

NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1955

Αρ. Φύλλου 475/234

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΒ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 475/234

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1955

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Εἰς τὸ Λονδίνον

Μετριοπαθέστατος ὁ κ. 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας εἰς τὰς ἐπιδιώκεις του διὰ τὴν ἀνάπτυξιν της. Τὸ δύο ἑκατομμύρια τόννων γκρὸς τοῦ φάνανου ἀπὸ τὰ ἔννεα ἑκατομμύρια, τὰ κατέχομενα απὸ τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμὸν. Μὲ τὴν ἀνεῳδαφικὴν σκέψιν, ἡτὶς τὸν διοικήσει, ἐτόλμησε νὰ διατυπώσῃ πόδες τοὺς ἐφοπλιστὰς τοῦ Λονδίνου, ὅτι δὲν θεωρεῖ σκόπιμον τὴν ὑπέρ μετρον τὸ διόγκωσιν (ἀκούσον, ἀκούσον!) τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον χωρητικότητος.

— Δὲν ἀποκλείεται — ἐπεξήγησε — νὰ διεγείρωμεν ζηλόφθονα τὰ δύματα τῶν ξένων καὶ νὰ ὑποστῶμεν τὴν διώξιν τὴν οποίαν τῶρα δοκιμάζει ὁ κ. 'Ωνάστης.

Ομολογοῦμεν, ὅτι μένομεν καταπληκτοὶ πρὸ τῶν δηλωσεων αὐτῶν του τεταγμένου μὲ πίστιν ἀπαρχασάλευτον νὰ ἐπιδιώκῃ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς 'Εθνικῆς καὶ μόνον Ναυτιλίας. 'Αν τὸ βάρος τῆς ἐπιμόνου προσπάθειας διὰ τὴν ἐπάνοδον είναι δύσδαστακον θὰ ἐπρεπε παραποτύμενος νὰ τὸ ἀπορρίψῃ ὡς 'δύσμακικός' κ. Βογιατζῆς. Προτιμοτέρα θὰ ἡτο τούλαχιστον ἡ σιγὴ ποὸ τῆς ἀδυναμίας τοῦ νὰ ἐπιτύχῃ τὸ ἐποικοδομητικῶν διὰ τὴν Ναυτιλίαν, τὴν Ἑλληνικὴν πάντας.

Δὲν παρέλειψεν, ὅμως ὁ κ. 'Υπουργὸς νὰ δισεβειάσῃ τοὺς ἐφοπλιστὰς, ὅτι σχολὰς καὶ φροντιστῆρις σπεύδει νὰ συστησῃ, εἰς ἀδρόν ἑκδοσιν νέων διπλωμάτων προσθίνει, ἀφθονώτερον τὸ ἔψυχον ὑλικὸν διὰ προσφέροντος διὰ νὰ φέση, ὅπως δηλοῦ ἐπίζομεν, χάρις εἰς τοὺς καλυτέους ναύτας μας τὸ ξένον πλοίον εἰς τὴν Κυανόλευκον, διὰ διὰ νὰ ἐπανδρώσῃ τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη, ἀλλὰ διὰ νὰ ἔνισχυσῃ ἀκόμη περισσότερον τὰς ἀσυδοσίαν, τὴν φυγὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος του.

Τὴν εὔκολον καὶ πάλιν ἐντύπωσιν ἡθέλησε νὰ ἀγορεύῃ ὁ κ. 'Υπουργός. 'Ανύποπτος τῆς βαθύτερας ύψης τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος ἐπανέλαβε τὸ σφάλμα τοῦ ταξιδίου της εἰς τὸν Καναδᾶν. 'Εκεὶ προσέφερε τὰ Ἑλληνικὰ πληρωμάτα διὰ νὰ ἀποδώσουν μοχθύντα κέρδη ἀφθονώτερα εἰς τὰς καναδικὰς ἐπαρίας εἰς τὸ Λονδίνον τῶρα ἡρκέσθη εἰς τὴν ναυτιλίαν τὸ δύο ἑκατομμυρίων τόννων καὶ εἰς τὴν ἀπομάστευσην τῆς ναυτικῆς μας περιφερίεας διὰ τὰ ξένας της σημαίας πλοίοι, τὰ μηδὲν ἀποδίδοντα εἰς τὸν δύντην αὐτὸν Τόπον, τὸν ἀπόκτησαντα τοιούτους νὰ ἔχῃ ὑπουργούς.

Τὰ ἔργα καὶ αἱ ἡμέραι του

Τὴν 9ην τρέχοντος ἡ 'Ἐπιτοποὶ Συνεγομόσιας τῶν 'Ἑλλήνων 'Ἐφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου παρέθεσεν ἐπίσημον γεύμα εἰς τὸ Ξενοδοχεῖον Great Eastern πρὸ τοῦ τιμῆν του κ. 'Υπουργοῦ 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Εἰς τὸ γεύμα παρεκκόσθησαν ὁ Πρέσβυτος κ. Μόστρας καὶ ἄπαντες οἱ ἐν Λονδίνῳ εὑρισκόμενοι 'Ἐλληνες ἐφοπλισταί.

'Ο πρόεδρος τῆς 'Ἐπιτροπῆς 'Ἐφοπλιστῶν κ. Λουζῆς ὁμιλήσας κατὰ τὸ γεύμα, ἐπήγειρε τὸ ὑπό της Κυβερνήσεως ἐπίτελουμένον ἔργον καὶ ἔτοιμον ιδιαιτέρως τὰς υπὸ τοῦ κ. 'Υπουργού καταπλακούμενας ποστοπάθειας ὑπὲρ τοὺς πλοίους, ὑποσχεθεὶς πλήρη συμπαράστασιν τῶν 'Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν.

'Ο ὑπουργὸς τῆς 'Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Βογιατζῆς ἀπαντῶν εἰς τὸν κ. Λουζῆν, εἶπε μεταξὺ ἀλλων τὰ ἔξης ἐν περιλήψῃ:

«Αἰσθάνομαι ἔξαιρετικὴν εὐχαριστησιν, διότι, μὲ τὴν εὐγενῆ σας πρόσκλησιν, μοῦ δίδεται σῆμερον ἡ εύκαιρια νὰ ἐπικοινωνήσω μὲ τοὺς 'Ἑλλήνας ἐφοπλιστοὺς τοῦ Λονδίνου.

'Ιδιαιτέρως μὲ συγκινεῖ τὸ γεγονός, διότι μεταξὺ ὑμῶν διέπει πάρα πολλοὺς νέους τὴν ἡλικίαν ἐφοπλιστάς, οἱ δημοσίοι, παραδαμόντων τὴν σκυτάλην τῆς ἐφοπλιστικῆς παραδόσεως, καὶ ἐπωφελούμενοι τῆς πείρας καὶ τῶν ὄσων οἱ πλαϊστέροι ἐδημοιογόσαν, προώριστοι νὰ προσθήσουν ἔτι περαιτέρω τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμόν.

'Η Ἑλληνικὴ κυβερνήσις ἐπιθυμεῖ νὰ σᾶς δοθῇσῃ εἰς τὸ δύσκολον ἔργον σας. Δὲν σᾶς βλέπει ὡς μίαν τάξιν, ἡ οποία καλεῖται μόνον νὰ εἰσέφερῃ εἰς τὴν ἀνασυγκρότησην τῆς οἰκονομίας τῆς 'Ἑλλάδος. 'Ατενίζει πρὸς ύμάς, ὡς πρὸς μίαν τῶν παραγωγικῶν κατηγοριῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ. Σᾶς παρακολουθεῖ εἰς τὴν μεγολειώδη ἔξελιξιν σας

καὶ γνωρίζουσα τὰς δυσχερείας ποὺ συμαντάτε αὖτις πάν την δῆμα, λόγῳ τῆς τόσον λεπτῆς, δυσκόλου καὶ εύπαθοῦ ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἐπιβισμένης σᾶς συνδράμη εἰς τὴν δυνατὴν ἔκτασιν.

Ἐύχαριστο τὸν κ. Πρόεδρον διὰ τὸν ἔξαρσον τοῦ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἐπίτελουμένου ἔργου πρὸς ἀνύμωσιν τοῦ διοικού ἐπιτέλους τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ καὶ ιδιαιτέρως εἰς τὸν τομέα τῆς 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

'Η κυβέρνησης ἐργάζεται διὰ τὸν ἑκατόμπιστον δῶλων τῶν ἐκκρεμοτήτων τοῦ παρελθόντος μεταξὺ Κράτους καὶ ἐφοπλιστῶν καὶ διὰ τὴν ἐπίθροιστον δάσεων ρύμησιν τῶν ἀφορμούσων τὸ πλοίον διατάξεων.

Τὸ μετ' επιμονῆς καὶ υπομονῆς ἐφαρμοζόμενον πρόγραμμά μας, ἔχει ὡς ἀφετηρίαν καὶ σκοπὸν τὴν δημιουργίαν τῶν καταλλήλων συνθηκῶν διὰ τὴν ἔξασφαλίσιν τῆς καλλιτέρας ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Γνωρίζετε τὰ μέχρι σήμερον ληφθέντα μέτρα καὶ θεωρώ περιττόν νὰ ἐπανέλθω ἐπ' αὐτῷ. 'Ο νόμος 2687 παρέχει τὸ εὐρύ πλαστίσιον, ἐντὸς τοῦ ὅποιου δημιουργούμενον τὴν ἀπλῆν, ὄρθολογικὴν καὶ εύχερών ἐφαρμόσιμον γομοθετικὴν ύφασμαν, ἡ οποία προσαρμόζεται κατὰ τὸν καλλιτέρον τρόπον εἰς τὸν ιδιότυπον χαρακτήρα τῆς 'Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν λαμβανομένων μέτρων καὶ τῆς ἀσκουμένης πολιτικῆς, θὰ μοῦ ἐπιτρέψετε ἐνταῦθα νὰ ἀναφερθῶ εἰς τὸν ναυτεργατικὸν παράγοντα καὶ νὰ ἀπότισον τὸν ὄφελόμενον φορον τιμῆς εἰς τὴν ικανότητα καὶ τὴν αὐτάπαρην, μεθ' ἡ ἐργάζονται οἱ 'Ἐλληνες ναυτικοί, ἀξιωματικοί καὶ πληρώματα, οἱ δημοσίοι, ὡς γνωρίζετε ἐστείς καλλιτέρων παντού ἀλλου, συναγωγίζονται τὰ πληρώματα οἰουδήποτε ναυτικοῦ Κράτους εἰς τὸν κόσμον.

Δεδομένου δὲ ὅτι οἱ ναυτίλοι μας είναι τὸ κυριώτερον στοιχεῖον, τὸ δημοσίον η δύναται νὰ προσφέρῃ εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, συμπληρώνομενα τὸ ἐφοπλιστικὸν δαιμόνιον, ιδιαιτέρων πρὸς αὐτὸν προσφέρονταν τὴν στοργήν μας καὶ τὰ φροντίδας μας.

'Η ἐκπαίδευσις τῶν ναυτικῶν μας μᾶς ἀπασχολεῖ κατὰ κύριον λόγον καὶ ἐργαζόμεθα ἐντατικὰ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν.

'Εντυπώνομον τὴν Σχολὴν Πλοιάρχων 'Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καθ' ὃ μέτρους ἐπιπρέπουν αἱ ἀντικειμενικοί συνθήκαι, διὰ τὸν ἀριστου διδακτικού προσωπικοῦ καὶ τοῦ καταλλήλου ἐξοπλισμοῦ εἰς μέσα διδασκαλίας.

Χάρις εἰς τὴν γενναιοδωρίαν τοῦ Διαμαντῆ Πατέρα, ἐνὸς τῶν πρωτοπόρων τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῶν ἀντάκουν διαδόχων του, ιδρύσαμεν εἰς τὰς Οίνουσας τὸ πρώτον Ναυτικὸν Γυμνάσιον τῆς 'Ἑλλάδος. 'Ἐν τὸς ὀλίγοις ἐπίζομεν νὰ ιδρύσωμεν τὸ δευτερον Ναυτικὸν Γυμνάσιον εἰς τὴν νῆσον 'Ανδρόν. 'Εντυπώσαμεν οἰκονομικῶν, ήθικῶν καὶ ὄργανων δῆλων τὰς ύφισταμένας οἰκονομικῶν, ήθικῶν καὶ ὄργανων Καθιερώσαμεν περισσότερας ἔξεταστικὰς περιόδους, διὰ νὰ δινανται εὐχερέστερον οἱ ταξιδεύοντες ναυτίλοι μας νὰ ἀποκτούν διπλώματα εἰδίκευσεων καὶ προαγωγής. Κατηγράσαμεν, διὰ πρώτην φοράν, τὸν περιωρισμένον ἀριθμὸν τῶν ἀπονομένων πτυχίων καὶ δίδομεν διπλώματα εἰς δῆλους έπιτυχών, αἱεξαρτήτως ἀριθμού. 'Ιδρυσαμεν νέας Σχολὴς Μηχανικῶν τοῦ 'Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰς Θεσσαλονίκην, Σύρου καὶ Χαλκίδα. 'Εδημοιοργήσαμεν καὶ ηρχίσαμεν τὴν κατασκευὴν τῶν νέων Σχολῶν τοῦ 'Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰς τὸν Ασπρόπυργον, αἱ ὅποιαι θὰ ὄργανωθοῦν κατὰ πρότυπον σύστημα, ὅπως τὰ καλλιτέρα κολλέγια τοῦ κόσμου καὶ θὰ ἀπόδιδουν εἰς τὸ 'Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν ἀξιωματικούς μορφωμένους, μὲ τὰς σημερινὰς ἀπατήσεις τῆς τεχνικῆς πρόσδου καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων. Χάρις εἰς τὴν γενναιόφρονα οἰκονομικήν καὶ ὄργανωτικήν συνδρομήν, κυρίως, τῶν μεγάλων μας ἐταιριῶν ἐπιτηγών πλοίων, ὄργανωσάμεν εἰς Πειραιόν Σχολὴν Θαλαμητόλων Ε. Ν., ηπίς ηρχίσαμε λειτουργούσα. Εύρισκομεθα, τέλος, εἰς τὴν στενὴν ἐπαφήν με τὸ Τεχνικὸν 'Ἐπιμελητήριον τῆς 'Ἑλλάδος καὶ μὲ τὸ 'Ἐθνικὸν Μετσόδιον Πολυτεχνείον καὶ ἐργαζόμεθα διὰ τὴν ιδρυσιν εἰς τὴν Ανωτάτην Σχολὴν Μηχανολόγων Μηχανικῶν τοῦ Πολυτεχνείου ιδίου τημάτου ναυτικῶν μηχανολόγων, ἀπὸ τὸ ὅποιον νὰ ἀποφοιτούν κατ' ἔτος 10—15 μηχανολόγοι μηχανικοί διὰ τὰ ἐμπορικά πλοία.

Διὰ τὸν προσταθεών μας αὐτῶν ἐπίζομεν νὰ δυνηθῶμεν νὰ ἀνταποκριθῶμεν πλήρως εἰς τὰς ἀπατήσεις τῆς τεραστίας ναυτιλίας ηπίς εύρισκεται εἰς καραβάστασιν τῶν ὄλων σας καὶ σιμεδαῖς βέβαιοι, ὅτι θὰ τὴν παρασχήτε. Μία τῶν βασικῶν προϋποθέσων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ μακροχρονίου προγράμματος μας είναι καὶ ἡ ἔνισχυσις τῆς υπὸ τῆς 'Ἑλληνικῆς σημαίας χωρικής οἰκονομίας τῆς Ελλάδος. 'Ατενίζει πρὸς ύμας, ὡς πρὸς μίαν τῶν παραγωγικῶν κατηγοριῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ. Σᾶς παρακολουθεῖ εἰς τὴν μεγολειώδη ἔξελιξιν σας

Διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ ὑπέρ της ναυτιλίας ἔργου μας, ζητοῦμεν τὴν συμπαράστασιν ὄλων σας καὶ σιμεδαῖς βέβαιοι, ὅτι θὰ τὴν παρασχήτε. Μία τῶν βασικῶν προϋποθέσων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ μακροχρονίου προγράμματος μας είναι καὶ ἡ ἔνισχυσις τῆς υπὸ τῆς 'Ἑλληνικῆς σημαίας χωρικής οἰκονομίας τῆς Ελλάδος. 'Ατενίζει πρὸς ύμας, ὡς πρὸς μήποτε, νὰ ὑπερβῇ αὕτη τὰ 2.000.000 κόρων όλικῆς χωρητικότητος διὰ νὰ διευ-

κολύνεται καὶ νὰ καταξιώνεται τὸ ὑπέρ τοῦ πλοίου ἐνδιαφέρον τῆς Ἑλ-
ληνικῆς κοινωνίας καὶ νὰ δημιουργούνται ἀντιστοιχῶς αἱ προϋποθέ-
σεις τῶν εὐνόικῶν ὑπέρ τῆς οἰκονομίας τοῦ Τόπου ἀποτελεσμάτων τῆς
Ναυτιλίας μας.

Η αὐξησίς τού ἑλληνικού ἐμπορικού στόλου εἰς ὑπολογίσιμον χωρητικότητα δημιουργεῖ, ἔκτος τῶν ἄλλων ὑπέρ τῆς χώρας πλεονεκτήματων, καὶ τὴν δυνατότητα εἰς τὴν Κυβένοησιν τῆς Πατρίδος ἔτι περαιτέρω συμπαραστάσεως εἰς τὰ προβλήματά σας ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς πεδίου.

Υπὸ τὰς γενικὰς αὐτὰς συνθήκας κινούμενοι καὶ ἐργαζόμενοι καὶ μὲ τὴν συμπαράστασιν ὑμῶν καὶ τῶν θρυλικῶν ναυτίλων μας, εἶμα δέ-
βαιος, ὅτι πολὺ συντόμως θὰ ἐπιτύχωμεν τούς ταχέντας ἀντικειμενι-
κούς σκοπούς διά τὸ καλὸν τῆς Ναυτιλίας μας, τοῦ Ἑλληνικοῦ λαού καὶ
ὑμῶν τῶν ιδίων.

Ἐξήτησαν οἱ ἐν Λοιδίνῳ ἐφοπλισταὶ κατὰ τὴν συνάντησίν των μὲν τὸν κ. Ὑπουργὸν τὰ ἔξης λογικά καὶ ὄρθωτα; Τὴν ἀπλούστευσιν τῆς διαδικασίας εἰς τὰς τέχνας φοροδογίας τῶν πλοίων. Τὴν ἀπλούστευσιν σπέσισ τῶν διατυπώσεων κατὰ τὴν βεβαίωσιν καὶ εἰσπραξὶν τῶν εἰσφορῶν τοῦ N.A.T. Τὴν ἀναποδοστρομογήν τῶν διατάξεων εἰς κυρώσεις ὑπέρ τοῦ N.A.T. δι' ἐλεῖπτη ἡ ἀντικανονική σύνθεσιν με βασινικότερη τῶν πλοικτητῶν. Ἐπανεξῆτασιν ζητήματος παρακρατήσατος τιμήματος πωλούμενών πλοίων, λαμβανομένων ὑπὲρ ὅψιν τῶν σημειών ἀναγκών ἀγανάκτεσσεως τῶν πλοίων.

Ο Κ. Υπουργός έδήλωσε πως τούς έφοπλιστάς στις συνεστθή πόδη αρμοδίας επιτρέπει τὸ ὑπουργεῖον Συντονισμού δι' απλούστευσιν φορολογίας, τὰ πορίσματα τῆς ὅποιας θέλουν θεσμοθετηθῆναι ταχέως. Έχηρεν ἐν συγχειεια προσπαθειεις ὑπουργειου δι' ἐκπαίδευσιν πληρωμάτων, ἀξιωματικών ιδίᾳ και ἀνέφεος σύστασιν νέων σχολῶν ναυτιλῶν και μηχανικῶν, ἵνα καλύψουν ἀνάγκας σημειωνών τεχνικών προσδόμων.

Τέλος ὁ κ. Ύπουργός έτονισε τὴν ἀνάγκην τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων καὶ παρεκάλεσεν ἐφοπλι-
στές αντετούχους πινακίδες προστατεύεις ὑποκείμενοι.

“Η σύσκεψις έλαβε χώραν την 11η Μαρτίου εις την έλληνικην πρεσβείαν του Λονδίνου. Παριστάντο καὶ οἱ κ. κ. Μ. Σακόπους, προξενικὸς διμενάρυνς καὶ Π. Παγώνης, ἀντιπλοίασχος διμενικὸς.

Νὰ ἔρωτηθοῦν οἱ ἐνδισαφερόμενοι

Όρθριτα παρενέβη ή «'Ενωσις τών Εφοπλιστών» είς τάς πεδίου συστάσεως τῆς «Ναυτικής Πίστεως» γνωστὰς ἐπιδιώκεις τοῦ κ. Υπουργού τῆς Ναυτιλίας. Τὸ σχετικὸν ἔγγαρφόν της πόπος τὸν Στρατόπεδον Παπάγου, τόκον. Υπουργούν τοῦ Συντονισμοῦ καὶ πόπος την Διοίκησιν τοῦ Ν.Α.Τ., τοῦ ὅποιον ἐλασθε γνώσιν καὶ ὁ κ. Βογιατζῆς, πιστεύουμεν νὰ συγκατησῃ τον κ. Υπουργούν εἰς τὸν νέον αὐτονομισμόν του. Δηλούται πόρος τὴν Κυβερνήσιν, ὅτι τὰ κεφάλαια τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου — ἡ κατασφόλισις τῆς συνταξιοδοτήσεως τῶν ἀπομαχών ναυτικῶν μας καὶ τῶν οἰκεγενειῶν των — δὲν ἐπιτοπεῖται νὰ διατίθενται εἰς οἰκονομικοὺς μᾶλιστα συνδυασμοὺς ἀνθιβόλου ἀπόδοσεως, χωρὶς τὴν ὑπέρευμνον γνώμην τῶν ἀμεσότατα ἐνδιφέρομένων, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν. Αυτοὶ καταβάλλοιται εἰσφορᾶς καὶ αὐτῶν κυρίως οἱ ἀπόψεις, ἐπὶ ζητημάτων ὑποστάσεως τοῦ Ταμείου πρέπει νὰ λαμβάνωνται ὑπὲρ οὕνει.

Πιστεύουμεν, ὅτι ἐντὸς τῶν ἡμέρων θὰ ἐπακολουθήσῃ παπούμοιον πρὸς τὸ τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν» ἔγγονοφυν καὶ ἀπὸ τὰς ναιτεργατικὰς δύογνωσεις. Ἡ προσοχὴ τοῦ συνόλου τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου εἰσβιβλεῖται.

Αἱ μεταβολαι εἰς τὰν μεμβράναν

Πορέπει, νομίζουμεν, νὰ ἐρωτηθοῦν κατὰ κύστον λόγον οἱ ἐφοπλισταὶ, ἃν θέλουν τὴν ἀλλαγὴν τοῦ ισχύοντος φορολογικού συστήματος διά την Ναυτιλίαν. Πληροφορούμεθα, ὅτι εἶχε ποδὸς ἡμερῶν μακούν συνεγγάσθαις ἐπὶ τοῦ θέματος συντοῦ, ὁ κ. «Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας μὲ τὸν ἀρμόδιον ἐτί τῆς φορολογίας τῶν πλοίων τμηματάρχην τοῦ «Υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν». Ο κ. «Υπουργός, πλὴν τῶν φορολογικῶν ἀπολλαγῶν ἔζητησε καὶ τὴν κατὰ τόνον εἰσπραξίν του φόρου, ἀντὶ τοῦ ἥδη ἐπὶ τῶν ναυάλων εἰστημένου.

Πιστεύουμεν, ὅτι ἡ ἀνακίνησις φορολογικοῦ ζητήματος ύπὸ τὰς κοκ-
τούσας συνθῆκας δὲν θὰ είνει πόδς τῷ συμφέρον τῆς Ναυτιλίας. Διὸ
πολκεῖται ἐπίδικωντες τὸ καλύτερον νάν ιδωμεν τὰ χειρότερα. Τὸ
σημειον 'κλίμα δὲν είνε, καθ' ήμάς, εύνοικὸν διὰ τοιούτου εἴδους με-
ταβολάς. Εν πάσῃ περιπτώσει θὰ ἐπρεπε, ποδὶ πάστος ἐνέργειται, νάν
ἐρωτηθούν αὐτοὶ οἱ ἀσεπώτεροι, ἐνδιδοχούμενοι, οἱ ἐφοπλισταί. Αν
αὐτοὶ θελήσουν τὴν ἀλλαγὴν, ἄς ὑποδείξουν καὶ τὸ δημια αὐτᾶς.

Παρά τὰς ἀντιδράσεις

Τὸ ὑποβολιμαῖον τηλεγράφημα διὰ τὰ 50 λίμπερτς, ὅπερ δῆθεν ἐστᾶλη ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην, ἐνῷ ἐδὼ ἐχαλκεύθη, δὲν θά μᾶς ἐμποδίσῃ ἀπὸ τοῦ νὰ ἐπαναζωθῶν τὴν σύστασιν, ὅπως νὰ ὑπόθεσις τοῦ αἰτηματος διὰ τὴν παραχώσην τῶν πλοίων αὐτῶν τύχη τῆς δεουσός προσοχῆς. Χρειάζεται προσθήτεια μεγάλη διὰ νὰ τοποθετηθῶμεν παρὰ τοῖς Ἀμερικανοῖς τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆν, πρώποτε ίθεται, ὅμως, νὰ τὴν πιστεύσωμεν τρόποι ἡμεῖς, ἢ μᾶλλον ὁ αἰτησούσαντος υπουργός μας.

Αὐτὸς ἀκριβῶς τὸ τηλεγραφόμα, τοῦ οποίου μᾶς εἶναι γνωστή ἡ ἐντεύθεν προέλευσις, ἀποδεικνύει πόσον ἡ ἀντίδοσις κατὰ τοῦ αἰτήματος ἔξι οἰκείων προέρχεται καὶ πόσον προσπατεῖται ἡ πίστις περὶ τὸ δίκαιον καὶ τὸ δυνατόν τῆς ἐπιτυχίας διὰ νὰ προχωρήσωμεν πρὸς τὴν Οὐασιγκτώνα.

Αἱ στῆλαι αὐταὶ ἐξεπλήρωσαν τὸ καθῆκόν των. Εἰς τοὺς ἐνδιαφέρομένους ἔφοπτιστάς, ὅλους αὐτούς που ἔχουσαν τὰ πλοῖα τῶν κατὰ τὸν πόλεμον καὶ δὲν μετέχοντας εἰς τὴν διαίνοην τῶν 100 λιμπερτούς, ἐναπόκειται νὰ ἐντείνουν τὰς ἐνεργείας των. Δὲν ὑπάρχει, καθ' ἡμᾶς, δικαιιότερον αἴτημα. Δὲν ζητοῦμεν παρὰ τὰ πλοῖα, που θὰ ἀντικαταστήσουν ἑστόν καὶ τώρα, μετά τούσα ἔπι, τὰ ἀπολεσθέντα διὰ τὴν κοινὴν συμμαχικήν ὑπόθεσιν σκάφη μας. Δὲν εἶναι κοιμά νὰ σήπωνται εἰς τὰ κατὰ μάζας ἀγκυροδόλια τῶν, ενώ οἱ «Ελληνες ναυτικοὶ θὰ τὰ πλοώσουν, θὰ τὰ ἀξιοποιήσουν καὶ θὰ τὰ ἔκμεταλλευθοῦν ἀποδοτικῶτας υπέρ τῆς Ἑλληνικῆς μας Οἰκονομίας;

Καὶ πάλιν ἡ ἀπογραφὴ

Πρωτοβουλία της Διευθύνσεως Έργασιας του Υπουργείου Ναυτιλίας πήρισε διενεργουμένη ή απογραφή των έδγατών θαλάσσης, βάσει των δύο σποικειών διαθέτει ή υπόπεσσις των Μητρώων του Ν.Α.Τ. Δεν πρόκειται, βεβαίως, να διαπιστωθεί ο άριθμός των υπέρετουντων είς ξένα και ίδικά μας πλοία Ελλήνων γαυτικών ούτε καὶ νὰ διακριθῇ στατιστικῶς ἡ ἐπαγγελματικὴ κατάστασις ἐνὸς ἔκαστου ἐξ αὐτῶν. Ἀπλῶς ἐπιδιώκεται ή ὑμέρεσσις των μητρώων ἐπὶ τῶν ἀποσυρθέντων τῆς ἔνεργου υπηρεσίας, τών θανόντων καὶ τῶν ὄπωσθίποτε μὴ ἐμφανιζούμενων διὰ τῶν ναυτολογιών ὡς τελούντων ἐν ἔνεργειᾳ, κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν.

Κενά, ἀναμφισβητήτως, πολλὰ θά ἐμφανίσηται προσπάθεια αὐτή καὶ στα ἄκρων τα μητρώα ενημερωθείουν επί των ὡς ἄνω διαγραφῶν, Χιλιάδες ναυτικῶν θά παρουσιάσουν τὴν μερίδα των λευκῶν ναυτολογίσεων, ἀφοῦ ἀπό πολλῶν ήδη ἔτεν δὲν ἔχουν ὑπερτείσει ἐπί Ἑλληνικῶν πλοιῶν. Αὗτοι ἄκριβῶν εἰναι καὶ οἱ ἀγνοούμενοι ἀπό τὰ Ταμεία Προνοίας. Προγενέρι υπολογισμοί τούς ἀναβιδάζουν εἰς δύοδεκα και πλέον χιλιάδας. Εἰς τὸ ἐφόδημα; Πόσοι καὶ ποιοὶ εἰναι — ποιά, δηλαδή, η κατάστασίς των — κανεὶς δὲν εἰναι εἰς θέσιν νὰ ἀπαντήσῃ.

Ελάχιστον συνεπώς τό κέρδος από την έκκαθαρίσιν αυτήν τών μπτώνων. Είναι μία υπέρεσιοκή ένέργεια, καλή και άξιεπαινος, χωρίς, όμως, νά είνει και άπογραφή.

Τη συγκέντρωσιν πράγματι, όλων έκεινων τών στοιχείων, που χαρακτηρίζουν τὴν ἐπαγγελματικὴν σταδιοδρομίαν κάθε ναυτικοῦ (εἰδικότης, δίπλωμα ή πτυχίον, ἔτη υπηρεσίας, σικογενειακὴ καταστασις, ἡλικία), δὲν είνει δυνατόν νά ἐπιτύχωμεν πασα μόνον διά τῆς διοικητικῆς τῆς τοεχούσης υπήρεσιακῆς καταστάσεως τῶν ναυτεργοτῶν μας, τῶν ἐπὶ ξένων ιδίᾳ πλοίοιν ναυτολογημένων. "Αν τούτο καταστῇ δυνατόν, ή ἀπογραφή μὲ τὰ πολύτιμα ἐξ αὐτῆς συμπεράσματα θά είνε πλέον γεγονός.

Μάς λέγουν: Δυσχέρειαι πολλαὶ ἀνακύπτουν διὰ μίαν τοιαύτην εὐρυτάτης ἀκτίνος ἐνέργειαν. Θά μάς ἀρνήθων τὰ στοιχεῖα οἱ πλοιοκτῆται καὶ οἱ πλοιάρχοι καὶ ἡ στατιστικὴ τῶν συγκέντωσις, χωρὶς τὴν παραστάσιν τῶν ἐφόπλιστῶν καὶ τῶν πλοιάρχων, θά εἰνε ἀνέφικτος. Γνωστὰ τὰ ἐμπόδια, ἀλλ' ὥχι καὶ ἀνυπέρβλητα: 'Ανεξαρτήτως τοῦ γεγονότος, ὅτι νόμῳ δυνατὸν εἶναι γά τὸ υποχρεωθεῖν οἱ Ἑλλήνες πλοιάρχοι τῶν ἔνων πλοίων εἰς τὴν διεύκολυντον τοῦ ἔχοντος τῶν ἀπογοαφέν— δικισίωμα ἀναφαίρετον τοῦ πασχόλυντος τὸ ἐμψυχον ὑλικὸν Κράτους νὰ γνωρίζῃ καὶ τὰ τῆς καταστάσεώς του — υφίστανται εἰς τὴν διάθεσίν μας καὶ ἄλλα μέσα, ἀρκετά νά φερουν τὸν καθε 'Ἑλληνα ναυτικον ἐδῶ μὲν μέχρι τοῦ Λιμενάρχειου, εἰς τὴν ξένην δὲ μέχρι τοῦ Πορείνικου Λιμενάρχου ἢ τοῦ ἐπιφοιτισμένου διὰ τὴν ἀπογοαφήν Πορείου.

Θά πάντας εθα, λ. χ., νά ἀλλάξωμεν τά ναυτικά φύλλαδια δι' ἄλλων καλύτερων. Περισσότερον συμπληρωμένων εἰς στοιχεῖα κατά τοῦ ὑπόδειγμά των ἀγγειλίκων. Τακτήν ἡμερομίνιαν ἀλλάγει τών παλαιών ἢ καθώδιζεν ὁ σχετικός νόμος, πρὸς πληρεστέραν δὲ διευκόλυνσιν τῶν εἰς τὴν ἔνειν ναυτικῶν μας, ὥρισενεα προσένεια, πλὴν τῶν Προσενικῶν Λιμενοσχών, θά ἀφεδιάζοντα διὰ νέων φύλλαδίων καὶ θά ἔσουσιστοδούντο νά τά ἀνταλλάσσουν μὲ τὰ παλαιά. Μία διετία είνει υπεραρκετή διά-

PORT SUDAN MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS

INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"

Address: P.O. Box 306

πλήρη τὴν στατιστικὴν εἰκόνα τοῦ ἐμφύου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας. "Ολοὶ οἱ ναυτικοὶ, ἀνέξαρτοί της σημαίαις τοῦ πλοίου τοῦ ὑπερτοῦν, θὰ στέρεδουν εἰς τὴν ἀλλαγὴν τοῦ φυλλάδιον των, ὅν γνωρίζουν, ὅτι μετὰ ἔτος θὰ πάση ισχύον τούτῳ καὶ ὅτι δὲν θὰ θεωρήσται απὸ τοὺς Προδένους σύτε καὶ ὅτι ἀναγνωρίζεται ἀπὸ τὰς ἑνας μεταναστευτικὰς ἄρχας, διὰ τὰ ταξιδία τῶν ἀπὸ χώρας εἰς χώραν εἰς τὸ ἔκωτερικόν. Δεῖ πρέπει νὰ ληφθοῦνται, ὅτι συχνὰ τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον χρησιμεύει καὶ ὡς διαδατήριον εἰς τοὺς ναυτικοὺς μας.

Κατὰ τὴν ἀλλαγὴν ἀκριβῶν τοῦ φυλλάδιον θὰ ἡτοῦ δυνατὸν νὰ ἐπιζητηθῇ καὶ ἡ συμπληρώσις τοῦ σχετικοῦ ἐρωτηματολογίου, τοῦ ἀναφερούμενου εἰς τὴν ἀπογραφὴν. Κατὰ τὸ μέγιστον δυνατὸν ποσοστὸν θὰ ἐπιτύχῃ, ὃν ἀπὸ τὸν νόμον κυρωσίες προβλέψουν καὶ ἣν ἕκεινοι ποὺ θὰ ἀναλάβουν τὴν ἀλλαγὴν τῶν φυλλάδιῶν κατανοήσουν πόσον τὸ συγκεντρούμενα στοιχεῖα θὰ ἔχουν πετῆσον τὸ Κράτος διὰ τὴν χάραξιν ὅρθως ἐκ τῶν πραγμάτων ὑποδεικνυμένων κατευθύνσεων κατὰ τὴν διαχείρισιν τοῦ ναυτεργατικοῦ προβλήματος καὶ τῆς ὑπέρ τοῦ ναυτικοῦ κοινωνικῆς προνοίας.

Προτείνομεν τὸ σύστημα αὐτὸν τῆς ἀπογραφῆς διὰ τῆς ἀλλαγῆς τῶν φυλλάδιων ὡς τὸ προσφορώπερον, διότι παραμερίζονται καὶ τὰ ἐμπόδια, που εἶναι πράγματι πιθανὸν νὰ προβληθοῦν ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας τῶν ἔνων πλοίων κατὰ τὴν διενέργειαν τῆς ἀπογραφῆς. "Ἄξις μελετῆσουν οἱ ἀρμόδιοι τῶν πρόστασιν μας. "Ισως διὰ τῆς συζητήσεως νὰ βελτιωθῇ εἰς τὰς λεπτομερεῖας τῆς. Ἡ ἀνάγκη, πάντως, τῆς στατιστικῆς διακριβώσεως τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τοῦ ποιοῦ τοῦ ἐμφύου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας κατέστη πλέον ἐπιτακτική. "Οσοι ἔγγυτερον παρακολουθοῦν τὸ ζητήματα τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ τὴν ἀνάγκην αὐτῆν τὴν βλέπουν προσβαλλομένην εἰς κάθε περὶ τὸ ναυτεργατικὸν πρόβλημα συζήτησιν.

Μία ἀπόδειξις

Πόσον ἀγνοοῦν στατιστικῶς αὐτοὶ οὗτοι οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι τὴν θεσιν τοῦ ναυτεργατικοῦ προβλήματος καὶ πόσον αἱ ἐκάστοτε παρὰ τῶν ὑπερτεριῶν τοῦ "Υπουργείου Ναυτιλίας παρεχόμενα σχετικά μὲ τὴν κατάστασιν τοῦ ἐμφύου ὑλικοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ πληροφορίαι ἀφίστανται τῆς πραγματικότητος, καταδεικνύεται καὶ ἀπὸ τοὺς ἀριθμοὺς τῶν προσφάτως δημοσιευθέντας εἰς τὸ εἰδικὸν τεύχος ἐπὶ τῶν θαλασσών μεταφορῶν τοῦ "Οργανισμοῦ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας.

Ἡ "Ἐλλὰς ἐμφανίζεται κατὰ τὸ 1953 μὲ δύναμιν 7.620 ἐν ὅλῳ ναυτικῷ πάστης κατηγορίᾳ! Οἱ ναυτίλοι ἀξιωματικοὶ ἀνέρχονται εἰς 1179, οἱ μηχανικοὶ εἰς 1033, τὸ προσωπικὸν καταστρώματος καὶ μηχανοστασίου εἰς 4.045 καὶ τὸ προσωπικὸν τῶν βοηθητικῶν ὑπερτεριῶν εἰς 1363. Οἱ αὐτέρω ἀριθμοὶ ἔχουν ἐτίσημον τὴν προέλευσιν ἀπὸ τὰς ἑδῶν κρατικὰς ὑπηρεσίας.

Δὲν εἶμεθα εἰς θέσιν νὰ διακριβώσωμεν τὰς πηγάς, ἀπὸ τὰς ὥποις οἱ ἀρμόδιοι ἡρυθίσθων τὰς αὐτέρω πληροφορίας. Εἶναι πάντως ἐσφαλμένοι, ἀν τὸν ἀναφέρωνται εἰς τὸ σύνολον τῶν ἐπὶ οἰσαδόποτε κατηγορίας ἐλληνικῶν πλοίων ὑπέτρεπούντων. Οἱ εἰσφέροντες εἰς τὸ "Ἀπομαχικὸν Ταμείον, οἱ ἐν ἐνεργώ, δηλαδή, ὑπερεσία ναυτικοί, φθάνουν τὰς δύο δεκάς χιλιάδας.

"Ἀλλὰ καὶ ἀν ἀκόμη ἐλήφθη ὑπὸ δψιν μόνον ἡ μεγάλη, ἡ ποντοτόρος ναυτιλία, πάλιν οἱ ἀριθμοὶ ἐδόθησαν κατὰ στενὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ὑππρετοῦντος μόνον ἐπὶ τῶν πλοίων προσωπικοῦ, χωρὶς τὸ περιθώριον τῶν ἀδειουχῶν, τῶν ἀσθενῶν ἢ τῶν ἐν προσωρινῇ ἀργύρῳ τελοῦντων, ὅπερ δὲν ἡμποτερεύει νὰ εἴναι κατώτερον τῶν 15% ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὄργανικῶν θεσεών ἐνὸς ἐμπορικοῦ στόλου. "Αν εἰς τὸν ὑπολογισμὸν ἡθελούμενον περιληφθῇ — ὅπως θὰ ἐποπεύτη — τὰ πληρώματα καὶ τῶν ἀγχιπλοούντων σκαφῶν — πλὴν τῶν ἰστοφόρων — ὡς ἀριθμὸς τῶν ἐπέργειας ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων ναυτικῶν δὲν ἡμποτερεύει νὰ εἴναι κατώτερος τῶν δέκα χιλιάδων, κατὰ προσέγγισιν πάντως, μὴ ἀφισταμένης, ὅμως, τῆς πραγματικότητος.

Σκοπὸς τῶν παραπτήρεων αὐτῶν δὲν είναι ἡ ἐπίκρισις, ἀλλὰ ἡ ἀπόδειξις πόσον καθυστερούμενοι είναι αἱ παρὴ ἡμῖν ὑπερτερίαι εἰς βασικάς τινας πληροφορίας διὰ τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικόν, διότι ἀκριβῶς στερεούνται τοῦ πρωταρχικοῦ στοιχείου γνωσεώς, τῶν στατιστικῶν ἀριθμῶν, οἵτινες καὶ διαμορφώνουν τὰ περὶ τὸ ναυτεργατικὸν πρόβλημα ζητήματα. Θὰ ἐπρέπει, τούλαχιστον, τὸν ἀριθμὸν τῶν στρατευμένων ναυτικῶν μας νὰ ἐγνωρίζονται.

Δὲν δικαιοιογείται οὔτε καὶ ἀρμοζεῖ ἡ καθυστέρησις αὐτὴ εἰς κράτος ναυσιβίου, ὅπως ἡ "Ἐλλάς". Ἀρκεῖ τὸ γεγονός, ὅτι ιδιαίτερον διὰ τὴν ναυτιλίαν διατηρούμενην ὑπουργείον, ὅπερ καὶ φωράται στερούμενον τὸν στοιχειωθεστέρων στατιστικῶν στοιχείων ἐπὶ τῆς δυναμείας τοῦ ἐμφύου ὑλικοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Εἰδικότερον, προκειμένου περὶ πληροφοριῶν, οἵτινες θὰ ἔβλεπον τὴν εὑρυτέρων ἐπί.

Θυνοῦς ἐπιπέδου δημοσιότητοι, ἡ προσοχὴ θὰ ἔπερπετε νὰ ἦτο μεγαλυτέρα. Ιδού πώς ἐμφανίζεται ἡ κατὰ χώρας δύναμις τοῦ προσωπικοῦ τῆς ναυτιλίας τῶν εἰς τὸ ἐλαγχόν τοῦ θαλασσῶν μεταφορῶν τοῦ Οργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας.

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΩΝ ΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ ΤΟΥ Ο.Ε.Ο.Σ. ΚΡΑΤΩΝ					
ΧΩΡΑΙ	Άξιωματικοί καταστρώμ.	Μηχα- νικοί	Κατώτερον πλήρωμα	Βοηθητικοί ὑπηρεσίαι	Σύνολον
Βέλγιον	600	825	1.550	925	3.900
Γαλλία	3.963	2.981	17.572	9.460	33.976
Γερμανία	3.619	2.384	12.510	5.415	23.935
Δανία	1.900	2.200	5.900	2.700	12.700
ΕΛΛΑΣ	1.179	1.033	4.045	1.363	7.620
Ιταλία	4.700	4.577	24.139	13.890	47.286
Μεγ. Βρεταννία	20.848	24.128	51.914	47.654	144.544
Νορβηγία	5.815	3.933	19.211	8.336	37.295
Ολλανδία	3.602	4.649	16.818	9.325	34.394
Σουηδία	4.556	2.862	12.881	6.051	26.350
Ταυρικία	4.765	3.926	20.779	2.227	31.697
Σύνολον	55.547	53.498	187.326	107.346	403.697

Εἰς τὸν ἀνωτέρω πίνακα οἱ ἀναφερόμενοι εἰς τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Ιταλίαν ἀριθμοὶ εἰναι, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἄλλας χώρας, — Νορβηγίαν, Ἀγγλίαν — ηγέμενοι. Παρέχεται ἡ ἐξήγησις, ὅτι αἱ δύο αὕτη χώραι διατηρούν στόλον μεγαλύτερον, κατ' ἀκολουθίαν δὲ καὶ τὴν ἀνατίμησιν τῶν ναύλων. "Εφασαν, πράγματι, οἱ ναύλοι εἰς σημεῖον μη ἀπέχουν καὶ πολὺ δι' ὠρισμένας περιπότερα τῆς ἀμέσως μετά τὴν ἔκρηξιν τοῦ πολέμου εἰς τὴν Κορέαν περιόδου.

"Ηδη, οὖμε, αἱ πρώται εἰδέχεις ἡρχίσαν νὰ διαφαίνωνται παρέχουσαι τὸ ἔνδοστιμον, ὅτι η ναυλαγορά τίσως νὰ ἀνηλθεν εἰς τὰ ἀνώτατα δυνατὰ ἐπίπεδα τῆς ἀναπτυξικῆς τῆς πορείας. Διερωτώνται οἱ παραπτηρῖαι: Θά εἰναι ἡ ζητήσις τῆς χωρητικότητος τόσον μεγάλη καὶ κατὰ τοὺς μῆνας τῆς ἀνοίκεως; Θά ἐπιδράσῃ ἀπόφασιτικῶς ἐπὶ τῶν ναύλων ἡ ἐπιφύλαξις διὰ τὴν νέαν κατ' Ιούλιον — Αύγουστον ἐστοδεῖαν τῶν σητῶν εἰς τὴν Εὐρώπην; Η παραπτηρίδα μεταφορᾶς ἡ ἐπίσημη σητηρία τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης;

"Αναφέρει σχετικῶς ἡ θέσης τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου: "Θά ήταν λίαν ικανοποιητικὸν ἐάν η παρούσας ἀνδρός τῶν ναύλων ἡτοῦ συνδεδεμένη μὲ μίαν ἀποδύτως σαφῆ αὐξησην τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν εἰς ξηρὰ φορτία, προερχομένην ἀπὸ τὴν διεύρυνσιν τοῦ πακούσιου ἐμπορίου. "Υφίστανται πράγματι ὁρίσματα ἀμεσοί, ὅπως λ. χ. αἱ πτωχαὶ εἰς σητηρά ἐσοδοῖς καὶ ἡ ἀνάγκη περιστορέουν γαιαίνθρακας ἀπὸ τὴν πλευρὰν αὐτὴν τοῦ Ατλαντικοῦ, αἱ ὄποιαι, οὖμε, δὲν ἔχουν καμίαν σχέση μὲ τὴν παγκόσμιον εὐημερίαν. Θά πρέπει ἀκόμη νὰ θιωμέναι ἐάν ποτιθεν τῆς δυναμείας τῶν τρεχουσῶν ἀναγκῶν (ῆπτες εἰναι κατηγορίας καὶ νὰ ἐκλείψῃ ἀφ' εσταῆς) ὑπάρχει τι τὸ περιστότερον σταθερὸν καὶ υγιές, ἐδραζόμενον εἰς τὰ θεμέλια μᾶς ἀναπτυσσομένης παγκόσμιας εὐημερίας.

Αὐτὴν ἐψευδώ τὴν ἀποψίν διατυπώνουν οἱ κύκλοι τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου διὰ τὴν θέσιν τῆς ναυλαγορᾶς. Κανεῖς δὲν είναι βεβαίως εἰς θέσιν εἰς τὰς ὁπαδὰς ἐρωτηματα τὰ ἀπαντήσῃ. Γεγονός είναι, πάντως, ἀναμφισθῆτον, διό γαιαίνθρακες περισσότερον θὰ ἔχουν ἐρέστως ἀπὸ τὰς "Ηνωμένας Πόλιτείας. (Διπλασία προβλέπονται τὰ φορτία ἐναντὶ τῶν περιστωτῶν). Σιτηρά ἐπίσης διὰ τινας ἀκόμη μῆνας, μέχρι τῆς διακριβώσεως τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς νέας συγκομιδῆς, ὅπως καὶ ἄλλα τρόφιμα, θὰ ἐξακολουθήσουν νὰ εἰσάγουν ὅλαις αἱ χώραι τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ τινες τῆς "Απωλοτῆς" τὰ προγράμματα τῆς Βοηθείας προβλέπουν τὴν εὑρυτέρων τὸν ἀμερικανικῶν γεωργικῶν ἀποθέματων καὶ τοῦ γαιαίνθρακος, τέλος δὲ ἡ ζωηρὰ βιομηχανικὴ δραστηριότητα καὶ ὁ ἐκ τῆς διατάσσεως τῶν διεθνῶν πολιτικῶν πραγμάτων διευρυνόμενος ἐπανεξοπλισμὸς θὰ ἔχουν ὡς ἀμεσον ἐπακολούθημα τὴν αὔξησιν τῶν μεταφορῶν.

"Η συγκρατημένη συνεπώς αἰσιοδοξία διὰ τὴν σταθερότητα τῆς ναυ-

CORNES & CO. LTD.

(Established Japan 1861)

TOKYO - YOKOHAMA - OSAKA - KOBE

SURVEYORS - SHIPPING AGENTS - SHIPPING BROKERS - INSURANCE

AGENTS FOR

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

HELLENIC SHIPPING DEPARTMENT

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

λαγράς — λέγουν οι εφοπλιστές — δικαιολογείται έκ τών πραγμάτων μέχρι τουλάχιστον του φινιτόπωρου. Αἱ καλαὶ ἐσδεῖαι θὰ ἐπιδράσουν βεβαίως, ἀλλ᾽ οὐ κατὰ τρόπον ίκανὸν νὰ φέρῃ τὴν ναυλαγοράν εἰς τὰ χαμηλὰ ἐπίτεδα τὰ πρὸ τοῦ φινιτόπωρου τοῦ 1954.

Τὸν ἐπιφύλαξεν ἀκριβῶς αἴτινες ὅπωσδηπότε οὐφίστανται διὰ τὴν αὐρίου ἀπόδειξις εἶναι καὶ ἡ παρατηρούμενη ἀπροθυμία πρὸς νέας ἀγορᾶς μεταχειρισμένων πλοίων. Πολλοὶ θὰ ήσαν διατεθειμένοι νὰ πωλήσουν, ἐνῷ οἱ σχορασταὶ δὲν στέργουν νὰ πληρώσουν τὰς ζητουμένας τιμάς. Τὰ λίμπετρα δὲν ἔγνωρίσαν τὴν τιμὴν τῶν 300 χιλ. λιρῶν.

Ίσως, οὖμας, ἡ ἐπιφύλαξις εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν λίμπετρας νὰ δικαιολογήται πάλι τὰς ἀθριδάς παραγγελίας μεγάλων φορτηγίων. Τὰ ἐντὸς ἑνὸς τετραμήνου ὑπογραφέντα συμβόλαια μὲ παραδόσεις 1956 καὶ 1957 ἀναφέρονται εἰς σκάφη δύο καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τόνων γκρός. Εἰναι ἀναμφισθῆτον, ὅτι αἱ ναυπηγήσεις αὐταὶ ὑποτιμητικὴν πρόκειται νὰ ἀσκήσουν ἐπίδρασιν εἰς τὴν ναυλαγοράν. Αἱ διὰ τὸ 1955 αἱ προβλέψεις τῆς σταθερότητος δικαιολογούνται, αἱ ἀμφιβολίαι διὰ τὸ ἔρχομένον ἔτος εἶναι ἐπίσης βασιμαῖ. Μὲ τὸν αὐτὸν ζωηρὸν ρυθμὸν, μὲ τὸν ὅποιον τὰ μεγάλα δύον καὶ ταχέον σύγχρονα φορτηγά θὰ ἔξερχωνται τῶν ναυπηγικῶν ἐσχαρῶν, θὰ ἀχρηστοποιούνται τὰ παλαιότερα ἐνώ τὸ ἐπίπεδον τῶν ναύλων θὰ ρυθμίζεται πλέον οὐχί βάσει τῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν λίμπετρας, ἀλλὰ τῶν συγχρονισμένων δηλελοκινήτων, τῶν ὅποιων πάλιν δὲν βάρη πρέπει νὰ παροράται τὸ υψηλὸν κόστος τῆς κατασκευῆς τῶν καὶ η ἀνάγκη τῆς ἀποδέσεως μεγάλων κεφαλαίων. Τρισκόσια σκάφη, ὅσα ὑπολογίζονται μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1957 νὰ παραδοθοῦν ἀπό τὰ ναυπηγεία, θὰ ἐπιδράσουν ἀμέσως ἐπὶ τῆς κρατούμενης εἰς τὴν ναυλαγοράν καταστάσεως. Εἰς τὸ ἀπότερον, δηλαδή, μέλλον, ἂν ἄλλοι ἀστάτημποι παράγοντες δὲν ὑπεισέλθουν, λογικὸν εἶναι νὰ περιμένωμεν πλοίων θὰ τείνει, ίσως, νὰ περιορισθῇ, ὅπως συμβαίνει καὶ μὲ τὰ μεγάλα τάνκερα. Καὶ τὸ συμπέσασμα τῶν περὶ τὴν ναυλαγοράν, τὰ πλοία καὶ τὰ φορτία, συζητήσεων συνοψίζεται: Αἰσιοδοξία διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον. Ἐπιφύλαξις διὰ τὸ ἀπότερον.

Τὸ μεσογειακὸν πλοῖον

Ἐπισημαίνουν συχνὰ αἱ στήλαι αὐταὶ τὸν κίνδυνον ὑποστάσεως τοῦ ἐλληνικοῦ μεσογειακοῦ σκάφους. Θὰ ἔρεται νὰ μᾶς ἐνδιαφέρῃ τοῦτο ἀμεσώτατα, διότι ἐξητηρετεῖ περισσότερον κάθε ἄλλης κατηγορίας πλοίου τὴν ἔθνικὴν ἡμῶν οἰκονομίαν, διότι πολύτιμον συνάλλαγμα συστέματος ἀπό τοὺς ναύλους του, ἀφοῦ τὸ μεγιστον δυνατὸν ποσοστὸν αὐτῶν ἔδω ἀπαραίτητον.

Ἄνισον ἄγωνα διεξάγει μεταπολεμικῶς ἡ ιδιωτικὴ πρωτοβουλία, ἡ πτωχὴ εἰς πλοία καὶ κεφαλαία. Αἱ τιμές κατίσχυνον εἰς τὰ μεσογειακά ὑδατά ἐπιδίδονται τῶν γειτόνων μας, τῶν Ἰταλῶν κατὰ κύριον λόγον, τῶν Τούρκων ἐν συνεχείᾳ. Οἱ Ἰταλοὶ μᾶς συναγωνίζονται μὲ τὰ καλύτερα, τὰ πλέον οἰκονομικῆς διαχειρίσεως πλοία τῶν καὶ οἱ Τουρκοὶ μὲ τὰ χαμηλὸν κόστος κινήσεως, μὲ τὴν κατάφωνον διάκοσιν τῆς ίδιας τῶν σηματίων.

Ίδιαιτέρως θὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ εἰς τὸ παρόν σημείωμα ἡ ιταλικὴ περιπτωσίς. Θελούμεν διὰ μίαν ἀκόμη φοράν νὰ καταδέξουμεν τὴν ἐκταίνων τῆς κρατικῆς ἐνισχύσει καταβαλλομένης προσπαθείας καὶ τὴν ὄρθρητη τῶν κατεύθυνσεων, τὰς ὅποιας η ἐνισχύσεις αὐτὴ ἀκολουθεῖ.

Τὰ καλύτερα πλοῖα, τὰ σύγχρονα οἰκονομικά δργανα μεταφορᾶς, αὐτὰ κυρίως τείνουν ἐν ἐποικείᾳ νὰ ἀποκτήσουν οἱ Ἰταλοί. Ή εἰδικευσίς των εἰς τὰ θαλασσιστικά ἔργα, ἡ ἐπίκαιρη γεωγραφικὴ θέση τῶν λιμένων των, ὁ βιομηχανικὸς τῶν ἐξοπλισμός, ὁ σημαντικὸς ὄγκος τῶν ἔθνικῶν των μεταφορῶν, ἀλλὰ καὶ τὸ ὀλλανδικὸν παράδειγμα, εἰδικώτερον διὰ τὸ «κόστερ», συμπληρώνουν τὴν προσπαθείαν. Τὸ Κράτος ἀφονον παρέχει τὴν ἀρωγὴν του. Τὸ Δημόσιον Ταμείον παρέχει τὰς ἐπιχορηγήσεις, ἐπὶ πλέον δὲ ἀφόνους τὰς πιστωσίες.

Δέν ἀρκούν, ὅμως, τὰ ὅσα ἡ Κυβερνητικὴ τῆς Ρώμης προστατευτικά μέτρα ὑπὲρ τοῦ ἔθνικου πλοίου θεοτίζει. Τὴν ἀκόλουθην ἡ μαλλον ὑπερακοντίζει τὴν προσπαθείαν ἡ αὐτόνομος Σικελία. Διὰ τὰ ἐγγυαφόμενα εἰς τὸ Σικελικὸν νηδόγυον σκάφη, τὰ ἔχοντα τὸ Παλέσιον ἢ τὴν Μεσσηνιανήν τῆς πλοιοκτήσιας των, ποδοθετοι παρέχονται διευκολύνσεις, ὅπως καὶ ἡ πλόης φοολογικὴ ἀπαλλαγὴ. Ἐχομεν ὑπ' ὅψιν μας συγκεκριμένας προτάσεις πρὸς Ἰταλὸν ἐφοπλιστὴν ἀπό τὰ ναυπηγεία τῆς Νεαπόλεως διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἐνὸς δηλελοκινήτου φορτηγού 2.600 τόνων d.w. τρία κύτη, τέσσαρα στόμια, μὲ τούπην-τέκες, μὲ τὰς μηχανάς πρὸς τὴν πρύμναν, κατάλληλον, λόγω τοῦ μικροῦ του βυθίσματος (μέτρα 50) καὶ τοῦ καλοῦ του κυβισμοῦ, (155.000 κ.π.) διὰ ταξίδια καὶ πρὸς τὰς Μεγάλας Λίμνας τῆς Ἀμερικῆς.

Τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεως τοῦ σκάφους ὑπολογίζεται εἰς 600 ἑκατομμύρια λιρέττας, προστιθεμένων δὲ καὶ τῶν πρώτων δαπανῶν τοῦ ἐξοπλισμοῦ του (50 ἑκατόν, λιρέττας) ἔχομεν συνολικὴν δαπάνην 650 ἑκατόν. λιρέττας ἡ ἔκατον μηδαμούσιαν δολάρια.

Τὸ κράτος τῆς Ρώμης, βάσει τοῦ νόμου Ταμπρόνι, καταβάλλει ὡς

επιχορηγησιν 140 ἑκατόν, λιρέττας καὶ τὸ Σικελικὸν δημόσιον ταμείον ἰδιαιτέρως 130 ἑκατόν, λιρέττας. Αὗται αἱ ἐπιχορηγήσεις δὲν ἐπιστρέφονται. Εἰναι ἡ κρατικὴ συνεισφορά εἰς τὸ υψηλὸν κόστος τῶν ιταλικῶν ναυπηγήσεων (tonnes perdues). Τὸ κράτος ἐν συνεχείᾳ ἔγγυαται τὴν παροχὴν διανεύοντα 400 χιλ. δολαρίων (τὰ 40 % της ἀρχικῆς ὀξιάς τοῦ σκάφους) ητοι λιρέττας 260 ἑκατομμύρια. Ἀπομενει τελικῶς ἀκάλυπτον ἔνα ποσό μετρώπων, που θὰ καταβληθοῦν ἀπό τὸν ἐφοπλιστὴν, ἐκατὸν είκοσι μόνον ἑκατομμυρίων λιρέττων. Εἰς τὸ τέλος, δηλαδή, με τὸ ποσόν των 185 χιλ. περίπου δολαρίων ὁ Ἰταλὸς ἐφοπλιστὴς θὰ ἀποκτήσῃ ἔνα φορτηγὸν σκάφος, νεότευκτον, οἰκονομικόν, μὲ πλεονεκτήματα ἀσυναγώνιστα, μαχητικώτατον μέσον κατὰ τοῦ ξένου συναγωνισμού.

Ίδιου ἐν συνεχείᾳ καὶ ὁ λογαριασμὸς τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους κατὰ μῆνα:

Πλήρωμα 22 ἀνδρῶν. Μισθοδοσία, τροφοδοσία καὶ εἰσφοραὶ κατὰ μέσον ὄρον καὶ στούντον 150.000 λιρ. μηνιαίως = Λιρ. 3.300.000
Συντήρησις καὶ δεξαιενίσμος
Ασφαλίστρα πλοίου καὶ πληρωμάτως
Διάφορα ἔξοδα διοικήσεως
Αναλογία μηνιαία χρεωλυσίσιον διὰ τὸ δάνειον τῶν 400 χιλ. δολαρίων ἔξοδοι λιτότεροι 1.400.000
Τόκοι πρὸς 3.5 % (*)
Σύνολον διπανῶν
δι. δολ. 12.240 μηνιαίως
7.650.000

Ἔχει οὖμας καὶ συνέχειαν ἡ πόδος τὸν Ἰταλὸν ἐφοπλιστὴν πρότασις. Προκειμένου τὸ ὑπὸ παραγγελίαν σκάφος νὰ ἀπασχοληθῇ μὲ ἀφετηρίαν τους Σικελικούς λιμένας εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Μεσογείου — Μεγάλων Λιμνῶν Βορείου Αμερικῆς προσφέρεται εἰς αὐτὸ ἀπό ἔξαγωγικόν ιταλικὸν Οἴκον χρονοναύλωσις (time charter) τριετεῖ μὲν πρὸς 19.050 δολ., πενταετῆς δὲ πρὸς 18.150 δολ. μηνιαίως. Η προσθαφαίρεσις καταδεικνύεται τὸ κέρδος.

Ως χαρακτηριστικὴν τῶν παρεχομένων ἐκτάκτων διευκολύνσεων εἰς τὸν Ἰταλὸν ἐφοπλιστὴν, τὸν προτιθέμενον νὰ ναυπηγησῃ πλοίον, ἀνοφέρομεν τὴν ἀνώτερων περίπτωσιν. Μὲ τὰς αὐτὰς πασαχωρήσεις, τὰς πιστωτικὰς μακροπροθέσμους εὐκολίας καὶ τὸ χαμηλὸν κόστος κινήσεως ἐνισχυεται ἡ προσπάθεια τῆς περιατέρων ἀναπτύξεως τῆς ιταλικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

Εἰς τὴν Μεσογείου εἰδικώτερον ἡ ἐνίσχυσις αὐτὴ ἀποδίδει πλήρως τους καρπούς της. Τὸ ιταλικὸν φορτηγὸν σκάφος κατέστη ἀσυναγώνιστον. Διὰ τὸν ἐγγύτερον πασακολουθούντα τὴν κινήσιν αὐτῶν τῶν λιμένων μας καὶ γενικώτερον τῆς ἀναπτολικῆς Μεσογείου, εἰναι εὔκολον νὰ τὸ διαπιστώσῃ. Σασνεται κυοιλεκτικῶς ἀπό τὰ ἐκτελούντα πλέον τακτικὰς γραμμὰς μικρὰ ιταλικὰ φορτηγὰ ἡ ἀγορὰ τῆς Εγγύς Ανατολῆς. Αἱ μερίδες φοτιών ποδὸς τὴν Γένοβαν, τὴν Μαρσαλίαν, τὴν Βενετίαν καὶ τὴν Τεργεστην κατὰ μέγιστον ποσοστὸν ἀπό τὰ ιταλικά πλοία μεταφέρονται.

