

# NAYTIKA XPONIKA



1η Μαρτίου 1955

Αρ. Φύλλου 474/233



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΒ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 474/233

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΔΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ  
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1955

### ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

#### Τά 50 λίμπερτυς

Δεν άρκει το πρός την πρεσβείαν της Ούασιγκτώνος έγγραφον του υπουργείου της Ναυτιλίας διά την ύποδολήν πρός την άμερικανική κυβερνήσην του αίτηματος της παραχωρήσεως των 50 λίμπερτυς.

Προϋποτίθεται να πιστεύσουν οι ιδιοί μας πρώτον άρμοδοι εἰς την ύποθεσιν αύτην, να την στηρίξουν διά του προσωπικού κύρους του Στρατάρχου Παπαγού και να προβάλουν εἰς τούς Άμερικανούς τα έπιχειρηματα εκείνα, που θα τους πείσουν, ότι όχι μονον την Ελλάδα και την οικονομίαν της αφέλουν, άλλα και την ίδικη των ύποθεσιν, της άμυνης κατά των έχθρων του έλευθερου κύρους, έξυπερτουν.

Αυτά άκριδα τά έπιχειρηματα, τα οποίας άσφαλως άγνοει ο ξένος πρός τό θέμα πρεσβευτής μας εἰς την Ούασιγκτώνα, βά έπρεπε να τά αναπτύξῃ αύτος ο κ. Υπουργός της Ναυτιλίας δι' υπονομήματος του έμπειριστατωμένου πρός τους άρμοδους της άμερικανικής κυβερνήσεως και πρός τὸν έδω Αμερικανὸν πρεσβευτην.

Να έπανελθωμεν εἰς τους λόγους τοὺς συνηγοροῦντας διὰ τὴν παραχωρήσιν τῶν 50 σκαφῶν, θὰ ἡτο, ίσως, περιττὸν. Η Διεύθυνσις Μελετῶν τοῦ υπουργείου Ναυτιλίας κατέχει ἐν ταῖς λεπτομερείαις του τὸ θέμα. Θὰ ἔπρεπε, πάντως, να συνοδεύσουν τὸ υπόνυμα καὶ ἀριθμοὶ τίνες συγκεκριμένοι, παρασχεθοῦν δὲ πρὸς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας προκαταβολικοὶ οὗτοι αἱ γεγονότες, αἵτινες, άσφαλως, βά μᾶς ζητηθοῦν, ότι τὰ πλοια ἔτοιμα, καλοσυνηρμένα καὶ μὲ πληρόματα ἔμπειρα, δοκιμασμένα, βά τὰ προσέρωμεν, εἰς ἥν περιπτώσιν αἱ ἀμυντικαὶ ἀνάγκαι τοῦ δυτικοῦ κόσμου τὰ χρειασθοῦν.

Οσον αφορά τους αριθμούς, βά ἔχειαστο να ὑποδειχθῇ τὸ σταθερὸν εἰσόδημα, ποὺ θὰ ἀποκομιστὴ ὁ Τόπος μας ἀπὸ τὰ 50 λίμπερτυς. Οὕτω ποὺ μόνην τὴν φορολογίαν, βάσει του κειμένου νόμου, καὶ μὲ μέσην τίμην ναυλῶν, κατωτέρων τῶν σημερινῶν, τὰ 50 σκάφη βά ἀποδώσουν εἰς τὸ Δημόσιον, ἐπτακοσίας χιλιάδας δολλαρίων ἐτησίως. Αἱ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἐξ ἀλού εισφοραὶ — πλοιοὶ καὶ πληρωματος — βά φθάσουν τὰς πεντακοσίας περιόδου χιλιάδας δολλαρίων κατ' ἔτος.

Ἐγι τὸ πλέον τῶν ἀνωτέρω ἑσδῶν, τὸ εἰσαχθῆσαν συναλλαγματικὸς προσόδους οὔτε καὶ ταὶς δαπάναις τῶν ἑδῶ κατὰ τὸ πλειστὸν διαιμένοντα πιθανῶν ἀγόραστων. Εἰς τριαὶ καὶ ἡμίσιαι, λοιπόν, ἑκατομμύρια δολλαρία βά ανέρχεται ἐπησίως, βάσει τῶν πλέον συντηρητικῶν ὡς ἀνα υπολογισμῶν, τὸ συναλλαγματικὸν τῆς οικονομίας μας ἔσοδον. ἀπὸ τὰ 50 αὐτὰ σκάφη. Δὲν εἶναι, πιστεύομεν, εὐκαταφρόνητον διὸ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ πενιχροῦ συναλλαγματικοῦ μας ἀπόθεματος καὶ μάλιστα ἀπὸ μίαν ὑπεδεινήν, παντελῶς ἀδόπαιδον διὰ τὸ κράτος, ἢτις βά προσαγάγει τὸ προπολεμικὸν τῆς ἐπίπεδον τὴν δύναμιν τῆς ναυτιλίας μας καὶ βά ἀπόδωση τὸ δίκαιον εἰς ἐφοπλιστάς, στερηθεῖταις μεταπολεμικῶν τῆς δυνατότητος να ἐπανέλθουν εἰς τὸ ἐπάγγελμά των, διότι ἀπεκλεισθεῖσαν ἀπὸ τὴν διανομὴν τῶν πρώτων σκαφῶν.

Ἐναντὶ τῆς ἑκ 3 ½ ἑκοτομμυρίων δολλαρίων ὡς ἄνω συναλλαγματικῆς προσόδου ἀπὸ τὰ 50 αὐτὰ σκάφη, διὰ τὴν ὄποιαν σημειωτέον, τὸ Κράτος δὲν πρόκειται δρασμὴν νὰ διοθέσῃ, ἔχομεν τὴν πρόσφατον ἀπόφασιν κατασκευῆς τοῦ διυλιστηρίου. Θὰ δαπανηθοῦν δι', αὐτὸ περὶ τὰ 12 ἑκατομ. δολλαρίων, ἐκ τῶν γερμανικῶν πιστώσεων, ἔξοφλητέων ἐντὸς ἐπτακοσίας με τόκον 7 % καὶ με προϋπολογιζομένην οικονομίαν συναλλαγματος 5 ½ ἑκατομ. δολλαρίων. Αὐταπόδεικτος είναι ἡ πλέον παραγωγὴ τῶν 50 λίμπερτυς ἀπόδοσις.

Τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμῶν εὐχερῶν ἡμιποροῦν οἱ Άμερικανοὶ νὰ τοὺς βεβαίωσον, ἵνα καὶ ἀπαρκῶς ἐκτιμήσουν πόσα βά προσπορισθή ὁ ναυσίδιος Τόπος μας ἀπὸ τὴν παραχώρησιν σκαφῶν, φθειρομένων ἥδη ἐν

παροπλισμῷ, μηδὲν ἀποδιδόντων εἰς τὴν ἀμερικανικὴν οἰκονομίαν. Αἱ τούναντιον τὰ 50 σκάφη παραχωρῶν εἰς τοὺς Έλληνας ναυτικούς, αὐτοὶ θὰ τὰ ύποδολῶν καὶ θὰ τὰ ἀξιοποιήσουν, πανέτοιμα δὲ βά τὰ ἔχουν εἰς τὴν ἀμεσον διάσησιν τῶν ἀμυντικῶν δυνάμεων τῆς Αμερικῆς. Η Ελλάς, χωρὶς καθυστερημένη ἀκόμη παραγωγικῶν, δικαιούται γά υποβάλλει τὸ αίτημα τῆς παραχωρήσεως τῶν 50 λίμπερτυς. Οὔτε δανειού, οὔτε δωρεάν τινα θὰ ζητησῃ. Τὰ σκάφη αὐτὰ θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὸν Ελληνα ναυτίλιον νὰ αναπτύξῃ τὰς ικανότητάς του εἰς τὰ βαλανσιά έργα καὶ νὰ ἐνισχύσῃ μίασ πηγὴν εἰσοδήματος σημαντικοῦ διὰ τὸν Τόπον μας.

Η Ελληνικὴ Ναυτιλία δὲν κατώθωσεν ἀκόμη νὰ ἀνακτήσῃ οὐδὲ τὴν προπολεμική της δύναμιν. Τὰ πολλὰ ὑπὸ τὰς ξένας σημαίας ἐλληνικῆς ιδιοτήσιας σκάφη εἰνε ξένα, ἀτυχῶς, πρὸς τὸν Τόπον μας καὶ τὴν οἰκονομίαν του. Οὔτε εισφέρουν εἰς αὐτὴν.

Τὰ υπὸ τὴν Κυανόλευκον σκάφη, αὐτὰ θὰ πρέπει νὰ ύπολογιζῶμεν ὡς μέσα παραγωγῆς εἰσόδηματος καὶ αὐτῶν νὰ ἐπιδιχωμεν τὴν ἀνάπτυξιν. Εύκαιρια μοναδικὴ τὰ 50 λίμπερτυς. Θὰ ἔχωμεν, ὅμως, ἐπαρκὴ τὴν πίστιν νὰ ἐπιμεινωμεν εἰς τὸ πρὸς τὴν μεγάλην μας σύμμαχον αἴτημα, καταδεικνύοντες τὰ κέρδη που πρώτοι οἱ Άμερικανοὶ θὰ ἀποκομισουν ἀπὸ τὴν ικανοποίησιν του καὶ κατὰ δεύτερον λόγον ἡ Ελλάς;

Τὸ σχετικὸν μὲ τὸ αίτημα τῶν 50 λίμπερτυς ἔγγραφον, ὅπερ ἀπῆγε τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας πρὸς τὸ Υπουργείον τῶν Εἰωθερικῶν, ἔχει, ὡς κάτωθι:

«Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ θέσωμεν ὑπ' ὅψιν υμῶν τὸ κάτωθι ζῆτημα, ἐνδιαφέρον ὅλως ιδιαίτερω της αὐξησι τῆς υπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν χωριτικότητος καὶ τὴν οικονομίαν τῆς χώρας.

Κατὰ τὸ 1947 καὶ μετὰ τὴν υπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῶν Η.Π.Α. πώλησιν τῶν 100 πλοίων λίμπερτυς εἰς Ελληνας ἀγοραστάς, ἔξεδηλώθη ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἐτέρων πεντήκοντα πλοιῶν του αὐτοῦ τύπου καὶ πρὸς τούτο υπεδήλη πρὸς τὴν άμερικανικὴν κυβερνήσην σχετικὸν αἴτημα, τὸ οποῖον, κατοίκηση ζητήση κατ' ἀρχὴν εὐνοϊκῶν, δὲν ικανοποιηθή τελικός, διότι ἐλήξην ἡ ισχὺς τοῦ νόμου του ἐπιτρέποντος τὴν ἐπιτάσιν πώλησιν πλοιῶν εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστάς.

Οὕτω ἀπώλεσμα τὴν εὐκαρία δι' ήματος τῆς ἀπόκτησεως ἐτέρων 50 λίμπερτυς, ἐκ τῶν οποίων πολλὰ πλεονεκτήματα θὰ προέκυπτον υπὲρ τῆς οικονομίας τῆς χώρας.

Τὸ αίτημα τοῦτο είχον τὴν εὐκαρίαν νὰ θέσων υπ' ὅψιν τῶν ἀρμόδιων αμερικανικῶν ἀρχῶν κατὰ τὴν τελευταίαν μου ἐν Η.Π.Α. ἐπίσκεψιν.

Εἰς ἀπάντησιν αἱ άμερικανικαὶ ἀρχαὶ μοὶ ἔγνωσταν, διότι ἡ ικανοποιησι τοῦ αἴτηματος μας προσέκοπτεν εἰς δύο λόγους, ἢτοι : Πρῶτον, διότι ἡ μονομερὴ λῆψις τοιούτου μέτρου υπὲρ τῆς Ελλάδος δὲν ἦτο ευκόλος, διότι τὸ αίτημα τῆς Ελλάδος θὰ ηκολουθεῖτο υπὸ παρομοίου αἴτηματος ἐκ μέρους καὶ ἀλλων Κρατών. Δεύτερον, διότι δὲν ύφισταται σχετικὸς νόμος, ἐπιτρέπων τὴν τοιαύτην ἐπὶ πιστώσει, ως καὶ διὰ τὰ ἀγοραστά τοῦ 100 λίμπερτυς, πώλησιν, πάτωτας, ἐντατικής της πιστώσεων, διότι τὸ θέμα διὰ τὴν εἰσαγωγὴν νόμου πρὸς φήμισιν, εὐθὺς ὡς θὰ ἤρχονται ἐργαστήσαι τοῦ νέου Κογκούδεσσού.

Η ἐλληνικὴ Κυβερνήση, ἐνδιαφερομένη διὰ τὴν αὐξησι τῆς υπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν χωριτικότητος, προέβη εἰς τὴν λήψιν τῶν γνωστῶν καὶ οὐδινὸν υπὲρ τῆς ναυτιλίας μέτρων, τὰ οποῖαν ἐνισχύουν ἐπὶ περισσότερον τοὺς ἐπιθυμούντας νὰ ἀγοράσουν άμερικανικὰ λίμπερτυς ἐκ τῶν παραπλισμένων.

Κρίνουμεν, οὖθε, σκόπιμον, σπουδαῖον, τὸ πρότιμον πρὸς τὴν άμερικανικὴν σημαίαν τῆς Ελλάδος τὸ αίτηματος τῆς Εγκρίσεως τῆς πωλήσεως πεντήκοντα πλοιῶν τύπου λίμπερτυ εἰς Ελληνας ἀγοραστάς.

Πρὸς τούτο, παρακαλούμεν, δηλαδή προβήτε εἰς κατάλληλα πρὸς τὴν άμερικανικὴν κυβερνήσην διαδήματα, τονίζοντες τὴν ώφελειαν, ἡτοί θὰ προκύψῃ υπὲρ τῆς Ελλάδος ἐκ τῆς ψηφίσεως τῆς σημαίας τῆς ἐπὶ πεντήκοντα πλοιῶν.

Ἡ παραγωγὴς τῶν ἐν λόγῳ πλοιῶν θὰ ἰδύνωται νὰ πραγματοποιηθῇ υψηλὸς δροσισμόθεαν καὶ τὰ 100 λίμπερτυς, χωρὶς νὰ ἀποκλεῖται καὶ ἡ ἔξτασις οἰωνόπτερος ἄλλων οἰκονομικῶν ὄρων, οἵτινες, τυχόν, θὰ ἐτίθετο ἐμέρους τῆς άμερικανικῆς Κυβερνήσεως. Εξυποκύπεται, ἐπίσης, διότι τὰ ἐν λόγῳ πλοιὰ θὰ είνε εἰς τὴν διάθεσιν τῆς άμερικανικῆς Κυβερνήσεως, ἐν περιπτώσει ἀνάγκης η πολέμου. Ἐπὶ τῶν ύμετέρων ἐνέργειών, παρακαλούμεν, δηλαδή προήστητε ήματος ἐνημέρων.

## Περιφρόνησις ζωτικών συμφερόντων

Κατά το ένδεκάμηνο του 1954 έξινθησαν είς το έξωτεροικόν 106.942 τόν. κοριθιακής σταφίδος (70.472 τόν.) και σουλτανίνας (36.470 τόν.) καπνά δε 41.696 τόν. Είς την μεταφοράν των, διά την Δυτικήν Εύρωπην και την Βόρ. Αμερικήν κατά μέγιστον ποσοστόν, τά έλληνικά πλοία τακτικών γραμμών μετέσχον με τάς έξης πενιχράς ποσότητας: Καπνά 2.177.2 τόν. διά τη Κόντινεντ κυρίων (2.058.4 τόν.) και σταφίδες 13.232.8 τόν., κατά τά 60% με προορισμόν τους λιμένας του Κόντινεντ. Διά την Αγγλίαν μόλις 118.8 τόν. καπνών και 5.756.4 τόν. σταφίδων τά ίδικά πλοία, παρά τάς πυκνότατάς έγεινεν αναχωρήσεις των, τους εύθινοτέρους ναυλών, άκομη και εις δραμάς και τά σημαντικά φορτία σταφίδων έχαχεντων είς τη Ήνωμένων Βασίλειον (τον. 47.165). Ελάχιστον έπισης είναι το ποσοστόν συμμετοχής των έλληνικον πλοίου (8—10%) εις τάς μεταφοράς τών έσχαζεντων κατά το ένδεκάμηνον του 1954 φορτίων έσπεριδοιδών (11.412 τόν.), σύκων (13.422 τόν.), άλιων (10.923 τόν.), έλαιοιδών (14.885 τόν.), σίνην (13.381 τόν.) και βάμβακος (5.472 τόν.).

Άπο τούς δίλιγους αύτούς άριθμούς καταδεικνύεται πλήρως όχι μόνον ή έγκληματική τάς άρμοδιών κρατικών παραγόντων αδιαφορία πρός τάς στοιχειωδεστέρας έπιδιωσεις καθε ναυτικής χώρας, άλλα και ή περιφρόνησις ζωτικών τής οικονομίας μας συμφερόντων, τού ισοζυγίου των έξωτερικών μας πληρωμών κατά πρώτον λόγον.

Οι ναύλοι διά τά έξαγομενα προϊόντα μας άνερχονται, κατά πρόχειρον υπολογισμούν, είς δέκα περίποτα έκατομμύρια δολαρίων έπισησ. Πωλώμενον φθόρη και ώς έκα τουτό δεν κατορθώνουν οι καλοί μας άρμοδιοι επιγνωσταν νά έχουν τών ποσών πού κατεβάλλουν τά έξαγόμενα προϊόντα διά την μεταφοράν των εις τά ξένα πλοία ούτε και τί θά ήδηνάμερα νά έξοικονομωμενον διά της εύρυτέρας συμμετοχής και τών ίδικών μας πλοίων εις τάς μεταφοράς αύτάς, άναπτυσσοντες έν ταύτω και την δύναμιν του πολυτίμου διά τον Τόπον μας στόλου τών λαίνερς. Ή κατά ποσοστούν μεγαλύτερον — 40 έως 50% — συμμετοχή τού έλληνικον πλοίου εις τάς μεταφοράς τών έξαγομενων προϊόντων μας θά έπετρεπε νά πυκνώσωμεν έτι περισσότερον τάς γραμμάς μας, άποκτάντες και άλλα κατάλληλα πλοία, διαφυλάσσοντες ύπερ αύτών ναυλών 3 — 4 τούλαχιστον έκατομμυρίων δολαρίων. Μικρον, μήπως, τό κέρδος; Τί γνωμών, άρα γε, νά έχη έπι αύτού ό «δυναμικό» υπουργός τής Ναυτιλίας;

### Τά άγνωστα μέτρα

Περιφρόνων καὶ πάλιν τήν πραγματικότητα όμιλει ὁ κ. Βογιατζῆς εις προσφάτους πρός την Τύπων δηλώσεις του περί «ουσιαστικής ένισχυσεως τής έθνικής οικονομίας και τού ισοζυγίου τών έξωτερικών μας πληρωμών», ἀπό τά ληρόβεντα υπέρ της έμπορικής ναυτιλίας μέτρα. Διοτί ὁ κ. Υπουργός φωράται διά μίαν ακούμη φοράν άνακριθεὶς κατέχων πληροφορίας, ἐπί ζητημάτων τής άμεσου άρμοδιότητός του, παρακαλεῖται νά δηλωση ποιος τά παρ' αὐτού θεοπισθέντα μέτρα, ἀτίνα άποτελεσματικήν είχον έπιδρασιν εις την προαγωγήν τής έθνικής μας οικονομίας και δη τού ισοζυγίου τών πληρωμών με το έξωτερον. Διά τά στήλας αύτάς άγνωστα είνε, άτυχως, τοισυάτα μέτρα, πολὺ δὲ περισσότερον τά εύρεγκτικά τών άποτελέσματα. Μήπως έχει ούπερ τού ὁ κ. Βογιατζῆς σχετικούς τινας άριθμους;

### Τά δύο ύπερωκεάνια

Μᾶς έρχεται, λοιπόν, και τό «Ολύμπια». Θά τού έωχθωμεν καλῶς νά δριση, έστω και υπό την λιβεραρίαν σημαίαν, αφού αὐτοκτονία θεωρεῖται ή ψώσις τής Κυανολεύκου. Τήν τόσον καθυστερημένην, ἐπιστροφήν του εις την γραμμήν, διή ήν άρχικώς πρωρίζετο, δέν την όφειλομεν, θεοβαίως, είς την πρωτοδουλίαν τών πλοιοκτητών. Εκ τών πραγμάτων ύπερχωθησαν γά το πράξουν. Ήν ὁ δείμηντος Εύγενιδης δεν άπεφασίζειν, έπιμόνων προτροπή τής Κυβερνήσεως, νά φέρεις την γραμμήν Πειραιώς—Νέας Υόρκης το «Βασιλίσσα Φρειδερίκη», δεν θά μάς είρειν και τό «Ολύμπιο». Ή μοναδική ύπεραπλαντική μας γραμμή θά έξετελούτο άκομη με τό «Νέα Ελλάς». Ή ζημία όχι μόνον διά την τουριστικήν μας προσπάθειαν, άλλα και δι' αύτο τό γόντηρον τής σημαίας μας θά ήτο μεγάλη.

Εύτυχημα πάντως θα θεωρηθῇ ἀπό τους πολλούς — όχι όμως και από τας στήλας αύτάς — ὅτι δύο τώρα υψηλού κόστους ύπερωκεάνια θά διοιθετή η γραμμή Πειραιώς—Νέας Υόρκης. Τό γεγονός πράγματι είναι άξιον ιδιαίτερας προσφοράς, άσιδωφωράς ἀν ή κίνησις τής γραμμής δικαιολογή τήν υπαρξιν δύο μεγάλων σκαφών. Η 'Ελλας' ύπηρεν ή χώρα των μεγάλων άντιμέσων. Μετά τήν πενιχράν άπόδοσην τού «Νέα Ελλάς», δύο άνταξια τής άποστολής των συγχρονισμένων ύπερωκεάνια προσφέρονται νά έχουντερησουν την έπικοινωνίαν μας τον Νέον Κόσμον. Ελπίζεται νά μάς φέρουν περισσοτέρους όμογενεις και περισσότερους Αμερικανούς έπισκεπτάς.

Δεν θά μάς απασχολήση, πρός το παρόν, έκ της παρουσίας τών δύο πλοίων προκαλούμενος πληθωρισμός, ούτε και ήδη άρξαμενος μεταξύ των συναγωνισμός, ή πρωτοφανής εις τά χρονικά τής ύπεραπλαντικής μας

γραμμής. Θέλουμεν άπλως με τό σημείωμα αύτο νά έπιστησωμεν τήν προσφορήν των έδω άρμοδιών — είνε ή κ. Βογιατζῆς ή άρμοδιος; — έπι του έξης γεγονότος: Τά δύο ύπερωκεάνια, σπώς έδρομολογήθησαν, δέν πρόκειται νά μάς παράσχουν, έστω και με προφανή την ζημίαν τών πλοιοκτητών, τό συγκοινωνιακόν τουλάχιστον άγασθον εις οίσαν θά ανένενε τις κλιμακά. Εφάσεσ τό άνταγνωστικόν μένος μέχρι τού σημείου, ώστε νά άποπλέουν, από τους λιμένας Πειραιώς και Νέας Υόρκης την μίαν ήμεραν τό «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» και τήν έπομπην τό «Ολύμπιο», ώστα νά έπροκειτο περί της γραμμής Παρονάξιας.

Ἐπι τέλος, δηλαδή, δόλκηρον μηνα δέν θά έχωμεν έτευθεν άναχωρησιν διά την Βόρειον Αμερικήν, διά νά θιστασμεν εις τό τέλος νά έχωμεν δύο την αύτην σχέδον ήμεραν. Τά πυκνά δρομολογία, αύτά που αναπτυσσονταν την κίνησιν και διευκολύνουν τήν έπικοινωνίαν, θά μάς λείψουν, παρά τό γεγονός, θί δύο τόσον καταλληλα σκαφή θά διαθέτει ή γραμμή.

Συμφέρον, πιστεύομεν, και τών πλοιοκτητών θά ήτο ή διαρρύθμισις των δρομολογίων, αν ή σκεψις τής συναναχωρήσεως δέν έτεινε νά έχυπηρετη τήν αλληλοεξόντωσιν τών δύο έπιχειρησεων.

Πιστεύουν, πράγματι, οι τής «Γρηγορί-Λαΐν», θί δικαιώματα απαράγραφα κατεπατηθησαν με την έμφασιν τού «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» εις την γραμμή Πειραιώς—Νέας Υόρκης. Επρεπε, κατ' αύτούς, άδισμαρτυρήσαν και ἐπ' απειρον νά δεχωμεθα τάς, άμφισθολον ύπερπρεσίας τού «Νέα Ελλάς», ένω τό «Ολύμπιο» διά τους γνωστούς λόγους θά έξετελει τά έκ Γερμανίας δρομολόγια του.

Όταν, θώρα, δημος, πολύ δυστυχώς άργα, άντελήθη τό σφάλμα της, είχεν έδω δημιουργήθη πλέον νέας καταστασις με τό «Βασιλίσσα Φρειδερίκη». Αύτην την καταστασιν πειρώνται τώρα διά του «Ολύμπιο» οι μεταγνώσαντες πλοιοκτητοί του νά άνατρέψουν. Τών συναγωνισμόν, με πεισμα πρωτογονού έπιχειρηματιου, έξαπελυσαν. Τό άποτελεσμα, θεοβαίως, δέν θά είνε εύχαριστον διά τά κανένα, πλήν, ίσως, τών γνωστών πρωτότρων μεταναστεύεσ. Θείρονται έπιχειρησεις έλληνικαί θίσια πολλά νά αποδώσουν, κεφάλαια πολύτιμα άναλισκονται.

Θά καθίστατο, θώρα, δυνατόν, αφοῦ τού έπισημον νά έκπομπην και τά δημιουργήθη πλέον νέας καταστασις με την έργασίαν των συναχωρησεων, ἀν τά δρομολογία τών έξετελούντο εις τό μέσον του μηνός διά τό έκ σκάφος και εις τό τέλος διά τό άλλο. Πικνύτερον ούτω θά έχυπηρετείται και ή γραμμή. Δεν περιμένομεν, θεοβαίως, ήσως τό παρόν έπιδρασίν τίνα εις την θερμή σκέψιν τών συναγωνισμένων έταιρων. Ίσως ή παρέμβασις ένως θεληματικού ύπουργού νά είχε περισσότερας πιθανότητας έπιτυχιας μιάς προσφορίας, ήτις θά άλιγντερας με ζημίας θά προσετόριζεν εις τους πλοιοκτητας, περισσότερα δέ κέρδη εις την συγκοινωνιακή μας όργανωσιν.

Ο έκτος πάντοτε καταστάσεων ύπουργός μας παρείδει και τό γεγονός αύτο τών συναναχωρήσεων. Ήρκεσθη άπλως εις σχετικάς δηλώσεις του νά έκφραση τήν πεποιθησίν του, θί και τά δύο πλοία θά έργασθον ίκανοποιητικά. Τώσα έρει και τόσα λέει.

### Τά 19 πλοία τού κ. Νιάρχου

Έχομεν έξηκριβωμένας πληροφορίας ἀπό την Νέαν Υόρκην ἐπί τών τελευτών προτάσεων, τάς όποιας υπέβαλεν ὁ κ. Νιάρχος πρός τήν Αμερικανικήν Κυβέρνησην διά τήν ρύμησιν τού έκκρεμούντον γνωστού ζητημάτος τής μεταφοράς εις τό έλληνικόν ηνολόγιον τών 19 σκαφών — 12 δεξαμενόπλοιον «Τ.2» και 6 «Λίμπερτυς».

**ΠΡΩΤΗ ΛΥΣΙΣ:** Απαγατα τά πλοία νά περιέλθουν εις τήν κυριότητα τού κ. Νιάρχου, υψώνταντα τής έλληνικής σημαίαν. Διά τό ἐπ' αύτων πρός τό Αμερικανικόν Δημόσιον δάνειον θά ένεγράφετο ύποθηκή, παρεγομένης τής έγγυήσεως τού έλληνικού Κράτους, όπως και διά τά 100 Λίμπερτυς. Ο κ. Νιάρχος θά άναλαβη τήν ύποχρέωσιν νά ναυπηγήσει τά άμερικανικά ναυτηγείας έκτω ύπο την Αστεροεδοσαν δεξαμενόπλοια τών 25 χιλ. τόννων, ταχύτητος 17.75 μιλίων.

**ΔΕΥΤΕΡΑ ΛΥΣΙΣ:** Νά περιέλθουν εις τήν κυριότητα τού κ. Νιάρχου έξι λίμπερτυς και έν δεξαμενόπλοιον «Τ.2», με μεταφοράν τών εις την παναμαϊκήν ή τήν λιβεραρίαν σημαίαν, αποκλειούμενης τής έλληνικής. Ο κ. Νιάρχος και πάλιν άναλαβανε τήν ύποχρέωσιν ναυπηγήσεως δύο δεξαμενόπλοιον.

Πληροφορίαν, θί ούτε τή Στέιτ Ντεπάρτμεντ και τό Πολεμικόν Ναυτικόν έπιστρητούν τήν πρώτην λύσιν, δέν δομένου, θί διπλοτάς ούτως ή ανάγκην ή άμυνα των Ήνωμένων Πολιτειών.

Ελπίζεται, θί και ή νέος πρόεδρος τής «Μαριτάιμ Αντμινιστρέ-

## JAMES PATRICK SHIPPING COMPANY

SHIP OWNERS—AGENTS—CONTRACTING STEVEDORES  
BUNKERS AND SHIP REPAIRS 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»

—AGENTS AT ALL PORTS IN AUSTRALASIA—

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

σιον» κ. Μόρς θα συμφωνήσει με τάς ἀπόφεις και τῶν ἄλλων 'Αμερικανών ἀρμοδίων. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ὁ τέως πρόεδρος τῆς 'Μαριτάμι 'Αντιμινιστόσιον' ἀντέδοσε λυσσαδῶν κατὰ πάσης ἐπιλύσεως καὶ τοῦ ζητήματος αὐτοῦ.

### Ο νέος ἐλιγμός

Διέξοδον ἀναζητεῖ ὁ κ. 'Ωνάσης εἰς τὴν δύσκολον θέσιν ὑπὸ τὴν ὁποίαν ἀπὸ μηνὸν ἥδη τελεῖ, λόγω τῆς συμβούσεως του μὲ τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν. Η διαιτίσια θὰ καθυστερήσῃ, ὡς φαίνεται, ἀφοῦ μόλις τὸν Μάϊον ἀπεφασίσθη νὰ συνέλθουν οἱ διαιτηταὶ εἰς τὴν Λουκέρην, μὲ ἀγγυστον τὸν χρόνον τῆς διαιρείσεως τῶν συντήσεων καὶ τῆς ἔκδοσεως τῆς ἀποφάσεως. Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ μεγαθήριον «Ἀλ Μαλίκ» παραμένει παρωπλισμένον τὸν λιμενὸν τοῦ Ἀμβούργου, δυσχερεῖς δοκιμαῖς ὁ κ. 'Ωνάσης εἰς τὴν ναυλωσιν τῶν σκαφῶν του, ἐνώ καὶ τὰ συμβόλαια τῶν ἥδη ὑπὸ τοῦ 'Αστιμ-τσάρτεο' δεξαμενοπλοίων του βαίνουν πρὸ τὸ τέρμα των.

Ολαὶ ἕξ ἄλλου αἱ προσπάθειαι τοῦ συμβιβασμοῦ μὲ τὰς ἑταίριας πετρελαίων, φαίνεται νὰ ὑπέτευχον, ἀν ληφθεῖν ὑπὸ ὅψιν αἱ τελευταῖαι εἰς τὸ Κάιρον δηλώσεις τοῦ κ. 'Ωνάση κατὰ τῆς «Ἀσάμκο». Ἀπρόκλαυτον εἰνὲ ἡ ἐκτερόθεν ἀντίθεσις. Ὁ κ. 'Ωνάσης στηρίζεται πλέον εἰς μόνην τὴν ἀγαθὴν ὑπὲρ τῆς συμβάσεως του διάθεσιν τοῦ Βασιλέως Σαούδ. Αὐτὴν πράγματι τὴν ἐκέρδισεν.

Ἐπειγεται, δῆμα, ὁ κ. 'Ωνάσης νὰ ἴηται τεομιτοζόμενης καὶ τὴν ἐκδημότητα, ἡτὶς τοσον τὸν ζημιώνει καὶ τόσους ἐγκυμονεῖ κινδυνούς. Τὴν ἀνησυχίαν του διὰ τὴν αὔριον φαίνεται δῆτα διετύπωσεν οὗτος ποὺς τὸν Βασιλέα Σαούδ κατὰ τὴν τελευταῖαν παραμονὴν του εἰς τὴν Τέλλαν. Ως λύτις καὶ ὡς δεύτερος ἐλιγμὸς πρὸ τοῦ ἀδιέξοδου προετόθη καὶ μελετάται ἡ οἵη ἀπό τὸν κ. 'Ωνάσην ἡ μεταβάσις — ἡ ἀγονικὴ βεβαίως — τῆς κυριότητος του στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων του πρὸ τὴν Σαουδικὴν Κυβερνήσιν. Διαιρείστηκε ὁ κ. 'Ωνάσης.

Ἡ «Ἀράμκο» θὰ εὑρεθῇ οὕτω πρὸ τετελεσμένου γεγονότος. Σκάφη ἐνὸς ἑκατομμυρίου τόνων θα φέσσον τὴν ἀραβικὴν σημάνην. Θὰ ἀμφισβητηθῇ εἰς τὴν Σαουδικὴν Κυβερνήσιν τὸ κυριαρχικὸν δικαίωμα νὰ τὰς ἀπασχολήσῃ εἰς τὰς μεταφοραὶς τῶν ιδίων τῆς πετρελαίων; Η ἀπάντησης εἰς τὸ ἑρώπιτα θὰ είναι δύσκολος καὶ διὰ τὴν «Ἀράμκο».

Ζητημάτα, βεβαίως, προτιμήσεως τῶν ἀραβικῶν τανκέρων καὶ προνομιακῶν δι' αὐτὰ γεύσων — ἡ συμβάσις τοῦ κ. 'Ωνάση περιέκει τοιάδιας τινὰς περιφερέων — ἀσφαλῶς ἡ θά ανακύψουν. Δέν ἀποκλείεται, δῆμα, νὰ ὑποχωρήσῃ ὁ κ. 'Ωνάσης ἡ οἰσσόπητος ἀλλῆς ἀξιώσεως του, προκειμένου νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἀπρόσκοπτον ἀπασχόλησην τῶν πλοίων του, τούτων ἀπόφυγη, δηλαδή, τὸ ἐπαπειλούμενον μπούκοτάζ. Αὐτὸς κυρίως τὸν ἐνδιαφέρει. Βλέπει ἐπειχόμενα τὰ χειρότερα.

Ἄγνωστοι εἰνὲ ἀκόμη αἱ ἀντιδράσεις τῶν ἑταίρων πετρελαίου εἰς τὸν νέον αὐτὸν ἐλιγμὸν τοῦ κ. 'Ωνάση. Γνωστό, δῆμα, εἰνὲ ἡ προπόθεια τῶν, ὅπως τὰ καράτη τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, τὰ ευτυχίσαντα νὰ ἴσουν τὸν μαρόν θησαυρὸν ἀθόμονος νὰ ἀναβλύξῃ ἀπὸ τὸ ἔδαφος τῶν, μείνουν ξένα πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πετρελαιοπηγῶν, συμμετέχοντα ἀπόλως εἰς τὰ κέρδη τῶν ἑταίρων, πρὸς τὰς ὁποῖας τὸ προνόμιον πασχαρώρητο. Τὸ προσγνόμενον τοῦ 'Ιοάνη εἰνὲ ἀρκετά διδακτικόν. "Αν ὁ Μωσαΐτεκ διέθετε πλοῖα, ή ἑθνικοποίησις θὰ ἐπετυγχανει καθ' ὅλην τὴν γραμμήν.

Θὰ ἐπιτρέψουν, λοιπόν, τὴν ἐντὸς μιᾶς νυκτὸς ἀπόκτησιν ἀπὸ τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν ἔνος στόλου νεοτεύκτων δεξαμενοπλοίων; Δέν θὰ είναι ἐπικίνδυνον ὅπλον εἰς χειρας τῶν ἀσαβικῶν πετρελαιοπασαγωγῶν χωρῶν, καὶ δὲν θὰ διασιέη εἰς τὰς σκέψεις τῶν ἀσάβων Βασιλέων καὶ στείχων νέους ὄριζαντων ἐπιχειρησιακῶν ἐπιδιώλεων: Μῆτρας εἰς τὸ τέλος ἡ «Ἀράμκο» ἵνα μὴ ἀντιμετωπίσῃ πλέον δυσεπίλυτα προβλήματα δργῆς τὸν συμβιβασμόν; Ποσός αὐτὸν ἀσφαλῶς τείνει καὶ ὡς νέος ἐλιγμὸς τοῦ κ. 'Ωνάση.

\* \* \*

Αἰεσώτερον, δῆμα, τὰς στήλας αὐτὰς ἐνδιαφέρει μία ἄλλη ἀπόφεις τοῦ ζητήματος. Τοῦ τηλεγράφημα, τὸ σχετικὸν μὲ τὴν ποθεσιν μετριδιάσεως τῆς κυριότητος τῶν πετρελαιοφόρων τοῦ κ. 'Ωνάση ποὺς τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν, προσθέτει, ὅτι τὰ ἡλληνικὰ πλωράστατα θὰ διατηθοῦν εἰς τὰς ἀσαβικὰ σκάφων. Θὰ ἥδυντο, δῆτα γε, νὰ ὑπάρξῃ ἀνιδοδία τις περὶ αὐτοῦ; Μῆτρας εἰς δυνατὴ ἡ ἀντικατάστασης τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν; Πιστεύουμεν ἀκοδαδάντως, ὅτι χωρὶς τὰ ἡλληνικὰ πλωράστατα δυσκεδεστάτη θὰ ἀπέβαινε, διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν ἀδυνατοῦ, ἡ κολὴ τοῦ στόλου τοῦ κ. 'Ωνάση ἐκμετάλλευσις. Ποσός αὐτὸς ἔξυπητήται — ἀποτελεσματικῶς μάλιστα — ἀπὸ τὴν προσωρίσιον τοῦ 'Ελλήνων ναυτοῦ ἐπὶ τῶν πλοίων του. 'Αμφιβόλον ὃν οἱ Γεωμανοὶ ἢ οἱ Ιταλοὶ θὰ ἀπέδιδον τὸ δόσα οἱ ιδικοί μας ναυτικοί. 'Υπάρχουν πειστικῶτα προηγνώνυμενα, ἐνισχύοντας τὴν ἀνωτέρω ἀποφιν. Δέν πιστεύουν νὰ ἔχῃ οὐδὲ ὁ κ. 'Ωνάσης ἀντίθετον γνώμην.

\* \* \*

Η περὶ ἡ τὸ ἀνωτέρω σημείωμα συνέντευξις τοῦ κ. 'Ωνάση ἔχει, κατὸ σχετικὴν ἀνταπόκρισιν, ὡς κάτωθι:

Ο κ. 'Αρ. 'Ωνάσης, ἐπιστρέψας πρὸ τοῦ μερῶν εἰς Μόντε Κάρλο ἐκ Ριγιάτ, τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, ἔνθα προειδεῖν ἐπὶ πειθήμεον, ὡς φλογενούμενος τοῦ Βασιλέως Σαούδ, ἐδήλωσεν εἰς συνέντευξιν του πρὸς δημοσιογράφους, ὅτι μελετᾷ τὴν πώλησην δεξαμενοπλοίων του, συνολικῆς χωροπικότητος 1.000.000 τόνων, πρὸς τὸ Κράτος τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας. 'Η τοιάυτη πώλησης θὰ πήρετο ὡς λύτις τοῦ δημιουργηθέντος ἀδιέξοδου ὑπὸ τῆς «Ἀράμκο». ητίς — ὡς γνωστὸν — ισχυρίζεται, ὅτι ἡ συμφωνία τοῦ κ. 'Ωνάση μετὸ τῆς Σαουδικὴν Κυβερνήσεως πρὸς σύστασιν ἑταίρων δεξαμενοπλοίων, μὲ δικαιώματα προτιμήσεως εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν πετρελαίων, ἀποτελεῖ παρασήματος τῆς βασικῆς συμφωνίας παραχωρήσεως ποὺς τὸν «Ἀράμκο» τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πετρελαίων τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας.

«Ο Βασιλέας Σαούδ — εἶπεν ὁ κ. 'Ωνάσης — ιοὶ ἐδήλωσεν, ὅτι ὁ ἐπειγόμενος διάτην τῶν δεξαμενοπλοίων μου εἰς τὸ Σαουδικὸν Κράτος, ἀντὶ νὰ ἀναμένω τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν. Καὶ δέ κ. 'Ωνάσης συνέχεις: «Μελέτα τὴν πρόστασιν ταύτην, κατὰ τὴν ὁποῖαν, μετὰ τὴν πραγματοποίησιν τῆς πωλήσεως, θέλω διατηρήσει τὴν διαιρείσεων τῶν σκαφῶν. Τὰ ἡλληνικὰ πλωράστατα μὲ παρασείνουν. Τοισυτορόπως, ὑποτίθεται, ὅτι θὰ παρακομθοῦν αἱ ἀντιρρήσεις τῆς «Ἀράμκο».

«Ἀπεκάλυψε περατιέρω ὁ κ. 'Ωνάσης, διὰ τὴν διαιτητικὴν τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας ὡρίσεν ὡς διαιτητὴν της τὸν κ. Χελμῆ Μπαντούκ, πρώτην ὑπουργὸν τοῦ 'Εμπορίου τῆς Αίγυπτου καὶ νῦν ἐκπρόσωπον τῆς Αίγυπτου παρὰ τὴν ἑταίρια τῆς Διώρουγος τοῦ Σουέζ. 'Ο διαιτητὴς τῆς «Ἀράμκο» δὲν ἀνεκοινώθη εἰστεῖ. Αἱ συνεδριάσεις τῆς διαιτησίας ἀνα-

μένεται ν' ἀρχίσουν ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἐδδομάδων εἰς τὴν Λαζανην, ἀλλ' αὐτοὶ — ὡς ἐτούτην ὁ κ. 'Ωνάσης — θὰ ματαιωθοῦν, εὔθιμος ὡς ούτος ηθελεν ἀποφασίσει τὴν συμεσον πώλησην τοῦ στόλου του εἰς τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν.

\* \* \*

Ω μίαν ἄλλην «μηλόφαν» χαρακτηρίζουν οἱ κύκλοι τῶν ἑταίρων πετρελαίου τὴν μεταφορὰν τῆς κυριότητος ὀλοκλήρου τοῦ στόλου τοῦ κ. 'Ωνάσης εἰς τὴν Κυβερνήσιν τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας. Θεωρουν πάντως, ὅτι μία τοιούτη μεταβίσασις θὰ ἔθετε τὰ δεξαμενόπλοια αὐτὰ ἐκτὸν ἐλέγουν τοῦ ἐλευθέρου κόσμου. 'Ισως νὰ ἔχοσι μποτούντο πετρελαίου πρὸ τὰς χώρας τοῦ Σιδηοῦ Παραπετάσιας. Τὸ πετρόλιτον, πράγματι, θὰ διαδέσμον εἰς τὰς καθωρισμένας τιμὰς εἰς τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν καὶ οἱ Βασιλέας εἰς ὅδυνατο τὸ ηρησιμοποιήση τὸ τάγκευρον, ὅπως θὰ εκρίνει προσφοράτερον. Καὶ τονίζεται ἀπὸ τοὺς κύκλους τῶν ἑταίρων πετρελαίους: Διδικοῦνται πρὸ τῆς Δύσεως χρησιμοποιήσης, θὰ ἔπειρε νὰ πασεύσουν αἱ ἀνιδιαφόρεις Κυβερνήσεις.

Ο κ. 'Ωνάσης ἐπούσκειτο νὰ ἐπισκεφθῇ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ἵνα καὶ πόλιν ἐπιζητήσῃ τὴν συμβιβαστικὴν λύσιν. Αν ἀποτύχη θὰ σταθῇ πρὸ τὴν λύσιν τῆς πωλήσεως τῶν πλοίων του. 'Αν, παντως, ὁ Βασιλέας θελήσει νὰ ἐκβιάσῃ τὴν κατάστασιν διὰ τῆς ἀγορᾶς τῶν πλοίων, καὶ μεταφορᾶς δι' αὐτῶν πετρελαίου, σπεριοθετεῖτο, ὅπερ θὰ ἡγούσαεν ἐπὸ τὴν 'Αράμκο', ἵνα τὸ πωλήση εἰς τὴν ξένην καταναλωσιν, θὰ ἔμπιοργυρούντο σηματικοὶ δυσχερεῖς εἰς τὴν ὅλην οἰκονομίαν τῆς παγκοσμίου βιομηχανίας πετρελαίων. 'Ισως οἱ φόδοι αὐτοὶ νὰ προκαλέσουν παρασκευασμὸν τῆς ἐγερθείσης. λόγω τῆς συμβάσεως διαφοράς.

### Αἱ διαιτιστώσεις

Απὸ τὴν ὅλην περὶ τὴν μετάταξιν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος συζητήσιν, τὴν περιεργότεραν ἐπὶ τῆς περιεργού προσπαθείας τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ, ὅπως ὑπεισέλθη εἰς ἔργα ξένα πρὸ τὴν κυρίων του ἀποστολής, εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, δύο εἶναι αἱ ἀρκετά χρησιμοὶ διαιτιστώσεις: 'Οτι τὸ διοικητικὸν σώμα, ὅπερ διαιτεῖται τὴν ναυτιλιακὴν μας ὑπόθεσιν, εἰνε, κατὰ πωῶν λόγον, ἀπαρταῖται τὸν πετρελαίου, πότε οἰνδινήποτε μοσφον καὶ ἔσκοπσιν ἀντὶ τοῦ πετρελαίου, διεύθυνται. 'Εφόσον, λοιπόν, τὸ Σώμα αὐτὸν ύφισταται, ἐπόκως γυναρίζει πρόσωπα καὶ ποάγυατα, καὶ ὄριμον πλέον, πετά τὰ τόσα ποθήματα. Εἷξεν ἀνολάβει τὴν ἀπόκτησιν τῆς διαιτησίας του, πρὸ τοῦ κρατικῆς πλευρᾶς διοικησιν τοῦ πλοίου του, ὅτι ένστενοιοθῇ τὸ ζητημάτα του, πρὸ τοῦ πνεύματος, οἱ ἀσφαλῶς ἐπιζημίοι καὶ ὡς ἀλλαγὴ του πνεύματος, ὅπερ ηδη διακονεῖ τὰ στελέχη του, πνεύματος ὀλιγωτερον, πάντως, στοατοκοατικού ἀπὸ τὸ κρατοῦν εἰς τὸ Β. N.

Αὐτὰς τὰς διαιτιστώσεις δὲν ἥδυνθοσσαν νὰ ἀνοθησούν, οὐδὲ αὐτοὶ οἱ ἐπιδιώκοντες τὴν ἐμφαρόδιτον κατάστασιν τῆς σύμμαχεως του σύμως καὶ ἀπὸ τὸ Β. N.

## 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"

της δυαδικής διοικήσεως των λιμένων και της αγγωστού άκομη ποίας άλλας περιπτείσας έγκυρου συστήματος διά το Έμπορικον Ναυτικόν έπιδιώξεως, όπως ήρθαν αύτοι νέα πρόσωπα και νέα συστήματα καθιερώθουν είς τὰς διοικήσεως τού πλοίου.

Ο Αρχηγός τού Γενικού Επιτελείου Στρατού στρατηγός κ. Δόδας, πρός τον οποίον ανετέθη ἀπό τὴν Κυβερνησίνη μελέτη του δόλου ζητήματος, εἰς τὰς αὐτάς, ἐπίζημεν, θά καταληπτή διαπιστώσεις. Αἱ εἰσηγήσεις του δια τελευταίαν φοράν ίστος νὰ δώσουν μίαν λύσιν ὄριστηκήν, εἰς θέμα ἀπό μεταφοράν ἐν λανθανόντες καταστάσεις ὑφιστάμενον. Ἀπό τῆς πλευρᾶς ἀκριβῶν τῆς ὄριστηκής ἐπιλύσεως τού ζητήματος, ίσως καὶ ἡ ἀναμοχλεύσις του νὰ ἂντο χρήσιμος. Θά θέσῃ τὰ πράγματα εἰς τὴν θέσιν των.

### Ai συνέπειαι

Εἰναι ἀπιστεύτως μεγάλη ἡ ἀνωμαλία, τὴν ὅποιαν ἔδημοιούργησεν ἡ ἐν τῇ πράξει ἐφαρμογή τοῦ ποστετευτικοῦ νόμου 50—50, κατὰ τὴν ἔργωσιν τῶν μεριδῶν φορτίων, τῶν συνήθησον διὰ τῶν πλοίων γραμμῆς μεταφεούμενων. Ἔντονοι, αἱ διαμαρτυρίαι παντοχόθεν ἀκούονται καὶ αἱ δισκολίαι εἰς ὑπομνήματα πρός τὴν Οὐασιγκτώνα διεκτραγωδοῦνται.

Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου θὰ ποέπει νὰ διαμορφάζονται τὰ φορτία — τὰ δέματα, τὰ κιβώτια τού αὐτοῦ πεοιχεούνται καὶ τού αὐτοῦ παραλήπτου — εἰς δύο ισά μέρη. Τὸ ἀπαραίτητως θὰ φορτωθῇ μὲ ἀμερικανικὸν σκάφος, ἐφόσον ἡ χρηματοδότησις τῆς πασαγγελίας ἔγινεν ἀπό τὰς πάστας κατηγορίας πιστώσεις τῆς ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως, διὰ τὸ ὅλο ὁ φορτωτῆς ἢ ὁ παραλήπτης θὰ εἴναι ἐλεύθερος εἰς τὴν ἐπιλογὴν τού ἔνους τυχον πλοίου.

Ο καθεὶς ἀντιλαμβανεται τὴν περιπτείαν καὶ τὴν ἀδυναμίαν συχνὰ νό ἐφαρμοσθῆ ἐν τῷ ποάδει ἡ ἐπιταγὴ τοῦ νόμου. Τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι ἐν καὶ μόνον: νό ἀγόντων τὸ ἔνους πλοίον καὶ νὰ προτιμήσαι κατ' ἀγάκην τὸ ἀμερικανικὸν διὰ ὀλόκληρον τὸ φορτίον, ἀφοῦ ὁ γενιστοῦς του ἀλλοτε μὲν δὲν συφεσοῖ, ἀλλοτε εἴναι δύσκολος καὶ συχνότερα ἀδύνατος ἐκ τῶν πραγμάτων.

Εἰδικῶτερον διὰ τὰ καθ' ἡμάς, τὰ φορτία τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Κόντινεντ πρὸς τὴν Ἑλλάδα, ὅσα ἔχουν σχέσιν τινα μὲ ἀμερικανικές πιστώσεις, ἔχοντες τῆς ὑποχεώσεως τῶν καταστρεψούν των, διότι γενισμαὶ ἀμερικανικοὶ δὲν ὑπάρχουν, ἵνα ἀδιώσουν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου. Απομένουν τὰ ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν φορτία, τὰ καὶ σημαντικώτερα.

Η κατὰ γοάμακ ἐπιταγὴ τοῦ νόμου πλήπτει κυρίως τὴν πόνην ἐκ τῆς Βορείου Ἀυερικῆς ἐλληνικῆς γοαμήν φορτηνῶν πλοίων. Τὰ ἀποστεῖ τῆς δυνατότητος τῶν συγκεντωτῶν καὶ τού ἐλαγάντου φορτίου γενικῶν ἐμπορευμάτων, ἀφοῦ ὁ χωρισμός τῶν μικροπειδῶν εἴναι ἀδύνατος, αἱ καθυστεόσεις μιάς τοιαύτης διαδικασίας εἴναι μεγάλαι καὶ ἐπιζημιαὶ καὶ ὁ φορτωτής πιέζεται ἐν τῶν ποργμάτων νὰ δεχθῇ τὰς ὑποσεισίας τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου.

Τὰ μέτρα, ἄλλως τε, τού τοιούτου ἐμπειρούμενού ληφθοῦνται, ὑπὸ τύπου ἐντύπων προειδοποίησεως, ἥτις συνοδεύει κάθε ἀνοικοινων πιστώσεως τῆς Φ.Ο.Α. Ἀναφέρεται ορθῶς εἰς τὸ συντικόν μὲ τὰν πιστώσιν ἔγγραφον τῆς Τοστέπης ἡ ἔντος οἵτος: «Πεντοκόντα τοῖς ἑκατόν, τούλαχιστον, τῆς ποπότητος τῶν ἐμπορευμάτων δέον νὰ μεταφερθῶν ἀπό ἀμερικανικὸν πάκωσ, τὸ ὅποιον δέον ποέπει νὰ εἰναι νευλωμένον ἡ χρονοναυλωνένον δι᾽ ὁδούσιν περιοδίου, ἀπὸ μὲ ἀμερικανικήν ναυτιλιακήν ἐτοίσιαν. Η μετοφούλα τῆς ὑπόλοιπου ποστητος δέον ἀπαραιτήτως νὰ διενεγούηται ἀπό πλοίον τῆς αὐτῆς κατηγορίας τοῦ σμερικανικοῦ — συγκεκοιμένων λάινερ ἢ τοπικοῦ ἢ τάνκερ — ἀναλόγως ἔκαστος ιδιαίτερος περιστάσεως». Ἀλλὰ διὰ τὸν ἐλληνικὸν πεοίτιτων εἶναι ἐνδιαφέδονται, ὀποκτὸν χαροκτηριστικὴ τῆς προ- ἥπιν κοστούσιν νοοτροπίας καὶ ἡ οπτάλησις. Η Τούτη τῆς Ἑλλάδος δὲν ἔχεισθηται νὰ καταφέσει πολὺ διὰ τὴν ἐφρημονήν τοῦ μέτρου. «Ἐθεσται νὰ ἀπολλάνῃ ὅλων τῶν διστομάτων διστομάτων πὲ μιάν ποστητικὴν ἀπόφασιν. Ἐπιβάλλεται τὴν ἐξ ὀλοκλήρου πετοφούλων τῶν φορτίων δι᾽ ἀμερικανικῶν πλοίων. Ἀπὸ τούς τολούς μιάς πανδούνονται οἱ σκοτούσεις πρόπει νὰ λείπουν. Τὶ τοὺς ἐνδιαφέσει. Λῆπτος δὲν ἔχεισθηται τῆς ἐλληνικῆς γοαμῆς καὶ ἡ ὄρικία ποὺ τὴν προστίνεται. Μία σφραγίς ἐπὶ τὸν ἔννομόν τοῦ πιστώσεων καθολοῖται: «Σημειώστε προσκολοδίων, ἵτι οἱ δροὶ τῆς Τοστέπης τῆς Ἑλλάδος εἴναι, ὅτι τὸ ἐπιπόσεια δένον νὰ πολωθῇ ἐπὶ ἀμερικανικοῦ πλοίου».

Οχι, δηλαδή, τὸ ἡμίσιο, ἄλλο τὸ σύνολον ἔδοξεν εἰς τὸν κύριον τῆς Τραπέζης νὰ τὸ παραχωρήσουν εἰς τὰς ἀμερικανικὰ πλοία.

Κάποιος θὰ ποέπει κρατικὸς ἀρμόδιος νὰ ἀναλάβῃ τῆς ὑπόθεσεως αὐτῆς, τῆς σοδαρωτάτης διὰ τὰς ναυτιλιακὰ μιάς συμφέδοντας, τὴν συμμίσιον. Κτινδυνεύει ἡ μοναδικὴ ἐλληνικὴ γοαμητή νὰ στεηθῇ παντελῶς τῶν ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Κινδυνεύει, δηλαδή, νὰ ἀσαίωση τὰ

δρομοδόγιο τῆς ἡ καὶ νὰ ἀναστείλῃ τὸν πλόας τῆς.

Ο κ. Μακκάς εἶναι, πιστεύουμεν, ὁ ἀρμόδιος νὰ καταδεῖξῃ εἰς τοὺς Ἀμερικανούς, ὅπως ἡρή τὸ ἐπράξαν οἱ συνάδελφοι τοῦ τῶν ἄλλων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, τὸ ὄρυνταν τῆς κατὰ μερίδας φορτίων μεταφορῆς τοῦ νόμου.

Διατί νὰ μὴ θελήσουν οἱ ἀρμόδιοι τῆς Οὐασιγκτώνας νὰ ἀκολουθήσουν τὸ παλαιόν σύστημα, ὅπερ ἐπὶ σειράν ἔτῶν καλῶς ἐλειτούργησε, τῆς ἀνατριχίας τῶν ποσοστῶν τῶν κατατηγορίας πλοίων καὶ φορτίων γενικῶν μεταφορῶν ἐπιστημόνων; Ἁν ἐκ τῶν στατιστικῶν διαπιστωταί, ὅτι ὁλιγώτερα ἡ περιστέρα τῶν 50% μετεφέρονται ἀναλόγως νὰ συμβιώνται τοῦ νέου τριμήνου αἱ κατὰ περιοχὰς μεταφοραί. Εἶναι τὸ ποστητικό σύστημα, ὅπερ καὶ τὸ ἀμερικανικό πλοίον θὰ προστατεύσῃ καὶ θὰ διευκολύνῃ τὸ ἀδείδοντον, εἰς ὁ περιήλθον αἱ Ἡνωμένων Πολιτειῶν μεταφοραί μερίδων κυρίως φορτίων γενικῶν ἐμπορευμάτων.

Πιστεύουμεν, πρὸ τῆς γενικῆς ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν διαφορίας διὰ τὸν τρόπον καθ' ὃν ὁ νέος προστετευτικός νόμος ἐφαρμόζεται, νὰ ἐξερευνῇ πρακτική τις λύσις τοῦ ζητήματος. Εν τῷ μεταξύ, ὅμως, εἶναι δικαιον γὰρ ὑφίσταται τὰς ζημίας ἡ γραμμὴ τῆς «Ἐλληνικῆς»;

### Tὴν ἐντύπωσιν ἀγρεύομεν

Καταργεῖται, λοιπόν, ἡ εἰκοσαετία διὰ τὰ γεοαγοραζόμενα ἐπιβατικά πλοία. Θὰ ἐπιτρέπεται καὶ τῶν παραπλίκων πλεόν, τῶν μεχρι τριάκοντα ἔτῶν, ἡ ηρούλησίς. Τὸ σχετικὸν διάταγμα καταστίζεται ἡδη, παρὰ τὰς περὶ τοῦ ἀντιθέτου γνώμας τῶν ὑδάσφερομένων ἐφοπλιστῶν.

Τὸ ἀκτοπλοϊκὸν θήλελπον — ὡς ἐλεύθερο — νὰ συμμίση ὁ κ. Βογιατζῆς. Τὰς πλέον ἀνέδοφικὰς λύσεις ἐπεδιδοῦν — σύμπληγεν τοῦ τραπτή, σύγοραν νεοτεκτῶν, κλπ. — διὰ νὰ καταληπῃ ὁχι εἰς τὴν χειροτερέα λύσιν, ἀλλ' εἰς αὐτὴν τὴν καταστροφὴν τῶν υφισταμένων ἐπιχειρήσεων, εἰς τὸν πληθωρισμὸν τοῦ ἀκτοπλοϊκού τοννά, εἰς τὴν δημιουργίαν καθεστότος ὀξύτατου συγκαινονισμού μέχρι τοῦ σημείου, ὡστε οισδήποτε μελλοντικὴ προσπάθεια διευθετήσεως τοῦ ζητήματος τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσῶν μας νὰ καταστοῦ ἀδύνατος.

Εἰς τὴν ἡδη παραπρόντα ποσητικά ἀκτοπλοϊκά θὰ προστεθοῦν διὰ τῆς παραπτεσεως τοῦ οὐρίου ἡλικίας τῶν νεονηδολογουμένων καὶ ἄλλα. Η βελτίωσις, δηλαδή, τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, ήτις θὰ ἐπρέπει νὰ είναι ἡ μόνη σταθερὴ κρατικὴ ἐπιδιώξις, ἀγόνεται ἀπό τὸν κ. Υπουργόν. Προκείται νὰ ἐμπλουτίση τὸν ἐπιβατηγὸν μας στόλον, μὲ παλαιοτισθῆσα.

Λέγεται τοι καθιερώνται ἡ τριακονταετία, ἵνα ἔξυπηρετηθοῦν τὰ γνωστά, πλέον σχεδὸν συστάσεως ἀκτοπλοϊκὰς ἐπιχειρήσεως ἀπό τὸν κ. Ηλιάσκον. Πληροφορούμεθα πράγματι, ὅτι διαπομπαίται αὐτὸς τὴν ἀγορὰν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν — τουσιστικῶν, ὅπως θέλουν νὰ τα χαρακτηρίσουν — ἀπίστειαν ἡ πλαταμάνων ύωσιμων προσονίων καὶ θὰ ἔξυπηρετον τὸ θέρος την τουριστικήν κίνησιν. Καὶ διότι τὰ τριακονταετούς ἡλικίας θὰ είναι, βεβαίως, ευθηνότερα, ή τραπέζα, αδιαφορούσια διὰ τὰς ζημίας τῶν υφισταμένων ἐπιχειρήσεων, πρὸς αὐτὰ ἀποκλίνει. Πρόθυμος ὁ κ. Βογιατζῆς νὰ ἀλλάξῃ τὸν νόμον, νὰ παραχωρήσῃ καὶ τὰ προνόμια. Εἰς ἐφοπλιστὴν διαμαστυσηθεντα τοῦ ἀπήν-

— Αλλοι θὰ ζημιωθοῦν καὶ ἄλλοι θὰ κεδίσουν.

Δὲν ἔγγνωσθησαν ἀκόμη καὶ τὰ περὶ προσονίων αἰτήματα. Προειδοποιούμενοι πάντως τὸν καλόν μας ὑπούργον, ὅτι θὰ συναντήσῃ ἐπιμόνων τὴν ἀντιδρασιν τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἀκτοπλοϊκῆς εἰς κάθε ἀπόπειραν τοῦ περιπλοϊκού σκαφοῦ — τουσιστικῶν, ὅπως θέλουν νὰ τα χαρακτηρίσουν — ἀπίστειαν ἡ πλαταμάνων ύωσιμων πλοίων, ἐνώ ὅλα τὰ ἄλλα σκαφά θὰ υπόκεινται εἰς τὰς γνωστάς ὑποχρεώσεις ἐκτελέσασις τακτικῶν δουμολογίων κατὰ τὸν χειμῶνα καὶ τὸ θέρος καὶ διατηρησεως τοῦ πλωρώματος ἐν προπλοΐσμῳ (νόμος 1091).

Εἰς σειράν σημειωμάτων αἱ στήλαι αὐταὶ ὑπέδειξαν πόσις τὸν κ. Υπουργὸν ποίου δρόμου — τὸν ὄρθρον, τὸν ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβαλλέμενον — ὅφελει νὰ ἀκολουθήσῃ εἰς τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόδηλμα. Αποφέγγει, ὅμως, ὁ κ. Βογιατζῆς, ἀπό συστήματος ἡ καὶ νοοτροπίας, ὅτι ὁ ὄρθρολογισμὸς υπογορεύει. Τούτεπαι ούτος πρὸς τὰς λύσεις, τὰς προκολούστας τὴν πορώνταν ἐντύπωσιν, ἀδιαφόρως συνεπειών.

Ἐπηγγέλθη, χωρίς νὰ μελετήσῃ καν τὴν πραγματικότητα, τὴν εἰσόδον καὶ ἄλλων πλοίων εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκήν. Από ἐδδομάδων τὰ προς τὸν Τύπον σημειώματα τοῦ ἐφερού τὸν ἀρμόδιον σύστηματος ἀγοράζοντας σκάφη ἐπιβατηγά, ἐνώ τοιστού τοῦ τούδην ἀπόδημητον, τὸν πλωτούσιν ύωσιμένων πούποθεσεων. Καὶ διότι, ἐκ τῶν πραγμάτων διεψεύδησαν καὶ πάλιν αἱ υπουργικαὶ πληροφορίαι, στέφεται τώσα πρὸ τὰ ποταστέας τῆς Τοστέπης. Θέλει καὶ τὸν νόμον νὰ ἀλλάξῃ, ἀρκεῖ νὰ ἔλθουν τὰ πλοῖα ἔστω καὶ παρηλίκα. Δὲν μᾶς ἐνδιαφέρει ούτε ὁ ὄριθμός, ούτε ἡ ποιοτική καταστάσεις καὶ τὰ μεγέθη. Τὴν πρώτην ἐντύπωσιν, αὐτὴν καὶ μόνον ἀγρέυομεν.

**PORT SUDAN  
MARITIME AND FORWARDING AGENCY**  
LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS  
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING  
Cables: "MARITIME",  
DARLEY PLACE - NEW YORK - NEW YORK - CABLES "MARITIME"

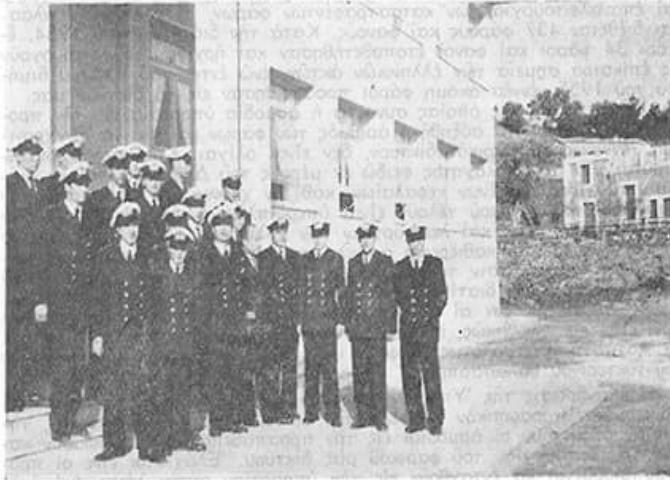
Address: P.O. Box 306

## Η σχολή των Οίνουσών

Ίκανοποιητικώτατα τά πρώτα αποτελέσματα από την λειτουργίαν τού προτύπου ναυτικού γυμνασίου τών Οίνουσών. Όμολογούμεν, ότι είναι άνωτερα τών προσδοκιών μας. Εις 124 άνερχονται τώρα οι μαθηταί. Αρκετοί έξι αυτών προέρχονται από όλα τα μέση της Ελλάδος, άκομη και από τό έξωτερον. Από παντού λαμβάνει η διοίκησις του ιδρύματος έπιστολάς γονέων και κηδεμόνων διά να στείλουν τά τεκνά των νά φοιτήσουν.

