκουΐπα»	43	7257	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 9 'Ιαν.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ.	«Κανόπους»	44	7157	εἰς θέσιν 31 Β. καὶ 59 Δ. 'Ιαν. 9 διά Μάντζεστερ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Λουντεφιονίδι»	24	5185	εἰς Τζέδαν 6 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	άνεχ. Ρουέν 7 'Ιαν. δι' "Ααλμποργκ	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Λουνίδι»	19	5173	έφθ. Δάντσιγκ 4 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ.	«Τράμπι»	54	6800	εἰς Τάιν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ.	«Τράμπι»	53	8005	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 'Ιαν. δι' 'Αμβούργον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Γιουνίνον»	22	1048	έφθ. Κωνσταντζάν 1 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ.	«Λουνίνον»	19	5354	διηλθε Μπόναν 11 'Ιαν. διά Πόρσγκρουν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΘΕΟ (λιθερ.)	έτ.	«Άντρο»	43	7129	διηλθε Παναμάν 10 'Ιαν. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ.	«Μπράιτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Ταμπίκο 3 'Ιαν. διά Τζάκοσονβιλλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Τράμπι»	55	6800	καθειλκύσθη εἰς Τάιν 7 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ.	«Ίρις»	42	7018	άνεχ. Μόμπιλ 1 'Ιαν. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ.	«Γιουρόποτα»	44	7124	διηλθε Πιουκράσων ἀπὸ 15 Δεκ. δι' 'Ιταλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Στάρ»	31	8872	εἰς ταξίδια 'Αρούμπτας — Μαρακάιμπο
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιθ.)	έτ.	«Καρρέτο»	43	7214	διηλθε Παναμάν 3 'Ιαν. διά Μόζι
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοστ.)	έτ.	«Σάν Φελίτσια»	43	7132	άνεχ. Μοντεβίδεο 8 'Ιαν. διά Γενύνιαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Βιβάλετ»	19	1395	έφθ. Λαύριον 1 'Ιαν.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	έλληνικά συμφέροντα	20	1618	έφθ. Αμέρερσαν 6 'Ιαν.	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ.	«Καρέτο»	43	7160	έφθ. Γιουκάρο 30 Δεκ.
ΚΑΛΗ	έτ.	«Μάριν»	43	7166	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιαν.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)	έτ.	«Πανμάρ»	43	7246	διηλθε Τζιμπούτι 28 Δεκ. διά Χαϊφογκ
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ.	«Καρνάσιον»	44	7281	ΠΡΟΣΗΡΑΓΜΕΝΟΝ ἔγγυς Μπέργκευ
ΚΑΤΙΝΑ	έτ.	«Σάν Μπερνάντος»	45	7255	άνεχ. Μόμπιλ 8 'Ιαν. διά Πουέρτο Ρίκο
ΚΕΙ·Π ΜΑΪΟΥΝΤ (λ. δ.)	έτ.	«Τρανσότσενικα»	29	8218	άνεχ. Αμέρερσαν 26 Δεκ. δι' 'Αρούμπταν
ΚΕΙ·Π ΣΤΑΡ	έτ.	«Λαϊμπέριαν»	44	7281	διηλθε Θέουταν 7 'Ιαν. διά Ριτέκεαν
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιθ.)	έτ.	«Οτσεάνικα»	43	7283	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιαν. διά Λίβερπουλ
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ.	«Κένταυρος»	19	6064	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 21 'Ιουν. 1952
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθερ.)	έτ.	«Κάνοντους»	41	7579	άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 8 'Ιαν. δι' 'Αγγλίαν
ΚΙΣΜΕΤ	έτ.	«Ίρκαρ»	22	2795	άνεχ. Λεβίζα 8 'Ιαν. διά Λουδίνον
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιθερ.)	έτ.	«Μπελάνιδρ»	44	7190	άνεχ. Τάιν 6 'Ιαν. διά Χαλίφας
ΚΝΟΖΑ	έτ.	«Τράμπι»	44	7248	διηλθε Παναμάν 10 'Ιαν. διά Κάμπντεν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ.	«Ορόγιος»	44	7160	έφθ. Μπαγιόν 30 Δεκ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιθερ.)	έτ.	«Κολουμπέλλα»	43	7239	εἰς θέσιν 31 Β. καὶ 38 Δ. 'Ιαν. 6 διά Χαϊφαν
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ.	«Νεπτούνια»	13	9424	άργει Μπρεμερχάρφεν ἀπὸ 24 'Οκτ.
ΚΟΝΔΩΡ	έτ.	«Νεπτούνια»	43	7933	έφθ. Τάιν 6 'Ιαν.
ΚΟΜΕΤ	έτ.	«Ντέλ 'Εστε»	43	7177	διηλθε Σουέζ 29 Δεκ. διά Βομβάνη
ΚΟΡΘΙ	έτ.	«Μονάρκα»	43	7261	διηλθε Ταρακάν 30 Δεκ. διά Ντώρμπταν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιθερ.)	έτ.	«Μοντεπάρτο»	43	7176	εἰς θέσιν 45 Β. καὶ 9 Δ. 'Ιαν. 9 διά Λίβερπουλ
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΑΝΤ	έτ.	«Σάν Πέντρο»	45	7176	1120 μιλάν N. Δ. τοῦ Νίτον 5 'Ιαν. διά Γένοβαν
ΚΟΥΗΝ	έτ.	«Ζίτα»	43	7176	έφθ. Πόρτ 'Εθεργκλαντ 4 'Ιαν.