Η σύγκρισις μὲ τὴν ἔδω κρατούσαν κατάστασιν θὰ εἶναι ἀπογοητευτική. Από τὸ Κράτος καὶ τους πασαγόντας του ὅχι μόνον ἀγορεύεται τὸ μεσογειακὸν σκάφος, ἀλλὰ καὶ διώκεται. Εἰς τὸ ἐπόμενον τεύχον δὲ μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ συνεχίσωμεν. Θὰ καταδείξωμεν τὴν ἀνυπαρξίαν καὶ τὴς ἐλαχιστῆς κρατικῆς μερίμνης πρὸς τὰ βασικώτερα προβλήματα αὐτού.

(*) Τὸ ἀρχικὸν τόκος εἶναι 4.5 %, αὐξανόμενος μὲ 1 % διὰ προμήθειαν Τραπέζης πρὸς παροχὴν τοῦ δανείου, μειούμενος κατὰ 2 %, λόγω εἰσφορᾶς τοῦ Ἰταλικοῦ καὶ τοῦ Σικελικοῦ δημοσίου.

Ημεῖς καὶ οἱ ἄλλοι

Απὸ τὰς διαπιστώσεις ἐπὶ τῶν πασαχωρικῶν ἐπιδιώξεων καὶ ἀπόδοσεων τῆς ιταλικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, αἴτινες, πιστεύομεν, ἔχουν καὶ κάπιον σχέσιν, ἐπιδείχνειν τὴν συγκρισιν μὲ τὴν ιδικὴ μας κατάστασιν εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας: «Μέχρι τῆς χρεοκόμης — γράφει μεταξὺ ἄλλων ἐν κυρίῳ ἀρθρῳ ἔγκυρος ιταλικὴ ναυτικὴ ἐπιθεωρατίας — ἡ ἐμπορικὸς μας στόλος δεν κατώρθωνεν γὰρ προλαμβάνει τὴν περαιτέρω αὐξήσην τοῦ ἐλλείμματος τοῦ ισοζυγίου τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν, λόγω τῆς παθητικότητος τοῦ εἰδικού λογαριασμού τῶν καταβαλλομένων διὰ τὰς ἀθνηικὰς μας μεταφορὰς ναυλῶν. Εύρισκομεθα τώρα εἰς μίαν στοφοήν ποὺς τὴν βελτίωσιν τοῦ δυσμενούς αὐτού ἀποτελέσματος. Εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ ἀποκομίζωμεν καὶ ἐναὶ μικρὸν ἀλλὰ πολύτιμον ἐνεργητικὸν συναλλαγματικὸν ὑπόλοιπον ἀπὸ τὰ σχετικὰ κονδύλια πληρωμῶν καὶ ἐσόδων. Ἄλλ᾽ ὅταν σκεφθώμεν, διὰ τὰς ἀποδειξίδια καὶ πρόσωπα της Νεαπόλεως διὰ τὴν ιταλικὴν οἰκονομίαν, διὰ πως ἡ τοῦ 1954, ἐφόδουμεν νὰ ἔχωμεν ἀκόμη ἔνα ἔλλειμμα τοῦ ισοζυγίου μας τετρακοσίων δισκετομυρίων λιρέττων, κατὰ μέρος μόνον καλοπιπούμενον ἀπό τὸ μεταναστευτικόν, τὸ τουριστικόν καὶ τὸ ναυτιλιακόν συναλλαγματικόν, δικαιολογείται πλήρως ἡ προσπάθεια καὶ τὸ δικαιώματα ὑπάρχεως νὰ φέρωμεν τὴν ναυτιλίαν μας εἰς τὴν δυνατότητα

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C°. SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ. Διατίθεται μόνιμος δεξαιμενή, ἡ οἵτις ἔχασφαλίζει πλέον ίκανοποιητικὴν ἔκτελεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἱ πλωταὶ δεξαιμεναί, διὰ τὰς διατίθεται σημασίας.

TAXYTHER EKTELESEWES ERGASION οὐ ποὺς τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἔγκαταστάσεων καὶ κλίματος.

KOΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἔναντι παντὸς ἄλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ, 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 ἔταιραι.

έξυπηρητήσεως τοῦ μεγίστου τῶν σχετικῶν μὲ αὐτὴν ἐπιδιώξεών μας, ἐπιτυγχάνοντες τὴν ὄριστικὴν θελτιώσιν τῆς γενικῆς καταστάσεως τῶν πρὸς τὸ ἔνωτειοκόν πληθυμῶν τῆς Οἰκονομίας μας.

Εἰς αύτα τα διάγη περικλείονται αἱ υγείες κατευθύνουσεις τῆς ναυτιλίας πολιτικῆς, δι' ἐνα κράτος καὶ μίαν οικονομίαν ὥργανον μέντην, τελουσκῆν ἐν ἐπίκηγόσει τῶν βασικῶν της ἐπιδίωξεων. Αὐταὶ ἀκριβῶς αἱ κατευθύνουσεις ἄγνοούνται εἰς τὸν Τόπον μας.

Μαθήματα ἀπὸ τοὺς ἄλλους

Ἐδήλωσε πρὸ ήμερῶν εἰς τοὺς ἀντιπροσώπους τοῦ Τύπου εἰς τὸ Τέλοντος ὁ διευθυντής της ἔβραϊκῆς ἑταῖρις «Ζίμ»: «Η βρετανικὴ διάσκεψις τῶν πρὸς τὴν Ἑγγύην Ἀνατολὴν τοκτικὴν γραμμῶν δὲν διέθεσε ἐπαρκὴ ἐφέτος σκάφη διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ἐσπεριδοειδῶν τοῦ Ἰσραὴλ. Ἐκριάσθη νὰ ναυλώσῃ σκανδιναϊκὰ φορτηγά, παραμερίζουσα τὰ ἔβραικα. Το παρελθόν ἔτος η συμμετοχή της «Ζίμ» εἰς την μεταφορὰν τῶν ἐσπεριδοειδῶν ἔθαψε μόλις τὰ 11 τοις ἑκατόν. Ἐφέτος βά ύπερβο τὰ 12½ τοις ἑκατόν, εἰς σᾶς ἀνέρχεται τὸ καθορισθὲν ἀπό την «Κονφεράνς» ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν πλοίων τῆς «Ζίμ». Ἐφέτος ἰστραητικὸν σκάφος διὰ πρώτην φοράν μετέφερεν εἰς την Δανίαν πορτοκάλια ἀπό την Χάιφαν, παρά τὰς ἐγερθείσας ἀντιδράσεις. Τρία ἄλλα σκάφη ειδικὰ διὰ τὴν μεταφορὰν φρουτῶν, βά ἔχεια-ζόντο διὰ νὰ «πτάσσε» τὸ βρετανικὸν μονοπλώιον».

Και το συμπέρασμα: Οι Έβραιοι με τὴν κεοπαγῆ ναυτιλίαν των ἐπέτυχον ὥδη τὴν ἀνάγνωρισιν από τὸ ἄγυλκὸν τράστ τῶν πρὸς τὴν Μεσογείου γραμμῶν καὶ τὴν κατὰ ποσοστὸν ἔστω καὶ μικρὸν — ἀναλογούν καὶ με τὴν δύναμιν του στόλου των — συμμετοχὴν εἰς τὰς μεταφορὰς του ἑβραϊκού των προϊόντος, τῶν ἐσπεριδοειδῶν. Οι Έβραιοι ἀπέκτησαν τὰ πρώτα κατάλληλα σκαφά καὶ νέα εἰδικά ναυπηγουν διά τὸ υποχρεώσαντούς τους Ἀγγλους νά παύσουν διά τῶν υψηλῶν ναυλών καὶ του μονιμωπλίου της «Κόνφερανς» πιέζοντες τὴν ἔξαγωγικὴν προσπάθειαν του Ισραήλ.

Ημείς τούναντον οι «Ελλήνες, μὲ τάς μακράς εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης παροδόσεις, μὲ τὸν μεγάλον στόλον καὶ τάς τακτικάς μας γραμμάς, φόρον ὑποτελείας ἐξακολουθούμεν νὰ πληρώνωμεν εἰς τὸ μονοπώλιον τῶν ἀγγυλικῶν γραμμών. Τὰ ίδια μας πλοία ἀποκλείονται τῶν φορτώσεων, διότι ἔτσι τὸ θέλουν δύο ή τρεῖς «Ἀγγλοι» ἐφοπλισταὶ, ἄλλοι τόσοι ναυτικοὶ πράκτορες τῶν Πατρών καὶ ὁ γνωστός ΣΤΕΝΟΣ οὔκλος τῶν Πατρινῶν ἐξαγγέων, τῶν ὅποιων αἱ παροχαὶ τῶν «ἐπιτροφῶν» ἀξίζουν περισσότερον ἀπὸ τὴν ὑποστήριξιν μιᾶς προσπαθείας, γενικωτέρας διὰ τὸν Τόπον μας ὠφελεῖας.

«Ἄλλος τὸν ιστόν τοῦτον κατέβασεν οὐδεὶς ποτέ, οὐδὲ τοῦτον τοιούτον

· Άλλα το Τσαράη είνε κράτος με ύπουργούς έπιγνωσιν έχοντας της πρόστιλής των. Ένω ήμεις . . .

Καὶ εἰς τὴν ἀλιείαν

*"Εχομεν και ἄλλα, ως φαίνεται, μαθήματα νά πάρωμεν ἀπό τό Ισαοῆλη. Ισως οι ιδίκοι μας κρατικοί παράγοντες, οι περί τά θαλάσσια μουνέρων ἔργα ἀρμόδιοι, γά επεπε τάς κατευθύνσεις τού νεοπαγους κράτους εις πολλά ζητήματα, σχετιζόμενα με τήν ναυτιλίαν, νά μελε-
ησουν.*

Άπο τὸ Τέλοντος, λοιπόν, μᾶς ἔρχεται ἡ κάτωθι πληροφορία. Τὴν ιναγράφουμεν ἐπὶ λέξεις εἰς τὸ Διεύσυντος Ἀλειφας τοῦ Ὑπουρογείου Γεργυρίας, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸ ὑπουργείον Οἰκονομικῶν, ἀπεργάσισε τὴν παραγγελίαν εἰς γερμανικὸν ναυπηγείον ἐνὸς εὐρατῆς ἀκτίνος δράσεως ἀλιευτικού, ὅπερ βά δύναται τὸ ἐπεινεῖ τὰς ἔξοφησίες του μέροι τῶν ἀλιευτικῶν πεδίων τῆς Βοο. Θαλάσσης. Η δύξις τοῦ σκάφους, πολογιζομένη εἰς 500 χιλ. δολ., βά πληνοῦν ἀπό τὰ γερμανικά ἐσναρθρώσεις. Θό είναι μῆκος 60 μέτρων μὲ μηχανὰς 1400 ἵππων. Λήρωμα 30 — 40 ἀνδρῶν. Η ἐπεξεργασία μέρους του ἀλιευμάτου εἰς ιχθυοτροφάς καὶ ιχθύελαιον βά γίνεται ἐπὶ του σκάφους, ἐνώ τὸ ὄλοιπον βά ἐναποθίκευται εἰς τὰ ψυγεῖα του, χωρητικότητος 300 ὄννων. Εξ ταξίδια, διαρκείας ἑκατὸν εἰς ἑδομάδας, βά ἐκτελώνται πτωσίς. Η μέλουσσα νά ἀποπληρώματα οἰκονομία συναλλάγματος βά ἐπιρέψη τὴν ἐντὸς διείσις ἀποπληρώματα τοῦ κόστους του πλοίου.

Αυτά ἐπιχειρεῖ τὸ Ἱεραπή, τὸ μὴ διαθέτον τας ίδικας μας περγα-
νής ναυτικής ικανότητος. Εἰς την ἀλίειαν, πράγματι, προσηγέται ἡ-
νῶν. Στολίσουσκος ἀλιευτικώς ἔχει ὥδη παραγγείλει τὸ Ἱεραπή εἰς την
ερμανίκων κοὶ ἡ τελευταία παραγγελία ἀποτελεῖ τὸ ἐπιστέγασμα μιᾶς
ομονήτων κάτιοντος περιπολίας.

μραμπικών αξιολογού παραγωγικής προσπάθειας.
Ήμεις έδω έγγωρίσαμε πρός στιγμήν την διεύθυνσην της δραστηριότητός μας πρός τὴν ἀνοικτήν ἀλίεισιν. Πολλά ἀπό αὐτήν ἡλπίσαμεν. Τώρα τὰ δύο ἐκ τῶν τριών ἀλιευτικῶν, ἵσως καὶ λόγω πλημμελοῦντρυγανώσεως, ἀνέστειλαν τὰ ταξιδιώτα των. Και ὅμως πολύτιμος διὰ τὸν μόνον μας βάθη ἢ ἀπόδοσης τῆς μεγάλην ἀλίεισιν.
Μαντανική ή οινομαρια συναλλαγμάτος. Εἴτι δὲ περισσότερον ὑποτιμητικήν βά ησκει τίδρασιν τὸ ἄφθονον ἀλίευμα ἐπὶ τοῦ κόστους τῆς ζωῆς.

Μία καλή εύκαιρια

"Αν αἱ πληροφορίαι μας εἰνε ἀκριβεῖς, πρόκειται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ὁ ψηφισθῆ ἀπὸ τὰ νομοθετικά σώματα τῆς Ἰταλίας νομοσχέδιον ἀ-
σθλέστων εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἔγχωρίου ναυτηγικῆς βιομηχανίας διὰ
τὰ συγκεντρώσεων παραγγελίων ἀπὸ τὸ ἑξάτερικον. Ταῦθι στιζόμενα
τρά λέγεται, ὅτι εἰνε ἀποφασιστικά καὶ ἡμποροῦν, ἐφορμοῦμενα,
οὐλὰ νὰ ἀποδῶσουν ὑπὲρ τῶν ἰταλικῶν ναυτηγείων.

Λεπτομέρεια του σχετικού νομοθετήματος δεν έγνωσθησαν ειδέτει, αθιερώνται πάντας ή πρός τα ναυπηγεία έπιχορηγησις των 35% ή αξίας του σκάφους, ίνα δι' αύτής άντιμετωπισθή το μεγαλύτερον στος των ιταλικών ναυπηγόσεων, εν συγκρίσει πρός το κρατούν εις την Αγγλίαν και την Ήπειρωτικήν Εύρωπην, παρεχόνται δ' έν ταύτω στονεύσι μακροπρόθεσμοι προς τοὺς ζένους ἐφοπλιστάς, οὗ δέσον βα- γυπθῇ τὴν ἀποτληρῷμην τῶν τὸ Κράτος, τὴν σημαίαν τοῦ ὅποιου φέρουν τὰ ναυπηγούμενα σκάφη. Οὕτω τὰ ναυπηγεία δῆ δεχόοιν, δι' τας ἀντότερων προϋποθέσεις, τὴν καταβολὴν εἰς μετρητὰ τῶν 25% ή αξίας τοῦ σκάφους μέχρι τῆς παραδόσεως του καὶ δάνειον διὰ τα- πιτά 75%, ἔξοφλητέον ἐντὸς μιᾶς δεκαπενταετίας.

Τό νομοσχέδιον τελεί ἥδη ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς Γερουσίας. Εὐθὺς κυρωθῇ θά πρέπει νὰ ἐφεκτύσῃ τὴν προσοχὴν καὶ τῶν ιδικῶν μας οπλιστῶν, ὅπως καὶ τοῦ Κυβερνήσεως. Είναι μία κολὴ εὐκαιρία διὰ ἐπιτύχωμεν, χωρὶς τὴν διάθεσιν μεγάλων κεφαλαίων, που δὲν ὑπάρχουν ἄλλως τε, τὴν ἀπόκτησιν σπαθῶν ὠρισμένων κατηγορίων, τῶν ὅμιλων ἀμεσον ἔχει ἀνάγκην η μεσογειακή κυρίως καὶ η ἀγχιπλοοῦσσα ουτίλια μας.

Μᾶς κοριζόντει πολύνομη ἡ πόλη μηδὲλλα της Σικελίας

Μας χρειάζονται, πραγματί, όπως και άλλοτε ύπεδειξαμεν, ώρι-
ένος άριθμάς μικρού μεγέθους φορτηγών, οικονομικών, ταχέων, συ-
νοιστικών διά τάς μεσογειακάς μεταφοράς και διά την σύστασιν

τακτικών τινων γραμμών. Αύτων, κυρίως, ανεξαρτήτως κάθε ἄλλης παραγγελίας ὡκεανοπόρων σκαφών ή και ἐπιβατηγών, πρέπει νὰ ἐπιδιώξουμεν, κρατική ἔγγυησει, την ναυτήγανη, ἔφοσον οἱ πιστωτικοὶ ευκλοίαι καὶ τὸ κόστος θὰ τὴν ἐπιτρέψουν. Δὲν ὑπάρχουν — κατὰ κόρον τὸ ἐπαναλαμβάνομεν — προσφορώτερα ὄργανα τῆς παραγωγικῆς μας δραστηριότητος ἀπό τὰ μικρά αὐτὰ πλοῖα. Θὰ μᾶς δοθῇ εἰς τὰ προσεχῆ μας, τεύχη ἢ εὐκαρίπτα δι' αἱριθμῷ νὰ καταδείξωμεν τὶ ἀπόφερείς εἰς την οικονομίαν μας ἐνα μικρὸν μεσογειακὸν σκάφος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ μεγάλο ποντοπόρο. Θὰ δικαιολογήσωμεν ἀκριβῶς διατὶ ἡ κρατικὴ συμπαράστασίς πρὸς την μεσογειακὴν ναυτιλίαν καὶ τὰ σκάφη τα ἔχοντα ἀφετηρίαν τοὺς λιμένας μας ἐπιβαλλεται νὰ είνε πλέον στοργική, περισσότερον ἐνισχυτική τῆς ἐφοτιλιστικῆς πρωτοδουλίας.

Τας ἐν προκειμένω απόψεις μας είχομεν κατά καιφους ἀναπτύξει και εἰς τους ἔκαστος ὑπουργούς της Ναυτιλίας. Ο ἀείμνηστος Λαμπτρινής, ὅπως και ὁ διάδοχος του κ. Μαρινάκης, τάς είχον πλήρως υιοθετήσει. Κρίμα διότι δὲν ἐπρόφθασαν νὰ μελετήσουν καὶ νὰ καθιερώσουν τὰ σχετικά μέτρα. Τοῦ σημερινοῦ δυναμικού ὑπουργού, δὲν ἀσχολούνται σκέψειν τοιούτου εἴδους μικρούποσθετούς. Ποὺς εὐρύτερους ορίζοντας ἀτενίζει; "Αν, ὅμως, τὸ ιταλικὸν νομοσχέδιον τελικῶς κυρωθῇ, θὰ πρέπει οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ προέλθουν εἰς ἀπευθείας μὲ τὸν κ. Υπουργὸν τοῦ Συντονισμοῦ συνενόποσεις. Πρέπει νὰ μὴ μας διαφύγῃ ἡ εύκαιρια τῶν ιταλικῶν πιστώσεων.

Ai ἐπίτυχιαι

Ἐπεζήθη ἀπὸ τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖρίαν τοῦ ἀμερικανικοῦ λίμπερτο «Πεγκόρ», τοῦ τελευταίου μεταφερθέντος εἰς ἔξοντα νησολόγιον, νὰ παρασχεθῇ ἡ ἀδειά υψώσεως τῆς Ἑλληνικῆς σημαῖας, ὑπὲ τὸν ὄρον, ὅπως ἡ ἐπὶ οὗτοῦ ἐγγεγραμμένη υποθήκη τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου παρασεμένη μὲ τὴν εγγυήσιν τοῦ Ἐλληνικοῦ Κράτους, ἔξοδου-
μένῃ τοκοχρεωτικῶς.

Η αιτησίς απεριφθή από την «Μαριτάμ Αντιμιστρέσιον», την πελουσών ήδη όχι υπό τον κ. Ροτσάϊδο, τον φερόμενον ως άσχικον αντιδραστάντα κατά της μεταφοράς πλοίων εις το Ελληνικόν νηολόγιον, άλλα από τον νεοδιοριζόμενα πρέδερον αυτής κ. Μόρσ.

Διαφέρομεν απλώς και το γεγονός αύτο διότι έρχεται νά πειθεί-
σαιώση τα σσάς λομπράς έπιτυχιας κατήγαγεν ό. κ. Υπουργός κατά-
τό ύπεραλλοντικόν του ταξίδιον.

“Ἄς την ἀφῆσῃ τούλάχιστον ἡσυχον-

Ἐσφαλμέναι ὑπῆρχεν αἱ πληροφορίαι μας διὰ τὸ νέον ὄριον τῆς ἡλί-
κιας τῶν νεογυραράδμενών ἐπιβατηγῶν. Τὸ καταστιθὲν παρὰ τοῦ ὑ-
πουρεγίου (Διεύθυνσις Ναυτιλίας) νομοσχέδιον ἐπιτοξεῖται τὴν ηνολό-
γηποι ἐπιβατηγῶν πλοίων ἥλικιας τεσσαράκοντα καὶ οὐκ τριάκοντα
τάوν. Τὸ θεοπισθὲν ὄριον τῆς εἰκοσαετίας διπλασιάζεται. Δένει εἶνε καὶ
μεγάλη, κατὰ τὸν κ. Ὑπουρογόν, η διαφορά

Περιλαμβάνει όμως — διά τους ἀφέλεις βεβαίως — καὶ τινας πε-
νορισμούς τοῦ νομοσχέδιον. Ὁ διειτα καθορίζεται διά τοὺς ἐπιθυμοῦν-
τας νά ἐπλουτίσουν τὴν ἐπιβατήγον μᾶς ναυτιλίαν μὲ πλακισιδῆρα
καὶ ἡ ὑποχρέωσις καθιεροῦται νά ἔχουν τὰ παρηλίκα αὐτὰ σκάφη τὴν
λάσιν των εἰς ἀνεγνωρισμένον νηγονώμονα.

Οι δυνάμεις να έχουν γνώσιν τινά επί της άξιας ένος σκάφους επιβατηγού τεσσαροκονταετούς ήλικιας, καὶ τῆς ίκανότητάς του να ε-

Harbour, coastwise and deepsea towage



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

MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

Συνηρετήση τακτικάς δι' ἐπιβάτους γραμμάς, ήμπορουν και νό ἐκτίμησουν πόσον ἡ ἐπιθέρησις υηογύνομος τίνος ήμπορεὶ νά ἀναπληρώσῃ και νά συμπληρώσῃ τὰς πολλὰς και ποικίλας ἐλλείψεις, σχι μόνον εἰς τὸ λεδητοστάσιον, τὸ μηχανοστάσιον και τὸ σκάφος, ἄλλα και εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν, τὰς ἡλεκτρικὰς και ὑδραυλικὰς ἐγκατοτάσεις του, εἰς τὴν ὅλην του, τέλος, παραστασιν ὡς μέσου συγκοινωνιακού χώρας ναυτικῆς, ἀξιούσης να ἔχητερηση διεθνή τουριστικήν κίνησιν.

Ισως δν ἐπρόκειτο κατ' ἔξαιρεσιν περὶ ἑνὸς καὶ μόνου σκάφους, δυναμένου νὰ πληρώσῃ τὰς συγχρόνους ἀπαίτησεις εἰς τοχύτητα, ἀνεσιν καὶ χωρητικότητα, ἀν ἐπρόκειτο, δηλῳδή, περὶ ἐτάκτου τίνος περιπτώσεως, νὰ ἥτο ἀνέκτη ἡ ἐφάπαξ παρέκκλισις τῶν κειμένων πλοιορισμῶν. Εἶν, δῆμος, ἀπαράδεκτος, ὁ νέος αὐτὸς ἀκροβατισμὸς τοῦ· Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, ὅταν δι αὐτὸν γενικευεται ν εἰσόδος παρηλίκων σκαφών, διατηρεῖται διετία διά την ηνολόγησιν πλοίων ἐπιβιτηγών, οιασδήποτε ἡλικίας καὶ καταστάσεως.

Διερωτώμεθα δώμας: α'. Ποία θὰ είνε ἡ θέσις τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐπι-
βατηγῶν και δῆ τῶν νεοτεύκτων μετά τὴν εἰσόδου τῶν παρηλίκων και
β'. πού θὰ δρομολογήθουν τὰ σῦντα ὑπέρ τὰς συγκοινωνιακὰς μας ἀ-
νάγκας θὰ μᾶς φέρουν, βάσει του νέου νόμου, τολμηροί τινες ἐπιχει-
ρωματίαι τῆς Ἀκτῆς Τζελέπη;

Ο πληθωρισμός, καὶ μάλιστα εἰς πλοϊσσαί μεγάλης ἡλικίας, θὰ δημιουργηθῇ ὁ συναγωνισμὸς θὰ ἐνταθῇ τὸ συναλλαγματίδιον τὰ καύσιμα καὶ τὰ ὑλικά ἀσκόπωτα τὰ διαφέρεντα τοῦ ἀκτοποιοκύν προβλήματος θὰ ἐνταθῇ ἡ ὁξύτης καὶ οἱ δυνητικοί τῆς ἐπιλύσεως του θὰ αὔξηθον. Ἀντί, τελος, της βελτιώσεως του πλωτού ὑλικού, τηρούσσαν θὰ ἐπρεπε τὸ Κράτος νὰ ἐπιδίωξῃ, θὰ χειροτερεύσωμεν τὴν ποιοτικὴν του κατάστασιν.

Πρός τὸν κ. Ὑπουργὸν ὑπεδείχθη ἀπὸ μέρους τῶν ἀρμοδιωτέρων παραγόντων πόσον σφαλέρα καὶ ἐπιζήμιος εἰνε καὶ ἡ πρὸς τὴν πλευρὰν τῆς ἐπιβοτάγου, ναυτίλαις ἐπιδίωκεν τούς. Δὲν θέλησε νὰ ἐγκαταλείψῃ τὰς διαστρόφους ἀντιλήψεις του. Τὸ νομοσχέδιον κατηρτίσθη, μὲ μίαν ἀκόμη πρόσθετον διάταξιν, τὴν ὅποιαν, ἀν αἱ πληροφορίαι μας είναι ἀκριβεῖς, τὴν τελευταίαν στιγμὴν φαίνεται νὰ ἐγκαταλείπει ὁ κ. Ὑπουργός, πρὸ τῆς ἐγερθείσης ἀντιδράσεως αὐτῶν τούτων τῶν ὑπηρεσιῶν του ὑπουργείου. Καθιερούνται τὰ «ἐποκικά» πλοια. Αὐτά θὰ ἐγγάζωνται μόνον κατὰ τὴν θερινὴν, τὴν προσδοκόφορον περίοδον, ἐν συναγωνισμῷ, βεβαίως, πρὸς τὰ ἄλλα, τὰ ἔξυπητοτάτα ἀνελεῖτος κατὰ τὸν χειμώνα καὶ τὸ θέρος τὰς συγκοινωνίας, χωρὶς αὐτὰ νὰ ἔχουν ὑποχρέωσίν τινα πρὸς τὰ πληρώματά των, ὅπως τα λοιπά ἀκτοπλοικά σκάφη, κατὰ τὴν χειμερινὴν πεοίοδον.

Από το κατωτέρω, όμως δημιουρεύμενον ύπουλημα της «Ακτοπλοϊκής Ενώσεως» πρός τὸν Στρατάρχην Ποπάγον καταφαίνεται, ότι ἡ ἀντίδρασις κατά τῶν σκανδαλώδων αὐτῶν ἐνεργείων του κ. Βογιατζῆ ήρχισεν ἐκδηλουμένη. Θά πησαν ἀφελεῖς οἱ ἐφόπλισται τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, ἀντὶ ηνείχοντο την δημιουργίαν μιᾶς καταστασεως, πρωρισμένης για τοὺς φέρη εἰς τὴν καταστροφήν. Καὶ διότι δὲν εἶνε, ὅσον ἐπίστευσεν ὁ Κ. Βογιατζῆς, ἀφελεῖς, ἡ ἀντίδρασις — τὸν πορειδοποιούμενον — θὰ εἴνε ζωηροτάτη, ἄκρως διὰ τὴν θέσιν του ὡς υπουργοῦ ἐπικινδυνος. «Ἄς προσέξει, λοιπόν, και ἀφού τίποτε τὸ ἐποικοδομητικὸν δὲν ἡμπορεύεται εἰς τὴν ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίαν νὰ προσφέρῃ, ὃς τὴν ἀφήστη τούλαχιστον ἥσυχον, ὃς μη χειροτερεύετη τὴν δύσκολον θέσιν της. «Οταν μετ ολίγουν χρόνουν, ἀλλος υπουργος, με πλέον θετικάς τὰς ἀπόψεις ἐπὶ τῶν ζητημάτων των πλοίουν, θά τον διαδεχθῇ, ισως τότε νὰ εύρουν τὴν λύσιν των και τὰ προδήματα τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας.

* * *
'Ιδου καὶ τὸ ὑπόμνημα, ὅπερ ἀπηγόρευεν ἡ «Πανελλήνιος 'Ακτοπλοϊκὴ Εγωσίς πρὸς τὴν Κυβερνησίαν:

Πρός τούς κ. κ. Πρόεδρον Κυβερνήσεως, 'Υπουργὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, 'Υπουργὸν Συντονισμοῦ, 'Υπουργὸν Οἰκονομικῶν.

1.—*Έχομεν τὴν τιμὴν νὰ ἐπιστήσωμεν τὴν ὑμετέραν προσοχὴν ἐπὶ*

τῶν κάτωθι νομοθετικῶν μέτρων, τὰ δόποια, καθ' ὃς ἔχομεν ἀσφαλεῖς πληροφορίας, παρασκευάζονται ύπό τῆς ἀρμοδιᾶς ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου Εμπορίου, Ναυτιλίας, πρὸς διευθέτησιν τοῦ, δῆθεν, ὑφισταμένου ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος καὶ τὰ τύχων, ἐὰν τύχωσι νομοθετικῆς κυρώσεως, θά επιτέθεσιν ἀντίθετον τοῦ ἐπιδιοικούμενου ἀποτέλεσμα, ήτοι, τὴν θλοσσερή ἔξαθλίωσιν καὶ καταστροφὴν τῶν ὑφισταμένων ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων.

2.— Διά τῶν παρασκευαζομένων νομοθετικῶν μέτρων σκοπεῖται : α) Ἡ αὐξήσις τοῦ δρίου ληκίας ἀναγνώρισες ἀποκτωμένων νέων οἴκων υπέρ τὰ τριάκοντα ἐτη ἐπὶ τῷ λόγῳ τοῦ ἐμπλουτισμοῦ τοῦ συμένου, δῆθεν, ἐπαρκῶν μονάδων ἀκτόπλοιού στόλου.

β) Ἡ ἀνάθεσις τῆς ἔξυπηρετήσεως, τῆς τουριστικῆς κινήσεως εἰς νεότευκτα σκάφη, ιδιοκτησίας ὡργανωμένης ιδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, ἀπολαμβάνοντα τοῦ προνομίου τῆς δρομολογήσεως μόνον κατά τὴν γόνιμον ἐποχήν.

3.— «Οσον ἀφορᾷ τὸ πρῶτον ἐκ τῶν ἀνωτέρω μέτρων, θεωρούμενο τοῦτο ἐπίζημον καὶ ἀκατανόθοντον καὶ ἐπίζημον μὲν, διότι τείνει εἰς τὴν ἀναβίδασιν τούτου μόσχου ὄριον ἡλικίας τῶν ἐπιβατηγών ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων, μηδικαιομένου ἐξ ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης, ἀκατανόθοντον δέ, διότι 5 ἐκ τῶν ψιφισταμένων σήμερον πλοίων («Φίλιππος», «Αἴκατερίνη», «Αίγαιον», «Ηλιούπολις», «Τέττη»), ἔξι ὧν τὸ ἐν ἡλικίᾳ 14 μόνον ἑταν, μὲ ἀτμοστροβίλους, διπλέικον καὶ ταχύτητος 21 μιλλίων, δὲν δύνανται νὰ δρομολογηθῶσιν, εἰμι κατὰ συναναχώρησιν, ήτοι, παραδιαζομένου τοῦ Α.Ν. 1091, δχι μόνον, λοιπόν, Ἐλλειψις ἀκτοπλοϊκῶν μονάδων, ἀλλὰ περίσσεια τούτων υφίσταται.

4.— Τὸ δεύτερον ἐκ τῶν εἰομένων μέτρων τυγχάνει πρωτάκουστον

4.—Το σετερόν εκ των ειρημένων μετρών τυχάνει προτακουσθόν και καταπληκτικόν, αφ' ένος μὲν, διότι δημιουργεί προύδμον ύπερ ἐπιχειρήσεως ζένης πρὸς τοὺς παλαιμάχους ἀκτοπλοϊκὸς ἐφοπλιστάς, ὑποστάτας καὶ υφισταμένους ὅλας τὰς δυσμενεῖς συνεπείας τῶν τελευταίων οἰκονομικῶν ἀναταραχῶν καὶ ἔξ οὐ φαίρει τὴν μόνην ἐλπίδα ἀνορθώσεως ἐν τῆς θερινῆς τουριστικῆς κινήσεως, αφ' ἔτερον δέ, διότι δημιουργεί ύπερ τῆς νέας ἐπιχειρήσεως συνθήκας οἰκονομικῶν ιδεώδεις, ἐνῷ καταλέπει εἰς τὴν ἀθλιότητα, ἦν, μαλιστα, ἐπιτείνει, τὰς παλαιμάχους ἐφοπλιστικὰς ἀκτοπλοϊκὰς ἐπιχειρήσεις, εἰς ᾧ αφίνει τὴν ύποχρέωσιν, τὴς χειμώνος καὶ θέρους, ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως τῶν συγκοινωνιῶν.

Ανεξαρτήτως τού συνταγματικώς μη όρθου της τοιαύτης άνίσου μεταχειρίσεως, πιστεύουμε, ότι ουδεμία πραγματική άνάγκη έπιβαλλει την ληψή του ιούντου μέτρου, δεδομένου, ότι οι υπάρχοντα πλοιοί, κατά 5 περισσότερα τών διατεθέντων, κατά την θερινή περίοδον του 1954, έπαρκοντ πλήρως διά την έξυπηρέτησιν της υπό τάς πλέον αισιοδόξους συνθήκας προβλεπομένης τουριστικής κινήσεως διά την επέρχομενη θερινή περίοδον, λαμβανομένου, μαλιστά, ύπ' οὖν, ότι, ός άπειδείχθη έκ των απόφασεων τών Σικαστικών αρχών, αἱ πλεισται των θήρων παραδάσεων ύπεραριθμών έπιβατών ώφειλοντο εἰς ψευδῶς γενομένας μηνύσεις υπό λιμενικών ργάνων καὶ εἰς έπιδιωξεις Λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, τάς όποιας δὲν είνε τού παρόντος, ὅπως μηνυούεσσαμεν.

5.— Βάσει τών ἀντότερων ἑκτεθέντων, παρακαλοῦμεν, ὅπως ματαώσητε τὴν πραγματοποίησιν τῶν εἰρημένων νομοθετικῶν μέτρων, τὰ όποια θὰ ἐπιφέρουσι σοβαρωτάτην ἀναταραχὴν εἰς τὰς ἀκτοπλοικὰς ἐπιχειρήσεις καὶ θέλουσι δημιουργῆσαι κοινωνικὴν ἀνωμαλίαν, διὰ τὰς όποιας δὲν δυνάμεθα νὰ ἀναλάβωμεν τὴν εὐθύνην.

• 11 •

ΜΕΤΑ ΤΗΡΗΣ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΑΝΕΛΛΗΝΟΝ ΑΚΤΟΠΛΟΥΤΩΝ ΕΝΙΣΣΕΙΝ
'Ατμοπλοία 'Αδελφών Σ. Τυπάλδου, Θρακική 'Ατμοπλοία Π. Νομικού
Α. Ε., 'Ατμοπλοία Εύαγγελου Τόγιου, 'Ατμοπλοία Καβουνίδου, 'Ατμο-
πλοία Σαρωνικού Α. Ε., 'Ατμοπλοία Λ. Λαγά, 'Ατμοπλοία Ν. Δια-
πούλη, 'Ατμοπλοία Γ. Βατικιώτη, 'Ατμοπλοία Γ. Σιγάδα

**ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ TRANZIT
„ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ“**

Οι άντιπρόσωποι της A.B.E.S. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εις τούς κάτωθι λιμένας του έξωτερικού διατηροῦν άποθέματα πάντοτε φρέσκων σιγαρέττων πρὸς ἄμεσον έξυπηρέτησιν τῶν πληρωμάτων πλοίων εις τιμὰς λιαν εύνοϊκάς.

ALEXANDRIA	(Egypt)	: JOAKIM MARLAS, Coptic Street
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

"АЛЕКТОР"

Έκτροπος κατάστασις

Την νύκτα της 7ης πρός την 8ην Μαρτίου ισχυρά θαλασσοταραχή αποτόμως έξεσπασεν είς τον Σαφωνικόν. «Οσα πλοιά ήσαν ήγκυροδολημένα έκτός του λιμένος Πειραιώς παρά την άκτην τών Λιπασμάτων, πρό των πετρελαιοαποθηκών ή είς τον όρμον 'Άγιον Γεωργίου μέσουν διέτρεχον κίνδυνον νὰ υποστούν ζημιάς.

Ο πλοίαρχος ένος έκ των έκει εύρισκουμένων ύπο έκφόρτωσιν πλοίων του φορτηγού «Φτελιές», ο κ. Σπύρος Ποταμιάνος, έσπευσε νὰ κατέληθη έπειγόντως έξι Αθηνών, ίνα έπιβιβασθή τού σκάφους του, ίνα παρίστασται κατά την μη άποκλειομένην έπικινδυνον περιπτετεία! Ο ποιά, όμως, ή κατάπληξης του, ίσταν ήκουσε το «άπαγορεύεται» από τούς έκει σταθμεύοντας τελωνοφύλακας. Δὲν του έπετρεψαν, παρά τὸν κίνδυνον του πλοίου του, νὰ έπιβιβασθη αύτού διὰ τού έργοστασιού Λιπασμάτων, ἀφού ούτε λέμδος δὲν διετίθετο διὰ τὴν διαπεραίσιων του. Ρητή διαταγή τοῦ Τελωνείου Πειραιώς ἀπήγόσεις τὴν έπιβιβασιν ἐπὶ πλοίων, χωρὶς τὸν ἔλεγχον τῶν έπιβιβαζομένων, έστω καὶ τοῦ πλοίουν η τοῦ έφοπλιστού, εἰς τὴν αἰθουσαν τῶν ἀποσκευῶν τοῦ κεντρικοῦ Τελωνείου.

Οὔτε οἱ ζωηραὶ διαμαρτυρίαι τοῦ πλοιάρχου, οὔτε ὁ ἐμφανῆς κίνδυνος διὰ τοῦ σκάφους, ἴσχυσαν, όπως ἐλαστικότητα κατὰ τὴν ἔκτελεσιν τῆς διαταγῆς έπιδείξεων οἱ τελωνοφύλακες. Υπερχεώθη ὁ πλοίαρχος νὰ παραμείνῃ εἰς τὴν ξηράν, παρακολουθῶν μὲν ἀγωνίας τὴν ισχυροποιημένην τρικυμίαν, μολὼν δὲ τὴν ποωίαν μετ' ἐπίμονον ἔρευναν σωματικὸν τοῦ ἐπεποάπτη νὰ ἐπιβιβασθῇ τοῦ πλοίου.

Δὲν εἶναι η πρώτη φορά ποὺ τοισαῦτα ἐκπροστά τῶν τελωνειακῶν ὄγκων ἐπισημαίνονται. Ισως νὰ μὴ εἰνεὶ αὐτὰ ὑπεύθυνα τῆς θιδιερᾶς αὐτῆς καταστάσεως, οὅσον οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ πλοίαρχοι, διοτί δὲν ὑθέλησαν διὰ κοινοῦ ἐντὸν διαῆματος πρὸς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν γὰρ ἀξιώσαν τὸν διατάξιον τῆς διεύθυνσης τῶν διοικητῶν, ὅπερ ἦδη πολλάς ποσεκάλσε προστοιχίας μεταξὺ ἐφοπλιστῶν, πλοιάρχων καὶ τελωνειακῶν ὄργανων, ἐνὸς δὲν ἀποκλείεται νὰ δημιουργήσῃ καὶ ζημιάς εἰς βάρος τῶν πλοίων, ὅπως εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ φορτηγού «Φτελιές».

Νὰ υποδείξωμεν τὴν παρέμβασιν καὶ τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας; Μάταιος ὁ κόπος. Παρόμοια δητήματα κείνται ἔκτος τῶν ψηφῶν ἀσχολιῶν τοῦ κ. Βογιατζῆ.

Αἱ μεταβολαὶ

Ο ἀντιπλοίαρχος - λιμενικὸς κ. Τσικρίκης ἀνέλαβε τὴν Διοίκησιν τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου». Εἰνε, πιστεύομεν, ὁ κατάλληλος διὰ νὰ προσδώσῃ τὸν ωμοὺν τῆς καλῆς διοικήσεως εἰς τὸ «Ιδρυμα», διὰ νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν ἐμπιστούνην πρὸς αὐτό, διὰ νὰ προωθήσῃ τὴν ἐπίδιωσιν τῆς πλέον λυσιτελούς ιατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας.

Ἐπὶ τῆς διοικήσεως τοῦ κ. Τσικρίκη ό «Οἴκος τοῦ Ναύτου», ἐγκαθιστάμενος ἡδη ἀνέτως καὶ εἰς τὸ νέον μέγαρόν του, θὰ ἐπανίδῃ τὰς καλὰς ἡμέρας τοῦ ἀνασυγκροτήσαντος αὐτὸν μεταπολεμικῶς κ. Δρακοπούλου.

Θὰ συναντήσῃ δυσχερείας εἰς τὸ ἔργον του ὁ κ. Τσικρίκης. Συμφέροντα πολλά, ιατρῶν, κλινικῶν, φαρμακοποιῶν, προμηθευτῶν, ὄμάδων καὶ σωματείων, ισως δὲ καὶ κομματικῶν ἐπιδιώκεων, κινούνται ὑπόπτως περὶ τὸ «Ιδρυμα». Ή εὐθύτης, όμως, τῆς σκέψεως τοῦ νέου διοικητοῦ, τὸ ἀδιάλλοτον ὑπηρεσιακού του παρελθόν καὶ ἡ γνώσις προσώπων καὶ πραγμάτων θὰ τὸν δηγήσουν, ἀφαλῶς, εἰς τὸν όρθιον δρόμον τῆς ἐξυπηρετήσεως τοῦ γενικωτέρου καὶ μόνον συμφέροντος.

* * *

Ο πλοίαρχος κ. Π. Νταλιάνης ἀναλαμβάνει τὰ καθήκοντα τοῦ κεντρικοῦ λιμενάρχου Πειραιώς, ἀντί τοῦ κ. Λυχνού, τοποθετουμένου εἰς τὴν θέσιν τοῦ Προξενικοῦ λιμενάρχου Νέας Υόρκης. Εύχομεθα εἰς ἀμφοτέρους νὰ ἐπιτύχουν εἰς τὰ νέα τῶν καθήκοντα.

Διὰ τὸ λιμενάρχειον Πειραιώς ισως νὰ χρειάζεται κάποια διοικητικὴ ἀναδιοργάνωσις. Ή ἀλλαγὴ ὠρισμένων κατωτέρων ὄργανων, ἀπό μα-

κρού εἰς τὰ ίδια «πόστα» υπηρετούντων, προϋποτίθεται. Αὔστηροτέρα, ἐπίσης, ἐπιβάλλεται ἡ σκηνικής τῆς ἐποπτείας εἰς τὰ ἔργα ἐνὸς ἔκαστου. Ο κ. Νταλιάνης θὰ προσφέρῃ ὑπηρεσίαν θετικήν, ἀν ἀναλαμβάνει, ὅχι μόνον τὸ ἔργον τῆς καλῆς ἐμφανίσεως τοῦ λιμένος, τῆς ἀποδοτικῆς λειτουργίας του, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς, δεσμίως, τῆς σφραγίδοτης τοῦ κεντρικοῦ λιμενάρχου, σύσσοντας καὶ τῆς καλῆς παραστάσεως τῶν ὄργανων τοῦ λιμενάρχου, σύσσοντας καὶ τῆς ἀποτελεσματικῆς ἐξυπηρετήσεως τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του. Ή πρός τὰς κατευθύνσεις αὐτὰς προσπάθεια τοῦ κ. Νταλιάνη θὰ τύχῃ, τὸν διαβεβαιούμεν, πάστης ἀναγνωρίσεως.

Η σεμνότης τοῦ ήθους καὶ τὸ λευκόν υπηρεσιακὸν παρελθόν τοῦ κ. Λυχνοῦ ἐγγυάνται τὴν καλήν ἀπόδοσιν καὶ εἰς τὴν νέαν του θέσιν. Πολλὰ θὰ ίσῃ καὶ πολλὰ θὰ μάθῃ κατὰ τὴν εἰς Νέαν Υόρκην παραμονήν του. Θὰ τοῦ χρησιμεύσουν, ἀφαλῶς, εἰς τὴν πληρεστέραν κατανόησιν καὶ τοῦ δόλου ναυτιλιακοῦ μας προβλήματος.

Διευκρίνησις

Ἐπέκριναν αἱ στῆλαι αὐταὶ τὴν ἐπίμονον ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας προστασίαν συγγενούς του ιατροῦ. Η ἐπιδιωχθεῖσα τοποθετήσις του εἰς τὴν διεύθυνσιν τοῦ Σανατορίου Μελισσίων — μετὰ τὸν διορισμὸν του εἰς τὸ υπερωκεάνιον «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» — δένητο σύμφωνος πρὸς τὰ καθιερωμένα εἰς παρομοίας περιπτώσεις.

Ἀνεργατήτης, όμως, τῆς τοισάντης ρουσφετολογικῆς τοῦ κ. Βογιατζῆ ἐνέργειας καὶ τῆς πιέσεως ἣν ἴσκησεν ἐπὶ τοῦ μελῶν τοῦ Συμβουλίου, ὁ ιατρὸς κ. Εύθυμιος Γκανούτας, ὅπως μάτι πληροφορεῖ σχετικὴ ἐπιστολὴ τοῦ προέδρου τοῦ «Ελληνικοῦ Ερυθροῦ Σταυροῦ» κ. Γεωργακοπούλου, τυγχάνει «ἄρτιας ἐπιστημονικῆς καταστίσεως καὶ εἰργάσθη μετὰ ζῆλου καὶ ἀφοσίωσεως ἔξαιρετης, ὡς διοικητικός διευθυντής τοῦ Δρακείου Νοσοκομείου Θηβῶν».

Καθηκόν μας η ἀνωτέρω διευκρίνησις διὰ τὸ ἐπιστημονικὸν παρελθόν τοῦ κ. Γκανούτα.

Οι θαλαμηπόλοι

Ἡ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔπει ταῦθεν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατηγῶν μας πλοίων καὶ ἡ ὑψωσις ιδίως τῆς κυανολεύου ἐπὶ μιᾶς ἐπιλέκτου μονάδος, ἐπὶ τοῦ υπερωκεανίου «Βασιλίσσα Φρειδερίκη», κατέστησαν ὅδην τὸ πρόδηλμα τῆς ἐλλείψεως καταλλήλου προσωπικοῦ διὰ τὰς βοηθητικὰς ὑπηρεσίας, τὰς προσορίζουμένας κυρίων νὰ ἔξυπηρετήσουν τὸν ἐπιβάτην τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Ο καλὸς «Ἐλλην θαλαμηπόλος», μὲν τὸν ἀρτίαν ἐπαγγελματικῶν καταρτίων, τὴν πειραν καὶ τὴν ἀναγκαῖαν γλωσσομάθειαν, δὲν συναντᾶται, ὡς γνωστόν, εὐκόλων ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν, πολλὰ δὲ περισσότερον ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν γραμμῶν ἐξωτερικοῦ. Ή Σχολὴ θαλαμηπόλων «Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ», ἡ όποια ιδρύθη πρὸ μηνῶν πρωτοβουλίᾳ τῆς οἰκείας ἐπαγγελματικῆς «Ενώσεως καὶ μὲ τὴν οἰκονομικὴν ἀρωγὴν ὠρισμένων ἐφοπλιστικῶν ἐταιριῶν, ὡς φιλοδοξίαν τῆς ἔταξε νὰ θερπετεύῃ ἀκοίνων τὴν μεγάλην οὐσὴν ἀνάγκην, τὴν ἀμεσωτάτη συνδεόμενην μὲ τὴν τουριστικὴν μας προσπάθειαν.

Κατηρτισμένους ἐπαγγελματικῶν θαλαμηπόλους η Σχολὴ αὐτὴν ἀνέλαβε νὰ μᾶς προσθεύσῃ διὰ τῆς μετεκπαιδεύσεως τῶν ἐν ἐνέργεια, ἀλλὰ καὶ τῶν νεοεισερχομένων εἰς τὸ ἐπαγγελματικό. Ήδη η Σχολὴ θαλαμηπόλων συμπληρώνει ὅδην ἐκπαιδευτικάς περιόδους, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὀποίων ἐξεπαιδεύθησαν 30 καὶ τελούν ὑπὸ ἐκπαίδευσιν ἄλλοι 23 θαλαμηπόλοι, σημειώσαντες ικανοποιητικήν ἐπίδοσιν. Οι διδάσκοντες καθηγηταί, ἔκφραζονται ἀνεπιφυλάκτως, διὰ τὴν προθυμίαν τῶν καλῶν αὐτῶν ναυτικῶν. Προσπάθουν οὗτοι διὰ τῆς ἐντατικῆς μελέτης νὰ συμπλωδουν τὰς μεγάλας ἐλλείψεις των τόσουν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως, ὅσον καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἐκμαθήσεως δένων γλωσσῶν. Οι φοιτήσαντες μέχρι τούδε εἰς τὴν Σχολὴν ἐδιδάχθησαν ἐπὶ 12 ὥρας καθ' ἔδημαδα τὴν ἀγγλικὴν ἢ τὴν γαλλικὴν, ἐπὶ 10ωρον ἐπαγγελματικά μαθήματα, ἥτοι δευτοδοχειαστὴν τέχνην, πρώτας βοηθείας καὶ υγιεινής καὶ ἐπὶ δωρον γενικά στοιχεῖα ιστορίας τουριστικῆς γεωγραφίας καὶ πρακτικῆς ἀριθμητικῆς. Ας σημειωθῇ, δέ, οι πλείστοι ἔκ των έκπαιδευθέντων θαλαμηπόλων, κάτοχοι μόνον ἀπολυ-

TRANSPORT OF PROPELLER

weight 32.000 kgs. diameter 7 meters.

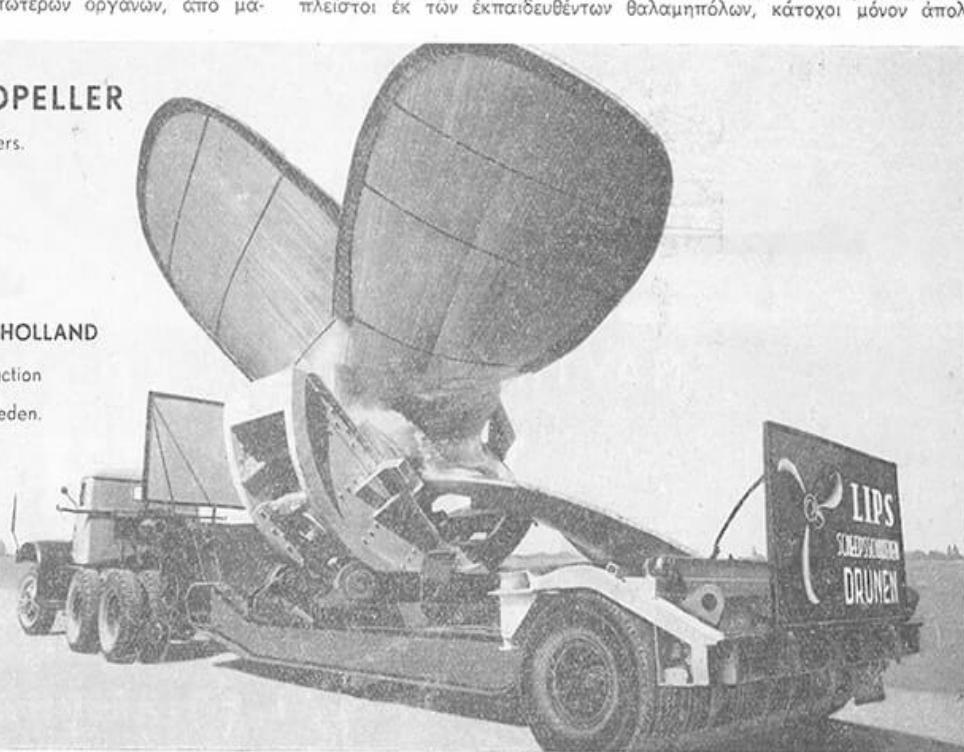
manufactured by

LIPS

PROPELLER WORKS • DRUNEN • HOLLAND

for 31.500 tons lancer, under construction

with UDDEVALLAVARVET A/B. Sweden.



τηρίου του δημοτικού σχολείου, είναι τώρα είς θέσιν νά συντάξουν «μενού» είς τὴν ἀγγλικὴν ἡ τὴν γαλλικήν.

Κάθη αἰσιόδοξην, λοιπον, διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἀξιολόγου αὐτῆς προσπαθείας θὰ ἡτο ἀπολύτως δικαιολογημένη, ἵνα ἔκτος ἀπὸ τὴν καλὴν ἐπίδοσιν τῶν ἑκπαιδευομένων καὶ ἀθρόα παρετερέτο προσέλευσις θαλαμηπόλων διὰ τὴν παρακολούθησιν τῶν σχετικῶν μαθημάτων. Ἐκφράζονται, πράγματι, φόβοι, ὅτι μὲ τὴν λῆξιν καὶ τῆς δευτέρας περιόδου, τὴν 31ην Μαΐου, οἱ προσερχόμενοι πρὸς μετεκπαίδευσιν θὰ εἰναι ἐλάχιστοι. Ὁλιγώτεροι ἢ λειτουργίας τῶν δικαιωμάτων διὰ τὴν ὑπερηφάνειαν τῶν ἑργαζομένων θαλαμηπόλων.

Ἡ μετεκπαίδευσις δὲν ἡμπορεῖ Βεβαίως νά περιορισθῇ μεταξὺ τῶν ἄνευ ἐργασίας, οὔτε μεταξὺ τῶν νεοεισερχομένων εἰς τὸν κλάδον. Ὁ κύριος ὅγκος τῶν ἑργαζομένων μας ἐνδιαφέρει. Αὐτὸς μετεκπαίδευμενος, ἔχων καὶ τὴν πείραν, θὰ ἀποκτήσῃ περισσότερας γνώσεις. Ἀπεδείχθη, δῆμος, ὅτι δὲν είναι εὐκολὸν νά ἐγκατασταθῇ τὴν ἐργασίαν του ὁ θαλαμηπόλος ἐπὶ τετράμηνον περίπου διὰ νά ἐκπαιδευθῇ. Αἱ ἐφοπλιστικαὶ ἔταιρισι, ἔξ ἄλλου, φαινεται, ὅτι δὲν ἀπεδέχθησαν τὴν πρότασιν τῆς οἰκείας ἐπαγγελματικῆς ὄργανωσεως, ὅπως καταβάλλουν τὰς ἀπόδοξας τῶν μετεκπαίδευμένων, οἱ ὄποιοι δι᾽ ἐκάστην περιόδου δὲν θὰ ὑπερέβαντον τοὺς ὕστεροις πειράς. Τὸ πρόδηλα μεν, πράγματι, δυσπείλιτον. Αἱ ἀνάγκαι ἐν τῷ μεταξὺ διὰ τὴν καλυτέραν ὄργανωσιν τῆς ἀμέσως ἐξυπρετερεώς του ἐπιβάτους ἐπὶ τὸν Ἑλληνικὸν πλοίου συνεχῶς αὐδάνουν. Θαλαμηπόλοι κατάλληλοι αἵφνης δὲν δύνανται νά ἔξερθεν δια·νά ἀντικαταστοῦν, εστω καὶ βαθμιαίως, τοὺς ἀλλοδαπούς, τοὺς ὑπερετούντας ἐπὶ τοῦ «Βασιλίσσας Φρειδερίκη». Εἰς 200 ὑπόλογοι·ζονται οἱ ἀνεργοι — 20 ἀρχιβαλαμηπόλοι, 130 θαλαμηπόλοι καὶ 50 ἐπίκουροι — οἱ πλειστοι, δῆμος, τούτων δὲν ἔχουν ὑπερετησει εἰς ἐπιβατηγὰ σκάφη, πολὺ δὲ περισσότερον εἰς ὑπερωκεάνια. Οἱ ἀνώτεροι δὲν είναι Βεβαίως δυνατὸν νά ἀποτελέσουν τὸ ἐμψυχον ὑλικὸν ἐπὶ τὸν ὄποιον θὰ βασισθῇ ἡ ὄργανωσις τῆς καλῆς, ἀν μὴ τῆς ἀμέμπτου ἐξυπρετήσεως τοῦ ἐπιβάτου καὶ μάλιστα ἐνὸς ὑπερωκεανοῦ μὲν διειθῆ τὴν κίνησιν καὶ ἔργασιν.

Θά χρειασθοῦν, πιστεύωμεν, μερικαὶ ἄλλαι ἀκόμη ἐκατοντάδες καλῶς κατηρτισμένων θαλαμηπόλων ὅταν καὶ τὸ δεύτερον ὑπερωκεάνιον, τὸ «ΟΛΥΜΠΙΑ», ἀρχίστη τὰ δρουμολόγια του μετά τίνας ημέρας εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Νέας Υόρκης. Ὁπωδήποτε θὰ προσκυψῃ ἀνάγκη ἀντικαταστάσεως τῶν ὑπηρετούντων ἐπ᾽ αὐτοῦ Γερμανῶν, ἐφόσον ὁ σύγκος τῶν ἐπιβατῶν του θὰ ἀποτελήσται ἀπὸ Ἑλληνας «αἱ Ἀμερικανούς.

Ἡ Σχολὴ λοιπὸν — ὡς τὸ συμπέδουσα μα — θὰ πρέπει μὲ κάθε τρόπον ἐν λειτουργίᾳ νά διατηρηθῇ, ἐνῷ νέοι θὰ πρέπει ἐπίστης ἀθρόως νά εἰσαχθῶν εἰς τὸν κλάδον τῶν θαλαμηπόλων διὰ νά τὸν ἐνισχύσουν ἀποτελεσματικῶς. Μόνον τότε θὰ καλυφθοῦν αἱ ἀνάγκαι τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας σκάφους καὶ μόνον τότε δικαιολαγημένος θὰ διαμαρτύρωνται οἱ «Ἑλληνες θαλαμηπόλοι, ἔχων ἐπὶ τῶν πλοίων μας ἀξιοκολουθῶν νά ὑπερετοῦν οἱ ξένοι συνάδελφοι τῶν.

Καὶ ἄλλη δωρεὰ ὑπὲρ τοῦ Γυμνασίου Οινουσῶν

Πρὸς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τοῦ «Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας κ. Μπουριάνη ἀπεστάλη ἀπὸ μέρους τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Παυτελῆ Δ. Πατέρα ἡ κάτωθι ἐπιστολή :

Ἀγαπητὲ κ. Μπουριά,

Ἡ ὑγιὴς ναυτιλιακὴ πολιτική, ἡ ἐγκαινιασθεῖσα ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Στρατάρχου Παπάγου, ἀποτελεῖ σταθμὸν διὰ τὴν «Ἑλληνικὴν

Ναυτιλίαν εἰς τὴν προσπάθειαν διὰ τὴν μεταπολεμικὴν ἀνασυγκρότησιν της. Τῆς τοιάύτης πολιτικῆς οἱ καρποὶ ἡδη συγκομιζονται καὶ ἀσφαλῶς εἰς τὸ μέλλον θὰ είναι πλουσιότεροι. Εἰς τὸ πλαίσιο τῆς ὅλης προσπάθειας περιλαμβάνεται καὶ ἡ ίδιωσις τοῦ Ναυτικοῦ Γυμνασίου Οινουσῶν, διὰ τὴν ὅποιαν ἐπωρωταστήσατε καὶ τόσον ἐμόχθησε τὸ «Υπουργείον Επιτροπῆς Ναυτιλίας καθὼς καὶ τὸ «Υπουργείον Παιδείας. Ὁφείλουμεν πολλὰ εἰς ὑμᾶς καὶ εἰς τοὺς ἀριστούμενούς διὰ τὸ μεγάλο αὐτὸν ἔργον, διὰ τὸ ὅποιον αἰσθανόμεθα ὑπερηφάνειαν ήμεις οἱ Οινουσῖοι ιδιαιτέρως.

Είμαι εύτυχὴς διαπιστώνων, ὅτι τὸ Ναυτικὸν Γυμνασίον Οινουσῶν πρωρεῖ σταθερῶς πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν καὶ τὴν πρόδομον περιβαλλομένων με ἀγάπην καὶ στοργὴν ὑπὸ του Κράτους, τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας καὶ ήμων τῶν Οινουσῶν.

Ἐν τῷ προσπαθείᾳ νά ὑποβοηθήσω εἰς τὴν δημιουργίαν εὐγενούς ἀμίλλης μεταξὺ τῶν διδασκομένων, ὡδηγήθην εἰς τὴν ἀπόφασιν, ὅπως διαθέσω χρηματικὸν ἐπαθλὸν ἐκ λιρῶν 300 ἑτησίων, ἀπονεμόμενον τοὺς καλιτέρους μαθητὰς τῶν ἔξ ταξεων, τοὺς διακρινομένους δι᾽ ἐφεσιν πρὸς τὰ γράμματα, δι᾽ ήπος καὶ ἐπιμέλειαν, ἐν εἰδεί βραβείου ἀνά λιρας 50 δι᾽ ἕκαστον προτεύοντα μαθητήν.

Τὴν τοιαύτην ἀπόφασίν μου, ισχύουσαν ἀπὸ τοῦ τρέχοντος σχολικοῦ ἔτους, παρακαλῶ ἀνακοινώσωτε εἰς τὸν κ. «Υπουργὸν Επιτροπῆς Ναυτιλίας καθὼς καὶ εἰς τὴν Διοικ. Ἐπιτροπὴν τοῦ Ναυτικοῦ Γυμνασίου Οινουσῶν διὰ τὰ περαιτέρω.