Τό ποεμόν, τό απηλλαγμένον τών πειρασμών της μεγαλοπόλεως περιβάλλον των Οίνουσών και η πέσαν της καλής είς τα μαθήματα έπιδόσεως συστηματική προσπάθεια του άριστου εκπαιδευτικού λειτουργού, του γυμνασιάρχου κ. Κρεατσά και του διδακτικού πρωταρικού διά την διαμόφωσιν τού ήθους τών μαθητών, είναι οι δύο βασικοί παράγοντες, η έγγυησης της έπιτυχίας τού έργου της σχολής.

Εις τάς άνετους αιθουσας του Γυμνασίου οι μαθηταί παραμενούν καθ' όλην την ήμερην, υπό την άμεσον τών καθηγητών παρακολούθησιν. Τό συσσίτιον των, άφονον και έκλεκτον παρεχεται εντος της σχολής άντι του έλαχίστου άντιτιμου των 15 δοσχών ήμερησίων. Οι



Οι μαθηταί της δης τάξεως τού προτύπου Γυμνασίου, έν μέσω τού Γυμνασιάρχου των.

μαθηταί ένοικιάζουν δωμάτια είς τάς πολλάς προσφερομένας οικίας της κωμοπόλεως άντι 150 δραχμών μηνιαίως.

Καθημερινώς η σχολή, χάρις είς τήν συνεχίζομένην συμπαράστασιν τών δωρητών, έμπλουτίζεται με όργανα διδασκαλίας, με κάθη τι πού πρώρισται να καταστήσῃ αποδοτικώτερον τό έργον της.

Η διαγραφούμενη, όμως, άθροις τών μαθητών προστέλευσις δημιουργεί από τούδε τήν άναγκην τής ανέγέρσεως και τού οικοτροφείου της σχολής. Θα είναι τό έπιστέγασμα της προσπαθείας. Τά σχέδια κατηρτίσθησαν ήδη και απεστάλησαν είς το Λονδίνον πρός τους ίδρυτας τού προτύπου Γυμνασίου κ. κ. Αδελφούς Διαμαντή Πατέρα. Η δαπάνη προδέπεται μεγάλη. Η άστια έγκατάστασις τού οικοτροφείου θα στοιχίση περί τάς 20 χιλιάδας λισών Αγγλίας.

Είναι άκομη σύγχωσιν αν η Οικογένεια Πατέρας θα γίνη και η χορηγὸς διά το νέον αύτό έργον. Η άναγκη του, πάντως, είναι έπιτοκική. Συμπληρώσται η λειτουργία ένος ιδύματος, διά το όποιον οι δημιουργοί του πρέπει να είναι υπερφάνων. Τά πολλά πού έδαπτανταν και τά σσα άκομη διαθέτουν άκτινοβολούν, έσογιν θετικὸν απόδεινον.

Ας σημειωθῇ επί πλέον, ότι η σύστασις τού προτύπου Ναυτικού Γυμνασίου προσέδωκε και είς τήν κωμόπολιν τών Οίνουσών άξιολογὸν κίνησιν. Πολλαὶ οικογένειαι μαθητῶν ἀντιμετωπίζουν ήδη τήν άναγκην τῆς μετοικεσίας των είς τάς Οίνουσές, ίνα έγγυτερον παρακολουθήσουν τά φοιτώντα είς τήν σχολὴν τέκνα των. Οικίαι άπο μακρού κλειστοί, λόγω τῆς άπουσίας τών ιδιοκτητῶν των, πρόκειται να ένοικισθούν, ένω αύτη η παρούσια τόσων μαθητῶν και τού καθηγητικού προσωπικού τῆς σχολῆς είναι άρκετὴ διά να έπανασθω τήν φυγαδεύθεισαν μετά τών πόλεμον και έκ τῆς άπουσίας τών Οίνουσών έφοπλιστῶν και ναυτικῶν κίνησιν.

Η Οικογένεια Πατέρας δεν ενηργέτησε μόνον τήν σπουδάζουσαν νεολαίαν, δεν παρέσχε τά μέσα άντιωτέρας καταρτίσεως τών αύριανών ναυτιλών, διά τῆς ιδρύσεως τῆς σχολῆς άνεστήλωσε και τάς Οίνουσάς.

Μὲ λύπην μας πληροφορούμεθα, ότι δέν έπετεύχθη είστεί η πρόσληψης ένος ειδικοῦ διά τά ναυτικά μαθήματα καθηγητού, αποστράτου άξιωματικού τού Β. Ν. η τού Έμπορικού Ναυτικού. Όλοι προτιμούν

τάν τύδην, τῆς μεγαλουπόλεως.

Πρέπει, όμως, να πληρωθῇ η άναγκη αύτή το ταχύτερον. Παρά τήν πρόθυμον διάθεσιν τού κ. Λιμενάρχου Χίου, δέν πιστεύομεν νά είναι άρκετη η συμβολή του είς τό έργον τῆς Σχολῆς. Κάποιος θά πρέπει νά τόν ένισχυση είς τήν καλήν του προσπάθειαν.

## Ο φαβοριτισμός των «ήμετέρων»

Έχει ζημίας σημαντικάς τό Σανατόριον τών Μελισσίων. Τό συμβούλιον τού έχει αποφασίσει νά μη προδική είς κανέναν πλέον διορισμό διοικητικοῦ ή βοηθητικοῦ προσωπικοῦ, ίνα άκοινός μη έπιδεινώση τήν δύσκολον οικονομική κατάστασιν τού ιδόμυτος, μη έπιδούνη, δηλαδή, άκομη πειστόστερον τό Ν. Α. Τ. και τό Κεφάλαιον ή Νεργίας. Αύτη, όμως η άρθρωτη απόφασις πεισφρονεῖται από τόν κ. Υπουργόν τῆς Ναυτιλίας. Έχει συγγενεῖ νά τακτοποιήση και δέν θά τό κατορθώση, παρά τώρα που τού έπιτρεπονταν άκομη νά είναι η Υπουργός ή άνοιξη αφέντος τό Σανατόριον Πατάγου και τό απληρωτήριον επί τών τεκταινούμενων είς τό ύπουργειόν από τόν μακάριον κ. Στεφανόπουλον.

Θέλει ο κ. Βογιατζῆς γά τοποθετήση ως διοικητικόν διευθυντήν τού ιδρύματος κ. κόπτον ιστορίαν συγγενεῖ του, δόστις απελύθη, φοδουμένος τήν θάλασσαν, από τήν θέσιν τού ιστορίου τό άντερωκεανίου «Βασίλισσα Φρειδερίκη». Είχε και έκει διορισθή έπιμονώ τού κ. Υπουργού παρεμβάσει.

Τό Συμβούλιον τού Σανατορίου, πρό τού όποιου έφθασεν η αίτησης τού διορισμού, συνοδευμένη, βεδαίως, και με τήν ιδιοτέραν πρός δύλα τό μέλη τού ύποδειξιν τού κ. Βογιατζῆς, δέν ήθελησε, πρός τιναν του, νά άποκυψή είς τήν άσκηθείσαν πείσειν. Η συζήτησης επί τού διορισμού... ή ανεβλήθη, άφου άντεκειτο πρός τήν άποφασιν περί οικονομιών και ο συνιστώμενος ιστρός ήτο άγνωστον έπαγγελματικού παρελθόντος.

Είμεθα, όμως, πεισεγοι νά έδωμεν καί τήν συνέχειαν. Ή πίεσις επί τού Συμβούλιον άσφαλώς θά ένταθη. Θά έπιτύχη είς τό τέλος τό ρουσφέτι τού ο κ. Υπουργός;

## Εἰς τό Λονδίνον

Θέλει νά γνωρίση και είς τούς «Ελληνας έφοπλιστάς τού Λονδίνου τήν προσωπικότητά του ο κ. Υπουργός τῆς Ναυτιλίας. Ιστορίαν ύπο τό ήρεμον πειδάλλον τής άγγλικης μητροπόλεως, άντικούλων τήν πρακτικήν σκέψων και τό μέτρον τού λόγου τών έκει έφοπλιστών μας, νά άντιληφθῇ ο κ. Βογιατζῆς πόσον κλονίζουν τήν εμπιστοσύνην πρός τάς κρατικές έποιγειας και πόσον βλάπτουν τήν ύπόθεσιν τού έλληνικού πλοίουν αι μεγαλορρήμονες ύποσχέσεις, τά περί «δινομασίουν ύποβολιμιαία δημοσιεύματα και η καθημερινή ποιοδολί πολυπραγμοσύνης και αυτοσχεδιασμών ανέδοφων, θάντον τούλαχιστον δέν συνοδεύονται και με βετικήν τινα ένέργειαν, με αποδοτικόν τι επί τών ναυτιλιούν. Κτητημάτων αποτέλεσμα.

Εύχομεθα ειλικρινώς είς τον κ. Βογιατζῆν νά φονιμασθή από τήν έπαφην του με τούς έφοπλιστάς τού Λονδίνου, από δύτι θά άκουση από τά πλέον ύπενθυμα διά τήν ναυτιλιασκήν ύπόθεσιν πρόσωπα. Κέρδος δι' αυτόν, κυρίως, θά είναι άν ένωτισθή τών ύποδειξιών των.

## Η αιτουμένη άσυδοσία

Είμεθα είς θέσιν νά γνωρίζωμεν, ότι δέν πρόκειται νά δεχθῇ ποτέ η Κυβέρνησης τό άσυδον τών νευπολογουμένων πασπολίκων. Περί τών έν προκειμένων κυβερνητικών ποσθέσεων και τής δυσκόλου τού δημοσίου προϋπολογισμού καταστάσεως τελεί ήδη έν γνώσει ο κ. Υπουργός τῆς Ναυτιλίας. Τό πρός τον συνάδελφον του περί τοις ποσολογικής απαλλαγῆς δέν από στάλη, διότι πιστεύει ο κ. Βογιατζῆς είς τό δυνατόν τής ικανοποίησεως τού αίτηματος τών κ. κ. Ρεθύμνη και Καλλιμανοπούλου, άλλα πρός πασπαληνίσιν άκινών τών αιτούντων.

Άυτός, πρόγιαται, ώς ύπουσην, έφαντιζεται αποδεχόμενος τό αίτημα και είσογειμένος τή πάταλλαγήν. Μέ λυπην του — θά άνακοινώσῃ — συνεχεία — συνήντηση τήν αρνησιν τού κ. Εύταξια. Διερώθειμεθα ουμώνες: Συμφέρουν γενικώτερον τόν έφοπλισμόν αι περι πορολογικών άπαλλαγών συζητήσεις: Υιοθετείται τό αίτημα τών δύο έφοπλιστών από τάς έπαγγελματικάς άγγανώσεις: Διά τάς γνωρίζοντας τά πράγματα περπει νά αποφευχθή κάθε ύποβολή είς τήν Βουλήν νομοσχέδιον παρέχοντας ύπο τάς καθοτούσας συνθήκας τήν άσυδοσίαν είς τήν ναυτιλίαν. Θά ήτο άψυχολόγητος ή ένέργεια.

## Αι ιχθυοσκάλαι

Αι άπο διετίας και πλέον διακοπείσαι έργασίσι διά τήν άνεγερσιν ιχθυοσκάλας παρά τό Βασιλικόν Περίπτερον τού πειραιϊκού λιμένος, έπαναρχίζουν έντος τών ήμερων. Ο Ο.Λ.Π. ανέλαβε νά χρηματοδοτήση διά 450.000 δραχμών τήν άποπεράστωσιν οικοδομικών τού έργου, ένω τό Υπουργείον Συντονισμού άναλαμβάνει τήν φροντίδα διά τόν τεχνικόν έξοπλισμού τού ίδου κτηριακού συγκροτήματος. Παραλήλους, τό Υπουργείον Βιομηχανίας, παρά τάς παρουσιαζόμενας ποικίλας δυσκόλιας, προσπαθεῖ νά πρωθετήσῃ τήν σχετικήν προεργασίαν διά τήν έναρξην τής κατασκευῆς ιχθυοσκαλῶν είς δύο άκομη έπικαιρα αλιευτικά κέντρα, ήτοι είς τόν πολιαρχίας της Καδάλας και τού Βόλου.

# CHARLES FERRAN & C° INC.

NEW ORLEANS 13, LA

OFFICE AND WORKS 1110 MAGAZINE STREET, TEL: TULANE 7681

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΝ, ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΔΙΚΟΙ ΔΙΑ ΜΗΧΑΝΑΣ ΔΗΣΕΛ & ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΔΟΥΣ

Ο κ Θεοφάνης Παπαδόπουλος, «Ελληνη μηχανολόγος με 30ετή πείραν είς τάς ναυτικάς μηχανάς 9ά έποπτεύη και θά διαχειρίζεται τάς έπισκευάς τών έλληνικών πλοίων.

Ός κυρίαν προϋπόθεσιν διὰ τὴν ὄρθολογιστικήν ὄργάνωσιν καὶ εἰς τὴν χώραν μας τῆς ἐμπορίας τῶν ἴχνων θεωροῦνται αἱ ἰχθύσκαλαι αὐτοῖς. Θά ἔξασφαλίζουν πράτων, τὴν ὑπὸ τοὺς πλέον ὑγεινοὺς ὄρους συγκέντρωσιν καὶ πρώθησιν εἰς τὴν κατανάλωσιν τοῦ ἀλιεύματος, δεύτερον διεικολύνουν σημαντικῶς τὴν συγκέντρωσιν ἀποθεμάτων νυπάντιον ἰχθύων κατὰ τρόπον, διότε νὰ περιορίζεται τὸ ἀπότομον τῆς αὐθομειώσεως τῆς τιμῆς τοῦ ἀλιεύματος εἰς τὴν ἀγοράν, γεγονός τὸ ὅποιον θὰ ἔχῃ θετικὸν ἀντίκτυπον εἰς μίαν ἀμεσον ἀξησιν τῆς ἰχθυοπαραγωγῆς καὶ τρίτον, θὰ ἔξασφαλίζωνται αἱ προϋπόθεσιν διὰ τὴν διενέργειαν κανονικῆς δημοπρασίας τοῦ ἀλιεύματος, ἡ ὅποιας ἀπολύτως θὰ κατοχυρώνῃ καὶ τὸ συμφέροντα τῆς ἐπιχειρήσεως.

Δι᾽ ὅλους αὐτοὺς τοὺς λόγους, ἡ ἀρμοδία ὑπερεσία τοῦ «Υπουργείου Βιομηχανίας καταβάλλει προσπάθεια, ὥστε καταστῆ δυνατή ἡ ταχυτέρα πραγματοποίησις τοῦ σχετικοῦ σημείου τοῦ ἀλιευτικοῦ προγράμματος, τὸ ὅποιον προβλέπει τὴν κατασκευὴν ικανού ἀριθμοῦ ἰχθυοσκαλῶν εἰς δόλους τοῦ ἀπέτακον ἀπό τὸν ἀλιεύματος τὸν ἀλιευτικὸν κινήσεως λιμένας τῆς χώρας, Δυστυχῶν, ὅμως, ἐλλείπουν τὰ ἀπαιτούμενα κεφαλαία, ἐνώ δὲν λείπουν αἱ πολλαὶ καὶ ποικιλαὶ ἀντίδρασται. Διὰ τοῦτο καὶ ἡ σημειούμενη μεγάλη καθυστέρησις τῆς δῆλης προσπάθειας.

### Αἱ πρῶται καλαι συνέπειαι

Κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ναυπλίου, προερχόμενον ἐκ Νέας Ύρκες τὴν 26η Φεβρουαρίου, τὸ ὑπερωκεάνιον τοῦ «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ», πραγματοποιούν τὸν πρώτον κατὰ τὴν ἐφετεινὴν σαιζὸν τουριστικὸν πλούν του μὲν Ἀμερικανούς περιηγήτας ἀνὰ τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς Μεσογείου.

Μίαν ἀσύνθητην ζωήραν δψιν προσέλαβεν ὁ μικρὸς αὐτὸς Ἑλληνικὸς λιμὴν κατὰ τὴν ἀριεῖν τοῦ ὑπερωκεάνιου καὶ κατὰ τὴν ἀποδίσισιν τῶν 400 περίπου ἔξιν τουριστῶν, οἱ ὅποιοι δι᾽ αὐτοκινήτων ἀμέσως πρὸς ὅλα τὰ ἀξιοθέατα σημεία τῆς Πελοποννήσου κατημένθησαν. Τὸν ἀρδάμενον μήνα τὸ «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ», μὲν ὅμογενες πλέον προσκυνήτας τῆς γενετείρας θὰ καταπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα τῶν Καλαμῶν, ἐνώ ἡ προσεκής ἀφίξεις τοῦ καὶ εἰς τὴν Ρόδον πρόκειται νὰ ἔγκαινισται τὴν τουριστικὴν περίοδον εἰς τὸ κέντρον αὐτὸς τοῦ Ἑλληνικού τουρισμοῦ.

Αἱ καλαι συνέπειαι τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς γραμμῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ πρήστησαν συντομότερον, ἀπὸ δὴ τὴν ἀνέμενον, νὰ καταφαίνωνται. Ή νέα ἔθνική γέφυρα ἡ ὅποια ἐπὶ τοῦ ὡκεανοῦ διὰ τοῦ ὑπερωκεάνιου «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ» ἐγκατεστάθη ἀπὸ τοῦ Φερούαριον, πήρισε — διὰ πρώτην φοράν μεταπολεμικῶς τόσον ἐνωρίς — νὰ διοχετεύῃ τὴν χώραν μας μίαν ἀποδοτικὴν καθ᾽ ὅλα κίνησιν.

### Ἐν ὄφει τῆς νέας περιόδου

Πυρετώδεις εἶναι αἱ προετοιμασίαι τῆς σπογγαλιευτικῆς ἐπιχειρήσεως ἐν ὅψει τῆς νέας περιόδου ἀλιείσας τοῦ σπόγγου, εἰς τὰ παράλια τῆς Βορείου Ἀφρικῆς καὶ ἐγγὺς τῶν διαφόρων νήσων τοῦ Αἴγαιου, Χίλιοι καὶ πλέον δύται (καὶ πληνωμάτω) ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς Ἀπριλίου θὰ ἀνασχωρήσουν ἐκ τῶν λιμένων τῆς Κολύμβης, τῆς Σύμης, τῆς Υδρας, τῆς Αίγινης καὶ τοῦ Πειραιῶς ἐπανδρώνοντες 70 περίπου συγκροτήματα — σκάφανδρα καὶ φερνὲς — τὰ ὅποια προβλέπεται, ὅτι θὰ μετάσχουν εἰς τὴν ἐφετεινὴν σπογγαλιευτικὴν ἐκστρατείαν. «Ἡδὴ ἡ ἐταιρία, ἡ ὅποια ἔκμεταλλεύεται τὰς σπογγοφόρους περιοχὰς τῶν παραλίων τῆς Κυρηναϊκῆς, ἔχοργήνεται 40 ἀδείας διὰ τὴν μετάβασιν ἑκεὶ καὶ τὴν διενέργειαν ἀλιεύς ὑπὸ ἵσαριμων Ἑλληνικῶν συγκροτημάτων, ἐνώ ἔτεραι 20 ἀδείαι ἔχοργηνθησον ἐπίσης δι᾽ ἀλιεύς ὑπὸ τῶν ἔγχωριῶν ἀρχῶν τῆς Τριπολίτεως. «Ἐνας ἀριθμὸς ἀδείων διὰ μικρὰ λέμβους προβλέπεται, ὅτι θὰ δοθῇ ἀκόμη διὰ σπογγαλιεύειν εἰς τὴν Κυρηναϊκήν, ἐνώ ἐνταῦθα τὸν συγκρότημα τῆς Λαμπτιδούσης καὶ τινὰ ἄλλα εἰς τὰ ὕδατα παρὰ τὴν Κρήτην καὶ τὴν Κύπρον.

Διὰ πρώτην φορὰν ἔφεστος αἱ σχετικαὶ προετοιμασίαι τῆς σπογγαλιευτικῆς ἐπιχειρήσεως πρήστησαν ἔγκατρως καὶ διὰ πρώτην φορὰν ἔγκατρως θὰ ἀνασχωρήσουν οἱ σπογγαλιεύεις καὶ τὰ σκάφη τῶν διὰ τὴν μακρῶν καὶ ἐπίπονον ἐκστρατείαν των. «Ἡ καθιερωμένη ἱστρικὴ ἔξετασις τῶν πληρωμάτων ἐνεργεῖται μὲ γοργὸν ρυθμὸν, δῆπος ταχέως προχωρεῖ καὶ ἡ πρωθητεία καὶ συγκέντρωσις τῶν τροφίμων καὶ τῶν διαφόρων ὅλων εἰδῶν, μὲ τὰ ὅποια εἶναι ἀναγκαῖον νὰ ἐφοδιασθοῦν τὰ σπογγαλιευτικὰ διὰ τὴν πολύμηνον ἀπονοίαν των. «Ἡ σοδαρά καὶ ἐκτεταμένη χρηματοδότησης τὴν ὅποιαν διὰ τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης τὸ ἀρμόδιον συμβούλιον Ἀλιείσας ἐνήργησε, παρασχεθεῖστος καὶ τῆς κρατικῆς ἐγγύσεως, ἐπέτρεψεν εἰς τὴν σπογγαλιευτικὴν ἐπιχείρησιν μὲ ἀνέσιν νὰ προετοιμάσῃ τὴν ἐφετεινὴν τὴν ἔδρασην. «Ἀπὸ 40 ἔως 70 χιλιάδες δραχμῶν λέμβων καὶ ἀπὸ 180 ἔως 590 χιλιάδες δραχμῶν κυμαίνεται τὸ ποσόστων τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν σπογγαλιευτικῶν λέμβων καὶ ἀπὸ 180 ἔως 590 χιλιάδες δραχμῶν κυμαίνεται τὸ ποσόν με τὸ ὅποιον τὰ μεγαλύτερα σπογγαλιευτικά συγκροτήματα ἐπίσης ἐχρηματοδοτήσθωσαν. Ή αἱ ἐπιχειρήσεις, αἱ ὅποιαι κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καλῶς είργασθησαν, ὑπὸ αἰσθήσιού σιωπῶν τὴν ἐφετεινὴν τῶν ἔδρωμησιν, ἐνῷ αἱ ἄλλαι, αἱ καὶ διλγάωτεραι, αἱ ὅποιαι παρούσιασσαν

«ἀνοίγματα» κατὰ τὸ 1954, ἔχουν βάσιτοι τὴν ἐπίποδα νὰ καλύψουν τὸ σχετικὸν παθητικὸν των. «Ὑπάρχουν, πράγματι, πληροφορίαι, ὅτι ἄφοιος καὶ καλῆς ποιότητος σπόγγος κείται εἰς τὸ Βιθυνί τῶν παραλίων τῆς Κυρηναϊκῆς καὶ τῆς Τριπολίτεως. Διὰ τοὺς τολμηρούς «Ἐλληνας» σπογγαλεῖς θὰ εἴνε τὸ γέρας τοῦ σκληροῦ τῶν μοχθοῦ.

### Τὸ φαρικὸν μας δίκτυον

Μὲ ἐντονον ρυθμὸν συνεχίζεται πάντοτε ἡ προσπάθεια διὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ φαρικοῦ δίκτυου εἰς τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας. «Ως σχετικῶς ἀνεκοίνωσεν ἡ ἀρμοδία Διεύθυνσις τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Ναυτικοῦ, τὴν 1ην Φεβρουαρίου 1955 τὸ Ἑλληνικὸν φαρικὸν δίκτυον πρήθημει 480 φάρους καὶ φανούς, ἢτοι 79 ἐπιπτρουμένους φάρους, 60 ἐπιπτρουμένους φανούς, 276 αὐτομάτους φάρους καὶ 128 φωτοσημαντήρας. «Ἄν καὶ οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ σημαντικῶς ἀπέχουν ἀπὸ τὸ νὰ συγκροτοῦν ἔνα ίδεως δίκτυον διὰ τὴν πλήρη τῆς ναυσιπλοΐας ἀσφάλειαν εἰς τὰ χωρικά μας ὕδατα ἀποτελούν πάντως, δεῖγμα διὰ τοῦ τομέα αὐτὸν ἀξιολόγου δύοντος καὶ αὐθούσιου ἐργασίας.

Τὸ 1940, ὥστε γνωστόν, τὸ Ἑλληνικὸν φαρικὸν δίκτυον διέθετε 388 φάρους καὶ φανούς. Τὸ 1944 μόνον 28. «Ολοὶ οἱ λοιποὶ κατεστράφησαν ἐκ πυλεμικῶν ἐνέργειών. Τὸ 1952, αὐτοῦ κατωράθη ἡ ταχεία ἀποκατάστασις καὶ ἀπαναλειτουργία τῶν καταστραφέντων φάρων, αἱ Ἑλληνικαὶ θαλάσσαι διέθετον 437 φάρους καὶ φανούς. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1954, ἔτεροι 34 φάροι καὶ φανοὶ ἐποπθετήθησαν καὶ ἥρχισαν νὰ λειτουργούν εἰς ἐπίκαια σημεῖα τῶν Ἑλληνικῶν ἀκτῶν, ἐνώ ἐντος τοῦ δικτύου τοῦ 1955, ἐνέστη ἀκόμη φάροι προσετέθησαν εἰς τὸ δίκτυόν μας.

Αἱ δυσχέρειαι τὰς ὅποιας συναντᾶ ἡ ἀρμοδία ὑπερεσία εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς διὰ νὰ αὐξηθῇ ὁ ἀριθμὸς τῶν φάρων καὶ διὰ νὰ συγχρονισθῇ τεχνικῶς τὸ φαρικὸν δίκτυον, δὲν εἶναι οὐλίγαι. Κατὰ ἀρχὴν διαπιστώνται μία ἀδικαιολόγητης φειδῶ ἐκ μέρους τοῦ Δημοσίου εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἀπαιτουμένων κεφαλαίων, καθ᾽ ὃν χρόνον τὰ ἐσόδα ἀπὸ τὴν εἰσπραξίαν τοῦ φαρικοῦ τέλους είναι ὑπερβολικά τῶν γενικῶν ἔδρων διὰ τὴν συντήρησιν καὶ λειτουργίαν τῶν Ἑλληνικῶν φάρων. Καὶ ἐφόσον τὸ τέλος αὐτὸς ἔχει καθιερωθῆ ἀποκλειστικῶς διὰ νὰ ἀποτελέσῃ τὴν οἰκονομικὴν προσπόθετιν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ φαρικοῦ μας δίκτυου, δὲν εἶναι νοητόν νὰ μὴ διατίθεται ἐξ ὀλοκλήρου πρὸ τὸν σκοποῦ αὐτῶν.

«Ἄς σημειωθῇ ὅτι αἱ Ἑλληνικαὶ ἀκταὶ μὲ τὸ τεράστιον ἀπάντυμα τῶν, εἰναι, κυριολεκτικῶς, ἀκόρεστοι ἀπὸ τὸν φωτισμὸν ἐκείνον, ὁ ὅποιος θὰ καταστῆσῃ ἀπόλυτως ἀσφαλῆ τὸν ὄπωσδήποτε δύσκολον νόμον τοῦ νυκτερινού φαρικού δίκτυου. Εἰναι καὶ ζητήματος προσόντων τὰς ἀπαιτουμένες πράγματα, λοιπόν, τοῦ νὰ καταστῇ κάπως δελεαστικῶς τὸ ἐπάγγελμα τοῦ φαροφύλακος, καὶ πρέπει νὰ καταβληθῇ κάπιας προσπάθεια. «Ἡ αὔξηση τοῦ σχετικοῦ μισθολογίου μέχρι τοῦ ἐπιπέδου μίας στοιχειώδους δημοσιούπαλληλικῆς ἀμοιβῆς, εἰναι τὸ περιστότερον ἐνδεικυσμένον καὶ τὸ εὐέλεστότερον λαμβανόμενον ὑπὸ τῶν ἀριθμῶν ὅπερον. Διότι ἡ ἀσφάλεια τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὰς ἀληγνικὰς θαλάσσας δὲν εἶναι θέμα μόνον ἐνός πυκνού καὶ ἀρτίως ἐξωπλαστικού φαρικού δίκτυου. Εἰναι καὶ ζητήματος προκήρυξης καὶ τοῦ διάτημα αὐτοῦ.

Αἱ ἀνακψίσαι πράγματα διυσδέρειαν ἐπεξεργεῖσαν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ γνωστοῦ προστατευτικοῦ τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου νόμου 50—50. «Ἴωσα αὐτὸ τὸ μέλον τῆς ναυλαγορᾶς νὰ ἔξαρσται ἐν τίνι μετρῷ ἀπὸ τὰς οἰας ἀποφάσεις θὰ λάθῃ ἡ ἀμερικανικὴ Κυβέρνησις διὰ τὸ ζητήμα αὐτοῦ. Αἱ ἀνακψίσαι πράγματα διυσδέρειαν ἐπεξεργεῖσαν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου 50—50 εἰς τὴν περιοχὴν τῶν Ἀστερέσσων, ήταν μεταφέρουν τὸ νόμον καθοριζόμενον ποστούτων στοιχειώδους ἀποτελεσμάτων καὶ τὸ επέλευσισαν αἱ ναυλαγορᾶς ἀνατίμησης τῶν ναυλῶν προκάλεσαν τὴν παρέμβασην τοῦ Κογκρέσου καὶ τὴν διενέργειαν ἀνακρίσεων ἐπὶ τοῦ δημιουργηθέντος προδήματος. «Ο βουλευτής κ. Μιτόνερ, πρόεδρος τῆς κοινοβουλευτικῆς ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ἐπιτροπῆς τῆς Βουλῆς ἀνέλαβε τὴν διενέργειαν τῆς ἐρεύνης ἐπὶ τῶν στοιχειώδηστων ἀποτελεσμάτων ἀκτής τῆς γεωργικῶν πλατειῶν 50—50 εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν ἐξαγομένων γεωργικῶν ἀποθεμάτων. «Ἐκλήθησαν καὶ ἀρχάριοι ἀπόριδοι ἐπτέροστωποι τοῦ «Υπουργείου τῆς Γεωργίας, οἵτινες καὶ κατέθεσαν, ὅτι δὲν εἴνε εἰς τὴν θέσιν γὰρ καθορίσουσιν ποιοὶ οι κατὰ τὸν νόμον ἀξιούμενοι «λογικοί» ναῦλοι, διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν στηρῶν καὶ τῶν ἄλλων προϊόντων. Διεπιστώθη, πάντως, μία

# C. M. SALVAGO & C°

Γενικοὶ Πράκτορες διὰ τὴν ΑΙΓΥΠΤΟΝ τῆς ἑταιρίας NOMIKOS LINES

RUE CHERIF 25 — ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

Telef. 21.264. Cable Address: "SALVASHIP,,

Ο Οίκος ΣΑΛΒΑΓΟΥ ιδρυθείς πρὸ 100 ἑτῶν ἐν Αιγύπτῳ συνέστησε καὶ ναυτιλιακὸν τμῆμα διερεύνεται ἀπὸ τὸν γνωστὸν εἰς τὴν Αιγύπτῳ ακήν κοινωνίαν κ. Ματθαίον Μαυριδόγλου.

έντος μηνών τινων αὔξησις τού ναυλού διά Γιουγκοσλαβίαν, λ. χ., κατά 4 δολαρία τὸν τόνον, πής ἐκρίθη διὰ μέλλειν νὰ ἐπιδράσῃ εἰς τὸν δγκον τῶν πρὸς ἔξαγωγὴν ἀπόθεμάτων. Θά καταστούν ἀκριβώτερα: «Ἐτοίνισθι ἰδιαιτέρως, ὅτι ἡ ἀθρός μεταφορά εἰς τὰ ἔνα νηολόγια σιμερικανικῶν λίμπερτος προεκάλεσε τὴν ἀνεπάρκειαν χωρητικότητος καὶ τὴν ἀνατίμησιν τῶν ναυλῶν θιά τὰ ὑπὸ τὴν ἀστερόεσσαν φορτηγά. «Ηδη οἱ ναυλοὶ τῶν ἐλάνερος εἶναι εὐθυγότεροι τῶν τράμπη, ἡ διαφορά δὲ τοῦ ναυλού διά Γιουγκοσλαβίαν μεταξὺ τῶν ἔνων φορτηγῶν καὶ τῶν ἀμερικανικῶν κυμαίσται γύρω τὰ 3 δολαρίων.

Ἀνεκοινώθη ἐπίσης, ὅτι τὸ «Υπουργείον τῆς Γεωργίας καταβάλλει εἰς δολλάρια ὅλα τὰ μεταφορικά ἔξοδα τοῦ ἔξαγομένου σίτου, ἔξαιρεσί τῶν ναυλῶν τῶν γιουγκοσλαβικῶν πλοίων, τῶν μετεχόντων εἰς τὴν μεταφορὰν καὶ τῆς διαφορᾶς τοῦ ναυλού μεταξὺ ἀμερικανικῶν καὶ ἔνων πλοιῶν, πής καταβάλλεται εἰς δηνάρια ἀπὸ τὴν Γιουγκοσλαβίαν». «Ολος ὁ διαθέσιμος χώρος εἰς τὰ γιουγκοσλαβικά πλοῖα ἀπησχολήθη χωρίς, δύος, νὰ είναι καὶ ἀρκετός νὰ καλύψῃ τὴν ζήτησιν. «Υπολογίζεται, ὅτι θὰ χρειασθῇ νὰ μεταφερθοῦν μέχρι τέλους Μαρτίου 125 χιλ. τὸν σίτου, τὸν καλυφθεῖν αἱ ἀνάγκαι τῆς Γιουγκοσλαβίας μέχρι τῆς Ἰης Ἰουλίου, ὅποτε διενεργεῖται εἰς τὰ Βαλκανία ἡ συγκομιδή.

Οἱ ἀρμόδιοι τοῦ «Υπουργείου Γεωργίας ἀπεκάλυψαν, ὅτι ἡ συμφωνία μὲ τὴν Γιουγκοσλαβίαν προβλέπει τὴν ἔξαγωγὴν πρὸς αὐτὴν 425 χιλ. τόνων σίτου καὶ 50 χιλ. τόνων βαμβακού, ἐνῷ ἄλλαι παρόμοιοι συμφωνοὶ διὰ τῆς γεωργικά προθέματα πλείσται κατ’ αὐτὰς μὲ ἄλλας χώρας. Διὰ τὴν ἀντίμησιν τοῦ ὑπὸ ἀκτέλεσιν μεταφορικοῦ ἔργου ἀνεκοινώθη, ὅτι πέραν τῶν ναυλῶν τοῦ «Υπουργείου Γεωργίας, διὰ τὰ ἔξαγομένα γεωργικά ἀπόθεματα, δώδεκα ἑκατομμύρια δολλαρίων πρόκειται κατὰ τὸ τρέχον οἰκονομικὸν ἔτος νὰ δαπανήσῃ ὁ ὄργανος σμὸς τῆς ἔντης βοηθείας διὰ ναυλούς τῶν ἀποστελλομένων δεμάτων βοηθείας εἰς διαφόρους χώρας τοῦ ἔξωτερικού.

Ἐκλήθη ὁ συνεχεία απὸ τὴν ἐπιτροπὴν ἕρευνης τοῦ Κογκρέσου διγνωστὸς μας: «Ελλήν τὴν καταγωγὴν συνταγματάρχης κ. Syran. διεύθυντής ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τοῦ ὄργανος μὲν ἔξωτερικῆς βοηθείας. Οὗτος ὑπέδειπνε τὴν πλέον ἀλατικήν τοῦ νόμου 50—50 ἐφαρμογοῦν καὶ ὡς ὑστάτην λυσίν τοῦ προσδιλήτατος τῶν μεταφορικῶν δυσχερείων τὴν ἔξοδον καὶ πάλιν ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ κρατικῶν πλοίων. Η Ἑλλειψις τονιάζει — εἶπεν ὁ κ. Syran — εἰναι παγκόδιμος καὶ οὐδείμιν ἔχει ἐπίδρασιν ἡ σημαία τὴν ὅποιαν φέρει τὸ πλοίον. «Υπεδείχθη πάντως ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου εἰς τὸν κ. Ροτσάϊλδ τῆς «Μαριτάιμ» Ἀντιμιστρέσιον» νὰ σταματήσῃ ἡ μεταφορά ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς ἔνα νηολόγια. Οἱ ναυλοὶ, πάντως, κατὰ διαπιστώσιν τοῦ κ. Syran, δὲν ἐφασαν ἀκόμη εἰς τὰ ἐπίπεδα, τὰ καθορισθέντα κατὰ τὸ 1951 ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν κρατικὴν ἀρχήν. «Οταν παρέλθῃ ἡ χειμερινὴ περίοδος καὶ τὰ σκάφη θὰ ἐπιτραπῇ νὰ φορτώσουν περιστότερον φορτίον, (σωματεῖ μαρκ) ἡ μεταφορικὴ ικανότης τοῦ διαθέσιμου τονιάζει θὰ αὔξηθη κατὰ 20 % καὶ οὕτω ἡ ἀνεπάρκεια πλοίων αἰσθητῶς θὰ περιορισθῇ.

Η Ἑλλειψις ἐπάρκους τονιάζει — φέρεται — κατὰ τὸν κ. Syran. — εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἔξαγονται τώρα μηνιαίως 1.800.000 τόνων γιανθράκων ἔναντι τῶν πρὸ ἔτους 800.000 τόνων. Συνέστησε, τέλος, ὁ κ. Syran τὴν ὑποστήριξιν τῶν ιδιωτικῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, ἀτίνα πολλὰ ἔξιμωσαν εἰς τὸ παρελθόν.

Βουλευτής μέλος τῆς ἐπιτροπῆς διηρωτήθη διατί δὲν ἐλαμβάνοντο ἔγκαιρος τὰ μέτρα τῆς ἀπάρκειας τοῦ ἀμερικανικοῦ τονιάζει, ἀφοῦ ἀπὸ τοῦ θέρους έχουν ἔξαγγελθῆ ἀπόφασις περὶ ἔξαγωγῆς δέκα εκατομ., τόνων γιανθράκων.

Κατὰ τὴν ἐνώπιον τῆς ἐπιτροπῆς ἀκρόασιν τὸν κ. Ροτσάϊλδ, τῆς «Μαριτάιμ» Ἀντιμιστρέσιον, διεπιστώθη, ὅτι συντονισμός τῶν διαφόρων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν δέν υφίστατο ἀπὸ τὸ παρελθόντος Αὐγούστου, ὥστε ἀναλόγως τῶν ἀκτάτων μεταφορικῶν ἀναγκῶν νὰ κρατηθῇ ἐν ἐπαρκείᾳ τὸ ἀμερικανικὸν τονιάζει καὶ μὲ ἐπιτραπή ἡ μεταφορά τοῦ εἰς διεκοινώθησαν.

Αἱ προβλήθεισαι υπὸ τοῦ κ. Ροτσάϊλδ δικαιολογίαι διὰ τὴν Ἑλλειψιν τοῦ συντονισμοῦ αὐτοῦ συνίσταντο: α. εἰς τὸ γεγονός, ὅτι μόλις κατὰ Δεκέμβριον ἀνεκοινώθη ἀπὸ τὸ «Υπουργείον Δικαιοσύνης ἡ ἀπάρεγκλιτος ἐφαρμογὴ τοῦ νόμου 50—50, ἐνῷ αἱ ἀδείαι μεταφορᾶς 69 σκαρδῶν είχονται ἡδη παραχωρηθῆ καὶ β'. εἰς τὸν ἀνάγκην, ὅπως ἀπασχολήθη, ἔστω καὶ ὑπὸ τὰς ἔνας σημαίας τοῦ ημίσου τοῦ ἐπαρπλισμοῦ πρὸ μηνὸν τοῦ τελούντος ἀκόμη τοὺς πλοίους τοῦ ἀμερικανικοῦ φορτηγού στόλου.

Ἀνεκοινώθη, τέλος, απὸ τὸν ἀκτρόσωπον τῆς κρατικῆς διοικήσεως τῆς ναυτιλίας, ὅτι ὁ ναυλὸς κατὰ 1.30 δολ., μεγαλύτερος ὑπὲρ τὰ 17.15, εἰς δύσα καθορίζεται ούτος ἀπὸ τὴν κρατικὴν διοικήσιν διὰ τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη πρὸς μεταφορὰν σίτου εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν, θεωρεῖται μία λογικὴ αὔξησις, λόγω τῶν πύγματων ἀπὸ τὸν 1951 διαπάνω τῶν πλοίων. Τὰ 18.45 δολαρία ἐκρίθησαν ναυλὸς «Λογικός» καλύπτων τὴν σχετικὴν πρόβλεψιν τοῦ νόμου.

Ἄπο μέρους τῶν πλοιοκτητῶν ἐνεφασισθητοί πρὸ τῆς ἐπιτροπῆς ὁ ἔλληνικής καταγωγῆς κ. Στιούάκοτ, Ισχυρίσθη ούτος, ὅτι ἡ ἀπροθυμία τῶν ἔφοπλιστῶν νὰ δεχθῶν τὰ προσφερόμενα φορτία προήλθεν ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι δὲν ἐδέχθη τὸ «Υπουργείον τῆς Γεωργίας τὴν αὐξήσιν τοῦ

ναυλοῦ τοῦ ναυλολογίου τοῦ 1951 κατὰ τὰ μεγαλύτερα σημερινὰ ἔξοδα τῶν πλοίων.

Καὶ ἡ καταλήξις: «Ἀνεκοινώθη εἰς τὴν ἐπιτροπὴν ἡ ἀπόφασις τοῦ ὑπουργείου Γεωργίας, ὅπως ναυλώσῃ, παρὰ τὸν νόμον 50—50, ἔνα πλοίο πρὸς μεταφορὰν 80 χιλ. τόνων εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν, ἐφ' ὅσου διεπιστώθη τὸ ἀδύνατον τῆς ἔξυπέσεως καὶ ἐνὸς μόνου πλοίου ἀμερικανικοῦ ἵνα παραλάβῃ τὸν Μάρτιον φορτίον σίτου ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν. Ή πλέον, δηλαδή, ἐλαστικὴ τοῦ νόμου 50—50 ἐφαρμογὴ ἥρχεισεν ἡδη νὰ ὑποδεικνύεται ἐξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων.

\* \* \*

Ἐν τῷ μεταξὺ ἐγνώσθη, ὅτι ὁ κ. Ροτσάϊλδ, πρόεδρος τῆς «Μαριτάιμ» Ἀντιμιστρέσιον, ἀποχωρεῖ τῆς ὑπηρεσίας, ἀναλαμβάνων ἄλλην διοικητικὴ θέσην, διότι ἐπεκρίθη, ἵσως, ἀπὸ μέλη τοῦ Κογκρέσου ἡ πολιτικὴ τῆς ἀθρόας μεταφορᾶς τῶν ἀμερικανικῶν λίμπερτος εἰς τὰς ἔνας σημαίας τῆς Ἀντικαταστάτης αὐτοῦ ἐφέρετο ὁ μέχρι τοῦδε σύμβουλος τῆς ἐν λόγῳ προφέτειας τοῦ Μόρω.

## ΑΙ ΕΚΚΡΕΜΟΤΗΤΕΣ

Ἐλάδομεν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», τῆς 1-2-1955, ἐδιάβασα τὰς ὄπλωσεις τοῦ ἀγαπητού φίλου κ. Μ. Ρεθύμνη, ἐν σχέσει μὲ τὴν ζητήματα τῆς Ναυτιλίας. Εἰς αὐτὰς ὁ κ. Ρεθύμνης ἐτόνισε τὴν μεγάλην ἐπιθυμίαν τῶν ἔφοπλιστῶν πρὸς ρύματιν δύο ζητημάτων ἐκκρεμότων ἀκόμη, δηλαδή, τοῦ ζητημάτος τῆς φορολογίας τῶν εύπορων καὶ τοῦ ζητημάτος τῆς διαχειρίσεως τῶν 14 λίμπερτος.

Ἐπειδὴ καὶ ἐπὶ τῶν δύο αὐτῶν ζητημάτων ἡ σχολήθην προσωπικῶς, ἐδῶ, εἰς Νέαν Υόρκην καὶ Λονδίνον, ὅπε τέλονται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς ναυτιλίας καὶ οὓς ἐκ τούτων ἐξῆσα τὴν ιστορίαν αὐτῶν, κρίνων καλὸν νὰ σῶσι ἀπειθίαν τὴν παρούσαν, ἵνα τὸ ἀναγνωστικὸν σας κοινὸν κρίνη περὶ τῶν λόγων τῆς ἐπιτημάτων περὶ τῶν μεγάλων ζητημάτων, τὰ δύο αὐτῶν ζητημάτων τὸν λόγον τῆς ζητημάτων, τὰ δύο αὐτῶν ζητημάτων τὸν λόγον τῆς ζητημάτων.

**Α. ΦΟΡΟΣ ΕΥΠΟΡΩΝ.**— Μετὰ τὴν ἐπιψήφισμαν εἰδικοῦ Νόμου, περιορίζοντος καὶ τὴν ἐκ τοῦ φόρου τούτου ὄχισιν τοῦ Δημοσίου εἰς 1.000.000 δολαρίων, ὠρίσθη, ἐξεῖται 1951, ὁ πρόεδρος τῆς ἐπιτροπῆς, ἡτοι ἐπρόκειτο νὰ καταπρίσῃ νέον πίνακα τῶν εφοπλιστῶν, ὑποχρέων ὅπως καταβάλλουν τὸν φόρον τούτου. (Πρόκειται περὶ φορολογίας «Ἐλλήνων υπηρετῶν διὰ τὴν παρούσαν φίλου τοῦ Υπουργείου Οἰκονομικῶν, συναποκομίζοντος δόλαρήρων τὸ ἀρχεῖον τῆς ἐργασίας, ἐπὶ τὴν βάσει τῆς διποίας εἰχει καταπρισθῆ πράσινα πίνακα τοῦ ζητημάτων τῶν υποχρέων» (Πίναξ Αθηνῶν), ἐφόδησε εἰς Νέαν Υόρκην, ὅπου, κατὰ τὸν Νόμον, ἐπρόκειτο νὰ γίνῃ ἡ συμπλήρωσις τῆς ἐπιτροπῆς, παρὰ δύο ἔφοπλιστῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ ἔργασία τῆς καταρτίσεως τοῦ νέου πίνακος, ὁ πόποιος, κατὰ τὸν Νόμον, θὰ ἀντικαθίστη τὸν προηγούμενον, ἐν «Ἀθηναϊς» συνταχθέντων, διότι ἀνεγνωρίζεται ὑπὸ πάντων, διότι ἡτοι ἐκτὸς πάρτης πραγματικότητος κατὰ τὸ πλείστον. Διὰ τὸν λόγον ἄλλων τε τούτων εἰχει ψηφισθῆ καὶ νέος Νόμος.

Παρὰ τὴν ἀναμενόμενην καὶ δικαιολογημένην, εὐλόγως, ἐπιφολακτικότητα τῶν ἐν Νέα Υόρκη διαμενόντων «Ἐλλήνων ἔφοπλιστῶν ἀπέναντι μου, (διότι μὲ ἔδειπνον ὡς πρόσωπον τὸ ὄποιον διότιον ἐπρόκειτο νὰ καθορίσῃ ἐπιβολήν φόρου καὶ οὐχὶ ὡς ἀξιωματικὸν λιμενικὸν) ἐξηκριβώσαται, λόγω τῆς γυναικίας μου μετὰ τὸ συνόλον σχεδὸν τούτων, διότι οὐδεὶς ἔξ αὐτῶν θὰ ἐδέχεται νὰ συμμετάσῃ εἰς τὴν ύπο τοῦ Νόμου διοίωμένην «Ἐπιτροπὴν κατανομῆς τοῦ Φόρου, διότι διὰ λόγους ἀλληλεγγύης, ὅπως εἰνούμετον, ἐξεῖται πάρτη τῶν λοιπῶν ἔφοπλιστῶν ἐπιστήμων ἐκεῖ, ἀλλὰ διότι ἡ ἐπείσθιν πράγματι, οἱ τυχὸν ὄρισθησένοι, δὲν διὰ ήσαν εἰς θέσιν νὰ ἀποφασίσουν κατὰ κρίσιν εύσυνειδήτου καὶ ἀγαθοῦ ἀνδρός, ποιος εἶδε νὰ φορολογηθῇ, ὡς πράγματι κύριος πλοίου ὑπὸ ζητημάτων τῶν πηγαδέων τινά :

Σοβαρότατον συγκρότυμα ἔφοπλιστικόν, οὐτινὸς σημειωτέον διευθυντής προθυμότατα μὲ ἔδειχθη καὶ ἔθεσεν εἰς τὴν διάθεσίν μου πλειστά δοσα στοιχεῖα, ἐφέρετο ὡς δισειριζόμενον, ύπο δένας σημαίας, ἐκατοντάδα πλοίων, ἀγοραστήντων μεσώ αὐτούν ὡς μεσίτου, διά τὰ πλειστα τούτων ἐφέρετο, ἀρχικῶς, ὡς κύριος ἐνδιαφερόμενος, κάποιος «Ἐλλην, ἀντιπροσωπεύων, οὓς, συμφέροντας ἄλλων Ἐλλήνων καὶ τούτων ἀναλογούντος φόρου, ἐφ' ὅσου ὑπῆρχε βεβαίωτης, διότι οὗτος ἡτοι ἀπλούς ἀντιπρόσωπος ἄλλων καὶ ποιών; Ο φερόμενος ἀρχικῶς ἀγοραστής ἐξηκριβώθη νὰ εἴναι πράγματι τοιούτος ἡ ἐχειν ἀποειδώμητο τοῦ πλειστοῦ ἡ δύναμης μερούς τῶν ἀνώνυμων μετοχῶν, τῆς ἀλλοδαπῆς ἐταιρίας, εἰς ἥν ἐπισήμως ἀνήκε τὸ πλοίον, δι' ἀπλῆς μεταδιάσεως τούτων εἰς ἔτερον πρόσωπον καὶ πλοίον;

Διὰ τοὺς λόγους τούτους, η σύστασις τῆς ἐπιτροπῆς κατανομῆς τοῦ φόρου καθίσταται ἀδύνατος, λόγω ἀδυναμίας νομίμου συγκοστίσεως της, καὶ ἐπομένως μη ἐφαρμόσιμος καὶ ὁ νέος Νόμος. Ἐπειδή, δημος,

## SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C°. SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ. Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ἡτοι ἡξασφαλίζει πλέον ίκανοποιητικὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἱ πλωταὶ δεξαμεναί, διὰ τὰς ἔνας καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἐγκαταστάσεων καὶ κλίματος.

ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἔναντι παντὸς ἄλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ατλαντικοῦ, λόγω εύνοικῶν συνθηκῶν ἐργασίας.

ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING CO, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE, STANDARD OIL,

GULFOIL καὶ αἱ μεγαλύτεραι Ἑλληνικαι καὶ Ἑλληνο-Ἀμερικανικαι ἐταιριαι.

δέν επεθύμουν νά θεωρήσω την άποστολήν μου άποτυχούσαν έξι υπαρχής, έπειχείροσα, κατόπιν μακρών συσκεψών, παρακλήσεων και ανέτιμων συναντήσεων, όπως έξειρα λύσιν την παροδήματος, και αύτη ήτο ή έξης: Το Δημόσιον, ως έκ του Νόμου συνήγετο, υπελογίζεν, ότι εκ των εφοπλιστών, θά επρεπε να εισπράξει, δια την φορολογίαν ταύτην, ποσόν ένος έκατον μυριών δολαρίων περίπου. Το ποσόν τουτού οι εφοπλισταί πέποσχοντα νά καταβάλουν εις τό Δημόσιον, έν Νέα Υόρκη, Λοιδίνων και Αθήναις, ύπο τον άπαραίτητον και άπαραβατόν θμών όρον, όπως τούτο καταβλήθη ώς εισφορά των εφοπλιστών όπως συνούσια χωρίς νά καταποτιθή πινάκις των καθ' έκαστον Βαρυνομένων δια τού φορού τουτου, και τουτο διοτι πλειστοί έξι αύτων είχον και άλλοδαπτήν υπηκοότητα. Οι εφοπλισταί υπερχείσθησαν μόνιν νά κατογμάσσουν εις τό Δημόσιον τους άρνουμένους νά καταβάλουν τό αναλογούν μεριδίον των, προς συμπλήρωσιν του 1.000.000 δολαρίων, ήντα κατ' αυτών μόνον, τό Κράτος, έναν θελήση, λόρη τά κατάληξαν αναγκαστικά μέτρα εισπράξεων. Γιας προτάσεις ταύτας των εφοπλιστών, ικανοποιούσαν το Κράτος κατ' ούτιαν, ανεκίνωσαν εις τό υπουργείον τών Οίκονομικών, όπερ και τάς άπεδεχθη. Μετά την, εις την "Ενωσιν τών Ελλήνων εφοπλιστών Νέας Υόρκης, ανακοίνωσην τής αποδοχής ταύτης, ουτοί, κατόπιν κοπώδους έργασίας, κατήστησαν καποίου πινακα υποχρέων, ένοπλας έσωπερικην δι' αυτούς μόνον σημασίαν και άξιαν δοτίστη πινάκις άπετέλεστο τήν βάσιν επί της όποιας έστηριχθη ή συλλογή τού ποσού του 1.000.000 δολαρίων. Την έναρξην τής συλλογῆς ανέκοινοσα εις τό Υπουργείον Οίκονομικών, όπερ κατόπιν τούτου, με διέταξε νά έπιστρέψω εις Αθήνας, πράγμα όπερ, δια λόγους αποφυγής παρεκχήσεως, επρεξαί άμεσως, παρά την έπιμονων παρακλήσην και πίεσιν των ένδιαφερομένων εφοπλιστών, νά μη άναχωρήσω έκ Νέας Υόρκης, προ τής συμπληρώσεως τού υπερχεμένου ποσού.

"Όλιγας ημέρας μετά τήν έγνωση μου, μετέσχον συσκέψεως, εις τό Υπουργείον Οίκονομικών, προεδρευμένη παρά τού κ. Υπουργού, είς ήν εξέθεσα τάς λεπτομερείας των έν Νέας Υόρκη συνομιλίων. Ίστη ή υπηρεσία τού Υπουργείον Οίκονομικών ανέκοινωσεν, διτι έκ του ποσού του 1.000.000 δολαρίων, συνελέγησαν δολάρια 750.000 έν συνόλω, έν Νέα Υόρκη, Λοιδίνων και Αθήναις. Διά τό υπόλοιπον, θμώς, υπηρχον άμφιθολίαι περί τής εισπράξεως, διοτι υπόχρεοι διά την καταδίλην τού ποσού αύτου άνεφεροντο τρείς εφοπλισταί μη στέρεγοντες εις τήν καταβολήν του.

"Ο κ. Υπουργός τών Οίκονομικών, λαδών γνώσιν δλης τής υποθέσεως, έδωσε τότε, έπι παρουσία μου, διαταγήν, όπως ανακοινώθη εις τήν "Ενωσιν Εφοπλιστών Νέας Υόρκης, διτι άμα τη πραγματοποίησε τής καταβολής εις τό Κράτος τού ποσού των 750.000 δολαρίων, έθεωρει τήν, έκ της φορολογίας ευπόρων, υποχρέωσιν τών εφοπλιστών, ώς έκπληρωσίαν, και έπειφλάχθη νά άποφασίση περι τού τι θά έγινετο διά την υπολοίπον τρεις εφοπλισταί. Δεν γνωρίζω έν ή άνωτέρω άποφασίση τού κ. Υπουργού τών Οίκονομικών ανέκοινώθη εις τάς "Ενώσεις Εφοπλιστών Νέας Υόρκης και Λοιδίνου παρά τής υπηρεσίας. Έπληρφορήθην μεταγενεστέρως έπιστης, διτι έκ των τριών τούτων έφοπλιστών οι δύο διά την κατεβάλον τά αναφέρομενα εις τον πρώτον πινακα ("Αθήναις") χρηματικά ποσά και παρέμεινε τελικώς εις καθυστερόν, δοτίστη ίσχυρίσετο, διτι ο τό Κράτος δέν έδικαιούτο, άλλοτε μέν νό τον θεωρή ώς υπήκοον Έλληνα (ίνα τον φορολογή) και άλλοτε άλλοδαπτήν και ώς άποδειξην προέβαλλε τό διτι δέν συμπειρίθημε μεταξύ τών προσώπων, διά τά δοτία τό Έλληνικόν Κράτος παρέσχε τήν έγγυσήν του, τρόπος άγοράν λίμπερτς έπι τώ ισχυρισμώ, διτι δέν ήταν Έλλην υπήκοος.

Τελόν ύπο τήν έντυπωσιν της δηλώσεως τού κ. Υπουργού τών Οίκονομικών, περί ής άνωτέρω, και έχων υπ' άψιν, διτι πέραν ταύτης, οι δύο έν των τριών άρνητων νά συνεισφέρουν, είχον καταβάλει τό εις τήν πινακα ("Αθήναις") αναλογούν έκατέρω ποσών, ένόμισα, διτι τό ζητημα αύτο είχε πρό τριτιάς τούλαχιστον λήξει. Βλέπω, θμώς, μετά λύπης του, διτι και τούτο, όπως και τινα άλλα μικροζητήματα, παρέμειναν έκκρεμη, δηλητηριάζοντας τάς σχέσεις εφοπλιστών—Κράτους πρός μεγάλην δόξαν τής γραφειοκρατίας και στρατεμδίκιας, ήτις έπικρατει εις άριστην μέτρησης του Υπουργείου Οίκονομικών και Γενικού Λογιστηρίου, δια νά άποδειχθη διά μιαν άλλην φοράν ή άλληεια τής άποστροφής τήν οποίαν δό Φάσουστη άποψυσε πρό τον μαθητήν του Βάγκυνερ, έκπροσωπουστα τό άνωτέρω πνευμα: "Das pvergant ist das der heilige Brinuppen wouas ein trum dei diurst auf ewig stillt". . . δηλαδή τά χαρτιά είναι ή θεική πηγή από τήν άποιαν γουλιά-γουλιά σύνει συνεχώς ή διψα σου....

B. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ 14 ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ.— Παραλείπων τό ιστορικόν τής διαφοράς, όπερ είναι πασίγνωστον, άρκουμαι νά σημειώσω δσα έκ προσωπικών επαφών μου γνωρίζως έπι τού ζητηματος. Σημειώνω μόνον, διτι ώς είναι γνωστόν ή διαχειρίσις τών παραχωριθέντων εις την "Έλλαδα 14 Λιμπερτς, έπι τή βάσει τού άμερικανού νόμου μισθώσεως και δανεισμού, είχεν ανατεθει εις ίδιοτυπον άμερικανή έταιριαν (Corporation) εις ήν μετείχον πολλοί Έλληνες εφοπλισταί, καταθέσαντες κεφαλίων 80.000 δολαρίων.

Επειδή δέν είχε καταβλήθη, παρά τής Κορπορέσιον αύτης, ή βαρύνουσα τό Δημόσιον (ώς πλοιοκτήτην) εισφορά, ύπερ τού Ν.Α.Τ., το διοικητικόν συμβούλιον τούτου μου ανέθεσεν, διπώς έξετάσω και τό ζητημα αύτό, έπι τώ τέλει, όπως εις δινατάν, εισπράξω την εισφοράν ταύτην, ήν δέ τούτο άπεδεικνυτο άδυνταν, έξακριδων τους λόγους τής άδυναμίας και υποδειξώ μέτρα πρός τακτοποίησην τής εισπράξεως. Έν Νέα

"Υόρκη έξηκριδωσα, διτι ή πάρα τής Κορπορέσιον εισπράξεις τής είσφοράς αυτής (άνερχουμένης τότε εις 200.000 δολλάρια νομίζω) δέν ήτο δυνατή πλέον, διότι ή έταιριά αυτή είχε διαλυθή, μετά την άπωλειαν δλων τών κεφαλίσαιν της και κατάθεσιν τών στοιχείων τής διαχειρίσεως εις τήν σχετικήν άμερικανήν υπηρεσίαν. Έπληρφορήθην, όμως, παρά τών απτοτελούντων τής Κορπορέσιον προσώπων, διτι είχον κατατεθει εις τους άρμαδίους Αμερικανούς έκκαθαριστάς και άποδεικτά άπαιτησεων (ειαυτης), διά την πληρωμήν, παρά της άμερικανής κυβερήσεως, ποσού ύπερβαντος τά 300.000 δολλάρια, διότι υπήρχον βασιμόταται ένδειξεις, καθ' άς, μέγιστον τημήα τών απαιτησεων τουτων, ήν έγινετο άποδεικνυτο και θά κατεβάλλοντο τά ποσά, ούτως ώστε και τό N.A.T. νά ικανοποιηθή και θά οι μετέχοντες τής Κορπορέσιον νά είσπράξωσι τήν έταιρικην των μεριδα και πάραπονέτω ποσόν 100.000 περίπου πλέον. Πλήν, μέχρι τής έποχης έκεινης, τό ζητημα τών απαιτησεων τουτων, δέν είχε πρωθηθη διότι οι Άμερικανοι έκκαθαρισταί, είχον άνταπαιτησεις τινας κατά τη Κορπορέσιον, άνερχομένες εις τό ποσόν τών 10.000 ή 15.000 δολλαρίων, δέν έδεχοντο διά την άπαιτησην τών απαιτησεων τής Κορπορέσιον, άνερ ήν δεν κατεβάλλετο, προγονουμένως, τό ποσόν τών 10.000 ή 15.000 δολλαρίων εις τους έκκαθαριστάς. Τό ζητημα έμενεν έκκρεμες, διότι ή Κορπορέσιον δέν είχε κεφαλίσαι, οι δε καθ' έκαστον έφοπλιστημέλη, δέν έδεχοντο διά την άπαιτησην τών απαιτησεων τής Κορπορέσιον και ή είσπραξεις τών 10.000 ή 15.000 δολλαρίων, άφου είχον άποδεισει τά κεφαλίσαι των, ώς μελών τη Κορπορέσιον. Οι εφοπλισταί προσέδεθον, διτι είχε ταχθη προθεσμία, μέχρι τέλους τού 1951, διά την έξεταση τών έτης διαχειρίσεων απαιτησεων, και παρεκάλουν νά καταβάλητο πά ποσόν τών άπαιτησεων, τό Ελληνικόν Δημόσιον ή τό N.A.T., ήνα καταστη δυνατή ή έξεταση τών απαιτησεων τής Κορπορέσιον και ή είσπραξεις τών 300.000 δολλαρίων. Ταύτα έπανελθων ανεκοίνωσαν εις τό Διοικητικού Συμβούλιον τού N.A.T. και, διά τού τού, εις τό Γενικόν Λογιστηρίου. Έπληρφορήθη έπιστης διτι και ή Όλαστηγκων πρέσους όχηλος τό Κράτος, διά τού ίδιου σκοπον, ανεν θμώς άποτελέσματος τίνος.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ: Χαρτοβασίλειον κλπ.

Μετά της Ψυχικόν 19 Φεβρουαρίου 1955

ΣΠΥΡΟΣ ΖΑΡΚΟΣ

### Η άντιθετος αποφίση

"Άπο τό το "Άντεν έλαβομεν τήν κάτωθι έπιστολήν, άναφερομένην εις θέμα ζωράν κατ' αύτας πρακολούν άναταραχήν:

Φίλε Κύριε Διευθυντά,

Είμαι και εις ίμας πρασωπικών γνωστός, άλλα και πρό παντός και κυρίως, πιστός φίλος τού έπιλεκτου περιοδικού σας, άπο τού πρώτου φύλου τής έκδοσεως του. Κατέχων τήν αναστάτω θαμβίδη τής ιεραρχικής κλίμακος, άπο εικοσατέσιας, είμαι, ώς θά αναγνωρίζετε έπιλεπτο, υποχρεωμένος νά κρατήσω τήν ανωνυμίαν, αν μη διατη άλλο, τούλαχιστον διά λογους άιμηνης. Πάντως δέν είμαι τίποτε περισσότερον από ναυτεργάτης.

Τηρουμένης, έπομενως, κατ' άναγκην, τής ανωνυμίας δέν τολμώ νά ζητημα στήν δημοσίευσιν τής παρούσης, έκτος θειαίων, άν εν τή διακρινούση σε εύμερικοι, θεωρήτη όρθρων νά δικουούται και ή "άλτερα πάρς", πρερχομένη, έστω από ίπλουν μέλος τού έργατον παράγοντος, τον οποίον παράγοντα, έν τώ προσομιώσασθε δέχεσθε, ώς δυναμένων, νά έχη κάποιαν έπι τού θέματος τούτου γνώμην. Έν τή περιπτώσει τάυτη, θά παρακαλούσα νά δημοσιεύσητε αυτούσιον τήν παρούσαν, ήτις άναφερεται εις διατριβήν του Λιμενικού Σώματος, έπι τού θέματος τούτου, διά την έπιμελούμενης συχνωσήσεως τού Λιμενικού Σώματος.

Εν πρώτοις θά μοι έπιτρέψητε νά μη άποκριψω τό παράπονο, δικό μονού τού γράφοντος, άλλα και άλλων έκεινων, παντός βαθμού και ειδικότητος, μεθ' άν μοι έδωση άχρι τούδε ή εύκαιρια νά σχολιάσωμεν τά γράφεντα, παράπονον διά την θέσην τού φαίνεται, διτι λαμβάνεται έπι τού θέματος, έμφανιζόμενος, διτι έγκοπούσθε τάτα παρακαλείσαν τούτου εις υπαγωγήν την έπιμελούμενη τά τον "Εμπορίου", ώς παράγοντας τής έθνης μας Οίκονομιας, έρωτατο, λέγω, ή κ. Αντιναύαρχος, ποια ή άναγκη τής δραγουμένων του Λιμενικού Σώματος κατά τό ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟΝ ΠΡΟΤΥΠΟΝ, άφου και αύτός διέπιστολογράφος σας, δέχεται παρακατών, διτι τό «Λιμενικόν Σώματος» διένομος ή οι ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟΣ ωρα μένον θεωρείται κλπ. ....»