ΚΡΙΕ·ΤΩΡ (λιθερ.)	έτ.	«Ντέλ 'Εστε»	44	7190	εἰς Κούδαν 12 'Ιαν.
ΚΡΟΝΟΣ (λιθερ.)	έτ.	«τ'Αϊλα Γκράντε»	43	7275	έφθ. Ρεουνίον 1 'Ιαν.
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Σάν Φερνάντος»	41	6756	άνεχ. Μπάχρειν 3 'Ιαν. διά Μομπάσσα, έφθ. 11
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιθερ.)	έτ.	«Κανότους»	54	10608	έφθ. Μαρακάιμπο 4 'Ιαν.
ΚΥΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Βάντα»	43	10449	άνεχ. Βοστώνης 5 'Ιαν. διά Λάς Πιέντρας
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ.	«Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Χάλιφας 9 'Ιαν. διά Μπρίστολ
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ.	«Έργυκαπα»	53	11262	άνεχ. Σπέτζιαν 22 Δεκ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Μπαλτίκο»	43	10195	έφθ. Σιδιώνα 7 'Ιαν.
ΛΑΜΥΡΑ	έτ.	«Πέντρεγκαλ»	45	7247	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 'Ιαν.
ΛΕΟ Μ. (διδ. δεξ.)	έτ.	«Νηρεύς»	30	9100	εἰς Βαλτιμόρην ἀπὸ 7 Δεκ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ.	«Μιραμόντε»	53	13406	διηλθε Σουέζ 7 'Ιαν. διά Περσικόν Κόλπον
ΛΕΙΒΑΔΙΑ	έτ.	«Κάλομπτρ»	43	7218	"Ιδε : «ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ», ὡς μετωνυμάσθη
ΛΙΔΗ (λιθ.)	έτ.	«Φορτάλεζ»	43	7170	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 30 Δεκ. διά Λουδίνον
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΩΡ	έτ.	«Παναμερικάνα»	44	7176	εἰς θέσιν 42 Β. 38 Δ., 'Ιαν. 9 δι' 'Αγγλίαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7176	διηλθε Λάδσεντ 2 'Ιαν. διά Ταρραγόναν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Χερέντια»	27	4966	έφθ. Γκάροστον 30 Δεκ.
ΛΟΥΛΟΥ (Λιθανού)	έτ.	«Λέβαντ»	17	1936	εἰς Αύλανα 28 Δεκ. (διὰ Πολωνίαν)
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ.	«Βιβάλετ»	27	6192	εἰς θέσιν 30 Β. καὶ 47 Δ., 'Ιαν. 10 διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ.	«Μπρόβαντ»	44	7160	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιαν. διά Βαγκούδερ
ΜΑΙΡΗ (λιθερ.)	έτ.	«Μονρόδια»	49	5841	άνεχ. Αμέρερσαν 25 Δεκ. διά Χαμπτον ρόδς
ΜΑΚΡΩΝ (λιθ.)	έτ.	«Γουέστερν»	43	7161	διηλθεν έγγυς Λισανδρώνος 7 'Ιαν. δι' 'Αμβούργον
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ολμέντο»	42	7210	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 7 'Ιαν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΝΤΩ	έτ.	«Φωσιάν»	44	7176	άνεχ. Αμέρεργον 6 'Ιαν. διά Χαμπτον ρόδς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (διδούρ)	έτ.	«Σάσουθερν Κρός»	44	7244	άνεχ. Αμέρεργον 6 'Ιαν. διά Χαμπτον ρόδς

ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	έφθ. Γλασκώθην 12 'Ιαν.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 28 Δεκ. διὰ Καράτσι
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	έφθ. Γδύνιαν 31 Δεκ.
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλα»	20	3326	άνεχ. Λονδίνον 10 'Ιαν. διὰ Σαβόναν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ματζεόλια»	20	6546	έφθ. Αμβούργον 1 'Ιαν.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρκουλά»	22	4949	έφθ. Γδύνιαν 30 Δεκ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	διηλθε Φλώσιγκ 6 'Ιαν. διὰ Κίναν
ΜΑΡΙΑΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μενσαμπέ»	41	4729	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 28 Δεκ.
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμένα - Γιουρόποτα	48	6118	έφθ. Τουνάς ντε Ζαζά 24 Δεκ.
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ (λιθ.)	έτ. «Γκαλλογουσίη»	44	7303	διηλθε Τζιμπούτι 1 'Ιαν. δι' Ινδίας
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	εφθ. Ρόττερνταμ 24 Δεκ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λιθ.)	έτ. «Μαριπλάγκα»	47	6113	εις θέσιν 46 Β. καὶ 15 Δ., 'Ιαν. 9 δι' Αμβούργον
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Νέαν Ορλεάνη 27 Δεκ.
ΜΑΡΚΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Εύκαρπερ»	43	7132	άνεχ. Αμβέρσαν 5 'Ιαν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΗΝΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλό	54	8750	εις 'Εμδεν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιθ.)	έτ. «Τράνστορτ»	44	7251	άνεχ. Σεμαίνους 6 'Ιαν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	52	8453	άνεχ. Αμβούργον 30 Δεκ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιθερ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	εις θέσιν 39 Ν. καὶ 44 Α., 'Ιαν. 4 δι' Αμβέρσαν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόσα»	54	18625	διηλθε Σουέζ 10 'Ιαν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	27	6382	άργει Πέραμα ἀπὸ 17 Νοεμ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	εις Ριτζέκαν 10 'Ιαν.