Εὔχομενος εἰς ὑμᾶς καθὼς καὶ εἰς τὸν Εξοχώτατον κ. «Υπουργὸν νά ἔχετε πάντοτε ἐπιτυχίας εἰς τὸ μεγάλο ἔργον τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς Εθνικῆς Ναυτιλίας.

Διατελῶ μὲ πατριωτικούς χαιρετισμούς

Αθῆναι 4 Μαρτίου 1955

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ

Ναυτικοὶ μας εἰς τὴν Αἴγυπτον

Εἰς τὸν «Ταχυδρόμον» τῆς «Ἀλεξανδρείας σχολιάζεται εὐμενῶς τὸ αἴτημα τῶν Λίγυπτιων «Ἐλλήνων ναυτικῶν, ὅπως τυγχάνουν κάποιας προτιμήσεως κατὰ τὰς ναυτολογίους πληρωμάτων επὶ σκαφῶν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας. Ἡ ἐφεμερίς γράφει τὰ ἔξης:

«Αἱ οἰγυπτιακαὶ όρχαι ἐπέδεισαν ὅληη κατανόησιν διὰ τὸ ζῆτημα τῶν ναυτεργατῶν μας, μονίμων κατοίκων Αἴγυπτου, πρὸς τοὺς ὄποιους παρέσχον ὡρισμένα πλεονεκτήματα δύον ὄφορά την «ερζιντάνῃ» των, διὰ νά δυνθεύν νά τοιδιένων ἀπροσκόπως, χωρὶς ἐκ τούτου νά ὑπάρχῃ κίνδυνος νά μηγὶ ἡ θέσις τῶν ὡς κατοίκων της χώρας. Οἱ Αἴγυπτιώται, δῆμος, ναυτεργάται εὐρίσκονται ἐν ὅληη ἀπογνώσει, διότι διὸ τὰς ναυτολογίους πληρωμάτων ἐξ «Ἑλλάδος εἰς τοὺς λιμένας μας, παρονέμουν οἱ περισσότεροι ἀνεργοι, στερεύμενοι αὐτῶν τούτων τῶν στοιχειωθετέρων μέσων βιοπορισμοῦ. Ἡ θέσις τῶν Αἴγυπτιων ναυτικῶν είναι, πράγματι, τραγική, ὅταν δέ τα μέχρι τοῦ διαθηματοῦ, ἀπέδησαν ἐπὶ ματίον. Φρονούμενοι, διότι αἱ διπλωματικαὶ μας ὄρχαι, πρέπει νά ἀναλόδουν εἰς χέρια των τὴν ὑπόθεσιν τὸ ταχύτερον, ἐξασφαλίζοντες διὸ τοὺς Αἴγυπτιώτας, προτεροιότητα προσλήψεως. Διά τοῦ τρόπου τούτου, οὐτε τὸ συμφέροντα τῶν «Ἑλλαδιτῶν θάθιγούν, ἀλλ᾽ οὐτε καὶ οἱ Αἴγυπτιώται θὰ περιέρχωνται εἰς ἑσχάτην ἔνδειαν, καθισταμένης δυσχερούς της θέσεος μας συμπειστατης τόξεος βιοταλαιοτῶν».

Δικαιολογημένον τὸ αἴτημα. Καμμία, καθ᾽ ἡμᾶς, δὲν θὰ πρέπει νά ὑπάρχῃ διαφορά μεταξὺ τῶν ἔδω διαιμενόντων «Ἐλλήνων ναυτικῶν καὶ τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ὑπὸ μίαν μόνον προϋπόθεσιν: Νά είνε πραγματικοὶ ἐργάται τοιαύτης πτυχιούχοι καὶ διπλωματούχοι καὶ νά είναι ἡσαλισμένοι εἰς τὰ ἔδω Ταμεία Προνοίας, καταδάλλοντες τὰς εἰσφοράς των.

Δὲν πρέπει νά λησμονήται, ἀλλως τε, ὅτι ἀπὸ τὰς εἰσφοράς των τοιαύτης προσλήψεως. Διά τοῦ τρόπου τούτου, οὐτε τὸ συμφέροντα τῶν «Ἑλλαδιτῶν θάθιγούν, ἀλλ᾽ οὐτε καὶ οἱ Αἴγυπτιώται θὰ περιέρχωνται εἰς ἑσχάτην ἔνδειαν, καθισταμένης δυσχερούς της θέσεος μας συμπειστατης τόξεος βιοταλαιοτῶν».

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΑΞΙΟΠΡΟΣΕΚΤΟΙ

Η ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΚΑΙ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ

Έκλεκτός συνεργάτης τών στηλών αὐτών, πλοίαρχος έλληνικού λίμπερτου, διακρινόμενος διά τὴν κατάρτισίν του καὶ τὴν ἔγγυτάτην παρακολούθησιν του πλοίου, μάς ἀποστέλλει τὸ κάτωθι σημείωμα μὲ τὰς ἐκ τῆς μέχρι τοῦδε ἐφαρμογῆς τῆς συλλογικῆς συμβάσεως παραπρήσεις του. «Ἄς τὰς ἔχουν ὑπ' ὄψει τῶν οἱ ἐκπρόσωποι, τῶν ἐνδιοφερομένων τάξεων κατὰ τὰς ἀρχαμενας κατ' αὐτὰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς. Διαπιστώσαι, πάντας, κόποια ἀπόρθιμμία ἀπό τὴν σημείωσις τῆς, δόγον καὶ τῆς ναυτεργατικῆς πλευρᾶς διὰ τὴν τοισύτην ἀνανέωσιν. Οἱ ἐφοπλισταὶ θεωροῦν τὴν σύμβασιν οὐσιαστικῶς μὴ υφίσταμένην, ἀφοῦ τὸ καθοριζόμενον ἐν αὐτῇ μισθολόγῳ δὲν τρέπεται, ἐνώ καὶ οἱ ναυτεργαταὶ, επωφελούμενοι τῆς ζητήσεως από τὰ υπὸ ζένας σημαίας πλοῖα, δὲν θέλουν νὰ ύποστουν τὴν δέσμευσιν τοῦ συμβατικοῦ μισθολογίου.

Ἀληθές εἶνε, ὅτι ἡ ἐπελθούσα ἀπότομος διογκωσίας τῆς ὑπὸ ζένας σημαίας ἐλληνικῆς χωρητικότητος προεκάλεσεν, εἰς βάρος τοῦ φέροντος την κυναλέυκον πλοίου, ανωμαλίας σημαντικάς εἰς τὰ τῆς ἐπανδρώσεων του. Ἀφοῦ αὐτοὶ οὗτοι οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν ξένων πλοίων, κατὰ τὴν τελευταῖαν ίδιαν μεταφοράν τῶν ἀμερικανικῶν λίμπερτους εἰς τὴν Παναμαϊκήν, ἐσπεύδοντο πάντας τοὺς καλυτέρους μισθούς εἰς τὰ ἔλληνικά πληρωμάτα, θά ήσαν, μήποτε, ἀξιοί ἐπικρίσεως, πικαροί βιοταλακισταὶ, διότι ἐδέχοντο τὰς προσφοράς καὶ δὲν ἐστεργοῦν νὰ ναυτολογηθοῦν ἐπὶ τῶν ἔλληνικῶν σκαφῶν;

Ἐξεταστέον ὅμως: Δὲν θὰ ἐπρεπεῖ οἱ πρώωροι ἐγκαταλείποντες τὸ ἔλληνικὸν πλοίον, πρὶν ἡ, δηλαδή, ἔξαντλήσουν τὴν νόμων ὑποχρέωσην τῶν διοικούντων τῆς ἐπὸν ὑπῆρεσις, νὰ υφίστανται καὶ τὰς ἀναλόγους κυρώσεις; Πῶς εἶνε νοητή μία σύμβασις παρέχουσα μόνον δικαιώματα, ὅχι δὲ καὶ ὑποχρεώσεις; Καὶ πῶς θὰ ἦτο δυνατή ἡ ἀνανέωσις τῆς, ἂν οἱ ἐκπρόσωποι τούτους τὰς συμβαλλομένας δραγάνωσις εἶναι δὲν θάησαν εἰς θέσην νὰ ἐπιβάλλουν καὶ εἰς τὰ μέλη τῶν ταῖς οἰς αἵλαμβάνους αὐτοῖς συμβατικάς ὑποχρεώσεις;

Θά πρέπει, πράγματι, πρὸ πάσης ἀνανέωσεως τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, ωρισμέναις βασικαὶ προϋποθέσεις τῆς καλῆς της ἐφαρμογῆς νὰ τύχουν ιδιαιτέρας προσοχῆς. Τὸ σημείωμα τοῦ συνεργάτου μας πλοιάρχου ἔχει ὡς κάτωθι:

Τὴν 15ην Μαρτίου ἐ. Ἑ. λήγει ἡ ίσχυς τῆς κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ὑπογραφείσης μεταξὺ Ἐνωσεώς Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ Ναυτεργατικῶν Ὀργανώσεων Συμβάσεως. Αἱ σχετικαὶ προπαρασκευαστικαὶ σύγκρισεις εἰνες φυσικὸν νὰ πρήσουν καὶ φυσικῶτερον θὰ εἶνε ἔκατέρωθεν νὰ ἐπιδιώκεται βελτίωσις τῶν «θέσεων» ἐκάστου τῶν συμβιληθούμενών μερῶν.

Αἱ κατωτέρω παραπρήσεις, ξέναι πρὸς αἰσθηματολογίαν ἡ, προτιμήσεις, σκοπὸν ἔχουν νὰ προβάλλουν εἰς τὴν δημοσιότητα καὶ μέσω ταύτης εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους περιπτώσεις τινάς, γενικάς καὶ ειδικάς, η διορθωσίς τῶν οποίων ἐπιβάλλεται πρὸς τὸν σκοπὸν καὶ μόνον τῆς ἔξασθλίσεως ἐπὶ τῶν πλοίων μας εἰρηνικῆς ἐργασίας καὶ φυσιολογικῆς ἀποδόσεως.

Εἶνε γνωστόν, ὅτι αἱ Συλλογικαὶ Συμβάσεις εἰς τὴν Ναυτικὴν Ἐργασίαν ἔχουν πλέον καθιερωθῆναι καὶ ἔχει καταστὰ συνειδήσης εἰς τοὺς ναυτικούς μας, ὅτι τὰ κείμενα αὐτῶν εἰνε ὁ Καταστατικὸς τῶν Χάρτης. Οἱ Ἐλληνες ναυτικοί, μακράν τῆς Ἐλλάδος ἐργαζόμενοι, εἰνε φυσικόν, ἔλλειψει ἀλλού μέσου διασφάλισης τῶν, ἐπὶ τῶν ὑποχρεώσεων καὶ δικαιωμάτων τῶν, νὰ ἀνατρέχουν ἀπὸ εὐθείας εἰς τὴν πηγὴν, δηλαδή, τῆς Συμβάσεως, ἵνα ἐντεύθεν φωτισθῶσι. Συνεπώς, τὰς Συλλογικὰς Συμβάσεις καλούνται νὰ μελετήσουν καὶ ἐρμηνεύσουν ἀνθρωποί, οἱ οποίοι δὲν πλέονται τὰ προσόντα μορφώσεως διὰ μίαν τοισάντην πνευματικήν ἐργασίαν.

Παραπλεύρως, δῆμως, τούτων εύρισκονται καὶ ἄλλοι «ἀρμόδιοι» καὶ μή, καλούμενοι ή αὐτοκαλούμενοι νὰ ἐρμηνεύουν τὰς διατάξεις τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως. Εἶνε αὐτό;

α) Τὰ Γραφεῖα τῶν ἐφοπλιστῶν, πρὸς τὰ ὅποια οἱ Πλοίαρχοι πολλάκις θέτουν ἑδωτήματα. Αἱ ἀπαντήσεις, βεβαίως, ἀν δὲν εἰνε δυσμενεῖς διὸ τοὺς ναυτικούς, ἀφίουν συνήθως περιθώρια «συνενωπίσεως».

β) Αἱ ἐπὶ μέρους ἔθνικαι ναυτεργατικαὶ ὄργανωσεις, πρὸς τὰς ὅποιας συνηθεστάτα πραγματούνται, τὰ μέλη των. Αἱ ἐντεύθεν ἀποτελέμονεις ἀπόψεις δὲν εἶνε μόνον εύνοικαὶ ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν, ἀλλὰ συνοδεύονται καὶ ὑπὸ περιστώνων κρίσεων.

γ) Αἱ κατὰ τόπους Προδενικαὶ Ἀρχαὶ καὶ οἱ Προδενικοὶ Λιμενάρχαι. Αἱ υπηρεσίαι αὐτοὶ δὲν ἔχουν δικαίωμα ἐπίλινσεως διαφορῶν καὶ μόνον διὰ τῆς καλής προθέσεως καὶ «φιλικῆς» μεσοδιήσεως τῶν ἐπιτυγχάνουν — σόσκις ἀναμιχθῶν — συμβιδαστικά λύσεις.

δ) Αἱ διατητικαὶ ἐπιτροπαὶ. Σπανίσιος οἱ ἐνδιαφερόμενοι παρέπεμψαν διαφορᾶς πρὸς ἐπίλινσιν εἰς τὰς ἐπιτροπὰς ταύτας. «Ο ναυτικὸς ἐπείγεται νὰ εἰσπράξῃ, ἔστω καὶ ἐκάπι» καὶ ὁ Πλοίαρχος, φυσικά, νὰ κλείσῃ τὸ «παίπη» του.

ε) Αἱ κομμουνιστικαὶ ὄργανωσεις αὐτόκλητοι, ἀλλὰ προθυμόταται καὶ πανταχοῦ παρούσαι, σὲ λιμάνια ή πλοῖο, ἔχουν ἐτοίμους ἀνά πάσαν στιγμήν, διὰ πάντα ζητήμα τὰς «ποδητάς» λύσεις. Καὶ τὸ κέρδος εἴνε διπλούν, διότι προκαλοῦνται, ἐν συνεχείᾳ, ἀπογοητεύσεις καὶ δημιουργεῖται αἰσθηματικά δίδικίας εἰς τὰς καρδίας τῶν ναυτικῶν μας, οἱ ὅποιοι, βεβαίως, τελικῶς δὲν εἰνε δυνατόν νὰ δικαιωθούν παντού.

Τὰ πρόσωπα, λοιποί, αὐτά (αἱ υπηρεσίαι δὲν ἔχουν ἔδαφος δράσεως), εἴτε ἀπὸ ἄγνοιαν, εἴτε ἀπὸ συναδελφικὸν ἡ ὑλικὸν συμφέρον — πρὸς δημιουργίαν ζητημάτων κινούμενα ή ἐπηρεαζόμενα, εἰς ἔνα συγκλίνων ἀποτέλεσμα: Εἰς τὸν ΠΑΡΕΡΜΗΝΕΙΤΑΝ τῶν κειμένων, εἰς τὴν αὐθαίρετον συμβιδαστικήν τῶν κειμένων, εἰς τὴν σκόπιμον ἡ συγγωνήτων πρόκλησιν ἔριδων καὶ διενέξεων.

Δὲν γεννᾶται ζῆτημα, δῆτι εἶνε ποτὲ δυνατὸν κείμενα ώς αἱ Συλλογικαὶ Συμβάσεις νὰ συνταχθῶν κατὰ τρόπον ἰδιαίτερον νομοτεχνικῶν καὶ νὰ προβλέψουν τὰς περιπτώσειν. Εἶνε, δῆμως, εὔχερές νὰ περιορισθούν

αἱ ἀφορμαῖ.

Βασικὴ ἀρέτη τῆς νέας Συλλογικῆς Συμβάσεως πρέπει νὰ εἶνε ἡ ΑΠΛΟΤΗΣ, ή ΣΑΦΗΝΕΙΑ καὶ ή ΣΥΝΤΟΜΙΑ.

Νομοτεχνικῶς πρέπει ἡ νέα Συλλογικὴ Σύμβασις νὰ ὑποστῆ ἀνακατάταξιν τῆς ὥλης τῆς διὰ Κατανομῆς τῶν διατάξεων εἰς κεφάλαια καὶ ἀρθρα ΕΙΔΙΚΑ καὶ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ δι' ἐκάστην ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ καὶ ἀκόμη καὶ ἄτομα (ώς περὶ Ἀρχιθερμαποτοῦ, Ναυκλήρου, Ξυλουσογού, θοιθῶν Θαλαμηπόλεων κλπ.), π. χ. τὸ Κεφάλαιον «Χ» νὰ ἀφορά τους θερμαστὰς καὶ νὰ διαιρεῖται εἰς ἄρθρα. «Ἄρθρον 1ον: Καθήκοντα, Αρθρον 2ον: Μισθός-προσαυξήσεις, Αρθρον 3ον: Όραι εργασίας, ἐν λιμενι, Αρθρον 4ον: Όραι εργασίας ἐν λιμενι, Αρθρον 5ον: Εργασίας ΜΗ παρέχουσα δικαίωμα εἰς πρόσθετον ἀμοιδήν, Αρθρον 6ον: Εργασίας παρέχουσα δικαίωμα εἰς πρόσθετον ἀμοιδήν κλπ.

Διὰ τοῦ τρόπου τούτου δὲν θέμασται δὲν θὰ καταφεύγῃ εἰς τὴν μελέτην — διότι πραγματικῶς ΜΕΛΕΤΟΥΝ — τοῦ δόλου κείμενου, ἀλλὰ μόνον τοῦ Κεφαλαίου ποὺ τὸν ἀφορᾷ καὶ διότι περιλαμβάνει παραπομπάς εἰς ἄλλα Κεφάλαια καὶ ἀρθρα.

«Ἐφ' οὖν ή ἀπαντούσης αὐτῆς δὲν θεωρητὴ ἐφαρμόσιμος — εἶνε καὶ μάλιστα, εὔχερώς — τότε ἐπιβάλλεται, ὅπως εἰς τὸ νέον κείμενον ἐπέλθουν τροποποιήσεις.

Οὕτω, θὰ πρέπει νὰ καταργηθῇ τὸ Κεφάλαιον Ζ', ὡς περιττὸν καὶ προκαλούντας τὰς πλειότας τῶν διαφορῶν. Οἱ ναυτικοί — καὶ πολλοὶ Πλοίαρχοι — διεωθῶται, διατὶ δὲν θὰ παίρνουν ὑπερωρίας δι' ἐργασίας, οἱ ὅποιαὶ δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὸ Κεφάλαιον αὐτό. «Ἡ τελικὴ διάταξις τοῦ Κεφαλαίου αὐτοῦ εἶνε μὲν διὰ τοὺς νομικοὺς σαφῆς, ἀλλὰ διέρθεται ἀπαραπτήρος ἀπὸ τὸν ἀπλούστατον μας ναυτικούς καὶ τοὺς αὐτοκλήτους «διαφωτιστάς». Ως Κεφάλαιον ΣΤ', πρέπει νὰ τεθῇ διάταξις, δρίζουσα, οἱ τούτου περιπτώσεων ὡρῶν ἐργασίας, διέτελος εἶτε ἐντὸς τῶν κεκανονισμένων ὡρῶν ἐργασίας, εἶτε πέραν αὐτῶν, ἀμείσωνται δι' αἱδίαιδων συμφωνιῶν ἡ συμβιδαστικῶν λύσεων ἐκτελούμεναι εἴτε ἐντὸς τῶν κεκανονισμένων ὡρῶν ἐργασίας, εἴτε πέραν αὐτῶν, ἀμείσωνται δι' αἱδίαιδων περιορισθούσων αἱ ἐργασίαι. Μετὰ τὸ Κεφαλαίον τοῦτο, νὰ τεθῇ τὸ Θ'. («Απαγορεύομενα ΕΡΓΑΣΙΑΙ», πρέπει νὰ τιτλοφορήθη).

«Ἐλέχθη ἡδη ὅτι οἱ ναυτικοὶ θεωροῦν καταστατικὸν τῶν χάρτην τὴν Συλλογικὴν Σύμβασιν. «Ορθώς. «Ἀλλά, δυστυχώς, ἀγνοοῦντες τὰς διατάξεις, οἱ δικαίωμάτων τῶν αἱ ἀποκλειστικά των αἱ ἀποκλειστικά τοῦ νόμου περὶ ναυτικῶν ἐργασίας, καὶ νὰ ἐπακολουθοῦν αἱ ἐργασίαι. Μετὰ τὸ Κεφαλαίον τοῦτο, νὰ τεθῇ τὸ Θ'. («Απαγορεύομενα ΕΡΓΑΣΙΑΙ», πρέπει νὰ τιτλοφορήθη).

«Ἡ σύγνοια αὐτή πρέπει νὰ ἐκλεψῃ. Καὶ τοῦτο εἶναι εὐχερέστατον, ἀν ἐπὶ Κεφαλῆς τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως προτοχθῇ διάταξις, διὰ τῆς ὅποιας νὰ συνδεθῶν αἱ διατάξεις αὐτῆς μετὰ τῶν ώς ἀνα νομοθετημά-

JAMES PATRICK SHIPPING COMPANY

SHIP OWNERS—AGENTS—CONTRACTING STEVEDORES
BUNKERS AND SHIPREPAIRS ARRANGED

HEAD OFFICE: Scottish House, 19 Bridge St., SYDNEY, AUSTRALIA

BRANCH OFFICES :

MELBOURNE: 35-43 William St. Box 4329 G.P.O.

CABLE ADDRESS: «RIKPAT»

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

—AGENTS AT ALL PORTS IN AUSTRALASIA—

των κατά τρόπου αποκλείοντα άμφιβολίαν. Παρεπορήθη, ότι οι ναυτικοί, δελεασόμενοι από τους παρεχομένους τελευταίους έπι ξένων πλοίων μισθώσ, έπιθυμούν νά έγκαταλείψουν τά έλληνικά. Έπικαλούμεθα την υποχρέωσιν των νά παραμένουν έπι έτος και οι πλείστοι, καλή τη πίστη, μένουν κατάπληκτοι...».

Οι Μηχανικοί, καίτοι είχον (πρό της ύπαγωγής των εις τὴν Συλλογικὴν Σύμβασιν) ύπογράψει έγγραφους συμβάσεις ναυτολογίας, προνῦντο νά παραδεχθούν, διτοι αἱ Συμβάσεις αύται συνοδεύουνται από τὰς υποχρεώσεις τοῦ ναυτικῆς περὶ ναυτικῆς ἔργασίας κλπ. (έπησία παραμονή, Επιστημώνας νοσημάτων κλπ.). Οσάκις έπικαλούμεθα τὸν κανονισμὸν ἑστερικῆς υπηρεσίας, ή ἀπάντησης είναι «στάταρ» : «Ἄυτὰ δὲν τὰ λέγει η Συλλογικὴ Σύμβασις».

Άφοι πραγματοποιηθῶν τὰ ἀνωτέρω, θὰ πρέπει τὸ Κεφαλαῖον ΙΖ' (Διαιτητικαὶ Ἐπιτροπαὶ) νά τροποποιηθῇ κατά τρόπον ἀπαγορεύοντα εἰς τὰς δργανώσεις και γραφεία νά ἐρμηνεύουν διατάξεις τῆς Συμβάσεως και νά παρέχουν ἀπ' εὐθείας ἀπαντήσεις ἡ δόηγιας πρὸς τὰ μέλη των ή τοὺς Πλοιάρχους πρὶν η θέσουν τὰς διαφορὰς ὑπὸ τὴν κρίσιν τοῦ ἄρμοδιον ὀργάνου.

Ειδικώτεραι περιπτώσεις ἀπαιτοῦν σαφεῖς ρυθμίσεις : Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ληγούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως και τῆς ἔφαρμοσθεῖσης νέας συνθέσεως, προέκυψαν πολλὰ ζητήματα. «Ἄλλοι θεωρούμεν τὸ προσωπικὸν καταστρόματος ἀνεπαρκές (δοκιμος πλοίαρχος δὲν ὑπάρχει, προτιμᾶται ναυτόπατος), ο δόκιμος μηχανικός κατέβηκε φριστικῶς στο μηχανοστάσιον, β'. θαλαμηπόλος δὲν ὑπάρχει, ἀλλοι — οι μηχανικοί — ἀντίθετως παραπονούνται διά τὸ προσωπικὸν τῆς μηχανῆς. Τὸ θέμα εἶναι σχετικώτερον πρὸς τὴν σύνθεσιν. 'Αναφέρεται οἱ διμοις, ἔδω, διότι ἐπεριπέλεται η ἔργασία. Τὸ πληρώματα ἀπαιτεῖ, πως ὁ θαλαμηπόλος περιποιήται τὸν Πλοιάρχον και τοὺς ἀξιωματικούς, διὰ τὰς διαμερισμάτα των, τὰ ἑστιατόρια κλπ., ἐνῷ δὲ θηρός νά ἀπασχολήται μὲν παροχὴν ἀντιστοίχων υπηρεσιῶν πρὸς τὸ κατώτερον πλήρωμα. 'Η περικοπὴ δὲν συνοδεύεται και ὑπὸ ἐρμηνευτικῆς διατάξεως. Μερικά πλοία διατηροῦν β'. Βοηθόν, εἰς ἀλλα τὰ καθήκοντά του ἐκτελεῖ μέλος τοῦ πληρώματος (ναύτης - θερμαστής κλπ.) ἐκ περιτροπῆς και εἰς πολλὰ ἡ κατάστασις παραμένει ἐρμαφόρδιτος. Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν, παρὰ τὴν ἐπιδεικνυμένην καλῶν πρόθεσιν τῶν πληρωμάτων, προκαλούνται ζητήματα ὑπερωριακῆς ἀμοιβῆς των.

Η παρακολούθησις τῶν ύδροδεικτῶν ὑπὸ τὸ καθεστώς τῆς προσηγούμενης Συλλογικῆς Συμβάσεως, ἀνέκεινεις τοὺς θερμαστάς, ἀμειβομένους ἔκτρα. 'Ηδη, πρόσθετος ἀμοιβὴ ἐκόπτη. Οι θερμασταί, διμοις, ἀρνούνται νά παρακολουθήσουν τὰ περιόματα αὐτά «γυαλιά», πού πράγματι δὲν πρέπει νά τὰ «χάνη κανεῖς ἀπό τὰ μάτια του» και ζητοῦν, πως τὰς ἐκτελοῦν οι Μηχανικοί, καίτοι η ἔργασία αὐτῆς τεχνικῶς μόνον ἀπό τοὺς θερμαστὰς δύναται νά ἐκτελεσθῇ, ἀνευ προσθέτου κόπου η προσπαθείας.

Η παρακολούθησις τοῦ δραστηρίου τοῦ δραστηρίου εἰς τοὺς μηχανούς. «Υπερορίαι πληρώνονται μόνον διὰ τὸν χρηστημοποιηταί θαλάσσιον ὑδροῦ ή δραστηρίου δὲν είναι αὐτομάτως. Οι θερμασταί και λιπανταί και εἰς τὴν περιπτωσιν «καθ' ἥν ὑπάρχει πρόσθετος ἀμοιβὴ και δόται δὲν ὑπάρχῃ τοιαύτη, ἀρνούνται νά ἐπιβλέψουν τὴν λειτουργίαν τοῦ δραστηρίου, «διότι εἶναι ζητήματα τεχνικῶν».

Αἱ ἀνωτέρω περιπτώσεις θὰ ρυθμισθῶν αὐτομάτως διὰ τῆς προτεινούμενης τροπολογίας τῶν Κεφαλαίων Στ., Ζ., Η'. και Θ'.

Νυκτοφύλασκες. Εἰς τὸ μηχανολειθοτάσταιον, κατὰ γενικὸν κανόνα, διατηρούνται πάντοτε αἱ φυλακαί, διότι η τοποθετησίας ναυτοφύλακων και πρακτικῶν ἀνεφάρμοστος εἴνει, λόγῳ τῶν φορέσων και κοπιώδης. 'Επι τοῦ καταστρόματος, διμοις, οι νυκτοφύλακες ἀρνούνται πάσαν ἀνάκειν των εἰς οιανθήποτε ἔργασιαν (λασκάρισμα-μπόσικα κάδων, ἀνέβασμα-χαμόλωνα σκάλας κ.λ.π.), ἀνευ πληρωμῆς ἔκτρα ἀμοιβῆς. Καὶ πολλάκις ἀμείβονται.... Τὸ σημεῖον αὐτὸν πρέπει νά ἀ-

ποσαφηνισθῇ.

«Δεῖται : Αἱ διατάξεις τῶν παραγρ. 3, 4 τοῦ Κεφαλ. ΙΕ'. πρέπει νὰ συντομευθοῦν. 'Αρκεῖ η διάταξις 3 και η προσθήκη τῆς πρώτης πράτσεως τῆς παραγρ. 4.

«Ντατινή δρ. Τί θεωρεῖται «ταξίδιον»; Νὰ καθορισθῇ σαφῶς. Ταξίδι θὰ πη πλούς ἀνω τῶν 10 ἡμερῶν μεταξύ δύο όποιων δήποτε λιμένων, ὅπως τὸ θεωρούν τὰ πληρώματα;

Α πο σκευαί : Εἰς τὰς παλινωστήσεις πληρώνεται και η μεταφορά τῶν ἀποσκευῶν. «Υπάρχουν ναυτικοί, ποὺ δὲν ἔχουν σπουδαῖα πράγματα. «Άλλοι, διμοις, έχουν και πολλά. «Άς δρισθή ἔνα δρίσιον δάρους.

Προσαρμοσθεῖσαί μισθού Καλὸν εἶνε νά ἐπεκταθῇ διὰ τοὺς ναυτικούς τοὺς ἔργαζομενούς πλέον τῶν δύο ἑταῖρων εἰς τὸ αὐτὸν ἡ ἔτερον πλοίον τοῦ αὐτοῦ ἐφοπλιστοῦ — ξένης η ἔλληνικῆς σημαίας — ἀπό δύο εἰς πέντε λίρας μηνιαίων. Διὰ τῆς προσαρμοστήσεως — ἐπαυξάνεται ὁ χρόνος παραμονῆς εἰς τὴν υπηρεσίαν τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου καλῶν ναυτικῶν και συγχρόνως ἀμείβεται ὁ ἄριος τοῦ ναυτικοῦ.

Η ὑποχρέωσις μισθού 1)3 αξιωματικῶν και 1)4 πληρώματος πρέπει νά ἀποσαφηνισθῇ ἐπίσης : α) «Άν ως πλήρωμα πρέπει νά ἔνωνθη ἀνά ἐπέταρτον ἐπέταρτον τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς, καταστρώματος και γενικῶν υπηρεσιῶν κεχωρισμένων. β) «Άν το παραμένον πλήρωμα και αξιωματικοί υποχρεούνται νά προσφέρουν υπηρεσίας και ποίας και ουγκεριμένως, ἀν οι Μηχανικοί υποχρεούνται νά παρέχουν τὰς δημητρίες των εἰς τὸ κατώτερον πλήρωμα μηχανῆς (διὰ τὸ ὅποιον διατηρούνται αἱ φυλακαί).

Πληρωμὴ μισθού : Αἱ ἔξοφλήσεις μισθῶν γίνονται συνήθως μετά τὸ πέρας τῆς ἔκφραστος. Προκαταβολαί διδούνται, ἐπίσης συνήθως, κατὰ τὰς λοιπὰς προσεγγίσεις. Αἱ προκαταβολαί αύται, κατὰ τὸ γράμμα τῆς Συμβάσεως και κατὰ τὴν ἀντίληψιν πολλῶν ναυτικῶν, εἶναι νοηταί κατὰ τὴν λῆξιν ἔκστοτο μηνός. Φυσικά, αἱ λήξεις δὲν συμπίπτουν διὰλογού τοῦ μηνὸς τοῦ πληρώματος. «Άς δρισθή, οτι προκαταβολαί διδούνται εἰς τοὺς λιμένας προσεγγίσεων πρὸς φόρτωσιν και ὅτι περιλαμβάνουν τὸ ημισυ τοῦ δεδουλευμένου χρόνου και ὅτι αἱ ἔξοφλήσεις τοῦ διού δου δεδουλευμένου χρόνου πραγματοποιούνται εἰς τὸν λιμένα ἔκφραστος, ὅπου, ὑποτίθεται, εἰσόπατται τὸ ναυλός.

Τὰς ἔξοδας ταξιδίου πρὸς άναληψιν ἔργασιας θαρύπουν τὸ πλοίον. Αντίθετος συμφωνία δὲν ἐπιτρέπεται. Καί, διμοις, θὰ ἐπρεπε, τούλαχιστον, μεχρι τὸ ημίσεος τοῦ εἰσιτηρίου, διὰ ναύλους ἀνω τῶν 10 λιρῶν. Τοιουτοπόρως θὰ ἐκαλούνται περισσότεροι ναυτικοί ἐξ Ελλάδος και ὅτε περιεύγονται οἱ «ἀγάνωνταις και οἱ λευκοφύλλαδεῖται.

Οικονομικαὶ μεταβολαὶ αἱ εἰς δάρος τῶν πληρωμάτων πρέπει νά ἀποδευχθῶν και τοιούτον ἔνδεχομένον πρέπει νά ἀποτραπῇ. Οι ναυτικοί ἔκαμψαν δόσας σύνηθεσιν πρέπειν υποχρεούσεις, και ἀπέδειχαν, μεθυσίας, τὴν πρόθεσίν των νά ίδουν πικνουμένας τὰς τάξεις τῶν ἔλληνικῆς σημαίας πλοίων. «Άλλαι θυσίαι δὲν ἔχουν ἔρεισμα, διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον, ὅτι οι αὐτοὶ πλοιοκτῆται προσλαμβάνουν εἰς πλοιά των δύο ξένας σημαίας «Ελληνας, τοὺς ὅποιους ἀμείβουν κατὰ πολὺ περισσότερον ἀπό δοσον τοὺς ίδιους ναυτικούς υπηρετούντας ἐπί ἔλληνικῶν πλοίων. Γενναῖοι απεδείχθησαν οἱ «Ελληνες ναυτικοί. «Άς ἀποδειχθῇ και τὸ Κράτος, ἀν θέλη τὴν πύκνωσιν τοῦ Εμπορικοῦ τοῦ Στόλου.

Αἱ προτεινόμεναι μεταβολαὶ διὰ τὰς καθιερωμένας βασικάς διατάξεις τῶν ἔκστοτον Συλλογικῶν Συμβάσεων υποδεικνύονται περισσότερον ως νομοτεγνικαὶ και ὀλιγότερον ως ούσιαστικαὶ ἀλλὰ και αὐταὶ ἀφοροῦν εἰδικά περιπτώσεις. Εν τῷ συνόλῳ των, διμοις, γενόμεναι αἱ ποδεκταί, θα ἀπαμβλύνουν (μετά δεναίτητος) τὰς ύφισταμένας διαφωνίας και διὰ πολλάδειον τοὺς ναυτικούς τῶν ύφισταμένων δυσχερειῶν νά ἀντιληφθοῦν τὶ τοὺς ἀφορᾷ και πῶς ρυθμίζεται τούτο.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ A.E. ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΟΛΟΤΑ

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

“ΑΧΙΛΛΕΥΣ,, - “ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

Η συντομωτέρα γραμμή μεταξύ:

ΕΥΡΩΠΗ — ΕΛΛΑΔΟΣ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΥ

Προσεχεῖς ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Δ)Π “ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

Διὰ ΜΠΑΡΙ—ΒΕΝΕΤΙΑΝ άρα 2 μ.μ.

ΜΑΡΤΙΟΥ 20-30
ΑΠΡΙΛΙΟΥ 9 και 19

Δι: ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ άρα 12 μεσημερινήν

ΜΑΡΤΙΟΥ 16-26
ΑΠΡΙΛΙΟΥ 5-15-25

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

Δρομολόγια Έσωτερικοῦ

Δ)Π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

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

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

Δ)Π “ΚΑΝΑΡΗΣ,,

ΕΚΑΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

Δ)Π “ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

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

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 3 μ. μ. διὰ ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

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

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΓΗΣΙΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΑΣ

ΤΟῦ κ. ΦΩΚΙΩΝΟΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

1. Μολονότι ή δύντης του θέματος πρήξισε χαλαρώμενή με τὴν διαφαινομένην ἐγκατάλευψιν τῆς ἀπέλθεσίος προθέσεως περὶ κοδοβῶσεως τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, νομίζουμεν, ὅτι θά ἦτο ἀκόμη ἐπίκαιρος ἢ προσθήκη τῷ κατωτέρῳ σκέψεων εἰς τὴν ἀνοιγείσαν συζήτησιν. Ἐπὶ τέλους, τὸ ζήτημα τῆς διατήρησεως ἡ μὲν τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας κατήντησε να προβάλλεται κατ’ ἔθος κατὰ πυκνὰ διαστήματα καὶ εἰς ἕκαστην μεταπολίτευσιν ἡ καθ’ ἕκαστον κυβερνητικὸν ἀνασχηματισμόν, μεταξὺ τῶν πρώτων νέων, ποὺ ἀναζητεῖ κανεὶς εἰς τὰς ἐφημερίδας, εἰνε καὶ ἡ ἀπειδίσιας ἡ ὁχι τοῦ ὑπουργείου αὐτοῦ. Καλόν, λοιπόν, εἰνε ἀπαξ καὶ ἔτεσθι κατὰ τρόπον ἀμότερον αὐτὴν τὴν φορᾶν τὸ ζήτημα, νὰ διατυπωθούν δοκιμαστικοὶ ἀπόψεις, διὰ νὰ ἐπέλθῃ μία ἀποκρυστάλλωσις χρήσιμος καὶ ἀναγκαῖα, ὃχι τόσον διὰ τὸ ὑπουργείον τοῦτο, ὡς τημῆτα τῆς Διοικήσεως, περιβεβλημένον συγκεκριμένην κρατικὴν ἔξουσίαν, δοσον διὰ τὸ ἀντικείμενον, τὸ ὅπεριον καλεῖται νὰ ἔξυπνητε, τὴν ναυτιλίαν μας.

2. Σκοπός μας δέν είναι νά έκταθωμεν εις έξαντητικήν συνθετικήν μελέτην τού έσσμου του Λιμενικού Σώματος και τού εκ των στελεχών αυτού συντιθεμένου υπουργείου, πρός έξαγωγήν συμπράσματος, όπως πρότι τών ωφελιμότητά των. Αύτό, οδυνήσησε ένδιφέρον και άν είνε, θα είγει μαλλον χαρακτήρα δογματικῆς ένασχολήσεως. Τὸ πρόεχον νῦν είναι νά αξιολογηθούν, από πρακτικήν απόψεων, τὰ ἐπιχειρήματα, τὰ ὅποια προβάλλονται διὰ τὴν ἔξαφάνισιν ἢ τὴν ἀπόδυνάμωσιν τού υπουργείου. Εἰς τούτο, λοιπόν, είνε προτιμότερον ν' ἀποδυθῶμεν καὶ εἰς τούτο τείνουν αἱ κατωτέρω σύντομοι σκέψεις μας. Πρίν, δημος, προχωρήσουμεν, θεωρούμενον ἀναγκαῖον μίαν γενικῆς φυσεώς παρατήρησιν, ἢ ὅποιας ἀστικώρως ἔξηγει τὴν γένεσιν καὶ τὴν διατήρησιν ἐνός πιεύματος ἀντίθεσεως κατά τού ἐν λόγῳ υπουργείου, ἡ ὅποια ἔχροιμευσε πάντοτε ὡς ἔναυσμα ὅλων τῶν ἐπιχειρησιῶν κατά καιρούς ἔναντιον αὐτοῦ ἔθοδων. 'Η ἔμφασίς τού υπουργείου τούτου, ώς αὐτονόμου καὶ κυριάρχου υπηρεσίας, συμπίπτει πρὸς τὴν περίοδον, καθ' ἣν πρεβελήθησαν εἰς τὴν χώραν μας, μὲ τὴν μείζονα αὐτῶν ὄρμήν, αἱ ἐργατικαὶ διεκδικήσεις. 'Η περίοδος αὕτη εὑρε τὰς σχέσεις τῶν δύν παραγόντων τῆς ναυτιλίας — κεφαλαίου — ἐργασίας — διεπομένας ὑπὸ συμβόλων, αἱ ὅποιαι, οὐδεὶς β' ἀμφισθήσῃ, ἔχριζον ούσιώδους μεταβολῆς ἐπ' ὀφελεία τού δευτέρου παράγοντος. 'Ητο μοιραῖον ἡ κατά τὸ πλεῖστον ἐπιτύχιων ἐπιχειρησία είν τούτῳ παρέμβασις τού υπουργείου, νὰ ἐπισύρῃ δυσαρεσκείας, αἱ ὅποιαι συνεπτυγματαὶ καὶ συντηρῶν αἱκόμη μίαν ἀτμόσφαιραν καταφορᾶς, ητις καὶ προσκολλωμένη εἰς ἔνδεχομένας ἀτυχεῖς λεπτομερείας, λησμονεῖ τὴν ούσιαν, τὸ μέγα, δηλαδή, ἐπιτευγμα, διτὶ ἡ ρύθμισις καὶ προστασία τῆς ἐλληνικῆς ναυτικῆς ἐργασίας εύρισκεται σήμερον εύθυνως πατισμένη μὲ τὰ πλέον προηγμένα. Κράτη.

3. Ανέβασμή κανείς εἰς τούς λόγους, οι όποιοι προσάλλονται κατά της αύθυποστάσεως τού ύπουργείου Ναυτιλίας, αντιλαμβάνεται ότι εν τελευταῖς ανάλαζει ἐκτρέφονται ούτοι από καποίο αισθημα οίονες ἀνταπόδοσεως τῆς βλάβης, τὴν ὄποιαν ὑπέτη ἡ τῆς ταπεινώσεως, τὴν ὄποιαν ἡ στάθμη ἡ ναυτιλία ἀπό ωρισμένας ἐκδηλώσεις τοῦ ύπουργείου. Ἡ Ἑλληνικὴ πλοιοκτηρία δυσκολεύεται νό λησμόνια, ὅτι ὑπέρει ἐποχὴ κατὰ τὴν ὄποιαν ἀπρόκαλυπτος η συγκεκαλυμμένη πολιτικὴ τοῦ ύπουργείου, ἔτεινεν, ἀν δχι εἰς τὴν κρατικοποίησιν, πάντως εἰς τὴν ὑποταγὴν τοῦ ἐμπορικού μας στόλου εἰς αὐτό. Ἡ ἀνέδφοι, δμως, καὶ τόσον ἀγνοήσασα τοὺς δρους τῆς θαλασσίας ἐπιχειρηματικότητος πολιτικῆ αὐτῆς, ἡπικής ἔθωπευσε πρὸς κατιρόν τὰ ὑπερφίαλα ὄνειρα ὠρισμένων φαντασιοκότον καὶ ἡ ὄποια τόσα δεινὰ ἐπεσώρευσεν εἰς τὴν ἔνοικήν ναυτιλίαν μας, θά ἡτο ἀδικον ἐν ἀπόδοσι, τούλαχιστον κατὰ τὸν πρέσχοντα βαθμὸν, εἰς τὸ ύπουργείον Ναυτιλίας. Τὸ «κλίμα» ἐντὸς ὃποιού ἐκαλλιεργήθη ἡ ἐπιβούλη αὐτῷ, ἀλλού ἔσχε τὴν κυρίαν πηγὴν του. Καὶ ἡ κατεύθυντηριος ἔμπνευσις ταύτης ἀπέρρευσεν ἀπό τὴν εύρυτέρων ὀλεθρίαν, τῆς αύτης ψῆς, πολιτικῆν, οἱ υψηλότερον ιστάμενοι οὐ πεύθυνοι τῆς ὄποιας, ἐν μεγάλῃ ἀναλογίᾳ, ἐξακολουθούντων καὶ σήμερον τὴν χειρίζωνται ούσιωδεις τομεῖς τῆς κρατικῆς μας λειτουργίας. Ἡ πολιτεία τοῦ ύπουργείου Ναυτιλίας τὴν ἕχοντας χαραχθεῖσης ἡ ἀποδαμιούσησθε τοιαύτης πολιτικῆς ἀπέδιδε μόνον, ὅπως ἀντανάκλασιν καὶ μόνον τῆς ὑπὸ τοῦ οικονομικῶν ὑπηρεσιῶν κατεύθυνσέν της σκληρότητος, ἀπέτελεσεν ἡ ὑπὸ τοῦ αύτοῦ ύπουργείου μεταχειρίστις τοῦ Ἑλληνικού πλαίσου εἰς τὸν φορδολογικὸν τομέα. Τὸ ύπουργείον Ναυτιλίας, ἐφορμόζοντας πολιτικήν ἀπιθλεῖσαν ἀπό ἄλλα ύπουργεια, ἥτο φυσικῶς αὐτὸν νὰ ἀγεται εἰς συγκρούσεις καὶ αὐτὸν νὰ ἀποθῇ ὁ στόχος τῶν ἐδανισταμένων. Καί, δμως, οὐδεὶς ἐζήτησε τὴν κατάρρησην, δέρ εἰπειν, τῆς Διεύθυνσεως Φορδολογίας. Πλοιον τοῦ ύπουργεον Οίκονομικῶν, ἐνώ τοῦ ύπουργεον Ναυτιλίας πολλοὶ πύκθησαν τὴν ἔξαρσιντι.

ύπουργειον Ναυτιλίας πολῷ νησιώντων την εξαφάνισην.

4. Καταδίκαζεται, δημόσιος, τὸ ὑπουργεῖον, λόγῳ τοῦ στρατιωτικοῦ του χαρακτήρος καὶ ὡς ἀποτελούν ἔνα Ὀργανισμὸν ἀξιωματικῶν ἐγκαλουμένων δι' αὐταρχικότητα καὶ Ἑλλειψιν λεπτότητος εἰς τὰ ἐπαφάς των μετά τῶν πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων. Εἰς τὸ προγάγμανον, μάλιστα τένον τῶν «Ναυτικῶν Χοροκιών» ἐδημοσιεύθη ἐπιστολή, εἰς τὴν

όποιαν συνιστάτε ή διάλυσις τού ύπουργείου, διότι οι λιμενικοί άξιωματικοί δέν προσφέρουν καθίσματα εἰς τούς πλοϊάρχους!! „Οτι η απόστρατητικοποίηση τού ύπουργείου άποτελεί άναγκη, την οποίαν, άσφαλδος, θα συμμερίζονται και οι συγκροτούντες αύτο, είναι δέδαιοιν. Κατά ποιαν λογικήν, δώμα, συνιστά λόγον άλισσων μιάς υπηρεσίας ή άπαρις ένος τρωτού, έξηγουμενού και τούτου έξι αιτίων Ιστορικών, ούτινος ή έφικτη ἀρσίς μελλουσα νόσυ συντελέση, καθ' ίματς, εἰς τὸν εκσυγχρονισμὸν της, θὰ καταστήσῃ αὐτὴν τὸ λυσιτελέστερον παντὸς ἄλλου δρόγαν ἔξυπηρτησεων τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῆς χώρας Ἐξ ἀλλου, εἶνε ὅρθον ἐκ μεμονωμένων περιστατικῶν ὡν αναγώμεθα εἰς γενικότητας καὶ νά ἀναθεματίζωμεν συλλήθδην ἔντα σώμα ἐκ τυχὸν ἐκτροπῶν μελῶν τινῶν αὐτοῦ; Καὶ κατέστησαν εἰς τὴν Ἐλλάδα τὸν σφυροὶ αἱ δημόσιαι ὑπηρεσίαι μας, ὧστε νά μάς ἐκπλήττῃ ειδικῶς ἡ τυχὸν Ἀλειφικὴ λεπτότητος λιμενικῶν τινῶν; „Οταν σκεφθῶμεν, ὅτι συνίθης εἶνε ή υπόμνησις πρὸς τὰ δημόσια δργανα τῆς ύποχρεώσεως τῶν, ὅπως ουμπεριφέρωνται ευτρέπτως πρὸς τοὺς πολίτας καὶ διανείς τὴν καρδιῶν ὅλων μας σφρόδρας ἐπιπολάζει ὁ πόθος τῆς καλλιέργειας μεταχειρίσεως μας ὑπὸ τῶν κρατικῶν υπηρεσιῶν, ή στοιχειώδης ἀντικειμενικότης ἐπιβάλλει νά ἀναγνωρίσωμεν, ὅτι ή πρὸς οἰανήποτε ἄλλην δημοσίαιν ἀρχὴν σύγκρισις τοῦ ύπουργείου Ναυτιλίας δὲν θ' ἀπέβαινε εἰς δάρος αὐτοῦ.

5. Οι καλοπροσαρτετοί υπέρμαχοι τῆς καταργήσεως λησμονούν, διτὶ ἡ ἔξαφάνιος τοῦ Ὑπουργείου δὲν σημαίνει ἔξαφάνιος τῆς Ὑπηρεσίας.
Ἡ Ναυτιλία εἶναι μία πραγματικότης, ἢ ὅποια εῖς τινὰ δικαιοδοσίαν πρέπει νὰ ὑπαχθῇ. Καὶ ἂν μὲν ἡ κληρονομία τοῦ ὑπουργείου, τὸ πράγμα θὰ ἐπρόκειτο νὰ ὑπαχθῇ εἰς κάποιο πολιτικὸν ὑπουργείον, τὸ πράγμα θὰ ἡμιπαρούσεν, ἐπὶ τέλους, νὰ συζητῇ. Ἡ ζητούμενή δύναμις, ἐνταῦθα κατηγορίης συνδυάζεται μὲ τὴν ἐπαγωγὴν τῆς κληρονομίας εἰς πολεμική ὑπηρεσίαν, τὸ Ἐπιτελείον Ναυτικοῦ. Ἀν τοῦτο δὲν ἀποτελῇ χαρακτηριστικήν ἐνδεικτῶν τὴν ξένων πρὸς πάν τοῦ ἐλαττώνων ἐξυπηρετήσεως τῆς ναυτιλίας, ἐδήλωσεις τῶν προθέσεων, τότε ἀτυχεστέρων ἐμπνευσιν θὰ ἥτοι δύσκολον νὰ φαντασθῇ κανεὶς. Διότι ἡ περιέλευσις εἰς τὴν στρατικὴν ταύτην ὑπηρεσίαν τῆς ἐποπτείας τῆς ναυτιλίας καὶ τῶν περὶ αὐτὴν κινουμένων ὁργάνων, ἐνώ συγκεντρώνει δῆλα τὰ μειονεκτήματα, ἐνεκρῶν τῶν δόπιοις ἐλέγχεται τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας, οὐδὲν ἀπολύτως τῶν προσόντων αὐτοῦ ἐμφανίζει. Ἡ διάρθρωσις, ὡς καὶ ἡ ἀποστολὴ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιτελείου καλλιεργεῖ μοιραίως εἰς τὸν ὄψιστον δυνατὸν βαθμὸν μὲν τὴν προσφάλωσιν τῶν στελεχών αὐτοῦ τρός την δυναμικήν περὶ Κράτους ἀντιληφν, πρὸ τῆς ὅποιας ἐκμηδενίζεται τὸ ἀτομον, ὡς καὶ τὴν ἔροικες πρὸς τὸ πνεύμα τῆς ἀκαμψίας καὶ τῆς ἐπιτακτικότητος τῆς θελήσεως του φορέως τῆς κρατικῆς ἑξουσίας, χαρακτηριστικά, δηλαδὴ, πρὸ τῶν δόπιοις πρέπει νὰ φρικιά πᾶς πολεμιος τῶν κρατικῶν παρεμβάσεων εἰς τὴν ναυτικήν ἐπιχείριστον. Πρὸς τούτοις, φύσει ἀντιτίθεται ὁ σκοπὸς τῆς πολεμικῆς ὑπηρεσίας, οιαν συνιστᾶ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιτελείον, πρὸς τὸν ρόλον καὶ τὰς ἐπιδιώξεις τῆς ναυτιλίας. Διότι ὁ σασδήπτος καὶ ἀν ὁ ἐμπορικὸς στόλος προσφέρῃ ὑπηρεσίας ἐν ἐμπολέμῳ καταστάσει, ἐνσωματούμενος κατὰ κάπιον τρόπον εἰς τὸ πολεμικὸν ναυτικόν, τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα εἶναι πρωρισμένα, κυρίως, δι' εἰρηνικὴν λειτουργίαν, ἀφού καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις αὐτῶν, ὡς ἀντικείμενον λιδωτικῆς ἐπιχειρήσεως, εἰς εἰρηνικάς κατὰ τὸ πλεῖστον περιόδους ἀπόλλεπι καὶ ἐκδηλοῦται, ίδια ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μας. Εἶνε ἀπροσάρμαστος, λοιπόν, ὁ τεραστίας σημασίας κλάδος οὗτος τῆς ἑθνικῆς μας οἰκουμενικῆς πρὸς τὸ πειριγάλλον μας κατ' ἔξοχην στρατιωτικού χαρακτήρος ὑπηρεσίαν, μετὰ τῆς δόπιοις ἐπιμυθών τινες, ὥπως τὸν συζεύξιον. Εἰς κακιάν μᾶλλην ἐμποροναυτικὴν χώραν τῆς γεωτέρας ιστορίας δὲν διενοίησαν ποτὲ νὰ ἔξαρτησουν ὄργανικῶν τὴν ιδιωτικὴν ναυτιλίαν ὅποιοι δημισσοί πολεμικὸν δργανον. Ἀντιθέτως, μαλιστα, ἡ ἔξελιξις ἐβάδισεν ἀντίστροφον φοράν, δηλαδὴ ἡ κατὰ χώρας δοικησίς τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ ἀπεστάθη ἀπό τῶν πολεμικῶν ὑπουργείων, ὅπου τοῦτο ἰσχενεῖ, εἰς τρόπον, ὥστε ἡ προτεινομένη διεισδυσία τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιτελείου εἰς τὰ τῆς ναυτιλίας, οὐδὲν ἀλλο τοῦτο ἡ ἀδόκιμον ἐγχείρημα πρόδος ἀνταποδοτῶν τοῦ σεύματος τῶν συγχρόνων τάσεων.

αναστροφή του δευτέρου, των υπόχρεων των οντών.
6. Ούδεις ισχυρίζεται, διτή είς τὸ ὑποργεῖον Ναυτιλίας τὰ πάντα λειτουργούν κατά τρόπον ἀφογον. Ἀναμφισβήτητας, πολλὰ εἰνε ἔκεινα, τὰ ὅποια πρέπει καὶ δύνανται νά γίνουν, ίνα προσαρμοσθῇ τοῦτο εἰς τὰς σημειώσας καὶ τὰς διαγραφομένας αύριανάς ἀπαιτήσεις τοῦ κλάδου ἐπί τοι διποίου καλεῖται νά μετέλθῃ τὴν ἐποπτικὴν λειτουργίαν του. Ει- νε, ὅμως, ἔξ ίσου ἀληθές, διτή ἀποτελεῖ τοῦτο τὴν μόνην υἱοτάσσενην ὑπηρεσίαν, ήτις καὶ διά την καλλιεργεῖσθαιν ἡδη ὑπ' αὐτοῦ βαθμαίων παράδοσιν καὶ διά τὴν τεκμαριομένην προπαρασκευὴν τῶν ἀποτελουν- των αὐτὸ στελεχῶν καὶ διά τὴν ἐπί μᾶλλον καὶ μᾶλλον τείνουσαν τὰ δημιουργηθῆ, ἃς μοὶ ἐπιτρέπει ἡ ἔφερσις, πνευματικὴν σύνθεσιν καὶ συγγένειαν πρὸ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον, προσφέρεται, διπτὰς ἀντικύρω- δοκιμάστερον πάστης ἀλλές τὰ λεπτά καὶ πολυτίκος θέματα τῆς θαλασ- σίας ἐπιδόσσεώς μας. Οὔτε κατάργησις, λοιπόν, οὔτε ἀποδυνάμωσις. Ἀλλὰ ἀνάτλασις καὶ ἀναμόρφωσις, ἐν ὅψει τῆς ἐπαγγελθεῖστης μεγά- λης ἀποστολῆς του, εἰς τὴν ὅποιαν πρέπει νά τὸ συνοδεύουν αἱ εύχαι ὅλων τῶν Ἑλλήνων.

ΦΩΚΙΩΝ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ
Δικηγόρος

CANADIAN CHANDLERS LIMITED

WHOLESALE SUPPLIERS

HEAD OFFICE:
437 St. James Street West
Montreal, 1, Canada

Cable Address:- «SHIPSTOR» - Montreal

Main branch in West Coast

41 Alexander Street

VANCOUVER, B. C. CANADA

Tel. Tallow 3221

Τελ. ΗΔ-0113
‘Εξυπηρετοῦμεν όλους τοὺς λιμένας ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Ἀγ. Λαυρεντίου,
τοῦ Ἀνατολικοῦ καὶ τοῦ Δυτ. Καναδᾶ. Οἱ πράκτορές μας θὰ συναντή-
σουν τὰ πλοῖα σας εἰς 18 Καναδικοὺς λιμένας.

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

ΚΑΤΗΓΟΡΟΥΝΤΑΙ ΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ

Ἡ μορφωθείσα κατά τὸ παρελθόν ἔτος ἐντύπωσις, βάσει ἑκθέσεων τῶν προμηθεών πετρελαίου ἢ ἔτερων περὶ τὴν πετρελαιοθήμηχανίαν ἐνδιαφερομένων παραγόντων, εἶναι διτὶ Βά προκύψῃ τάσις πρὸς ὑψηλοτέρας τιμᾶς, διὰ τὸ πετρέλαιον λεβήτων (φιούνε ὅιλ), ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἄλλα παράγωγα τῆς διυλίσεως.

Ἡ ἀνωτέρῳ ἄποινις δὲ γένει συσχύεται ἐκ τῶν τελευταίων διακυμάνσεων εἰς τὰ τιμάς. Ἐνεχει, πάντας, συμμαστιν διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, οἵτινες δισκατέχονται ὑπὸ διαρκοῦν ἀνησυχίας. ἡ πρόδηλεψις ἐπὶ τῶν πιθανῶν ἔξελίζεων τῆς πορείας τῶν τιμών τῶν καυσίμων, λαμβανομένων πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν, ὑπὸ δψιν τῶν μεταβολῶν, που ἐσημειώθησαν ἀπὸ τῆς ληξεώς τοῦ πολέμου καὶ ἐντεύθεν.

Έξαιρεσίς μιάς ή δύο περιόδων, ή διαφορά μεταξύ τών τιμών πετρελαίου μαριν στηρίζει διά πλοιούς και τών τιμών τού μαριν φιούσελ διή συνεχώς σχεδόν ηγετεί. Ή διαφορά αύτή διά τους λιμένας της Μεγάλης Βρετανίας, από 19)6 τὸν τόνου κατά Σεπτέμβριον του 1946, έφθασε στημέρου εἰς 88)6. "Οσοι συνεπώς πλοιοκτήται, πιστεύοντες, ότι αἱ τιμαὶ τοῦ πετρελαίου λεβήτων θὰ ἔσκαλούσθησαν ἐπ' αὐρίστον νὰ εἶναι οὔτισιαδώς κατώτεραι τοῦ Ντζέλε, διή, προέδησαν ἐπὶ τῶν μότορισμος αὐτῶν εἰς διαρρύμισιν ἐπιτρέπουσαν τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν μὲ πετρέλαιο λεβήτων, ἐδίκαιαθησαν πλήρως εἰς τὴν προσπτικὴν των ταύτην. Είναι πιθανόν, ότι ουδεμία αέιδολος μεταβολὴ εἰς τὰς τιμὰς δὲν θὰ ἐπέλθῃ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος.

Δέον νά σημειωθή, ότι κατά τά τέσσαρα έτη — από Μαρτίου 1947 μέχρι Μαρτίου 1951 — αἱ τιμαῑ τοῦ νηπίου διῆ καὶ τοῦ φιουέλ διῆ ηγέησαν ἀντιστοίχως κατά 91) — καὶ 53) — τὸν τόνον. Κατά τὰ ἐπόμενα τέσσαρα έτη — από Μαρτίου 1951 μέχρι Μαρτίου 1955 — τὸ μὲν νηπίου διῆ ηγέηθι μάρον κατά 26) 6, τὸ δὲ φιουέλ διῆ ὑπέτιμηθι κατά 2) 6 τὸν τόνον. Ούτω, ἡ διαφορά τὸν κάρτους τῶν δύο τούτων καυσίμων ηγέηνθι από 59) 6 εἰς 88) 6 κατά τόνον.

Δεικνύουν ότι οι άριθμοί ούτοι, δητε γενικώς αἱ διακυμάνσεις τῶν τιμῶν τοῦ φιούελ διὸ δὲν παρακολουθοῦν κατ' ἀνάγκην τὰς παγκοσμίους διακυμάνσεις τῶν τιμῶν τῶν διαφόρων ἐμπορευμάτων. Ἡ ναυτιλία συνεπόντας λέγουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ — θὰ ἔκτιμηση κάποιαν ἔξιγησιν τοῦ λόγου τῶν τοσού συχνά σημειουμένων ἀλλοιώσεων, καθόσον τὸ κοστός του καυτίου μάντιπροσθεύει τὴν μεγαλυτέραν κυματινομένην μερίδαν ἐπιβαρύνσεων τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεων ἑνὸς πλοίου. Θεωρεῖται κανονικός, δητε μία αὐξησηὶ ἡ μείωσις τῶν τιμῶν τῶν καυτίων ἀπόθηκης ὑπαγορεύεται ἐκ τῶν τιμῶν εἰς τὴν παγκόσμιον ἄγοράν. Τὸ τι δῆμος δίπειται τὰς τιμᾶς αὐτὰς τῆς παγκοσμίου ἄγοράς, εἶναι ἀκαθόριστον. Κατὰ τὴν ἔξαετιν 1949 μέχρι καὶ τοῦ 1954, ἐπειμελήθησαν 28 ἑπτὸς μετασοδοιαὶ εἰς τὰς τιμᾶς τῶν ὑγρῶν καυτίων εἰς τοὺς βρετανικοὺς λιμένας — πιθανῶς δὲ καὶ εἰς πλείστους ἄλλους λιμένας τοῦ Κόσμου — ἀντιστοιχοῦσαὶ εἰς τέσσαρας ἡνὸς ἐξ μεταβολῶν κατ' ἔτος. Συχνά μίαν πτώσιν τῶν τιμῶν διασχέτεται παρομοίᾳ ὑψώσις αὐτῶν ἐντὸς ολίγων μηνῶν. Οἱ πλοιοκτήται θὰ είχον βεδοίας ὧδελεισιν, ἀνὴν συγχέτης τῶν διακυμάνσεων τῶν τιμῶν ἐμειούτο, πεποιθήσις δὲ κρατεῖ, δητε εἰναι, ἴσως, τοῦτο δυνατὸν ἀκόμη καὶ μιὰ μιαν τοιούτην περίπλοικον ἐπιχειρήσιν, ὡς εἶναι ἡ παραγωγὴ καὶ ἡ πλώσις πετρελαίου, χωρὶς νὰ ὑποστούν ζημιάν τινὰ οἱ προμηθευταὶ πετρελαίου.