Δεν θομίζω, διτι έρισκεται έν άκριδολογία ή κ. Αντιναύαρχος ήταν γραφη: "Διαρκούστον τού πολέμου, ή λειτουργία τών άγγλικων λιμενών ύπερβρεκεν άνεπαρκής κλπ. ....». Υπήρξεν έπαρκεστάτη δι θσους τήν έζησαμεν έκ τού συνεγγυς, και ή κίνησης τών άγγλικων πλοιών απρό

# CANADIAN CHANDLERS LIMITED

## WHOLESALE SUPPLIERS

**HEAD OFFICE:** 437 St. James Street West      **Cable Address:** «SHIPSTOR»-Montreal

**Montreal, 1, Canada**

Tel. HA-0115

**'Εξυπηρετούμεν άλλους τούς λιμένας έπι τού ποταμού Άγ. Λαυρεντίου, τού Άνατολικού και τού Δυτ. Καναδά. Οι πράκτορές μας θά συναντήσουν τά πλοιά σας εις 18 Καναδικούς λιμένας.**

**Main branch in West Coast**

41 Alexander Street

Vancouver, B. C. Canada

Tel. Tallow 3221

σκοπτος. 'Ο Βασιλεὺς τῆς Ἀγγλίας Γεώργιος ὁ ΣΤ', εὐχαριστῶν τὰς ἐνόπλους δυνάμεις μετά τὸ πέρας τοῦ πολέμου, εἶπε καὶ δίλγας μὲν, ἀλλ' ἐπιγραμμοτικά λέξεις διὰ τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν: «Thanks to the Merchant Navy».

Ασχημούσιναι, στάσεις, έκβιασμοί, κομμουνιστικοί πυρήνες, απέργια πεινής και πλείστα άλλα, έσπημειώθησαν, άτυχώς, ετή των ελληνικών εμπορικών πλωβών, οφειλόμενα κατά μέγιστον ποσοστού, είς τό άνεργιάτιστον και τὴν παραπάσιουσαν πολιτικήν, ένιών τούλαχιστον τών Κ. Κ. Λιμενικών. Θά είχε πολλὰ νό εἴπη κανεὶς ἐπ' αὐτοῦ συγκεριμένα γεγονότα, άλλα... «Θοῦ, Κύριε, φυλακή τῷ στόματί μου!»

Ἐρωτάται ὁ κ. Λιμενίκος νὰ μᾶς εἴπῃ, εἰς ποιάν χώραν περισσότερον ήμουν ναυτικός προηγμένην, ένας κλάδος τὸν ὄποιον, κατὰ τὴν ἔκφρασιν του, χαρακτηρίζει *πλούτος* καὶ *εἰρήνη*, κλάδος ὅπις ἀποτελεῖ παράγοντα *Ἑθνικῆς Οἰκονομίας*, ἐρωτάται, λέγω, εἰς ποιάν χώραν ὁ κλάδος αὐτὸς διοικεῖται μὲν *«παθούσιορ»*, *«φαναρίος»* καὶ *«παρουσιάστε αὖρις!!!»* Ἐρωτάται νὰ διευκρινήσῃ, ὁ κ. Γρηγοράκης, πῶς λιμενεῖς ως η *Νέα Υόρκη*, τὸ *Λονδίνον*, η *Αμβέρσα*, τὸ *Αμβούργον*, η *Μασσαλία* καὶ τοσοὶ καὶ τοσοί αὖλοι, μὲ τὴν τεραστίαν των κινητών, διοικούνται καὶ η *ύπτερεια* των διεξάγεται μὲ *ώρολογιακήν αρκίδειαν*, κωρίς *ίχνος* στρατοκρατικού πνεύματος, ως συμβαίνει παρ’ ἡμῖν;

Ουμιλεί ὁ κ. Αντιναύαρχος περὶ κρατουόντος παρὰ τοῖς ἀξιωματικοῖς τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ στρατοκρατικοῦ πνεύματος. Καὶ δὲν ἐρώτα ἡ μάς, τοὺς διοικοῦντας μονάδας τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ἔνεδεκα χιλιάδων τόνων, τους περιφέροντας υπερποσιώς ἐπηρίμενην εἰς τὸ ἐπίμπλον τοῦ σκάφους μας τὴν Κυανόλευκον, ἀνὰ τὰ τέρατα καὶ τὰς ἐσχατικὰς τῆς Γῆς, τους προσπαθῶντας νὰ γίνωμεθ ἐν τῷ μέτρῳ τῶν ὑπαρχουσῶν. Βεβαίως, εἰς ἕκαστον ἔξ ήμων δυνατοτήτων, οἱ φραντεῖ καὶ στυχῶς τοσούτον πολλάκις παρεγγνωρισμένοι φορεῖς καὶ πρόσενοι τοῦ ἐλληνικοῦ πνεύματος καὶ τοῦ Ἀληγονικοῦ πολιτισμοῦ ἀνὰ τὰς ἐσχατικὰς ταύτας, δὲν ἐρωτᾷ, λέγω, ἡμᾶς ὁ κ. Αντιναύαρχος ποσάκις ηὐκούσαις από ΑΥΤΟΥΣ ΤΟΥΤΟΥΣ ΤΟΥΣ κ. **ΛΙΜΕΝΙΚΟΥΣ**, τὸ «ΕΝΤΕΛΕΣΘΕ», «ΔΙΑΤΑΣ Σ ΟΜΕΝ», «ΠΑΡΑΓΓΕΛΣΘΕ», «ΚΑΛΕΙΣΘΕ», «ΑΠΑΓΟΡΕΥΟΜΕΝ», καὶ τὰ τοιαῦτα, ποσάκις δὲν διεσύρθημεν ἀπό ἓνα λιμενικόν ὑποκειμενήν, ποσάκις δὲν ἡρεύονταμεν ἀπρεπῶς ἀπό τὸν λιμενοφύλακα καὶ ποσάκις δὲν ἀγεμένωμεν καρτερικῶς εἰς τὸν προθάλασσον τοῦ λιμενικοῦ Σημασιοφόρου; Πρὸς Θεού, πρὸς Θεού, κύριε Διευθυντά, μὲ τόσην ἀλαφρών συνειδήσιν ὅμιλει ὁ κ. Αντιναύαρχος περὶ στρατοκρατικοῦ παρ', ἄλλοις πνεύμαστος;

Και πάντα ταῦτα, διαν εἶναι γνωστόν, ὅτι ὀποιδήποτε τοῦ Κόσμου, εἰς οἰστρήπτον χώραν καὶ ἄλι μέφασιθν ὁ Πλοίαρχος εἰς ιδιωτικὴν ή καὶ Κρατικὴν Ἀρχὴν, εἰς ἣν κούσιον ἀναβέρουμα, καὶ εἴπη: «I am the Master of the s/s . . . .», θά ἴδη τὸν συνομιλητὴν, οἰσθιντούτε καὶ ἂν εἶναι οὗτος ὁ σονθήπτος ὑψηλός καὶ ἀν ἰσταται, τεγειρόμενος καὶ θά ἀκούσηται ἐν εὐγένεστάτον: «Sit Down Please», ἔστω καὶ ἡν ὁ Πλοίαρχος ευδιόκεται, τυχόν, εἰς ὀδυτάτην ἀπτιδικίαν μὲ τὴν Ἀρχὴν ταῦτην.

Γεγονός ἀναμφισβήτητον παραμένει, ὅτι τὰ ὄκτω περίου ἐκαπούμενοι τοῦ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας τονάζ, εἶναι καθ' ὀδοκήριον σχεδὸν ἀπανδύωμένα μὲν ἡ Ἑλληνικὴ πληρώματα καὶ ἐν πολλοῖς ὑπὸ καλλιέρους ἢ ἡ Ἑλληνικὴ συλλογικὴ σύμβασις ὄρους. Καταπίπτει, ἐπουμένως, ἀφ' ἐαυτῆς, πᾶσα προσπάθεια ὑποθενδύτοτε καὶ ἀν προέρχεται αὐτῇ, διτὶ ἡ κατασφυγὴ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ὑπὸ τὴν προστασίον τῶν διαφόρων σημαίων τῆς ζώγυγλας, εἰχεν ὡς Βασικὴν αἰτίαν καὶ δικαιολογίαν τὰς ὀτσιθαλίας, τὰς ὑπερβολικὰς ἀξιώσεις καὶ τὸ ἀναρχικὸν πινεύμα κλπ. τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν. Τούτου δοθέντος, ἀλλὰ καὶ ἐξ ἀλλών δεδουμένουν, παραμένει ἀναμφισβήτητον, ὅτι τὰ παράπονα καὶ αἱ αἰτίασις τῶν κ.κ. πλοιοκτητῶν, ἀδιάφορον ἂν ἐν πολλοῖς δεδικαιολογημέναι ἡ ἀδικιαδιδυγήτοι, στρέφονται κατά τῆς ναυτιλιαστῆς τοῦ Κράτους πολιτικῆς ἐν τῷ συνδώ της, μοναδικῶν ὅργανου τοῦ ὅποιου πρός ἐνάσκριτην τῆς πολιτικῆς ταύτης ἀπό τριάκοντα ἔξι ἑταῖροι, ἀπυχώς, ὑπῆρξε τὸ Λιμενικὸν Σώμα. 'Ομιλεῖ ὁ κ. 'Αντιναυάρχος περὶ ἐφαρμογῆς τῶν Νόμων. 'Αλλὰ ποῖοι εἰσηγοῦνται τοὺς Νόμους; 'Ημεῖς μήπως;

Ασχέτως πρός τὸν ἐκτοξεύμενὸν ὑπαινιγμόν, παράκαιρον πάντως, ὅτι ὁ πλιοκτῆτης ἐπίλεγε τὸ ἀδέσμευτον εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τοῦ πλοίου του, φαίδροπτα μᾶλλον προκαλεῖ, τὰ σαὶ γαρέει ὁ κ. Γογούρακός, ὅτι οὐ εἰς ἀμφοτέρους τοὺς παράγοντας — ἐφοπλιστικὸν καὶ ἔργαστικὸν — προκαλουμένη δυσαρέσκεια είναι μαρτυρία τῆς ἀντικειμενικότηος μετά τῆς ὄποιας ἐπιληπτοῦν τὰ καθηκόντα των οἱ λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ. Οὔτεις, ἀλλως τὰ σᾶς ἔκάλεσε, κύριε Ἀντιναυαρχε, νὰ ἐπιμελῆσθε Ιδιωτικῶν συμφερόντων, εἰς μίαν ἐλεύθεραν ἀστικὴν Δημοκρατίαν καὶ τὰ Ιδιωτικὰ αὐτὰ συμφέροντα οὐδαμῶς ἔχουσιν ἀνάγκην τοῦ παρεμβατισμοῦ σαὶς διὰ νὰ μεγαλουργήσουσιν.

Ο αγάλινωτος, άλλος τε, αύτος παρεμβατισμός (βλέπε σύν τοις ἄλλοις καὶ μελέτην λιμενικού Πλοίουχου περὶ 'Κρατικοποίησης τῆς Ευρωπικής Ναυτιλίας' καὶ ἄλλα), ἀπειπτόλησε τὴν καθλήν εποχῆν τῆς ἀνάττης καὶ τῆς συνεργασίας μεταξὺ τῶν δύο παραγόντων, ἐποχὴν ἥν καὶ

έκα μακράς πατρικής παραδόσεως έγνωσίσαμεν, και εδικαστούχης τατά μέγιστου ποσοστού την καταφυγή τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς τὰς έξας ἀπτώχας σημασίας. Ἀναμφίσβιτον, τέλος, τυχάνει, ὅτι αἱ ἰσχυρόταται ρίζαι, τὰ ἀκλόνητα θεμέλια, ἀπὸ τὰ ὅποια ἔξεινησε καὶ ἐξεπόδησεν ἡ ἐκπληκτικὴ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ δραστηριότης· καὶ τὰ μεγάλα ναυτιλιακά γραφεῖα Λοιδήνου μὲ τὰ μεγάλα, ἀειόσειδαστα ὄνυματα καὶ την παγκόσμιον φήμην, ἐτέθησαν καὶ ἡνδράθησαν. ὅταν ἀκόμη τὸ Λιμενικὸν Σώμα, ΔΕΝ ὑπῆρχε καὶ ἡ Δοϊκήσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ δὲν ἦτο παρά μία «διοικήσις», ἐνα. «τμῆμα», μαλλόν εἰς τὸ τότε ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν.

Κάποιαιν ἀποκαρδίωσιν προκαλεῖ τὸ γραφόμενον: «Τὸ Λιμενικὸν Σῶμα, ὡς διοικητικό κλάδος τῆς Ναυτιλίας ἔχοντα πολλὰ εἰκαὶ καὶ ὡς ἔπικουρη γένεσις, ἡ αὐτάγκη τῆς ἐπιβιώσεώς μας ὡς ναυτιλιακού Κράτους». Ἐπιβιώσιν ἐπέτυχε τὸ διοικητικὸν αὐτὸ δρυγανόν. Κύριε Διευθυντά, ἡ πλήρη καὶ ὀλσαχερή καταποντισμόν, ὅπα διαβάζει κανείς εἰς τὰς στήλας τοῦ περιοδικού σας ΔΥΟ μόνον σελίδας με «Τὰ ταξιδεύοντα Ελληνικά πλοία» καὶ ΕΞ διοκλήρους σελίδας με τὰ «ὑπό ξένος σημιάσας».

Αλλ' ίνα μὴ καταχρώμα της καλωσούντς σας, ἐστω τῆς ἀναγνώσεως τῶν σκεψέων μου τούτων νὴ καὶ τὴν πολυτίμων σπηλῶν τοῦ περιοδικοῦ μας — ἃς μοὶ συγχωρθῆ ἢ οἰκείότης — θὰ έλεγα ἐν κατακλέδῃ εἰς τὸν κύριον Λαμενικὸν Ἀντιναύαρχον: Ἐάν ὁ πολύτιμος αὐτὸς παράγων τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας είναι τὸ συγκέρασμα καὶ ὁ καρπός της καλῆς συνεργασίας τῆς ἐργοδοτικοῦ καὶ ἐργατικοῦ παράγοντος καὶ ἵτο δυνατὸν νὰ γίνη δημοσθήσιμα, ἀν μοι ωρίον είναι νὰ διοικούμεθα ἀπό κάποιο ὄργανον μὴ ἀπὸ ρέον ἀπό τὸ ἡμάς αὐτὸύς, ἐργοδότας καὶ ἐργάτας, ἃς είναι βεβαίος ὡς κ. Ἀντιναύαρχος, διτὶ ὁ ἐργατικὸς παράγων, τοὐλάχιστον. Θὰ ἐπροτιμούσεν ἑκατὸν τοῖς ἑκατόν, νὰ διοικήται ἀπό ἀξιωματικούς προερχομένους, ἀπὸ τὸ ἔνδον Βασιλικὸν Ναυτικόν, ἐκτὸν καὶ μετόν μιαν σχετικὴν μετεκπαίδευσιν, μεθ' ὧν τοὐλάχιστον μᾶς συνδέει κάποια συγγένεια ναυτικότητος, παρὰ ἀπὸ τὰ ἀπόλεμα Εἰσον, τὰ τρικαντά καὶ τὰ φανάρια τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Αὐτό, τοὐλάχιστον, μοι ἀπέδειξεν ἡνα πρόχειρον δημοσθήσιμα μεταξὺ τριάκοντα τεσσάρων μελών τοῦ πληρωματός μου.

“Υπῆρχα τόσος, δύλιγον σκληρός εἰς ἐκφράσεις, φίλε Κύριε Διευθυντά. 'Αλλ' ή ἀλήθεια, σταν μάλιστα ἐν πλήρει συνειδήσει τὴν πιστεύει κανείς, είναι σκληρά καὶ πρὸ παγτὸς ώμη !

Μετὰ τῶν φιλικωτέρων που χαιρετίσματο  
ΠΑΟΛΙΑΣΜΟΣ

**ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»:** Καθήκοντας επίτελουμενού δημοσιεύοντες την άνωτέρα επιστολήν Πλοιαρχού του Ε. Ν., παρά την δί· εύνοητόν λόγους τησυμετέναν άνωνυμιάν. Πιστεύουμεν, ότι αἱ στήλαι τών «Ναυτικών Χρονικών» θὰ πρέπει νὰ παραμένουν άνοικτοι εἰς κάθε αποψιν, αντίθετον ἔστο ποὺς σσα ημεῖς πιστεύουμεν, ἐφόσον μαλιστα ἀναφέρεται αὐτὴ εἰς ὑπόθεσιν γενικωτέρου διὰ τὴν Ναυτιλίαν, μας ἐνδιαφέροντος, ὅπως εἰνεὶ ή τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Δὲν πρόκειται ομως καὶ νὰ συμφωνήσωμεν μὲ τὸν ἐπιστολογράφον εἰς ὡρισμένα σημεῖα τῶν ἀπόφεων του καὶ πρὸ παντὸς εἰς σσα ἐν κατακλειδὶ συμπεραίνει. Κανεὶς δὲν θὰ διανηθῇ — πολὺ δὲ περισσότερον ημεῖς — στο σφάλματα πολλὰ, ὑπερβολαὶ καὶ ὄψινολόγυπτον ἐνέγειραι Ἐλαδον χώρων εἰς βόσος τοῦ πλοίου προπολεμικῶς καὶ κατὰ τὴν διάσκειαν τοῦ πολέμου. Εὔθυνας ἀκούνι τὴν καταλογίσωμεν εἰς ὥπισμένους ἀποστάτους ἥδη λιμενικοὺς ἀξιωματικοὺς διὰ τὴν «ἀνεομάτιστον καὶ παραπαιούσαν» πολιτικήν των, κατὰ τὸ πόλεμον. Ήσαν, ὄμοις, διμέτοχοι εύθυνῶν καὶ αἱ ἀπόδημοι Κυβερνήστεις καὶ οἱ σοσιαλίζοντες, καιοποκοπούντες τότε καὶ ἐωτοποσύντες μὲ τὸν κομμουνισμὸν πρωθυπουργοὶ καὶ ὑπουροὶ τῶν; Αὐτοὶ, καθ' ὥπας, ἡσαν οἱ κυρίως ὑπεύθυνοι τῶν ὅσων ἐγκλημάτων κατὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου διεπόγχυτων, (Τσουδερός—Βαροσσέσος). Ήνέχθισαν ἥ καὶ ἐνίσχυσαν τὸν δοσάσιν τῶν τύπου Κουρμπέλη λιμενικῶν. «Ἄς μὴ λησμονῆται, τέλος, ὅτι αἱ στάσεις καὶ τὰ κινήτα τῆς Μέσης Ἀνατολῆς δὲν Ἐλαδον χώρων ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

Αλλὰ πρέπει νὰ είμεθα δίκαιοι εἰς τὰς ἐπικρίσεις μας. Ὁφείδοντες σταφώς νὰ διακρίνωμεν, νὰ διαγωρίσωμεν τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον τῆς δράσεως τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ τῶν στελέχων του πρὸς τὴν ποσοπλεικήν, τὴν ποδεικήν κυρίως τοιάτυντα. Είναι ζήτημα ἀνύπολειμματα τῆς τότε κοστούποις νοοτοπίας παρασκευούντος ἀκόμη εἰς τὰς τάξεις τοῦ Σώματος. Ασαία καὶ ποὺ κάποιο κούδουμα ἐπιστημένηται.

Τὸ στρατοκοστικὸν πηγῆσα, τὸ ὑδός του ὀστονυμεύθοντος τὸ πλαιόν καὶ τοὺς ἄνθρωπους του ὄργανου, οἱ ἀψυλοῦστοι προενθάτισοι καὶ ἀτέγκτος, χωρὶς τὴν προσπατικούσενήν εὐκαίρωσιν τὰς σκηνέων, προσῆλωσις εἰς τὰς ἐπιταγὰς τῆς γραφειοκρατίας. ἀνέκον πλέον εἰς τὸ πασελθόν. Γνωρίζουμεν καλῶς πρόσποτα καὶ πολύματα. ὕστε, νὰ ἡπιούμεν νὰ προσάγωνεν τὴν διαβεβαίωσιν. ὅτι τὰ σπουδεῖνα στελένων

# CORNES & CO. LTD.

(Established Japan 1861)

TOKYO - YOKOHAMA - OSAKA - KOBE

**SURVEYORS - SHIPPING AGENTS - SHIPPING BROKERS - INSURANCE**

## **AGENTS FOR**

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

## HELLENIC SHIPPING DEPARTMENT

We invite inquiries from Greek Shipowners which should be addressed to CORNES & Co. LTD.  
HELLENIC SHIPPING DEPARTMENT (P.O.Box 411 Yokohama - Cables: Grecian Yokohama) which will receive the personal attention of our Associate Mr. A.E. PAPPADOPPOULOS who has been prominently connected with Greek Shipping and its protection since 1934.

τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, κατὰ μεγίστην τούλαχιστον ἀναλογίαν, δὲν δισκατέχονται πλέον ἀπὸ τὴν γνωστὴν τοῦ παρελθόντος νοοτροπίαν. Πρόκειται περὶ ἀξιωματικῶν μὲν ἀρτίσιαν κατάστισιν, ἵκανων περισσότερον καθὲ ἄλλου νὰ διαχειρισθοῦν τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Ἔπειτα πολλὰ ἡ Ναυτιλία, ἐποιεῖ τὸ Λιμενικὸν Σώμα ὅχι ὀλιγώτερο ἀπὸ τὴν ἐκπτωσίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Τὰ νεώτερα στελέχη αὐτοῦ, τῶν ὅπιών ἐπιμόνων αἱ στήλαι αὐταὶ ζητοῦν τὴν ἀνοδὸν εἰς τὰς κυριακὰς διοικητικὰς θέσεις, εἶναι πλέον ώριμα, ἔχουν συνυφάνει μὲ τὴν ὑπόστασιν τοῦ πλοίου τὴν σταδιοδρομίαν των, ἔχουν κατανοήσει καὶ ἐντερισθῆσαν τὰς ζητήματά του.

Τὸ στρατοκρατικὸν πνεύμα, διὰ τὸ ὅποιον πράγματι εἰς τὸ παρελθὸν κατηγορήθησαν — ἀπὸ τὰς στήλας αὐτὰς ἐπανείλημενως — οἱ λιμενικοὶ ἀξιωματικοί, ἀπὸ αὐτοὺς τῷρα τοὺς ιδίους ἀποκρούεται. Ξένος θέλουν νὰ είναι τὰ ὑπηρεσιακὰ τὸν καθίκοντα, ἀκόμη δὲ καὶ ἡ παράστασις τῶν ἀπὸ καθὲ στρατοκρατικὴν ἐμφάνισιν. Οὔτε οἱ βαθμοὶ τοὺς ἐνδιαφέρονται, οὔτε καὶ τὸ Ναυάρχουν ἡ ιδιαίτερη διακρίσις. Εὐχαριστώτας θὰ ἔλεπον τὴν ἀλλαγὴν τῆς προσωνυμίας τῶν βαθμῶν τον, ἀν ἐπρόκειτο νὰ ἀφῆσουν, ἐπὶ τέλους, τὸ Σώμα ἀπερισπαστὸν εἰς τὸ κύριον τοῦ ἔργου. Τώρα, ὅμως, μὲ τὴν ἐπίζητουμενὴν ἔξαστην τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀπὸ τὸ Βασιλικὸν Ναυτικόν, ἐνισχυται καὶ δὲν ἀπεμπλεῖται τὸ πνεύμα τῆς στρατοκοστικῆς διοίκησεως, διὰ τὸ ὅποιον ἀκριβῶς κατηγορήθησαν οἱ λιμενικοί. "Ο, τι, δηλαδὴ, μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου κατορθωσεν η Ναυτιλία νὰ κερδίσῃ, νὰ ὀποκτήσῃ, δηλαδὴ, ἔνα κρατικὸν διοικητικὸν ὄργανον, γνωρίων τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα αὐτῆς, ἔχον ἐξαρτήσει τὴν σταδιοδρομίαν του ἀπὸ τὴν ἀνάπτυξιν της, τείνει νὰ τὸ χάσῃ μὲ τὴν παρέμβασιν τοῦ Β. Ν. εἰς τὰς ὑπόθεσεις τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου. Ἐκείθεν καὶ ἡ ἴδικη ιας ἀντίδρασις, κατὰ τῆς οἰστρόποτες ἀναιμίεως τοῦ Β. Ν. εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας, Τὰ «έντελλευσθε», «καλεῖσθε» καὶ «ἀπαγορεύομεν» θὰ είναι τὰ κύρια, λόγω προελέυσεως, παραγγέλματα, ποὺ θὰ λαμβάνουν ὅτι τε ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ πλοίαρχοι, ἀν ποτε τὸ Β. Ν. ἀναδάσῃ καὶ τὴν διασχίσιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεως. Δὲν θὰ συμφωνήσωμεν συνεπώς καὶ μὲ τὴν οἰστρίαν τοῦ πλοίου τοῦ Β. Ν. ἐπειδὴ οἱ πλοίοι τοῦ Β. Ν. οὐδὲν τὴν προκαταλήψην. Ἐν θερμῷ ὥστε σκέψις τοῦ ἐστράφη οὗτος πρὸς τὸ χειρότερον. Διὰ νὰ ἀποφύγῃ τὸν λιμενικὸν ἀξιωματικὸν, τὴν παρείσασίν του εἰς τὰ τοῦ πλοίου, παρέμβασιν ὅχι ἀδικαιολόγητον ὅταν ἀσκήται ἐντὸς τῶν νόμων καὶ τῆς λογικῆς, φθάνει νὰ ζητῇ, μετὰ σχετικὴν ἡ ν. ὡς μετεκπαίδευσιν, τοῦ Σώματος εἰς τὴν ἀξιωματικοῦ τοῦ Β. Ν., ὡς δργανα τῆς διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας. Ό ἐργατικὸς ἀκριβῆς παράγων δὲν θὰ ἐπρεπε ποτε τοιούτου σίτημα, καταφώρως πρὸς τὰ συμφέροντά του ἀντιτίθεμενον, νὰ προβάλῃ.

Διοτί, ὅμως, ἀντὶ νὰ ἐπίζητουμεν τὴν ἀνάμαλον, καθ' ὑμᾶς, λύσιν τῆς προσφυγῆς εἰς τὸ Β. Ν. νὰ μὴ ἀξιώσωμεν τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, τὴν ψευτικήσεων τῶν κατωτέρων στελεχῶν του, ἀκόμη καὶ τὴν εἰσόδον εἰς αὐτὸν ὠρισμένου ἀσθμοῦ ἐμποροπλοιάρχων, ἵνε ἐνίσχυσον τὸ Σώμα εἰς τὴν ἀπὸ τῆς ναυτιλιακῆς τέχνης συμπληρωσιν τῶν υφισταμένων, ίσως, κενῶν;

Καταλήγοντες θὰ ἔπειτε νὰ ὑποδείξωμεν εἰς τὸν ἐπιστολογράφον μας καὶ τὰ ἔξης ὄπομη: Νόμους, πράγματα, πολλοὺς καὶ βλαπτικοὺς τῆς ἀπροσκόπου κινήσεως τῆς Ναυτιλίας μας, εἰσηγήθησαν προπολεμικῶς οἱ μακράν πλέον τοῦ Σώματος λιμενικοὶ ἀξιωματικοί. Νόμους, ὅμως, βαθύτατα, κλονίσαστα τὴν ποστιν τῶν ἀπολιτιστῶν πόσ την σημαίαν μας ἄλλοι, ξένοι πρὸς τὸ Λιμενικὸν Σώμα, κατηποτίσαν καὶ ἐπεδιώκαν τὴν ἐφαρμογὴν των. Τὸ υπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν εἶναι τὸ κυρίως υπεύθυνον τῆς φυγῆς τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου. Αὐτὸν μὲ τὰς ἀδηφαγίας του διαβέσεις, με τοὺς ἀλητομόντους κ. κ. Βασιλερέσσον καὶ Χέλμην, κατέστησεν ἀδύνατον τὴν παραμονὴν τῶν ἀφοπλιστῶν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον.

Διοτί, ὅμως, νὰ θέλωμεν νὰ ἀποκρύψωμεν καὶ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ ἐφοιλισταὶ μας, ἀπόλαυσαντες πλέον τῶν ἀγαθῶν τῆς σύσδυστος, δὲν θὰ είναι ποτὲ διατεθειμένοι νὰ δεχθοῦν καὶ τὸν οἰσοῦποτε, τὸν πλέον ἔτσι τον κολοπραίρετον καὶ ἐπιβαλλόμενον, ίσως, διοικητικὸν ἔλεγχον ἐπὶ τῶν πλοίων των. Δὲν βλέπουν τὴν ἀνάγκην αὐτοῦ, ὅπας ἀκριβῶς καὶ ὁ ἐπιστολογράφος μας, ἀφοῦ τώρα ὑπὸ τὴν Λιθεριανήν ὥχι ὑπὸ τὴν Παναμαϊκήν με τοὺς προδένους της — καὶ τὰ καταφένουν.

Αὐτάς τὰς διευκρινήσεις ἔχομεν πρὸς τὸν ἐπιστολογράφον, νὰ διατύπωσωμεν.

## Τὸ νομοσχέδιον τοῦ N.A.T.

Συνεχῆτη, ἐπὶ τέλους, εἰς τὴν Βουλὴν τὸ νομοσχέδιον περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου. Πρὸ ἔτους καὶ πλέον, ἔτοιμον καθ' ὅλα, ανέμενε τὸν υπουργὸν νὰ τὸ εἰσαγάγῃ. 'Ο κ. Βογιατζῆς, χωρὶς κανένα λόγον, χωρὶς οὐτὲ ἔνα ἀλφά νὰ προσθέσῃ εἰς τὸ κειμένον τοῦ νομοσχεδίου, τὸ ἐκράτησεν ἀγνοῶν ίσως καὶ αὐτὸς τὸ διατί. 'Υπὸ τὴν πειστιν πλεον της Κοινῆς Γνώμης τὸ ἔφερε μολις πρὸς μηνὸς εἰς τὴν Βουλὴν.

Ἡ κύρωσις τοῦ νομοσχεδίου δὲν ἐπετεύχθη, ἀτυχῶς, καὶ χωρὶς ἀδιαβίας. Διατάξεις τοῦ πολλαὶ ἐπὶ τὸν ἀρχικὸν κειμένου ἐτροποιηθῆσαν καὶ αἱ ἐπελθοῦσαι μεταβολαὶ τείνουν νὰ ἀλλοιώσουν τὸ πνεύμα τῆς συντακτικῆς τοῦ νομοσχεδίου ἐπιτροπῆς. 'Ο κ. Βογιατζῆς, πτησών πρὸ τῆς Ἀντιπολιτεύσεως, ἀλλὰ καὶ παντὸς ἔχοντος νὰ υποβολή μιαν τροπολογίαν θελεύτων, εδέχθη δι, τι ἡ κομματικὴ σκοπιμότης εἰς ἔνα ἐκυστὸν αὐτῶν ὑπηρόπειρε.

Ἀπέβλεψε, πράγματι, ἡ υπὸ τὸν κ. Μπουρνιάν συντακτικὴ ἐπιτροπή εἰς τὴν ἀπαλλαγὴν κυρίων τοῦ Ταμείου ἀπὸ τοὺς εὐεργετικῶς συντακτικοῦτούμενους, εἰς τὴν αὐξησιν τῶν ἐτῶν ὑπηρεσίας πρὸς συνταξιοδότησιν, εἰς τὴν Βελτιώσιν τῶν συντάξεων ἀναλόγως τῶν καταδόλων, τὴν μείωσιν τῶν υψηλῶν εἰσφορῶν πλοίου καὶ πληρώματος, εἰς τὴν καταλύτρων, τέλος, τοῦ ἰδρυματος διοίκησην.

Ἡδη αἱ πρώται υποχωρήσεις τοῦ κ. 'Υπουργοῦ ἐπεσημάνθησαν κατὰ τὴν εἰς τὴν Κοινοβουλευτικὴν Ἐπιτοπήν συζήτησιν. Αἱ τελευταῖαι τροπολογίαι εἰσέθουν τὸν χωρὶς κατὰ τὴν κατ' ἀρθρὸν συζήτησιν τοῦ νομοσχεδίου. Εἰς ὅλην σελίδαν παρέχομεν μίαν συντομὸν εἰκόνα τί, ἐπὶ τέλους, ἐπετεύχθη δι, αὐτὸν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ μέχρι τοῦ κρατούντα.

Τὸ νομοσχέδιον, πάντως, ἐψηφίσθη χωρὶς νὰ προκαλέσῃ τὸ οίον θὰ ὀφειλεγεν ἐποικοδομητικὸν ἐνδιαφέρον τῶν θεωρεύτων. Ενώπιον ἐλοχίστων ἔλασθον χωρὶς αἱ πειρὶ αὐτὸν συζητήσεις, οἵτινες, πλὴν μιας ἡ δύο ἔξαιρεσεων οὐτε τὸ θέμα κατείχον οὐτε καὶ διὰ τὸ γενικότερον μέλλον τοῦ ιδρυμάτος ἐτέδειξαν ζωπόν ενδιαφέρον.

Εἰδικώτερον, όσον ἀφορᾷ τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας, ἐπιστολίσαμεν τὴν ἀπὸ τὸν Βηματὸς της Βουλῆς δοθεῖσαν υπόσχεσιν περὶ συστάσεως τῆς ναυτικῆς πίστεως διὰ τῶν κεφαλαίων τοῦ N.A.T. πρὸς ἐγνήσιμην τῆς μικρᾶς κυρίως ναυτιλίας.

Ο κίνδυνος, δηλαδὴ, τῆς ἐπιδρομῆς κατὰ τῶν κεφαλαίων τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου ἀκέραιος ύψισταται. 'Ἐπεστήσαμεν ήδη ἐπὶ τὴν ποσούν των ἀφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργάτων, ὅπως καὶ τῶν διοικούντων τοῦ Ταμείου. Δάνειος εἰς τὴν «μικράν» ναυτιλίαν, τὴν ἀκτοπλούσαν, σημαίνουν δραχμοποιησιν καὶ ἐπισφαλή τοποθετησιν.

Ο κ. 'Υπουργὸς ἀκολούθει, ὅπως ἀποδεικνύεται, τῆς πολυπραγμοσύνης καὶ τῶν αὐτοσχεδιασμῶν του τὸ τροπάριον. Εἰς τὸν κατέφορον αὐτὸν, τὸν ἀπικίνδυνον δι, αὐτὸν τὴν υπόστασιν τοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου, δὲν τὸν σταματήσων καὶ τῶν ἀντιδραστῶν τῶν ἀμέων διὰ τὸ ιδρυματος ἐνδιαφερούντων καὶ τὸ έγκαιρο τοῦ Στρατάρχου Παπάγου παρεμβασιν. 'Άλλοι μόνον ἀν ἡ ἀντιδρασις αὐτή δὲν ηθελεν ἐγκαίρως εκδη-

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ**  
**WILDASH**

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ • ΕΛΑΙΟΧΡΩΜΑΤΑ • ΒΕΡΝΙΚΟΧΡΩΜΑΤΑ  
ΒΕΡΝΙΚΙΑ • ΧΡΩΜΙΚΟΣ ΦΕΥΔΑΡΓΥΡΟΣ (ANTI MINIΟΥ)

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

λαθη. Οι ύποδεικνύοντες την παροχήν δανείων έκ τών κεφαλαίων του N.A.T. κινούνται πράγματι δραστηριώς:

### Πρός άποκατάστασιν τών πραγμάτων

Άντιγράφουμεν τὰ πρακτικὰ τῆς Βουλῆς: «Η ναυτιλιακή πίστις — λέγει ὁ κ. Βογιατζῆς — ή όποια αποτελεῖ έμμονον ίδεαν καὶ όρθην ιδεαν τοῦ άξιοτέρου συναδέλφου κ. Κρασαδάκη, ὁ ὄποιος ἀφῆκε μίαν φωτεινήν περίοδον εἰς τὸ Υπουργεῖον. Εμπορικῆς Ναυτιλίας, καθ' ὃν χρόνον τὸ διώκησε καὶ τὴν προσωπικήν του σφραγίδα εἰς ὅλα τὰ γομόθετηματα τὰ ὄποια ἐπέρασαν τοῦ ύπουργειού — ή ναυτιλιακή πίστις λέγω, εἶναι θέμα τὸ ὄποιον ιδιαιτέρως ἀπασχολεῖ καὶ ἐμὲ ὡς ύπουργον καὶ τὴν Κυβερνησίαν. Προσβλέπομεν εἰς αὐτὴν ὡς ἔνα κύριον παράγοντα διὰ τὴν προώθησιν τῆς μικρᾶς κυρίως ναυτιλίας, ὅπως ὁρῶς ἔτονται ὁ κ. Κρασαδάκης.

Διὰ μίαν ἀκόμη φορὰν ἐμφανίζεται ὁ κ. Βογιατζῆς μὴ ἀποδίδων διὰ τῶν λόγων του την πραγματικότητα καὶ μάλιστα ἀπὸ τοῦ βήματος τῆς Βουλῆς. Ἐπλέξει τὸν πανηγυρικὸν διὰ τὸν κ. Κρασαδάκην καὶ τὴν δράστην του ὡς ύπουργον τῆς Ναυτιλίας, ἐνῷ θὰ ἐπρεπε νὰ γνωρίζῃ, ὅτι ὁ κ. Κρασαδάκης, ἀκέμπτος πράγματι σταδιοδρόμους πολιτικός, σὸν καὶ καλοπροσαρίετος ἄνθρωπος, ὑπῆρξεν ὁ ύπουργος τῆς Ναυτιλίας, ὁ οὐδὲν ἵνος της διαβάσεως του ἀπὸ τὸ ύπουργεῖον ἀφῆσας. 'Ο κ. Κρασαδάκης ἤλθε πράγματι, εἰδεῖ καὶ ἀπῆλθεν. Οὔτε φωτεινὴ ὑπῆρξεν ἡ περίοδος τῆς ύπουργίας του, οὔτε νομοθετημάτι οὐρανοὶ τὴν προσωπικήν του σφραγίδα, οὔτε καὶ εὐφημος μνεία γίνεται τῆς ύπουργικῆς του δράσεως απὸ τους ναυτιλούμενους.

Ἄγνοομεν τοὺς λόγους ποὺ ὑπέχρεωσαν τὸν κ. Βογιατζῆν νὰ ἀπευθύνῃ τὸν τοιούτον πρὸς τὸν πρώτην συναδέλφον του «ἀδίκον» ἐπαίνον. Νὰ ἐπροκειτο περὶ κοινοβολευτικῆς ἀδροφροσύνης, περὶ φοιδίας πρὸς τὴν 'Αντιπολίτευσιν, η περὶ ἀνταπόδοσεως διότι ὁ κ. Κρασαδάκης διηγούλων πράγματι τὸν κ. Υπουργὸν εἰς τὸ «πλασταρίσμα» τῆς περὶ ναυτικῆς πίστεως γνωστῆς ἐπιδιώξεως του;

'Αν, ὅμως, διὰ τὸ σεμνὸν κ. Κρασαδάκην εἶχε τὸ θάρρος ὁ κ. Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας, κακοποιῶν τὴν πραγματικότητα, εἰς τοιαύτην ἀναγνώρισιν τοῦ ἀνυπάρκτου ύπουργικού του ἔργου νὰ προβῇ, διερωθεῖται τι θὰ πιστεύῃ περὶ τῆς ίδικῆς του δράσεως ὁ «δυναμικός» Υπουργός, ὁ τὰ πάντα εἰς τὸ κενὸν ἀναμοχλεύσας, καὶ πάσον αὐτὸς θὰ ἐπιτίησῃ τὸν ἐπαίνον, ὅταν θὰ πατήνε νὰ προστατεῖται τοῦ ύπουργίας, ἀφοῦ καὶ τώρα δὲν θέλει νὰ ἀφῆσῃ οὐδὲ ἐπὶ στιγμὴν ἀνενόχλητον τὴν Κοινὴν Γνώμην μὲ τὰ ὅσα δὲν ἔπραξεν, ἀλλὰ πρόκειται νὰ πράξῃ.

### Διαβεβαιούμεν τὸν κ. Υπουργὸν

Μός παρέχεται ἡ πληροφορία, τὴν ὁποίαν, ὁμολογούμεν, δὲν θέλομεν ἀκόμη νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι ὁ κ. Βογιατζῆς σκέπτεται νὰ μετακαλέσῃ εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον τὸν γνωστὸν φωτήρα τοῦ Ίδρυματος τῶν Κοινωνιῶν 'Ασφαλίσεων κ. 'Αγγαλόπουλον.

Ποιάς καθήκοντα πρόκειται νὰ ἀναλάβῃ ὁ χρηματίσσος ἥη εἰς τὸ N.A.T., τέως λιμενικὸς ἀξιωματικὸς δὲν ἐπληροφορήθημεν εἰστεῖ. 'Αν ὁ κ. Υπουργὸς πιστεύει εἰς τὸ ἀναμορφωτικὸν διαίρεσιον τοῦ κ. 'Αγγαλόπουλου, ἡ δράστης του, ἡ ηκιστα ἀπόδοτική εἰς τὸ I.K.A., θὰ ἐπρεπε νὰ τὸν εἶχε πείση, ὅτι δὲν είναι ὁ κατάλληλος καὶ διὰ τὸ ἀσφαλιστικὸν ίδρυμα της Ναυτιλίας διοργανωτής.

Οπωσδήποτε ἀς μη σπεύδῃ ὁ κ. Βογιατζῆς νὰ ἀναλάβῃ τὴν ύποχρέωσιν τοῦ διορισμοῦ τοῦ προστατευόμενού του. 'Έχουν καὶ εἰς τὸ προκείμενον ζῆτημα πρώτοι τὸν λόγον οἱ διοικούντες τὸ Ταμείον καὶ οἱ εἰσφέροντες εἰς αὐτό, οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτεργάται. 'Όταν, βάσει του νέου νόμου, συσταθῇ το νέον διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ N.A.T. θὰ ἀντιληφθῇ ὁ κ. Υπουργός, ὅτι δὲν θὰ τοῦ είναι πλέον τόσον εύκολον νὰ διεκπεραιώνῃ τὰς ἀποφάσεις του, πρὶν ἡ αὐτὴς ὑποστοῦν τὴν βάσανον τῆς ἐμπειριστωτικῆς συζητήσεως ἀπὸ τὴν διοίκησιν τοῦ Ταμείου. 'Η σκανδαλώδης περίττωσις τῆς ἀγορᾶς τοῦ ἀκίνητοῦ τῆς Τραπέζης δὲν πρόκειται νὰ ἐπαναληφθῇ. 'Ας είναι περὶ αὐτοῦ βέβαιος ὁ κ. Βογιατζῆς.

### ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΕΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΞΕΝΗΝ



### Αι τουρκικαὶ δυσχέρειαι

‘Η δύσκολος κατάστασις, εἰς τὴν ὁποίαν ἔχουν περιέλθει αἱ μετὰ τοῦ ἔξωτερικοῦ συναδέλφαι τῆς Τουρκίας, συνεπείᾳ ἐλλείψεως ἐπαρκοῦσαν συναλλαγμάτος, οἵτις ἀντικρύστη τὰς πληρωμὰς τῆς, καταφαίνεται καὶ ἀπὸ τὴν ἀδυναμίαν — παρὰ τὴν ἐκστέρωθεν εκδηλωθεῖσαν θέλησιν — πρὸς ἀναίνεσιν τῆς Ιταλοτουρκικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας. 'Υπελογίζετο, ὅτι παραμένουν δεσμευμένοι εἰς Τουρκίαν ποσά 30 ἑκατομμύριον δολλαρίων διὰ λογαριασμὸν Ιταλῶν ἔδαφων.

‘Η Τουρκία εἶχε ὑποσχεθῆ την παραχώρησιν 200.000 τόνων σίτου, ἐμείσων, δύμων, τὴν ἐν λόγῳ ποσότητα τῶν 100.000 τόνων καὶ τοῦτο, λόγω τῆς πτωχείας τῆς ἐφετεινῆς συγκομιδῆς τῆς. Οἱ Ιταλοί εἶχον δεχθῆ τὴν ἀρχικὴν προσφοράν, παρὰ τὸ γεγονός τῆς αἰτηθείσης υψηλοτέρας τιμῆς.

Ιδιαιτέρως, τὰ ζητήματα τῆς συμμετοχῆς τῶν Ιταλικῶν πλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ τουρκικοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου φαίνεται, ὅτι δὲν ἀνεμιρίσκουν τὴν λόσιν τῶν. Οἱ Ιταλοί παραπονοῦνται, ὅτι τὰ πλοία τῶν δὲν τυχάνουν τῆς αὐτῆς μεταχειρίσεως, οἷας τυχάνουν τὰ τουρκικά σκάφη εἰς τοὺς Ιταλικοὺς λιμένας. Η διακρίσις σημαίας ἀπροκαλύπτως ἀσκεῖται. 'Η υπογραφεῖσα τελευταῖς μάλιστα συμφωνία μεταξὺ τῆς Τουρκικῆς Κρατικῆς Εταιρίας («Ναυτικὴ Τράπεζα») καὶ τῆς 'Αμερικανοῦ Εἴδηπορτο διὰ τὴν εἰς τουρκικὸν νόμισμα καταβολὴν τῶν ναύλων ἀπὸ τὴν Τουρκίαν διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, τῶν πραγματοποιουμένων ἐπὶ τουρκικῶν μηποίων πλοίων, τῶν μεταφορτώσεων, τῶν σταλίων καὶ τῶν ἐπισταλίων τὸν Ιταλικὸν σκαφῶν εἰς τοὺς τουρκικοὺς λιμένας, ἀναμένουν ἐπίσης τὴν ἐπίλυσιν τῶν.

### Βασιλωνία

Φαίνεται, ὅτι δὲν ἔξηντληθη ὁ ὀλέθριος δυναμισμὸς τοῦ ύπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Βογιατζῆ, μὲ τὰ συνεχῆ καὶ ἀδιάλειπτα βαλασσώματα εἰς βάρος τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν προβλημάτων της.

Τώρα η δεξαμενὴ τοῦ δυναμισμοῦ του παρασύρει εἰς τὴν δίνην μιᾶς πρωτοφανοῦ διοικητικῆς Βασιλωνίας καὶ ὀλόκληρον τὴν ὑπαλληλικήν ἀφρωσιν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

Αἱ υπρεσιακαὶ μεταθέσεις καὶ νόμιμοι εἰνε, Βεβαίως, ἀλλὰ καὶ ἐπιβεβλημέναι διὰ τὴν ἐπ' ἀγαθῷ ἐκμετάλλευσιν τῶν ἀρέτων καὶ τῶν ἰκανοτήτων ὅλων τῶν στελεχών κάθε ζωντανοῦ ὁργανισμοῦ. 'Αλλ ἐδῶ δὲν πρόκειται περὶ λειτουργιῶν καὶ διοικητικῶν ἐπωφελῶν μεταθέσεων. Πρόκειται — κυριολεκτούμεν — περὶ στραγγαλιστικοῦ κεφαλοκλειδωμάτως παντὸς ἀξιοπρέπους ἀξιωματικοῦ, ἀποστέρεγοντος τὴν πατείνωσιν τοῦ «προσκονημένου».

Ἐχει καταληφθῆ ἀπὸ τοιούτον μένος ὁ «καποւτάν πασάς» τῆς ὁδοῦ Μπουτουλίνας, ὡστε νὰ ἀδιαφορῇ ἀκόμη καὶ διὰ τὴν τήρησιν τῶν νομικῶν καὶ τῶν διοικητικῶν προσημητῶν. Οὔτω, κατὰ τὰς πληροφορίας μας, προτίθεται νὰ τοποθετήσῃ εἰς τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Πειραιῶς ἀντιπλοίσφρον, εἰς συμπλήρωσιν τῆς κενουμένης θέσεως διὰ τὴν μεταθέσεως τοῦ κεντρικοῦ λιμενάρχου κ. Εμμ. Λυχνού εἰς τὸ προξεικὸν λιμεναρχεῖον τῆς Νέας Ύρκης. Καὶ ταῦτα καθ' ἥν στιγμὴν εἰς τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης, τοῦ ὅπουον οὔτε νὴ ἐπιβατικὴ κίνησις συγκρίνονται μὲ τὴν ἀντίστοιχην δραστηριότητα τοῦ λιμένος Πειραιῶς, ὑπηρετεῖ ὡς λιμενάρχης πλοιαρχος, ὁ κ. Μιχ. Πυλιόρχος.

Ο δικαίως προκληθεὶς ἀπὸ τὸν διοικητικὸν αὐτὸν αἰφνιδιασμὸν — διότι περὶ πραγματικοῦ αἰφνιδιασμοῦ πρόκειται — ἀναδρασμοῖς εἶναι τόσον μέγας, ὡστε νὰ θεωρήσαιται βεβαίας ἡ ἀνωβεν χαλιγάνωγησις τὸν 'Ηροστρατείων διαθέσεων τοῦ κ. Βογιατζῆ, ὁ ὄποιος, διὰ τῶν ἀλογῶν στατῶν μέτρων καὶ ἐνέργειών του, ἀπειλεῖ νὰ πραγματοποιήσῃ διὰ τὸν προξεικὸν λιμεναρχεῖον τῆς Νέας Ύρκης. Καὶ ταῦτα καθέξει εἰς τὰς ἐνόπλους ἀμερικανικὰς δυνάμεις, τόσον ἐμπιστευτικὴν θέσιν.

Ο κ. Ταχιμιτζῆς προέβη πρὸ τούτου, κατὰ τὸ ἐπίσημον συνεδρίον τῆς Εταιρίας τῶν Ναυτικῶν 'Αρχιτεκτόνων καὶ Μηχανικῶν, εἰς ἐνδιαφέρουσαν ἀνακοινωσίαν, πλήρως διαφωτιστικὴν ζωτικοῦ κλάδου τοῦ καυτηγού. 'Αριστούχος ἀγγλικοῦ πολυτεχνείου, εἰς ήλικιαν 26 μόλις ἑταντάρισθη θοιβός καθηγητοῦ εἰς τὸ παγκοσμίου φήμης Τεχνολογικοῦ Ινστιτούτου τῆς Μασσαχουσέτης (M.I.T.) ἐνό μετ', ὅλιγον χρόνον προσελαμβάνετο εἰς τὸ 'Αμερικανικὸν Πολεμικὸν Ναυτικόν εἰς τὸ τμῆμα ἐδεύων, μελέτων καὶ σχεδίων (David Taylor Model Basin). Εἶνε ὁ μόνος ἡ ἐφόδου ἐπίθεσις τοῦ G.E.N.: Τὴν διάλυσιν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ κατὰ μοιραίων καὶ ἀναπόφευκτων συνέπειαν αὐτὴν τὴν διάλυσιν τοῦ ύπουργειού τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ο κ. 'Αλέκος Ι. Ταχιμιτζῆς, ἀνεψιὸς τοῦ καθηγητοῦ κ. 'Ανδρέάδη (πρώτος ἔξι ἀριστερῶν) ἀποτελεῖ σύμερον μίαν φωτεινὴν ἐλληνικὴν ἐπιστημονικὴν διάσημον. 'Ελλάχιστοι 'Ελλήνες ἀνεδείχθησαν ἐπὶ διεῖδους ἐπιπτέδου τόσου νεοῦ καὶ εἰς τὸν τόσον δύσκολον ἐπιστημονικὸν κλάδον τοῦ καυτηγού. 'Αριστούχος ἀγγλικοῦ πολυτεχνείου, εἰς ήλικιαν 26 μόλις ἑταντάρισθη θοιβός καθηγητοῦ εἰς τὸ παγκοσμίου φήμης Τεχνολογικοῦ Ινστιτούτου τῆς Μασσαχουσέτης (M.I.T.) ἐνό μετ', ὅλιγον χρόνον προσελαμβάνετο εἰς τὸ 'Αμερικανικὸν Πολεμικὸν Ναυτικόν εἰς τὸ τμῆμα ἐδεύων, μελέτων καὶ σχεδίων (David Taylor Model Basin). Εἶνε ὁ μόνος ἡ ἐφόδους ἐπίθεσις τοῦ G.E.N.: Τὴν διάλυσιν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ κατὰ τὴν ὁποίαν καὶ ἀπεδείχθη ἡ ὄρθροτης τῆς ἐπιστημονικῆς σκέψεως τοῦ νεαροῦ συμπατριώτου μας.

Εἰς τὴν ἀνωτέρω εἰκόνα ὁ κ. A. Ταχιμιτζῆς μετὰ τοῦ καθηγητοῦ κ. Frank Lewis τοῦ M.I.T. (εἰς τὸ μέσον), μεθ' οὐ συνέγραψε τὴν ἀνακοινωθεῖσαν μελέτην τοῦ κ. Edward Lewis (εἰς τὸ δεξιόν) συγγραφέως σχετικῆς μὲ τὴν ἔκτασιν καὶ τὴν κλίσιν τῶν θαλασσιών κυμάτων ἀνακοινώσεως.



μάλιστα ἐλαχισθή ταχύτης θά είναι ἡ τῶν 18 μιλλίων. Διὰ τὰ μετρίου μεγέθους τανκερς ἡ ταχύτης των κυμαίνεται μεταξὺ τῶν 15 ἥσ 15½ μιλλίων.

**ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ:** "Ολαι αἱ ἀπαισιόδοξοι προβλέψεις, αἱ διατυπωθεῖσαι κατὰ τὸ α'. ἔξαμνον τοῦ π. ἔτους, διεψεύσθησαν ἐκ τῶν πραγμάτων. Τὸ νεοναυπτήγητον τοναζ ἀπερροφήθη καὶ τὸ πεπαλαιωμένον, ὅπερ ἀνήρχετο τὸ παρελθόντα Αὔγουστον εἰς 3.400.000 τόν. d.w., περιωρίσθη εἰς τὸ τέλος του ἔτους εἰς 1.200.000 τόνων. Οἱ ναῦλοι ἀνήλθον εἰς ἐπίπεδο τῶν πρὸ τριμήνου ἀναμενόμενων. Ἐέγηντιν τῆς τοιούτης ἀνατίμησεως είναι δύσκολον νὰ ἔρευνται τις δεδομένους, διὸ δὲ χειμώνας εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας δὲν ἦτο βαρύς καὶ διὸ σύχησις τῶν μεταφορῶν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας πολιτείας δὲν ἔσπεισθαι. Δὲν ὑπῆρχον ἐπίσης καὶ ἐνδείξεις, διὸ συνεπειά τῆς ἐπιλύσεως τῆς περιστοῦ διαφορᾶς προέκυψεν καὶ πρόκειται νὰ προκύψῃ ἀξιολογός τις ἐπιπρόσθετος ζῆτης τονάζ. Τὸ μόνον ὅθεν ἀπομένον λογικὸν συμπέρασμα ἔγκειται εἰς τὸ διὸ ἡ σημειωθεῖσα αὐξησις τῆς καταναλώσεως ἥτο μεγαλύτερα τῆς ἀρχικῶς προβλέπεμένης. Πιστεύεται, πράγματι, διὸ πάντοτε ἐπέρχεται εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν πετρελαίων ἔνα ἀπρόβλεπτον γεγονός, ὅπερ ἀλλοιώνει τὴν δύμαλήν τῶν πραγμάτων καὶ τῶν προβλέμενών εξελίξειν, τὰ δὲ τελευταῖς γεγονότα εἰναι τοιαύτα, ὥστε νὰ ἀποθαρρύνουν τὸν ἀποπειρώμενον νὰ προβῇ εἰς προβλέψεις. Τὸ ἐν προκειμένῳ καλύτερον είναι ν' ἀναφέρῃ τις ὠρισμένα γεγονότα.

Οὗτο, ἐνεχει ἐνδιαφέρον νὰ ὑπολογιστὴ κανεῖς τὴν αὐξησιν τῆς μεταφορικῆς ικανότητος του τελούντος ἐν ὑπηρεσίᾳ στόλου εἰς τὸ τέλος του 1954, ἐναντὶ τοῦ τέλους του 1953. Κυμαίνεται αὐτὴ κατὰ προσεγγίσιμες εἰς 8.07 %. Μὲ πρόκειται τοῦ τοιούτου ὑπολογισμοῦ εἰς τὰ ἐπόμενα τρία ἔτη καὶ μὲ βάσιν τὸ 1953, αἱ σχετικαὶ αὐξησις προβλέπονται νὰ είναι 7.91 % διὰ τὸ 1955, 5.74 % διὰ τὸ 1956 καὶ 3.57 % διὰ τὸ 1957. Οἱ αριθμοὶ οὗτοι στηρίζονται καὶ ἐπὶ τῶν παραδόσεων του νέου τονάζ κατὰ τὰ ἐν λόγῳ ἔτη.

"Οσον ἀφορᾶ τὰ παρηλίκα σκάφη, οἱ στατιστικοὶ ὑπολογισμοὶ θέτουν ὡς βάσιν, διὸ τὰ ἡλικίας 20 ἔτῶν καὶ ἄνω τάνκερς θὰ πρέπει νὰ ἔχουν διαλυθῆνει εἰς τὸ τέλος του 1957, ἐπειδὸν τὸν ὑπολογισμοῦ δ' αὐτοῦ ἐστηρίχθησαν αἱ αὐτέρω αριθμοὶ περὶ τῆς μεταφορικῆς ικανότητος. Ἐάν, διὸ, παραδεχθῆται τὶς τὴν ἡλικίαν τῶν 25 ἔτῶν, ὡς δύριον τῶν διαλύσεων, τὸ τὰ προσαναφέρθεντα ποσοστά ἀναπροσαρμόζονται ὡς ἔχεις: Διὰ τὸ 1955 8.66 %, διὰ τὸ 1956 6.49 % καὶ διὰ τὸ 1957 4.32 %.

Οὕτω διὰ τὴν δῆλην περίοδον 1953—57 η αὐξησις τῆς μεταφορικῆς ικανότητος θεωρεῖται τὰ 27.54 % η 6.88 % κατὰ μέσον δροῦ ἐπηρίσιως. "Ἄν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν μέση ἐπήρισις αὐξησης τῆς παγκοσμίου καταναλώσεως πετρελαίων 6 % καὶ διὸ μία αὐξησις 8 % τῆς μεταφορικῆς ικανότητος ἀπέρροφήθη ἀνέτως κατὰ τὸ τελευταῖον δωδεκάμηνον, τὸ προκύπτον συμπέρασμα θὰ είναι ἀρκετά ἐνθαρρυντικὸν διὰ τους ἐφοπλιστάς. Πάντως, δὲν θὰ πρέπει νὰ παραβλεφθούν σημεῖα τινά:

Πρῶτον, διὸ η ἐπηρίσις αὐξησης 6 % τῆς παγκοσμίου καταναλώσεως πετρελαίων είναι μία μέση τοιστοῦ, ἡ διόποια σημαντικὰς ὑπέστη κατὰ τὰ μεταπολεμικὰ ἐπηρίσιμα μεταβολῶς, ούσα ἀλλοτε μεγαλύτερα καὶ ἀλλοτε μικρότερά. Ἐάν η ζῆτης δὲ ἔνα ωρισμένον ἔτος ήθελε μειωθῆναι ἀπὸ τὰ 6 %, ἔνα περίσσευμα τονάζ θὰ ἐδημιουργεῖτο. Αὐτή είναι καὶ η πραγματικὴ ἔξηγησις τοῦ προσφάτου φαινομένου, ὅποτε ἔλαβε χώραν μία ἔκτακτης αὐξησης τῆς καταναλώσεως. Λαμβανομένου δὲ ὑπὸ ὄψιν τοῦ τερατού δύκου του καταναλισκομένου πετρελαίου, είναι ζῆτης μα συνδεδυσμένου γεγονότων, ὃν η αὐξησις 6 % δύναται πάντοτε νὰ διατηρηθῇ.

Δεύτερον, η μεταφορικὴ αὐξησις δὲν ἀκολουθεῖ κατ' ἀνάγκην τὴν αὐτὴν μὲ τὴν κατανάλωσιν διακύμαντιν. Λόγου χάριν, κατὰ τοὺς χειμερινοὺς μῆνας ἐμφανίζεται μεγαλύτερα καὶ ίδια περὶ τὸ τέλος του ἔτους, μὲ διάφορον τὴν καταστάσιν κατὰ τοὺς βερινοὺς μῆνας. Η χειμερινὴ αὐξησις ὑπερβαίνει δὲ ἔνας 7 % τὴν μέσον τοιαύτην τοῦ ἔτους.

Υπογραμμιζεται, τέλος, εἰς τὴν ἔκθεσιν το γεγονός, διὸ μόνον 9 % τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερων είναι ἡλικίας 20 ἔτῶν καὶ ἄνω, ἐνώ 58 % είναι ναυπηγήσων ἔντοντας τῆς τελευταῖς δεκαετίας. Εἰς τὸ μεταξὺ τῶν δύο τούτων περιόδων διάσποτα, ὑπάρχει ὁ μέγας δύκος (25 % περίπου) τῶν ναυπηγηθέντων κατὰ τὸν πόλεμον δεξαμενοπλοίον τοῦ τύπου τοῦ 2.2. Ἀπάντησις εἰς τὸ ἔρωταν διὰ τὰ σκάφη αὐτὰ δὲν ἔχει ἀκόμη δοθῆναι, δεδομένου, ὡς μᾶς, διὸ πολλά ἔξι αὐτῶν θὰ ὑποστούν τὸ δεύτερον. Νο. 1 σερβεύ των ἔρετος, θὰ παρασχεθῇ εἰς τοὺς ἐφοπλιστᾶς ἡ Κυανική νὰ ὑπολογίσουν, τι θὰ είναι δυνατόν να συμβοῦται κατὰ τὰς ἐπομένας ἐπειργασίας. Υπολογίζονται μίαν ζωὴν 16 ἔτῶν διὰ τὰ πλεύστα τοῦ 2.2. θὰ πρέπει μεταξὺ τῶν ἔτων 1959 ἥσ 1962 ν' ἀναληφθῇ ἔνα εύρυταν πρόγραμμα ἀντικαταστάσεων των, χωρίς, διὸ, πάντας ἀποκλείεται καὶ δινατότης μίας περιεργασίας της.

ΟΙ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΙ ΣΤΟΛΟΙ: Παραθέτομεν κατωτέρω τὴν εἰς δεξαμενόπλοια δύναμιν τῶν κυριωτέρων χωρῶν κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὴν ὑπάρχουσαν δύναμιν τῶν τὴν 30ην Ιουνίου 1954 (εἰς σκάφη 2000 τ. d.w. καὶ ἄνω):

	31 Δεκ. 1954	30 Ιουν. 1954
Σημαῖαι	Δεξ. T. d.w.	Δεξ. T. d.w.
Ηνωμ. Πολιτείων	546	8.469.289
Αγγλική	537	7.280.785
Νορβηγική	376	5.746.390
Παναμαϊκή	202	3.401.054
Λιθεριανή	156	3.327.512
Ιταλική	122	1.747.919
Γαλλική	108	1.585.421
Σουηδική	78	1.207.580
Όλλαδική	100	997.035
Ιαπωνική	61	969.384
Δανική	42	669.975
Αργεντινής	48	456.237
Καναδική	50	331.996
Γερμανική	27	314.925
Ρωσική	35	285.296
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	19	258.447

Μετὰ τὴν ἐλληνικὴν σημαῖαν ἔρχεται η ισπανικὴ μὲ 29 τάνκερς, 248.559 τόνων d.w., ἀκόλουθου δὲ αἱ λοιπαὶ σημαῖαι μὲ μικρότερας χωρητικότητας. Αἱ σημαῖαι τῆς Ονδούρας καὶ τῆς Κοσταρίκας, ὑπὸ τὰς ὁποίας ὑπάρχουν καὶ τινὰ ἐλληνικὰς πλοιοκτησίας δεξαμενόπλοια, σημειώνονται ἀντιστοίχως μὲ 12 σκάφη, 239.134 τόν. d.w. η πρότη καὶ 2 σκάφη, 22.521 τόν. d.w. η δευτέρη. "Οσον ἀφορᾶ, τέλος, τὰς μικρὰς μεσογειακὰς ναυτιλίας, σημειώνονται εἰς τὸν στατιστικὸν πίνακα η τουρκικὴ μὲ 9 τάνκερς, 86.829 τόνων d.w., η γιουγκοσλαβικὴ μὲ 2 σκάφη, 21.710 τόν. καὶ η τσαρηλιτικὴ μὲ ἔνα τάνκερ, 10.898 τόνων d.w.

## Η ΠΑΡΑΓΟΓΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1954

Κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τοῦ περιοδικοῦ «Gulf Oil Production», ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ πετρελαίου πούληθη τὸ 1954 κατὰ 4.3%, ἀνεβούσα εἰς 13.627.800 βαρέλια ἡμερησίως. Η παραγωγὴ πυκνῶν καὶ ἄλλων ὑγρῶν, φυσικοῦ αέριου ημέρηθη ἐπὶ περισσότερον. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἡ αὐξησης τῶν ἐλαφροτέρων υδρογονανθράκων ἀνήλθεν εἰς 19%, τὰ δὲ προϊόντα ταῦτα ἀντιπροσωπεύουν σήμερον τὰ 10%, περίπου, της δλῆς προμηθείας ὑγροῦ πετρελαίου. Η αὐξησης τῆς παραγωγῆς πρώτων ὑλῶν συνεβαδίσει μὲ τὸ ποσοστὸν τῆς αὐξησης τῆς παραγωγῆς, μικρὰ δὲ μόνον μεταβολὴ ἐστημένη εἰς τὰ ἐπὶ τοῦ ἔδαφους αἱ πόθενα ἀποθέματα, εἰς ἀκατέργαστον περιόδου, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ παρελθόντος ἔτους. Η ἑγχώριος ζῆτης εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀπήρθη μόνον κατὰ 1.8% ἀνατέρα τῆς τοῦ 1953, εἰς τὸ πλείστα, διωκτικός.