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ινκάκια»	45	7264	διηλθε Τρίνινταν 3 'Ιαν. διὰ Λορέντζο Μάρκες
ΜΕΛΑΟΝΤΥ (λιθερ.)	έτ. «Λινάρες»	44	7198	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 7 'Ιαν. διὰ Γιβραλτάρ
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	έφθ. Σαβόναν 7 'Ιαν.
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	έφθ. Νόρτωνεχαν 9 'Ιαν.
ΜΕΡΔΙΝ (λιθ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7235	διηλθεν 'Αλγερίου 8 'Ιαν. διὰ Κορέαν
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Άριόνα»	19	7588	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 9 Νοεμ. 1953
ΜΕΡΟΠΗ (Κοσταρ..)	έτ. «Σάππατο»	43	1934	εις Λονδίνον ἀπὸ 10 Δεκ., ζημίαι
ΜΕΣΣΑΘΑΟΥΡΙ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7227	διηλθε Λάς Πάλμας 5 'Ιαν. διὰ Μονρόβια
ΜΕΣΣΑΡΙΑ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7227	άνεχ. Μόμπιλ 5 'Ιαν. διὰ Περουβίαν
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	25	6806	εις Πενσακόλαν 4 'Ιαν.
ΜΙΧΑΗΛ Ι.Γ.	έτ. «Η. Κοριτόμπα»	44	7215	εις Γενιοβαν ἀπὸ 18 Δεκ.
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δεξ.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	εις θέσιν 11 Ν. καὶ 42 Α., 'Ιαν. 2 διὰ Γκουιντέρο Μπαίν
ΜΟΝΟΒΙΑ (λιθερ.)	έτ. «Ηστερ»	43	7067	έφθ. Λίθερπουλ 28 Δεκ.
ΜΟΝΤΕΡΕΙΤΟΡ (δνδ.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	διηλθε Γιβραλτάρ 1 'Ιαν. διὰ Ριτζέκαν
ΜΠΑΖΙΑ II. (λιθερ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	έφθ. Λορέντζο Μάρκες ἀπὸ 18 Δεκ.
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιθερ.)	έτ. «Έλκαρπερ»	44	7207	έφθ. Βαλτιμόρην 1 'Ιαν.
ΜΠΟΥΡΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπουρικά»	20	854	διηλθε Κων(πολίν) 5 'Ιαν. δι' Άλεξάνδρειαν
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιθερ.)	έτ. «Γκαρραγουαίη»	42	7303	άνεχ. Βομβάν 10 'Ιαν. δι' Εμδεν
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 23 Σεπτ. 1952
ΜΥΡΓΙΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανόίλα»	30	9243	άνεχ. Ράς Τανούρα 9 'Ιαν. διὰ Σουέζ
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιαν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αριστά»	43	7176	διηλθεν 'Αζόρας 1 'Ιαν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	"Ιδε: «ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ», σημαία ἔλληνική
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάν Ρόκκο»	26	4954	έφθ. Μπαρρόου 30 Δεκ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθερ.)	έτ. «Νόγια»	43	7191	έφθ. Λίθερπουλ 22 Δεκ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	7176	άνεχ. Νέαν "Υόρκην 7 'Ιαν. δι' Αρούμπαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιθερ.)	έτ. «Μοντεδέρντι»	45	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 1 'Ιαν. διὰ Πουέρτο Όρντας
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7241	άνεχ. Λός "Αντέλες 2 'Ιαν. διὰ Κορέαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έλληνικά συμφέροντα	44	7258	άνεχ. Μόμπιλ 7 'Ιαν. διὰ Βαλτιμόρην
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορτεγκαλ»	43	7238	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 6 'Ιαν. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	7228	διηλθεν Παναμάν 9 'Ιαν. δι' Οζάκαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λ.)	έτ. «Ολύμπια»	43	7248	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Ιαν. δι' Αρούμπαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΜ	έτ. «Λουστενά»	45	7255	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 9 'Ιαν.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιθ.)	έτ. «Αντριβάπτορ»	43	7242	έφθ. Καρντένας 7 'Ιαν.
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ. «Νέπτουν»	20	3078	έφθ. Ντάρμπαν 2 'Ιαν.
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιθερ.)	έτ. «Γκλόμπαλ»	44	7248	έφθ. Γένοβαν 9 'Ιαν.
ΝΕΒΑΔΑ (λιθερ.)	έτ. «Νεβάδα»	29	4130	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 27 Δεκ. διὰ Σάντος
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθερ.)	έτ. «Εσπέρια»	53	5850	διηλθε Χονουλουρ 9 'Ιαν. δι' Οζάκαν
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	20	10474	άργει Μπρεμερχάρεν ἀπὸ 11 Δεκ.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Πέργκο»	52	11267	διηλθεν Ούζαν 9 'Ιαν. διὰ Γκότεμπουργκ
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Πάρανα»	53	12396	έφθ. Αδεν 10 'Ιαν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	έφθ. Πειραιά 9 'Ιαν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ντονόζο»	44	7255	διηλθε Παναμάν 10 'Ιαν. διὰ Περουβίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ II. (λιθερ.)	έτ. «Λειβαδία»	43	7167	έφθ. Μίδδλεσμπρο 2 'Ιαν.