Τι λέγουν αἱ ἑταῖρίαι πετρελαίων

Σχετικώς μὲ τὸ ἀπάσχολον δόλας τὰς εὐρωπαϊκὰς χώρας ζήτημα τῶν τιμών τῶν πετρελαιοειδῶν, δημοσιεύει εἰς τὸ φύλλον τῆς 23ης Φεβρουαρίου ἡ «Wall Street Journal» τὸ κάτωθι ἀπὸ τὰς ἑταῖριας πετρελαιολόγων ἔχον, ἀσφαλῶς, τὴν προέλευσιν, ἄρθρον:

«Εσχάτως, γίνεται συχνά λόγος, μὲ εύρειαν, μάλιστα, ἀπήκησην εἰς τὸ παγκοσμίου κοινῶν—καὶ ίδιαιτέρως εἰς τὴν Ἀγγλίαν—περὶ τῶν μεγάλων διεθνῶν ἐταιριῶν πετρελαίου, μεταξὺ τῶν όποιων καὶ τινες ἐτῶν μεγαλύτερων ἀμερικανικῶν, αἵτινες τροφοδοτοῦν τὰς εὐρωπαϊκὰς ἀγορὰς μὲ τὰ πετρέλαια τῶν, ὅτι αὗται μονοπωλῶν τὸ εἶδος, καθορίζουσαν τιμάς, αἱ πόδιαι καταπίεζουν τὴν καταστάσιν καὶ ἐπίφερον εἰς αὐτὰς μεγάλα κέρδη. Αἱ ἐταιρίαι πετρελαίων ἀντιπροσωπεύουν, ἀναμφιδόλως, τὰ μεγαλύτερα ἐν Εὐρώπῃ ἀμερικανικὰ ἐμπορικὰ συμφέροντα καὶ γνωρίζουν καλῶς, ὅτι ὁ περὶ αὐτὰς θόρυβος οὐδόλως τὰς ὥφελει, ίδιως εἰς χώρας, ὅπως ἡ Ἰταλία καὶ ἡ Γαλλία, ὅπου μία ισχυρὰ κομμουνιστικὴ κινητιςτικὴ δυνατον νὰ τὸν ἔκμεταλλευθῇ. Παραδόξως, ἐν τούτοις, αἱ προσπαθεῖαι τῶν ἐταιριῶν ν' ἀποφύγουν τὴν δημοσιότητα, φαίνεται, ὅτι εἰχον τὸ ἀπότελεσμα ν' οὐδέποτε οὐπερβαλλόντως τὸν περὶ αὐτὰς θόρυβον.

“Ο σημερινός θύρων είχε μίαν ηρεμον, οὕτως είπειν, ἀπαρχήν, ὅταν ἡ Γραμματεία τῆς ἑδρευούσης εἰς τὴν Γενεύην Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Ἕνωμένων Ἐθνῶν συνέτασσε μίαν ἀπὸ τὰς πολυτηρίεις ἐκθέσεις τῆς. Ἀπετελεῖτο αὐτὴ ἐκ 39 σελιδῶν καὶ ἔφερε τὸν πεζότατον τίτλους: «Ἡ πημὴ τοῦ πετρελαιού εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. Οὔσια τῆς ἐκθέσεως ήταν τὸ ὅτι αἱ διεθνεῖς ἑταῖροι πετρελαιούς διέβλεψαν τὴν

καὶ ὅτι, εἰδικῶς, «ἡ καταβαλλομένη ὑπὸ τῆς Εὐρώπης τιμὴ διὰ τὸ πετρέλαιον τῆς Μέσου». Ανατολής είναι προσδεδεμένη μὲ τὰς τιμάς τῶν πετρελαίων τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν». Η ἐκθεσίς παραπτεῖ σχετικάς: «Ἡ μεγάλη ἀπόστασις, ἥτις ὑφίσταται μεταξὺ τῶν τιμῶν καὶ κόστους παραγωγῆς εἰς τὴν Μέσην» Ανατολήν, δηλοῦ, ὅτι, ἂν αὐτὸς ὁ δεσμός κοπῆ, αἱ τιμαὶ πωλήσεως εἰς τὰς εύρωπαίκας ἀγορὰς θὰ είναι δυνατὸν νὰ υποβιβασθούν σημαντικῶς, χωρὶς νὰ δημιουργηθούν δυστιμείες ἐπιδράσεις ἐπὶ τῆς περαιτέρω ἀναπτύξεως τῆς παραγωγῆς ἀκαθάρτου πετρελαίου».

Εἰς τὴν ἔκθεσιν δὲν ὑποστηρίζεται εἰδικῶν τι πρόγραμμα πρὸς θεραπείαν ἢ ἀρσίν τῆς δῆθεν καταχρήσεως, ὑποδεικνύεται, ὅμως, ἡ ἀνάγκη ἐμεργείας, πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ἑνὸς διεισθέντος κρατικοῦ ἐλέγχου. Σχολιάζοντες τὴν υπόδειξιν ταῦτην, οἱ διπλωμάται, παραπροτούν, ὅτι αὐτός εἶνε ὁ τύπος προγράμματος, τὸν ὅποιον κανονικῶς προτείνει ἡ Γραμματεία τῆς Οἰκονομικῆς 'Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν Εὐρώπην, της ὅποιας ἡγεῖται ἐν Γενεύῃ ὁ Σουηδός σοσιαλιστής κ. Γκούνιναρ Μύρδα: 'Οταν ὁ Μύρδα — τονίζεται εἰς τὸ ἄρθρον τῆς προμνηθείστης ἑφημερίδος — ήταν ἀναμειγνύμενός εἰς τὴν ἐστωτερικήν πολιτικήν τῆς χώρας του, ὠδήγησε τὴν Σουηδίαν εἰς τὴν πρώτην μεγάλην μεταπολεμικήν επιμορικήν συναλλαγὴν με τὴν Ρωσίαν. 'Η Οἰκονομική 'Ἐπιτροπή διὰ τὴν Εὐρώπην δὲν ἐδημοσίευσεν ἀκόμη τὴν ἔκθεσιν της καὶ συνεπὸς ἐπίσημα ἐπ' αὐτῆς σχόλια δὲν ὑπάρχουν. 'Ιδιωτικός, δικαίως, ἔγωνθι ἀπὸ μέλη της 'Ἐπιτροπῆς, ὅτι ἡσκήθη πίεσις ὑπὸ τῶν ἑταῖριών πετρελαίων καὶ ὑπὸ τῆς ἀμερικανικής κυβερνήσεως, διό νά μη δημοσιευθῇ ἡ ρηθεῖσα ἔκθεσις. Μετά κόπου οἱ ἀμερικανοί διπλωμάται κατώρθωσαν νά προμηθευθούν ἀντίτυπα τῆς ἔκθεσεως, ητις ἔχεται ἀπὸ τούς επίσημους της Οὐασιγκτώνος. 'Ἐπετυχον, δικαίως, καὶ οἱ δημοσιογράφοι νά λάθουν ὑπὸ τῶν κατοχών των ἀντίτυπα, με ἀποτέλεσμα νά ἐμφανισθῇ ἐσχάτως ἡ ἑφημερίς [«Ἐξέπρεσ»] τοῦ λόρδου Μπήθερμπρουκ, μὲ τὸν ἐπτάστηθον τίτλον: 'Αποσιώπησις ἐπὶ τῆς ἔκθεσεως περὶ πετρελαίου'. Ή ίδιας ἑφημερίς ἐδημοσίευσε μὲ παχέα γράμματα τοὺς ὑπότιτλους: 'Οἱ ἀφεντάδες τοῦ πετρελαίου ἐπεμβαίνουν, ὅπως ἐμποδίσουν τὰ Ήνωμένα 'Εθνη νά δημοσιεύσουν γεγονότα». 'Ἀντίγραφα τῶν ἀποδείξεων κατεστράφησαν πρὸς κατασίγασιν τῶν ἐπικρίσεων, 'Μεγάλοι συνασπισμοί κατηγορούνται, ὅτι κρατούν υψηλά τὰς τιμὰς ἐν Αγγλίας κατε.

Παρόμοια ἄρθρα ἐδημοσίευσαν καὶ ἄλλαι ἐφημερίδες, ὡς, λ. χ., αἱ *Νταῖηλ Τέλεγκραφ*, *Μάντζεστερ Γκουάρντιαν*, *Νιούζ Κρόνικλ* καὶ *Νταῖηλ Μαΐπλ*. Τὸ ἵταλικόν, ἔξι ἀλλού, Πρακτηρίουν Εἰδήσεων εὐρέων ἐν ἀμφιχναῖ, ἔαν τὰ ἔπειτα νά ἀπηχήσῃ τὸν βόρυνον, διότι ὑπῆρχε φό-
βος ἐναὶ τριφοδοτηθοῦν μὲ πυρομαχικῷ οἱ κομμουνισταί. Διὰ νά χρη-
μποιήσουν, διώκει, οἱ κομμουνισταί τὴν ἔκθεσιν, πρέπει νά παραλείψουν
ἐναὶ τημά τημά σύτης, εἰς τὸ ὅποιον ἀποκαλύπτεται, ὅτι τὰ περισσότερα ποά-
πτερελάϊων, ἀτίνα ἐπώλησαν τὰ Σοδίεντ καὶ ἡ Ρουμανία εἰς τὴν Δύσιν
ἐπειδή θησαν εἰς τιμᾶς ὀλίγον διαφερούσας ἀπὸ ἔκεινας, τὰς ὅποιας
ἔδωκαν αἱ μεγαλύτεραι ιδιοτικαὶ ἐταιρίαι. Τούτο, δεδιά, είναι γεγο-
νός. Εἰς τὴν Φιλλαδίουν, φέρ' εἶπεν, ήτις ἀγόραζει τὰς περισσοτέρας
τῶν προμηθειῶν της ἀπὸ τὴν Ἀναστολήν, ἡ δενζίνη είνε τόσον ἀκριβή,
ὅσον καὶ εἰς τὴν Δυτικήν Εὐρώπην. Ἐναὶ γεγονός παραδείπει νά τονίσῃ
ἡ ἔκθεσις, ὅτι τὰ πετρελαιοειδῆ εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς Εὐρώπης προσφέ-
ρονται εἰς τιμᾶς λιαν εὔθηνάς, ἀπρόσφορους, ίσως, διὰ τίνα κράτη. Ε-
πὶ παραδείγματι, εἰς τὴν Γαλλίαν τὸ Κράτος ἡμάγκασε τὰς ἐταιρίας νά
πειρισθούν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος τὰς πωλήσεις των εἰς καυτίμα πετρε-
λαίων, διὰ νά ἀποφευχθῇ η μείωσις τῶν πωλήσεων τῆς ἔθνικοποιημένης
γαιανθρακοβιομηχανίας.

Η έκθεσις ουδέδολς σημειού, διά την οποία προσπαθεί να αποδειχθεί ότι η Ελληνική Δημοκρατία είναι ένας κανονικός και σωματειακός κράτος, ο οποίος διατηρεί την ανεξαρτησία της από την Αγγλία και την Γαλλία, καθώς και την ανεξαρτησία της από την Τουρκία και την Αραβία. Η έκθεση αποδειχθείται στην παρούσα συνθήκη με την οποία η Ελληνική Δημοκρατία διατηρεί την ανεξαρτησία της από την Αγγλία και την Γαλλία, καθώς και την ανεξαρτησία της από την Τουρκία και την Αραβία.

"Η Γραμματεία διακηρύσσει είς τὴν Ἑκθεσίν της : «Ο Κίνδυνος είνε ὁ ἔχης : »Αν αἱ κυβερνήσεις τῶν κατανωλατρῶν χωρῶν παραμείνουν, ὡς μέχρι τούδε, ἀδιάφοροι ἐνώπιον τῶν ἐν λόγῳ προβλημάτων, ταῦτα θὰ παραμείνουν, ὥστε, ἀλλού, μέχρις ὅτου -νέα συσσώρευσις τάσεων δημιουργήσῃ ῥῆξιν διαταράσσουσαν τὴν σημερινὴν ὑψήλην τῶν τιμῶν.

Τὸ δόλον θέμα—καταλήγει τὸ ἄρθρον—θὰ συζητηθῇ τὸν προσεκῆ μῆνα ὑπὸ τῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν Εὐρώπην, κεκλεισμένων τῶν υμρῶν. »Ιωσ., τότε, ληφθεὶς ἀπόφασις, αἱ θάτερη δημοσιευθή ἡ ἐπίμαχος Ἑκθεσίς, ὡς αὔτη ἔγει σημειωνόθη τοστοποιουμένη.

C. M. SALVAGO & CO

Γενικοί Πράκτορες διὰ τὴν ΑΙΓΥΠΤΟΝ τῆς ἑταῖρίας **NOMICOS LINES**

RUE CHERIF 25—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

Telef. 21.264

Cable Address: "SALVASHIP,"

Η ΠΑΡΑΓΟΓΗ ΚΑΙ Η ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΣ ΓΑΙΔΑΝΘΡΑΚΟΣ

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ

Ἡ ἐπὶ τῶν καυσίμων ἐπιτροπὴ τοῦ Ὀργανισμοῦ Εὐρώπαικῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας ἔδημοσίευσε προσφάτως ἔκθεσιν ἐπὶ τῆς καταστάσεως τῆς βιομηχανίας τοῦ γαιαύλαρκος εἰς τὴν Δυτικήν Εὐρώπην κατὰ τὰ δύο προηγουμένα ἔτη, μὲ παραπτορήσεις τινάς καὶ ἐπὶ τῆς κρατούσης προοπτικῆς διὸ τὸ τρέχον ἔτος. Ἡ ἔκθεσις βασίζεται ἐπὶ στοιχείον καὶ στατιστικῶν δεδομένων, ἀτίνα υπεδήλωσαν εἰς τὴν γραμμή τείγον τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ. ἀπό τὰς ἀντιπροσωπείας τῶν χωρών-μελῶν, εἰς ἀπάντησιν σχετικῶν ἐρωτημάτων, περιλαμβάνει δέ καὶ μελέτην ἐπὶ τῆς ἔξελίζεως τῆς γαιαύλαρκοπαραγωγῆς κατὰ τὴν περίοδον 1913—1953.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΟΣ

(Εις εκατομμυρία μετρικών τόνων)

Περιοχαί	1913	1929	1938	1952	1953
Όλοκληρος ο Κόσμος	1220.2	1325.8	1210.1	1487.8	1486.6
Χώραι Δυτ. Εύρωπης (Ο.Ε.Ο.Σ.)	494.0	502.0	476.7	473.7	470.4
Μεγάλη Βρεταννία (Ιδιαίτερα)	292.0	262.0	230.8	230.1	227.8
Ηνωμέναι Πολιτείαι	516.6	549.7	535.3	457.3	434.1
Σαδ. «Ενωσις» (κατά προσέγγισιν)	30.0	36.9	113.7	230.0	245.0
Ανατολική Εύρωπη	79.1	96.5	90.2	110.5	115.1
Ασία	56.1	92.5	123.3	130.4	139.0

Τὸ 1954 ἡ γαιανθρακοπαραγωγὴ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἀνήλθε — κατὰ τὴν ἔκθεσιν — εἰς 476 ἑκατομμυρία μετριῶν τόνων, φθάσασα, διὰ πρώτην φορὰν ἀπὸ τοῦ 1945, εἰς τὸ προπολεμικὸν ἐπίπεδον.

ΑΙ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΕΩΣ: Μετά την ιδιαίτερης σημαντικής ζήτησης τού γαιανθρώπους κατά τό 1951, έχει αφορμή της Κορέας, παρεπερθήτη τό 1952 και 1953 μία υπόχωρωσης, άλλα τό 1954 ή δρατή κατανάλωσις είς τὰς χώρας τού Ο.Ε.Ο.Σ. Θά φθάση νὰ είνει κατά τό έκαπτομυρία τόννων ανωτέρα της τού 1953 (481 έκαπτον, τ. τό 1954. Έναντι 476,5 έκαπτων, τ. τού 1953). Ή από τους άριθμους αυτούς έμφανιζομένη τάσις άκολουθεῖ διαφόρους κατά χώρας ροπάς.

Η ἐπιτροπή προσεπάθησε ν' ανεύρῃ τας ἑπτὶ τῆς κατανάλωσεως του γαιάνθρακος ἐπιρροάς, τῶν ὄργανων καὶ οἰκονομικῶν παραγόντων, οἵτινες ἐπέδρασαν κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη, ἀναφέρει δὲ σχετικῶς τὸν συναγωνισμόν, εἰς τὸν ὃποιον είναι ἀτεβεμένος καὶ γαιάνθρακας καὶ τοὺς διαφόρους κατὰ χώρας βαθμὸν συμμετοχῆς τῆς ὑδροπλετρικῆς ἐνέργειας, τοῦ φυσικοῦ ἀερίου καὶ τοῦ καυσίμου πετρελαίου.

Η ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΔΙΑ ΤΟ 1955: Ή έκθεσις διαπιστώνει, ότι ή ολική κατανάλωσης γαιανθράκων κατά τό 1955 θα έξαρτηθει κατά μέγια μέρους έκ του βαθμού της δραστηριότητος της, βιομηχανικής παραγωγής και ιδιαιτέρως της σιδηρουργικής τοιάυτης και εί της πιθανής αύξησης της κατανάλωσεως εις τούς σταθμούς ηλεκτροπαραγωγής, τού φωτιστικού αερίου και τας άλλας βιομηχανίας. Οι άριθμοι τους όποιους παρέχουν αι χώραι είπι τον πιθανού πεδίου της βιομηχανικής παραγωγής κατά τό 1953, έπιτρέπουν νά προβλέψη τις, ότι ή βελτίωσις αύτη θα έξακολουθησε. Αι κλιματολογικαί έξ αλλου συνθήκαι του χειμώνος θα άσκησουν από της πλευράς των σημαντικήν έπιρροην επί τών οικιακών άνοιγκων. Δεδομένης έπισης της σημασίας τών εις γαιανθράκαν αναγκών της Μεγάλης Βρετανίας και τών προγραμμάτων της χώρας ταύτης, σον αφόρα την μέλλουσα παραγωγήν χάλυβος, αερίου και ηλεκτρικής ένεργειας, δέον νά προβλέπεται, ότι ή κατανάλωσις γαιανθράκος θα αύξανεται κατά έξακολουθητικόν τρόπον.

Αι πρός την Μεγάλην Βρετανίαν ἔξαγωγαί τῆς Δυτικῆς Εύρωπης, αἱ όποιαι ἐσημειώσαν ποιάν τινα εύρυτητα κατὰ τὸ δεύτερον ημισυ του 1954, θα δυνηθοῦν — κατὰ τὴν ἔκθεσιν — νᾶ διατηρηθοῦν εἰς τὸν αὐτὸν ρυθμὸν κατὰ τὸ 1955, ἀν δὲ κάτιον αὐτῆς δέν κατορθώσῃ ν' ἀντιμετωπίσῃ τὸ προβλέπομένην αὖθιστον τῆς κατανάλωσεως.

ποτή την προσεπομπήν αρχικά της κατανέμουσαν.
Θεωρείται — κατά την έκθεσην — δυσκολόν γά υπόλογισθή, ποία θα είναι ή ροή είσαγωγής γαιανθρακος άπό τας 'Ηνωμένας Πολιτείας, είδη την Εύρωπην κατά το 1955. Το 1952 είχον είσαχθη 25 έκαπτομμύρια τόνων, το 1952 20.4 έκαπτο, τ. και το 1953 7.2 έκαπτομμύρια τόνων. Το 1954 οι είσαγωγες υπήρξαν στάσιμοι. Διά το 1955 θα ξέραπτησουν άπό τον δύκον τών άνταλλαγών έντος της Κοινής Αγορας γαιανθρακος καί χάλιδας, άπό το κόστος τών υπερατλαντικών μεταφορών του γαιανθρακος και άπό την χορήγησιν άδειών εκ μέρους τών είσαγωγικών χωρών.

ΤΟ ΚΑΚΟΝ ΤΗΣ ΔΙΑΚΡΙΣΕΩΣ ΤΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Η ΕΝΤΟΝΟΣ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ ΤΩΝ ΑΓΓΛΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Κύριο γέμα τῆς συνελθόύσης τὴν 24ην Φεβρουαρίου γενικῆς συνελεύσεως τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ νεοελεγέντος προέδρου κ. Α. Ι. Ἀντέρσον, ὑπέρ τον ἡ διάκρισις σημαίας. Σχετικὴν περίπλουφην τῆς ἐκθέσεως τοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς ἀναφορμένης καὶ εἰς τὸ θέμα τούτῳ, ἔχουμεν ὥδη δημοσιεύεις εἰς τὸ προγούμενον τεύχος μας, λόγῳ, ὅμως, τοῖς εὐρύτεράς σπουδαίωτος τοῦ θέματος, ἐπανερχόμεθα ἐπὶ τῆς ψηφισθείσης ἀπό τὴν συνέλευσιν σχετικῆς ἀπόφασεως. Ο κ. Ἀντέρσον περιέγραψε τὴν διάκρισιν σημαίας, ὡς τὸ σοφαρώτερον τῶν κινδύνων διά τον χώρας, διπλῶς τῷ Ἀγγλικά, αἵτινες τόσον ἔξαρτον ἀπό τὴν ναυτιλίαν τῶν αὐτήν ταῦτην τὴν ὑπόστασιν τοῦ. «Ως σῶμα κατ' ἔδοχόν γε ἐκπροσωπούν τὴν ναυτιλίαν, φειλομεν — εἶπε — ὡς ἀντιτεωπίσωμεν τὴν διάκρισιν σημαίας, ὡς ἀντιτίθεμεν εἰς τὰ ζωτικώτερα τῶν συμφερόντων μας. Εἰς μιὰν βιομηχανίαν διενθύνος χαρακτήρος, ὡς εἶναι ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, εἶναι ἀδύνατον διά τὰς κατὰ χώρας έθνικας ναυτιλίας νό τοπαραμένουν ὑγείες, ἐάν ηθέλῃ περιορισθῆ τὸ πεδίον τοῦ ἐλεύθερου συναγωνισμοῦ. Ἐάν αἱ χώραι, ποὺ περιπαθῶνται ἀπέκτεινον τὴν ναυτιλίαν των δια τὸν οἰκουμενικὸν μέσων, αἰσθάνωνται, πράγματι, ὅτι διὰ λόγους γούτρων καὶ ἔθνικης ἀμύνης εἶναι ἀναπόθετοι οἱ περιορισμοὶ τοῖς διακρίσεωις, θά δηδύναμο, ἀντ' αὐτῶν, νὰ ἐνσχύσουν εὐθύνητορέν την ναυτιλίαν των διά τῆς παροχῆς ἐπικορηγητείσαν».

Ἐνώπιον τῆς συνέλευσεώς ηχήθησαν πρὸς ἔγκρισιν δύο ψηφίσματα. Τοῦ ἑνὸς αὐτῶν τὴν διάκρισιν σημαίας καὶ τὸ ἔτερον τὸ ζήτημα τῶν χωρικῶν ὑδάτων, κατόπιν τῆς γνωστᾶς ἀξιώσεως τῶν νοιτοιαμερικανῶν χωρῶν, ὅπως ταῦτα ἐκτείνωνται εἰς βάρος 200 μιλίων ἀπό τῆς ἀκτῆς. Τὸ πρώτον ψήφισμα, ὁφειλόμενον εἰς εισηγησιν τοῦ κ. Κόλλιν Σ. "Ανερσον, ἀνέφερετο ειδικότερον εἰς τὸν αμερικανικὸν νομὸν τῶν 50—50. Ἐφθασεν δὸς καιρός, ἐτόνσεν ὁ κ. Κόλλιν "Αντέρσον, νὰ διακρύψωμεν, δῖτι δὲν ήμπορει πλέον νὰ συνεχισθῇ αὐτή ἡ κατάστασις. 'Η συνέλευσις διμούρμως ἀπεδέχθη τὸ ἐν λόγῳ ψήφισμα, ὅπερ ἔχει ὡς ἔξης:

ΤΟ ΕΓΚΡΙΩΣΕΝ ΨΗΦΙΣΜΑ: 'Η παρούσα έτησία συνέλευσις του Βρετανικού Ναυτικού' Έπιμελητηρίου ψηφίζει: 1) Διερμηνεύει την κατάπληξιν, την δόπια αισθάνεται ή Βρετανική ναυτιλία διά τας έξι 'Αμερικαϊκά άγοράς ειδών επί τη βάσει όπων, οι οποίοι, ένω δεν παρέχουν οιαδήποτε άμεσον βοήθειαν εις την Μεγάλην Βρετανίαν, συνεπάγονται την έφαρμογιν του ανάγκαστικου όρου της μεταφοράς κατά 50% δι' αμερικανικών σκαφών επί ανταλλαγών, αιτίνες άλλως θά διεκήγοντο επί τών συνήθων έμπορικών βάσεων.

2) Ἐκφράζει τὴν ἀνησυχίαν τῆς διὰ τὰς αὐδανούμενας εἰς ἄλλας χώρας τάσεις, καθ' ἄς, πρὸς ὑποστήριξιν τῆς ἔθνηκός των χωρητικότητος, ἀποταύουν και ἀυτά, διόπις ἀναλογία τῶν εἰσαγωγῶν ή καὶ τῶν ἔξαγωγῶν των ἐξυπερτήται διὰ τού την ἔθνους των τονάζ.

Και 3) Απευθύνεται πρός την Βρετανικήν κυβέρνησην ἐκκλησιν: α) "Οπως ἀπόδοχη πάστος περαιτέρω εμπορικής συναλλαγῆς, καθ' Ἰην αἱ ἀγοραὶ εἰδῶν θὰ ὑπόκεινται εἰς τὸν ὄρον διακρίσεως σημαίας διὰ τὰ 50%. Και β) "Οπως, ἐν συνεχείᾳ τῆς διαδηλωμένης πολιτικῆς της, ἐνια- σταμένης κατά πάστος ἔφαρμογης διακρίσεως σημαίας, ὅπουδηποτε καὶ ἀν δάσκηται αὐτῇ, ἀνανέσθη τὰς προσπαθείας της, πρὸς τὸν σκοπὸν ὁ- πως τεθῇ τέρμα εἰς τὴν τοιαύτην πολιτικὴν διακρίσεως.

Εἰσογόμενος τὴν πρότασιν ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρῳ ψηφίσματος ὁ κ. Ἀντέρον εἶπεν, ὅτι οἱ μορφαὶ διακρίσεως σημαῖαι, αἱ ὄποιαι ἔξεδηλῶθησαν μεταξὺ τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων, φαίνονται ἡπιαι, συγκρινόμεναι πρὸς τὴν μορφὴν, τὴν ὄποιαν ἀρχίζει νὰ προσδιαμβάνῃ ή διάκρισι σημαῖας σήμερον. «Φρονούμεν — εἶπεν — ὅτι εἶναι τελίως παραλογος ἡ ασκήσης πολιτικῆς, δισ ἡ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν διεθνῶς ἥδη ιπτικρινομένης, ἥπις στηρίζεται εἰς τὴν τεχνικὴν διαφύλαξιν μεγάλων ἀναλογίας, τοῦ ὑπέρθαλασσιού ἐμπορίου της, ὑπὲρ τῶν σκαφῶν της, πρὸς μεγάλων ζημιάν τῶν ἀγαπώντων τὴν ἐλευθερίαν ναυτικῶν ἐκείνων χωρῶν, τῶν ὅποιων τὰ πρὸς τὸ ζῆν ἔξαρτωνται ἐξ αὐτῶν, καθὼς καὶ ἐπὶ Κύμιοι τῆς εὐημερίας χωρῶν, τῶν ὄποιων τὴν εὐημερίαν ἔχουν φανερόν συμφέρον νὰ προσαγάγουν σι «Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι.

Τὸ μέγα τοῦτο σφάλμα ἥρχισε, καθ' ἡ γνωρίζουμεν, κατὰ τρόπον τὸ δόποιον, μολονότι ἀντέληθμηνεν καὶ ἱνέχθημεν, ἔξεφασκομεν εἴ τούτοις ἐγκάριως τὴν δυσφορίαν μας: Πρῶτον, διότι περιελήφθησαν εἰς τὴν διάκρισιν φορτία δωρεάς καὶ ἐπειτα φορτία Βοηθείας, τὰ δέ ποια ἐν μέρει απετέλουν δωρεάν. Σήμερον, δῆμως, βλέπομεν τὴν διάκρισιν τῶν φορτίων Βοηθείας νά ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὰς συνήθεις ἐμπρακτικάς φράσεις διά τὰ 50% τῶν μεταφορῶν. Καὶ ἐνώ ὁ νόμος τῶν 50—50 φαίνεται σπουδαιών 50% δι' ἐκστατο τῶν συμβαλλομένων μερῶν, εἰς τὴν πραγματικότητα τὰ 50% διαφύλασσονται υπέρ των ἀμερικανικών πλοίων, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 50% ἀφήνονται διά τὰ πλοία ὅλων τῶν ἄλλων χωρῶν, ἀτία σύνταξιν είναι ὑποχρεωμένα νά ἀποδυθοῦν εἰς ἀγύνων διεκδικήσεως τοῦ ἐλύγω ποστοῦ.

Περαιτέρω δ. κ. "Αντερσον έτονίσειν, ότι ή στάσις του αυτή ίσως φανή σκληρά είς τα όμματα των 'Αμερικανών, νομίζει, ίσμα, ότι δεν θα ήτο όρθιν νά άποκρυδόν αισθήματα, άπο τά όποια τόσον ζωηρών και τιμών διακατέχεται τις. «Πρέπει — είπε — νά διαμαρτυρηθούμεν μετά παρρησίας και νά ζητήσωμεν», σπώς σταματήσῃ ή τακτική αύτη, καθ' ην στιγμήν βλέπομεν νά ξέλισσοται μία κατάστασις άνωμαστηπήτων ζημιώνουσα την απαραίτητον έλευθερίαν τού παγκοσμίου έμποριου, πολλῷ μάλλον, καθόδον την κατάστασις αυτή δημιουργείται άπο Δύναμιν, ήτις είναι έμφανώς κεκηρυγμένη υπέρ της έλευθερίας τού έμπορίου.

»Διά νὰ λάβετε — συνέχισεν ο κ. «Αντερσον — μιαν ήδην της εκπαίδευσης που προσθέλαν, τὰ πράγματα, δύναμαι νὰ σάς ανφέρω, ὅτι, πέραν τοῦ τελευταίου νόμου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειών περὶ προτιμήσεως τῶν φορτίων, ισχύει πάντοτε καὶ ἡ παλαιότερα χοιριθεία τοῦ Κογκρέσου. Επὶ παραδίγματι, θάσει τὴν ὑπ' ἀριθ. 17 σημάσιας ἀποφάσεως (τοῦ 1934) δύναται ἡδη νὰ ἀξιοθῇ, διπάς έξοπλισμὸς σταθμού ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας ἀγορασθεῖς ἐν 'Αμερικῇ (ἡ ἀγορὰ εἶναι δυνατή διὰ δανειών παρεχούμενών ἀπὸ Ιδιωτικὰ Τραπέζες ἐν 'Αμερικῇ, τὴν ἐγγύηση τῆς Τραπέζης Εἰσαγωγῶν—'Εξαγωγῶν) πρέπει ἐν τῷ διάτοποι τὴν μεταφερθῆ δι' ἀμερικανικῶν πλοίων. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταῦτην μάλιστα, οὐδὲ καν προκύπτει ζήτημα ἔφαρμογις τοῦ νόμου τῶν 50—50. Πράγματι, δύσον περισσότερον μελετᾶ τις τὰ ἀμερικανικὰ νομοθετήματα περὶ προτιμήσεως φορτίου, τόσον περισσότερον πειθεῖται περὶ τῆς δυνατότητος εὑρυτέρας ἔφαρμογις τῆς διακρίσεως. Επιπροσθέτων, δύσον περισσότερον θὰ αὖσην ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, τόσον περισσότερον αἰσθητὸς θὰ καθίσταται ὁ ἀντίκτυπος τῆς δια-

ARIST. THEODORAKOPULOS
REPRESENTATIVE OF
SCHAAR & NIEMEYER
ESTABLISHED 1851

WHOLESALE SHIPCHANDLERS

卷之三

HAMBURG II
FREEPORT, BROOK 6

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

TELEGRAMS : SCHAARMEYER-HAMBURG

κρίσεως, μὲ τὴν ὁποίαν θὰ προστατεύεται. Τὸ δὲ χειρότερον εἶναι, ὅτι τας μεδόδους ταύτας, λόγω τοῦ ὑψηλοῦ ἐπιπέδου τοῦ ἀμερικανικοῦ γοήτρου, θὰ τὰς ἀντιγράφουν ὀλονέν καὶ περισσότερον, ἄλλαι χώραι. «Ἐχομεν ἡδη ὑπ' ὅψιν πλέον τῶν εἴκοσι διεθνῶν συμφωνιῶν, εἰς τὰς ὁποῖας τοῦτο ἔγενετο ἡδη».

Καταλλγόνων ὁ κ. «Ἀντερσον ἐτόνισεν, ὅτι κατὰ τὴν τελευταίαν συμφωνίαν μεταξὺ Μεγάλης Βρετανίας καὶ Ἡνωμένων Πολιτειῶν διὰ τὴν προμήθειαν γαιανθρακος, ἡ Ἀμερική ἐπώλησεν ἔνα, οὕτως εἰπεῖν, ἐνοχλητικὸν δι', αὐτὴν πλέονασμα, ἡ Ἀγγλία ἡγόρασε τὴν ποσότηταν ὑπὸ τὴν κανονικὴν ἐμπορικὴν ὁδὸν. «Ἄγη ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ νόμου τῶν 50% προκειται νὲ καλύψῃ καὶ τὰς ἐργασίας τοῦ εἰδους τούτου, τότε δύναται καλύψῃ καὶ ἀπάσας τὰς ἀλλας. «Ἐπεστο, συνεπεῖς, ὁ χρόνος νὰ διακρινέσθων, ὅτι ἡ κατάστασις αὐτῆ δὲν ἡμπορεῖ νὰ συνεχισθῇ».

«Υποστηρίζων τὴν προεδρικὴν πρότασιν ὁ κ. I. Γ. Ντάνν ἐδήλωσεν, ὅτι οἱ Βρετανοὶ πλοιοκτήται «τρόπιτσ» δὲν δυσανασχετοῦν, οὐδὲ δυσφοροῦν διὰ τὸν συμαγνύσμαν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων. «Ἄν, δι', οἰσθοῦστος λόγους, οἱ Ἀμερικανοὶ θεωροῦν ἀναγκαῖαν τὴν ἐπιδότην τῶν τραπέπος φορτηγῶν των — μολονότι οὐδεὶς ἀγαπᾶ τὰς ἐπιχορηγήσεις — θὰ ἡτο προτιμότερον νὰ ἔγινετο τοῦτο εὐθέως, καὶ οὐχὶ διὰ διακρίσεως, οἷα ἡ ἐπιβλέψια εἰς τὴν μεταφορὰν τοῦ γαιανθρακος. «Ἡκούσαμεν — εἶπε — νὰ λέγωνται ἀρκετὰ περὶ δωρεῶν καὶ δοθείσεων. «Ἄν δώσετε ἔνα λευγός ἀδεκανίκιας εἰς ἔνα ἀνάπτηρον, δύστοκον εἶναι, ἂν οὗτος δυνηθῇ νὰ σάς ζητήσῃ, ὅπως τοῦ τὰ ἀποστείλετε συστημένα διὰ τοῦ Ταχυδρομείου, παρὰ ύπο κοινήν τινα ἀποστολήν. Αὔτος ἡδη ὅφειλε νὰ δεχθῇ τὸ δῶρον μετ' εὐγάνωμούν. «Ἄν εὖ ἀλλο, τὸν βοηθήσετε νὰ ἀποκτήσῃ ἀδεκανίκια καὶ τοῦ δρίσετε πῶς θὰ μεταφερθοῦν ταῦτα, ἔχει τότε οὗτος τὸ δικαίωμα νὰ προβάλῃ ἀντιρήσεις καὶ νὰ μὴ δεχθῇ, ὑπὸ τοῦ ἀπαραδέκτου ὅρους σας, τὴν βοηθείαν».

«Ἡ Νορβηγία — ἔξηκολούθησεν ὁ κ. Ντάνν — ἀπέρριψε τοὺς ἀμερικανικοὺς ὅρους διὰ τὴν προμήθειαν γαιανθράκων, ὑπὸ τὸ σέδιον Βοηθείας Ἀμοιδαίας Ἀσφαλίσεως. «Οφείλεται κάθε τιμὴ εἰς τὴν Νορβηγίαν διὰ τὴν στάσιν της ταύτην. «Ἡ δέσις ἡμῶν τῶν Ἀγγλῶν εἶναι ἰσχυροτέρα. «Ο πρασφερόμενος γαιανθρακός δὲν ἀπετέλει δῶρον. Τὸν ἐπληρώσαμεν βεβαίως εἰς λίρας, ἀντὶ δολαρίων, μετὰ τὰ ὅποια ἐπληρώναμεν τὰς προηγουμένας ἀγοράς, ἀλλὰ μὲ καμμίαν ἔκπτωσιν. Τὸ Βρετανικὸν Θησαυροφυλάκιον, μολονότι διασθέτον ἐπερκῇ δολλάρια, δὲν ἀντελθόθη τὸ χαΐνον βάραθρον καὶ ἐπεσεν ἐντὸς αὐτοῦ. Τὸ δὲ κακὸν εἶναι, δχι μόνον ὅτι ἐπεσεν, ἀλλ' ὅτι καὶ παραμένει ἀκόμη ζαλισμένον ἀπὸ τὸν χυστὴν λάψιν καὶ νομίζει, ὅτι εύρισκεται ἐπὶ τοῦ ὅρους Ναβάν, ἀπενίζον τὴν γῆν ἐπαγγελίας».

Καὶ ὁ κ. Ντάνν κατέληξεν: «Οὐδεμία ὑπῆρχε δικαιολογία διὰ τὴν βετερινὴν κυβέρνησην νὰ προδῷ εἰς θυσίαν ἀρχῆς, πρὸς τὴν ὁποίαν ἐπλήρωσε καὶ πληρωνεῖ ἀκόμη κωμικὰς ὑποσείας, διὰ νὰ οἰκονομῆ ὀλίγα δολλάρια, καθ' ἣν στιγμὴν τὰ εἰς δολλάρια ἀποθέμετα μας εἶνε ἔξαιρετικῶς μεγάλα. Ἡδηντο ἀκόμη νὰ δώσηται ἀλλοῦ σένον συνάλλαγμα ἔχον τὴν αὐτὴν ἀξίαν με τὸ ἀμερικανικὸν. «Υπῆρξα μέλος τῆς ἀντιποσωπείας, ἡ δούτια ἐπεστέφθη τὸν ὑπούργον τῶν Μεταφορῶν καὶ τῆς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας καὶ είμαι εὐχαριστημένος, διότι ἐπεισθή περὶ τοῦ δικαίου τῶν παραπόνων μας. Εἶναι, δικα, προφανές, ὅτι πότεπε νὰ τελώμενες εἰς διαρκῆ ἐπιφυλακὴν πρὸς παρακολούθησιν τῶν ἔξελίξεων τοῦ ζητήματος».

Ελληνικὰ Δικαστήρια

ΑΡΙΘ. 2241)54 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

— «Υποχρέωσεις καὶ εὐθύναι ἐπὶ συμβάσεως θαλασσίας μεταφορᾶς ὑπορεύματων. Εύθυνη, συμπλοιοκτητῶν καὶ περιπτώσεις ἀπαγγελίας προσωπικῆς κρατήσεως. Περιπτώσεις ἄρσεως εὐθύνης πλοιαρχοῦ ἐν περιπτώσει ἀνωτέρας βίας. Παραχώρησης πλοίου κατ' ἄρθρ. 286 Εμπ. Νομ. πρὸς δανειστάς.

«Ἐπειδὴ καθ' ἣ προκύπτει ἐκ τῶν ἄρθρ. 311, 328 καὶ 320 Εμπ.Νομού, ἐπὶ συμβάσεως θαλασσίας μεταφορᾶς ὑπορεύματων, ὃ μεταφορεύεται εἰς τὴν ἐν τῷ τόπῳ προρισμοῦ παράδοσιν τοῦ φορτίου εἰς τὸν φορτωτὴν ἢ παραλήπτην, εὐθύνεται δὲ ἐκ μόνου τοῦ γεγονότος, ὅτι ἀπεδέχθη τὴν μεταφορὰν διὰ πάσαν διλικήν ἡ μερικὴν ἀπώλειαν τοῦ φορτίου τοῦ πλοιού, ἀναφέρονται εἰς τὴν ἡλην τῆς ναυλώσεως, ἡ δὲ ὑπὸ αὐτῶν καθιερουμένη εὐθύνη δράση τὸ πρόσωπον τοῦ ἔκναυλωτοῦ, δηλαδὴ τοῦ πλοιοκτήτου, ὃ πλοιοκτήτης εἶναι ἀστικῶς ὑπεύθυνος διὰ τὰς ἀποτίσματος ἐνέργειας τοῦ. Ἐπὶ συμπλοιοκτησίας ἡ ἀπέναντι τῶν τριῶν ευθύνης τῶν συμπλοιοκτητῶν, ὡς τοιούτων, ὅριζεται κατὰ λόγου τῆς εἰς τὸ πλοίον συμμετοχῆς των. Διὰ τὴν ἔκτασιν τῆς ἀποζημιώσεως ἐπὶ ὅλης τῆς διαδικανίας τοῦ φορτίου, ὃ λαμβάνεται ὑπὸ διφύοις ἡ ἀξία αὐτοῦ ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προρισμοῦ, πήτις οὗτος ἀνέρχεται εἰς τὸν τόσα χρήματα, σσα θ' ἀπαιτηθῶσιν ἐν τῷ τόπῳ τούτῳ πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων των ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν ἐμπόρον καὶ ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ ἐμπορικῆς διαφορᾶς, ἡ δυνάμει τοῦ Νόμου εἰς δλας τὰς δίκας, τὰς ἀφορώσας τὴν ἐμπορίαν καὶ τὰς συναλλαγματικὰς ἀνευ διαφορᾶς προσώπων. Ακολούθως τούτοις, ἡ ὑπὸ κρίσιν ἀγωγή, ὡς αὐτὴ διηκρινίσθη καὶ ἐβελτιώθη παραδεκτῶς διὰ τῶν προτάσεων, ἐν ἡ ἐκτίθεται, ὅτι ἡ φορτωθείσα εἴναι ἐν Πόρτο—Λάγο ὑπὸ τοῦ πλοίου Μ).ς, οὐτίνος πλοιοκτήται τυχαίων συναντήσεων ὃ πρώτος τῶν εναγούμενων 1. I., κατὰ 45 %, οἱ δὲ λοιποὶ A. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς τὴν 17ην Ιουλίου 1952, κατόπιν συμβάσεως ουσιοφόρησης μεταξὺ των εναγούμενων 1. I., κατά 45 %, οἱ δὲ λοιποὶ Α. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπων πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν ἐμπόρον καὶ ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ ἐμπορικῆς διαφορᾶς, ἡ δυνάμει τοῦ Νόμου εἰς δλας τὰς δίκας, τὰς ἀφορώσας τὴν ἐμπορίαν καὶ τὰς συναλλαγματικὰς ἀνευ διαφορᾶς προσώπων. Ακολούθως τούτοις, ἡ ὑπὸ κρίσιν ἀγωγή, ὡς αὐτὴ διηκρινίσθη καὶ ἐβελτιώθη παραδεκτῶς διὰ τῶν προτάσεων, ἐν ἡ ἐκτίθεται, ὅτι ἡ φορτωθείσα εἴναι ἐν Πόρτο—Λάγο ὑπὸ τοῦ πλοίου Μ).ς, οὐτίνος πλοιοκτήται τυχαίων συναντήσεων τῶν πρώτων τῶν εναγούμενων 1. I., κατά 45 %, οἱ δὲ λοιποὶ A. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς τὴν 17ην Ιουλίου 1952, κατόπιν συμβάσεως ουσιοφόρησης μεταξὺ των εναγούμενων 1. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπων πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν συμπλοιοκτήτην αὐτούς καὶ προστατεύεται ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προρισμοῦ τῶν εναγούμενων 1. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπων πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν συμπλοιοκτήτην αὐτούς καὶ προστατεύεται ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προρισμοῦ τῶν εναγούμενων 1. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπων πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν συμπλοιοκτήτην αὐτούς καὶ προστατεύεται ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προρισμοῦ τῶν εναγούμενων 1. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπων πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν συμπλοιοκτήτην αὐτούς καὶ προστατεύεται ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προρισμοῦ τῶν εναγούμενων 1. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπων πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν συμπλοιοκτήτην αὐτούς καὶ προστατεύεται ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προρισμοῦ τῶν εναγούμενων 1. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπων πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν συμπλοιοκτήτην αὐτούς καὶ προστατεύεται ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προρισμοῦ τῶν εναγούμενων 1. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπων πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν συμπλοιοκτήτην αὐτούς καὶ προστατεύεται ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προρισμοῦ τῶν εναγούμενων 1. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπων πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν συμπλοιοκτήτην αὐτούς καὶ προστατεύεται ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προρισμοῦ τῶν εναγούμενων 1. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπων πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν συμπλοιοκτήτην αὐτούς καὶ προστατεύεται ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προρισμοῦ τῶν εναγούμενων 1. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπων πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν συμπλοιοκτήτην αὐτούς καὶ προστατεύεται ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προρισμοῦ τῶν εναγούμενων 1. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπων πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν συμπλοιοκτήτην αὐτούς καὶ προστατεύεται ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προρισμοῦ τῶν εναγούμενων 1. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπων πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν συμπλοιοκτήτην αὐτούς καὶ προστατεύεται ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προρισμοῦ τῶν εναγούμενων 1. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπων πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν συμπλοιοκτήτην αὐτούς καὶ προστατεύεται ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προρισμοῦ τῶν εναγούμενων 1. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπων πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν συμπλοιοκτήτην αὐτούς καὶ προστατεύεται ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προρισμοῦ τῶν εναγούμενων 1. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπων πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν συμπλοιοκτήτην αὐτούς καὶ προστατεύεται ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προρισμοῦ τῶν εναγούμενων 1. I., καὶ N. Θ. κατ' 25.5 % ἔκστασης, ποσότης φακῶν καθαροῦ βάρους 36007 καὶ φασολίων καθαροῦ βάρους 14303 πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸν τόπων πρὸς ἀντικατάστασιν των. Ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 732 καὶ ἄρθρ. 999 πρ. Ι. Δικ. προσωπικῆς κράτησης ἀπαγγέλλεται κατὰ τὸν συμπλοιοκτήτην αὐτούς καὶ προστατεύεται ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προρισμοῦ τῶν εναγούμεν

αν οὗτοι υπέχουσιν εὐθύνην πρὸς ἀποδημίωσιν. Τὰ γεγονότα ταῦτα, ὡς ἔκτιθενται κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου, δάσει τῷ ἀνωτέρῳ δεκτῶν γενομένων, συνιστοῦν ἀπλούν τυχαίον γεγονός, τούτεστιν ὑπὸ τὴν στενὴν ἐννοιαν καὶ οὐχὶ ἀνωτέρων βίᾳν, ὡς οἱ ἐναγόμενοι ισχυρίζονται, δι' ὃ καὶ υπέχουν εὐθύνην. 'Ακολούθως ἡ περὶ ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῆς πρὸς ἀποδημίωσιν εὐθύνης ἐνστασίς τῶν ἐναγομένων, λόγω ἀνωτέρων διας, ἀπορριπτέα κρίνεται.

'Επειδὴ κατὰ τὴν κρατήσασαν ἐν τῇ ἐπιστήμῃ καὶ νομολογίᾳ ἐρημεῖσαν τοῦ ἄρθρου 278 παρ. 3 Ἐμπ. Νόμου, καθ' ὃ ὁ πλοιοκτήτης ἀστικὸς ὡς ὑπεύθυνος διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου, δύναται ἐν πάσῃ περιπτώσει ν' ἀπαλλαγῇ τῶν ὑποχρεώσεων τούτων διὰ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, ὁ πλοιοκτήτης ἀπαλλάσσεται διὰ τὰς ἐκ συμβάσεως τοῦ πλοιάρχου μετὰ τρίτων γεννηθείσας ὑποχρεώσεως διὰ παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ ὅταν τούτῳ ἐβιθίσθῃ καὶ εὑρηται ἂδη εἰς τὸν βυθὸν τῆς θαλάσσης καὶ δὴ κατὰ τρόπουν, ὥστε νὰ εἶναι δυσχερῆς ἡ καὶ ἀδύνατος ἡ ἀνέλκυσίς του. 'Η ὑπὸ τῶν ἐναγομένων, δὲν, ἐπικαλούμενη παραχώρησης τοῦ βυθισθέντος πλοίου Α/ς Κ. Σ. καὶ τοῦ ναύλου καὶ ὡς ἰσχυρισμὸς περὶ ἀπαλλαγῆς τούτων ἀπὸ τῷ ἐκ τῆς μὴ ἐκτελέσεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς ὑποχρεώσεως ἐκ τῆς βυθίσεως τοῦ πλοίου προελθούσης, περὶ ἣς ἐν συνεχείᾳ, νόμῳ βάσιμος ἐστὶ κατ' ἀρχήν, καὶ ὡς τοιαύτη ἔξεταστε. Τὰ ἐναντία ὑπὸ ἐναγομένων καὶ παρεμβάντος ὑποστηρίζομενα ἀπορριπτέα κρίνονται.

'Ἐπειδὴ διὰ τῶν προτάσεων τῆς προκειμένης δίκης ἡ ἐνάγουσα καὶ τὸ προσθέτως ὑπὲρ ταύτης παρεμβάνων 'Ελληνικον Δημόσιον τὸ πρώτων προβλάλει, δάσει τοῦ ἄρθρου 283 Ἐμπ. Ν., πρὸς ἀπόκρουσιν τοῦ προβλήντος παρὰ τῶν ἐναγομένων δικαιούματός των τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, πρὸς ἀπαλλαγὴν τοῦ, ἀπὸ τὰς ἐπὶ τῷ ἀγνῷ ἀξιώσεις, διὰ τὴν ὑδησίας ὄφελεται ὅχι μόνον εἰς τὰς διαρθρέουσιν τοῦ παραχώρησης τοῦ πλοίου ἀμέλειαν, χωρὶς συγκεκριμένων νὰ ἐκτίθηται ἐν αὐταῖς εἰς τὶς συνιστάσαι αὐτή. 'Ο ισχυρισμὸς οὗτος, ἀνεξαρτήτως ἀλλοῦ λόγου καὶ εἰδικώτερον τῆς διοριστίας του, ἀπορριπτέος αὐτεπαγγέλτως καὶ ὡς ἀπαράδεκτος οὕτω προβαλλόμενος, ὡς συνιστών μεταβολήν τῆς διάσεως τῆς ἀγνῷς νόμῳ ἀνεπίτρεπτον, δεδομένου, μάλιστα, διὰ οὐδὲ μέμονως περιέχεται ἐν τῷ δικογράφῳ τῆς ἀγνῷς τοιαύτη τις, ἔστω καὶ ἐπικοινωνία. Τὰ ἐναντία ἀπορριπτέα.

'Ἐπειδὴ τὴν παραχώρησιν τοῦ πλοίου ὁ πλοιοκτήτης δύναται νὰ ποιήσῃται κατὰ πάσαν στάσιν τῆς δίκης καὶ κατὰ τὴν ἑκτέλεσιν. 'Η παραχώρησις ἀποτελεῖ μονομερή πρᾶξην, μὴ χρήζουσαν τῆς ἀποδοχῆς ἢ τῆς συνανέσεως τῶν δανειστῶν καθ' ὃν ἀσκεῖται, ἐνεογεῖ δὲ αὐτοδικαίως. Αὕτη γίνεται κατ' ἄρθρ. 286 Ἐμπ. Ν. διὰ ὅλησεως συντασσομένης ἐνώπιον Συμβολαιογράφου ἢ ἀντίγραφου κοινοποιεῖται εἰς τοὺς ὑπὲρ ὧν ἡ παραχώρησις καὶ εἰς τὸν προτύπων τὸ νηολόγιον. Διὰ τὸ ἔγκυρον τῆς παραχωρήσεως οὐδὲλως ἀπαιτεῖται καὶ ἡ ἀναγραφὴ ἐν τῷ περὶ ταύτης δηλώσει ἐν ἀκριδείᾳ τῆς ποσότητος τοῦ παραχωρήσεων ναύλου ἢ ὄνυμάτων τυχὸν ὄφελόντων αὐτίν. 'Η παραχώρησις δύναται νὰ γίνῃ πρὸς πάντας τοὺς δανειστὰς, ἢ πρὸς τινας ἐξ αὐτῶν, δὲν ἔξταζεται δὲ καὶ ἡ ιδιότης τοῦ δανειστοῦ. Τοιαύτη χωρὶς καὶ ἀπέναντι τοῦ Κράτους, ὑπὲρ οὐ ἐγενήθη τυχὸν ἡ ἀπαίτησις. Οἱ ἐναγόμενοι ἀ-

σχυρίζονται, ὅτι διὰ τῆς προσαγομένης ἐν κεκρυμένῳ ἀντιγράφῳ ὑπὸ ἄρθρ. 1365 καὶ ἀπὸ 9 Μαρτίου 1954 δηλώσεως παραχωρήσεως πλοίου καὶ ναύλου, συνταχθείσης ἐνώπιον τοῦ Συμβολαιογράφου 'Αθηνῶν I. Κ., τοῦ ὑπὸ αὐτοῦ 1919Γ) 1954 ἀπόδ. ἐπιδοσεως τοῦ παρὰ τῷ Πρωτοδικείῳ Αθ. Δικαστικοῦ Κλητῆρος Α. Π. τῆς ὑπὸ αὐτοῦ 185) 1954 ἀποδεικτικοῦ ἐπιδοσεως τοῦ παρὰ τῷ Πρωτοδικείῳ Αθηνῶν Σικαστικοῦ κλητῆρος Ν. Τ. προκύπτει, ὅτι οἱ ἐναγόμενοι προέβησαν διὰ δηλώσεως ἐνώπιον τοῦ Συμβολαιογράφου εἰς παραχωρήσιν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, ἀνερχόμενου εἰς δραχ. 14.000.000 πρὸς ἀπαντας τοὺς δανειστάς, τούτεστιν πρὸς τοὺς δικαιούμενους λαμβάνειν παρὰ αὐτῶν καὶ πρὸς τὴν ἐνάγουσαν καὶ παρεμβάνων 'Ελληνικὸν Δημόσιον. 'Η οὕτω πως γεννημένη παραχώρησις νομοτύπως ἐγένετο καὶ δέον ὅπως κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἀνωτέρων ἀπαλλαγῶν οἱ ἐναγόμενοι πάστοις ἐν τῇ ἀγωγῇ εὐθύνη καὶ συνεπεια τούτου ἀπόρριψη ή ὑπὸ κρίσιν ἀγωγῆς.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: 'Η ἀνωτέρω ἀπόφασις δέχεται ὅτι ὁ πλοιοκτήτης καὶ εἰς τὴν σπανίαν περιπτώσιν τῆς ἀπώλειας τοῦ πλοίου δύναται νὰ ἀπαλλάσσῃ ἐκ τῶν ὑποχρεώσεων αἵτινες πηγάζουσιν ἐκ τῶν συμφωνιῶν, τὰς ὥσπεις τὸ πλοίορχος μετὰ τῶν τρίτων, διὰ τῆς παραχωρήσεως τοῦ πλοίου καὶ ὅταν ἀκόμη τοῦτο ἐθνικόθιμη καὶ εὐρισκετο εἰς τὸν βυθὸν τῆς θαλάσσης καὶ μάλιστα κατὰ τρόπουν ὥστε γὰ εἶναι ἀδύνατος ἡ ἀνέλκυσίς του. 'Άλλα τότε οὐδὲν θὰ δύναται βεβαίως νὰ ὀφεληθῇ ὁ πρὸς ὃν ἡ παραχώρησις καὶ οὕτω πως αὐτὸς ἀποδινεῖ ἀνευδηματικής σημασίας καὶ οὐδεμιας ὀφελείας διὰ τὸν ἐνδιαφερόμενον. Διὰ τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιοκτήτου καὶ ποάκτοος κατὰ τὴν μεταφορὴν ἐμπορευμάτων βλέπε τὴν ὑπὸ αὐτοῦ 713) 49 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Πειραιώς («Ναυτικά Χρονικά» T. 110 σελ. 13). Διὰ τὴν ποινικήν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου βλ. τὴν ὑπὸ αὐτοῦ 406) 50 ἀπόφασιν τοῦ Αρείου Πάγου («Ναυτικά Χρονικά» T. 146 σελ. 11). Διὰ τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου ποάς ἀποκημώνιον διὰ βλάβας ἐμπορευμάτων καὶ ἀπώλειαν φορτίου βλ. τὴν ὑπὸ αὐτοῦ 781) 51 ἀπόφασιν 'Εφετείου Αθηνῶν («Ναυτικά Χρονικά» T. 161 σελ. 17). Διὰ τὴν εὐθύνην τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ ζόλων ἀνεξαρτήτων ποσοῦ συμπλοιοκτησίας βλ. τὴν ὑπὸ αὐτοῦ 1232) 53 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Αθηνῶν («Ναυτικά Χρονικά» T. 211 σελ. 19) καὶ διὰ τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρωμάτος καὶ τὴν ἀπαλλαγὴν κατὰ τὸ ἄρθρον 278 Ε. Ν. βλ. τὴν ὑπὸ αὐτοῦ 313) 54 ἀπόφασιν 'Αρείου Πάγου («Ναυτικά Χρονικά» T. 216 σελ. 23).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

Αγγλικὰ δικαστήρια

-**Άγορά πλοίου καὶ ἐπισκευασία βλάβης τῶν ύφαλων του.**

'Υπὸ τῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων ἔξεδικάσθη αἴτησις τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Γεωργίου Ι. Λιβανοῦ πρὸς ἀναθεώρησιν διαιτητικῆς ἀποφάσεως, ἔκδοθείσης ἐπὶ διενέξεως μεταξύ αὐτοῦ καὶ τῆς ἑταίριας «Γκουέντ. Λτδ.», τοῦ "Αμπερτον, ἀφορῶσης δὲ τὴν κατὰ Μάρτιον 1953 γενομένην πλώπωσιν εἰς τὸν κ. Λιβανὸν τοῦ ἀλευτικοῦ «Γκούντιαρ». 'Ο ἀγόραστης κ. Λιβανὸς ἡμερεσήτησε τὴν καταλογισθείσαν εἰς αὐτὸν διὰ τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως εὐθύνην, ισχυρισθεὶς, ὅτι δὲν είναι ὑπόλογος διὰ τὰς

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ II

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ — ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "COMERZBANK."

22 ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ — ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΤΑ ΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ:

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΥ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΣΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΝΑΞΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΦΑΙΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΥΠΟ ΙΔΡΥΣΙΝ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

'Εν ΑΘΗΝΑΙΣ: Πλατ. Συντάγματος — 'Εν Θεσσαλονίκη ('Οδός Εγγατίας) — 'Εν Κάστρω - Λήμνου — 'Εν Τήνω

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΟ COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

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

ΜΕ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΪΡΩ

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

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

διαπάντας έπισκευής τών βεβλαμένων έλασμάτων της τρόπιδος τού παρ' αὐτού ἄγυρασθεντός ἀλιευτικού. Οι ἀντιδίκοι του ἀντέταξαν τὸ ἐπίκει-
ρημα, δέλι οφόσον ὁ ἐπιθεωρητής τού λόγδις εἶχε θεωρήσει το πλοϊον,
τοῦ δελῦν ἐκαλή καταστάσει καὶ εἴλε συστήσει εἰς τὸν ριθέντα Νησ-
γνώμονα τὴν διαιτήσην τῆς κλάσεως, εἰς τὸν τούτο εἶχε ταξινομῆι, δὲν
ἥσαν πολλοίγοι οἱ πωληταὶ διὰ τὰς ἐπισκευάς τῶν ἔλασμάτων. Τὸ ὑπό-
λογισθέν διὰ τὰς ἐν λόγῳ ἐπισκευάς ποσὸν ἀνήρχετο εἰς 1850 λίρας,
τὰς ὅποιας οὗτοι κατέθεσαν εἰς ειδικὸν λογαριασμὸν, ἐν ἀναμονῇ τῆς
διαιτητικῆς ἀποφάσεως, πήτις εἶχε προκληθῆ συνεπείᾳ ἀντιρρήσεων του
κ. Λιβαζού.

Αναλύων τὸ ιστορικὸν τῆς ἀποφάσεώς του ὁ "Ἄγγελος δικαστῆς ἑτοίμησεν, ὅτι ἡ ἀχθεῖσα ἐώπιον του ὑπόθεσις ἀφέδη, ἐν λόγοις, τὸ κατωθι. ζήτημα: «Ἀν πωληθῆ ἔνα μεταχειρίσμενόν ποιῶν ὑπὸ τοὺς γνωστούς ὄρους εργίαι», περιλαμβάνοντας διάταξιν ἐπιθεωρίσεως τῆς τροπίδος καὶ τῶν ὑψάλων μερῶν τοῦ σκάφους, θά είνει ὑπεύθυνος ὁ ἀγοραστὴς η ο πωλητὴς διὰ τὴν δαπάνην ἀποκαταστάσεως πασσος μη ἐπιθεωρίσεις ζημιας, ηπειρ ἥδηνατο νὰ εὑρέθη ὑπὸ περιστάσεις, καθ' ἃς, ἢ βλάβη της τροπίδος δὲν θὰ ἐπηρεάζει τὸ ναυπήγησον τοῦ σκάφους».

Η Ελληνική της προσωπικότητα δεν είναι επιτρέπεται να γνωστοποιηθεί στην αναφορά.
"Η μεταξύ των συμβαλλομένων μερών συμφωνία, της αγοραπαλήριας είχε κατά τό πλείστουν συνταχθή έπι έντυπου συμβολαίου, όπερ — κατά την διαπίστωσιν τού διαιτητού — χρησιμοποιείται από τον 1903. Τού πότου τού είναι λόγω συμβολαίου είναι γνωστός ότι άντιπροσωπεύων συμφωνίαν πωλήσεων ύπό τους αποκαλούμενος «Εργατικός» δρόμος.

Τὰ κύρια θέματα, ἀπίνα ύπεστηριχθεῖσαν παρ' ἐκάπερού τῶν διαιδίκων ἐνώπιον τοῦ διαιτητοῦ καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐνώπιον τοῦ διαιστήριον, ἥσαν τὰ κάτωθι: "Ἄν οὐ προσφένγων ἀγόραστης εἰχε δικιάωμα, δυναῖται τῶν ὅρων τού ὑμβολαίου τῶν ἀνάφερομένων εἰς τὴν κατάστασιν τοῦ σκάφους, νὰ ἀφυθῇ τὴν παραβλην τοῦ πλοίου, ἀν δὲν ἐπεσκευάζοντα τὸ ἐλάσματο τῆς τρόπιδος καὶ τῶν πλευρῶν καὶ ἀν ὁ πελοπῆτης ήθετει τὴν ἐκ τοῦ συμβολαίου ὑποχρέωσιν του, ὅπως παραδῶσῃ τὸ πλοίον ἀπελλαγμένον βλάβης".