Η κατὰ γεωγραφικὰς περιοχὰς εἰκὼν τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς ἀκαθάρτου πετρελαίου ἔξηκολουθησε νὰ παρουσιάζῃ τὰς ίδιας τάσεις, αἵτινες παρεπηρήσθαι καὶ κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη. Τὸ Ανατολικὸν Ήμισφαίριον παρήγαγε τὰ 33.8% τῆς παγκοσμίου προμηθείας πετρελαίου, ἔναντι 31.4% του 1953, ἐνώ ἡ παραγωγὴ τοῦ Δυτικοῦ Ήμισφαίριου ἐμειώθη ἀπὸ 68.6% τοῦ 1953 εἰς 66.2% τὸ 1954. Πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, ἡ Δύσις παρήγαγε τὰ 77%, περίπου, τοῦ παγκοσμίου πετρελαίου. Η ροή τοῦ πετρελαίου ἀπὸ Δυσμῶν πρὸς Ανατολάς τείνει νὰ μειωθῇ, ἐφόδους ἡ παραγωγὴ ἐν τῷ Ανατολικῷ Ήμισφαίριον ἐπέλησε νά ισοζυγισθῇ μὲ τὴν ζήτησην. Πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, ἡ Εὐρώπη εἰσήγεται τὰ 61% τοῦ πετρελαίου της ἐκ τῆς Δύσεως. Ήδη, τὸ ποσοστὸν τοῦ κατετέσσεν εἰς τὰ 18%. Σήμερον, τὸ πετρελαίον τοῦ Δυτικοῦ Ήμισφαίριου διοχετεύεται, κατὰ δεσπόζοντα λόγον, πρὸς Βορράν καὶ Νότον, ἀντὶ πρὸς Ανατολάς καὶ Δυσμάς.

Η παραγωγὴ τῆς Μέσης Ανατολῆς ημέρηθη τὸ 1954 κατὰ 14.5%, ἀνελθούσα εἰς 2.828.000 βαρέλιαν ἡμερησίως. Η πραγματοποιήθησα αὐξησης τῶν 358.000 βαρελίων ἡμερησίως, ἀντιπροσωπεύει ἀνά τῶν 2/3 τῆς δλῆς παγκοσμίου αὐξησης. Τὸ Κουβέιτ, η Σαουδικὴ Αραβία καὶ τὸ Ίράκ, ημέρησαν ἔκστασον την παραγωγὴν των κατὰ 100.000 βαρελίων, περίπου, τοῦ περιόδου, ἡμερησίως. Αἱ διεξαχθεῖσαι τοῦ παρελθόντος εἰς τὸ Κουβέιτ καὶ τὴν Σαουδικὴν Αραβίαν, παρέσχον νέας πληροφορίας περὶ τῶν κυρίων ἀποθεμάτων πετρελαίου. Πιστεύεται ἡδη εἰς τὸ Κουβέιτ, διὸ αἱ περιοχαὶ Μαγκόβαν, Ἀχαμοδῆ Ρίτζ καὶ Μπουργκάν, ἡ οποία εἰκόνη ἔκτασεων 130 μιλλαρίων μήκους καὶ 12 μιλλίων, κατὰ μέσον δροῦ, πλάτους. Εἰς τὴν οὐδετέραν ζώνην Κουβέιτ—Σαουδικῆς Αραβίας, ἡ παραγωγὴ διετηρήθη μετρία, καθ' διον τὸ 1954. Περὶ τὰ μέσα Νοεμβρίου, διωκτικός, νέως νέους παραγωγῆς διεφάνη, ὅταν ἡ νοίοιχθη εἰς 6670 πόδας νέων ἐκπαταλλεύσιμων φρέαρ, εἰς περιοχὴν κάτω τοῦ Μουργκάν, ὅπου προηγουμένως εἶχεν ἐπισημανθῆ πετρέλαιον εἰς τὰς 3500 πόδας. Κατὰ τὴν δοκιμὴν τῆς διατροφής, το φρέαρ ἀπέδωκε 2.400 βαρέλια πετρελαίου πετρελαίου, μὲ διαρύπτητα 25.6 καὶ ἐπικεκριμένας συνισταμένους ἔξι ἀσθετολίθους. Αἱ δοκιμαὶ θα συνεχισθοῦν διαθέτοντας εἰρέσεως τῆς ἀραβικῆς ζώνης, ἡ όποια ἀποδίδει τὸ πετρέλαιον τῆς Σαουδικῆς Αραβίας.

Τέλος, αἱ περιοχαὶ τῆς Περσίας η ονομασίαν πρὸς παραγωγὴν κατὰ τὰ τελευταῖαν τρίμηνον τοῦ 1954, ἀπὸ ἔνα «Κουστόρτοιου» διεθνῶν ἔταιρων. "Υπελογίζετο, διὸ μέχρι τέλους τοῦ ἔτους η παραγωγὴ τοῦ «Κουστόρτου» θὰ είχε φάσει εἰς 1.500.000 τόνων πετρελαίου.

## ΜΑΣΣΑΛΙΑ

GENERAL MARINE CONTRACTORS AND SUPPLIERS

VVE A. MORFONIOS (ESTABLISHED 1917)

DIRECTOR ST. PANAYOTOU

22c RUE SAINT SAENS

General ship cleaners—Dry dock Works—Painters—

Carpenters—Caulkers—Shipchandlers

Telegraphic Address: MORFOS—Marseille

DRAGON 0.330

Telephone: COLBERT 57.55

## ΤΑ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

## ΤΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΡΥΜΝΗΝ

ΤΑ ΥΠΕΡ ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΝΕΩΤΕΡΙΣΜΟΥ

Εύρυτατα μεταξύ των διεθνών τεχνικών και έφοπλιστικών κύκλων συζητείται τελευταίως τό ζήτημα της έγκαταστάσεως εἰς την πρύμναν των πρωστηρίων μηχανών των πλοίων. Τό θέμα αύτο καθιστάται ήδη έτι περισσότερον έπικαιρον, μετά την πρόσφατον, απόφασιν της «Κρατικής Διοικησεως» της Αμερικανικής ναυτιλίας διά την πράξη πρύμναν τοποθετήσιν των μηχανών εἰς τα σκάφη των έξι έτοντων έπιτα σχεδιασθέντων τύπων, του νέου ναυπηγικού προγράμματος των Ηνωμένων Πολιτειών. Είς το κατώτατον άρδον, όπερ έδημοσιεύθη είς το άγγλικον περιοδικόν «Μότορσιτ», έξεταζεται τό ένδιαιφέρον τούτο θέμα από τόν ναυτικούν άρχιτεκτονα κ. Κόρλετ, διευθυντή της Αγγλικής Εταιρίας ναυτικών έμπειρογνωμόνων «Μπάρνες», Κενταλ και Σιά, Λτδ:

Παράγωνταν συγχρόνων γύρω από τό μεταπολεμικόν σχέδιον τού φορτηγού πλοίου υπέρθεν ή πολλαχθέν ύποστηριχθείσα πρότασις, δην αι μηχανών εἰς σκάφη χωρητικότης μέχρι 13.000 τ. η.ώ. έγκαθίστανται εἰς την πρύμναν. Μερικά μάλιστα σκάφη εναυπηγήθησαν ήδη, υιοθετηθείσης τής καινοτόμου ταύτης διατάξεως. Η έφαρμογή της παρουσιάζει δύσμερα σημαντικής αύξησιν εἰς άριθμούς πλοίων, έναντι των προπολεμικών γαυπιγηθέντων. Τούτο, άκριβως, πείθει, ότι ή έν λόγω έξελιξης τού σχέδιου τού πλοίου πρέπει να παρουσιάζει σφαλή πλεονεκτήματα, δικαιολογούνταν τήν άπομάρνων από τήν έδραιωμένην πρακτικήν, ητις κοινών κρατεί εἰς τά ιδιαιτέρας ταύτης κλάσεων σκάφη.

Υπάρχει σήμερον ωρισμένος τύπος φορτηγού σκάφους, τό δεξαμενόπλοιον, εἰς τό όπιον πρό πλούτον έχει υιοθετηθή έγκαταστάσις των μηχανών τού εἰς την πρύμναν. Η κυρία διαφορά μεταξύ τού σχέδιου: ένος δεξαμενόπλοιον και ένος φορτηγού ξηρού φορτίου, έγκειται εἰς τό ότι είς τό δεξαμενόπλοιον δύναται να ένσωματωθεί κενός χώρος ή κύτος ξηρού φορτίου πρός τά έμπρός, μεταποτιζόμενον έκ τουτον τού κέντρου δάρων των έμφρατων χώρων πρός τήν πρύμναν. Απορεύονται ούτω πάσια αι διαφοράι δυθισμάτων, αιτίνες άνακυπτουν από τήν μετακίνησιν τού σχετικών άλαφρου χώρου των μηχανών από τό μέσον τού πλοίου πρός πρύμναν.

**ΠΟΙΑ ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ :** Τά πλεονεκτήματα, άτινα παρουσιάζει ή έγκαταστάσις των μηχανών εἰς τήν πρύμναν συνοψίζονται εἰς τά έξης: Πρώτον, έπιτυχγάνεται σημαντική απλοποίησις της κατασκευής τού σκελετού τού σκάφους και τών μηχανών, ένθ παρασλήλων δὲν υπάρχει άναγκη στραγγούς αξονούς και συνεπώς τό μήκος τών έλικοφρων άξονων έλαττούται. Τά δύο ταύτα χαρακτηριστικά έχουν εύνοικόν αποτέλεσμα επί τής άναλογίας τού η.ώ. πρός τά έκτοτισμό τού πλοίου και επί τού άρχικού κόστους τού σκάφους, διά νὰ μη έπιπωμεν άκομη, ότι έξασφαλίζουν οικονομίαν εἰς τήν συντήρησιν, δειλομένην εἰς τό ότι αποφεύγονται ό μακρός άξων και ή έκ χάλυβος κατασκευή τής στραγγούς.

Δεύτερον, το και περισσότερον έλκυστικόν διά τούς πλοιοκτήτας σημείον, έγκειται εἰς τό ότι ό χώρος τού μέσου τού πλοίου είνε έλευθερος διά τή μεταφορά φορτίου. Υπό τάς κρατούσας σήμερον τάσεις πρός κατασκευήν και άμετάλευσιν πλοίων πλάπτες και φορτηγών λάτινερ μεγάλης ταχύτητος, τά άκρο των πλοίων καθιστάνται δόλονέν στενώτερα, τούτο δέ και άγει εἰς κύτη μέ άχαρι σχήμα και μέ χαμηλήν, ώς πρός τήν πρόσθιον, κατά κυβικόν μέσον ίκανότητα, έναντι τών κατά τό μάλλον ή ήττον άρδογνών εἰς τό μέσον τού σκάφους χώρων. Επί παραδείγματι, είς τράπτ φορτηγόν τών 10.000 τόνων και ύπτερειακής ταχύτητος 14 μιλών, τά κύτη Νο 3 και 4 είναι περίτον τελείων άρδογνών, ένω και τά κύτη Νο 2 και 5 είναι κατά προσέγγισιν άρδογνώνια.

Τρίτον, ύπάρχει θετική οικονομία εἰς τό βάρος τής κατασκευής, καθόσον είνε δυνατόν να ένσωματωθή περισσότερον υλικού διαμήκους άντοχη περί τό μέσον τού σκάφους, παρά έκαν ο χώρος ήδης κατελαμβάνετο ύπο τού μηχανοστάσιον. Πολλά πλοία, λ.χ., εισήγαγον τελευταίως τό σύστημα των συνεχομένων ή ήμισυσχομένων διαμήκους διατοίχων των στοιμών τών κυτών (μαγούλοπορτες). Τώρα τά τοιχώματα ταύτα δύνανται να έντεθονται εἰς τή διαμίκη δοκού τού σκάφους, πράγμα άδυνατον, θνατ ύπάρχη απότομος διακοπή εἰς τό μέσον πλοίου και εἰς τήν περιοχήν, λόγω τής ένδιαιτησεως και τών φωταγωγών τού μηχανοστάσιον. Μέ τάς μηχανών, άμως, πρός τήν πρύμναν είνε δυνατόν τά διαμήκη τοιχώματα να διατρέχουν τό πλοίον πραγματικώς από τό ένος άκρου εἰς τό άλλο και ούτω ή περιοχή τής έγκαρσιον τομῆς τών τοιχωμάτων να δύνανται να αποτελέσση μέρος τής κυρίας κατασκευής τού άνω μέρους τού πλαισίου τού σκάφους.

Επέρον πλεονέκτημα, μικρὸν μέν, άλλ' άξιον προσοχῆς, είνε ή βελτίωσις τής κυβικής χωρητικότητος τού πλοίου. Έτοινόθη ήδη, ότι ή προσδούρος άξια κατά κυβικόν πόδα τών χώρων φορτίου είνε μεγαλυτέρα μέ τάς μηχανών εἰς τήν πρύμναν, παρά εἰς τό μέσον. Επιπροσθέτως, ύπάρχει και άλαφρά αύξησις τής είς κυβικά διαθεσίμου χωρητικότητος διά φορτίου.

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said & Suez

**THE HELLENIC SUPPLY AGENCY**  
ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευτά Υλικών και Τροφίμων Έλληνικών, Αγγλικών, Αμερικανικών Παναγαϊκών και Σκανδιναβικών πλοίων.  
Κεντρικόν Γραφείον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Τοχ. Κιβ. 78, Rue Tanta, 1.  
Ακίνητο SLAVICK—Τηλέφ. 455 κατ.  
8432.

ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No 39, Τηλ. 2585, Τοχ. Κιβ. 48 Τηλέφ. 119, Οίκου: 210

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ:

ΣΟΥΕΖ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΟΙΚ)

RACHED STREET, NEGIEM, Bld.  
Τοχ. Κιβ. 48 Τηλέφ. 119, Οίκου: 210

ισούται τού έτοι μεταξύ της έγκαταστάσεως εἰς τήν πρύμναν τών πρωστηρίων μηχανών των πλοίων, τών πλοίων. Τό θέμα αύτο καθιστάται ήδη έτι περισσότερον έπικαιρον, μετά την πρόσφατον, απόφασιν της «Κρατικής Διοικησεως» τής Αμερικανικής ναυτιλίας διά την πράξη πρύμναν τοποθετήσιν τών μηχανών εἰς τά σκάφη των έξι έτοντων έπιτα σχεδιασθέντων τύπων, του νέου ναυπηγικού προγράμματος των Ηνωμένων Πολιτειών. Είς το κατώτατον άρδον, όπερ έδημοσιεύθη είς τό άγγλικον περιοδικόν «Μότορσιτ», έξεταζεται τό ένδιαιφέρον τούτο θέμα από τόν ναυτικούν άρχιτεκτονα κ. Κόρλετ, διευθυντή της Αγγλικής Εταιρίας ναυτικών έμπειρογνωμόνων «Μπάρνες», Κενταλ και Σιά, Λτδ:

**ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ :** Θά έρωτήση, φυσικά, ο πλοιοκτήτης: «Άν αυτά είνε τά πλεονεκτήματα τής εν λόγῳ διατάξεως, ποιά είνε τά μειονεκτήματα της; Τά μειονεκτήματα δέν είνε πολλά, απαιτεῖται, άμως, προσεκτική μελέτη αύτών. Τό κύριον μειονέκτημα και έν τη ούσια τό μόνον πραγματικόν, έγκειται εἰς τό ότι, λόγω τής τοποθετήσεως τού έλαφρου μηχανοστάσιον εἰς τήν πρύμναν, ή διαφορά θυμισάτων τού πλοίου (ή καταστάσιας αύτού ή έν δριζοντιότητη) φορτωμένου μέ ούσιες φορτίου, έν παρουσίαση δυσκολίας κατά τό στάδιον τού σχεδίου, καθόσον είνε ένδεχομενον τό πλοίον να παρουσιάσῃ τάσιν να γίνη έμπρωρον. Προσεκτική διάταξις δωρίων και άντωσεως, δύναται να βεραπεύση τούτο, άλλα, κατά τήν γνώμην τού γράφοντος, τό πράγμα παρουσιάζει περιορισμόν τίνα διά ταχύπλοο σκάφη, καθόσον τό διάτημης κέντρον άντωσεως, είς τοιαύτα σκάφη, κείται, σχετικώς πρός τήν πρύμναν, έν συγκρίσι με τά βραδυπλούσ σκάφη και ούτω τό πρόβλημα τής διαγωγής τού έμφροτου πλοίου έπανείνει. Πρέπει νά τονισθη, ότι διά τό κανονικόν φορτηγού τά σκάφος, ταχύτητος, ως έγγιστα, μέχρι 15 μιλλίων και μήκους 470 ποδών μεταξύ τών καθέτων, τό πρόβλημα τού δύναται να λυθή απλούστατα κατά τό στάδιον τού σχεδίου, άλλα διά τά σκάφη μέ μεγάλιας σχέσεις ταχύτητος — μήκους 0.7 έως 0.75. Κάτω ταύτης, τής διαγωγής τού πλοίου δύναται να κανονισθη άνευ δλάδης τής θέσεως τού διάμικους κέντρου άντωσεως. Ανευ τής ριθείσης άναλογίας, άναποφέυκτος καθίσταται έπιδρασης τής επί τής κανονικής άντιστασέως.

Άλλο χαρακτηριστικόν των μηχανών είς τήν πρύμναν τού πλοίου είνε τό της μεταβαλλομένης διαμήκους καμπτικής ροπής εἰς διαφόρους καταστάσεις. Εξετάζοντες έν πρώτοις τήν καταστάσιν έμφροτου σκάφους, παρατηρούμεν, καθόσον, άλλως τε, είνε τούτο προφανές, ότι δεδομένου, διά τό μηχανοστάσιον είνε έλαφρότερον κατά κυβικὸν πόδα τού δύκου τών κυτών, κατ' άνάγκην θά ύπαρχη αύξησης τής ροπής κάμψεως πρός τά άνω εἰς τό πλοίον μέ τάς μηχανών είς τήν πρύμναν, έναντι τού σκάφους μέ τάς μηχανών είς τό μέσον. Γενικώς, οι ροπαί κάμψεως πρός τά άνω και συνεπώς πρέπει έν τούτω να στρέφεται ή μελέτη πρός τήν διαμήκη ροπήν κάμψεως. Τούτο άφορε, κυρίως, τήν άντοχην λυγισμού είς τά έλασματα καταστρώματος τού μέσου τού πλοίου. Τής έν τών καταστρώματι δέ τάσεως θλίψεως ούσης μεγαλυτέρας, ή άντιστασίς έναντι κυματώσεων πρέπει νά είνει.

**International Χρωμάτα - Υφαλοχρωμάτα**

**BELDAMS Σαλαμάστρες Περμάντες**

**OCEAN Μηχανελαία Κυλινδρελαία**

**BRITISH ROPES LTD Σχοινία - Σύρματος Χοινία**

**STONE'S Λεύκα Μετάλλα**

**ΠΡΟΙΟΝΤΑ ΣΙΔΗΡΟΥ Διέπισκευσης Πλοίων**

**ΥΛΙΚΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ & ΕΦΟΔΙΑ Πλοίων**

**TRANZITOΣ ΕΛΕΥΘΕΡΑ**

**Α.Γ.ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ**

Η ΠΛΕΟΝ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣ ΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΑΣ

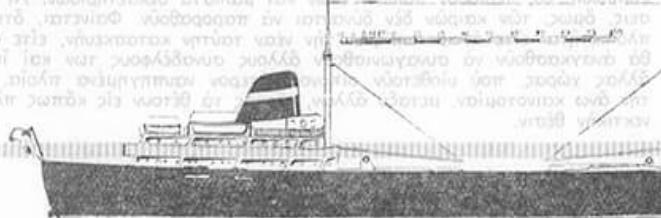
ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40-435

νε ύψηλοτέρα είς τὸ πλοῖον μὲ τὰς μηχανὰς εἰς τὴν πρύμναν.

Τούτο ἀγέεις τὴν χάραξιν σχέδιον ἀντιστοίχου πρὸς τὰ διαμήκη τοιχώματα, δηλαδὴ τῆς παραδοχῆς διαμήκους ἐνισχύσεως εἰς τὸ ἄνω κατάστρωμα. Ἡ πρακτικὴ αὕτη ἐφρόμοδη εἰς πολλὰ φορτηγὰ σκάφη καὶ ἀναμφιδόλως εἰναι λίαν ἐπιτυχῆς ἀπὸ πλευρᾶς ἐλαφρότητος καὶ ἀντοχῆς εἰς τὰς τάσεις θύλωσεως. Εἰς ἀρότρους καταστάσεις, διαθέτει τὸ σκάφος εὐρίσκεται εἰς κατάστασιν κάμψεως πρὸς τὰ ἄνω, τὸ δέρος τῆς μηχανῆς εἴναι μεγαλύτερον ἀπὸ τὸ εἰς τὰ παρακείμενον κύτη κατὰ κυδικὸν πόδα, ἐντεῦθεν δὲ πρέπει νὰ ἀναμένεται, ὅτι ἡ ροπὴ κάμψεως πρὸς τὰ ἄνω εἰς τὰ πλοῖον μὲ τὰς μηχανὰς εἰς τὴν πρύμναν θὰ εἴναι μεγαλύτερον ἀπὸ τὴν εἰς τὰ πλοῖον μηχανὰς εἰς τὸ μέσον αὐτῶν. Εἰς τὴν περιπτώσιν, ὅμως, τῆς κάμψεως πρὸς τὰ κάτω, ισχυεῖ τὸ ἀντίθετον, ἀξιόλογος δὲ μειώσις τῆς τάσεως κάμψεως πρὸς τὰ κάτω θὰ πρέπει νὰ ὑπάρχῃ εἰς τὰ πλοῖον μὲ τὰς μηχανὰς εἰς τὴν πρύμναν.

**ΕΡΜΑΣΙΣ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕ ΜΗΧΑΝΑΣ ΠΡΥΜΝΗΘΕΝ:** Ἐρχόμεθα ἡδη εἰς τὸ ζήτημα τῆς ἐρματίσεως. Εἶναι προφανές, ὅτι τὸ πλοῖον, ὅπου εἴναι ἀφόρτο, ἔχον μονὸν ἔρμα, θὰ Ἑχῃ τάσιν νὰ ἑίνει ἐμπρύμνων. Τούτο δύναται νὰ ἐξουδετερωθῇ διὰ ἀνήσεως τοῦ ὑψους τῶν διπυθμένων του ἐλαφρῶν εἰς τὰ κύτη No 1 καὶ 2 καὶ διὰ τοποθετήσεως (ἐνσωματώσεως) μεγαλῆς, ὑπωδόποτε, δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως πρὸς τὴν πρώραν (φόρ-πτκ). Τὸ πρόβλημα, ἐν τούτοις, τῆς μειώσεως τῶν ροπῶν κάμψεως πρὸς τὰ ἄνω καὶ τῆς ἔξασφαλίσεως γενικῶς καταλλήλου θυσιόματος ἐκ τοῦ ἔρματος, δὲν εἴνει εὔκολον καὶ πολλαὶ λύσεις ἔχουν προτάθει.

Ἡ ἀπαιτουμένη χωρητικότης διὰ τὸ ὑδάτινον ἔρμα θὰ εύρισκεται, κυρίως, εἰς τὸ μέσον τοῦ σκάφους καὶ δύναται νὰ διαταχθῇ εἴτε ὄριστις, εἴτε διαμήκως. "Ἄν διαταχθῇ ὀριστικῶς, δύναται νὰ λάβῃ τὴν προφίλην ὑψους τοῦ διπυθμένου ή κανονικοῦ ὑψους διπυθμένου καὶ ἦνος ψευδοδιπυθμένου εἰς τὰ κύτη τῶν «εντῆτ-τάνκες», μὲ ὑδατοσεγῆ καλύμματα στομίουν. "Ἡ πρέπει νὰ ὑπάρχουν «ντῆτ-τάνκες», φθάνοντα μέχρι τοῦ κατώτερου καταστρώματος ἡ ἀκόμη εἴναι δύνατον νὰ τοποθετηθούν δεξαμεναὶ ἔρματος εἰς τὸ ὑπόφραγμα. Δὲν φάνεται νὰ ὑπάρχῃ ποιοτικὴ διαφορᾶ μεταξὺ τῶν δύο πλοίων, προσκειμένου νὰ ἐπιτύχῃ τὶς καταλληλούς χώρους δι' ἔρμα καὶ τὸ μόνον νέον χαρακτηριστικὸν, που ἐν προκειμένων εἰσάγεται. Ἑγκείται εἰς τὸ διάτονον, δέος, καλὸν νὰ μελετηθῇ ἡ τοποθεσίης ὑδάτινου ἔρματος εἰς τὰ ὑπόφραγματα, καθόσσον συνεχή διαμήκη τοιχώματα προσφέρονται κάλλιστα εἰς τὴν ἐφαρ-



Σχέδιον 1. Σκάφος φορτηγὸν 12 χιλ. τόνων, 15 μιλ. ταχύτητος μὲ τὰς μηχανὰς πρὸς τὴν πρύμναν καὶ μέρος τῶν διάκυβερνησῶν τοῦ σκάφους διαμερισμάτων εἰς τὸ μέσον.

μογίν τῆς μεδόδου ταῦτης.

Πρὸς λεπτομερειακὴν ἔξετασιν τοιαύτης προτάσεως, δέον νὰ ἐγκύψῃ τὶς εἰς τὸ ζήτημα τοῦ σχέδιον τῆς κατασκευῆς. "Υπάρχουν πολλά, τὰ ὅποια δύναται τὶς νὰ ὠφεληθῇ ἐκ τῆς πρακτικῆς τῆς κατασκευῆς ἐνὸς δεξαμενοπλοίου, δηλαδὴ ἐπὶ τοῦ κατά τὸ διάμικης σύστημα κατεσκευασμένου ἐσωτερικοῦ πυθμένος καὶ περιβλήματος καὶ κατά τὸ ἐγκάρσιον ἐνισχυμένων νομέων, τῶν δὲ καταστρώματάν ὅμοίως διαμήκως ἐνισχυμένων. Τὸ ποσοστὸν τῶν ὑπέρ κεφαλὴν συγκολλήσεων εἰς τὰ καταστρώματα, εἰς τὸ ἄνω μέρος τῆς δεξαμενῆς καὶ τὸν πυθμένα αὐτῆς συντιθεντῶν πεισθαῖται διὸ τῶν μερόπιν τοιχώματαν νομέων, ἀλλαγμένουν πυθμένουν συγκολλήσεων. Ἀμότερα τὰ πλεονεκτήματα ταῦτα συντρέχουν κάλλιστα μὲ τὴν μησοθείσαν ἐπιθυμίαν τῆς διαμήκους συναρμολογήσεως τῶν σκάφων μὲ μηχανὰς εἰς τὴν πρύμναν. Νῦν, ἐπὶ τῷ προϋπόθεσι, ὅτι γίνεται ἐγκατάστασης διαμήκων τοιχώματων, συνεχῶν καὶ ἐνηρμοσμένων μὲ τὴν κυριανὸν δοκὸν τοῦ σκάφους, δὲν εἴναι ταῦτα δύνατον νὰ δεῖπνευται πρὸς τὰ κατώτερα καταστρώματα εἰς πλοίον μὲ ὑπόφραγμάτος καὶ εἰς τὴν περιοχὴν τῶν μεταξὺ τῶν στομίων χώρων. Οἱ χώροι οὗτοι δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν, ὡς δεξαμεναὶ ἔρματος εἰς τὸ ὑπόφραγματα, τῶν ἐγκαρσίων τοιχώματων καπιτομένων καὶ συνεχούμενῶν δομοῖς πρὸς τὰ κάτω.

Ἡ θεώτερη αὕτη τῶν δεξαμενῶν ἔρματος παρουσιάζει πλήρη λύσιν τῆς διαγωγῆς τοῦ πλοίου καὶ τοῦ βυθισμάτου ἐρματισμοῦ καὶ ἔχει τὸ πλεονέκτημα — τοῦ πλοίου ὄντος ἐπὶ καταστάσει ἔρματος — νὰ δύναται τὸ μετακεντρικὸν ὑψος νὰ μειωθῇ εἰς μίαν ἀνέκτην ἀσφαλῆ τιμὴν, χωρὶς νὰ γίνη χρήσις προσωρινοῦ ἔρματος εἰς τὰ ὑπόφραγματα. Μειονέκτημα ἀποτελεῖ τὸ διὸ οἱ μεταξὺ τῶν στομίων χρήσιμοι χώροι τοῦ ὑπόφραγματος δὲν δύνανται, ὑπὸ τὸ σχέδιον τούτῳ, νὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ φορτίου, ἐπειδὸς ἐδίνετο ἐφοδιασθεῖν δι' ὑδάτινους καλύμματαν μεσῶν καλωπεύσεων τῶν. Τὸ ἄνω μέρος (ἡ κορυφή) τῶν δεξαμενῶν, δύναται κάλλιστα νὰ είναι εἰς τὸ ὑψος τῶν διαμήκων τοιχώματων καὶ τούτο δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ εἴτε ἂν ὑποκάτω χώρος χρησιμοποιηθῇ ὡς δεξαμενὴ ἔρματος, εἴτε ἂν δὲν χρησιμοποιηθῇ.

Πρὸς τοῦτο τὸ καταστρώμα δύναται τὸ διὰ τὸ σκάφος τοῦ, νὰ χρησιμοποιηθοῦν διάφορα σκάφη τῆς πολιτείας, ἥτις διατάσσει τὸ δέρον μεγαλύτερον πέρα τὸ κύριον καταστρώμα ἀντοχῆς η τὸ ἐπετείμενον κατάστρωμα. Τούτο ἀποτελεῖ ἕναν πολὺ μεγάλη πλεονεκτήματα εἰς πλοίον συγκολλημένον, καθόσσον τὸ πλοίον δὲν έχει γωνίωσεις, εἰς τὰ στόμια, ἐν τῇ κυρίᾳ

ἐπόπειράς κατασκευῆς — σημασίᾳ τῶν λέξεων. "Ἡ ροπὴ τῶν τάσεων εἰς τὸ ὄντοκον κατάστρωμα εἶναι τελείως συνεχῆς καὶ οὐδεμία ὑπόρχει καὶ κάμψης τῶν εὐθείων τούτων γραμμῶν εἰς τὸ μεταξὺ τῶν στομίων ὑλικῶν καὶ συνεπών, ὡς παράγων τῆς συγκεντρώσεως θύλωσεως εἰς τὰς γωνιώσεις τῶν στομίων εἶναι μηδέν. Τὸ μέγα τούτο πλεονέκτημα εἶναι συνέπεια τῆς χρησιμοποιησέως συνεχῶν τοιχωμάτων εἰς τὰ πλοία μὲ τὰς μηχανὰς εἰς τὴν πρύμναν, μολονοῦτο, ἀναμφιδόλως, συνεχῆ διαμήκη τοιχωμάτων δυνατῶν νὰ κατασκευασθούν διλγάρτερον ἐπωφελῶς εἰς πλοία.

**ΑΓΓΕΛΗΣΙΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΔΙΑ ΦΟΡΤΙΟΝ :** Ἐρώτημα ἡδη τίθεται, ποιάς εἴναι αἱ ποσοτικαὶ αἵδια, τὰς διόπιας δύνανται νὰ προσδώσουν τὰ πλεονεκτήματα ταῦτα. Εἰς τὸ ἐρώτημα ἡμπορεῖ κάλλιστα νὰ δοθῇ ἀπάντησις, ἀν λάδωμεν πρὸς ἔξετασιν μίαν ὑπόθεσιν: "Οτι, δηλαδὴ, πρόκειται περὶ πλοίου πρωφεισμένου νὰ μεταφέρῃ 11.000 τ. m. w., ταχύτητος 13 ½ μιλλίων, ὅτι ἔχουν ὁρισθῆαι αἱ κύριαι διαστάσεις τοῦ σκάφους καὶ τίθεται τὸ θέμα πλέον τῆς τοποθετήσεως τῶν μηχανῶν εἰς τὴν πρύμνην ἢ εἰς τὸ μέσον αὐτῶν.

Λογικὴ κυβικὴ χωρητικότης τράμπη καλῆς κλάσεως τοῦ ἐν λόγῳ μεγέθους καὶ ταχύτητος, θὰ εἴναι 665.000 κυβικοὶ πόδες γενικῆς χωρητικότης φορτίου. Ὁ ἀριθμός αὐτὸς ἀναφέρεται εἰς σκάφος μὲ μηχανὰς εἰς τὸ μέσον. "Ἄν τὸ πλοίον καυπηγηθῇ μὲ τὰς μηχανὰς εἰς τὴν πρύμναν, θὰ εἴναι διαχρήσης φορτίου. Δεχόμενοι, ὅτι τὸ τέλοντρον ἀντώνεως, δέον νὰ διαγωγὴ τοῦ πλοίου μὲ τὰς μηχανὰς εἰς τὸ μέσον, ὅτι ἔχει διαχρήσης φορτίου, ἀν διέχει ποσοθεάτησης 685.000 c. p. φορτίου. Δεχόμενοι, ὅτι τὸ κέντρον ἀντώνεως, θὰ εἴναι διαχρήσης τὸ αὐτὸ καὶ εἰς τὰς δύο περιπτώσεις, τότε ἡ διαγωγὴ τοῦ πλοίου, τοῦ ἔχοντος περιπτώσεις, μὲ τὰς μηχανὰς εἰς τὴν πρύμναν, ἔμφορτον μὲ μοιδείδες φορτίου. Θὰ εἴναι τοὺς ίσας πρεπίτουροι φορτίοις, ἐνῷ τοῦ πλοίου μὲ τὰς μηχανὰς εἰς τὸ μέσον, θὰ εἴναι 11.100 τονών ὡς ἔγιγνετο, ὅτι δὲ κυβικὴ χωρητικότης του εἰς 685.000 c. p. φορτίου. Δεχόμενοι, ὅτι τὸ κέντρον ἀντώνεως, ὃ δέ είναι διαχρήσης τὸ αὐτὸν φορτίου, δέον νὰ διαγωγῇ τοῦ πλοίου, τοῦ ἔχοντος περιπτώσεις, τότε τὸ πλοίον μὲ τὰς μηχανὰς εἰς τὴν πρύμναν, ἔχει διαχρήσης φορτίου.

Βεβαίως, ὁ τελευταῖος αὐτὸς ὀριθμὸς διαγωγῆς τοῦ πλοίου ποικίλλει ἀνάλογας τῆς ἀκριβοῦς θέσεως τῶν μηχανῶν εἰς τὸ μέσον. Αἱ διόδημες, ὁμως, ἐνταῦθα λεπτομερεῖς ἀπό σχέδιον ἔτοιμον εἰς εἰδικήν περιπτώσιν. Εύρεθη, ὅτι οὐδέν πρόβλημα διαγωγῆς τοῦ πλοίου ὑπῆρχε καὶ ὅτι τέλος, ἀπὸ πραγματικῆς ἀπόφεως, τὸ πλοίον μὲ τὰς μηχανὰς εἰς τὴν πρύμναν εἶναι, ἐν πάσῃ περιπτώσει, ναυτικῆς μονάς οἰκονομικῶν κερδοφόρων. Δέον ταῦς σημειώθεις, ὅτι προϋπετέθη ἡ αὐτὴ κατασκευὴ καὶ τῶν δύο πλοίων ποικίλλεις σεμνατούς.

**Τελευταῖον ζήτημα, ἔχον ἀνάγκην μελέτης, εἶναι τὸ τῆς θέσεως τοῦ θαλάσσου διακυβερνήσεως καὶ ἀν πρέπει νὰ μοιβετηθοῦν δύο οἰκίσκοι εἰς τὰ φορτηγά πλοῖα μὲ μηχανὰς εἰς τὴν πρύμναν, ὡς γίνεται κανονικῶς εἰς τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια. Τὸ σχῆμα 1 παρουσιάζει τυπικὸν φορτηγὸν μὲ τὰς μηχανὰς εἰς τὴν πρύμναν, μὲ οἰκίσκους οὖτων διατεταγμένους, ὡστε τὰς ενδιαίτηματα ναυσιπλοΐας καὶ ὀξειδωτικῶν τάξεων.**

Τελευταῖον ζήτημα, ἔχον ἀνάγκην μελέτης, εἶναι τὸ τῆς θέσεως τοῦ φορτηγού πλοίου μὲ μηχανὰς εἰς τὴν πρύμναν, ὡς γίνεται κανονικῶς εἰς τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια. Τὸ σχῆμα 2 παρουσιάζει τοὺς οἰκίσκους ναυσιπλοΐας καὶ τὰς ενδιαίτηματα τὰς διακυβερνήσεως εἰς τὴν πρύμναν των διαμερισμάτων καὶ τῆς γεφύρας ἀλλοτε μὲν εἰναι κατανεμημέναι εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὴν πρύμναν, ἀλλοτε δὲ — σπανιώτατα πάντως — δῆλα εἰς τὴν πρύμναν.

Ὑπάρχουν παραγόντες ὑπὲρ καὶ κατὰ τὸ ιδέας τοῦ νὰ εύρισκωνται δῆλα τὰς ενδιαίτηματα εἰς τὴν πρύμναν. Σημαντικὸν πλεονεκτήμα τῆς τοιμήτης τοποθετήσεως ἐγκείται εἰς τὸ διό τοῦ εἰναι συγκεντρωμένη καὶ ἀπλουστευμένη ἡ παροχὴ ἡλεκτρισμοῦ καὶ κινήσεως, ἡ χορήγησης ὑδατούς κατά τὸ κλπ., ἐνῷ εἴναι προφανῶς οἰκονομικοτέρα ἡ κατασκευή ἐνὸς μεγάλου οἰκίσκου ἀπό τὴν κατασκευὴν δύο μετρίου χώρου. "ΑΦ" ἐπέρου, πολλοὶ πλοιοκτήται καὶ τὸ ποντοπόρον προσωπικὸν τῶν φορούν, ὅτι εἰς πλοίον μήποιν 450, ὡς ἔγγιστα, ποδῶν, ἡ γέφυρα διακυβερνήσεως εἴναι πολύ μακρὰ τῆς πρώσας, ἀν τεθῇ εἰς τὰ σχήματα 2 καὶ 4 εἰς τὴν πρύμναν. Αὔτη, ἀσφαλῶς, ἀποτελεῖ πολὺ σοβαρόν ἀποφινί καὶ τὴν ἀπάντησην εἰς τὸ σκέπτοντας ἐργάτων, ἡ ἀπό τὴν πρώσας προσφέρεται ὥπτον της πρώσας (τῆς γραμμᾶς), τὴν ὁποίαν προσφέρεται νὰ ἐκτελῇ τὸ πλοίον. "Ἀν τούτο ἐργάζεται εἰς ημιτακτικὰς γραμμᾶς, δὲν πρέπει νὰ δοθῇ μεγάλη σημασία εἰς τὸ ζήτημα, διότι, ἐν πελάγει, μικρὰ ἡ καὶ οὐδεμία ὑπάρχει διαφορά τόσας ἀνών της πρώσας τῆς γραμμῆς ἀκολουθούσας, ἐπολλοῖς, τὴν αὐτήν γωνίαν, λόγω του γεγονότος, ὅτι δσάκις ἡ γέφυρα ναυσιπλοΐας (τοῦ κυβερνήτου) εύρισκεται εἰς τὸν κύριον οἰκίσκον τοῦ καταστρώματος τῆς πρύμνης, κείται κατὰ ἐν, τούλαχιστον, κατάστρωμα. Τούτο προστέθετον παρ' δοσον θὰ πτονό τοῦ διό τοῦ οἰκίσκος ἥτο εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου. Κάλλιστον τούτου παράδειγμα παρουσιάζει η περίπτωσις τοῦ δεξαμενοπλοίου «Ωκεανός», μὲ δῆλα τὰ διαμερίσματα εἰς τὴν πρύμναν.

Cable Address:  
"INTERSHIP"

Telephones:  
Day: HASTings 9327  
Night: FAirmont 2002

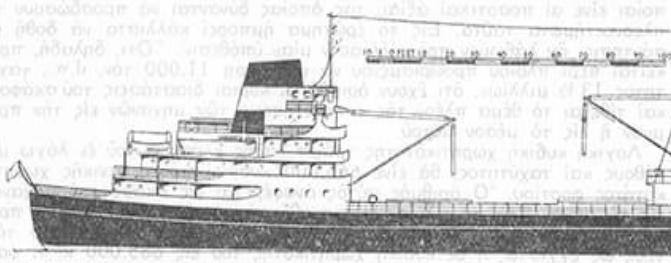
# INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

Main Office and Warehouse:  
1869 POWELL STREET

VANCOUVER 6, B.C., CANADA

ΑΙΑΣ ΑΧ. ΚΟΖΟΜΠΟΛΙΔΗΣ

Άν, όμως, τὸ πλοῖον είνε ύποχρεωμένον νὰ πλέη εἰς όλιγον γνωστάς θαλάσσας ἢ λιμένας, ἔνθα εἶνε, ἵσως, ἀναγκαῖον νὰ προσέχῃ τὴν διαδρομήν του, τότε ιδιαίτερον πλεονέκτημα ὅποτε δί' αὐτὸν νὰ ἔχῃ τὴν γέφυραν ἐγγύτερον τῆς πρώτας καὶ ἐν τῇ περιπτώσει τοῦ πλοίου μὲ τὰς μηχανάς εἰς τὴν πρύμναν, νὰ ἔχῃ ταῦτη μεταξὺ τῶν κυτῶν 2 καὶ 3. Τὸ σκάφος τοῦτο πλεονεκτεῖ περισσότερον ἐναντὶ τῶν συνήθων πλοίων, τὰ ὅποια ἔχουν τὴν γέφυραν μεταξὺ τῶν κυτῶν 3 καὶ 4. Πλοιοκτήται τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης, ναυπηγούντες σκάφη μὲ μηχανάς εἰς τὴν πρύμναν, ἀρχίζουν νὰ εύνοούν τὴν τοποθετήσιν ὅλων τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος οἰκισκῶν εἰς τὴν πρύμναν. Δυσχέρεισι, αἵτινες πολλάκις



Σχέδιον 2. Φορτηγὸν δηζελοκίνητον 10.300 τὸν. 13½ μιλίων, μὲ τὰς μηχανάς, τὴν γέφυραν καὶ τὰ διαμερίσματα πληρώματος πρὸς τὴν πρύμναν.

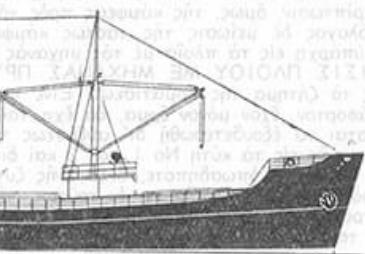
ἀνέκυψαν καὶ ὀφεώρων τὴν ναυσιπλοΐαν, φαίνεται, δῖτε ἐλύθησαν ἱκανοποιητικῶς. Παραμένει μόνον ἡ ἀπορία, διατὶ ἡ ἴδεα εὑνοεῖται περισσότερον παρὰ τῶν πληρωμάτων τῶν ὄλων ναυτικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης καὶ ὀλιγάτερων περὶ τῶν βρετανῶν.

Ἐξεταστέον. τέλος, τὸ ἀποτέλεσμα τῆς τοποθετήσεως τῶν μηχανῶν εἰς τὴν πρύμναν τοῦ πλοίου, ἐπὶ τοῦ κόστους αὐτοῦ. Εἰς τῶν δασκιών συντελεστῶν τοῦ κόστους τοῦ πλοίου είνε τὸ τοῦ χαλιβουργικοῦ ἔργου. Τοῦτο μειούται ἀξιόλογα, λόγῳ τῆς ἀποφυγῆς κατασκευῆς σπράγγων καὶ τῆς ἀπλοποιῆσεως τῆς ὀλίγης κατασκευῆς. Μειούται, ἐπίσης, τὸ κόστος τῶν μηχανῶν, λόγῳ τῆς ἀποφυγῆς μεγάλου τυμάτος τῶν ἐνδιμέσων ἀτράκτων ἔλικος καὶ τῆς ἀπλοποιῆσεως τῆς διατάξεως τοῦ μηχανοστράτου.

Τὸ κόστος τῶν οἰκίσκων ναυσιπλοίας καὶ ἐνδιαιτημάτων είνε κατά τι χαμηλότερον εἰς τὰ πλοῖα μὲ τὰς μηχανάς εἰς τὴν πρύμναν, ἀπὸ τὸ κόστος εἰς τὰ πλοῖα μὲ τὰς μηχανάς εἰς τὸ μέσον. Δέον νὰ σημειωθῇ, δῖτε ὁν οἱ οἰκίσκοι ναυσιπλοίας καὶ ἵσως τὰ ἐνδιαιτήματα ἀξιωματικῶν τοποθετηθοῦν πολὺ ἔμπρός, τότε, ἀναμφιδόλως, τὸ κόστος θὰ εἴνε με-

γαλύτερον ὅπὸ τὸ κόστος τῶν πλοίων μὲ μηχανάς εἰς τὸ μέσον. Ἀφ' ἑτέρου, αὕτην παρουσιάζει τὸ κόστος τῶν ύδροσυλλεκτῶν καὶ τῶν σωληνώσεων ἔμρατος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ κόστος αὐτῶν εἰς πλοῖον μὲ τὰς μηχανάς εἰς τὸ μέσον, εἰς τὰ ὅποια ἔνειχε χαμηλότερον. Ἐν συνόλῳ δύναται τις νὰ εἴπῃ, δῖτε τὸ σκάφος μὲ τὰς μηχανάς εἰς τὴν πρύμναν είνε πιθανόν νὰ εἴνε μᾶλλον οἰκονομικώτερον, ἀπὸ τὸ πλοίον μὲ τὰς μηχανάς εἰς τὸ μέσον.

Συνοψίζοντες τὰ ἀνωτέρω ἐπιχειρήματα, βλέπομεν, δῖτε διὰ φορτηγά γενικού φορτίου, μὲ κατὰ προσέγγισιν σχέσιν ταχύτητος—μήκους 0.70 ἐνδιεκνυται ἡ τοποθέτησις τῶν μηχανῶν καὶ ὅλων ἡ, πάντως, τῶν πλε-



## 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, ΑΙΓΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΥ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΕΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΝΑΕΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΛΟΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

### ΥΠΟ ΙΔΡΥΣΙΝ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

Εν Αθηναίσ: Πλατ. Συντάγματος — Εν Θεσσαλονίκη (Οδός Εγνατίας) — 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

# AI ΒΑΣΙΚΑΙ ΑΡΧΑΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΠΕΡΙ Ν.Α.Τ.

ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

Τό νομοσχέδιον περί Ν.Α.Τ. έφηφισθη κατ' αρθρον και έπει του συνόλου κατά την συνδροσιστής της Βουλής της 24ης ληξάνσας μηνός. Επί τη εὐκαιρία της έπιφφούσεως του, παρέχονται κατόπιν εκτενή περιήψιν των διαφορών μεταξύ της παλαιότερες νομοθεσίας και τού νέου νόμου. Εξ ης οι αναγνωστοί μας θα δυνηθούν να εκτημόσουσι τη προσδοκίανας εκ της έφαρμος του νέου νόμου σχετικά αποτελεσματα διά το μονάδικο ίδρυμα ασφαλίσεων των ναυτικών μας και τούς άπομάχους προστατευομένους του.

**ΠΡΟΣΩΠΑ ΥΠΑΓΟΜΕΝΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.** Άπο της διατάξεως τού νέου νόμου δέν θά υπάγωνται πλέον υποχρεωτικώς εις την ασφαλίσιν τού Ν.Α.Τ., οι μεμονωμένοι έργαται θαλάσσης (άλιες, πορθμείς, λεμβούχοι κλπ.) προβλεπομένης της υπαγωγής αύτών από απομειναίς ασφαλίσεως είτε το Κ.Α. Δια της κατά τον ανωτέρω τρόπου ρυθμίσεως της ασφαλίσεως των μεμονωμένων έργατων θαλάσσης, το Ν.Α.Τ. θά παυσή έπιβαρυνόμενον από μεγάλον όριθμον συνταξιούχων μη πραγματικών ναυτικών των ανθρώπων, δηλαδή, έκεινων οι οποίοι διελθούνται από το ναυτικόν έπαγγελμα και έγκαταλείψαντες αύτό διά νά επιδιθούν εις σλλα έπαγγελματα, ότε έφθαναν εις μίαν ωρισμένην ήλικιαν ή οποία είναι συνδυασμό με την κτηθείσαν εις το έμπορικόν ναυτικόν μικρών υπηρεσιών, έπειτα την συνταξιοδότησιν των έκ του Ν.Α.Τ., άπειτα και την άπαιτουμενή διά την συνταξιοδότησιν υπηρεσίαν κατά την τελευταίαν πρό της υποδολής της πρός συνταξιοδότησιν αίτησης πενταετίαν διά της μεθόδου της υπηρεσίας μεμονωμένου έργατου θαλάσσης.

Διά του νέου νόμου προβλέπεται ή εις το Ν.Α.Τ. υποχρεωτική ασφαλίσιν τού βοηθητικού προσωπικού των πλοηγικών σταθμών ώς καί, υπό ωδιομένους περιορισμούς, μη ασφαλίσιν μέχρι δέκαν αντιπροσώπων εν τη έσωτερικώ και έξωτερικώ της Πανελλήνιου Ναυτικής Ομοσπονδίας. Τέλος από της ίσχυος του νέου νόμου θά παυσή ή συνταξιοδότησις των συμπληρωσάντων το 25ον έτος της ήλικιας των αγάμων θηλέων τεκνών «και αδελφών αι οποία θά δύνανται νά τυχωσιν εις νέου συντάξεως σάμα τη συμπλήρωση του 45ου έτους της ήλικιας των, εφ' ούτον θά ξακολουθωσαν παραμένουσαι άγαμοι.

**ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ.** Το Ν.Α.Τ. έξακολουθεί και κατά τάς διατάξεις τού νέου νόμου νά διοικήται από συμβούλιον απαρτιζόμενον διατάξικως από αντιπροσώπους των έφοπλιστών και ναυτικών, αύξηθεντος τού όριθμον των αντιπροσώπων του έφοπλισμού από 3 εις 5 (3 της φορτηγού, 1 της έπιβατηγού και 1 της ιστιοπλού ναυτιλίας) και των ναυτικών από 3 εις 4 (2 έκ της τάξεων των άξιωματικών και 2 των κατωτέρων πληρωματων). Όμοιώς εις το διοικητικόν συμβούλιον προστεθή ώς μέλος εις ειδικός περί τα ασφαλιστικά.

Κατά διάταξιν του νέου νόμου οι εις το διοικητικόν συμβούλιον τού Ν.Α.Τ. αντιπρόσωποι των ναυτεργατικών όργανώσεων δέον νά κέκτησι την πενταετή τούλαχιστον υπηρεσίαν έπι πλοίοι.

Διά τών διατάξεων του νέου νόμου δημιουργείται ίδια ύπηρεσια υπό τού τίτλον «έπιβερωρης ιδρυμάτων ναυτικών έξαρτωμένη διοικητικώς από τον πρόεδρον του διοικητικού συμβούλιον του Ν.Α.Τ. εις την οποίαν άνατιθεται διελεγχος και ή έπιβερωρησης των υπολόγων διαχειριστών των έσδρων και διαπανω του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου.

Η διοίκησις του Ν.Α.Τ. παραμένει, ώς και πρότερον, εις τούς άξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος τάς θέσεις, δημως, τών τμηματαρχών δύνανται νά καταλευβάνωσιν είτε άξιωματικοί του Λ. Σ. Είτε πολιτικοί

ύπαλληλοι τού Ν.Α.Τ. οι οποίοι είναι άγνωστοι πρός την προϋποθέσην την ισοτητή της δύνανται νά έξελισσωνται εις ήπαλληλούς Α'. κατηγορίας, πήτο μέχρι του βαθμού του διευθυντού α.

Πρός τον σκοπόν της όργανωσεως των υπηρεσιών του Ν.Α.Τ. προβλέπεται ή επί συμβάσει προσληψις τεσσάρων λογιστών και ένος ειδικού συμβούλου ενός έμπειρου περί τα ασφαλιστικά.

Τέλος πρός παγιδούσιον τών διαπάνω όμοιων δικηγόρων και τεγκικών προβλέπεται ή επί μισθώ προσληψις μέχρι τριών δικηγόρων, ένος διπλωματούχου άρχιτεκτονος ή πολιτικού μηχανικού και δύο υπομηχανικών.

**ΠΟΡΟΙ.** Ός πόροι τού Ν.Α.Τ. έξακολουθούν παραμένοντες οι κατά την προηγουμένην ισοτητή συμβάσην πολλή της έπι τών ακαθαρίστων ιστηρισμών έ 2 % εισφοράς των υπό έλληνικην σημαίαν ναυαγώσωστων και της είσφοράς των Λιμενικών Ταμείων αίτινες καταργούνται. Τό έκ της τελευταίας ταύτης είσφοράς σύστοιν δέν υπερέβαινε τάς 150.000 νέων δραχμών έπεισίων.

Αι τακτικαί είσφοροι τών ασφαλίσεων είσι το Ν.Α.Τ. ναυτικών και τών έργοδων έφοπλιστών έξακολουθούν νά είναι πάντοτε έ κυριότερος πόρος τού Ν.Α.Τ., καλύπτων, ός γνωστόν, τά δέκατα του συνόλου τών έσδρων του.

Ο νέος νόμος διατηρεί τό σύστημα τού καθορισμού τών τακτικών είσφορών εις ποσοστόν έπι τού μισθού ώς έπισης διατηρεί τά αύτά ώς και πρότερον ποσοστά, ητοι 5 % διά τα πληρώματα και 6% διά τους πλοιοκτήτας διά τα πλοιά διλικής χωρητικότητος μέχρις 25 κόρων, 8% διά τα πληρώματα και 10% διά τους πλοιοκτήτας, διά τα πλοιά διλικής χωρητικότητος 25—150 κόρων και 8% διά τα πληρώματα και 12% διά τους πλοιοκτήτας διά τα πλοιά διλικής χωρητικότητος άνω τών 150 κόρων παρέχεται, δημως, την δυνατότητα της διά Β. Δ. μειώσεων τών 150 ποσοστών μέχρι τού ¼ αύτών. Ομοίως διά τών διατάξεων του νέου νόμου αίρονται αί κατά την προϊσταμένην ισοτητή σύστοιν έσον άφορα τό ποσοστόν εις έ ύπηγοντο τά μικράς χωρητικότητος πλοιά, δεδομένου ότι τό ποσοστόν καθορίζεται πρότερον ανάλογως της χωρητικότητος και του είδους του πλοιού, ένω όφεξης θά καθορίζεται μόνον ανάλογως της χωρητικότητος.

Τά έπι τη έπιθερμεύσων καταδολή τών της έξοφλήσεως είσφορών, ώς και τά τέλη συνιστάμενα κατά την παλαιάν νομοθεσίαν εις πρόσθετον τέλος 1% δι' έκαστον μήνα καθυστερήσεως και διά την περίπτωσιν καθυστερήσεως πέραν τών 6 μηνών και εις τού τόκον 6%, άπλουτεύοντα κατά τών νέων νόμων, προβλεπόμενης της καταδολής μόνον προσθέτου τέλους 2% δι' έκαστον μήνα καθυστερήσεως.

Τέλος, διά του νέου νόμου έπιβαλλεται υποχρεωτικώς ή τήρησης των τολογίους εις τά ναυαγώσωστικά και ρυμουλκά πλοιά, ζπαλλασσομένων τούτων της ύποχρεωσεως καταδολής της άντα πίπτον ένδεικτικής ιπποδημαρίμεως είσφορας.

**ΚΥΡΩΣΙΣ ΕΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙ ΜΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ.** Ή κατά την προηγουμένην ισοτητή σύστοιν έλευθερίος ή παγρούσεως του άποτηλου έν περιπτώσει καθυστερήσεως πληρωμής τελών ναυτολογίων περιορίζεται διά του νέου νόμου, σόνον άφορα τά ποντοπόρα πλοιά, εις την περίπτωσιν καθυστερήσεως πέραν τών 6 μηνών και εις τού τόκον 6%, άπλουτεύοντα κατά τών νέων νόμων, προβλεπόμενης της καταδολής μόνον προσθέτου τέλους 2% δι' έκαστον μήνα καθυστερήσεως.

# 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:

VOIVODA STR.

16 CHERIF PACHA STR.

9 CHERIFEIN STR.

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO: THE COMMERCIAL BANK OF GREECE

MARYLAND SHIP BUILDING CO. INC.

28 E. 33RD STREET NEW YORK 10016





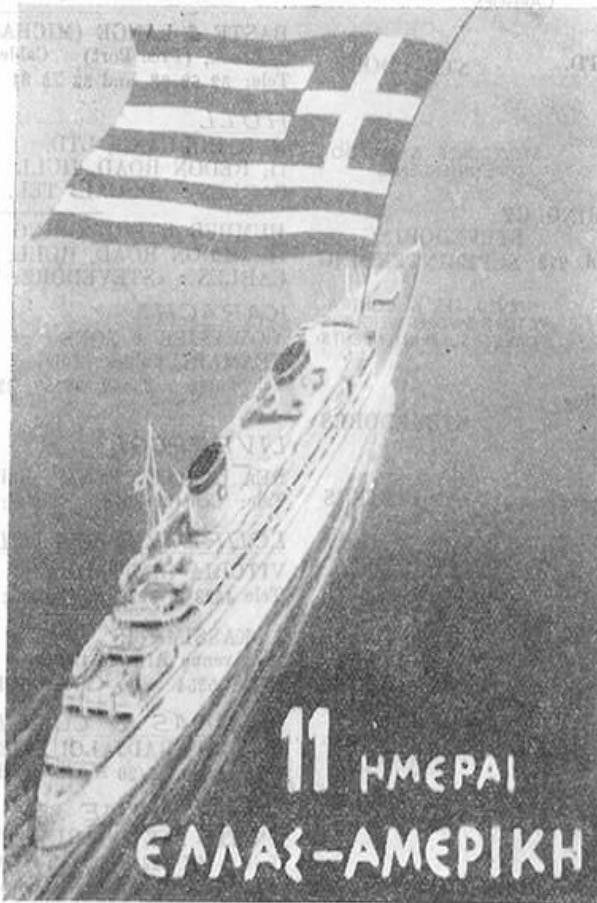
# ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

T.S.S.

## “ΒΑΣΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ”

ΠΡΩΗΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚ

(22.000 N.T.)



11 ΗΜΕΡΑΙ

### ΕΛΛΑΣ-ΑΜΕΡΙΚΗ

Αναχωρεῖ έκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ ΧΑΛΙΦΑΞ - NEAN YOKHN

τήν 7<sup>η</sup> ΑΠΡΙΛΙΟΥ

με ένδιαμέσους προσεγγίσεις εἰς

ΝΕΑΠΟΛΗΝ, ΠΑΛΕΡΜΟΝ, ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ :

5 ΜΑΐΟΥ - 2 ΙΟΥΝΙΟΥ - 29 ΙΟΥΝΙΟΥ - 28 ΙΟΥΛΙΟΥ

25 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ - 22 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ - 20 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ - 28 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

Δι' είσιτήρια καὶ ἔξασφάλισιν θέσεων, ἀποταθῆτε εἰς ὅλα τὰ

Ανεύγνωρισμένα Γραφεῖα Ταξειδίων καὶ Μεταναστεύσεως

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: Όδός Ελευθερίου Βενιζέλου 10-ΑΘΗΝΑΙ

Τηλ. 30875-30876

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

<b>ADELAIDE</b>	Messrs. E. P. & A. FRASER	
13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	
POR TADEA ADE 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	
<b>ADEN</b> IONIAN SCANDINAVIAN LLOYD 20-58, The Crescent, Steamer Point Tele: 226 Cables «Vassiliou»	SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IN PORT & EXPORT.	
<b>ALGIERS</b> S. A. SENIA Cables: Senia—Algiers	SHIPCHANDLER American Cigarettes Export	
<b>AMSTERDAM</b>		
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	
Tele: 41860 Binnenkant 47		
Cables: «Fransswart»		
<b>ANTWERP</b>		
STEVEDORE Co QUICK DISPATCH LTD.	STEVEDORES	
Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»		
JOSEPH J. LEE & Co 17, Batavia Street, Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY. Avenue d' Italie 92, Telex: An. 212	STEVEDORING SUPERINTENDING	
Tele: 337.846 Cables «Belbunker»		
STEVEDORING Co. GYLSEN Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	
<b>BALTIMORE</b>		
TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminals»	STEVEDORES	
MARYLAND SHIP CEILING Co INC. 820 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»	SHIP FITTERS	
CURTIS BAY TOWING Co. Mercantile Trust Building. Tel. MULberry 5—8700 Cable & Radio «CURTISBACO»	TOWAGE also at NORFOLK & PHILADELPHIA	
<b>CALCUTTA</b>		
ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele: Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD Tele: 3—1478 2 Selkirk St. Cables : «Hermes»	SHIPCHANDLERS	
<b>CASABLANCA</b>		
H. G. SMITH & Co Ltd. 119, Avenue du General Drude Telephone : 208—85 Cables : SMICO	SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES	
L. BARBER LIMITED (also SAFTI, AGADIR, PORT LYAUTHEY, ALGIERS) 119, Avenue du General Drude Telephone : 607—21 Cables : BARIMER	STEVEDORES, CARGO SUPERINTENDENTS, SHIP'S AGENTS	
<b>COLUMBIA &amp; WILLAMETTE RIVER PORTS</b>		
PORTLAND STEVEDORING Co 1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables «Portsteve». Telephone Broadway 5497.	STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	
<b>DAKAR</b>		
SOCOMAR 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	
<b>DUNKIRK</b>		
SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	
JOKELSON & HANDSAEM Tele: 782/5 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	
<b>DURBAN</b>		
J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD., 220/224 POINT ROAD, DURBAN Cables : «ROULETTE»	SHIP'S STORE MERCHANTS	
<b>FINLAND</b>	ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES	MEMBERS AT ALL PORTS
<b>FREMANTLE</b>		
NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables : «Stevichol»	SHIPS AGENTS	STEVEDORES
FREMANTLE PROVIDORING Co. PTY. LTD. Leake Street, FREMANTLE. Telephone : L—1036—7—8. Cables : «Providore»	SHIPCHANDLERS	
<b>GEORGETOWN (DEM)</b>		
S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables : «Wilbut»	SHIPCHANDLERS	
<b>GIBRALTAR</b>		
JAMES MOLINARY LTD Irish Town 30, Tele: A. 368 Cables «James»	SHIPCHANDLERS	
<b>HAMBURG</b>		
THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables «Stevedoring Hamburg»	STEVEDORES	
<b>HULL</b>		
P. E. HOLLAND, LTD. 11, REDON ROAD, HULL CABLES : «DUCAL» TEL. 31370	STEVEDORES	
HUMBER STEVEDORING CO LTD. 11, HEDON ROAD, HULL. CABLES : «STEVEDORE» TEL. 33371	STEVEDORES	
<b>KARACHI</b>		
COWASJEE & SONS KEAMARI, Cables: Jubilee Telephones : 33362, 33109, 32010, 5115	SHIP'S AGENTS, STEVEDORES, SHIP CHANDLERS COAL BUNKERERS, TUGS, BARGE OWNERS	
<b>LIVERPOOL</b>		
REA LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»	STEVEDORES	
<b>LOURENCO MARQUES</b>		
VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables : «Cretikos»	SHIPCHANDLERS	
N. KASSIMATIS 62, Avenue Alvares Cabral Tele: 5254 Cables «Nikas»	SHIPCHANDLERS	
<b>MADRAS &amp; COAST PORTS</b>		
N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables : «Stevedore — Madras»	STEVEDORES & SHIPCHANDLERS	
<b>MELBOURNE</b>		
UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele : MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables : «Fleetways»	STEVEDORES	
THE FLEET FORGE PTY Ltd. Tele : MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables : «Fleetways»	SHIP REPAIRERS	
UNITED SHIP SERVICES PTY LTD. Telle: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»	SHIP'S FITTINGS	
Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele : MB 3155. Cables «STEVEDORE».	STEVEDORES & CONTRACTORS	
JAMES PATRICK SHIPPING Co Melbourne, Sidney, Brisbane	SHIP AGENTS & STEVEDORES	
<b>MORMUGAO</b>		
LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING Cable : LEMUIR	SHIPS AGENTS	
I. P. NORONHA Cable : IGNATIUSNORONHA	SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS	
<b>NAPLES</b>		
DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele : 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED Cables : «Pucci Bros»	WAREHOUSE OWNERS	
<b>NEW YORK</b>		
MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 3—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow»	TUGOWNERS	

## ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

## ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ.** Φεδρουάριος.— Τὸ σημαντικότερον γεγονός τῶν τελευταίων ἑδδομάδων, ὅπερ ἀμεσον θὰ ἔχῃ ἀντίκτυπον εἰς τὰς μεταφορὰς καὶ τὴν ναυτιλίαν, εἶναι ἡ ἀποφασισθεῖσα ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν διάθεσις ἐνὸς δισεκατομμύριου δολαρίων, κατὰ τὸ ἔρχομένον οἰκονομικὸν ἔτος, ὡς βοηθείας διὰ τὴν οἰκονομικὴν ανασυγκρότησιν τὴν Ἀστικῶν χωρῶν. Τὸ σύνολον θὰ διπλανῆται διὰ παραγγώγικούς καὶ δχι στρατιωτικούς σκοπούς. Τρόφιμα, μηχανήματα, μέσα τηλεπικοινωνίας καὶ μεταφορικὰ θὰ προμηθεύσουν αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι εἰς τὰς ὑποανεπτυγμένας χώρας τῆς Ἀστικῆς, τὴν Κορέαν καὶ τὴν Ἰνδοκίναν ιδιαίτερως. Εἰς τὴν Οὐασιγκτόνα θὰ συζητεῖται τὸ πρόγραμμα τῆς διαδέσσεως τῶν σχετικῶν πιστώσεων.