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Μαριάτο»	27	4950	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Ιαν.
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Παναμά»	43	7920	έφθ. Ρίο Γκράντε 27 Δεκ.
ΝΙΚΥ (λιθερ.)	έτ. «Αζόρες»	45	7023	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Ιαν. δι' Ειδονμάσουθ
ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Πουέρτα λά Πλάτα»	53	7200	άνεχ. Γιοκοχάνα 30 Δεκ. διὰ Βαγκούνερ
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Αιλα Ναδαρένα»	43	7330	έφθ. Μίδδλεσμπρο 6 'Ιαν.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Σάτρ Λάιν»	28	9002	άνεχ. Πειραιά 7 'Ιαν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΝΟΡΑ	έτ. «Πανάμ-Γιουρόποτα»	28	7104	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιαν διὰ Μαρακάϊμπο
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Ηστερ Σιφάριγκ»	43	7175	άνεχ. Χιούστον 5 'Ιαν. διὰ Σάν Πέντρο
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ (λιθερ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	διηλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιαν. δι' Αμβούργον
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ (λιθ.)	έτ. «Παλμύρα»	53	5826	εις Αμβούργον 1 'Ιαν., ζημίαι
ΝΟΡΟ ΝΤΙΟΥΚ λιθ. δεξ.)	έτ. «Ντιάνα»	39	4967	διηλθεν Τρίνινταν 29 διὰ Ρίον 'Ιανέριον
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ντιάνα»	44	10712	εις μεταφοράς Αρούμπας — Μαρακάϊμπο
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	διηλθε Σουέζ 4 'Ιαν. διὰ Ράς Τανούρα
ΝΟΡΟ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 'Ιαν. διὰ Γερμανίαν
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ	έτ. «Ατλαντικά»	44	7054	έφθ. Βενετίον 5 'Ιαν.
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Σίλετο»	42	7191	έφθ. Οζάκαν 10 'Ιαν. (διὰ Βαγκούνερ)
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	άνεχ. Πειραιά 7 'Ιαν. διὰ Λίθανον
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	άνεχ. Βομβάν 8 'Ιαν. διὰ Κοϊλδοττάμ, έφθ. 10
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Τουράν 3 'Ιαν.
ΝΟΥΤΣΙ (λιθερ.)	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 9 'Ιαν.
ΝΤΑΡΝΙ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράύτερ»	44	7161	έφθ. "Αδεν 7 'Ιαν.
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιαν. δι' Αμμουσίη Μπαίν
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Βιδάλε»	24	5981	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 24 Δεκ. διὰ Μπουένος "Αύρες
ΝΤΟΜΙΝΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Κευτάκο»	25	5531	έφθ. Τάιν 11 'Ιαν.
ΝΤΟΝ ΝΑΥΟΥΕΛ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Παρνασσός»	44	7176	άνεχ. "Εμδεν 24 Δεκ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτα Μαντρίν»	31	8236	έφθ. Βοστώνη 7 'Ιαν.
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ. δ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	35	7293	άργει Πειραιά ἀπὸ 17 Δεκ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Παναμένα-'Εουρόπο»	54	11400	διηλθεν "Άδεν 19 'Ιαν. διὰ Πόρτ ντε Μπούκ,
ΝΤΟΡΟΝ	έτ. «Γκαμπό»	44	7244	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 24 Δεκ. διὰ Μπουένος "Αύρες
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	έφθ. Λίθερπουλ 9 'Ιαν.
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 6 'Ιαν. διὰ Γερμανίαν
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	5653	εις θέσιν 24 Β. καὶ 11 Δ., 'Ιαν. 7 διὰ Χούλλ
ΟΛΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (δεξ. λιθερ.)	έτ. «Τρανσαστλάντικα»	53	22979	άνεχ. Χάλιφαν 7 'Ιαν. διὰ Σαουθάμπτον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ· (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	53	13665	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 10 'Ιαν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	53	13652	έφθ. Αμβούργον 20 Δεκ., ἐπισκευὴ
	έτ. «Πάλμας»	53	20453	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 9 'Ιαν. διὰ Γιβραλτάρ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΣ (τάνκερ)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	48	11298	άργει 'Ιννοσίμα από 24 'Οκτ. 1953
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	53	14047	άνεχ. Περσικόν Κόλπουν 3 'Ιαν. διὰ Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	50	17722	έφθ. Συεζ 8 'Ιαν. (διὰ Περσικόν Κόλπουν)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	53	14221	έφθ. Πέρνις 10 'Ιαν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)	έτ.	«Λίμπερτς»	53	14009	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Ιαν. διὰ Λάζ Πιέντρας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722-	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 30 Δεκ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	54	13648	διῆλθε Συεζ 4 'Ιαν. διὰ Περσικόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	53	13660	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιαν. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ.	