Αποφανόμενος ἐπὶ τῶν πραγματικῶν γεγονότων ὁ διαιτητὸς ευρεῖ,
ὅτι κατὰ τὴν ἐνέργειασαν ἐν μονίᾳ δεξαῖαιν ἐπιθέωρησιν τοῦ «Κουνι-
τταρά» παρὰ τοῦ ἐπιθέωρητον τοῦ Λόδύση ἔκρινεν ὁ τελευταῖος οὐτος,
ὅτι τὸ πλοῖον διὶ καὶ ἀνεύ ἐπιστεκεύων ἦτο ἐν καλῇ καταστάσει καὶ ἰκανὸν
πρὸς πλοῦν, διὶ δὲ καὶ ἐπεκύρωσε τὴν ἐπιθέωρησιν τοῦ σάφους ἀνεύ ἐ-
πισκευών τῆς τσόπιδος, καὶ τὸν ἔξωτερικῶν, ὑπὸ τὴν ίσαλον γραμμῶν,
πλευρικῶν ἐλάσσοντα. Οὐδεμία ἐπίσης ὑπῆρχεν οὐσιώδης μεταβολὴ τῆς
καταστάσεως τοῦ πλοΐου ἐντὸς συμαντικοῦ τίνος χρονικοῦ διστομάτου,
ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἐπιθέωρησεως. Τὰ βεβδομάενα ἐλάσσοντα τῆς τρο-
πίδος (τὰ φέροντα κοιλώματα), ἀπίνα ὁ ἐπιθέωρητος τοῦ Νησιογάμωνος
παρεπήρησε κατὰ τὴν ἐπιθέωρησιν τοῦ σάφους, ἀπετέλουν βεβαίως Ἀπ-
μίαν, διότι ὅμως ταῦτα δὲν ἐπηρέαζαν τὴν ικανοτηταν τοῦ πλοίου πρὸς
πλοῦν, ἔκρινεν οὐτος, ὃτι ἀπετέλουν κάτι τι περισσότερον ἐνὸς ἀσημάν-
του ἀπλῶς ἐλαττώματος.

Ο διαιτητής, ἐπὶ τῶν νομικῶν ζητημάτων ἐπὶ τῶν ὅποιών ἀφῆκε νά
ἀπόφασινθή τὸ Δικαιάριον, ἔλεγε ἔκφραστε τὴν γνώμην, ὅτι οἱ πωληταί
τοῦ σκάφους, ὡθών ἡμίηνευον τὸν δρόν τοῦ συμβολίου τὸν ἀφορᾶντα
τὴν κατάστασιν τῆς τρόπιδος καὶ τῶν ύπο τὴν θαλάσσην γραμμών μερῶν
τοῦ πλοίου καὶ διτὶ εύρισκοντο ἐν δικαίῳ, δύσον ἀφορὰ τὴν ἐν μονίᾳ
δεῖξαντινές ἐπιτέλωσιν αὐτούς. Εἶχεν ἐπίσης ἔκφραστε τὴν γνώμην, ὅτι
ἡ φράσις «ἀπάλλαγμένοι βλάδησι» δὲν ὄποι δυνατόν νά ἐφασομόσθη εἰς τὴν
ζημίαν τῆς τρόπιδος καὶ τῶν ύπο τὸ θάρω μεσών τοῦ πλοίου.

προφανές είναι, ότι ούτιώδες στοιχείον συμβολαίου ήτο πρὶν η τὸ πλοῖον παραδοθῆ. Ἐπρεπε νά̄ ἐνεργηθῇ ἐπιθεώρησις τῆς τρόπιδος καὶ τῶ λοιπῶν ὑψάλων αὐτοῦ μερῶν. Τοιαύτη ἐπιθεώρησις διείχθη κανονικῶς παρ̄ ἐπιθεώρητοῦ τοῦ Νηογνώμονος, σστὶς διενεργεῖ την ταξινόμησιν τοῦ σκάφους.

«Φρονώ — είπεν ο δικαστής — διτι πασιδήλως έκ του συμβολαιού προκύπτει, ότι οι συμβαλλόμενοι ήνδουν, ότι ο έπιθεωρητής του Λόυδ' δεν έπειτε νό περιορισθή μόνον εις τό ζήτημα της διατηρήσεως ύπό του πλοίου της κλάσεως του. Ό διαιτητής — προσέθετεν ο δικαστής — είχε την γνώμην, ότι ο έπιθεωρητής του Λόυδ' πρός μόρφωσιν της αντιληφεώς του, ενήργησε συμφώνως πρός τον όρον του συμβολαιού του αφόρωντα την κατάστασιν της τρόπιδος και τών λοιπών υφάλων μερών του πλείου.

Ως πρὸς τὴν σημασίαν τῆς φράσεως «ἀπηλλαγμένον βλάβην» (free from avarice) ὁ δικαστὴς ἡσπάθη τὴν γνώμην, ὅτι αὐτῷ οὐδεμίαν εἶχε σχέσιν καὶ οὐδόλος ἀνέφερετο εἰς φυσικὸν ζημίαν τοῦ πλοίου, ἀλλὰ εἰς τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ σύιστων πάσης θύεσσος. «Βεβαίως — εἶπε — ξεῖ μεγάλην σπουδαίοτα τὸ γεγονός, ὅτι ὁ ἀγοραστὴς πρέπει νὰ γνωρίζῃ, ἂν τὸν ὑπάρχοντα ἀπαιτήσεις ἐκτακτοὶ ἐπιβαρύνοντες ἐπὶ τοῦ πλοίου, εἰς αὐτὰς δὲ ἀκριβῶς ἀναφέρεται καὶ ἡ σημασία τῆς φράσεως «κατὰ τὸ σύνθης γνωτικὸν δίκαιον».

Ἐν τέλει ὁ δικαστής ἀπεφάνθη, ὅτι ἔκρινε τὰ νομικά ζητηματα, καθ' ὃν τρόπον ἔκρινε ταῦτα καὶ ὁ διαιτητής, δι' ὃ καὶ ἐκήρυξεν Ισχυρῶν τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν. Ὁ ἀγοραστὴς κατεδίκασεν εἰς τὰ ἔξοδα τῆς δίκης, ἔχορηγήθη δὲ ποσεθεσμία εἰς τελέσεων 14 θιμέρων, ὡς πρὸς τὰς παρασκατατεθειμένας 1850 λίρας. Ὁ συνήγορος τοῦ ἀγοραστοῦ ἐδήλωσεν, ὅτι ὁ πελάτης του ἐδέχθη νά εφεσιβάλῃ την ἀπόφασιν.

Αμερικανική Νομολογία

— Ύπεύθυνος ὁ πλοιοκτήτης διὰ τὴν μέθην μέλους τοῦ πληρώματος.

Τὸ Ἀνώτατον Δικαιαστήριον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἀπέφανθη προσφάτως, ὅτι εἰς ναύτης, μὲν ἐπιβεττικάς διαθέσεις κατὰ τὸν συναδελφὸν του, δύναται νόν περιορίση κατὰ πολὺ περισσότερον τὴν πρὸς πλοῦν ἴκανότητα (seaworthiness) τοῦ σκάφους του, παρ' ὅσον εἰς κόλας προσδεδεμένος εἰς ἄσθενή δέστραν ἡ ἔνα απόκρυφον ἐλάττομα τοῦ σκάφους· Ἡ ἀνώτερων ἀπόφασις ἔξεδόθη ἐπὶ προσφυγῆς μέλους τοῦ πληρώματος ἐνὸς Ἑμερικανικού φορτηγού τῆς ἑταίριας «Λάικς Μπράδερς» πρὸς ἀποζημιώσιν τούς ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας διὰ τὰ τραύματα, ἀτίνα ἐπέφερεν εἰς αὐτὸν ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰς συναδελφός του, εὐρισκόμενος εἰς καταστασιν μέθης.

Ο δικαστής κ. Ντάγκλας, ἐκδίδων τὴν ἀπόφασιν του, ἔτονισεν, ὅτι δὲν είναι πάντοτε ὑπεύθυνος ὁ πλοιοκτήτης, ἔπειτα εἰς ναύτη τοῦ σκάφους του μεβούκεται καὶ ὑπὸ τὴν κατάστασιν ταῦτην ἐπιφέρει ζημίαν τινὰ εἰς ἔτερον μέλος τοῦ πληρώματος. «Ἔχει, ἐν τούτοις, τὴν ἀποψιν, ὅτι ὁ ἐφοπλιστής είναι ὑπεύθυνος διὰ τραύματα προελθόντα ἀπό διενέξεις ἐπὶ τοῦ σκάφους του.» Ἡ ἀπόφασις, διὰ τῆς ὅποιας ὑποχρεούνται οἱ πλοιοκτήται νὰ καταβάλουν τὴν ἀποζημίωσιν εἰς τὸν παθόντα ναυτικόν, ἔξεδόθη παμφηφεῖ, ἀφοῦ διεπιστώθη, ὅτι, πράγματι, ὁ ὀδίκησας γαύτης ἐτέλει ἐν μέρῃ, συνεπειὰ κατασχήσεως οἰνοτυεματώδους ποτοῦ. Τὸ Δικαστήριον ἐβέωποσε τὸν ἄξιωματικὸν πλακῆς τοῦ πλοίου, ὃς ὕνοχον ἀμελείας, διότι δὲν ἐσταμάτησε τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου οἰνοποσίαν, ἐφ' ὃνος, μάλιστα, αὐτὴ κατέστη τούτο τορβιώδων.

Την τοιωτίνη πρός μέσην ροπήν και επιθετικήν διάθεσην έδειχνε τό Δικαστήριον, ώς αναστολήν της προϋποτιθέμενής ήγυνήσεως διά το ναι-σίπλουν τού σκάφους, εφ' ούσον ὃ ἐν λόγῳ ναύτης δεν ἦτο ικανὸς ν' ἀν-τιμετωπίσῃ κατὰ τὸ ταξίδιον τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ἐπαγγέλματός του.

THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST Ltd.

ESTABLISHED 1922

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

Cable address: «ESTNEARACO»

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

BRANCHES :

ISTANBUL:

VOIVODA STR

ALEXANDRIA:

16 CHERIF PACHA STR.

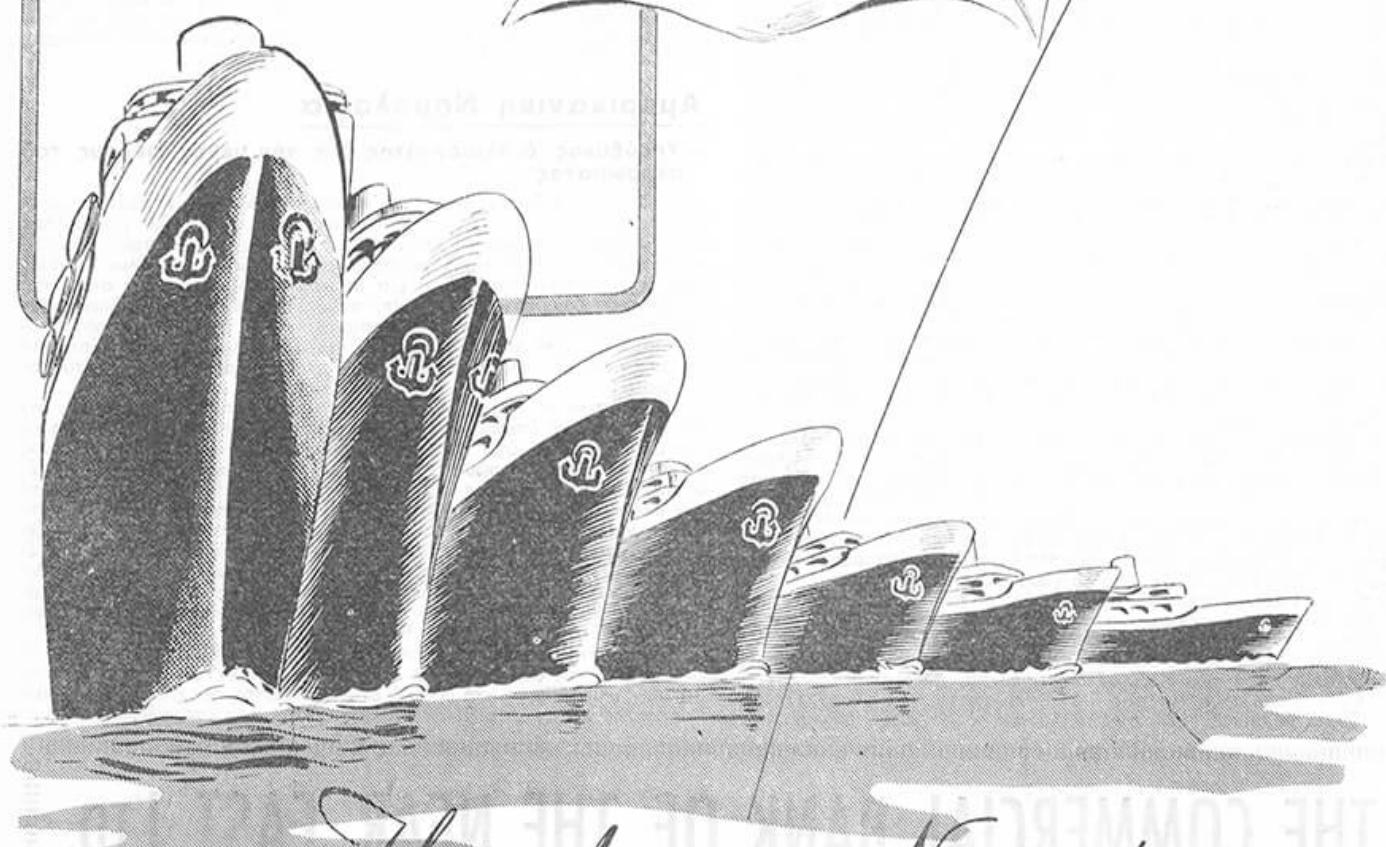
CAIRO:

9 CHERIFEIN STR

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO: THE COMMERCIAL BANK OF GREECE

ATLANTIC
MEDITERRANEAN
ANGELIKA
AEGAION
TETI
HELIOPOLIS
IONION



The Aegean Navigation
TYPALDOS BROS C° LTD

MEDITERRANEAN LINES

T.S.S. "**ATLANTIC**,"

FORTNIGHTLY REGULAR SERVICE BETWEEN

PIRAEUS - ALEXANDRIA - BEIRUT - PIRAEUS - GENOVA - MARSEILLES

T.S.S. "**MEDITERRANEAN**,"

REGULAR WEEKLY SERVICE BETWEEN

PIRAEUS - BRINDISI - VENICE - PIRAEUS - ISTANBUL

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Ν. ΥΟΡΚΗ, Μάρτιος. — Αι Ήνωμ, Πολιτεῖαι αποτελούν τὴν μεγαλυτέραν ἀνὰ τὸν κόσμον ἐμποροδιομηχανικὴν δύναμιν, ὑποκατέστησε τὸν Μεγ., Βρετανίαν. Αἱ διὰ τὸ 1953 στατιστικαὶ τῶν Ην. Ἐθνῶν αὐτὸν ἀποδεικνύουν ἐν συγκρίσει μὲ τὸ 1938. Οὕτω, ἡ συνολικὴ ἀξία τῶν παγκοσμίου ἐμπορίου κατὰ τὸ 1953 ἦτο 3½ φορᾶς μεγαλύτερα, ἔναντι τοῦ 1938, μὲ συμμετοχὴν τῆς περιοχῆς τοῦ δολλαρίου κατὰ 30%, ἔναντι 19%, τοῦ 1938. Ἡ ἀντίστοιχος συμμετοχὴ τῆς περιοχῆς τῆς στερείνας κατέπεσεν ἀπὸ 29 εἰς 25% καὶ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἀπὸ 30 εἰς 27%. Ἡ ἐπεισία αὕτη ἀναστόπησε τῶν Ηνωμένων Εθνῶν, ηπὶς εἶνε προϊόν τῆς συγκεντρώσεως τῶν σχετικῶν στατιστικῶν 140 χωρῶν — ἔξαιρουμένου τοῦ Σιδηροῦ Παραπετάσματος — ἀναφέρει, ὅτι αἱ ἔξαγωγαὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας κατὰ τὸ 1953 ήσαν πενταπλάσιαι τῶν τοῦ 1938, αἱ δὲ εἰσαγωγαὶ κατὰ 3½ φορᾶς μεγαλύτεραι. Αἱ χῶραι τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, ἀνήκουσαν ὡς γνωστῶν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς στερείνας, ἐμφανίζουσαν εὔρυτάπειραν ἔξαγωγικὴν δραστηριότηταν ἀπὸ τοῦ πόλεμου καὶ ἐντεῦθεν, ὀφειλομένην κατὰ κύριον λόγον εἰς τὰ πετρέλαια.

• Μελετάται ἀπὸ τὸ Κογκρέσον νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιου τροποποιοῦνται οἱ αὐτότητοι περιορισμοὶ τοῦ νόμου Μάκ-Κάρρων οἱ επιβαλλόμενοι ἐπὶ τῷ ξένῳ πληρωμάτων τῶν καταπλεόντων εἰς τοὺς ἀμερικανικούς λιμένας σκαφῶν. Τὸ νομοσχέδιον υἱοθετηθὲν ὑπὸ τοῦ δημοκρατικοῦ γερουσιαστοῦ κ. Χέρμπερτ Λήμαν καὶ δώδεκα ἑκ. τῶν πλεον σημαντώντων μελών τοῦ Κογκρέσου, προβλέπει Βασικὴν ἀναθέσην τοῦ νόμου Μάκ-Κάρρων, ὅπτι ἔχει, ὡς γνωστόν, καταστῆ στόχος δριμυτάτων, ἐπικρίσεων εἰς τὸ ἑξωτερικόν. Τὸ νομοσχέδιον Λήμαν τροποποιεῖ κυρίως τὸ σύρρον ἑκεῖνον, βάσει τοῦ ὅποιου τοῦ πληρωμάτα τῶν καταπλεόντων εἰς λιμένας τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν σκαφῶν ὑποχρεύνται νά ὑποβάλλωνται εἰς ἀτέφονας διευκρινήσεις ἐπὶ τὸν πολιτικῶν τῶν πεποιθήσαν, ὡς συμβαίνει μὲ τοὺς μετανάστας, οἵτινες ἔρχονται εἰς Ἀμερικὴν πρὸς μόνιμον ἔγκατταστασιν.

• Τὸ πρακτορεῖον «Ἀσσοσιεῖτεν Πρέξ» εἶχε πρὸ ἡμερῶν μεταδώσει τὴν πληροφορίαν, ὅτι «Ἀράμικον» ἔχει ἀποκλεῖσει ἀπὸ τὰς ναυλώσεις τῆς τὸ μεγαλύτερον δεξαμενόπλοιον τοῦ κόσμου, τὸ ὑπὸ ἀράβικὴν δηλαδή σημαίαν «Βασιλεὺς Σαούδ ὁ Α'» 46.500 τόννων π.ν., ὅπερ ἀνίκει εἰς τὸν κ. «Ωνάσην καὶ παραμένει ἀργοῦν ἀπὸ ὀκταμήνου εἰς τὸ Ἀμβούργον. Σχετικὸν ἀνακοινωθὲν τῆς «Ἀράμικο» διαμεύδει τὸν ἀποκλεισμὸν τῶν πετρελαιοφόρων τοῦ κ. «Ωνάσην, μὲ τὴν κάτωθι δῆλωσιν: «Θὰ φορτώνω μεν οἰονδήποτε πλοιον, ἀνεξαρτήτως πλοιοκτησίας, ὅπερ θὰ εἴνει κατάλληλον διὰ τὰς μεταφορὰς μας».

• Τὰ περιοκὰ πετρέλαια πῆρισαν νά ἐπανέρχωνται εἰς τὴν ἄγοράν μὲ ρυθμὸν ταχύτερον, τῷν προβλέθεντος. «Ηδη, 2.000.000 τόννων ἐφοτώθησαν ἀπὸ τὸ παρελθόντος Ὁκτωβρίου, ὅποτε ὑπεγράφη ἡ νέα συμφωνία. Ἐκπρόσωπος τοῦ ἐκμεταλλευμένου τὰς πηγὰς διεθνῶν «πούλων», ὑπολογίζει εἰς 15.000.000 τ. τὰς ἔξαγωγάς τοῦ τρέχοντος ἔτους, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι τὸ ἡμισυ μόνον τῶν διατίθεμένων ὑπὸ τῶν διύλιστηρῶν τοῦ Ἀμπαντάν μέσων τελεῖ ἐν λειτουργίᾳ.

• Μὲ ἀγωνίαν ἀναμένει ἐφέτος ἡ Τουρκία τὴν νέαν τῆς ἐσοδείαν δημοτικῶν. Πέρυσι ἀνῆλθεν αὕτη εἰς 9.6 ἑκατομμύρια τόννων, ἔναντι 14.35 ἑκατομ. τ. τοῦ 1953, δι' ὃ καὶ ἔχειάσθη νά προσφύγῃ ἡ Τουρκία εἰς τὴν ἀμερικανικὴν βοηθείαν, μὲ σημαντικὴν ἐπιβάρυσιν τοῦ ισούγιου τῶν πληρωμῶν της. «Ἐφέτος η σπορά γαῶν ἡτο κατὰ 20% περισσοτέρα, αἱ δὲ βροχαὶ τοῦ Μαρτίου καὶ Ἀπριλίου προβλέπεται νά ἔξασφαλίσουν ἐσοδείαν, διότι καὶ κατὰ τὸ 1953.

• Τελευταῖαι στατιστικαὶ διαπιστώσεις εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας ἀποδεικνύουν, ὅτι αἱ ἀσφάλεια τῶν ἀρροτορικῶν ταξιδίων ἔφθασεν εἰς

τόσον ὑψηλὸν σημεῖον, ώστε τὰ σχετικὰ ἀσφάλιστρα νά μειωθοῦν σημαντικώτατα. Καταβάλλεται ἔνα μόνον δολλάριον ἐπὶ ταξίδιον Νοτίου Ἀμερικῆς, 2 δολλάρια διὰ Εύρωπην καὶ 4 δολλάρια διὰ ταξίδιον ὅπουδήποτε ἀλλού. Ἀσφάλειαι μέχρι καὶ 500.000 δολλαρίων, συνάπτονται ἐλευθέρως.

• Εἰς 925 ἑκατομμύρια μπούσελς ὑπολογίζονται τὰ ἀποθέματα σίτου, μετὰ τὴν συγκομιδὴν τοῦ 1955. Τὴν 1ην Ιουλίου τρέχ. ἔτους θὰ ἀνέχωνται ταῦτα εἰς 975 ἑκατομμύρια μπούσελς καὶ μὲ τὴν προσθήσην τῆς νέας συγκομιδῆς θὰ φθάσουν εἰς τὰ 1825 ἑκατομμύρια μπούσελς. Ἀφαιρουμένης τῆς ἔγχωριος κατανάλωσεως (650 ἑκατομμύρια μπούσελς) καὶ τῶν προβλεπόμενῶν ἔξαγωγῶν (250 ἑκατομμύρια μπούσελς) θὰ παραμείνει ἔνα ὑπόλοιπον ἀρκετά σημαντικόν, οὗ διάθεσις τοῦ ὅποιου θὰ ἀποτελέσῃ πρόβλημα σοφάδων διὰ τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον.

• Εν όλῳ 78.000 δεμάτων δάμβακος, ἀξίας 15½ ἑκατομμυρίων δολλαρίων, παρεχωρήθησαν ἐπὶ πιστώσεις εἰς τὴν Ιταλίαν, μὲ παράδοσιν μέχρι τῆς 1ης Ιουνίου. Αἱ ἔξαγωγαὶ κατὰ τὴν τρέχουσαν περίοδον ἔφθασαν τὰ 2.500.000 δεμάτων, περίπου, ἔναντι 1.921.000 δεμάτων τῆς προηγουμένης περιόδου.

• Εἰς ἔνα καὶ πλέον ἑκατομμύριον ὑπολογίζεται νά φθάσουν κατὰ τὸ 1955 οἱ ἐπίδεισται, οἵτινες θὰ διαπλεύσουν τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν, διπερ ἀποτελεῖται ρεκόρ διὰ τὴν ιστορίαν τῶν ὑπεραστλαντικῶν γραμμῶν. Ἡ ἀντίστοιχος κίνησις προέλθειν 902.000 ἐπίδειστων διὰ τὸ 1953 καὶ 945.000 διὰ τὸ 1954. Ἐπὶ τοῦ διὰ τὸ 1954 ἀριθμοῦ, η «Κιούναρ Λάιν» συνεκέντρωσε τὰ 62%, μὲ τὰ ἐπτά ὑπερωκεάνια τῆς, τὰ δρομολογημένα εἰς τὰς γραμμὰς Νέας Υόρκης — Καναδά — Εύρωπης.

• Η ρωσικὴ πετρελαιοδιοικηνία μεταφέρεται πρὸς ἀνατολὰς εἰς τὸ σημεῖον, ώστε ἡ πετρελαιοπαραγωγὴ τῶν δυτικῶν διαιμερισμάτων νά ἀντιπροσωπεύῃ τῷρα τὰ 60% τοῦ συνόλου. Αὐτὰ ἀναφέρονται εἰς πρόσφατον τῆς Πράδδας, ηπὶς καὶ ὑποδεικνύει τὴν ἀνάγκην, ὅποιας αὐξένθη ἡ παραγωγὴ πετρελαίου καὶ τοῦ φυσικοῦ ἀέριου περισσότερον, ώστε νά ἔνισχυθη ἡ προσπάθεια ἐπεκτάσεως τῆς Βαρείας βιομηχανίας. Ἀναφέρει ἐπὶ πλέον τῆς Πράδδας, διηπέπει τὰς εἰς τὴν παραγωγὴν ἐπιδίωξεις τῆς κατὰ τὸ 1954, τούτει, ὅμως, ὅτι περισσότερα πρέπει νά ἐκτελεσθοῦν.

— Τὸ κομμουνιστικὸν δργανὸν παραπονεῖται περαιτέρω, ὅτι ἡ παραγωγὴ πετρελαίων ὑφίσταται καθυστερήσεις, λόγω τῆς ἀνεπαρκείας τῶν διαιτημένων πρὸς διάνοιξιν φρέατων ἐργαλείων καὶ τῆς κακῆς αὐτῶν ποιότητος. Ἡ βιομηχανία ἐπίστη τοῦ φυσικοῦ ἀέριου ἐμφανίζεται πολὺ καθυστερημένη. Τὸ φυσικὸν ἀέριον — τούτει καὶ «Πράδδα» — δὲν διαιροματίζει ἀκόμη σημαντικὸν ρόλον εἰς τὴν σοδιετικὴν οἰκονομίαν.

— Τὸ ἀρβόριον τῆς Πράδδας δὲν ἀναφέρει τὰς νέας τοποθεσίας εἰς τὰς ποιαὶς κατὰ τὰ τελευταῖα ἐτη ἐπεξετάθη ἡ πετρελαιοπαραγωγὴ, γνωστόν, ὅμως, εἰναὶ, ὅτι σι αὐτόνυμοι δημοκρατίαι τῶν Τατάρων εἰς τὸ Βόλγαν καὶ τοῦ Μπασκί εἰς τὰ Δυτικά Οὐράλια, ἀποτελούν κέντρα παραγωγῆς. Αἱ δύο αὐταὶ περιφέρειαι λέγεται, ὅτι παράγουν τόσου πετρελαίου, δύον καὶ αἱ περιοχαὶ τοῦ Μπασκό, εἰς τὸ Αζερμπαΐτζαν τῆς Κασπίας Θαλάσσης.

• Εἰς τὸ λιμένι τῆς Γένοβας τελούν ἀπὸ διμήνου περίπου ἐν ἀπεργίᾳ 2500 λιμενεργατῶν, τὰ δὲ συνεπείαι τούτου ἀκινητοῦντα σκάφη εἰς πολλὰς ἀνέρχονται, δεκάδας. «Ἄλλαι πέντε χιλιάδες ἐργατῶν, τῶν σχετιζομένων μὲ τὴν κίνησιν τοῦ λιμένους ὑπεροεστῶν, τίκολούθησαν εἰς τὴν ἀπεργίαν τοὺς λιμενεργάτας, ἐνώ καὶ 10.000 ἐργατῶν σιδηροδιοικηνίας διέκοψαν πρὸ τίνων ἡμέρων τὴν ἔργασίαν των δι' ἓνα εἰκοσιτετράωρων, εἰς ἔνδειξιν, διαμαρτυρίας.

• Ιστιονικὸν τοννάλιον ἀποκλειστικῶν τὴν μεταφορὰν 1.200.000 τόννων σιδηρομεταλλεύματος ἀπὸ τὸ Νταγκάν εἰς τὴν Ισπανίαν, μὲ βάσιν ναύλου 51) φίοι μὲ φόρτωσιν ἀπὸ τοῦ Μαρτίου μέχρι τοῦ Ὁκτωβρίου. Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι αἱ ἀνάληψης τῆς ἐν λόγω μεταφορᾶς ἐνέχει τὸν χαρακτῆρα διακρίσεως σημαίας, δὲν θεωρεῖται ἐν τούτοις καὶ μειορεύοντας αγάθων ἀποτελέσματος, αφοῦ θὰ ἀπουσιάσῃ ἀπὸ τὴν ἀγοράν, ὡς ὑποτιμητικὸς παράγων αὐτῆς, η Ισπανικὴ αὕτη χωρτικότης.

“Ο ΦΟΙΝΕ”
ΑΝΩΝ. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ
ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 39
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ: ΠΕΙΡΑΙΩΣ Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 12
ΘΕΣΣΑΛΙΚΗΣ ΡΟΓΚΟΤΗ 6

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ:
ΖΩΗΣ

ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Δανία

Τὰ πλοῖα τῶν ἀσύδοτων σημαιῶν

Αἱ δανικαὶ ναυτεργατικαὶ ὄργανωσεις ἀνεκοίνωσαν, ὅτι ἐφεξῆς ἀποτελουματικάτος θά ἀσκήσει ὁ ἔλεγχος εἰς τοὺς δανικοὺς λιμένας ἐπὶ τῶν καταπλέοντων παναμάτικων, λιθεριανῶν, ὄνδουριανῶν κοι κοσταρικανῶν πλοίων, προκειμένου νότιαστάνεται, ἀν αἱ συνθῆκαι συνθέσεως καὶ ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων των εἰνες σύμφωνοι πρὸς τοὺς ἴσχυοντας διεθνες κανονισμούς. Ἐάν ἀποδειχθῇ, ὅτι δὲν εἰνει ἱκανοποιητικαὶ, τότε αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανωσεις θά ἐπιβάλουν εἰς τοὺς πλοιάρχους νά προσδοῦνεις τὰς ἐνδεικνυομένας βελτιώσεις, πρὶν ἢ τὰ σκάφη ἀποτελεύσουν ἐκ Δανίας. Εἰς περίπτωσιν ἀνταποκοί, προβλέπεται ἡ ἀπογύρευσις εἰς τὰ μέλη τῶν Ὀργανώσεων νά ἐργασθῶν ἐπὶ ρυμουλκῶν, ἀτινα θά ἐδοθούν τὸν ἔκπλουν τῶν ἐλύγων σκαφῶν. Τὰ αὐτά, ὡς ἄνω, μέτρα είχον πρὸ ἐτῶν ἐπιδιώκει κατὰ τῶν ἀσύδοτων σημαιῶν αἱ ὄργανωσεις τῶν ναυτῶν καὶ θερμαστῶν, χωρίς, διμως, καὶ νά ἐκδηλωθῇ τετική τις ἐνέργεια.

Ηνωμ. Πολιτεῖαι

Ἐπικρίσεις διὰ τὴν μεταφοράν τῶν «λίμπερτος»

Ἡ πρὸς τὸν Βουλὴν ἔκθεσις τῆς εἰδικῆς ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων κοινοδουλευτικῆς ἐπιτροπῆς ἐπικρίνει ζωηρῶς ὡρισμένας κρατικὰς ὑπηρεσίας, καὶ τὰς ἀμερικανικὰς ναυτικὰς ἑταῖρις διὰ τὴν πολιτική, τὴν ὃποιαν ἥκολούθησαν εἰς τὸ ζῆτημα τῆς μεταφορᾶς ἀμερικανῶν πλοίων εἰς ἔνεα σημαιάς. Δὲν ὑπῆρξε — τούτεσται ἐν τῇ ἐκθέσει «ονοματόφωνων» τοιαύτη πολιτική, ἔναντι τῆς προσποθείας τοῦ Κογκρέσου, ὅπως Βοηθήση τοὺς ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς. Ἐπικρίνονται οἱ τελευταῖοι οὗτοι, διότι ἐπέτευχον γάρ τοις ἀγόρασσον κρατικὰ πλοῖα εἰς χαμπλάς τιμὰς καὶ διότι ἔχακολούθησαν νά πράττουν τούτο, ἀκόμη καὶ ὅταν κατέστη ἔψφαντες, διότι θά ἔχρισαντο τὰ πλοῖα διὰ τὴν μεταφοράν μεγάλων κρατικῶν πορτών. Αναφέρεται ἀκόμη, διότι 40 κατὰ πλοίον ἀμερικανοὶ γαυτιλλόμενοι ἐστερήθησαν τῆς βιοποριστικῆς ἐργασίας των καὶ διότι θά ἐπρεπε νά σκεφθοῦν οἱ ἐφοπλισταί, διότι ἢ ὑπέρ τῶν προστατευτικῶν νομοθεσίων αἱ ἀπέβλεπτε παραλλήλως καὶ εἰς τὴν προστασίαν τοῦ ἀμερικανοῦ ναυτοῦ.

Εἰς τὰς κρατικὰς ὑπηρεσίας, ἔξ ἄλλου, ἀπέβλεπτον εἴνε τῇ ἐκθέσει ἡ μοιφή τῆς ἀνεπαρκείας καὶ τῆς ἔλλειψης ὄρθης κρίσεως. Εἰδικῶτερον, ἐπικρίνεται ὁ κ. Ροτσάιλντ, διότι δὲν ἀνέτειλε τὴν μεταφοράν τῶν πλοιῶν εἰς τὰ ἔνεα νηολόγια, ὅταν κατεδειχθῇ ἀπὸ τὰ πραγματα τὰ ἀνάγκη τῆς διατηρησέως τῶν ὑπὸ τῆς Ἀστερεόσσαν. Αναφέρεται ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν ἔκθεσιν της ἡ ἐπιτροπή, διότι μετά τὴν γνωστικήν ἀκροσματικήν διαδικασίαν, διεπίστωσε, μετὰ λύτης της, ὅτι συνεπειὰ τῶν ἀδειῶν ἀλλαγῆς σημαιάς ἐπῆλθε καθυστέρησις εἰς τὴν μεταφοράν τῶν ἔξαγομένων γεωργικῶν προϊόντων, ἐλλείψει ἐπαρκούς ἀμερικανικῆς χωρικοτητοῦ.

Τούτεσται ἀκόμη εἰς τὴν ἔκθεσιν, διότι ἡ Κρατικὴ Διοίκησις τῆς Ναυτιλίας ἀπέτυχε τελικῶς εἰς τὴν εκπλήρωσιν τῶν εἰς αυτὴν ἀνατεθέντων ὑπὸ τοῦ Κογκρέσου καθηκόντων. Εἰδικῶτερον, εἰς τὸν τομέα τῆς μεταφορᾶς τῶν πορτών Βοηθείας αἱ προσφερόμεναι ὑπηρεσίαι τῆς ὑπῆρχαν μηδαμιναί. Ἐπικρίνεται, τέλος, ἡ Κρατικὴ Διοίκησις, διότι ἐπέτρεψε τὴν μεταφοράν 69 τράμπης φορτηγῶν εἰς ἔνεα σημαιάς κατὰ τοὺς τελευταῖοὺς πέντε μῆνας, ὅποι τοῦ ἡμέρους τοῦ ὅδου ἐμπορικοῦ στόλου τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς σκάφη τῆς ἐλύγων κατηγορίας.

Ο νόμος 50-50

Ἡ ἔγερθείσα εἰς τὰς πιλείστας τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης ἀντίδρασις κατὰ τοῦ ἀσκούμενου προστατευτισμοῦ ὑπὲρ τοῦ ἀμερικανικού πλοίου διὰ τὸν νόμον 50-50, πρήσεις να προκαλῇ σοδαράς ἀνημονίας εἰς ὥρισμένους κύλους τοῦ Κογκρέσου καὶ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Οὐασιγκτώνος. Φόβοι διατυπώνονται διὰ τὴν ἀποτελεσματικήν τοποθέτησιν τῶν κρατικῶν γεωργικῶν ἀποθεμάτων, ἐφόσον ὡρισμένοι χωραι ἡρνήθησαν νά δεχθοῦν τὰ προσφερόμενα προϊόντα καὶ τοὺς ἡγανθράκας μὲ ἀνταλλαγὴν ἰδικῶν τῶν βιομηχανικῶν εἰδῶν, προορίζομένων διὰ τὰς ὑποανεπιτυγμένας χώρας. Ἡ Νορβηγία, π. χ., ἡρνήθη νά δεχθῇ τὴν σύναψιν τοιαύτης συμφωνίας, μὲ ἐφαρμογὴν τοῦ σχετικοῦ διὰ τὴν

μεταφοράν τῶν φορτίων νόμου 50-50, ἀπρόθυμος δὲ ἐμφανίζεται καὶ ἡ Ἀγγλία.

Ἡ κατὰ Δεκέμβριον δοθείσα ἐμρηνεία τοῦ νόμου «Μπάτλερ — Τόλεφσον», ἀπὸ τὸν ὑπουργὸν τῆς Δικαιοσύνης, καθ' ἣν ἡ διαφύλαξις τοῦ ἡμίσεος τῶν φορτίων διάτα τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη, ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὰ πωλουμένα με τὸ τοπικὸν νόμισμα ἐκάστας χωρας γεωργικὰ προϊόντα, βάσει εἰδικῶν συμφωνῶν, προσκάλεσε κυρίως τὴν ἀντίδρασιν. Ἐθεωρήθη τοῦτο, ὡς μία ἐπικίνδυνος ἐπέκτασις τῆς διακρίσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου εἰς καθαρῶς ἐμπορικά συναλλαγάς καὶ ἐξεφράσθησαν οἱ φόβοι, ὅτι τὰ μικρότερα κράτη ὥθελον ἀκόλουθησει τὸ ἀμερικανικὸν παραδέγμα.

Τὸ Κογκρέσον, δὲν τὰς καὶ ὡρισμένας ὑπηρεσίας τῆς Οὐασιγκτώνος, δὲν ἔμειναν ἀσυγκίνητοι πρὸ τοῦ ἐλύγων ἀντίδρασεων. Ἡ ἐπετεῖν ἐπιδίωξις τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως ἔγκειται εἰς τὴν τοποθέτησιν γεωργικῶν προϊόντων ἀξίας 450 ἐκατομμυρίων δολλαρίων. Αἱ σχετικαὶ συμφωνίαι με τὰ ἐνδιαφερόμενα κράτη προβλέπεται νά συνασθεῖσιν μέχρι τοῦ προσεχοῦς Ιουνίου (μέχρι τοῦτο ἔχουν ὑπογραφή συμφωνίας ἀξίας 80 ἐκατομμυρίων δολλαρίων) καὶ συνεπῶς τὸ πλεῖστον τῶν μεταφορῶν θά πραγματοποιηθῇ τὸ ἐπόμενον οἰκονομικὸν ἔτος. Ἀνεκοινώθη ἐπίσης ἀπὸ τὸν ὑπουργὸν Γεωργίας, διότι τὰ μέχρι τοῦδε συναθέστα συμβόλαια πωλήσεως ἔχουν διατηθεῖσαν τὴν βάσει τοῦ νόμου 50-50 ἀποτελούμενην ἀμερικανικήν χωρικότητα. Ὁπωδηπότε, δὲν ἀποκλείεται ἡ ἐπανασυζητήσις τοῦ νόμου ἀπὸ τὸ Κογκρέσον καὶ φόβοι διατηπώνονται περὶ τριποτήσεως αὐτοῦ, δεδομένης μάλιστα καὶ τῆς ἀντίθετου ἀπόφεως τοῦ Στεΐτ Ντηπάρτμεντ ἐπὶ τοῦ ἐλύγων προστατευτικοῦ μέτρου.

Ιαπωνία

Αἱ γραμμαὶ πρὸς τὴν Κίναν

Οἱ ιαπωνικοὶ ἐμποριομηχανικοὶ κύκλοι στρέφονται πρὸς τὴν κουμουνιστικὴν Κίναν διὰ τὴν ἐνάπτικην τῶν ἐμπορικῶν τῶν σχέσεων, αἱ δὲ σοδαρότεραι ιαπωνικαὶ ναυτικαὶ ἑταῖραι προτίθενται νά ἀποκαταστήσουν τὰς τακτικὰς τῶν γραμμάς πρὸς τὴν Ἀσιατικὴν ἀκτὴν. Ἡδη, αἱ ἐλύγων ἑταῖρια προτίθενται νά προστίθησιν τὴν κινεζοπωνικὴν ἐπιτροπήν, τὴν συζητησίαν τῆς σύναψιν τῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας, τὰς προϋποθέσεις ἀποκαταστάσεως τῶν γραμμῶν τῶν. Ζητοῦν τὸν ἐλεύθερον εἰσόπλουν τῶν ιαπωνικῶν πλοίων εἰς ἐπτά κινεζικοὺς λιμένας, ἀντὶ τεσσάρων, τὴν ἐλεύθερον ἔξοδον τῶν πληρωμάτων εἰς τὴν Ἔηραν ὑπὸ ὡρισμένους περιορισμούς, τὴν μείωσιν τῶν λιμενικῶν δικαιωμάτων καὶ τίνας ἀλλας διευκολύνσεις.

Τὸ ναυπηγικὸν κόστος

Σχετικῶς μὲ τὰς τιμὰς διὰ τὰ παραγγελίας ιαπωνικῶν πλοίων, βάσει τῶν ἐκάστοτε ἰσχουσάντων ναυπηγικῶν προγραμμάτων, ἐγώσθησαν αἱ κάτωθι λεπτομέρειαι: Διὰ τὰ δεκαμενόπλοια τῶν 12.000 ἔως 13.000 τ. γκρός, μὲ δηλευμηχανάς δυνάμεις 8000 ἵππων, 116.000 γιεν τὸν τόννον γκρός, βάσει τοῦ 800 ναυπηγικού προγράμματος, εἰς δὲ τὸ τέλος τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ, διότε τοῦδε ἐπλησίασε νά συμπληρωθῇ, 98.000 γιεν, μόνον. Διὰ τὰ φορτηγά τῶν 7000 τόνων γκρός, μὲ δηλευμηχανάς δυνάμεις 5000 ἵππων, βάσει, τοῦ ὄγδου ναυπηγικοῦ προγράμματος, 156.000 γιεν, κατὰ δὲ τὸ πράτον τὸ στάδιον τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἐνατού σχεδίου 148.000 γιεν καὶ κατὰ τὴν συμπλήρωσιν αὐτοῦ 121.000 γιεν. Βάσει, τέλος, τοῦ ἡδη ὑπὸ ἐκτέλεσιν 100 ναυπηγικού προγράμματος, 103.000 γιεν κατὰ τὸν γκρός. Χαρακτηριστικά τῆς ἐπελουσίας ἐπιτόσσαν τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους, βάσει τοῦ 100 προγράμματος, εἰνε τὰ κάτωθι ποσοτά συμμετοχῆς εἰς τὸ κόστος (ἐπὶ τῶν 103.000 γιεν κατὰ τὸν γκρός) τῶν διαφόρων ὑλικῶν καὶ τῆς ἐργασίας διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους.

Οὕτω, ὁ χάλιψ μετέχει κατὰ 15.2 % τὸ λοιπὸ ὑλικά 8.7 % τὰ μηχανήματα καταστρώματος 3.3%, ὁ ἐξοπλισμός τοῦ σκάφους 4.7% καὶ ἐτεροι δοπάναι διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους 17.1 %, ἥτοι σύνολον 49%. Αἱ μηχαναὶ πράσωσεν 14.8%, τὰ δομητικὰ μηχανήματα 7%, ἀλλα 7.9%, διάφοροι ἐμμεσοὶ δοπάναι διὰ τὸ μηχανοστάσιον 5.3% καὶ ἡλεκτρική ἐγκαταστάσις 5.6%. Σύνολον σκάφους καὶ μηχανῶν 89.6%. Τὸ ὑπόλοιπον 10.4% τοῦ κόστους ὑναφέρεται εἰς τὰς διοικητικὰς καὶ λοιπὰς γενικὰς δαπάνας, τὰς ἀσφαλτιστρὰς καὶ τὸ κέρδος τῶν ναυπηγῶν, ὅπερ υπολογίζεται μόλις εἰς 0.3%. Σημειώτεον, ὅτι μεγάλα δεξαμενόπλοια (τῶν 30.000 τόνων π. ω., καὶ ἄνω) παρηγγελθήσαν πρὸ ὀλίγων ἔβδομαδων πρὸς 130 δολλάρια, μὲ πίστωσιν 60% πενταετοῦς ἐφαρμήσεως καὶ τοῖς πρὸς 120 δολλάρια, ἐάν τοῖς μετρητοῖς.

Καὶ μικρὰ φορτηγά

Φορτηγὰ σκάφα μικρότερα τῶν 3000 ἔως 2000 τόνων γκρός πρόκειται νά ναυπηγήσῃ ἡ Ιαπωνία, αἵρουσα απὸ τὴν Ιης Ἀπριλίου τοὺς σχετικοὺς περιορισμοὺς τοῦ ναυπηγικοῦ τῆς προγράμματος. Μέχρι τοῦδε ἀπτογορεύεται ἡ διά τὰ κρατικῶν δανείων καταστήσιν φορτηγῶν τῶν ἐλύγων μεγέθους. Ἡ μελετώμενη ἀρσίς τοῦ περιορισμοῦ ἔρχεται ὡς συνέπεια τῆς προβλεπομένης ἐπαναληψίας τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν τῆς Ιαπωνίας μὲ τὴν Ἐρυθράν Κίναν καὶ τὴν Σοβιετικὴν Ἔνωσιν, ὅποτε τὰ



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

ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ — ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ : ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

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

Cables:
1) AEOS
2) ISCALLOYD { ADEN

PHONE:-
226 (3 Lines)

μικρότερα ταύτα σκάφη θά χρειασθεύν πρός διενέργειαν τών μεταφορών εις τάς έγγυς θαλάσσας.

“Ἄσ σημειωθή, διτί οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι, τῶν μεγάλων — ίδια — ἑταῖριν, ἐπιμένουν εἰς τὴν ἀνάγκην, ὅπως πραγματοποιηθῇ τὸ ταχύτερον ἢ ἀπόκτησις μεγάλων ἀκευαντόπορων σκαφῶν, στίνα τὰ πικνώσιν τὸ δίκτυον τῶν τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὸ ἔξωτερικόν καὶ σημαντικόν, λόγω μάλιστα καὶ τῆς ἀνατιμῆσεος τῶν ναυλῶν, θά ἀποκομίσουν ὑπέρ τῆς χώρας συμβλαγμα. Εἴναι περικοπῶν αἱ πιστωσίεις διὰ τὰ μεγάλα σκάφη, εἰναι ζῆτημα, ἃν ἡταῖρας ἐπικτή ἡ προβλεπομένη διὰ τὸ νέον οἰκουμενικὸν ἔτος ναυπηγήσις ὁ εαυτόπορων πλοίων 200.000 τόννων γκρός. Κατὰ τοὺς ίδιους κύκλους, ἡ ἡδη ύψιστημένη χωρητικότης 160.000 τ. γκρός, εἰς σκάφη ἀκτοπλοϊκά καὶ τῶν έγγυς θαλασσῶν, θεωρεῖται ἐπαρκής πρὸς κάλυψιν τῶν σημειρινῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν.

Ισραὴλ

Νέα πλοΐα καὶ γραμματί

Μετὰ τὰ κάργκο-λάινερς «Νταγκάν» καὶ «Ταπούζ», παρεδόθη πρὸς ἡμέραν εἰς τὴν «Ζίμ» τὸ τρίτον νεότευκτον σκάφος της, τὸ «Γεχούντα», ὥπερ καὶ μετέφερεν ἡδη ἐπὶ τὸν Κόντινεντ εἰς τὴν Χάιφαν τὸ πρῶτον φορτίον του ἐξ 7.000 τόννων γενικῶς ἐμπορευμάτων. Οὐστὸν σκάφος πρόκειται νὰ φορτώσῃ ἀπὸ τὴν Χάιφαν 6.500 κιβώτια ἐσπεριδοειδῶν διὰ τὴν Βόρη. Εὔρωπην, μεθὶ ὅθι διατεθῇ εἰς τὴν τακτικὴν γραμμὴν Χάιφας—Βορείου Ἀμερικῆς. “Ενα τέταρτον ἀδελφὸν σκάφος τῆς ίδιας ἑταῖριας, τὸ «Σομρόν», τελεῖ ὑπὸ συμπληρώσιν ἐν Γερμανίᾳ. Μετὰ τὴν παράδοσιν του, τὰ τέσσαρα ταύτα κάργκο-λάινερς, ἀπίνα ἀναπτύσσουν ταχύτητα 14 ἔως 15 μιλλίων, θὰ ἔξυπηρτεον τὴν βορειοατλαντικὴν ἐβραικὴν γραμμὴν, μὲν ἀναχωρήσεις ἀνὰ 21, ἡμέρας. Εἰς τὴν ἐν λόγῳ γραμμὴν θὰ παραμένουν μέχρι τῆς παραδόσεως εἰς τὴν «Ζίμ» τῶν δύο ὑπὸ κατασκευὴν ἐν Γερμανίᾳ μικτῶν σκαφῶν της, τῶν 10.000 τόννων καὶ μέσης ταχύτητος 17 ἔως 18 μιλλίων. Τὸ πρῶτον ἔξ αὐτῶν, τὸ «Ισραὴλ», θὰ εἰνε ἔτοιμον τὸ φεινόπωρον καὶ μήνας τινὰς βραδύτερον καὶ τὸ δεύτερον, τὸ «Ζίόν», διπότε τὰ τέσσαρα κάργκο-λάινερς θὰ μεταφέρουν εἰς τὴν γραμμὴν Χάιφας—Κόλπου Μεξικοῦ.

Μεταξὺ Ιουνίου καὶ Σεπτεμβρίου θὰ ἔχουν παραδοθῆ εἰς τὴν «Ζίμ» πέντε ή ἔξ νεότευκτα σκάφη, ἥτοι, δύο 1.000 τόν., ἔκαστον, δύο τῶν 4000 τόννων, ἔνα τῶν 7000 τόννων καὶ τὸ πρῶτον μικτὸν λάινερ «Ισραὴλ», τῶν 10.000 τόννων, ὥπερ διαθέτει διαμερίσματα διὰ 320 ἐπιβάτας καὶ χώρου δι' 7.000 τόν. φορτίου. Συντόμως, ἔξ ἄλλου, πρόκειται νὰ καθελκυσθῇ ἀπὸ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα καὶ τὸ «Θεόδωρος Χέρτζλ», τῶν 9.000 τόννων. Αφ' ἔτερου, πέρσαν τῶν ἡδη γνωστῶν παραγγελιῶν τῆς «Ζίμης» καὶ ἄλλαι τοιαῦται, διὰ λογαριασμῶν ἐτέρων ἑβραικῶν ἑταῖριων, τελεύτην ὑπὸ διαπραγμάτευσιν με τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα. Συγκεκριμένως, ἡ ἑταῖρια «Ἐλ—Γάιμ» προτίθεται νὰ παραγγείλῃ τέσσαρα δηζελοκίνητα φορτηγὰ τῶν 12.000 τόννων δ. π. w. ἔκαστον, ἡ δὲ ἑταῖρια «Ἀτίνη», ἡ ἔξυπηρτεούσα τὴν γραμμὴν Δυτικῆς Μεσογείου—Μέσης Ἀνατολῆς, ἔνα ἀκτοπλοϊκὸν τῶν 1.500 τόννων.

Ιταλία

Δύο νέα ὑπερωκεάνια

“Ἡ ἑταῖρια «Ιταλία» ἀντιμετωπίζει τὴν λίαν προσεχῆ ἀντικατάστασιν τῶν δύο παλαιὸν ὑπερωκεανῶν τῆς «Σατούρνιας» καὶ «Βουλκάνιας». Ἡ ἀπόφασις αὐτῆ ἀνεκοινώθη ἀπὸ τὸν πρόεδρον τοῦ Ὁμίλου «Φινιμάρε» εἰς τὸν ἀμερικανικὸν τύπον. Πρὸν ἡ πάντως προβῆ ἡ «Ιταλία» εἰς τὴν παραγγελίαν τῶν δύο νέων λάινερ, ἔχα μελετήσῃ ἐπιτομέων — κατὰ τὴν δῆλωσιν τοῦ ἀντετέρου ἐκπροσώπου — τὰς δημιουργηθεῖσας εἰς τὴν ἐργασίαν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ συνθήκας, ὡστε νὰ στηριχθῇ ἐπὶ ὑγιάν δάσεων ἡ δαπάνη τῶν 50 ἑκατομμυρίων δολαρίων, ὅσα ἡδη χρειασθοῦν διὰ τὰ νέα σκάφη. Ὁ πασδήποτε, τὰ ὑπὸ μελέτη ὑπερωκεάνια θὰ ἔχουν δύο μόνον κατηγορίας θέσεων, πρώτην καὶ τουριστικήν. Ἡ «Ἑάμπιν—κλάς» ἔχα καταργηθῆ. Ὡς πρὸς τὸν πιθανὸν ἀφ' ἐτέρου χρόνου τῆς ναυπηγήσεώς των, ἀνεφέρετο, ὅτι θὰ ἀρχίσῃ μετὰ πάροδον ἔτους, διπότε ἡθελον κενωθῆ αἱ ἔσχάραι ἀπὸ τὴν ἡδη κατασκευαζόμενα δύο μεγάλα ὑπερωκεανία εἰς τὰ ιταλικὰ ναυπηγεῖα.

Κατὰ τὰς ἀνακοινωσεῖς τοῦ αὐτοῦ ἐκπροσώπου, ὁ τελευταῖος νόμος περὶ φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἀποτελεῖ ἐπισημῆ ἔνα παράγοντα διὰ τὸ νέον ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῆς Ιταλίας,

διότι, ὡς ἐλπίζεται, θὰ περιορισθῇ πως τὸ ναυπηγικὸν κόστος. Ὁ αὐτὸς νόμος παρέχει ἀκόμη εἰς τὴν «Φινιμάρε» τὴν δυνατότητα νὰ τοποθετήσῃ νέας παραγγελίας καὶ διὰ τὰς τρεῖς ἄλλας ἑταῖριας τοῦ Ὁμίλου, μεταξὺ τῶν ὄποιων θὰ συγκαταλέγωνται ἔνα πολυτελές λάινερ τῶν 11.000 τόννων τῆς «Ἀντριάτικα» διὰ τὴν γραμμὴν Ἰταλίας — Λιβάνου — Αιγαίου, τρία σκάφη τῆς «Τυρρένια» διὰ τὰς γραμμάς της πρὸς τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον καὶ ἔνα λάινερ τοῦ «Λόδης Τριεστίνο» διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ πρὸς τὸ Κογκό.

Ἀνεκδινούσε, τέλος, ὁ πρόεδρος τῆς «Φινιμάρε», ὅτι μὲ τὴν ἐκπνοὴν τῶν ὑποταμένων συμβολαίων ἐπιχορηγήσεως μεταξὺ τῶν τεσσάρων ἑταῖριων τοῦ Ὁμίλου καὶ τοῦ Ιταλικοῦ Δημοσίου, νέαι συμφωνίαι ἔχα συναθρούν, αἵτινες καὶ ἔχα ἐπαυξήσουν τὴν συναγωνιστικὴν ικανότητα αὐτῶν. Ἀντὶ τῆς καλύψεως τοῦ οἰουδήποτε ἐλλείμματος ἐπὶ τῆς ἐκτελέσουν γραμμῶν των, θὰ λαμβάνῃ ἐφεξῆς ἔκαστη ἑταῖρια ἔνα προκαθορισμένον ποσὸν ἐπιχορηγήσεως, τὰ δὲ κέρδη ἢ αἱ ζημιές της θὰ ἔξαρτωνται πλέον ἐκ τῆς καλῆς ἐνεργείας αὐτῆς ταύτης τῆς ἑταῖριας.

“Ἐπ” εὔκαιρια τῶν σκέψεων τῆς «Ιταλία» πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν δύο, ὡς ἄνω, παλαιοτέρων ὑπερωκεανῶν της, ἀναφέρεται, ὅτι μὲ 90.916 ἐπιβάτας, τοὺς ὄποιους μετέφερε διὰ τῶν ὑπερωκεανῶν της κατὰ τὸ 1934 ἢ «Ιταλία» πρὸς ἀμφοτέρας τὰς κατευθύνσεις τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, κατέλαβε τὴν τρίτην θέσην εἰς τὴν κίνησιν τῆς ἐν λόγῳ γραμμῆς, μὲ σύζησην 20%, ἔναντι τοῦ 1953, ὅτε εἶχε μεταφέρει διὰ τῶν σκαφῶν τῆς 74.911 ἐπιβάτας. Υψηλότερος προβλέπεται ὁ ἀριθμός διὰ τὸ 1955, καθόδου ἐρέστος τὰ ιταλικά ὑπερωκεάνια θὰ ἐκτελέσουν 55 κυκλικούς ταξιδίους, ἐναντίον τοῦ 45 τοῦ 1954. Οφείλεται τοῦτο εἰς τὴν εἰσόδουν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Ιουλίου εἰς τὴν ὑπορεσίαν τοῦ ὑπερωκεανού «Χριστόφορος Κολόνδιος» καὶ τὴν προηγησίσαν τοιαύτην τοῦ «Ἀντρέα Ντόρια». Διὰ τῆς δρομολογήσεως τῶν ἐν λόγῳ λάινερ, τούτης σημερινούς διὰ 50% ἔναντι τοῦ 1953 αἱ διασένεις κλίναι. Ἀνέρχονται αὐταὶ σήμερον διὰ τὰ πέντε ὑπερωκεάνια τῆς γοαμῆς — ἡτοι διὰ τὰ δύο νεότευκτα καὶ διὰ τὰ παλαιότερα «Σατούρνιας», «Βουλκάνια» καὶ «Κόντε Μπιανκαμάνο» — εἰς 146.134 κλίναι, ἔναντι 100.476 τοῦ 1953.

Μεγ. Βρεταννία

Τὸ νέον μέγαρον τοῦ «Μπῶλτικ»

Τὸ χρηματιστήριον τῶν ναυλῶν τοῦ Λονδίνου, ἥρηγος τὴν 2αν Μαρτίου, λόγω τῆς τελετῆς τῆς καταθέσεως τοῦ θεμέλιου λίθου τοῦ νέου μεγάρου του, ἀπὸ τὸν λόρδον Τοώρτσι, ὅστις εἶνε ἐπίτιμος μέλος του ἐν λόγῳ Χρηματιστρίου. Κατὰ τὴν κατάθεσιν τοῦ θεμέλιου λίθου, ὅ ἄγγελος πρωτηπουργός, ἀφοῦ ἔξεφρασε τὰς εὐχαριστίας αὐτοῦ καὶ τῆς ταΐδης Τοώρτσι διὰ τὰ τέσσαρα κηροπτήγια, τα ὅποια τῷ τόπῳ τοῦ ἐδώρησε τὸ λόγω «Ιδρύματα κατὰ τὰ τέσσαρα κηροπτήγια, τα ὅποια τῷ τόπῳ τοῦ 80ην ἐπέτειον τῶν γεννεθλίων του, εἰπε καὶ τὰς ἔξης:

“Δέν δύναμαι νὰ ισχυρισθῶ, ὅτι ἔχω ἔγκυψει εἰς τὴν μελέτην τῶν ἐργασιῶν εἰς τῶν ἐμπορικῶν ζητημάτων εἰς τὸσον ναθμόν, ὃσον εἰνε ἐνίμερα τὰ μέλη τοῦ 'Ιδρύματος, δύναμαι, ὅμως, νὰ εἴπω, ὅτι ἔχω ἔθηεις εἰς τονήν ἐπαφὴν μετ' αὐτοῦ εἰς τὴν σφάρων τῆς ἐμπορικῆς στρατηγικῆς. Ἀνεμήθη εἶτα τὰ πρώτα στάδια τῆς «Ἀγορᾶς» ταύτης τῶν ναυλῶν, ἡ δόπια χαίρει παγκοσμίου φήμης καὶ συνεχάρη τὰ μέλη τοῦ 'Ιδρύματος διὰ τὸ δόμα τοῦ ἔχει τοῦτο ἀποκτήσει εἰς δόλο τὸ κόσμον, εὐχηρεῖς μακροημέρευσιν καὶ συνεχῆ ἀπὸ γενεάς εἰς γενεάν αὐτοῦ τῶν ἐργασῶν του.

“Ἐξηρον είτα ὁ κ. Τοώρτσι τὰς βασικὰς ἀρχὰς τῆς τιμιότητος καὶ ἀκεραιότητος, ποὺ διακρίνουν τὰς εἰς λίρας στερλίνας συναλλαγάς τοῦ «Μπῶλτικ» καὶ τὸ αἰσθήμα, καθ' ὅ αἱ συναλλαγαὶ αὐταὶ διέπονται ὑπὸ τῆς ἀπλῆς ἀρχῆς, ὅτι ὁ «λόγος» τοῦ ἀνδρώπου ἀποτελεῖ «συμβόλαιον». Φρονῶ, εἴτεν, ὅτι ἡ ιδιοτετείσα τῶν καθηκόντων τῶν τακτικῶν μελῶν καὶ νὰ μετακόντην τὴν ἐργασίαν τῶν χρόνων του εἰς τὸ νὰ μετασήξῃ τῶν καθηκόντων τῶν τακτικῶν μελῶν καὶ νὰ παρακλουθήσῃ τὴν ἐργασίαν των, ἐν τούτοις, ἐπετέλεσεν, ὡς ἐπίτιμον μέλος, τὸ καθηκόν του, θέτων τὸν θεμέλιον λίθον, ὅστις θὰ σημάνῃ τὴν εὐρείαν ἐπέκτασιν τῶν ἐργασιῶν του ἐν λόγῳ 'Ιδρύματος καὶ ὑπέμνησε τὴν ἀλληλεγγύην, ἥτις συνδέεται πρὸς τὸν ὑπόλοιπον τὴν διατηρουμένην ἐπὶ σειράν γενεών διὰ τὴν καλὴν πίστιν τῆς στερλίνας καὶ τῶν ἐργα-

ΣΤΟΚ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ



ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

Hempel's Marine Paints

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

σιών τού 'Ιδρυματος.