• Θὰ προσφέρῃ, πράγματι, στηρά τὴν Ἀμερικὴν πρὸς τὴν Ρωσίαν; "Ἄγνωστοι εἰσέθη εἰς αἱ ἀντιδράσεις κατὰ μιᾶς τοιαύτης προτάσεως, τὴν ὁποίαν, πράγματι, ὑπέβαλεν ὁ ὑπουργὸς τῆς Γεωργίας κ. Μπέντσον πρὸς τὸν Πρόεδρον Ἀἰτινέαν. Γεγονός, πάντως, εἶναι, ὅτι ἡ Μόσχα ἀντιμετωπίζει δύσκολον πρόβλημα μέχρι τῆς νέας ἐσοδείας διὰ τὴν κάλυψη τῶν χρέων ἐπιστιοτικῶν ἀναγκῶν τοῦ ρωσικοῦ λαοῦ. Ἡ ἐπεινὴ ἐσοδεία ὑπῆρχεν, ὡς γνωστόν, μειωμένη σημαντικώς, ἐνῷ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι κατέκουν περὶ τὸ δισεκατομμύριον μπούσελς σίτου εἰς τὰ κρατικὰ ἀπόβεμάτα.

• Οἱ Ἀμερικανοὶ παραπηροταὶ προβλέπουν: Μετὰ δύο ἔτη παραγωγῆς ἀνδρῶν τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, ἥρχισαν νὰ σημειοῦνται τὰ πρώτα συμπτώματα επιβαθμίνσεως τοῦ ἐντὸνού ρυθμοῦ παραγωγῆς. Πράγματι, διὰ τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ 1954 διεπιστώθη ὁ δραδύτερος ρυθμὸς τῆς δραστηρίτης, ἐνῷ, ἐπίσης, ὁ ἔξαγωγικὸς ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Ἀμερικῆς δύνεται. "Ἐξ ἀλλοῦ, ἐνῷ κατὰ τὸ 1953 τὰ ἀποθέματα χρυσοῦ καὶ δολαρίων ηὔθησαν κατὰ 30% δι' ὅλην τὴν Εὐρώπην, φθάσαντα εἰς τὰ 13 ἑκατομμύρια δολαρίων, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἡ αὔξησις ἥτοι μόλις 11% καὶ τὸ 1955 προβλέπεται νὰ δισκυαμένη μεταξὺ 4 ἐώς 6%. Ως ἀπότελεσμα τούτου διαφαίνεται ἡδη, ὅτι ἡ Εὐρώπη δὲν δυνηθῇ νὰ διευρύνῃ τὴν ἀγοράστικήν της ικανότητα κατὰ τὸ αὐτὸ ποσόστον, ὅπος κατὰ τὰ δύο προηγούμενα ἔτη. Προβλέπεται, πάντως, ὅτι κατὰ τὸ 1955 ἡ Εὐρώπη θὰ στραφή εἰς τὴν ἀγοράν περιστούρων γεωργικῶν προϊόντων (σίτου, κυρίως, καὶ ἀραβόσιτου) κατὰ 5%, χημικῶν προϊόντων εἰς χύμα κατὰ 5 ἐώς 19% καὶ γαιανθράκων κατὰ 25%, ἐναντὶ τοῦ 1954.

• Τὰ ἐξ Ἀμερικῆς παλαιοίσιδρα μὲν σημαντικὴν ζητήσιν, ἥτις καὶ ἥρχισε νὰ ἀνησυχῇ τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν. Ἰσως νὰ ἔχωμεν περιορισμὸν τῶν ἔξαγωγῶν, αἵτινες ἀνῆλθον τὸν Ἰανουάριον τρέχ. Ἐπούς εἰς 275.000 τ., καὶ δαίνουν αὐξανόμενα, ὥστε νὰ προβλέπεται ἡ ἔξαγωγὴ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος 3.500.000 τόνων. Τὸ 1937 ἔχει σημειώθη ἔξα-

## PENANG

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

## PHILADELPHIA

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

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

MURPHY COOK & Co  
The Burse Philadelphia 6,  
Tele: 8-5514, 8-5515 Cables: «Steveedores» STEVEDORES

RANGOON COMOTTO SON & Co LTD.  
P. O. Box No 129, Cables: «Macotto» STEVEDORES & SHIPCHANDLERS

## ROTTERDAM

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORE SUPERINTENDENTS, GRAN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES  
Tele: 27190 Maaskade 118  
Cables: «Fransswart»

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

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

SINGAPORE DAWOOD & Co 57 Raffles Quay  
Tele: 4757 Cables: «Lethipha» SHIPCHANDLERS

Wah Hin & Co Ltd,  
62 Robinson Road,  
Tele: 22340-3884-3885-6127  
Cables: «Provisions» SHIPCHANDLERS, SHIPPING & MANUFACTURERS AGENTS IMPORTERS & EXPORTERS RUBBER & RICE MERCHANTS

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

VANCOUVER B.C.  
EMPIRE STEVEDORING Co  
Tele: Pacific 8341/8 895 Railway Street  
Cables: «Despatch» STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)  
850, Hastings Street West.  
Tele: Marine 6481-2 Cables: «Louiswlf» GRAIN FITTERS AND STEVEDORES

γωγικὸν ρεκόρ μὲ 4.000.000 τόνων. Ἀπὸ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, μὲ τὴν ὑδημέτη παραγωγικὴ δραστηριότητα, προέρχεται ἡ ζήτησις.

— Περιορισμός, ὥστα, τῆς ἔξαγωγῆς παλαιοίσιδρων θὰ προκαλέσῃ ἀδυνατίαν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, ὅπος αὐξήση τὴν εἰς τὰ χάλυβα παραγωγὴν της. Ἡδη τὰ ἀποθέματα παλαιοίσιδρων εἰς τὰ εὐρωπαϊκὰ χαλιδουργεῖα μόλις ἔξαρκουν διὰ τὰς μέχρι τέλους Μαρτίου ἀνάγκας τῶν. Ἄπειλητική, ὅθεν, διαγράφεται μία προσεχῆς ἐλλειψής ἐνῷ καὶ αἱ τιμαὶ αὐξάνονται.

— Η ἰστανική, ἐπίσης, χαλιδουργία στρέφεται πρὸς τὴν ἀμερικανικὴν ἀγορὰν τοῦ παλαιοίσιδρου. Προσφάτως ἡγοράσθησαν 60.000 τ. καὶ διαπραγματεύεται διεξαγόνται πρὸς ἄγορὰν καὶ ἔτερων ποσοτήτων. Τὸ ἰστανικὸν ὑπουργεῖον Ἐμπορίου ὤρισε διὰ τὸ 1955 εἰσαγέτεον πόσον 1.200.000 τόνων, ἐνῷ αἱ τιμαὶ τοῦ ἔγχωρου παλαιοίσιδρου κυμαίνονται γύρω τῶν 30 ἐώς 40 δολαρίων κατὰ τόνων.

• Αἱ χώραι μόνον τῆς κοινωνίας χάλυβος-γαιανθρακος, δηλαδὴ ἡ Γαλλία, ἡ Γερμανία, ἡ Ἰταλία καὶ τὸ «τρίο» τῆς Μπενελού, πρόκειται νὰ εἰσαγάγουν εἰς Ἀμερικής 2.000.000 τόνων παλαιοίσιδρου. Ἀντίμητρος ἡδη ἐσημειώθη ἀπὸ 25 δολ. πρὸς ἄγοράν τοῦ εἰς 34½ δολλάρια σύμερον, ὡς προκύπτει ἀπὸ τὰς πραγματοποιηθεῖσας ἀγοράς τοῦ Πίτσιμπουργκ, τοῦ μεγαλύτερου χαλιδουργικοῦ κέντρου τῆς Βορ. Ἀμερικῆς.

• Αἱ προδόψεις τοῦ «Οργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας» διὰ τὴν ζήτησην γαιανθρακος διαφέρουν κατὰ χώρας. Ἡ Ἀγγλία, ἡ Γαλλία, τὸ Βέλγιον καὶ ἡ Αὐστρία εἰναι αἱ κυριώτεραι ἔχουσαι ὀνάγκην εἰσαγαγούν. Δια τὴν Ἀγγλίαν ιδιαίτερος ἡ ζήτησης προβλέπεται μεγάλη. Ἡ κατανάλωσις εἰς τὰς χώρας τοῦ Οργανισμοῦ κατὰ τὸ 1954 έφθασεν εἰς τὰ 481 ἑκατομμύρια τόνων, ἐν τῶν δύο ποσοτήτων τὰ 475 ἑκατομμύρια τόνων προήρχοντο ἀπὸ τὰ εὐρωπαϊκὰ ὄρυχεια.

• Η νέα συγκομιδὴ τοῦ ἀργεντίνου σίτου εἶναι ἐτοίμη πρὸς ἔξαγωγήν. Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ Βραζιλία ἀγοράζει σήμερον μεγάλας ποσότητας, ἐναὶ ἀξιόλογον περίσσευμα θὰ διατεθῇ διὰ τὴν Εὐρώπην, ἐάν αἱ τιμαὶ εἶναι συμφέρουσαι. Ἡ δύσκολος διὰ τὴν ἀγοράν τοῦ Πλεύτη κατάστασις προέρχεται ἀπὸ τὴν προβλεπόμενην πτωχὴν παραγωγὴν τοῦ ἀραβούσιτου, πῆδε δὲν εὑνέσται ἀπὸ ἐπαρκεῖς βροχάς. Βάσει τῶν ἐπρεπείων της περιουσιανῆς ἐσοδείας, ἵνα διασφαλίσθων αἱ ὀνάγκαιες ἑστατώσεωσι.

• Η Κούβα ἐπώλησε 200.000 τ. ζαχαρέων εἰς τὴν Ρωσίαν, μὲ φόρτωση τοῦ Φεδρουάριου μέχρι «Ιουνίου». Κατὰ προδόψειν τῆς συμφωνίας, ὃ δὲν ἔξερεθη ἀπάρκες τονάζ διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τῆς μεταφορᾶς, τότε θὰ περιορισθῇ ἡ ποσότητα εἰς 150.000 τόν.

• Εκπρόσωπος τῆς Ομοσπονδιακῆς Διοικήσεως τῆς ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας αἴφερεν εἰς προσφάτους τοῦ διάτοπας τοῦ, ὅτι δὲν εἶναι πολὺ μακρά ἡ μέρα, καθ' ἣν ἡ ἀποκινήτης ἐνέργεια διὰ τὴν ικανή της ἀμερικανικῆς εμπορικῆς πλοιαρίου. Καθώρισε μάλιστα καὶ τὸν χρόνον μεταξὺ τῶν ἔτων 1960 καὶ 1965. Ἀπὸ σχετικού ἔκθεσιν ἐλάβενη ἡδη γινώσιν τῶν προδόψεων αὐτῶν καὶ τὸ Κογκρέσον.

— Ο τίδιος εκπρόσωπος ὅμιλων διὰ τὰς τεχνικὰς ἔξελιξεις τοῦ ἐπιτοκού πλοιού προέβλεψε σημαντικὰς βελτιώσεις καὶ εἰς τὰ μέσα φορτοκρότων, ὡστε νὰ ὑποβιδαθῇ τὸ κόστος τῆς ἐργασίας καὶ νὰ κεισθῇ ὁ χρόνος τῆς παραμονής τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας. Περιτέρω ἐτόνισεν, ὅτι Ικαναὶ θὰ σημειωθοῦν ἔξελιξεις καὶ εἰς τὰς εἰδικότητας τῶν σκαφῶν διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν εἰς χώρα φορτίων.

• Εναὶ τεράστιον συχέδιον συγχρονισμοῦ τῶν βρετανικῶν σιδηροδρόμων ἔχεινθη, μὲ ἐφαρμογὴν ἐντὸς μιᾶς δεκαπεντετεστίας καὶ μὲ προδόψει μέντην διατάνων πτωχῶν περίπου δισεκατομμύριων δολαρίων. Αἱ ἀπομηναῖαι διὰ ἀποσυρθρών τοιαύτας. Ὁι εἰναι φυσικόν, ἡ κατανάλωσις τοῦ γαιανθρακοῦ διὰ τὰς ἀλλας κρήσεις, ἀφοῦ ἀπεδειχθῇ, ὅτι οἱ Ἀγγλοι γαιανθρακοφύροι εἶναι ἀδύνατον τὸν τόσον γαιανθρακούς ὡστε νὰ καλύψουν τὰς ὀνάγκας τῆς ἔγχωρου κατανάλωσεως, νὰ ἔξυπηρετήσουν δὲ καὶ τὰς ἔξαγωγάς. Τὸ πετρέλαιον καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ ἀπομική ἐνέργεια, ἀποτελοῦν τὰ στοιχεῖα, πρὸς τὰ ὄποια στρέφεται ἡδη ἡ προσοχὴ τῶν "Ἀγγλῶν".

• Εναὶ τοῦ 270.000 ναυτεργάτων, ὑπηρετούντων κατὰ τὸ δεύτερον παγκόσμιον ἐπὶ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων καὶ 80.000 κατὰ τὸ 1949. Ἡ ἀπογραφὴ τῆς Ιης Ιανουαρίου ἐ. ἐ. ἐνεδόντες τὸν ἀριθμὸν τῶν 58.800. Ο ἀριθμὸς αὐτὸς εἶναι διλγύντερος κατὰ 7500, ἐναντὶ τῆς Ιης Ιανουαρίου 1954. Ἡ τοιαῦτη μείστης ὀφείλεται καὶ εἰς τὴν πραγματοποιηθεῖσαν τὸ παρελθόν ἔτος μεταφορὰν 130 ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς ἔνας σημαίας.

• Αὐξησίς τῶν τιμῶν τοῦ γαιανθρακος προβλέπεται εἰς τὴν Γερμανίαν, ἐνῷ τὰ μεταξὺ πολεμήσονταν δηδη αἱ τιμαὶ τοῦ χάλυβος. Ἡν ἡ κατὰ 2½ μάρκα τὸν τόνουν αὐξησης γίνεται δεκτή διὰ τοὺς γαιανθρακας, ἐτὶ περιτέρω δηδη ἀγέλλονται πλωτῶν δεδαμενῶν, μέλουσαν νὰ ἔγκατασταθῇ εἰς τὸν λιμένα τῆς Αλεξανδρείας. Θά εἶναι αὐτὴ 20.000 τόνων, τὴν δὲ κατασκευὴν τῆς ἀνέλαβον τὰ ἱσπωνικὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπτσιο, με καταβολὴν τοῖς μετρητοῖς 40% τῆς αἵδιας της καὶ τὸν ὑπολοιπὸν ἐντὸς πενταετίας ἀπὸ τῆς παραδόσεως της. Ἡ παράδοσις προβλέπεται νὰ πραγματοποιηθεῖ περὶ τὰ μέσα Σεπτεμβρίου τοῦ 1955.

# VISCONTI BROS

## SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS

Πρακτορεύσεις καὶ τροφοδοσίαι τῶν Έλληνικῶν πλοίων.

Address: Riva Schiavoni 4159  
Cables: VISCONTI-VENICE  
Phones: 28779  
Private: 29065-34715

VENICE ITALY



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ·Ην. Πολιτείαι·

#### Διάκρισις καὶ εἰς τὰ τάνκερς

Τὸ ύποδηλὸν εἰς τὸ Κογκρέσον παρὰ τοῦ δημοκρατικοῦ Βουλευτοῦ τοῦ Τένενσον κ. Κούπερ νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιου θεστίζεται ἡ προνομιακὴ μεταφορᾶ δι' ἀμερικανικῶν σκαφῶν τῷ 75% τῶν ἐκ τῆς ἀλλοδοτῆς μεταφορέων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας πετρελαιοιδίουν, ἔτυχεν, ὡς ἄλλως τε ἀνεμένετο, τῆς ὑποστορίζεως τῶν ενδιαφερομένων διὰ τὰ δεξαμενόπλοια Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν. Οὐδὲν σχετικῶς ἐνώπιον τοῦ Κογκρέσου ἐκπρόσωπος τῶν ἐφοπλιστῶν ἥδη λογεῖν, διὰ τὸ ποστόν συμμετοχής τῶν ἀμερικανικῶν τάνκερων εἰς τὰς ἐν λόγῳ μεταφορᾶς ἀπό 76% τοῦ ἔτους 1948, κατέπεσε στήμερον εἰς τὰς ἐν λόγῳ μεταφορᾶς ἀπό 30%, μὲν βάσιμον προοπτικὴν περιπτέλων μειώσεων τοῦ, ὃν δὲν ληφθεῖν ἀναστατικὰ μέτρα παρὰ τὸν Κογκρέσου. Ἀνεφέρθη ἰδίως ὁ ὀμιλητὴς εἰς τὴν κίνησιν τῶν παναμαϊκῶν καὶ τῶν λιβεριανῶν δεξαμενοπλοίων, μὲν τὰ ὅποια αὐταὶ αὗται αἱ ἴδιοτήται εἴτε πετρελαίων μεταφέρουν τὰ φορτία τῶν. Ἔφ' ὅσον τὰς λόγω δεξαμενόπλοια — εἶπεν — ἐπανδρούνται μὲν ἔνα πληρώματα, ἀμφιβόλοιν πρέπει νὰ θεωρήται, ὃν ταῦτα θὰ είναι διαθέσιμα ἐν περιπτώσει ἔθνικῆς ἀνάγκης. Ἀνεφέρθη περιπτέλων εἰς τὴν ἀνέπαρκειαν τῶν ἀμερικανικῶν δεξαμενοπλοίων, ὅπως ἔξυπητεσσον τὰς ἀνάγκας τῆς ἔθνικῆς ἀμύνης καὶ ἐτόνεσσεν, διὰ ἐπί 465 ναυπηγουμένων στήμερον ἀνά τὸν Κόσμον τάνκερς, 9 μόνον προορίζονται διὰ τὴν Ἀστερέσσαν. Ἀκόμη καὶ ἡ Ἐλεύθερια, προσέθηκε, ἀπό τὰ υψηλέστατα τῶν Ἀλπεων, ἔχει καὶ αὐτὴ δύο δεξαμενόπλοια ὑπὸ κατασκευήν. Καταλήγουν ἐπέμεινεν εἰς τὴν ψήφισιν τῆς προτάσεως τοῦ νομοσχέδιον διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν 75%, μὲν τὸ ἐπιχείρημα, διὰ τοῦτο δὲν θὰ ἔχησφάλιζε μόνον τὴν ἐργασίαν, ἀλλὰ καὶ αὐτὴν ταῦτην τὴν ἐπιβίωσιν τῶν ἀμερικανικῶν δεξαμενοπλοίων.

#### ·Η προπαγάνδα ύπερ τῆς ναυτιλίας·

Εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ἔρευνης τῶν δέκα πέντε ἐπιχρηγουμένων ἀμερικανικῶν ἑταῖριών τακτικῶν γραμμῶν συνεστήθη πρὸ καιροῦ, ἵνα μελετήσῃ τὴν ἐπίδρασιν, τὴν ὁποῖαν ἀσκεῖ ἐπὶ τῆς δραστηριότητος τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου, ἡ βιομηχανικὴ καὶ γεωργικὴ παραγωγὴ τῶν περιοχῶν τῶν μεσοδυτικῶν πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς. Ἡ ἐπιτροπὴ ἐμελέτησε πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐπὶ μακρῷ χρόνῳ τὰς σχετικὰς στατιστικὰς τῶν πολιτειῶν Ἰλλινόις. Οὐνόσκουσιν καὶ Μισσούρι, αἵτινες ἔχουν βιομηχανικήν, ἀλλὰ καὶ ἐκ παραστῆλην ἀξιόλογην γεωργικὴν παραγωγὴν. Ἐξηκρίθω ἀπὸ τὴν ἐμπειριστατωμένην ἔρευναν, διὰ ἐπὶ τριών μπούσελς σίτου, παραστήλην, 52 ἀνήλιθον κατὰ μέσον ὅρου εἰς 35 ἑκατομμύρια μπούσελς, μὲν μέσην ἐπιστίσαι ἀπόδοσιν διὰ τοῦ γεωργούς των 50 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Κατὰ τὰ ἐνέα μέχρι τοῦ 1953 ἐπὶ αἱ ἔξαγωγαι σιτου ἀπέδωκαν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας εἰσόδημα 821 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ἔκ τῶν ὅποιων 40 ἑκατομμυρία δολλαρίων εἰς τοὺς γεωργούς τοῦ Ἰλλινόις καὶ τοῦ Μισσούρι.

Ἡ ἔρευνα κατέδειξεν ἄκομη, διὰ τὸ ἀπόμονωσις τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος ἀπὸ τὴν διεθνῆ τοιαύτην εἶναι ἀδύνατος. Ἡ ἀπόστασις είναι ἐν προκειμένῳ μία ἀπλὴ λέξις, νὰ νὰ περιγράψῃ τὸ διάστημα μεταξὺ δύο διαφόρων σημείων τῆς Υδρογείου. Τὸ σημερινὸν πλοίον, ἀνέτον καὶ ταχύτατον μέσον ἐπικοινωνίας, γεφυρώνει τὴν ἀπόστασιν.

Μὲ τὴν ιδίαν γραμμὴν σκέψεως ἡ ἐπιτροπὴ ἀπεφάνθη, διὰ τὸ ἀπασχόλησης τῶν εἰδικεύεται καὶ τῶν ἀνειδίκευτῶν ἀργακανῶν ἐργάτων ἐξαρτάται ἀπὸ τὰς εἰσαγωγάς ἀπὸ θαλάσσης καὶ διὰ τοῦ αἰτιαὶ τὰς ὅποιας απολαμβάνει εἰς γεωργούς ἀπὸ τὴν παραγωγὴν του, ἔχουν ἀμεσον ἐπιδραστιν εἰς τὸν σύγκονο τοῦ διεθνούς ἐμπορίου. Τοῦτο ἀπό τὸ ισχύει καὶ διὰ τὰς βιομηχανικὰ προϊόντα, ἐφόσον αἱ ἀπαραίτητοι διά τὴν βιομηχανίαν πρώται ὥλαι ἔχουν σχέσιν μὲ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων. Διεπιστώθη ἀκόμη, διὰ ἐπὶ 102.000 ἐργατῶν, οἵτινες ἀπασχολούνται εἰς τὴν κατασκευὴν γεωργικῶν ἐργατικῶν, οἵτινες, τὰ 12% ἐξαρτῶνται ἀπὸ τὴν ἀγοραστικὴν Ιακωνίτη τῶν ἄλλων ἔθνων, αναφέρεται ἡ περίπτωσις τῆς Βραζιλίας, ἡ ὅποια κατὰ τὸ 1952 ἔχησεν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείες καφθεῖ ἀξίας 670 ἑκατομμυρίων δολλαρίων καὶ τὸ ἐν λόγῳ ἐπιστραχθεῖ ποστὸν ἐπρομηθεύθη ἀμερικανικὰ προϊόντα, ἀγοράσασα ἀπὸ τὰς τρεῖς προσαναφερεῖσας περιφερείας προϊόντα ἀξίας 35½ ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Ἡ ὅλη ἔρευνα ἀποβλέπει εἰς τὸ νὰ καταδείξῃ τὴν ἀναγκαιότητα ὑπάρχεως τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου καὶ νὰ δικαιολογήσῃ τὴν εἰς αὐτὸ παρεχομένην κρατικὴν ὑπόστηριξιν. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἡ ἀνάτερω ἔκθεσις — δευτέρα εἰς τὴν σειρὰν τῶν σχετικῶν ἔρευνων — ἔξετυπνή εἰς δεκάδας χιλιάδας ἀντιτύπων, ἵνα διαφωτίσθη ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ θέματος ἡ ἀμερικανικὴ κοινὴ γνώμη. Θὰ ἐπακολουθήσουν ἔτεραι παρόμοιαι εἰρευναὶ καὶ διὰ ἄλλας Πολιτείες.

#### Ναυτιλία καὶ ναυπηγική

Ἡ ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων ἀμερικανικὴ κοινοβουλευτικὴ ἐπιτροπὴ, εἰς ἔκθεσιν τῆς ἀναγνωθείσαν προσφάτως εἰς τὴν Βουλὴν, προβαίνει εἰς τὴν χαρακτηριστικὴν προειδοποίησιν, ὅπτι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι δεν ἔχουν σήμερον εἰς τὴν διάθεσιν τῶν οὔτε ἐπαρκῆ διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν φορτηγά, ἀλλὰ οὔτε καὶ ναυπηγικά μέσα, ικανά ν' ἀντιμετωπίσουν τὰς μελλουσαὶ νὰ προκύψουν, ἐπειρπτώσει πολέμου, ἀνάγκας τῶν. Εἰς εἰδικὴν ἐπὶ τὸ θέματος τούτου ἔκθεσιν ἀνέρεθερο, ὅπτι τὴν Ιανουαρίου τρέχ. ἔτους ἐτέλουν ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὰ ναυπηγεία τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν 16 μόνον ἐμπορικά σκάφη, μὲ σύνολον ἀπασχολούμενου προσωπικοῦ 6000 ἐργαστοεχνῶν, ἐνώ, κατὰ τοὺς συντάκτας τῆς ἔκθεσεως, ὁ ἀριθμός αὐτῶν ἐν καιρῷ εἰρήνης δὲν πρέπει ποτὲ νὰ είναι κατόπερ τῶν 30.000. Ὁ τελευταῖος οὕτος ἀριθμός θὰ ἡδύστατο, ἐν περιπτώσει πολέμου, νὰ αὐξηθῇ εἰς 432.000 ἐργαστοεχνῶντα.

Ἐις ἐρώτησιν τῆς κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς, πῶς διαγράφονται αἱ πιθαναὶ ἀνάγκαι τῆς χώρας εἰς ἐμπορικά σκάφη, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν μεταφορῶν ἐν περιπτώσει γενικῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν κινητοποίησεως, ο πλοίαρχος κ. Φόρτ, ἐκπρόσωπος τῆς «Μαριτάριου Ἀντιτηρεστρίου», ἔτονεσεν, ὅτι τὰ τελοῦντα σήμερον ἐν ὑπηρεσίᾳ σκάφη θὰ ἡδύστατο ἀπλῶς ἐν ἀντιμετώπισον τὰς ἀνάγκας τῆς πρώτης μόνον ἡμέρας τῆς ἐπιστρατεύσεως. Μετ' αὐτῆς, θὰ πρέπει νὰ ἐπαναφερθούν ἀμεσῶς πρὸ τὴν ἐφεδρικὴν κατάστασιν εἰς τὴν ἐνέργον ὑπηρεσίαν 200 τούλαχιστον πλοίων τοῦ κυβερνητικοῦ στόλου. Περιστέρω δ. κ. Φόρτ ύπεστηριζεν ἐνώπιον τῆς κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς, ὅτι τὰ πέντε προσεχῆ ἔτη θὰ είναι κριτικὰ διὰ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ἐπλίζεται, πάντως, κατὰ τὸν διάρκειαν τῶν νὰ ἐπιτευχθῇ μία εἰς εὑρείαν κλίμακα αὐξησίας τοῦ ἀπασχολούμενου προσωπικοῦ, ἐφ δόσον ἡθελεῖ τεθῆ εἰς ἐφαρμογὴν τὸ ἐπικονιωθὲν παρὰ τὴν «Ναυτικῆς Διοίκησεως» ναυπηγικοῦ πρόγραμμα.

Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ διοικητὴς τῆς Κρατικῆς Διοίκησεως τῆς Ναυτιλίας κ. Ροτσάτην πρόκειται γὰρ ὑποβάλλει εἰς τὴν ιδίαν κοινοβουλευτικὴν ἐπιτροπὴν πλήρη ἔκθεσιν, περιλαμβανούσαν τὰ στατιστικὰ ἐκεῖνα δεδομένα, ἀτίνα δικαιολογίου διατί ἀλλὰ χώραι προηγούνται τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν εἰς ναυπηγήσεις καὶ παρέχουσαν διάγραμμα σχεδίων, διὰ τῶν ὅποιων τὰς ἀμερικανικὰ ναυπηγεία σὴν ἡγούντο εἰς καταστασιν συντότητος, ηπίς θὰ ἐπέτρεπεν εἰς αὐτὰ νὰ φθάσουν εἰς τὸ ὑψος μιᾶς ικανοποιητικῆς, ἐν καιρῷ πολέμου, παραγωγῆς.

#### Ἐπτὰ νέοι τύποι πλοίων

Τὰ σχέδια ἐπτὰ νέων τύπων ἐμπορικῶν σκαφῶν μελετοῦν ἡδη οἱ ἀρμόδιοι κρατικοὶ παράγοντες τῆς Ουασιγκτώνος, ἀτίνα καὶ πρόκειται, διὰ τῶν φθάσουν μέχρι τῶν ναυπηγήσων, ν' ἀντικαταστήσουν τὰς διαφόρους κατηγορίας πλοίων τῆς ὑπαρχόντης σήμερον δυνάμεων τῆς ἀμερικα-

#### ΣΤΟΚ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ



ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

# Hempel's Marine Paints

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

νικής ναυτιλίας. Τέσσαρες τών έναν λόγω νέων τύπων αναφέρονται εἰς φορτηγά έμπορου φορτίου, ό πεμπτος εἰς τάνκερ διὰ τάς ακτοπλοϊκάς μεταφοράς, ό εκτος εἰς φορτηγού διὰ φορτία εἰς χύμα καὶ ό έδεσμος εἰς ειδικού σκάφους διὰ τὴν μεταφοράν εμφόρων οχημάτων. Πιστώσεις έπι-  
τήμησαν ηδη, ὅπως άναγραφούν εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ 1956, διὰ τὴν ναυπήγησιν δύο ἐκ τῶν ἀνταστάτων σχεδιαζούμενων πρωτοτύπων σκα-  
φῶν. Η ναυπήγησις τῶν ὑπόλοιπων θὰ έχει τὴν περιοχὴν ἀντικα-  
ταστάσεως προγράμματα τῶν δισθόρων ἐφοπλιστῶν, ἐνώ ἐν τῷ μετα-  
ξύ θὰ ζητηθοῦν καὶ αἱ πιστώσεις ἀπὸ τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ νέου οι-  
κονομικοῦ ἔτους διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τῶν ἔτερων πέντε πρωτοτύ-  
πων πλοίων.

Κύριον χαρακτηριστικὸν τῶν σκαφῶν καὶ τῶν ἐπτά τύπων θὰ εἴνε τὸ ταχύτης τῶν 18 μιλίων καὶ ἄνω, ἐνῷ καὶ τὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως τῶν θὰ είναι τοῦ τελειοτέρου τύπου. Πλὴν μιάς ἔξαιρεσεως, δῆλο τὰ σκάφη διὰ ἔχουν τὰς μηχανὰς τῶν εἰς τὴν πρύμναν πρὸς ἐπίτευξιν μεγαλύτερου κυδισμοῦ καὶ μείζονος εὐκαιρίας εἰς τὰς φορτοεκφορτώσεις τῶν. Εἰς τὸν τύπον τὸν προοριζόμενον, νὰ ἀντικαταστησῃ τὰ «Λιμπερτούς» ἐδόθη τὸ ὄνομα «Φρίντου». Τὸ σκάφος τοῦ τύπου τούτου θὰ ἔχῃ μῆκος 417 πο-  
δῶν καὶ χωρητικότητος 8800 τόννων δ.ν., θὰ φέρῃ τὰς μηχανὰς του εἰς τὴν πρύμναν καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 16 ἥ 18 μιλίων, ἀνάλο-  
γως τοῦ συστήματος τῶν πρωτοτηρίων μηχανῶν του. Ο δεύτερος τύ-  
πος χαρακτηριζόμενος ὡς «Αἴλαντ κλάς» ἀναφέρεται εἰς σκάφος μι-  
κροτέρας χωρητικότητος καὶ μὲν μικρότερον βύθισμα — 5000 τόννων δ.ν., μὲ βύθισμα 21 ποδῶν — θὰ φέρῃ καὶ αὐτὸς τὰς μηχανὰς πρύμνη-  
και προσφέρεται διὰ μεταφορᾶς εἰς τὴν Καραϊβικὴν Θάλασσαν. Μῆ-  
κος 350 ποδῶν, ταχύτης 14—15 μιλίων.

Τὸ τρίτον φορτηγὸν ἐπρού φορτίου, τὸ τῆς «Κλίππερ κλάς», θὰ ἀνα-  
πτύσσῃ ταχύτητα 18 μιλίων καὶ θὰ ἔχῃ μεταφορικὴν ικανότητα 10.800  
τόννων δ.ν. Θὰ ἀντικατοστητῇ τὰ τυποῦ «C 2» φορτηγά. Μεγαλύτε-  
ρος τύπου φορτηγοῦ είναι ὁ τέταρτος, ὁ ἀποκλλιθεὶς «Στράφερ κλάς». Τὸ  
σκάφος τοῦ τύπου τούτου, με τὰς μηχανὰς εἰς τὸ μέσον, ὡμοιάζει  
πρὸς τὸ «Μάρινερ», ἔξαιρετες τῆς ταχύτητος, ὡς τὰς εἶναι ἡ τῶν 18  
μιλίων. Χωρητικότητος 13.500 τόννων δ.ν., καὶ μῆκος 494 ποδῶν. Τὸ  
ἀκτοπλοϊκὸν δεξιανεύπλοιον ἀφ' ἐτέρου θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 20  
μιλίων, θὰ είναι χωρητικότητος 22.000 τόννων δ.ν., μὲ μεταφορικὴν  
ικανότητα 180.000 Βαρελίων, θὰ ἔχῃ μῆκος 615 ποδῶν καὶ εύφορον βύ-  
θισμα 32 ποδῶν, θὰ δέ κατασκευῇ τοῦ θὰ στοιχίζῃ 100.000 δολαρίων.  
Ἐπωνυμάσθη «Πάπι-λάιν». Τὸ φορτηγὸν φορτίου εἰς χύμα (ὅπερ  
προβλέπεται νὰ χοντριστοῦν κυρίως διὰ τὰς εἰσαγωγαὶς εἰς τὴν Α-  
μερικὴν πρώτων ὑλῶν τῶν ὅποιων ή ἀξιεῖ αναμένεται νὰ φθάσῃ τὸ 1970  
εἰς 75 ἑκατομμύρια δολαρίων, ἔναντι 15 ἑκατομμυρίων δολαρίων σή-  
μερον), θὰ ἔχῃ μῆκος 580 ποδῶν, ἐννέα κύτη, ἐκ τῶν ὅποιων ολιγώ-  
τερα θὰ γρηγοριούντων, διὸν τὸ σκάφος διὰ τὴν μεταφορὴν ειστάλλευστα  
καὶ ὅλα, ὅπαν θὰ μεταφέρει στηρπά. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος δὲν θὰ διαθέτῃ  
ιδικὰ τοῦ μέσα φορτοεκφορτώσεως, τὸ δὲ κόστος τῆς ναυπηγήσεως του θὰ κυμαίνεται γύρω τῶν 7½ ἑκατομμυρίων δολαρίων. Ταχύτητα 16  
μιλίων. Τέλος, τὸ εἰδικὸν σκάφος διὰ τὴν μεταφορὴν ἐμφόρων δημητρα-  
τῶν θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 20 μιλίων, 4400 τόννων δ.ν., καὶ θὰ  
δύναται νὰ μεταφέρῃ τὰ έμφορτα όχηματα ἐντὸς μιᾶς νυκτὸς ἀπὸ τὴν  
Νέαν Υόρκην εἰς τὸ Νέρφολκ, μὲ κοστὸς 1½ σεντ τὰτα τονών-μιλ-  
λιον, ἔναντι τῶν 2½ σεντός, ὅπον στοιχίζει στήμφον μὲ μεταφορᾶ διὰ τὸ  
ὅδικο ἀστηρίας. Επωνυμάσθη «Τέον πάτικ». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θὰ  
είναι ικανὸν νὰ φορτώνῃ καὶ ἔκφορτών τη ὀχηματα ἀπὸ τὰ κείμενα εἰς  
τὰς πλευράς του στόμια κυτῶν, ἐν περιπτώσει δὲ πολέμου θὰ χρησιμο-  
ποιήσται εἰς τὴν μεταφορὰν ἀμάτων μάγης.

Ο ἔκπροσωπος τῆς «Μαριτάιν Αντιμιστρέσιον», ἀναφέρων τὰ ἀ-  
νωτέρων ἔνωντον τῆς ἀμοδίας κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς παρεπίστησεν,  
ὅτι κατὰ τὸν καταρτισμὸν τῶν σχεδίων ἐλήφθησαν ὑπὲρ δύνιν καὶ αἱ ἐφο-  
πλιστικαὶ ἀπώλειες.

Εἰς σχετικὰς ἔρωτήσεις τῶν θυλευτῶν διὰ τὸ ναυπηγικὸν κόστος, δ-  
ούτος κρατικὸς ἔκπροσωπος ἐδόλωσεν, διὸ αἱ βοετανικαὶ ναυπηγήσεις

ἐπαυσαν πλέον νὰ είνε αἱ χαμηλότεραι τῆς Εὐρώπης. Αἱ ιαπωνικαὶ θεω-  
ρούνται σήμερον αἱ εὐθηνότεραι.

'Αναφορικῶς ἔξι ἄλλοι μὲ τὴν πειραματικὴν ἀλλαγὴν τοῦ προωτηρίου συστημάτων τῶν τεσσάρων λίμπερτος, δώστε νὰ καταστῶν ταῦτα ταχ-  
τέρα, ἀνεκοινώθῃ, ὅτι τὸ δύο πρώτων ἔξι αὐτῶν θὰ είνε ἔτοιμα πρὸς ἐκτέ-  
λεσιν τῶν δοκιμῶν των τὸν προσεχῆ Ιούλιον τὸ ἔν τον Αὔγουστον  
τὸ ἔτερον.

## Ιαπωνία

### Ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις

Εἰδικὴν «Ναυτικὴν Τράπεζαν» ζητοῦν οἱ Ἰάπωνες ἐφοπλισταὶ καὶ  
ναυτηγοὶ νὰ συσταθῇ, ή δὲ πρόσταξις των αὐτῶν φαίνεται μὴθετουμένη  
ἀπὸ τὴν κυβέρνησην, πητὶς καὶ ἔκτη περισσότερα, λεπτομερέστερα τοῦ  
προτεινούμενού μέτρου. Οἱ ναυτιλιακοὶ κύκλοι θεωροῦν τὸ ἐν λόγῳ πι-  
στωτικὸν ἔργονα, ὃ μιαν ἀνάγκην, ίνα κατορθώσουν οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ  
μεταδιδόσουν τὰς παραγγελίας των τὰς προβλεπούμενας ὑπὸ τοῦ κυ-  
βερνητικοῦ προγράμματος διὰ τὴν περίοδον 1955—56. Θὰ πρέπει,  
πάντως, τὰ 70 % τούλαχιστον, τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν ἀνασυγκρό-  
τησιν τῆς ιαπωνικῆς ἐπιπορικῆς ναυτιλίας κεφαλαίων νὰ παραγωρθούν  
ἀπὸ τὴν κυβέρνησιν. Αν αὐτὴ ἐπιθυμῇ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν παρ-  
λίκων σκαφῶν καὶ τὴν Βασιλιακὴν τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας ἀνάπτυξιν, ὑπε-  
λογίζετο, ὅτι θὰ ἔχειειστον ἀμέτως πρὸς τὸν σκοτὸν κεφάλαια 15 ἑκατομμύρια λιρῶν Αγγλίας.

Ἡ ιαπωνικὴ κυβέρνησις ὑπόλογοίζει εἰς μίαν ναυτιλιακὴν δύναμιν τεσ-  
σάρων ἑκατομμυρίων τῶν τούνων γκρος, εἰς τὸ τέλος τοῦ 1958. Η σπουρι-  
δὴ δύναμις ἀνέρχεται εἰς 3.250.000 τόν. γκρος καὶ καλύπτει τὰ 60 % τῆς  
προπολεμικῆς χωρητικότητος. Υπολογίζεται ἡ Κυβέρνησις τοῦ Τόκιο δι-  
ένα πρόγραμμα ταχείας ἀνάπτυξεως τῆς ναυτιλίας, δώστε ν' ἀνακτηθούν  
οἱ μεταφοραὶ τὰς ὁποὶας ἐκμεταλλεύονται στήμερον τὰ ἔντα πλοῖα, δια-  
προύνται 70 καὶ πλέον ἀντηγραφοῦσις κατὰ μίνα εἰς τακτικὰς γραμμὰς  
ἀπὸ τοὺς ιαπωνικοὺς λιμένας, ἔναντι 40 μόνον ιαπωνικῶν ἀνεχωρή-  
σεων. Ας σημειωθῇ, διότι σημαντικὸν ποσὸν ἐκ τῶν δασειῶν τῆς «Διε-  
θυνούς Τραπέζης Εἰσαγωγῶν»—«Ἐξαγωγῶν» πασεχωρήθη εἰς τὴν ναυπι-  
γικὴν Βιομηχανίαν. Μὲ τὰς πιστώσεις αὐτῶν ἐπετεύχθησαν οἱ γνωστοί  
ἀπὸ ξένους ἐφοπλισταὶ — τὸ πλεῖστον «Ελλήνας — πασαγγελία» πλοί-  
ων, διὸ τὰς ὁποὶας δάνεισται πενταετοῦς ἐξοφλήσεως ἐδόθησαν διὰ τὰ  
60 % τῆς ἀξίας των.

## Μεγ. Βρεταννία

### Ἡ ἑτησία ἐκθεσίς τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου

Πρὸ δημοσίου ἐδημοσιεύθη ἡ ἑτησία ἐκθεσίς τοῦ Βοετανικοῦ Ναυτι-  
κοῦ «Ἐπιμελητηρίου διὰ τὸ ἔτος 1954. Η ἐκθεσίς διαιστέται εἰς τρία  
μέρη. Τὸ πρώτον ἀναφέρεται εἰς τὰ κύρια γεγονότα τοῦ ἔτους, τὰ δέ  
λοιτά δύο εἰς τὰ πεπογμένα τῶν Τημάτων τοῦ «Ἐπιμελητηρίου καὶ  
ἄλλα καθ' ἔκστον θέματα.

Εἰς τὸ πρώτον καὶ γενικούν ἐνδιαφέροντας μέρος ἡ ἑκθεσίς, μετὰ τὴν  
διαπίστωσιν περὶ τῆς καθολού δειλίας τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τῆς  
M. Βρεταννίας, κατὰ τὸ ἔτος 1954, ἀναφέρει, διότι ἡ βρετανικὴ ναυτι-  
λία, λόγῳ τῆς χρονικῆς καυσθορήσεως, τῶν ἑκπεσμένων ναυλῶν καὶ  
τῆς αὐξήσεως τοῦ κόστους κινήσεως πλοιών δὲν μετέχει μὲν πλήρως εἰς  
τὴν δειλίαν, ἀλλά πάντως, εἰργάσθη καλλίτερον ἀφ' διότι ἀ-  
νεμένετο.

Δημοσιεύουμεν κατωτέρω, τὰ γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος ἀποσπάσμα-  
τα τῆς ἐν λόγῳ ἐκθέσεως:

**Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**: Η ἐκθεσίς τονίζει,  
ὅτι ὁ ταχύτερος ρυθμὸς παραδόσεως ἐμπορικῶν πλοιῶν έχειν ὡς ἀπο-  
τέλεσμα αὐξήσιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου τῷ 1954 κατά

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΓΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ & ΥΠΕΡΠΟΛΥΤΕΛΗ ΠΛΟΙΑ  
ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ, ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 20 ΜΙΛΙΑΡΙΩΝ  
ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ — ΠΙΣΙΝΑ — AIR CONDITIONING

### “ΑΧΙΛΛΕΥΣ,, - “ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

‘Η συντομότερα γραμμὴ μεταξὺ:

ΕΥΡΩΠΗΣ — ΕΛΛΑΣ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΥ

Προσεχεῖς ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

**Α)π “ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,, - Α)π “ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,**

Διὰ ΜΠΑΡΙ—ΒΕΝΕΤΙΑΝ ὥρα 2 μ.μ.

ΜΑΡΤΙΟΥ 10-20-30

ΑΠΡΙΛΙΟΥ 9 καὶ 19

Διὰ ΒΕΝΕΤΙΑΝ

Εκτάκτως ΜΑΡΤΙΟΥ 9, ὥρα μ.μ.

Δι’ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ ὥρα 12 μεσημερινήν

ΜΑΡΤΙΟΥ 6-16-26

ΑΠΡΙΛΙΟΥ 5-15-25

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

### Δρομολόγια Έσωτερικοῦ

### Δ)π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 2 μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ. Πάτρας, Σάμην, ΙΘΑΚΗΝ, Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ,

### Δ)π “ΚΑΝΑΡΗΣ,,

ΕΚΑΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕ-  
ΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

Ἐκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

### Δ)π “ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

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

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 3 μ. μ. διὰ ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥ-  
ΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

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

4 34 έκαπομύρια τόννων, έξι ήσου κατανεμομένων μεταξύ δεξαμενοπλοίων και πλοίων ηρού φορτίου. Μεταξύ των καθ' έκαστα χωρών, η έμφανσασα τήν μεγίστην άναλογιαν αιχήσεως τού μέμπορικού της στόλου, ήτο ή Λιβερία. Τό νηολογηθέν τοννάς τής χώρας ταύτης σχεδὸν έδιπλασιάσατο κατά ποσόν και υπερέδη κατά το τέλος του 1954 τό τοννάς της Όλλανδιας, Σουηδίας και Γερμανίας.

**ΝΑΥΛΟΙ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ :** Κατά τά τέλη τού παρελθόντος (1954) έσημερώθη — άναφέρει ή έκθεσις — νέα ύψωσις τού έπιπεδου τών ναυλών θα διά τά ποντοπόρα τράμπες, οι οποίοι άρκετά άποτόμως πρήσαν από τών χώρων τού φθινοπώρου τήν ανιάσσαν. Πρέται, όμως, νά σημειωθή η έπι πρόσδεξτος αυτή άνατιμησις έξεκίνησεν από τό κατώτατον έπιπερπέτων διά τήν κίνησιν τών πλοίων σημειών.

Άν αι σημειριναί τάσεις ήτο δυνατόν νά αποτελέσουν συνάρτησιν σαφῶς διαγραφομένης αιχήσεως τών από τό θαλάσσης μεταφορών ηρού φορτίου, προερχομένης έξι έπεκτάσως τού μέμποριου, ή άνατιμησις τών ναυλών θα διά τά περισσότερον ικανοποιητική. Υπήρχαν, άναφιβόλως, άμεσα τίνα αίτια, ώς έπι παραδείγματι πτωχή έσοδεια δημητριακών και ανάγκαι περισσότερου γαιανθρακος είς τήν Δυτικήν Εύρωπην. Αύται, όμως, αι καταστάσεις δέν έχουν καμιαν σχέσιν μέ τήν παγκόσμιου εύημερίαν. Απομένει, ακόμη, νά ίδωμεν, άν πισώ από την δύναμιν τής σημειωνής έκτασεως (ή οποία ίσως έξαπτισθή αφ' ουστής) υπάρχη τί τό διαρκέστερον και υγιέστερον, τό οποίον νά δασίζεται έπι τών δάθρων αύξανουσιν παγκοσμίου εύημερας.

Κατά τά μέσον τού 1954 — άναφέρει περαιτέρω ή έκθεσις — αι τιμαί ναυλών διά τά δεξαμενόπλοια είχον φθάσει τά χαμηλότερα από τού πολέμου και έντευθεν έπιπεδα. Πολλά σκάφη είχον παροπλισθή, έλλειψεις έργασιας. Ή μεταγενεστέρων, δημως, έπελθουσα δελτίστιας τών τιμών τών ναυλών διετρήθη. Ή ζήτησις διά πετρέλαια παραμένει υψηλή. Δέν είνε, όμως, δυνατόν νά κρινή τις ποιόν αποτελέσμα θά έχουν αι παραδόσεις μεγάλου είς ποσόν τοννάς, τελούντος άκομη υπό ναυπήγυσην, έπι τής ναυλαγοράς.

Μολούντοι έσημειωθή έδω και έκει εύχαριστος άνακοψιας έπι τού κόστους κινήσεως τών πλοίων, γενική, όμως, υπήρξεν ή τάσις καθολικής αιχήσεως τού κόστους έκμεταλλευσεων. Άπο τής πλευράς τών ωφελημέτων ή κερδών, σημειώμεν τήν κατά 1ούλιον τού 1954 γενομένην μείωσιν κατά 6 πέντας κατά τόνον καθαρόν είς τά τέλη διελεύσεως τής Διώρυγος τού Σουέζ. Άπο τής πλευράς τών ζημιών, σημειώμεν τήν αύξησην, κατόπιν πολλών μεταβολών, τών τιμών τού πετρέλαιου διπλέζεται, αι οποίαι, κατά τό τέλος τού έτους, ήσαν σημαντικών άνωτεραι τών τιμών κατά τάς όρχας αυτού. Αγορά έξαρτημάτων, τροφίμων και υλικού, δλα υπόκεινται είς τάς αύξανομένας τιμάς τής άγοράς και ο προϋπολογισμός τού πλοίου επαρσύνεται, οπως και ο προϋπολογισμός τής οικοκυράς, τό φαινόμενον, οτι ένω σημειούνται έδω και έκει διλγάι πτώσεις τιμών, έν τώ συνόλω τά έξοδα ήσαν μάλλον άνωτερα τών ποίν.

**ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ ΣΗΜΑΙΑΣ :** Δέν ύπηρξεν — τονίζει ή έκθεσις — σημεία οιασδήποτε περιστολής τής πολιτικής τής διακρίσεως σημαίας. Έξακολουθεί νά προσλαμβάνη πολλάς μορφάς. Είνε προφανές, έτι δύκουται ή άτυχης ίδες, έτι τό σύστημα προτιμήσεων είς τά φορτία είνε τό άποτελεσματικώτερον και οίκονομικώτερον μέσον δημιουργίας ή βοηθείας στόλου υπό την έθνική μιᾶς χώρας σημαίαν. Τό σύστημα έφαρμόζεται κατ' αύξοντα ρυθμόν και είς διμερείς έμπορικάς συνθήκας και με, μάλλον έπαχθη και έπιζημα αποτελέσματα διά μονοπλεύρου ένεργειας. «Έχουν πολλά παραδείγματα τής πρώτης και τρία πρόσφατα παραδείγματα τής δευτέρας περιπτώσεως : α) Νομοσχέδιον κατατεθέν είς τήν Χιλιανήν Βουλήν, ζητεί, όπως διαφυλάσσονται διά τήν έθνικήν σημαίαν, τούλαίστον, τά 50% όλων τών είσαγομένων και έξαγομένων είδων, περιλαμβάνει δέ συνάμα νέαν και Ιδιαιτέρως άπαράδεκτον διάταξιν υπό την μορφήν ποινικής ρήτρας παρέχουσαν είς τάς όρχας τό δικαίωμα νά επιβάλλουν πρόστιμον 10% έπι τής αξίας τού φορτίου τού μεταφερομένου κατά παράβασιν τών κυρίων διατάξεων τού νομοσχ-

δίου. β) Η Συμφωνία τών δεξαμενοπλοίων, τής Σαουδικής Αραβίας ζητεί, όπως διαφυλαχθή είς τά υπό τήν σημαίαν της νηολογούμενα πλοία τό δικαίωμα νά μεταφέρουν, κατά άπροσδιόριστον άναλογιαν, τό έξαγόμενον έκ τής Σαουδικής Αραβίας πετρέλαιον. γ) Τό τρίτον και σκόμη ένοχλητικώτερον παραδείγμα είνι ο νόμος τών Ήνωμένων Πολιτειών περί τροποποίησεως τού Νόμου Έμπορικού Ναυτικού τού 1936 και λήψεως μονίμου νομοθετικής προνοίας διά τήν μεταφοράν σημαντικής μερίδος τών διά ιδιαίτερων πόδων διά τήν μεταφερομένων φορτίον έπι σκαφών υπό τήν σημαίαν τών Ήνωμένων Πολιτειών.

Τελείως χωριστά από τό προηγούμενον, ο νόμος ούτος εύρυνε ούσιωδώς τήν έφαρμοσήν του συστήματος προτιμήσεων φορτίου, αι οποίαι μέχρι τούδε, τούλαχιστον θεωρητικών περιωρίζοντο είς φορτία τής άμερικανικής Βοηθείας. Αγοραί έξω τής Αμερικής (off-shore) υπήκθησαν σήμερον τελικών υπό τό σύστημα τής προτιμήσεως τού άμερικανικού πλοιού. Αν δέ έπιπροσθέντως και αι εξαγωγαί είς Αμερικής, αι γεννούνται υπό τήν έγγυησην τής άμερικανικής κυβερνήσεως, ώς πρός τήν μετατρεψιμότητα τού νομίσματος τής είσαγωγής χώρας, υπαχθούν και αύντα είς τάς διατάξεις τού νόμου περί περιορισμού τού 50%, τότε θά είναι δύσκολον νά κατορθωθή διάκρισις τών φορτίων, τά οποίαν είνε τής βοηθείας και τών φορτίων, τά οποίαν ένεργει τό έμποριόν. Μήπας τις μετά τήν ψήφισην τού νομοσχέδιου είς νόμον, έγνωσθη έτι μεταξύ Ήνωμένων Πολιτειών και τής Μεγ. Βρετανίας συνήθησε σημφωνία περί εισαγωγής είς τήν δευτέρων γαιανθρακος, τής πληρωμής σημφωνίας της νά γίνη είς λίρας στερλίνας, τής μεταφοράς υποκειμένης είς τόν κανόνα τού 50%. Προτού κλεισθή ή έν λόγω σημφωνίας, ο άμερικανικός γαιανθρακος έθεσεις είς Αγγλίαν υπό τήν συνήθη έμπορικην μορφήν διαπραγματεύσεως, ώς και ήτο, πράγματι, έμπορική πράξις. Κατόπιν τής έν λόγω σημφωνίας, ο γαιανθρακος απέδην νύν είδος, τό οποίον δύναται νά κτηθή δυνάμει τού νόμου περί άμοιδας βοηθείας, δοτις συνεπάγεται ουτομάτως τήν έφαρμογήν τού κανόνος 50%. Ή στερλίνας φαινεται, θά θρησπιωτούπαισι ουχί πρός άφελος τής Μεγ. Βρετανίας, άλλα χάριν άλλων χωρών κατά τρόπον παραδεκτόν από τάς Ήνωμένων Πολιτειών. Απηλλαγμένη, θεν, ή σημφωνία όλων τών διοικητικών λεπτομερεών, παρουσιάζεται και είνε πράξις ανταλλαγών. Ή Μεγ. Βρετανίας θά λαμβάνει γαιανθρακας από τάς Ήνωμένων Πολιτειών και θά έξαγη, είς αντάλλαγμα, είδη είς άλλας χωράς. Τό ούσιωδες στοιχείων τής δι θ έι ας είς τάς ανταλλαγας ταυτας, είνε δυνατόν νά υπάρχη διά τάς άλλας αυτάς χωρών, αι οποίαι θά καρπούνται ωφελημέτων έκ τών ανταλλαγών σύντον. Είνε, όμως, δυνατόν νά αποτελέσῃ, δρά γε, τούτο μέρος τής ανταλλαγής, ώστε νά συνεπάγεται τήν άπομάκρυνσιν και έπι έλαχιστον ταυτής από τού δι έθεωρείτο μέχρι τούδε, ώς πράξις κανονικώς έμπορικη; Ή δυσχέρεια τού νά διακρινητικής μέσα είς τό πλέγμα τών διεθνών ανταλλαγών, αποτελεί και τό παρεχότερον χαρακτηριστικόν αυτών. Δημιουργούνται υπόνοιαι, έτι παραδέλπτων τάς καλάς σχέσεις, αίτινες δέονταν νά υπάρχουν και τώτο είνε τόσον σημαντικόν — μεταξύ τής παγκοσμίου έλευθεράς ναυτιλίας και τών Ήνωμένων Πολιτειών.

Εξ αρχής οι δρετανοί πλοιοκτήται κατείδον τόν κινδυνον, ο όποιος είνε είς δόλους έκδολος, θητεί, αι μη προβλημή σταθεράν άντιστασις κατά τής έφαρμογής τού κανόνος 50% εύδης έξ αρχής, οι πλόκασιοι τού θα έπεκταθούν όλιγον κατ' όλιγον. Κατά τά άμεσως μεταπολεμικά έπη, ο κανόνης ούτος έφρωρούζεται είς τά φορτία δι ωρού. Ακολούθας, ή έφαρμογή του έπεξετάθη είς τά φορτία δι θ έι ας. Αι συνθήκη θ' άπειδιώκεται ή έφαρμογή του και είς τάς αποστολάς γαιανθρακος, δεικνύουν, προφανώς, τόν κινδυνον τής περαιτέρω έφαρμογής του και είς εις φορτία τού έμποριον. Εσχάτως, φορτίων μήλων από τάς άκτας τού Δυτικού Ειρηνικού, μετεφόρητο υπό τόν κανόνα 50%. Ή δυτανική ναυτιλία έπεστήμανε τόν κινδυνον έκ τών μεταφορών τούτων, άναφερθείσα είς τήν κυβερνησην τής. Οταν αι Ήνωμέναι Πολιτειάι ένεκαινίασαν κατά τά άμεσως μετα τόν πόλεμον έπη εύρεα προγράμματα βοηθείας, οι



## ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΤΟΣ “ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ”

Οι άντιπρόσωποι τής Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ είς τούς κάτωθι  
σιγαρέττων πρός άμεσον έξυπηρέτησιν τών πληρωμάτων πλοίων  
είς τιμάς λίαν εύνοικάς.

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

“ΑΛΕΞΤΩΡ”

πλοιοκτήται τών δοηθουμένων χωρών, έκτιμαντες την γενναιοδωρίαν της μεγάλης Συμμάχου των, ηθανθησαν, ότι ήσαν πναγκασμένοι διά τούτο νά δεχθούν την έφαρμογή της άρχης του 50% διά φορτία μεταφέρομενα ἐπί το βάσει των προγραμμάτων αὐτῶν. Τούτο, όμως, πληπίζεν, ως ἀπέτελος προσωρινής φάσιν (τών μεταφορών) και ότι σύν τη βαθματικά ἐπανόδια εἰς ὀμαλοτέρες συνθήκας, ὁ τεχνητὸς αὐτὸς περιορισμός ως πρὸς τὴν χρησιμοποίησιν τῶν υπηρεσιῶν τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας, θὰ πρέπει.

Ἀπετέλεσεν, δὲν, μεγάλην ἀπογοήτευσιν τὸ γεγονός, ότι ἐκαδικοποιήθη εἰς νόμον ἡ περὶ προτιμήσεων φορτίου πρόνοια, μὲ προφανὶ σκοπὸν συνεχίσεως εἰς τὸ διηγέκες τῆς ἀπαραδέκτου ταῦτης πολιτικῆς τῆς διακρίσεως. Οὐχὶ ολιγώτερα τῶν ἑνέας Κρατῶν προέδροσαν εἰς ἐπιστήμονας παραστάσεις πρὸς τὴν ἀμερικανικὴν κύρευσιν κατὰ τὸ μέτρον τούτου καὶ δένον σχετικῶν νά σημειωθῇ, ότι κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς συζητήσεως τοῦ νομοσχεδίου εἰς τὸ Κογκρέσον, πολλοὶ Αμερικανοὶ ὄμοδοι ἐκρύθησαν κατὰ τοῦ νομοσχεδίου. Τὸ ἀμερικανικὸν, ιδιαιτέρως, ὑπουργεῖον τῶν Ἑξωτερικῶν κατέδικος σφοδρῶς καὶ διὰ λογικῶν ἐπιχειρημάτων τὸ νομοσχέδιον, όχι μόνον αὐτὸ καθ' ἔαντο εἰς τὰς διατάξεις του, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰ πιθανὰ ἀποτελέσματα, τὰ ὅποια θὰ ἔχῃ εἰς ἄλλας χώρας, αἱ ὅποιαι θὰ ζητήσουν καὶ αὐταὶ νά ὑποστηρίζουν τὸ ἐμπορικὸν τῶν ναυτικῶν διὰ προτίμων εἰς τὰ φορτία των. Ἀποτελεῖ εἰρωνείαν τὸ γεγονός, ότι, ἐνῷ τὸ Στέπον Νηπόρτμεντ κατεδίκασε τὸ νομοσχέδιον ἐπὶ τῷ λόγῳ, ότι ἀπετέλεσε βῆμα πρὸς μεγαλύτερον κυβερνητικὸν ἐλέγον τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν — ἐνῷ ναυτιλίᾳ πρέπει νά παρέχῃ μέγιστον, δύον τὸ δυνατόν, στάδιον εἰς τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν καὶ ιδιωτικὴν ἐπιχειρίσιν — τὸ Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητηρίον τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, σώμα ἀντιπροσωπευτικὸν τῆς ιδιωτικῆς ἐπιχειρίσεως, ἐκπούθησθαι σφόδρα ὑπὲρ τοῦ νομοσχεδίου. Αἵρον σημειώσασεν εἶναι, ότι αὐτὸς οὗτος ὁ πρόεδρος Ἀϊζενχάουερ ὑπογράφων τῶν νόμων, ἐπέκρινε διατάξεις τινὰς αὐτοῦ, ἐκφράσας τὴν ἐπίλογο, ότι τὸ προσεχὲς Κογκρέσον θὰ τὰς ἀναθέσῃ.

**ΑΔΗΛΟΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ :** Ή ἐκθεσὶς ἀναφέρει, ότι ὁ μεγαλύτερος συντελεστὴς τῶν ἀδήλων (ἀσφάτων) ἔξαγωγῶν υπῆρξε διοί τὴν Μεγ. Βρετανίαν, ή ναυτιλίας τῆς. Τούτο, λέγει, διειστόθη κατόπιν ἐρευνητῆς γενομένης ὑπὸ τῆς Ναυτιλίας, τὴν σίτησε τῆς κυβερνήσεως, διὰ τὸ ἔτος 1952. Κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο ὁ ἀριθμὸς ἀντιπροσωπευεται διὰ 221 ἑκατομμυρίων λιρῶν στερλινῶν. Ἡ ἐρευνα αὕτη, διπὼς ἀπέδειξε καὶ ἡ γενομένη κατὰ τὸ 1947, ἀπῆται μεγάλην ἐργασίαν διὰ τοὺς πλοιοκτήτας. Διὰ μίαν, ἐπὶ παραδίγματι, ἑταῖριαν, μὲ πολλὰ πλοία, ἔχεισθαι νά ἀπασχοληθῇ ἐξ ὀλοκλήρου εἰς ἀνθρώπους ἐπὶ ἔν ἔτος. Βαρύ, ἐπίσης, εἶνε τὸ ἔργον ἐκείνων, οἱ ὅποιοι ήσαν ὑπεύθυνοι πρὸς συγκέντρωσιν τῶν στοιχείων καὶ σύνουσιν τῶν ἀποτελεσμάτων, τὰ ὅποια νά παρασχουν τὴν ἀπαιτουμένην πληροφορίαν, ήτις, κυριολεκτικῶς, καλύπτει ὀλόκληρον τὸν εἰς τὸ ἑξωτερικὸν ἀπησχολημένον στόλον τῆς Μεγ. Βρετανίας.