«Καρριέντες»	45	10448	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιαν. διὰ Φόλευ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	54	14047	έφθ. Φιλοδέλφειαν 7 'Ιαν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	54	14047	εἰς Κίελον, υπὸ συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Α (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	54	13934	διῆλθε Συεζ 6 'Ιαν. διὰ Περσικόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟ (λ. δ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	54	14220	εἰς Βρέμην, υπὸ συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	54	13665	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 10 'Ιαν. δι' Εύρώπην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Σάουθ Ατλάντικ»	54	18790	άργει Τσέστερ (Πα) ἀπὸ 3 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	53	21239	εἰς τὰ ὕδατα τοῦ Ἀνταρκτικοῦ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	54	13665	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιαν. διὰ Περσίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	διῆλθε Συεζ 4 'Ιαν. διὰ Περσικόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Πλάμας»	53	14000	διῆλθε Συεζ 4 'Ιαν. διὰ Περσικόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	49	17724	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 5 'Ιαν. δι' Ἀγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ.	«Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	13019	εἰς Ἀνταρκτικόν, φαλαινοθρία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	50	17722	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιαν. διὰ Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	53	13900	διῆλθε Συεζ 4 'Ιαν. διὰ Περσικόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ.	«Μουσανάντο»	54	20611	διῆλθε Συεζ 8 'Ιαν. καὶ ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 9
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιβ.)	έτ.	«Μονοδάρ»	43	7128	ἀνεκ. Ρόττερνταμ 24 Δεκ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ.	«Ομηνιού Τρέιντερ»	44	7211	διῆλθε Θέσσαλον 9 'Ιαν. διὰ Νεάπολιν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Υ·ΤΕΡ	έτ.	«Ομηνιού Φράγκερ»	44	7255	διῆλθε Τρίνινταν 30 Δεκ. διὰ Ρίον 'Ιανείρον
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Μιραφλόρες»	27	8627	ἀργεῖ Ἀμστερνταμ ἀπὸ 6 Αὔγ. 1953
ΟΥΑ·Ι·Τ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ.	«Ξλληνικά συμφέροντα	44	7248	παρελθόθη εἰς Νέαν Ὁρλεάνην 8 'Ιαν.
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ.	«Λά Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Νιού Ούεστμινστερ 10 'Ιαν. δι' Ἀγγλίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ.	«Τζόρτζ»	19	5701	άνεχ. Ρίον 'Ιανείρον 2 'Ιαν. διὰ Βαλτιμόρην
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιβ.)	έτ.	«Οσεαν»	45	7238	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιαν. διὰ Ρόττερνταμ
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιβ.)	έτ.	«Ξλληνικά συμφέροντα	43	7211	διῆλθε Λόδς Αντζέλες 21 Δεκ. διὰ Γιοκοχάμα
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ.	«Σπρίγκιθλλ»	43	7176	έφθ. Γκότεμπουργκ 7 'Ιαν.
ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ.)	έτ.	«Μπλού Μπαίνη»	43	7194	άνεχ. Λόδς Αντζέλες 6 'Ιαν. δι' Ἀγγλίαν
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ.	«Καρέτσος	43	7160	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 'Ιαν. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΑΛΑΤΙΔΑΝΗ (λιβερ.)	έτ.	«Σάν Ροφαέλ»	43	7243	διῆλθε Λόδς Αντζέλες 21 Δεκ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΑΝΑΟΣ	έτ.	«Κάπτρια	17	992	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Ιαν.
ΠΑΝΑΓΗΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ἐβερεστ»	19	974	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 'Ιαν. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ.	«Σαπφώ»	44	7223	διῆλθε Μπαρρόου 7 'Ιαν. διὰ Λειζέρες
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοστ.)	έτ.	«Ξλληνικά συμφέροντα	26	4494	έφθ. Γλασκώνην 6 'Ιαν.
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λιβερ.)	έτ.	«Σάν Ροφαέλ»	43	7281	εἰς Δάντσικ 4 'Ιαν.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ.	«Ρίο Χόντο»	43	7193	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Δεκ. διὰ Βαγκούνερ
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ.	«Παραπόρτι»	25	4687	άνεχ. Γκάλεστων 1 'Ιαν. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιβερ.)	έτ.	«Περσένια»	43	7253	άνεχ. Μπαρρόου 5 'Ιαν. διὰ Μπάρερ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ.	«Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. Παναμάν 4 'Ιαν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΘ	έτ.	«Πλάθ»	26	5937	έφθ. Αμβούργον 12 'Ιαν.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβερ.)	έτ.	«Σάμισοκ»	44	7166	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Δεκ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΠΕΛΟΨ (λιβερ.)	έτ.	«Σάμισοκ»	45	7148	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιαν.
ΠΕΡΑ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ.	«Καρρέτος	43	7176	άνεχ. Λόδς Αντζέλες 5 'Ιαν. δι' Ἀγγλίαν
ΠΕΡΣΕΥΣ (Κοστ.)	έτ.	«Περσένια»	19	640	έφθ. Συεζ 8 'Ιαν.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ.	«Πίλγασσος»	43	7221	έφθ. Μπουένος Αὔρες 27 Δεκ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ.	«Πόλαρος	19	6495	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιαν.
ΠΙΝΤΑΡ (λιβερ.)	έτ.	«Παράνα»	54	6165	άνεχ. Χούλλ 5 'Ιαν. διὰ Καναδᾶν
ΠΙΟΝΕΡ	έτ.	«Ντελ "Εστε»	44	7190	έφθ. Μπεύσαν 5 'Ιαν.
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ.	«Μέδουσσα»	43	7105	διῆλθε Παναμάν 7 'Ιαν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιβερ.)	έτ.	«Ξλληνικά συμφέροντα	44	7254	παρελθόθη εἰς Νέαν Ὁρλεάνην 7 'Ιαν.