Πρό της καταθέσεως του θεμελίου λίθου, ό. κ. Τσωρτσιλ είχεν έπιμελώς ιστοπεδώσει τὸ κονιάμα και ἔκτυπης διὰ σφύρας τὸν ἐπιτεθέντα λίθον, ὅστις φέρει χαραγμένην ἐπ' αὐτοῦ τὴν ἐπιγραφήν : «Ο παρὼν λίθος ἔτει οὐ ποὺ τὸν ἐντίμου σὲρ Οὐντσῶν Τσωρτσιλ, βουλευτοῦ κλπ., τὸν 2αν Μαρτίου 1955». Ἐπὶ τοῦ θεμελίου λίθου ἔχουν, ἐπίσης, χαραχθῆ και τὰ ὄντων τοῦ προέδρου, ἀντιπροέδρου, διευθυντοῦ και γραμματέως τοῦ 'Ιδρυματος. Τῆς ἐκκλησιαστικῆς τελετῆς προέστη ὁ ἀρχιεπίσκοπος τῆς Καντέρμπουρου.

Αἱ ἀσφαλίσεις εἰς τὰ «Κλάμπς»

Ἡ «Ἐνωσις Προστασίας και Ἀποζημιώσεως», τῆς Βορείου Ἀγγλίας, τονίζει εἰς τὴν προσφάτων ἀνακοινωθεῖσαν ἑτησίαν ἔκθεσίν της, τὴν σημειουμένην αὐξησοῦν τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀπαιτήσεων δι' ἔλειπτη παράδοσιν. Εἰδικότερον, ἀναφέρει τὰς ἔλλειπτες παραδόσεις φορτίων ζαχάρεως εἰς σάκκους, ἀτινα φθάνουν εἰς τοὺς λιμένας τῶν Ἰνδίων, ἐφιστᾶ δὲ ἡ «Ἐνωσις» τὴν προσοχὴν ὅλων τῶν πλοιάρχων, ὅπως λαμβάνουν μέτρα και ὅπως τὰς ἡ καταμέτρησις τῶν εἰς δέματα τὰ σάκκους ἐμπορευμάτων διεξάγεται μετὰ πάσης ἐπιμελείας. Ἀναφέρεται σχετικῶς ἡ ἀκόλουθος περίπτωσις :

«Ἐνα λίμπετον ἐφόρτωσεν εἰς τὴν Βαλτιμόρην πλήρες φορτίον δημητριακῶν διὰ Γένοβαν. Εἰς τὰ πέντε κύτους τοῦ ἡ στοιβασία τοῦ φορτίου ἦτο εἰς χῦμα, ἐνῷ εἰς τὰ ὑποφράγματα είχον φορτωθῆ 34.200 σάκκοι. Ὁταν συνεπληρώθη ἡ φόρτωσις, τὰ τροφοδοτικὰ στόμια τῶν σιτηρῶν εἰς τὰ στόμια τοῦ κύτους ησαν πλήρη. Εἰς τὰ κύτη δὲν εἶχε χρησιμοποιηθῆ λινάτσας ἡ ἀλλο το κάλυμμα. Εἰς τὴν Γένοβαν τὸ εἰς χῦμα φορτίον εὐρέθη δεδηλωμένον, λόγῳ θερμάνσεως, ὃ δὲ ἐπιθεωρήτης τῶν παραληπτῶν ἔκρινεν, ὅτι ποσότης τις δημητριακῶν είχε διασθῆ ἐξ εύρωτιάσεως, ζυμώσεως και φθορᾶς προελθουσῆς ἐξ ἐφιδρώσεως (συμπεπυκνωμένης υγρασίας ἐπὶ τῶν σιτηρῶν τῶν κειμένων ἔγγυς τῶν πλευρῶν τῶν σκάφους, τῶν διαφραγμάτων τῶν κυτῶν και ἐπὶ τῶν κορψῶν τῶν δεξαμενῶν). Συμπεπυκνωμένον τμῆμα τοῦ φορτίου ἦτο προσκεκολλημένον ἐπὶ τοῦ ἑστατηρικοῦ τῶν πλευρικῶν τοιχωμάτων τοῦ σκάφους, ἐπὶ τῶν διαφραγμάτων τῶν κυτῶν, καθὼς και ἐπὶ τῶν πλευρῶν τῶν δεξαμενῶν.

Ἡ ὑπόθεσις ἥκθη τελικῶς ἐνώπιον διαίτητοῦ τοῦ Νοτίου Διαμερίσματος τῶν Δικαστηρίων τῆς Νέας Υόρκης, ἐκλήθησαν δὲ ὡς ἐμπειρογνόμονες, μάρτυρες ἔξι ἀμεστέρων τῶν διαδίκων, ἵνα πιστοποιήσουν περὶ τῆς ὅρθης και καταλήλου μεθόδου τῆς εἰς χῦμα στοιβασίας τῶν σιτηρῶν. Ὁ διαίτητης εὔρεν, ὅτι τὸ φορτίον ἦτο καταλήλως και καλῶς ἐστοιχαγμένον, κατὰ τὸν συνήθη διὰ τὸν λιμένα τῆς Βαλτιμόρης τρόπον στοιβασίας και ὅτι δὲν ἦδυνατο ν' ἀξίστη τὸ τὸ περιστότερον ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτην, ἐφόσον δὲν εἶχεν ἀποδειχθῆ ἡ ὑπαρχεὶς ἀμελείας. Ἡ χρῆστις λινάτσων ἡ ἀλλο καλυμμάτων, ὡς προεκύψεων ἐκ τῆς ἀπόδεικτικῆς διαδικασίας, δὲν ἦτο οὕτως ἀναγκαῖα, ἀλλ' οὕτε και ἀπέτελε συνήθειαν τοῦ λιμένος. Ἐξεδόθη, συνεπώς, παρ' αὐτοῦ ἀπόφασις ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν.

Ἡ «Ἐνωσις» προέδη, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, εἰς τὴν ἑξέτασιν ἀριθμοῦ τίνος μεγάλων ἀπαιτήσεων δι' ἔλειπτη παράδοσιν και ἀπόλειαν φορτίων εἰς χῦμα καθαρὰς ζαχάρεως, εἰς τοὺς Ἰνδικοὺς λιμένας. Μία τῶν ἐλόγω ἀπαιτήσεων ἀντεπρόσωπευεν ἔξιν οὐχί ὀλιγωτέρων τῶν 676 πλήρων σάκκων. Διὰ τὰς περιπτώσεις ταύτας ἡ ἑξέτασις τονίζει: «Ἄι ἔλειπτες παραδόσεις φάνονται προερχόμεναι ἀπὸ δο αἵτιας: 1) Ἀπὸ τὴν μεγάλην ὁξίαν τῆς ζαχάρεως εἰς τὰς Ἰνδίας. Και 2) Ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ζαχαρίς τίθεται ἐντὸς καινουργῶν βαμβακερῶν σάκκων καλῆς ποιότητος, τοὺς ὅποιους ἐπιζητοῦν σφόδρα ν' ἀποκτήσουν οἱ Ἰνδοὶ εργάται, διότι τοὺς μετατρέπουν εἰς ἑσώρουχοι. Υπάρχει, ἀκόμη, και ἔνας τρίτος παράγων, ἡ ἀνεπάρκεια τῶν περὶ τὴν καταμέτρησιν τοῦ φορτίου».

Ἐν πάσῃ περιπτώσει — συνεχίζει ἡ ἑισθεσις — ἔναντι αὐτῶν τῶν ὑφισταμένων συνθήκων, ἀπαιτεῖται μεγάλη προσοχὴ και ἰδιαιτέρα ἐπιμέλεια ἀπὸ μέρους τῶν πρακτόρων και τοῦ πλωράματος. Καλούνται τὰ μέλη τῆς «Ἐνωσισεως» νὰ προειδοποιοῦν και νὰ ἐφιδρύσουν σφόδρα ν' ἀποκτήσουν οἱ Ἰνδοὶ εργάται, διότι τοὺς μετατρέπουν εἰς ἑσώρουχοι. Υπάρχει, ἀκόμη, και ἔνας τρίτος παράγων, ἡ ἀνεπάρκεια τῶν περὶ τὴν καταμέτρησιν τοῦ φορτίου».

«Ἐξήτασεν ἐπίστης ἡ «Ἐνωσις» και ἀρκετάς περιπτώσεις δι' ἀνάγκην φορτίων πετρελαιοισιδῶν, οφειλομένην — ὡς ισχυρίζονται οἱ προδόλλοντες τὰς ἀπαιτήσεις ἀποκινιώσεων — εἰς ἀνάμειν ἐντὸς τῶν δεξαμενῶν τοῦ πλοίου ἡ τῶν ἀγωγῶν τοῦ πετρελαίου. Εἰς μίαν ἀπὸ τὰς ἐν λόγῳ περιπτώσεις, οἱ κ. κ. Ρέντγουντ, ἐμπειρογνόμονες ἐπὶ τῶν πετρελαιῶν, προδόθησαν εἰς συστάσεις, ἀναφορικῶς μὲ τὰ προστατευτικὰ μέτρα τοῦ διυλέμνου ὑπὸ τῶν πλοιάρχων κατὰ τὴν συμπληρωματικῆς φορτώσεως. Τὰ μέτρα ταύτα θὰ ἐδοθῆσον και τοὺς πλοιοκτήτας και τὴν «Ἐνωσις» διὰ τὴν περιπτώσιν ἀπαιτήσεων ἐξ ἀναμενέων προερχομένων. Αἱ συστάσεις τῶν ἐμπειρογνομάτων ἔχουν, ὡς ἔξης: «Δέον νὰ ζητήσῃ παρὰ τῶν ἐν τῇ ἐποχῇ ἀρχῶν πάστο πληροφορία α-

φορώσα τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ παραλαμβανομένου πετρελαίου και νὰ λαμβάνωνται δόλα τὰ προφυλακτικὰ μέτρα, ὡστε ἡ κατάλληλος χωριστική βασιλίδης, πρὸς ὀποτέρευτην ἀναμενόμενη, νὰ διατηρηθῆται ἀσφαλήσεως και ἐκφορτώσεως. Εἶναι προφανές, ὅτι τὸ προσωπικὸν φορτώσεως και ἐκφορτώσεως πρέπει νὰ είνε πλήρωσι τῆς φορτώσεως, ὑπεύθυνος ἀσιωματικὸς τοῦ πλοίου πρέπει νὰ πιστοποιήσῃ διὰ δειγματοληψίας τὴν κατάστασιν τοῦ εἰς τὰς δεξαμενὰς τὸ σκάφους φορτίου, διπλά δε δειγματα, ἐσφραγισμένα ἀπὸ τὰς ἐν τῇ ἐποχῇ ἀρχῶν, νὰ πρωταγωνίσῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου. Εἰς περίπτωσιν ἀναμενόμενης, θὰ είναι εἰς δεσμόν τοῦ σκάφους νὰ παρουσιάσῃ αὐθεντικὰ δείγματα τῶν συμπληρωμάτων τῆς φορτώσεως.

Ἐτέος ἀσφαλείας, εἰς περίπτωσιν — ιδίᾳ — φορτίου μείζονος τοῦ ἐνός βαθμού, εἰναι ἡ πλήρης ἀναγραφὴ εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου τοῦ χρόνου κλπ., τοῦ ἀνοιγμάτος δόλω τῶν βασιλίδων ἀπορροφήσεως τῶν δεξαμενῶν, τῶν κεντρικῶν βασιλίδων κλπ. Τοιαύται πληροφορίαι ἀναγραφόμεναι μετ' ἀκριβείας εἰς τὸ ἡμερολόγιον, δύνανται πολλάκις νὰ καταστήσουν δυνατὴν τὴν ἔξαρτησιν τοῦ χρόνου και τῆς αἰτίας τῆς αναμενόμενης.

Τὰ μηχανήματα εύσταθειας

Ἐκατοντάδες ἔργατῶν απειχόληθησαν διὰ τὴν ταχείαν συμπλήρωσιν τῶν ἔργων τοποθετήσεως ἐπὶ τοῦ συστήματος — λάινερ «Βασιλίσσα Ελισάβετ», δεξαμενού μενού εἰς τὸ Σαουθάμπτον, μιᾶς διπλῆς σειρᾶς ἀντιδιαστοιχιοτικῶν πτερυγίων. Λόγω τῆς μικρᾶς ἀποστάσεως μεταξὺ τῆς ἔξαρτηκῆς παρειᾶς τοῦ ὑπερρεκεανοῦ και τῆς ἐσωτερικῆς παρειᾶς τῆς μονίμου δεξαμενῆς, εἰναι ὑποχρεωμένοι, εἰς τινας περιπτώσεις, οἱ ἐργάται νὰ ἔργασσον εἰς τὸν ἔκτακτον στενόν χώρων τῆς μιᾶς ἴντσας και ἐντὸς αὐτῶν νὰ χειρίζονται τοῦ βαρύν ἔξοπλισμὸν διὰ τὰς ἀνοιγμένας εἰς τὸ κύτον τοῦ σκάφους ὅπας.

Παρά τὸν ὄγκον τοῦ μεγαλυτέρου εἰς τὸν κόσμον πλοίου, ἐλάχιστον διαβέστου οἱ ἐργάται χώρων διὰ τὰς ἔργασίας των και ἐντὸς αὐτοῦ ἀκόμη τοῦ σκάφους. Ως ἀποτέλεσμα τούτου προσέκυψεν ἡ ἀνάγκη νὰ ἀνιψιωθοῦν ἔκστοσαν τημῆμα τῶν μηχανημάτων εύσταθειας, με ἐπιμελῶν ἐκ τῶν προτέρων σχεδιασμένων ἀλλοπλούσιαν. Διὰ τῶν ἐν λόγῳ μηχανημάτων τοῦ πλοίου — δοτις δύναται, ἐκειρικῶν τρικυπίας, νὰ φάσθαι και μέχρι 15 μοιρῶν — εἰς δύο μόνοις δι' ἔκστοτον πλευράν. Οι ἀρμόδιοι τῆς «Κιούναρ Λάιν» φρονοῦν, οἱ δίλιγοι μόνοι ἐπιβάταις θὰ θεωρήσουν, ὡς ἀπαράδεκτον, τὸν μικρὸν αὐτῶν κλυδωνισμόν.

Ἐπιτροποθέτως πρὸς τὴν προσδέλκυσιν μεγαλυτέρας πελατείας, ἡ «Κιούναρ» προσδοκοῦ και σημαντικήν μείωσιν τῶν δαπανῶν της πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν θραυσμένων φαβεντιανῶν και ύπαλικῶν. Εἰς πλειστα, πράγματι, τῶν ἐπιβατηγῶν ὑπερρεκεανῶν της τῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, χιλιάδες κυπελλῶν και πινακίων θραύνονται κατ' ἔτος, συνεπίεια τοῦ διαφέροντος κλυδωνισμοῦ ἐκ τῆς τρικυπίας. Ο προσευτασμός, ἡ δύνασις, δηλαδή, τοῦ σκάφους, πότε πρὸς τὰς ἐμπρός και πότε διποτένεν (σκαμπανέδσισμα) δὲν πρόκειται νὰ μειωθῇ διὰ τῶν «σταθερωτῶν». Τὴν διασφαλίσιν πν πρόσεχουν τὸ πρόδρομος τοῦ μηχανουργικοῦ Οἴκου Μπράουν, τοῦ «Εδιμούργου», τονίσας, ὅτι «τὰ πτερύγια δὲν ἐπενεργοῦν κατὰ τὸ προνευτασμόν». Ο ἐν λόγῳ Οίκος, καθὼς και τὰ ἐν Ντάμπαρτον, τῆς Σκωτίας, ναυπηγεία Ντέννου, κατεκεύασαν τὰ μηχανήματα εύσταθειας, ἀπινείστης εἰς τὴν ἑδηνότητα τῶν ποτίων συνισταται ἐν δύο τοπεργίου εἰς τὴν δεξιάν και ἐν δύο τοπεργίου εἰς τὴν αριστεράν πλευράν. Τὸ πτερύγιον εἰναι δύοιον πρὸς τὴν τοπεργίαν πλευράν, μετὰ τὸν ἐρθρωτού ρυθμιστοῦ τῆς Ισορροπίας. Οσάκις χρειάζεται, τὰ πτερύγια εἰκείνονται καθ' δύον τὸ μήκος των (12 ½ ποδῶν), κατ' εύθειαν ἀπὸ τὰς ἐν τῷ πλοίῳ θήκας των πρὸς τὰ ξένα.

Τὸ σκάφος θὰ ἂντοιμον πρὸς δοκιμάς περὶ τὸ τέλος Μαρτίου.

Τὸ λάινερ «Σάουθερν Κρόςς»

Ως «τὸ πλοίον τοῦ ἔτους» χαρακτηρίζεται τὸ προσφάτως εἰσελθόν εἰς τὴν ύπαρχειαν νεότευκτον ὑπερρεκεανὸν τῆς γραμμῆς Σαουθάμπτον — Αύστραλιας — Νέας Ζηλανδίας, μέσω Κεντάποτον, με ἐπιστροφήν εἰς Ἀγγλίαν διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ. Δεδομένου, ὅτι τὸ σκάφος θὰ παραλαμβάνῃ μόνον ἐπιβάτας και οὐχι φορτίον, πρὸς ἀποφυγὴν καθυστέρων, λόγω τῶν φορτεοκράτωσεων, εἰς τοὺς λιμένας τῶν προσεγγίσεων του, θὰ καλύπτη τὴν ἀνωτέρω διαδρομὴν ἐντὸς 80 ημερών, γεγονός, δηρέτη περιπτή τὴν πραγματοποιήσιν τεσσάρων κυκλικῶν ταξιδίων ἐπιστίως. Τὸ «Σάουθερν Κρόςς» κατασκευασθὲν εἰς τὰ ναυπηγεία «Χάρλαντ» και Βόλφο τοῦ Μπέλφαστ, μὲ ἀνάδοχον, κατὰ τὴν καθελκυσίν του, τὴν διασφαλίσιν τοῦ Ελισάβετ, διηγείρειν, σον τὸν κανένα ἀλλο πλοίον, τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ναυτικοῦ κόσμου και τοῦ διεθνοῦ κοινοῦ, λόγω τῆς πρωτοτύπου διατάξεως τῶν θέσεων του. Μέ τὰς μηχανὰς πρύμνηθεν, παρουσιάζει ἀσυνήθη δι' ἐπιβατηγὸν

ΜΙΧΑΗΛ ΣΡΟΥΡ & ΥΙΟΣ

ΕΜΠΟΡΟΙ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ
ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Κρέατα, Χορταρικά, Έδώδιμα,
Υλικά Καταστρώματος, και Μηχανής,
εἰς ἔξαιρετικὰς ποιότητας και τιμάς
ἐκτὸς συναγωνισμοῦ.

PORT STREET
ΤΡΙΠΟΛΙΣ ΛΙΒΑΝΟΥ

Τηλ. Διευθ. : MASROUR P.O.Box 542 Τηλ. / Res : 4-61
Office : 4-61

ύπερωκεάνιον έξωτερικήν έμφανισιν, ήτις θεωρείται ως αύτόχρημα έπαναστατική, έναντι τού όρθιδού του πάνω συνήθων λάϊνερ. Έπειτρεψεν ή τοιαύτη διαφρύμισης τού σκάφους την χρησιμότερον ωφέλιμο χώρου εις μείζονα κλίμακα και άνευ ούδεμιας διακοπής τών καταστρωμάτων του. Ούτω, τὸ συγκρότημα τῶν κοινοχρήστων αιθουσῶν εύρισκεται ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν διάστασην τῶν ἐπιβατῶν, μὲ θέστρον καὶ δύο κολυμβητικά δεξαιμενά, ἐνώ τέσσαρα εὐρύτατα καταστρόματα ἐπιφανείας 42.000 περ., ποδῶν διατίθενται, άνευ ούδενος ἐπ' αὐτῶν ἐμποδίου, διὰ τούς ἐπιβάτας. Τὸ σκάφος εἶνε τῆς κατηγορίας τῶν «τούριστ-κλάσης» καὶ δύναται νὰ μεταφέρῃ 1160 ἐπιβάτας, εἰς ἀνέτους θαλάμους 1, 2, 3, 4 καὶ 6 κλίνας ἑκαστον. Εἰς τὰς δύο αιθουσαῖς ἑστιατορίου δύνανται νὰ γευματίζουν ταύτωχρόνως 589 ἐπιβάται εἰς τὴν μίαν καὶ 390 εἰς τὴν ἔτεραν. Τὸ πλήρωμα περιλαμβάνει 411 πρόσωπα.

Έχει τὸ σκάφος διαστάσεις μήκους 604 ποδῶν, πλάτους 78 καὶ ὑψους 45.3 ποδῶν, χωρητικότητα 20.203 τόννων γκρός καὶ διαιρεῖται διὰ λόγους μείζονος ἀσφαλείας εἰς δέκα στεγανά διασχισματα. Ἐφαδρίσθη μὲ γέγκαστάσιν κλιματισμοῦ εἰς ὅλα τὰ διαιρέσιμα του, καθὼς καὶ μὲ μηχανήματα εὐσταθείσας, ἄτινα, κατὰ τὰς γενομένας ὑπὸ τρικυμίαν δοκιμάς, ἀπεδείχθησαν λίαν ἀποτελεσματικά. Είνε διπλέλικον καὶ διὰ τὴν πρώσων την διαθέτει μηχανᾶς ἀπομετρούσιον, δυνάμεως 11.000 πίπτων ἀξονος, εἰς τὰς 120 στροφάς κατὰς λεπτόν, μὲ λέθητας ύψηλης πιέσεως. Κατὰ τὰς δοκιμάς της ἐπετεύχθη ἀνωτάτη ταχύτης 21.35 μιλίων, ήτις ἔξασφαλίζει ὑπερεσιακήν τοιαύτην 20 μιλίων. Τὸ ρεῦμα παρέχεται ἀπὸ ἡλεκτροκινήτους διζηλογενετρίας. Ἡ ναυπηγησίς τοῦ «Σάουθερν Κρός» ἐκόστισε γύρω τῶν 5.000.000 λιρῶν Ἀγγλίας.

Ἡ ἑτησία ἔκθεσις τοῦ «Ἀόῳδ' Ρέτζιστερ»

Ἡ ἔκθεσις τοῦ ἀγγλικοῦ Νηογιώμονος «Ἀόῳδ' Ρέτζιστερ» διὰ τὸ 1954 ἀσχολεῖται ἐν προσιμῷ μετὸ τῆς ἡπτακοπίτης εἰς δύο, κατὰ τὸν παρελθόντα Νοέμβριον, τοῦ ἀγγλικῆς κατασκευῆς ἡλεκτροσυγκολημένου δεξαιμενοπλοίου «Γουόρλητ Κόνκορντ». Τὸ ἐν λόγῳ στύχημα ἀποτελεῖ εἰσέτι τὸ ἀντικείμενον ἔξαντλητηκῆς ἐρεύνης ἀπὸ μέρους τῶν τεχνικῶν καὶ οἰαδίποτε γνωστοῦ ηθελεν ἐκ ταύτης ἀπορρεύει, θα ἐφαρμοσθῇ εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις, ἔτι δὲ καὶ εἰς ὑπάρχοντα τῆς ιδίας κατασκευῆς σκάφη, ἀντὶ τούτου ἔκρινετο ἀπάραιτον.

Ἀναφέρει περιτέρω τὴν ἔκθεσις, ὅτι βασικαὶ ἀλλαγαὶ ἔλαβον χώραν εἰς τὰς μεθόδους κατασκευῆς τῶν πλοίων, ὡς ἀποτέλεσμα τῆς ευρυτεροῦς ἐφαρμογῆς τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως. Κρύγκο-λάίνερς νέου σχεδίου καὶ μεγάλης ταχυτητος ἀντικαθιστοῦν τὰ πλεῖστα ἐκ τῶν παλαιοτέρων τράμπτες, ἐνώ καὶ τὰ μεγέθη τῶν δεξαιμενοπλοίων πήδηθησαν σπουδαίων. Ἡ συμπεριφορὰ τῶν σκαφῶν τούτων ἐν ὑπερεσίᾳ εἶνε, κατὰ συνέπειαν, μεγάλης σημασίας, ἐφόσον διὰ μόνης τῆς πειράς καὶ συνάκις, μάλιστα, ἐπὶ μακράν χρονικήν περίοδον, δύνανται νὰ ἔκτιμησον τὰ πλεονεκτήματα τῶν νέων σχεδίων καὶ μεθόδων.

Ἡ ἔκθεσις, ἐν συνεχείᾳ, ἀναφέρεται εἰς τὰς σημαντικὰς τροποποιήσεις, αἵτινες ἔγενονται εἰς τοὺς ναυπηγικοὺς κανονισμοὺς τοῦ Νηογιώμονος, παραλλήλως δὲ καὶ εἰς τὴν ἀναλογείσαν, ὑπὸ τὸ φῶς τῆς προσφάτου πειράς, ἔρευναν ἐπὶ τῶν ψηφισμάτων φορτηγῶν σκαφῶν, ἄτινα ἀπεδείχθη, ὅτι διατρέχουν κινδύνους ἀτυχημάτων, ὅταν εὑρεθούν πρὸ ἀντιξόων καιρικῶν καταστάσεων. Ἡ θευτήσθησαν 2700 τοιαύται περιπτώσεις καὶ συνεπειταν, μεγάλης σημασίας, ἐφόσον διὰ μόνης τῆς πειράς καὶ συνάκις, μάλιστα, ἐπὶ μακράν χρονικήν περίοδον, δύνανται νὰ ἔκτιμησον τὴν πρόσφατος πειράς, οἵτινες καὶ ἐφημρόσθησαν.

Ἀναφέρομενον ἡ ἔκθεσις εἰς τὸ ἡπτημά τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως καὶ ιδίᾳ τῆς μεταβατικῆς περιόδου μεταξὺ τῶν ἡλεκτροσυγκολλημένων καὶ τῶν καρφωτῶν κατασκευῶν, τονίζει, ὅτι ἡ βασικὴ αὔτη μεταβολὴ ἐπεταχύνθη κατὰ τὴν περίοδον τῶν πολεμικῶν ἀναγκῶν καὶ ἔκτοτε ἔχειάσθη μία δόλκηρος δεκαετία, διὰ νὰ κατατέλουν οἱ τεχνικοὶ εἰς δριστικούς κανόνας ἐπὶ τῶν προσφορτώτερων μεθόδων τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως. Σχετικῶς μὲ τὰς μηχανᾶς πρώσεως, ἡ ἔκθεσις διαπιστώνει τὰς σημειωθείσας προόδους, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ πραγματοποιηθοῦν οἰκονομίαι εἰς τὰ καύσιμα, τὸ βάρος καὶ τῶν χώρων τῶν πλοίων.

Νορβηγία

Καθέλκυσις νέου λάϊνερ

Ἄπο τὰ ναυπηγεῖα Σβάν, Χούντερ καὶ Ούγκαρ Ρίτσαρδον καὶ μὲ ἀνάδοχον τὴν πριγκίπισσαν «Ἀστριδ», πρόκειται νὰ καθελκυσθῇ τὴν 18ην Ιουλίου τὸ νέον υπερωκεάνιον «Μπέργκενφορδ» 18.000 τόννων γκρός, τῆς Νορβηγικῆς Γραμμῆς, τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Ἐντὸς διαστήματος τριών ετῶν πρόκειται διὰ δευτέραν φοράν ἡ πριγκίπισσα «Ἀστριδ» νὰ ἐπισκεφθῇ τὰ ἐν λόγῳ δρεπανικά ναυπηγεῖα. Τὴν πρώτην φοράν, κατὰ Σεπτέμβριον τοῦ 1952, παρέστη ὡς ἀνάδοχος τοῦ ἐπιβατηγού σκάφους τῆς Βορείου Θαλάσσης «Λίπα», τῆς ἑταίριας τοῦ Μπέργκεν.

Τὸ ὑπὸ καθέλκυσιν νορβηγικὸν λάϊνερ θὰ διαθέτῃ διαμερίσματα δι' 890 ἐπιβάταις εἰς δύο κατηγορίας θέσεων, πρώτην καὶ τουριστικήν, καθὼς καὶ διὰ πλήρωμα 315 προσώπων. Ἡ σημεριγή ναυαρχίς τοῦ στόλου τῆς πλοιοκτητρίας ἑταίριας εἶνε τὸ μότοροπτι «Οσλοφιορδ» 16.844 τ.

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

Ἡ διοίκησις τοῦ Φροντιστήριου ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΛΑΜΠΡΟΥ καθιστά γνωστὸν εἰς τοὺς ὑπωψήφιους πρὸς ἀπόκτησην διπλώματος Μηχανικοῦ Α, Β καὶ Γ τάξεως, ὅτι τοῦτο ὅχι μόνον δὲν διελύθη, ὡς διεδόθη σκοπίμως, ἀλλὰ ἐξακολουθεῖ κανονικῶς καὶ αὐτοτελῶς λειτουργοῦν, οὐδέμιαν σχέσιν ἔχον μὲ ἄλλα φροντιστήρια.

Καθηγηταὶ μὲ πολυετῆ πειράς καὶ δοκιμασθείσας, μεθόδους ἔχουν ἀναλάβην τὴν διδασκαλίαν τῶν σχετικῶν μαθημάτων, ὥστε ἡ ἐπιτυχία τῶν ψηφισμάτων νὰ εἶναι ἔξησφαλισμένη, ὡς ἀποδεικνύεται εἰς τὰς ἔκαστας διενεργουμένας ἔξετάσεις.

Διδακτρὰ λογικαὶ, οἱ δὲ ἀπόροι ποιούντων δωρεῶν.
Πληροφορίαι: Αλκιβιάδου 104Β καὶ εἰς τὰς Σχολὰς Μηχανικῶν ὁ «Πιλαγόρας» Ιάσωνος καὶ Θεοτόκη — στάσις Πηγάδα, Πειραιεὺς — καθ' ἔκαστην 9—11 π.μ. καὶ 4—6 μ.μ.
(Ἐκ τῆς Διευθύνσεως)

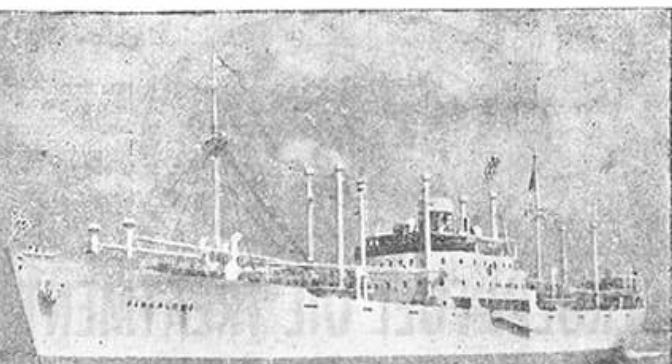
γκρόδ, ὅπερ ἔχει ἰκανότητα διὰ τὴν μεταφορὰν 625 ἐπιβατῶν. Ἡ ἐπὶ τοῦ σκάφους αὐξῆσην τῶν ἐνδιαίτημάτων δι' ἐπιβάτας ἐπετεύχθη διὰ πειριοδισμοῦ τοῦ χώρων διὰ φορτίον τοῦ 20 μ.μ.

Τὰ μακρότερα ύπερκατασκευάσματα τοῦ «Μπέργκενφορδ» εἶνε, σχεδόν ἐξ ολοκλήρου, ἀπὸ ψλουμίνον. Περίπου 325 τόννοι τοῦ ἐν λόγῳ μετάλλου ἔχρησιμοποιήθησαν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἔξοικονομηθῇ βάρος 400 τόννων, ἔναντι τῶν ἐκ χάλιβος κατασκευῶν. Ἡ ἀνωτάτη ταχύτης τοῦ νέου νορβηγικοῦ λάϊνερ θὰ φένη τὰ 22½ μίλια καὶ ἡ υπηρεσιακὴ τοιαύτη τὰ 20 μίλια.

Εισφορά ἐπὶ τῶν ναυπηγήσεων

Μεταξὺ μιᾶς σειρᾶς μέτρων, ἄτινα τείνουν νὰ ἀναστείλουν τὴν συνειχόμενή αὐξῆσην τοῦ ἐλλειμματοῦ τοῦ ἡμίπορικοῦ ισοζυγίου τῆς Νορβηγίας, πειριαμβάνεται — κατὰ ληφθεῖσαν πρὸ τινῶν ἐδρομάδων ἀπόφασιν τοῦ Κοινοβούλου — καὶ ἡ ἐπιβολὴ εἰσφορᾶς 10% ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ κόστους ἑκάστου ναυπηγουμένου πλοίου, οὐτινὸς ἡ παραγγελία ἐδοθῇ μετά την 13ην Φεβρουαρίου, προοριζόμενου δέ νὰ ἔγγραφη εἰς τὸ νορβηγικὸν νηολόγον καὶ μέλλοντος νὰ κατασκευασθῇ εἰς νορβηγικά ἡ ξένα ναυπηγεία. Τὸ αὐτὸν μέτρον είχε ληφθῆ προηγουμένων καὶ, μάλιστα, μὲ ποσοστὸν 12%, ἀπὸ τὸ σουηδικὸν Κοινοβούλιον.

Ἡ νορβηγικὴ κυβερνήσις προσεκάλεσε τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ ὑποβάλουν τὰς ἀπόφεις των, αἱ ὀποῖαι, χωρὶς νὰ παρεμποδίζουν τὴν ἐφορμογὴν τοῦ ὄντιπληθωριστικοῦ μέτρου, θά ἔτεινον νὰ απαλλάξουν τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν ἀπὸ τὰς δυσχερείας, αἵτινες πιθανόν νὰ προέκυπτον. Σχετικαὶ διαπραγματεύσεις ἡρχίσαν, ὅν καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ διεμπορυήθησαν ἐντόνων διὰ τὴν ἐπιβολὴν τῆς εἰσφορᾶς. Ἀνεξαρτήτως τῆς ἑκάστεως τῶν διαπραγματεύσεων, διεπιπλωθή, διτὶ, ὃν εἰς εφοπλιστής της κατορθώσῃ νὰ δανεισθῇ εἰς τὸ έξωτερικὸν όλοκληρον τὸ ποσόν του συναλλάγματος, ποὺ θὰ χρειασθῇ διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς πλοίου του εἰς ξένα ναυπηγεία, η τοιαύτη ναυπηγησίς του θὰ ἀπηλλάσσετο τῆς



SOL
Always at your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOLEL", GOTHENBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS "OCEANSHIP", GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

είσφοράς. Τούτο, αλλωστε, συνέβαινε και μέχρι σήμερον, προκειμένου περὶ τῶν δεξιωνόπλοιων. Τῶν φορτηγών, ώς γνωστόν, μόλις πρὸ τριετίας ἐπετράπη ἡ ἐλεύθερα ναυπηγησίς.

Όλλανδια

Τὸ πολυτελέστερὸν τάνκερ

Τὸ ὄλλανδικὸν δεξαιμενόπλοιον «Μίζυντρεχτ» 20.200 τόννων d.w., θεωρεῖται σήμερον, ὡς τὸ πολυτελέστερὸν καὶ τὸ πλέον συγχρονισμένον σκάφος τῆς ἐν λόγῳ κατηγορίᾳ, εἰς ὅλον τὸν Κόσμον. Πλεῖστοι ὅσοι νεωτερισμοὶ τῶν μεγάλων ἐπιβατηγών ὑπέρροκενίων ἔχουν σύστημα ἐπ' αὐτοῦ, πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ καταστήσουν εὐχάριστον τὸν διαμονὴν τοῦ πληρώματος, δεδομένου, ὅτι τὰ τάνκερα ἐλάχιστον χρόνον παραμένουν ἐν λιμένι. Ἐγκαταστάσεις κληματισμοῦ δισκαλαδοῦνται εἰς ὅλα τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος. Διατίθεται ἐπίσης: Κολυμβητικὴ δεξαμενή, σιθουσα κινηματογράφου, βιβλιοθήκη, ἐργαστήριον χειροτεχνίας διὰ τὰς ὥρας τῆς σχολῆς, μηχανικὰ πλυντήρια καὶ σιδηρωτηρία κλπ. Ἐπιπροσθέτως, ἔκστασις μέλος τοῦ πληρώματος διστέθει ἴδιον ὑπνοδωμάτιον, φιλοτέχνων ἐπιπλωμένον καὶ ἀτομικὸν ραδιόφωνον.

Διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἀνασυγκρότησιν

Τὰ μέσα καὶ ὁ τρόπος διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῆς ἀνασυγκροτουμένης ὄλλανδικῆς ναυτιλίας τελοῦν ὑπὸ μελέτην παρ' ἐπιτροπῆς κρατικῶν ἑκπροσώπων καὶ ἐφότιστῶν. Ἀπὸ τοῦ 1946 μέχρι τοῦ 1953 διετέθησαν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν 1421 ἑκατομμύρια γκιλντερς, τόσον διὰ τὴν ναυπηγησιν νέου τοννά, ὃσον καὶ διὰ τὴν ἀγοράν μεταχειρισμένων πλοίων ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν. Διὰ τὴν πλήτην, δύος, ἀνανέωσιν τοῦ ὄλλανδικου ἐμπορικοῦ στόλου προβλέπεται νὰ χρειασθοῦν μέχρι τοῦ 1963 ποσά 1856 ἑκατομμύρια γκιλντερς, μέρος τῶν ὅποιων θὰ εἶναι δυνατόν νὰ διατεθῇ ἀπὸ τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. Ἡ ἐπιτροπὴ κα-

ταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ κυβέρνησις πρέπει ὀπωσδήποτε νὰ δοιθῆσῃ τὴν διοικησίαν διὰ τὴν ἔξειρετην τῶν ἀπαιτηθησομένων κεφαλαίων, δι' ὃ καὶ προτείνεται ἡ χρηματοδότησις μὲ χαμηλὸν τόκον ἀπὸ τὸ ὑψηστάμενον «Οργανισμὸν Ναυτικῆς Πίστης».

«Ηδη, ἡ μέση ἡλικία τοῦ ὄλλανδικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου εἶναι 11.6 ἔτη, μὲ τὴν ὄκλουσθον κατανομήν:

Ἡλικία	Τ. γκρός
Μέχρις 5 ἔτῶν	523.852
6 ἔως 10 ἔτῶν	849.029
11 ἔως 15 ἔτῶν	409.775
16 ἔως 20 ἔτῶν	66.968
Ἄνω τῶν 20 ἔτῶν	433.721

Βάσει τοῦ ἀνωτέρω πίνακος, προκύπτει, ὅτι 75 σκάφη (περιλαμβανομένων καὶ 14 ἐπιβατηγῶν 113.000 τόννων), τὸ τοίτου, δηλαδόν, τοῦ δόλου ἐπιβατηγῶν στόλου τῆς χώρας, πρέπει ν' ἀντικατασταθῆ, καθὼς καὶ σκάφη 675.000 τόννων, ἀτίνα εἶναι πολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ θεωροῦνται ὡς δραχύδια.

Ἡ ἐπιτροπὴ κατέστρωσεν ἔνα πρόγραμμας ἀντικαταστάσεως, ἐκτείνομένον μέχρι τοῦ 1963 καὶ κατανεμόμενον εἰς τρεῖς περιόδους. Ἡ πρώτη περιόδος, ἔξικινουμένη μέχρι τοῦ 1957, προβλέπει τὴν ναυπήγησιν ἐπιβατηγῶν υπλοίων (οὐχὶ κάτω τῶν 10.000 τ. γκρός ἔκστασι), συνολικῆς χωρητικότητος 100.000 τόννων γκρός καὶ φορτηγῶν 471.000 τόννων d.w. Ἡ δευτέρα περιόδος (1957 ἕως 1960) περιλαμβάνει τὴν κατασκευήν ἐνὸς ἐπιβατηγῶν τῶν 10.000 τόννων γκρός καὶ φορτηγῶν συνολικῆς χωρητικότητος 227.000 τόννων d.w. Τέλος, κατὰ τὴν τρίτην περιόδου (1960—1963) προβλέπεται ἡ ναυπήγησις ἐπιβατηγῶν πλοίων 62.000 τόννων γκρός καὶ φορτηγῶν 832.000 τόννων d.w.

Ἀπὸ τὰ κεφάλαια, ἀτίνα δὲ χρειασθοῦν, εἶναι ἡδη διαθέσιμα 238.2 ἑκατομμύρια γκιλντερς. Τὰ ὑπόδοιτα, διὰ τὴν πρότην περιόδον, πιστεύεται εὔκολως νὰ ἔξειρεθοῦν. Δυσκολίαι δὲν προβλέπονται καὶ διὰ τὴν δευτέραν περιόδον. Διὰ τὴν τρίτην, ὅμως, διὰ τὴν δύσιον καὶ θὰ ἀπαιτηθοῦν τὰ μεγαλύτερα κεφάλαια, διὰ πρόπειτα, πιθανόν, ιά ἐφαρμοσθῆ ἔνα σύστημα ευθηνῆς χορηματοδοτήσεως. Πασσοχὴ ἀπ' εὐθείας ἐπιχορηγήσεων δὲν ἀντιμετωπίζεται, διότι ἡ μέθοδος αὕτη δὲν συντρέχει εἰς μίαν υγιανή ναυτιλιακὴν πολιτικήν.

Σοβιετικὴ Ρωσία

Αἱ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν παραγγελίαι

Ἐνώ σύδεμία ὑπάρχει ἔνδειξις περὶ ναυπηγήσεως πολῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἰς τὴν Σοβιετικὴν Ἔνωσιν καὶ τὴν Ἀνατολικὴν Γεωμανίαν, αἱ εἰς ἄλλας, ἐν τούτοις, χώρας ωστικαὶ πασαγγελίαι διὰ σκάφη διαφόρων κατηγοριῶν περιλαμβάνουν ἑκατόν, ὡς ἔγγιστα, πλοια, συνολικῆς ἀξίας μείζονος τῶν πεντήκοντα ἑκατομμυρίων ἀγγλικῶν λιρῶν. Τρία μὲ δηλεολεκτρικὴν πρόσωσιν σκάφη τῶν 6500 τόννων ἔκστασιν, κατασκευασθέντα εἰς τὰ ὄλλανδικὰ ναυπηγεία, παρελήφθησαν ἡδη, ἐνώ τρια ἔτερα ἐδὲ ναυπηγοῦντον ὅλα τὰ ὄλλανδικα καὶ 6 δισελοκίνητα φορτηγά τῶν 8000 τόννων, ἐν Γαλλίᾳ. Ἐκ Φιλαδελφίας, ἐξ ὅλου, πασελήφθητο πὸ πῶτον ἀπὸ δύο πανοθραυστικά τῶν 5000 τόννων καὶ δύο ἔτερα τῶν 12000 τόννων παρογγέλθησαν. Καὶ τὰ τέσσαρα ἔχουν δηξελολεκτρικὴν πρόσωσιν. Σημειωτόν, διὰ τὸ ἐν λόγῳ σύστημα—κατὰ σύμπτωσιν—ἐφορμόσθη τὸ πρώτον ἐν Ρωσίᾳ, πρὸ μίας πεντηκονταετίας, ἐπὶ ποταμοπλοίων.

Βεβαίως, ἡ σοβιετικὴ κυβέρνησις δὲ προετίμει νὰ ἔσπαντα τὰ διὰ ναυπηγήσεις διατίθεντα χορήματα τῆς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τῆς χώρας, ἐάν ἡτοι ίκανη νὰ τὸ πράξῃ. Ἡ μὲν ναυπηγήσις ἐμπορικὸν σκαφῶν ἐντὸς τῆς Ρωσίας καὶ εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Γεωμανίαν, βασίσουσα γεννά ἀμφιβολίας διὰ τὸν τόσον διαφημιζόμενην ναυπηγικὴν δραστηριότητα τῶν Σοβίτων. Ισχεῖ δὲ δύνατον τις νὰ ισχυρισθῇ, διὰ τὸ κατασκευασθέντα εἰς τὰ ὄλλανδικά ναυπηγεία, πασελήφθητο πὸ πῶτον πλοίων εἰνὲ ἀδύνατο, καὶ δὲν στιγμὴν ὅλα τὰ σοβιετικὰ ναυπηγεία ἀπασχολοῦνται εἰς κατασκευάς πολεμικῶν σκαφῶν. Τοιάπειτα, δύμως, ὑπόθεσις δὲν φαίνεται πειστική. Ὑπάρχουν μᾶλλον βάσιμοι λόγοι νὰ πιστεύῃ τις, διὰ τὰ μεταδίδομενα περὶ ἐύρυτάπτης, δῆθεν, ναυπηγής παραγωγῆς ἐν Ρωσίᾳ εἶναι ἔξωγκωμένα.

Τουρκία

Τὰ νέα σκάφη τῆς

Εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Μπρεμερχάφεν ἐτέθη πρὸ ἡμέρων ἡ τρόπος τοῦ πρώτου ἐκ τῶν τριών ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἀτίνα παρηγγέλθησαν πρὸ καιροῦ εἰς τὴν τρίτην περιόδον. Πρόκειται περὶ σκαφῶν τῶν 6.000 τόννων γκρός, ἔκστασιν, μὲ προέντων χαρακτήρα τὴν πεταφορὰν ἐπιβατῶν, μολονότι δὲ διατίθεται καὶ χώρος διὰ τὴν παραλαβὴν φορτίου. Κάθε πλοίου ῥά διαθέτει διαιρέσιματα πρὸ τῆς πρώτης θέσεως, 68 δευτέρας καὶ 542 τουριστικά θέσεως, καθὼς καὶ χώρον διὰ 1600 τόνους φορτίου. Προβλεπόμενη ταχύτης ἡ τῶν 16 μιλίων.

Άγορά φορτηγοῦ

Τούρκοι ἐφοπλισταὶ ἡγόρασαν, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, τὸ νορδηγικὸν φορτηγὸν «Mathildia» 3650 τ. γκρός, 6200 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1920. Τὸ σκάφος παραληφθεὶς πρὸ ἡμέρων εἰς τὸ Μπέργκεν, ὑψώσει τὴν τουρκικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Kanarya».

Ἡ διάκρισις εἰς τὰς μεταφοράς

Ἀντιπρόσωπος τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ὁποίων τὰ σκάφη ἀπασχολοῦνται εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς πρὸς τὴν Ἑγγὺς Ἀνατολήν, εὐρίσκεται εἰς διαιρέσιματας μὲ τὴν Ναυτικὴν Τράπεζαν τῆς Τουρκίας, αἵτινες ἐδημολύνουν ὡρισμένων καταστάσεων, αἵτινες ἐδημοπραγγήθησαν ὑπὲρ τῶν τουρκικῶν πλοίων καὶ ἐλάχιστα εὑνόσιουν τὰ δέντα εἰς τὰς μεταφοράς. Αἱ διαιρέσιμες διαιρέσιμες διεξάγονται ἐπ' εὐκαιρία τῆς ἐπικειμένης ἀνανέωσεως τῆς τουρκογερμανικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας. Οἱ Γερμανοί ἐφοπλισταὶ ἀντέδροσαν εἰς τὴν ἀνανέωσιν ταύτην, ἐφόσον δὲν ἦθελε προηγουμένως κανονισθῆ ἡ θέσις τῶν γερμανικῶν πλοίων εἰς τὰς τουρκικὰς μεταφοράς. Αἱ μέχρι τούτου γενόμεναι ἀπὸ μέρους τῶν Τουρκῶν παραχωρήσεις δὲν θεωροῦνται ίκανοποιητικαί.

* * *

Ἐγνώσθη ἀφ' ἐτέρου, διὰ τῆς της «Ναυτικῆς Τράπεζης», τῆς Τουρκίας, πρόκειται νὰ συνταχθῇ, μὲ κεφάλαια 110 ἑκατομμυρίων λιρῶν Τουρκίας. Τὰ 51% τῶν ἐν λόγῳ κεφαλαίων, δὲ κατατεθοῦν ἀπὸ τὴν «Ναυτικὴν Τράπεζαν» καὶ τὰ ὑπόλοιπα ἀπὸ ὄλλους τουρκικούς πιστωτικούς ὄργανοις.



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
Via XX Settembre, 14
GENOA

Tel. No. 15-358

Cable Address: «DEOXIDO»

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
21, Talaat Harb Pacha
ALEXANDRIA

Tel: No. 23268-2112

Cable Address: «DIORYX»

(For all offices)

D. J. PAPADIMITRIOU & SONS
25, Sultan Hussein
PORT-SAID

Tel. No. 2174-6300

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES

Zalmhaven 46-47

ROTTERDAM

Tel.: 115-530

Cable Address: «ZANNIS»

BELGIUM

HERMES SHIPSTORES

12, Prekerlinnstreet

ANTWERP

Tel.: 33.07.45

Cable Address: PIONAS

GERMANY

HANS FICK & Co.

Agnesstr. 88

HAMBURG 39

Tel.: 47-87-54

Cable Address: FIBSHIP

GREECE

D. GIOXAS - G. HOUTOPOULOS
D. VLACHOS

7, Leocharous Street

PIRAEUS

Tel. No. 42-249, 45-598

Cable Address: «GIOXASCO»

SYRIA

TURK & PAPADOPoulos

LATTAKIA

Tel.: 1542

Cable Address: PAPADOPoulos

TURK & PAPADOPoulos

BANIA

Tel.: 27-42

Cable Address: TURKPAPADOPoulos

LEBANON

TURK & PAPADOPoulos

c/o Condoghouri & Arghiris

P. O. Box 2398

BEIRUT

Tel.: 27-051

Cable Address: ALKIS

JAPAN

MITSUBISHI SHOJI KAISHA, Ltd.

Mitsubishi Shoji Bldg.

No. 10, 2-chome Marunouchi Chiyoda-Ku

TOKYO

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

Cable Address: MITSUBISHIPEL



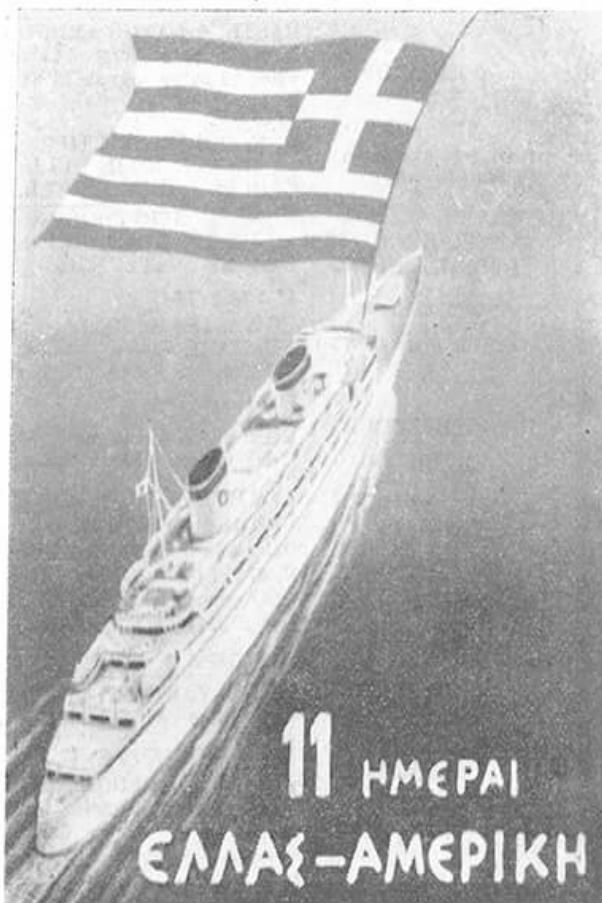
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

T.S.S.

"ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ,,

ΠΡΩΗΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚ

(22.000 TON.)



Αναχωρεῖ ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ
τὴν 7^{ην} ΑΠΡΙΛΙΟΥ
μὲ ἐνδιαμέσους προσεγγίσεις εἰς
ΝΕΑΠΟΛΙΝ, ΠΑΛΕΡΜΟΝ, ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΙΣ:

5 ΜΑΪΟΥ - 2 ΙΟΥΝΙΟΥ - 29 ΙΟΥΝΙΟΥ - 28 ΙΟΥΛΙΟΥ
25 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ - 22 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ - 20 ΟΚΤΟΒΡΙΟΥ - 28 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

Δι' είσιτήρια καὶ ἔξασφάλισιν θέσεων, ἀποταθῆτε εἰς ὅλα τὰ
Ἀνεγνωρισμένα Γραφεῖα Ταξειδίων καὶ Μεταναστεύσεως

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: Όδός Ελευθερίου Βενιζέλου 10-ΑΘΗΝΑΙ
Τηλ. 30875-30876.

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

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER 13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	FREMANTLE	NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables : «Stevnichol»	STEVEDORES
POR TADEA DA PRO VIDORES LTD.	Tolley's Buildings Lipson Street. Tele. J. 1582/J 1713 After Hours J. 6869 Cables «PORTADPROV»	WHOLESALE SHIPPING SUPPLIERS. Fresh, Dry, Bonded Stores, Dunnage etc., available at shortest notice	FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD.	Leake Street, FREMANTLE. Telephone : L-1036-7-8. Cables : «Providore»	SHIPCHANDLERS
A D E N I O N I A N S C A N D I N A V I A N L L O Y D	20-58, The Crescent, Steamer Point Tele: 226 Cables «Vassiliou»	SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IN PORT & EXPORT.	GEO RGETOW N (DEM)	S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables : «Wilbut»	SHIPCHANDLERS
ALGIERS	S. A. SENIA Cables: Senia—Algiers	SHIPCHANDLER American Cigarettes Export	GIBRALTAR	JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables «James»	SHIPCHANDLERS
AMSTERDAM	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD Tele: 41860 Binnenkant 41 Cables: «Fransswart»	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	HAMBURG	THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables «Stevedoring Hamburg»	STEVEDORES
ANTWERP	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»	STEVEDORES	BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIOU MELLIS) 3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions» Tele: 32 62 08 and 33 73 81		SHIPCHANDLERS
JOSEPH J. LEE & Co	17, Batavia Street, Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	HULL	P. E. HOLLAND, LTD. 11, REDON ROAD, HULL CABLES : «DUCAL» TEL. 31370	STEVEDORES
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.	Avenue d' Italie 92, Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex. An. 212 STEVEDORING	SUPERINTENDING	HUMBER STEVEDORING CO LTD. 11, HEDON ROAD, HULL. CABLES : «STEVEDORE» TEL: 33371		STEVEDORES
STEVEDORING Co. GYLSEN	Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	KARACHI	COWASJEE & SONS KEAMARI, Cables: Jubilee Telephones : 33362, 33109, 32010, 5115	SHIP'S AGENTS, STEVEDORES, SHIP CHANDLERS COAL BUNKERERS, TUGS, BARGE OWNERS
BALTIMORE	TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»	STEVEDORES	LIVERPOOL	REA LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»	STEVEDORES
MARYLAND SHIP CEILING Co INC.	320 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»	SHIP FITTERS	LOURENCO MARQUES	VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables : «Cretikos»	SHIPCHANDLERS
CURTIS BAY TOWING Co.	Mercantile Trust Building. Tel. MULberry 5—8700 Cable & Radio «CURTISBACO»	TOWAGE also at NORFOLK & PHILADELPHIA	N. KASSIMATIS 62, Avenue Alvares Cabral Tele : 5254 Cables «Nikas»		SHIPCHANDLERS
CALCUTTA	ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele : Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	MADRAS & COAST PORTS	N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables : «Stevedore — Madras»	SHIPCHANDLERS
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD	2 Selkirk St. Cables : «Hermes»	SHIPCHANDLERS	MELBOURNE	UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele : MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables : «Fleetways»	STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
CASABLANCA	H. G. SMITH & Co Ltd. 119, Avenue du General Drude Telephone : 208—85 Cables : SMICO	SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES	THE FLEET FORGE PTY Ltd. Tele : MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables : «Fleetways»		SHIP REPAIRERS
L. BARBER LIMITED	(also SAFFI AGADIR, PORT LYAUTHEY, ALGIERS) 119, Avenue du General Drude Telephone : 607—21 Cables : BARIMER	STEVEDORES, CARGO SUPERINTENDENTS, SHIP'S AGENTS	UNITED SHIP SERVICES PTY LTD. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»		SHIP'S FITTINGS
COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS	PORTLAND STEVEDORING Co 1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables «Portsteve». Telephone Broadway 5497.	STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele : MB 3155. Cables «STEVEDORE».		STEVEDORES & CONTRACTORS
DAKAR	21 Bd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	JAMES PATRICK SHIPPING Co Melbourne, Sidney, Brisbane		SHIP AGENTS & STEVEDORES
DUNKIRK	SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele : 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	MORMUGAO	LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING Cable : LEMUIR	SHIPS AGENTS
JOKE LSON & HAND TSAEM	8 Place des Nations Tele: 782/6 Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	I. P. NORONHA Cable : IGNATIUSNORONHA		SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS
DURBAN	J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD., 220)224 POINT ROAD, DURBAN Cables : «ROULETTE»	SHIP'S STORE MERCHANTS	NAPLES	DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele : 21128 Piazzale Portadi Massa	SHIPCHANDLERS & BONDED WAREHOUSE OWNERS
FINLAND	ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES MEMBERS AT ALL PORTS		MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 8—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow»	TUGOWNERS	
NEW YORK			PENANG	S. V. K. PATCHEE BROS (Manum) Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «Ismalis»	SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΘΗΝΑΙ: ΟΔΟΣ ΚΑΡΝΕΑΔΟΥ 12
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ

‘Αντιπρόσωποι μας εἰς τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:
Οι κ.κ. A. E. SHEPPARD & CO.
«Ethelburga House»
91)3 Bishopsgate Street LONDON E.C. 2

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Συναλλαγματικοί καὶ φορολογικοί διευκολύνσεις

Τὸ ύπουργειον τῆς Ναυτιλίας, σύσθετήσαν τὰ δσα μέτρα ἀπὸ μακρού χρόνου υπέδειξαν οἱ ἐφοτισταὶ διὰ τὴν ρύμησιν ὠρισμένων ζητήμάτων, σχετιζόμενών με τὸν Ἐλλάδα ἀσκήσαν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἔζητησε δι’ ἔγγραφου τοῦ πρός τὸ ύπουργειον τοῦ Συντονισμοῦ τὴν συστασιν ἐπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην τῶν ἐν λόγῳ υποδείξεων.

Συνίστανται αὐτοὶ: α) Εἰς τὴν ἀπλούστευσιν τῶν ἐκ τῆς περὶ συναλλαγμάτος νομοθεσίας διατυπώσεων καὶ ἄρσιν τῶν σχετικῶν περιορισμῶν. β) Εἰς τὴν καθίέρωσιν τῆς συμψηφεως συμβάσεων εἰς ἔνον συνάλλαγμα, προκειμένου περὶ πλοίων. γ) Εἰς τὴν ἄρσιν τῆς ὀνομαστικοποιήσεως τῶν τίτλων τῶν ἀνωμάλων ναυτικῶν ἑταῖρων. δ) Εἰς τὴν ἀπλούστευσιν τῶν περὶ δεσμώσεως τοῦ φόρου τῶν πλοίων διατυπώσεων. Καὶ ε) Εἰς τὴν ἐλευθερίαν ἀποδημίας τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ ἔωτερικόν.

Ἡ ἐπιτροπὴ συνεστήθη καὶ συνήλθεν εἰς τὴν πρώτην αὐτῆς προκαταρκτικὴν συνεδρίασιν. Πρόεδρος αὐτῆς ὁ γενικός διευθυντής τοῦ ύπουργειον Συντονισμοῦ, Λαζαρόπουλος, μελη δὲ ο.κ.κ. Δ. Κόλλιας τοῦ ύπουργειον τῶν Οἰκονομικῶν, Ε. Αναγνωστόπουλος τοῦ ύπουργειον Εμπορίου, Β. Χανίδης τοῦ ύπουργειον Ναυτιλίας καὶ Ε. Στεφανίδης τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος.

• • •

Εἰς τὴν αὐτὴν ἐπιτροπὴν παρεπέμφθη καὶ τὸ θέμα τῶν φορολογικῶν διευκολύνσεων — δχι, τῆς αἰτήσεως πλήρους ἀσύδοσίας — διὰ τὰ νεοεἰσερχόμενα εἰς τὸ Ἐλληνικὸν υπόλογον παρηλίκα σκάφη.

Πληροφορούμεθα σχετικῶς, διτὸ τὸ μόνον αἴτημα ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ διευκολύνσεων, διπερ συναπτά τὴν κατανόησιν καὶ παρὰ τῷ ύπουργειον τῶν Οἰκονομικῶν, εἰνε δικαιοτάτη μείωσις τοῦ φόρου τῶν μικρῶν ἀκτοπλοίων καὶ μεσογειακῶν φορτηγῶν.

Αἱ προσφυγαὶ διὰ τὰς πράξεις Μυλωνᾶ

Συμμετοχὴ τοῦ ἀντιπροέδρου τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν» Κ. Στρατῆ Ἀνδρέαδην, πρήστη τὰς ἔργασίας ἡ ἑκδικαστικὴ ἐπιτροπὴ τῶν ἐντοπισμῶν κατὰ τὰν καταλογιστικῶν πράξεων Μυλωνᾶ διὰ τὰ ἐπίτικατα κατὰ τὸν πόλεμον πλοίον. Αἱ υποδηλήσεις εἰντάσεις ἀνέρχονται εἰς 79. Αἱ πρώται συζητηθεῖσαι τὴν 8ην Μαρτίου ἐντάσεις ἥσαν τοῦ Οἰκου Λιβανοῦ.

Κύρια θέματα: Ἡ προβληθεῖσα ἀπάτησις τοῦ Δημοσίου, ἡ οὐδαμοῦ

PHILADELPHIA

INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves TOWAGE

Tele Lombard 3-3916 Cables : «Indepierco» STEVEDORES

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

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

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

ROTTERDAM STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. 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 : 28168 Willemstade 21 Cables: «Advantage» STEVEDORES

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

Tele: 4757 Wah Hin & Co Ltd, 62 Robinson Road. SHIPCHANDLERS, SHIPPING & MANUFACTURERS AGENTS

Tele. 22340-3884-3885-6127 IMPORTERS & EXPORTERS

Cables : «Provisions» 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 8341/3 395 Railway Street Cables : «Despatch» STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)

850, Hastings Street West. GRAIN FITTERS

Tele: Marine 6481-2 Cables: «Louiswolfe» AND STEVEDORES

νόμῳ στηριζομένη, περὶ παραχωρήσεως προμηθείας 1 % εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος ἐπὶ τῶν ναυλώσεων τῶν ἐπιτάκτων πλοίων καὶ σι χρεωπιστώσεις τῶν λογαριασμῶν τῶν πλοίων καὶ τὰ καταλογισθέντα εἰς δάρος τῶν κονδύλων ἀπὸ τὸν κ. Μυλωνᾶν.

Τὰς ἀπόψεις τοῦ Δημοσίου υποστηρίζει ὁ γνωστός μας κ. Σπαχῆς.