#### Αἱ παγκόσμιοι καθελκύσεις κατὰ τὸ 1954

Κατὰ τὰς ἀνακοινωθείσας πρὸ ἡμέρων στατιστικὰς τοῦ «Λόγδ' Ρέτζιστερ» καθειλύσθησαν τὸ 1954 εἰς δόνον τὸν Κόσμον (ἐξαιρέσεις τῆς Σοδειτικῆς Ρωσίας, Πολωνίας καὶ Κίνας, διὰ τὰς ὅποιας δέν ύπαρχουν αὐθεντικοὶ πληροφορίαι) 1233 πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 5.252. 631 τόν. γκρός, ἐναντὶ 1143 σκαφῶν, 5.096.050 τόν. γκρός, καθελκυσθέντων τὸ 1953. Ἡ ἐργασία αὐτὴ — ἔξαρισμένη τῆς πολεμικῆς πε-

σιόδου — ἥτο ἡ μεγαλυτέρα σημειωθείσα ἀπὸ τοῦ 1920 καὶ ἐπένθιθεν. Τὰ 55% τῆς καθελκυσθείσης τὸ 1954 χωρητικότητος, πρὸ 2.898.988 τόν. γκρός (267 σκάφη), ανεφέροντο εἰς δεξιαῖς πόλοις. Αἱ ἀνωτέρω καθελκύσεις, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὴν προκύμασσαν ἐναντὶ τοῦ 1953 διαφορά, κατανέμονται εἰς τὸ κάτωθι δύοδεκα κυριωτέρας ναυπηγικάς χώρας :

ΧΩΡΑΙ	Διαφορά ἐναντὶ 1953
Μεγάλη Βρετανία	— 1.408.874
Γερμανία	+ 963.114
Σουηδία	+ 544.311
Ηνωμέναι Πολιτείαι	+ 476.984
Ιαπωνία	+ 413.405
Όλλανδια	+ 410.559
Γαλλία	+ 266.570
Ιταλία	+ 161.767
Νορβηγία	+ 137.920
Δανία	+ 130.481
Βέλγιον	+ 124.458
Καναδάς	+ 52.892

#### Ο ναυλάριθμος τοῦ Ιανουαρίου

Ο καταρτίζομενος παρὰ τὸ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τοῦ Λουδίνου, ναυλάριθμος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, βάσει τῶν εἰς λίρας Ἀγγλίας κλεισμένων ναυλώσεων, ἐσημείωσε διὰ τὸν παρελθόντα μῆνα Ιανουαρίου μίαν ἀστμάνων ὑποχώρωσην διὰ τὰ ἀπλὰ ταξιδία καὶ μίαν αὔξησιν κατὰ 5.6 μονάδων διὰ τὰ τάιμ-τσάρτερς. Ἐκλεισε, δηλαδή, εἰς τὰ 115.1 διὰ τὰ ἀπλὰ ταξιδία, ἐναντὶ 115.5 τοῦ προηγουμένου μηνὸς Δεκεμβρίου καὶ εἰς τὰ 114.6 διὰ τὰ τάιμ-τσάρτερς, ἐναντὶ 109.0 τοῦ Δεκεμβρίου π. ἔτους. Η κατὰ μῆνα διακύμανσις τοῦ ναυλάριθμου, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὰ δύο προηγούμενα ἔτη, ἔχει ώς κάτωθι (μὲ βάσιν 100 τὸ ἔτος 1952):

ΜΗΝΕΣ	1953			1954		
	Ταξ.	Τ. το.	Ταξ.	Τ. το.	Ταξ.	Τ. το.
Ιανουάριος	79.3	59.8	71.9	58.3	115.1	114.6
Φεβρουάριος	80.0	61.5	77.6	62.0	—	—
Μάρτιος	83.2	64.8	77.4	63.4	—	—
Απρίλιος	85.6	69.7	75.8	65.5	—	—
Μάϊος	82.2	65.5	77.4	59.0	—	—
Ιουνίος	73.8	61.6	77.6	64.2	—	—
Ιούλιος	75.8	57.4	79.7	59.9	—	—
Αύγουστος	73.9	59.0	80.1	61.9	—	—
Σεπτέμβριος	73.9	56.4	90.6	71.8	—	—
Οκτώβριος	77.5	56.3	99.5	84.0	—	—
Νοέμβριος	73.8	58.0	110.4	101.8	—	—
Δεκέμβριος	71.5	57.8	115.5	109.0	—	—

Οι εἰσφέροντες διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ναυλαρίθμου παράγοντες τῶν φορτίων κατὰ ταξιδίου ἐσημείωσαν αὔξησιν διὰ τὸν γαιάσθακας, τὰ στήρα καὶ τὰ μεταλλεύματα, ὑποχώρωσην διὰ τὰς ζαχάρεις καὶ τὴν χορτονομήν. Ἀναλυτικῶς κατ' εἰδῆ δείκται φορτίων διὰ τὸν μῆ-

## “Ο ΦΟΙΝΕ,”

ΑΝΩΝ. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ  
ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 39

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ: ΠΕΙΡΑΙΩΣ Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 12

ΘΕΣΝΙΚΗΣ ΡΟΓΚΟΤΗ 6

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ: ΚΑΘ' ΑΠΑΣΑΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ:

ΖΩΗΣ

ΠΥΡΟΣ

BAESENSKA RIBENT LINEIN

SEEDS CLOTHES LINEN TAPETE

SOUTH AMERICA-MEDITERRANEAN

PRESIDENTIAL CLOTHES LINEN TAPETE

COOTTON LINEN TAPETE

SOFT CLOTHES LINEN TAPETE

SOFT CLOTHES LINEN TAPETE

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΓΓΛΙΑΣ & ΙΟΝΙΩΝ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΑΣ

ΕΛΛΑΣ

να 'Ιανουάριον, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τοὺς πέντε προηγουμένους μῆνας δείκνυνται ἀπὸ τὸν κατώτερων πίνακα:

ΦΩΤΙΑ	Αὔγ.	Σεπτ.	Οκτ.	Νοέμ.	Δεκ.	Ιαν.
Γαλάνθρακες	85.6	90.6	100.1	105.9	107.2	108.1
Γενήματα	75.5	88.8	99.7	116.7	118.9	122.9
Ζαχάρεις	92.7	108.0	111.4	126.1	132.3	113.5
Μεταλλεύματα	76.4	96.5	91.3	97.6	99.3	108.5
Λιπασμάτα	92.2	71.8	93.4	105.5	78.6	—
Ξύλεια	75.5	82.9	100.9	104.3	132.6	—
Χορτονομή	75.3	75.6	78.3	88.2	92.8	89.6

Μέσος δείκτης .... 80.1 90.6 99.5 110.4 115.5 115.1

"Οσον ἀφορά ἔξ αλλού τὰς χρονοναλώσεις, οἱ δείκται τῶν ναυλαρίθμων διὰ τὰς καταναλισκόντα πετρέλαιον ἀτμόπλοια καὶ διὰ τὰς δηλελογίης, μὲ βάσιν συγκρίσεως 24/5 τὸν τόνων δ.ν., μηνιαίως διὰ τὰ πρότατα καὶ 27/10 διὰ τὰ δεύτερα (μέσος ὅρος τοῦ 1952) εἶχον, ὡς κάτωθι, διὰ τὸν μῆνα 'Ιανουάριον, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τοὺς πέντε προηγουμένους μῆνας:

ΜΗΝΕΣ	'ΑΠΡΙΛΙΚ.	ΔΗΜΕΔ.	Μ. δρος
Αύγουστος	1954 59.1	64.7	61.9
Σεπτέμβριος	> 68.7	74.9	71.8
'Οκτώβριος	> 85.4	82.7	84.0
Νοέμβριος	> 97.4	106.1	101.8
Δεκέμβριος	> 103.9	114.2	109.0
'Ιανουάριος	1955 107.6	121.7	114.6

## Σοβ. Ρωσία

Ἡ θέσις τῆς ναυτιλίας τῆς

Κατὰ πληροφορίας τοῦ Τύπου τοῦ 'Ανατολικοῦ Βερολίνου, ἡ δύναμις τῆς σοβιετικῆς ναυτιλίας ὑπολογίζεται εἰς 500 φορτηγά σκάφη διαφόρων μεγεθῶν μέχρι τῶν 10.000 τόνων δ.ν., 36 δεξαμενόπλοια, 600 ρυμουλκά, ἀλιευτικά, παγοχθραυστικά κλπ., καθὼς καὶ εἰς τινὰ ἐπιδαπτυγά προσριζόμενα κυρίων διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν. Λαμβανομένων ὑπὸ δινούμεως τοῦ 1939, ὅτε ἡ Ρωσία κατεῖχε τὴν ἐνδεκάτην θέσιν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου, τῶν ἀπωλειῶν, αἵτινες ἐσημειώθησαν κατὰ τὸ πολεόν τοῦ ἀριστεροῦ μετ' αὐτῶν ἀνασυγκροτσώνες. ὑπολογίζεται, ὅτι ἡ σημερινὴ δύναμις τῆς σοβιετικῆς ναυτιλίας φθάνει εἰς ἕνα σύνολον 3.000.000 τόνων γκρός. Τὸ «Σόβτοργκολοτ», ἡ κρατική, δηλαδή, ὀργάνωσις τῆς ρωσικῆς ναυτιλίας ἀνοικτῆς Θαλάσσης τοῦ 1939 μίαν δύναμιν 2.000.000 τόνων γκρός.

Διαφορούντος τοῦ πολέμου ἀπωλεθήσαντα ρωσικά πλοῖα 500.000 τόνων περίπου, ἀλλὰ τὰ σκάφη ταῦτα ἀντικατεστάθησαν κατὰ ἔνα ἵκανον ποσοστὸν, χάρις εἰς τὴν ἀμερικανικὴν Βοήθειαν τὴν παρασχετίσαν ἐπὶ τῇ Βάσει τοῦ νόμου «περοὶ ἐκμισθώσεως καὶ δανεισμοῦ». Ἀπὸ τὰς ἐπανορθώσεις ἐπέτυχεν ἡ Ρωσία νὰ λάβῃ τὸ 1945 σκάφη 300.000 τόν. γκρός, ἀτίνα, ὅμως, πάσαν, ὀπωδόπιτος, παρήλια. Ἐλασεν ἐπίσης 200 ρυμουλκά καὶ διάφορα πλωτά μεστά λιμένων από τὴν 'Ανατολικὴν Γερμανίαν, καθὼς καὶ 90 μικρά δηλελοκίνητα σκάφη, 400 φορτηγίδας κλπ. πλωτά μεστά ἀπὸ τὴν Φιλαδελφίαν.

Ἄπο τοῦ 1950 οἱ Ρώσοι ἐστράφθησαν πρὸς τὰ ἔνα ναυπηγεία, ἵνα ἐπιτύχουν τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου των. Ἡ ἀνάγκη αὗτης ἐδικαιολογήθη μὲν ἀπὸ τὴν Μόσχαν μὲ τὸ ἐπικείριμα, ὅτι τὰ ἐγχώρια ναυπηγεῖα ἔσσαν ἀποσχολημένα μὲ τὰς ἀνάγκας τοῦ πολεμικοῦ στόλου, εἰς τὴν πραγματικότητα, ὅμως, φαίνεται, ὅτι οἱ Ρώσοι δὲν ἔσσαν προποιημένοι διὰ τὴν ταχείαν καὶ μὲ χαμηλὸν κόστον ναυπηγούν ἐμπορικῶν πλοίων καὶ ιδίᾳ πετρελαιοφόρων. Είναι γνωστοί αἱ ἔκτοτε ἀδεάμεναι εἰς εύρυτάπτην κλίμακα ρωσικά παραγγελίαι εἰς τὸ ἑξατερικόν, αἵτινες καὶ πιστέσταται, ὅτι βάθισμασιούν.

Ἡ προσοχὴ τῶν Ρώσων στρέφεται κατὰ προτίμησιν εἰς τὰ τράμπς φορτηγά καὶ εἰς τὰ δεξαμενόπλοια, τῶν ὅποιων, ὅμως, ἡ ναυπηγεία, λόγω τῶν γνωστῶν συμμορικῶν ἀπαγορεύσεων, είναι δύσκολος. Ἡ Μόσχα ἐπιδιώκει ἀκόμη καὶ τὴν σύστασιν τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὰς 'Ινδίας, τὴν Κίναν, τὴν 'Ινδονησίαν, τὴν Κεντρικὴν καὶ Νότιον 'Αμερικὴν, ἔτι δὲ καὶ πρὸς τὴν 'Εγγύς καὶ Μέσην 'Ανατολήν. Πράγματι, ως ἔργο γέλλεται, ἀρχίζει ἀπὸ τῆς προσεχούς ἀνοίξεως μία νέα τακτικὴ γραμμὴ ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τοῦ Δουνάβεως τῆς Ανατολικῆς καὶ Δυτικῆς Μεσόγειουν.

## Τουρκία

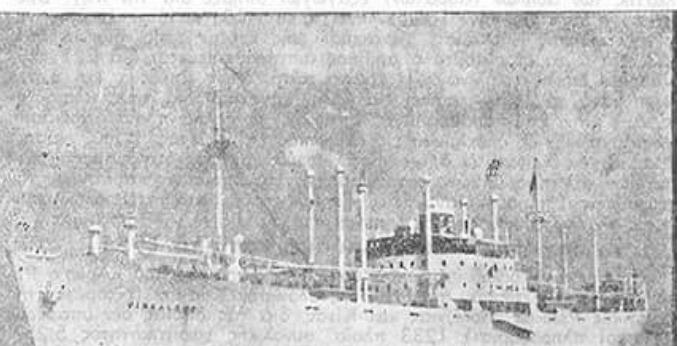
Αἱ μεταφοραὶ μὲ τὸ παραπέτασμα

Τὰ φορτία ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τοῦ Δουνάβεως ηγήθησαν κατὰ 65 % τὸ παρελθόν ἔτος, εἰς τὸ αὐτὸν δὲ ὑψηλὸν ἐπίπεδον διετηρήθησαν καὶ κατ' 'Ιανουάριον τοῦ τρέχ. ἔτους, μὲ προέχουσαν θεσιν τὴν κίνησιν τῶν πετρελαιοειδῶν. Στατιστικαὶ τῆς ναυτι-

λικῆς κινήσεως τῶν Στενῶν διαπιστώνουν, ὅτι κατὰ τὸ 1954 διῆλθον ἐκεῖθεν 2986 πλοῖα κατευθυνόμενα πρὸς λιμένας τοῦ Σιδηρού Παραπτάσματος ἢ προερχόμενα ἐξ αὐτῶν, ἔνσαντι ἀντιστοίχου κινήσεως 1812 πλοίων κατὰ τὸ 1953. Τὸν 'Ιανουάριον ἐ. ἔτους τὰ διελθόντα πρὸς ἀμφοτέρας τὰς κατευθύνσεις σκάφη ἐφεισαν εἰς τὰ 295. Οἱ ἀριθμοὶ τοῦ 1954 χαρακτηρίζονται ὡς μεταπολεμικὸν ρεκόρ, ἀν καὶ ἡσαν κατώτεροι τοῦ 1939, ὅτε εἶχον διελθεῖ ἀπὸ τὰ Στενά 3316 σκάφη.

Ἡ ιταλικὴ σημαία ἔρχεται πρώτη εἰς τὴν κίνησιν ταῦτην καὶ μετ' αὐτὴν ἡ ρωσική, ἀκολουθούν δὲ αἱ σημαῖαι τῆς Ἑλλάδος, τῆς Νορδηγίας, τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Φιλαδελφίας. Ἡ ἀμερικανικὴ σημαία δὲν ἐνεφανίσθη εἰς τὴν ἐν λόγῳ κινήσιν τῶν ναυτικῶν φορτία αἱ πενταετίας. Τὰ μεταφέρομενα ἐκ τῶν ρωσικῶν καὶ ρουμανικῶν λιμένων φορτία αἱ πετρέλαια, γαστρίσκας, μεταλλεύματα, ἐλαιοπόρους, τσιμέντα καὶ σιδηροτριχίας, καθὼς καὶ εἰς ἄλλα τινὰ εἶδη, εἰς μικροτέρας, ὅμως, ποσότητας. Τὰ διὰ τῶν Στενῶν πρὸς τὴν Ρωσίαν καὶ τὴν Ρουμανίαν φορτία περιελαμβανούν, κυρίως, ἐστριβοδειδή ἐκ Χαϊφας καὶ Καζαμπλάγκας, βάμβακα ἐξ Αιγαίου, βωμίτην, καπνόν καὶ σταφίδα ἐξ Ἑλλάδος, δέρματα ἐξ Ἀργεντίνης, σίκοδοσμικὸν ψιλόν καὶ ἀσφαλτὸν ἐξ Ἀλβανίας, δέρματα ἐξ Ἀργεντίνης, σίκοδοσμικὸν ψιλόν καὶ ἡλεκτρικά εἴδη ἀπὸ τὸ Κόντινεντ, κενούς σάκκους ἀπὸ τὸ Λονδίνον καὶ τὸ Ρότερνταμ κλπ.

Εἰς τὴν κίνησιν τοῦ 'Ιανουάριου ἐ. ἔτη τὰ ιταλικά σκάφη ἀνήλθον εἰς 82, τὰ σοβιετικά εἰς 33, τὰ δορυφόρων χωρῶν εἰς 41, τὰ ἐλληνικά εἰς 28, τὰ νορδηγικά εἰς 19, τὰ σουηδικά εἰς 14, τὰ φιλαδελφικά εἰς 13, τῆς Κοσταρίκας εἰς 9, τοῦ Ισραὴλ εἰς 7, τὰ παναμαϊκά καὶ ἀγγλικά ἀνὰ 5, τὰ γαλλικά, τουρκικά καὶ δανικά ἀνὰ 4, τὰ δλλανδικά εἰς 3, τὰ αἰγαπτικά, Ἰνδονησιακά καὶ Λιβανού ἀνὰ δύο καὶ τὰ βελγικά, ἀργεντινά ἀνὰ ἕν. Ἐξ αὐτῶν, τὰ 49 ήσαν δεξαμενόπλοια καὶ μετέφερον 400.000 τόννων ρωσικῶν καὶ ρουμανικῶν πετρελαιοειδῶν, ἐναντὶ ἀντιστοίχου κινήσεως 123.000 τ. κατ' 'Ιανουάριον τοῦ 1953, 249.000 τόννων κατ' 'Ιανουάριον τοῦ 1954 καὶ 632.000 τόννων κατά Δεκέμβριον τοῦ 1954.



SVENSKA ORIENT LINIEN  
TELEGRAMS "ESOL", GOTHEBURG  
FAST CARGO-LINER TRAFFIC  
SCANDINAVIA-NORTH AFRICA-NEAR EAST

SOUTH AMERICA-MEDITERRANEAN  
AB ATLANTTRAFIK  
TELEGRAMS, "OCEANSHIP", GOTHEBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

## ΜΙΧΑΗΛ ΣΡΟΥΡ & ΥΙΟΣ

ΕΜΠΟΡΟΙ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ  
ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Κρέατα, Χορταρικά, Εδώδιμα,  
Ύλικά Καταστρώματα, καὶ Μηχανῆς,  
εἰς έξαιρετικάς ποιότητας καὶ τιμάς  
έκτος συναγωνισμοῦ.

PORT STREET  
ΤΡΙΠΟΛΙΣ ΛΙΒΑΝΟΥ

Τηλ. Διευθ. : MASROUR

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

**“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”**

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

‘Αντιπρόσωποι μας είς τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

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

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

**Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις**

‘Ο κ. N. Λυκιαρδόπουλος

‘Ο σεβαστὸς Πρόεδρος τῆς Ἐφοπλιστῶν κ. N. Λυκιαρδόπουλος, ὑπέστη, πρὸ ἡμέρων, ἐπιτυχὴ ἐν Ἀθήναις ἔγχειροις τῆς χολιδόχου κύτωσες. Εύρισκεται ἡδη ἐν ἀναρρώσει, τὴν ὅποιαν καὶ εὐχόμεθα ταχυτάτην.

Μεταβολαὶ εἰς τὸ Y.E.N.

Ἐύρυταται μεταβολαὶ εἰς τὸ Υπουργεῖον Ναυτιλίας. ‘Ο κ. Λυκιαρδόπουλος, προξενὸς λιμενάρχης εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. Τὴν θεσιν τοῦ Κεντρικοῦ Λιμενάρχου Πειραιῶν καταλαμβάνει ὁ κ. Θεοχάρης. ‘Ο κ. Παπαμιχαὴλ ἀναλαμβάνει τὸ Γραφεῖον Ναυτικῆς Ἔργασίας. Ἀλλαγαὶ ἐπέρχονται καὶ ἄλλαι εἰς τὴν Διοικησιν τοῦ N. A. T., τοῦ Οἴκου τοῦ Ναυτοῦ καὶ τὰς διαφόρους Διευθύνσεις τῆς κεντρικῆς ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου.

Τὸ «Ἀτλάντικον

Τὸ νεοαγραρασθὲν ἐπιβατηγόν «Ἀτλάντικον» τῆς ἑταῖριας Τυπάλδου ἀπέπλευσεν ἐκ Μελβούρνης ἐμφόρτον διὰ τὴν Μεσόγειον. Μετὰ τὴν ἐκφόρτωσίν του, θὰ πλευσῃ εἰς Γένοβαν, διποὺ καὶ θὰ ἐκτελέσῃ ριζικὴν μετασκευὴν τῶν διὰ ἐπιβάτας διαμερισμάτων του. Θὰ είναι ἔτοιμον τὸν Μάιον.

Τὰ ναυπηγεῖα Σκαραμαγκά

Κατόπιν τοῦ ὑποβληθέντος πορίσματος εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐθνικῆς Ἀμύνης τῆς ἐπιτροπῆς κρίσεως προσφορᾶν διὰ τὴν μισθωσιν, ἀνασυκρότησιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν ναυπηγείων καὶ συνεργείων τοῦ B.N. εἰς Σκαραμαγκά, ἡ Ἑλληνικὴ Κυβερνήσις ἐπαναλαμβάνει τὸν διαγωνισμὸν τὴν 8ην Ἀπριλίου 1955.

Αἱ ὄφειλαι τῶν ἐξ ἐπανορθώσεων πλοίων

‘Υπὸ τῶν ὑπουργείων Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν κατηρισθὶ τὸ νομοσχέδιον επειδὸς ρυθμίσεως ὄφειλῶν πρὸς τὸ Δημόσιον ἐξ ἀγορᾶς πλοίων (τῶν ιταλικῶν ἐπανορθώσεων) καὶ ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου 1971/1951». Ἐν γενικαῖς γραμμαῖς, διὰ τοῦ νομοσχεδίου, παρέχονται αἱ κάτωθι διευκολύνσεις εἰς τοὺς ἀγοραστὰς τῶν πλοίων τῆς ὡς ἀνω κατηγορίας: α) Κεφαλαιοποιεῖται τὸ ἥμισυ τῶν καταστασῶν. Ληξιπροθέμων δύο ἑτησίων δόσεων, ὡς καὶ 25 % τῶν ἀπαιτητῶν ἐντὸς τοῦ 1951 καὶ 1956 δύο ἀκόμη τοιούτων, ἐξόφλουμένων ἐντὸς 20ετίας, ὡς καὶ τὸ λοιπὸν χρέος καὶ μὲ τὸ ίδιον ἐπιτόκιον. Παραλήπης ἀπιδιώκεται ἡ ἐντὸς δραχυτάτου διαστήματος ἐξόφλησης τοῦ ἀνεισπράκτου ὑπολοίπου τοῦ ἑτερού ημίσεως τῶν δύο ὡς ἀνω ληξιπροθέμων δόσεων μετὰ τῶν ἀφειλομένων τόκων.

β) Περιορίζεται ἡ ἀσφαλιζόμενη ἀξία εἰς τὰ 70 % τοῦ ὑπολοίπου χρέους. γ) Ἐν περιπτώσει ἀμέσου καταδόλης τοῦ 70% τοῦ χρέους, τοῦτο θεωρεῖται ὡς ἐξοφληθὲν ἐξ ὀλοκλήρου.

Λαμβάνονται, ἐπίσης, αὐστητὰ μέτρα ἐναντίον τῶν μὴ ἐξόφλουμένων τὰς ὑποχρεώσεις τῶν, μετὰ τὴν νέαν ταύτην εὐνοϊκὴν μεταχείριστον. Τὰ μέτρα ταύτα ἔχουνται μέχρις ἀναγκαστικῆς ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου, σανε δικαιώματος λήψεως ἀναστολῆς.

Διὰ τὰ μεσογειακὰ φορτηγὰ

Ἐπίσης ὑπὸ τῶν ἀνωτέρω δύο ὑπουργείων κατηρισθῇ καὶ ἔτερον νομοσχέδιον «περὶ ρυθμίσεως ὄφειλῶν πρὸς τὸ Δημόσιον ἐξ ἀγορᾶς πλοίων καὶ ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου 469) 1947». Διὰ τοῦ νομοσχεδίου τούτου παρέχονται πρὸς τοὺς ἀγοραστὰς πλοίων ἐκ γερμανικῶν ἐπανορθώσεων αἱ ἀκόλουθαι διευκολύνσεις:

α) Μειώνεται τὸ ἐπιτόκιον ἀπὸ 3% εἰς 2%, δοσον καὶ τὸ ἐπιτόκιον τῶν ιταλικῶν ἐπανορθώσεων πλοίων.

β) Περιορίζεται ἡ ἀσφαλιζόμενη ἀξία τῶν πλοίων εἰς τὰ 60% τοῦ ὑπολοίπου χρέους.

γ) Κεφαλαιοποιούνται αἱ μέχρι σήμερον ὄφειλαι εἰς μίαν ἐνιαίαν ὄφειλήν, ἐξοφλητέαν διὰ 16 ἑπτάσιων δόσεων. Καὶ

δ) Ἐν περιπτώσει ἀμέσου καταδόλης τοῦ 50—60% τοῦ ὑπολοίπου χρέους, θεωρεῖται τοῦτο ὡς ἐξοφληθὲν ἐξ ὀλοκλήρου.

Αἱ ναυπηγησεῖς

‘Αθρόαι διειδιάσθησαν κατὰ τὰς τελευταίας ἐδημοάδας παραγγελίαι διὰ τράπαις φορτηγὰ εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα ἀπὸ μέρους Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν. Πέραν τῶν δύο σῶν ἀνεγράφαμεν εἰς προηγουμένα τεύχη μας, ἔγνωσθησαν ἡδη καὶ αἱ ἀκόλουθαι:

‘Εξη δηλεοκίνητα φορτηγὰ τῶν 12.500 τόνων d.w., μὲ ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ, παρηγγειλεν ἐν Ιαπωνίᾳ ὁ κ. Στ. Λιθανός, τρία τοῦ αὐτοῦ μεγέθους ὁ κ. Γ. Αρ. Ἐμπειρίκος καὶ δύο ὁ κ. Δημοσῆς. Δάμασης. Πλειόνες λεπτομέρειαι τῶν ἐλύγων παραγγελιῶν δὲν ἔγνωσθησαν, φαίνεται, ὅμως, ὅτι διὰ πολλὰς ἐξ αὐτῶν παρεσχέθη ἡ δανειακὴ διεύκουλνηση ἐπὶ τῶν 60% τῆς ἀξίας των. Τὸ κόστος κυμαίνεται γύρω τῶν 900.000 λιρῶν κατὰ πλοίον, αἱ δὲ παραδόσεις ἔχουνται πέραν τοῦ ἔτους.

— Πέντε φορτηγά σκάφη τῶν 12.500 τόνων d.w., ἔκαστον, μὲ ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ, παρηγγειλεν ἐν Ιαπωνίᾳ ὁ κ. Στ. Λιθανός ὁ κ. Δημοσῆς. Δάμασης. Πλειόνες λεπτομέρειαι τῶν ἐλύγων παραγγελιῶν δὲν ἔγνωσθησαν.

— Παρὰ τοῦ κ. Εύαγγ. Νομικοῦ παρηγγέλθη εἰς τὰ ιαπωνικά ναυπηγεῖα ἔνα δεύτερον ἀτμοκίνητον φορτηγὸν τῶν 11.500 τόνων d.w., μὲ ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ. Ο κ. Νομικός εἶχε προηγουμένην δύο διὰ τὴν ἐλύγων παραγγελιῶν, τῆς ὁποίας τὸ δικαίωμα ἡσκήσεν ἡδη.

— Εἰς τὰ γαλλικά ναυπηγεῖα τοῦ Σαίν Ναζαίρ παρηγγέλθη παρὰ τοῦ κ. Αντωνίου Παπαδάκην ἔνα δηλεοκίνητον φορτηγὸν τῶν 11.000 τόνων d.w. Θά ἐφοδιασθῇ διὰ τὴν πρώσιν του με μηχανάς Σούλτζερ καὶ θα ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 14 μιλίων.

— Εἰς τὰ ἀγγλικά, ἐξ ἄλλου, ναυπηγεῖα τοῦ Μπλάιθσγουντ παρηγγέλθη παρὰ τὴν ἑλληνικῶν συμφέροντων ἔνα δηλεοκίνητον φορτηγὸν τῶν 11.500 τόνων d.w., μὲ ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ, καὶ με παράδοσιν τὸν Αὔγουστον τοῦ 1956. Θά ἐφοδιασθῇ μὲ πεντακύλινδρον μηχανήν «Ντόξφορτ» καὶ θά ἀναπτύσσῃ πταχύτητα 15 ½ μιλλίων κατὰ τὰς δοκιμάς.

— Εἴα δεύτερον δηλεοκίνητον φορτηγὸν τῶν 10.500 τόνων d.w. (μὲ ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ) καὶ ταχύτητος 15 περίπου μιλλίων παρηγγέλθη παρὰ τοῦ Οἴκου «Διαμαντῆς Πατέρας Λτδ» εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χοδαλτσέρκε, τοῦ Κιέλου. Παράδοσις 1957.

— Παρὰ τοῦ κ. Κώστα Πατέρα παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ιαπωνικά ναυπηγεῖα Μίτσουμπιστοί δύο δηλεοκίνητα φορτηγὰ τῶν 11.600 τόνων d.w., μὲ ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ ἢ 14.500 τόνων d.w. μὲ κλειστὸν σέλτερ-ντέκ. Μηχαναὶ δύναμεως 4600 ἵππων, τιμὴ γύρω τῶν 190 δολλαρίων κατὰ τόνον (πληρωτέα εἰς λίρας) καὶ παραδόσις ἐντὸς 12 μηνῶν τοῦ πρώτου τοῦ καὶ 14 μηνῶν τοῦ δευτέρου.

— Ἀφ’ ἔτέρου, σχετικοὶ μὲ τὴν ἀναγραφεῖσαν εἰς τὸ προηγουμένον τεῦχος μας πληροφοριαν, καθὴ ἡδη ὁ κ. Σπύρος Λαζαρός παρηγγειλεν ἐνόφορτην εἰς τὰ γερμανικά ναυπηγεῖα, μᾶς παρέχεται ἡ διευκρίνησις, ὅτι ἐν λόγῳ παραγγειλει ἀφεώρα πελάταις τῆς ἑταῖριας «Λαζίς καὶ Πατέρας Λτδ». Τὸ παραγγειλθὲν φορτηγὸν θὰ κατασκευασθῇ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Βέλερ, θὰ είναι 10.500 τόνων d.w. μὲ ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ ἢ 12.500 τόνων d.w. μὲ κλειστόν, θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ τὴν πρώσιν του με μηχανάς M.A.N. δυνάμεως 5200 ἵππων καὶ θὰ παραδοθῇ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1956.

Αἱ καθελκύσεις

Τὸ ἔκτον κατὰ σειρὰν καὶ τελευταῖον δεξαιμενόπλοιον ἐκ τῶν παραγγειλθέντων πρὸ καιροῦ παρὰ τοῦ κ. Όνάστη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Βέλερ, τῆς Βρευμῆς, καθελκύνεται τὸν προσεχεῖ «Ἀπρίλιον». Πρόκειται περὶ τάκη χωρητικότητος 21.850 τόνων d.w., ἀδελφὸν πρὸς τὰ πέντε προηγουμένα, ἀπίστα τελοῦν ἡδη ἐπτάρεσι.

— Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ρέντχεντ, τοῦ Σάουθ Σηλδίδος, καθελκύνεται τὴν 8ην Μαρτίου, ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, τὸ φορτηγὸν «Διαμαντῆς Πατέρας» 10.500 τόνων d.w. Ανάδοχος θὰ παραστῇ ἡ κ. Κατίγκω Γ. Λαζαρό, ἀδελφὴ τῶν πλοιοκτητῶν.

— Εἴ τὸν ίδιων ναυπηγείων παραλαμβάνεται ἐντὸς τοῦ πρώτου δεκαπενθημέρου τοῦ Μαρτίου καὶ τὸ ἑλληνικὴς πλοιοκτησίας, ὑπὸ λιβερατήν σημαίαν, νεότευκτον φορτηγὸν «Ανάση» 10.700 τόνων d.w.

Αγροταλησίαι πλοίων

Τὸ τύπου «T.2» βρετανικὸν δεξαιμενόπλοιον «Esso Cardiff» 10.648 τόνων γκρός, 16.561 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, μὲ σερβεῦ τοῦ 1952, πήγοράσθη ἀπὸ τὴν ἑταῖρον «Λόρκα» (παραφυάδα τοῦ συγκοστίστας τοῦ «Οράιον»), μὲ ἀμεσῶν παραλαβὴν εἰς τὸ Ρόττερντα. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη, ὑπενθυμίζεται, ὅμως, δῆτα τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος «Esso Fawley» πήγοράσθη πρὸ μηνὸς παρὰ τῆς αὐτῆς ἑταῖρίας ἀντὶ



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

ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ — ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ : ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

AGENTS FOR GREEK & SCANDINAVIAN OWNERS — AGENTS & REPRESENTATIVES THROUGHOUT THE WORLD.

LONDON AGENTS: AVGHERINO & APERGHI, 154 BISHOPSGATE E.C. 2 (ENGLAND)

Cables:—  
1) AEtos  
2) ISCALLOYD } ADEN

PHONE:—  
226 (3 Lines)

350.000 λιρών, με άμεσον παραλαβήν εις την Αμερικήν.

— Τὸ ύπὸ ἐλετικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Leontina I.» 4992 τ. γκρός, 7870 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἀργούν εἰς τὴν Βενετίαν ἀπὸ τῆς 12ης Ιουνίου 1953, ἡγοράσθη, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, ἀπὸ τὴν καλυπτούσαν ἐλληνικὰ συμφέροντα παναματικὴν ἔταιραν «Στενίες». Τὸ σκάφος διὰ παραληφθῆ, ὡς ἑστὶ καὶ εὑρίσκεται εἰς τὴν Βοιτίαν.

— Τὸ μικρὸν ἄγγειλον φορτηγὸν «Dunvegan Head» 1492 τ. γκρός, 2155 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν τοῦ 1951, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ μὴ ἀνακοινωθείσης τιμῆς, μὲ ἀμεσον παραλαβήν εἰς τὰν καὶ μὲ ἀδείαν ἀλλαγῆς σημαίας.

Τὸ μικρὸν γαλλικὸν φορτηγὸν «Ville de Bastia» 1337 τ. γκρός, 2150 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ Κ. Γαγάνη, ἀντὶ τιμῆς 200.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραληφθῆ.

— Ἔπιστης ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 13.000 λιρῶν καὶ ἔπειτα μικρὸν γαλλικὸν φορτηγόν, τὸ «Ville de Genève» 1255 τ. γκρός, 1700 τόνων π.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1915, μὲ ἀμεσον παραλαβήν εἰς γαλλικὸν λιμένα.

— Τὸ ἀργοῦν εἰς Στανφάρε, ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀγγειλικὸν φορτηγὸν «Κλαίρη Τ.» 5613 τ. γκρός, 9100 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ λήξασαν τὴν ἐπιθεώρησιν του, ἐπωλήθη εἰς τὸ Ἀγγειλικὸν Δημοσίον ἀντὶ τιμῆς 95.000 λιρῶν, μὲ παραλαβήν, ὡς ἑστὶ καὶ εὑρίσκεται.

— Τὸ κάρυκο-λάίνερ «Ἐλλάς» 2081 τόν. γκρός, 3500 τόνων π.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1916, μὲ λήξασαν τὴν ἐπιθεώρησιν του, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἔταιριαν τακτικῶν γραμμῶν ἡ «Ἐλληνικὴ», τοῦ κ. Περ. Καλλιμανοπούλου εἰς τὸν κ. Νικ. Νικολέρην ἀντὶ τιμῆς 37.500 λιρῶν. Τὸ σκάφος διὰ παραληφθῆ, ὡς ἑστὶ καὶ εὑρίσκεται εἰς Πειραιά, ὅπου τελεῖ ἐν παραπλισμῷ ἀπὸ τῆς 25ης Ιανουαρίου τρέχοντος ἔτους. Ἡ διπάντη ἀνανεώσεως τῆς κλάσεως καὶ μεταποτῆς τοῦ συστήματος προώσεως διὰ καταγάλωσιν πετρελαῖου θὰ βαρύνῃ τοὺς ἀγοραστάς.

— Τὸ ύπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν μικρὸν φορτηγόν «Σουσάνα II.» 811 τ. γκρός, 1250 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1908, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Νικ. Παπαδάτον εἰς τὸν κ. Λουκᾶν Γ. Μάτσαν ἀντὶ τιμῆς 850.000 νέων δραχμῶν, μὲ ἀμεσον παραδόσιον τοῦ Πειραιά.

— Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀμερικανικὸν λίμπερτο «Νόρθ Λάιτ» 7247 τ. γκρός, 10.850 τόνων π.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἔταιριαν «Δελφοί» εἰς τὴν ἔταιριαν «Τρανσοσεάνικ». Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

— Τὸ ἀμερικανικὸν δεξαμενόπλοιον «Wallace E. Pratt» 7991 τόνων γκρός, 11.500 τόνων π.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1937, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων καὶ μέσειον παραλαβήν εἰς Νέαν Υόρκην. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

— Τὸ μικρὸν νορβηγικὸν φορτηγόν «Grassholm» 468 τ. γκρός, 650 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων καὶ παραληφθῆν εἰς Χόγκεσοντ απέπλευσεν ἐκεῖθεν διὰ Ρεύκλιαντικ πρὸς φόρτωσιν.

— Ἔπιστης τὸ ἀγγειλικὸν φορτηγόν «Temple Mead» 6997 τ. γκρός, 9500 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἡγοράσθη παρ' Ἐλληνος φορτιστοῦ τοῦ Λονδίνου, μὲ ἀμεσον παραλαβήν εἰς Γλασκώδην καὶ μέσειον ἀλλαγῆς σημαίας. Τιμὴ 277.000 λιρῶν, μὲ πληρωμὴν τοῖς μετροπίοις 100.000 λιρῶν, τοῦ δὲ ὑπολοίπου ἑδοφλέπεον ἐντὸς τριετίας.

— Παρὰ τὸν κ. Ἀν. Ποταμίουν ἡγοράσθη, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, τὸ ἐπιβατηγὸν νορβηγικὸν πλοίον «Jupiter» 2557 τ. γκρός, 1750 τόνων φορτίου, μὲ θεσεῖς δι' ἀρκετοὺς ἐπιβάτας, ναυπηγήσεως 1916 καὶ ταχυτήτος 15 μιλλίων. Παραλαβὴ τὸν προσεχὴ Σεπτεμβρίου.

— Τὸ ἀμερικανικὸν λίμπερτο-τάκερ «Polarisoil» 7314 τ. γκρός, 10.735 τόνων π.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς καὶ μέσειον ἀλλαγῆς σημαίας, ὑπὸ τῆς καλυπτούσης ἐλληνικὰ συμφέροντα παναματικῆς ἔταιρας «Μαραθώνα».

— Ἔπιστης, τὸ νορβηγικὸν φορτηγόν «William» 3610 τ. γκρός, 6200 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβέν τοῦ 1952, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ τιμῆς 80.000 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῆ εἰς ἀγγειλικὸν λιμένα.

— Παρ' ἔταιριον ἐλληνικῶν συμφερόντων, αἵτινες τελοῦν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Τσαβλίρη, ἡγοράσθησαν — εἰς ἀντικατάστασιν τῶν πωληθέντων «Κλαίρη Τ.» καὶ «Μαριάνθη» — τὰ ἀγγειλικὰ φορτηγά «Αγίκηποιτά» 7173 τ. γκρός, 10.500 τόνων π.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1942 καὶ «Malmeshurg» 7181 τ. γκρός, 10.500 τόνων π.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1942. Τιμὴ ἀγόρας δὲν ἔγνωσθη. Τὸ πρώτον σκάφος, παραλαμβανόμενον εἰς ἀγγειλικὸν λιμένα ἐντὸς τοῦ Μαρτίου, θὰ μετονομασθῇ «Κλαίρη Τ.», ἐνώ τὸ δεύτερον, παραληφθὲν ἥδη εἰς τὸ Χούλλ, μετωνομάσθη «Γκραίνον Σ ου σάν να». Εἰς ἀμφοτέρους τὰς περιπτώσεις διεπιρήθη ἡ ἀγγειλικὴ σημαία.

#### Παραλαβὴ καὶ παραδόσεις

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων δρεπανικὸν δεξαμενόπλοιον «Esso Cardiff» 10.648 τ. γκρός (τοῦ 1945) παραληφθὲν εἰς Ρόττερνταμ, ὑψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ακούτανον».

— Εἰς τὸ Λιβύον παρεπίδητο τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀγγειλικὸν φορτηγόν «Baron Escho» 2865 τ. γκρός (τοῦ 1942) καὶ τεθὲν ὑπὸ τὴν ὄνδουριανὴν σημαίαν, μετωνομάσθη «Κιούμετ Η.».

— Ἔπιστης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων μικρὸν ἀγγειλικὸν φορτηγόν «Dunvegan Head» 1489 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραληφθὲν εἰς Ταΐν καὶ υψωσε τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας, μετωνομάσθη «Μαίρη».

— Τὸ μικρὸν ἀγγειλικὸν φορτηγόν «Zelo» 2294 τ. γκρός (τοῦ 1921), ὅπερ ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, παραληφθὲν εἰς Ταΐν, υψωσε τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας καὶ μετωνομάσθη «Εκυριακούνα».

— Τὸ παρ' Ἐλλήνων διγρασθὲν ἐλετικὸν φορτηγόν «Leopardia I.» 4992 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραληφθὲν εἰς Βενετίαν, ἐτέθη ὑπὸ σημαίας Κοσταρίκας καὶ μετωνομάσθη «Δημητρίος».

— Τὸ νορβηγικὸν λίμπερτο «Mari» 7229 τ. γκρός (τοῦ 1943), ὅπερ ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, παραληφθὲν πρὸ ἡμέρων εἰς Λίβερπουλ, υψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, τεντυράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς Εταιρίας «Πλατούφικας» καὶ μετωνομάσθη «Ανδρός».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων μικρὸν δυνικὸν φορτηγόν «Wm. Th. Mallin» 2000 τ. γκρός (τοῦ 1906) παραληφθὲν εἰς Κοπεγχάγην, υψωσε τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας καὶ μετωνομάσθη «Κατίν».

— Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ σημαίας Κοσταρίκας λίμπερτο «Aelidū» 7292 τ. γκρός (τοῦ 1944) παληθὲν ἀπὸ τὴν ἔταιριαν «Μπιτένες Ράιτσες» εἰς τὴν ἐπιστημονικῶν συμφερόντων ἔταιριον «Εσκοριόλι», παρεπίδητο εἰς Γκρότσον καὶ μετωνομάσθη «Κυμα». Η σημαία τῆς Κοσταρίκας διεπιρήθη.

— Τὸ μικρὸν φορτηγόν «Sousâna III.» 811 τ. γκρός (τοῦ 1911) παραληφθὲν εἰς Πειραιά ἀπὸ τοὺς νέους ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Εγέωργιος Μάτσας».

— Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας Αμερικανικῶν δεξαμενόπλοιον «Mayflower» 10.448 τ. γκρός (τοῦ 1933), ὅπερ ἐπωλήθη εἰς Αμερικανούς, παραληφθὲν ὑπὸ τοὺς ὄγοραστας του, εἰς τὸ Βαλτιμόρον, μετωνομάσθη «Chemical Transporter».

— Ἔπιστης τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀγγειλικὸν φορτηγόν «Empatir Márossal» 7836 τόν. γκρός (τοῦ 1945) παραδοθὲν εἰς τοὺς Ἀγγλους ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Empatir Márossal».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων φορτηγόν «Camerata» 9500 τόνων π.ν., παραληφθὲν μετωνόμειον κατ' αὐτάς, θὰ μετωνομάσθη «Mari». Επίσης, τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ὄγοραστον φορτηγόν «Temple Mead» 6997 τ. γκρός (τοῦ 1919) τελοῦν ἥδη ὑπὸ παραλαβήν εἰς τὴν Γλασκώδην, θὰ μετωνομάσθη «Θεοδωρός Ν. Βλασσόπολος».

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκήν σημαίαν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας δεξαμενόπλοιον «Νόρη Ντισύκη» 10.712 τ. μικρός (τοῦ 1944) παραδοθὲν εἰς τοὺς νέους ἀγοραστάς του υψωσεν εἰς Χάρπον τοῦς τὴν ιπτακήν την σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Perseus».

— Τὸ πωληθὲν εἰς τὸ ἀγγειλικὸν δημόσιον, ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὄγοραστον φορτηγόν «Κλαίρη Τ.» 5613 τ. γκρός (τοῦ 1919) παραδοθὲν εἰς Στραντέρ, μετωνομάσθη «Ευθερνίδης Κλαίρης».

— Ἔπιστης τὸ πωληθὲν εἰς τὸν Ἀγγλικὸν πλοιοκτησίας φορτηγόν «Moriaνθη» 5237 τ. γκρός (τοῦ 1940) μετωνομάσθη «Nemha». Συμπληρώθην εἰς τὴν παντεγκεία τοῦ Εμέδεν καὶ ἐκτελέσαν ἐπιτυχῶς τὰς δοκίμας του, παρεδόθη εἰς τὴν πλοιοκτησίαν ἔταιριον τὸ νέον φορτηγόν «Mártirto» καὶ ἀπέτελεν την 20η Φεβρουαρίου διὰ Χάμπτον ρόδω, εἰς ἑκτέλεσην τοῦ παρενεκτικού του διαδικού την παραβολήν την ομάρωπην ζωῆς, ὡς καὶ διά την Ειρήνην την παραβολήν την χώρας.

— Διὰ τὸ διπλωματικὸν τὸν ἀτυμομηνικὸν Β'. τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Π. Αθηνάπητης, Ι. Βάλθης, Π. Βόγογιδης, Ι. Γλύππης, Λ. Γρόγορας, Γ. Γλύψης, Α. Δασούτης, Α. Κρητόπητης, Μ. Κουτρούλιας, Γ. Κανέλλας, Δ. Καλώδης, Π. Λουκᾶς, Γ. Μαυραγάνης, Κ. Μαρούλης, Δ. Μούνδρος, Μ. Μακρινός, Ι. Πουλάκης, Α. Παναγιώτου, Δ. Πολυκανδριώτης, Σ. Ροδίτης, Π. Στέλιος, Δ. Στείρος, Α. Σπουτηνής, Γ. Τσελέντης καὶ Θ. Χωράτης.

#### Τὰ ραδιοτηλέφωνα

Πληροφορούμεθα, ὅτι ἡ ὑπεστιροπή, ηῆτις εἶχεν ἐπιφορτισθῆ μὲ τὴν μελέτην τοῦ θέματος τῆς ἐγκαταστάσεως τῶν πλοιοτηλεφωνῶν ἐπὶ τῶν πλοιῶν, ἐκρίνεις κατ' ἄρχην, ὅπως σκάφοι ὡρισμένων κατηγορίων ἐφοδιασθῶν μὲ ραδιοτηλέφωνα, ἀντὶ ἀσυρμάτου τηλεγράφου, ίνα ἐπιτευχθῆ μείωσις τῶν διπάντων ἐκμεταλλεύσεώς των. Προέτεινεν ἐπίσης, ὅπως καὶ πλοῖα στερούμενα μέσωσι τηλεπικοινωνίας ἐφοδιασθῶν μὲ ραδιοτηλέφωνα, πρὸς ἐπαύσην τοῦ Βαθμοῦ ἀσφαλείας της ἀνθρωπίνης ζωῆς, ὡς καὶ διά τὴν ἔξυπητην τουριστικῶν σκοπῶν.

Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐγκατάστασιν παρακτίων πλοιοτηλεφωνικῶν σταθμῶν διὰ τὴν ἐμπορικήν ἐπικοινωνίαν μετά τῶν πλοίων, ἡ ἐπιτροπή, ἀφού ἡκουσε τὰς ἀπόψεις τῆς ἀρμοδιούς ὑπηρεσίας, ἐπρότεινεν ὅπως τοιούτοις σταθμοῖς ἐγκατασταθῶν καὶ εἰς τοὺς λιμένας Σύρου καὶ Καλαμῶν, λόγω τῆς ἐμπορικῆς φορᾶς ἐνὸς κινήσεως τῶν λιμένων τούτων, ηῆτις ἐπιβάλλει τὴν ἐμβολίας σύνδεσης τῶν μετά τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ διότι ἀφ' ἔτερου τὸ δίκτυον τῶν παρακτίων σταθμῶν θὰ καλυπτη σύτω πλήρως ὀλόληπρων την χώραν.

Οὓς γνωστῶν, τὸ καταρτισθὲν παρὰ τῶν ἀρμοδιῶν ὑπηρεσιῶν τῶν υπουργείων Συγκοινωνῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας σχέδιον προδιέπει τὴν ἐγκατάστασιν παρακτίων σταθμῶν ραδιοτηλεφωνῶν εἰς Πειραιά (ἐνθα ἔχει ἥδη ἐγκατασταθῆ) Ήράκλειον, Ρόδον, Θεσσαλονίκην, Πά-

## ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΘΗΝΑΙ, Κολοκοτρώνη 45'—Τηλ. 32-823 & 24-303

ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Μέγαρον πρώην Γιαννουλάτου, Αστιγγος 6. Τηλ. 41-111.

## HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

HEAD OFFICE: ATHENS, 4d, Kolokotroni Street.

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

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

**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

τρας, Ζάκυνθον ή Κέρκυραν και Χίον. 'Αφ' έτερου ή ύποεπιτροπή εἰς τὸ πόρισμα της ὑποδεικνεῖ τὴν λῆψιν μεριμνῆς, ὥστε η ἔγκαταστασή τῆς δλῶν τῶν ἀνωτέρω σταθμῶν νὰ μὴ βραδύνῃ πέραν τοῦ τριμήνου ἀπὸ τῆς ἐκπνοῆς τῆς προθεμίας ἔγκαταστασίων τῶν ραδιοτηλεφώνων ἐπὶ τῶν πλοίων.

Μελετά ἐπίσης ή ύποεπιτοπή και τὸ θέμα τῆς ἔγκαταστασίων ραδιοτηλεφώνων και εἰς τὰ Λιμεναρχεία, διὰ λόγους ἀσφαλείας τῆς ναυτιλίας «καὶ πρὸς ἀποκατάστασιν διμολού ρυθμού εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας τῆς χώρας.

#### Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὸ ὑπὸ πανομακήν σημαῖαν φορτηγὸν «Μοριάννα» 6546 τόν. γκρός (τοῦ 1920) τῆς ἑταῖρος «Ματζέδλια», καταπλεύσαν εἰς Πειραιά πρὸς ἐπισκευὴν και μεταπρόπη τοῦ καυσιμοῦ ἀπὸ γαιανθράκος εἰς πετρέλαιον, ἐδὲ υφάσμη τὴν ἐλληνικὴν σημαῖαν.

— Αγοράστηκ τοῦ μικρού νορδηγικοῦ φορτηγοῦ — φυγείου «Γκράσχολα» 486 τόν. γκρός (τοῦ 1943) εἶναι ὁ κ. Γεώργ. Ἀρκουλῆς. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος υφάσμη ἡδη τὴν ἐλληνικὴν σημαῖαν.

— Τὰ ἐλληνικὰ πλοιοκτησίας λίμπετρος-τάνκερς «Ἀμέρικου» και «Αἴτνα» μεταπέπονται εἰς σκάφη ἐνρού φορτίου.

— Τὸ ἐλληνικὴς πλοιοκτησίας φορτηγὸν «Ἀελλώ» 7292 τ. γκρός (τοῦ 1944), ὅπ.ρ. ἡγεράσθη ἀπὸ τὴν ἑταῖραν «Ἐσκόριαλ», μετωνομάσθη «Κέμα». Η σημαῖα τῆς Κοσταρικαὶ διεπηρώθη.

— Τὸ ὑπὸ σημαῖαν Κοσταρικαὶ μικρὸν φορτηγὸν «Μπουρίκα» 854 τ. γκρός (τοῦ 1922), ὅπερ ἐπωλήθη εἰς «Ελληνας τοῦ ΧογκΚόγκ, μετωνομάσθη «Δημήτρης».

#### Θαλάσσια ἀτυχήματα

«ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ» (λιθερ.): Κατευθυνόμενον ἀπὸ Γένοβαν διὰ Χάμπτον ρόδος, ἐξῆτησε δοῦλειαν ναυαγοσωστικοῦ, ἐκ θέσεως κειμένης 230 μιλίων απὸ τὸν ἀκρωτηρίου Χάττερες, συνεπείᾳ ρήγματος ἐπὶ τὸν καταστρώματος τοῦ εἰς τὸ μέσον τοῦ Νο 4 κύτους. Βραδύτερον ἀνήγειλεν, ὅτι δὲν ἔχει ἀνάγκην ἀμέσου δουμείας, ἀλλ᾽ ὅτι, πάντως, συνεπείᾳ τῆς κακοκαιρίας, παρετύρητο πρὸς Ν.Α. Μία ἀκτοφυλακὶς ἔθμασε πλησίον του. Τελικῶς, τὸ σκάφος ἐπέτυχε νὰ φθάσῃ εἰς Χάμπτον ρόδος, μὲ ταχύτητα 6 μιλίων. (Φεδρ. 12-16)

«ΑΘΕΝΣ» (παναμ.): Ἐκ Βαγκούνδερ διὰ Λούδινον μὲ ζυλείαν και γενικὰ εἰδῆ, ἐπόδισεν εἰς Κρίστομπαλ την 17ην Φεδρουαρίου, μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς του. Ἐπισκευασθέν, ἀπέπλευσε μετὰ διήμερον. (Φεδρ. 17-19)

«ΑΜΕΡΙΚΗ» : Ἀπὸ Χάμπτον ρόδος διὰ Ρόττερνταμ, ἐραδιοτηλεγράφησος εἰς πλάτους 45-37 Β. και μήκους 16—6 Δ., ὅτι ἀντιμετωπίει ιχυράν θύελλαν, λόγῳ τῆς ὅποιας ταξίδευει μὲ ταχύτητα 5 μιλίων. Ρήγματα 4 ἵντσων ἐστημειώθησαν εἰς τὰς γωνίας τοῦ Νο 4 κύτους πρὸς ἀμφοτέρας τὰς πλευράς, παρετύρητη δὲ και διαρροή εἰς τὸν ὄπ' 1 διπύθμενον. Βραδύτερον τὸ σκάφος ἀνέκοινωσεν, ὅτι συνεχίζει κανονικῶς τὸν πλούν του. (Φεδρ. 19-22)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ» (λιθερ. δεξαμ.): Κατὰ τὴν θύελλαν και τὸν ιχυρὸν Ν.Δ. ἀνεμον, ποὺ ἐπλήξαν τὴν 19ην Φεδρουαρίου τὸν λιμένα τῆς Γένοβας, υπέστη σοδαρίας ζημίας ὅ κυματοθράσπτης και πολλὰ σκάφη πασεούρθησαν ἀπὸ τὰ ἀγκυροδόλιά των. Τὸ μότορ-τάνκερ «Ατλαντικ Λόρντ» ἐσύρθη πρὸς τὰς λιμεναποθήκας Ντέρνα, προσαράξαν εἰς τὰ ἀβαθή, τὸ δὲ πλήρωμα τοῦ ἀπεβιβάσθη εἰς τὴν Ἑράν διὰ σχοινίων, ἀλλὰ τὴν ἐπομένην ἐπέστρεψεν εἰς τὰς θέσεις του. Τὸ σκάφος ὑπέστη στήργματα εἰς τὰ υψόλα και τὸ μηχανοστάσιον του κατεκλυσθη. Η ἀνέλκυστις θὰ ἐπιχειρήθη μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ύπολοίπου φορτίου ἐκ 3000 τόν. πετρελαίων. Πολλὰ ἐλάσματα τοῦ σκάφους θὰ ἀντικατασταθῶν και αἱ μηχαναὶ του θὰ λυθοῦν πρὸς ἐπιβεβρήσιν. (Φεδρ. 19-24)

«ΔΙΡΦΥΣ» : Ἀκυβέρνητον, λόγῳ ἀπώλειας τῆς ἐλικός του, ὡς ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας. Τὸ σπεύσαν εἰς δοῦλειαν τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Ζοζεφίν ΙΙ.» τὸ ἐρρυμούλκησεν εἰς Βαλτιμόρην. (Φεδρ. 20)

«ΘΕΟΔΩΡΑ» (τάνκερ): Παραμένει προστραγμένον εἰς Μαρμαρᾶν. Περιστωθὲν τυῆμα τοῦ φορτίου του μετεφέρθη εἰς Πειραιά ἀπὸ τὰ μικρὰ τάνκερ «Γράμμος» (τρία ταξίδια) και Μαρία Νομικοῦ. (Φεδρ. 20)

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣ ΣΣΑ»: Ἀπὸ Χαμίνα δι' Ίθάκην, μὲ φορτίον ζυλείας συνεκρούσθη ἀλληλοδιαδόχως εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Κιέλου μὲ τὸ σουσιδικὸν «Λάχολιμ» και μὲ τὸ ιστραπλιτικὸν «Ταπούζ». Ζημίας τινὰς ὑπέστησαν και τὰ τρία σκάφη, συνέχισαν, δῆμος τὸν πλούν των. (Φεδρ. 19-20)

«ΚΑΤΙΓΚΩ» (παναμ.): Ἀνειλκύσθη τὴν 19ην Φεδρουαρίου και ἐρρυμούλκηθη αὐθημερόν εἰς Ρόττερνταμ πρὸς ἐπιθεώρησιν και ἐπισκευήν. (Φεδρ. 19)

«ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» : Ἀντικαταστήσαν εἰς Σάν Χουάν ἀξονα και ἐλικα και ἐπισκευάσαν ζημίας τινὰς τὸν μηχανῶν του, ἀπέπλευσε τὴν 17ην Φεδρουαρίου, συνεχίζον τὸ ταξίδιον του. (Φεδρ. 17)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (λιθερ.): Κατευθυνόμενον κενὸν εἰς Νταλχάσ, ἐνεπλάκη εἰς πάγους 80 μιλίων Ἀνατολικῶν του, ἐν λόγῳ λιμένος και ὑποστάν ζημίας εἰς τὸ πηδάλιον του, ἐξῆτησε τὴν 18ην Φεδρουαρίου δοῦλειαν παγοθραυστικοῦ. Τὸ σκάφος εύρισκετο ἐπὶ διήμερον εἰς ἐπικίνδυνον θέσιν και παρετύρητο πρὸς τὴν Ἑράν μετὰ τὸν πάγων. Μὲ τὴν δοῦλειαν τοῦ παγοθραυστικοῦ, ἐπέτυχε νὰ φθάσῃ τὴν 22ην εἰς Νταλχάσ, ὅποθεν θὰ πλέυσῃ, ἐν συνδείᾳ, εἰς Χάλιφας δι' ἐπισκευήν. (Φεδρ. 18-23)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ» (παναμ.): Ἐκ Πόρτ Σαΐδ διὰ Νίκαιαν, μὲ 1300 τ. φυστικίων, ἔξακτειν ἐπὶ ἀμμώδους θέσεων

#### ΔΙΑ ΤΑΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ



Ἡ ζηδίσισις ἀπὸ μέρους τοῦ Πρεσβευτοῦ μας εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα τοῦ Ταξιάρχου τοῦ Γεωργίου εἰς τὸν κ. Π. Καλλιμανόπουλον. Ἡ τελετὴ ἔλαβε χώραν τὴν 13ην Ἰανουαρίου εἰς τὴν Πρεσβείαν τῆς Οὐασιγκτώνος. Εἰς τὴν ἀνωτέρω εἰκόνα διεξῆλθεν καὶ τοῦ κ. Κ. Τριανταφυλλάκου, Καθαλιεράτου συμβούλου και Τετενέ, γραμματεώς τῆς Πρεσβείας.

παρὰ τὸ ἀκρωτηρίου Φάρο, τῆς Σικελίας, ἀλλ' ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην και ἐρρυμούλκηθη εἰς Μεσσήναν, μὲ ζημίας εἰς τὰ διπύθμενα. Θὰ ἐκφορτωθῇ τὸ φορτίον τῶν κυτῶν No 1 και 2, ίνα δεξαμενοίσθη τὸ πλοῖον πρὸς ἐπιθεώρησιν και ἐπισκευήν. (Φεδρ. 21-24)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ» (λιθερ. δεξαμ.): Ἐκτελέσαν εἰς «Ἄδεν προσωρινὰς ἐπισκευάς τῶν μηχανῶν του, ἀπέπλευσεν ἐκεῖθεν διὰ Περσικῶν Κόλπων, ταξίδευον μὲ μέσην ταχύτητα 10 μιλίων. (Φεδρ. 18)

«ΠΑΝΤΑΝΑΣ ΣΣΑ» : Κατέπλευσεν εἰς Αμβούργον εἰς Βορμόν, μὲ ζημίας ἐκ τρικυμίας. Ἀρκετά ἐλάσματα τοῦ καταστρώματος εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν εύρεθησαν δραυσμένα και ρωγμὴ διεπιστώθη περὶ τὴν γωνίαν τοῦ No 3 κύτους. Ἐξακόσιοι σάκκοι ζαχάρεως ἐβλάσθησαν ἀπὸ τὰ θύρα. Αἱ ὑποδειχθεῖσαι ἐπισκευασθήσαν θὰ συνεπληρουντα τὴν 19ην π. μηνὸς.

«ΠΕΡΙΚΛΗΣ» : Κατέπλευσε τὴν 15ην Φεδρουαρίου εἰς Μόζι και τὴν 21ην εἰς Γιοκοχάμα, μὲ ζημίας ἐκ τῆς τρικυμίας. (Φεδρ. 12-21)

«ΠΟΛΥΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ» (δεξαμ.): Ἐπισκευασθέν και ἐκτελέσαν ἐπιτυχεῖς δοκιμάς, ἀπέπλευσε τὴν 18ην Φεδρουαρίου ἐκ Βορμάντης (κενών) διὰ Περσικῶν Κόλπων. (Φεδρ. 19)

«ΣΥΡΟΣ» : Ἐρρυμούλκηθεν ἐκ Βερμούδων εἰς τὴν Βαλτιμόρη τὴν 16ην Φεδρουαρίου, πρὸς ἐπισκευὴν ἐκτεταμένων ζημιῶν του ἐκ προσαράξεως. Κατὰ τὴν διεθαβεῖσαν ἐπιθεώρησιν εύρεθη, ὅτι 84 ἐλάσματα τῶν υψάλων του πρέπει νὰ ἀντικατασταθοῦν και ἔτερα νὰ ἐπισκευασθοῦν. Ζημίας, ἐπισής, διεπιστώθησαν οὐνεῖς, στεγανὰ διαχωρίσματα, δεξαμενάς, πηδαλίου, λέβητας, κυρίας μηχανάς, δοθητικά μηχανήματα κλπ., καθὼς και εἰς τὰς ηλεκτρικὰς ἔγκαταστασίες, (Φεδρ. 16-20)

#### Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Περιωρισμένη πως, ἐν συγκρισι, πρὸς τὰς προηγούμενας ἔδδομάδας, ἡ κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ διαρρεύσαν β'. δεκατεῦθυνος τοῦ Φεδρουαρίου, χωρὶς, δεβαίως, ὁ γενικὸς τόνος τῆς σταθερότητος νὰ ἀλλιωθῇ και ἡ ζητήσις χωρητικότητος νὰ είναι αἰσθητῶς μικροτέρη. Εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Ἀμερικῆς τὰ σιτηρά και οἱ γιασιανθρακες διεπίρουσαν τὴν προέκυπτην θέσιν των, ἀλλ και ποιά τις χαλάρωσις εἰς τὴν κυκλοφορίαν τῶν διαταγμάτων ἐπέτρεψεν εἰς τοὺς φορτωτάς με κάποιαν ἀνειστιν νὰ ἀντιτεύσουν τὴν ἐφοπλιστικὴν ἀξίωσιν διὰ καλλιτέρους ναύλους. Όρισμέναι, μάλιστα, ὑποχωρήσεις εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναυλῶν ἐσημειώθησαν διὰ τὰς ἀπωτέρας ημερομηνίας φορτώσεων.

Απὸ τὸν δορεομερικανικὸν τομέα ἡ ζητήσις χωρητικότητος ἀνεφέρετο κυρίως εἰς τὴν φόρτωσιν τῶν κοατικῶν γεωργικῶν ἀποθεμάτων. Διὰ τὴν Τουρκίαν και τὴν Γιουκογκλασίαν αἱ περισσότεραι διαταγαῖται. Τὰ δυσεύρετα άμερικανικὰ σκάφη, διὰ τὴν ζημιάν του νόμου 50-55, ἐπληρώθησαν διὰ σιτηρὰ δολ. 17.70 δασίς διὰ τὴν Τουρκίαν ἀπὸ τὸ Νόρδερν ρέιντζ και δολ. 18.15 κριθήν, ἐναντί δολ. 13.50 και 15.50 πληρωθέντων εἰς τὰ ξένα διὰ κριθήν και δρώμην. Διὰ τὴν Ελλάδα ἀ-

#### ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ ΚΑΙ Μ.Ε.Κ. ΤΟΥ Ε.Ν.

Ἡ διοίκησις τοῦ Φροντιστηρίου ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΛΑΜΠΡΟΥ καθιστά γνωστὸν εἰς τοὺς ύπωντρούς πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος Μηχανικοῦ Α, Β και Γ τάξεως, ὅτι τούτο ὅχι μόνον δὲν διελύθη, ὡς διεδόθη σκοπίμως, ἀλλ' ἔξακολουθεῖ κανονικῶς και αὐτοτελῶς λειτουργούν, οὐδεμίαν σχέσιν ἔχον μὲ ἄλλα φροντι-

στήρια. Καθηγηταὶ μὲ πολυτελὴ πείραν και δοκιμασθεῖσας, μεθόδους ἔχον διαλάδη τὴν διδασκαλίαν τῶν σχετικῶν μαθημάτων, ὡστε ἡ ἐπιτυχία τῶν ὑπωπθίων νὰ είναι ἐξησαφαλισμένη, ὡς ἀποδεικνύεται εἰς τὰς ἐκάστοτε διενεργουμένας ἐξετάσεις.

Διδακτόρα λογικά, οἱ δὲ ἀπόροι φοιτούν δωρεάν. Πληροφορίας: Ἀλκιβιάδου 104β και εἰς τὰς Σχολὰς Μηχανικῶν ὁ «Πιλαργόρας» Ιάστονος και Θεοτόκη — στάσις Πηγάδα, Πειραιεύς — καθ' ἐκάστην 9-11 π.μ. και 4-6 μ.μ. (Ἐκ τῆς Διευθύνσεως)

μερικανικά σκάφη σιτηρά δολ. 17.35 και διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν δολ. 18.45. Από τὸν Κόλπον διὰ Χάιφαν (ἀμερικ. σκάφας) δολ. 18.50. Σιτηρά διὰ τὴν Ἀγγλίαν (Μάρτιον) ἀπὸ τὸ Σαΐν Τζών ἢ τὸ Χαλιφάς 72) — καὶ ἀπὸ τὸ Νόρδερν ρέιντς 73) —, ἐνῶ διὰ Φεδρουάριον 75) — «Ἄλευρα ἀπὸ τὴν Νέαν Ὀρλεάνην διὰ Βριττῶν ἢ καὶ Πόρτ Σαΐδ δολ. 16 καὶ σιτηρά ἡ σογιαὶ ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ἰαπωνίαν δολ. 14.25 καὶ ἀπὸ Ἀλμπαν δι' Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ δολ. 9.50. Διαταγαὶ πολλαὶ διὰ γαιάνθρακας. Ναυλώσεις, ὅμως, ὀλιγώτεραι, λόγω τῶν ὑποτιμητικῶν διαθέσεων τῶν φορτωτῶν καὶ τῆς πλέον ἐλευθέρεας προσφορᾶς πλοίων, λόγω τῶν ὀλιγωτῶν διὰ σιτηρὰ διαταγῶν. Δι' Ἀγγλίαν, πράγματι, ἐπληρώθη σκάφος Μάρτιον ἀπὸ τὸ Χάμπτον ράδες εἰς τὰ 60) 9 — 61) — ἔναντι τῶν 62) 6 προηγουμένων διὰ Φεδρ. Ἡ ζήτησις διὰ τὸ Κόντινεντ ἀνέφερτο, κυρίως, διὰ συνεχῆ ταξίδια. Ἐκλεισθησαν σκάφη διὰ ἔξι ταξίδια εἰς τὰ 49) 6 καὶ εἰς τὰ 51) —. Σκάφος Μάρτιον διὰ Ρόττερνταμ 57) — ἀλλὰ καὶ μέχρις 60) 6. Διὰ τὰ Καέν ἐπληρώθησαν 76) — (Μαρτ. — Απρ.) καὶ 77) — Μάρτ. Συνεχῆ ταξίδια διὰ Δυτ. Ἰταλίαν ἀπὸ 7.60 δολ. ἔως 7.25, ἀναλόγως τῆς μερομηνίας ἀνάρχεως. Ἀπλά ταξίδια προσφερόντο δολ. 8.40 διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ 9.30 Ἀδριατικήν. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν μικροτέρα εἰς δύγκον ἡ κλεισθείσα ἐργασία. Ἐπληρώθησαν δολ. 12.40 (Ἀπριλίου—Μάιου). Διὰ τὴν Νότιον Αμερικήν δολ. 18.5 (Φεδρουάριον—Μάρτιον) καὶ 8.50 Απριλίου καὶ διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν δολ. 11.25. Εἰς 14 ἐκπατομέρια τόνων ἀνήλιθον αἱ ἔξαγωγαι τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιάνθρακος κατά τὸ 1954, μὲ ρεκόρ διὰ τὰ τελευταῖς 2½ ἐτῶν Δεκέμβριον (9.8 ἑκατ. τόνων). Διπλασία προβλέπεται ἐφέτος ἡ ἔξαγωγη μερομηνία ποσότητος.

Ἀπὸ τὴν Κούβαν αἱ πρώται ναυλώσεις ἐκλείσθησαν διὰ τὴν ἀγορασθείσαν ἀπὸ τὴν Ρωσίαν ζάχαριν (200.000 τόν.). Ἡ ζήτησις συνεχίζετο. Ἐλληνικοὶ σκάφοις ἐπληρώθησαν διὰ Μάρυρ Θάλασσαν 137) 6. Ἐν συνεχείᾳ δι' Ὁδησσὸν ἐπληρώθησαν 142) —.

Διὰ τὸ Δουβλίνον ἐπληρώθησαν 120) — (Μάρτιον), δι' Ἀγγλίαν 112) 6 καὶ διὰ τὴν Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ δολ. 16 (Φεδρουάριον) καὶ 113) 9. Διαταγαὶ πολλαὶ διὰ τὰς Ἰνδίας καὶ Ἰαπωνίαν, μὲ δυσκολίας ἔξευρεσεως τονιάζουσαν.

Πολλοῖς φορτωταὶ ἥσαν οἱ κυρίως ἀπασχολήσαστες τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλεύτη. Ἐκλεισθησαν σκάφη διὰ σιτηρὰ εἰς τὰ 102) 6 καὶ 105) — διὰ Μάρτιον καὶ Μάρτιον — Απριλίου. Γερμανοὶ, ἐπίσης, φορτωταὶ είχον διαταγαὶ διὰ Φεδρουάριον καὶ Μάρτιον. Διὰ τὴν Κωνσταντζαν μικρὸν σκάφος ἐπληρώθη (ζάχαρις 113) 6.

«Ἡρεμος ἡ ἄγορά τοῦ Βορ. Εἰρηνικοῦ, ἀλλὰ καὶ ἡ προσφερόμενη χωρητικότης λιαν περιωρισμένη, ὥστε αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν ὄνομαστικῶν νὰ διατηροῦνται. Σκάφη Ἀπριλίου σιτηρὰ δι' Ἰαπωνίαν ἐπληρώθησαν δολ. 13.10—13.20 καὶ δι' Ἀγγλίαν 135) — (Μάρτιον). Διὰ τὴν Μάλιαν ἀπὸ τὴν Βρεταν. Κολομβίαν δολ. 19. Ξυλείας καὶ γενικά κατ' ἀποκοπὴν δολ. 162.500 φίο (Μάρτιον) διὰ τὸ Νόρδερν ρέιντς.

«Ἡ ἄγορὰ τῆς Ἀπωλοῦσαν ἀπέλασται ὑπὸ τὴν επιδράσιν τῶν ἑκεὶ πολιτικῶν γεγονότων. Χαρακτηριστικὸς εἶνε ὁ υψηλὸς ναύλος, ὁ πληρωμῆς διὰ φορτωτῶν δημητριακῶν ἀπὸ τὸν Βόρ. Κίναν (Μάιον—Ιουνίου). Ἐναυλώθη σκάφος εἰς τὰ 160) —, μὲ αὐξησην ἔναντι προηγουμένης ναυλώσεως 17) 6. Εἶναι ἡ υψηλότερα τιμὴ ἀπὸ τὸν Φεδρουάριον 1952. Ἐν συνεχείᾳ ἐπληρώθησαν 170) — καὶ 175) — φίο. «Ορμέας εἰς σκάφος Μάρτιον ἐπληρώθη 80) — ἀπὸ Βασιλία διὰ Κολόμπη φόμπη ἔντ στόσουεντ, μὲ αὐξησην 25) — ἀπὸ τὸν πληρωθεῖσαν ναύλον τὸν Ἰανουάριον. Ἀπὸ τὸ Ράγκουν δρυζαὶ εἰς σάκους διὰ Λίθερπουλ ἡ Ρόττερνταμ 125) — φίο ἔντ στόσουεντ (Μάρτιον—Απριλίου).

«Ολιγώτεραι αἱ ἔξι Αὔστραλιας διαταγαὶ διὰ σιτηρά. Ὁ ἀμετάβλητος ναύλος τῶν 125) — ἐπληρώθη (Μάρτιον—Απριλίου) ἀπὸ ἀνατολικοὺς λιμένας δι' Ἀγγλίαν 6 — ἐνώ κριθή ἐπληρώθη 152) 6.

Ζωηρὰ ἡ ἄγορά Ἰνδίων διὰ μεταλλεύματα πρὸς τὸ Κόντινεντ καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Ἐπληρώθησαν 84) — καὶ 85) — φίο ἀπὸ Μαρμάρικα διὰ τὸ Κόντινεντ. Ἀπὸ τὸ Βιζαγκατατάμ ἢ τὴν Καλκούταν δι' Ἰαπωνίαν 85) — φίο καὶ ἀπὸ Καλκούτταν δι' Ἀμδούργον 100) — φίο. Γαιάνθρακες (τρίσι συνεχῆ ταξίδια) διὰ Σιγκαπούρην 60) —.

Σταθερά, ἀλλὰ ἥσυχος καὶ διὰ Μεσόγειος. Μεταλλεύματα ἀπὸ Λάργουστ διὰ Ρόττερνταμ 36) — καὶ ἀπὸ Μπόναν διὰ Τάιν 37) 6. Νορβηγικοὶ τονιάζουσαν ἀπὸ Λατάκια—Τρίπολιν ἢ Βηρυττοῦ δι' Ἀμέρερσαν — Ἀμδούργον ἐπληρώθη 50) — γκρός τέρμης, ἀπὸ Ιουλίου—Νοεμβρίου διὰ κριθήν ἡ καὶ σίτον. Σιτηρά ἀπὸ τὸ Μαρόκον διὰ Πολωνίαν 55) 6 καὶ 57) — φίο.

Ζωηρὰ ἡ ζήτησις διὰ τάιμ-τσάρτερς. Μότορσπιτ δι' Αὔστραλιαν ἀπὸ τὸ Λίθερπουλ εἰς τὰ 30) — καὶ εἰς ἀναλίσκον πετρέλαιον 28) —. Κυκλικὸν Αὔστραλιας εἰς μότορσπιτ 37) 6 καὶ Δυτ. Ἀφρικής 35) —. Σκάφος λίμπερτον διὰ δύο ἐπὶ ἐπληρώθη 21) 7½ τὸν τόνων. Λίμπερτον ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν, μὲ ἐπαναπαράδοσιν εἰς τὸ Πλεῖτ, δολ. 3.90.

### Οἱ ναύλοι τῶν δεξαμενοπλοίων

«Ἀστάθεισα εἰς τοὺς ναύλους διὰ τὰ πετρέλαια. Εἰς τὸν ἀμερικανικὸν τομέα ζωροτέρα ἡ κίνησης. Ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν ταξίδια ἐπληρώθησαν εἰς τὰ 15 % πλέον τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου διὰ λιμένας δο-

ρίων τοῦ Χαττέρος ἡ Νότ. Ἀμερικήν. Ἀπὸ τὴν Μέσην Ανατολήν διὰ τὸ Κόντινεντ οἱ ναύλοι εἰς τὰ 60% πλέον τῆς Κλίμακος (Μάρτιον), ἐπιληρώνοντο εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ β. δεικτανθημέρου τοῦ Φεδρουάριού, διὰ νὰ καταπέσουν, ἐν συνεχείᾳ, εἰς τὰ 30% πλέον (ἀναλόγως θέσεως).

### Η Πειραιϊκὴ ναυλαγορά

Μὲ ἀρκετὰς διαταγαὶς ἐν κυκλοφορίᾳ διέφερευσε καὶ τὸ δεύτερον ἥμισυ τοῦ Φεδρουάριού, ἀλλὰ μὲ δόλιας ναυλώσεις ἐλληνικῶν σκαφῶν, ἐλλείψει διαθέσιμου τονιάζ. Ἀπὸ τὴν Κωνσταντζαν ὑπῆρχον διαταγαὶ διὰ τοιμέντα, μὲ ζητούμενα σκάφη 5000 ἔως 6000 τονών διὰ Βασσάραν εἰς τὰ 72) 6 καὶ διὰ Τοιτταγκόγκ εἰς τὰ 80) —. Ἡ Μαύρη Θάλασσα ἥσυχος καὶ τὰς ἐλληνικὰς μεταλλεύματα μὲ συνιθή ζήτησην. Ἐν Βορείοις Αφρικαὶ ἐκυκλοφόρησαν διαταγαὶ διὰ Πολωνίαν (σίτον), προσέφερον δὲ εἰς σκάφη μετρίου μεγέθους 57) 6, διὰ φορτωσιν Μάρτιον. Ἀπὸ Περσικὸν Κόλπον δι' Ἰταλίαν (κριθήν) ἐξητείτο σκάφος 3500 τ. εἰς τὰ 80) —. Διὰ γερμανικοὺς γαιάνθρακας, μὲ φόρτωσιν ἐν Ρόττερνταμ, Μάρτιον, δι' Ἐλλάδα ἐξητείτο σκάφος γυρω τῶν 6.000 τ. εἰς τὰ 43) —, ἔων κώνιον 48) —.

Ἐκλεισθησαν αἱ κάτωθι ναυλώσεις : «Β ασίλης» (εκ «Μαρία») ἐκ Πόρτ Σουδάν 2500 τ. δαμακοσπόρου δι' Ἀλεξανδρείαν 33) —, φορτωσιν Μάρτιον. «Ι. Α. άνηνης Νομικός» ἐξ Ἀλγερίου 2500 τ. μεταλλεύματα δι' Εμδεν 52) 6, φορτωσιν Μάρτιον. «Κατερίνα Σ.» (παναμ.) ἐκ Κωνσταντζαν 2500 κ. μ. συλείας διὰ τρεῖς λιμένας Ἡγγαλίας 94) — τὸ κ. π. φορτωσιν 1—15 Απρίλιον. Καὶ «Φτελία» (Κοσταρίκας) ἀπὸ Μόρφου Μπαΐν 4000 τ. μεταλλεύματα δι' Ἀλεξανδρείαν 22) 6 φίο (ἔξη συνεχῆ ταξίδια), ἔναρξις Μάρτιον.



## 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 LTD.  
39 Hertford Str., LONDON W 1, England

Tel. MAYfair 48315      Cable: «PEROLINCO»

### REPRESENTATIVES and STOCKS

ITALY DITTA ALESSANDRO GAETA      GREECE D. GIOXAS - G. HOUTOPoulos  
Via XX Settembre, 14 GENOA      D. VLACHOS  
Tel. No. 15-358      7, Lechaorous Street  
Cable Address: «DEOXIDO»      PIRAEUS

EGYPT D. J. PAPADIMITRIOU SONS      SYRIA TURK & PAPADOPoulos  
21, Talaat Harb Pacha ALEXANDRIA  
ALEXANDRIA  
Tel.: No. 23268-21112      LATTAKIA  
Cable Address: «DIORYX»      Tel.: 1542  
(For all offices)      Cable Address: PAPADOPoulos

D. J. PAPADIMITRIOU & SONS      TURK & PAPADOPoulos  
25, Sultan Hussein PORT-SAID  
Tel. No. 217 4-8300      BANIA  
Cable Address: TURKPAPADOPoulos

HOLLAND ZANNIS SHIPSTORES      BEIRUT  
Zalmhaven 46-47 ROTTERDAM      Tel.: 2-42  
Tel.: 115-530      Cable Address: TURKPAPADOPoulos

Cable Address: «ZANNIS»      LEBANON TURK & PAPADOPoulos

BELGIUM HERMES SHIPSTORES      CONDOGHOURIS & ARGHIRIS  
12, Prekerlinnenstreet P. O. Box 2398  
ANTWERP BEIRUT

Tel.: 33.07.45      Tel.: 27-051  
Cable Address: PIONAS      Cable Address: ALKIS

GERMANY HANS FICK & Co      JAPAN MITSUBISHI SHOJI KAISHA, Ltd.

Agnesstr. 38 Mitsubishi Shoji Bldg.  
HAMBURG 39 No. 10, 2-chome Marunouchi Chiyoda-Ku

Tel.: 47-87-54 TOKYO

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

Cable Address: MITSUBISHIPEL

**EFTIMIOS M. TOUSSIS**  
STEAMSHIP FORWARDING & INSURANCE AGENTS  
SHIPCHANDLERS - STEVEDORING  
**TRIPOLI - LIBYA**  
SCIARA BASTIONI 43-45-47  
CABLES : TUSSIS PHONES: OFFICE 1507-5741  
TRIPOLI LIBYA P.O.B.53 HARBOUR 1316

## Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Έκ Βορείου Αμερικής καὶ Καναδά

«ΣΙΡΑΜ» (παναμ.) ἐκ Σαιν Τζόν καὶ Καναδά 9500 τ. γεννημάτων διὰ Μάλταν δόλλ. 13.25, κατσέλο 5 Μαρτίου.

«ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ» (Κοσταρ.) ἀπό Σαιν Τζόν η Χάλιφας 9500 τ. γεννημάτων δι' ἐκλεκτού λιμένας Αγγλίας 73), φόρτωσις 12—21 Μαρτίου.

«ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ» (β'. τοξίδιον) ἐξ Αγίου Λαυρεντίου 9500 τ. γεννημάτων δι' ἐκλεκτού λιμένας Αγγλίας 67), φόρτωσις 3000 τ. κρίθης 2/6 ἔξτρα, φόρτωσις Απρίλιον—Μάιον.

«ΑΖΟΥΕΡΟ» (παναμ.) ἀπό Νόρδερν ρέιντς 9000 τόν. γεννημάτων διὰ Λονδίνου 73)—, φόρτωσις 1—12 Μαρτίου.

«ΔΔΑΜΑΣ» (παναμ.) ἀπό Νόρδερν ρέιντς 9500 τ. κρίθης διὰ τουρκικούς λιμένας Μάριν Θαλάσσης δόλλ. 15.50, κατσέλο 10 Μαρτίου.

«ΟΥΠΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ» (παναμ.) ἀπό Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανείρου δόλλ. 8.50, φόρτωσις 5—23 Απρίλιον.

«ΝΟΡΘΠΟΡΤ» (σημ. ομερικ.) ἀπό ομερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διὰ Γιουγκοσλαβίαν δόλλ. 18.45, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, κατσέλο 10 Μαρτίου.

«ΜΑΡΙΑ» (επ. Καπετατα) ἀπό Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ, Αμερικανοῦ Υμενίτεν 49), φόρτωσις 50)—, (έξη συνεχῆ ταξίδια), έναρξις 20 Απρίλιον—10 Μαΐου.

«ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ» (παναμ.) ἐξ Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανείρου δόλλ. 8.65, φόρτωσις 4—15 Μαρτίου.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» ἀπό Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Βόρειον Γαλλίαν 67)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ» ἀπό Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανείρου δόλλ. 8.50, φόρτωσις 15—30 Απρίλιον.

«ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ» (σημ. ομερικ.) ἀπό ομερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι' Ελλάδα δόλλ. 17.35, φόρτωσις 25 Φεβρουαρίου—15 Μαρτίου.

«ΑΝΑΞ» (λιθερ. νευτόκυτον) ἐξ Σαιν Τζόν η Χάλιφας 9500 τ. γεννημάτων διὰ Λονδίνου 72)—, φόρτωσις 73)—, έξιν 2500 τ. κρίθης 2/6 ἔξτρα, φόρτωσις 15—25 Μαρτίου.

«ΑΡΧΙΧΙΜΔΗΣ» (λιθερ.) ἀπό Σαιν Τζόν η Χάλιφας 9700 τ. γεννημάτων διὰ Λονδίνου 72)—, φόρτωσις 73)—, έξιν Λίβερπουλ η Μπιρκενχιντ 74)—, φόρτωσις 5000 τ. κρίθης 2/6 ἔξτρα, φόρτωσις 10—25 Μαρτίου.

«ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ» ἀπό Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ—Αμερικανοῦ Υμενίτεν 50)—, φόρτωσις 475.000 τ. φιλαδέλφειαν 50/6, μὲ 2500 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν (πέντε συνεχῆ ταξίδια), έναρξις 15 Απρίλιον—5 Μαΐου.

«KNOZA» (λιθερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανείρου δόλλ. 8.65, φόρτωσις Μάρτιον—Απρίλιον.

«ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ» (ποτ. τάιμ-πατέροφ) ἀπό Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Σαγκάνυτο δόλλ. 9.25, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 24 Φεβρουαρίου.

«ZOZIAN» (Κοσταρίκας) ἐξ Νόρφολκ 10.000 τ. κρίθης διὰ Τραπεζούντα η Σαμφούτη δόλλ. 16, μὲ 500 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 23—28 Φεβρουαρίου.

«ΑΚΡΟΝ» (ονδυστριανόν) ἀπό Γκάλεστον καὶ η Πόρτ Σουλφουρ 9000 τόν. θείου δι' Αγγλίαν 87)6 φόρτωσις Φεβρουαρίου—Μάρτιον.

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑ» (λιθερ.) ἀπό Σαιν Τζόν η Χάλιφας 9400 τ. γεννημάτων δι' Αμερικανοῦ Αμεριγών 64)—, βάσιν ἐνα λιμένα φορτωσίου καὶ ἐνα ἐκφόρτωσεως, μὲ 3000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—15 Μαρτίου.

«ΑΝΤΡΕΣ» (παναμ.) ἀπό Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανείρου δόλλ. 8.25, ἐλευθέρων ἐκφόρτωτικών, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΕΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ» ἀπό Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Γιουγκοσλαβίαν δόλλ. 11.25, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΑΣ» (λιθερ.) ἐξ Νέας Ορλέανης 9500 τ. ὄλευθρων εἰς σάκους διὰ Πόρτ Σαιδη η καὶ Βηρυττὸν δόλλ. 16.25 ἐνα λιμένα, έξιν διὰ δύο λιμένας δόλλ. 16.50 φίο, μὲ 1000 τ. φόρτωσιν καὶ 750 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Μάρτιον—Απρίλιον.

«ΚΟΜΕΤ» (λιθερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδς, Φιλαδέλφειαν ἡ Βαλτιμόρην 9500 τόν. γαιανθράκων δι' Αμερικανοῦ Ρόττερνταμ 51)—, μὲ 3000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, έξιν διὰ γερμανικούς λιμένας Βορείου Θαλάσσης 52)6, μὲ 2500 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 2000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν (έξη συνεχῆ ταξίδια), έναρξις 21 Μαρτίου—9 Απρίλιον.

«ΡΕΖΟΛΟΥΤ» (παναμ.) ἀπό Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ 57)—, μὲ 3000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—20 Μαρτίου.

«ΓΕΩΡΓΕΛΑ» (λιθερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμερικανοῦ Αμεριγών 60)6, φόρτωσις 62)—, βάσιν ἐνα λιμένα Κιέλον 63), ἐλευθέρων ἐκφόρτωτικών, φόρτωσις 5—25 Μαρτίου.

«ΜΕΡΟΠΗ» (παναμ.) ἐξ Χάμπτον ρόδς 10.000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ 49)6, διὰ γερμανικούς λιμένας Βορείου Θαλάσσης 51)—, έξιν Κιέλον 52)6 (έξιν 7 συνεχῆ ταξίδια), έναρξις 20 Μαρτίου.

«ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ» (παναμ.) ἐξ Νόρδερν ρέιντς 9400 τ. παλαιοισθιρών (475.000 κ.π. διὰ δέματα) δι' Αμερικανοῦ Ρόττερνταμ η Αμερικανοῦ, κατ' ἀποκοπή δόλ.

Ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ

«ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ» (λιθερ.) ἐξ Βρετανικῆς Κολομβίας 9400 τ. δυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ.π. διὰ δέματα) διὰ τέσσαρας λιμένας μεταξύ Κέιπ Τάουν καὶ Μπέιρας ρέιντς, κατ' ἀποκοπή δόλλ. 235.000 φίο, φόρτωσις 18 Απρίλιον—10 Μαΐου.

«ΠΟΠΗ» (Κοσταρ.) ἐξ Βρετανικῆς Κολομβίας ἡ ἀπό ομερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικοῦ 9700 τόν. γεννημάτων δι' Ισπανίαν δόλλ. 13.20, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15 Απρίλιον—5 Μαΐου.

«ΚΑΣΟΣ» ἐξ ομερικανικούς λιμένων Βορείου Ατλαντικοῦ 7500 τ. γεννημάτων διὰ Βορείων δόλλ. 19.50, φόρτωσις 10—25 Μαρτίου.

«ΜΑΤΘΑΙΟΣ» (ονδυστριανόν) ἐξ Βρετανικῆς Κολομβίας 9800 τ. δυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ.π. διὰ δέματα) διὰ Νόρδερν ρέιντς, κατ' ἀποκοπή δολλάρια

DINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

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

NTINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS XATZIGEORGIOU

NAUTIKO PRAKTORES - NAUTOLOMEISITA I

PEIRAIYES

Akti Ποσειδώνος 3 Τηλέφ. 45.652 40.851 40.798

Tel. Διεύθυνσις ΜΗΤΧΑ Πειραιά

162.500 φίο, φόρτωσις 5—31 Μαρτίου.

«ΒΑΝΤΕΡΕΡ» (παναμ.) ἐξ Βρετανικῆς Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν 135)—, έξιν κριθήν 137)—, φόρτωσις 10—25 Μαρτίου.

«ΣΙΔΕΡΗΣ» (παναμ.) ἐξ Βρετανικῆς Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων διὰ Μάλταν δόλλ. 13.10, φόρτωσις 1—28 Απρίλιον.

«ΒΑΛΕΝΣΙΑ» ἐξ Βρετανικῆς Κολομβίας 9300 τ. δυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (495.000 κ.π. διὰ δέματα) διὰ Νόρδερν ρέιντς, κατ' ἀποκοπή δόλλ. 162.500 φίο, φόρτωσις 1—20 Μαρτίου.

Ἐκ Νοτίου Αμερικῆς

«ΑΡΙΩΝ» (παναμ.) ἀπό Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπούενος Αὔρες 7800 τ. γεννημάτων διὰ Πολωνίαν 102)6, μὲ 1300 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—5—31 Μαρτίου.

«ΕΙΡΗΝΗ» (παναμ.) ἀπό Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπούενος Αὔρες 10.000 τ. γεννημάτων διὰ Γδανσκον ή Δάντσικην 102)6, μὲ 1300 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—21 Απρίλιον.

«ΣΑΜΟΥΑ» (παναμ.) ἀπό Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπούενος Αὔρες 7500 τ. γεννημάτων διὰ Πολωνίαν 102)6, φόρτωσις 19 Μαρτίου—15 Απρίλιον.

«ΑΡΔΑΛΙΝΑ» (λιθερ.) ἐξ Βρετανικῆς Κολομβίας 9500 τ. διά δέματα Νοτίου Ατλαντικοῦ 9400 τ. παλαιοισθιρών (475.000 κ.π. διὰ δέματα) διὰ δυτικήν άκτην Αγγλίας κατ' ἀποκοπή δόλλ. 132.500 φίο, φόρτωσις 28 Φεβρουαρίου—5 Μαρτίου.

«ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἐξ Βικτωρίας (Βραζιλίας) η Ρίον Ιανείρου 9500 τόν. πεταλλεύματα διὰ Νόρδερν ρέιντς δόλλ. 4.75 φίο, φόρτωσις 25 Φεβρουαρίου—15 Μαρτίου.

«ΑΝΝΑ» λίβεριανόν (εχ. Άννα Ν. Γουλανδρή) ἀπό Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπούενος Αὔρες 6500 τ. γεννημάτων διὰ Πολωνίαν 102)6, μὲ 1300 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—30 Απρίλιον.

«ΑΤΤΙΚΑ» (παναμ.) ἀπό Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπούενος Αὔρες 9500 τ. γεννημάτων διὰ Πολωνίαν 105)—, μὲ 1300 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 7—31 Μαρτίου.

«ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ» (παναμ.) ἀπό Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπούενος Αὔρες 5000 τ. γεννημάτων διὰ Νόρδερν ρέιντς δόλλ. 4.75 φίο, φόρτωσις 15 Φεβρουαρίου—5 Μαρτίου.

«ΕΡΕΖΟΛΥΤ» (παναμ.) ἀπό Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ 57)—, μὲ 3000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—20 Μαρτίου.

«ΓΕΩΡΓΕΛΑ» (λιθερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμερικανοῦ Αμεριγών 60)6, φόρτωσις 62)—, βάσιν διὰ Κιέλον 63), ἐλευθέρων ἐκφόρτωτικών, φόρτωσις 5—25 Μαρτίου.

«ΜΕΡΟΠΗ» (παναμ.) ἐξ Χάμπτον ρόδς 10.000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ 49)6, διὰ γερμανικούς λιμένας Βορείου Θαλάσσης 51)—, έξιν Κιέλον 52)6 (έξιν 7 συνεχῆ ταξίδια), έναρξις 20 Μαρτίου.

«ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ» (παναμ.) ἐξ Νόρδερν ρέιντς 9400 τ. παλαιοισθιρών (475.000 κ.π. διὰ δέματα) δι' Αμερικανοῦ Ρόττερνταμ η Αμερικανοῦ, κατ' ἀποκοπή δόλ.



LAMBERT BROTHERS  
LIMITED  
Cunard House, 88 Leadenhall Street,  
London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF,  
NEWCASTLE-ON-Tyne, GLASGOW, LIVERPOOL,  
HULL AND GRIMSBY.  
Telephone - Avenue 2000 · Telegrams - Lambert, London.  
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No. G.3.LN 80901

Άρτες 8500 τ. γεννημάτων διά Πολωνίαν 105) — με 1300 τ. έλευθέρων έκφρότωσιν, φόρτωσις 7—31 Μαρτίου.

### Εξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.» (παναρ.) έξι Άμβρασης και Καλύ 2300 τ. σιδηροτροχιών δι' Ελλάδα, κατ' αποκοπήν λίρας 5250, αμερικανικής φόρτωσης.

«ΑΟΥΓΓΛΙΑ ΣΟΥΑΤΕΣ» (γερμαν.) έξι Άμβρασης 2200 τ. λιπασμάτων δι' Ελλάδα 40) — φίο και στόμεντ, φόρτωσις 3—14 Μαρτίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ έξι Άμβρασης 2800 έως 3000 τ. λιπασμάτων δι' Ελλάδα 40) — φίο και στόμεντ, φόρτωσις 5—20 Μαρτίου.

### Έκ Μεσογείου και Άδριαντικής

«ΡΕΝΑ» (παναρ.) από Λά Τζουλέττ 9000 τόν. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 36) — όφιον «Εμπριν 3616», φόρτωσις 15—31 Μαρτίου.

«ΛΟΥΔΙΟΥΣ» (σημ. Λιδάνου) έκ Κύπρου 3400 τ. γεννημάτων διά Δυτικήν Ιταλίαν 35) — αμερικανικής φόρτωσης.

### Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΑΡΕΤΗ» (παναρ.) έκ Κωνσταντίνης 5500 τ. αραβοσιτου δι' Αγγλίαν 71) — φίο, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΑΝΔΡΙΑΝΝΑ Λ.» έκ Κωνσταντίνης 1600 κ.μ. ζυλείας διά Βηρυττόν 42) — τό ευβίκην μέτρων, φόρτωσις Μάρτιου.

### Έξ Αστραλίας, Ινδίων και Άπω Ανατολής

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΗ» έκ Καλκούτας, με συμπλήρωσιν είς Βιζαγκαπατάρι, 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Τσιμπά δολ. 12.25 φίο, με 750 τόν. φόρτωσιν είς Καλκούταν, 1000 τ. φόρτωσιν είς Βιζαγκαπατάρι και με 1200 τ. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις 25 Φεβρουαρίου—20 Μαρτίου.

### Έκ παντοίων άλλων άγορών

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΣΤΕΥΝ» (σημ. Νοτ. Αργικής εκ Αλούρη, άπό Μομπάσσα 9500 δόλαρια δι' Ιτανίαν δολ. 10.10, με 1000 τόν. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις 1—20 Μαρτίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπερτο) έκ Κύδων 10.000 τ. ζαχάρεως δι' Οδησσόν ή Βατούμ 140) — με 1000 τ. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις 20—31 Μαρτίου.

«ΕΠΙΔΑΥΡΩΣ» έκ Φιλιππίνων νησών 9500 τ. ζαχάρεως διά Νόρδερν ρείντς δολ. 19.50 «εγκρός-τέρμης, φόρτωσις Μάρτιον—Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπερτο) έκ Κύδων 10.000 τ. ζαχάρεως δι' Οδησσόν 137) 6, με 750 τ. φόρτωσιν και 1000 τ. έλευθέρων έκφρωσιν, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» έκ Σουηδίας 3500 τ. τομεντών διά Τζέδαν 60) — αμερικανικής φόρτωσης.

«ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ» (λίμπερτο) από Τζαμάικαν 9500 τ. βωξίτου διά Κόρπους Κρίστι δολ. 3.05 φίο, έων διά Μόμπιλ δολ. 3.96, φόρτωσις τέλη Φεβρουαρίου — άρχας Μαρτίου.

### Αἱ χρονονυκώσεις

«ΝΥΜΦΗ» (λίμπερτο) 9950 τόνων ί.ω. (560.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 13½ μιλίων, με κατανάλωσιν 14 τόν. πετρελαίων), τάιμ-ταράρτερ δι' ένα ταξίδιον Αύστραλιος 37) 6, παραδόσιος είς Λονδίνον 21—28 Φεβρουαρίου, έπαναπαράδοσις είς Αγγλίαν—Κόντινεντ δι' Άμβρασην—Αμεριγύρων ρείντς.

«ΜΕΡΤΣΑΝΤ ΠΡΙΝΣ» (σημ. άγγληκη) 9490 τόνων ί.ω. (532.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 11 μιλίων, με κατανάλωσιν 10 τόν. πετρελαίων), τάιμ-ταράρτερ δι' ένα ταξίδιον Δυτικής Αφρικής 35) — παραδόσιος είς Λίβερπουλ 20 Φεβρουαρίου, έπαναπαράδοσις είς Αγγλίαν—Χάρτρην—Αμεριγύρων ρείντς.

«ΖΕΦΥΡΟΣ» (Κοστορίκας) 10.700 τόνων ί.ω. (490.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 10 τόν. πετρελαίων), τάιμ-ταράρτερ διά ταξίδιον της Άπω Ανατολής είς την Αργεντινήν 28) — δολ. 3.90, παραδόσιος είς Ισπανίαν 20 Απριλίου—15 Μαΐου, έπαναπαράδοσις είς Ρίβερ Πλέιτ.

«ΜΕΛΙΝΤΑ» (λίμπερτο) 10.895 τόνων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 έως 27 τόν. πετρελαίων), τάιμ-ταράρτερ διά ταξίδιον της Άπω Ανατολής είς την Νότιον Αμερική δολ. 3.90, παραδόσιος είς Ισπανίκον λίμενα 20 Μαρτίου — 10 Απριλίου, έπαναπαράδοσις είς Αγγλίαν—Αμεριγύρων ρείντς.

«ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ» (λίμπερτο) 10.920 τόνων ί.ω. (475.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τόν. πετρελαίων), τάιμ-ταράρτερ διά ταξίδιον της Άπω Ανατολής είς την Νότιον Αμερική δολ. 3.90, παραδόσιος είς Ισπανίκον λίμενα 20 Μαρτίου — 10 Απριλίου, έπαναπαράδοσις είς Αγγλίαν—Αμεριγύρων ρείντς.

«ΠΕΛΕΩΨ» (λίμπερτο) 10.712 τόνων ί.ω. (506.670 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 έως 26 τόν. πετρελαίων), τάιμ-ταράρτερ δι' ένα ταξίδιον της Άπω Ανατολής είς Κόντινεντ, Μάρτιου, έπαναπαράδοσις είς Αγγλίαν—Κόντινεντ δι' ένα ταξίδιον Καναδά ή αμερικανικών λιμενών Ατλαντικού ή Κόλπου.

«ΣΑΡΙΖΑ» (παναρ.) 10.800 τόνων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 24 έως 25 τόν. πετρελαίων), τάιμ-ταράρτερ δι' έννεα μήνας (παγκόμπων μεταφορών) δολ. 3.50, παραδόσιος είς Κόντινεντ, Μάρτιου.

«ΚΡΟΝΟΣ» (λίμπερτο) 9540 τόνων ί.ω. (460.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 13½ μιλίων, με κατανάλωσιν 16 τόν. πετρελαίων), τάιμ-ταράρτερ δι' ένα ταξίδιον Μαδαγασκάρης 36) 6, παραδόσιος 10 Μαρτίου είς Δουγκερών.

### Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΝΟΡΜΑ» (παναρ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 10.000 τ. πετρελαιοειδών δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 45% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσις 1—15 Μαρτίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.000 τ. πετρελαιοειδών δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 52½% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσις 25 Φεβρουαρίου έως 7 Μαρτίου.

«ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 10.500 τόν. πετρελαιοειδών δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 45% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσις 15—31 Μαρτίου.

«ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΦΥ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 16.000 τ. πετρελαιοειδών διά Μοντεβίδεο 22½% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 5—25 Μαρτίου.

«ΣΑΝΜΠΗΛΑ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς 10% έπι έλαττον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 17.500 τόν. πετρελαιοειδών δι' ένα ταξίδιον άκτην Νοτίου Αμερικής, είς την βάση του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 21 Φεβρουαρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 25.000 τόν. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς, 5% έπι έλαττον της βάσεως του Σκείλ, σύμφωνα με την άμερικανική φόρτωση.

«ΝΤΑΡΝΙ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς, 12½% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσις 21 Φεβρουαρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 12.000 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς, 15% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ, σύμφωνα με την άμερικανική φόρτωση.

«ΤΙΝΙ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς, 15% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσις 28 Φεβρουαρίου.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 18.500 τόν. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς 5% έπι έλαττον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 18 Φεβρουαρίου.

«ΖΙΝΙ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς, 15% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 18 Φεβρουαρίου.

«ΓΕΡΠΓΙΟΣ Σ.» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 9500 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς, 15% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 16 Φεβρουαρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙΚΑΥΝΤΕΣ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 18.000 τόν. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς, 15% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 18 Φεβρουαρίου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς, είς την βάση του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 18 Φεβρουαρίου.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 18.500 τόν. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς, είς την βάση του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 18 Φεβρουαρίου.

«ΓΕΡΠΓΙΟΣ Σ.» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 18.500 τόν. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς, είς την βάση του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 18 Φεβρουαρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 18.000 τόν. πετρελαιοειδών διά Βόρειον Αφρικήν 35% έπι πλέον της βάσεως του Μ.Ο.Τ., φόρτωσης 10 Μαρτίου.

«ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ» (λίμπερτο) άπό λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 9500 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς, 35% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 10 Μαρτίου.

«ΖΙΝΙ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 18.000 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς 40% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 28 Φεβρουαρίου.

«ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ» (β'. ταξίδιον) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 9500 τ. πετρελαιοειδών διά Αγγλίαν—Κόντινεντ, με όψιμο διά τάς νησούς του Άτλαντικου 35% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 10 Μαρτίου.

«ΧΡΙΣΤΙΝΑ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 18.000 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς 25% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 28 Φεβρουαρίου.

«ΑΛΦΕΥΣ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 9500 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς, 35% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 27 Φ.αρίου.

«ΑΛΦΕΥΣ» (β'. ταξίδιον) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 9500 τ. πετρελαιοειδών διά Αγγλίαν—Κόντινεντ, με όψιμο διά τάς νησούς του Άτλαντικου 35% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 10 Μαρτίου.

«ΜΙΧΑΗΛ» (λίμπερτο) άπό άμερικανικούς λιμένες 15.000 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς, 2½% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 16 Φεβρουαρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 17.000 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς 15% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ (δύο συνεχή ταξίδια) και διά γ'. ταξίδιον 10% πλέον, έναρξης 5 Οκτωβρίου.

«ΣΑΝΜΠΗΛΑ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς 15% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ (δύο συνεχή ταξίδια) και διά γ'. ταξίδιον 10% πλέον, έναρξης 5 Μαρτίου.

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λίμπερτο) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 18.000 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς (δύο συνεχή ταξίδια) 15% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ (δύο συνεχή ταξίδια) 15% έπι πλέον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσης 5 Μαρτίου.

### ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

### ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

### ΠΑΡ' ΑΠΑΣΙ ΤΟΙΣ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΙΣ

ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 4 (Στοά Ραζή)

ΤΗΛΕΦ. 27-433

ΑΘΗΝΑΙ

S. ELEFTERIU LTD  
SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS - MARINE SERVICES:  
Address: COLON 1570  
ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ  
ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ  
MONTEVIDEO (URUGUAY)

Telephone: OFFICE 8.22.26 PRIVATE 41.29.05  
Telegrams: LENICA Montevideo ALL CODES USED

## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ πλοῖα

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δεξ.)		17	3976	εἰς μεταφοράς Κωνστάντζης—Πειραιώς (πετρέλαια)
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ		04	2453	ἔφθ. Δραπετσώνα 14 Φεβρ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ		54	6498	ανεχ. Βαγκούμερ 11 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ		54	8450	εἰς Σάντερλαντ, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ		18	2974	ἀργεὶ Ἀμπελάκι από 30 Απρ. 1953
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)		44	10448	ἔφθ. Ἀρούμπαν 14 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		11	4248	ἔφθ. Λουδίνιον 15 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		43	7239	διῆλθε Λός Ἀντζελες 17 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		54	6500	ανεχ. Ρόττερνταμ 11 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.		20	844	διῆλθε Σουέζ 14 Φεβρ. διὰ Τζέδδαν
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ		18	2858	ανεχ. Πειραιά 24 Φεβρ. διὰ Χάϊφαν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ		43	7232	ἔφθ. Χιούστον 18 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑΙ		53	3575	ανεχ. Χαλκίδα 15 Φεβρ. δι' Ἀργεντινήν
ΑΚΤΗ		44	7176	ανεχ. Γιοκοχάμαν 7 Φεβρ. διὰ Βαγκούμερ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		44	7257	ανεχ. Χάμπτον ρόδς 17 Φεβρ. διὰ Κίελον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.		20	1114	εἰς μεταφοράς ἐν Ἑλλάδι
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		43	7234	ἔφθ. Φόρτερνταμ 22 Φεβρ.
ΑΛΙΚΗ		43	7229	ανεχ. Οζάκαν 14 Φεβρ. διὰ Βαγκούμερ
ΑΛΙΚΗ Π.		44	7212	ἔφθ. Βάλλαρα 11 Φεβρ.
ΑΜΕΡΙΚΗ		43	7176	ἔφθ. Αιμοτερνταμ 23 Φεβρ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		42	7177	ἔφθ. Κωνστάντζαν 7 Φεβρ.
ΑΝΙΑ		44	7257	ανεχ. Νέαν "Υόρκην 16 Φεβρ. διὰ Μπουεναρεντούρα
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ		42	7191	ἔφθ. Γόρτ "Εβεργκλαντ 13 Φεβρ. (εἴτα Χάμπτον ρόδς)
ΑΞΙΟΣ		43	7176	εἰς θέσιν 50 Β. καὶ 3.9 Δ., Φεβρ. 22 δι' Ἀμβούργον
ΑΝΤΙΟΠΗ (δεξ.)		14	4046	ἀργεὶ Ἀμπελάκι από 16 Μαΐου 1954
ΑΝΤΩΝΗΣ		43	7176	ανεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 14 Φεβρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ		29	6022	διῆλθε Τρίνινταν 20 Φεβρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΡΓΩ		18	5532	ἀργεὶ Πειραιά από 3 Μαρτίου 1954
ΑΡΙΕΤΤΑ		41	7460	διῆλθε Ντόρεν 19 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΡΤΕΜΙΣ		44	7240	ανεχ. Αλεξανδρίαν 22 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)		52	13415	ανεχ. Ρεστιφ 16 Φεβρ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΣΤΕΡΙΣ		43	7176	ἔφθ. Μόμπιλ 17 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		43	7227	ἔφθ. Νέαν "Ορλέαντον 15 Φεβρ. καὶ Χάμπτον ρόδς 22
ΑΤΤΙΚΗ		43	2400	εἰς Ραβένναν 20 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ		27	20563	ἔφθ. Πειραιά 26 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΗΣ		11	1881	ανεχ. Μασσαλίαν 15 Φεβρ. δι' Ἐλλάδα
ΒΕΛΓΙΟΝ		38	1894	ἔφθ. Πειραιά 24 Φεβρ. (διὰ Σμύρνην)
ΒΙΡΓΙΝΙΑ		43	7176	ανεχ. Βίλμιγκτων 17 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		44	1923	ἔφθ. Καλάμας 24 Φεβρ. (δι' Ἀμβούργον)
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)		22	3845	ἀργεὶ Σύρου από 26 Ιουν. 1953
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		45	1918	ἔφθ. Λονδίνον 20 Φεβρ. (διὰ Πειραιᾶ)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ		44	7176	ἔφθ. Νέαν "Υόρκην 17 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		21	5728	ανεχ. Μοντεβίδεο 21 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΓΕΩΡΓ. ΜΑΤΣΑΣ		22	902	ἀργεὶ Πειραιά, 26 Φεβρ., ἐπισκεψήν
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ		43	7176	ανεχ. Ναγκούγια 7 Φεβρ. διὰ Βαγκούμερ
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		43	7233	ανεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Φεβρ. δι' Ἀμβούργον
ΓΚΡΑΣΧΟΛ (ψυγείον)		42	486	ἔφθ. Ρεύκιαθιν 17 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)		54	20992	ανεχ. Ράκη Τανόύρα 20 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)		18	1176	εἰς ταξίδια Κων) πόλεων—Πειραιῶς (πετρέλαια)
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ.		44	7176	ανεχ. Πειραιά 25 Φεβρ. διὰ Κων) πόλιν
ΔΑΝΑΗ		23	1634	διῆλθε Συεζ 19 Φεβρ. διὰ Τζέδδαν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ		24	2740	ανεχ. Φωπάσιον 4 Φεβρ. διὰ Ντουάλα
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		18	5275	ἔφθ. Μορμουγκάν 9 Φεβρ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ		26	4862	ανεχ. Γκυαναντανόνιο 2 Φεβρ. διὰ Γιουκάρο
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		44	7232	ανεχ. Γιοκοχάμαν 8 Φεβρ. διὰ Σηάττλ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		43	7229	διῆλθε Κρόμπερ 21 Φεβρ. διὰ Μίδδλεσμπρο, ἔφθ. 22
ΔΙΡΦΥΣ		43	7232	έρρυμαυλκήν εἰς Βαλτιμόρην 20 Φεβρ. .
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ		20	1603	ἀργεὶ Πειραιά από 31 Δεκ. 1952
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ		37	4839	διῆλθε Συεζ από 31 Δεκ. 1952
ΕΒΡΟΣ		43	7256	ανεχ. Γκραντάτερ 17 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		27	4163	ανεχ. Ντεμεράρα 20 Φεβρ. διὰ Παραμαρίμπο
ΕΙΛΕΝΗ Δ.		44	7253	εἰς Χάμπτον ρόδς 25 Φεβρ.
ΕΙΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		38	5548	διῆλθε "Άγιον Βικέντιον 12 Φεβρ. διὰ Λομπίτο
ΕΙΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		43	7176	εἰς θέσιν 27 Β. καὶ 53 Δ., Φεβρ. 21, δι' Αγγλίαν
ΕΙΛΕΥΣΙΣ		21	1549	εἰς Σαταγκόν από 26 Δεκ.
ΕΙΛΙΣΑΒΕΤ		22	3553	διῆλθε Συεζ 21 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ, 25
ΕΛΛΑΣ		16	2081	ανεχ. Κομπάροι 21 Φεβρ. διὰ Γιουκάρο
ΕΛΛΑΣ		43	7176	διῆλθε Θέουταν 21 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΝΑΙ ΝΑΥΤΗΣ		36	6281	εἰς θέσιν 45 Β. καὶ 7 Δ., Φεβρ. 22 διὰ Γκρείντζενμάουθ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		44	7207	εἰς Πειραιά 26 Φεβρ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		43	7254	διῆλθε Βερμούδας 21 Φεβρ. διὰ Σπαλάτον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		43	7176	ανεχ. Νέαν "Υόρκην 21 Φεβρ. δι' Αργοστόλι
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		43	7203	ανεχ. Κων) πολιν 21 Φεβρ. δι' Αλεξανδρέατταν
ΕΠΙΣ		19	1492	διῆλθε Θέουταν 21 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ		43	7253	εἰς θέσιν 21 Φεβρ. διὰ Γκρείντζενμάουθ
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		43	7198	εἰς Σαταγκόν από 26 Δεκ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		21	2369	διῆλθε Συεζ από 31 Δεκ. 1952
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		43	7194	ανεχ. Πειραιά 25 Φεβρ. διὰ Σηάττλ
ΕΥΑΝΘΙΑ		43	7244	διῆλθε Θέουταν 21 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΥΘΑΛΙΑ		18	3553	εἰς θέσιν 45 Β. καὶ 7 Δ., Φεβρ. 22 διὰ Γκρείντζενμάουθ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		43	7250	εἰς Πειραιά 26 Φεβρ. διὰ Μεσόγειον
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		38	5548	εφθ. Κων) πολιν 18 Φεβρ. (δι' Ήνωμένας Πολιτείας)
ΗΡΩΝ ΙΙ		44	1923	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		44	7257	διῆλθε Τζιμπούτι 13 Φεβρ. διὰ Σαταγκόν
ΘΕΜΩΝΗ		44	7198	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 21 Φεβρ. διὰ Κόντινεντ
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάκερ)		10	5237	ἔφθ. Κοσσέριο 9 Φεβρ.
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ		37	4815	ανεχ. ΛάιττλΠλέντρο 18 Φεβρ. διὰ Μπατόν Ρούζ
ΘΕΤΙΣ		30	4123	εἰς Πειραιά 26 Φεβρ. (ὑπὸ άναχώρησιν)
ΙΑΚΩΒΟΣ		01	2107	διῆλθε Θέουταν 21 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΙΓΟΡ		43	7207	αργεὶ Πόρτ Σαΐδ από 18 Φεβρ. διὰ Σαταγκόν
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		42	7035	διῆλθε Πάραναμ 20 Φεβρ. διὰ Λίβερπουλ
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		44	7176	εἰς μεταφοράς Αρούμπας—Μαρακάιμπο
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ		44	10441	ανεχ. Περσικόν Κόλπον 12 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ		28	1594	εφθ. Μπράκε 23 Φεβρ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		43	7255	διῆλθε Ντόρερ 22 Φεβρ. δι' Ιθάκην
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ		13	1877	ανεχ. Τοκουγιάμα 21 Φεβρ. διὰ Βαγκούμερ
ΚΑΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ		43	7229	ἔφθ. Σιμίζου 19 Φεβρ. (εἴτα Μόζι)
ΚΑΣΟΣ		39	5215	

ΚΑΣΤΩΡ		
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)		
ΚΕΧΡΕΑ		
ΚΡΗΤΗ		
ΚΟΝΙΣΤΡΑ		
ΚΟΡΘΙΟΝ		
ΚΡΙΟΣ		
ΚΥΠΡΟΣ (δεξαμ.)		
ΚΥΡΗΝΕΙΑ		
ΚΥΜΑ		
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ		
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.		
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ		
ΛΑΚΩΝΙΑ		
ΛΕΟΝΤΙΟΣ		
ΛΕΩΝΙΔΑΣ		
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ		
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		
ΛΟΥΛΑ		
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ		
ΜΑΙΩΤΙΣ		
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ		
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)		
ΜΑΡΙΑ ΛΩ		
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		
ΜΑΡΙΑΜ		
ΜΑΡΙΑΝΝΑ		
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)		
ΜΑΡΙΟΣ II.		
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		
ΜΕΝΤΩΡ		
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ		
ΜΙΧΑΗΑ		
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		
ΜΥΚΗΝΑΙ		
ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΤΟΡ		
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ		
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ		
ΝΕΔΩΝ		
ΝΕΣΤΟΣ		
ΝΗΡΕΥΣ		
ΝΙΚΟΛΑΣ		
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ		
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.		
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ		
ΟΔΑ		
ΟΝΤΡΥ		
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ		
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ		
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ		
ΠΑΝΑΓΙΑ		
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		
ΠΑΝΤΕΛΗΣ		
ΠΑΤΡΑΙ		
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ		
ΠΕΤΑΛΟΙ		
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III. (τάνκ.)		
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)		
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		
ΠΗΝΕΙΟΣ		
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		
ΠΟΠΗ		
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)		
ΠΡΟΤΕΥΣ (δεξ.)		
ΡΙΤΑ		
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ		
ΡΟΔΟΠΗ		
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)		
ΡΩΜΥΛΙΑ		
ΣΑΜΟΣ		
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		
ΣΟΥΖΑΝΝΑ II.		
ΣΟΥΖΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ		
ΣΤΑΥΡΟΣ		
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		
ΣΥΡΟΣ		
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)		
ΤΗΝΟΣ		
ΤΡΙΤΩΝ		
ΥΔΑΡΙΟΣ II.		
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		
ΦΛΩΡΙΝΑ		
ΦΡΑΓΚΙΣ		
ΦΩΤΕΙΝΗ		
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ		
ΨΑΡΑ		
'Αδ. Γράτσου	45	7260
«Κεφαληνιακή» Α.Ε.	43	10448
Θ. 'Επιφανειάδη	44	7224
Ν. Κουδύλης	44	7253
Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198
άδ. Γουλανδρή	24	4693
Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805
έτ. «Τρανσπετρόλ»	20	6416
'Ελλην. Μεσογ. Γραμματ.	11	7537
ν'Αδ. Λιβανούς Α.Ε.	43	7244
'Αδ. Κ. Πατέρα	43	7223
Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527
Ν. 'Απόδικας	45	7176
'Αδ. Λώα	43	7176
'Αλεξάτος — Δούκας	25	965
Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176
Θρ. Βογιατζίδης	28	4573
Α. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	22	1535
«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176
Εύαγγ. & Μ. Νομικός	43	7229
Δ. Κοτσάτης κλπ.	43	1075
«Λιβανός» Α.Ε.	45	7176
'Αδ. Συνοδινού	19	3911
'Αντ. Παπαδάκης	42	7044
Εύγ. I. Χανδρή	20	5401
έτ. Χανδρής	21	6784
'Αδ. Λώα	43	7244
Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187
Γερ. Σταθάτος	43	7176
«Είρηνικός» Α.Ε.	44	7258
έτ. «Ματζέλιος»	20	6546
Μάρκος Νομικός	53	11577
Μιχ. Καραγέωργης	22	1175
'Αδ. Κουλουκουντή	38	5548
έτ. «Ηλίος»	44	7254
Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157
έτ. Χανδρής	24	1435
«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7260
Ν. Εύσταθιος	44	7176
'Ελλ. Γραμμη Ν. 'Αμερ.	34	2709
έτ. «Ντέλ. Κάριμπ»	43	7176
'Ιω. Καρράς	44	7247
'Αδ. Γουλανδρή	22	16991
έτ. «Εύγενινας	43	7230
«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7231
'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205
Κ. Πατέρας & Σία	43	7176
'Αδ. Σιτινά	43	7254
Ε. Κουλουκ. — I. Καΐρης	43	7254
έτ. «Μιχαλιός» Α.Ε.	42	7167
έτ. Γ. Νικολάου	44	7207
'Εππορ. — 'Εφοπλιστική	44	7174
Κ. Γράτσος	45	7176
Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7235
Δ. Ψυχογιούς	17	3704
ε' Όκεανός» Α.Ε.	19	5182
'Αλεξάτος — Δούκας	21	1001
Α. Καραδίας	43	7258
'Ιω. Γ. Π. Λιβανός	43	7176
Πάνος Κουμάνταρος	44	7256
έτ. «Εύπλοισ	45	7240
Κ. Π. Λαιμός	20	5194
«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923
ε' Ίονιον Α.Ε.	43	7253
'Ιω. Μ. Νικηφόρος	24	5026
Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822
Μ. Νομικός	43	10448
Υιοί Π. Γουλανδρή	44	10448
Μάρκος Νομικός	42	7176
έτ. «Άθηνας	44	7207
Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193
Μιχ. Βερνίκος	96	1594
Βαγιάννης & Σία	16	1765
Μαν. Κουλουκουντής	54	16500
Υιοί Σιγάλα	25	1412
έτ. «Γαλαξίας»	45	7253
«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754
έτ. «Τρανσπετρόλ»	18	5563
έτ. «Ελμές»	18	1593
Υιοί Δ. Ιγγλέσπ	43	7177
Υιόντ Σιγάλα	43	7176
Α. Πρίντελης	28	1660
Ν. Παπαδάτος	08	811
Ν. Παπαδάτος	22	2201
έτ. «Κάσος»	44	7224
Ίω. Κουμάνταρος	44	7176
'Αδ. Βλασσόπουλοι	43	7244
Δ. Γεωργόπουλος	43	7231
Εύγενία I. Χανδρή	43	10448
Γ. Βατικιώτης	11	1459
'Αδ. Γράτσοι	44	7250
Κληρ. 'Αθ. Κουλούρα	30	4557
Λουκάτ. Νομικός	21	1783
Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985
Θ. Σταυλοποτάτης	27	757
Ι. Μ. Καρράς	44	7176
«Κάσος» Α.Ε.	44	7256
Χ. Χατζηπατέρας	44	7239
«Κάσος» Α.Ε.	45	7256
'Απ. Πεζός	55	6200
Αναστασίου Φαφαλίδης	45	7255

άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 10 Φεβρ. διά Παραμαρίπο μόνεχ. Καρδαγάνην 10 Φεβρ. διά Σιδώνα

έφθ. Ρόττερνταμ 14 Φεβρ. άνεχ. Βρέμη 16 Φεβρ. διά Κόλπον

άνεχ. Μόλι 13 Φεβρ. διά Βαγκούνερο

άνεχ. Τιμιγχάνα 20 Φεβρ. διά Σαιν Τζών

έφθ. Πόρτ ντέ Μπαύλ 20 Φεβρ. άνεχ. Καστραλίαν

διηλθεν 'Αδεν 21 Φεβρ. διά Κούναν

άνεχ. Καζαμπάλγκαν 2 Φεβρ. διά Κούναν

διηλθεν Γιρβαλτάρ 11 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδος

έφθ. Κάρδιφ 10 Φεβρ. άνεχ. Χάμπτον ρόδος 17 Φεβρ. διά Τεργέστην

άνεχ. Χάλιφας 20 Φεβρ. διά Λονδίνον

έφθ. Καλκούταν 5 Φεβρ. έπισκεψή

έφθ. Καλκούταν 5 Φεβρ. άνεχ. Αρούμπας—Μαρακάϊμπο

έφθ. Μαντράς 22 Φεβρ. (διά Καλκούτταν)

διηλθεν Γιρβαλτάρ 21 Φεβρ. διά 'Εμδεν

άνεχ. Βαγκούνερο 19 Φεβρ. διά 'Αγγλίαν

άναμενεται είς Πειραιά εκ Ριτζέκας

άνεχ. Περσικόν Κόλπον 13 Φεβρ. διά 'Αργεντινή

διηλθεν Πειραιά 21 Φεβρ. διά Χούλλα

έφθ. Λονδίνον 20 Φεβρ. (είτα Χούλλα)

διηλθεν Γιρβαλτάρ 2 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρντας

άνεχ. Θίερουπον 10 Φεβρ. διά Βασσόραν, έφθ. 22 Αργυρίου

έφθ. Νταϊνδις 'Αιλαντ 21 Φεβρ. (διά Λίνερπουλ)

άνεχ. Γκάλεστων 1 Φεβρ. διά Γιουγκοσλαυίαν

διηλθεν Θέουταν 1 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην

άνεχ. Βαλτιμόρην 18 Φεβρ. διά Λονδίνον

έφθ. Μίδλεσεμπρο 24 Φεβρ. διά Πειραιά

έφθ. Κορέας 2 Φεβρ. διά Γενισδαν

άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 23 Φεβρ. διά Γενισδαν

άργει 'Ελευσίνα από 4 Σεπτ. 1952

είς ταξίδιας 'Ελλάδος—Μέσης 'Ανατολής

άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 14 Φεβρ. διά 'Αμβέρσαν

είς λιμένας Κορέας 2 Φεβρ.

άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 Φεβρ. διά Κόρραμ Σάχρ

έφθ. Μορμουγκά 21 Φεβρ. (διά 'Αμβούργον)

έφθ. Σαϊν Τζών (Ν. Β.) 20 Φεβρ.

διηλθεν Γιρβαλτάρ 20 Φεβρ. διά Σμύρνην

έφθ. Γιοκοχάμαν 21 Φεβρ.

άργει Ρόττερνταμ από 3 Απρ. 1953

άνεχ. Φιλοξενείων 19 Φεβρ. διά Νικάρο

άνεχ. Μοντεβίδεο 17 Φεβρ. διά Πουέρτο λάκ Κρούς

διηλθεν Θέουταν 10 Φεβρ. διά Χιούστον

άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδος

έφθ. Μόμπιλ 20 Φεβρ.

άνεχ. Βομβάν 18 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον

άργει 'Αμπελάκι από έτων

είς μεταφοράς Κωνστάντζης—Πειραιώς (πετρέλαια)

είς 'Αμστερνταμ, ύπο συμπλήρωσιν

έφθ. Ζαντίθαρην 22 Φεβρ.

είς θέσιν 35 Β. και 7 Δ. Φεβρ. 18, διά Ριτζέκαν

έφθ. Θεσσαλονίκην 24 Φεβρ. (είτα Τουρκίαν)

άνεχ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Λίβανον

είς γραμμήν Αιγαύπτου—Πειραιώς—Μασσαλίας

είς Ριτζέκαν 22 Φεβρ.

άνεχ. Λόδ. 'Αντζελες 19 Φεβρ. διά Λονδίνον

άνεχ. Πειραιά 23 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν

ΠΩΛΗΘΕΝ, μετωνομασθη 'ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ

έφθ. Σουάν 16 Φεβρ.

έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Φεβρ.

άνεχ. Μοντεβίδεο 23 Φεβρ. διά Ρίον, Ιανέρον

έφθ. 'Αμβούργον 14 Φεβρ.

έφθ. Βαλτιμόρην 16 Φεβρ.

είς μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάϊμπο

έφθ. Πόρτ Σαΐδ 22 Φεβρ.

έφθ. Πρόδιντενς 9 Φεβρ.

διηλθεν Αγιον Βικέντιον 22 Φεβρ. διά Τάιν

άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ. διά Πόρτ Σουδάν

άργει Πειραιά από 18 Ιουλ. 1952

άνεχ. Λευπσόν 16 Φεβρ. διά Ζύγι

άνεχ. 'Αιμέρσον 3 Φεβρ. διά Πόρτ "Εβεργκλαντ

διηλθεν Παναμάν 14 Φεβρ. διά Φάλμουθ

έφθ. Χάμπτον ρόδος 21 Φεβρ. (διά Βιζαγκαπατάμ)

διηλθεν Τζιμπούτι 6 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν

είς Σάντερλαντ, ύπο συμπλήρωσιν

διηλθεν Σουέζ 17 Φεβρ. διά Κιασιούγκ

## Τὰ ύπὸ ξένας σημαίας

ΑΒΑΝΣ . . . . .		21	3271	διῆλθε Κρίστομπαλ 19 Φεβρ. διὰ Λονδίνου
ΑΓΑΘΗ . . . . .		44	7158	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 9 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοστ.) . . . . .		21	1173	ἔφθ. Κωνστάντζαν 18 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ . . . . .		17	1288	ἀργεὶ Λονδίνον ἀπὸ 31 ΔΕΚ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .		10	1471	ἀργεὶ "Αμπελάκι ἀπὸ ἔτους
ΑΓΚΕΛΕΑ (Κοστ.) . . . . .		25	2310	εἰς Ἀργοστόλι 25 Φεβρ.
ΑΔΑΜΑΣ . . . . .		43	7265	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 17 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΕΛΛΩ . . . . .		44	7292	"Ιδε: «ΚΥΜΑ», ὡς μετωνυμάσθη
ΑΖΙΑΝ . . . . .		43	7223	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβερ.) . . . . .		43	7238	εἰς Χούλι ἀπὸ 24 'Ιαν., ΕΠΩΛΗΘΗ
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ . . . . .		43	7224	ἀνεχ. Γιανθάτα 12 Φεβρ. διὰ Σιγκαπούρην
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ . . . . .		43	7239	ἔφθ. Βαλτιμόρην 17 Φεβρ.
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.) . . . . .		53	13752	ἀνεχ. Νέαν "Υόρκην 20 Φεβρ. διὰ Ταμπίκο
ΑΖΟΥΕΡΟ . . . . .		44	7176	ἀνεχ. Μάντζεστερ 14 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.) . . . . .		20	5227	ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 17 Φεβρ.
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.) . . . . .		44	7161	διῆλθε Κρίστομπαλ 19 Φεβρ. διὰ Λονδίνον
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.) . . . . .		54	18784	ἀνεχ. ἐξ "Αγίου Φραγκίσκου 20 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.) . . . . .		44	7242	διῆλθε Τζιμπούτι 8 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΑΙΑΣ . . . . .		29	5218	διῆλθε Νίτον 14 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΙΑΣ (Κοσταρ.) . . . . .		22	1057	διῆλθε Κων/πολιν 23 Φεβρ. δι' "Αλεξανδρείαν
ΑΙΓΕΥΣ (λιβερ.) . . . . .		42	7242	διῆλθε Ντόβερ 15 Φεβρ. διὰ Πουέρτο "Ορντάζ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ. . . . .		43	7176	ἀνεχ. Κόμη 6 Φεβρ. διὰ Βαγκούβερ
ΑΙΜΙΛΙΑ (λιβερ.) . . . . .		44	7259	ἔφθ. Νέαν "Υόρκην 17 Φεβρ.
ΑΙΟΛΟΣ (λιβ. δεξ.) . . . . .		43	10459	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 8 Φεβρ. διὰ Σασέμπτο
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·ΥΛΑΡ . . . . .		44	7286	εἰς θέσιν 47 Β. καὶ 6 Δ., Φεβρ. 18 δι' "Εμδεν
ΑΙΝΟΣ . . . . .		44	1935	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 18 Φεβρ. διὰ Χαδάνναν
ΑΙΤΝΑ (λιβερ.) . . . . .		43	7218	ἀνεχ. "Αμυτερνταμ 1 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΙΚΟΥ·ΤΑΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.) . . . . .		45	10648	εἰς Ρόττερνταμ, ὑπὸ παραλαβήν
ΑΙΚΡΙΤΑΣ (λιβερ.) . . . . .		42	7025	ἀνεχ. Βαγκούέρ 18 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΙΚΡΟΝ (Χονδ.) . . . . .		44	7158	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Φεβρ. διὰ Μόμπιλ
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ . . . . .		28	5133	διῆλθεν Αγίου Βικέντιου 11 Φεβρ. δι' "Αργεντινήν
ΑΙΚΤΙΟΝ (λιβερ.) . . . . .		43	7213	ἀνεχ. Νέαν "Ορλέανην 5 Φεβρ. διὰ Μόντρεαλ
ΑΙΛΕΣ (Κοσταρ.) . . . . .		25	2323	ἔφθ. Σέπταν 19 Φεβρ.
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.) . . . . .		18	5599	ἀργεὶ Φάλμουθ ἀπὸ 16 'Απρ. 1953
ΑΙΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.) . . . . .		53	7409	διῆλθε Σουέζ 16 Φεβρ. διὰ Μουρόραν
ΑΙΛΚΗΣ (λιβερ.) . . . . .		42	7176	διῆλθε Πόρτλαντ 5 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΙΛΚΙΜΟΣ . . . . .		43	7176	εἰς Λονδίνον ἀπὸ 27 'Ιαν.
ΑΙΛΚΥΩΝ (λιβερ.) . . . . .		44	7163	διῆλθε Τρίνινταν 11 Φεβρ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΑΙΛΥ (λιβερ.) . . . . .		12	3962	ἔφθ. Νάρδικ 20 Φεβρ.
ΑΙΛΜΠΑ . . . . .		44	7195	ἔφθ. Ντεμεράρα 18 Φεβρ.
ΑΙΛΦΕΥΣ (λιβ. δεξ.) . . . . .		43	7221	ἀνεχ. Ταμπίκο 16 Φεβρ. διὰ Τζάσσονβιλλ
ΑΙΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.) . . . . .		18	8703	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 13 Φεβρ. δι' "Αμμουαίη Μπαίν
ΑΙΜΑΡΥΛΛΙΣ . . . . .		45	7201	διῆλθε Παναμάν 19 Φεβρ. δι' "Αγγλίαν
ΑΙΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβερ.) . . . . .		44	7144	ἀνεχ. Νέαν "Υόρκην 17 Φεβρ. δι' "Αμβέρσαν
ΑΙΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιβ. δεξ.) . . . . .		43	7306	ἀνεχ. Κιουρασώ 12 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΑΙΑΝΑ (λιβερ.) . . . . .		54	6500	εἰς Σάουθ Σηλδίς (ὑπὸ δοκιμάς παραδοσεως)
ΑΙΑΝΔΡΕΑΣ Γ. . . . .		29	4913	ἀνεχ. Λός "Αντζελες 17 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΙΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιβερ. δεξαμ.) . . . . .		43	7208	ἄργει Πέριον ἀπὸ 15 'Ιαν.
ΑΙΑΝΔΡΟΣ (λιβερ.) . . . . .		43	7229	ἀνεχ. Λιδερπούλ 12 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΙΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.) . . . . .		53	18736	διῆλθε Σουέζ 23 Φεβρ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΑΝΤΟ (δεξ.) . . . . .		53	17800	ἀνεχ. Νέαν "Υόρκην 15 Φεβρ. δι' "Αρούμπαν
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.) . . . . .		53	18713	ἔφθ. Σιδηνά 21 Φεβρ.
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.) . . . . .		53	17800	ἀνεχ. Νέαν "Υόρκην 17 Φεβρ. δι' "Αρούμπαν
ΑΙΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ (δεξ.) . . . . .		53	18735	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΑΙΑΝΝΑ Κ. (λιβ.) . . . . .		54	6112	ἀνεχ. "Αμβούργον 11 Φεβρ. διὰ Κόλπον
ΑΙΑΝΝΑ . . . . .		21	4358	ἔφθ. Ρόττερντα 9 Φεβρ. καὶ Σεπτεμβρίου 23
ΑΙΑΝΝΙΤΣΑ . . . . .		45	7149	ἀνεχ. Νέαν "Υόρκην 12 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΙΑΝΝΙΤΣΑ Α. . . . .		44	7258	εἰς θέσιν 5 Β. καὶ 78 Α., Φεβρ. 16 διὰ Λονδίνου
ΑΙΑΝΝΙΤΣΑ Λ. . . . .		44	7070	ἀνεχ. Μπελφαστ 11 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΙΑΝΝΟΥΛΑ Κ. . . . .		08	1763	ἔφθ. Κωνστάντζαν 13 Φεβρ.
ΑΙΑΝΤΡΕ . . . . .		43	7176	διῆλθε Παναμάν 18 Φεβρ. δι' "Ατλαντικόν
ΑΙΑΝΤΟΝΥ . . . . .		43	7126	διῆλθε Σουέζ 23 Φεβρ. διὰ Καράτσι
ΑΙΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιβερ.) . . . . .		43	7244	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ. διὰ Λάδσεντ
ΑΙΑΥΡΟΡΑ (δινδουρ.) . . . . .		44	7176	διῆλθε Ρόττερντα 19 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΙΡΕΤΗ Σ. . . . .		28	5061	ἔφθ. Σάν Νικόλας (Πλείτ) 12 Φεβρ.
ΑΙΡΕΤΗ . . . . .		20	3330	ἔφθ. Μορμουγκάο 19 Φεβρ.
ΑΙΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.) . . . . .		43	7191	διῆλθε "Αμβέρσαν ἀπὸ 15 Αὔγ. 1953
ΑΙΡΙΣΤΟΝ (δεξ., δινδουρ.) . . . . .		38	10277	ἄργει Αμερικανόν 13 Φεβρ.
ΑΙΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ . . . . .		43	7244	ἔφθ. Νότια Σηλδίς 29 Σεπτ. 1953
ΑΙΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.) . . . . .		40	10224	ἔφθ. Μόζι 16 Φεβρ.
ΑΙΡΙΩΝ (λιβερ.) . . . . .		42	7212	διῆλθε Ντακάρ 5 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΙΡΙΩΝ . . . . .		19	5672	ἔφθ. Κωνστάντζαν 13 Φεβρ.
ΑΙΡΙΩΝ (Κοστ.) . . . . .		28	1707	ἔφθ. Πότ Σαιδ 29 Φεβρ.
ΑΙΡΗΣ (Κοστ.) . . . . .		22	1498	ἀνεχ. Πάτατλ 19 Φεβρ. διὰ Αντζελες
ΑΙΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.) . . . . .		53	18288	εἰς Αμερικανόν ἀπὸ 29 ΔΕΚ., ἐπισκεψή
ΑΙΡΜΑΡ (λιβερ.) . . . . .		43	7273	ἔφθ. Μουπάσσα 19 Φεβρ.
ΑΙΡΟΖΑ . . . . .		43	7246	ἀνεχ. Τάιν 8 Φεβρ. διὰ Παραμαρίπτο
ΑΙΡΣΕΝΑ . . . . .		43	7176	διῆλθε Παναμάν 4 Φεβρ. διὰ Ντεμεράρα
ΑΙΡΤΕΜΙΔΙ (λιβερ.) . . . . .		45	7255	ἀνεχ. Πάλμας 19 Φεβρ. διὰ Ρίον 'Ιανείρου
ΑΙΡΧΑΙΓΕΛΟΣ (λιβερ.) . . . . .		43	7176	ἀνεχ. Ντεμεράραν 20 Φεβρ. διὰ Παραμαρίπτο
ΑΙΡΧΑΝΑΣ (λιβερ.) . . . . .		43	7288	ἀνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 15 Φεβρ. διὰ Σάν "Αντόνιο
ΑΙΡΧΙΜΗΔΗΣ . . . . .		44	7157	διῆλθεν Αγ. Βικέντιου 13 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΙΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβερ.) . . . . .		44	7161	ἔφθ. Μόζι 22 Φεβρ.
ΑΙΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛΑ (Κοσταρ.) . . . . .		43	7247	διῆλθε Παναμάν 4 Φεβρ. διὰ Λονδίνον
ΑΙΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ . . . . .		28	4809	ἄργει Λάζ Πάλμας 16 Φεβρ. διὰ Ρίον 'Ιανείρου
ΑΙΣΠΡΙ·ΙΤ·ΤΟΡ (λιβερ.) . . . . .		44	7210	ἀνεχ. Βρέμην 9 Φεβρ.
ΑΙΣΤΡΟΝ . . . . .		42	7176	ἔφθ. Ρίον 'Ιανείρου 9 Φεβρ.
ΑΙΤΕΝΑΣ (παναμ.) . . . . .		25	4853	διῆλθε Ντόρερ 11 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΙΤΑΛΑΝΤΙΚ (ἐπιβαρ.) . . . . .		44	7288	ἀνεχ. Μελβούρην 8 Φεβρ. διὰ Κολόμπο
ΑΙΤΤΙΚΗ . . . . .		22	5856	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 21 Φεβρ.
ΑΙΤΤΙΚΟΣ (λιβερ. δεξ.) . . . . .		22	5856	εἰς Αμέρσαν, ὑπὸ παραλαβήν
ΑΙΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.) . . . . .		43	5214	ἀνεχ. Βιστώνη 13 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΙΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.) . . . . .		44	10702	ἀνεχ. Νέαν "Υόρκην 22 Φεβρ. διὰ Κιουρασώ
ΑΙΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ . . . . .		54	11815	διῆλθε Τζιμπούτι 12 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ . . . . .		54	11307	ἔφθ. Βαγκούέρ 19 Φεβρ.
ΑΙΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ., λιβ.) . . . . .		43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 Φεβρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΙΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.) . . . . .		49	17094	διῆλθε Παναμάν 6 Φεβρ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΑΙΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιβερ. δεξ.) . . . . .		49	7310	διῆλθεν Πρόδιντενς 12 Φεβρ. διὰ Κιουρασώ
ΑΙΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΤΑΛΑΝΤΙΚ . . . . .		54	10800	ἀνεχ. Πρόδιντενς 12 Φεβρ. διὰ Κιουρασώ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιβ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	64	9833	είς θέσιν 38 Β. και 49 Δ. Φεβρ. 22 διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	διηλθε Πούντα Άρενας 10 Φεβρ. διά Κουταϊκό
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	44	7176	διηλθε Τζιμπούτι 4 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιβ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	13200	άνευ. Λιβανον 13 Φεβρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	11322	έφθ. Γένοβαν 18 Φεβρ., ζημιάι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	11248	άνευ. Νέαν 'Υόρκην 19 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	11248	διηλθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	12696	διηλθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	12712	άνευ. Λός 'Αντζελες 13 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7200	άνευ. Χάμπτον ρόδς 19 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	52	10930	άνευ. Χάμπτον ρόδς 18 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	50	8679	άνευ. Νέαν 'Υόρκην 20 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	άνευ. Βαγκούνερ 18 Φεβρ. διά Νότιον Αφρικήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	48	10928	άνευ. Σιδώνα 21 Φεβρ. (διασταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	10908	άνευ. Νέαν 'Υόρκην 17 Φεβρ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	άνευ. Λός 'Αντζελες 2 Φεβρ. διά Γιαβάτα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	έφθ. Μασσαλίαν 21 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ .....	έτ. «Μαρίτιμ» .....	45	7160	διηλθε Κόμπ 4 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	44	7247	έφθ. Φλάσιγκ 11 Φεβρ. (δι' Ιαπωνίαν)
ΑΥΡΑ .....	έτ. «Παλμέα» .....	42	7236	άνευ. «Αυστερνταμ 18 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρντας
ΑΦΡΙΚΑΝΑ .....	έτ. «Αρκτούρους» .....	27	5006	έφθ. Ρεσίφ 14 Φεβρ. (διά Φιλαδέλφειαν)
ΑΦΡΟΣ .....	έτ. «Βασίλιος» .....	44	7198	έφθ. Άλεξανδρέτταν 13 Φεβρ.
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.) .....	έτ. «Αϊλο» .....	42	7010	άνευ. Ναγκόγια 10 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΒΑΛΕΝΣΙΑ (παν.) .....	έτ. «Νουέβα Βαλένσια» .....	44	7274	άνευ. 'Οζάκαν 15 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΒΑΛΟΡ (λιβερ.) .....	έτ. «Μπιέλαντ» .....	43	7229	άνευ. Ριον 'Ιανείρον 13 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΒΑΝΤΕΡΕΡ .....	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνω» .....	44	7176	έφθ. Κόμπε 18 Φεβρ.
ΒΑΡΚΑ (λιβερ.) .....	έτ. «Βαπτόρε» .....	43	7180	οιπλής Γιβραλτάρ 4 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΑΣΙΛΗΣ .....	έτ. «Κορονάντο» .....	43	7067	άνευ. Αινέρεσαν 19 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΣΑΟΥΔ Α' (άραβ.) .....	έτ. «Άρ. Ωνάσης» .....	54	28738	άργει 'Αινδούργον από 1 Νοεμ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβερ. δεξ.) .....	έτ. «Νουέβα Βίστω» .....	64	10900	διηλθε Σουέζ 19 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΒΕΛΛΑ .....	έτ. «Γκράντε» .....	20	2770	άργει Τσιταγκόκ από 11 Δεκ.
ΒΕΝΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβερ.) .....	έτ. «Οσεάνικα» .....	43	7244	είς θέσιν 41 Β. και 31 Δ. Φεβρ. 8 διά Κέυ Ούεστ
ΒΕΝΟΥΣ (δινδουρ.) .....	έτ. «Γκόλμπιο» .....	20	7631	έφθ. Κόμπε 23 Φεβρ.
ΒΙΒΑ (λιβερ. δεξ.) .....	έτ. «Βιδάλετ» .....	21	6872	διηλθεν 'Αλγέριον 13 Φεβρ. διά Γδύνιαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.) .....	έτ. «Μαρσοπούλαντε» .....	52	11362	έφθ. Σάλτεντ 21 Φεβρ.
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβερ.) .....	έτ. «Ινσουλάρ» .....	44	7159	άνευ. Νέαν 'Υόρκην 10 Φεβρ. διά Λίβερπουλ
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.) .....	έτ. «Ρίο Γκουάμπιο» .....	40	8122	άνευ. 'Ασσώμπταν 10 Φεβρ. διά Περούδιαν
ΒΟΡΙ .....	έτ. «Ρίο» .....	42	7076	επόδισε Βαλτιμόρην από 22 'Ιαν., έπισκευή
ΓΑ·Υ·ΕΤΥ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Θήσατρ» .....	43	7304	άνευ. Σαγκούσα 18 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΓΑΥΡΙΟΝ .....	έτ. «Κορούντα» .....	43	7156	άνευ. Λάιττ Πέντρο 20 Φεβρ. διά Μπατάν Ρούκ
ΓΕΡΟΝΤΑΣ .....	έτ. «Γέροντας» .....	43	7271	άνευ. Χάλιφας 20 Φεβρ. διά Μεξικόν
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιβερ.) .....	έτ. «Σέντραλ» .....	45	7253	έφθ. Περούδιαν 15 Φεβρ. (διά Νέαν 'Υόρκην)
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιβερ.) .....	έτ. «Ράτλαντ» .....	44	7251	έφθ. 'Αλεξανδρέτταν 10 Φεβρ.
ΓΕΩΒΙΛΙΚΑ (λιβερ.) .....	έτ. «Μίραμάρ» .....	18	5265	έφθ. Μίδδλεσμπρο 24 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.) .....	έτ. «Ματσέδολισ» .....	27	5586	διηλθε Ιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβερ.) .....	έτ. «Μονρόδια» .....	51	5739	άνευ. Κέιπ Τάουν 15 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	έτ. «Μερίντιαν» .....	19	5405	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 22 Φεβρ. διά Λάδσεντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλάντικ 'Οίλ» .....	54	18790	άνευ. Νέαν 'Υόρκην 18 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Γκοέτας» .....	43	7273	έφθ. Αλεξανδρέτταν 21 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.) .....	έτ. «Άρκο Πάρούτο» .....	43	7166	διηλθε Παναμάν 8 Φεβρ. διά Καβασάκι
ΓΙΑΝΝΗΣ .....	έτ. «Γιουρόπατα» .....	43	7207	διηλθε Ιβραλτάρ 16 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ .....	έτ. «Σηφάρερ» .....	43	7242	άνευ. Χάλιφας 16 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΓΚΑΛΛΟΓΟΥΑΙΗ (λιβερ.) .....	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	42	7303	διηλθε Πούλο Μπιούκον 19 Φεβρ. διά Νάντην
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.) .....	έτ. «Ντέλ Πλάτα» .....	30	6770	διηλθε Πούλο Μπιούκον 19 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιβερ.) .....	έτ. «Νηρέν» .....	30	9097	έπόδισε Χάμπτον ρόδς 20 Φεβρ. (διά Λίβερπουλ)
ΓΚΑΣ Μ. (δινδουρ.) .....	έτ. «Οθερού Τάνκερ» .....	43	10448	άργει Μπωμόν από 12 'Ιουλ. 1954
ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ (δεξ.) .....	έτ. «Πλάκαρ» .....	43	7263	έφθ. Κόμπε 16 Φεβρ.
ΓΚΛΑΝΤΙΕ·Ι·ΤΟΡ .....	έτ. «Μίντ 'Ατλάντικ» .....	43	7248	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 12 Φεβρ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.) .....	έτ. «Καρρέτο» .....	44	7247	έφθ. Βαγκούνερ 18 Φεβρ.
ΓΟΥΙΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Διεθνής» .....	52	20321	άνευ. Φίλαδέλφειαν 17 Φεβρ. διά Πούντα Καρντόν
ΓΟΥΙΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Διεθνής» .....	54	27812	είς θέσιν 25 Β. και 35 Α. Φεβρ. 17 διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΙΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιβ. δ.) .....	έτ. «Διεθνής» .....	54	20430	έφθ. Κιελον 16 Φεβρ. (διά δοκιμάς)
ΓΟΥΙΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.) .....	έτ. «Διεθνής» .....	53	20600	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 21 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΙΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ·Ι·Σ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Διεθνής» .....	54	20431	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 23 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΙΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Σ (λ. δ.) .....	έτ. «Διεθνής» .....	52	20536	διηλθε Σουέζ 16 Φεβρ. διά Βανδάρ Σαπούρ
ΓΟΥΙΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.) .....	έτ. «Διεθνής» .....	52	20125	είς Μπέλφαστ, κομιμένον είς δύο
ΓΟΥΙΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Διεθνής» .....	49	17738	διηλθε Σουέζ 22 Φεβρ., δι' Εύρωπην
ΓΟΥΙΟΡΑΝΤ ΠΛΙΣ (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Διεθνής» .....	49	10892	διηλθε Σουέζ 18 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΙΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιβ.) .....	έτ. «Ιντερμάριν» .....	54	20355	διηλθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΙΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ. δ.) .....	έτ. «Ιντερμάριν» .....	54	20355	είς Ναγκοσάκι, ύπο συμπλήρωσιν
ΔΑΦΝΗ (λιβ.) .....	έτ. «Τρανσιτεσάνικα» .....	54	5985	διηλθε Παναμάν 21 Φεβρ. διά Καβασάκι
ΔΕΛΦΙΝ (λιβ.) .....	έτ. «Χίλαν» .....	45	7359	άνευ. Γλασκώδην 14 Φεβρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΔΕΛΦΟΙ (λιβερ.) .....	έτ. «Ρίο 'Αντον» .....	45	7252	άνευ. Γιοκοχάμαν 16 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	έτ. «Γιουρόπατα» .....	44	7192	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 23 Φεβρ. διά Σάυρβιλλ
ΔΕΣΠΩ .....	έτ. «Εσπεράντζα» .....	44	7207	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	22	854	έφθ. 'Αδεν 20 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Στεννίές» .....	20	4992	άνευ. Βενετίαν 18 Φεβρ. διά Μπόναν
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιβερ.) .....	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	43	7260	άνευ. Σουδά 14 Φεβρ. διά Παππετέ
ΔΙΩΝΗ .....	έτ. «Πάξ» .....	20	6157	έφθ. Βαλτιμόρην 1 Φεβρ.
ΔΩΡΙΣ .....	έτ. «Δωρίς» .....	54	6042	έφθ. Μάντζεστερ 12 Φεβρ.
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβερ.) .....	έτ. «Γουρδαντούντα» .....	43	7131	άνευ. Αμέρεσαν 4 Φεβρ. διά Βίλμιγκτων
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ .....	έτ. «Σάν 'Εμίλιο» .....	44	7249	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 12 Φεβρ. (διά Καλλάο)
ΕΒΗΛΙΣ (λιβ.) .....	έτ. «Ρίο Καρίμπια» .....	44	7210	άνευ. Λός 'Αντζελες 2 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΒΗΜΑΡ (λιβ.) .....	έτ. «Σάν 'Αλμπέρτο» .....	45	7252	έφθ. Γένοβαν 23 Φεβρ.
ΕΒΗΜΠΕΛΛ .....	έτ. «Σήκρετ» .....	44	7253	διηλθε Ιβραλτάρ 21 Φεβρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΕΙΡΗΝΗ .....	έτ. «Πουντά 'Αρένας» .....	29	6941	διηλθε Νότερ 21 Φεβρ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΕΛΕΚΤΡΙΚ .....	έτ. «Πουέρτο Ρίκο» .....	24	4991	έφθ. Μπόναν 22 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ Β. .....	έτ. «Πουέρτο Λιμπερτάντα» .....	44	7331	διηλθε Ιβραλτάρ 15 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρντας
ΕΛΙ ΣΑΒΕΤ Χ. (λιβ. δεξ.) .....	έτ. «Ουδόρλαντ Τάνκερς» .....	43	7218	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 18 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (λιβ.) .....	έτ. «Ελληνόποντος» .....	44	7225	άνευ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 18 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΕΛΜΙΡΑ (λιβερ. δεξ.) .....	έτ. «Μορέλος» .....	43	7284	έφθ. Γκρήνοκ 12 Φεβρ.
ΕΛΠΙΣ (λιβ.) .....	έτ. «Καζιοτάμιλ» .....	44	7229	άνευ. Βαγκούνερ 17 Φεβρ. διά Γκάρστον
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ .....	έτ. «Τρανσιπασίφικα» .....	43	7207	είς θέσιν 48 Β. και 12 Δ. Φεβρ. 21 διά Λίβερπουλ
ΕΜΠΟΡΙΟΣ .....	έτ. «Κόλφο 'Αλζουλ» .....	42	7058	άνευ. Μάντζεστερ 19 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ .....	έτ. «Ενσενάντα» .....	44	7207	έφθ. 'Ευδεν 21 Φεβρ.
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.) .....	έτ. «Λατσισιόρους» .....	43	7264	έφθ. Κοιλδοπάτη 5 Φεβρ.
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Λόγγος» .....	41	7122	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Φεβρ.
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβ.) .....	έτ. «Ντέ Μάρφιλ» .....	44	7240	διηλθε Ταρακάν 11 Φεβρ. διά Πουσάν

ΕΝΤΥ (λιβερ.)	έτ. «Εντυ» . . . . .	26	3320	άνεχ. Νάντην 21 Φεβρ. διά Μπαγιόν
ΕΝΩΣΙΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ένωσις» . . . . .	12	2171	διήλθεν 'Αλγέριον 14 Φεβρ. διά 'Αλεξανδρέτταν
ΕΠΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Άλλαρες» . . . . .	44	7176	διήλθε Τρίνινταν 16 Φεβρ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (λ. δ.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	40	7698	εἰς Νέαν 'Υόρκην 20 Φεβρ. επισκευή
ΕΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Πέντεγκρα» . . . . .	44	7255	άνεχ. Αιμέρσαν 29 Φεβρ. διά Χάμπτον. ρόδς
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Σουντατλάντικα» . . . . .	22	7766	άργει Σπέτζιαν ἀπό 19 Αύγ. 1954
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν» . . . . .	42	7009	άνεχ. Βέρα Κρούζ 18 Φεβρ. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ 'Οπλ» . . . . .	54	18736	διήλθεν Κόλπουν 17 Φεβρ. διά Λάδσεντ
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεζέαντο» . . . . .	44	7210	έφθ. Νέαν Σκωτίαν 21 Φεβρ.
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Σάν Νικόλας» . . . . .	52	15869	διήλθεν "Άδει 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας» . . . . .	43	7176	διήλθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Βουβάη
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν 'Αντώνιο» . . . . .	45	7176	διήλθε Θέσταν 20 Φεβρ. διά Σάρμπιλλ
ΕΦΦΗ (λιβερ.)	έτ. «Μαλάγια» . . . . .	43	7194	άνεχ. Μπράκε 17 Φεβρ. διά Βαλτίμποσην
ZAN	έτ. «Όρινόκο» . . . . .	44	7165	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 20 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΖΕΟ Γ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βεσπούκιο» . . . . .	33	10641	άνεχ. Χάλιφας 13 Φεβρ. διά Καρίτιτο
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Ζέφυρος» . . . . .	43	7231	άνεχ. Χάλιφας 13 Φεβρ. διά Δυτ. Ιταλίαν
ZINI (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» . . . . .	52	12556	άνεχ. Χάλιφας 13 Φεβρ. διά Χάμπιας
ZOZIAN (Κοστ.)	Κ. Άτυχίδης . . . . .	20	7638	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 17 Φεβρ.
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε» . . . . .	43	7191	άνεχ. Χάλιφας 16 Φεβρ. διά Χάμπιας
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε» . . . . .	44	7161	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 17 Φεβρ.
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος» . . . . .	43	7252	άνεχ. Χάλιφας 16 Φεβρ. διά Χάμπιας
ΘΕΟ. (Κοστ.)	έτ. «Αϊλα Μπέλλα» . . . . .	28	2407	έφθ. Βρέμην 18 Φεβρ. διά Αφρικήν
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε» . . . . .	43	7151	άνεχ. Μομπίλ 17 Φεβρ. διά Πουέρτο 'Ορνταζ
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρας» . . . . .	45	7151	εἰς θέσιν 16 Β. καὶ 66 Δ., Φεβρ. 16 διά Χούλλ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	έλληνικά συμφέροντά . . . . .	42	6997	εἰς Γλασκώδην ὑπὸ παραλαβήν
ΘΕΟΔΥΚΟΦΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Μοντετέσιμας» . . . . .	43	7131	άνεχ. Οινόκο Ρίμερ 17 Φεβρ. διά Μόμπιλ
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Κομμέρσιαλ» . . . . .	43	7218	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Λός Πέρλας» . . . . .	28	5068	άνεχ. Μοντεβίδεο 9 Φεβρ. διά Πολωνίαν
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Απόστολος Παύλος» . . . . .	43	7185	έφθ. Ντεμεράρα 21 Φεβρ.
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρπες» . . . . .	24	3658	έφθ. Καράτσι 21 Φεβρ.
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνιας» . . . . .	28	7350	άργει Είναι 'Υόρκην ἀπό 29 Ιουν. 1953
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡΕ	έτ. «Νάινικ. Κρίστομπαλ» . . . . .	44	8072	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 Φεβρ. διά Τζάκσονβιλλ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ. Κ.» . . . . .	53	13554	διήλθε Βερμούδας 20 Φεβρ. διά Παραμαρίμπο
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν» . . . . .	53	15826	άνεχ. Βαλτιμόρην 18 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Νάινικ. Κρίστομπαλ» . . . . .	44	7198	άνεχ. Μονρόδια 15 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΙΡΙΣ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν» . . . . .	53	13490	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 Φεβρ. διά Λάς Πιέντρας
ΙΡΙΣ (Κοσταρ.)	Κωτταρόπουλος . . . . .	20	909	άργει Μασσαλίαν ἀπό μηνών, επισκευή
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ» . . . . .	43	7176	έφθ. Λουάντα από 24 Ιανουαρίου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιβερ.)	έτ. «Τορέχα» . . . . .	21	2506	άνεχ. Σουάν 22 Φεβρ. διά Γλασκώδην
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Άριόνα» . . . . .	22	8432	άργει Σέλμπουρον ἀπό 11 Σεπτ. 1953
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Άρεκουσίπα» . . . . .	43	7257	άνεχ. Τζαμάικαν 21 Φεβρ. διά Χαϊτήν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους» . . . . .	44	7157	εἰς θέσιν 39 Β. καὶ 40 Δ., Φεβρ. 20 διά Κόλπουν Μεξικού
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουντεφιονίδι» . . . . .	24	5185	έφθ. Καρθαγένην 20 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός . . . . .	07	1075	έφθ. Στοκχόλμην 16 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι» . . . . .	19	5173	διήλθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Κουβέιτ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράπτη» . . . . .	54	6800	έφθ. Ρόττερνταμ ρόδς 15 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπη» . . . . .	53	8005	έφθ. Τάιν. ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Γιούνιον» . . . . .	22	1048	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 19 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο» . . . . .	19	5354	διήλθε Παναμάν 21 Φεβρ. διά Βόρ. Είρημικον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τράμπη» . . . . .	55	6800	έφθ. Φαλάν Ντόκ 18 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Άλταμίρα» . . . . .	45	7211	διήλθε Παναμάν 15 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβερ.)	έτ. «Γιουρόπα» . . . . .	44	7124	έφθ. Αμδέρσαν 13 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Στάρ» . . . . .	19	5771	εἰς θέσιν 39 Β. καὶ 40 Δ., Φεβρ. 20 διά Κόλπουν Μεξικού
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΡΑΣ (λιβερ.)	έτ. «Άλταμίρα» . . . . .	44	7124	έφθ. Θεσσαλονίκην 12 Φεβρ. καὶ Βόλον 15
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Στάρ» . . . . .	31	8872	άνεχ. Τάιν. ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Καρρέτο» . . . . .	43	7214	άνεχ. Βαλτιμόρην 18 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιβ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια» . . . . .	43	7132	διήλθε Παναμάν 21 Φεβρ. διά Βόρ. Είρημικον
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοστ.)	έτ. «Βιβάλετ» . . . . .	19	1395	έφθ. Φαλάν Ντόκ 18 Φεβρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρίτα» . . . . .	20	1618	διήλθε Παναμάν 13 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	έτ. «Καρέτος» . . . . .	43	7160	έφθ. Αμδέρσαν 13 Φεβρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μάριν» . . . . .	43	7166	εἰς θέσιν 48 Β. καὶ 6 Δ., Φεβρ. 22 διά Ήνωμένας Πολιτείας
ΚΑΛΗ	έτ. «Πανμάρ» . . . . .	43	7246	άργει Πειραιάτ 11 Ιαν. (εἴτα Χαϊφόγκ)
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Καρνάσιον» . . . . .	44	7281	διήλθε Σαΐν Μικαέλ 18 Φεβρ. διά Αμστερνταμ
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Σάν Μπεράντο» . . . . .	45	7255	έφθ. Καρθαγένην 20 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
KATINA	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	13	2000	άνεχ. Βαλτιμόρην 16 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
KE·I·Π ΜΑΟΥΝΤ (λ. δ.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα» . . . . .	29	8218	διήλθε Παναμάν 21 Φεβρ. διά Αιγαίνειαν
KE·I·Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λαϊμπέριαν» . . . . .	44	7281	έφθ. Βόεμην 16 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
KENTΑΟΥΡ (λιβερ.)	έτ. «Οτσεάνικα» . . . . .	43	7283	διήλθε Παναμάν 21 Φεβρ. διά Αιγαίνειαν
KENTΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος» . . . . .	19	6064	έφθ. Πάρισιον 16 Φεβρ. διά Αιγαίνειαν
KENTΑΥΡΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Κάνοπους» . . . . .	41	7579	διήλθε Σαΐν Μικαέλ 18 Φεβρ. διά Αιγαίνειαν
KΙΣΜΕΤ II (ονδουρ.)	έτ. «Ίρκαρ» . . . . .	42	2865	έφθ. Κιέλον 21 Φεβρ. διά Χαρτεπούλη
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβερ.)	έτ. «Μπελμάρ» . . . . .	44	7190	εἰς θέσιν 'Αγ. Βικέντιον 17 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
KNOZA	έτ. «Τράπη» . . . . .	44	7248	άνεχ. Σάντερλαυτ 11 Φεβρ. διά Κέιτ Χάπτερες
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορόγια» . . . . .	44	7160	άργει Λονδίνον 24 Φεβρ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιβερ.)	έτ. «Κολουμπέλλα» . . . . .	43	7239	άνεχ. Μπόνινα 21 Φεβρ. διά Κέιτ Χάπτερες
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνια» . . . . .	13	9424	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 Φεβρ. διά Μπρίτζπορτ
ΚΟΜΕΤ (λιβερ.)	έτ. «Μονάρκα» . . . . .	43	7177	διήλθε Τρίνινταν 9 Φεβρ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Μοντεπάρτο» . . . . .	43	7261	έφθ. Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Κόλπουν Μεξικού
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Πέντρο» . . . . .	45	7176	άργει Μπορεμέρχαφεν ἀπό 24 Οκτ.
ΚΟΡΦΟΥ Α'ΙΑΝΤ	έτ. «Ζίτα» . . . . .	43	7176	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 21 Φεβρ. διά Καλαί
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ 'Εστε» . . . . .	44	7190	έφθ. Μπονένος 'Αύρες 19 Φεβρ.
KΡΙΕ·ΙΤ·ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Αϊλα Γκρόντε» . . . . .	43	7275	διήλθε Σουέζ 18 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΡΟΝΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο» . . . . .	41	6756	έφθ. Σουάν 13 Φεβρ.
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κανόπους» . . . . .	54	10608	άνεχ. Βερμούδας 13 Φεβρ. διά Αιγαίνειαν
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Κυανός» . . . . .	43	10449	εἰς μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάιπο
KYMA (Κοστ.)	έτ. «Εσκοριάλ» . . . . .	44	7292	άνεχ. Γκαρότον 16 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
KΥΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βάντας» . . . . .	44	7330	άνεχ. Βερμούδας 13 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	21	2294	πασοελήθη φεις Τάιν, Φεβρ. 20
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκιστάντορ» . . . . .	45	7157	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 18 Φεβρ. διά Λάς Πιέντρας
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Εργκάπτα» . . . . .	53	11262	άνεχ. Αλγερίον 19 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μιτάλτικος» . . . . .	43	10195	έφθ. Παραμαρίποτο 18 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ» . . . . .	45	7247	έφθ. Χαρταφίσ 13 Φεβρ. (διά Ρόττερνταμ)
ΛΕΟ Μ. (δυδ. δεξ.)	έτ. «Ηνηρέυς» . . . . .	30	9100	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 Φεβρ. διά Λάς Πιέντρας
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε» . . . . .	53	13406	άνεχ. Αιγαίνειαν 6 Φεβρ. διά Κόλπουν Μεξικού
ΛΙΛΗ (λιβ.)	έτ. «Φορταλέζα» . . . . .	43	7170	έποδισε Ρόττερνταμ 9 Φεβρ. (διά Χάλιφας)
ΛΙΜΠΕΡΕ·ΙΤ·ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα» . . . . .	44	7176	έφθ. Σάντος 11 Φεβρ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Άτλαντικα» . . . . .	43	7176	άνεχ. Αιγαίνειαν 11 Φεβρ.

ΛΙΝΤΑ (λιβερ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7262	άνεχ. Ἀμβούργον 21 Φεβρ. (διαταγάς)
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντια»	27	4966	έφθ. Γδύνιαν 14 Φεβρ.
ΛΟΥΛΟΥ (Λιβάνου)	έτ. «Λέδσαντ»	17	1936	έφθ. Βηρυττόν 18 Φεβρ.
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιθάλετ»	27	6192	έφθ. Πέραμα 16 Φεβρ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπράσαντ»	44	7160	εἰς θέσιν 42 Β. καὶ 49 Δ. Φεβρ. 22 διὰ Λίβερπουλ παρελθόθη εἰς Τάιν 25 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗ (Κοστ.)	έτ. «Παρέννια»	21	1489	άνεχ. Λός "Αντζελες 4 Φεβρ. δι' Ἀγγλίαν διῆλθε Παναμάν 20 Φεβρ. διὰ Βαγκούνερ
ΜΑΙΡΗ (λιβερ.)	έτ. «Μονράδια»	49	5841	έφθ. Χάιφαν 16 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗ Π. (λιβερ.)	έτ. «Κομπάς»	43	7208	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 21 Φεβρ. δι' Ὁζάκαν διῆλθε Τρίνινταν 7 Φεβρ. διὰ Ριόν Ἰανέριον
ΜΑΚΡΩΝ (λιβ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 18 Φεβρ. δι' Ἀγγλίαν διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολιμέντο»	42	7210	έφθ. Μπουένος "Άυρες 12 Φεβρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7244	άνεχ. Αμύρεραν 19 Φεβρ. διὰ Σαγκούντο εἰς Πειραιά 27 Φεβρ. ἐπισκευή. σημ. ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμπιρίνα»	43	7160	έφθ. Μπουένος "Άυρες 12 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	διῆλθε Πούλο Μπάρκον 15 Φεβρ. διὰ Τάκου Μπάρ
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	άνεχ. Μοντεβίδεο 18 Φεβρ. δι' Ἀγγλίαν διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρουστάλ»	20	3326	έφθ. Μπουένος "Άυρες 12 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ματζεύλιας»	20	6546	άνεχ. Αμύρεραν 19 Φεβρ. διὰ Σαγκούντο εἰς Πειραιά 27 Φεβρ. ἐπισκευή. σημ. ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Άρκουλ»	22	4949	έφθ. Μπουένος "Άυρες 12 Φεβρ.
ΜΑΡΙΛΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	διῆλθε Πούλο Μπάρκον 15 Φεβρ. διὰ Τάκου Μπάρ
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ (λιβ.)	έτ. «Μενοσάππε»	41	4729	άνεχ. Μοντεβίδεο 12 Φεβρ. δι' Πολωνίαν
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιβ.)	έτ. «Παναμένα - Γιουρόπα	48	6118	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 12 Φεβρ. διὰ Δουγκέρκην διῆλθε Σιγκαπούρην 20 Φεβρ. δι' Ἰαπωνίαν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Γκαλλογουσαΐ»	44	7303	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 10 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Άυρες
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λιβ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	διῆλθε Σουέζ 17 Φεβρ. διὰ Μαντράς
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Μαριπιλάγκας	47	6118	άνεχ. Σαντιέγκο 19 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΑΡΚΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Χάμπτον ρόδις 9 Φεβρ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Εύκαριερς»	43	7132	διῆλθε Νότοβερ 22 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιβ.)	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 22 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Τράνσοπτρο»	44	7251	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 17 Φεβρ. διὰ Λάδσεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιβερ.)	έτ. «Μοτόρες»	52	8453	άνεχ. Αυδέροναν 8 Φεβρ. δι' Ἡνωμένας Πολιτείας
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεχ. Μπανιάνις 17 Φεβρ. διὰ Οσλο
ΜΑΤΣΕΩΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόσ»	54	18625	διῆλθε Σουέζ 22 Φεβρ. διὰ Περούκον Κόλπον διῆλθε Τζιμπουτί ἀπὸ 28 Ἰαν. δι' Ἰαπωνίαν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Ματζεύλιας»	27	6382	έφθ. Λορεντζό Μάρκες 18 Φεβρ.
ΜΕΑΙΝΤΑ	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	έφθ. Λισαντόνια 23 Φεβρ.
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιβερ.)	έτ. «Ίνκαϊκα»	45	7264	διῆλθε Ντακάρα 13 Φεβρ. διὰ Πουάν Νουάρ
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Λινάρες»	44	7198	άνεχ. Νόρτεγκχαμ 17 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Νουέδα Γρανάνδα»	45	7198	εἰς Πουσάν 25 Φεβρ.
ΜΕΡΑΙΝ (λιβ.)	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	ἀργεῖ. Βαλτιμόρην ἀπὸ 9 Νοεμ. 1953
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7235	έφθ. Λουδίνιον 14 Φεβρ.
ΜΕΡΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	διῆλθε Ναναμάν 14 Φεβρ. δι' Ἰαπωνίαν
ΜΙΧΑΗΛ Ι.Γ.	έτ. «Σαπτάτη»	43	1934	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Φεβρ. (διὰ Περουβίαν)
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λιβερ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7227	άνεχ. Μάντζεστερ 7 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΜΙΧΑΗΛ Δ. (δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7227	διῆλθε Παναμάν 20 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΟΝΟΒΙΑ (λιβερ.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	έφθ. Καζαμπλάγκαν 21 Φεβρ.
ΜΟΝΤΕΡΕΙΤΟΡ (δινδ.)	έτ. «Η. Κορντόμπιτς	44	7215	άνεχ. Λός "Αντζελες 18 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν
ΜΠΑΖΙΛ ΙΙ. (λιβερ.)	έτ. «Σαίν Μικέλ»	28	2822	εἰς θέσιν 36 Β. καὶ 47 Δ. Φεβρ. 16 διὰ Χάμπτον ρόδις
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Άντρες»	53	11289	διῆλθε Μοντεβίδεο 17 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. "Ηστερη"	43	7067	εἰς θέσιν 36 Β. καὶ 47 Δ. Φεβρ. 16 διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΥΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	έφθ. Αμστερνταμ 18 Φεβρ.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Ντιέγκος»	45	7176	άνεχ. Χούλι 9 Φεβρ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Ελκάριερες»	44	7207	έφθ. Εμδεν 20 Φεβρ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Γκαρραγουσαΐη»	42	7303	διῆλθε Πειραιά 14 Φεβρ. διὰ Βουλώνην
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (λιβερ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	έφθ. Σπέτζιαν 24 Φεβρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΕΗΤΕΡ	έτ. «Στανόνηλ»	30	9243	άνεχ. Τσάρλεστων 19 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥ-ΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις 23
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λ.)	έτ. «Αρίστας»	43	7176	έφθ. Ναναμάν 18 Φεβρ. διὰ Μπάρρουσ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ρόκκο»	26	4954	έφθ. Μόμπιλ 18 Φεβρ.
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ. «Νόγια»	43	7191	διῆλθε Σαίν Μικαέλ 20 Φεβρ. διὰ Μάλμο
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Νάστιοναλ»	43	7176	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Φεβρ. (διὰ Μπατόν Ρούζ)
ΝΕΒΑΔΑ (λιβερ.)	έτ. «Μοντέβερντι»	45	7176	εἰς θέσιν 24 Φεβρ.
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβερ.)	έτ. τηνάσιοναλ»	44	7241	διῆλθε Χονολούλου 17 Φεβρ. διὰ Χιούστον
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ορτεγκαλ»	44	7258	άνεχ. Μοντεβίδεο 4 Φεβρ. δι' Ἰαπωνίαν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	7238	έφθ. Οζάκαν 17 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Ολύμπια»	43	7248	έφθ. Αμστερνταμ 6 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Λουσένια»	45	7255	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 14 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Αντριβάτορ»	43	7242	άνεχ. Χαδάναν 22 Φεβρ. διὰ Τάμπαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ. (λιβερ.)	έτ. «Νέπτουν»	20	3078	έφθ. Σαβόναν 19 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Γκλόμπατλ»	44	7248	διῆλθε Μοντεβίδεο 23 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΝΙΚΥ (λιβερ.)	έτ. «Νεδάδα»	29	4130	άνεχ. Βαγκούνερ 18 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Εσπέρια»	53	5850	εἰς θέσιν 51 Β. καὶ 15 Δ. Φεβρ. 20 διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΟΥ	έτ. «Νεπτούνια»	20	10474	εἰς θέσιν 51 Β. καὶ 15 Δ. Φεβρ. 20 διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Πέργκο»	52	11267	εἰς θέσιν 51 Β. καὶ 15 Δ. Φεβρ. 20 διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΝΟΡΑ	έτ. «Παράνα»	53	12396	εἰς θέσιν 51 Β. καὶ 15 Δ. Φεβρ. 20 διὰ Βανδάρ Σαπούρ
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	έφθ. Μεσσήναν 20 Φεβρ. (διὰ Νίκαιαν)
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιβερ.)	έτ. «Ντονόζ»	44	7255	διῆλθε Παναμάν 8 Φεβρ. διὰ Περουβίαν
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ (λιβ.)	έτ. «Λειβένδια»	43	7167	έφθ. Νταλάχουσ 22 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Μαριάτο»	27	4950	έφθ. Ιμιμίχαν 20 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Παναμά»	43	7920	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Αζόρες»	45	7023	άνεχ. Είδονμάσθ 3 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Πυνέρτο λά Πλάτα»	53	7200	διῆλθε Παναμάν 17 Φεβρ. διὰ Λονδίνον
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Αίλα Νασφαρένα»	43	7330	διῆλθε Θέουταν 20 Φεβρ. διὰ Πούερτο Όρνταζ
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Στάρ λάϊν»	28	9002	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 21 Φεβρ. δι' Ἀγγλίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Πανάμ-Γιουρόπο»	28	7104	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 18 Φεβρ. διὰ Κιουρασώ
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Πέτσερα»	43	7175	άνεχ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 1 Φεβρ. διὰ Σάντος διῆλθεν "Αγ. Βικέντιοι 15 Φεβρ. διὰ Βανδάρ Σαπούρ
ΝΟΥΤΣΙ (λιβερ.)	έτ. «Πιστόρεα»	52	12191	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν
ΝΤΑΡΝΕΑ (δεξ.)	έτ. «Πισλύρα»	53	5826	εἰς θέσιν 36 Β. καὶ 28 Δ. Φεβρ. 14 διὰ Ταλκαχουάνο
ΝΤΑΡΝΙ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Ντιάνα»	39	4967	άνεχ. Υμούντεντ 10 Φεβρ. διὰ Πέτελ
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	άνεχ. Σητάτλ 7 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Μπέλλ Μόντε»	44	7248	διῆλθε Σουέζ 22 Φεβρ. διὰ Περούκον Κόμπον
ΝΤΟΜΙΝΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7054	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 14 Φεβρ. διὰ Σαύρδιλλ
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Σιλετά»	42	7191	έφθ. Αιμδέρσαν 23 Φεβρ.
ΝΤΟΝΙ	έτ. «Νασφόδλα»	20	7030	άνεχ. Λονδίνον 10 Φεβρ. (διαταγάς)
ΝΤΟΝΙ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	έφθ. Σαϊγκόν 2 Φεβρ.
ΝΤΟΝΙ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Φάλμουθ 20 Φεβρ., ἐπισκευή
ΝΤΟΝΙ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Φεβρ.
ΝΤΟΝΙ	έτ. «Λιμπέρ, Φράύτερ»	44	7161	εἰς θέσιν 22 Φεβρ. διὰ Χαδάναν
ΝΤΟΝΙ	έτ. «Τζένεραλ»	22	7053	άνεχ. Ριόν Ἰανέριον 17 Φεβρ. διὰ Χαδάναν
ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Βιθάλετ»	52	12577	εἰς θέσιν 31 Β. καὶ 40 Δ. Φεβρ. 22 διὰ Λίβερπουλ
ΝΤΟΝΙ	έτ. «Κεμπάκο»	24	5981	άνεχ. Τάιν 3 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΝΤΟΝΙ	έτ. «Παρασσόδ»	25	5531	άνεχ. Ριόν Ἰανέριον 17 Φεβρ. διὰ Χαδάναν
ΝΤΟΝΙ	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	44	7176	εἰς θέσιν 31 Β. καὶ 40 Δ. Φεβρ. 22 διὰ Λίβερπουλ

ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθερ. δεξ.) .....	έτ. «Σαντιάγκος» .....	35	7293	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 22 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ. δ.) .....	έτ. «Παναμένα-Ευρόπος» .....	54	11400	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 17 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΝΤΟΡΑΝΤΟ .....	έτ. «Γκαμπόφ» .....	44	7244	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 18 Φεβρ. διά Γερμανίαν
ΝΤΟΡΙΟΝ .....	έτ. «Ιμπέριο» .....	44	7175	άνεχ. Λονδίνον 24 Φεβρ. διά Βομβάτην
ΝΤΟΡΟΣ .....	έτ. «Ντόρος» .....	43	6766	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 18 Φεβρ. διά Λάδσεντ
ΝΥΜΦΗ .....	έτ. «Τρανσοτσεάνικα» .....	54	5553	έφθ. Λονδίνον 17 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΑ .....	έτ. «Τρανσατλάντικα» .....	53	22979	διηλθε Μπάρμπαντος 17 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙ·Σ (δεξ. λιθερ.) .....	έτ. «Πάλμας» .....	53	13665	άνεχ. Ήστχαμ 23 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ·Υ' (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα» .....	53	13652	διηλθεν "Αρεβ 18 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Πάλμας» .....	53	20453	διηλθε Σουεζ 13 Φεβρ. διά Περσίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάκερ) .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	48	11298	άργει Ιννοσίμα από 24 Οκτ. 1953
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ··Ι·ΝΤ (δεξ.) .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	53	14047	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 17 Φεβρ. διά Πόρτ ντέ Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.) .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	50	17722	έφθ. Μπομερράχαν 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	53	14221	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 23 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ··Τ (δεξ.) .....	έτ. «Λίμπερτσ» .....	53	14009	εις τά υδατα του 'Ανταρκτικού
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΥΡΩΛ (δεξ.) .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	49	17722	άνεχ. Πέροις 5 Φεβρ. διά Λάς Πιέντρας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ··Κ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	54	13648	άνεχ. Νέαν Υόρκην 15 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	53	13660	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Φεβρ. διά Φόλεϋ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	έτ. «Καρριέντες» .....	45	10448	διηλθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	54	14047	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 Φεβρ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	54	14047	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ··Γ·Α (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	54	13934	διηλθε Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (λ. δ.) .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	54	14220	διηλθε Σουεζ 8 Φεβρ. διά Περσίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	54	13665	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 16 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Σάουθ Ατλαντικό» .....	54	18790	εις τά υδατα του 'Ανταρκτικού
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	53	21239	διηλθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	54	13665	διηλθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.) .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	49	17722	διηλθε Πούλο Μπούκοι 12 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Πάλμας» .....	53	14000	άνεχ. Πέροις 22 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.) .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	49	17724	άνεχ. Νέαν Υόρκην 20 Φεβρ. διά Καβασάκι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ .....	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ» .....	43	13019	έφθ. Νέαν Ορλέανην 18 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ··Μ .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	50	17722	διηλθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. δι' Ήστχαμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	53	13900	άνεχ. Ήστχαμ 5 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.) .....	έτ. «Μουσανάντο» .....	54	20611	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 19 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ··Ι·ΝΤΕΡ .....	έτ. «Μονοβάρα» .....	43	7128	διηλθε Χονολουλού 21 Φεβρ. διά Καβασάκι
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ··Υ·ΤΕΡ .....	έτ. «Ομνιούμ Φράγκτερ» .....	44	7211	άνεχ. Όρλεανη 18 Φεβρ.
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.) .....	έτ. «Μιραφόλρες» .....	27	8627	διηλθε Τρίνινταντ 20 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΟΥΑ··Τ ΣΤΑΡ (λιθ.) .....	έτ. «Ούάϊτ Στάρ» .....	44	7248	άργει Αμπερτόμ από 6 Αύγ. 1953
ΟΥΡΑΝΙΑ .....	έτ. «Λάξ Πλάτα» .....	43	7265	άνεχ. Λάξ Αντζελες 8 Φεβρ. διά Ναγκόγια
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ .....	έτ. «Τζόρτζ» .....	19	5701	έφθ. Σαουθάμπτον 25 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.) .....	έτ. «Οσεαν» .....	45	7238	διηλθε Ούζαν 2 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθ.) .....	έτ. «Νόρλο» .....	43	7211	άνεχ. Νάρβιν 10 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ .....	έτ. «Σπρίγκηλλ» .....	43	7176	διηλθε Τρίνινταντ 19 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέιρον
ΟΣΕΑΝ ΣΕ··Υ·ΛΟΡ (λιθ.) .....	έτ. «Μπλού Μπαίη» .....	43	7194	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Φεβρ. διά Κούβαν
ΠΑ··Ι·ΛΟΤ .....	έτ. «Καρέττο» .....	43	7160	άνεχ. Είεβονμάσιθ 18 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιθερ.) .....	έτ. «Σάν Ραφαέλ» .....	43	7243	άνεχ. Βαγκούνιερ 13 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΟΣ .....	έτ. «Κάπτρι» .....	17	992	άνεχ. Σέπταν 21 Φεβρ. δι' Όραν
ΠΑΝΑΓΗΣ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Εβερεστ» .....	19	974	εις Τζέδδαν 20 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ .....	έτ. «Σαπφώ» .....	44	7223	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοστ.) .....	έτ. «Ολισκάλ» .....	26	4494	έφθ. Ρίο Γκράντε 15 Φεβρ.
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λιθερ.) .....	έτ. «Σάν Ραφαέλ» .....	43	7281	άνεχ. Λός Αντζελες 16 Φεβρ. διά Μάντζεστερ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ .....	έτ. «Παραπόρτι» .....	25	4687	διηλθε Τρίνινταντ 21 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ .....	έτ. «Παρδαλίνα» .....	43	7253	άνεχ. Χουέλθαν 21 Φεβρ. διά Λουσκιλλ
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιθερ.) .....	έτ. «Κοντινεντόλε» .....	43	7176	διηλθεν "Άδεν 10 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΦΟΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	έτ. «Πάθη» .....	26	5937	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Φεβρ. διά Βαγκούνιερ
ΠΑΘ .....	έτ. «Σάμισκο» .....	44	7166	έφθ. Πειραιάτ 10 Φεβρ.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιθερ.) .....	έτ. «Σάμισκο» .....	45	7148	έφθ. Νέαν Υόρκην 20 Φεβρ.
ΠΕΛΩΨ (λιθερ.) .....	έτ. «Καρρέτο» .....	43	7176	άνεχ. Άμερσον 20 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΠΗΓΑΣΟΣ .....	έτ. «Πήγασος» .....	43	7221	εις θέσιν 0.35 Ν. και 26 Δ., Φεβρ. 18 διά Πολωνίαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ .....	έτ. «Πόλαρ» .....	19	6495	έφθ. Νέαν Υόρκην 23 Φεβρ.
ΠΙΝΤΑΡ (λιθερ.) .....	έτ. «Παράνας» .....	54	6165	άνεχ. Βαλτιμόρη 17 Φεβρ. διά Δουβλίνον
ΠΙΟΝΕΡ .....	έτ. «Ντέλ "Εστε» .....	44	7190	άνεχ. Κοιλδοτάμη 19 Φεβρ. διά Σάύρδιλλ
ΠΙΤΣΑ Χ .....	έτ. «Μέδουσα» .....	43	7105	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Φεβρ. διά Βαγκούνιερ
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιθερ.) .....	έτ. «Ντάτσες Μαρίν» .....	44	7254	άνεχ. Κοιλδοτάμη 19 Φεβρ. διά Σάύρδιλλ
ΠΛΟΒΕΡ (λιθερ.) .....	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	45	7331	άνεχ. Τορρεδίζαν 16 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΛΙ .....	έτ. «Παναμάδης» .....	54	9188	έφθ. Μπουένος Αύρες 18 Φεβρ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Γκούπιταλς» .....	45	7159	εις θέσιν 15 Β. και 115 Α., Φεβρ. 22 διά Πουσάν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ .....	έτ. «Λάξ Πλάτα» .....	44	7163	διηλθε Παναμάν 1 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Αρχης» .....	43	7257	εις θέσιν 0.35 Ν. και 26 Δ., Φεβρ. 18 διά Ιαπωνίαν
ΠΟΡΤΑΡΙΑ .....	έτ. «Νουέρα Γρανάδα» .....	45	7267	έφθ. Νέαν Ορλέανη 6 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.) .....	έτ. «Πουκού» .....	36	7104	εις Τζέδδαν 22 Φεβρ.
ΠΟΥΝΤΑ .....	έτ. «Πούντα Γκόρντα» .....	21	2197	άνεχ. Τύνιδα 21 Φεβρ. δι' Αμερέσαν
ΠΡΑΝΤΟ .....	έτ. Γ. Κοτταρόπουλος .....	19	2256	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 3 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιθερ.) .....	έτ. «Πρόδρομος» .....	43	7194	έφθ. Κοιλδοτάμη 14 Φεβρ.
ΡΑΓΚΕΡ .....	έτ. «Ντελ "Εστε» .....	44	7192	εις Αμμουσάτη Μπαίη 15 Φεβρ.
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.) .....	έτ. «Κάστρο Μπέλλο» .....	41	8602	διηλθε Θέουταν 17 Φεβρ. διά Τσιτταγκόγκ
ΡΕΑΛΜΑ .....	έτ. «Ρεάλμω» .....	28	4225	άνεχ. Αιλούργον 19 Φεβρ. δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χουδ.) .....	έτ. «Εμπρέσα» .....	42	7176	διηλθεν "Οράν 17 Φεβρ. δι' Ολλανδίαν
ΡΕΝΑ .....	έτ. «Πάξ» .....	20	5686	άνεχ. Κοκσιύμπο 16 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ .....	έτ. «Ρίο Γκράντε» .....	44	7176	διηλθε Παναμάν 20 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΡΙΟ ΜΑΡ .....	έτ. «Πατσόφικο» .....	44	7229	άνεχ. Βρέμην 20 Φεβρ. διά Κάρδιφ
ΡΟΜΒΟΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Εστρέλλα» .....	25	1313	διηλθεν "Άγιον Βικέντιον 10 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ .....	έτ. «Εσκομπάλ» .....	45	7151	έφθ. Αμερέταμ 24 Φεβρ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.) .....	έτ. «Παράνα» .....	44	7281	άνεχ. Νέαν Ορλέανη 18 Φεβρ. διά Μπέλφαστ
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΚΟΣ (λιθ.) .....	έτ. «Τζένεραλ» .....	46	7213	έφθ. Γλασκώνη 12 Φεβρ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ .....	έτ. «Σαΐντ» .....	44	7176	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 17 Φεβρ. δι' Αργεντινήν
ΣΑΜΟΥΑ .....	έτ. «Ντέλ "Εστε» .....	18	5664	άνεχ. Λίμαναν 19 Φεβρ. διά Κουνέιτ
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Σάν Αντώνιο» .....	36	5136	διηλθε Παναμάν 18 Φεβρ. διά Σακάιντε
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ .....	έτ. «Σομέλγκα» .....	44	7282	άνεχ. Νιού Χείδεν 13 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ. δ.) .....	έτ. «Οσεαν» .....	44	10652	έφθ. Χάμπτον ρόδις 19 Φεβρ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	έτ. «Γιαβίζα» .....	23	5374	έφθ. Κανοποίη 20 Φεβρ.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ .....	έτ. «Εσπεράντζα» .....	06	2088	έφθ. Αρούμπαν 13 Φεβρ.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.) .....	έτ. «Ατλαντικό» .....	44	10700	διηλθε Τζίμπουτι 14 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝ ΠΑΝΤΓΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Σάν Παντελέμων» .....	44	7283	διηλθε Τρίνινταντ 10 Φεβρ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΣΑΝ ΡΟΚ .....	έτ. «Φοίνιξ» .....	43	7250	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Φεβρ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιθερ.) .....	έτ. «Πόρτο Μπέλλο» .....	36	5129	διηλθε Παναμάν 6 Φεβρ. διά Κόμπε
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ .....	έτ. «Σάνη Μαρίτιμα» .....	44	7220	έφθ. Φιλαδέλφειαν

ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάντα Μαρίτιμα»	43	7189	έφθ. Βαγκούβερ 17 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	43	7118	έφθ. Βρέμην 19 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαστόρες»	43	7257	είς Ριτζέκαν 6 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Γ' ρακούνα»	43	7164	διήλθε Πλαναμάν 6 Φεβρ. διά Μπουεναβεντούρα
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβερ.)	έτ. «Πλανθήνικα»	43	7179	άνεχ. Σητάττλ 9 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	έφθ. Φιλαδέλφειαν 20 Φεβρ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7147	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	άνεχ. Τζάκσονβιλ 16 Φεβρ. διά Χιούστον
ΣΑΞΟΝΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	13000	είς θέσιν 47 Β. και 8 Δ. Φεβρ. 22 διά Χένζαν
ΣΑΞΟΝΣΚΑ-Υ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 17 Φεβρ. διά Κιουράσω
ΣΑΞΟΝΧΔ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διήλθε Σουζέ 16 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΑΞΟΧΙΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διήλθε Σουζέ 13 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Τέρμιαρ»	44	7212	διήλθεν «Άγιον Βικέντιον 15 Φεβρ. διά Ρεσίφ
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιβερ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7166	ένεχ. Νέαν Όρλεάνη 4 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	15900	είς Τίτι, υπό συμπλήρωσιν
ΣΗ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (λιβ.)	έτ. «Σητρέιντερς»	44	7176	άνεχ. Λόδς «Αντζέλες 12 Φεβρ. διά Λονδίνου
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν Τ. Ρ.»	44	7257	έφθ. Λονδίνου 15 Φεβρ.
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7163	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΗΓΚΑΙΗΤ (λιβερ.)	έτ. «Ονδούρας Σίππιγκ»	44	7248	άνεχ. Μόμπιλ 18 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΣΗΓΚΑΛΟΡΙΟΥΣ (λιβ.)	έτ. «Γιούπτερ»	43	7284	διήλθε Παναμάν 20 Φεβρ. διά Βόρ. Ειρηνικών
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	άνεχ. Ταμπίκο 10 Φεβρ. δι' Οστερμουρ
ΣΗΚΛΑ-ΙΦ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	44	7252	έξ. Απω Ανατολής διά Βόρ. Ειρηνικόν, 20 Φεβρ.
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάν Φέλιπε»	43	7321	διήλθε Παναμάν 12 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΣΗΚΟΡΑΛ (λιβερ.)	έτ. «Κόρολ»	45	7221	έφθ. Καμπάσι 20 Φεβρ.
ΣΗΛΑ-ΙΦ (λιβερ.)	έτ. «Σηφάρερ»	43	7239	διήλθε Κείπ Τάουν 21 Φεβρ. διά Μπουένος Αύρες
ΣΗΦΑΙΗΘ (λιβερ.)	έτ. «Ονδούρας Σίππιγκ»	44	7212	διήλθε Τζιμπουτί 10 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΗΦΟΡΤ (λιβερ.)	έτ. «Κάρυκα ντελ Σύρ»	44	7254	άνεχ. Χούλλ 15 Φεβρ. διά Βαλτιμόρων
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 Φεβρ. διά Λάδσεντ
ΣΙΔΑΕΡΗΣ (λιβ.)	έτ. «Μαρίν»	43	7276	έφθ. Οζάκαν 11 Φεβρ.
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7176	είς θέσιν 17 Β. και 55 Δ. Φεβρ. 9 διά Σπέτζιαν
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Φεβρ. διά Βαγκούβερ
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΚΩΤΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Νουέβα Βαλένθια»	42	7072	έφθ. Γιοκογάμαν 20 Φεβρ.
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοστ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	έφθ. Νέαν Σκωτίαν 19 Φεβρ.
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	διήλθε Λόδς «Αντζέλες 16 Φεβρ. διά Χούλλ
ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	έφθ. Μασσάβαν 11 Φεβρ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβερ.)	Κ. «Ατυχίδης	25	5136	έφθ. Σάντος 15 Φεβρ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αίδολος»	43	7199	έφθ. Ροζάριο 5 Φεβρ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	έφθ. Γιοκογάμαν 21 Φεβρ.
ΣΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Σάρ»	44	7162	έφθ. Κουβέιτ 19 Φεβρ.
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Πινιγκάνα»	43	7324	διήλθε Τρίνινταν 2 Φεβρ. δι' Αργεντινήν
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	έφθ. Κάρδιρ 18 Φεβρ.
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιβερ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	έφθ. Χάλιφας 19 Φεβρ.
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	έφθ. Βρέμην 18 Φεβρ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνα»	21	7409	άνεχ. Βαλτιμόρων 11 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	12000	άνεχ. Πρόδιντενς 15 Φεβρ. διά Λόδς Αντζέλες
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Μπελένο	44	7255	έφθ. Ρίον Ιανείρον 5 Φεβρ.
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Ατανάσιο»	15	2557	άνεχ. Καζαπιτλάγκαν 18 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	έφθ. Βρέμην 21 Φεβρ.
ΤΖΕ-Ι-ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιβ.)	έτ. «Σηκέρριερς»	43	7231	διήλθε Παναμάν 16 Φεβρ. διά Μαγιάτλαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβερ.)	έτ. «Οσεανίκα	43	7134	άνεχ. Βρέμην 11 Φεβρ. δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβερ.)	έτ. «Οσεανίκο»	43	7134	έφθ. Πόρτ Άλμπερνι 14 Φεβρ. (διά Νότ. Αφρικήν)
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Γκλαρίσιαν»	44	7156	είς θέσιν 29 Β. και 62 Δ. Φεβρ. 20 διά Τάιμπαν
ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)	έτ. «Πουέντο Σεγκούρο»	53	9150	έφθ. Ρόττερνταμ 13 Φεβρ.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκόρντια»	20	3526	έφθ. Ρουέν 20 Φεβρ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπό»	54	18675	διήλθε Σουέζ 22 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	25010	διήλθε Σουέζ 20 Φεβρ. διά Περσιαν
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάτεν Κρός	52	12523	άνεχ. Πούντα Καρυτόν 18 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΤΙΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόγιος»	19	1461	έφθ. Οδησσόν 20 Φεβρ.
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Ημισφάρι»	44	7246	άνεχ. Νικάρο 16 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (λιβερ.)	έτ. «Αντρα»	44	7216	άνεχ. Λίβερπουλ 18 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΤΡΑΝΣΓΟΥΕΣΤΕΡΝ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντα»	44	7176	άνεχ. Λόδς Αντζέλες 13 Φεβρ. διά Σάν Μάρκος
ΤΡΕΙ-Ι-ΝΤΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7190	έφθ. Δουκέρκην 20 Φεβρ.
ΤΡΙΑΙΝΑ	έτ. «Κάριμπ»	19	5670	έφθ. Κουβέιτ 11 Φεβρ.
ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Θησαρ»	43	7289	έφθ. Κούδαν 17 Φεβρ.
ΤΡΟ-Υ. (όνδουρ. δεξ.)	έτ. «Κολόν»	21	8206	άργει Σέλμπορον από 19 Αύγ. 1953
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα 'Αμερικάν»	43	7176	άνεχ. Λόθ 16 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιβερ.)	έτ. «Ντέ Κάρυκο»	44	7214	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Φεβρ. διά Λομπίτο
ΤΥΧΑ	έτ. «Ρουαγιάλ»	42	7134	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Ναδεγκάντες»	45	7256	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 17 Φεβρ.
ΦΑΙΑΣ ΙΙ.	έτ. «Πόλσο»	44	7060	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Φεβρ. διά Βίλμιγκτων
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7132	έφθ. Μπουένος Αύρες 20 Φεβρ.
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Ινκάτκα»	45	7263	έφθ. Βλασάρτιγκεν 19 Φεβρ.
ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν 'Εντερπράτζ»	44	7216	διήλθεν Ινδονησίαν 11 Φεβρ. διά Ναγκόγια
ΦΙΛΑΤΡΙΚ ΙΙ. (λιβερ.)	έτ. «Ρόζα»	22	1856	άνεχ. Πουάν Νουάρ 19 Φεβρ. διά Τακοράντι
ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙ. (λιβερ.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	έφθ. Λίβερπουλ 22 Φεβρ.
ΦΟΙΝΙΞ (λιβ.)	έτ. «Ιντπιπέντε»	43	7237	έφθ. Φιλαδέλφειαν 15 Φεβρ. διά Μπιλμπάσι
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	διήλθε Σουέζ 15 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξαμ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 22 Φεβρ.
ΦΤΕΛΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	20	2684	πλησίον Μάλτας 26 Φεβρ. διά Πειραιά
ΧΕΡΑΛΝΤ (λιβερ.)	έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	έφθ. Χούλλ 21 Φεβρ.
ΧΕΡΕΝΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3800	έφθ. Χάϊφαν 17 Φεβρ.
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	15745	έφθ. Φιλαδέλφειαν 18 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7127	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 15 Φεβρού
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7199	διήλθεν Αγιον Βικέντιον 11 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν.
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Λιόν»	44	7150	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 20 Φεβρ. διά Πούντα Καρυτόν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Ινουάτεν Κρός»	53	12513	άνεχ. Θιουτάν Τρουθίλλο 15 Φεβρ. διά Λά Γκουαίρα
ΧΡΥΣ (λιβερ.)	έτ. «Γκράουντ»	43	7250	έφθ. Αντίλλας 19 Φεβρ.
ΧΡΥΣ Χ. (λιβερ. δεξαμ.)	έτ. «Ούνδοσωρ»	43	7243	άνεχ. Νέαν Υόρκην 13 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπερίαν»	43	7243	είς Κόμπη, υπό συμπλήρωσιν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιβ.)	έτ. «Γιουν. Σίππερς»	55	24100	άνεχ. Λόδς Αντζέλες 14 Φεβρ. διά Σιμίζου
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	έφθ. Χούλλ 2 Φεβρ.
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβερ.)	έτ. «Μαρακαΐ»	44	7254	έφθ. Καζαμπιτλάγκαν 22 Φεβρ.
ΟΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	42	7175	άνεχ. Ρίον Ιανείρον 11 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Οκεανοπόρος»	44	7293	