ΠΛΟΒΕΡ (λιβερ.)	έτ.	«Μπάχια Σαλίνας»	45	7331	εἰς Γδυνιάν 2 'Ιαν.
ΠΟΛΙ	έτ.	«Παναμᾶς	54	6657	διῆλθε Φόλκστον 7 'Ιαν. δι' Ἐμδεν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ.	«Γκόμπαλς»	45	7159	άνεχ. Αμδούργον 6 'Ιαν. διὰ Πουσάν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ.	«Λά Πλάτα»	44	7163	έφθ. Βαγκούνερ 7 'Ιαν.
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ἀρης»	43	7257	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 12 Δεκ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ.	«Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιαν. διὰ Μπάρι
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ.	«Πουκού»	36	7104	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιαν. διὰ Γιουγκοσλαβίαν
ΠΟΥΝΤΑ	έτ.	«Πούντα Γκόρντα»	21	2197	εἰς Γένοβαν 12 'Ιαν.
ΠΡΑΝΤΟ	έτ.	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιαν.
ΠΡΙΜΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Μπαλμπόφα»	32	400	εἰς ταξιδία Ερυθράς Θαλάσσης
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιβερ.)	έτ.	«Πρόδρομος»	43	7194	εἰς θέσιν 7 Β. καὶ 55 Δ., Δεκ. 28 διὰ Ρίον 'Ιανείρον
ΡΑΓΚΕΡ	έτ.	«Ντελ "Εστε»	44	7192	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 1 'Ιαν.
PANTIANT (δεξ.)	έτ.	«Κάστρο Μπέλλο»	47	8602	άνεχ. Ταμπικό 6 'Ιαν. διὰ Κούναν
ΡΕΑΛΜΑ	έτ.	«Ρεάλμα»	28	4225	εἰς Μόρφου Μπαίνη 4 'Ιαν.
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ.	«Ἐμπρέσσα»	42	7176	εἰς Πλέιτ ἀπὸ 25 Δεκ.
ΡΕΝΑ	έτ.	«Πλάξ»	20	5686	έφθ. Παλέρμο 24
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ.	«Ρίο Γκράντε»	44	7176	έφθ. Ρίον 'Ιανείρον 6 Δεκ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ.	«Πατσίφικα»	44	7229	εἰς Τσιτιδαβέκιαν ἀπὸ 23 Δεκ.
ΡΟΜΒΟΣ (Κοστ.)	έτ.	«Ἐστρέλλα»	25	1313	έφθ. Ρίγαν 2 'Ιαν.
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Κιστανέρα»	21	6448	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 9 Μαΐου 1953
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ.	«Ἐσκομπάλ»	45	7151	εἰς Ριτζέκαν 12 'Ιαν.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ.	«Παράνα»	44	7281	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιαν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ.	«Τζένεραλ»	46	7213	έφθ. Μπέλαφαστ 9 'Ιαν.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	έτ.	«Σάιντ»	44	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιαν. διὰ Κάρδιφ
ΣΑΜΟΥΑ	έτ.	«Ντελ "Εστε»	18	5664	διῆλθε Ντακάρ 1 'Ιαν. δι' Αμδούργον
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοσταρ.)	έτ.	«Σάν "Αντώνιο»	36	5136	έφθ. Καρβαγένην 3 'Ιαν.
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ.	«Σούμελγκο»	44	7282	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 5 'Ιαν. διὰ Βαλτιμόρην
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ. δ.)	έτ.	«Οσεαν»	44	10652	έφθ. Νιού Χέιβεν 27 Δεκ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ.	«Γιαδίζα»	23	5374	έφθ. Χούλλ 7 'Ιαν.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ.	«Εστεράντζα»	06	2088	έφθ. Παλλίς 3 'Ιαν.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ.	«Ατλάντικα»	44	10700	άνεχ. Αρδούμπαν 4 'Ιαν. διὰ Μαρακάϊμπο
ΣΑΝ ΠΑΝΤΓΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Σάν Παντελεήμων»	44	7283	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 Δεκ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ.	«Φοίνιξ»	43	7250	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 Δεκ. διὰ Γένοβαν
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)	έτ.	«Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	έφθ. Λονδίνον 9 'Ιαν.
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ.	«Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Νέαν Υόρκην 1 'Ιαν. διὰ Μπαρραγκουίλλα
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ.	«Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	διῆλθε Σιγκαπούρην 2 'Ιαν. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ.	«Κρόνος»	43	7118	εἰς Ριτζέκαν 12 'Ιαν.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ.	«Βαπτόρες»	43	7257	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Ιαν. διὰ Ριτζέκαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ.	«Γρασούντας»	43	7164	άνεχ. Μόντιπλ 30 Δεκ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβερ.)	έτ.	«Παναρίνιας»	43	7179	έφθ. Ναγκόγια 8 'Ιαν. (διὰ Βαγκούνερ)
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Γκόλφο Σ.»	45	10656	άνεχ. Περσικόν Κόλπουν 2 'Ιαν. διὰ Σάντος
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ.	«Μανδράκι»	45	7147	διῆλθε "Αγιον Βικέντιουν 1 'Ιαν. δι' Αρδούργον
ΣΑΝΤΟΥ·Ι·ΤΣ	έτ.	«Άδισ»	20	2606	άνεχ. Φέλτον 6 'Ιαν. (διαταγάς)

ΣΑΞΟΝΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	13000	άργει 'Αμβούργον από 12 Νοεμ., έπισκευή
ΣΑΞΟΝΣΚΑΪ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	Έφθ. Πέρνις 10 'Ιαν.
ΣΑΞΟΝΧΗΔ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Βομβάν 10 'Ιαν. διά Περσικόν Κόλπου
ΣΑΞΟΧΙΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 2 'Ιαν. διά Σπέτζιαν
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	έφθ. Γένοβαν 1 'Ιαν.
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	είς θέσιν 40 Β. και 19 Δ., 'Ιαν. 5 διά Χάμπτον ρόδς
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιθερ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7166	διηλθε Παναμάν 4 'Ιαν. έκ Περουβίας
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Κάνοπος»	54	15900	είς Τίπι, ύπο σωμπλήρωσιν
ΣΗ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (λιθ.)	έτ. «Σητρέιντερς»	44	7176	είς Κιασιούγκ από 18 Δεκ.
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7257	άνεχ. Βαγκούμπερ 5 'Ιαν. διά 'Αγγλίαν
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7163	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 10 'Ιαν. διά Ρόττερνταμ
ΣΗΓΚΑΙΗΤ (λιθερ.)	έτ. «Ουδούρας Σίππιγκ»	44	7248	έφθ. Γλασκώνη 22 Δεκ.
ΣΗΓΚΛΟΡΙΟΥΣ (λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7284	άργει Ρόττερνταμ από 22 Νοεμ.
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	διηλθε Θέουταν 29 Δεκ. διά Χιούστον
ΣΗΚΛΑ-ΙΦ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7252	έφθ. Γιοκοχάναν 9 'Ιαν.
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάν Φέλιππε»	43	7321	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Ιαν.
ΣΗΚΟΡΑΛ (λιθερ.)	έλληνικά συμφέροντα	45	7221	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιαν. διά 'Ιαπωνίαν
ΣΗΛΑ-ΙΦ (λιθερ.)	έτ. «Σηφάρερ»	43	7239	άνεχ. Καμάσι 1 'Ιαν. διά Σαγκακάν
ΣΗΦΑΙΗΘ (λιθερ.)	έτ. «Ονδούρας Σίππιγκ»	44	7212	έποδισεν είς 'Αμβούργον 11 'Ιαν.
ΣΗΦΟΡΤ (λιθερ.)	έτ. «Κάργκας ντέλ Σύρ»	44	7254	διηλθε Παναμάν 1 'Ιαν. διά Λονδίνον
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιθερ.)	έτ. «Μιτάχια Σαλίνας»	44	7187	έφθ. Μάντελεστερ 6 'Ιαν.
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίνα»	43	7276	διηλθε Σουέζ 8 'Ιαν. διά 'Οζάκαν
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7176	έφθ. Κοκούμπο 2 'Ιαν.
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	διηλθε Παναμάν 5 'Ιαν. διά 'Οζάκαν
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Ιαν.
ΣΚΩΤΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Νουέβα Βαλένθια»	42	7072	διηλθε Σουέζ 8 'Ιαν. διά 'Ιαπωνίαν
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοστ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	έφθ. Ειβονιάσιο 6 'Ιαν.
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	ένεχ. Οζάκαν 26 Δεκ. διά Βαγκούμπερ
ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	είς Λαττάκια 3 'Ιαν.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθερ.)	Κ. Ατυχίδης	25	5136	άνεχ. Τεργέστην 1 'Ιαν. (διαταγάς)
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αιολός»	43	7199	είς θέσιν 2 Ν. και 93 Δ., Δεκ: 27 διά 'Αργεντινήν
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 6 'Ιαν. διά Γιοκκάσι
ΣΤΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Σιάρ»	44	7162	έφθ. Αιμπούργον 30 Δεκ.
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7324	έφθ. Κόρπους Κρίστι 3 'Ιαν.
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	είς Νέαν 'Υόρκην από 10 Δεκ., έπισκευή
ΣΤΡΑΠΟΥΡΙΕΣ	έτ. «Ατζέκα»	43	7185	"Ιδ: «ΘΕΟΤΟΚΟΣ», ώς μετωνομάσθι
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιθερ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	διηλθε Παναμάν 1 'Ιαν. διά Βέλγιον
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτιμπαρ»	45	7204	έφθ. Λονδίνον 10 'Ιαν.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αρίόνα»	21	7409	άνεχ. Αιμπέρσαν 25 Δεκ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	12000	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 'Ιαν. διά Φιλαδέλφειαν
ΤΑΕΙΑΡΧΗΣ (δύνσιρ.)	έτ. «Μπλέν»	44	7255	άνεχ. Τρίνινταντ 8 'Ιαν. διά Σάντος
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Ατανάσιο»	15	2557	έφθ. Φιλιππίδηλ 7 'Ιαν. και Μπόναν 11
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοστασ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιαν. διά Ρόττερνταμ
ΤΖΕ-Ι-ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιθ.)	έτ. «Σηκέρριερς»	43	7231	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 Δεκ. διά 'Αμβέρσαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθερ.)	έτ. «Οσεανικό»	43	7134	άνεχ. Βαλτιμόρη 1 'Ιανουαρίου διά Βρέμην
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιθερ.)	έτ. «Οσεανικό»	43	7134	άνεχ. Μόζι 10 'Ιαν. διά Σημάττη παρελήθη είς Χούλι 10 'Ιαν.
ΤΖΕΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ	έλληνικά συμφέροντα	44	7156	ένεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιαν. διά Ρόττερνταμ
ΤΖΟΡΤΖ (λιθερ.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9150	άνεχ. Αιμπέρσαν 25 Δεκ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκόρντια»	20	3526	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 'Ιαν. διά Φιλαδέλφειαν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόφα»	54	18675	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 23 Δεκ. διά Αιμπέρσαν
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	25010	άνεχ. Βαλτιμόρη 1 'Ιανουαρίου διά Βρέμην
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόδ»	52	12523	άνεχ. Μόζι 10 'Ιαν. διά Σημάττη παρελήθη είς Χούλι 10 'Ιαν.
ΤΙΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόγιο»	18	1461	ένεχ. Νίκαρο 5 'Ιαν. διά Βίτα
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Ηιμισφάρι»	44	7246	άνεχ. Αιμπερτάντα 24 Δεκ. διά Βαλτιμόρην
ΤΟΡΜΟ-Ι-Α (λιθερ.)	έτ. «Άγντρα»	44	7216	διηλθε Ρόττερνταμ 6 'Ιαν. διά Αλεξάνδρειαν
ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιθερ.)	έτ. «Μιτάχια Σαλίνας»	44	7190	διηλθε Γιβραλτάρ 2 'Ιαν. διά Περσικόν Κόλπου
ΤΡΙΑΙΝΑ	έτ. «Κάριμπτα»	19	5670	διηλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιαν. διά Περσικόν Κόλπου
ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Θήσοτρ»	43	7289	άνεχ. Βοστώνη 1 'Ιαν. διά Χαδάνναν
ΤΡΟ-Υ (δύνσιρ. δεξ.)	έτ. «Κολόν»	21	8206	έφθ. Βοστώνη 7 Δεκ. ημίσια 1953
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρας Αμερικάνα»	43	7176	είς Γδυνιαν 2 'Ιαν. είς Φιλαδέλφειαν
ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιθερ.)	έτ. «Ντέ Κάργκο»	44	7214	έφθ. Βοστώνη 6 'Ιαν. διά Βίτα
ΤΥΧΑ	έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7134	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 8 'Ιαν. διά Αλεξάνδρειαν
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Ναβεγκάντες»	45	7256	διηλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιαν. διά Ρόττερνταμ
ΦΑΙΑΣ II.	έτ. «Πόλασ»	44	7060	είς Αιμπερτάντα από 7 Δεκ., ημίσια
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	έφθ. Μπουένος Αϊρες 27 Δεκ.
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Ινκάικο»	45	7263	έφθ. Χάϊφαν 28 Δεκ.
ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Έντερπράϊ»	44	7216	έφθ. Χόλμπεκ 7 'Ιαν.
ΦΙΛΑΤΡΙΚ II. (λιθερ.)	έτ. «Ρόζας	22	1856	άνεχ. Αιμπούργον 4 'Ιαν. διά Ήνωμένας Πολιτείας
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (λιθερ.)	έτ. «Προγκαρέσσο»	44	7247	είς Ριέκαν 12 'Ιαν.
ΦΟΙΝΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ιντηπτέντεν»	43	7237	έφθ. Νεάπολιν 9 'Ιαν.
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	έφθ. Κωνστάντζαν 10 'Ιαν.
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξαμ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	παρελήθη είς Ζάνταμ 4 'Ιαν.
ΦΤΕΛΙΑ	έλληνικά συμφέροντα	20	2684	άνεχ. Λός Αντζελες 28 Δεκ. διά 'Αγγλιαν
ΧΕΡΑΛΝΤ (λιθερ.)	έτ. «Κόθαμ»	43	7242	έφθ. Βρέμην 9 Δεκ.
ΧΕΡΕΝΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3800	διηλθεν Αδέν 8 'Ιαν. διά Περσικόν Κόλπου
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσότσεάνικα»	54	15745	διηλθε Ντακάρ 6 'Ιαν. διά Μπουένος Αϊρες
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	διηλθε Ντακάρ 9 'Ιαν. διά Βενετίαν
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ιντερνάσιονάλ»	42	7199	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 3 'Ιαν.
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Λιόν»	44	7150	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Ιαν.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Ιουνάιτεντ Κρόδ»	53	12513	έφθ. Βοστώνη 7 'Ιαν.
ΧΡΥΣ (λιθερ.)	έτ. «Γκράσοντ»	43	7250	άνεχ. Αντίλλας 8 'Ιαν. διά Νουέβιτας
ΧΡΥΣ Χ. (λιθερ. δεξαμ.)	έτ. «Ούτινδσωρ»	43	7243	είς θέσιν 39 Β. και 38 Δ., 'Ιαν. 9 διά Ρόττερνταμ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	κατελικύθη είς Κόμπη 11 'Ιαν.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιθ.)	έτ. «Γιουν. Σίππερς»	55	24100	έφθ. Μανιλάν 11 'Ιαν.
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	έφθ. Βοστώνη 26 Δεκ.
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιθερ.)	έτ. «Μαρακαΐ»	44	7254	διηλθε Ντακάρ 6 'Ιαν. διά Βραζιλίαν
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσότσεάνικα»	42	7175	έφθ. Οβέντο 27 Δεκ.
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	έφθ. Βοστώνη 26 Δεκ.

S. ELEFTERIU LTD

SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS

Address: COLON 1570

MARINE SERVICES:

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