Καὶ διὰ τὰ «τράμπης»

Δι' ἀποφάσεως τῆς Νομιματικῆς ἐπιτρόπηται ἡ ναύλωσις καὶ Ἑλληνικῶν τράμπης διὰ τὴν μεταφοράν σιτηρῶν εἰς Ἐλλάδα, μὲ καταβολὴν τῶν 75% τοῦ ναύλου εἰς συνάλλαγμα καὶ τῶν 25% εἰς δραχμάς. Ο πλοιοκτήτης ἔν δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ τὰς δραχμάς αὐτὰς διὰ τὰς δαπάνας τῶν πλοίων τὸν Ἐλλάδη, χωρὶς νὰ εἰσαγάγῃ ἀντιστοιχὸν ἄλλο συνάλλαγμα. Τὸ δικαίωμα τοῦτο είχον μέχρι τούδε, κατὰ τὸ ἀνώτερα ποσοστόν, μόνον τὰ Ἑλληνικὰ πλοία τακτικῶν γραμμῶν.

Ο νόμος Μάκκ-Κάρρων

Καὶ ἀνακοίνωσιν τοῦ Σταίτη Ντηπάρτμεντ, ἀνεστάλη ἐπ' ἀριστον τὴν τελευταία προθεσμία, ἡ λήγουσα τὴν 30ην Ἰουνίου, μετὰ τὴν ὥραν τοῦ διαβατήριων τῶν 75% τοῦ ναύλου εἰς συνάλλαγμα καὶ τῶν 25% εἰς δραχμάς. Ο πλοιοκτήτης ἔν δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ τὰς δραχμάς αὐτὰς διὰ τὰς δαπάνας τῶν πλοίων τὸν Ἐλλάδη, χωρὶς νὰ εἰσαγάγῃ ἀντιστοιχὸν ἄλλο συνάλλαγμα. Τὸ δικαίωμα τοῦτο είχον μέχρι τούδε, κατὰ τὸ ἀνώτερα ποσοστόν, μόνον τὰ Ἑλληνικὰ πλοία τακτικῶν γραμμῶν.

Κατόπιν τῆς τοιαύτης ἀναστολῆς, αἱ μεταναστευτικοὶ ἀρχαὶ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν ἔν διακοπούσιν τὰς διατάξεις τῶν σημαντικῶν ναυτικῶν θεωρημάτων (ἕνα, δηλαδή, κατάλογον μὲ δλα τὸ ὄντιμα), καθὼς καὶ ἀτομικές θεωρημάτες, ἀλλοιαστήσαντες τὰς σημαντικῶν θεωρημάτων τῆς Αγγλίας, Γαλλίας, Ολλανδίας καὶ ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν εἶχον, ὡς γνωτόν, διαμαρτυρήσαντες τὰς διατάξεις τῶν σημαντικῶν θεωρημάτων τοῦ νόμου Μάκκ-Κάρρων—Οὐάλτερ καὶ συνεπα., ἡ γνωγελεῖσα ἀναστολὴ θά γίνη δεκτὴ μὲ ικανοποίησην. Κατὰ πληροφορίας τοῦ πρακτορείου «Ρώπτερ» ἔν Οὐάσιγκτον, αἱ ἀμερικανικοὶ ἀρχαὶ ἐπὶ τῆς μεταναστεύσεως προβλέπουν πλήρη γέκαταλειψιν τοῦ ρημέντος νόμου.

Συμφώνως πρὸς τοὺς δῆμοις ισχύουσας κανονισμούς, ἐπιτρέπεται νὰ εἰσερχονται οἱ ναυτικοὶ εἰς τὸ ἀμερικανικὸν ἔδαφος, κατόπιν θεωρησεως τοῦ καταλόγου τῶν ἀνδρῶν ἔκαστου πληρώματος ὑπὸ τῶν οἰκείων ἐν τῷ ἔξωτερικῷ ἀμερικανῷ προξενῶν, μὲ δεσμάσιων τῆς θεωρησεως ἀπὸ τὸν πλοίαρχον ἐν τῷ ἐνδιφέρομενον πράκτορα. Ο ἀναστολὴς τοῦ νόμου Μάκκ-Κάρρων—Οὐάλτερ (τοῦ 1952) εἰσήγει τὴν ἀτομικὴν θεωρησην, ἀντὶ τῆς διαδικούσας θεωρησης τοῦ ηγεμονούσας ικανοποίησης. Οι ἀρμόδιοι τοῦ αὐτοῦ ύπουργειον φρουσύν, διότι ὁ νόμος θὰ ἀτονήσῃ τελείως, διότι εἰς τὰς διεθνεῖς ναυτιλίας διότι, διότι θὰ ἐδημοσύρηται εὐρεῖσαν ἐπέμβασιν εἰς τὰς διεθνεῖς ναυτιλίας, διότι θὰ ἐπεδάρυνε τοὺς ναυτικούς μὲ ὑπερβολικὰς δυνατοτήτες καὶ διότι, τέλος, αἱ δεσμοί εἰσασται λίσεις τηροῦνται καὶ μὲ τὴν διαδικασίαν τῶν διαδικικῶν θεωρησεων.

Κατὰ τὴν ισχύουσαν διαδικασίαν, τὸ 1200 ἀνδρῶν, λ.χ., πλήρωμα τοῦ ύπερωκεανοῦ «Κούνη Μαΐρη», δύναται νὰ περιληφθῇ εἰς μίαν ὄνομαστικὴν κατάστασιν, ἀναγράφουσαν — πέραν τῶν ὄνομάτων — τὴν ἑνικότητα ἐνός ἔκαστου καὶ τὴν θέσιν τοῦ ἐν τῷ πλοίῳ. Ἡ κατάστασις αὐτὴ θεωρεῖται ὑπὸ τὸν οἰκείου ἀμερικανοῦ προξενοῦ, προθέμενης καὶ τῆς προξενικῆς οφραγίδος. Κατὰ τὸν ἀναστολέντα νόμον, ἡ προστατευόμενη ἀποτυπωμάτων, καθὼς καὶ ἀτομικὸν διατάξιον, θεωρημένον ὑπὸ τοῦ ηγεμονούσας ικανοποίησης προστατεύεται διὰ τὴν νοσηλευτικήν της θεωρητικήν.

‘Υπέρ τῶν φυματικῶν ναυτικῶν

‘Υπὸ τοῦ ύπουργειον Εμπορικῆς Ναυτιλίας καταρτίζεται σχέδιον νόμου «περὶ προστασίας τῶν φυματικῶν ναυτικῶν». Διὰ τοῦ νομοσχεδίου τούτου καθορίζεται ὅτι ἡ παροχὴ ἐφεδῆς προστασίας εἰς τοὺς φυματικοὺς ναυτικούς περιθώλων δύναται στάσια: 1) Τὴν περίοδον τῆς νοσηλευτικῆς περιθώλων εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ηγεμονούσας ικανοποίησης καὶ 2) τὴν μεταναστευτικήν προστασίαν. Εἰς τὴν πρώτην περίοδον περιλαμβάνεται ἡ νοσηλευτική εἰς Σανατόριον ἡ παροχὴ τῶν ἀναγκαίων οἰκονομικῶν μέσων διὰ τὴν νοσηλευτικῶν προστασίας τοῦ ηγεμονούσας ικανοποίησης. Τὸ δεύτερον περίοδον εἰς τὸ νοσηλευτικόν προβλέπεται διὰ μὲν τοὺς ἀπόλυτα περιστατεύεταις τῶν ἐπάνοδων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, διὰ δὲ τοὺς χρήζοντας ἐπὶ προστασίας, ἡ παροχὴ τῶν μέσων, διότι τὰ τραπέζων πρὸς χερσαῖς επαγγέλματα ἔν, εἴναι ἡ παθησία τῶν δὲν ἐπιτρέπεται διὰ ἔργασθων, ἡ χρήσης συντάξεως.

‘Η νοσηλευτική προστασία διὰ παρέχεται διὰ τοῦ Οἰκου τοῦ Ναύτου, ἡ δὲ μεταναστευτικὴ διὰ τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου. Διὰ τοῦ δῆμο τελούντας ὑπὸ τὴν προστασίαν δύναται στάσια: 1) Τὴν περίοδον τῆς νοσηλευτικῆς περιθώλων εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ηγεμονούσας ικανοποίησης προνοια, δημότως ὑπαχθόντων εἰς τὰς εὐρεγετικὰς διατάξεις τοῦ νέου νόμου, εἰς διότι προβλέπουν τὴν καταβολὴν ηγεμονούσων παροχῶν.

‘Ο χρόνος τῆς νοσηλευτικῆς εἰς Σανατόριον ἡ μῆδα δρίζεται εἰς 30 μῆνας καὶ ἐπὶ πλέον ἔξαμηνον ἀεροθεραπευτικὸν στάδιον. Ναυτικοὶ φυματικοὶ, ἔξερχομενοι τῆς προστασίας, ἔφοροι εἰσοῦνται τὸν ηλικίαν

ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛΟΙ

‘Απλή καὶ ούντομος ἀνάπτυξις τῶν ἀρχῶν των

ύπο

ΙΩΑΝΝΟΥ Β. ΧΑΡΑΛΑΜΠΗ

Διπλ. Ναυπηγοῦ

Σελίδες 151, τιμή 40.

Πωλεῖται εἰς ὅλα τὰ βιβλιοπωλεῖα.

κατανομής του φόρου των εύπορων έφοπλιστών και αναδεχθείς έναν επιγνώσει, ασφαλώς, τούν έργου τούτου την έκτελεσιν, τούν προοιωνιζούμενου και την αποκατάστασιν της οφειλούμενής όμωστότος στοχεύσεων Κράτους—έφοπλιστών, μετάλλης πολιτείαν, πράγματι, άτυχη. Ανομολογεί, ότι η παρουσία του είναι την Νέαν 'Υόρκην έξενης και έναν ταυτό έφοδισε τους έκει έφυτοιστάς. Ού μόνον ἄλλ' έναν περιόδου μετ' αυτών έπαρχον διαπιστώσας απροθύμιαν, εύχερων αύτον — έκτελεστικήν έκουσίαν ἀσκών—άποφαίνεται, ότι «μη έφαρμαστιμος ήτο και διά νέος Νόμος». Και είναι ούσιαστικόν, κατά την γνώμην του, το ἐπίτευγμα, ότι διά της έξι παντός νομίμους έρεισματος γενομένης ιδιωτικής ανακατανομής επετεύχθη ή εισπραξίες μέρους τού δόλου μηψυς τῆς φοροδογκής ἐπιβαρύνσεως τῶν εύπορων ίδιοκτητῶν πλοίων υπό δένην σημασίαν.

Και τώρα εἰσερχόμεθα εἰς ἔναν ἄλλο θέμα: Δέν έσκεψθη — στοτα και πρός στιγμὴν — κ. Ζάρκος, θι και κατά την σύνταξιν του καταλόγου έκεινου ήτον ένδεχόμενον νά λάσσουν χώραν ασκία, διοικιαν, ὅμοιαι ἄν δχι μεγαλύτεραι έκεινων αι δποιαι, κατά την γνώμην του, προσεγένοντο κατά την κατάρτισιν του καταλόγου τῶν Αθηνῶν, επί τού δποιου, επί την περιπτώσει, είχον ξεναντληθη παρά τουν ένδιαφερούμενων δλα τά ύπο τού Νόμου προβλεπόμενα ένδικα μέσα, τούτεστιν, ένστάσεις και αίτησεις άναθεωρησεων ένώπιον ειδικών έπιτροπων ύπο την προθρίαν και το κύρος άνωτάτων δικαστικῶν λειτουργῶν τῆς Χώρας: 'Η μόνη έξηγησις την ὅποιαν ήμεις προσποτικώς δυνάμειδεν νά δωσωμεν επί τού έρωτήματος, αύτού είνε, θι κ. Ζάρκος ἀπέβλεψεν εις το πώς έχι τρύναντο νά συγκεντρωθούν τα χρήματα και μόνον, αδιαφορήσας τελείως θιά τάς ἐκ τῆς πρωτοβουλίας του ένδεχομένας συνεπείαν.

Αὐτάς ἀκριδῶς τάς συνεπείας ήθελησε τὸ ίπουμεγίον τῶν Οίκονομικῶν διά τού νέου νόμου, δριτικῶν νά ρυθμίση. Τὸν νόμον αύτον ἐπιβάλλεται νά κυρώσῃ ή Βουλὴ τὸ ταχύτερον πρός ἀποκατάστασιν τῶν πραγμάτων, πρός ἐπανόρθωσιν ἀδικιῶν κοι παρανομῶν, αἴτινες, Βεβαίως, δὲν τιμούν τοὺς διαπράξαντας αύτάς.

Παρακαλούμεν, πάντως, τον κ. Ζάρκον: 'Ἄς περιορισθῇ εἰς τάς άναμησεις τῶν ἐπιτευγμάτων του, έως τ' ἀλλα καζεύδειν.

* * *
* * *
* * *

Μετά πλείστης τιμῆς
ΠΑΝΟΣ Π. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ
Δικηγόρος

Θαλάσσια άτυχήματα

Τὸ ναυάγιον τοῦ ἀλιευτικοῦ «Ιάσων»

Ιαρά τὸ ἀκρωτήριον Σπαρτιδέντο κατεποντίσθη τάς πρώτας γυκτηρίας ὥρας τῆς 13 Μαρτίου τὸ ἀλιευτικὸν ἀνοικτῆς θαλάσσης τῆς «Ιάσων», μὲ ἀπότελεσμα την ἀπώλειαν ἐνδεκα ἐκ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος του. Διεσφήσαν μόνον ὁ πλοίαρχος 'Αλ. Κριμπάρατος, ὁ ὑπόπλοιαρχος Γ. Διολής, ὁ ραδιοτηλεγραφητής Θ. Κουτουπές και εἰς λιπαντόν. Παραλλήλως ἀπώλεσθησαν και ἐπτά ἀνδρες τοῦ πληρώματος τοῦ ἀγγλικοῦ υπερωκεανοῦ «Stratheden» 23.732 τ. γκρός, ὡπερ παρέσχε βοηθείας διασώσεως τῶν ναυαγῶν.

Τὸ «Ιάσων» ἀποπλέυσαν ἐκ Πειραιῶς διά Καναρίους Νήσους πρός ἀλιεύσιν, κατηνύνετο εἰς Τράπανι διά την παραλίαν ἀλατος. Καταληφέν ύπο σφρόδρως θαλασσοταραχῆς και ὑποστάνθησεν τούς μηχανῶν του, ἔξπειρε τὸ S.O.S. ἐκ θέσεως πλάτους 38—05 Β. και μηκούς 17—27 Α., κειμένης παρά τὸ ἀκρωτήριον Σπαρτιδέντο. Εἰς βοηθείαν του ἐπλευτε τὸ σωτήριον ἀγγλικοῦ υπερωκεανοῦ, ἵνα δανικὸν φορτηγόν, δύο Ιταλικοὶ κορδέται εἶναι τὸ Τάροντος και δύο ύδροπλάνα τοῦ «Κέντρου 'Αεροπορικῆς Βοηθείας» τῆς Ρώμης.

Πρώτον ἔφθασεν εἰς την θέσην τοῦ κινδύνου τὸ ἀγγλικὸν υπερωκεάνιον, τοῦ όποιου τὸ πλήρωμα ήγωνισθη ἐπί πολλὰς ὥρας μὲ τὰ κύματα, ἵνα διασώσῃ τούς. 'Ελληνος ναυαγούς, Τελικῶς διεσώθησαν μόνον οἱ πραναφερθέντες τέσσαρες αὐτρες, ἐνώ τῶν λοιπῶν ἀγνοεῖται ἡ τύχη. 'Επιπροσθέτως μία λέμβος τοῦ υπερωκεανοῦ ἀνετράπη και οἱ εἰς ἀυτῆς ἐπτά βρετανοί ναυτικοὶ ἀπώλεσθησαν.

Ο βρετανός πλοίαρχος ἀνήγγειλε τὸ βλιθερὸν τοῦτο γεγονός πρός τάς ναυτικάς ἀρχάς τού Πειραιῶς μὲ τὸ κατωτέρω ραδιοτηλεγράφημα: «Ο Θεός ἀς αναπάυση τὰς ψυχᾶς τῶν 'Αγγλων και 'Ελλήνων ναυτικῶν. Οι ημέτεροι ἀνδρες ἀπώλεσθησαν ἐκτελούντες υψηλον καθήκοντας και παρέχοντες ούτω δείγμα ἀλληλεγγύης πρός τοὺς συνανθρώπους των».

* * *

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.» (παναρ.): 'Εμφόρον μὲ σιτηρά ὑπέστη ρήγμα εἰς τὸ στόμιον τοῦ κύτους Νο 3 και ἐπόδισεν εἰς Πόρτλαντ ('Ορεγκον) διά ἐπισκούσας. 'Εν συντήρηθε ἐκφόρτωση τὸ φορτίον του.

«ΑΡΣΕΝΑ» (παναρ.): Προσήρχεν εἰς Σουεινάμ, ἄλλ' ἀνειλκύσθη σκάφος σημάνων, μὲ την βοηθείαν ναυαγεσσωστικοῦ.

«ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ» (λιθερ.): Από Ρίον 'Ιανείρον διά Ρόττερντον ἐξελίκενται εἰς τὴν δυτικήν ακτὴν τῆς νήσου Ούσιτ, ἀνειλκύσθη, δημος, μετά τινας ὥρας και ἐξηκολούθησε τὸ ταξίδιον του.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΙΚΑΟΥΝΤΕΣ» (λιθερ. δεξ.): Προσήρχεν εἰς Ραρίτον Μπαΐν, N. A. τῆς νήσου Ούσάτς, ἄλλ' ἀνειλκύσθη σύνθημέρον.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» (Κροταρ.): Εκ Μπόνας διά Μίδδλεσεμπρο ἐπόδισεν εἰς Βίγκο μὲ διαρροήν εἰς τὸ φόρπικ και εἰς τὸ κύτο, Νο 1, συνεπεία ζημιών ἐκ τῆς τρικούμιας.

«ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ» (δεξαμ.): Προσήρχεται παρά τὸ Μαρακόιμπο, ἄλλ' ἀνειλκύσθη μετά πάροδον 22 ὥρων και ἐφθασεν εἰς 'Αρούμπαν.

«ΝΕΔΩΝΣ»: Κατευθυνόμενον εἰς τὴν Σιγκαπούρην, ἀνέφερε διά τοῦ πλοίου τοῦ, ότι μετεποπίσθη τὸ ἐκ Χάλιδος φορτίον του και οἵ ή θέσις τοῦ πλοίου ήτο ἐπικινδυνός. Βραδύτερον ἀνέκοινώθη, ότι τὸ πλοίον συνέχιε κανονικῶς τὸ ταξίδιον του.

(Φεβρ. 28)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ» (λιθερ. δεξ.): Συνεπεία βλάβης τῶν μηχανῶν του ἐρυμαλήθη εἰς Κάνονας ρόδος. Ακολούθως ἐπλευτεν εἰς Φολέυ πρός ἐκφόρτωσιν (Μαρτ. 6) «ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.»: 'Εκ Νέας 'Ορκης δι 'Αμερέραν προσηράξεν εἰς Ούσατ Χηντερ Μπάνκ, ἄλλ' ἀνειλκυσθεν ἐπροχρόνεις εἰς τὸ ταξίδιον του.

(Μαρτ. 1) «ΧΡΥΣΑΝΘΗ» (λιθερ. δεξ.): 'Από Χαύλι διά Ρόττερντομ, ἔφθασεν εἰς τὸν προφίρωμό του μὲ ρήγμα εἰπὶ τοῦ καταστρώματος, μεταξύ τού τούν ἀντιλιοπτασίου και τῆς δεξαμενῆς ποσίμου ιδιαίτερος, συνεπεία τρικυμίας. Διετάχθησαν οι διουσπαί εἰπησεισι.

(Μαρτ. 7)

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Ἐαν ἐλεπιταν ἀπό τὴν ἀγοράν αι διαταγαί διά τοὺς ἀμερικανικοὺς γαιάνθρακας, οι ναῦλοι, ἀσφαλῶς, θά ύψιστεντο πλέον αἰσθητὴν την πρός τὰ κάτω στροφήν. Τὰ σιτηρά, ἀτινα ἀπέτελουν τὸν ἔπειρον παράγοντα τὴς ζωηρᾶς μεταφορῆς κινήσεως, ησαν ἐλάχιστα. 'Αποτέλεσμα: 'Η χαλάρωσις και τῶν διά γαιανθρακας ναύλων. Αύτη είνε, εἰς δίλγιας λέξεις, ή ἀπεικόνισις τῆς καταστάσεως τῆς ναυλαγορᾶς τοῦ α'. δεκαπεντημέρου τοῦ Μαρτίου.

Σταθερά ὑπῆρχεν η ζητησις χωρητικότητος διά γαιανθρακας. Οι ναῦλοι, δημως, ἀπό δημέρας είει θησαντο τὴη πιέσιν τῆς προσφόρας τοῦ περισσοτέρου τουνάλ. Διά τὴν 'Αγγλίαν ἀπό τὸ Χάμπτον ρόδος, ἀπό τὸ υψηλὸν ἐπίπεδον τῶν 62), διάσις δυτική ἐκτή, ἐπληρώμοναν κατ' ἀρχάς τὰ 61) — διά Μαρτίου—'Απρίλιον, μὲ συνεχή δὲ τὴν ἔκπτωσιν, τὰ 60) — διά τὰ αύτα ημερομηνίας, 59) — διά Μαρτίου, διά νά έπιτυχουν, τέλος, οι φορτωταί τὰ 53) δι 'Απρίλιον.

'Η αύτη εἰκὼν και διά τὰς πρὸς τὸ Κοντινεντ φορτώσεις. Διά συνεχῆ ταξίδια ἐπληρώθησαν τὰ 49), διά νά φθασων είει τὰ 47) διά προσφόραν χωρητικότητος. Δι 'ἀπλά ταξίδια ἀπό τὰ 56) διά τὰ 55) — και 54) — διά Μαρτίου και ἐν συνεχεία είει τὰ 50). Φορτία 120 χιλ. τονων δι 'Αμερέραν η Ρόττερντομ πρὸς μεταφοράν κατὰ τοὺς 12 προσεχεις μῆνας ἐπληρώθησαν 48). Διά συνεχῆ ταξίδια δύο ἔτῶν προσερέρνοτο 40) — και διά τέσσαρα ἔτη 36). Διά τὴν 'Ιαπωνίαν, Μαρτίου —'Απρίλιον, δολ. 12.45. Διά Μάιον — 'Ιούνιον προσερέρνοτο δολ. 12.50, ἐν συνεχεία, διάσια, 12.25 διά Καβασάκι. Διό τὸ Ρίο δολ. 8.20. Τρία συνεχεία ταξίδια διά Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 7.30 και 7.15. ἐν διά διά Σικελίαν δολ. 8.70. 'Εν συνεχεία ἐπληρώθησαν δολ. 8 διά Δυτ. 'Ιταλίαν και 8.75 δι 'Αδριατικήν (ἀπλά ταξίδια).

Τὰ έξι 'Αμερικής σιτηρά μὲ περισσοτέρουν τὴν κίνησιν. 'Από τὸ Κόλπον διά Χαϊφάν άμερικανικά πλοία ἐπληρώθησαν δολ. 18.35 (Μαρτίου). Διά έναν πλοίο προσερέρνοτο δολ. 14.25 (Μαρτίου). Διά τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 14.25 και 14.15 (σόγια). Διά τὴν Τεργεστήν ἀπό τὸ Νόρδερην ρείντη δολ. 12.50 (Μαρτίου) ἐπληρώθησαν και διά Τουκίν δολ. 16.50 και 15.50, ἐνώ άμερικανικὸν σκάφος διά κριθήν ἐπληρώθη δολ. 18.15 ('Απρίλιον), όψιον Τραπεζούντα δολ. 19.40. 'Από τὸ Νόρδερην ρείντη διά Νότ. 'Αφρικήν 100). Σικαλίς ἀπό τὸ Νόρδερην διά Νότ. 'Αμερέραν —'Αμβοργούν είει τὰ 60) — Μαρτίου. 'Από τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον σκάφος διά Μάιον ἐπληρώθησαν δι 'Αμερέραν η Ρόττερντομ δολ. 8.10 και δι 'Αγγλίαν 62) — (Μάιον).

Αι ζαχάρεις τῆς Κούδας μὲ ἀρκετάς διαταγαίς, 'Αρκετά σκάφη ἐκλεισθησαν διά τὴν Μαύρην Θάλασσαν, φορτίον είει σάκκους, είει τὰ 137) δι 'Απρίλιον), ἐνώ διά Ρήγαν ἐπληρώθησαν 127) δι 'Απρίλιον—Μάιον). 'Η διά Ρωσίαν χωρητικότης συνεπληρώθη. Ζητησις και διά τὴν Περσίαν. Διά Μαρτίου ἐπληρώθη σκάφος δολ. 22. Διά τὸ Χόγκ Κόγκ (Μαρτίου—'Απρίλιον) 145). Δι 'Αγγλίαν 110). Διά τὴν Κεύλανη δολ. 15.15 φίο.

'Από τὸν ἀκτήν τοῦ Βορ. Ειρηνικὸν μὲ περισσοτέρουν ζωρήτητα ἐκκινησθησαν διαταγαί διά σιτηρά, ζυλείαν και γενικά. Διά τὴν 'Αγγλίαν ζυλεία ἐπληρώθη δολ. 17.50 (Αύγουστον—Σεπτεμβρίου), ἐναντί τῶν δολ. 20, πλοιωθέντων πρὸ 15θημέρου διά τὸν 'Απρίλιον. Σιτηρά δι 'Ιαπωνίαν δολ. 17.25 και 12.50 (Μαρτίου—'Απρίλιον). Ζυλεία διά τὸ Νόρδερην ρείντη κατ' ἀποκοπή δολ. 156.000 και 154.000. Κριθή δι 'Αγγλίαν 137) δι. Ζυλεία και γενικά δι 'Αυστραλίαν 200.000 δολ. κατ' ἀποκοπήν.

Τὰ βραζίλιαν μὲ μεταλλεύματα διά Βόρ. 'Αμερικήν είει τὰ δολ. 4.75 φίο. Ζάχαρις διά Καράτσι δολ. 25 δι 'άμερικανικόν σκάφος.

Σταθερότης διέκρινε τὴν ἀγοράν τῆς 'Απω 'Ανατολής, λόγω και τοῦ φόρου περὶ ἀνώμαλον ἐξελίξεως τῆς ἐκεῖ περὶ τὸν Φορμόζαν καταστάσεως. Οι ἐποπλισταὶ ἀπορθύμως σέρουν τὰ σκάφη των πρὸς τὰ ἐκεῖ. 'Απὸ τὴν Βόρειον Κίναν βρετανικοῖς, κυρίως, τονάλς ἐπληρώθη 175) — διά δημητριακὰ πρὸς τὸ Κοντινεντ, Μάιον—'Ιούνιον και 'Απρίλιον—Μάιον και ιταλικοῦ λιμέπερτο 170) — φίο. ('Ιούνιον) και ἐν συνεχεία 167) — φίο. 'Ορυζα ἀπό τὸ Μπακόκ διά τὸ Κολόμπο είει τὰ 70) — (Μαρτίου) και ἀπό τὴν Σαγκάν 90).

'Απὸ τὴν Νότιον 'Αφρικήν δημητριακὰ ἀπό Ντώρμπατον διά Δυτ. 'Ιταλίαν ἐπληρώθησαν 76) — φίο και διά Καράτσι 60). Κυκλοφορία ἀρκετῶν διαταγαί διά μεταλλεύματα και γαιανθρακας ἀπό τὰς Ἰνδίας. 'Απὸ τὴν Καλκούτταν γαιανθρακες διά Καράτσι 65) — φόμπ και διά τὸ Καβασάκι μεταλλεύματα 85) — φίο και ἀπό Βιζαγκαπατάμ (Μάϊον—'Ιούνιον) διά τὸ Νόρδερην ρείντη δολ. 12. 'Απὸ Μαρμάγκοα διά τὴν Ιένοβαν 70) — φίο. ('Απρίλιον—Μάιον).

Τὰ αύστηραιαν γενήματα μὲ σταθερούς τοὺς γνωστοὺς ναύλους.

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING C°. PTY. LTD.

HEAD OFFICE:

Tel. & Cable Address: «SPIRO»

Telephones: FA6280 - FA6387

After hours: FF3087 - FM5346

115-117-119 Riley Street

SYDNEY-AUSTRALIA

GENERAL MARINE SERVICES

(Est. 1938)

Shipping Agents

Charterers »

Booking »

Stevedores

Ships Chandlers

Ships Suppliers

Ships Repairs

Crew Matters

Bunkers etc.

'Επιληφθάσαν 95) — (Μάϊου) ἀπό Βικτώρια διά Βομβάνη και ἀπό δυτικήν ἀκτήν διά Καλούπταν 85) — ('Απρίλιον—Μάϊον και Μάϊον).

'Από τὴν Μεσόγειον ἡ γνωστή κίνησίς μὲν ἐλεύθερη, δῶμας, καὶ καταλλήλου τονιά, Ἀμμωνία εἰς σάκους διά τὴν Νότιον Κορέαν ἀπό τὴν Σαδόναν δολ. 12.75 (Μάρτιον) καὶ ἀπό Βαρκελώνην ποτάσσα ('Απρίλιον) δι' Ἰαπωνίαν δολ. 10.75 φίο.

Τὰ φωσφάτα ἀπό τὸ Σφάξ διά Χούλη 45)6 καὶ διά Ρόττερνταν 35) — ('Από τὴν Καζαμπλάγκαν (Μάρτιον—'Απρίλιον) δι' Ἰαπωνίαν δολ. 11. Πυρίτη ἀπό τὴν Χουένδαν διά Γκάρτρον 48) — (Μάρτιον) καὶ διά Ρόττερνταν ('Απρίλιον) 35. 'Από τὸ Στρατόν εἶχετείο σκάφος δι' Ὁλλανδίαν εἰς τὰ 47) — καὶ περισσότερον. 'Από τὴν Μιτόναν διά τὸ 'Εμδεν 37) — καὶ διά Τάιν 37).

'Από τὸ 'Αμερικών ποτάσσα δι' Ἰαπωνίαν δολ. 11.75 ('Απρίλιον—Μάϊον). Γαιανθράκες ἀπό τὸ Ρόττερνταν διά τὴν Ἀδριατικήν (Μάρτιον) 30) — καὶ ἀπό τὴν Ἀμερίσαν διά Σικελίαν 27) —. Οἱ πολωνικοὶ γαιανθράκες ἐπιληφθάσαν 75) — ἀ. φ. διά τὸ Μιτσένος 'Αὔρες καὶ 70) — (Μάρτιον—'Απρίλιον), ἐν συνεχείᾳ δὲ 67)6. Ξύλειά ἀπό τὸν Ἀρχάγελον εἰς τὰ 240) —.

Ζωροτάτη ἡ ἔητησις διά τάιμ-ταστρέρες. Κυκλικά Δυτ. Ἀφρικῆς εἰς τὰ 30)6 καὶ 30) —, ἐνῷ μότορτζίς ἐπιληφθάσαν 33)6 καὶ 32)6. Συνεχῆ ταξίδια Δυτ. Ἀφρικῆς (4—5) ἐπιληφθάσαν 25) — εἰς ἀναλίσκον πετρέλαιον. Κυκλικὸν δυτικῆς ἀκτῆς Νοτ. Ἀμερικῆς δολ. 4 καὶ 3.95, ἀλλὰ καὶ δολ. 3.75. Εἰς σκάφος διά ταξίδιον ἀπό Κολόμπο δι' Ἡνωμένας Πολιτείας (Μάϊον) ἐπιληφθάσαν δολ. 3.50 μόνον.

Οἱ ναυλῶλοι τῶν δεξαμενοπλοίων

Ἐκπίπτουν καὶ αὐτοί. Ταξίδια ἀπό τὸν Περσικὸν Κόλπον διά γαλλικὸν λογαριασμὸν ἐπιληφθάσαν 15 κατά 25% κατὸν τὸν ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου ('Απρίλιον). 'Αγγλικαὶ ἑταῖρισι ἐπέτευχον δι' Ἀπρίλιον ἀπό τὸν Περσικὸν Κόλπον ναυλώσεις ἀπό 15% πλέον τῆς Κλίμακος μέχρι καὶ τῆς βάσεως αὐτῆς. Ἡ αὐτὴ ἐκπίπτωσις καὶ εἰς τὸν ἀμερικανικὸν τομέα. Τὰ ταξίδια Καραϊβικῆς πρὸς Βόρ. Ἀμερικῆν εἰς τὴν δάσιον τοῦ ναυλολογίου, ἐναυτοὶ τοῦ προηγουμένου ρεκόρ τῶν 22 ½ % πλέον.

Ἡ Πειραιϊκὴ ναυλαγορός

Μὲς ικανὴ ἔητησις χωρητικότητος, ἀλλὰ μὲ δόλιγας τὰς πραγματοποιηθεῖσας νουλώσεις, ἀλλὰ διὰ τὴν πειραικὴν ναυλαγορὰν τὸ πρώτον ὥμιον τὸν Μάρτιον. Διατογαὶ ἐνκληφόρων ἀπό ὅτα ἡ ἐξαγωγικά κέντρα καὶ δι' ὅλοι σχέδιον τὰ γνωστὰ εἰδοῦ θορητῶν (ἕνεκεν, γαιανθράκες, τσιμέντα), ἐλλείψει, ὅμως, διαθεσίου καταλλήλου ἐλληνικοῦ τονιάς, ἐκπρόσθιας οἱ ζένεια σημαῖαι. 'Εκ Κωνσταντίης (ἄγριοισιδέραι) δι' Ἀγγλίαν προσφέρεσταν 120) — τὸ κ. μ. καὶ ἐκ Χαϊφᾶς (παλαιοσιδέραι) δι' Ὁλλανδίαν ἐξητούντο δύο σκάφη (ουνιλογίκη χωρητικότητος 7500 τόνων) μὲν ὑποδικυνόμενον ναύλον 9 δολαρίων φίο. Τὸ ἐλληνικῆς πλαισιοτρίας, ὑπὸ σημαίαν Κοσταρικής, φορτηγὸν «Καπετάν Γεωργῆς» ἐκλεισθῆ ἐν Βηρυττῷ 7600 τ. μηταλεύματων διά Ρόττερνταν εἰς τὰ 52) — πορτοτονιάς καὶ 1) — ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις τέλη 'Απρίλιον. Ἐκείσθι ἐπίσης τάιμ-ταστρέρες δι' 7 έως 9 μῆνας τὸ παναμακίον φορτηγὸν ἀμύκονος διά ταξίδια Δυτικῆς Ἀφρικῆς μέρι τοῦ Τάουν 28) —, με παράδοσιν εἰς Βρέμην καὶ ἵπανταρδοσιν εἰς Κοντινεντ.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΑΡΙΕΤΤΑ» ἀπό Χάμπτον ρόδις 9700 τ. γαιανθράκων διά Ρίου 'Ιανείρου δολ. 8.65, φόρτωσις 10—21 Μαρτίου.

«ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἰαπωνίαν δολ. 12.45, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 Μαρτίου — 15 'Απρίλιον.

«ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Ρόττερνταν 49)6, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν (6 συνεχῆ ταξίδια), ἐναρξῆς 'Απρίλιον.

«ΤΟΥΡΜΟ-Ι·Λ» (λίθερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Ρίου 'Ιανείρου δολ. 8.85, φόρτωσις 8—15 Μαρτίου.

«ΜΥΡΙΑΜ» (όνδυρος) ἀπό Νόρδερν ρέιντζ 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) διά Δυτικῆς Ἰταλίαν, κατ' ἀποκοπήν δολ. 123.000 φίο, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ» ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμεριγύρον 59) —, ἐκφόρτωτικόν, φόρτωσις 3— Μαρτίου.

ΑΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἑτ. Λούζη) ἀπό ἀμερικανικοὺς λιμένας Κόλπου 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) διά Ρόττερνταν ἡ 'Αμστερνταν κατ' ἀποκοπήν δολ. 126.000 φίο, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΑΡΓΚΟΦΑΕΣ» (σημ. ἀγγλική) ἀπό ἀμερικανικοὺς λιμένας Κόλπου 9500 τόν. παλαιοσιδήρων (480.000 κ.π. διά δέματα) δι' 'Αμερίσαν, Ρόττερνταν ἡ 'Αμστερνταν, κατ' ἀποκοπήν δολ. 126.500 φίο, φόρτωσις 1—10 Νοεμβρίου.

«ΑΝΔΡΟΣ» (λίθερ., εκ 'Μαρίτε), ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμεριγύρον 59) —, ἀμέσως φορτηγός.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ» ἀπό ἀμερικανικοὺς λιμένας Κόλπου 9500 τόν. γεννημάτων διά Χαϊφᾶς 14, μὲ 750 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 13—25 Μαρτίου.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΜ» (λίθερ.) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διά Τεργέστην δολ. 12.50, μὲ 2000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, ὄψιν διά Βρέμην δολ. 9.50, μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 14—30 Μαρτίου — 4 'Απριλίου.

ΑΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἑτ. Μ. Νομικοῦ) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τ. ἀλεύρων εἰς σάκους δι' Ἀλεξανδρείαν καὶ ἡ Βηρυττὸν δολ. 16, μὲ 1000 τ. φόρτωσιν καὶ 750 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 'Απρίλιον.

ΑΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἑτ. Τρίτων) ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν ἡ Ρόττερνταν 54) —, ἀλιών διά γερμανικοῦ λιμενίας τῆς Βορείου Θαλάσσης 56)6, ἐν διά Κίελων 57) —, ἐλεύθερον ἐκφόρτωτικόν, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΚΑΙΤΗ» (παναρ.) ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν ἡ Ρόττερνταν 55) —, ἀλιών διά γερμανικοῦ λιμενίας τῆς Βορείου Θαλάσσης 56)6, ἐν διά Κίελων 58) —, ἐλεύθερον ἐκφόρτωτικόν, φόρτωσις 15 Μαρτίου.

«ΑΣΠΙΡΕ-Ι·ΤΩΡ» (λίθερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδις 9700 τ. γαιανθράκων διά Μπόρι, Αγκόνων, Βενετίας καὶ Τεργέστην δολ. 9.35, μὲ 2500 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 7—10 Μαρτίου.

«ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ» (λίθερ.) ἐκ Νίσας Υόρκης 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) διά Δυτικῆς Ἰταλίαν, κατ' ἀποκοπήν δολ. 125.000 φίο, ὄψιν ἐκφόρτωσις 14—28 Μαρτίου.

«ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ» (λίθερ.) ἀπό Νόρδερν ρέιντζ 9300 τ. βρώμης διά Κωνσταντίνουπολιν δολ. 15.50, ὄψιν διά φόρτωσιν εἰς 'Αλμπανίαν 25 σεντς ἔστρο, μὲ 750 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 21—31 Μαρτίου.

«ΧΡΥΞ» (λίθερ.) ἀπό Νόρδερν ρέιντζ 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) διά Τιρέβ Πλέιτ, κατ' ἀποκοπήν δολ. 127.000 φίο, φόρτωσις 15—30 'Απρίλιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.» (σημ. ἀγγλική) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τόν. γεννημάτων δι' 'Ισραὴλ δολ. 14, μὲ 750 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—20 Μαρτίου.

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ» (σημ. ἀμερική) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τόν. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — 'Αμεριγύρον 14.50, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15—30 'Απρίλιον.

«ΜΑΡΙΑ ΛΠΩ» (μὲ όψιν τὸ «Dartford») ἀπό ὄμερικανικοὺς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διά Χαϊφᾶ δολ. 15.75, μὲ 750 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—15 'Απρίλιον.

«ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ» (παναρ.) ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Σαδόναν δολ. 8.15, ὄψιν διά Γένοβαν ἡ Σπέτζιαν 8.20, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 21—31 Μαρτίου.

«ΣΩΚΡΑΤΗΣ» (παναρ.) ἀπό Νόρφολκ 9500 τ. σικάλεως δι' 'Αμερίσαν—'Αμεριγύρον ρέιντζ 60) — μὲ 3000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 20—31 Μαρτίου.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ» (σημ. ἀμερική) ἀπό Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. κριθῆς διά Κωνσταντίνουπολιν ἡ 'Αλεξανδρέτταν δολ. 18.15, ὄψιν διά Τραπεζούνταν, 19.40, φόρτωσις 1—15 'Απρίλιον.

«ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ» (Κοσταρ.) ἀπό Χάμπτον ρόδις 11.500 τ. γαιανθράκων διά Καβασάκι δολ. 12.25, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 27 Μαΐου — 30 'Ιουνίου.

«ΣΟΥΕΡΤΕ» (Κοσταρ.) ἀπό Σιδένιον (Καναδᾶ) ἡ Λιούσιμπουργκ 9500 τ. γαιανθράκων διά Κωνσταντίνουπολιν ἡ 'Αγγλίαν 57)6, ὄψιν τάμειον 59)6, φίο, μὲ 2000 τόν. φόρτωσις εἰς Σιδένιον καὶ 1500 τόν. εἰς Λιούσιμπουργκ, ὄψιν δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταν ἡ 'Αμστερνταν 52)6, μὲ 2500 τόν. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, καντσέλλο 20 'Απρίλιον.

«ΜΑΡΠΗΝΣ ΣΑ» (Κοσταρ.) ἀπό Σιδένιον (Καναδᾶ) ἡ Λιούσιμπουργκ 9500 τ. γαιανθράκων διά Ρόττερνταν ἡ 'Αμστερνταν 48)6, ὄψιν δι' 'Αμερίσαν—Ρόττερνταν 51)6, φίο, μὲ 2000 τόν. φόρτωσις 1—15 'Απρίλιον.

«ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ» ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Σικελίαν ἡ Σαρδηνίαν δολ. 8.70, μὲ 1500 τόν. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 21 Μαρτίου—10 'Απρίλιον.

«ΟΝΤΡΥ» ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Καβασάκι δολ. 12.25, ἐλεύθερον ἐκφόρτωτικόν, φόρτωσις 'Απρίλιον.

ΤΡΙΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (τῆς ἑτ. Οράιον) ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Κωνσταντίνουπολιν διά Καβασάκι δολ. 12.25, ἐλεύθερον ἐκφόρτωτικόν, φόρτωσις 10 'Απρίλιον.

«ΚΑΛΛΗ» (λίθερ.) ἀπό ὄμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διά Ιαπωνίαν δολ. 10 Μαΐου.

«ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ» ἀπό Τάμπαν πόλην Σάο Χοζί 9400 τ. φωσφάτων καὶ θαμνών διά Βρέμην—10 Μαΐου.

ΕΕΗ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (τῆς ἑτ. Οράιον) ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Κωνσταντίνουπολιν δολ. 12.25, ἐλεύθερον ἐκφόρτωτικόν, φόρτωσις 1—31 Μαρτίου.

«ΑΣΤΡΟΠΟΛΗΣ» (λίθερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Βρέμην—15 Οκτωβρίου.

«ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ» (λίθερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Σεπτεμβρίου—25 Νοεμβρίου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ» (λίθερ.) ἐκ Μόμπιλ κρείντζ 9500 τ. γαιανθράκων διά Σάντος δολ. 12.35, ἐλεύθερον ἐκφόρτωτικόν, φόρτωσις 1—20 'Απρίλιον.

«ΔΑΡΠΙΣ» (λίθερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Καβασάκι δολ. 12.45, ἐλεύθερον ἐκφόρτωτικόν, φόρτωσις 1—15 Μαρτίου.

«ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗΣ» (λίθερ.) ἐκ Τάμπαν Ελιρηνίου διά Κύπρον δολ. 19.50 ἀπό διά λιμένας φορτώσεως δολ. 2.000 τόν. φόρτωσις 1—10 Μαρτίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (παναρ.) ἀπό Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Χαϊφᾶς 19.90 ἀπό διά λιμένας φορτώσεως, φίον διά δολ. 2.000 τόν. φόρτωσις 1—10 Μαρτίου.

«ΕΠΙΤΙΣ» (λίθερ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9800 τ. ξύλειας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ.π. διά δέματα) δι' 'Αγγλίαν δολ. 17.75, ὄψιν διά Νόρδερν ρέιντζ 9.75, φίοιν διά δέματα 1—10 Νοεμβρίου—15 Οκτωβρίου.

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ» ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9700 τόν. ξύλειας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ.π. διά δέματα) διά Νόρδερν ρέιντζ 11.000 τ. σιτηρών δι' 'Ισπανίαν δολ. 12.50, ὄψιν κριθέας 12.75, φίοιν διά Νόρδερν ρέιντζ, φόρτωσις 1—10 Μαρτίου.

«ΝΕΠΙΤΟΥΝΟΣ» (λίθερ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9800 τ. μπριγγέττες τῆς Βορείου Ιρλανδίας 137)6, ὄψιν δι' 'Αγγλίαν δολ. 13.75, φίοιν διά δέματα 1—10 Νοεμβρίου—15 Οκτωβρίου.

«ΑΟΥΡΟΠΑΡΑ» (όνδυρος) ἐκ Κολφορνίας 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) δι' 'Ισπανίαν, κατ' ἀποκοπήν δολ. 132.000 φίο, φόρτωσις Μάϊου.

«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ» (λίθερ.) ἐκ Πόρτλαντ (Ορεγκούν) 9000 τόν. μπριγγέττες δι' 'Ισπανίαν δολ. 11.50, φόρτωσις 1—15 'Απρίλιον.

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ»

Τά ταξιδεύοντα έλληνικά πλοϊα

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δεξ.)	έπ. «Άρτεμις»	17	3976	έφθ. Κωνσταντζαν 9 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	έφθ. Δραπετσώνα 2 Μαρτίου
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έπ. «Πόρτο Μητλάγκο»	54	6498	εις Θεού 36 Β. και 34 Δ., Μαρτίου 7 διά Κόντινεντ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έπ. «Λώσ»	54	8450	εις Σάντερλαντ, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	άργει Αμπελάνι από 30 Απρ. 1953
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)	έπ. Γ. Νικολάου	44	10448	έφθ. Αρούμπαν 26 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	διηλθεις Γιβραλτάρ 8 Μαρτίου διά Χάιφαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X'' πατέρας	43	7239	άνεχ. Λός Αντζέλες 18 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έπ. «Πόρτο Μητλάγκο»	54	6500	έφθ. Ρότερνταμ 8 Μαρτ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοτσάντης	20	844	διηλθεις Πόρτ Σαΐδ 9 Μαρτ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Άρ. Αναστασάτος	18	2858	έφθ. Χάιφαν 1 Μαρτ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	άνεχ. Χιούστον 25 Φεβρ. δι' Ελλάδα
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή Ν. Άμερ.	53	3575	ανεχ. Καζαπλάγκαν 10 Μαρτ. δι' Αργεντινήν
ΑΚΤΗ	«Άδ. Λιδανού» Α.Ε.	44	7176	άνεχ. Λός Αντζέλες 7 Μαρτ. διά Κείπ Τάουν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7257	έφθ. Κίελον 8 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	άδ. Τσουρινάκη	20	1114	εις μεταφοράς εν 'Ελλάδι
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7234	εις θέσιν 49 Β. και 8 Δ., Μαρτ. 1 διά Χάμπτον ρόδις
ΑΛΙΚΗ	άδ. Λιδανού» Α.Ε.	43	7229	άνεχ. Βαγκούνερ 9 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΑΛΙΚΗ Π.	Άπ. Πεζάς	44	7212	άνεχ. Φρήμαντλ 5 Μαρτ. δι' Αμέρισταν
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούης	43	7176	έφθ. Αμπέρνταμ 23 Φεβρ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαζαρός & Πατέρας	42	7177	διηλθεις Σουέζ 2 Μαρτ. διά Καράτσι
ΑΝΙΑ	Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	έφθ. Μπουεναβεντούρα 25 Φεβρ.
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κονδύλη	42	7191	άνεχ. Τζάκσονβιλ 4 Μαρτ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΞΙΟΣ	«Λιδανού» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Αινδούργον 27 Φεβρ.
ΑΝΤΙΟΠΗ (δεξ.)	«Νιάρχος» Α.Ε.	14	4046	άργει Αιμπελάκι από 16 Μαρτίου 1954
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαζαρός & Πατέρας	43	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαρτ. διά Μόμπιλ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	29	6022	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 8 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΑΡΓΩ	«Ελληνικών Δημόσιον	18	5532	άργει Πειραιά από 3 Μαρτ. 1954
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιδανούς» Α.Ε.	41	7460	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 9 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέριον
ΑΡΤΕΜΙΣ	έπ. «Τρόπις»	44	7240	διηλθεις Σουέζ 23 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	52	13415	διηλθεις Ρεσιφ 1 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Αρθούρ 24 Φεβρ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιδανούς	43	7227	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 1 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΤΙΚΗ	Χρ. Μαυράκης	43	2400	άνεχ. Πειραιά 10 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΑΥΡΑ	I. M. Καρράς	44	7176	άνεχ. Γκάλεστον 1 Μαρτ. διά Ριτζέκιαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμ. Έλ.—Άμερ.	27	20563	διηλθεις Πειραιά 9 Μαρτ. διά Νέαν Ύόρκην
ΒΑΣΙΛΗΣ	N. Πούπαλος και Σία	11	1881	άνεχ. Πειραιά 10 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	38	1894	έφθ. Γερακινήν 6 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Αμβέρσαν 6 Μαρτ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διηλθεις Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έπ. εγ. Νικολάου	22	3846	άργει Σύρου από 26 Ιουνίου 1953
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	1918	διηλθεις Φινιστέρων 7 Μαρτ. διά Συμύρην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Άδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 11 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έπ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	διηλθεις Μοντεβίδεο 21 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΓΕΩΡΓ. ΜΑΤΣΑΣ	Λουκάς Γ. Μάτσας	22	902	εις Πειραιά 14 Μαρτ., έπισκεψη
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Επιφανειδής	43	7176	άνεχ. Σητάπη 5 Μαρτ. διά Κύπρον
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Άδ. Ηνδρέαδη	43	7233	διηλθεις Ντόνερ 7 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΓΚΡΑΣΧΟΛΑΜ. (ψυγείον)	Γ. Αρκουλής	42	486	άνεχ. Ρεύγκιαδικ 24 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20992	διηλθεις Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Γλασκώνη
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάτος	18	1176	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. (Κων)πολιν 5 Μαρτ. δι' Αλεξανδρέτταν
ΔΑΝΑΗ	Άλεξάτος — Δούκας	23	1634	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	Άδ. Συνοδινού	24	2740	άνεχ. Ντουάλα 24 Φεβρ. διά Κέιμπι
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	άνεχ. Μοσουγκάσ 4 Φεβρ. διά Καλαί
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	διηλθεις Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Βηρυττόν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έπ. Βεργωτή	44	7232	άνεχ. Βαγκούνερ 8 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Παπαλέων	43	7229	εις θέσιν 41 Β. και 38 Δ., Μαρτ. 7 διά Κόλπων Μεξικού
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Διαμ. Πατέρας	55	6500	εις Σάουθ Σήλδης, ύπό συμπλήρωσιν
ΔΙΡΦΥΣ	'Αδ. Πατέρα	43	7232	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Μαρτ. δι' Ισραήλ
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έπ. Χανδρή	20	1603	άργει Πειραιά από 31 Δεκ. 1952
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	δδ. Λιδανού	37	4839	διηλθεις Σουέζ 26 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7256	άνεχ. Ορλέανην 10 Φεβρ. διά Τζαμάικαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έπ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 25 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκωνώ» Α.Ε.	44	7253	έφθ. Λομπίτο 25 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Άδ. Κουλουκούντη	38	5548	άνεχ. Είδουμάσσωθ 9 Μαρτ. διά Δουβλίνον
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	άνεχ. Πόρτ Κάμφα 9 Μαρτ. διά Χαϊφόγκ
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριστούν — Πρίντεζη	21	1549	διηλθεις Σουέζ 10 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεχ. Κορειντζέμασσωθ 7 Μαρτ. διά Καζαπλάγκαν
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	16	2081	— Ιδε: «ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ», ώς μεωνόμασθη
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαζαρός	43	7176	διηλθεις Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Σπαλάτο
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	36	6281	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμανοπ.	44	7207	άνεχ. Ελεξανδρέτταν 1 Μαρτ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	έφθ. Βαλτιμόρων 24 Φεβρ. διά Κων)πολιν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	διηλθεις Θεούσταν 20 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7203	έφθ. Στρατών 3 Μαρτ.
ΕΛΠΙΣ	A. Πρίντεζης	19	1492	διηλθεις Τζιμπούτι 13 Φεβρ. διά Σαϊγκόν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7253	έφθ. Λίθη 12 Μαρτ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρεπ. — Σταθάτος	44	7198	διηλθεις Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδίω Σιγάλα	21	2369	διηλθεις Τζιμπούτι 20 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Οκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Σύρην 9 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	εις Τραπάνι 3 Μαρτ. διά Οζάκαν
ΕΥΘΑΛΙΑ	«Άδ. Γουλανδρή»	18	3553	άνεχ. Γκάλεστον 3 Μαρτ. διά Κέιπ Χένρυ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7250	έφθ. Ρότερνταμ 1 Μαρτ.
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδη. Κουλουκούντη	38	5548	άργει Πόρτ Σαΐδ από έτών
ΗΡΩΝ II	Δημ. Κουφός	44	1923	άνεχ. Νέαν Ορλέανην 9 Μαρτ. διά Χαβάναν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έπ. «Ιόνιον»	44	7257	διηλθεις Αγγείοιν 6 Μαρτ. διά Καλκούταν
ΘΕΜΩΝΗ	«Κάσσος» Α.Ε.	44	7198	διηλθεις Θεούσταν 3 Μαρτ. διά Λιβερπουλ
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	4815	εις μεταφοράς Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΘΕΤΙΣ	«Νηρεύς» Α.Ε.	30	4123	διηλθεις Πόρτ Σαΐδ 4 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	έφθ. Λάδσεντ 1 Μαρτ. διά Νέαν Γήνη
ΙΓΟΡ	Άπ. Πεζάς	43	7207	εις Παρίσιον 14 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υιών Δ. Ιγγλέση	42	7035	άνεχ. Μόζι 2 Μαρτ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδ. Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Τόκουγιάμα 21 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έπ. «Αθηνά» κλπ.	44	10441	άνεχ. Μόζι 2 Μαρτ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	άνεχ. Τάνγκον 14 Μαρτ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ι. & 'Αδ. Κ. Χ.' πατέρας	43	7255	εις Ίθακην 14 Μαρτ.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ιο. Παράσχος κλπ.	13	1877	άνεχ. Τόκουγιάμα 18 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Άδ. Κουλουκούντη	43	7229	άνεχ. Μόζι 2 Μαρτ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΚΑΣΩΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	

ΚΑΤΕ Ν. Δ. (τάνκερ)		'Αδ. Γράτσου	45	7260	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 8 Μαρτ.
ΚΕΧΡΕΑ		«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	άνεχ. Καρβαληνήν 3 Μαρτ. διά Λίβανον
ΚΡΗΤΗ		Θ. 'Επιφανειάδη	44	7224	διῆλθε Λάδσεντ 2 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΝΙΣΤΡΑ		Ν. Κουνύλης	44	7253	εἰς θέσιν 26 Β. καὶ 65 Δ., Μαρτ. 4 διά Πόρτ Αρθουρ
ΚΟΡΙΘΙΟΝ		Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	έφθ. Βαγκούνερ 5 Μαρτ.
ΚΡΙΟΣ		αδ. Γουλανδρή	24	4693	άνεχ. Τιμιγχαμ 20 Φεβρ. διά Νέαν Γήν
ΚΥΠΡΟΣ (δεξαμ.)		Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 Μαρτ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ		έτ. «Τρανσπετρόλ	20	6416	διῆλθε Σουέζ 12 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΚΥΜΑ		«Ελλην. Μεσον. Γραμμαί	11	7537	διῆλθε Φράμαυτλ 10 Μαρτ. διά Μελδούρνη
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ		γ' Αδ. Λιβανούν	43	7244	έφθ. Κούνεν 1 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.		Αδ. Κ. Πατέρα	43	7223	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 27 Φεβρ. διά Ριτζέκαν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	διῆλθε Παναμάν 3 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ		Ν. Απόδιακος	45	7176	διῆλθε Σιραλατάρ 4 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΛΑΚΩΝΙΑ		Αδ. Λώς	43	7176	διῆλθε Σιραλατάρ 4 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΛΕΟΝΤΙΟΣ		Άλεξάτος — Δούκας	25	965	έφθ. Λουδίνων 5 Μαρτ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ		Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	εἰς Τζέζδαν 2 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ		Θρ. Βογιατζῆς	28	4573	διῆλθε Παναμάν 3 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		Α. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	22	1535	διῆλθε Πούντα 'Αρενάς 7 Μαρτ. διά 'Αργεντινήν
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	όργανο Πειραιᾶς από 26 Φεβρ., ἐπισκευή
ΛΟΥΛΑ		Εύάγγ. & Μ. Νομικός	43	7229	άνεχ. Ιργουελλ 5 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικοῦ
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ		Δ. Κοτσάπης κλπ.	43	1075	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΙΩΤΙΣ		«Λιδανός» Α.Ε.	45	7176	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		Άδ. Συνοδινοῦ	19	3911	άνεχ. Βαγκάνην 1 Μαρτ. διά Τζιμπουτί
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ		Άντ. Παπαδάκης	42	7044	εἰς Μπουένος 'Αύρες από 10 Φεβρ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)		Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	άνεχ. Αρντάζ 7 Μαρτ. διά Ορντάζ
ΜΑΡΙΑ ΛΩ		έτ. Χανδρῆς	21	6784	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 10 Μαρτ. (διά Τεργέστην)
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		Άδ. Λώς	43	7244	εἰς μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάϊπο
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Γ. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7187	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑΜ		Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Καλκούτταν 7 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ		«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7258	έφθ. Σιενταμ 6 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)		έτ. «Ματζέολια	20	6546	διῆλθε Παναμάν 9 Μαρτ. διά Λουδίνον
ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ.		Μάρκος Νομικός	53	11577	έφθ. Πειραιᾶ 2 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	διῆλθε Βίζαγκαπατάμ 2 Μαρτ. διά Χούλλα
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		Άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	έφθ. Εύα Περόν 9
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		έτ. «Ηλιος»	44	7254	έφθ. Σαβάνναν 4 Μαρτ.
ΜΕΝΤΩΡ		Ν. Νικολέρης	16	2081	έφθ. Πειραιᾶ 14 Μαρτ.
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ		«Εκτώρ Κ. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Βασάραν 22 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΛ		έτ. Χανδρῆς	24	1435	άργει Πειραιᾶς από 10 Ιαν. 1954
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		«Άδημαστος» Α.Ε.	43	7260	διῆλθε Γιραραλτάρ 1 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικοῦ
ΜΥΚΗΝΑΙ		Ν. Εύσταθιον	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ		«Ελλ. Γραμμ. Ν. Άμερ.	34	2709	έφθ. Βίζαγκαπατάμ 2 Μαρτ. διά Χούλλα
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ		έτ. «Ντέλ Κάριμπο	43	7176	έφθ. Θέουσταν 2 Μαρτ. διά Χούλλα
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ		Ίω. Καρράς	44	7247	έφθ. Λονδίνον 8 Μαρτ. διά Χούλλα, έφθ. 9
ΝΕΔΩΝ		Άδ. Γουλανδρῆς	22	16991	έφθ. Σαβάνναν 4 Μαρτ.
ΝΕΣΤΟΣ		έτ. «Εύνενία»	43	7230	έφθ. Βασάραν 14 Μαρτ.
ΝΗΡΕΥΣ		«Θεοφανών» Α.Ε.	43	7231	έφθ. Βασάραν 22 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ		«Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	άργει Πειραιᾶς από 10 Ιαν. 1954
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Κ. Πατέρας & Σία	43	7176	έφθ. Μορμουγκάο 1 Μαρτ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		Γ. Βατικιώπης	11	1459	άνεχ. Λάγκος 6 Μαρτ. διά Λιβερτούλ
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ		Άδ. Σιτινά	43	7254	έφθ. Ήβενουμάσθ 6 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ.		Ε. Κουλουκ. — Ι. Καΐρης	43	7254	έφθ. Είδουμάσθ 6 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ		έτ. «Μιχαλίδης» Α.Ε.	42	7167	έφθ. Μίδδελσεπτορ 23 Φεβρ.
ΟΔΑΓΑ		έτ. Ν. Νικολάου	44	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαρτ. διά Ριτζέκαν
ΟΝΤΡΥ		Έμπορ. — 'Εφοπλιστική	44	7174	έφθ. Καΐρης 27 Φεβρ. (διά 'Αγγλίαν)
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ		Κ. Γράτσος	45	7176	άνεχ. Βαγκούνερ 2 Μαρτ. διά Κάμπντεν
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ		Κων. Β. Σκαρδέλης	43	7235	διῆλθεν Ινδονησίαν 1 Μαρτ. διά Μόζι, έφθ. 11
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ		Δ. Ψυχογιούς	17	3704	έφθ. Γενοβαν 3 Μαρτ. καὶ Λιβόρνο 10
ΠΑΝΑΓΙΑ		«Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	άργει Ελευσίνης από 4 Σεπτ. 1952
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		Άλεξάτος — Δούκας	21	1001	έφθ. γραμμήν 'Ελλάδος—Μέσης 'Ανατολής
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		Α. Καραδίας	43	7258	έφθ. Αιμέρσαν 2 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Ίω. Γ. Π. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Βαγκούνερ 9 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		Πάνος Κουμάνταρος	44	7256	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 Μαρτ. διά Κόρραμ Σάχρ
ΠΑΝΤΕΛΗΣ		έτ. «Εύπλοιος»	45	7240	έφθ. Μορμουγκάο 21 Φεβρ. (διά 'Αμβούργον)
ΠΑΤΡΑΙ		Κ. Π. Λαζαρός	20	5194	άνεχ. Σαιντ Τζάν (Ν.Β.) 26 Φεβρ. διά Φάλμουθ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Συμύρην 6 Μαρτ.
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ		«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7253	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Ορεγκον)
ΠΕΤΑΛΟΙ		Ίω. Μ. Νικόφορος	24	5026	άργει Πόρτλαντ από 3 Απρ. 1953
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ. (τάνκ.)		Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	έφθ. Νούενίτας 3 Μαρτ.
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)		Μ. Νομικός	43	10448	διῆλθε Τρίνισταν 5 Μαρτ. διά Μοντεδίδεο
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		Υιοί Π. Γουλανδρῆς	44	10448	άνεχ. Χιούστορ 4 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΠΗΝΕΙΟΣ		Δ. Βερνίκος	96	7240	έφθ. Βαλτιμόρην 4 Μαρτ. διά Είδουμάσθ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		Βαγιάνων & Σία	16	1765	διῆλθε Πάναμάν 2 Μαρτ. διά Κορέαν
ΠΟΠΗ		Μαν. Κουλουκουντῆς	54	16500	διῆλθε Πόρτ Σαφ 8 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙ. (τάνκερ)		Υιοί Σιγάλα	25	1412	άργει Αιμέρσαν 4 Μαρτ.
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)		έτ. «Γαλασίας»	45	7253	έφθ. Μομπάσαν 27 Φεβρ.
ΡΙΤΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Κων. πολιν. 6 Μαρτ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ		έτ. «Τρανσπετρόλ	18	5563	άνεχ. Μπάνιας 25 Φεβρ. διά Ριτζέκαν
ΡΟΔΟΠΗ		έτ. «Ελέμες»	18	1593	έφθ. γραμμήν Αιγαύπτου—'Ελλάδος—Μασσαλίας
ΡΩΜΥΛΙΑ		Υιοί Δ. Ιγγλέση	43	7177	διῆλθε Σουεζ 6 Μαρτ. διά 'Απω Ανατολήν
ΣΑΜΟΣ		Υιών Σιγάλα	43	7176	διῆλθε Πάναμάν 7 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		Α. Πρίντεζης	28	1660	έφθ. Πειραιᾶς από 14 Φεβρ.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		Νικ. Παπαδάτος	22	2201	έφθ. Νιούπαρτ 7 Μαρτ. διά Νάντην, έφθ. 9
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ		έτ. «Κάσσος»	44	7224	άνεχ. Χιούστον 3 Μαρτ. διά Γιουγκοσλαυάν
ΣΤΑΥΡΟΣ		Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Ρίον 'Αινέρων 6 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Δ. Βλαστόπουλοι	43	7244	άνεχ. Αιμέρσαν 2 Μαρτ. διά Κούνεν
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		έτ. Γεωργόπουλος	43	7231	έφθ. μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάϊπο
ΣΥΡΟΣ		Εύγενία Ι. Χανδρῆ	43	10448	ίδε: «ΝΙΚΟΛΑΟΣ», ως μετανομάσθη
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)		Γ. Βατικιώπης	11	1459	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΤΗΝΟΣ		Άδ. Γράτσοι	44	7250	έφθ. Τάιν 8 Μαρτ.
ΤΡΙΤΩΝ		Κληρ., Αθ. Κουλούρα	30	4557	διῆλθε Σουεζ 11 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.		Λουκάς Νομικός	21	1783	άργει Πειραιᾶς από 18 Ιουλ. 1952
ΦΑΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	έφθ. Μαρακάϊπο 2 Μαρτ.
ΦΑΩΡΙΝΑ		Θ. Στασιωλοπάτης	27	757	έφθ. ταξίδιον Κύπρου—Κεφαλληνίας
ΦΡΑΓΚΙΣ		Ι. Μ. Καρράς	44	7176	ίδε: «ΑΥΡΑ», ως μετωνομάσθη
ΦΩΤΕΙΝΗ		«Κάσσος» Α.Ε.	44	7256	διῆλθε Πάναμάν από 14 Φεβρ. διά Φάλμουθ
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	έφθ. θέσιν 48. καὶ 21 Δ. Μαρτ. 7 διά 'Αμδέρσαν
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		«Κάσσος» Α.Ε.	45	7256	έφθ. Γιοκοχάμαν 10 Μαρτ.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		Απ. Πεζάς	55	6200	έφθ. Σάντερλαντ, ύπο συμπλήρωσιν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ		«Αναστασίου Φαφαλίδης	45	7255	διῆλθε Τζιμπουτί 23 Φεβρ. διά Κιασσιούγκ

Τὰ ύπο ξένας σημαίας

ΑΒΑΝΣ		21	3271	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ. διά. Πειραιά
ΑΓΑΘΩΝ		44	7158	εἰς Μπουένος "Άυρες ἀπὸ 9 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοστ.)		21	1173	διῆλθε Κενού πολιν 5 Μαρτ. διά. Λαττάκια
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		17	1288	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτίου διά Κάσουες, ἔθ. 10
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		10	1471	ἀργεὶ Ἀμπελάκι απὸ ἑτοῦ
ΑΓΚΕΛΕΛ (Κοστ.)		25	2310	ἔφθ. Κωνσταντζαν 9 Μαρτ.
ΑΔΑΜΑΣ		43	7265	ἔφθ. Χάμπτον ρόδις 7 Μαρτ.
ΑΖΙΑΝ		43	7223	ἔφθ. Αμστερνταμ 24 Φεβρ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιθερ.)		43	7238	άνεχ. Χούλι 2 Μαρτ. διά. Παραμαρίου
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ		43	7224	διῆλθε Σιγκαπούρη 25 Φεβρ. διά. Κέιπ Τάουν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		43	7239	διῆλθε Τρίνινταν 9 Μαρτ. διά. Ρίον 'Ιανείρου
ΑΔΡΙΑΣ (λιθ. δεξ.)		53	13752	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 Μαρτ. διά. Ταμπικο
ΑΖΟΥΕΡΟ		44	7176	άνεχ. Βαλτιμόρη 5 Μαρτ. διά. Ἀγγλίαν
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κοστ.)		20	5227	διῆλθε Ντάτζενες 1 Μαρτ. διά. Λά Γκουλέττ, ἔθ. 9
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)		44	7161	διῆλθε Κριστούπαλ 19 Φεβρ. διά. Λουδίνον
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)		54	18784	διῆλθε Παναμάν 4 Μαρτ. διά. Κιουρασώ
ΑΘΗΝΙΑΝ (λιθ.)		44	7242	ἔφθ. 'Οζάκιαν 9 Μαρτ.
ΑΙΑΣ		29	5218	διῆλθεν Αγ. Βικέντιουν 25 Φεβρ. διά. Ἀργεντινήν
ΑΙΑΣ (Κοσταρ.)		22	1057	ἔφθ. Πόρτ. Σαΐδ 4 Μαρτ. καὶ Κων.) πολιν 9
ΑΙΓΓΕΥΣ (λιθερ.)		42	7242	διῆλθε Ντόνερ ἀπὸ 15 Φεβρ. διά. Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.		43	7176	ἔφθ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 4 Μαρτ. (διά. Ἀγγλίαν)
ΑΙΜΙΑΙΑ (λιθερ.)		44	7259	άνεχ. Θιουτάντ Τρουθίλο 6 Μαρτ. διά. Πόντες
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ. δεξ.)		43	10459	διῆλθε Σιγκαπούρη 8 Μαρτ. διά. Περσικὸν Κόλπουν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·ΥΑΟΡ		44	7286	διῆλθε Ντόνερ 1 Μαρτ. διά. Κούδαν
ΑΙΝΟΣ		44	1935	άνεχ. Νουένιτας 5 Μαρτ. διά. Νέαν 'Ορλεάνην, ἔθ. 9
ΑΙΤΝΑ (λιθερ.)		43	7218	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 5 Μαρτ. διά. Ρίον 'Ιανείρου
ΑΚΟΥ·ΤΑΝΙΟΥΣ (λιθ. δεξ.)		45	10648	ἔφθ. Πλέρις 4 Μαρτ.
ΑΚΡΙΤΑΣ (λιθερ.)		42	7025	διῆλθε Παναμάν 8 Μαρτ. διά. Σουάνζ
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)		44	7158	ἔφθ. Μπουένος 'Άυρες 1 Μαρτ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ		28	5133	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διά. Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΚΤΙΟΝ (λιθερ.)		43	7213	ένεχ. Τύνιδην 10 Μαρτ. διά. Γκράνβιλ
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)		25	2323	άργει Φόλμουθ ἀπὸ 16 Ἀπρ. 1953
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)		18	5599	διῆλθε Τζιμπούτι 21 Φεβρ. διά. Μουρόραν
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ.)		53	7409	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 24 Φεβρ. διά. Λάδσεντ
ΑΛΚΗΣ (λιθερ.)		42	7176	άνεχ. Λουδίνον 26 Φεβρ. διά. Νέαν Σκωτίαν
ΑΛΚΙΜΟΣ		43	7176	διῆλθε Τρίνινταν ἀπὸ 11 Φεβρ. διά. Κέιπ Τάουν
ΑΛΚΥΩΝ (λιθερ.)		44	7158	ἔφθ. Τένφιορδ 7 Μαρτ.
ΑΛΛΥ (λιθερ.)		43	5133	διῆλθε Τρίνινταν 8 Μαρτ. διά. Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΛΜΠΑ		45	10648	άνεχ. Γκάλεστων 5 Μαρτ. διά. Σουάνζ
ΑΛΦΕΥΣ (λιθ. δεξ.)		44	7218	ἔφθ. Μπουένος 'Άυρες 1 Μαρτ.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)		45	10648	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διά. Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ		43	7205	ένεχ. Παναμάν 19 Φεβρ. διά. Χούλι
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθερ.)		42	7025	ἔφθ. 'Αμδέρσαν 4 Μαρτ.
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιθ. δεξ.)		43	7221	εἰς Κιουρασώ 1 Μαρτ.
ΑΝΑΣ (λιθερ.)		18	8703	ανεχ. Ταϊν 8 Μαρτ. διά. Χάλιφας
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.		45	7201	άνεχ. Λός "Αντζελες 17 Φεβρ. διά. Ἀργεντινήν
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιθερ. δεξαμ.)		44	7144	άργει Πέρνις ἀπὸ 15 Ἰαν. Μετατρεψτή
ΑΝΔΡΟΣ (λιθερ.)		43	7306	άνεχ. Χαμπτον ρόδις 1 Μαρτ. διά. Αμδέρσαν
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.)		43	7208	διῆλθε Ντόνερ 8 Μαρτ. διά. Μπουένος 'Άυρες
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)		53	18736	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 4 Μαρτ. διά. Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)		53	18700	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 Μαρτ. διά. Λάς Πλέντρας
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)		53	18713	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά. Νέαν 'Υόρκην, ἔθ. 10
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)		53	18700	διῆλθε Παναμάν 10 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.)		53	18735	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 8 Μαρτ. διά. Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΑ		53	4913	άνεχ. Γκάλεστων 1 Μαρτ. διά. Αμδέρσαν
ΑΝΝΙΤΣΑ		43	7208	διῆλθε Ντόνερ 8 Μαρτ. διά. Μπουένος 'Άυρες
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.		43	7229	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 4 Μαρτ. διά. Ρόττερνταμ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.		53	18736	άνεχ. Τέλινταν 3 Μαρτ. διά. Λάς Πλέντρας
ΑΝΤΡΕ		53	18700	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 2 Μαρτ. διά. Λουδίνον
ΑΝΤΟΝΥ		53	18713	άνεχ. Βαλτιμόρη 4 Μαρτ. διά. Αμδέρσαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιθερ.)		53	18700	έφθ. Λίβανον 1 Μαρτ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (δύνδωρ.)		53	18735	άνεχ. Καράτσι 11 Μαρτ. διά. Μορμουγκάο
ΑΡΕΤΗ Σ.		53	6112	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαρτ.
ΑΡΕΤΗ		21	4358	διῆλθε Λός "Αντζελες 24 Φεβρ. διά. Γιοκοχάμαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)		45	7149	διῆλθε Μοντεβίδεο 26 Φεβρ. διά. Αμστερνταμ
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δύνδωρ.)		44	7258	άνεχ. Μορμουγκάο 9 Μαρτ. διά. Τεργεστην
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		08	7070	διῆλθε Διονίσιον 4 Μαρτ. διά. Νότ., Αφρικήν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)		44	1763	άργει Αμδέρσαν ἀπὸ 15 Αύγ. 1953
ΑΡΙΩΝ (λιθερ.)		43	7176	έφθ. Λαρέντζα Μάρκες 26 Φεβρ.
ΑΡΙΩΝ		44	7226	άργει Αμστερνταμ ἀπὸ 29 Σεπτ. 1953
ΑΡΙΩΝ (Κοστ.)		43	5672	άνεχ. Μόζι 22 Φεβρ. διά. Αγιον Φραγκισκον
ΑΡΗΣ (Κοστ.)		28	1707	έφθ. Ροζέριο 3 Μαρτ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)		22	1498	έφθ. Λαττάκια 2 Μαρτ.
ΑΡΜΑΡ (λιθερ.)		53	18288	έφθ. Αμδέρσαν 10 Μαρτ.
ΑΡΟΖΑ		43	7244	άνεχ. Παναμάν 7 Μαρτ. διά. Ντακάρ
ΑΡΣΕΝΑ		43	7273	εἰς Αμδέρσαν ἀπὸ 29 Δεκ., ἐπισκευή
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιθερ.)		43	7246	εἰδ. Ντάρ-έλ-Σολάμ 4 Μαρτ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθερ.)		43	7176	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 8 Μαρτ.
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιθερ.)		45	7255	άνεχ. Τρίνινταν 9 Μαρτ. διά. Ντεμερόρα
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ		43	7176	έφθ. Σάν Αντώνιο 26 Φεβρ.
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθερ.)		43	7288	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Φεβρ.
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)		43	7288	άνεχ. Λόδη 1 Μαρτ. διά. Βαγκούνερ
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		43	7247	έφθ. Λουδίνον 1 Μαρτ.
ΑΣΠΙΡΕ·ΤΟΡ (λιθερ.)		43	7247	έφθ. Ρίον 'Ιανείρου 5 Μαρτ.
ΑΣΤΡΩΝ		43	7247	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 9 Μαρτ. διά. Ιταλίαν
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)		44	7210	άνεχ. Ρίον 'Ιανείρου 1 Μαρτ. διά. ἀβαλτιμόδιον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (ἐπιβαρ.)		42	7176	διῆλθε Αγιον Βικέντιον 23 Φεβρ. διά. Πλέιτ
ΑΤΤΙΚΗ		25	4853	άνεχ. Φρήμαντ 6 Μαρτ. διά. Βηρυττόν
ΑΤΤΙΚΟΣ (λιθερ. δεξ.)		22	5856	έφθ. Μπουένος 'Άυρες 21 Φεβρ.
ΑΤΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)		27	5214	διῆλθε Σουέζ 6 Μαρτ. διά. Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)		44	10702	έφθ. Άλιουσα Μπαΐν 5 Μαρτ.
ΑΤΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ		54	11815	άνεχ. Βεστόνην 8 Μαρτ. διά. Κιουρασώ
ΑΤΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ		54	11307	διῆλθε Τζιμπούτι ἀπὸ 12 Φεβρ. διά. Ιαπωνίαν
ΑΤΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιθ.)		43	7176	άνεχ. Φρήμαντ 6 Μαρτ. διά. Βηρυττόν
ΑΤΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)		49	17094	έφθ. Μπουένος 'Άυρες 21 Φεβρ.
ΑΤΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιθερ. δεξ.)		49	7310	άνεχ. Βεστόνην 10 Μαρτ.
ΑΤΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιθ.)		54	10800	έφθ. Ρίον 'Ιανείρου 10 Μαρτ.
ΑΤΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΙΚΑ		64	9833	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Μαρτ. διά. Ρόττερνταμ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλαντίκικος»	43	7176	είς Κουτουόκο 1 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλαντίκικος»	44	7176	διηλθε Τζιμπούτι 4 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλαντίκικος»	54	13200	διηλθε Σουέζ 2 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκικος»	53	11322	εἰς Γένοβαν από 18 Φεβρ., ζημίαι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκικος»	54	11248	διηλθε Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Ατλαντίκικος»	54	11248	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 3 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκικος»	53	12696	άνεχ. Ούμη Σαΐδ 9 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Ατλαντίκικος»	53	12712	διηλθε Παναμάν 23 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλαντίκικος»	43	7200	διηλθε Παναμάν 27 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκικος»	52	10930	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκικος»	50	8679	άνεχ. Νέαν Υόρκην 20 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλαντίκικος»	43	7176	διηλθε Παναμάν 10 Μαρτίου διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκικος»	48	10928	έφθ. Νέαν Υόρκην 10 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκικος»	49	10908	έφθ. Σάντος 8 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλαντίκικος»	43	7176	άνεχ. Γιαβάτα 10 Μαρτ. διά Χιροχάτα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ	έτ. «Ατλαντίκικος»	43	7176	διηλθε ΣΦάλ 7 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	έφθ. Κούναν 25 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλαντίκικος»	44	7247	διηλθε Σουέζ 26 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέσα»	42	7236	διηλθε Ούζαν 20 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	άνεχ. Ρεσιφ 1 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζ»	44	7198	διηλθε Θέουταν 9 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)	έτ. «Αίλα»	42	7010	άνεχ. Βαγκούνερ 8 Μαρτ. διά Γουαγιακίλλη
ΒΑΛΕΝΣΙΑ (παν.)	έτ. «Νουέβα Βαλένσια»	44	7274	έφθ. Βαγκούνερ 6 Μαρτ.
ΒΑΛΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	έφθ. Βαλτιμόρην 7 Μαρτ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνα»	44	7176	άνεχ. Κόμπε 23 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΒΑΡΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Βαπτόρες»	43	7180	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 2 Μαρτίου διά Σαβόναν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντος»	43	7067	εἰς θέσιν 39 Β. καὶ 23 Δ., Φεβρ. 25 διά Χάμπτον ρόδις
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΣΑΪΟΥΔ Α' (άραδ.)	έτ. 'Αρ. 'Ονδρας'	54	28738	άργει . Αμδούργον ἀπό 1 Νοεμ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βίστας»	64	10900	διηλθεν 'Άδεν 7 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΒΕΛΛΑ	έτ. «Γκράντες»	20	2770	έφθ. Κοσσίν 4 Μαρτ.
ΒΕΝΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Οσεανίκα»	43	7244	άνεχ. Πόρτ Εθεργκλαντ 1 Μαρτ. δι' 'Αμστερνταμ
ΒΕΝΟΥΣ (δινδουρ.)	έτ. «Γκόλιμπο»	20	7631	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 2 Μαρτίου διά Σαβόναν
ΒΙΒΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	21	6872	εἰς θέσιν 51 Β. καὶ 1.3 ΖΑ., Μαρτ. 7 διά Νοδωρωσίσκην
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρτσομάντες»	52	11362	έφθ. Αμδούργον 27 Φεβρ.
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβερ.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7159	έφθ. Λονδίνον 5 Μαρτ.
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Γκουάμπτο»	40	8122	άνεχ. Καρπένεας 1 Μαρτ. διά Κόρπους Κρίστι
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	εἰς Βαλτιμόρην ἀπό 22 Ιαν., ζημίαι
ΓΑ·Υ·ΕΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Θήστια»	43	7304	άνεχ. Γιουκάρο 6 Μαρτ. διά Νέαν Ορλεάνην, έφθ. 10
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούνα»	43	7156	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 10 Μαρτ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	διηλθε Παναμάν 2 Μαρτ. διά Μεξικόν
ΓΕΩΡΓΕΑ (λιβερ.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	έφθ. Βαλτιμόρην 10 Μαρτ.
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιβερ.)	έτ. «Ράτλαντ»	44	7251	διηλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Μιραζάρ»	18	5265	έφθ. Τάιν 5 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλιας»	27	5586	άνεχ. Τάιν 9 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόδιος»	51	5739	διηλθε Λάς Πάλμας 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μερίντιαν»	19	5405	διηλθε Λάδσεντ 3 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ 'Οίλε»	54	18790	άνεχ. Γλασκώνη 9 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Γκοέτας»	43	7273	έφθ. Βοστώνη 7 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Αρκούλα»	22	1871	έφθ. Μουπάσας ρόδις 10 Μαρτ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ρίο Πάρντος»	43	7166	διηλθε Χονδούλου 1 Μαρτ. διά Καβασάκι
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Γιουρόποτα»	43	7207	έφθ. Βουδάην 9 Μαρτ.
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	διηλθεν 'Άδεν 6 Μαρτ. διά Νάντην
ΓΚΑΣ, Μ. (δινδουρ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτας»	30	6770	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 6 Μαρτ. διά Σαβόναν
ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ (δεξ.)	έτ. «Εηρεύς»	30	9097	έφθ. Νέαν Υόρκην 10 Μαρτ.
ΓΚΛΑΝΤΙΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Οδερους Τάκερ»	43	10448	άργει Μπωμώνιαν ἀπό 12 Ιουλ. 1954
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Πάλμαρα»	43	7263	άνεχ. Κόμπε 22 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	έτ. «Μίντ 'Ατλαντικ»	43	7248	εἰς Νέαν Υόρκην ἀπό 12 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άνεχ. Λός Αντζέλες 2 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20321	εἰς θέσιν 39 Β. καὶ 38 Δ., Μαρτ. 7 διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20430	διηλθε Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ·Ι·ΝΤΑΝΣ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20430	άνεχ. Κίελον 5 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	22000	εἰς Αμδούργον, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	53	20600	διηλθε Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ·Ι·Σ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	άνεχ. Πέρινι 5 Μαρτ. διά Λίβανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·ΙΖ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20536	εἰς θέσιν 35 Β. καὶ 18 Α., Μαρτ. 10 διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20125	εἰς Αμδερσαν, ὑπὸ συνακατασκευὴν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	άνεχ. Ήστχαν 8 Μαρτ. διά Λίβανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 10 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΣΤΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ιντερμάριου»	54	20355	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 11 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ. δ.)	έτ. «Ιντερμάριου»	54	20355	διηλθε Κεύλανη 8 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΔΑΦΝΗ (λιβ.)	έτ. «Τρανσιτεσάνικα»	54	5985	διηλθε Χονολουλού 10 Μαρτ. διά Καβασάκι
ΔΕΛΦΙΝ (λιβ.)	έτ. «Χίαν»	45	7359	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 8 Μαρτ. διά Μπάρι
ΔΕΛΦΟΙ (λιβερ.)	έτ. «Ρίο 'Αντονος»	45	7252	έφθ. Βαγκούνερ 6 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόποα»	44	7192	διηλθε Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην
ΔΕΣΠΟΥ	έτ. «Εσπεράντας»	44	7207	έφθ. Αυστερόποτα 11 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	22	854	ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς Χόγκ Κόγκ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Στενινές»	20	4992	έπόδισε Βίγκο 10 Μαρτ. (διά Μίδδλεσμπρο)
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Παπετέ 25 Φεβρ. διά Δουγκέρκην
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πλάξ»	20	6157	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 3 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Λίβερπουλ 27 Φεβρ.
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβερ.)	έτ. «Γουορλοντουάντη»	43	7131	έφθ. Σαβάνναν 10 Μαρτ.
ΕΒΗΚΥΝΟΙΑ	έτ. «Σάν Εμπλίο»	44	7249	έφθ. Καλλάρο 7 Μαρτ.
ΕΒΗΑΙΖ (λιβ.)	έτ. «Ρίο Καρίμπια»	44	7210	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΕΒΗΜΑΡ (λιβ.)	έτ. «Σάν Άλμπερτο»	45	7252	έφθ. Γένοβα 24 Φεβρ.
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ. «Σήκρεστ»	44	7253	έφθ. Πλασαράμπου 7 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα 'Αρενάς»	29	6941	διηλθεν 'Αγ. Βικέντιον 3 Μαρτ. δι' Αργεντινήν
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4991	έφθ. Μπάρροσου 7 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πούερτο Λιμπερτάντη»	44	7331	διηλθε Γιβραλτάρ ἀπό 15 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλυ Τάκερς»	43	7218	άνεχ. Νέαν Υόρκην 11 Μαρτ. διά Γκουουαντανάμιο Μπαίην
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ελλήσποντος»	44	7225	διηλθε Τρινιντάντ 1 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν, έφθ. 10
ΕΛΜΙΡΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7284	εἰς Γκρήνοκ ἀπό 11 Φεβρ., διασκεψή
ΕΛΠΙΣ (λιβ.)	έτ. «Καζοτάμιλ»	44	7229	διηλθε Παναμάν 8 Μαρτ. διά Γκάραστον
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	άνεχ. Λίβερπουλ 10 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις 8 Μαρτ. διά Καβασάκι
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζουλ»	42	7058	άνεχ. "Ειδεν 21 Φεβρ. διά Κούναν
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	άνεχ. Κοίλοστα 8 Μαρτ. διά Σάρερβιλλ
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)	έτ. «Λατσιόφερους»	43	7264	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Αλόγγος»	41	7122	έφθ. Πουσάν 23 Φεβρ.
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7240	

ΕΝΤΥ (λιθερ.)		έτ. «Έντυ»	26	3320	έθ. Γένοδαν 11 Μαρ. τ
ΕΝΩΣΙΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Ενωσις»	12	2171	έθ. Αλεξανδρέτταν 23 Φεβρ.
ΕΠΟΣ (λιθερ.)		έτ. «Άλβαρες»	44	7176	έθ. Ρίον Ιανείρου 3 Μαρτ.
ΕΣΤΟΡΙΑ		έτ. «Πέντεγκχρα»	44	7255	άνεχ. Αυμέρσαν 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)		έτ. «Σουντατάλαντικα»	22	7766	άργει Σπέτζιαν από 19 Αύγ. 1954
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν»	42	7009	έθ. Κόρπους Κρίστι 21 Φεβρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)		έτ. «Ατλαντικ "Οιλ"»	54	18736	άνεχ. Φόλευ 9 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ		έτ. «Γκόφο Ντεζέάντο»	44	7210	έθ. Νέαν Σκωτίαν 21 Φεβρ.
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθερ.)		έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έθ. Βούμπαν 5 Μαρτ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ. «Σάν Αντώνιο»	45	7176	διηλθε Θέσουταν 19 Φεβρ. διά Σάυρνιλλ
ΕΦΦΗ (λιθερ.)		έτ. «Μαλάγιν»	43	7194	άνεχ. Τάμπαν 8 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ZAN		έτ. «Ορινόκο»	44	7165	έθ. Χάλιφαξ 1 Μαρτ. διά Καριπίτο
ΖΕΟ Γ. (λιθ. δεξ.)		έτ. «Βεσπούκιο»	33	10641	άνεχ. Γένοδαν 7 Μαρτ. διά Τορρεδίζαν
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθερ.)		έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	άνεχ. Νέαν 'Υόρκη 1 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ZINI (λιθ. δεξ.)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαρτ. διά Κων) πολιν
ZOZIAN (Κοστ.)		Κ. «Ατυχίδης»	20	7638	διηλθε Ντακάρ 6 Μαρτ. δι' 'Εμδεν
ΗΓΚΑ		έτ. «Ντελ Νόρτε»	43	7191	διηλθε Παναμάν 10 Μαρτ. διά Κολομβίαν
ΗΡΩΝ (Χονδ.)		έτ. «Ντελ "Εστε"»	44	7161	έθ. Χούλι 7 Μαρτ.
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)		έτ. «Θαλασσοπόρος»	43	7252	άνεχ. Λάς Πάλμας 10 Μαρτ. διά Λομπίτο
ΘΕΟ (Κοστ.)		έτ. «Αϊλα Μπέλλας»	28	2407	έθ. Μόντπιλ 1 Μαρτ. και Παναμάν 10
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ		έτ' «Ντελ Νόρτε»	43	7151	έθ. Χούλι 8 Μαρτ.
ΓΕΟΔΩΡΑ		έτ. «Δάρα»	45	7151	εις Γλασκώνην ύπό παραδοσήν
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		έλληνικά συμφέροντά	42	6997	άνεχ. Μόντπιλ 9 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)		έτ' «Μοντετζίμα»	43	7131	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιθερ.)		έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7218	διηλθε Λάδσεντ 11 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Ελός Πέρλας»	28	5068	άνεχ. Ντεμεράρα 9 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ		έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7185	έθ. Μορμουγκάρο 3 Μαρτ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Αποστολος Παύλος»	24	3658	αργει Νέαν 'Υόρκην από 29 Ιουν. 1953
ΙΑΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)		έτ. «Μάρες»	28	7350	άνεχ. Τζάκσονβιλ 4 Μαρτ. διά Λάς Πιέντρας
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)		έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	διηλθε Μπάρμπαντος 7 Μαρτ. διά Καριπίτο
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ		«Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκη 5 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)		έτ. «Πετρόλεουμ Κ. Κ.»	53	13554	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 6 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)		έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	έθ. Τσάρλεστων 10 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		«Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	44	7198	έθ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)		έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13490	αργει Μασαλίαν από μηνών
ΙΡΙΣ (Κοσταρ.)		Κωτταρόπουλος	20	909	
ΚΑΙΤΗ		έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιθερ.)		έτ. «Τορέχα»	21	2506	έθ. Κάρδι 8 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)		έτ. «Αρίσον»	22	8432	αργει ζέλμπουρων από 11 Σεπτ. 1953
ΚΑΜΠΑΝΟΣ		έτ. «Άρεκουίτα»	43	7257	διηλθε Τρίνινταν 6 Μαρτ. διά Μόντπιλ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		«Κανόπους»	44	7157	άνεχ. Γκάλιβεστων 5 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)		έτ. «Λουντεφιονίδη»	24	5185	έθ. Στεττίνον 9 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΗΣ (Κοστ.)		N. I. Νομίκος	07	1075	αργει Στοκχόλμην από 16 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)		έτ. «Λουνίδι»	19	5173	έθ. Καυσίτ 8 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ		έτ. «Τράμπη»	54	6800	άνεχ. Αμέρισαν 2 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Τράμπη»	53	8005	διηλθε Λάδσεντ 4 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)		έτ. «Ιουνίου»	22	1048	διηλθε Σουεζ 10 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Λουνίνο»	19	5354	άνεχ. Αμέρισαν 17 Φεβρ. διά Σαντιέγκο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιθ.)		έτ. «Τράμπη»	55	6800	εις Τάιν. ύπό συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΗΣ (λιθ.)		έτ. «Ιοις»	42	7018	διηλθε Τρίνινταν 2 Μαρτίου διά Φιλαδέλφειαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιθερ.)		έτ. «Αντόρ»	43	7129	άνεχ. Λάς Αντζελες 1 Μαρτ. διά Κόμπη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)		έτ. «Μπράιτ Στάρ»	19	5771	εις Φάλαν Ντόκ από 18 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΡΑΣ (λιθερ.)		έτ. «Άλταμίρα»	45	7211	έθ. Είδουμανθ 11 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ		έτ. «Ειρηνόπτα»	44	7124	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Καράτοι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Στάρ»	31	8872	εις μεταφοράς Άρούμπας—Μαρακάιμπο
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιθ.)		έτ. «Καρρέτο»	43	7214	έθ. Πόστλαντ ("Ορεγκον") 6 Μαρτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοστ.)		έτ. «Σάν Φελίτσιο»	43	7132	εις Θεσιν 48 B. καιδ Β., Φεβρ. 22 διά B. Αμερικήν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Βιβάλε»	19	1395	αργει Πειραιά από 11 Ιαν.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.		έτ. «Ρίπα»	20	1618	έθ. Πειραιά 4 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Καρέτο»	43	7160	διηλθε Σουεζ 5 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΛΗ		έτ. «Μάριν»	43	7166	διηλθε Παναμάν 21 Φεβρ. δι' 'Αμέρισαν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)		έτ. «Πανμάρ»	43	7246	εις Σαϊγκον από 19 Ιανουαρίου
ΚΑΤΙΓΚΩ		έτ. «Καρνάσιον»	44	7281	εις Ρόττερνταμ από 19 Φεβρ., έπισκεψη
ΚΑΤΙΝΑ		έτ. «Σάν Μπερνάντο»	45	7255	άνεχ. "Αμστερνταμ 2 Μαρτ. διά Βενεζουέλλαν
ΚΑΤΙΝΑ (Κοστ.)		έλληνικα συμφέροντα	13	2000	άνεχ. Ρότσεστερ 10 Μαρτ. διά Σάντερλαντ
ΚΕ·Ι·Π ΜΑΟΥΝΤ (Λ. δ.)		έτ. «Τρανσοτσεάνκα»	29	8218	άνεχ. Αμουάνι Μπάιν 3 Μαρ. διά Βοστώνη
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ		έτ. «Λαϊτμέριαν»	44	7281	έθ. Βαλτιμόρην 3 Μαρτ.
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιθ.)		έτ. «Οτσεάνκα»	43	7283	άνεχ. Οχο Ρις 6 Μαρτ. φιά Πούντα Καρντόν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κένταυρος»	19	6064	αργει Βαλτιμόρην από 21 Ιουν. 1952
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθερ.)		έτ. «Κάνοπος»	41	7579	έθ. Λονδίνον 27 Φεβρ.
ΚΙΣΜΕΤ II (όνδουρ.)		έτ. «Ίρκαρ»	42	2865	έθ. Γευορκιγκτων 6 Μαρτ.
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιθερ.)		έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	έθ. Νέαν 'Ορλέανη 5 Μαρτ.
ΚΝΟΑ		έτ. «Τράμπη»	44	7248	έθ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ		έτ. «Ορόγια»	44	7160	έθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 9 Μαρτ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιθερ.)		έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	διηλθε Ιγιεράταρ 23 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ		έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	αργει Μπρεμερχάρεν από 24 Οκτ.
ΚΟΜΕΤ		έτ. «Μονάρκα»	43	7177	έθ. Καλαί 9 Μαρτ.
ΚΟΡΘΙ		έτ. «Μοντετάρτο»	43	7261	έθ. Μπουένος "Αύρες 19 Φεβρ.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιθερ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	διηλθε Τζιμπούτι 24 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΑΝΤΑΝ		έτ. «Ζίτα»	43	7176	διηλθε Τρίνινταν 9 Μαρτ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΚΟΥΗΝ		έτ. «Ντελ "Εστε"»	44	7190	εις θεσιν 39 B. και 41 Δ., Μαρ. 4 διά Χάμπτον ρόδς
ΚΡΙΕ·Ι·ΤΟΡ (λιθερ.)		έτ. τ' Αίλα Γκράντε	43	7275	έθ. Χάρην 9 Μαρτ.
ΚΡΟΝΟΣ (λιθερ.)		έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	έθ. Αμπανάν 8 Μαρ. διά Μομπάσσα
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)		έτ. «Κανόπους»	54	10608	εις μεταφοράς Άρούμπας — Μαρακάιμπο
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιθερ.)		έτ. «Κυανός»	43	10449	άνεχ. Σουεζ 9 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΚΥΜΑ (Κοστ.)		έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	εις θεσιν 39 B. και 41 Δ., Μαρ. 4 διά Σάλεμ
ΚΥΡΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Βάντα»	44	7330	έθ. Νέαν 'Υόρκην 9 Μαρτ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοστ.)		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	έποδισε Σαίν Τζόν 5 Μαρτ. (διά Ρόττερνταμ)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ		έτ. «Κούκισταντόρ»	45	7157	διηλθε Παναμάν 6 Μαρ. διά Λός "Αντζελες
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ		έτ. «Εργκάπα»	53	11262	άνεχ. Φίλαδέλφειαν 1 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	διηλθε Πουέρτο λό Κρούζ 8 Μαρτ. διά Σάλεμ
ΛΑΜΥΡΑ		έτ. «Πέντρεγκολ»	45	7247	άνεχ. Λούδην 8 Μαρτ. διά Μπιλμπάν
ΛΕΟ Μ. (όνδ. δεξ.)		έτ. «Ενηρέψ»	30	9100	έθ. Νέαν 'Υόρκην 9 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)		έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	διηλθε Παναμάν 6 Μαρ. διά Λός "Αντζελες
ΛΙΛΑΝ (λιθ.)		έτ. «Φορταλέζα»	43	7170	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διά Γκάλιβεστων
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ		έτ. «Πλαναμερικάνα»	44	7176	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 7 Μαρτ. διά Γκουαγιάμας
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ		έτ. «Ατλαντικό»	43	7262	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 7 Μαρτ. διά Γκουαγιάμας
ΛΙΝΤΑ (λιθερ.)		έλληνικά συμφέροντα	43	4966	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 7 Μαρτ. διά Γκουαγιάμας
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)		έτ. «Χερέντια»	27		

ΛΟΥΛΟΥ (Λιβάνου)		17	1936	έφθ. Πειραιά 7 Μαρτ.
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)		27	6192	διηλήθε Κωνσταντινούπολιν 6 Μαρτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ		44	7160	έφθ. Συνάντ. 1 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ (Κοστ.)		21	1489	έφθ. Καλαί 7 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ (λιβερ.)		49	5841	διηλήθε Παναμάν 23 Φεβρ. δι' Αγγλιαν
ΜΑΙΡΗ Π. (λιβερ.)		43	7208	έφθ. Πόρτ Άλμπερν 10 Μαρτ.
ΜΑΚΡΩΝ (λιβ.)		43	7161	έφθ. Βαρκελώνην 8 Μαρτ.
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)		42	7210	διηλήθε Παναμάν 1 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)		44	7244	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 6 Μαρτ.
ΜΑΡΓΚΩ		43	7160	έφθ. Λιβερπουλ 6 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ		28	5660	άνεχ. Λισσαδόνια 10 Μαρτ. δι' "Εμδεν
ΜΑΡΙΑ		19	7588	εις Βαλτιμόρην 6 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ		43	7223	διηλήθε Μοντεβίδεο 8 Μαρτ. διά Κοκούμπο
ΜΑΡΙΑ Γ.		20	3326	άνεχ. Σαγκούντο 4 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΜΑΡΙΑΝΝΑ		20	6546	έφθασε Πειραιά 28 Φεβρ. Σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (Κοσταρ.)		22	4949	έφθ. Νεκταρέα 5 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		43	7059	εις Τάκον Μπάρ 10 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΕΑ (Κοσταρ.)		41	4729	διηλήθε Ντακάρ 4 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (λιβ.)		48	6118	διηλήθεν 'Αλγέριον 11 Μαρτ. δι' Ινδίας
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιβ.)		44	7303	άνεχ. Γιαβάτα 11 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)		24	4701	έφθ. Μπουένιος Αύρες 27 Φεβρ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λιβ.)		47	6113	άνεχ. Μαντρας 10 Μαρτ. διά Καλαί
ΜΑΡΚΕΛΛΑ		20	5683	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Μαρτ. διά Ταμπίκο
ΜΑΡΚΟΣ (λιβερ.)		43	7132	διηλήθε Τρίνινταν 2 Μαρτ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΜΑΡΠΗΣΣΑ		55	8961	άνεχ. Χάμπτον ρέδς 10 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιβ.)		44	7251	άνεχ. Πρόδιντεις 8 Μαρτ. διά Κεύδαν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)		52	8453	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διά Χάμπτον ρέδς
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιβερ.)		44	7232	άνεχ. Χάμπτον ρέδς 1 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)		54	18625	διηλήθε Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)		27	6382	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 8 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)		43	7176	άνεχ. Τεκουγιάμα 4 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΜΕΛΙΝΤΑ		45	7264	εις Ασεύτζο Μάσκες άπό 18 Φεβρ.
ΜΕΛΑΟΝΤΥ (λιβερ.)		44	7198	άνεχ. Λισσαδόνια 5 Μαρτ. διά Μονρόβια
ΜΕΝΙΤΕΣ		45	7198	έφθ. Αυτιπέζαν 21 Φεβρ.
ΜΕΝΤΩΡ		18	1395	άνεχ. Υσταντ 9 Μαρτ. δι' Οξελοσσοντ
ΜΕΡΔΙΝ (λιβ.)		45	7235	άνεχ. Μάζι 1 Μαρτ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)		19	7588	Ίδε: «ΜΑΡΙΑ» ως μετωνυμίσθη
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ		43	1934	έφθ. Γκαύλ 9 Μαρτ.
ΜΕΣΣΑΡΙΑ		43	7227	άνεχ. Λός "Αντζελες 27 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοστ.)		43	7227	έφθ. Σάντερλαντ 11 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ Ι.Γ.		25	6806	άνεχ. Χάμπτον ρέδς 2 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λιβερ.)		44	7215	άνεχ. Λός "Αντζελες 4 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΧΑΗΑ Α. (δεξ.)		28	2822	έφθ. "Αυπερντιν 7 Μαρτ.
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιβερ.)		44	11289	άνεχ. Περσιδιάν 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΟΝΤΕΡΕΙΤΟΡ (δυνδ.)		43	7067	διηλήθε Κέπι Χέντρι 1 Μαρτ. διά Λίβερπουλ
ΜΠΑΖΙΑ II. (λιβερ.)		44	7210	διηλήθε Μπατλικ Παπαν 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβερ.)		45	7176	έφθ. Γύνηναγ 1 Μαρτ.
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)		44	7207	άνεχ. Γκάλιεστον 5 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΜΥΚΟΝΟΣ		42	7303	άνεχ. «Εμδεν 8 Μαρτ. διά Φλάσιγκ
ΜΥΡΓΙΚΙΤΤΑ (δεξ.)		16	3528	άνεχ. Βουλώνη 9 Μαρτ. διά Βρέηνη
ΜΥΡΙΑΜ		30	9243	έφθ. Πειραιά 4 Μαρτ.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)		43	7196	έφθ. Ρόττερνταμ 11 Μαρτ.
		43	7176	διηλήθε Τρίνινταν 6 Μαρτ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		26	4954	διηλήθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διά Μπουεζί
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (λιβερ.)		43	7191	διηλήθε Τρίνινταν 2 Μαρτ. διά Σάντος
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιβ.)		43	7176	άνεχ. Μάλρο 7 Μαρτίου διά Ρόττερνταμ, έφθ. 10
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιβερ.)		45	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ.)		44	7241	άνεχ. Μάλρο 25 Φεβρ. διά Λός "Αντζελες
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ		44	7258	διηλήθε Παναμάν 9 Μαρτ. διά Χουστον
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		43	7238	άνεχ. Νιώρμπαν 24 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (λιβ.)		43	7228	ανεχ. Γιοκοχάμαν 10 Μαρτ. διά Βρ. Ειρηνικόν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λ.)		43	7248	εις Αμπερνταμ άπό 6 Φεβρ., μετατρεπή
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΜ		45	7255	ανεχ. Λαϊττά Νέατρο 7 Μαρτ. διά Μπατάν Ρούζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιβ.)		43	7242	άνεχ. Χαδάναν 7 Μαρτ. διά Ταμπίκο
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)		20	3078	άνεχ. Κέιτ Τάουν 10 Μαρτ. δι' Ηστ Λόντον
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβερ.)		44	7248	άνεχ. Σαδόναν 9 Μαρτ. διά Πουαδάν
ΝΕΒΑΔΑ (λιβερ.)		29	4130	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 Φεβρ. δι' Ευρώπην
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβερ.)		53	5850	έφθ. Κόμπε 5 Μαρτ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ		20	10474	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβερ. δεξ.)		52	11267	εις Φάλμουθ άπό 17 'Ιαν., έπισκευή
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)		53	12396	άνεχ. Βανδάρ Μασαρύ 3 Μαρτ. διά Κουινένα
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ		18	2447	έποδισε Μεσσανίαν 22 Φεβρ. (διά Νικαίαν)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		44	7255	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 10 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβερ.)		43	7167	έφθ. Χάλισας 1 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ. (λιβερ.)		27	4950	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 7 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιβερ.)		43	7920	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Φεβρ. διά Κούδαν
ΝΙΚΟΣ		43	7023	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚΥ (λιβερ.)		53	7200	έφθ. Λοιδίνον 8 Μαρτ.
ΝΙΜΠΟΡΙΟ		43	7330	διηλήθε Θέουταν 20 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΟ		28	9002	εις ζέσιν 45 B. και 8 Δ., Μαρτ. διά Τάμεσιν
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)		28	7104	έφθ. Χιούστον 7 Μαρτ. και ανεχ. 10
ΝΟΡΑ		43	7175	άνεχ. Κόμπε 2 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)		52	12191	άνεχ. Αιμβούργον 7 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιβερ.)		53	5826	έφθ. Αμέρερσαν 10 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ (λιβ.)		39	4967	έφθ. Σαντιέγκο άπό 19 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		52	12029	διηλήθε Σουάν 8 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ		44	7248	διηλήθε Παναμάν 25 Μαρτ. διά Ταλκαχούνο
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ		44	7054	διηλήθεν 'Αγιον Βικέντιον 3 Μαρτ. διά Φιλοθέλφειον
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ		42	7191	άνεχ. Μουρέραν 9 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)		20	7030	έφθ. Περσικόν Κόλπου 8 Μαρτ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ		45	7148	διηλήθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Σάερβιλλ
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ		43	7176	άνεχ. Αιμέρσαν 5 Μαρτ. διά Χάμπτον ρέδς
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ		43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΝΟΥΤΣΙ (λιβερ.)		44	7161	έφθ. Σαΐγκον 2 Μαρτ.
ΝΤΑΡΝΕΑ (δεξ. Κοστ.)		22	7053	εις Φάλμουθ άπό 20 Φεβρ., έπισκευή
ΝΤΑΡΝΙ (λιβερ. δεξ.)		52	12577	άνεχ. Κιουρασώ 2 Μαρτ. διά Μπρίτζπορτ
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)		24	5981	διηλήθε Τρίνινταν 1 Μαρτ. διά Χαδάναν
ΝΤΟΜΙΝΑ		25	5531	έφθ. Νέαν 'Υόρκη 25 Φεβρ.
ΝΤΟΜΙΝΕ-ΙΤΟΡ		44	7176	διηλήθε Στανλόου 9 Μαρτ. διά Μίθδλεσμπρο
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβερ. δεξ.)		31	8236	άνεχ. Στανλόου 9 Μαρτ. διά Μίθδλεσμπρο

ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιβερ. δεξ.)	έτ. «Σαντιάγκος»	35	7293	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 6 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ. δ.)	έτ. «Παναμένης-Ευρώπης»	54	11400	άνεχ. Αἴλ οφ Γκραίν 2 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόφα»	44	7244	έφθ. Σιενταμ 8 Μαρτ.
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριος»	44	7175	οιηλθε Θέουταν 3 Μαρτ. διά Βονδάνη γ
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Νότορος»	43	6766	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοτσεανικά»	54	5653	άνεχ. Λουδίνιον 10 Μαρτ. διά Ντάνεντιν
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	22979	άνεχ. Μπάρμπαντες 10 Μαρτ. διά Μαρτινίκαν
ΟΛΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Πλάμας»	53	13665	οιηλθε Σουεζ 4 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ· (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	13652	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 27 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Πλάμας»	53	20453	οιηλθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Εύρωπην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	48	11298	σρεγεί Ιννασίμα από 24 Οκτ. 1953
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙ·ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	14047	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 5 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17722	έφθ. Μποεμερχάδεν 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΔ·Τ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	14221	άνεχ. Ήστχαμ 10 Μαρτίου διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Λιγκερτούς»	53	14009	οιηλθε Πόρτ Σαιδ 10 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	οιηλθε Παναμάν 24 Φεβρ. διά Ανταρκτικόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13648	οιηλθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	13660	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 1 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κοριφεύτες»	45	10448	οιηλθε Φόρτ Κλίκιγκερ 6 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	14047	άνεχ. Πέρνις 10 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Α (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	14047	οιηλθε Πούδο Μπούκορ 7 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (λ. δ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13934	άνεχ. Σιδώνια 9 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	14220	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 7 Μαρτ. διά Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάουθ Άτλαντικο»	54	13665	έφθ. Λίβερπουλ 10 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	18790	έφθ. Πέρνις 8 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	21239	έφθ. Φρίμαντλ 25 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13665	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 9 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Πόλμας»	53	14000	οιηλθε Σουεζ 3 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17724	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 5 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκα	43	13019	εις τὸν Ανταρκτικόν, φασινοθήρια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΑΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17722	οιηλθε Σουεζ 11 Μαρτ. διά Περσικόν-Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	13900	έφθ. Βαλτιμόρην 2 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μουσανάντο»	54	20611	έφθ. Λίβερπουλ 11 Μαρτ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρέντερ»	44	7128	θηῆθε Χονολουλού 22 Φεβρ. διά Καθασάκι
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Υ·ΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φρέντερ»	44	7211	θηῆθε Ταϊνάριαν 8 Μαρτ. διά Σάντος
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	7255	έφθ. Βαλτιμόρην 2 Μαρτ.
ΟΥΑ·Ι·Τ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Ούαϊτ Στάφ»	44	8627	σργεῖ Αυστερούμ από 6 Αύγ. 1953
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7248	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 6 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	7265	θηῆθε Ντόρε 11 Μαρτ. (διαταγάς)
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 4 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιβ.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβιλλ»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαρτ. διά "Οσλο
ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ.)	έτ. «Μπλού Μπαίη»	43	7194	έφθ. Ρίον Ιανέριον 5 Μαρτ.
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7160	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Μαρτ. διά Αιμέρσαν
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7243	άνεχ. Βαγκούδερ από 13 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπτρια»	17	992	άνεχ. Όρρη 3 Μαρτ. διά Φιλλανδίαν
ΠΑΝΑΓΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Εβερεστ»	19	974	έφθ. Πειραιά 9 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Ολισκάλ»	26	4494	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 9 Μαρτ. διά Λγγίλιαν
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7281	θηῆθε Παναμάν 1 Μαρτ. διά Λίβερπουλ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντος»	43	7193	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέριον
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παραπόρτια»	25	4687	θηῆθε Λουΐσκιλ 3 Μαρτ. διά Χουέλθαν
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7253	έφθ. Τοκουγιάμα 11 Μαρτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΗΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντόλες»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Φεβρ. διά Βαγκούδερ
ΠΑΘ	έτ. «Πάθη»	26	5937	θηῆθε Σουεζ 10 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΠΕΓΚΟΡ (λιβ.)	έτ. «Πεγκάρ»	45	7251	έφθ. Κων. πολιν 7 Μαρτ.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβερ.)	έτ. «Σάμσοκο»	44	7166	έφθ. Ιενόβεν 22 Φεβρ.
ΠΕΛΟΨ (λιβερ.)	έτ. «Σάμσοκ»	45	7148	έφθ. Νέαν Ύόρκην 20 Φεβρ.
ΠΕΡΑ·Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Καρρέτος»	43	7176	θηῆθε Σουεζ 6 Μαρτ. διά Οζάκαν
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	θηῆθε Ντόρε 8 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρα»	19	6495	άνεχ. Νέαν Υάρην 5 Μαρτ. διά Αμβούργον
ΠΙΝΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Παράνασ	54	6165	άνεχ. Δουλιδίνον 4 Μαρτ. διά Χάλιφας
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστες»	44	7190	θηῆθε Νιού Ούεστμινστερ 6 Μαρτ.
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Μέδουσα»	43	7105	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιβερ.)	έτ. «Ντάτσες Μαρίν»	45	7254	έφθ. Μπουνέον "Αύρες 9 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
ΠΛΟΒΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Παναμάρας»	54	7331	έφθ. Θεσσιν 1 5B, και 115 A, Φεβρ. 22 διά Πουσάν
ΠΟΛΙ	έτ. «Εγκυόπαλς»	45	9188	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Εγκυόπαλς»	45	7159	θηῆθε Σουεζ 25 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ελ· Πλάτα»	44	7163	άνεχ. Ντάο έλ Σαλάμ 27 Φεβρ. διά Μπάχρειν
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρης»	43	7257	άνεχ. Μπουνέον "Αύρες 9 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	έφθ. Ζεστιν 1 5B, και 115 A, Φεβρ. 22 διά Πουσάν
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκούν»	36	7104	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαρτ. διά Λαττάκια
ΠΟΥΝΤΑ	έτ. «Πούντα Γκόρντα»	21	2197	άνεχ. Μοσταγκανέμ 2 Μαρτ. διά Αιμέρσαν
ΠΡΑΝΤΟ	π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 27 Φεβρ. διά Αιμέρσαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	έφθ. Μπέλφαστ 11 Μαρτ.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστες»	44	7192	άνεχ. Κοσσίν 5 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
PANTIANT (δεξ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	θηῆθε Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Περσίσαν
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμας»	28	4225	θηῆθε Σουεζ 27 Φεβρ. διά Τσιτταγκόγκ
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσα»	42	7176	εἰς θέσιν 42 B, και 32 Δ., Μαρτ. 1 διά Βαλτιμόρην
ΡΕΝΑ	έτ. «Πλέξ»	20	5686	έφθ. Ρέττερνταμ 2 Μαρτ.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	θηῆθε Παναμάν 1 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Παπασίφικος»	44	7229	άνεχ. Σακάιντες 20 Φεβρ. διά Καθασάκι
ΡΟΜΒΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Εστρέλλα»	25	1313	άνεχ. Πόρτ Τάλμποτ 10 Μαρτ. διά Αιμέρυγον
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Εσκομπάλ»	45	7151	έφθ. Τοϊνινταντ 7 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράντα»	44	7281	εἰς θέσιν 43 B, και 22 Δ., Μαρτ. 2 διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τζένεραλ»	46	7213	έφθ. Μπέλφαστ 11 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	έτ. «Σαίντα»	46	7176	εἰς θέσιν 49 B, και 27 Δ., Μαρτ. 2 διά Χάλιφας
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστες»	18	5664	έφθ. Μπουνέον "Αύρες 8 Μαρτ.
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Αντώνιο»	36	5136	θηῆθε Οέσουταν 2 Μαρτ. διά Κουδέιτ
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σωμέλγκας»	44	7282	θηῆθε Λός Αντζελες 3 Μαρτ. διά Σακάιντες
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ. δ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	άνεχ. Τασσόλεσταν 26 Φεβρ. διά Λάς Πιέντρας
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζας»	23	5374	θηῆθε Βαλένσιαν 10 Μαρτ. διά Λίβερπουλ
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζας»	06	2088	έφθ. Σμύρην 12 Μαρτ.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικός»	44	10700	εἰς μεταφοράς Αρούπιτας—Κιουρασώ
ΣΑΝ ΠΑΝΤΖΑΙΝΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Παντελέημων»	44	7283	θηῆθε Τζιμπούτι από 14 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7250	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 4 Μαρτ. διά Σμύρην
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 9 Μαρτ. διά Βαζαράν

ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙ	έτ. «Σάνι Μαρίτιμα»	43	7189	διηλθε Λός "Ατζέλες 4 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	43	7118	άνεχ. Βρέμην 22 Φεβρυ (διαταγάς)
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	διηλθε Γιβραλτάρ 26 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Γ' ρακουάνα»	43	7164	διηλθε Παναμάν 28 Φεβρ. διά Μόρρισιβιλλ
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβερ.)	έτ. «Παναθηναϊκα»	43	7179	έφθ. Νέαν "Υόρκην 9 Μαρτ.
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	έφθ. Βαλτιμόρην 6 Μαρτ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7147	άνεχ. Γλασκώθην 10 Μαρτ (διαταγάς)
ΣΑΝΤΟΥΐΤΣ	έτ. «Άδιας»	20	2606	εις Σάντο Ντομίγκο 2 Μαρτ.
ΣΑΣΟΝΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	13000	άνεχ. Χεύζαμ 2 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΣΑΣΟΝΣΚΑ-Υ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	άνεχ. Νέαν "Υόρκην 3 Μαρτ. διά Μπωμόν
ΣΑΣΟΝΧΔ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΣΑΣΟΧΙΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Μαρτ. διά Χάρην
ΣΑΠΠΩ	έτ. «Τέμπαρ»	44	7212	διηλθε Τινίνταν 6 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Αιδερσαν 6 Μαρτ. διά Τζορτζάουν
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιβερ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7166	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	15900	εις Τάιν, ύπο συμπλήρωσιν
ΣΗ ΓΟΥ-ΙΝΤ (λιβ.)	έτ. «Σητρέντερς»	44	7176	διηλθε Κιουρασώ 1 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν Τ. Ρ.»	44	7257	έφθ. Ντανταί 10 Μαρτ.
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7163	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 2 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΣΗΓΚΑΙΗΤ (λιβερ.)	έτ. «Ονδύρας Σίππιγκ»	44	7248	διηλθε Παναμάν 25 Φεβρ. διά Περουβίαν
ΣΗΓΚΛΟΡΙΟΥΣ (λιβ.)	έτ. «Πριούτερ»	43	7284	διηλθε Παναμάν 8 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	διηλθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΗΚΛΑ-ΙΦ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	44	7252	έφθ. Πουσάν 1 Μαρτ.
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάνι Φέλιπε»	43	7321	άνεχ. Νέαν "Υόρκην 5 Μαρτ. διά Σάνι Χουάν Μπαί
ΣΗΚΟΡΑΛ (λιβερ.)	έτ. «Κόραλ»	45	7221	άνεχ. Καματσί 1 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΣΗΛΑ-ΙΦ (λιβερ.)	έτ. «Σηφάρερ»	43	7239	διηλθε Κέιπ Τάουν 21 Φεβρ. δι' Αργεντινήν
ΣΗΦΑΙΗΘ (λιβερ.)	έτ. «Ονδύρας Σίππιγκ»	44	7212	διηλθε Σιγκαπούρην ρόδι 27 Φεβρ., δι' Ιαπωνίαν
ΣΗΦΟΡΤ (λιβερ.)	έτ. «Κάρδυκα ντελ Σύρ»	44	7254	διηλθε Παναμάν 8 Μαρτ. διά Περουβίαν
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	έφθ. Λιβερπουλ 4 Μαρτ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιβ.)	έτ. «Μαρίνα»	43	7276	άνεχ. Οζάκαν 6 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Σίνσουλαρ»	44	7176	έφθ. Σπέιζιαν 27 Φεβρ.
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάνι Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίριαμ»	42	7146	άνεχ. Σάιν Τζώ (N.B.) 3 Μαρτίου διά Μάλταν
ΣΚΩΤΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Νουέβα Βαλένθια»	42	7072	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοστ.)	έτ. «Σίτας»	44	7238	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 2 Μαρτ διά Ρόττερνταμ
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	διηλθε Παναμάν 1 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	άνεχ. Χάτιφαν 4 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβερ.)	Κ. «Ατυχίδης	25	5136	έφθ. Ρίον "Ιανέριον 6 Μαρτ.
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αίλος»	43	7199	έφθ. Μπουνέονς "Αύρες 8 Μαρτ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτος»	43	7232	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΣΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Σ' τάρ»	44	7162	έφθ. Μορμουγκάο 1 Μαρτ.
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7324	έφθ. Μπουνέονς "Αύρες 23 Φεβρ.
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	έφθ. Λιβερπουλ 1 Μαρτ. (διά Περσίαν)
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιβερ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	έφθ. Σαουθάμπτον 9 Μαρτ.
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	διηλθε Θέσυταν 4 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΥΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Άριονα»	21	7409	άνεχ. Λίβερπουλ 6 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδι
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	12000	άνεχ. Λός "Αντζέλες 4 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δύνσουρ.)	έτ. «Μπελέν»	44	7255	διηλθεν "Άγιον Βικέντιον 10 Μαρτ. διά Βρέμην
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάνι 'Ατανάσιο»	15	2557	άνεχ. Ντακάρ 3 Μαρτ. διά Σάφφι
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Δίδιώ»	43	7176	άνεχ. Βρέμην 25 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΤΖΕ-Ι-ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιβ.)	έτ. «Σηκερρίερες»	43	7231	έφθ. Μαγιάτλαν 24 Φεβρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβερ.)	έτ. «Οσεανίκ»	43	7134	άνεχ. Χάλιφας 5 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβερ.)	έτ. «Γκλαριάνα»	44	7134	έφθ. Πόρτ "Αλμπέρι από 14 Φεβρ. (διά N. Αφρικήν)
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΑΕ-Ι-Μ	έτ. «Πουέστο Σεγκούρο»	53	9150	άνεχ. Τάμπαν 10 Μαρτ. διά Πόρτ "Αρθουρ
ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)	έτ. «Κογκόρυτιας»	20	3526	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Μαρτίου διά Ρόττερνταμ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπότας»	54	18675	διηλθε Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. διά Βηρυττόν
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Λίμπερτις»	53	25010	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 5 Μαρτ. διά Φόλεϋ
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 10 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΤΙΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόγιο»	19	1461	άνεχ. Νέαν "Υόρκην 9 Μαρτ. δι' Αρουμπαν
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Ημισφαίρι»	44	7246	έφθ. Πειραιάς 6 Μαρτ. Σημαία ΑΙΘΙΟΠΟΚΗ
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (λιβερ.)	έτ. «Άντρως»	44	7216	άνεχ. Σαντιέγκο 9 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΤΡΑΝΣΓΟΥΕΣΤΕΡΝ (λιβ.)	έτ. «Ατλαντας»	44	7176	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 1 Μαρτ. διά Χονολουλού
ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7190	άνεχ. "Αμβέρσαν 3 Μαρτ. διά Λά Παλλίς, έφθ. 8
ΤΡΙΑΙΝΑ	έτ. «Κάριμπα»	19	5670	έφθ. Μορμουγκάο 5 Μαρτ.
ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Θήταρ»	43	7289	άνεχ. Νέαν "Ορλεάνην 4 Μαρτ. διά Νουέβιτας
ΤΡΟΥ-Ι· (δύνσουρ. δεξ.)	έτ. «Κολόν»	21	8206	άργει. Σέλημπτον ρόδι 8 Μαρτ.
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρας 'Αμερικάν»	43	7176	έφθ. Χάμπιτον ρόδι 8 Μαρτ.
ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιβερ.)	έτ. «Ντέ Κάργκο»	44	7214	διηλθεν "Άγιον Βικέντιον 4 Μαρτ. διά Λομπίτο
ΤΥΧΑ	έτ. «Ρούσγιαλ»	42	7134	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ.
ΥΨΗΛΑΟΥ	έτ. «Ναβεγκάντες»	45	7256	έφθ. Νέαν "Ορλεάνην 1 Μαρτ.
ΦΑΙΑΣ II.	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνεχ. Σαβάνναν 10 Μαρτ. διά Νέαν "Ορλεάνην
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7132	άνεχ. Μπουνέονς "Αύρες 8 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άνεχ. Βλασάρτιγκεν 6 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν 'Εντερπράϊ»	44	7216	άνεχ. Ναγκόγια 2 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΦΙΛΑΤΡΙΚ II. (λιβερ.)	έτ. «Ρόζα»	22	1856	έφθ. Τακοράντι 4 Μαρτ.
ΦΛΟΙΣΒΟ ΙΙ. (λιβερ.)	έτ. «Προγκρέσου»	44	7247	έφθ. Λιβερπουλ 22 Φεβρ.
ΦΟΙΝΙΕ (λιβ.)	έτ. «Ιντηπέντεν»	43	7237	άνεχ. Μπιλμπάο 9 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	άνεχ. Μπάχρειν 2 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξαμ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	έφθ. Βεμπαν 9 Μαρτ.
ΦΤΕΛΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	20	2684	έφθ. Πειραιάς 28 Φεβρ.
ΧΕΡΑΛΤ (λιβερ.)	έτ. «Γκόδαμ»	43	7242	άνεχ. "Ιμιμιγχαν 9 Μαρτ. διά Βενεζουέλλαν
ΧΕΡΕΝΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3800	έφθ. Κωνσταντζαν 8 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσοστεάνικο»	54	15745	διηλθε Σουέζ 8 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7127	εις Μπάχιμαν Μπλάγκαν από 15 Φεβρ.
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7199	άνεχ. Χαμπάνην 3 Μαρτ. διά Σαβόναν
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Λίδω»	44	7150	έφθ. Πόρτλαν ("Ορεγκον") 7 Μαρτ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεχ. Βοστώνην 5 Μαρτ. διά Λάς Πιέντρας
ΧΡΥΣ (λιβερ.)	έτ. «Γκράντουτ»	43	7250	έφθ. Μόρτιπαν 6 Μαρτ.
ΧΡΥΣ Χ. (λιβερ. δεξαμ.)	έτ. «Ούνδωσωρ»	43	7243	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 Μαρτ. δι' Αντίλλας, έφθ. 8
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	έφθ. Βλασάρτιγκεν 7 Μαρτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιβ.)	έτ. «Γιουν. Σίππερες»	55	24100	εις Κόμπε, ύπο συμπλήρωσιν
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Σιμότουσ 3 Μαρτ. διά Καμεκάνα
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβερ.)	έτ. «Μαρακαϊϋ»	44	7254	άνεχ. Χούλη 27 Φεβρ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσοστεάνικο»	42	7175	άνεχ. "Ιμιμιγχαν 6 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτίου