

NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1955

Αρ. Φύλλου 476/235



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΒ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 476/235

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΑΝΗΣ ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1955

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Πρὸς ἀποκατάστασιν τῶν πραγμάτων

Καθηκόν τῶν στηλῶν αὐτῶν νὰ διασκεδάσουν μίαν πλάνην, ἐμμόνως κατέχουσαν τὴν σκέψιν ἐφοπλιστικῶν τινῶν κύκλων, ἀλλὰ καὶ τὸν Ὅπουργὸν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἀτυχῶς. Ἀναφέρεται εἰς τὴν τοσοῦ τολαιπωρθεῖσαν πλέον ὑπόθεσιν τὴν ἐπανόδου τῶν ὑπὸ ἔνεσι σημαῖς πλοίων μας καὶ τὴν γενικωτέραν ἀποστολὴν τοῦ πολιτικοῦ πάραγοντος τῆς ναυτιλιακῆς ημῶν ὑποστόσεως, τοῦ "Ἐλλήνος ναυτικοῦ".

Εἰς τὰς παραστηρίσεις αυτᾶς ἀγύρων, ἀπὸ τὰς ποιηνας εἰς τὸν Καναδάν περιεργούς τοῦ κ. Ὅπουργού ἐνεργείας, ἀπὸ τὰς τελευταῖς πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς δηλώσεις τοῦ κατὰ τὸ εἰς Λονδίνον ὑπουργικὸν ταξίδιον καὶ ἀπὸ τὰς ἔκαστοτε διαφόρων ἐφοπλιστῶν ἐκκλήσεις περὶ καλυτέρας καταρτίσεως καὶ διαπαιδαγωγῆσεως τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας, περὶ ἀφονοτέρας ποσοφορᾶς ἐργατικῶν χειρῶν διὰ τὰ πολια ὅχι τὰ ἐλληνικά καὶ παροχῆς πάσης διευκολύνσεως εἰς τὴν ἐνταθεῖσαν, λόγῳ τῶν ἀθρών ναυτιγήσεων καὶ ἀγορῶν, καθόδον τῶν νέων πρὸς τὴν θάλασσαν.

Τὰ γεγονότα θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ ἐν συντομίᾳ νὰ ἀναφέρωμεν. Εἰς τὸν Καναδᾶν ὁ κ. Ὅπουργός, — ὁ "Ἐλλήν" Ὅπουργός τῆς Ναυτιλίας — ἡτήσαστο τὸν μεταφοραν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον τῶν καναδικῶν φορτηγῶν, εἰς τὴν πλοιοκτήσιαν τῶν ὅποιων ἐνδιέφερονται "Ἐλλήνος ἐφοπλισταί". Τὸ αἰτημά του αὐτὸν συνώδευσεν ὁ κ. Βογιατζῆς με τὸ ἔνεσι ἐπιτρίπτημα: Διαθέτει ὁ "Ἐλλάς" ναυτικούς καλούς, τῶν ὅποιων τὸ μισθολόγιον εἶναι κατώτερον τοῦ καθαρισμένου διὰ τὸν Καναδῶν ναυτεργάστας. Χάρις εἰς τὴν οἰκονομίαν, ήτις θὰ προέλθῃ διὰ τῆς ἐπανδρώσεως τῶν διατηρούντων τὴν καναδικὴν κυριότητα — πασά τὴν υφασιν τῆς Καναδικού — σκαφῶν, χάρις εἰς τὰ κέρδη που δὲ προκύψουν ἀπὸ τὰ εὐθυνότερα ἔξοδα κινήσεων τῶν εἰς καναδικάς ἐταιρίας ἀνηκόντων καὶ ὑπὸ καναδικὴν διαχείσισιν τελούντων πλοίων, ή καναδικὴ ναυτιλία θὰ ἐπιτύχῃ σύν τῷ χρόνῳ τὴν ἀπόκτησιν καλύτερων μονάδων, τὴν ἀνασυγκρήτησιν της. Αὐτὰς ὑπογραμμίζονται εἰς τὸ ὑπόμνημα τοῦ κ. Βογιατζῆς πρὸς τὴν Κυβερνήσιν τῆς "Οττάβας".

Ἐπεκρίναμεν τότε τὴν ἀχαρακτήριστον αὐτὴν προσφορὰν τῶν πολυτίμων, πραγματικού, ὑπηρεσιῶν τοῦ "Ἐλλήνος ναυτικοῦ" ὑπὲρ τῆς ἀναπτύξεως μιᾶς, δένης ναυτιλίας καὶ ἐτονίσαμεν, ὅτι ή "Ἐλλάς" μὲ τὰς μακρὰς τῆς εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα παραδόσεις ἀξίοις τὴν θέσιν ἡγετοῦ ναυτικῆς δυνάμεως. Τούς ναυτικούς της ὑπὲρ τῆς προσαγωγῆς τῆς ιδίκης της καὶ μόνον ναυτιλίας θὰ ἔπειτε νὰ τοὺς χρηστιμοποιήσητε. Δένη μηποροῦν νὰ εἴναι ἀπλοὶ μισθοφόροι οἰασθήσητε ναυτιλιακῆς ἐπιδιώξεως, δένης πρὸς τὴν οἰκονομικὴν τῆς Πατρίδος μας ἀνάπτυξιν, δένης πρὸς τὴν προσαγωγὴν τῆς ἑθνικῆς Ναυτιλίας. Άλλοι χώροι θὰ ἡστῶν εὐτυχεῖς, ἀν διεθετον τὸ οἰον μηδεὶς τακέθουμεν ἐμψύχον ὑλικόν, τὸ τόσον ἔξειδικευμένον εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης. Αντί νὰ ἀντλήσωμεν ἀπὸ αὐτὸν τὰ δόστα μηποροῦμεν ὠφελημάτα, αντί νὰ ἀξιοποιησωμεν τὰς ὑπηρεσίας του, ἐπεύσαμεν νὰ τὸ προσφέρωμεν διὰ νὰ ἀναπτύξουμεν οἱ εἵνει την ναυτιλίαν των.

Καὶ ἔξαιρει ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Ὅπουργός, κατὰ τὸ πρόσφατον ταξίδιον του εἰς τὸ Λονδίνον, τὰς καοτικὰς προσποθείας διὰ τὴν ἀρτιώτερον ἐκπαίδευσιν καὶ τὴν ἀνάλογον πρὸς τὴν ζήτησιν ἀθόσαν διπλωμάτων καὶ πτυχίων παροχῆν, διὰ γὰρ καταδήκην με τὰ ἔνεσι: «Διὰ τῶν προσπαθειῶν μας αὐτῶν ἐλπίζομεν νὰ δυνηθῶμεν εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς τερραστίας ναυτιλίας, ήτις εὑρίσκεται εἰς χειρας σας».

Ἄπο τὴν Ναυτιλίαν, οἵμως, αὐτὴν τῶν ἐννέα ἑκατομμυρίων τόννων, διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῆς ὅποιας τὸ Κράτος τόσας ἐμφανίζεται διὰ τοῦ "Ὕπουργοῦ του καταβάλλον προσποθείας, υψηστάμενον καὶ οἰκονομικάς θυσίας, ούδεν ἀποκομίζει τὸ Τόπον μας. Είναι τόσον δένη πόσος αὐτὸν, τὴν οἰκονομίαν καὶ τὰς ἐπιδιώξεις του, δόσον καὶ ή ἐλληνικῶν συμφεόντων καναδική, τὴν ὄποιαν ἡθελεῖς ὁ κ. Βογιατζῆς νὰ ἐπανδρώσῃ. Μοναδικὸν κέρδος ή ἀπακόλησης τῶν πλησιωμάτων. "Ο, τι κερδίζουμεν εἰς ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἀπὸ τῶν πισθοδοσίων τῶν ναυτικῶν μας προέρχεται κατὰ σημαντικὸν ποσοστόν.

Καὶ ἐφόδον διατηροῦμεν τὴν ἐλπίδα, διὰ καποτε θὰ ἴδωμεν πραγματοποιημένην τὴν κατὰ κόρον πλέον συζητηθεῖσαν μεταφοράν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον τῶν δένην πλοίων μας, τα πάντα καὶ ὑπὲρ αὐτῶν δικαιολογοῦνται καὶ ἐπιβάλλονται. Καὶ σγολάς νὰ συστήσωμεν καὶ πληρώματα ἀφονώτερα νὰ παράσχωμεν καὶ εἰς δαπάνας νὰ ὑποβλη-

θῇ τὸ Κράτος, προκειμένου νὰ κερδίσῃ τελικῶς μίαν ὑπόθεσιν, ίκανην ἐν πάσῃ κυριολεξίᾳ νὰ ἔχειγάγη τὴν "Ἑλλάδα ἀπὸ ὅλας τὰς δημοσιονομικὰς καὶ οἰκονομικὰς δυσχερεῖας, τὰς ὅποιας τώρα ἀντιμετωπίζει.

Τὰ καλά μας ἀποιδώς πληρώματα, ἀνευ τῶν ὅποιων δὲν ἤμπορε ὄπωσδήποτε νὰ σταθῇ ἡ ὑπὸ τὰς ἀσυνθότους σημαῖας πλοιοκτησία, προσφίσιμων καὶ κυρίων παστοῦλων πιστεύομεν ὅτι ἔχουν νὰ φέσουν ἐγγύτερον πρὸς τὴν Μητρά της Πατρίδα τὸ ἀπόδημον ἐλληνικὸν ναυτιλιακὸν κεφαλαιον. Ο μοχθός ἀποιδώς τοῦ "Ἐλλήνος ναυτικοῦ" θὰ μᾶς χρησιμεύσει ὡς τὸ ἀπαρασάλευτον θεμέλιον κατὰ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ νέου ναυτιλιακοῦ μας οικοδομήματος. Θά τον διαπαιδαγωγήσωμεν, θὰ προσαγάγωμεν τὴν τεχνικὴν του κατάρτισιν, τὸ θῆρος καὶ τὴν ἀγάπην πρὸς τὸ πλοίον, διὰ νὰ ἐκτιμήσουν ἀκόμη περισσότερον οἱ ἐφοπλισταὶ τὴν ἀνεγνωρισμένην ἀλλας τε συμβολὴν του εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῶν ἐπιχειρηματικῶν του ἐπιδιώξεων, διὰ νὰ σκεφθούν, ὅτι δυσαναπλήρωτον θὰ είναι τὸ κενόν, ἀν ποτε στερηθοῦν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ συμπατριώτου ναυτικού.

"Ἄν, δύμας, παρὰ τὰς ἐντεύθη προσποθείας, παρὰ τὴν συμβολὴν τοῦ νυνετοποτικοῦ παράγοντος, παρὰ τὰς βαθυτέρας ὑποχρεώσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας πρὸς τὴν Γεννέτειραν, χίμαιας εἰς τὸ τέλος ἀποδειχθῆ ἡ ἐπάνδονος καὶ ἡ μεγάλη Ναυτιλία τῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων παραμείνει ἔνην πρὸς τὸν οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας, πρὸς τὶ διερωμέθα οι θυσίαι ἐκ τοῦ δημοσίου ταμείου, πρὸς τὶ ἀνευ ούδενος ἀνταλλάγματος προσφορά ἐντεύθην, διὰ τούν ὀφελοδίου ὑπουργοῦ, κάθε διευκολύνσεως, κάθε ὑπερεσίας, ίκανης νὰ προσαγγίγη ένην πρὸς τὸν Τόπον καὶ τὰ οἰκονομικὰ του συμφέροντα ναυτιλία;

— "Ἄπομένει — μᾶς λεγούν — η παροχὴ ἐργασίας εἰς τοὺς "Ἐλληνικούς ναυτικούς, εἰς τοὺς ἀνέρους η ὑποστασιαχολουμένους νέους. Μικροὶ μῆτρας τὸ κέρδος; Δὲν παύει, Βεβαίως, νὰ είνε πολύτιμος η ποιητήσιος του μόχθου τοῦ "Ἐλλήνος ναυτικοῦ, χωρίς, δύμας, καὶ νὰ παροράται: Πρότον, ὅτι τὰ ίδια πρὸ παντός συμφέροντα ἐξυπηρετοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ τῆς προσδήμης τῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων — δένη τὰ προτιμούν, τοὺς εἰνε ἀπάρατίτα — καὶ δεύτερον, ὅτι ἐπίμονος καὶ μοναδικὴ ἐπιδιώξις ὅλων μας δὲν ἤμπορε νέ είναι ἄλλη παρὰ ἡ μεταφορά εἰς τὴν σημαίαν μας τού μεγαλυτέρου δυνατού ποσοστού τῶν δένην σημαίας ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων.

Θέλουμεν τὴν Ναυτιλίαν μας ἐλληνικην, οἶκο μόνον εἰς τὴν ἐπάνωρασι τῶν πλοίων τῆς θέλουμεν νὰ εἰσφέρῃ κατὰ ποσοστόν τι, ἔστω καὶ μικροί, εἰς τὴν οἰκονομικὴν τοῦ Τόπου μας ἀνασυγκρότησιν θέλουμεν νὰ ίδωμεν τὰ πληρωμάτα μας ἡσφαλισμένα, τὰ πλοία καταβάλλοντα ἐλαφράν τιαν φορολογίαν καὶ τοὺς ἐφοπλιστὰς, μη ἐπιζητούντας μόνον την ἐπιχειρησιν τῶν ίδιων αὐτῶν ἀναγκών, προβάλλοντας ἐν ταύτω καὶ ἀξιώσεις διὰ τὴν καλυτέρων διαπαιδαγωγήσην τῶν ναυτικῶν μας, χωρίς καὶ νὰ εἰσφέρουν ὅλοι ὑπὲρ τῆς προσπαθείας αὐτῆς τούλαχιστον. "Αγ ύπὸ τὰς ἀνωτέρω προϋποθεσίες χωρήση ποσ τὴν βαθμιαίας ἐπίπεδων τὸ ἐλληνικὸν ναυτιλιακὸν πρόδημο, ἀξίοις ὅχι μόνον τῆς πανελλήνιου ἐκτιμήσεως διὰ τὸ ἐθνωφελές έργον των θὰ πησον οἱ ἐφοπλισταί, ἀλλ ἀυτῆς ταυτῆς τῆς εὐγνωμοσύνης ὅλων μας. 'Η Ναυτιλία τότε θὰ πησον οἱ ἐθνική, λόγω καὶ ἔργω.

'Ο "Ὕπουργός μας, ὄτικως, εἰνε διδήλωσε, τὰ πλοία τῶν δύο ἑκατομμυρίων τόννων. 'Ἐπαινελημμένως ἀπό μη καὶ κατὰ τὰς ἀδωνίστας περὶ τὴν οἰκονομικὴν συμφέροντα μας ποσοστά, δένης ούτε τού ποσοστόν, δένης ούτε τού δοξασίον του:

— "Μείνατε, ἐτόνισεν, εἰς τὰς δένην σημαῖας, δέν τα συμφέροντά σας τὸ καλούν.

Ἐν τοιαύτη περιπτώσει, διατί, κ. "Ὕπουργέ, θὰ κληθῇ τὸ Κράτος νὰ δαπανήσῃ διὰ τὰς σχολάς, νὰ ἀνταποκοινῇ πλήρως εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς τερραστίας, ὑπὸ δέν πρόκειται νὰ ἀποκομίσῃ ἀπὸ αὐτῆς, ἀφού τὰ σκάφη τελικῶν τὰς δένην σημαῖας θὰ διατηρήσουν; Ποία, ἐπὶ τέλους, είναι τὰ ἀνταλλάγματα μηδεὶς τοιαύτης προσπαθείας, ἀφού ἐμφανίζομεθα μη πιστεύοντες εἰς τὴν ἐπάνωρον;

"Οχι, κ. "Ὕπουργε, είναι ἀπασόδευτος η ἀποφίεις τῶν δύο ἑκατομμυρίων τόννων. Ήσαί εἰναι, ἀνεκτή ὡς μια μεταβοτική μόνον Βραχυχρόνιος περίοδος, δέν νὰ φύσωμεν, μὲ τὴν βαθμιαίαν ἐπανοδήν τῆς ναυτιλιακῆς μας ὀποκαταστάσεως. Ποδὸς αὐτῆς ὄφειλομεν νὰ ἔχωμεν ἐστοιαμένην τὴν σκέψιν μας.

Δύσκολον το ποσούδημα. Βήματα, δύμας, σταθερά ἐπετελέθησαν διὰ τὴν ἐπίλυσίν του. 'Η Κυβερνήσις Παπάγου κατέδειξε καὶ πίστιν καὶ θεληματικότητα διὰ τὴν ὑπόθεσιν της Ναυτιλίας. Τὸ γνωστὸν ὄφρον 13 είναι τὸ ἀπόκορυφωμα τῶν ἀγαθῶν της διαθέσεων. 'Εδημοιουργήνενα καθεστὼς διομολογήσεων ὑπὲρ τῶν ἐπανερχομένων πλοίων, ἵνα

άκριβώς ή έμπιστοσύνη τού ναυτιλιακού κεφαλαίου ένισχυθή. Είς τούς έφοπλιστάς πλέον έναπόκειται νά κρίνουν πού κείται τό συμφέρον των. Αί περαιτέρω έπικλησίες δεν έχουν την θέσιν των, ένω καὶ ή έγκατάλειψις τῆς προσπαθείας ἀποτελεῖ προδοσίαν, ήμπορούμενν νά εἰπωμεν, τῆς ναυτιλιοκής μας υποθέσεως.

Θά οτο προτιμοτέρον δία τον κ. 'Υπουργόν, ὃν ἀπρόθυμον πρός το παρόν συνήντησε, λόγω καὶ τῆς διεθνούς πολιτικής ἀνωμαλίας, τῆς ἔφοπλιστικής σκέψην πρός τὴν ιδέαν τῆς ἐπανόδου, νά σιωπήσῃ. Η τόσον πρόθυμος προσφορά τῶν ὑπηρεσιῶν του πρὸς τὴν τεραστίαν δένην ναυτιλίαν, ἐτί δὲ περισσότερον ἡ περὶ μικρᾶς ἀλληνικῆς ναυτιλίας ἀχρακτήριος δοῦσιά του δὲν προήγαγε τὴν ὑπόθεσιν τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Διερωτώμεθα ποιοι λόγοι ὑπερχρέωσαν τὸν κ. Βογιατζῆν νά ἐμφανισθῇ τοιάυτα πρεσβεύων; 'Ηόλησεν, ἵσως, νά κατοστή εὐάρεστον εἰς τοὺς ἔφοπλιστάς, ἀγρεύων, ὥπως πάντοτε, τὴν πρώτην ἐντύπωσιν;

Αἱ στήλαι, ὅμως, αὐταὶ μὲ πίστιν ἀπάρασάλευτον ὑπηρεστοῦν μόνον τὴν Ναυτιλίαν. Τὴν κρατοῦσαν πλάνην ἐπὶ τῶν καθηκόντων καὶ τῶν ὑποχρέωσῶν ἔλλον μας ἔναντι τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ήθέλησαν νά διασκεδάσσουν. 'Άδιαφορούν ὃν τὴν δυσασθείαν θά προκαλέσουν. Τὰ πράγματα ἀποκαθιστοῦν, τὴν ἀλήθειαν λέγουν.

Τὸ μεσογειακὸν πλοῖον

Τὴν σημερινὴν θέσιν τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας, τῶν ὄσων πλοίων ἀφετηρίαν τῶν ταξιδίων τῶν ἔχουν τοὺς λιμένας μας, πρόκειται εἰς τὸ παρόν σημείωμα νά ἐξετάσωμεν. Σύγκρισιν ἐπίσης θὰ ἐπιχειρήσωμεν μὲ τὴν προπολεμικὴν δύναμιν τῆς κινημένης εἰς τὰ γνωρίμα ὕδατα μικρᾶς ναυτιλίας, ἵνα καταδειχθῇ, ὅτι πασαὶ τὴν τεραστίαν ἀνάπτυξην τῆς δραστηριότητος τοῦ 'Ἐλληνος ἔφοπλιστον εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης, δὲν ἀπέκμισε καὶ ὡς Οἰκονομία τοῦ Τόπου μας ἀνάλογον τι κέρδος. Τούναντίον μάλιστα οἱ λιμένες μας δέχονται τῶρα ὀλιγώτερα ἐλληνικά σκάφη φορτηγά καὶ ἐπιβατηγά, παρὰ προπολεμικά, ὀλιγώτερα εἰναι τὰ ἔδη ἀνεφοδιαζόμενα καὶ ἀκόμη μικρότερος ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπισκευαζούμενων. Ἐχάσασι, δηλαδή, ἀντὶ νά κερδίσωμεν, ὥπως θὰ ἐπρεπεν, ἀπὸ τὴν μεταπολεμικὴν διοίκησιν τῆς ὑπὸ ἐλληνικῆς διοικείσιν χωρητικότητος. 'Αποτελεσμα: 'Η κορίς εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν ἐπισκευῶν καὶ εἰς τὴν ἀγοράν ἔθοδίων καὶ ὑλικῶν διὰ τὰ πλοῖα, ἡ παράτασις τῆς διαμονῆς εἰς τοὺς ἔνευς λιμένας πρὸς ἔξεύρεσιν ἔργων τῶν ναυτικῶν μας, μὲ συνεπακόλουθον τὴν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ανάλωσιν τῶν μισθῶν των κατὰ σηματικότερον, παρὰ προπολεμικῶν, ποσοστόν, ὁ περιορισμός τῆς κινημένως τῆς πειραικῆς ναυλαγορᾶς καὶ η διάλυσις πολλῶν ἔφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, αὔτινες ἔδρων εἰγον πρὸ τοῦ πολέμου τὸν Πειραιά.

Διὰ τὸν Τόπον μας καὶ τὴν οἰκονομίαν του αὐτὰ ὅλα τὰ ἐκ τῶν πραγμάτων διαπιστουμένα ἀποτελέσματα, τὰ προελθόντα ἀπὸ τὴν κρίσιν τοῦ μεσογειακοῦ σκάφους — τοῦ μικρᾶς καὶ μετρίας χωρητικότητος — σημαίνουν ὀλιγώτερων συναλλαγμα, ὀλιγώτερα κινητινῶν ναυτικῶν μας κέντρων. Μοναδικὸν κέδονσ απὸ τὴν ἀπόκτησιν τῆς μεγάλης ναυτιλίας — ύπο τῆς Κυανόλευκου καὶ τὰς ἔνεας — εἶναι η ἀπασχόλησις περισσοτέρων ναυτεργατῶν.

'Άλλ' ᾧ ἴδωμεν καὶ τοὺς ἀσύμβους. Κατέκει σήμερον ὁ ἐλληνικὸς ἔφοπλισμός, ἀδιακρίτως σημαίας, — εἰς τὴν ποσοπολεμικὴν περίπτωσιν δὲν μᾶς ἐνδιαφέρει — 107 σκάφη φορτηγά χωρητικότητος 119.816 τόνων γκρός, τῆς κατηγορίας τῶν 500 τόνων μέχρι τῶν 3000 τόνων γκρός. 'Εξ αὐτῶν τὰ ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίας ἀνέδοχονται εἰς 55 τόνων γκρός 82.384 καὶ τὰ ὑπὸ ἔνεας σημαίας εἰς 52 τόνων γκρός 37.432. Σκάφη ἐπίσης φορτηγά, ἀγχιπλούσαντα (κόστερος), κέκτηται η Κυανόλευκος ἔβδομηκοντα, τόνων γκρός 15.457.

"Έχομεν τέλος καὶ τὰ ἐπιβατηγά, μεσογειακὰ καὶ ἀκτοπλοϊκά. 'Αριθμούν καὶ αὐτὰ μίας δύναμις 34 σκαφῶν, τόνων γκρός 59.166. Σύνολον εἰς σκάφη ἀπὸ 30 ἔως 3000 τόνων, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν σύνω τὸν 3000 τόνων ἐπιβατηγῶν τῶν μεσογειακῶν γραμμῶν: 211 πλοῖα, τόνων γκρός 194.439.

Ωτὸ πρέπει νό σημειωθῆ, ὅτι ἀθρόας ἡγοοσθήσονται κατὰ τοὺς τελευταίους ὄκτα μῆνας μικρὰ σκάφη φορτηγά, παρθίλικα ἀτυκῶν, διὰ τὸν μεσογειακὸν κυρίων τομέα, ὑψώσαντα ὅλα σκέδον τὰς ἔνεας ἀσύδοτους σημαίας, λόγω τῆς σημειωθείσης ζωητότερας κινήσεως φορτιῶν ἐντὸς τοῦ χώρου τῆς Μεσογείου καὶ πέρον αὐτοῦ πρὸς τὴν 'Ευθυράν Θάλασσαν καὶ τὸ Κόντινεν. Συγκεκριμένα 32 σκάφη συνοδικῆς χωρητικότητος 59.555 προσετέθησαν ἐντὸς τοῦ ἔπου εἰς τὴν δύναμιν τῆς μικρᾶς ναυτιλίας μας, τῆς κυρίως ἀπασχολουμένης μὲ βάσιν τὰ ἔθνα καὶ δρμητηρίᾳ*).

Παρὰ τὸ γεγονός τῆς ἀθρόας κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας ἀγορᾶς πλοίων φορτηγῶν, προσοδιζούμενων διὰ τὰς μεσογειακὰς κυρίως μεταφοράς, η δύναμις τῆς ναυτιλίας μας εἰς σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς

(*) Δὲν συνυπολογίσθησαν, ως μὴ εἰσέτι υηογυθεῖστα δύο, ἐπιβατηγά: Τὸ 'Ατλαντικό (εχ 'Ογμίστη) τῆς ἀτμοπλοΐας Τυπάλδου καὶ τὸ 'Γιούπτερ' τῆς ἀτμοπλοΐας Α. Ποταμίου, τόνων γκρός 2557.

— ἀπὸ 30 - 3000 τόνων γκρός — ὑστερεῖ ἀκόμη τῆς προπολεμικῆς. Τὴν 1ην Ιανουαρίου 1939 η δύναμις συνέκειτο ἀπὸ 222 σκάφη φορτηγά καὶ ἐπιβατηγά — 250.514 τόνων γκρός. Παρθίλικα ἡσαν καὶ τότε τὸ πλείστον τῶν σκαφῶν τῆς «μαύρης μοίρας» — ἔφερον δόλα τὴν Κυανόλευκον — παρθίλικα καὶ τὰ σημειώνα, μεσῆς ἡλικίας 30 ἔτῶν καὶ ἄνω. "Ολαι οἱ τελευταίαι ἀγοραὶ εἰς σκάφη μεγάλης ἡλικίας ἀνασφέρονται. Οὐδὲ ἐν εἰς δηζελοκίνητον, οὐχὶ δὲ ὀλίγα θά πυροστουν τῷ τὴν ἀλλαγὴν τοῦ καυσίμου τῶν ἀπό τὸν γαιάνθρακα εἰς τὸ πετρέλαιον.

'Ἄλλο διὰ τὴν πληρεστέραν ἐκτίμησιν τῆς σημειωνῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῆς παραγωγικῆς συμβολῆς τῆς εἰς τὴν ἑθνικὴν ἡμῶν Οἰκονομίαν θὰ πρέπει νό σημειωθῆ, ὅτι προπολεμικῶς δὲν πονοῦν τὰ μικρὰ φορτηγά, τοῦ μεσογειακοῦ τομέως, ποὺ είχαν βάσιν τῶν ταξιδίων τὰ ναυτικά μας κέντρα, τοὺς λιμένας τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς Σύρου. Πολλὰ φορτηγά, ἀσχολούμενα εἰς τὰς μεταφοράς ἐκ Μαύρης Θαλάσσης, τοῦ Δουναβέως καὶ τῶν Τουρκικῶν λιμένων πρὸς τὸ Κόντινεν καὶ τὴν Μεσογείον, ἐδόξετον τὰς ἐπισκευάς των, τοὺς ἐφοδισμούς τῶν καὶ τὴν συγκρότησιν τῶν πληρωμάτων των. 'Εγγυτατα, δηλαδή, πρὸς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας ἐκίνουντο, ποσοστὸν σημαντικὸν τοῦ εἰσοδήματος των ἐδῶ κατέλιπτον. Τὴν χωρητικότητα αὐτῆς, τὴν ὑπόλογην γκρός 120 σκάφη, τετρακόσιαν περιουσίαν χιλιάδων τόνων γκρός. Αἱ προπολεμικαὶ διελέυσεις τῶν στενῶν ὑποδηλώνουν ἀκριβῶς, τὴν δύναμιν τῆς. Λεπτομερεστέρα ἔρευνται τῶν τότε στατιστικῶν μας ὑποδεικνύει τὸ σύγκον τῆς ἐργασίας ποὺ ἀποκύμιζεν η Ναυτιλία μας εἰς φορτίο μὲ ποσόδευσιν καὶ προσμόν τὰς χώρας τῆς Μεσογείου καὶ τοῦ Ευρωπαϊκοῦ Κόντινεν. Αὐτὰ μεταπολεμικῶς ἔχαθησαν διὰ τὴν σημαίαν μας η πειραιώσιθησαν εἰς τὸ ἔλαχιστον.

Μὲ ἄλλους λόγους οἱ λιμένες μας προπολεμικῶς — τοῦ Πειραιῶς κατὰ κύριον λόγον — ἔξυπηρέουν τὰς ἀνάγκας ἐνὸς σημαντικοῦ τμήματος τῆς Ναυτιλίας μας, τοῦ τρίτου εἰς τοννάκι: καὶ τοῦ ἡμίσεος εἰς ἀριθμὸν πλοίων, ἐνῷ τῷρας η καταπλήσσουσα ἀνάπτυξης τῆς Ναυτιλίας ημῶν δοσαστηρίτος, η ναυτιλία τῶν ὑπερχριλίων πλοίων καὶ τῶν ἐννέα ἑκατομμυρίων τόνων οὐδὲ τὰ ψιχία του πλουσίου εἰσοδήματος τῆς δὲν εἰσφέρει εἰς τὴν πτωχίαν μας Οἰκονομίαν. Μᾶς ἀπέμεναν τὰ μεσογειακά σκάφη καὶ τὰ ἀκτοπλοϊκά, οἱ φόροι καὶ εἰς φορτίον εἰς τὸ Τ.Α.Τ. τῶν ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν ποντοπόρων καὶ οἱ μισθοί τῶν πληρωμάτων μας εἰς τὰ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον καὶ τὰς ἔνεας σημαίας ποντοπόρων πλοίοι.

Εὐέγγητος κατόπιν τῶν ἀνωτέρων εἶναι ὁ μεταπολεμικὸς μαρασμός τῶν ναυτικῶν μας κέντρων καὶ τὸ πενιχρόν τοῦ ναυτιλιακοῦ μας εἰσοδήματος, αἰσθητῶς κατωτέρου τοῦ ὄσου θὰ ἐποεπε νά είνε, ἀν ληφθῆ ὑπὸ δψιν ὁ σύγκος τοῦ κατεχομένου ηδη παο 'Ἐλλήνων ἔφοπλιστων τονά.

Καὶ διὰ νὰ καταλήσωμεν: 'Εξ αὐτῶν τῶν προσγμάτων ἀγόμεθα πρὸς τὴν διαπιστωσιν, ὅτι δὲν ἀρχούν τὰ πολλὰ πλοία, οὐδὲ αὐτὰ τὰ μεγαθηρία, τῶν ποιῶν ἀποθημάζουμεν τὴν πρόσκτησιν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς μας, διὰ νὰ ἐκτίμηση τις τὴν παραγωγικὴν δυναμικότητα τῆς Ναυτιλίας μας. Τὸ τὶ εἰσφέρει τὸ κάθε πλοῖον εἰς τὴν δημοσίαν καὶ τὴν ιδιωτικὴν μας οἰκονομίαν, αὐτὸ θὰ πρέπει νὰ ὑπολογίζουμεν. 'Επιμονὸς προσπειθεία μας μία καὶ μονή ποέπει νὰ είνε: 'Πώς νὰ αὐξησωμεν τὸ εἰσόδημα ἀπὸ τὰ πλοῖα μας — ἀδιακρίτως σημαίας — καὶ πῶς θὰ τὰ φέωμεν ἔγγυτεον πρὸς τοὺς λιμένας μας διὰ τὰς ἐπισκευάς των, τοὺς ἀνεφοδιασμούς των καὶ τὰς μεταβολὰς τῶν πληρωμάτων των.

Τὰ πλοῖα μὲ τὸ ἀφονώτερον διὰ τὸν Τόπον μας εἰσόδημα δικαιούνται τῆς πλεόν στοργικῆς προστασίας. Κάθε θυσία ὑπὲρ αὐτῶν δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβαλλεται. Αἱ φορτηγοί, λ. χ., ἀπαλλαγαὶ — αἱ ἡδη ἀπὸ εὐαίσθημος μόνον ἐφοπλιστάς τοῦ ἑξωτερικοῦ ηζούμεναι — η μείσωσις ἀκόμη τελών, εἰσφορῶν καὶ τῶν δαπανῶν τῆς κινήσεως των ὑπὲρ τῶν μεσογειακῶν πλοίων καὶ τῶν ὑδων ἐδῶ θεραπεύοντας τὰς ἀνάγκας των ἀπορούσαντα φορτηγά, τὰ ὄποια ποτὲ δὲν πρόσκειται νὰ τὰ ἴδωμεν τοξιδεύοντα οὐδὲ εἰς αὐτὰ τὰ χωρικά μας θεστα: 'Υποχωδούμεν ναυτιλιακῶν. Αύτη εἶνε η θεραπεία ἀλληθεια. 'Απὸ ἀπόφεως ποσοστὸν εἰσοδήματος ἀναλόγου πρὸς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τὴν ναυτιλικότητα τῆς Φυλῆς μας, ευστοκήσθα εἰς τὴν κατωτέρων θαθμίδα, μεταξὺ ὄλων τῶν ναυτικῶν θέσιν, ἵσως δὲ καὶ τὸ 'Ισσαρι μετά τινα ἔτη. 'Αν τὸ Κράτος ηδη εἴναι νὰ χαράξῃ σαφή ἐπιτονοναυτική πολιτική, ἀν οἱ υπουργοὶ τοι καὶ αἱ ὑπηρεσίαι τοι κατανόησιν εἰχον τοῦ τὶ σημαίνει διὰ μίαν χωραν πτωχήν ὥπως η 'Ἐλλας' το ναυτιλιακὸν εἰσόδημα καὶ πὼς η ἐπαύξησις τοι ἐπιτυγχάνεται, τὰ περισσότερα θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ κερδίσηται. 'Ηγονήθη, ἀτυκῶν, καὶ ἀγνοεῖται ἀκόμη εἰς τὰς βασικὰς τοι ἀρχὰς τὸ θέμα Ναυτιλία. Μία πηγὴ — ἀδάπανος διὰ τὸ Κράτος — ἀφθονού συνυλαγματικοῦ εἰσόδηματος τείνει νὰ στειρεύσῃ.

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C^O. SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ. Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ήτις ἔξασφαλίζει πλέον ίκανοποιη-

τικὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἱ πλωταὶ δεξαμεναί, διὰ τὰ τὰ ὄποια η εύθυγράμμισις τοῦ πυθμένος εἰναι μεγίστης σημασίας.

TAXYTHΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ὑπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἐγκαταστάσεων καὶ κλίματος.

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

ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING CO, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE, STANDARD OIL, GULFOIL καὶ αἱ μεγαλύτεραι Έλληνικαι καὶ Έλληνο-Ἀμερικανικαι ἔταιραι.

Αι διαπιστώσεις τῶν ἀριθμῶν

Αι στατιστικαι της κινήσεως των μεσογειακών λιμένων θα ήδη να γίνουν πλήρως νά απεικονίσουν την σημειωθείσα μεταπολεμικώς έκπτωσιν του Ελληνικού μεσογειακού φορτηγού σκάφους και την έξ αντιθέτου ένισχυσιν του ιταλικού και του τουσκοκού.

Έλπιζουμε νότι συγκεντρώσωμεν έντονά τού άμεσως προσεχούς μέλλοντας τας έν λόγω στατιστικάς. Θα απέδιδον πράγματι, συγκρίνομεναι καὶ πρὸς τοὺς σχετικοὺς προπολεμικοὺς ἀριθμούς, τὴν πιστοτέραν εἰκόνα τῆς σημερινῆς θέσεως τῆς μεσογειακῆς μας ναυτιλίας.

Η ναυτιλίακη, λ. χ. κίνησις των Στενών διά το 1954 — την όποιαν δημοσιεύμενη κατετέωρ — καταδεικνύει τάς απόβασις είς την κατά σημαίας σύνθετιν της κινήσεως αυτής μεταβολάς, έτι δε και των περιορισμών των έκ Μαύρους Θαλάσσης και Δουνάβεως μεταφορών. Αύτό, κυρίως, σημαντικώς έχημισε το έλληνικον φορτηγον και προκάλεσε τον μαρασμόν των ναυτικών μας κέντρων.

Ούτω κατό το 1954, συμψώνας πρὸς τὰς τουρκικὰς στατιστικάς, διῆλθον τὰ Στενά πρὸς ἀμφοτέρας τὰς κατευθύνεσις 5751 πλοία, συνολικής χωρητικότητος 20.571.971 τόννων γκρός. Έξ αὐτῶν, 3084 πλοία, 11.609.430 τ. γκρός, προήρχοντο ἐκ τοῦ Αίγαιου καὶ τὰ ὑπόλοιπα 2667 σκάφη, 9.052.541 τ. γκρός, προήρχοντο ἐκ Μαύρης Θαλάσσης. Εἰς τὴν Κωνσταντινούπολιν προσήγγισαν πρὸς διενέργειαν ἐμπορικῶν πράξεων 1849 σκάφη, 7.738.526 τ. γκρός, ἐνώ τὰ ὑπόλοιπα, συνολικῆς χωρητικότητος 12.833.445 τ. γκρός, διῆλθον ἔκειπτον τράνζιτο. Ἡ Ἑλληνικὴ σημασία μετέχει τῆς ἀνωτέρω κινήσεως μὲ 295 μόνον σκάφη τόννων γκρός 735.777. "Ἐρχεται ὅδοις εἰς τὴν σειράν, μη πρώτην τὴν Τουρκοκύπριην (1768 πλοία, 4.707.096 τόννων) καὶ δευ-

με πρώτην την Γεωργίκην (1760 πλοΐα, 4,770,960 τόννων) και σε δεύτερην την Ιταλικήν (1944 πλοΐα, 2,770,561 τόννων).

Κατά το 1938 είς την κίνησην τών Στενών ή "Ελληνική σημαία ήρθε χρέος δευτέρα με 1322 σκάφη τόννων νέτ 1.962.606(τ.), με πρώτην την άγγλικην (1259 πλοΐα, 2,927,843 τόν.), τρίτην την Ιταλικήν (797 σκάφη, 1,556,728 τόν.) και τετάρτην την Τουρκικήν (1267 σκάφη, 1,535,706 τόν.).

Μέ μόνους τούς ολίγους αύτούς ἀριθμοὺς κατεδεικνύονται, πιστεῦμεν, αἱ ἐπελθοῦσαι μεταπολεμικῶς ριζικαὶ μεταβολαῖ. Αὗται αἱ 1322 διελεύσεις Ἑλληνικῶν πλοίων ἀπό τὰ γειτονικά μας Στενά ἀποτελοῦν πηγὴν ἡσαράς κινήσεως καὶ διὰ τοὺς λιμένας μας, τὸν Πειραιᾶ καὶ τὸν Σύρον. Ἀνεφοδιασμοί, ἀπικεσαί, μεταβολαὶ πληρωμάτων, γαυλοσεῖς καὶ ἔξοπλισμός τῶν πλοίων αὐτῶν, κατὰ μεγίστην ἀναλογίαν, ἐδῶ διενηργοῦντο. Τό κέρδος τῆς Οἰκονομίας μας ἡτο σημαντικόν, ὅπως καὶ τώρα μὲ τὰς 295 διελεύσεις εἶνε κατ’ ἀναλογίαν πολὺ περιωρισμένον.

Όταν θέση συγκεντρωθούν αἱ στατιστικαὶ τῆς λιμενικῆς κατὰ σημαίας κινήσεως μαζὶ ὅλων τῶν μεσογειακῶν χωρῶν, θά καταδειχθῆ πληρέστερον ἡ ἐπελθόντα μεταπολεμικῶν ἔκπτωσις τοῦ Ἀλεξανδρούπολοιο εἰς τὸν μεσογειακὸν τομέα· δόστις δὲν πάνει νὰ ἀποτελῇ τὸ ἀποδικτώπερον πεδίον ναυτιλιακῆς δραστηριότητος διὰ τὴν ἑθνικὴν ἡμῶν Οἰκουμέναν.

Ίδου καὶ ἡ ναυτιλιακὴ κατὰ σημαίας κίνησις τῶν Στενῶν διὰ τὸ

Σημείατι	Πλοία	T. γκρός	Σημείατι	Πλοία	T. γκρός
Τουρκική	1768	4.707.096	'Ολλανδική	63	132.678
'Ιταλική	944	2.770.561	Βουλγαρική	140	131.104
Νορβηγική	354	2.449.058	Κοσταρίκας	69	112.395
Φιλλανδική	230	1.644.353	Λιβερίας	16	95.280
Σοβιετική	337	1.560.812	'Ιπανανή	27	67.701
Αγγλική	197	1.050.398	'Ισραὴλ	26	67.396
Σουηδική	193	876.729	Αιγαυτική	17	55.948
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	295	735.777	'Ιανωνική	8	45.419
Γερμανική	240	677.264	Ούγγυρική	48	37.322
'Αμερικανική	88	648.881	'Ελλετική	12	30.663
Παναμαϊκή	124	634.960	Βελγική	13	20.194
Γαλλική	68	519.351	'Ονδοψιριανή	4	12.642
'Ολλανδική	174	473.857	Λιβανός	19	8.214
Αργεντινής	36	422.407	Συρίας	28	7.572
Δανική	62	220.651	Μαροκινή	1	3.805
Πολωνική	52	217.920	N. Αφρικής	1	2.799
Γιουγκοσλαβική	108	143.886			
					20.571.671

"Η ναυτιλιακή κίνησις τῶν Στενῶν κατά τὸ 1938 περιελάμβανε 7159 σκάφη, χωρητικότητος 13.094.780 τόν. νέτη καὶ κατενέμετο εἰς 22 ἐν ὅλῃ σημαίσαις, ἐπώνυμοι τῶν ὧδησιν αἱ κατά σειράν δώδεκα πρώται ήσαν αἱ ἀκόλουθαι·

Αγγλική	1259	τόν.	2.927.843
Έλληνική	1322	»	1.962.606
Ιταλική	797	»	1.556.728
Τουρκική	1267	»	1.535.706
Νορβηγική	297	»	769.399
Σοβιετική	347	»	759.543
Ρουμανική	339	»	690.322
Γερμανική	410	»	609.239
Γαλλική	186	»	582.457
Όλλανδική	231	»	401.160
Ηνωμένων Πολιτειών	104	»	320.751
Πολωνική	55	»	206.305

(*) Αἱ προπολεμικαὶ στατιστικαὶ ἀναφέρονται εἰς τόνους νέτ. "Ἄν τοὺς πολλαπλασιάσωμεν πρὸς 1.60 εὐρίσκομεν κατὰ προσέγγισιν τοὺς τόνους γκρός.

Cable Address:
INTERSHIP

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

Main Office and Warehouse:

1869 POWELL STREET

VANCOUVER 6, B.C.,
CANADA

ΑΙΑΣ ΑΧ. ΚΟΖΟΜΠΟΛΙΔΗΣ

έπιβατηγών καταλλήλων και διανευκτημάτων, ήλικίας κάτω των 20 έτών. Ο τρόπος διαθέσεως υπό τού Κράτους των 4 πλοίων των Ιταλικών Επανορθώσεων και ή μη αγορά πλοίων έπιβατηγών κάτω της 20ετίας υπό των πλοιοκτητών απότολευν, νομίζω, σαφείς ένδειξεις περί της όρθοτης του ισχυρισμού μου.

Εις τὴν ἀδυναμίαν τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας νὰ διαθέσῃ κεφάλαια διὰ πλοία ἐπιβατηγά κατὰ τῆς 20ετίας ὑπάρχει φυσικά καὶ ἡ ἀποψίς νὰ δώσῃ διὰ τοιαύτα πλοία χρήματα τὸ Δημόσιον. Εἰναι, δικαὶος, τοῦτο ἔφικτόν; «Ολοὶ γνωρίζομεν, διὰ τὸ Κράτος δὲν ὑπῆρχε πρόδημον εἰς παρομοίου εἰδούς ἀπόφασεις. Ἡ πεῖρα του ὄλων τε μὲ τὴν κολοσσιάν ζημιάν του ἀπὸ τὰ 4 πλοία τῶν ἵταλων ἐπανορθώσεων εἶναι διόνον νωπῆ. Αἱ ὄλαις ἀνάγκαιοι του δύνανται. Πρὸ αὐτῆς τῆς καταστάσεως διατί δὲν θὰ προσφύγῃ τοῦτο εἰς τὴν ιδιωτικὴν πρωτοδουλίαν συνεπεῖς καὶ πρὸς τὴν οἰκονομικὴν πολιτικὴν τὴν ὑποίσιν ἔχηγειλεν, διὰ τὴν ιδιωτικὴν πρωτοδουλίαν προσφέρεται νὰ καλύψῃ τὰς συγκοινωνιακὰς ἀνάγκαιας του μὲ πλοία παλαιότερα μὲν τῆς 20ετίας, ἀλλὰ κατὰ 20 καὶ 30 ἔτῶν νεώτερα ἀπὸ πολλὰ τῶν ὑπαρχόντων καὶ δὴ δοσάκις πρόκειται περὶ πλοίων μεγαλυτέρων, ταχυτέρων καὶ ἀνετωτέρων τῶν ὑπαρχόντων, ἀνεγνωρισμένης ἱκανότητος νὰ πλέωσιν εἰς ὄλας τὰς θαλασσαῖς τοῦ Κόσμου, πλοία ἀνήκοντα καὶ λειτουργούντα δῆδη εἰς συγκοινωνίας διεθνῶν γραμμῶν μεταξὺ χωρῶν ἐκ τῶν ἔχουσῶν τὸ προβάδισμα εἰς ἐμπειρίαν καὶ κατάρτισιν ναυτιλιακῆν;

Δίκαιον εἶναι νὰ τοισθῇ, διὰ σπανίως αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ συγκοινωνίαι ὑπῆρχαν ιδιαιτέρως ἐπικερδεῖς καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης τὸ Κράτος εἶναι λογικὸν νὰ διάκειται συμπαθῶς καὶ νὰ ἐνεργῇ ἐπιθυμητῶς εἰς ὅτι δύναται νὰ συντελέσῃ εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἐπάρκειαν. Τοῦτο, δικαὶος, ἀντενθείκυνται νὰ γίνεται εἰς βάρος τῶν ταξιδεύοντων. Καθίσταται, πράγματι, ἀκατανόητον νὰ λειτουργούν πλοία ἐπιβατηγά εἰς τὰς θαλασσαῖς συγκοινωνίας μας τὰς ὅποιας ἔχουν περάσει καὶ αὐτὸ τὸ 60όν ἔτος τῆς ήλικίας των καὶ νὰ ἀπαγορεύεται η ὑψωσις τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας καὶ ἡ λειτουργία εἰς τὰς Ἑλληνικὰς θαλασσαῖς πλοίων μεγαλυτέρων, ταχυτέρων, ἀνετωτέρων μὲ τὴν αἴτιολογίαν, διὰ ταῦτα δὲν εἶναι ἡλικίας κάτω τῶν 20 ἔτῶν. Εἰς αὐτὴν τὴν κατάστασιν ἔφθασαμεν δῆδη καθ' ἡ ἐποχὴν διοί γνωρίζομεν πόσα κενοὶ ἐμφανίζουν ἀπὸ τινος αἱ θαλασσαῖς συγκοινωνίαι, ιδίᾳ κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς μεγάλης κινήσεως.

Θὰ ἡμην, δικαὶος, αὐστηνήτης πρὸς δσα, κατ' ἐπανάληψην ἔχω κατὰ καιροὺς τοισθήναι ἀλλὰ καὶ πρὸς ὅτι πιστεύω, ἔαν ὑπεστήριξα σήμερον τὴν ἀποψιν πλήρους ἐλευθερίας εἰσόδου πλοίων ἐπιβατηγῶν. Ἀπὸ τοῦ σημείου, δικαὶος, τούτου μέχρι τοῦ σημείου νὰ μεταπέσωμεν διὰ τοῦ Νόμου τῆς δῆθεν 20ετίας εἰς τὰ πλοῖα ἡλικίας τῶν 50 καὶ 60 ἀκόμη ἔτῶν, ὡς δῆδη συμβαίνει σήμερον, ὑπάρχει καποία ἀπόστασις καὶ ἔνας μεγάλος παραλογισμός.

Ἡ ἀσφαλιστικὴ, κατ' ἐμέ, δικλείς δι' ὅσα δῆδη ἔχεθεσαμεν ἀνωτέρω, εὑρίσκεται εἰς τὸ Ν.Δ. 2687 (τοῦ 1953) τὸ φυσιοθὲν διὰ τῆς παρούσης Κυberνήσεως. Παρέχεται δι' αὐτοῦ πλήρης εὐχέρεια εἰς τοὺς ἀρμόδιους νὰ ρυθμίσωσι, καθ' ἡ ἐκτακτονία σκόπιμον καὶ ὑψ' οὐδὲ δρόμου συμφέρει τούτῳ εἰς τὸν Τόπον τὴν εἰσόδου ἀριθμοῦ τίνος κατατάλλων ἐπιβατηγῶν πλοίων κατὰ πολὺν νεωτέρων πολλάν ἀπὸ τὴ δῆδη ἐν υπεροείᾳ. Θὰ διευκολυνθῇ οὕτω καὶ δὲν θὰ ἀναχαιτιοθῇ η κρατικὴ προσπάθεια διὰ τὴν ἀναπτυξιαν τοῦ τουρισμοῦ. Θὰ δημιουργηθῇ καλυτέρα κατάστασις εἰς τὰς θαλασσαῖς μας μεταφορὰς, καὶ θὰ ἀπόφευχθον τὰς συγκοινωνιακὰ προβλήματα, τὰ ὅποια ἀντεμετώπισαν προσφάτως αἱ θαλασσαῖς συγκοινωνίαι μας. Ἀρκεῖ πράγματι νὰ λειτουργήσῃ ὁ Νόμος.

Πειραιεύς, 19 Μαρτίου 1955

Μετὰ πάσας τιμῆς
ΤΑΣΟΣ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

ΣΗΜ. «NAYTIKΩΝ XRONIKΩΝ»: Δὲν ἔχομεν λόγους ἐν γενικαῖς γραμμαῖς νὰ διαφωνήσωμεν πρὸς ὅσας ἀπόφεις ὁ κ. Ποταμιάνος ἀναπτύσσει διὰ τῆς ἐπιστολῆς του. Χαίρομεν ἀκόμη διότι καὶ αὐτὸς δὲν στέρει εἰς τὴν νόμῳ κατάργησην τῆς 20ετίας. Τὴν ἀνάγκην ἀλλως τε τῆς βελτιώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας μας κανεὶς δὲν ἥμπορει νὰ ἀρνηθῇ, πολὺ δὲ περισσότερον αἱ στήλαι αὐτοί, αἱ τελούσαι ἐν πλοίοι γνώσει τοῦ ὄλου ζητήματος. Ἐξεταστέον δέως: Τὰ πέντε ἡ ἡ ἀκτοπλοϊκά, που μᾶς χρειάζονται, πρέπει νὰ προστεθούν εἰς τὰ ὑπάρχοντα, ὅποτε ἔπιτείνεται ὃ δῆδη ἀλλως τε ὑφιστάμενος πληθωρισμός, ἢ νὰ ἀρχηστεύσωμεν σύν τοῦ χρόνου — ἐντὸς λ. χ. μιας τριετίας — ιστριθεὶς ἐκ τῶν ἐν υπερεσίᾳ, ἀντικαθι-

στῶντες αὐτὰ μὲ τὰ καλύτερα νεοαρχαρχόμενα;

Συμφωνούμεν μὲ τὸν φίλον ἐπιστολογράφον μας, διτὶ ἡ ζωροτέρα κατὰ τοὺς δύο ἡ τρεῖς μῆνας τοῦ θέρους ἐπιβατική κίνησις πρέπει ἀνετώτερον νὰ ἔξυπνετερηθῇ. Η προσφευτέρα διαρροήσις τῶν δρομολογίων καὶ ἡ καλυτέρα ἀντιμετώπιση τῶν ἀναγκῶν τῶν ἐνδιαμέσων προσεγγίσεων εἵμεθα βέβαιοι, διτὶ θὰ διευκολύνῃ σημαντικῶς τὴν ἔ-

πίλυσιν τῶν δυσχερείων, αἴτινες προέκυψαν κατὰ τὴν περιστινὴν θερινὴν περίοδον. Δὲν πρέπει νὰ παρορᾶται: «Οτι δύο ηδη σκάφη μεγάλα προστίθενται εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν, τὸ ἀγορασθὲν «Φιλιπποῖς» τῆς ἀτμοπλοΐας Καθούνιδου καὶ τὸ ὑπὸ ἀγοραν τῆς ἀτμοπλοΐας Φουστούνου καὶ ὅτι τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόδημα ὅσυτερον τὸν ἔρχομενον χειμῶνα θὰ μᾶς ἐλθῃ καὶ πάλιν πρὸς συζητησιν.

«Αν, δικαὶος, κατ' ἔξαιρεσιν ἀνέκυπτεν ἡ περίπτωσις, νηολογήσεως ἐνὸς ἡ καὶ δύο ἔστω πλοίων, ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 20 ἔτῶν, πληρούντα σύμως ὅλας τὰς προστομέσεις, ὅγκου, ταχύτητος καὶ ἀνέσεων, θὰ ἡδύνατο τὸ Υπουργείον, μέχρι τῆς ρυθμίσεως τοῦ δουλοῦ ζητημάτος, διὰ τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ νόμου περὶ προστελκύσεως κεφαλαίων νὰ τὰ νηολογήσῃ, χωρὶς νὰ φθάσῃ μέχρι τῆς καταργήσεως τῆς εἰκοσατίας. Διὰ τοῦ περιορισμοῦ τῶν 20 ἔτων καὶ διὰ τῆς βαθμιαίας ἀντικαταστασεως τῶν δῆδη ἐν υπηρεσίᾳ ἀκτοπλοΐων, θὰ ἐπιτύχωμεν τὴν βελτίωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς ἀκτοπλοΐας, χωρὶς νὰ δημιουργηθῶμεν καταστασιν πληθωρισμού, χειροτέραν τῆς σημειώνης, χωρὶς δηλαδῆ, νὰ καταστρέψωμεν τὴν ιδιωτικὴν προσπάθειαν, ητίς μόνη, ἀδοήθητος ἀπὸ τὰ ἐρεπιπλικά τοῦ πολέμου, ἀποκατέσθητε τὰς θαλασσαῖς συγκοινωνίας μας.

ΤΙ Δὲν Ξείνε

Προσφορὰ ἥρχισε νὰ σημειούνται μεγάλη μεσογειακοῦ τοννάζ, κατόπιν τῶν ὄσων ἡγοράσθησαν κατὰ τοὺς τελευταῖους μῆνας μικρῶν φορτηγῶν σκαφῶν. Η ὑποτιμητικὴ ἐπίδρασις τῆς προσφερομένης χωρητικότητος καθίσταται δῆδη αἰσθητή. Οι ναῦλοι διὰ τὰ τσιμέντα, ὅπως καὶ διὰ τὰ ἄλλα πορτών, ἀτινα ωροτέρων τελευταῖων κατηγορίων, ἀπέδειχαν κινησιν, ἐσημείωσαν πάσιν. Διερωτικόθεα πράγματα πώς, παρό τὴν ἀσύνδοσιαν τῆς σημαίας, τὴν ὑποίσιν φέρουν τώρα τὰ πλειστά τῶν νεοαγορασθέντων μεσογειακῶν σκαφῶν, θὰ ἀντικρύσουν οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν δαπάνας κινήσεως καὶ τῆς συντηρήσεως πλοίων παρηλίκων, μὲ μικράν τὴν ταχύτηταν καὶ μεγάλην τὴν κατανάλωσιν καυσίμου ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ δηζελοκίνητα σκάφη;

Πολὺ φοιδουμένη, διότι καὶ τὴν φοράν αὐτὴν ἡ ἀγοραστικὴ μας σπουδὴ διὰ ἀπότομὴ ἐπιζημία. «Ηγοράσθησαν σκάφη μειονεκτούντα εἰς συναγωγινιστικὴν ικανότηταν. Διετέθησαν κεφάλαια πολύτιμα — περὶ τὰς 800 χιλ. λιρῶν ἐντὸς τοῦ τελευταίου δωδεκεκτήνου — εἰς μίαν ἀμφιβόλου ἐκβάσεως ἐπιχείρησιν. «Ἐχομεν νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὰ ἴταλικὰ μότοραπις καὶ τὰ εὐθηνότατα εἰς δαπάνας ἐπανδρώσεως τουρικά. Μία σύγκρισις τῶν κίνησιν τῶν ιδικῶν μας πλοίων καὶ τῶν σύνταγμονταν αὐτὰ ξένων εἰναι ἀπογοτευτική. Κατὰ 25% εἰμεδα ἀκριβῶτεροι εἰπὸ τὴν λιθεριανὴν ἔστω σημαίαν. Εἰς τὸ σύνολον τῶν δαπανῶν κινήσεως, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ καυσίμου. Δὲν διοδέπομεν, ἀτυχῶς, τὴν δυνατότητα νὰ κροτίσωμεν τὴν θέσιν μας εἰς τὸν μεσογειακὸν χώρον, ἐφόσον διὰ δευτέραν φοράν μεταπολεμικῶς διεποίασαν τὸ σφάλμα οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ στραφούν πρὸς τὰ παρηλίκων τὰ παλαιά.

Τὸ Κράτος, διότι ποτὲ δὲν κατενόσησε τὴν πραγματικὴν ἀξίαν τοῦ μεσογειακοῦ σκάφους, οὐχί μόνον δὲν ἔδοθησε τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεως του, ἀλλὰ ὅπως διὰ τὰ πλοία τῶν γερμανικῶν ἐπανορθώσεων τὸ Κράτος ἔδειπταλεινήτης τοῦ τοπογράφου ἐπιδιολογημένην σπουδὴν τῶν ἐφοπλιστῶν διοί νὰ ἀποκτήσουν ἐν πλοίον, διὰ νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὸ ἐπαγγελμά των, διὰ νὰ προλάβουν τὴν παντελή τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων πολικίδευσιν. Τώρα χωρὶς κεφάλαια ἀρκετά διὰ τὴν ἀγοράν τῶν καλυτέρων πλοίων η καὶ τὴν ναυτηρήσην τῶν δηζελοκίνητων, ἐστραφησαν κατ' ἀνάγκην πρὸς τὰ παλαιά.

Τὸ Κράτος, διότι ποτὲ δὲν κατενόσησε τὴν πραγματικὴν ἀξίαν τοῦ μεσογειακοῦ σκάφους, καὶ τὸ πλεῖστον της βελτιώσεως τῆς θέσεως του, ἀλλὰ ὅπως διὰ τὰ πλευταῖον τῶν τοκογλύφων ἐπεδίωξεν ἐπὶ ἔτη τώρα νὰ εἰσπράξῃ τὰ ὄφειλόμενα τοκοχρεωδάντια ἀπὸ τὰ πλοία τῶν γερμανικῶν ἐπανορθώσεων, τὰ εἰς ἐξωφρενικά τιμάς ἐκποιημέντα.

Οὕτω παρὰ τὰς νέας ἀγοράς, η καταστασι τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας μας ἔξακολουθεῖ νὰ είναι κρίσιμος. Θὰ ὑποκύψωμεν εἰς τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν γειτόνων μας, ἂν δὲν θελήσωμεν μελετῶντες ἐπιστομέων τοῦ ὄλου πρόδημα τοῦ μικροῦ καὶ μετρίας χωρητικότητος σκάφους, δὲν χωρήσωμεν ἀποφασιστικῶς εἰς μέτρα διζικά, τείνοντα νὰ βελτιώσουν τὴν καταστασι του. Αἱ πιστωτικαὶ καὶ φορολογικαὶ διευκολύνσεις, δὲ περιορισμὸς τῶν δαπανῶν κινήσεως καὶ ἡ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ ἀλλας τινας ἐπιδιορθωσιες, τελῶν καὶ εισφορῶν, εἰναι τὰ σσα ἐν συντομοια ὑποδεικνύουμεν. Θὰ θελήσῃ καποίος νὰ ἀναλάβῃ τὴν πρωτοδουλίαν τῆς μελέτης, τούλαχιστον, τοῦ θέματος; Πολὺ τὸ ἀμφιβάλλομεν. Ο καλός μας, Υπουργός ἀνεμάτιστος πελαγοδομεῖ. Δὲν κατώρθωσεν ἀκόμη κατανόησιν σαφῆ νὰ ἀποκτήσῃ τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ πρόδημοτος.

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.

Πολύτιμος πηγή συναλλάγματος

Προβάλλει συχνά είς τὴν σκέψιν μας τὸ ἑρώτημα: Εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τῆς τουριστικῆς μας κινήσεως, τοὺς ὅποιους ἀπό τίνος μετὰ προσοχῆς ἡρχίσαν, αἱ ὄρμοδιαι ὑπερσίαι νὰ συγκεντρώνουν, περιλαμβάνουν καὶ τοὺς ἐπαναπατριζόμενους "Ἐλληνας ναυτικούς, ἔτι δὲ καὶ τοὺς ἐπιβαίνοντας πλοίων ποντοπόρων ποὺ καταπλέουν εἰς τοὺς λιμένας μας; Άυτὸς εἰνεὶ, πιστεύομεν, οἱ καλύτεροι, οἱ ἀποδοτικώτεροι, διὰ τὸν Τόπον μας ἐπισκέπται. Ομογενεῖς τὸν ἑξωτερικὸν εἶνε καὶ αὐτὸς. Δὲν εἴνε παραδοξολογία τὴν πραγματικότητα ἀποδίδει ἡ σκέψις μας αὐτῇ. Εἰς τὴν ἑνήν ἀξιοποιούν τὸν μόχθον τῶν οἰκογενείας τῶν — πέραν τῶν σῶν ἀποστέλλουν εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν — καὶ ἔρχονται ἐδῶ νὰ τὰ δαπανήσουν ὅλα. Θὰ προκίσουν ἀδελφὰς καὶ θυγατέρας, θὰ κτίσουν τὴν οἰκογενειακὴν στέγην καὶ βαθητήσουν τοὺς ιδιούς τῶν εἰς τὰς ἐπαγγελματικὰς αὐτῶν ἐπιδιώκεταις;

Εἰς τὸ ἑνεργητικὸν τῶν ἑστεδουμένων ἀπό τὸν ἐπανακάμπτοντα ναυτικὸν εἶνε καὶ τὰ ὄσα αὐτὸς εἰς ρουχισμὸν κυρίως θὰ φέρῃ διὰ τὴν οἰκογενειάν του. Φεύγει συνήθως μετὰ σάκκου διὰ νὰ ἐπιστρέψῃ μὲ σύκον ἀποσκευῶν. Δι' ὅλους τοὺς δικούς του κατὰ θὰ ἔχῃ ἀγόραστε. Τὸ ὑπερβάλλον τῶν ἀποσκευῶν τοῦ παλινοστούντος ναυτικοῦ ἔχει προκαλέσει καὶ ζητμαὶ ἐπὶ τοῦ ποίος εὐθύνεται νὰ τὸ πληρώσῃ. Ο ἐφοπλιστὴς ἡ ὁ ναυτεργάτης;

Ἄριθμοὶ τῆς κινήσεως αὐτῆς, τῆς παραγωγικῆς διὰ τὸν Τόπον μας, δὲν ὑπάρχουν. Υπολογίζεται πάντως, ὅτι τὸ τέταρτον τῶν εἰκοσι πεντε χιλιάδων ναυτικῶν, τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὴν ποντοπόρον ναυτιλίαν, ἐπισκέπτονται τὴν πατρίδα καὶ ἔτος εἴτε ἀπό τὸν ἀναπταυθόν, εἴτε ὡς πληρώματα πλοίων ποὺ καταπλέουν εἰς τοὺς λιμένας μας, εἴτε διὰ νὰ ἀποκτήσουν τὸ δίπλωμα τῆς εἰδικεύσεως τῶν.

Ἄυτοὶ οἱ χιλιάδες τῶν ναυτικῶν μας εἰσκομίζουν πολλὰ εἰς τὸν Τόπον μας. Περισσότερα θὰ ἥσαν τὰ κέρδη ἀν συχνότερα μας ἐπεσκέπτοντο. Η Ἑλλὰς κείται, ἀτυχῶς, πέραν τῆς συνήθους κινήσεως τοῦ διεθνοῦς ὑπερβαλλασσού ἐπιπορίου (Βόρ. Ἀτλαντικός — Βόρ. Ειρηνικός). Παρεκκλίνουν τὰ ποντοπόρα πλοῖα προκειμένου νὰ ἐπισκεφθοῦν τοὺς λιμένας μας. Εἰς μόνα τὰ δεξιεμένη πλοῖα εἰς ὄσα κατευθύνονται πρὸς τὴν Διώρυγα, θὰ ἐπετρέπετο ἡ ἀδάπανος παρέκκλισι, ἀν ἡδύναντο ἐδῶ νὰ θεραπεύσουν τὰς ἀνάγκας τοῦ δεξιεμενισμοῦ καὶ τῶν ἐπισκευῶν τῶν.

Ἡ προσπάθεια, ὅμως, νὰ καταστήσωμεν δυνατὴν τὴν συχνοτέραν ἐπισκεψιν τῶν Ἑλληνικῶν λιμένων ἀπό τὰ φορτηγά μας, τὰ μικρὰ καὶ τὰ μεγάλα, ἀποτελεῖ ὑπόθεσιν ἐξόχως παραγωγικήν. Πλὴν τῶν γνωστῶν ἀλλων ὠφελμάτων, οἱ ἐδῶ δαπάναι τῶν ναυτικῶν μας, ἡ συχνότερα ἐπισκεψις τῶν οἰκογενειῶν τῶν πρέπει νὰ συνυπολογίζωνται. "Ἄν, δηλαδή, εἰς τοὺς ἐπαναπατριζόμενους είχομεν νὰ προσθέσωμεν καὶ τὰ πληρώματα ὑπερεκάτων ὡκεανοπόρων πλοίων, ὁ ναυτεργατικὸς παράγων διὰ τὴν τουριστικὴν μας ὑπόθεσιν θὰ ἀπέβαινε πλέον ἀξιόλογος. Αὐτοὶ οἱ τριάκοντα τέσσαρες, ἄνδρες τοῦ πληρώματος ἐνὸς λίμπερτο, καταπλέοντας ἐδῶ πρὸς ἐκφόρωσιν, θὰ δαπανήσουν τὰ πλαταπλάσια, τῶν ὅπων ξένων θὰ μᾶς ἐπισκεφθοῦν διὰ τῶν γνωστῶν κατὰ τὸν χειμῶνα καὶ τὴν ἀνοιξιν περιηγητικῶν τοξιδίων τῶν ὑπερωκεανίων.

"Ἄπο τὸ δέλιγα, ποὺ ὑπέμειναν μετὰ τὸν πόλεμον, ναυτικά γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς, ἡθελήσαμεν ἀριθμούς τινας νὰ συγκεντρώσωμεν ἐπὶ τῶν ὄσων κατεβλήθησαν πρὸς ἐξόφλησιν ἢ ἔναντι τῆς μισθοδοσίας τῶν εἰς τὰ πληρώματα τῶν ἀλαχιστῶν φορτηγῶν, ποὺ ἐπεσκέψησαν κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας τὸν λιμένα μας. Ἀπὸ τρία καὶ μόνον σκάφη αἱ πληρωμαὶ αὐτὰ ἐφθασαν τὰς 3 ½ χιλιάδας λιτῶν Ἀγγλίας. Κατεβλήθησαν εἰς δραχμὰς καὶ τὸ ἀντίστοιχον συνάλλαγμα εἰσεπεράχθη ἀπὸ τὴν Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος. Αὐτά τὰ ποσά χαρακτηρίζονται ως ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα. Δὲν ἡμποεῖ, μῆπως, νὰ θεωρηθῇ καὶ ὡς τουριστικὸν; Προσωρινὴ εἶναι ἡ ἐδῶ διαμονὴ τοῦ ναυτικοῦ μας. Θὰ φύγη πάλιν εἰς τὰ ξένα. Ἔκει τὸν βιοπορισμὸν τοῦ ἀναζητεῖ.

Καὶ τὸ ουμέτρασμα: "Ἐπιδιόκουτες τὴν εύρυτεραν συμμετοχὴν τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὰς ἑθνικὰς μεταφορὰς, ἀνασυγκροτούντες τὴν βιομηχανίαν τῶν ἐπισκευῶν, ἐπιζητούντες, δηλαδή, τὴν συχνοτέραν ἐπισκεψιν τῶν λιμένων μας ἀπό τὰ πολλὰ Ἑλληνικὰ πλαισιοτήσιας ποντό πόρω σκάφη, δὲν θὰ πρέπει νὰ ὑπολογίζωμεν εἰς τὰς ὄσα θὰ ἀποκομισθήσουν ἐδῶ τὰ πληρώματα, χωρὶς νὰ πασαβλάπτεται καὶ τὸ γεγονός, ὅτι εἰς ἄλλους ξένους θὰ ἥσαν ὑποχρεωμένους οἱ ναυτικοὶ μας νὰ δαπανήσουν μέρος τῶν ὄσων ἐδῶ θὰ εἰσποάδουν καὶ ἐδῶ θὰ ἐδούντο.

Καθ' ἣν στιγμὴν μὲ ἀγωνίαν πασακολουθεῖται ἡ καθημερινὴ πορεία τοῦ ισοδύνιου τοῦ ἑνωτερικῶν μας πληρωμῶν, ἐνῷ πολλά δαπανῶνται διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν ξένων καὶ τῶν ὄμογενῶν τοῦ ἑξωτερικοῦ, δὲν θὰ πρέπει νὰ μᾶς διαφεύγῃ ἡ παραγωγικὴ ἀξία τοῦ ναυτεργατικοῦ παράγοντος. Αὐτὸς, ἀτυχῶς, μᾶς ἀπέμεινεν. Είναι ἀπό τὰς πολυτιμοτέρας πόργος τῶν ἀδήλων πόρων τοῦ Τόπου μας. Πάση θυσίᾳ ὄφειλομεν νὰ τὸν ἀξιοποιήσωμεν εἰς τὸ μέγιστον δυνατὸν δρίον.

Εἰς τὸν παράδεισον τῆς ἀσυδοσίας

- "Αμισθος Ἐλλην πρόενος διορίζεται εἰς τὴν Μονρόδιαν τῆς Λιβερίας. Ἡτο μία ἀνάγκη νὰ εὔρισκωμεθα εἰς ἑταφήν μὲ τὴν χώραν, ἡτις κατέστη ἡ δευτέρα πατρίς τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ ἡτις τόσα, τεράστια τὴν ἀληθεία, συμφέροντα τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ καλύπτει διὰ τῆς σημαίας της.

"Ἡ χώρα, ἄλλως τε, τῶν ὑπολειμμάτων τοῦ δουλεμπορίου ἵσως νὰ ἔχῃ πολλὰ τὰ ἀνιδιαφέροντα νὰ πληροφορήσῃ καὶ τοὺς ἐδῶ ἀρμοδίους, ἀν ὃ "Ἐλλην πρόενος θελόντα διὰ τακτικῶν τοῦ ἑκθέσεων νὰ τοὺς ἑημέρωσην ἐπὶ τῶν ἔκει ἐφαρμοζόμενων λυσιτελῶν μεθόδων προσελκύσεως κεφαλαίων καὶ τῶν ὑπέρ της λιβεριανῆς ναυτιλίας θεσπιζομένων

Μᾶς πληροφοροῦν ὅμως — αὐτὸς ἀσφαλῶς θὰ ἐνδιαφέρῃ τοὺς ἐφοπλιστας μας — ὅτι πρόκειται νὰ ἀρχίσῃ ὁ διορισμὸς καὶ λιβεριανῶν προξένων εἰς τοὺς διακόφορους λιμένας τοῦ ἑξωτερικοῦ. "Ἄν είνει πράγματι ἀκριβῆς ἡ διαπροφορία, δὲν ἀποκλείεται νὰ ἰδωμενεῖς καὶ τοὺς πρόξενους τῆς Λιβερίας — θὰ εἰνεὶ, ἀρδε γε, μαύροι; — παρεμβαίνοντας εἰς τὸ τῶν πλοίων, ὅπως καὶ οἱ μιγάδες πρόξενοι τῶν ἀλλων ἀσυδότων σημαίων τῶν δημοκρατιῶν τῆς Κεντούρας Ἀμερικῆς. Αἱ γνωσταὶ ὑπερωρίαι, αἱ ἐπιθεωρησίες τῶν «ἄρτικλες» καὶ ἐν συνεχείᾳ ὁ πρός πληρωμὴν λογαριασμός, θε περιορίσουν πεις τὸν κρατούντα ἐνθυσιασμὸν διὰ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

Ἀναπόφευκτος εἶνε ἡ ἐξέλιξις αὐτῆς. "Οσον καὶ ἀν εἴνει ὑποτυπώδες η μικρὸν ἔνα Κράτος, δόσον καὶ ἀν στερῆται ναυτικὸν παραδόσεων, δὲν

ἡμπορεῖ γὰρ ἀγνοήσι τὸ γεγονός, ὅτι τὸ ἑθνικὸν του σῆμα περιάγεται ἀνὰ τὴν Υδρογειον ἐπὶ πλοίοι, ποὺ ἀνήκουν εἰς ξένους καὶ ξένα εἰνε τὰ πληρώματα των. Καποιοι ἀπόπειταιν θὰ ζητήσῃ εἰς τὸ τέλος νὰ ἔχῃ, ὅταν μάλιστα τόσον συχνά οἱ ἐπικρίσεις διατυπώνται κατὰ τῆς ἀσυδοσίας τῶν πλοίων αὐτῶν ἀπό μέρους διεθνοῦς κύρους ὄργανισμῶν,

Ταὶς δαπάναις, ἄλλως τε, τῆς ἐποπτείας αὐτῆς θὰ τὰ πληρώματον τὸ πλοίο καὶ οἱ σχέσις τοῦ λιβεριανὸν δημόσιον. Τὰ προξενεῖς ὁδοισμένων μεγάλων λιμένων εἰνε ὑπόθεσις προσδοδόρος, ὅταν τόσα πολλὰ καὶ μεγάλα εἰνε τὰ λιβεριανὰ σκαφή. Τὸ παράδειγμα τοῦ Παναμήν εἰνε, ἀλλως τε, ἀξιομιμητον. Χάρις εἰς τὴν μεγάλην ὑπὸ τὴν παναμακήν δημοκρατίαν εἰς τὸ ἑξωτερικόν. Διευκολύνει τοὺς παραστάσιας τῆς παναμακής εἰς τὸ πλοίον τοῦ λιμπερτού. Παντεύοις οἱ παναμέζοι πρόξενοι εἰνε παρόντες. Τὰ πλοία πληρώματον τὸ λιβεριανὸν

Κάποτε — οἷς πολὺ ἀργά — θὰ ἀποκτήσῃ καὶ ή Λιβερία συνειδησιν τῆς θέσεως τῆς μεταξὺ τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν. Τρώγοντας ἔρχεται η ὄρεξις. Ισως οἱ τρίτοι, οἱ ζηλόφθοροι στρέφονταις τὸ βλέμμα πρὸς τὰς ἐπιχειρηματικὰς κατακτήσεις τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, νὰ τῆς ὑπόδειξουν τὰ πόσα ἀπό τὴν πεντηκόντα τῆς παναμακής λιμπερτούς. Τότε καὶ ή λιβεριανὴ σημαία δέν είνε πλέον ὑπὸ την παράδεισον τῆς θέσης της ἀσυδοσίας. Θὰ την ἀποφεύγουν οἱ ἐφοπλισταί, ὅπως ἀπὸ τὴν παναμακήν της Χονδούρας καὶ τελευταίως ἐν τινι μέτρῳ τὴν παναμακήν.

'Η μόνη προσπάθεια'

Δὲν εἴνε ἀπίθανον τὸ ταξίδιον ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν μηνῶν τοῦ Στρατάρχου Παπάγου εἰς τὴν Ἀμερικήν. Είνε μία μοναδικὴ εὐκαιρία νὰ τοποθετηθεί παρὰ τὴν Αμερικανικὴ Κυβερνήσει κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον τὸ αῖτημα τῶν πεντηκόντα λιμπερτούς, μὲ ἐπίδιας θετικά νὰ τὸ ίδωμεν ίκανοποιούμενον.

Θὰ πρέπει, ὅμως, ὁ χειρισμὸς τοῦ ζητήματος νὰ γίνη ἀπό τὰ κατάλληλα πρόσωπα, πρόποδα, πρὸ παντός, ὅμως, νὰ ἐνημερωθῇ ὁ Στρατάρχης ἐπὶ τὸν αἴτηματος καὶ νὰ γνωσθῇ τὴν παραγωγικὴν συμβολὴν τῶν πεντηκόντα σκαφῶν εἰς τὴν Οικονομίαν τῆς Ἐλλάδος.

Οἱ Ἀμερικανοί, εἰμεθα βέδαιοι, διὰ τὴν παραχωρήσεως δέν θὰ ἀφίστανται τῆς πραγματικότητος, ἐφόσον πεισθοῦν, ὅτι η ἑθνικὴ μας Οικονομία θὰ ἀποκομισθεῖ κέρδη ἀπό τὰ σκάφη αὐτὰ καὶ οἷς μόνον οἱ ἀγορασταί των ἐφοπλισταί.

Τὴν ἀδιάβολην δυντυχῶν — διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν τὴν ἀντίδοσιν — συναντῶμεν εἰς τὰ σχετικὰ μὲ τὴν ὑπόθεσιν αὐτὴν ἐνεργείας μας. "Ο ἀρμόδιος Υπουργὸς δέν τὴν πιστεύει. Οἱ ἐφοπλισταί — οἵσοι ἔχουν τὰ πολλὰ πλέον πλοῖα — δέν βλέπουν τὸν λόγον νὰ ἀπασχολούνται. Οἱ ἀμεσώτερον ἐνδιαφερόμενοι, αὐτοὶ ποὺ ἀπεκλείσθησαν ἀπό τὰ εκατὸν λιμπερτούς, εἰς οὐδεμίαν συντονισμένην ἐνέργειαν προσθανούν.

Καὶ ὅμως ἡ προσπάθεια διὰ τὸ 50 σκάφη ητο ή μόνη πού, ἐπιτυχάνουσα, θὰ μᾶς διέπρεπε μὲ καποιαὶ αἰσιόδοξιαν νὰ ἀτενίζωμεν τὴν οὐρίον τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας.

Harbour, coastwise and deepsea towage



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

MORAN
TOWING AND TRANSPORTATION

17 BATTERY PLACE: - NEW YORK - CABLE: "MORANTOW,"

Ορθόταται ύποδειξεις

Πρὸς τὸν πολυπράγμονα 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας ὑπέδειξε δι' ἔγγραφου τῆς ἡ 'Ενωσίς τῶν 'Εφοπλιστῶν' νὰ πάση ἀναμοχλεύων ἐκ τοῦ μὴ ὄντος τὴν κειμένην φορολογικὴν νομοθεσίαν διὰ τὰ πλοῖα.

Αἱ γραφειοκρατικαὶ διευκολύνσεις εἰς τὰ της βεβαιώσεως τοῦ φόρου πρέπει νὰ γίνουν, ὅπως ἄλλως τε ἀπὸ μακροῦ ὑπεδειχθῇ. Μίσος ἀπόφασις τοῦ 'Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν εἶνε ἀρκετή. Νομοθέτημα, ὁμως, ἀπόδειπτον εἰς τροποποιήσεις τοῦ νόμου 1880⁵¹, πρέπει, ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθῆκας, νὰ μὴ φθάσῃ μέχρι τῆς Βουλῆς.

Η 'Ενωσίς τῶν 'Εφοπλιστῶν' τελοῦσαν επ' πλέον, ὅτι ἡ προσδιδούμενη δημοσιότης εἰς μελετώμενα δῆθεν μέτρα περὶ φορολογικῶν ἀπάλλαγῶν η καὶ βασικῶν τροποποιήσεων τῆς φορολογίας τῶν πλοίων παραβλαττεῖ ζωτικὰ τῆς Ναυτιλίας συμφέροντα, δημιουργεῖ ἐντυπώσεις, τὰς ὁποῖας ἔχουμεν κάθε λόγον νὰ ἀποφεύγωμεν.

Δεν ἀποκλείεται ώρισμένα αἰτήματα φορολογικῶν διευκολύνσεων, διὰ τὰ μικρὰ ἴδιως σκάψη καὶ τὰ μεσογειακά, νὰ είνει δίκαια καὶ ἡ ἰκανοποίησίς των ἐπιβεβλημένη ἔξ αὐτοῦ τοῦ γενικεύτερου συμφέροντος τῆς Οἰκονομίας μας. Θά πρέπει, πάντως, εἰς εὐθετήρων χρόνον νὰ ἀναβληθῇ ἡ περὶ αὐτὰ συζήτησης. 'Αν, πράγματι, ὁ κ. 'Υπουργός ἐνδιαφερεῖται, καὶ θέσεων, διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, ἀς περιορίστη πρὸς τὸ παρόν τὸ μένος τῶν ἀναμορφωτικῶν τοῦ διαθέσεων εἰς ἄλλα πεδία τῆς ὑπουργικῆς δραστηριότητος. 'Εχει τόσων πολλῶν ζητημάτων νὰ ἐπιληφθῇ ὁ θύμησιν, ὃν τὸ θελήση, ὥστε νὰ τοῦ περιστερεύῃ καὶ τὸ φορολογικὸν τὸν. Δεν θὰ ἰκανοποιήσῃ βεβαίως τῶν δίγιων τὰς ἀνεδοκίκας εἰσηγήσεις, θὰ ἀποφύγῃ, ὁμως, τὸν σάλον δυσαρέστων διὰ τὸν ἐφοπλισμὸν συζητήσεων, ὃ ὀποῖος πάντως εἰς βάρος τῆς ναυτιλίας θὰ καταλήξῃ.

Η σωφροσύνη αὐτὰ ὑπαγορεύει. 'Ελπίζομεν νὰ συμμορφωθῇ πρὸς τὰς ἐπιταγάς της καὶ ὁ κ. 'Υπουργός.

Η ναυτιλία καὶ αἱ ἔξαγωγαι

'Απαριθμῶν εἰς ἐπιστολὴν τοῦ πρὸς τὴν 'Καθημερινὴν' ὁ 'Υπουργὸς τοῦ 'Εμπορίου κ. Μακκᾶς τὰ μέτρα, ποὺ πρόκειται νὰ καθιερωθοῦν διὰ τὴν προώθησιν τῆς ἔξαγωγικῆς μας προσπαθείας, ἀναφέρει καὶ τὰ ἔξης:

'Τοῦ μέτρα, τὰ ὅποια θὰ ληφθοῦν, θὰ καλύψουν, πιστέων, δλας τὸς πλευράς τοῦ προβλήματος. Καὶ τὸ δικτυον τῶν ἐξαγωγῶν μας θὰ ἐνθωρυνθῇ. Καὶ ὡς συμπεχῆ μας εἰς διεθνὲς Εμπορικῆς Ἐκθέσεις θὰ διοργανωθῇ ἐπὶ τὰ βελτίων, ὡς ὅλως τε πρωτοποίηται καὶ ἡ αἰσιοδοσία ἐφανίσται τῆς 'Ελλάδος εἰς τὴν τελευταῖαν. 'Ἐκθεσιν τῆς Φραγκούφορτης. Καὶ τῆς χρηματοδότησεως τῶν ἐξαγωγῶν μας ἡ ἐξαιρετική στάθμη διατήσεων διὰ τὸν πλευράν την διατήσεων προϊόντων μας δοθεῖται. Καὶ τὸ κόστος σφραγίδων καὶ ἡ συναγωνιστικότης τῶν ἐξαγωγῶν προϊόντων μας δοθεῖται. Εντὸς γ' ἀντιμετωπίουν τούτα νικηφόρας τὰς διεθνεῖς τιμάς. Καὶ ιδιαίτερο προσπόθετο θὰ καταδύληθῃ, ἐν συνεχείᾳ τῆς ήδη καταβόλημένης, διὰ τὸ ἀνοιγμα νέων ὄγων καὶ διὰ τὴν ἐπιτευχίην ὅπως ἀπανανούχων ὄγωροι ηδη ἀποδείξεισι πολύτιμοι, ὡς ἡ τῆς Βραζιλίας καὶ τῆς Αιγύπτου. Συντομώς ἄλλως, τε θὰ ἔξαγελθούν καὶ εἰς συγκεκριμένους μορφαῖς, τὰς ὅποιας θὰ λάβουν τὸ διάφορα ταῦτα μέτρα, τὸ σύνολον τῶν ὅποιων ⁵² ἀποτέλεστο πραγματικὸν σταυροφράγιον.

'Εχουμεν, ὁμως, μὲ λύπην μας νὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι τὰ πάντα ἀντιμετωπίζει ἡ σκέψις τοῦ κ. 'Υπουργοῦ διὰ νὰ ἐπιτύχῃ ἡ «σταυροφρίων» του, πλὴν τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς πολυτίμου — καθ' ὥμας — συμβολῆς της εἰς τὴν προσπάθειαν.

'Ομιλεῖ περὶ κόστους τῶν προϊόντων καὶ ἀγνοεῖ τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς, τοὺς ὑψηλούς ναυλούς τῶν ξένων πλοίων, τῶν ὑπὸ μορφὴν «τραστ» συνηστιμένων. 'Υποδεικνύει τὸ σνοιγμα νέων ὄγων καὶ παραβλέπει τὸ ἀξιώματος: «Τὸ ἐμπόριον ἀκολούθει τὴν σημαίαν». 'Ἐπιδιώκει τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ διὰ τῶν πρεσβοτερῶν ἐξαγωγῶν καὶ οὐδὲν ἀνασφέρει περὶ τῆς συμμετοχῆς εἰς τὰς μεταφοράς των τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, τῶν προσφερομένων μάλιστα νὰ δεχθοῦν καὶ ναυλούς εἰς δραχμάς (πρότασις τῆς 'Ελληνικῆς διὰ τὰς σταφιδοῖς).

'Ομιλῶν πρὸ μηνῶν εἰς τὴν Θεσσαλονίκην ὁ κ. Μακκᾶς εἶχεν ιδιαίτερως τονίσει καὶ τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας τὴν παραγωγικὴν συμβολὴν εἰς τὴν ἔξαγωγικήν μας προσπάθειαν. Τώρα τὴν ἐλησμόνησεν. 'Ἄσ μος ἐπιτραπεῖ με τὰς παρατηρήσεις αὐτὰς νὰ ὑπενθυμίσωμεν εἰς τὸν κ. 'Υπουργὸν τὴν ὑπαρξίαν τῆς καὶ τὴν ἀξίαν πάσης προσοχῆς προσφορὰν τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς.

Η αισχρὰ συναλλαγὴ

Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ ὄροι τελευταίων ἀντεστράφησαν, ὅτι ἡ ζήτησις εἰδικεύμενων ναυτεργατικῶν χειρῶν εἶνε μεγαλύτερα τῆς προσφορᾶς, δὲν ἔτασε, δυστυχώς, αισχοῦ νὰ ἀσκήσαιται ἡ ἐκμετάλλευσις όχι μόνον τῶν ἐπιθυμούντων νὰ ἀκολουθήσουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα νέων ἀνειδικεύτων, ἀλλὰ καὶ αὐτῶν τῶν μὲ προϋπηρτείσαν ναυτικῶν, οἱ ὄποιοι δὲν ἔτυχεν νὰ διαθέτουν τὰ μέσα η νὰ ἔχουν γνωστούς ἐφοπλιστὰς καὶ πλοιάρχους;

Αἱ χρυσαὶ λίραι ήσαν καὶ εἶνε, ἀτυχῶς, εἰς τὴν ἡμερήσιαν διάταξιν. 'Ερευνα ἐπισταμένη ἀπὸ ἀστυνομικούς μὲ γνῶσιν, ὁμως, προσώπων καὶ πραγμάτων, πολλὰ τὰ ἀπιστεύτως σκανδαλώδη θὰ ἀπεκαλύ-

πε. Τὸν πλοῦτον ἀποκομίζουν ώρισμένα ἀτομά εἰς βάρος τῶν ἀτυχῶν ἀνέργων. Εἰς τὰ καφενεῖα τῆς παραλίας τοῦ Πειραιῶς η συναλλαγὴ ὁργιάζει. Πρέπει νὰ τὴν παρακολουθήσῃ κανεὶς ἐγγύτατος· νὰ ἀκούσῃ τὰ θύματα τῆς ἐκμετάλλευσεως κατονομάζονται τοὺς μεσάζοντας των ὄπαστης τῶν προσφύγων, δῆθεν εἰς τὰς ὑπηρεσίας των καὶ ὁ διεξάγων τὴν ἔρευναν ἀστυνομικός, διὰ νὰ ἐπιτυχωμένην τὴν ἀποκαλυψίαν τῆς σωματεμπορίας αὐτῆς.

Δεν εἰμεδα εἰς θέσιν πρὸς τὸ παρόν νὰ ὑποδείξωμεν τὰ προληπτικὰ μέτρα κατὰ τὰ τοιαύτης ἐκμετάλλευσεως. 'Ισως νὰ ἔπειπε τὸ Γ.Ε. Ν.Ε. νὰ ἀναλάβῃ δι' εἰδικῆς ὑπηρεσίας νὰ παρακολουθῇ καὶ τὰς κινήσεις τῶν μεσαζόντων. Δεν πιστεύουμε νὰ είναι σύγωνας. 'Ολίγη πάντως προσπάθεια χρειάζεται διὰ νὰ ἐπισημανθούν. Μεταξὺ τῶν ὄπων θὰ θεωρηθοῦν ὡς ὑποπτοί, εὐχερέστερον θὰ ἀνευρεθούν καὶ οἱ ἔνοχοι.

Αἱ ἀδικοὶ ἐπικρίσεις

Θὰ μᾶς ἐπιτρέψουν οἱ φίλοι ἐκδόται τοῦ περιοδικοῦ τῆς 'Ενωσεως Μηχανικῶν νὰ συστήσουμεν εἰς αὐτοὺς μὲ περισσότεραν προσοχὴν νὰ ἐπιλαμβάνωται τῆς κριτικῆς ἐπὶ δεμάτων, μάλιστα, κειμένων ἐκτός τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν ἀρμοδιότητος. 'Ασχολούνται εἰς τὸ τελευταῖον φύλλον τῆς 'Ενωσεως μὲ τὰς φοιλᾶς τῶν ἔξ απανορθώσεων πλοίων καὶ ἐπικίνουν τὸ καταρτισθέν νομοσχέδιον, χωρὶς νὰ ἔχουν, τούλαχιστον, ἐνημερωθῆναι καὶ ἐπὶ τῶν λεπτομερειῶν τοῦ διλού ζητήματος. Καὶ διότι οἱ περὶ τὴν ἔκδοσιν τοῦ περιοδικοῦ *"Ένωσις"*, δὲν τὸ ἐπραξαν, ἀναλαμβάνουν ἡμεῖς νὰ τούς πληροφορήσωμεν.

Οἱ ἀγορασταὶ τῆς γερμανικῶν ἐπανορθώσεων φορτηγῶν σκαφῶν δὲν ἔχητοσαν—οὐτὶ τόρα, ἀλλ' ἀπὸ τοῦ 1949—τὴν διευκόλυνσιν τῶν διφειλῶν των πρόπτων τὸ Δημόσιον, προβάλλοντες τὴν νομισματικὴν ἀναπροσαρμογήν. 'Η σχέσις δραχμῆς καὶ δολαρίου εἰναι ποσά ἀσφαλιστικῶν διὰ τὰ δινισθέντα κατὰ τὸν πλοέμαν σκάφη των.

Λόγω τῶν μεγάλων τοκοχρεωλυσίων, μὲ τὰ ὅποια ἐπειδαρύθησαν, ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν πλαιών αὐτῶν σκαφῶν κατέστη ἀδύνατος. Τὰ πλεῖστα ἀπὸ ἔτῶν σκάφη εἰς τὰς ὑπόλητέρας τιμάς, ποὺ ἐπληρώθησαν μεταπολεμικῶς εἰς τὰ τοιαύτης κατηγορίας πλοία, διότι ηδηλούνται περισσότεροι, τὰ ἐλάχιστα ποσά ἀσφαλιστικῶν διὰ τὸν πλοέμαν σκάφη των.

Ἐπὶ πλέον τὸ Κράτος διέπραξε καὶ μίαν ἀλλην ἀδικίαν κατὰ τῶν αὐτῶν ἀγόραστων. 'Όταν, πρὸ τετρακοσίων τοῦ πολέμου τῆς Κορέας, ἔζητοσαν οὗτοι τὴν ἀδειαν τῶν πλαιών, λόγω τοῦ πολέμου τῆς Κορέας, ἔζητοσαν οὗτοι τὴν ἀδειαν τῶν πλαιών εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἵνα καὶ τὸ Δημόσιον εἰσπράξῃ, τὸ λοσθεῖν του εἰς τὸ ἀκέραιον καὶ αὐτοὶ ἀπαλλαγοῦν τῆς περαστέρως οἰκονομικῆς καχεῖδος, λόγω τοῦ ἀδινάτου τῆς ἐκμετάλλευσεως πλοίων διαπλέουν τὸν νὰ είναι ικανοποιητικαί. Εἰναι, ίσως ἀνεκταί, ὑπὸ τὰς κρατούσους εἰς τὰ διαστήματα των.

Τώρα, εἰδὲν, ἐπὶ τέλους, τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος κάπτοι νομοσχέδιον ωριμίζον τὸ ζήτημα τῆς ὅλης φοιλῆς. 'Αγνωστου ἀν τελικῶς θὰ θέσηται πρότερον τὸν πολέμον τοῦ νὰ είναι ικανοποιητικαί. Εἰναι, ίσως ἀνεκταί, ὑπὸ τὰς κρατούσους συνθῆκας.

Καὶ διὰ νὰ τελειώνωμεν: Τὴν νομισματικὴν ἀναπροσαρμογήν μόνοι οἱ ἀγόρασται τῶν τεστώρων ἀκτοπλοίων, τῶν ναυτηγηθέντων διὰ τῶν ιταλικῶν ἐπανορθώσεων, ἐπεκαλέσθησαν, καὶ πολὺ δικίως, ἀφοῦ εἰς τὸν ναυλολόγιον, ὅπερ δὲν πήδηται παρὰ μόνον κατὰ 20%, ἔνονται τῆς αὐλήσεως τοῦ τοκοχρεωλυσίου κατὰ 100%.

Ἐχομεν δι' ἐπλιθος, διτὶ θὰ ἀναγνωρισθοῦ καὶ ἀπὸ τὸ περιοδικὸν τῆς 'Ενωσεων τῶν Μηχανικῶν ἡ ἐσφαλμένη δάστις τῶν ἐπικρίσεων, χωρὶς νὰ πάνωμεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι η κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀσκουμένη συχνά εἰς τὰς στήλας τοῦ δέσιο πολεμική καὶ, μάλιστα, η ἀνέυθυνος, δὲν είνει εἰς την πετελεστική τῆς ὀφρονικῆς συνεργασίας, ητὶς προϋποτίθεται, ὅτι πρέπει νὰ ὑπάρχῃ εἰς τὰς σχέσεις πλοιοκτησίας καὶ ναυτικῆς ἐργασίας.

Οἱ ὄρεστιοι!

Μετοξύ τῶν βασικῶν προσόντων τοῦ ἀκάστοτε προοριζομένου διὰ τὸ δέσιο τοῦ 'Υπουργοῦ, τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, θὰ ἔπειπε νὰ θέωρετο καὶ ἡ καταγωγὴ τοῦ ἀπὸ μίαν γηνήσιας ναυτικήν περιοχὴν τῆς Ελλάδος. Οὔτε ὑπερβολική θὰ ἔτη μία τοιαύτη ἀδικίας, φρονούμεν, οὔτε καὶ ἀδικαιολόγητος, ὅταν διὰ νὰ ὑπερετήσῃ τις ὡς ἀπλούς κληρωτός εἰς τὰς τάξεις τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ, εἰναι ἀναγκαῖον σχεδὸν να ἔχῃ γεννηθῆ η νὰ ἔχῃ ζῆση εἰς τὴν νησιωτικήν η τὴν παρα-

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON-WASHINGTON-ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO.

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENTS:
GEORGE CARRAS INC.

17 State St.—NEW YORK N.Y.

Cable CARRASBRO

θαλασσίαν Ἐλλάδα. Διὰ τὸν προϊστάμενον ἐπομένων τοῦ ὑπουργείου, τὸ ὅποιον ρυθμίζει τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν μᾶς κατ' ἔξοχὴν ναυτικῆς χώρας, δεν θὰ ἡτο παράλογον νὰ ἀξιούται, ὅπως γνωρίζει τὴν ὄψιν τῆς θαλασσῆς καὶ τὴν ὑφήν της οἰκονομικῆς δροστηρίοτος, ἡτὶς δὲ αὐτῆς ἀναπτυσσεται. Εἰς οἰκείον κλῖμα θὰ ειργάζετο ούτος καὶ πλήρης κατανόησις κατὰ τὴν ἐπαφὴν τοῦ μετὰ τῶν παραγόντων τῆς ναυτικῆς οἰκογένειας φυσικὸν ἡτο νὰ ἐπεδείκνεις. Τὸ ἴδιον θὰ συνέβαινε καὶ μὲ τὴν μικράτη τὴν μεγάλην φάλαγγα τῶν «ῆμετέων» — διότι πάντοτε ὑπάρχουν ἡμέτεροι — ἡ ὅποια θὰ ἡκολούθει εἰς τὸ κομματικὸν κράτος μας τὸν ὑπουργὸν κατὰ τὴν εἰσόδον τοῦ εἰς τὸν χώρων τῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας. Θά ἥσαν καὶ οὐτό τὸν ἀνθρώπον, ὃν ὁχι iδιαίτερος ἄξιας, τούλαχιστον ἔχοντες τὴν ναυτικήν, τὴν θαλασσινήν, ποὺ λέγομεν, νοοτροπίαν. Τὸ κακόν τῆς ρουσφετολογίας θὰ ἡτο τότε ὀλιγάτερον, ἵσως, ἐπιζημιόνιον!

Διατὶ — ἐνδεχομένως θὰ ποσθῇ ἡ ἀπορία — ἡ φιλολογία αὐτὴ περὶ τῆς καταγωγῆς τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας; "Ισως, θὰ απαντησθῶμεν, διότι ἐνεβυθμημένη τὴν αιφνιδίαν προσαγωγὴν τοῦ λιμενικού σταθμοῦ Στυλίδος εἰς ὑπολιμεναρχείον, τὰς συχνάς ἐμφανίσεις παλαιότερον, τῆς φιλάρμονικῆς τοῦ Λιμενικού Σώματος εἰς τὰς πλατείας τῆς μεσογείου Λαμίας καὶ ἀκόμη, ὅτι μεταξὺ τῶν ἑκπισθεμένων στηρμένων ὑπερεκατονταριθμοῦ εἰς τὴν Σχολήν Λιμενοφύλακων, ὅλιγοι θε εὑρεθούν ποὺ νὰ μη κατάγονται ἀπὸ τὰς ἀγροτικὰς καὶ εὐφόρους περιοχὰς τῆς Εύβοιας;

Τὴν ἐπιδρομὴν αὐτὴν τῶν «ῆμετέων» νομίζομεν, ὅτι μόνον ἡ καταγωγὴ τοῦ ἐκάστοτε ὑπουργοῦ ἀπὸ μίαν γνησίων ναυτικήν περιοχήν, δύναται ἀποτελεσματικῶς νὰ σταματήσῃ.

Ο ναυπηγικὸς ὄργανος

"Ἄρθροι συνεχίζονται αἱ παραγγελίαι μεγάλων ιδίᾳ τάνκερς εἰς τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεῖα. Αἱ τιμαὶ κρίνονται συμφέρουσαι καὶ τὸ μέλλον — ἀπὸ τὸν 1958 καὶ πέρα — τῶν δεξαιοντοποίων προεξοδεῖται ἀπόδοτικὸν διὰ τὰ μεγάλης χωροτικότητος σκάφη. Τῶν παρηκλικῶν καὶ τῶν «T.2» ἡ ὑπερστακή ζωὴ δὲν προβλέπεται μακρά. Τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως τῶν ἔναντι τῶν νεοτεκτων, τῶν ὑψηλῆς μεταφορικῆς ικανότητος, θὰ είνε, ὥπωσδηποτε, μεγαλύτερον. 'Ο παράγων τῶν πλοιῶν μὲ τὰ μικρότερα ἔξοδοι ἐκμεταλλεύσεως καὶ τὸ περισσότερον φορτίον θὰ ἐπιδράσῃ ἀμεσώτατα εἰς τὴν ναυλαγράφην. Τὸ τάνκερ τῶν 32 χιλ. τόνων θὰ κερδίζῃ ἑκεὶ ὅπου τὸ μικρόν τῶν 10 — 12 χιλ. τόνων τὰς ζημιώνας ἀσφαλώς.

Διὰ τὰ σκάφη ἔτρού φορτίου τῶν ὁποίων ἡ χωροτικότης διὰ τῶν νέων παραγγελιῶν βαίνει αὐξανομένη, αἱ ἀπόψεις τῶν ἐφοπλιστῶν εἰναι διχασμένη. Οἱ μὲν ὑποστροφοί, οἵτινες τὸν προστατεύονται σταθμοῦ διὰ τὰ μεγάλης χωροτικότητος σκάφη. Τῶν παρηκλικῶν καὶ τῶν «T.2» ἡ ὑπερστακή ζωὴ δὲν προβλέπεται μακρά. Τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως τῶν ἔναντι τῶν νεοτεκτων, τῶν ὑψηλῆς μεταφορικῆς ικανότητος, θὰ είνε, ὥπωσδηποτε, μεγαλύτερον. 'Ο παράγων τῶν πλοιῶν μὲ τὰ μικρότερα ἔξοδοι ἐκμεταλλεύσεως καὶ τὸ περισσότερον φορτίον θὰ ἐπιδράσῃ ἀμεσώτατα εἰς τὴν ναυλαγράφην. Τὸ τάνκερ τῶν 32 χιλ. τόνων θὰ κερδίζῃ ἑκεὶ ὅπου τὸ μικρόν τῶν 10 — 12 χιλ. τόνων τὰς ζημιώνας ἀσφαλώς.

Σχετικῶς μὲ τὰς τελευταίας παραγγελίας δεξαιοντοποίων ἐγγόσθη, ὅτι αἱ τιμαὶ τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων, λόγω ἀκριβῶν καὶ τῶν πολλῶν παραγγελθέντων σκαφῶν, ύψωθήσαν. Τὰ πρὸ μηνὸς ὑπογράφεντα συμβόλαια διὰ σκάφη τῶν 14.500 τόνων πρότιον, μὲ κλείστον τὸ σέλτερ-ντέκ, οἱ δὲ θεωρούν τὰ μεγάλα τρόμπες ὡς τὸ εὐθυγόντερον μεταφορικὸν μέσον, ὥπερ σεν τῷ χρόνῳ καὶ θὰ ἐπικρατήσῃ κατὰ τὴν διακινήσην τῶν εἰς χώρα φορτίων. "Οπας τὸ δίμερον τῶν 10.800 τόνων ἀπέτελεσται μεταπολεμικῶς τὸ σύνθετο πλέον μεγεθος φορτηγοῦ, οὗτο καὶ τὸ νεότευκτον τῶν 13 — 14.500 τόνων θὰ είνε μετ' ὅλιγα ἐτη τὸ εὔχρηστον μεταφορικὸν μέσον διὰ τοὺς γειάνδρακας καὶ τὰ σιτηρά, ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν κυρίως ἀγοράν, τὴν Αὐστραλίαν καὶ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν.

Σχετικῶς μὲ τὰς τελευταίας παραγγελίας δεξαιοντοποίων ἐγγόσθη, ὅτι αἱ τιμαὶ τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων, λόγω ἀκριβῶν καὶ τῶν πολλῶν παραγγελθέντων σκαφῶν, ύψωθήσαν. Τὰ πρὸ μηνὸς ὑπογράφεντα συμβόλαια διὰ σκάφη τῶν 14.500 τόνων διὰ τοὺς γειάνδρακας καὶ τὰ σιτηρά, ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν κυρίως ἀγοράν, τὴν Αὐστραλίαν καὶ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν.

Καὶ τῶν φορτηγῶν ἐπίσης αἱ τιμαὶ εἰς τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα εἶναι τόρας ὑψηλότερες. "Οσοι πρὸ τριμήνου ἔκλεισαν συμβόλαια διὰ δηξελοκίνητα σκάφη μὲ κλείστον σέλτερ-ντέκ 12.500 τόνων π.ν., ἐπέτυχον τιμᾶς κατευτέρας (725 — 750 χιλ. δολ. καὶ διὰ σκάφη 14.500 τόνων 780 — 800 χιλ. δολ.). Κατὰ 10 — 15 % αἱ πρὸ ἐδόμαδῶν ζητούμεναι τιμαὶ εἶναι ἀκριβῶτεραι.

Διὰ σκάφη δημοσία πρὸ τὰ παραγγελθέντα ἀπὸ τὴν «Οράξιον» τῶν 16 μιλλίων μὲ τὰς μηχανὰς (ἀπροστροβίλους) προμήνθεν, ζητούνται τώρα 2.800.000 δολ. ἔναντι τῶν 2.500.000 προηγουμενῶν.

Εἰς ἄλλην σελίδα παρέχομεν πληροφορίας ἐπὶ τῶν ὄντων τελευταίων ἐγγνώσθησαν παραγγελίων διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν εἰς τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα.

Η ἐποποιία τῆς ἀλληλεγγύης

«Ο Θεός ἀς σώσῃ τὰς ψυχάς των...»

Η τραγωδία τοῦ «ΙΑΣΟΝΟΣ»

Γιὰ τὸν ναυτικό, τὸν ἀνώνυμο δαμαστὴ τὸν γαλανοῦ στοιχείου, ἡ ἀλληλεγγύη δὲν ἀποτελεῖ μιὰ ἀπλὴ νομικὴ ὑποχρέωσι, ποὺ ἐνσαρκώνται στὴν ἐναγόνια παρατήρησι: «Ἀνθρώπος στὴ θάλασσα»... Ἡ ἀλληλεγγύη ἀποτελεῖ γιὰ τὸ ναυτικὸ πιστί, παραδόσι, ἐποποιία. 'Ο κάθε θαλασσίνος θὰ ξεχάσῃ τὴν φυλή, τὸ χρώμα, τὶς ἔχθρες καὶ τὶς φιλίες του στ' ἀκρούσι. "Οταν θὰ μπαρκρά— μὲ τὸ καλό— καὶ θὰ περιπλανηθῇ στοὺς ἔνους ἀκεωνάς καὶ στὶς ζένες θάλασσες, θὰ είναι ἀπόρσωπος στρατιώτης τῆς γαλανῆς ίδεας. Ἀδέρφια του είναι καὶ χαρὰ δική του. Τὸ ξεφαντωμά τους καὶ δικό του ζεφαντωμα. Άλλα καὶ ἡ τραγωδία τους τραγωδία δική του...

Στὶς δύσκολες ὥρες ὁ πλοιάρχος δὲν μιλάει τὴ γλώσσα του. Θὰ ἡταν κίνδυνος γιὰ τὸν ἑαυτὸν του καὶ προσβολή γιὰ τὰ καράδια μὲ τὶς ζένες σημαῖες, ποὺ διασταύρωνται, κάθε τόσο, τὴν πορεία του. 'Η γλώσσα της ἀλληλεγγύης δὲν μείνη καὶ φωνὴ βοῶντος ἐν τῷ γαλανῷ ἔρημῷ», ὅπότε οἱ δύσκολες ὥρες θ' ἀπέβανται μοιραίες γιὰ τὸ καράδι καὶ γιὰ τὸν συντρόφον του, γιὰ τὸν ίδιο τὸν ἑαυτὸν του.. Στὶς ὥρες τῆς ἀγνωσίας δὲν ὑπάρχουν ξένα καράδια. 'Υπάσχει μιὰ συναδελφωμένη εἰρηνικὴ νηοπομπή μὲ δικές μας καὶ ζένες σημαῖες. "Ετσι οι ναυτικές χώρες ἔφτασαν στὴ σωπηλή συμφωνία τῆς καθιερώσεως τοῦ S.O.S., ως διενούση σήματος κινδύνου.

Τὸ σῆμα αὐτὸν ἔχειμε καὶ τὸ ἀλλιευτικὸ μας «Ιάσων», στὸν τὸ ἀπόγευμα τῆς Κυριακῆς 13ης Μαρτίου τ' ἀγριεύεντα κύματα τοῦ 'Ιονίου συντρίβαν τὰ πλευρά του, γιὰ νὰ τὸ ἔξαποστείλουν στοὺς βυθούς...

* * *

—S.O.S.!
Ἐπίμονες κλήσεις συγκλονίζουν τὸν δέκτη τοῦ ἀσυρμάτου τοῦ παραπλέοντος ἀγγελικοῦ ὑπερωκεανίου «Στράδεντεν»:

— 'Εδω «Ιάσων», 'Εδω «Ιάσων». Καταποντιζόμεθα. Στίγμα: 38 B. καὶ 17.50 A!.

Ο ἄγγελος πλοιάρχος κατευθύνει ἀμέσως τὴν πορεία του πρὸ τὸ στίγμα τῆς πολύνεκρης θαλασσῆς τραγωδίας. Δὲν ρωτάει σὲ ποιά ἐννικότερη σημαῖα ἀνήκειν τὸ ἀλλιευτικό. Άντοτος, μεταριψωμένος στὶς ἀνώτερες σφαίρες, μιὰς ἀληθινὰ ἡρωικὰς ἀλληλεγγύης, δὲν βλέπει πάρα ἔνα καράδι καὶ τὸ πλήρωμά του, ποὺ κινδύνευσαν. "Αν είχε τὴ σημαία τοῦ δικοῦ μου, δὲν βλάκαν τίποτε περισσότερο...

Κατεβάει τὴ σωτισία λέμβο. Μᾶς ἐκείνη δὲν ἀντέχει στὰ χτυπήματα τοῦ μανιούμενού πόντου. 'Ανατρέπεται καὶ παρασύρει στοὺς βυθούς, ἐκτὸς απὸ 11 ἀνδρες τοῦ πληρώματος τοῦ «Ιάσονος» καὶ 8 δικούς του.

Καὶ ἔδω κορυφώνεται ἡ ἐποποιία τῆς ναυτικῆς ἀλληλεγγύης. Καρτερικὸς καὶ ψυχρός, ὁ ἐγγέλζος καπετάνιος, ἀλύγιος στὰς ὥρες, διαβάζει ἀπάνω στὰ υγρά κοιμητήρια τὴν σπαρακτική στὴν ἀπόλοτη τῆς εὐκή:

— 'Ο Θεός ἀς σώσῃ τὰς ψυχάς των...

* * *

'Άλλα καὶ οἱ ίταλοι δὲν ἔμειναν ἔξω ἀπὸ αὐτὸν τὸ ἀγραφο πρωτόκολλο τῆς ναυτικῆς ἀλληλεγγύης. "Εσπευσαν καὶ αὐτοὶ στὸ σημεῖο καταποντισμοῦ τοῦ ἀλλιευτικοῦ μας. Μιὸς κορβέττα, ἡ «Ούρανία», ύπὸ τὴν καθοδηγητικὴ πορεία τῶν ἀεροσκαφῶν τῆς δάσσεως τοῦ Τάραντος, ἀνερεύνεις ὀλόκληρη τὴν περιοχή, ἀφίσθωνται τὰ δουνά τῶν κυμάτων, ποὺ τῆς σάρωνται τὰ καταστρώματα. "Αν τὸ σκοτάδι, ποὺ σκέπαζε τὴ μανιόμενη κόλαση τοῦ ἀγριεύεντος 'Ιονίου, δὲν εύόησε τὶς προσπαθειες τῆς διασώσεως τῶν νέων μαρτύρων τοῦ κύματος, ποιός μπορεῖ νὰ μὴ ἐκτιμήσῃ τὴν αὐτοθυσία καὶ τὴν αὐτάπαρανη στῶν χρεωνταί της εὐγνωμοσύνης τὰ υγρὰ κοιμητήρια τῶν 8 ναυτικῶν, ποὺ καλούσθησαν ἀγύρωντας τοὺς 11 ναυαγούς μας στὰ σκοτεινά βασιλεῖα τοῦ Ποσειδένως. Οἱ "Ελλήνες ναυτικοὶ καταδάλουν αὐτὸν τὸν ἀλληλόχρεο λογαριασμὸ σὲ κάθε στιγμὴ κινδύνου. 'Απομένει στὸ Κράτος, στὴν 'Ακαδημία νὰ ἐκπληρώσουν κάπως ἐπισημότερα καὶ τὸ δικό του χρέος. Κάνεντας παρόστομο δὲν θὰ ἔχῃ δικαιότερα ἀπονεμηθῆ ὡς τῶρα—άκομά καὶ στὰ πεδία τῶν μαχῶν—ἀπὸ κείνο, ποὺ δὲ πρέπει ν' ὀπονεμηθῇ στοὺς 2 ἀγγέλους καὶ τοὺς 6 ινδούς ναυτικούς συμβολικά. "Οσο γιὰ τοὺς 11 ἀργανάτες τοῦ δικοῦ μας «Ιάσονος», ἀς ἀρκεσθούν οι ψυχούλες τους στὸ σπαρακτικὸ μοιρολόγιο τῶν δικούς τους, ποὺ ἦταν γραφτὸ γιὰ τὴ στερνή φορά νὰ τοὺς ἀποκατετήσουν τὴν Παρασκευή, 13η Μαρτίου, τὴ Μεγάλη Παρασκευή τοῦ παντοτεινοῦ τῶν χωρισμοῦ...

ΣΑΒΒΑΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

Οι λιμένες τῆς Κύπρου

Καθυστερημένον ἐκδηλοῦται τὸ ἀγγελικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τοὺς Κυπριακούς λιμένας, οφειλόμενον καὶ αὐτὸν εἰς τὴν κάλυψην τῶν αναγκῶν τῶν νέων στρατιωτικῶν δάσεων. 'Ο ειδικός ἐπὶ τῶν λιμένων ἀγγελος ἐμπειρογνώμων τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν καὶ Πολιτικῆς 'Αεροπορίας εἰς τὴν σχετικὴν ἐκθεσίν του, ἀφοῦ διαπιστώνει τὴν ἡκίστατη λιμέναν τῶν λιμένων τῆς Κύπρου, προτείνει τὴν ἐκτέλεσιν σειρᾶς ἔργων εἰς 'Αμμοχώστον, Λεμπρόστον καὶ Πάφον. Τοὺς λιμένας Λάρνακος καὶ Λεμπρόστον θεωρεῖ ὡς «ἀνοικτὰς παραλίας» καὶ τῆς Πάφου, ικανὸν νὰ δεχθῇ πρὸς φόρτωσιν μόνον τὰ μικρὰ ιστιοφόρα. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Αμμοχώστου δύνανται νὰ εἰσπλεύσουν καὶ νὰ πλευρίσουν σκάφη μεγάλα μὲ δύνασια διαρκεῖ 22½ ποδῶν. Αἱ καθυστερημένες τῶν πλοιῶν είναι τὸ ἀποτέλεσμα. Κατὰ τὴν ἐκθεσίν, μεταξὺ 23ης Νοεμβρίου 1952 καὶ 24ης Μαΐου 1954 (547 μήραι), 171 σκάφη εἰς τὸν λιμένα τῆς Αμμοχώστου καθιστέρασαν, κατὰ μέσον δρόν, πέραν τῶν 3 μήμερῶν ἔκστον καὶ μόνον 13 πέραν τῶν 2 μήμερῶν. Προτείνεται : α) 'Η ἀμεσος κατασκευὴ εἰς τὸν ἐν λόγῳ λιμένα ἔνδος

ARIST. THEODORAKOPULOS
REPRESENTATIVE OF
SCHAAR & NIEMEYER
ESTABLISHED 1851
WHOLESALE SHIPCHANDLERS
HAMBURG 11
FREEPOR T, BROOK 6
TELEF: 33 73 50 - 33 73 58 - 33 73 59
TELEGRAMS: SCHAARMAYER-HAMBURG

κρηπτιδοτοίχου δορείως τού Πύργου 'Οθέλλου, έκτεινομένου εις 2.000 πόδας προς βορειοδυτικήν κατεύθυνσιν ἀπὸ τὴν δυτικὴν ἄκραν τοῦ μώλου εἰς τὴν εἰσόδου πρὸς τὸν ἑστερικὸν μένα. Βύθισμα 32 ποδῶν. β) 'Η κατασκευὴ ἐνὸς προστατευτικοῦ κυματοθράστου εἰς ἔκτασιν 1600 ποδῶν ἀπὸ τὸ δέρρειον τέρμα τοῦ Μεσσανίζι πρὸς τὸν Λευκὸν Βράχον.

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Λεμησοῦ ὑποδεικνύεται ἡ ἐπέκτασις κατὰ 600 πόδας, μὲν δύναμα 32 ποδῶν, τῶν κρηπτιδομάτων, ικανῶν νὰ δεχθοῦν φορτηγά σκάφη, ἀπὸ καὶ ποὺ δὲ εἰς καὶ ποὺ ἐπιβατηγά καὶ μὲ στρατιωτικὰ ἔφδια. Τέλος, εἰς τὸν λιμένα τῆς Πάφου προτείνονται ὡρίσμεναι ἐλαφρότεραι διαρρυμίσεις, ίνα καταστὴ σύντος ικανῶς νὰ δεχθῇ πλοῖα μεγαλύτερα. 'Η δαπάνη τοῦ συνόλου τῶν λιμενικῶν ἔργων προϋπολογίζεται εἰς 5 ἑκατομμύρια λιρῶν.

'Επανόρθωσις

Χαίρομεν, διότι ὁ κ. 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας κατιδὼν τὸ σφάλμα ὃπερ διέπεραξε κατὰ τὸν εἰς Λονδίνον πρὸς τοὺς ἑκὲν 'Ἐλληνας ἐφοπλισταὶς ἐκφωνηθέντα λόγον του, ἐσπευσεν εἰς τὴν ἑώθ παρ' αὐτοῦ διανυθεῖσαν εἰς τὰς ἐφημερίδας ἐκδοσίν, νὰ ἀπολείψῃ τὰς περὶ ἐλληνικῆς Ναυτιλίας τῶν δύο ἑκατομμυρίων τόννων περιέργους, ἀξίας πάσης ἐπικρίσεως, ἀπόψεις του.

Ἡ σχετικὴ παράγραφος τοῦ δημοσιευθέντος λόγου του ἀναφέρει τὴν «ὑπόλογίσιμον χωρητικότητα» ἀντὶ τοῦ ὄριου τῶν δύο ἑκατομμυρίων τόννων. "Ἔχει ὡς ἔχης:

«Μία τῶν βασικῶν προϋποθέσεων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ μακροχρονίου προγράμματος μας εἶναι ἡ ἔνισχυσις τῆς ὑπὸ 'Ἐλληνικὴν σημαίαν χωρητικότητος τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

»Η αὕτη σημασία τοῦ 'Ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου εἰς ὑπόλογίσιμον χωρητικότητα δημιουργεῖ, ἐκτὸς τῶν ὅλων ὑπὲρ τῆς χώρας πλονεκτημάτων καὶ τῆς δυνατότητας εἰς τὴν Κυδέρην τῆς πατρίδος ἐπὶ περιτέρω συμπαραστάσεως εἰς τὰ πρόβληματα σας ἐπὶ τὸ διεθνός πεδίου».

Τὸν νέον μέγαρον τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου»

Ἀνετον καὶ ἐπιβλητικόν, μὲ ὅλας τὰς μικρὰς καὶ μεγάλας ἀνέσεις τῆς συγχρόνου οἰκοδομικῆς τέχνης καὶ μὲ μίαν λιτὴν δόσον καὶ αἰσθητικῆς ἀρχιτεκτονικῆς γραμμῆν, ὑψώθη εἰς τὸ Κέντρον τοῦ Πειραιῶς καὶ εἰς τὴν θέσιν ὅπου πρότερον εύρισκετο τὸ παλαίον, τὸ νέον μέγαρον τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου». 'Η ἀνέγερσις του ἐστοίχισε περίπου 3.000.000 νέων δραχμῶν καὶ ἀπῆτησε τὸ μεγάλο χρονικὸν διάστημα τῶν τριῶν καὶ πλέον ἐτῶν. Περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος μηνὸς περασοῦνται ὅλαις αἱ οἰκοδομικαὶ ἐργασίαι καὶ παραδίδεται εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον, τοῦ ὅποιου καὶ ἀποτελεῖται ἰδιοκτησίαν, τὸ ὡραῖον αὐτὸ κτίριον. Μέχρι τοῦ Μαΐου ἐπλίζεται, ὅτι θὰ ἔχῃ καταστὴ δυνατὴ ἡ λειτουργία τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» ὑπὸ τὴν νέαν του στέγην, ἐφ' ὅσον ἡ ὑπὸ τὸν Γενικὸν Γραμματεάτο τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας κ. Μπουριάν συστοθεῖσα ἐπιτροπῆ, θὰ ἔχῃ ὀλοκληρώση τὸν ἔξοπλισμὸν τοῦ ἱδρύματος μὲ τὰ ἀναγκαῖα τεγνικὰ καὶ ἐπιστημονικὰ μέσα.

Τέσσαρας ὄρφους διαθέτει τὸ νέον μέγαρον. "Ἔχουν διαρρυματισθῆ κατόπιν ἐπισταμένης μελέτης τῶν ἀναγκῶν καὶ τῆς ιδιαιτέρας ἀποστολῆς ἑκάστης ὑπηρεσίας. Εὐρύχωρα διαμερίσματα, ἀπλετος φωτισμός, κεντρικὴ θέρμανση, συστήμα ανελκυστήρων καὶ στερεὸν δόσον καὶ πολυτελῆς ἐν γένει κατασκευὴ, ἀπότελον τὸ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ κτιρίου. Ειδικότερον: Εἰς τὸ ἴσογειον μία εύρυχωρος αἰθουσα θὰ στεγάσῃ τὴν ὑπηρεσίαν ἐκδόσεως βιβλιορίων προστασίας τῶν ναυτικῶν. Μία δευτέρα ἐπίσης μεγάλη αἰθουσα θὰ φιλοξενήσῃ τὸ φαρμακείον τοῦ 'Ιδρυμάτος, διὸ τὸ ὅποιον διατίθεται ἐπιποσθέτως καὶ εὐρύς ὑπόγειος χώρος. Εἰς τὸν ἴδιον ὄρφον καὶ εἰς εἰδικῶς διαρρυματισμένα διαμερίσματα θὰ ἐγκατασταθῇ τὸ 'Ακτινολογικὸν καὶ τὸ 'Ακτινοδιαγνωστικὸν 'Εργαστήριον. Εἰς τὸν πρώτον ὄρφον καὶ εἰς μικρὰ διαμερίσματα, μὲ πλήρη ὑδραυλικὴν ἐγκατάστασιν, θὰ ἐγκατασταθοῦν ἐπτὰ

έξωτερικὰ παθολογικὰ ιατρεῖα, ἐνῶ εἰς μίαν εύρυτάτην αἰθουσαν θὰ λειτουργῇ ἡ ὑπηρεσία Παροχῆς Προστασίας. Εἰς τὸν αὐτὸν ὄρφον θὰ ἐγκατασταθοῦν καὶ τὰ Γραφεῖα τῆς 'Υγειονομικῆς Υπηρεσίας τοῦ 'Ιδρυμάτος ('Αρχιτρός, ιατροὶ κλπ.). Εἰς τὸν δεύτερον ὄρφον, ἔχει προβλεφθῆ ἡ ἐγκατάστασις ἐπτὰ ιατρεῖων — ἔξωτερικά ιατρεῖα εἰδικοτήτων — ὡς καὶ τῶν μικροβιολογικῶν ἐργαστηρίων. Τέλος, εἰς τὸν τρίτον ὄρφον θὰ ἐγκατασταθοῦν αἱ διοικητικαὶ ὑπηρεσίαι τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου».

Δέν θὰ ἦτο ἄσκοπον, ἵσως, ἡ ἐναρξις τῆς λειτουργίας τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» εἰς τὸ νέον του κτίριον, νὰ προσελάμβανεν ἐπίσημον καὶ πανηγυρικὸν ἀκόμη χαρακτήρα, διὰ νὰ ὑπογραμμισθῇ ἡ δισκριτικὴ φροντίς καὶ ἡ μέριμνα τοῦ Κράτους διὰ τὸν 'Ἐλληνα ναυτικὸν καὶ τὴν οἰκογένειάν του — μόνοι μεταξὺ ὅλων τῶν ὄλων ἐργαζομένων 'Ἐλλήνων, οἱ ναυτικοὶ μας ἔχουν μίαν τόσον καλῶν ὡραγανωμένην καὶ ἀφθονίαν παρεχομένην ιατροφαρμακευτικὴν περιθώλων — ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ ὑπομηνηθῇ εἰς τοὺς ισχυροὺς τῆς ναυτιλίας μας, πόσα εἰνε δυνατῶν μὲ τὴν ἀρώγην καὶ τὴν γενναιόδωρίαν των νὰ ἐπιτελεσθοῦν. 'Ο τομές τῆς κοινωνικῆς προνοίας, ἀλλως τε, εἰναι ἀκόρεστος. Διὰ τὸ φάρμακον, τὸ ιατρόν καὶ τὸ νοσοκομεῖον καμμία δαπάνη, ἀκόμη καὶ σπατάλη δὲν εἰνε ἀδικαιολόγητος.

Εἰς τὸν ἀντιτοποίων-λιμενικὸν κ. Γ. Δρακόπουλον ὀφείλεται ὁ ἔπαινος διὰ τὴν ὅλην τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» ἀνασυγκρότηση. Αύτος ἐπέτυχε καὶ τὴν ἀνοικοδόμησιν τοῦ μεγάρου, ὅπερ θὰ στεγασθῇ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ 'Ιδρυμάτος.

Τὸ 'Υγειονομεῖον

«Ἐνδεκα ὄλόκληρα ἐτη παρῆλθον ἀφ' ὅσου ἐτελείωσεν ὁ πόλεμος καὶ ἡ διὰ λόγους ἀσφαλείας μεταφερθεῖσα εἰς τὸ ἔσωτερον τῆς πόλεως ὑπηρεσία τοῦ 'Υγειονομείου, δὲν ἐπανεγκατεστάθη εἰσέτι ἐντὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς. Ταλαιπωρεῖται, ὡς ἐκ τούτου, τὸ προσωπικὸν τῶν ναυτικῶν γραφείων, σημαντικὴ δὲ καθιστέρησις ἐνίοτε παρατηρεῖται εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῶν παρὰ τῷ 'Υγειονομείῳ διατυπώσεων.

Δύο η τοίο εύρυχωρα δωμάτια εἰνε ὀσκετά, διὰ νὰ ἐγκατασταθοῦν αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ 'Υγειονομείου εἰς κτίριον κείμενον πλησίον τοῦ Λιμενικού ρειχείου. "Ἄξειερθούν, διὰ νὰ ἐξυπηρετηθῇ ἀποδοτικώτερον τὸ πλοῖον.

Εἰς τὸν Καναδᾶν

Πρόεδρος τῆς 'Ελληνικῆς Κοινότητος τοῦ Καναδᾶ ἔξελέγη, κατόπιν τῶν ἀρχαιρεσίων, αἵτινες διενηργήθησαν τὸν παρελθόντα μῆναν εἰς τὸ Μόντρεαλ, ὁ φίλος κ.Φρίδες Παπαχρηστίδης, ὁ γνωστὸς ἐφοπλιστής καὶ μέγας εὐεργέτης τῆς ιδιαιτέρας του πατρίδος, τῆς Καδάλας. 'Η Κοινότητα Καναδᾶ, εἰς ἣν περιλαμβάνονται ἐικόνεις ἐν δὲ πατριωτικοῖ ὄγανοσι, ἀριθμούσα δύναμιν 10 χιλ. μελῶν, πρόκειται νὰ ἀναπτύξῃ εύρυτάτην ὑπὲρ τῆς ἔκει δημογενίας ἀποστολήν. Πλὴν τῶν ἀλληλικῶν σχολείων καὶ τῆς προστασίας τῶν ἐνδέων μελῶν τῆς Κοινότητος, θὰ ἐπιδιώξῃ τὴν στενωτέρων πρὸς τὴν Μητέρα Πατρίδα ἐπαφήν διὰ τακτικῶν ὄμαδικῶν ἐπισκέψεων καὶ διὰ τῆς διατηρήσεως τῶν πατρίων παραδόσεων καὶ ἔθιμων.

Τὸ διάσκεψις διὰ τὴν ἀλιείαν

Τὴν 18ην Ἀπριλίου συνέρχεται εἰς τὴν Ρώμην ἡ διεθνής τεχνικὴ διάσκεψης ἡ ἐπιφορτισμένη μὲ τὴν προστασίαν τοῦ ἐναλίου ζωικοῦ δασιλείου. Θὰ μετασχουν ταύτης ἀντιπρόσωποι 84 χωρῶν, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς 'Ελλάδος. Μολονότι ἡ ήμεροσια διάταξις περιέχει θέματα καθαρῶς ἐπιστημονικά, ἐν τούτοις, ἡ διάσκεψις δὲν εἰνε ἀμοιρος καὶ πολιτικοῦ χαρακτήρος, καθόσον θὰ δισχοληθῇ καὶ μὲ τὸν καθορισμὸν τῶν ζωιῶν ἀλιείας. Πιστεύεται μεταξὺ τῶν κυκλων τοῦ Ο. Η. Ε., ὅτι, ἀφ' ἡς στιγμῆς ἐπιτευχθῇ μία διεθνής συμφωνία ἐπὶ τῶν τεχνικῶν ζη-

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ

WILDASH

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ • ΕΛΑΙΟΧΡΩΜΑΤΑ • ΒΕΡΝΙΚΟΧΡΩΜΑΤΑ

ΒΕΡΝΙΚΙΑ • ΧΡΩΜΙΚΟΣ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΣ (ANTI MINIΟΥ)

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.

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

φορτωσεως, καλης παραλαβης και καλης πασαριδόσεως φορτιών.
Η φτασμένη έταιοια παντού πλέον έπιβάλλει σε διασπορά. Ούδεμίσ απαραμενει και σε κανένα δεν παραμενει έπιψυλασις για την άξια της, που υπέρβασιν τηρά την άξια τῶν καλλιτέρων και παλαιότερων διεθνών έταιοιων, τοιχού ειδους της.

Πόσο θ' ξέιξε αν, τὸ σύστατα τῆς ἐργασίας τῆς, «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» καιτικής ιστορίας της, ἀνδρού της, γραφούντουσαν σαν υπόδειγμα ἐπαγγελματικής διδασκαλίας γιὰ μελλοντικούς ἐργοδότας, γιὰ πλοιάρχους, γιὰ πρωτορειακούς, γιὰ ναυτικούς καὶ γενικά γιὰ συναλλασσόμενούς στις θαλάσσιες μεταφορές. Πολλά, πάρα πολλά θὰ είχαν νὰ όφελθούν.

Ο δεκάλογος του συστήματος της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» ούτε κουραστικός είναι ούτε με πολυπραγμοσύνη παρουσιάζεται.

Σεβασμός ότην ξένη περιουσία που σου έμπιστεύονται να μεταφέρεις.

Πόλεμος κατὰ πάσης προχειρότητος.

Άριστη διατήρησης των πλοίων στο διηγεκές. Σκάφος, κυτή, μέσα φορτεσκόφρτωσεων, μηχανές και βοηθητικά μηχανήματα πρέπει σε κάθε στιγμή να έπιτελουν άμεσα τα τόν ποορούρισμά τους. Συνέπως, άκαθάπαιστος ο έλεγχος μέχρι και της τελευταίας λεπτομερείας.

Προστάλλονται καρόνια, χάροι, καρβονάτοι, ως αγαλδαστικότητα.

Περισυλλογή χρονου, χώρου, χορημάτος, με σχολαστικότητα.
Αναζητησίς καλών συνεργατών και διατηρησής της συνεργασίας μὲ
καλούς συνεργάτας, είτε στην πολιτειακή οικογένεια είτε στην ναυ-
τική είτε στην απρόσανθρακική των έγκαταστάσεων Έπος.

ΤΙΚΗ, ΕΙΣΤΗ ΣΤΗΝ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΙΚΗ ΤΩΝ ΣΥΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΗΡΑΣ.

Ταχεία και σωστή διεκπεραίώσις κάθε άναλαμβανομένης μεταφορᾶς.
Αναγνώστε εύθυνων μὲ την ίδια προθυμία μὲ τὴν ὅποια διεκδι-

Στὸν ὑπὸλογισμὸν τῶν ζητημάτων καὶ στὶς διαπορευματεύσεις ὑποκούνται καὶ τὰ δικαιώματα τῆς ἔταιρίας.

Στον υπολογισμό των ζητημάτων και στις σιαπραγματεύσεις υποθέσεων, γνώμων μόνον ή άλληεια και η σαφής πραγματικότης.

ΘΑ ΚΑΤΑΣΤΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ;

Καὶ τέλος, ἔργασία. Πολλὴ ἔργασία ἀπὸ ὅλους μὲ παράδειγμα αὐτῶν τὸν ιδιό τὸν Γεν. Διευθυντή, τὸν κ. Περικλῆ Κολλιμανόπουλο.

Μέ αυτό το πρόγραμμα σηκώσε και αύτό, πιστά, διατηρεί ή «ΕΛΛΗΝΙΚΗ». Σήμερα καμαρώνουμε μὲ θαυμασμὸ τὰ ἀποτελέσματα.

Υπάρχει άκομη ένα τεράστιο άτου υπέρ της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ». Ούδεποτε διέψευσε τὸ ὄνομα της. Οὐδέποτε, ούτε κατὰ διάνοιαν, ἐπεθύμησε νὰ σκαριώθῃ τὸ μεγάλα ὀφέληματα τῶν «ζένων σημαίων». Διεπήρησε τὴ σημαία μας, πιστὰ καὶ ἐπίμονα, θώσκο κανεὶς ἄλλος.

九
大
九

Καὶ τώρα ὅπου Βασίλευς παρασημοφορεῖ τὸν δημιουργὸν καὶ Γεν. Διευθυντὴ τῆς ἑταῖρίας, τώρα ὅπου τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ἀδύστακτα ἔξαιρουν τὴν σημασίαν τῶν νέων ναυπηγήσεων της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ», ἐλληνικῆς σὲ ὄνομα καὶ σὲ ουσία, ὅλοι ὅσοι ἡγύγησαν νὰ συμπαραστθῶνται στὴν ἐργασία της, εἰλικρινοὶ αἰσθάνονται τὴν ὑπερφρενία. Τὸ ξέρουν καὶ τὸ καυχῶνται, ὅτι δούλεψαν μὲ τὸν Καλλιμανόπουλο.

Κοντά δὲ στὰ ναυτικά τους τὰ προσόντα καὶ στὰ λοιπά δοκουμέντα τῆς ἀξίας τους, μὲ πολλή ἀξίωσι θά μπορούν νὰ λένε:

—Ἔγω καὶ στοῦ Καλλιμανόπουλου τόσα χρόνια ὑπῆρξεία.
Νὰ είνε βέβαιοι, ὅτι τὸ στοιχεῖο τοῦτο θὰ είνε τὸ ισχυρότερο καὶ τὸ πειστικώτερο κάθε ἄλλου πιστοποιητικοῦ καὶ ἀμφιβόλου πτυχίου.

Κάθε φορά όπου θα συναντήσεις της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ» είναι άδυτον να μην τη πεινάσῃ λόγω μη άγριας και μη θαυμαστού. Είναι βασικόν

νάτων να μην τα πειρίδαλων με σχοπτή και με θυμασμό. Είνε βαπτορία που περικλίνεις ένα μεγάλο κομμάτι της ζωῆς μου.

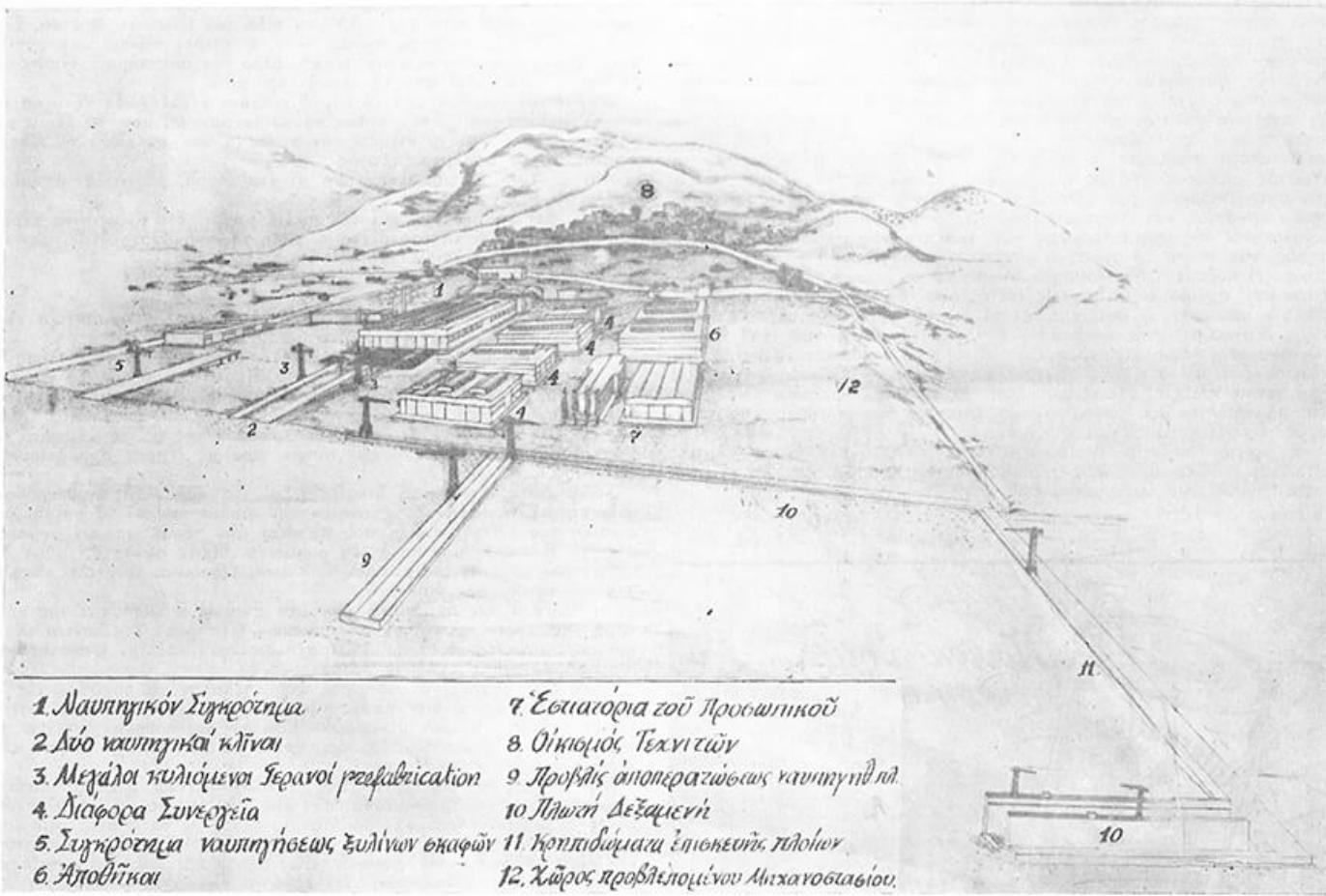
Ταξίδια την ευχή μου, ευχή ειπικρινεύστερη καθε αλλή, να έναις τα πάντα προκομένα. Πάντα νά πληθαίνουν και πάντα νά γίνωνται καρφί ζηλειας σ' όσους Φέρονται ένόχληση ή παρουσία τους.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

CARAZZI II.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΘΑ ΚΑΤΑΣΤΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ;



- | | |
|---|---|
| 1. Λαντπρικόν Συγκρότημα | 7. Έστιατορία των Προσωπικού |
| 2. Δύο καυπηγικά κληναι | 8. Οίκισμος Τεχνιτών |
| 3. Μεζάδοι κυλιόμενοι θεραπευτές γεφαβίσιστον | 9. Προβάτις αποπερατωθεισας καυπηγηθηλη |
| 4. Διάφορα Συνεργεία | 10. Πλαστή Δεξαμενή |
| 5. Συγκρότημα καυπηγήσεως ξυλίνων οικαρφών | 11. Κροπιδάματα έπισκευης ποδοίν |
| 6. Αποβάθμιση | 12. Χάρος προβλέπομένου Μηχανοστασίου. |

Έπιτυχίαν προβλέπεται νά σημειώσῃ ό διά την 8ην άρδεμένου μηνός έρισθείς διαγωνισμός διά την μίσθωσιν, άνασυγκρότησιν και έκμετάλευσιν τών ναυπηγείων τού Σκαραμαγκά. Έλπίζεται ότι είς ένα έκ των ένδιαφερέντων έξι μεγάλων οίκονομοτεχνικών όμιλων τού έξωτερού θά κατακυρωθεί τό έργον και δή με συμφέροντας διά την Ελληνικήν οίκονομην όρους. Άρκει το κράτος νά άντιμετωπίση μέχρι τέλους τό δόλον θέμα της άνασυγκροτήσεως τών ναυπηγείων με τήν αύτην εύρυτην αντιλήψεως με τήν όποιαν έξι όρχης τό συνέλαβεν. Ουδεμία μικρών χωρών έπικρισις και ούδεμία στενοκέφαλος γραφειοκρατίας άντιληψης έπιπτεται νά άναστρέψη τό έξωλαβεν ύπό τών ξένων ζωρόν ένδιασφέρον. Ας μή λησμονώμεν, ότι θά παραδώσωμεν ένα χωράφι — όπως προσφυώς ύπό τίνος άρμοδιον έλέχθη — και θά παραχωρήσωμεν όλιγην διακριτικήν προστάσιαν τών τεραπτίων κεφαλαίων που θά διατεθούν, διό νά παραλάβωμεν μετά τίνος έπη μίση πρότυπον βάσιν έπισκευών και κατασκευών πλοίων, ήτις μετ' δόλιον θά έχη καταστή μίση σταθερά πηγή συναλλαγματικής προόδου διά την χώραν μας. Πρόκειται, Βεδαίως, περί αισιοδόξων προβλέψεων, στηριζόμενων κυρίως εις την σοβαρότητα τών προθέσεων τάς όποιας έπεδειναν οι ένδιαφροί μενοί οι δημόλιοι τού έξωτερου και ίδιως τρεις έξι αύτών, εις Αγγλικός, εις Όλλανδικός και εις Γερμανικός. Κατά τάς έπανελημμένας έπισκεψίες των εις την χώραν μας οι οίκονομοι και τεχνικοί έπροσωποι την ώς άνω δημίλων εμελετήσαν επί τόπου τό θέματα τής άνασυγκροτήσεως τών ναυπηγείων τού Σκαραμαγκά. Αποτελέως λεπτομερειακού χαρακτήρα προσέλαθον αι έρευναι τών ξένων απεσταλμένων τεχνικών, αι οίκονομικάι, τεχνικάι, κλιματολογικάι, επί τού έργατικον παράγοντος, έπι θεμάτων κοινωνικής προνοίας, υγιεινῆς κ.λ.π., προκειμένου νά καταποτίσουν τάς έταιριας των. Εμπειρισταμένως έμελετήθη παρ' αύτούς και προσέλκυται ναυπηγικής κινήσεως εις τήν χώραν μας και κίνησης σημαντικής έκτασών εις πεισμαστικών έργασιών, καθώς και διά τρόπους άναπτύξεως ένδος έπωφελούς διά την άνασυγκροτηθσιμένην βιομηχανίαν άνταγωνισμού μετά τών ξένων ναυπηγείων. Έλπιζεται, μετά τήν κατακύρωσιν τής δημοπρασίας εις ένα έκ τών ώς άνω μεγάλων όμιλων, ότι ή έναρξις τών έργασιών άνασυγκροτήσεως τών ναυπηγείων τού Σκαραμαγκά θά είναι δυνατόν νά πραγματοποιηθή έντος τριμήνου, εις χρονικόν διάστημα 18 μηνών θά είναι, ίσως, δυνατόν νά τρόπις τού πρώτου πλοίου, όπερ θά ναυπηγηθή εις τήν Έλλάδα. Τό πασατιθέμενον άνωτέρω σχεδιάγραμμα της άμροδιας υπηρεσίας τού Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, παρέχει μίαν χαρακτηριστικήν είκονα τών προβλεπόμενων νά κατασκευασθούν έκτεταιμένων έγκαταστάσεων εις τήν χώραν τών παλαιών ναυπηγείων τού Σκαραμαγκά.

Αι τριμηνιαίαι στατιστικαί μας

Η δύναμις τῆς ναυτιλίας μας

309 σκάφη 1.247.493 τ. γκρός

Η έπικρατήσασα, κατά τούς τελευταίους, ιδία μήνας τοῦ 1954 ζωηρότης εἰς προσκήσεις σκαφών, όφειλομένη κατά κύριον λόγον εἰς τὴν μεταφοράν ἐνὸς σεβαστοῦ ἀριθμοῦ ἀμερικανικῶν λίμπερτς εἰς τὰς σημαίας τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ, ἐξηκολούθησε καὶ κατά τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους, ὅτε συμπληρώθησαν αἱ χορηγηθεῖσαι ἀδειαί. Ή δὴ αὐτὴ κινητήσι δὲν εἶχε, δυστυχώς τὸν ἀντίκτυπόν της, εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημιαίαν, τῆς ὁποίας αἱ μεταβολαὶ κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνον ὑπῆρχαν συνήθους μορφής, μὲν τελικόν ἀποτέλεσμα τῆς ἀσήμαντον προσθήκην 5418 τ. γκρός εἰς τὴν ὑπάρχουσαν δύναμιν της.

Ἀντιθέτως, ἡ λιβεριανὴ σημαία ἐνεφάνισε καὶ πάλιν τὴν γνώριμον δραστηριότητὰ τῆς. Χάρις εἰς τὰς μεταφορὰς ὥρισμένων ἀκέην σκαφῶν — τῶν τελευταίων πάντως — ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν ηνδόγιον, καθὼν καὶ χάρις εἰς τὰς νέας ἀγορὰς καὶ καθελκύσεις, ἐσθμέοις μίαν σύνησιν κατὰ 42 πλοία καὶ 313.820 τ. γκρός. Χαρακτηριστικὴν ἐπισης αὔξησιν κατὰ 6 πλοία καὶ 30.181 τ. γκρός, παρουσιασε καὶ ἡ σημαία τῆς Κοσταρίκας, ἐνώ αἱ σημαῖαι τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Ὀνδούρας ἐξηκολούθησαν νά διέπωνται ἀπὸ τὸν τόνον τῆς ὑποχωρήσεως. Διὰ τὰς πέντε ταύτας σημαίας, δύον λαμβανομένας, τὸ α', τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους ἐλλεῖ μὲν μίαν καθαρὰν προσθήκην εἰς τὴν συνολικὴν τῶν δύναμιν κατὰ 43 σκάφη καὶ 320.366 τ. γκρός, κατανεμομένην ως ἔξης:

Σημαίαι	Πλοία	Τ. γκρός
'Ελληνική		+ 5.418
Λιβεριανή	+ 42	+ 320.101
Παναμακή	- 4	- 31.497
Κοσταρίκας	+ 6	+ 30.181
'Ονδούρας	- 2	- 10.383
Καθ. προσθήκη:	+ 42	+ 313.820
Αναλυτικώτερον, αἱ σημειωθεῖσαι εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ἑλληνικῆς χωρικότητος μεταβολαὶ ἔχουν ως ἔξης:		
Προσθήκαι	7 πλοία	26.009 τόν. γκρός
Διέγραφαι	7 »	20.591 »
Διαφορά		
τὸ προστεθέντα 7 σκάφη εἶναι τὰ κάτωθι:		
Φορτηγά συνήθων τύπων: «Διαμαντῆς Πατέρας» 6500 τόν. γκρός (νεότευκτον), «Μαριάννα» 6546 τόν., «Πλαντελῆς Γ.» 1337 τόν. καὶ «Σευάννα Παπαδάτου» 2201 τόν. γκρός,		
Αιμπερτοῦ: «Ναβιγκέϊτορ» 7176 τ. γκρός.		
Ἐπιβατηγά: «Φίλιππος» 1781 τ. γκρός.		
Διάφορα: «Γράφατος» 468 τ. γκρός (ψυγείον).		
'ΑΦ' ἐτέρου τὰ διαγράφεντα 7 σκάφη ἥσαν τὰ κάτωθι:		
Φορτηγά συνήθων τύπων: «Αθηνᾶ» 833 τ. γκρός, πωληθὲν εἰς Κυπρίους καὶ τεθὲν ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ «Θέτις» 4123 τ. γκρός, πωληθὲν εἰς ἑταῖρα τῆς Κοσταρίκας, Ἐπιβατηγά: «Εμραύπολις» 1112 τ. γκρός, προσαράξαν καὶ ἔγκαταλειφθὲν. Δεξαμενόπλοια: «Δημοσθήνης» 3321 τ. γκρός, πωληθὲν εἰς διαλυτάς τῆς Τεργέστης, «Θεοδώρα» 5238 τ. γκρός, προσαράξαν εἰς Προποντίδα καὶ ἔγκαταλειφθὲν καὶ «Νικολάου Μαρία» 5525, πωληθὲν εἰς Ὀλλανδούς διαλυτάς. Καὶ διάφορα: «Ιάσων» 449 (ἀλιευτικὸν) καταποντισθὲν παρὰ τὸ ἀκρωτήριον Σπαρτίδετο.		
Η προελθόντα σῦτο καθαρὰ αὔξησις 5418 τ. γκρός, προστιθέμενη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημειρινὴν τοιαύτην ἄπο:		

309 σκάφη, 1.247.493 τ. γκρός

Η χωρητικότης αὕτη κατὰ κατηγορίας πλοίων κατανέμεται ως ἔξης:

Φορτηγά συνήθων τύπων	90 τ. γκρός	257.042
Φορτηγά «λίμπερτς»	95 »	683.178
Φορτηγά τύπου «Κριός»	2 »	7.627
Δεξαμενόπλοια	20 »	175.855
Υπερωκεάνια	2 »	37.554
Ἐπιβατηγά	30 »	61.370
Διάφορα	70 »	24.867
Σύνολον:	309 »	1.247.493

Υπὸ τὴν Λιβεριανὴν

Εἰς τὴν λιβεριανὴν χωρητικότητα τὴν καλύπτουσαν Ἑλληνικὰ συμφέροιτα προσετέθησαν κατὰ τὸ α', τρίμηνον τοῦ ἔτους 43 ἐν δῶλ σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 330.813 τ. γκρός, κατανεμομένα ως ἔξης:

Φορτηγά συνήθη	10 τ. γκρός	48.183
«Λίμπερτς»	25 »	180.667
Δεξαμενόπλοια	6 »	96.107
Ἐπιβατηγά	1 »	5.856
Σύνολον:	42 »	330.813

Μεταξὺ τῶν φορτηγῶν περιλαμβάνεται καὶ τὸ νεότευκτον «Καππετάν

Ψαρός», ἐνῷ μεταξὺ τῶν δεξαμενοπλοίων συγκαταλέγονται τὰ νεοναυπήγητα «Ουδόρλην Γκάντανς», «Γουδόρλην Γκραντάιρ» καὶ «Χρυσάνθη Λ.», δύο ἀγόρασθεντα τάνκερα τοῦ τύπου «T.2» καὶ ἀριθμός τις τοῦ «Λίμπερτο-τάνκερ». Λεπτομερέστερον, αἱ προσθήκαι αὗται σί κάτωθι:

Φορτηγά συνήθων τύπων: «Αίνος» 3610 τ. γκρός, «Αχιλλεύς» 7010 τ. «Γεωβίλικα» 5265 τ., «Ἐντυ» 3320 τ., «Καππετάν Ψαρός» 9100 τ. γκρός, «Κεφαλληνία» 1793 τ., «Κισμέτ 11.» 2865τ., «Μίντρικ» 6806 τ., «Μιχαήλ Α.» 2822 τ. καὶ «Ωκεανίς» 5592 τ. γκρός.

Λίμπερτος: «Ἀλκης» 7176 τ. γκρός, «Ανδρος» 7229 τ., «Αρίων» 7212 τ., «Δελφίν» 7259 τ., «Κάπταιν Λύρας» 7211 τ., «Κένταυρος» 7233 τ., «Κομφιέντζας» 7258 τ., «Λίντας» 7262 τ., «Μαΐρη Π.» 7208 τ., «Μάρσελ Μ. Χ.» 7251 τ., «Ολύμπος» 7128 τ., «Ομηρος Τρέιντερ» 7210 τ., «Οσεαν Δάφνη» 7211 τ., «Ούσιτ Στάρ» 7248 τ., «Πεγκόρης» 7251 τ., «Πλειάδες» 7254 τ., «Σηκόραλ» 7221 τ., «Τζεόρτζιαν Φλέιμ» 7156 τ. καὶ «Τραγούνούστερον» 7176 τ. γκρός.

Δεξαμενόπλοια: «Ακουιτάνιος» 10.648 τ., «Άλφευς» 7221 τ., «Άμερικος» 7306 τ., «Αττικός» 10.712 τ., «Γεώργιος Σ.» 7273 τ., «Γουδόρλην Γκάντανς» 20.430 τ. γκρός, «Γουδόρλην Γκραντάιρ» 22.000 τ. γκρός, «Κέιπ Μάουντ» 8218 τ., «Μυκῆναι» 7314 τ., «Νάσιοναλ Χόπ» 7242 τ. καὶ «Χρυσάνθη Λ.» 24.000 τ. γκρός, (Σημειωτέον, δώμας, ὅτι 6 λίμπερτος-τάνκερ εἴκ τῶν ἀνωτέρω καὶ ἔκ τῶν ὑπαρχόντων ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, μετετράποσαν διὰ ξηροῦ φορτίου, τὴν δὲ μεταβολὴν ταύτην ἐλάσθεμον ὑπὸ ὅψιν κατὰ τὴν κατανομὴν εἰς κατηγορίας πλοίων).

Καὶ ἐπιβατηγά: «Ατλαντίκ» 5865 τόν. γκρός.

Ἐναντὶ τῶν ἀνωτέρω προσθηκῶν διεγράφῃ 1 μόνον σκάφος, τὸ δεξαμενόπλοιον «Νόρθ Ντιούκ» 10.712 τ. γκρός, πωληθὲν εἰς Ιταλούς. Η προκύψασα ὅθεν ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω μεταβολάς καθαρά προσθηκή 42 σκαφῶν καὶ 320.101 τ. γκρός, προστιθέμενη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημειρινὴν τοιαύτην, ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, ἀπό:

296 σκάφη, 2.717.997 τ. γκρός

Η δύναμις αὕτη κατανέμεται εἰς τὰς ἀκολούθους κατηγορίας πλοίων:

Φορτηγά συνήθων τύπων	45 τ. γκρός	257.909
Φορτηγά «λίμπερτς»	145 »	1.046.555
Δεξαμενόπλοια	104 »	1.384.698
Υπερωκεάνια	1 »	22.979
Ἐπιβατηγά	1 »	5.856
Σύνολον:	296 »	2.717.997

Παναμᾶς, Κοσταρίκα, Ονδούρα

Η Ἑλληνικῶν συμφερόντων χωρητικότης ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ ἐνεφάνισε, κατὰ τὸ α', τρίμηνον, τὰς ἀκολούθους μεταβολάς:

Διαγραφαὶ	7 πλοία	47.774 τ. γκρός
Ἐγγραφαὶ	3 »	16.277 »

Διαφορά: - 4 » - 31.497 »

Τὰς ἔγγραφέντα τρία σκάφη ἥσαν τὰ νεοαγορασθέντα φορτηγά «Κατερίνα Σ.» 1617 τ. γκρός καὶ «Σκωτία» 7072 τ. γκρός, καθὼν καὶ τὸ Ἑλληνικῆς πλοιοκτήσιας δύνουσαν τὸν φορτηγὸν «Μερόπη» 7588 τόν. γκρός, ὅπερ πωληθὲν εἰς ἑτέρους «Ἐλληνας», ὑψωσε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Μαρία ΙΙ.».

Τὰ διαγραφέντα 7 σκάφη ἥσαν τὰ ἔξης:

Φορτηγά συνήθων τύπων: «Κόνδωρ» 4761 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς «Ἄγγλους» καὶ «Μαρίαννα» 6546 τ. γκρός, ὑψώσαν τὴν Κυανούλευκον. Λίμπερτος: «Μάντο» 7176 τόν. γκρός, προσαράξαν καὶ ἔγκαταλειφθὲν. Δεξαμενόπλοια: «Αϊόνιαν Επίλορέρ» 5090 τόν. γκρός καὶ «Ρόντεσταρ» 6448 τόν. γκρός, πωληθέντα ἀμφότερα εἰς «Ἄγγλους διαλυτάς. Καὶ Υπερωκεάνια: «Καμπέρρα» 7710 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς Ισπανούς πρεπαρώτως ἐκμετάλλευσιν καὶ «Χόμελαντ» 10.043 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς διαλυτάς τῆς Τεργέστης.

Η προκύψασα ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω μεταβολὰς μείωσις κατὰ 4 πλοία καὶ 31.497 τόν. γκρός, ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημειρινὴν τοιαύτην, ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν, ἀπό:

252 σκάφη, 1.724.916 τ. γκρός

Η δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας πλοίων κατανέμεται ως ἔξης:

Φορτηγά συνήθων τύπων	49 τ. γκρός	232.546
Φορτηγά «λίμπερτς»	124 »	891.808
Δεξαμενόπλοια	50 »	525.889
Υπερωκεάνια	4 »	54.852
Ἐπιβατηγά	2 »	6.302
Διάφορα	23 »	13.519
Σύνολον:	252 »	1.724.916

ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ: Η ὑπὸ τὴν σημαίαν ταύτην καλυπτομένη χωρητικό-

ΜΙΧΑΗΑ ΣΡΟΥΡ & ΥΙΟΣ

ΕΜΠΟΡΟΙ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ
ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Κρέατα, Χορταρικά, Εδώδιμα,
Υλικά Καταστρώματος, καὶ Μηχανῆς,
εἰς έξαιρετικάς ποιότητας καὶ τιμάς
έκτος συναγωνισμοῦ.

PORT STREET
ΤΡΙΠΟΛΙΣ ΛΙΒΑΝΟΥ

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

LIVIERATO & C^o.
P.O.Box 1224
TELEGRAMS : «PIRAMIS» STEAMER-POINT
SHIPCHANDLERS
SERVICE QUALITY
SATISFACTION GUARANTEED

ADEN

της έλληνικών συμφερόντων ένεφάνισεν άρκετάς μεταβολάς, ώς έξης:

Έγγραφαι	10 πλοία	33.567 τ. γκρός
Διαγραφαι	4 »	3.386 »
Αὔξησις:	6 »	30.181 »

Τὰ προστεθέντα σκάφη ήσαν καὶ τὰ 10, φορτηγά συνήθων τύπων, τὰ έξης: «Αλέξ» 2323 τ. γκρός, «Δημήτριος» 4992 τ., «Ελλην» 4123 τ., «Ενωσις» 2171 τ., «Θεόδωρος Ν. Βλαστόπουλος» 6997 τ., «Κατίνα» 2000 τ., «Κυριακούλα» 2297 τ., «Μαΐρη» 1489 τ., «Παναγίω» 4494 τ. καὶ «Φτελιά» 2684 τ. γκρός.

Τὰ διαταραφέντα, εἶς ἄλλου, ήσαν τὰ φορτηγά συνήθων τύπων «Μπουρίκα» 854 τ. γκρός, πωλήθεν εἰς «Αγγλικούς αγγοραστάς τοῦ Χούκ Κόγκ», «Σουζ» 671 τόν. πωλήθεν εἰς «Ολλανδούς διασιτάς, «Τίο» 1461 τόν. γκρός, ὑψώσαν τὴν αιθιοπικήν σημαίαν καὶ τὸ μικρόν φορτηγόν (κατηγορία: Διάφορα) «Πρίμο» 400 τόν. γκρός, πωλήθεν εἰς τὸ Ισραὴλ.

Μὲ τὴν προσθήκην τῆς οὕτω προκυπήσας ἐπὶ πλέον διαφορᾶς δ σκαφῶν καὶ 30.181 τόν. γκρός, εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου δύναμιν, ἔχομεν σημειωτὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας, ἀπό:

68 σκάφη, 291.223 τ. γκρός

Κατανέμεται ἡ δύναμις αὕτη εἰς τὰς κάτωθι κατηγορίας πλοίων: Φορτηγά συνήθων τύπων 48 τ. γκρός 165.643 Φορτηγά «λίμπερτος» 15 » 108.036 Δεξαμενόπλοια 2 » 14.818 Διάφορα 3 » 2.726

Σύνολον : 68 » 291.223

ΟΝΔΟΥΡΑ: «Υπὸ τὴν σημαίαν ταύτην ἡ χωρητικότης ἔλληνικών συμφερόντων ἐσημειώσει περαιτέρω ὑποχρώσην. «Ἐναντὶ οὐδεμιάς νέας προσθήκης, ἐπῆλθον δύο διαγραφαι, ἀναφέρομεναι εἰς τὰ φορτηγά «Κισμέτη» 2795 τ. γκρός, ὅπερ ἐπωλήθη εἰς Γερμανούς καὶ «Μερόπη» 7588 τ. γκρός, ὅπερ ἐπωλήθη εἰς ἔτερους "Ελλήνας καὶ μετεφερθή εἰς τὸ παναμαϊκὸν νηολόγιον. Μὲ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν διαγραφέντων 2 φορτηγῶν, 10.383 τ. γκρός, ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου, ἔχομεν σημειωτὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς 'Ονδούρας, ἀπό:

47 σκάφη, 276.808 τόννων γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη κατανέμεται εἰς τὰς ἀκολούθους κατηγορίας πλοίων: Φορτηγά συνήθων τύπων 2 τ. γκρός 3.623 Φορτηγά «λίμπερτος» 13 » 93.514 Δεξαμενόπλοια 12 » 152.353 Φαλαινοθηρικά 19 » 26.918 Διάφορα 1 » 400

Σύνολον : 47 » 276.808

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ ΠΕΝΤΕ ΣΗΜΑΙΩΝ

Προκύπτει ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω στατιστικά δεδομένα, ὅτι ἡ δύναμις τῶν πέντε σημαίων, ὑπὸ τὰς ὅποιας τὰ σκάφη ἐπανδρώνονται — κατὰ κύριον λόγον — μὲν ἔλληνικά πληρώματα, ἀπηρτίζετο εἰς τὸ τέλος τοῦ α'. τριμήνου ἐ. ἔ. ἀπό :

972 σκάφη, 6.258.437 τ. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη, κατὰ κατηγορίας πλοίων, κατενέμετο ὡς έξης: Φορτηγά συνήθων τύπων 234 τ. γκρός 916.763 Φορτηγά «λίμπερτος» 392 » 2.823.091 Φορτηγά τύπου «Κρίος» 2 » 7.627 Δεξαμενόπλοια 188 » 2.253.613 Φαλαινοθηρικά 19 » 26.918 'Υπερωκεάνια 7 » 115.385 'Επιβατηγά 33 » 73.528 Διάφορα 97 » 41.512

Σύνολον : 972 » 6.258.437

Ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν 31ην Δεκεμβρίου, ἐσημείωσαν τὴν μεγαλύτεραν αὔξησιν τὰ λίμπερτος κατὰ 181.017 τ. γκρός, ἐν συνεχείᾳ δὲ τὰ φορτηγά συνήθων τύπων κατὰ 84.439 τ. καὶ τὰ δεξαμενόπλοια κατὰ 59.773 τ. γκρός. Αἱ αὔξομειώσεις τῶν ὑπολοίπων κατηγοριῶν ήσαν ἀσήμαντοι.

‘Η ἀργοῦσα χωρητικότης μας

39 σκάφη, 217.369 τ. γκρός

Εἰς τὸ τέλος τοῦ α', τριμήνου τοῦ τρέχ. ἔτους ἡ παρωπλισμένη χωρητικότης μας περιελάμβανε 17 ἔλληνικά σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 45.745 τ. γκρός. Ἐξ αὐτῶν, τὰ 15 πλοία, 38.612 τ. γκρός, ἐτέλους ἦν ἀργίας εἰς Ἑλλάδα καὶ κυρίως εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος Πειραιῶς, τὰ δὲ ὑπόπλοια, 2, χωρητικότητος 7133 τ. γκρός, ήσαν παρωπλισμένα εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἡ ἀργοῦσα αὕτη χωρητικότης κατενέμετο ὡς έξης:

Φορτηγά συνήθων τύπων	6 τ. γκρός	23.946
Δεξαμενόπλοια	3 »	10.754
Μεσογειακά	8 »	11.045

Σύνολον: 17 » 45.745

Κατὰ τὴν ιδίαν ημερομηνίαν ἐτέλους ἐν παροπλισμῷ καὶ 22 σκάφη ἔλληνικής πλοιοκτησίας ὑπὸ ξένας σημαίας, δικῆς χωρητικότητος 171.624 τ. γκρός. Ἐξ αὐτῶν 4 χωρητικότητος 13.570 τ. γκρός ήσαν παρωπλισμένα ἡ Ἑλλάδι καὶ 18, χωρητικότητος 158.054 τ. γκρός εἰς τὸ ἔξωτερικόν, μὲ τὴν ἀκόλουθον κατανομήν κατὰ κατηγορίας πλοίων :

Φορτηγά συνήθων τύπων	2 τ. γκρός	13.652
Φορτηγά «λίμπερτος»	1 »	7.273
Δεξαμενόπλοια	14 »	144.388
Μεσογειακά	5 »	6.311

Σύνολον: 22 » 171.624

Οὕτω, εἰς τὸ τέλος τοῦ α', τριμήνου εύρισκον παρωπλισμένα εἰς τε τὴν Ἑλλάδα καὶ τὸ ἔξωτερικόν, σκάφη ἔλληνικά καὶ ἔλληνικής πλοιοκτησίας, 39, συνολικῆς χωρητικότητος 217.369 τόνων γκρός, μὲ τὴν ἀκόλουθον κατὰ κατηγορίας πλοίων συνθετινῶν:

Φορτηγά συνήθων τύπων	8 τ. γκρός	37.598
Φορτηγά «λίμπερτος»	1 »	7.273
Δεξαμενόπλοια	17 »	155.142
Μεσογειακά	13 »	17.356

Γενικὸν σύνολον: 39 » 217.369

Ἡ ἀργοῦσα αὕτη χωρητικότης συγκρινομένη πρὸς τὴν ὑπάρχουσαν εἰς τὸ τέλος Δεκεμβρίου π. ἔτους, ἐμφανίζει μιαν ἀσήμαντον διαφοράν, ἡ οἵ τοι 4 σκάφη ἐπὶ Ἐλαττον καὶ 4311 τ. γκρός ἐπὶ πλέον. Τὸν δεσπόζοντα δύγκον τοῦ παρωπλισμένου τονάκι συγκεντρώνει ἡ κατηγορία τῶν δεξαμενόπλοιων μὲ 155.142 τ. γκρός, ἐναντὶ 144.404 τ. γκρός τοῦ προηγούμενου τριμήνου. 'Οφειλεται τούτῳ εἰς τὴν ἀργίαν ἀρκετῶν μικρῶν καὶ παρηλίκων τάνκερς, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι διασκούντος τοῦ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τριμήνου, διεγράφησαν ἐκ πλαήσεων καὶ ναυαγίων 5 τάνκερς 25.622 τ. γκρός.

Τέλος, χάριν τῆς πληρεστέρας συγκρίσεως, παραθέτομεν κατωτέρω πίνακα τῶν διακυμάνσεων τῆς ἀργοῦσης χωρητικότητος μας ἀπὸ τοῦ Αύγουστου τοῦ 1949, δὲ ἐξεδηλώθη ἡ πρώτη μεταπολεμική κάμψης τῆς ναυλαγορᾶς — ἐξουδετερωθεῖσα ἐπὶ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τὸν Κορεατικὸν πόλεμον — μέχρι σήμερον, δὲτε βελτιωμένην ἐμφανίζεται ἡ κετάστασις τῆς ναυλαγορᾶς:

	Πλοία	Τ. γκρός		Πλοία	Τ. γκρός
30 Αὔγ.	1949	56 192.534	30 Ιουν.	1952	49 138.947
30 Σεπτ.	93	414.241	30 Σεπτ.	»	136 622.962
30 Νοερ.	140	622.143	31 Δεκ.	»	117 517.487
31 Δεκ.	131	623.026	31 Μαρτ.	1953	114 455.708
31 Μαρτ.	115	489.714	30 Ιουν.	»	84 334.910
30 Ιουν.	86	359.375	30 Σεπτ.	»	96 455.300
30 Σεπτ.	60	238.267	31 Δεκ.	1954	80 375.896
31 Δεκ.	17	40.608	31 Μαρτ.	»	73 384.767
31 Μαρτ.	35	115.488	30 Ιουν.	»	66 346.356
30 Ιουν.	12	43.993	30 Σεπτ.	»	43 213.058
30 Σεπτ.	15	59.377	31 Δεκ.	1955	39 217.369
31 Δεκ.	4	7.284	31 Δεκ.	»	—
31 Μαρτ.	30	98.319			

ΣΤΟΚ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ



ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

Hempel's Marine Paints

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

Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΔΙΑΛΕΞΙΣ

Την 12ην Μαρτίου έ.ξ., εις τὴν αἰθουσαν τοῦ Ἑθνικοῦ Ἰδρύματος, ἐνώπιον πυκνού καὶ ἐκλεκτοῦ ἀκροστηπίου, κατόπιν προσκλήσεως τῆς Ἀνωτέρας Σχολῆς Βιομηχανικῶν Σπουδῶν, ὡμίλησαν ὁ ἀντιπλοίαρχος λιμενικός κ. Ν. Σταμπολῆς, μὲ θέμα «Θαλάσσιοι τουριστικοί μεταφοραί». Ὁ ὅμιλητης ἀνέπτυξε μὲ σαφήνειαν καὶ μὲ πλήρη κατοχήν τοῦ θέματος τὰς ἀπόψεις του, ἀναλύσας εἰς γενικάς γραμμάς καὶ τὸ ἀκτοπλοΐόν μας πρόβλημα. Τὸ περιοδικὸν διατηρεῖ πολλάς ἐπιφυλάξεις ἐπὶ τῶν ἔκτεθεισῶν τούτων ἀπόψεων τοῦ κ. Σταμπολῆς, χωρὶς ἐκ τούτου νὰ θέλῃ νὰ μειώσῃ τὴν ἄξιαν τῆς κατὰ πάντα ἐπαινετῆς σαστίας του. Κατωτέρω παραθέτομεν σύντομον περίληψιν τῶν ἀνάπτυχθεισῶν ἀπόψεων ἐπὶ τοῦ σπουδαιοτάτου τούτου θέματος πρὸς διαφώτισιν ἀφ' ἑνὸς τῶν ἀναγνωστῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ πρὸς πρόκλησιν ἀφ' ἑτέρου γενικοτέρων συζητήσεως.

Ἐν ἀρχῇ τῆς ὅμιλητος του κ. Σταμπολῆς ὑπεγράμμισε τὴν σπουδαιότητα, ἥν ἔχουν αἱ θαλασσιαὶ συγκοινωνίαι μας διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Τουρισμοῦ, λόγῳ τοῦ ναυτικοῦ χαρακτῆρος τῆς Ἑλλάδος καὶ τῆς ιδιαῖς οὐσίας γεωγραφικῆς αὐτῆς θέσεως. Ἐν συνεχείᾳ ἀνέφερεν ὡρισμένα στατιστικὰ δεδομένα γινθεών πλοιών καὶ ἐπιβάτων τοῦ ἔτους 1954, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ προπολεμικά ἔτη, ἐκ τῶν ὁποίων διαπιστούται, ὅτι ἐνῷ ἡ κατάστασις εἶναι σαφῶς βελτιωμένη εἰς τὸν τομέα τῶν Μεσογειακῶν καὶ ὑπερποντίων πλοιών μας, ὑστερούμενη, ἐν τούτοις, εἰσέτι ἀπό ἀπόψεως ἀριθμοῦ ἀκτοπλοϊκῶν πλοιών, ἔνθα παρουσιάζεται μικρᾶ στενότης, λόγῳ τῆς ὀλονέν ἀναπτυσσομένης ἐπιβατικῆς κινησιῶν ἐσωτερικοῦ καὶ τῆς χρονοναλώσεως ἐνίων ἀκτοπλοϊκῶν διὰ κρουαζέρων ἔνων περιηγητῶν εἰς τὰ ἑλληνικά παράλια. Τὸ θέμα, ὡμας, τῆς ἐνίσχυσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοιών δὲν εἶναι ἀπλούν, ἐπόντεν διὰ ὁ ὅμιλητης, διότι συνδέεται μὲ πλεῖστα ὅσα ἄλλα ζητήματα, λόγῳ τῆς ιδιορυθμίας, ἥν προσουσιάζει ἡ ἀκτοπλοϊκή ἐπιχειρίστης, ἔχουσα ἐποχιακὸν χαρακτῆρα καὶ τῶν μεγάλων κεφαλαίων, τὰ ὁποῖα ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν προστητήσιν ἀποδοτικῶν καὶ συγχρονισμένων πλοιών. Ἐξ ἄλλου, τὰ ἀκτοπλοϊκά μας πλοιά εἶναι ὑποχρεωμένα, λόγῳ τοῦ διτής ἡ χώρα μας εἶνε μικρὰ καὶ πτωχὴ, εἰκανοποιούντων ταύτοχρων πολλάκις καὶ ποικίλας ἀνάγκας, δχι μόνιον ἐπιβατικάς, ἀλλὰ καὶ ἐμπορευματικάς καὶ ταχυδρομικάς τοιαυτάς. Τούτο, ὡμας, ἀποδίδει ἀναποδράστως εἰς δάρος καὶ τῆς ἀκριβείας τῶν δρομολογίων καὶ τῆς ἀνέσεως τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ.

Ἐν συνεχείᾳ, ὁ ὅμιλητης ἀνέλυσε τὰς διαφόρους μορφάς ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεως, ἀποκλείσας τὴν κρατικοποίησιν καὶ ἡμικρατικοποίησιν διὰ πολλούς καὶ διαφόρους λόγους καὶ ίδιακτέρων διὰ τῶν κίνδυνον ἐλλειμμάτων διαχειρίσεως, ἀτινα ὃ διὰ ἐκάλυπτεν ὁ προϋπολογισμός τοῦ Κράτους. Ἀπέκλεισεν ὁμοίως τὸ σύστημα τοῦ ἐλευθέρου συναγωνισμοῦ, λόγῳ τῆς ὑπὸ τὸ σύστημα τοῦτο σημειουμένης σπατάλης εἰς ἀκτοπλοϊκάς καὶ εἰς τὴν προσπάθειαν. Ἡ ἰδεώδης μορφὴ ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεως, κατὰ τὸν ὄμιλητην, ὃτι ἡ τοῦ ἰδιωτικοῦ μονοπώλιου διὰ τὸ σύνολον τῶν γραμμῶν ἡ κεχωρισμένων κατὰ δρομολογικάς γραμμάς, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπιτεύχεως ἱκανοποιητικῶν ὄρων καὶ συνδυασμοῦ ἐκτέλεσης ὑπὸ τοῦ ἀναδόχου ὠρισμένων ἔργων τουριστικῆς σημασίας, ὡς τῆς ἀνεγέρσεως τουριστικῶν ἔργων καὶ κέντρων διασκεδάσεως εἰς ὥρισμένα μέρη τουριστικοῦ ἔνδιαφέροντος. Ἐάν δὲν ηθελον ἐπίτευχθῇ εὐνοϊκοὶ δροὶ διὰ τὴν παραχώρωσιν μονοπώλιακῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας γραμμῶν, τότε, κατ' ἄναγκην, ὃτι ἐδει νὰ προτιμηθῇ μὴ μορφὴ τῆς συνεργασίας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Κράτους. Εἰς τὸ τελευταῖον τοῦτο σύστημα ὁ κ. Σταμπολῆς εὐρίσκει, δῆτα ὑπάρχουν τὰς ὀλιγάτερα δυνάτων μειονεκτήματα, ἐφόσον ὃτι ἔχωμαλύνογε προηγουμένων αἱ ὑφιστάμεναι γνωσταὶ δυσχέρειαι συνεννόησεως τῶν διαφόρων ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων. Οὕτω, ὃτι συνεδυάζετο ἐπιτυχῶς ἡ κρατικὴ παρέμβασις μὲ τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν.

Διὰ τὴν, ἀπὸ τουριστικῆς ιδίᾳ πλευρᾶς, βελτίωσιν τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσινῶν συγκοινωνῶν μας καὶ τὴν ἀντιμετώπισιν, ἐπίσης, τῆς ὀλονέν ἀναπτυσσομένης ἐπιβατικῆς κινησιῶν τῆς χώρας μας, ὡς ἀνωτέρω ἀξιωματικός προετείνει, εἰδίκετον, τὰ ἔχεις μέτρα:

α) Τὴν ἐνίσχυσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας στόλου διὰ 3—4, τούλαχιστον, καταλλήλων καὶ συγχρονισμένων σκαφῶν ταχυπλόων καὶ ἀποδοτικῶν ἀπό ἀπόψεως ἐκμεταλλεύσεως. Διὰ τὴν ἐνθάρρυνσιν δὲ τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς ἀπόκτησιν τῶν σκαφῶν τούτων, τὸ Κράτος νὰ διευκολύ-

νῃ τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰς τὰ ἀπαιτούμενα κεφάλαια, μὲ εὐθηνὸν τόκον, ἐπὶ ὑποθήκη τῶν ἀγροσθομούμενων σκαφῶν.

β) Τὴν ὁναπροσαρμογὴν ὅλοκλήρου τοῦ ναυλολογίου, μὲ βάσιν οὐχὶ τὴν χρονήν λίρων, ὡς συμβαίνει σήμερον, ἀλλὰ τὴν ἄξιαν τῶν καυσίμων καὶ ὑλικῶν ἐν τῇ διεθνεῖ ἀγορᾷ, καθὼς καὶ τοῦ μισθολογίου.

γ) Τὴν διακρίσιν τῶν πλοίων εἰς τουριστικά, ἡμιτουριστικά καὶ μὴ τουριστικά, ἐπὶ τῇ δάσει ὥρισμένων κριτηρίων καὶ συγκεκριμένων τῶν παρεχομένων ἀνέσεων εἰς τοὺς ἐπιβάτες. Βάσει τῆς διακρίσεως ταύτης, θὰ ἔδει τὰ πλοῖα νὰ δρομολογῶνται εἰς ὥρισμένας δρομολογιακὰς γραμμάς, ἀνάλογης τῆς τουριστικῆς συμπειρούσης αὐτῶν. Τὰ τουριστικά πλοῖα θὰ ἔδει γά τύχουν ὥρισμένων πλεονεκτημάτων, ὡς ὡριζόμενου ναυλολογίου, ἀπαλλαγῆς τῆς κινησιῶν των κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον καὶ, ἐν ἀνάγκη, ἐνθαρρυντικῆς ἐπιχορήγησεως ἐκ μέρους τοῦ Κράτους, κατὰ τρόπον ἀνάλογων τῶν παρεχομένων σημερον ταχυδρομικῶν ἐπιχορηγήσεων διὰ τὰς ἀγόνους γραμμάς.

δ) Τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ θαλασσίου λαϊκοῦ τουρισμοῦ μας, διὰ τῆς ὄργανσεως ἔκδοσιν καὶ εἰδίκων δρομολογίων, μὲ μειωμένους ναυλούς διὰ τοὺς ὑπαλλήλους, ἐργάτας, φοιτητὰς καὶ μαθητὰς κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον. Τούτο θὰ ἔπειγχανετο διὰ τῆς ὑπάρχειας μικροῦ ἀριθμού ἀφεδρικῶν πλοίων, ἐφαρμοζομένου τοῦ συστήματος τῆς Κοινωνίας πραξίας.

ε) Τὴν θέσπισιν τοπικῶν συγκοινωνῶν ἐκ Πειραιῶς μὲ ὥρισμένους λιμένας κόμβους, παρουσιάζοντας ἑξαερετικήν κίνησιν κατὰ τὸ θέρος διίδια πρὸς ὀποιουμόρησιν τῶν λοιπῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν.

στ) Τὴν θέσπισιν προληπτικού ἐλέγχου τοῦ Κράτους κατὰ τὴν ἐκδόσιν τῶν εἰσιτηρίων, πρὸς πρόληψιν τῆς ὑπερφορτώσεως τῶν πλοίων. Ὁ προληπτικὸς οὐτὸς ἐλέγχος θὰ ἡσκεῖτο διὰ τὰς ἐκ Πειραιῶς ἀναχωρησίες, μὲ ἔγκαιρον σφράγισιν καὶ ἀριθμησίν ὅλων τῶν εἰσιτηρίων παρὰ τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς Πειραιῶς, ἐντὸς τῶν ἐπιτρεπομένων ὅρων τὰς ἀσφαλείας συνολικῶς καὶ κατὰ θέσεις. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον θὰ καθιστατο περιττή ἡ καταμέτρησις τῶν ἐπιβατῶν ὑπὸ τῶν λιμενικῶν ὅρων τὰς ἀσφαλείας συνολικῶς προστατεύεται πάντας τοῦ κοινού.

η) Τὴν πλέον συστηματικὴν διεξαγωγὴν τουριστικῶν ἐπιθεωρήσεων εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μας, ὡς συνέδαινε προπολεμικῶς, ὑπὸ λιμενικῶν ἀξιωματικῶν καὶ λατρῶν τῆς τουριστικῆς ἀστυνομίας διὰ τὴν ἐπίτευξιν καλλιτέρων σῶν καθαριότητος καὶ εὐπρεπείας εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μας.

θ) Τὴν τοποθέτησιν ἐπὶ δόλων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας πλοιών κυτίων παραποτάνων, τὰς ὁποῖας διὰ ἐλέγχωνται παρὰ τῆς τουριστικῆς ἀστυνομίας, πρὸς ἐξέτασιν καὶ ἰκανοποίησιν παντὸς λογικοῦ παραπότονού τῶν ἐπιβατῶν. Διὰ τοῦ τρόπου τούτου δὲν θὰ ἡσαν ὑποχρεωμένοι οἱ ἐπιβάται νὰ καταφεύγουν εἰς τὰς διαφόρους ὑπηρεσίας πρὸς διατύπωσιν τῶν ταξιδίων καὶ τὴν ἐξότητα τοῦ δελτίου προτεραιότητος.

ι) Τὴν εἰδικὴν ἐκπαίδευσιν τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων καὶ ιδιαιτερως τῶν θαλασσηπόδων πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς τουριστικῆς αὐτῶν συνεδρίας.

διά τοὺς λιμένας διὰ ὁ ὅμιλητης ἐπρότεινε σειράν τὴν ἐπίσης διοικητικῶν μέτρων πρὸς δελτίωσιν τῆς καταστάσεως καὶ εἰδικώτερον ἐπόντες εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μας, πρὸς ληψιν τῶν ἐκτεθέντων καὶ ὄλων ἀκόμη μέτρων εἰς τῆς χώρας μας, πρὸς ληψιν τῶν ὀλιγάτερων διπλῶν κλιμάκων, μιᾶς διὰ τὴν ἀνθρώπην καὶ ἑτέρας διὰ τὴν καθόδην, τὴν τοποθέτησιν εἰς τοὺς τούς κυριωτέρους λιμένας μεγαφόνων διὰ τὴν ἐξαγγελίαν τῶν ὡρῶν ἀπόπλου καὶ πάσης ἄλλης χρηστίμου πληροφορίας καὶ πρὸς καθοδήγησιν ἐν γένει τοῦ κοινοῦ.

τελευτῶν ὁ ὁμιλητής ἐπεκαλέσθη τὴν ἡμικήν συμπαράστασιν τοῦ Ἑλληνικοῦ Ὀργανισμοῦ Τουρισμοῦ, τῆς Ἀνωτέρας Σχολῆς Βιομηχανικῶν Σπουδῶν, τῆς Ἀνωτέρας Σχολῆς Βιομηχανικῶν Σπουδῶν καὶ παντὸς διά την οὐσίαν τῆς τουριστικῆς ἀστυνομίας διά την τοποθέτησιν εἰς τοὺς τούς κυριωτέρους λιμένας μεγαφόνων διὰ τὴν ἐξαγγελίαν τῶν ὡρῶν ἀπόπλου καὶ πάσης ὄλλης χρηστίμου πληροφορίας καὶ πρὸς καθοδήγησιν ἐν γένει τοῦ κοινοῦ.

**PORT SUDAN
MARITIME AND FORWARDING AGENCY**

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"
Address: P.O. Box 306

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Μέ την έκθεσιν τής έτι τών θαλασσών μεταφορών έπιτροπής του Οργανισμού Εύρωπαϊκής Οίκονομικής Συνεργασίας θά ασχολήθωμεν και πάλι. Σταχυλογούμεν τάς πλέον ένδιαφερόσας παρατηρήσεις τών ναυτικών έμπειρογνωμόνων του Ο.Ε.Ο.Σ. Η έκθεσις έν αρχή περιέχει μερικά παραδείγματα, προκειμένου νά έξαρη την σημασίαν τών πόρων μιάν ναυτικής χώρας έκ τών θαλασσών μεταφορών διά το ίσοζύγιον τών πληρωμών της. Διαστυχώς, αι έπι τού θέματος τούτου ουλλεγίσαι πληροφορίαι δέν είνε ώλοκληρωμέναι. Αναφέρεται, πάντως, είς τήν έκθεσιν, διά το η ναυτιλιακήν εισόδημα της Δανίας και τής Σουηδίας άντιπροσωπεύει τά 15% περίπου τού συνόλου τών έσδων τού έξωτερικού έμποριου των, τό δέ πιστωτικόν ύπολοιπον έκ τού δύο λογαριασμού τών θαλασσών μεταφορών συμβάλλει σημαντικών είς τό πλεόνασμα τού δύο ίσοζύγιον τών πληρωμών. Είς τήν Νορδγίαν έκ της ναυτιλιας έσδων καλύπτει τά 45% τού συνόλου τών έσδων τού έξωτερικού έμποριου της χώρας και τό καθαρὸν ύπολοιπον τού κονδύλιου «θαλασσών μεταφορών» (176 έκατ. δολαρίων) άποτελεί σημαντικώταν κεφάλαιον τού γενικού ίσοζύγιον τών πληρωμών.

Είς τήν Μεγάλην Βρετανίαν ή στατιστική τών έσδων δέν περιλαμβάνει ούτε τούς ναύλους, ούτε τάς δαπάνας προσεγγίσεως είς λιμένας τών δεξαμενοπλοίων, περιλαμβάνει, δώμας, τάς είς τούς δρετανικούς λιμένας δαπάνας τών ξένων πλοίων. Άλλα και ούτα τά έσδων τού έμπορικού της στόλου άντιπροσωπεύουν τά 10% τού συνόλου τών έσδων της έξωτερικού αύτης έμποριου. Αγ ήτο δυγαντόν νά συμπεριληφθούν και τά έσδων τών δεξαμενοπλοίων, τότε τό συνόλου τών έσδων έκ τών θαλασσών μεταφορών έτη ένεφανίζετο πολὺ άνωτερον. Είς τήν Ιταλίαν, έπίσης, τά άντιστοιχα έσδων καλύπτουν τά 10% τού συνόλου τών έσδων τού έξωτερικού έμποριου της και διά πρώτην φοράν άπό της λήξεως τού πολέμου ή λογαριασμός μεταφορών» τής χώρας ταύτης ένεφανίσεις κατά τό 1953 πιστωτικόν ύπολοιπον. Είς τάς Κάτω Χώρας τό κονδύλιον τού είσοδήματος έκ τών μεταφορών άντιπροσωπεύει τά 30% περίπου τού καθαρού ύπολοιπον τών έξωτερικού πληρωμών τρεχουσών δαπανών, μέγα δέ μέρος αύτών δέον νά καταλογισθή ώς προ-ερχομενον άπό τή ναυτιλίαν.

ΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ—ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ Ο.Ε.Ο.Σ. (*) : Η έκθεσις παρέχει πληροφορίας έπι τής ήλικιας τών έμπορικων στόλων τών χωρών-μελών του Ο.Ε.Ο.Σ. Η κατάστασης ποικίλλει πολὺ κατά χώρας. Έκ τών συνολικών άριθμών προκύπτει, διτά τά 31% τού τοννάς τών στόλων τών έν λόγω χωρών είνε ήλικιας άνω τών 15 έτών και 23% άνω τών 20 έτών. Κατά τό πολέμου διετηρήθησαν είς τήν υπέρεισαν πολλά πλοία, άτινα ύπο όμαλας περιστάσεις θά έθεωροντο ώς παρίλικα. Είς τούτο διφέλεται και ή σημεικώς σημαντική άναλογια τών πλοίων ήλικιας μείζονος τών 20 έτών. Ήπι πλέον, ούδεμίσια παρενθήθη δυσκολία είς τήν χρησιμοποίησην τών παλαιών αύτών πλοίων τής λήξεως τού πολέμου και κατά τήν περίοδον τών έχθροπραξιῶν είς τήν Κορέαν, πρός ικανοποίησην τής λιαν σημαντικής ζητήσεως τοννάς, άποτοκού τής έντάσεως, κατά τάς έποκχας έκείνας, τής διεθνούς έμπορικης κινήσεως.

ΟΙ στόλοι τών χωρών-μελών του Ο.Ε.Ο.Σ.—αναφέρει ή έκθεσις—περιλαμβάνουν, κατά ποσοστόν 19%, σκάφη ήλικιας 10 έως 15 έτών. Πρόκειται, πάντως, περι πλοίων ναυπηγηθέντων κατά τό πολέμουν, τών όποιων τό χρονικόν ορίον τής χρησιμοποίησών των είναι αίσθητώς μικρότερον, άπό τεχνικής και οίκονομικής πλευράς, έν συγκρίσει πρός τά έν καιρώ είρηνης κατασκευασθέντα σκάφη. Η κατάστασης αύτη δημιουργεῖ ειδικά προβλήματα είς περίοδους έντονου συναγωνισμού, ώς ή σημειριη. Τό ύπολοιπον τών στόλων τών έν λόγω χωρών (τά 50%), άποτελείται έπι πλοίων ήλικιας κατά τών 10 έτών. Εννοείται, διτά ή σημειριη διάρθρωσις καθ' όμαδας ήλικιας, είνε, έν μεγίστη έκτασει, άποτελεσμα τής άποτελεσματίσης κατά τόν πολέμων χωρητικότητος και τής έπιτελεσθείσης έκτοτε προσπαθείας άνασυγκρήτησες. Ή κατάστασης αύτη θα δημιουργήση σοβαρά προβλήματα διαγραφής κατά τά έπομενα έτη, έκ τού λόγου, διτά σημαντικού τοννάς κινήσεων είνι αί έξης:

Πράρα τήν σημαντικότητα τού νεοτεύκτου τοννάς, ή Γερμανία και ή Ιταλία κατέχουν στόλους άπαρτιζομένους άπό παλαιά σημεικώς σκάφη, μέ άναλογιας 39% διά τήν πρώτην και 37% διά τήν δευτέραν, διά

* Αι μετέχουσαι τού Όργανισμού Εύρωπαϊκής Οίκονομικής Συνεργασίας χώραι είνε αί έξης: Τό Βέλγιον, ή Δανία, ή Γαλλία, ή Γερμανία, ή Έλλας, ή Ισλανδία, ή Ιρλανδία, ή Ιταλία, ή Ολλανδία, ή Νορδγία, ή Πορτογαλία, ή Σουηδία, ή Τουρκία και ή Μεγάλη Βρετανία.

τά ήλικιας άνω τών 20 έτών πλοιά των. Τά 70% περίπου τού τουρκικού έμπορικου στόλου είνε ήλικιας μείζονος τών 20 έτών, ένω, τούντιον, τό Βέλγιον, ή Νορδγία και ή Πορτογαλία έχουν στόλους σχετικώς νέους, μέ άναλογιας—κατά σειράν—61%, 60% και 67% είς πλοιά ήλικιας μικροτέρας τών 10 έτών».

ΤΟ ΕΜΠΥΧΟΝ ΥΑΛΙΚΟΝ : Παρέχει άσκημα ή έκθεσις πληροφορίας τινάς περί τών άπασχολουμένων πληρωμάτων είς τάς ναυτιλίας τών χωρών-μελών του Ο.Ε.Ο.Σ. Ο συνολικός αύτός άριθμός περιλαμβάνει 403.693 πρόσωπα. Έξ αύτών 33.976 άναφέρονται είς τήν γαλλικήν ναυτιλίαν και 47.286 είς τήν ιταλικήν. Οι άριθμοι ούτοι είς σημεικώς μεγάλοι, έν σχέση με τήν χωρητικότητα τών έν λόγω δύο χωρών, έν γίνη συγκριτική πρός τήν Νορδγίαν (37.295) και πρός τήν Μεγάλην Βρετανίαν (144.544). Η δυσαναλογία αύτη—κατά τήν έκθεσιν—οφείλεται κατά πρώτων λόγον είς τήν υψηλόν ποσοστόν, που έμφανιζουν οι στόλοι τής Γαλλίας και τής Ιταλίας διά πλοιά τακτικών γραμμάν και κατά δεύτερον λόγον, είς τούς μέγαν έριθμόν δεξαμενοπλοίων και τράπτης τών έμπορικών στόλων τής Νορδγίας και τής Μεγάλης Βρετανίας. Αποδεικνύεται έμφανις τούτο έν τού μεγάλου άριθμου τών «πολιτικών» ύπαλληλων (ή έργατων), που ύπτερουν είς τά γαλλικά και ήταλικά πλοιά. Σημειωτέον, διτά τό Βέλγιον έμφανιζεται με πληρώματα 3.900 προσωπών (600 άξιωματοί ναυπλιούς, 825 μηχανικοί, 1500 προσωπικόν καταστρώματος και μηχανής και 925 πρόσωπα πολιτικής ύπηρεσίας).

ΔΑΠΑΝΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ : Σημειούσα ή έκθεσις τήν προϊστάντων αύξησην τών δαπανών έκμεταλλεύσεων τών πλοιών, γράφει: «Είς ήλικους τους τομείς τών θαλασσών μεταφορών αί δαπάναι έκμεταλλεύσεως ημέρησαν από τόν δευτέρου παγκοσμίου πολέμου κατά τρόπουν λιαν σίσητον, ή δέ τάσις αύτη έξακολουθεί υφισταμένη και σήμερον. Ιδιαιτέρως άναφέρονται οι μισθοί, τά φορτεσκόφορτωτικά, τά διάφορα τέλη, οι φόροι, τά λιμενικά και τό κόστος τροφοδοσίας και έφοδισμαν πλοιών. Τά σημεικία κονδύλια σημειώνουν συνεχώς—και σήμερον έτι—τάσεις αύξησεως. Μόνον ή τιμή τού καυσίμου πετρελαίου ήπειρωθή κατά τέλευταί επί, μελόντον παραμένει άσκημα κατά τό διπλάσιον άνατέρα, έναντι τού 1946. Σημειον, έξ αλλο, ή χρόνος τόν ποτίον καταναλίσκει ένα πλοίον είς παραμονήν τού έν λιμένι, είνε μακρότερος, παρ' θόσον πρό τού πολέμου. Κατά τό 1953, λ.χ., ή μέσος ήρος ήτο 215 ήμέρων τού 1938. Η τοιαύτη έξελιξης σημαντικών έπειρασεν έπι τής άποδοτικότητος των πλοιών.

ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΙΣ ΧΥΜΑ : Επισύρει, έν συνεχεία, ή έκθεσις τήν προσοχήν τού άναγνώστου έπι τίνων μεταβολών, αίτινες έπληθυν είς τό σύστημα τών είς χύμα μεταφορών. «Διά τίνων μεταφοράς είδων, ώς λ. χ. μεταλλεύματαν σιδήρου και ήωσιτον, έπεκράτησαν τάσεις πρός ναυπήγησην σκαφών μεγάλης χωρητικότητος. Τά πλοιά τάυτα έξασφαλίζουν τακτικά ύπερεσίας μεταξύ τών κέντρων παραγωγής και καταναλώσεως. Είνε μεγαλύτερα και ταχύτερα τών τράπτης, δύως, ή μέρους πρό τού πολέμου. Είναι μεγαλύτερα και ταχύτερα τών τράπτης, δύως, ή μέρους πρό τού πολέμου. Κατά τό 1953, λ.χ., ή μέσος ήρος ήτο 165 ήμέρων τού 1938. Η τοιαύτη έξελιξης σημαντικών έπειρασεν έπι τής άποδοτικότητος των πλοιών.

ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ : Λεπτομερές είνε τό μέρος τής έκθεσεως τό άναφερόμενον είς τάς έξελιξεις τών ναυλώσεων, μέ πνικας συγκρίσεως τών δεικτών κατά χώρας και προϊόντα. Διαπιστώνται έν αυτώ ή από τό μηνός Αύγουστου 1954 έπελθούσα βελτίωσις τών ναύλων είς τάς κυριωτέας μεταφοράς φορτίων διά τράπτης. Η βελτίωσις αύτη ήτο διλιγόντων έκδηλος διά τά δεξαμενώπλοι.

Είς τήν άναλυσιν άφ' έτερου τής κινήσεως τών έπιβατηγών πλοιών ή έκθεσις έπισύρει τήν προσοχήν έπι τής έξελιξεως τών έναερίων μεταφορών μετά τό πολέμου. Επι τό μηλλοντικό συναγωνισμού τού άρεο πλάνου οι ναυτικοί έμπειρογνώμονες τού Ο.Ε.Ο.Σ. παρατηρούν τά ένης άξιοσημειωτα: «Είνε δυνατόν αί έναερίο μεταφορά νά άσθθούν τάχυτερον τών θαλασσών. Αι έναερίοι συγκονιώνια κατέτησαν πελατείαν έν πολλοί νέων, άπαρτιζομένην άπό περιηγητάς και μετανάστας. Πάντως, τό θαλασσιον ταξίδιον θά διατηρήση τό έλληγτρον του διά πολλούς λόγους, περιλαμβανομένης τής ήνεσεως και τού εύθυνου έισιτηρίου.

Αι ναυτικαί εταιρίαι έπιδικουν νά προσελκύσουν τούς περιηγητάς με διαφόρους καινοτομίας, ώς λ.χ. τήν ένιασιαν θέσιν, τάς βελτιωμένας άνεσισ και τά ήλαττωμένα εισιτηρία. Τό μέτρα τάυτα θά άποφεύον, θεβαίως, μερικά άποτελεσμάτα, άλλ' ώς πρό τήν ταχύτητα, αι πρόδοι τών θαλασσών μεταφορών δέν δυναταν νά συγκριθούν πρό τήν έπικλητικήν πρόδοιον τών έναερίων. Αι τελευταίαι αύται δέν έπιασαν νά πραγματοποιούνται είς τόν τομέα τής ταχύτητος περιηγητών είσιτηρίων. Αι τελευταίαι αύται δέν έπιασαν νά συγκριθούν μεγάλας κατακτήσεις κατά τήν τελευταίαν περιηγητών είσιτηρίων, ίδιαι δέ μετά τάς τεχνικάς τελειοποιήσεις, αίτινες προβλήθων κατά τόν δύο παγκοσμίους πολέμους.

Αι διανατότητες, έν τούτοις, περαιτέρω βελτιώσεων είς τόν τομέα τών ναυτικήσεων πλοιών και τής κατασκευής μηχανών είνε ήπειροιστοι. Νέαι, ίσως, τεχνικαί πρόδοιοι βάτα επιτρέψουν αύξησην τής ταχύτητας



ADEN
Ionian Scandinavian Lloyd
Shipping Agents & Brokers—Clearing—Transit—Fuel & Water
Suppliers—Lighters & Tugs—Ship Repairers.

20-58, The Crescent, Steamer Point, ADEN (Arabia)

ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ — ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ : ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

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

Cables:—

1) AETOS
2) ISCALLOYD { ADEN

PHONE:—
226 (3 Lines)

τος και μείωσιν τού κόστους. Αἱ ναυτικαὶ ἔταιρισι δὲν εἰπον, ἐν προκειμένῳ, τὴν τελευταῖαν τῶν λέξιν. Ὁ συναγωνισμὸς τοῦ ἀεροπλάνου ἐτροποίησε, δεδοίας, τὰς συνθῆκας τῆς μεταφορᾶς, ἀλλὰ τὰς πρώθεστος μᾶλλον, παρὰ τὰς ἔχαλρωσε. Σημειώτεον, ἀκόμη, ὅτι πολλαὶ ναυτικαὶ ἔταιρισι ἀπέκτησαν ἐσχάτως συμφέροντα καὶ εἰς τὰς ἔναερίους μεταφορᾶς. Οὕτω, ἐναέριοι καὶ θαλάσσιαι μεταφοραὶ τείνουν εἰς ἀλληλουσμπλήρωσιν τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν πρὸς τοὺς ἐπιβάτας δόλου τοῦ κόσμου.

ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ : Ἀξιόλογον εἶναι τὸ κεφάλαιον τοῦτο τῆς ἑκθέσεως, εἰς τὸ ὄποιον τονίζεται ἡ ἀνεκτίμητος διὰ τὸν κόσμον ἀξία τῆς ἐλευθέρας πρωτοθυμίας εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐλευθέρου παγκοσμίου ἐμπορικού στόλου πρὸς ἔκπτηρέτησιν τῶν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν μεταξὺ δῶν τῶν λαῶν.

«Ἄι παραδόσεις τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως—τονίζει ἡ ἔκθεσις—ἐρείδονται, εἰς τὰς χώρας—μέλη τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ., ἐπὶ τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθέρας κυκλοφορίας τῶν πλοίων τῶν χρησιμοποιούμενων εἰς τὰς διεθνεῖς ἐμπορικὰς μεταφορᾶς, εἰς ἀτμόσφαιραν ἐλευθέρους καὶ θεμιτοῦ συναγωνισμοῦ. Κάθε ἐπέμβασις, ἀποδέπιστα εἰς τὴν παρακώλυσιν τῆς ἐλευθέρας ταύτης κυκλοφορίας, κινδυνεύει νὰ προκαλέσῃ δόλιγώτερον καλὴν μεταχείρισιν τοῦ συνόλου τοῦ διαθεσίμου τονιάς καὶ συνεπῶς νὰ ἐπιφέρῃ ὑψωσιν τῶν ναύλων.»

«Δέν εἶναι δυνατόν νὰ τεθοῦν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ κοινοῦ θαλάσσια μεταφορὰ πραγματικῶν ἔκπτηρετικῶν καὶ εὐθναταὶ, ἀν τὰ πλοῖα, οἰαδῆποτε καὶ ἂν εἰναι ἡ Ἐθνικήτης τῶν, δόλια ἀφεύθειρα, ἐν συναγωνισμῷ, νὰ φορτώνων εἰς δόλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου. Ἡ κρατικὴ παρέμβασις, ὑπὸ μορφῆς μονοπλεύρων μέτρων ἡ διμερῶν διακανονισμῶν, καταληγεῖ εἰς τὴν πλήρη ἔξαρθρωσιν ὃλου τοῦ ἀπότελεσματικού παγκοσμίου συστήματος τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Ὑπὸ τὰς συνθῆκας αὐτάς, τὰ μὲ ἔρμα ταξίδια τῶν πλοίων θὰ ἀποδοῦν συχνότερα τοῦ λογικοῦ μέτρου, ἡ διαθεσίμος χωρητικότης θὰ χρησιμοποιήται κακῶς καὶ αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων θὰ αὔξενται.»

«Ἄι μὴ ναυτικαὶ χώρας, καλῶς καὶ ὅσαι διαμέθουν ἐμπορικὸν στόλον, ἔχουν κεφαλαιώδες συμφέροντα νὰ εἰναι τελείως ἴσοροπημένη ἡ παγκόσμιος οἰκονομία τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Δυστυχώς, ὅποι τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέους καὶ ἑταῖρων τῆς ἐλευθερίας τῆς ναυτιλίας ἥρχισε νὰ τιθεται δόλονταν, καὶ περισσότερον ἐν κινδύνῳ, διὰ μέτρων διοικητικῶν ἡ ἀλληλης μορφής, λαμβανομένων ὑπὸ διακόρων χωρῶν, χάριν τῆς προστασίας τοῦ ἐμπορικού τῶν στόλου ἡ, ἀκόμη, καὶ πρὸς δημοτικού τοιούτου.»

«Ἡ Ἐπιτροπὴ τῶν Θαλασσίων Μεταφορῶν τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ.—τονίζεται ἐν τῇ ἔκθεσι—εἴναι ἡ μόνη διακρατικὴ ἐπιτροπὴ, ἡτις ἔξεδηλῶθι εἰς τὸ ζῆτημα τοῦτο, ἐξεγερθεῖσα ἐναντίον τῶν μέτρων διακρίσεως. Συνετάχθη πρὸς τὸ φύλασμα τοῦ Διευθύνσιος Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου, διὰ τοῦ ὄποιου καλούνται ὅλαι αἱ χώραι, ὅπως διὸ θετικῶν ἐνεργειῶν διακρήθουν τὴν ἐμμονὴν τῶν εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν καὶ τὴν ἀπόφασιν τῶν νὰ ἐπιτύχουν τὴν κατάργησιν δῶν τῶν πράξεων νὰ μοιθεσιῶν περὶ προνομίων σημαίας, οἰαδῆποτε καὶ ἀν εἰναι ταῦτα.»

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Σάλον παγκόσμιου δήγειρεν ἡ ἔκθεσις τῆς Οἰκονομικῆς διὰ τὴν Εὐρώπην Ἐπιτροπῆς τῶν Ηνωμένων «Ἐνένω ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν πετρελαιοειδῶν εἰς τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ τῶν ἀκολουθουμένων ἀπὸ τὰς μεγάλας ἔταιριας συστήματων κατὰ τὸν καθορισμὸν τῶν τιμολογίων. Τὸ κείμενον τῆς ἑκθέσης δὲν ἀνεκοινώθη ἵστεται. Ὡρισμένα, δομαὶς, ἀποσπάσματα αὐτῆς εἰδον τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος. Αὐτὰ τὰ ἀποσπάσματα δημοσιεύομεν κατωτέρω, ἐν συνεχείᾳ τῶν δῶν ἐδημοσιεύσεων εἰς προηγούμενον τεύχος μας σχολίων τοῦ ἀμερικανικοῦ τύπου.»

Οὕτω, ἡ ἔκθεσις ἐν ἀρχῇ ὑποδεικνύει, ὅτι αἱ τιμαὶ τὰς ὄποιας καθορίζει ἡ πετρελαιοδιοικηναὶ διὰ τὰς εὐρωπαϊκὰς ἀγοράς, θὰ ὅδυναντο νὰ εἰναι χαμηλότεραι, χωρὶς νὰ προκληθοῦν δυσμενεῖς διαταραχαῖ διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς παραγωγῆς. Ὕποστηρίζεται περαιτέρω, ὅτι ἡ πετρελαιοδιοικηναὶ ἀσκεῖ πολιτικὸν «εκπτέλε», ἐν τῷ προσπαθείᾳ της, ὅπως ὑπαγάγει τὰς τιμὰς ὑπὸ ἔντα παγκόσμιον τύπον.

«Ἄι τιμαὶ τῶν πετρελαιῶν εἰς τὰς Ἡνωμένων Πολιτείας—τονίζει ἡ ἔκθεσις—ἀποτελοῦν τὸν θεμέλιον λίθον τοῦ διεθνούς τούτου διοικητικοῦ συγκροτήματος, δῆρε, δῶμας, κρατεῖται εἰς ἀπόστασιν τῶν συνήθων ἐμπορικῶν συστήματων. Άι τιμαὶ, αἱ ὄποιας πληρώνονται διὰ τὸ πετρέλαιον τῆς Μέσης Ἀνατολής, εἰναι προσδέδεμέναι μὲ τὰς τιμὰς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ἡ μεγάλη ἀπόστασις, ἥτις χωρίζει τὰς τιμὰς καὶ τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν ἀφίνει νὰ νοηθῇ, ὅτι, ἀν δὲ σύνδεσμος αὐτὸς ἀποκοπῆ, αἱ τιμαὶ τὰς ὄποιας ὄριζει ἡ πετρελαιοδιοικηναὶ διὰ τὸ πλώδευμέναι εἰς τὰς εὐρωπαϊκὰς ἀγορὰς πετρέλαιον, θὰ μειωθοῦν, ἀνεύ οὐδένος ἀντικτύου διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς παραγωγῆς ἀκαθάρτου πετρελαίου.»

«Ἡ ἔκθεσις, ἐν συνεχείᾳ, ἀναφέρει: «Ἐνώ ὑπάρχουν ισχυραὶ δυνάμεις ἐπιβάλλουσαι εἰς τὰ διυλιστήρια νὰ ἀκολουθοῦν, τὴν πολιτικὴν τῶν τιμῶν, τὴν χαρασσούμενην ἀπὸ τὰς μεγάλας ἔταιριας, παρὰ ταῦτα, διασπαστικαὶ τινες τάσεις εἰναι ισχυρότεραι, παρὰ ὅσον φάνεται εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τῶν πραγμάτων. Ἐνεφαίδησαν δῆρε σημεῖα καταστάσεων, αἵτινες παρουσιάζουν, τρόπον τινά, μίαν ἀνταρσίαν εἰς τὰς τιμὰς τῆς δεξιῶν διοικητικῶν εἰς τὴν ἰταλικὴν καὶ τὴν ἐλληνικὴν ἀγοράν. Άι ἀνταρσίαι αὗται προέρχονται ἀπὸ τὰς ἀνέδρτητα διυλιστήρια καὶ εἰναι δυνατόν νὰ ἐπεκταθοῦν. «Ἄν το πετρέλαιον προώρισται νὰ καταλάβῃ τὴν περαιτέρων δεσπόζοντα ρόλον εἰς τὰς ὄποιας ἐδαγωγῆν τοῦ προσπαθείᾳ τῆς Ἀνατολικῆς Εὐρώπης, τότε τὸ πρόβλημα τῆς διευρύνσεως τῶν κέντρων καταναλώσεως πετρελαίου, ἀνεύ περικοπῆς τῶν τιμῶν, εἰναι πιθανὸν νὰ ἀποδῆση σοβαρότερον. Πρός τὸ παρόν, αἱ ποστόστασις εἰναι σχετικῶς μικραὶ ἀκόμη, πολλαῖ, ὅμως, παλαιστεῖς ἀπὸ τὴν Σοδιετικὴν Ρωσίαν καὶ τὴν Ρουμανίαν ἐπραγματοποιήθουν εἰς τὰς τιμὰς δόλιγον μόνον διαφερούσας ἀπὸ τὰς τιμάς, ποὺ καθορίζουν αἱ μεγάλαι ιδιωτικαὶ ἔταιρια πετρελαίου.»

Προσθέτει ἡ ἔκθεσις, ὅτι κάθε προσπάθεια ὀρθολογικῆς καὶ πλέον ὑγιοῦς καταστάσεων εἰς τὴν ἀγορὰν θὰ παρεῖχε κάποιαν ἔγγυήσιν, ἀν εἰχε δύο, κυρίως, ἀντικειμενικούς σκοπούς: 1) Τὴν καθιέρωσιν συστήματος καθορισμοῦ τῶν τιμῶν διὰ τὰ διάφορα παράγωγα, αἵτινες θὰ καθίστων ἐμπορικῶς περισσότερον τὴν παραγωγή τῶν εἰς

ποσότητας ἀναλόγους πρὸς τὴν ζῆτημαν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Καὶ 2) Τὴν ἔξασθλισιν, ὅπως τὰ διοθετούμενα περὶ τὴν τιμολογίαν συστήματα εἰναι τοιάντα, ὡστε καὶ διυλιστήρια ἀπόδοτικα; μὴ ἀνήκοντα εἰς τὰς μεγάλας ἔταιριας καὶ μὴ ἐπιχορηγούμενα ἀπὸ τὰ κέρδη, τὰ πραγματοποιούμενα ἀπὸ τὸ παραγωγήν τοῦ ἀκαθάρτου πετρελαίου, τὴν μεταφοράν καὶ τὴν πώλησιν αὐτοῦ, νὰ εἰναι εἰς θέσιν νὰ συναγωνίζωνται ἐπὶ τοῖς δροῖς τὰς μεγάλας ἔταιριας.

«Ἡ ἔκθεσις πραγματεύεται διὰ μακρῶν τὸ θέμα τῆς «օρθῆς τιμῆς». Οἱ ἐμπειρογνόμονες τῆς ἔκθεσεως θεωροῦν, ὡς ἔξαιρετικὰ δυσκολούν, νὰ ἐπιτύχουν ίκανοποιητικὸν ὄρισμόν τοῦ τι ἔταιρος νὰ εἴναι «օρθη τιμὴ» διὰ τὰ παραγώγα τῆς πετρελαιοδιοικηναὶς. Ἐκεῖνο, ὥπερ θὰ ἔντο μία τιμὴ ἢ θά είναι διεθνεῖς θέσης πετρελαίου. Οὐδεὶς ἀναγκαστικὸς οἰκονομικὸς λόγος ὑπάρχει πρὸς συνέχεισιν τῆς συνδέσεως τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου τῆς Μέσης Ἀνατολῆς μὲ τὰς τιμὰς τοῦ ἀκαθάρτου πετρελαίου τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Εἰναι προφανές—τονίζει περαιτέρω ἡ ἔκθεσις—ὅτι τὰ συμφέροντα τοῦ ιδιώτου καταναλώτου δόλιγην ἔχουν δυνατότητα, ὡς συγκεντρωμέναι καὶ ἀποτελεσματικαὶ ἀγοραστικαὶ δυνάμεις ἐπὶ τῶν συμφερόντων τῆς παραγωγῆς, εἰτε ὅσον ἀφορᾷ τὰς τιμὰς τοῦ διυλισμένου παραγώγου, εἴτε ὅσον ἀφορᾷ τὰς τιμὰς τοῦ ἀκαθάρτου πετρελαίου. Οὐδεὶς ἀναγκαστικὸς οἰκονομικὸς λόγος ὑπάρχει πρὸς συνέχεισιν τῆς συνδέσεως τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου τῆς Μέσης Ἀνατολῆς μὲ τὰς τιμὰς τοῦ ἀκαθάρτου πετρελαίου τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν.

«Οἱ κινδύνοι ἔγκειται εἰς τὸ ὄπι, ἀν αἱ κυβερνήσεις τῶν καταναλωτριῶν χωρῶν παραμείνουν, ὡς μέχρι τοῦδε, μακρὰν τῶν ἔλγω προβλημάτων, θὰ παραμείνουν ταῦτα ἀλπα, μέχρις δου νέα συστρεψισις τάσεων ἐπιφέρει ρῆτιν, ἀναπτέρουσαν τὸ σημερινὸν οἰκοδόμημα τῶν τιμῶν.»

Τὸ πλήρες κείμενον τῆς ἔκθεσεως ἐπρόκειτο νὰ δημοσιευθῇ εἰς τὴν Γενεύην, μετά προηγουμένην συζήτησιν τῶν πορισμάτων αὐτῆς ὑπὸ τῆς διατίθεται τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ.

Τὰ Περσικὰ πετρέλαια

Μετὰ μίαν ὀργίαν παραποτέσιαν ἐπὶ τεσσαράκοντα μῆνας αἱ πετρελαιοποιηταὶ τῆς Περσίας ἐπανέλαβον πρὸμετα τὴν λειτουργίαν τῶν καὶ ἡρίστησαν νὰ ἀναζωγονούν τὴν πετρελαιοδιοικηναὶ τῆς χωρῶς, ἀφ' ἧς ἡμέρας — 29 ὁκτωβρίου 1954 — ὁ Σάχης ὑπέγραψε τὸν νέον τοῦ κυριούτητα τὸν ἐπιτευχθέντα, κατόπιν μακροχρονίων διαπραγματεύσεων, διακανονισμὸν τοῦ ὅλου Λητήματος. Ἐντὸς οὐλίγων μηνῶν ἡ παραγωγὴ τῆς Περσίας εἰχείται πάντας τὸν τό γεγονός, ὅτι οἱ ἐργάται πετρελαιούς κατόπιν κατέστησαν τὸ διάστημα τῆς 40 μηνῶν διακοπῆς, οὐδὲν ἀλλο ἔχοντας νὰ πράξουν, ἀπόσχολοντο μὲ τὸν συντηρητικὸν τὸν ἔπιπλον της πετρελαιοδιοικηναὶ τῆς Περσίας. Ενδέχεται πάντως νὰ μὴ φάσσουν ποτὲ τὰ Διυλιστήρια τοῦ Ἀμπαντάν τὸ πρό τοῦ καθερτώτος τοῦ Μωσατέκην ὑπὸ τῆς παραγωγῆς τῶν. Τὸ «Κονσόρτσιον» ἀποδέπει νὰ φάσῃ εἰς τὸ ημίσιο μόνον, μετά πάρσεων τρετίας.

Τὰ Διυλιστήρια τοῦ Ἀμπαντάν τὸ πετρελαιού της πετρελαιοπαραγωγῆς ἐλάχιστα, βάθη ἐπηρέαστη τὴν παγκόσμιαν ἀγοράν. Ἡ ἔνω τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν παγκόσμιος καταναλώσις ὑπολογίζεται νὰ αύξηθη ἐφέταις κατά 8 ή 9 %, δὲ αὐτῆς αὐτῆς ἐπλέζεται νὰ αἴρορθοφήσῃ τὴν περιστοική τῶν προμηθειῶν ἀπό τὰς γειτονικαὶ χωρῶς, (Σαουδικὴ Ἀραβία, Κουβέητ καὶ Ἰράκ) τῶν δοπιῶν τὴν παραγωγήν εἰχε αὐξηθῆ, διὰ νὰ ικανοποιήσῃ ἀκριβῶς τὰς ἀνάγκας τῶν πετρελαιού της Περσίας.

Κατά τὰ πρώτα τρία ἔτη τῆς συναφείσης εἰκοσιπεντετοῦς συμφωνίας, ἡ Περσία θὰ ἔχῃ νὰ λάβῃ 420 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ὡς συμμετοχὴν της κατά τὸ ημίσιον εἰς τὰ καθαρὰ κέρδη τῆς ἐκμετάλλευσεως, τοῦ ἔτερου ημίσεως περιερχομένου εἰς τὸ «Κονσόρτσιον». Διὰ τὴν ἀποζημιώσιν τῆς ἔθνικοποιητεύσεως ιδιοκτησίας τῆς ἔταιριας τῆς Αγγλοτερένιαν (νῦν μετονομασθείσης εἰς «Βρετανικὴν ἔταιριαν Πετρελαίων») θὰ καταβληθοῦν εἰς αύτην ἐκ μέρους τῆς Περσίας 70 ἑκατ. δολλαρίων καὶ ἕπτα τὰς μετεχόσυνας εἰς τὸ «Κονσόρτσιον» ἔταιριάς 600 ἑκατομμύρια δολλαρίων, πρὸς ἐδαγωγὸν τῆς συμμετοχῆς των. Οἱ ἀμερικανοὶ μέτοχοι έχουν δὲ προσφέρθησαν νὰ πώλησον τὸ 1/8 του ἐν 40% ποσοστού τῶν εἰς τὸ «Κονσόρτσιον» συμφερόντων των εἰς ἀνεξαρτήτους ἀμερικανικάς ἔταιριας πετρελαιού, αἵτινες διαθέτουν ἐπαρκεῖς ἔγκαταστάσεις καὶ εἰναι εἰς θέσιν ν' ἀναλάβουν τὰς σχετικάς εὐθύνας.

ΜΑΣΣΑΛΙΑ

GENERAL MARINE CONTRACTORS AND SUPPLIERS

VVE A. MORFONIOS (ESTABLISHED 1917)

DIRECTOR ST. PANAYOTOU
22c RUE SAINT SAENS

General ship cleaners—Dry dock Works—Painters—

Carpenters—Caulkers—Shipchandlers

Telegraphic Address: MORFOS—Marseille

DRAGON 0.330
Telephone: COLBERT 57.55

ΕΘΝΙΚΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

T.S.S.

“ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ,,

ΠΡΩΗΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚ

(22.000 τον.)



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

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ :

5 ΜΑΐΟΥ - 2 ΙΟΥΝΙΟΥ - 29 ΙΟΥΝΙΟΥ - 28 ΙΟΥΛΙΟΥ
25 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ - 22 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ - 20 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ - 28 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

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

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: 'Οδός Έλευθερίου Βενιζέλου 10-Α ΘΗΝΑΙ
Τηλ. 30875-30876.

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ. Μάρτιος.— Ή προστασία του έθνικού πλοίου διά της έφαρμογής της γνωστής αμερικανικής μεθόδου έξασφαλίσεως τών 50% των φορτίων υπέρ τών αμερικανικών σκαφών, άρχιζε να εύρισκε μιμητάς. Μετά την Χίλην, ή όποιας καθέρωσεν η πόλη το μέτρον τούτο και τό Περού, διπέρη ήκολούθησε, φαίνεται, ότι και αἱ 'Ινδιαι' βαθίνουν πλησίστοι εἰς τὴν ἔφαρμογήν του. Κατά τὴν τελευταίαν γενικήν συνέλευσιν εἰς τὴν Βομβάνη τῆς ἑταῖριας «Seapilia», δι πρόεδρος τῆς μεγάλης αὐτῆς 'Ινδικῆς ναυτιλίας ἐπιχειρήσεως διετύπωσε σαφώς τὸ αίτημα τοῦ 50+50 διά τὴν μεταφοράν τῶν ἐξ 'Ινδιών πρὸς τὴν ἀλλοδαπήν καὶ τῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς πρὸς τὰς 'Ινδιάς φορτίων. Ύποδάλλων τὸ αἴτημα, ἔξεφρασε τευτοχρώνων τὴν ἐπιτίδη, ὅτι καὶ τὰ λοιπά μελή τῶν ύφισταμένων «Διασκέψεων» διὰ τὰς γραμμὰς τῶν 'Ινδιών, θὰ ἀναγνωρίσουν τὸ ἐν λόγῳ προνόμιον εἰς τὸ ίνδικόν πλοίον.

• Η 'Ενωσις Ναυτῶν τοῦ Εἰρηνικού περιορίζει τὰς μισθοδοτικάς ἀξιώσεις τῶν μελών της ἐπὶ τὰς αμερικανικῶν πλοίων, ἵνα δυνηθοῦν ταῦτα νὰ συναγωνισθοῦν τὸ ἑνή σκάφη, ίδια δὲ τὰ λιθεριανὰ καὶ τὰ παναμαϊκά. Ἐδέχθη ἡδη ἡ ἐν λόγῳ 'Ενωσις τὸν περιορισμὸν τοῦ πληρόματος ἐνός λιμπερτοῦ κατὰ ἐπτὰ ἄνδρας καὶ περιώρισε τὰς ἀξιώσεις ὑπερωριῶν διὰ τὰ ταξιδία μεταφορᾶς γαιανθράκων πρὸς τὴν 'Ιαπωνίαν. Τὴν αὐτὴν ἀρχὴν πρόσκειται ν' ἀκολουθήσουν οἱ ναυτεργάται καὶ δι' ἀλλα ἀμερικανικά πλοία.

• Ίδου καὶ μια φωνὴ προερχομένη ἀπὸ τὴν δύναμιν τῆς λογικῆς. 'Η Ομεστονδία τῶν ἐπαγγελματικῶν γεωργικῶν ὄργανσεων ἀντίτιθεται—μόνη αὐτῆ—εἰς τὴν προστασίαν τοῦ αμερικανικού πλοίου, διότι προκαλεῖ ἐπιθάρυνσιν εἰς τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς καὶ προκαλεῖ δυσκολίας εἰς τὴν τοποθέτησιν τῶν ἀγροτικῶν προϊόντων. Οἱ εἰκρόστοι τῶν γεωργικῶν συμφέροντων ἐδήλωσαν, ὅτι κατὰ 7 δολλαρία περιστότερον στοιχίζει τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς τῶν σιτηρῶν μὲ αμερικανικούν πλοίον.

• 'Ἐκ Λοιδίνου μεταδιδεῖται, διότι τὸ προσωπικὸν τῶν ἀγγλικῶν ναυτηγίεων ἐπέτυχεν αὐξῆσιν τῶν ἀποδοχῶν του, κατόπιν συμφωνίας τῶν ἐνδιαφερομένων ἔργοδοτικῶν καὶ ἐργατικῶν σωματείων. Θά λάθουν 11)—έδδομαδισίως, οἱ εἰδικευμένοι τεχνίται, 9)6 οἱ μετρίας εἰδικευσεως καὶ 8)—οἱ ἀνειδίκευτοι ἐντλίκες. Μὲ τὴν αὐτὴν βάσιν, λαμβάνονται ἀνάλογον αὐξῆσιν οἱ ἐφόροι καὶ αἱ ἀπασχολούμεναι γυναίκες. Οὕτω, αἱ ἀπόδοσια τοῦ εἰδικευμένου τεχνίτου ἀναβιδάζονται ἀπὸ λίρας 7.7.0 ἐδδομαδιάς, εἰς λίρας 7.18.0 καὶ τοῦ ἀνειδίκευτου ἀπὸ λίρας 6.5.0 εἰς 6.13.0 λίρας ἐδδομαδιάς. 'Ο αὐτίκτυπος εἰς τὸ ναυτηγικὸν κόστος θὰ πρέπει νὰ ἀναμένεται.

• 'Υπέρ τοῦ δύο δισεκατομμύρια δολλαρίων ἔζητηθησαν ἀπὸ τὸ Κογκρέσον νὰ διατεθοῦν εἰς πιστωσίες πρὸς τὰς χώρας τῆς 'Ανατολῆς. Γεωργικά καὶ βιομηχανικά προϊόντα, δάνεια καὶ τεχνικὴ βοήθεια θὰ δοθοῦν ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ἵνα ἀναπτυχθοῦν παραγωγικῶς αἱ χώραι τῆς Νοτιοανατολικῆς 'Ασίας καὶ ἀντίστασιν προτάσουν κατὰ τοῦ κομμουνισμοῦ.

• 'Η Ιαπωνία ἡγόρασε περὶ τὰ μέσα Μαρτίου 1.260.000 μπούσελς ἀμερικανικῆς σικάλεως καὶ 335.000 μπούσελς σίτου, καθὼς καὶ 3 ἑκατομμύρια μπούσελς καναδικοῦ σίτου.

• Τὰ φορτία τοῦ ἐξαγομένου παλαιοστόριου μείωνονται αἰσθητῶς, κατόπιν τῶν ληφθέντων ὑπὸ τῆς Οὐασιστγκτῶνος περιοριστικῶν μέτρων. Φαίνεται, διότι η 'Αμερική εἰδεῖ μὲ ἀνησυχίαν τὴν ἐξάντλησιν τῶν εἰς παλαιοστόρηα ἀποθεμάτων της, ἔναντι τῆς διολονέν αὐξούσης παραγωγῆς τῆς χαλινθουργίας της.

• Μεγάλη ή ζήτησις χάλιδος εἰς τὴν 'Αγγλίαν. Αἱ ζωηρόταται ἔξαγω-

γαί, τὸ εύρού ἔξοπλιστικόν πρόγραμμα καὶ τὰ σχέδια συγχρονισμοῦ τῶν σιδηροδρόμων, εἶναι αἱ κύριαι ἀσφοραί.

— 'Η βιομηχανία τοῦ χάλιδος κατ' ἀνάγκην νέας ἐγκαταστάσεις θὰ κρειασθῇ, οἵης καὶ πρώτας ὥλας. Εἰς πέντε ἑκατομμύρια τόνων ὑπολογίζεται τὸ περισσότερον, ἔναντι τοῦ 1954, σιδηρομετάλλευμα, ποὺ θὰ είσταθῇ κατὰ τὸ 1958 ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν.

• Αὔξησις τῶν τιμῶν τῶν μετάλλων καὶ ἀλλων εἰδῶν σημειούνται εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν. Τοῦ χαλικού, τοῦ ψευδαργύρου, τοῦ μολύβδου, τοῦ λευκοσιτίδρου, τοῦ σίτου, τοῦ κακάου, τοῦ καρύδη, τῶν ἐλασιοπόδρων, τοῦ διάματος, τῶν ἐριών καὶ τοῦ καυστσού, αἱ τιμαὶ ἀκολουθοῦν διακύμανσιν πρὸς τὰ ἄνω παρὰ τὸ γεγονός, διότι οὐδεμίας ὑφίσταται στενότης τὴν προσφοράν των.

— Παρὰ τὸν φόδον δίχυτέρων ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν 'Απω 'Ανατολὴν, υπεύθυνοι τῆς ἀνιούσης πορείας τῶν τιμῶν καὶ τῆς ἐκ ταύτης δημιουργουμένης ἀνησυχίας, θεωροῦνται αἱ νομισματικαὶ πληθωριστικαὶ τάσεις. Αἱ παραπτηρούμεναι εἰς δῆλα τὰ χρηματιστήρια τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἀνατιμησίεις τῶν ὁρίων εἰνες χαρακτηριστικαὶ. Τὰ τελευταῖα οἰκονομικά μέτρα τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως εἰνες ἀπαύγασμα τῶν ἀνησυχιῶν, ἀπὸ τὰς ὁποίας διακατέχονται καὶ αἱ ἀλλα χώραι τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, ὅπως καὶ αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι.

• Χρυσὸν καὶ πάλιν πλαύονταν εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου οἱ ρώσοι. 'Εγγύσθη, ἐπίσης, ὅπις διδάσκεται εἰς τὴν Φιλαδελφίαν 10 ἑκατομμύρια χρυσῶν δολλαρίων καὶ διότι ὑπεσχέθησαν νὰ παραδώσουν εἰς τὸ 'Ιράν 11 τ. χρυσού, ἔναντι πολεμικῶν χρεῶν. 'Ἄς σημειωθῇ, διότι ἡ ρωσικὴ παραγωγὴ χρυσού πόλοις εἰσερχεται εἰς 300 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἐπτήσιως. 'Εναντι τοῦ πλούσιεντον χρυσού, η Ρωσία ἀγοράζει δολλαρία, λίρας, μάρκα καὶ ἀλλα νομίσματα, διὰ νὰ πληρώσῃ τὰς ἐπὸ τὸ ἔξωτερικόν ἀγοράς καὶ παραγγελίας της. 'Εφούσον δὲν υπάρχει ισοζύγιον εἰς τὰς ἐμπορικὰς ἀνταλλαγὰς Δύσεως καὶ 'Ανατολῆς, οἱ χρυσὸς θὰ καλύπτῃ τὸ παθητικόν.

• 'Η ἀσφαλιστικὴ ἑταῖρια «Μετροπόλιταν Λάτιφ», ἡτις, ὡς γνωστόν, ἔχει χορηγήσει ἀρκετὰ δάνεια καὶ εἰς τὴν 'Ελληνας ἐφοπλιστὰς διὰ ναυπηγείσης πλοίων, εἶναι ἡ μεγαλύτερα εἰς τὸ κόσμον μὴ κρατικὴ ἐπιχείρησις. Τὸ ἐνεργυπτικόν της ἀνήρχετο εἰς τὸ τέλος τοῦ 1954 εἰς 13.1 δισεκατομμύρια δολλαρίων. 'Μετ' αὐτήν ἔρχεται δευτέρα η ἑταῖρις Τηλεφωνών Μπέλλο, μὲ 12.8 δισεκατομμύρια δολλαρίων καὶ τρίτη η Ἀγίω Φραγκίσκων «Τράπεζα τῆς 'Αμερικῆς» μὲ 9.2 δισεκατομμύρια δολλαρίων.

• 'Η ἀμερικανικὴ ἀποτομικὴ ἀνεκοινωσεις κανονισμὸν, τεθέντα ἐν ἔφαρμογη ἀπὸ τὴν 12ην Μαρτίου, κατὰ τὸν ὅποιον, ὅλα τὰ πλοῖα τὰ κατευθυνόμενα εἰς αμερικανικοὺς λιμένας ὀφείλουν νὰ προσαναγγέλλουν τὸν κατάπλουν των πρὸ 24 ὥρων. Τὸ μέτρον ἴσχυε καὶ μέχρι τούδε, ἀλλ' οὐχὶ ὡς ὑποχρεωτικόν. Λόγω ἐθνικῆς ἀσφαλείας ὑπεχρεώσαν τὴν ἀκτοφυλακὴν εἰς τὸν αὐτόπτην ἔφεδρην τοῦρην του.

• 'Η Φιλαδελφία θὰ ἀγοράσῃ ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας 150.000 τ. γαιανθράκων. Πληρωμὴ εἰς φιλαδελφικὸν νόμισμα.

• Εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυτηγεία τοῦ Κιούρε πρόκειται νὰ κατασκευασθῇ διὰ λογαριαστῶν αμερικανικῶν ἑταῖρισας ἓνα διεξαμενόπλοιον τῶν 55.000 τόνων d. w., καταλλήλον διὰ τὴν ἐναλλάξ μεταφορὰν πετρελαϊών καὶ μεταλλευμάτων. Τὸ ἐν λόγῳ ςκάφος θὰ ἔχῃ διαστάσεις μῆκους 756 ποδῶν, πλάτους 106 καὶ ὕψους 54.6 ποδῶν, θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ διά τὴν πρόσων του μὲ ἀπωστροφίους, δυνάμεως 12.500 πίππων.

• 'Ενα ἀκόμη ἐπίμαχον ςκάφος ἀπὸ τὰ δῆθεν παρανόμως πωληθέντα εἰς ξένας ἑταῖρισας, τὸ τύπου «T.2» αμερικανικὸν διεξαμενόπλοιον «Ποτέρε Χίλλος» 10.441 τ. γκρός, κατεσχέθη πρὸ δημέρων εἰς τὴν Βατιλιμόρη. Τὸ ἐν λόγῳ τάκερ ἀντκεὶ εἰς ἑταῖριαν καλοπτυσσαν—κατὰ τὸ ἀμερικανικὸν ὑπουργείον Δικαιούσης—ελλήνικά συμφέροντα.

• Παρ' ὅλανδικής ἑταῖριας εἰχε ζητηθῆ πρὸς ἀγοράν τὸ ἔξωτερικόν λάινερ «Αμέρικαν» 14.761 τόνων γκρός, προκειμένου νὰ διατεθῇ διὰ τὴν μεταφορὰν μεταστότων. 'Η ἀγορὰ ἐμάταιώθη τελικῶς, μὲ τὸ αἴτιολογικόν, διότι τὸ ςκάφος τούτο εἶνε ἀπαραίτητον διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς

ΣΤΑΡΕΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ “ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ”

Οι ἀντιπρόσωποι τῆς Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωθι λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ διατηροῦν ἀποθέματα πάντοτε φρέσκων σιγαρέττων πρὸς ἀμεσον εξυπηρέτησιν τῶν πληρωμάτων πλοίων εἰς τιμὰς λίαν εύνοϊκάς.

ALEXANDRIA (Egypt)	:	JOAKIM MARLAS, 38, Fouad Avenue
PORT-SAID	:	MERZANIS BROTHERS, Fouad 1st Avenue
MALTA	:	THE HELLENIC TOBACCO COMPANY LTD., 2, Windmills Street, VALETTA
GENOVA	:	U. CORSIGLIA & Co, Via Ponte Reale No 1-10
NAPOLI	:	FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella Nuova
VENEZIA	:	LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508
HAMBURG	:	GEBR. HEINEMANN, Dovenfleet 12
MELBOURNE (Australia)	:	GEO V. TOLLIS SHIPPING AGENCY I90, Bourke Street
FREMANTLE	:	" " " 82, James Street

"ΑΛΕΞΤΩΡ"

έθνικής άμυνης των 'Ηνωμένων Πολιτεών.

• Κατά πληροφορίας τού ἀμερικανικού τύπου, ή Ρωσία ἀπέκτησε ἔνα νέον λιμένα εἰς τὸν Εἰρηνικόν, τὸ λιμένα Νοχόφκα, εἰς τὸν ὅποιον θὰ τερματίζῃ ἐφεξῆς—ἀντὶ τοῦ Βλαδιμήστοκ—οὐ περιστιθρικός σιδηρόδρομος. 'Ο νέος λιμέν χαρακτηρίζεται ὑπὸ τῶν ρωσικῶν κύκλων ὡς «σοδι-εικὴ πῦλη» εἰς τὸν Εἰρηνικόν. Εἰς τὰ κρηπιδώματά του θὰ δύνανται νά πλευρίζουν ταύτοχρόνως ἀρκετὰ ὥκεανοπόρα σκάφη.

• Μίας νέας μικτῆς τακτικῆς γραμμῆς συνεστήθη μεταξὺ τῆς Νοτίου Εὐρώπης καὶ τῶν Μεγάλων Ἀμερικανικῶν Λιμνῶν. Τὰ δρομολόγια θὰ ἐκτελῶνται, πρὸς τὸ πάσον, ἀπὸ πέντε φορητὰς-λάνερες, δύο νορθρικά, δύο σουηδικά καὶ ἕνα ὀλλανδικόν, θὰ ἔχουν δέ ἀφετηρίαν τὴν Μασσαλίαν, μὲ προσεγγίσεις καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς Δυτικῆς Μεσογείου.

• Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ ὑπουργείου Γεωργίας ἐπωλήθησαν εἰς τὸ Πακιστάν τὰ πλεονάζοντα ἀποθέματα γεωργικῶν προϊόντων ἀξίας 29.4 ἑκατοντάρια, δολλαρίων, ἀκατέργαστος βάμβακ (100.000) δέματα) ἀξίας 20.4 ἑκ. δολλαρίων, καθὼν καὶ ποσότητες καπιτών, βουτύρου καὶ λινελάσιου, σίξις 13.5 ἑκατ. δολλαρίων. 'Ο βάμβακ θὰ ἔχασθη ἐκ τρίτων χωρῶν, ἐπ' ἀνταλλαγῆ νημάτων καὶ ὑφασμάτων ἴσης ἀξίας. Τὸ Πακιστάν, ὡς γνωστόν, ἔχει τέλος τὰς ἀνάγκας δι' εἰσαγωγῆς ἐκ τοῦ ἔξωτερικού.

• Εἰς τὴν Δυτικήν Εὐρώπην καὶ τὴν 'Αγγλίαν ἡρχισαν ἐκδηλούμεναι ἐργατικαὶ ἀξιώσεις βεττιώσεως τῶν ἡμερομισθίων των. 'Ηδη τὰ προσωπικά τῶν Βρετανικῶν ναυπηγείων ἐπέτυχον μισοὶ αὐχέσιν, ἐνῷ καὶ οἱ ὄγκωροι ἀπειδήστοις τοῦ παραστραμούσην τῶν ἀποδοχῶν των. Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῶν αὐχέσιν κινούνται καὶ οἱ ἐργάται τῆς Δυτικῆς Γερμανίας. Οἱ ἀνθρακωρύχοι, ἐπωφελούμενοι τῶν μικρῶν ἀποθέμάτων καὶ τῆς ἀνάγκης ἑπάρκους ανεψοδίασμάτων μὲ στερεὰ καύσιμα τῶν σταθμῶν ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας, ἐζήτησαν ἡδη σημαντικάς αὐχέσιες, ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν ἀπεργίας. Οἱ ἐργάδοι ταιριούνται μέχρι τῆς στιγμῆς γ' ἀποδεχθούν τὰ στήματα, ἵνα μὴ αὐξηθῇ ἡ τιμὴ τοῦ γαιανθρακοῦ, τὸν ὅποιαν δὲν εὔνοει καὶ η Κυβέρνηση τῆς Μπόνινης. 'Ο εὐθόνος γαιανθρακός — ἐτούτους οἱ ὑπεύθυνοι κύκλοι — ἀποτελεῖ τὸν ἀκρογωνιστὸν λίθον, ἐπὶ τοῦ ὅποιον στηρίζεται η ἱκανότης τῆς Γερμανίας πρὸς συναγωνισμόν εἰς τὰς ἔνας ἀγοράς.

— Οἱ ἀμερικανοὶ ἀνθρακωρύχοι πληρώνονται καθ' ὥραν, πεντάκις περισσότερον, παρ' ὅσον οἱ Γερμανοὶ, ὃ δὲ ἀμερικανικὸς γαιανθρακὸς ἐπιτυχῶς συναγωνίζεται εἰς αὐτὴν ταῦτην τὴν Γερμανίαν τὸν γαιανθρακα τοῦ Ρούρ. Οἱ μισθοὶ εἰς τὰς ἀμερικανικὰς χαλινύργειας εἶναι κατὰ 4½ φοράς ἀνάτεροι τῶν γερμανικῶν, ἐνῷ ὁ γερμανικὸς χάλιψις εἶναι κατά 10% εὐθηνότερος τοῦ γερμανικοῦ. Τέλος, ὁ μεσὸς ὄρος μισθοῦ εἰς τὰς ἀμερικανικὰς βιομηχανίας εἶναι τριπλάσιος τοῦ γερμανικοῦ, ἡ μεγαλύτερα, δῆμος, ἀπόδοσις τοῦ ἀμερικανοῦ ἐργάστου ἐξουδετερώνει τὴν διαφοράν.

Οἱ ὑπὲρ τῶν ἀμερικανῶν παράγοντες ἀναφέρονται εἰς τὴν διάθεσιν περισσοτέρων μηχανικῶν μέσων, εἰς τὴν τυπωποίσην τῶν εἰδῶν καὶ εἰς τὴν ὑπαρξὴν ἐπαρκῶν διαθεσίμων κεφαλαίων.

• Οἱ Ρώσοι δὲν δύνανται πάντοτε νὰ τηρούν τὸν λόγον των. 'Υπεσχέ-

θησαν εἰς τὰς 'Ινδίας τὴν ἐγκατάστασιν ἐνὸς συγχρονισμένου καὶ εὐθηνοῦ χαλινούργειου, ἀλλ' ἐπειταὶ ὑπανεχώρησαν καὶ ἀπότολην ἐνὸς παλαιού τεσχικού χαλινούργειου. Οἱ 'Ινδοὶ ἀπέρριψαν τὴν πρότασιν. 'Ἄξιζει νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ αὐτό χαλινούργειον εἴχε προσφερθῆ προηγουμένως καὶ εἰς τὴν 'Ερυθρὰν Κίναν, ἡ ὅποια καὶ δὲν τὸ ἔδεχθη.

• Κατόπια ἀπειλὴ πληθωρισμοῦ ἥρχισε νὰ διαγράφεται εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, ὅπου οἱ ἀγορασταὶ προτιμοῦν νὰ ἔχουν εἰς χειράς των εἰδῆς. Πρόβλημα κατόπιν τούτου ἀντιμετωπίζεται ἐλέγχου τοῦ πληθωρισμοῦ.

• 'Ησυχοτέρα ἡ ἀγορὰ διὰ τὰς ἀμερικανικὰς ἀποθέματα. Τούτο καὶ ἀποτελεῖ ευνοϊκὸν σημεῖον. 'Η αὐδῆσις τῶν τιμῶν χωρεῖ μὲ βραδὺν ρυθμὸν καὶ ὑπόσχεται μείζονα σταθερότητα. Σημεῖα διαταραχῆς δὲν παρουσιάζονται, ηδη γενικὴ τάσις τῶν τιμῶν πρὸς τὰ ἄνω διέπεται ἀπὸ τὴν περιστεριφεύην. Αἱ τιμαὶ τοῦ καφέ ἐσημένωσαν ἐλαφράν ὑποχώρησιν, ἐνῷ καὶ τῶν δημητριακῶν διλαβίσαν.

• Τὸ 'Ινστιτούτον τοῦ Οἰκονομικῶν 'Ερευνῶν, τῆς 'Εσσης, τονίζει εἰς τὰ πορίσματα μιᾶς ἐρεύνης του, ὅτι αἱ εἱλίσιαι χάλινδραι ἀνάγκαια τῆς Δυτικῆς Γερμανίας είναι δύσκολον νὰ καλυφθοῦν ὑπὸ τῆς ἔγχωριον παραγωγῆς, ηδη τοῖς 'Ιανουάριον τρ. ἔτους ἀνήλθειν εἰς 1.080.000 τόνων. Δεδομένου, ὅτι η παραγωγὴ διατηρεῖται εἰς σταθερά ἐπίπεδα, ἐνῷ η ζήτησις αὐξάνει προσδευτικῶς, θὰ παραστῇ ἀνάγκη εἰσαγωγῆς — ιδίᾳ δὲ ἐλασμάτης — ἐπὶ τῆς ἀλλοδαπῆς.

• 'Η ὅληκη παραγωγὴ ἀκαθάστου πετρελαίου εἰς τὴν 'Αμερικήν ἀνήλθε τὸ π. ἔτος εἰς 2½ δισεκ. βαρελίων. Κατὰ τὰ τέλη τοῦ ἔτους, ἡ δυναμένη νά ἔχασθη ποσότης πετρελαίου ἀνήλθετο εἰς 34.8 δισεκ. βαρελίων, ἦτο δὲ κατὰ 422 ἑκάτ. βαρελίων ἀνώτερά τῆς τοῦ 1953. 'Οφείλεται η αὐξήσις αὐτῆς εἰς τὴν ἀποκάλυψιν νέων κοιτασμάτων, εἰς τὴν πλέον ἐντατικήν ἐκμετάλλευσιν τῶν πηγῶν καὶ εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῶν ὑφισταμένων πετρελαιοφόρων πεδίων.

• 'Η ὅληκη παραγωγὴ ἀκαθάστου πετρελαίου εἰς τὴν 'Αμερικήν ἀνήλθε τὸ π. ἔτος εἰς 2½ δισεκ. βαρελίων. Κατὰ τὰ τέλη τοῦ ἔτους, ἡ δυναμένη νά ἔχασθη ποσότης πετρελαίου ἀνήλθετο εἰς 34.8 δισεκ. βαρελίων, ἦτο δὲ κατὰ 422 ἑκάτ. βαρελίων ἀνώτερά τῆς τοῦ 1953. 'Οφείλεται η αὐξήσις αὐτῆς εἰς τὴν ἀποκάλυψιν νέων κοιτασμάτων, εἰς τὴν πλέον ἐντατικήν ἐκμετάλλευσιν τῶν πηγῶν καὶ εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῶν ὑφισταμένων πετρελαιοφόρων πεδίων.

• 'Η ὅληκη παραγωγὴ ἀκαθάστου πετρελαίου εἰς τὴν 'Αμερικήν ἀνήλθε τὸ π. ἔτος εἰς 2½ δισεκ. βαρελίων. Κατὰ τὰ τέλη τοῦ ἔτους, ἡ δυναμένη νά ἔχασθη ποσότης πετρελαίου ἀνήλθετο εἰς 34.8 δισεκ. βαρελίων, ἦτο δὲ κατὰ 422 ἑκάτ. βαρελίων ἀνώτερά τῆς τοῦ 1953. 'Οφείλεται η αὐξήσις αὐτῆς εἰς τὴν ἀποκάλυψιν νέων κοιτασμάτων, εἰς τὴν πλέον ἐντατικήν ἐκμετάλλευσιν τῶν πηγῶν καὶ εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῶν ὑφισταμένων πετρελαιοφόρων πεδίων.

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

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ:

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΑΙΟΝ, 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, ΝΑΕΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΣΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΥΠΟ ΙΔΡΥΣΙΝ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

'Εν ΑΘΗΝΑΙΣ: Πλατ. Συντάγματος — 'Εν Θεσσαλονίκη ('Οδὸς 'Εγνατίας) — 'Εν Κάστρω - Λήμνου — 'Εν Τήνῳ

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

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

ΜΕ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΪΡΩ

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

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ναυτικαὶ δῖκαι

'Αριθ. 662)54 ἀπόφασις τοῦ Ἀρείου Πάγου

—Εύθυνη πλοιάρχου έναντι πλοιοκτήτου κατά τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων του. 'Αποζημίωσις δι' ἀπώλειαν ἀποσκευῶν ἐπιβάτου επὶ πλοίου χρησιμοποιεῖνον ὑπὸ τοῦ Κράτους διὰ μεταφορὰν ἐπιβατῶν. Πληρωμὴ ἀπόζημιώσεως εἰς πλοιοκτήτην καὶ καταδικαστικὴ ἀπόφασις διὰ πληρωμῆς ἀπόζημιώσεως εἰς τρίτον.

Ἐπειδὴ κατὰ τὸ ἄρθρον 278 τοῦ Ἐμπ. Νόμου πᾶς πλοιοκτήτης είνει ἀστικῶς υπεύθυνος διὰ τὰς πράξεις του πλοιάρχου καὶ ύποχρεούνται ἐκ τῶν συμβάσεων, ὃς οὐτος συμομολογεῖ ἐν τῇ ἑκτέλεσι τῶν καθηκόντων του, κατὰ δὲ τὸ ἄρθρον 310 τοῦ αὐτοῦ νόμου πᾶς πλοιάρχος ἐπιφορτισμένος τὴν διοίκησιν πλοίου είναι ἔναντι τοῦ πλοιοκτήτου ύπευθυνός κατὰ τὴν ἑκτέλεσιν τῶν καθηκόντων του διὰ τὰ πταίσματα αὐτοῦ καὶ τὸ ἐλαφρά. Αἱ διατάξεις δὲ αυταὶ τοῦ Ε. Ν. ἔχουσιν ἐφαρμογὴν καὶ ἐπὶ πλοίων ἀνύκνωτων εἰς τὸ Κράτος καὶ ἐνεργούντων μεταφοράν προσώπων ἢ ἄλλην ναυτιλιακὴν ἐπὶ κέρδει ἐργασίαν.

Ἐπειδὴ, ὁμως, ὡς φαίνεται ἐκ τῶν προσβαλλομένων, προδικαστικῆς ὑπ’ ἀριθ. 158) 1953, καὶ ὥριτοκτης καὶ τελεστίδικος ὑπ’ ἀριθ. 88) 1954 προφάσεων τοῦ δικάστην Πρωτοδικείου καὶ εἰ τῆς, ἐφ’ ἣς ἐξεδόθησαν αὐταὶ, ἀγωγῆς προκύπτει, αὐτὴ θεμελιώται καὶ εἰς τὰ περιστατικά, στὶ της 25-5-1945 ὁ ἐναγόμενος καὶ ἡδὲ ἀναιρεσίων, ἐφεδρος ἀνυποπλοιαρχος τοῦ Βασ. Ναυτικοῦ, υπηρετῶν ὡς κυβερνήτης τοῦ τούτο ἀνίκοντος Βοηθητικοῦ πλοίου «Σ», διπερ κατὰ τὸν χρόνον ἔκεινον ἐλλείψει ἐπιβατηγών πλοίων, ἔχροισι μοποιεῖτο ὑπὸ τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους διὰ τὴν ἐπὶ πληρωμῇ ναῦλον μεταφοράν ἐπιβατῶν εἰς τὴν γραμμὴν Πειραιῶς — Σύρου — Χίου — Σάμου — Μυτιλήνης, ἔγενετο ἐξ ἀμελείας αὐτοῦ, ὑπαίτιος ναυαγίου τοῦ πλοίου, ἐξ οὐ γεγονότος ἀπαλέσθησαν καὶ εἰς ἀποσκευαῖ τοῦ ἑκατὸν Ν. Φ. καὶ διτὶ τὸ ἐνάγον καὶ ἡδη ἀναιρεσίθητον Δημόσιον, καθ’ οὐδὲ ἐπιβάτης ούτος ἐστράφη δι’ ἀγωγῆς πρὸς ἀποζημίωσιν τοῦ διὰ τὰς ἀπόλεσθεσιάς ἀποσκευάς του, κατέβαλεν εἰς τούτον, ὡς ἀποζημίωσιν, τὸ ποσὸν τῶν 6.000.000 παλαιῶν δραχμῶν διώκει, δι’ ὅπως ὑποχρεωθῇ ὁ ἐναγόμενος εἰς τὴν πρὸς τὸ ἐνάγον καταβόλητον τοῦ ἐν λόγῳ ποσοῦ. «Οθεν κρίνιν τὸ Πρωτοδικείον κόμβον βάσιμον τὴν ἀγωγὴν ταύτην καὶ, μετ’ ἕκτιμοις τῶν ἀποδείξεων, ἐπιδικάσσων διὰ τῆς δευτέρας τῶν δικαιολογημένων ἀποφάσεων του εἰς τὸ ἀναιρεσίθητον ἐνάγον τὴν αἰτήθεσσαν ὑπὸ αὐτοῦ ἀποζημίωσιν, οὐδάμως ἡμικρατεν, ἀλλὰ τούναντον συνεμφρόβη πρὸς τὰς ἐν τῇ ἡγουμένῃ σκέψει διαληφθείσας διατάξεις, ἃς ὁρθῶς ἡρμήνευσε καὶ ἐφόρμοσεν, ὁ περὶ τοῦ ἐνάγοντος πεδώτος λόγος ἀναιρέσεως εἶναι απορριπτεός, ὡς ἀδια-

Ἐπειδὴ καθ' & δείκνυται ἐξ τῆς τρίτης αἰτιολογίας τῆς πρώτης τῶν προσβαλλομένων ἀποφάσεων, τὸ Πρωτοδικεῖον περὶ τῆς ἐκ πταίσματος τοῦ ἀναιρεσίοντος ἐπελεύθερως τοῦ ναυαγίου τοῦ πλοίου, ἐξ οὐ ή ἀπώλειας τῶν ἀποσκευῶν τοῦ Ν. Φ. ἐδέξατο δικαστήμενον, προκύπτων ἐκ τῆς εἰς βάρος τοῦ ἀναιρεσίοντος ἔκδοθείσης ὑπὲρ ἀρίθ. 30145 ἀμεταλήτου, ὡς βεβαιοὶ καταδικαστικῆς αἰτιολογίας τοῦ Διαιροκόυς Ναυτοδικείου Πειραιῶν. Οὕτω δὲ ἀποφηνάμενοι ἀπέκρουσε προδηλώτας τὸν ἐνώπιον του προταθέντα ὑπὸ τοῦ ἡδη ἀναιρεσίοντος ἱχνισμόν, διτὶ τὸ ναυάγιον δὲν ὄφειλεται εἰς ὑπαιτίοπτα τούτου ἀλλ' ἔτεσσι ὀγκύστων τοῦ ὄγκου

ρεσιδιήλητου Δημοσίου, προϊσταμένων αύτού, κατ' ἀκόλουθιαν, ύποχρεωτικῆς θι' αὐτὸν διαταγῆς τῶν ὅπιών εὑνήργησεν οὗτος τὴν ἀποτελέσσαν τὴν αἰτίαν τοῦ ναυάγιου ἀμέλη πρᾶξιν, καὶ ἀπορριπτέος, συνεπῶς ὃ ἐκ τοῦ ἄρθρου 807 ἔδιψ. 7 τῆς Π. Δ. προβαλλόμενος σχετικὸν δεύτερος λόγου ἀνατιρέσεως, ὡς ἀδάστιμος.

Επειδή ύπο ούδεμιας διατάξεως τού νόμου θεσπίζεται ως προϋπόθεσις τού διά της υπό κρίσιν άγωγής του άναιρεσιθλού επιτριώχθεντος δικαιώματος ἀπόζημιώσεως της ή προηγουμένη διά δικαστικής ἀποφάσεως ύποχρέωσις τούτου εἰς ἀποκατάστασιν τῆς εἰς τὸν τρίτον Ν. Φ. ἐπελθούσης ζημίας ἐκ τῆς πταίσμασι τοῦ ἀναιρέσειντος ὀπωλείας τῶν ἀποτεκνῶν του καὶ ἀπορριπτέος ὁ περὶ τοῦ ἐναντίου τέταρτος λόγος ἀναιρέσεως, ὡς ἀδύσιμος ἀφ' ἔτερου ὁ υπὸ τοῦ ἀναιρέσειντος προταθεῖς πρωτοδικῶς Ισχυρισμός, ὅτι ἡ ἀνοιγείσα δίκη, συνεπεία τῆς κατὰ τοῦ ἀναιρεσιθλοῦ ἀγώγης τοῦ Ν. Φ. περὶ ἀνορθωσεῶν τῆς ὡς ἀνω προσγενομένης αὐτῷ ζημίας, ἀπέβη κατὰ τὸν ἀναιρεσιθλοῦ, λόγῳ κακῆς ὑπερασπίσεως ἐκ μέρους τούτου, μὴ προτείναντος τὸν ἐν τῇ ἡγουμένῃ σκέψει διαληφθέντα Ισχυρισμὸν τοῦ ἀναιρέσειντος περὶ μὴ ὑπαιτιότητος τούτου, ἀλλὰ τῶν προστισμένων κλπ., ἐγύχανεν δῶλος ἐπουσιώδης καὶ δὲν ἔχοντα ἰδιαιτέρας ἀπαντήσεως ἐκ μέρους τοῦ δικαστηρίου τῆς ούτιας, τὸ δὲ διότι τούτο, ὡς ἐρήμη ἐν τῇ αὐτῇ ἀμέσως ἡγουμένῃ σκέψει ἔδεξατο τὴν ὑπαρξίν δεδικασμένου περὶ τῆς ὑπαιτιότητος τοῦ ἀναιρέσειντος, τὸ δέ, διότι καὶ ἐπὶ ἐσφαλμένης προϋπόθεσεως ἐστηρίζετο ὡς ἐρπάτο Ισχυρισμός, ἄφου, καθ' ὃ τὸ Πρωτοδικείον δέχεται διὰ τῆς πρώτης τῶν προσβαλλομένων ἀποφάσεών του καὶ αὐτὸς δὲ οὐναιρέσειν συνομολογεῖ, ὅτι τῆς ὡς ἀνω ἀγώγης τοῦ Ν. Φ. δὲν ἐξέδοθη ὄριστική ἀπόφασις, ἀλλὰ τὸ ἀναιρεσιθλοῦ, ἀναγγωρίστηκε τὸ βάσιτον τῆς ἀξιώσεως τοῦ εἰρημένου Ν. Φ. κατέβαλεν εἰς τούτου ὡς ἀποζημίωσιν τὸ ἐν τῇ πρώτῃ σκέψει τῆς παρούσης διαληφθὲν ποσόν. “Οθεν οὐδέμιας διάταξιν νόμου παρείδιαστο τὸ Πρωτοδικείον, μὴ ἀπαντῆσαν εἰδικώτερον ἐπὶ τοῦ τού ή ἀνω Ισχυρισμοῦ καὶ ἀπορριπτέος ὁ περὶ τοῦ ἐναντίου τρίτου λόγος ἀναιρέσεως ὡς ἀδύσιμος νόμος.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: Ή ανωτέρω απόφασις αφορά τὸ κατὰ τὸν Ἀ-
πρίλιον τοῦ 1945 ναυάγιον εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῆς ἄκρας Ζούρβα τῆς "Υ-
δρας τοῦ ναρκαλειτικοῦ" **"ΣΠΕΡΧΕΙΟΣ"**, τὸ ὅποιον ἔχρησιμοποιεῖτο
ὑπὸ τοῦ Δημοσίου διὰ τὴν μεταφοράν ἐπιβατῶν, λόγῳ τοῦ ὅτι τὰ ἐπι-
βατηγά μας πλοῖα εἶχον καταθυμοθή σχεδὸν ἀπαντά κατὰ τὴν Σιάρ-
κειαν τοῦ Β'. παγκοσμίου πολέμου, ἔχει δὲ αὐτὴ Ιθιάζουσαν σημασίαν,
διότι δ' αὐτὴ γίνεται δεκτόν, διτὶ αἱ διατάξεις ἑτοῦ Ε. Ν. διὰ τὰ Ιθι-
ωτικὰ ἐμπορικὰ πλοῖα ἔχουσιν ἐφαρμογὴν καὶ ἐπὶ πλοίων, τὰ ὅποια ἀνή-
κουν εἰς τὸ Κράτος. Διὰ τὴν εὐθύνην καὶ μάλιστα τὴν ποινικὴν τοῦ
πλοιάρχου βλ. τὴν ὑπ' ἀριθ. 406)50 απόφασιν τοῦ Ἀρείου Πάγου
(«Ναυτ. Χρον.» Τεύχος 146 σελ. 11). Διὰ τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου
πρὸς ἀποζημίωσιν διὰ βλάβας ἐμπορευμάτων καὶ ἀπώλειαν φορτίου
βλέπε τὴν ὑπ' ἀριθ. 781)51 απόφασιν Ἐφετείου Ἀθηνῶν («Ναυτικά
Χρονικά» Τ. 161 σελ. 17). Διὰ τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὰς
πράξεις τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρωματος καὶ τὴν ἀπαλλαγὴν κατὰ
τὸ ἄρθρον 278 Ε. Ν. βλ. τὴν ὑπ' ἀριθ. 313)54 απόφασιν Ἀρείου Πά-
γου («Ναυτικά Χρονικά» Τ. 216 σελ. 23) καὶ διὰ περιπτώσεις ἄρσεως
εὐθύνης πλοιάρχου ἐν περιπτώσει ἀνωτέρας βίας βλέπε τὴν ὑπ' ἀριθ.
2241)54 απόφασιν Πρωτοδικείου Πειραιῶς («Ναυτικά Χρονικά» Τ.
234 σελ. 15).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

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

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

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER	STEVEDORES AND CONTRACTORS	FREMANTLE	NICHOLLS PTY LIMITED	26 Mouatt St.	STEVEDORES
13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»			Tele: L 1064	Cables : «Stevnichol»		
PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD. Tolley's Buildings Lipson Street. Tele. J. 1582/J 1713 After Hours J. 6869 Cables «PORTADPROV»	WHOLESALE SHIPPING SUPPLIERS. Fresh, Dry, Bonded Stores, Dunnage etc., available at shortest notice		FREMANTLE PROVIDORING Co. PTY. LTD. Leake Street, FREMANTLE. Telephone : L-1036-7-8. Cables : «Providore» SHIPCHANDLERS			
ADEN IONIAN SCANDINAVIAN LLOYD	20-58, The Crescent, Steamer Point Tele: 226 Cables «Vassiliou»	SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IN PORT & EXPORT.	GEORGETOWN (DEM)	S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables : «Wilbut»		SHIPCHANDLERS
ALGIERS	S. A. SENIA Cables: Senia—Algiers	SHIPCHANDLER American Cigarettes Export	GIBRALTAR	JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40. Tele: A. 368 Cables «James»		SHIPCHANDLERS
AMSTERDAM	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD Tele: 41860 Cables: «Fransswart»	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	HAMBURG	THOR NILSEN 21, Kajen Cables : «Stevedoring Hamburg»		STEVEDORES
ANTWERP	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»	STEVEDORES	BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIU MELLIS)	3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions» 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, Tel: 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	N. KASSIMATIS 63, 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 : BARIER	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			Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele : MB 3155. Cables «STEVEDORE».		STEVEDORES & CONTRACTORS	
PORLTAND STEVEDORING Co	1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables «Portsteve». Telephone Broadway 5497.	STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	JAMES PATRICK SHIPPING Co Melbourne, Sidney, Brisbane		SHIP AGENTS & STEVEDORES	
DAKAR	«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	MORMUGAO	LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING Cable : LEMUIR	SHIPS AGENTS	
DUNKIRK	SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele : 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	I. P. NORONHA Cable : IGNATIUSNORONHA		SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS	
JOKELSON & HANDTSAEM	8 Place des Nations Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	NAPLES	DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele : 21128 Piazzale Portadi Massa	SHIPCHANDLERS & BONDED WAREHOUSE OWNERS	
DURBAN	J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD., 220/224 POINT ROAD, DURBAN Cables : «ROULETTE»	SHIP'S STORE MERCHANTS	NEW YORK	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			

προβλέπονται γενικά έξελίξεις : α) ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ : Διά τὰς ἑταῖριας τὰς ἐκμεταλλευμένας φορτηγά λάινερς τὸ ἄλμα τῶν ἐργασιῶν των εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν στρατιωτικῶν φορτίων, ὑπῆρχε λίαν οὐσιώδες καὶ προήχθετο ἐπει τριῶν λόγων: Πρῶτον, ἀπὸ τὴν μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν διατιθεμένων διὰ τὰς στρατιωτικὰς μεταφοράς κρατικῶν πλοίων, κατόπιν σχετικῆς ἀξιώσεως τῶν ιδιωτῶν ἡμερικανῶν ἐφοπλιστῶν. Δεύτερον, ἀπὸ τὴν ἐντονωτέραν στροφήν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ἀμύνης τῆς Νοτίου Εὐρώπης, εἰς τὸν τομέα, δηλαδή, τὸν ἀρχόμενον ἀπὸ τὴν Ἰσπανίαν καὶ καταλήγοντα εἰς τὴν Τουρκίαν. Καὶ τρίτον, ἀπὸ τὸ μέγα ὑπὸ ἐφαρμογῆς στρατιωτικοῦ πρόγραμμα μάντικαταστάσεως διὰ νέου ὑλικοῦ καὶ νέων ὁχημάτων.

Καὶ β) ΒΕΛΤΙΩΣΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΕΙΣ ΑΛΛΑΣ ΧΩΡΑΣ : 'Η αὔξησις τῆς παραγωγῆς καὶ τὰ καλλίτερα ἐμπορικὰ ισοζύγια εἰς πλειστας χώρας τῆς Δυτικῆς καὶ τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου προεκάλεσαν ποιάν τινα χαλάρωσιν τοῦ ἐλέγχου τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν, μὲν ἀποτέλεσμα τὴν αὔξησιν τοῦ ὅγκου τῶν ἐργασιῶν. 'Ἐνῷ αἱ πλοιστιώνυσαν τός παραλίους περιοχὰς χώραι ὑπάγονταν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν νομιματικῶν ἀσθενών χωρῶν, ἡ δελτίωσις, ἐν τούτοις, τῶν διεθνῶν συνθήκων, ἐνισχυμένη καὶ ἀπὸ τὴν ἡμερικανική—ὑπὸ οἰανδήποτε μορφήν—δεσμοθεαν, κυρίων δε εἰς Ἰσπανίαν, Ἰταλίαν, Γιουγκοσλαβίαν, Ἐλλάδα καὶ Τουρκίαν, ἐπέτευχε νά προσδόσων εἰς αὐτὰς δελτίωσιν τῆς νομιματικῆς τῶν σταθερότητος, μὲ συνέπειαν νά αὔξηση τὴν πρὸς τὰς ἐν λόγῳ χώραν ἐμπιστοσύνην τῶν ξένων ἐμπόρων πρὸς ἐργασίαν.

Κατάφορτα πλοῖα ἀναχωροῦν ἀπὸ τοὺς ἡμερικανικοὺς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ διὰ τὴν Μεσόγειον. 'Η κίνησις αὐτὴ ἀποδίδεται εἰς τὴν χαλάρωσιν τοῦ ἐλέγχου ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν εἰς τινὰς χώρας, καθὼς, ἐπίσης καὶ εἰς τὴν ποιοτικὴν ὑπεροχὴν τῶν ἡμερικανικῆς κατασκευῆς ὥρισμένων βιομηχανικῶν εἰδῶν, λόγῳ τῆς ὅποιας, αἱ σχετικαὶ παραγγελίαι διοχετεύονται πρὸς τὰς Ἡνωμένων Πολιτείας. Εἰς ἀμφότεράς τὰς περιπτώσεις ταῦτας, τὸ φαινόμενον ἀποδίδεται εἰς τὴν χαλάρωσιν τῶν περιορισμῶν τοῦ ἐμπορίου. 'Ικανοποιητικήν, ἐπίσης, αὔξησιν ἐσημείωσαν καὶ αἱ μεταφορὰς δερέων ἐφόδων δι' ἐργοστάσια καὶ διὰ σιδηροδρομικὰς κατασκευάς. Αἱ ποικίλαις αὐταὶ κατηγορίαις ἀπαίτουν καλλιτέρους, κατὰ μέσον δρον, ναυλώς. 'Η αὔξησις, συνεπῶς, τοῦ ὅγκου τούτου τῶν μεταφορῶν εἶνε διττῶς ἰκανοποιητικὴ διὰ τὴν ναυτιλίαν.

Κατὰ τὴν εἰς ἡμερικήν ἐπιστροφὴν τῶν, τὰ πλοῖα μεταφέρουν ικανοποιητικά εἰς δύον εἴδη, μολονότι οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπιδιώκουν τὰ πραγματοποιοῦν, εἰ δυνατόν, πρόσθετον ἀκόμη φορτίον. Καπνός καὶ εἰδὴ τροφίμων—ἀπὸ τῶν γλυκισμάτων μέχρι τοῦ πρωτεύοντος ἑθνικοῦ προϊόντος ἔκαστης χώρας—δεσπόζουν τῆς εἰκόνος τῶν ἐν ἡμερικήν εἰσαγωγῶν. Αἱ δεκαπέντε Μεσογειακοὶ χώραι—έξαιρεσι τῆς Ἑρυθρᾶς Ἀλβανίας—ἀριθμοῦν πληθυσμὸν ἀνά τῶν 220 ἑκατομμυρίων ψυχῶν, μὲ εὐρεῖαν ποικιλίαν καλλιεργειῶν, ἀλλὰ μὲ κυρίαρχον τοιαύτην τὴν τῶν γεωργικῶν προϊόντων. Τούτον καὶ δικαιολογεῖ τὴν προέχουσαν θέσιν, τὴν ὅποιαν κατέχουν τὰ γεωργικά προϊόντα καὶ δὴ αἱ παρεσκευασμέναι τροφαὶ καὶ καροκεύματα εἰς τὰ δηλωτικὰ τῶν εἰσαγωγῶν. 'Εξαιρεσιν ἀποτελεῖ τὴν Ἰταλία, ἡ ὅποια παρουσιάζει ἔξαγωγάς βιομηχανοποιημένων εἰδῶν, ἵδια δὲ ραπτομηχανῶν, μουσικῶν ὄργανων, μαγειρικῶν σκευῶν ἔξι ἀλουμίνιού, χανδρῶν καὶ παρομοίων εἰδῶν τῆς ἐλαφρᾶς βιομηχανίας.

Τὴν Μεσογειακὴν περιοχὴν ἔχουσαν τὸν 30 ναυτικοὶ ἑταῖροι, ἔξαιρεσι τῆς Ἑρυθρᾶς Ἀλβανίας—ἀριθμοῦν πληθυσμὸν ἀνά τῶν 220 ἑκατομμυρίων ψυχῶν, μὲ εὐρεῖαν ποικιλίαν καλλιεργειῶν, ἀλλὰ μὲ κυρίαρχον τοιαύτην τὴν τῶν γεωργικῶν προϊόντων. Τούτον καὶ δικαιολογεῖ τὴν προέχουσαν θέσιν, τὴν ὅποιαν κατέχουν τὰ γεωργικά προϊόντα καὶ δὴ αἱ παρεσκευασμέναι τροφαὶ καὶ καροκεύματα εἰς τὰ δηλωτικὰ τῶν εἰσαγωγῶν. 'Εξαιρεσιν ἀποτελεῖ τὴν Ἰταλία, ἡ ὅποια παρουσιάζει ἔξαγωγάς βιομηχανοποιημένων εἰδῶν, ἵδια δὲ ραπτομηχανῶν, μουσικῶν ὄργανων, μαγειρικῶν σκευῶν ἔξι ἀλουμίνιού, χανδρῶν καὶ παρομοίων εἰδῶν τῆς ἐλαφρᾶς βιομηχανίας.

μόνον ἐκ Νέας 'Υόρκης δεικνύει, ποῖαι, κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα, ἀτμοπλοΐαι εἰχον δραμολογήσει 125 προσεγγίσεις εἰς λιμένας τῆς Δυτικῆς Μεσογείου καὶ 84 εἰς λιμένας τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου. Λιμένες εἰς τοὺς ὅποιους κανονικῶς πραγματοποιοῦνται 15 η καὶ περισσότεραι κατὰ μῆνα προσεγγίσεις, εἰναι ἡ Γένοβα, ἡ Νεάπολις, ἡ Ἀλεξανδρεία, ἡ Βρυξελλος καὶ ὁ Πειραιεὺς. Αἱ εἰς τοὺς ἄλλους Μεσογειακοὺς λιμένας προσεγγίσεις ποικίλουν ἀπὸ δύο κατὰ μῆνα, εἰς Πόρτ Σαΐδ, μέχρις ἔνδεκα, εἰς τὴν Ἀλεξανδρέτταν.

'ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ

Αἱ ἐπιχορηγούμεναι ἀμερικανικαὶ ἑταῖρισι τακτικῶν γραμμῶν ὑπέβαλον εἰς τὴν κυβερνήσιν τῆς Οὐασινγκτώνος ὑπόμνημα, εἰς τὸ ὅποιον τονίζουσι, ὑπὸ μορφὴν προειδοποίησεις τὰς θέσιν νά χρηματοδοτήσουσι προγράμματα ἀντικαταστάσεως τῶν παρηλίκων στόλων των, ἀν δὲν τροποποιηθῇ ἡ δῆλη πολιτικὴ τῶν ἐπιχορηγήσεων, αὐξανούμενα καὶ τῶν σχετικῶν κονδύλων. Τὸ ὑπόμνημα ἐπεδόθη εἰς τὴν 'Κρατικήν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας', ήτις, ὡς εκπρόσωπος τῆς κυβερνήσεως, είχε τελευταῖς ἀσκήσει πίεσιν ἐπὶ τὸν ἐλόγῳ ἐταίριων πρὸς ἀνάπτυξιν παρ' αὐτῶν ναυπηγικῆς δραστηριότητος, μὲ σκοπὸν νά συχρονισθῇ ἡ μεταριπότητα στόλος τῆς χώρας.

Εἰς τὸ ὑπόμνημα ὑπενθύμιζεται ἡ τεραστία αὐξησις τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους, ἀφ' ἣς ἐποχῆς κατεσκευασμένησι τὰ ηδη ἐν ὑπηρεσίᾳ τελοῦντα σκάφη τῶν ἑταίρων τακτικῶν γραμμῶν καὶ τονίζεται, ὅτι ἀποτελεῖ παραγγοράς της πραγματικότητος ἡ μῆλης δραστικῶν μέτρων, διότι θίεται οὕτως ἐν κινδύνῳ ἡ καὶ δόλσερῶς μαστιώνεται ἡ δυνατότης ἀντικαταστάσεως τῶν σκαφῶν ἡρού φορτίου, ἐπὶ προφανεῖ ζημία τοῦ ἐθνικού συμφέροντος. 'Υποδεικνύεται διὰ τοῦ ὑπομνήματος ἡ αὔξησις τῆς οἰκονομικῆς δυνθείας πρὸς τὰς ἑταῖρας, αἵτινες είνε διατεθείμεναι νά προδοῦν εἰς παραγγελίαιν νέου τονά.

Συγκεκριμένως, προτείνεται ἡ μίοθητησις σχεδίου είκοσαετοῦς ἐπιχορηγήσεως πρὸς ἐκμεταλλεύσιν τῶν νέων πλοίων. 'Αποσκοπεῖται, δηλαδή, ἡ ἔξασφαλίσις τῆς κρατικῆς δυνθείας καθ' ὅλον τὸν τεκμαρτὸν δίουν ἐνὸς πλοίου. Πόλλαι ἑταῖροι τεωροῦν τὴν ἀποφίων ταῦτην προσφορτέρων ἐτέρας, καθ' ἦν προτείνεται ἡ παροχὴ ἐπιχορηγήσεως πρὸς ναυπηγήσιν, ἀλλὰ ταῦτην νά ἀκολουθῇ πόλυ μικροτέρα ἐπιχορηγήσεως ἐκμεταλλεύσεως, διδομένη ἐπὶ διάστημα δόλιγων μὲν ἐτῶν, ἀλλ' ἀναθεωρουμένη κατὰ δραχέα χρονικὰ διαστήματα, ὥστε νά προσαρμόζεται πρὸς τὰς ἑκάστοτε ψιωταμένας συνθήκας ἐργασίας. Κατὰ τὸ παρελθόν, ἐπιχορηγήσεις ἐκμεταλλεύσεως ποτὲ δὲν συνεψωνύντο διὰ χρονικὴν περίοδον μείζονα τῶν 12 ἑτῶν, στήμερον, ὅμως, ἡ τοιαύτη χρονικὴ περίοδος θεωρεῖται δραχεῖα, ἐκτὸς ἔαν—πράγμα ἀπίθανον—αὔξησον σημαντικῶς τὰ ποσά τῶν ἐπιχορηγήσεων.

Κατατά τὸ ὑπόμνημα, τὸ πρόβλημα ἡρμητασθῆσεως νέων κατασκευῶν ἀπέδη δύξερον, κατόπιν τῆς κυβερνητικῆς ἐπιμονῆς, ὅπως οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτῆται στραφοῦν εἰς τὴν ἔξευρεσιν πιστωσέων ἀπὸ τὴν ιδιωτικὴν χρηματαγοράν. 'Υπενθύμιζεται, σχετικῶς, ἡ δυσμενής θέσις τοῦ ἡμερικανικοῦ πλοίου, ἔναντι τῶν ξένων σημαιῶν καὶ τονίζεται, ὅτι μία ἑταῖρος μὴ κερδίζοντα σημερον 10% ἐπὶ τὸν κεφαλαίων της, διαρείας θὰ ἀνέλαμβανεν ὑποχρεωσεις, ὃν ἐπεδίδετο εἰς ναυπηγήσεις, ἐπὶ τῇ βάσει διανεστούμ ιδιωτικῶν κεφαλαίων.

Νέα Έλληνοαμερικανική ἑταῖρία

Παρὰ τὸν κ. Σπυρ. Π. Σκούρα, προέδρου τῆς κινηματογραφικῆς ἑταῖριας 'Τούνετο Σέντσοριυ-Φόδε' καὶ τού κ. Θωμᾶ Α. Παπά, διευθυντοῦ τοῦ ἐν Βοστώνῃ εἰσαγωγικοῦ καὶ ἔξαγωγικοῦ Οίκου της 'Κ. Παπᾶς', ἐν συνεργασίᾳ μετά τριῶν ἡμερικανικῶν ἑταίρων, συνεστήθη ναυτική ἑταῖρια ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν 'New England Tanker and Shipping, Inc.', μὲ σκοπὸν τὴν ναυπηγήσιν καὶ ἐκμεταλλεύσιν τριῶν κατ' ἀρχάς καὶ δώδεκα ἐν συνδόλῳ βραδύτερον, μεγάλων δεξαιμενοπλοίων, ἄτινα θὰ προναυλω-

"Ο ΦΟΙΝΕ,"
ΑΝΩΝ. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ
ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 39

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ: ΠΕΙΡΑΙΩΣ Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 12

ΘΕΣ(ΝΙΚΗΣ ΡΟΓΚΟΤΗ 6

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ: ΚΑΘ' ΑΠΑΣΑΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ:
ΖΩΗΣ

ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

θούν από τὴν ὑπηρεσίαν Στρατιωτικῶν Μεταφορῶν.

Κατὰ τὸ ἐκπονηθὲν σχέδιον, τὰ προβλεπόμενα 12 δεξαμενόπλοια, τῶν 25.000 τόνων Δ.Δ. ἔκστον καὶ ταῦτης 18 μιλλιών, θὰ κοστίσουν περὶ τὰ 100 αναπομύρια δόλαρίων, τὰ δὲ ἀπαιτούμενα κεφάλαια θὰ καλυφθοῦν ἀπό διαφορα πιστωτικοῖς ίδρυματα. Ἡ ἐπιτυχία τῆς ἀνάλογης προσπαθείας, ὡς γράφει ὁ ἀμερικανικός Τύπος, θὰ ἔχει τὴν ἀποτῆλας ἀπό τὰς ἀποφάσεις τῆς «Κρατικῆς Διοίκησεως τῆς Ναυτιλίας», ἡ ὅπειος ἀπαιτεῖ, δῆτας τὰ δεξαμενόπλοια ταῦτα εἰνὲ εἰδικοῦ τύπου διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ἀμυναν καὶ ἀπό τὴν ὑπηρεσίαν τῶν Θαλασσίων Στρατιωτικῶν Μεταφορῶν, ἡ οποία θὰ προσαναλώσῃ τὰ σκάφη διὰ μίαν δεκαετίαν. Αἱ τρεῖς ἄλλαι συνεργάζουμεναι μετὰ τῶν κ. κ. Σκούπων καὶ Παπά Επαρίπαι εἶναι ἡ «Ολεουμ Τράνσπορτ Κορπορέΐζον», ἡ «Ἀτλαντικ Λάινς Κούπαν» καὶ ἡ «Ἐκουτένηπλ Ίντερνασιοναλ Κορπορέΐζον».

Ἡ σύστασις τῆς ἑταῖρας καὶ τὸ ναυπηγικόν τῷ πρόγραμμα ἔβασισθησαν εἰς τὸν γνωστὸν νόμον, δῆστις ἐνισχύει τοὺς ιδιώτας διὰ τὴν κατασκευὴν τάκερς προοριζούμενων διὰ τὰς στρατιωτικὰς μεταφοράς. Ὁ ἐν λόγῳ νόμος ἐξουσιοδοτεῖ τὴν ὑπηρεσίαν Στρατιωτικῶν Μεταφορῶν νὰ συντάξῃ μακροχρονίους προναυλώσεις νεοτεύκτων τάκερς, δεκαπέντε δὲ τοιούτων σκάφων τῶν 25.000 τ. Δ.Δ. ἀντιμετωπίζεται μέχρι τοῦδε ἡ ναυπήγησις παρ' ιδιωτικῶν ἑταῖρων. Ὁ ἐλληνοαμερικανικὸς «Ομίλος προέδρη ηδη εἰς τὰ προκαταρκτικὰ διαδῆματα παρὰ τὴν Ναυτικὴν Διοίκησιν». Οὕτω, ἡ «Ολεουμ Τράνσπορτ» ὑπέδαλεν αἴτησιν, βάσει τοῦ ρηθέντος νόμου, περὶ ἐγγραφῆς ὑποθῆκης καὶ ἐγγυησεως τοῦ συμμαχικού συμμένου δανείου, διὰ τὴν κατασκευὴν εἰς ιδιωτικὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα τῶν πρώτων τριῶν δεξαμενοπλοίων, ἔκστον τῶν δόπιων θὰ στοιχίσῃ 8.240.000 δόλαρίων. Παραλλήλως, ἡ «Ολεουμ Τράνσπορτ» ἐλαττεῖ προσφοράς ἀπό τὰ ναυπηγεῖα Μπέθλευ, ἥλθε δὲ καὶ εἰς συμφωνίαν διὰ τὴν προμήθειαν τῶν ἀναγκαιούντων κεφαλαίων μετὰ μιᾶς ἀσφαλιστικῆς ἑταῖρας Ζωῆς, τοῦ Μιλουόκι μετὰ τῆς «Νάσιοναλ Σίτυ Μπάνκ» τῆς Νέας Υόρκης.

Κατὰ τὸν περὶ Ναυτιλίας νόμον τοῦ 1936, διὰ τὰ πλοῖα τὰ ναυπη-

γούμενα δι' εἰδικὸν σκοτών, ὑπὸ τὴν κρατικὴν ἐνίσχυσιν, ἀπαιτεῖται ἡ ἀμεσος καταβολὴ τῶν 12½% τοῦ κόστους τῶν ὑπολοίπων 87½% ὑποθηκευμένων. Γενικῶς, δῶμας, ἡ καταβολὴ τοῦ μετροτοῖς δέοντος νὰ καλύπτη τὰ 25% τῆς ἀξίας. Τράπεζαι καὶ Ἀσφάλειαι ἀξιούν, ὅπως διὰ τὰ ὑπολοίπων 87½% παρέχεται ἡ κρατικὴ ἐγγυησίς καὶ διὰ τὰ 100% τῆς ἀξίας, ἵνα στέρεσον εἰς τὴν παραχώρησιν δανείου ἐπὶ ὑποθήκη τοῦ πλοίου. Ὁ νόμος αὐτὸς ἐπέτρεψε τὴν ἐγγύησιν τῶν 100% δύεται δύο δρους, ὅτι, δηλαδή, τὸ πλοῖο θὰ ἔχει προτερετούν σκοτών καὶ διὰ τοῦ διεθνούς ἀρμεσίου ἀρχῶν μὲ πιστοποιητικόν, ὅτι προορίζονται διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ἀμυναν τῆς χώρας.

Αἱ μεταφοραὶ πρὸς τὴν Ἐρυθράν Κίναν

Τὸ ἐμπόριον μετὰ τῆς Ἐρυθρᾶς Κίνας πρήσειν ἀπό τινος ν' ἀνησυχῆσιν τοῦ φορτίου τῆς Οὐάσιγκτον. Τὸ ταξίδιον τοῦ φιλανδικοῦ τάκερος «Ἀρουμπάπα» μεταφέροντος ἐκ Κωνσταντζίης φορτίον Βενζίνης δι' αἱρεπροσθούμενα αὔρισκάφη εἰς τὴν κομμουνιστικὴν Κίναν καὶ αἱ προσπάθειαι τῆς κυβερνήσεως τοῦ Πεκίνου νὰ καθειρώσων τακτικὰς φορτωσεις ἀπό τὰ Ρουμανικά διύλιστρια διὰ τὴν Σαγκάπην, ἐπέτειναν τὰς ἀνησυχίας καὶ ἔωκαν ἀφορμὴν εἰς σχετικὴν ἐρευναν ἐκ μέρους τῆς μονίμου ἐπιτροπῆς «Αναπρίσεων, τῆς Γερμανίας, προσδευμένης ὑπὸ τοῦ γερουσιαστοῦ κ. Τζών Μάκ Κλίλλαν, τοῦ Ἀσκόνασας».

Εἰς τὴν ὑποβληθεῖσαν ἡδη ἔκθεσιν τῆς ἐν λόγῳ ἐπιτροπῆς διδόντων ἀρκετὰ στοιχεῖα τῆς κινήσεως ταῦτης. Οὕτω, κατὰ τὸ 1954 συμμαχικὰ ἐμπορικὰ πλοῖα ἔξετελον 1470 ταξίδια πρὸς διαφόρους λιμένας τῆς Ἐρυθρᾶς Κίνας καὶ ἔξ αὐτῶν. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη εἰχον συνολικήν χωρητικήτητα 8.873.000 τόνων γκρός. Εἴδικότερον, κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον τοῦ παρελθόντος ἔτους, τὰ ἐκτελεσθέντα ταξίδια ἀπό τὰ συμμαχικὰ πλοῖα ἀνήλικον εἰς 782 καὶ ἐκάλυπτον μιὰν συνολικήν χωρητικότητα 4.757.000 τ. γκρός, ἔναντι 688 ταξιδίων τοῦ αὐτοῦ. δημήνου, μὲ χωρητικότητα 4.116.000 τ. γκρός.

Ἡ κατὰ μέσον ὄρον μηνιαία κίνησις κατὰ τὸ 1954 συμμαχικῶν σκαφῶν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἐρυθρᾶς Κίνας, περιελάμβανεν 123 πλοῖα, 751.635 τ. γκρός, ἀπίνα μετέδερον φορτίον πρὸς τὴν Κίναν. Ἐξ αὐτῶν 70 ήσαν ἀγγλικά, 9 ιαπωνικά, 8 ιταλικά, 6 νορβηγικά, 6 γαλλικά, 6 δανικά, 6 σουηδικά, 4 φιλανδικά, 4 δλανσιδικά, 2 γερμανικά, ἔνα μαροκινόν. Ἐλληνικὸν ὄντε ν.

Ίσραὴλ

Παραγγελίαι καὶ τράμπη

Ἡ ἑδραϊκὴ ναυτικὴ ἑταῖρια «Ἐλ Γάιμ», ἡ οἵ τις ἀσχολεῖται μὲ τὴν ἐκμετάλλευσιν τράμπης φορτηγῶν, παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ντό-ῦτς Βέρφτ», τοῦ «Μαρβούρου, τέσσαρα δηλεκόντα φορτηγά, 14.500 τόνων Δ.Δ. ἔκστον τριῶν δεξαμενοπλοίων. Ἡ «ἘΦημερίς τοῦ Ἐμπορίου» τοῦ Λίβερπουλ σχολίαζουσα τοὺς ἀριθμούς τῆς κινήσεως τῆς Διώρυγος Σουέζ, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὰς διαπιστώσεις τῆς ἐτησίας ἔκθεσεως τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, γράφει τὰ ἔξης :

«Οὗν ἀφορᾷ τὰς υπολογίσεις εἰς τὰς ἀσύνδοτους σημασίας πρόπει νὰ υπογραμμισθῇ τὸ γεγονός, διὰ τὸ σπουδαίων αὔξησίσα κατὰ τὴν πολεμικὴν περιόδον καὶ ἐντεῦθεν, μεταφορὰ πετρελαιοιδῶν, παρεκίνηση την πολογήσησιν σκαφῶν, ίσοι δὲ δεξαμενοπλοίων, εἰς Σένος σημασίας καὶ κυρίων εἰς τὴν σημαίαν τῆς Λίβερπουλ. Αἱ ἑταῖρικαι διασκαλδώσεις τῶν δεξαμενοπλοίων εἰναι παγκόσμιοι καὶ εἰναι διὰ τοῦτο δύσκολον νὰ ἔχῃ τις λεπτομερεῖας τὴν οἰκονομικήν των κατάστασιν ὡστε νὰ προβῇ καὶ εἰς ὑπόλογισμούς. Τὸ μηνιαῖον ἐν τούτοις δελτίον κινήσεως τῆς διώρυγος Σουέζ παρέχει μιὰν ἐνδείξιν, ἀπό τὴν ὅποιαν δύνανται νὰ ἔχασθον ἀδιόλογα συμπεράσματα. Τὸ δελτίον τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου, επὶ παραδείγματι, ἀνέφερεν, ὅτι τὸ συνόλον τῆς καθαρῆς χωρητικότητος δῶλων τῶν κατηγοριῶν πλοίων (Α) καὶ τὸ συνόλον τῆς καθαρῆς χωρητικότητος τῶν ἐμπόρων καὶ κενῶν τάκερων (Β), ἀτίνα διπλόθων τὴν διώρυγα, ἔχει ὡς ἔξης, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὴν ἀντίστοιχην κίνησιν τοῦ Δεκεμβρίου 1953: (Οἱ ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς χιλιάδας τόνων καὶ ἀφοροῦν σκάφη 100 τ. νέτ καὶ ἄνω)

A'. 1954 1953 1954 1953

8.502 8.431 5.215 5.098

Ἡ συνολικὴ καθαρὰ χωρητικότης τῶν βρετανικῶν καὶ τῶν λιβερ-

νῶν πλοίων, ἀτίνα διέπλευσαν κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα τὴν διώρυγα, ἔχει ὡς ἔξης :

Σ. η μ αί αι . 1954 1953 Διαφορά

Βετανική 2.648 3.053 — 405

Λιβεριανή 1.132 526 + 607

Ὑπολογίζεται, διὰ τὰ 2 ἔως 3 πέμπτα τῆς διελθόντης τὸ Σουέζ βρετανικῆς χωρητικότητος ἀνεφέρονται εἰς δεξαμενόπλοια καὶ ὅτι σχεδὸν δόλαρίος ἡ λιβεριανή χωρητικότης ἀπηρτίζετο ἀπό τάκερων. «Ο, τι, δῶμας, ἀκριβῶς δεικνύει τὴν κίνησιν τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, δύνανται νὰ ισχύσῃ καὶ δι' ἄλλας περιοχάς τοῦ Κόσμου, ἐνθα παράγεται ἡ καταναλούσκεται πετρέλαιον. Δέον συνεπῶς τὴν ἀναγνωρισθῆ καὶ ἀπό τὸν πετρόλιον τῶν βρετανικῶν βρετανικῆς χωρητικότητος ἀποτελεῖ ζωτικὸν κινδύνον διὰ τὰ ἀδηλα κέρδη, τόσον ὡς πρὸς τὴν μεταφοράν, δόσον καὶ ὡς πρὸς αὐτὴν τὴν ἐμπορίαν τοῦ πετρέλαιου.

Καὶ οἱ ἔφοπλισται τοῦ Λιβερπουλ

Μετὰ τὴν ἔκθεσιν τοῦ ἀγγλικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, δὲ δεύτερος διὰ τὴν Ἀγγλίαν μεγάλων ἔφοπλιστῶν, τοῦ Λίβερπουλ, ἐκκυλοφόρησε πρὸ τὴν ἔποιησην τῆς ἔκθεσιν διὰ τὸ 1954. Συνοφίζουσα αὐτὴ τὰ ἀποτελέσματα τοῦ ἔτους, διαπιστοῦ, ὅτι ἡ βρετανικὴ ναυτιλία ὀφελήθη καὶ αὐτὴ ἀπὸ τὴν αὐξησήν τοῦ σγκού τῶν ὑπερβαλλασσίων μεταφορῶν τοῦ διεθνούς ἐμπορίου, διότι μεγαλύτερον βρετανικὸν τοννάς αποχολήθη εἰς τὴν διακίνησιν



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. 23268-21112
Cable Address: «DIORYX»
(for all offices)

D. J. PAPADIMITRIOU & SONS

25, Sultan Hussein
PORT-SAID
Tel. No. 2174-8300

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES
Zalmhaven 46-47
ROTTERDAM
Tel.: 115-530
Cable Address: «ZANNIS»

BELGIUM

HERMES SHIPSTORES
12, Prekerlinnenstreet
ANTWERP
Tel.: 33.07.45
Cable Address: PIONAS

GERMANY

HANS FICK & Co
Agnesstr. 38
HAMBURG 39
Tel.: 47-87-54
Cable Address: FIBSHIP

GREECE

D. GIOXAS - G. HOUTOPOULOS
D. VLACHOS
7, Leocharous Street
PIRAEUS

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

SYRIA

TURK & PAPADOPoulos
LATTAKIA
Tel.: 1542
Cable Address: PAPADOPoulos

TURK & PAPADOPoulos

BANIA
Tel.: 2-42
Cable Address: TURKPAPADOPoulos

LEBANON

TURK & PAPADOPoulos
c/o Condaghousis & 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

τών φορτίων. Παραλλήλως, σύμως, έπιβεναιοί, στις άκέραια παραμένουν και τὰ ναυτιλιακά προδόμηματα, ιδία δὲ τὸ τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν παραπλίκων ἀγγλικῶν πλοίων καὶ τὸ τῆς εὐρύτητος, ποὺ προσλαμβάνει ἡ διακρίσις σημαίας.

Ἡ Ἔνωσις φρονεῖ, στὶς πρὸς ἀντικαταστάσιν τῶν παλαιῶν σκαφῶν διὰ νέων, θὰ πρέπει νὰ παρασχεθοῦν εἰς τὰς ναυτικὰς ἑταῖριας μείζονες φορολογίαι διευκολύνσεις, ἵνα μετριασθοῦν τὰ σημερινά τῶν φορολογικῆς βάρου. "Οσον ἀφορᾶ τὰ συστήματα διακρίσεως σημαίας, ἡ ἔκθεσις ἐπικρίνει τὴν προτίμησιν τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου τῶν 50—50 ἐπὶ τῶν φορτίων καὶ παραπονεῖται, διότι ἡ ἀγγλικὴ κυβερνήσις ἔδεχθη τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἐν λόγῳ νομοῦ διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν τελευταίων ἀγωρασθέντων ἐξ Ἀμερικῆς φορτίων γαιανθράκων καὶ γεωργικῶν προϊόντων.

Καὶ τέταρτον λάϊνερ

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπράουν, εἰς τὰ ὅποια, ὡς γνωστόν, κατασκεύαζει τὰ ὑπερωκεανά τῆς «Κιούναρ Λάϊν», παρηγγέλθη παρ' αὐτῆς τὸ τέταρτον κατὰ σειράν ἐπιβατηγὸν λάϊνερ τῆς γραμμῆς Καναδᾶ, μὲ προβλεπόμενην παράδοσιν τὸ 1957. Τὸ νέον σκάφος θὰ ὄνομασθῇ «Συλλάνιας καὶ θὰ εἰναι ἀδελφὸν πρὸς τὰ τρία προηγούμενα «Ἐλέρνιας, Σαζόνιας καὶ Καρίνθια». Τὸ «Καρίνθια», χωρητικότητος 21.637 τόνων γκρός, καθελκύεται περὶ τὰ τέλη τοῦ ἑτούς καὶ θὰ παραδοθῇ εἰς τὴν πλαιοκτήτηραν ἑταῖριαν ἔτοιμον πρὸς ὑπηρεσίαν τὴν ἀνοικίν τοῦ 1956.

Ο ναυλάριθμος τοῦ Φεβρουαρίου

Ο παρὰ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τοῦ Λονδίνου, καταρτιζόμενος ναυλάριθμος τῆς φορτηγού ναυτιλίας, βάσει τῶν εἰς λίρας Ἀγγλίας συναπτεμένων ναυλώσεων, ἐστημέσισ τὸν Φεβρουαρίου αὐτῆσιν κατὰ 4.7 μονάδας διὰ τὰ ἀπλὰ ταξίδια καὶ κατὰ 9 μονάδας διὰ τάμ-τσάρτερς, ἔναντι τοῦ μηνὸς Ιανουαρίου. Οὕτω, οἱ ναυλάριθμοι τοῦ Φεβρουαρίου ἐφθασεν εἰς τὰ 11.9, διὰ τὰ ἀπλὰ ταξίδια καὶ εἰς 12.8 διὰ τὰ τάμ-τσάρτερς. Ἡ κατὰ μῆνα διακύμανσις τοῦ ναυλαρίθμου, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὰ δύο προηγούμενα ἔτη, ἔχει ὡς κάτωθι (μὲ βάσιν 100 τοῦ ἑτού 1952):

ΜΗΝΕΣ	1953	1954	1955	
	Τοξ.	Τ. το.	Τοξ.	Τ. το.
Ιανουάριος	79.3	59.8	71.9	58.3
Φεβρουαρίος	80.0	61.5	77.6	62.0
Μάρτιος	83.2	64.8	77.4	63.4
Απρίλιος	85.6	69.7	75.8	65.5
Μάιος	82.2	65.5	77.4	59.0
Ιούνιος	73.8	61.6	77.6	64.2
Ιούλιος	75.8	57.4	79.7	59.9
Αύγουστος	73.9	59.0	80.1	61.9
Σεπτέμβριος	73.9	56.4	90.6	71.8
Οκτώβριος	77.5	56.3	99.5	84.0
Νοέμβριος	73.8	58.0	110.4	101.8
Δεκέμβριος	71.5	57.8	115.5	109.0

"Οσον ἀφορᾶ ἐξ ἄλλου τὰς χρονοναυλώσεις, οἱ διεκίται τῶν ναυλαρίθμων διὰ τὰ καταναλίσκοντα πετρέλαιον ἀπόπλοιοις καὶ διὰ τὰ δηλεοκίνητα, μὲ βάσιν συγκρίσεως 24)5 τὸν τόνων π.ν. μηνιαίων διὰ τὰ πρώτα καὶ 27)10 διὰ τὰ δεύτερα (μέσος ὥρος τοῦ 1952), εἶχον ὡς κάτωθι, διὰ τὸν μῆνα Φεβρουαρίου, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τοὺς πέντε προηγούμενους μηνας :

ΜΗΝΕΣ	'Απριλ.	Δημ.ελ.	Μ. ὥρος
Σεπτέμβριος	1954	68.7	74.9
Οκτώβριος	»	85.4	82.7
Νοέμβριος	»	97.4	106.1
Δεκέμβριος	»	103.9	114.2
Ιανουάριος	1955	107.6	121.7
Φεβρουαρίος	»	117.6	130.0

΄Η διεθνής σύμβασις ἐργασίας

Ἄπο τοῦ προσεχοῦ Λύγούστου τίθεται ἐν ἴσχυι ἡ σύμβασις τοῦ Διεθνοῦ Ὀργανισμοῦ Ἐργασίας, ἥτις προβλέπει, ὅπως δόλκηρον τὸ ναυτίλιον προσωπικὸν ἑνὸς πλοίου ὑποδάλλεται, πρὸ πάσης ἀναλήψεως ὑπηρεσίας, εἰς ιατρικὴν ἔξτασιν, ἥ ὅποια καὶ δέον νὰ ἐπαναλαμβάνεται κατὰ διαφόρους χρονικὰ περιόδους. Ἡ σύμβασις αὐτὴ ἐγένετο δεκτὴ ὑπὸ τῆς διεθνοῦς ἐργατικῆς διασκέψεως τοῦ 1946, ὅπότε καὶ καθωρίσθη, ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ της θὰ πρήζει μετά τὴν ἐπικύρωσιν τῆς ἀπὸ ἑπτά, τοῦλάχιστον, ναυτικὰς χώρας, ἐκάστη τῶν ὅποιων θὰ ἔδει γὰ κατείχει χωροφυλκότητα 1.000.000 τόνων γκρός. Μέχρι τοῦτο ἐκύρωσαν τὴν σύμβασιν 10 χώραι (Ἀργεντινή, Βέλγιον, Καναδᾶς, Γαλλία, Ἰταλία, Νορβηγία, Πορτογαλία, Ούρουγουάνη, Πολωνία καὶ Βουλγαρία), τῶν ὅποιων ἡ ναυτιλία ὑπερβαίνει πως τὰ 18 ἐκατομμύρια τόν. γκρός.

Σοβιετική Ρωσία

Πραγματικότης καὶ ἐπιδιώξεις

Εἰς τὸν Τύπον τοῦ Ἀνατολικοῦ Βερολίνου ἐδημοσιεύθησαν τελευταίως ἀρκεταὶ πληροφορίαι περὶ περιοχῆς τῆς σοβιετικῆς ἐμπορικῆς στόλου, προερχόμεναι ἀπὸ ρωσικά πηγάς. Κατὰ πάσους αὐταὶ ἀντικατοπτοίουν τὴν πραγματικότητα, δεν είναι βεβαίως δυνατὸν νὰ διακριθωθῇ. Πάντως, δίδουν μιὰν εἰκόνα τῶν πιθανῶν μεταπολεμικῶν ἐξελίξεων τῆς σοβιετικῆς ναυτιλίας, γύρω ἀπὸ τὴν ὅποιαν συνιχίζεται πάντοτε ἡ συσκότισις. Κατὰ τὰς ἐν λόγῳ πληροφορίας τὰ Σοβιέτ κατέχουν σήμερον 500 φορτηγά διαφόρων μεγεθῶν, 36 δεξαμενόπλοιοι, 600 μεγάλα ρυμουλκά καὶ εἰδικά ἀλιευτικά, καθὼς καὶ τινὰ ἐπιβατηγά, ἀπασχολούμενα κυρίως εἰς τὰ ἀκτοπολικά συγκοινωνίας τῆς χώρας. Τὸ 1939 ἡ Ρωσία κατέχει τὴν 11ην θέσην μεταξύ τῶν ναυτικῶν χωρών τοῦ Κόσμου, ὑπολογίζεται δὲ ὅτι σήμερον παρατάσσει δύναμιν 3.000.000 τόνων.

Ο «Σόβοργκοφλοι», ἡ ἀνωτέρη, δηλαδή, ἡ Ρωσία κρατικὴ ναυτιλία ὡργάνωσις, διεχειρίζετο τὸ 1939 ἐν στόλον ἀνοικτῆς βαλάσσης ἐκ 2.000.000 τ. γκρός. Διαρκούντος τοῦ πολέμου ἀπάλλεται σκάφον 500.000 τόν., τὸ δὲ κενόν αὐτὸν ἐκαλύφθη ἀπὸ τὰ ἐκχωρηθεῖσα εἰς τὰ Σοβιέτ ἀμερικανικά πλοῖα τοῦ γνωστοῦ νόμου «περὶ ἐκμισθώσεως καὶ δανεισμοῦ». Τὸ 1945, ἡ Ρωσία ἀλέθειν ἀπὸ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν, ἔνοντι ἐπανορθώσεων, σκάφον 300.000 τόν. γκρός, κατὰ τὸ μᾶλλον παλαιά, ἀπὸ δὲ τὴν Ανατ. Γερμανίαν 200 ρυμουλκά καὶ ἀπὸ τὴν Φίλλανδίαν 490 μικρὰ μηχανοκίνητα πλοῖα καὶ ἰστιοφόρα, πορθμεία, ρυμουλκά, φορτηγίδας κλπ.

Αἱ ἀνάγκαι τῆς εἰς πλοῖα, ἀκέραιαι ποραμένουν πάντοτε, τοῦτο δὲ καὶ τὴν ὑπεράνωσην νὰ προβῇ εἰς τὰς γνωτὰς ἐν τῷ ἐξωτερικῷ παραγγελίας. Ἡση, ἡ Μόσχα ἐπιδιώκει νὰ ἀποκτήσῃ καὶ ἔνα ικανὸν στόλον μεγάλων δεξαμενοπλοίων, βολιδοσκοπεῖ δὲ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν τὰ ξένα ναυπηγεῖα, διὰ τὴν ποποθετησιν παραγελών, μὲ συμψήσιμον τῆς ἀξίας των δι' αὐτῆς πλοίων τοῦ θεατρικού παροπόντων. Ἡ ἐν προκειμένῳ δυσκολία ἐγκείται — κυρίως — εἰς τοὺς ὑφισταμένους συμμαχικούς περιορισμούς, τοὺς ὅποιους οὐδέλλως δύνανται νὰ παρίδουν αἱ ναυπηγίαι χώρας.

Παραλλήλως ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ τῶν Σοβιέτ προσανατολίζεται σήμερον καὶ πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν τράπητς φορτηγῶν, μὲ τὴν προσπτικὴν συμμετοχῆς εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς. Ιδίᾳ, σύμως, ἵνα ἐξυπηρετήσῃ τὰς τεκτικὰς γραμμὰς ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Παροπέτασματος, πρὸς τὰς Ἰνδίας καὶ πρὸς τὴν Κεντρικῶν καὶ Νότιον Ἀμερικήν. Μελετᾶ ἐπίσης ἡ Μόσχα τὴν δημιουργίαν τακτικῶν ὑπηρεσιῶν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Δουνάβεως πρὸς τὰς χώρας τῆς Ἐγγύης καὶ Μέσης Ἀνατολῆς, κατόπιν τῆς παραπορθηθεῖσης σε αὐξήσεως τῶν ρουμανικῶν ἐξαγωγῶν πρὸς τὰς ἐν λόγῳ ἀγοράς.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ A.E. ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ

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

“ΑΧΙΛΛΕΥΣ,, - “ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

“Η συντομωτέρα γραμμὴ μεταξύ:

ΕΥΡΩΠΗΣ — ΕΛΛΑΔΟΣ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΥ

Προσεχεῖς ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Δ)π “ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

Διὰ ΜΠΑΡΙ—ΒΕΝΕΤΙΑΝ ὥρα 2 μ.μ.

ΑΠΡΙΛΙΟΥ 9 καὶ 19

Διάρκεια ταξιδίου διὰ ΒΕΝΕΤΙΑΝ 2 ημέραι

Δι’ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ ὥρα 12 μεσημβρινήν

ΑΠΡΙΛΙΟΥ 5—15—25

Διάρκεια ταξιδίου 1 ημέρα

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

Δρομολόγια Έσωτερικοῦ

Δ)π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

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

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

Δ)π “ΚΑΝΑΡΗΣ,,

ΕΚΑΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΑΛΗΝΗ.

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

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

Δ)π “ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

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

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

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

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

Αντιπρόσωποι μας εις τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

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

913 Bishopsgate Street

LONDON E.C. 2

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Αἱ δοκιμαὶ τοῦ «Χριστίνα Πεζάς»

Τὴν 24ην Μαρτίου, μετὰ τὴν διενέργειαν τῶν γενικῶν δοκιμῶν εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, αἵτινες καὶ ἐστέφθησαν ὑπὸ πλήρους ἐπιτυχίας, παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Σόρτ Μπρόρερ» τοῦ Σάντερλαντ, εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τὸ νεότευκτον δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Χριστίνα Πεζάς».

Εἶναι τοῦτο χωρητικότητος, μὲ κλειστὸν σέλτερ-ντέκ, 11.480 τόνων d.w., ταχύτητος ὑπερεσιακῆς 14 μιλλίων. Κατὰ τὰς δοκιμὰς ἀνέπτυξε ταχύτητα 15.2 μιλλίων, μὲ μηχανὰς ἔξακυλινδρους 4.800 πῖπων. B. & W.

Εὐθύς μετὰ τὰς δοκιμὰς καὶ ἐνῷ τὸ σκάφος ἐπέστρεψεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σάντερλαντ, ὑπεστάλη ἡ ἀγγλικὴ σημαία καὶ ὑψώθη παρὰ τοῦ κ. Μιχ. Σάκαρη, πρόειδον λιμενάρχου Λονδίνου, ἡ Κυανόλευκος.

Ο. κ. Σάκαρης παρέδωσεν εἰς τὸν πλοιαρχὸν τοῦ σκάφους κ. Πανταζόπουλον τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα αὐτῷ καὶ πυχῆται διὰ συγκινητικῆς προσθλαῖταις, ὅπως καὶ ἄλλα τοιαῦτα ὑποδειγματικά πλοῖοι ἐνισχύουν, μετὰ τὰ ληφθέντα παρὰ τῆς Κυβερνήσεως μέτρα, τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑθνικῆς ναυτιλίας.

Τέλος, ἀμα τῇ ἐπιστροφῇ τοῦ σκάφους εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σάντερλαντ παρουσίᾳ τῶν προσκεκλημένων, τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἄγγλων ναυπηγῶν, ἐψάλτη ἀγιασμὸς ἐπ' αὐτοῦ παρ' Ἱερέων μετακληθέντος ἐκ Λονδίνου καὶ ἐνῷ η εἰκὼν τῆς Παναγίας της Θοδηγητρίας ἀνήρτατο εἰς τὴν κεντρικὴν αἰθουσαν τοῦ πλοίου, δοῦ οἱ παριστάμενοι, ἐν μέσῳ βαθείας κατανύκησεως, ἐψάλλον τὸ τροπάριον «Τῇ Υπερμάχῳ Στρατηγῷ τὰ νικητήρια».

Αἱ ναυπηγήσεις

Παρὰ τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου ἑδόθη ἡ παραγγελία εἰς τὰ Ἰαπωνικά ναυπηγεῖα διὰ δύο δεξαμενόπλοια τῶν 38.000 τόνων. Τιμὴ 134 δολ. τὸν τόνον.

Πρὸ μηνὸς οἱ κ. κ. Μανώλης Κουλουκούνης, Δ. Χανδρῆς καὶ Υἱοὶ Ν. Γουλανδρῆ ἐκλεισαν μὲ τὰς Ἰαπωνικὰ ἐπιστῆς ναυπηγεῖα τὴν κατασκευὴν τριῶν δεξαμενοπλοίων τῶν 32.500 τόνων d.w. Τιμὴ 125 δολ. τὸν τόνον. Πίστωσις διὰ 60 % τῆς ἀξίας των.

Εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα ἑδόθη ἡ παραγγελία δι' ἓνα δηζελοκίνητον φορτηγὸν 12.500 τόνων d.w. παράδοσις ἀρχὰς 1957. Τιμὴ γύρω τῶν 800 χιλ. λιρῶν.

—Ἐνα δεύτερον δηζελοκίνητον φορτηγὸν τῶν 11.200 τόνων d.w. μὲ ἀλοικότων σέλτερ-ντέκ, παρηγέλθη πρὸ ἡμέρων εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα παρ' Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ. Θά ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 16 μιλλίων. Τὸ πρῶτον, παραγελθὲν παρὰ τοῦ ἰδίου ἐφοπλιστοῦ καὶ εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα φορτηγὸν θὰ παραδοθῇ τὸν Μάρτιον τοῦ 1956 καὶ τὸ δεύτερον εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1957.

—Ἐις τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Γκρίνοκ παρηγέλθη παρ' Ἐλλήνων δηζελοκίνητον φορτηγὸν τῶν 10.500 τόνων. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθαν.

—Διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας τοῦ κ. Γ. Ι. Λιθανοῦ (τοῦ Λοιδίνου) παρηγέλθησαν εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Βέζερ, δύο δηζελοκίνητα φορτηγὰ τῶν 14.500 τόνων d.w. ἐκαστον (κλειστὸν σέλτερ-ντέκ).

—Ἐπίσης, παρὰ τῆς ἐταιρίας «Ἀδελφοὶ Γουλανδρῆ, Λτδ» παρηγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπλάσθ φορτηγὸν 11.600 τόνων d.w. (ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ). Παράδοσις τὸν Απρίλιον τοῦ 1957.

Τέλος, παρὰ τοῦ κ. Π. Δ. Μαρκεσίνη, παρηγέλθησαν εἰς τὰ δηζελοκίνητα ναυπηγεῖα δύο φορτηγά τῶν 10.600 τόνων d.w. ἐκαστον. Θά ἔφοδοισθων διὰ τὴν πρώσων τῶν μὲ μηχανὰς ἀτμοστραβίλους δυνάμεως 5000 πῖπων, μὲ προβλεπόμενην ὑπερεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλλίων.

Συμβόλαιον δι' ὁκτὼ «σοῦπερ-τάνκερχ

Τὸ πληροφορίαι, διτι "Ελλην ἐφοπλιστής ὑπέγραψε μὲ ἱσπωνικὰ ναυπηγεῖα τὸ μεγαλύτερον συμβόλαιον τῶν τελευταῖῶν ἔτῶν. Προβλέπει τοῦτο τὴν κατασκευὴν 8 σοῦπερ τάνκερ, συνολικῆς χωρητικότητος 324.000 τόνων d.w., ἥποι 6 τῶν 39.000 τ. d. w., καὶ 2 τῶν 45.000 τ. d.w. ἐκαστον. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

Αγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «City of Chios» 5647 τ. γκρός, 9671 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1925, μὲ σερδεύ τοῦ 1953, ἡγοράσθη ἀπὸ πανταμαϊκής ἐταιρίας ἐλληνικῶν συμφερόντων ἀντὶ τιμῆς 87.500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν ἐν Ἀγγλίᾳ, ἀμα τῇ ἐπιστροφῇ του ἐξ Ἰνδῶν.

—Τὸ ἴνδικὸν φορτηγὸν «Jalapapuri» 3958 τ. 6540 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1929, μὲ ληξασαν τὴν ἐπιτεώρησιν του, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 102.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς τὴν Βούβανον. Τὸ σκάφος θὰ τεθῇ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας.

—Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Kilberg» 5592 τ. γκρός, 9750 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1940, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 225.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ μὲ ἀδειαν ἀλλαγῆς σημαίας.

—Ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν δηζελοκίνητον σερβίονος «Esso Newcastle» 12.223 τ. 7400 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1933, μὲ σερδεύ ληξαν, ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 450.000 δολλαρίων, ἀπὸ παναμαϊκής ἐταιρίας ἐλληνικῶν συμφερόντων. Παραλαβὴ ἐντὸς τοῦ Ἀπριλίου, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως ἐν δεξαμενῇ.

—Τὸ φορτηγόν μαρς «Thetis» 4123 τ. γκρός, 7400 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1940, μὲ σερδεύ τοῦ 1954, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Κοσταρίκας, ἀντὶ τιμῆς 145.000 λιρῶν καὶ μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς λιμένα τοῦ Κόντινεντ.

—Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴ σημαίαν φορτηγόν μαρς «Savint Márkoç» (τύπου «Βίκτωρ» καναδικῆς κατασκευῆς) 7113 τ. γκρός, 10.500 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἐπωλήθη εἰς Γερμανούς ἀντὶ τιμῆς 875.00 δολλαρίων.

—Ἐξ ἄλλου τὸ ἀνήκον εἰς ἀμερικανικὴν ἐταιρίαν ἐλληνικῶν συμφερόντων τάνκερ «T.2» «Pórtoro Hills» 10.572 τ. γκρός, 16.460 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἡγοράσθη παρ' Ἀμερικανῶν ἀντὶ τιμῆς 720.00 δολλαρίων. Ἡ ἀμερικανικὴ σημαία θὰ διατηρηθεῖ.

—Τὸ μικρὸν ιταλικὸν φορτηγόν «Rosalia O.» 1387 τ. γκρός, 2200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερδεύ τοῦ 1955, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς λιμένα τῆς Δυτικῆς Ιταλίας καὶ ἀντὶ τιμῆς 55 ἐκαπούμπρων λιρετῶν τοῖς μετρητοῖς. Τὸ σκάφος θὰ μετονομασθῇ «Σάντα Βαρδάρα», θὰ ύψωσῃ σημαίαν Κοσταρίκας καὶ θὰ ἐγγραφῇ εἰς τὴν δύναμιν τῆς νέας ἐταιρίας «Πολύφημο».

—Τὸ μικρὸν νορβηγικὸν φορτηγόν «Magnihill» 715 τ. γκρός, 1060 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1909, μὲ νέας μηχανὰς τοῦ 1950, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ μὲ γνωθείσης τιμῆς.

—Ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «Ottinge» 2870 τ. γκρός, 4700 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1940, μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1953, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 115.000 λιρῶν. Παραλαμβανόμενον θὰ τεθῇ ὑπὸ λιβεριανὴ σημαίαν.

—Τὸ λιβεριανὸν λιμπερτού-τάνκερ «Kyrax» 7330 τ. γκρός, 10.500 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἐλληνικῶν συμφερόντων παναμαϊκήν ἐταιρίαν «Βάντα» εἰς τὸν κ. Σ. Γ. Φασούλην, ἀντὶ τιμῆς 550.000 δολλαρίων.

—Τέλος, τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν καναδικὸν βίκτορον «Chesterfield» 7160 τ. γκρός, 10.700 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερδεύ τοῦ 1953, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «Σταθάτος» εἰς Ἰταλούς ἐφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 750.000 δολλαρίων.

Υπὸ τὴν Κυανόλευκον

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἀτμοπολίας τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Καδουνίδην ἀγγλικὸν ἐπιβατηγὸν σκάφος «Empress Queen» 1781 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1940, παραληφθὲν ἐν Ἀγγλίᾳ, ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Φιλίππος».

—Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Γαγάνη μικρὸν γαλλικὸν φορτηγὸν «Ville de Bastia» 1337 τ. γκρός (τοῦ 1920) παραληφθὲν εἰς τὴν Μασσαλίαν ἐτέθη ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Παντελῆς Γ.».

Παραλαβαὶ καὶ παραδόσεις

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀμερικανικὸν δεξαμενόπλοιον «Polarus» 7314 τ. γκρός (τοῦ 1943) παραληφθὲν εἰς Νέαν Υόρκην, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας καὶ μετωνομάσθη «Mukhna». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐνεγράφῃ εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἐταιρίας «Μαραθών».

—Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων φορτηγὸν «William» 3610 τ. γκρός (τοῦ 1920) παραληφθὲν εἰς Λιβερίου ὑψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Alinco». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐνεγράφῃ εἰς τὴν δύναμιν τῆς νέας ἐταιρίας «Σῆ Τράνσπορτ».

—Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Riberia» 5592 τ. γκρός (τοῦ 1940) πα-

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—

ραληθέν είς Λιβερπούλ ύπό των 'Ελλήνων άγοραστών του, υψωσε τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας καὶ μετωνόμασθη «Ωκεανίς».

—Εἰς Κωνσταντινούπολιν υψωσε τὴν λιβεριανήν σημαίαν τὸ ἐλληνική πλοιοκτησίας ἀμερικανικὸν λίμπερτο «Πέργο» 7251 τ. γκρός (τοῦ 1945). Τὸ σκάφος παρέμεινε ύπό τὸ αὐτὸ δύναμα.

—Τὸ πωλήθεν ἑλληνικὸν φορτηγόν «Θείτις» 4123 τόν. γκρός (τοῦ 1930), παρεδόθη εἰς τὴν 'Αμερικήν, ἔνθα καὶ υψωσε τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας μετωνόμασθην «Ἐλλην». Ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ἑταιρίας «Οξείλιαρ».

—Τὸ ἀγόρασθὲν παρ' ἑταιρίας ἑλληνικῶν συμφερόντων ἀμερικανικὸν λίμπερτο-τάνκερ «Εὐρώπη Ζ. Ηλιγαΐτη» 7256 τ. γκρός (τοῦ 1944) υψώσαν εἰς Σαδάνιαν τὴν λιβεριανήν σημαίαν, μετωνόμασθη «Λόιντα».

—Ἐξ ἄλλου τὸ πωλήθεν μεταξὺ 'Ελλήνων λίμπερτο «Ποντοπόρος» 7163 τ. γκρός (τοῦ 1944) παραληφθὲν εἰς τὸν Λουδίνιον ἀπὸ τοὺς ἄγοραστάς του, μετωνόμασθη «Μαρία ΙΙ.». Η λιβεριανὴ σημαία διετηρήθη.

—Τὸ ἀγόρασθὲν παρὰ τὸν κ. Δ. Ζαμπάζα μικρὸν γαλλικὸν φορτηγὸν «Ville de Genève» 1255 τ. γκρός (τοῦ 1915) παραληφθὲν εἰς τὴν Μασσαλίαν, ἔτεθη ύπὸ σημαίαν Λιθανίου καὶ μετωνόμασθη «Ιόνιον».

'Η φορολογία τῶν εὔπόρων

'Εκ τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνεκοινώθη, διτὸ τὸ ἐκκρεμοῦν ζῆτημα τῆς φορολογίας τῶν εὔπόρων θὰ ρυθμισθῇ τὸ ταχύτερον. Πρὸς τούτο ἀναμένονται εκ Νέας 'Υόρκης ὡρισμένα στοιχεῖα διὰ τὸν καταρτισμὸν ἐν μέρος τῶν δύο ὑπουργείων Οἰκονομικῶν καὶ τὸν καταρτισμὸν ἐν μέρος τῶν δύο ὑπουργείων Εἰδικῆς Φορολογίας, διτὸ τὸν καταρτισμὸν τοῦ παρελθόντος. Η ρύθμισις τοῦ ζῆτηματος θὰ γίνηται ἐν συνδυασμῷ τῶν στοιχείων τοῦ φορολογικοῦ καταλόγου, ὃ ὑπόστησε κατηρτίσθη ἐν 'Αθηναῖς ύπὸ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν καὶ ἔκεινων τὰ ὅποια περιέχονται εἰς τὸν κατάλογον, διτὸ τὸν καταρτισμὸν ύπὸ εἰδικῆς ἐπιτροπῆς ἐν Νέᾳ 'Υόρκῃ καὶ βάσει τοῦ ὅποιου κατεβλήθησαν εἰς τὸ Δημόσιον 750.000 δολαρίων, ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν.

*Serving
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

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

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

ΠΕΝΘΗ

Στέφανος Δ. Στεφανίδης

'Εκ Νέας 'Υόρκης ἐπτελεγραφήθη ὁ ἑκὲν ἐπισυμβάς τὴν 22αν Μαρτίου θάνατος τοῦ ἐφοπλιστοῦ Στεφάνου Δ. Στεφανίδη, ηλικίας 63 ἔτῶν. Ο ἐκλιπῶν ἐπιφανῆς ὄμογενης κατηγόρητος ἐκ Κωνσταντινουπόλεως, εἶχε δὲ πολιτογραφῆθη τὸ 1918 ὡς 'Αμερικανὸς ὑπήκοος. Διεκρίνετο διὰ τὰ φλογερά πατριωτικά τοῦ αἰσθήματα καὶ εἴχε προσφέρει μεγάλας ὑπηρεσίας εἰς τοὺς ἔνδικους ἀγώνας τῆς 'Ελλάδος. 'Ιδιαιτέρως σημαντικὸν ρόλον διεμπλάστησεν, ὡς ἡγετικὸν στέλεχος τῆς 'Πολεμικῆς Περιθάλψιας διὰ τὴν 'Ελλάδαν' κατὰ τὸν διάρκειαν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου καὶ μετ' αὐτὸν. Διά τὰς ὑπηρεσίας του τάντας καὶ διὰ τὰς γενναῖας δωδεάς του ὑπέρ τῆς ἐν 'Αμερική 'Ορθοδόξου 'Εκκλησίας, εἶχε τιμῆθη ὡς ἐκλιπῶν ύπὸ τῆς ἑλληνικῆς κυβερνήσεως μὲ τὸν Μεγαλοστάυρον τοῦ Τάγματος Γεωργίου Α'. 'Ἐπίσης ἡ τουρκικὴ κυβερνήσεις τῷ εἶχεν ἀπονείμει τὸ ἀνώτατον παράσημον τῆς 'Ημισελήνου διὰ τὴν μεγάλων δραστικῶν εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. 'Ο αἰειμνήστος Στέφανος Δ. Στεφανίδης ἦτοι ἰδρυτὴ καὶ πρόδρος τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς «Προντέντεσιαλ Στήματι Κορπορέΐσον», τῆς δοπιαὶς τὰ σκάφη τακτικῶν ἐπισκέπτονται τοὺς ἑλληνικοὺς λιμένας.

Ἀπόστολος Δούκας

Εἰς βαθὺ γῆρας ἀπέδημησε πρὸ δημερῶν εἰς Κύριον ὁ 'Ἀπόστολος Δούκας. 'Απὸ τῶν πρώτων ἑτῶν τῆς σταδιοδρομίας του δὲν ἐγώρισεν ἀλλην ἐπαγγελματικὴν ἀπασχόλησιν, παρὰ τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης. Παλαιὸς πλοιοκτήτης εἰς Κωνσταντινουπόλιν, ἐγκατεστάθη μετέπειτα εἰς τὴν Μυτιλήνην, ὃπου συνέχισε τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ ναυτιλού πράκτορος. 'Υπῆρχεν ἔκ των πρώτων συνεργατῶν τοῦ ἀιμινήστου Εὐγενίδη, ήντυχος δὲ νά τηδη προσαγομένην τὴν σταδιοδρομίαν τῶν τέκνων του, ἀτινα ἡκολούθησαν τὰς πατρικὰς ἐπαγγελματικὰς ἐπιδιώξεις. 'Ο υἱὸς του κ. Κωνσταντίνος Δούκας είνει εἰς τῶν ἰδρυτών καὶ διευθυντῶν τῶν «Ἐλληνικῶν Ἀνατολικῶν Γραμμῶν» καὶ τῶν «Ἐλληνικῶν Πρακτορείων» τῆς ἑταιρίας «Ἀλεξάτος—Δούκας».

Ο αἰειμνήστος Δούκας διήνυσε τὴν μακράν του ζωὴν ἐν μέσῳ τῆς βαθείας ἐκτιμήσεως καὶ τῆς ἀγάπης του περιβάλλοντός του. Μὲ τὰς αὐτὰς ἀρχὰς τῆς φιλαλληλίας καὶ τῆς χριστιανικῆς καλωσύνης, ἀνέθρεψε καὶ τὰ τέκνα του.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» διαβιδάζουν τὰ θερμά των συλλυπητήρια πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος καὶ ιδιαιτέρως πρὸς τοὺς υἱούς του κ. κ. Μίμην καὶ Κώσταν Δούκαν.

Η σορός του μεταστάντος διεκομίσθη τὴν 18ην Μαρτίου, τιμῆς ἔνεκεν, διὰ τοῦ ἀπό τοῦ ἀπό τοῦ «Λακωνία», τῆς ἑταιρίας 'Ελληνικῶν 'Ανατολικῶν Γραμμῶν, εἰς Μυτιλήνην πρὸς ἐνταφιασμόν.

Εἰς τὴν γραμμὴν Νοτίου 'Αμερικῆς

Απὸ τοῦ προσεχοῦ μηνὸς 'Απριλίου θὰ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν 'Ελλάδος — Νοτίου 'Αμερικῆς τὸ νέον φορτηγόν «Μυκῆναι», 5.000 τόνων. Θὰ ἐκτελῇ ἐναλλάξ τὴν γραμμὴν μετὰ τοῦ ἐπέραντος σκάφους τῆς ἑταιρίας «Αθήναι». Τὸ «Μυκῆναι», κατὰ τὰς δοκιμὰς τὰς ὅποιας ἔξετελεσσεν ἔξω τοῦ λιμένου τοῦ Μπρέμενχάφεν, ἀνέπτυξε τὴν ταχύτητα 15.3 κόμβων καθ' ὥραν. 'Υπέστη, ὡς γνωστόν, τὸ «Μυκῆναι» πλήρη τῶν μηχανῶν του ἀλλαγὴν. Νέαι δηζελομηχαναὶ τοῦτο M.A.N. ἐποθετήθησαν.

Τὰ δύο ὑποδειγματικὰ λάινερς «Αθήναι» καὶ «Μυκῆναι» διαθέουν ψυκτικοὺς χώρους διὰ τὴν μεταφορὰν εὐπάθων φορτίων καὶ εὐύπτατα καὶ καλῶς ἀεριζόμενα κύτη διὰ τὴν μεταφορὰν οιούσητος φορτίου. 'Ἐπισης, διαβένουν καὶ καμπίνας διὰ τὴν μεταφορὰν 10—12 ἐπιβατῶν.

Τὸ «Μυκῆναι» δρομολογεῖται εἰς τὴν γραμμὴν Νοτίου 'Αμερικῆς εἰς ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως, τὴν ὅποιαν εἶχεν ὑπογράψει ὁ αἰειμνήστος Εὔγ. Εύγενίδης μετὰ τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου.

Η καταβολὴ τῶν εἰσφορῶν τοῦ N.A.T.

Η πρότασις διὰ τὴν καταβολὴν τοῦ θερμά των συλλυπητήρια πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος καὶ ιδιαιτέρως πρὸς τοὺς υἱούς του κ. κ. Μίμην καὶ Κώσταν Δούκαν.

Η πρότασις διὰ τὴν καταβολὴν τοῦ θερμά των συλλυπητήρια πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος καὶ ιδιαιτέρως πρὸς τοὺς υἱούς του κ. κ. Μίμην καὶ Κώσταν Δούκαν.

Προτείνεται ὅπως αἱ καταβολαὶ γίνωνται βάσει τοῦ τοννάζ καὶ τῆς προβλεπούμενης συνθέσεως πληρώματος δι' ἔκστασον πλοίον, χωρὶς τοὺς γνωστοὺς ὑπολογισμοὺς καὶ τὰς μεταγενετέρας ἐκκαθαρίσεις τῶν ναυτολάρων, προέρχεται ἀπὸ σοδαρὸν ἐφοπλιστικὸν παράγοντα τοῦ Λονδίνου, μελετήσαντα ἀποταμένως τὸ θέμα.

Προτείνεται ὅπως αἱ καταβολαὶ γίνωνται βάσει τοῦ τοννάζ καὶ τῆς προβλεπούμενης συνθέσεως πληρώματος δι' ἔκστασον πλοίον, χωρὶς τοὺς γνωστοὺς ὑπολογισμοὺς καὶ τὰς μεταγενετέρας ἐκκαθαρίσεις τῶν ναυτολάρων, προέρχεται ἀπὸ τὴν καταβολὴν τῶν ὑαυτοκός θάξ ἔχη ἀυτὸ τὸ θύμα.

Τὸ προτεινόμενον σύστημα φαίνεται κατ' ἀρχὴν ἐφαρμόσιμον. Μὲ τὴν οἰκογένειαν μεταξὺ τῶν ἀρμοδίων καὶ τῶν ἔνδικων μεμένων δυνατόν νά βελτιωθῇ. Τονίζεται ἐπὶ πλέον, ὅτι ἡ ἐξεύρεσις τοῦ πλέον πρακτικοῦ συστήματος καταβολῶν τῶν εἰσφορῶν τοῦ N.A.T. ίσως νά διευκολύνῃ τοὺς ἐφοπλιστὰς τὰς συζητήσεις καὶ τὰς ἀσφαλίσεις τῶν πληρωμάτων, τῶν ἐπὶ πλοίον ύπὸ ένεσις σημαίσας ὑπερτεούτων. 'Η ἀπόλυτευσις τῶν διατυπώσεων θὰ διευκολύνῃ σημαντικῶς τὴν ἐπίλισιν καὶ τοῦ σοδαρού προστασίαν.

PORT OF BORDEAUX

General Shipstores Merchant

MACDONALD & SONS LTD.

Greek Department S. FILARETOS

21 Rue Foy

BORDEAUX

(France)

Tel: 73.03-04-05

Cable: Macdonald-Bordeaux

France

Good service at all time

Please wire your requirements

Μετατροπή εἰς λίμπερτυς

Εις τὰ ιαπωνικά ναυπηγεῖαι πρόκειται νὰ λάβῃ χώραν ἡ μετατροπή ὀρισμένου ἀριθμοῦ λίμπερτυς ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας διὰ τῆς ἐπιμηκύνσεως αὐτῶν κατὰ 70 πόδας. Θὰ ἀποτίσουν οὐτά μεταφορικὴν ικανότητα κατὰ 1300 τόν. μεγαλύτερα. Κόστος μετατροπῆς 250 χιλ. δολ. Προσρίζονται διὰ τὴν μεταφορά μεταλλευμάτων ἀπὸ τὴν Βενεζουέλαν διὰ λογαριασμὸν τῶν ἀμερικανικῶν χαλύβουργειών.

Τὸ Ναυτικὸν Γυμνάσιον Οίνουσῶν

Ἐπανῆλθεν ἔξ Οίνουσῶν ἡ διοικητικὴ ἐπιτροπὴ τοῦ Ναυτικοῦ Γυμνασίου Οίνουσῶν, ἥτις εἶχε μεταβῆ ἐκεὶ τὴν 27ην Μαρτίου, προκειμένου νὰ ἔξετάσῃ ἐπιποτίῳς διάφορα θέματα ἀναγόμενα εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ πρώτου Ναυτικοῦ Γυμνασίου τῆς χώρας. Ἡ ἐπιτροπὴ ἀπεκόμισεν ἐκ τῆς ἔξετάσεως λίγαν ικανοποιητικάς ἐντυπώσεις διὰ τὴν εὔρυθμον λειτουργίαν τοῦ Ἰδρύματος.

Παρασημοφορίαι

Ἀπενεμήθη ὁ Σταυρὸς τῶν Ταξιαρχῶν τοῦ Βασιλικοῦ Τάγματος Γεωργίου Α', εἰς τὸν πλοιαρίου τοῦ Β. Ν. ναυπηγὸν κ. Βασ. Φραγκούλην.

—Ἐπίσης ἀπενεμήθη ὁ Σταυρὸς τῶν Ἀνωτέρων Ταξιαρχῶν τοῦ Βασιλικοῦ Τάγματος τοῦ Φοίνικος εἰς τὸν ὑποναυάρχον-λιμενικὸν κ. Ἀνδρ. Σταβακόπουλον καὶ ὁ Σταυρὸς τῶν Ταξιαρχῶν τοῦ ίδιου Τάγματος εἰς τὸν ἀντιπλοιαρχὸν-λιμενικὸν κ. Ἀνδρ. Κουτσικόπουλον καὶ εἰς τὸν ἐφέδρον ἀντιπλοιαρχὸν-λιμενικὸν κ. Ἀθαν. Σταματέλατον.

Νέοι ἀνθυποπλοιάρχοι

Κατὰ τὰς διενεργηθεῖσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου γ'. τάξεως, δυναμεῖ τοῦ ἀρρεφούς 4, παράγρ. 4, τοῦ Ν. Δ. 2689 (1953), ἐπέτυχον κατὰ σειράν οἱ: Χρ. Μπενετάτος, Δημ. Ποριώτης, Στ. Ἀράπογλου, Ἰω. Θεοχάρης, Ἰω. Λαρύγκος, Δημ. Βεκρῆς, Α. Ζώγκος, Π. Γκιόκας, Δημ. Στρίτζης, Βασ. Κόκος, Νικ. Μανίκας, Νικ. Μανιάτης, Δ. Μανώλης, Φωτ. Καλύβας, Ἀλ. Ἀμερικάνος, Ἰω. Τομάλης, Νικ. Χαραλαμπόπουλος, Μιχ. Βαθαλέας, Ἀθ. Βιλιώτης, Δ. Δημητριάδης, Βασ. Χαζάπης, Ἰω. Μάτσης, Γ. Πικίκος καὶ Γ. Ρούσσος.

Τὸ «Γουόρλντ Κόνκορντ»

Πέντε ἔως ἔξ μῆνες θὰ χρειασθούν διὰ τὴν ἀνασυγκόλλησιν τῶν τμημάτων τοῦ κοπέντος εἰς δύο τὸν παρελθόντα Νοέμβριον δεξαμενοπλοίου «Γουόρλντ Κόνκορντ» 20.125 έγκαρπωτών. Τὸ δύο τμήματα τοῦ σκάφους ἐφρυμουλκήσθησαν ἥδη εἰς τὴν Ἀμερισάν, ὅπου καὶ θὰ λάβῃ χώραν ἡ ἀνακατασκευὴ εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Μερκαντάϊ», ἀπίνα ἐπέτυχον νὰ ἀναλάβουν τὴν ἐν λόγω ἐργασίαν, χάρις εἰς τὴν νέαν μεγάλην μόνιμον δεξαμενήν, μήκους 206 μέτρων καὶ πλάτους 27 μέτρων.

Οι Γερμανοί διὰ τὸν κ. Νιάρχον

Κατὰ τὴν γενομένην πρὸ τίνων ἔδδομάδων καθέλκυσιν εἰς Ἀμεριγὸν καὶ Κιέλον δύο μεγάλων δεξαμενοπλοίων τοῦ κ. Στ. Νιάρχου καὶ τὴν ταύτοχρονον εἰς αὐτὸν παράδοσιν ἐνὸς τρίτου, συμπληρωθέντος εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κιέλου, ὑπῆρχαν χαρακτηριστικοὶ τῆς ἐπιβλητικῆς ὄπιμουργίας τοῦ ρηθέντος "Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ οἱ λόγοι τοῦ προσφωνῆσαντος τὸν κ. Νιάρχον ἀπό μέρους τῶν προσκεκλήμενων κ. Κούρτ Σιέχ. Ἐχρησιμοποίησεν οὐτος τὰς ἔνδεκα ὄνομασίας ισαριθμών «Γουόρλντ-Τάνκερς τοῦ κ. Νιάρχου, διὰ ν' ἀπόδειξῃ τὸν δίκαιον ἐπαινῶν πρὸς τὴν ἐφοπλιστικὴν δραστηριότητα τοῦ πλοιοκτήτου των.

«Ἡρχίσατε — εἴτε ὁ κ. Σιέχ — μίαν μεγάλην ἐπιχείρησιν («Γουόρλντ Ἐντερπράϊζ»), ἡ οποία ἥδυνατο νὰ καθοδῇ γηγῆση («Γουόρλντ Γκάιτανς»), πολλοὺς ἀλλούς ἐφοπλιστάς. Ἀπεδώσατε τὴν ἀρμονίαν («Γουόρλντ Χάρμονιον») μεταξὺ τόσων φίλων σας, οἵτινες, ὡς κριταί («Γουόρλντ Τζουρύν») δέν δύνανται, παρὰ νὰ ἐκφράσουν τὴν εὔγνωμοσύνην των («Γουόρλντ Γκρατιπούντ») διὰ τὸν μεγάλο απρέπειαν («Γουόρλντ Γκραντάιρ») ἐνὸς τοιούτου ἐγχειρήματος. Ἀποδίδομεν δύθε καὶ ἡμεῖς δικαίοις ὑπὲν της («Γουόρλντ Τζάτσι»), ἐάν σᾶς εἴπωμεν ἐλεύθερως («Γουόρλντ Λίμπερτ»), διτὶ εἰσθε ὁ φύλαξ («Γουόρλντ Γκάρντιν») τῆς καλαισθησίας καὶ τῆς χάριτος («Γουόρλντ Γκρέιτς») καὶ σᾶς εὐχόμεθα δηλητὴν τὴν δόξαν («Γουόρλντ Γκλόριου»), ποὺ ἡμπορεῖ τὶς νὰ φαντασθῇ.

Νέοι ἀντιπρόσωποι τοῦ «Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος

Ἡ Διεύθυνσις τοῦ «Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος», πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἀριτωτέρας ὄργανωσεώς του καὶ τῆς ἔξυπηρτησεως τῶν πλοιοκτητῶν ἑκείνων, πρὸ προτιμούν τὴν κατάταξιν τῶν πλοιών των εἰς τὸν ἔθνικὸν Νηογνώμονα, ἀντὶ τῶν ἀλλοδοτῶν, φροντίζει διὰ τὴν εὔρυνσαν τοῦ δικτύου τῶν ἀντιπρόσωπων του εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Ίδιαιτέρως πρέπει νὰ σημειώσωμεν, μὲν ικανοποίησιν τὸν πρόσφοτον διορισμὸν ὡς ἀντιπρόσωπου αὐτοῦ ἐν Λονδίνῳ τοῦ διακεκριμένου ἐπιστήμονος καὶ ναυπηγοῦ κ. Δ. Γ. Λεμού (B. Sc. degree in Naval Architecture, University of Durham Kings College Newcastle), διτὶς ἔχει δῆλα τὰ προσόντα διὰ τὴν ἔξυπρέτησιν εἰς τὸν μεγάλον αὐτὸν λιμένα τῶν ἔκει ἐγκατεστημένων ἀλλοικῶν ἐφοπλιστικῶν Οἰκῶν, δι' ἐπιθέωρησιν καὶ κατάταξιν πλοίων.

Πρέπει, ἔξ ἀλλου, νὰ σημειωθῇ, διτὶ ἀπὸ ἑταῖρων διὰ τὸν Ἐλληνικὸν Νηογνώμοναν ἀντιπρόσωπεύεται εἰς Newcastle καὶ Cardiff ὑπὸ τοῦ παλαιού καὶ σοδαροῦ ναυτικοῦ Οίκου τῶν κ. κ. Ἀδρίων «Ἀντωναροπούλου», εἰς τὸν

DINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

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

NTINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS XATZIGEORGIOU

NAUTIKOI PRAKTOREIS - NAVALOMEZITAI
PEIRAIYES

'Aktή Ποσειδῶνος 3 Τηλέφ. 45.652 40.851 40.798
Τηλ. Διεύθυνσις ΜΗΤΧΑ Πειραιά

ὅποιών τυγχάνει πρόξενος τῆς 'Ελλάδος.

Τέλος, εἰς τοὺς προσφάτως γενομένους διορισμούς πρέπει νὰ προσθέσομεν καὶ τὸ δύναμα τοῦ 'Αμερικανοῦ κ. James W. Boakes, Μηχανικοῦ — Ἐπιθεωρητοῦ πλοίων, δοτικὸς ἀνέλαβε τὴν ἀντιπροσωπείαν τοῦ Νηογνώμονος ἐν Φιλαδελφείᾳ Η. Π. A.

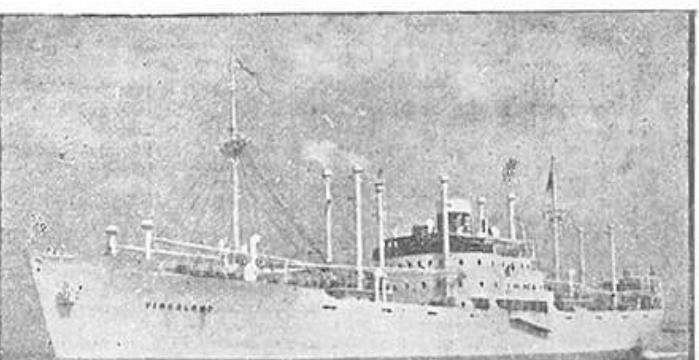
Γύρω ἀπὸ τὸ ναυάγιον τοῦ «Ιάσονος»

Ο διευθυντὴς τοῦ N.A.T. κ. Παπανικολάου πρὸ τῆς συζητήσεως τῆς ἡμέρας τοῦ διατάξεως, κατὰ τὸν συνεδρίσιον τῆς 22ας Μαρτίου, ἀνέκοινωσε πρὸς τὸ Δ. Σ. τὸ πολύνεκρον ναυάγιον τοῦ «Ιάσονος» μὲ τὴν κάτωθι εἰσήγησην:

«Εἰς τὸν ἀπειρον τῶν θυμάτων τῆς ἀκαταδήπου μανίας τῶν κυμάτων καὶ τῆς ἀσύληπτου τῶν στοιχείων τῆς φύσεως σκληρότοτος, ἐπέπερωτο — τύχη κακῆ — καὶ ἀλλὰ νὰ προστεθούν. Τὸ τραγικόν τοῦ ὁπ. π. «Ιάσων» ναυάγιον, συνεκίνησε βαθύτατα κάθε ἀνθρωπίνην ψυχήν. Ἰδιαιτέρως, δύμας, κλιτίους καὶ θυμούν τὸν ἀδικούχον χαμόν τῶν ναυτικῶν οἰκογενειῶν τούτων, αἵτινες ἀπωρανίσθησαν τῶν φιλάτων τῶν καὶ ὀλόκληρος ἡ ἐλληνικὴ ναυτικὴ οἰκογένεια, ἡ δοπια ἐστερήθη ἐπιλέκτων μελῶν τῆς.

«Σύματα τούτοις, δύμας, κάθε ἀνθρωπίνην ψυχὴ μὲ τὴν ὁδύνην κλαίει καὶ τὰ θύματα ἔκεινα τὸ ναυάγιον, τοὺς ναύτας τοῦ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν πλοίου, τοῦ προσδραμόντος ἀμέσως εἰς τὸν τόπον του ναυάγιον καὶ τοῦ προσενεγκόντος τὰς δονηθείας του πρὸς διασωστιν τῶν «Ἐλλήνων ναυαγών. Πρὸς τούτους διαιτέρα προσήκει τιμὴ διότι ἐθυμίσαν τὴν ζωὴν των διά νά σώσουν «Ἐλλήνων συμμεριζόμενος τῶν.

«Καὶ πρὸς μὲν τὰς σκληρῶν πληγείσας καὶ τραγικῶν ἀπορφανισθεῖσας οἰκογενειῶν τῶν ἡρώων τούτων τοῦν πρόσωπων τοῦν ἡρώων ναυτικῶν, ὡς καὶ πρὸς τὸν — τύχη ἀγαθῆ — διασωθέντας ναυτικούς, θά ἀπονεμηθῇ βεδαίως πάσα ηθικὴ καὶ υλικὴ ικανοποιητικὴ πρὸς μετριασμόν, ἀν δύναται τοῦτο νὰ θεωρηθῇ, ὡς μετριασμός, τῆς ἀπεράντου ὁδύνης των. Νομίζω, δύμας, ὅτι τὸ Δ. Σ. τοῦ N.A.T., συμμεριζόμενον τὸ δόλον πένθος καὶ ἐκτημῶν



SOL
ALWAYS AT
YOUR SERVICE

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOEL", GOTHEBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST

SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS "OCEANSHIP", GOTHEBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

τάς προσενεχθείσας ύπηρεσίας υπό τού πληρώματος τού ἀπό την «Στράδεντεν» ἐπί προφανεί κινδύνω τῆς ζωής των και αἰρόμενον ἔκ λόγων πραγματικής και ἀληθίνου ψυχλοφρούσης, θά πρέπει νὰ εἰσηγηθῇ ἀρμόδιως, ἵνα εἰς τὸν πλοίσχον του σκάφους τούτου και τάς οἰκογενείας τουν θυσιασθέντων ξένων ναυτικῶν, ἀπονεμηθῇ τὸ χρυσοῦν Ναυτικὸν Μετάλλιον εἰς ἑμέτρακτον ἐκδήλωσιν τῶν αἰσθημάτων εὐγνωμασύνης και συμπαθείας τοῦ τε διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ N.A.T.; δόσον και τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς οἰκογενείας.

Ἐτὸ Δ. Σ. τοῦ N.A.T. ἀκούσαν τοῦ διευθυντοῦ, ὁμοφώνως ἀποδέχεται, συμφωνούστος και τοῦ κ. Πουρυγικοῦ ἐπιτρόπου, την προτασίαν τοῦ κ. διευθυντοῦ και ἀναθέτει εἰς τούτον, δόςως μεριμνήσῃ διὰ τὴν πραγματοτοίχισην τῆς προτάσεως του.

Οἱ ἐργαζόμενοι ναυτικοὶ μας

Ἐκ τῶν στατιστικῶν στοιχείων τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορίας Ναυτιλίας, προκύπτει, ὅτι κατὰ τὸν μην Φεβρουαρίου 1955, εἰργάσθησαν ἐπὶ πλοίων ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ζένην στησιαίαν, 12.636 "Ἑλληνες ναυτικοί, εἰς τοὺς ὄποιους κατεβλήθησαν ὡς ὅμιοι" λίραι Ἀγγλίας 501.300. Ἐξ αὐτῶν 571 ήσαν πλοίαρχοι, 571 ὑποπλοίαρχοι, 1103 ἀνθυπολοίαρχοι, 37 δόκιμοι πλοίαρχοι, 571 μημανικοί α', τάξεως, 571 μημανικοί β'. τάξεως, 1061 μημανικοί γ', τάξεως, 506 ραδιοτηλεγραφηταί, 571 ναυκληροί, 2864 ναυταῖ, 571 ἀρχιθερμασταῖ, 165 λιπανταῖ, 571 μάγειροι α', τάξεως, 403 μάγειροι β', τάξεως, θαλαμηπόλοι 555, δοθοῖοι θαλαμηπόλων 606 και καθαρισταῖ 72.

Θάνατος ναυτιλομένου

Κατὰ τὴν πληγραφική πληροφορίας ἐκ Λονδίνου, ὁ πλοίορχος τοῦ ἑκατηνού καταπλεύσαντος ὑπὲποντα παναμαϊκήν σημαῖαν φορτηγοῦ μας "Ἀμαρύλλις" ὀνέφερεν, ὅτι κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ σκάφους ἀπωλεσθή τὴν 8ην Μαρτίου εἰς τὸν Βόρ. "Ατλαντικὸν ὁ πηδαλιούχος Θεόδωρος Ροδίτης.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὸ νεότευκτον φορτηγὸν «Καπετάν Καρράς» ὑποστάν τὴν τελικὴν αὐτοῦ καταρέτρησιν ἡρῷον 8799 τὸν γκρός.

— Ἐπιστολὴ τὸ νεότευκτον φορτηγὸν «Καπετάν Ψαρρός» καταμετρήθεν τελικῶς ἐγρέθη 9100 τόννων γκρός.

— Ἀναφέρεται, ὅτι ἡ τιμὴ πωλήσεως τοῦ παναμαϊκοῦ ὑπερωκεανοῦ "Χόμελαντ" 10.043 τ. γκρός (τοῦ 1905) εἰς διαλυτὰς τῆς Τεργέστης, εἶναι ἡ τὸν 490.000 δολλαρίων.

— Τὸ παλᾶθην εἰς Κυπριακὴν ἐταιρίαι φορτηγὸν "Αθῆναι" 700 τ. γκρός (τοῦ 1940), μετωνομάσθη "Τριάς". Σημαῖα ἀγγλικῆ.

— Τὰ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαῖαν διάμετρους-τάνκερς "Ἀμερικούς" 7306 τὸν γκρός και "Ελμίρας" 7284 τὸν γκρός, μετατρέπονται εἰς σκάφη ημέρων φορτηγῶν.

— Πειριελάδομεν εἰς τοὺς πίνακας τῶν ὑπὸ ζένας σημαῖας φορτηγῶν μας τὸ λιθεριανὸν λίμπερτον "Κουφιέντζα" 7258 τ. γκρός (τοῦ 1944), διότι, ὡς μᾶς ἀνεκοινώθη, ἀνήκει εἰς ἐταιρίαν ἑλληνικῶν συμφερόντων.

— Τὸ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας λίμπερτον "Νόρθ Λάϊτ" 7247 τ. γκρός (τοῦ 1943), ὥπερ ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν "Δελφοί" εἰς Ἀμερικανούς, μετωνομάσθη ἀπὸ ἄντοις ἀγόραστας του εἰς "Willamette Trader".

— Εἰς Βίγκο ὅπτρησαν 20 Ἱταλοί, μὲλη τοῦ πληρώματος τοῦ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγοῦ "Δημήτριος". Οὗτοι και ἀπέλθησαν παρὰ τοῦ πλοίαρχου ἀντικατασταθέντες δι' ιστερίμων Ισπανῶν.

— Τὸ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας λίμπερτον "Τρανσανούσετερ" 7176 τ. γκρός (τοῦ 1944) μετωνομάσθη "Σάντα Μάρτης". Η ἀμερικανικὴ σημαῖα διετηρήθη.

— Μᾶς διευκρίνισται, ὅτι τὸ φορτηγὸν "Μερόπητ" 7588 τ. γκρός (τοῦ 1919) μετωνομάσθη "Μάρια" και οὐχὶ "Μαρία", ὡς προανεφέρθη.

Θαλάσσια ἀτυχήματα

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (παναμ.): Συνεπεία κακοκαιρίας ὑπέστη ζημίαν εἰς τὰς μηχανάς του και παρέμενεν ἀκύρευτον εἰς θέσιν πλάτους 49—25' B' και μῆκους 5—11 A., περὶ τὰ 53 μίλια βορείων τοῦ Οὐδέαν. Εἰς τὸ ἐκτενθέντον σῆμα πινδύνου ἐσπεύσαντο εἰς θοβελάτην τὸ ὄγγυλον τάνκερ "Κόπτονγκουντ Κρήκη", τὸ ἀγγλικὸν "Ρούσαγκαλ Στάρ", τὸ γερμανικὸν "Ράντουμ", τὸ σουεδικὸν "Τζέν Ε. Χάντη" και τὸ κολομβιανὸν "Θιουντάντ" ντε Μπουκαραμάγκα. Τὸ τελευταῖον, ὥπερ ητοι και πλησιέστερον, έθεσε πράτον και ἐν καιρῷ νυκτὸς εἰς τὴν θέσιν τοῦ κινδύνου, ἀνέφερε δὲ διὰ τοῦ σύμφωνον του, ὅτι βλέπει τὸ πλοίον ὄγγυντιζομένον μὲ τὰ κύματα και ὅτι δὲ ἐπιχειρήσῃ νὰ τὸ παράξῃ κάθε δυνατήν θοβελάτην θοβελάτην. Βραδύτερον ἐφόδευσεν ἐπὶ τοῦ "Κόπτονγκουντ Κρήκη", ὃ πλοίαρχος τοῦ ὄποιος ἡρώτησεν, ὅτι χρειάζεται νὰ παραμείνῃ. Εὔθυνε κατόπιν ἐθέσει και τὸ γερμανικὸν "Ράντουμ", σπέρη και ἀνέφερε: "Διατηρίων διὰ τὸν παντότε τρία πλοῖα και θά παραμείνω, ἵσσοις ηθελε παραστή ἀνάγκη". Εν τῷ μεταξὺ τὸ κολομβιανὸν σκάφος προσάγγισε τὸ "Αγιος Γεώργιος"

ἔξ ἀποστάσεως 200 μέτρων και ἐπεκοινώνησε μετ' αὐτοῦ διὰ τηλεοδόσα. 'Ο "Ελλην πλοιαρχὸς απήντησεν, ὅτι δὲν χρειάζεται ἀμέσων δομήσιον, ἔχησεν, ὅμως, τὴν τηρησίαν ἑταῖς και εἰς δυνατὸν τὸν συνδεῖσιν ἐνός εἰς τῶν πλοίων, ἔνως ὅτιον ἐκλεψιψ κάθε κινδύνου. "Προσιτικά θραύστηρον ἐπεισεργάσθη τὸ σημαία: "Ἐντός του πλοίου μοι παρεπρήμοναν θύστατα, στίνα, ὅμως, εὐκόλως συγκροτούνται ἀπὸ ταῖς ἀντίλιας. Συνεχίζει τὸ ταξίδιον μου". (Μαρτ. 23—24)

«ΑΓΚΕΛΕΦ» (Κοσταρ.): Κατευθυνόμενον ἐκ Κωνσταντζῆς εἰς Σμύρνην μὲ 4651 κυβικὰ μέτρα ζυλείας, ἐνεπλάκη εἰς τὰ προστατευτικὰ φρογμάτα ἐνός ναρκοπεδίου εἰς τὸ "Ανα Βόσπορον και ἐξήτησε βοήθειαν. Προματι ἐσπεύσει ἐπὶ τὸν τευχικὸν ναυαγοσωστικὸν "Χόρο", ὅπερ και ἐπέτυχε νὰ τὸ ἀπαλλάξῃ ὅπερ τὴν ἐμπλοκήν. Τὸ σκάφος ἡγυκροδόλησεν εἰς τὸν ύπαλον τοῦ ὄποιας δυτίας, συνέχεις τοῦ ταξιδίου του.

(Μαρτ. 22) «ΑΓΓΕΛΙΚΗΣ» (τάνκερ): Κενών ἐπιρροιαὶς διὰ Κωνσταντζῆς ἐστάθμευσεν ἐπὶ ὅλγας ώρας εἰς τὸν Κωνσταντινούπολιν, διότι συνεπεία ἐκρήξεως εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἐτραμπάτισθησαν δύο δυντες ἐκ τοῦ πληρώματος του. Τὸ σκάφος ἡγυκροδόλησεν ἐν συνεχείᾳ εἰς ὄσφαλη θύσιον τῆς ἀστικῆς ἀκτῆς, ἔνωντι τῆς Κωνσταντινούπολεως, δι' ἐπισκευές.

«ΑΙΑΙΣ» (παναμ.): "Εμφόρον μὲ γαϊάνθρωπος προσήρχεται εἰς τὸ πόριμεντην τῆς πλατείας, ἀλλ' ἀνειλκυσθή μὲ τὴν βοήθειαν των θυμούλων" (Μαρτ. 17)

«ΑΙΝΟΣ» (παναμ.): Καταπλέον ἐκ Κούβας εἰς Νέαν Υόρκην προσήρχεται πλησίον τοῦ ὑπὸ ὄριο 7 τηματρός, ἀλλ' ἀνειλκυσθή μὲν ζημιῶν. (Μαρτ. 26)

«ΑΙ-ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ» (παναμ.): "Αποτέλεον ἐκ Τσαρλεστον δι' Ἀμερικανούς προσήρχεται εἰς τὸ ἀσβαθή, ἀνειλκυσθή δὲ μὲν τὴν βοήθειαν ρυμουλκού. Ἐπιθεωρήθην ἐλάσσον πιστοποιητικὸν ναυτιλιακὸν ναυτιλιακὸν θυμούλων" (Μαρτ. 28)

«ΑΛΛΥΑ» (λιβερ.): "Απὸ Νόρβικ, ἡγυκροτον μὲ μεταλλεύματα, διὰ Κόντινεντ, ἐπόδισεν εἰς Μπρέγκεν, κατόπιν προσαρδέεις εἰς Ρόρβικ. Ή ἔξεταις παρὰ δυτύν οπεκαλύψης ζημιῶν, αἵτινες και δεῖν νὸν ἐπισκευασθῶν θύμεσων" (Μαρτ. 28)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ» (λιβερ.): "Εἰς Περσικού Κόλπου διὰ Χάρηρη, έθεσεν εἰς τὸ Σουέν πρόπτεικεν θλάβης τοῦ πηδαλίου και ἐνὸς εἰκ τὸν λιμένα". (Μαρτ. 25)

«ΒΑΛΑΩΡ» (λιβερ.): "Απόλεσεν εἰς Νέαν Υόρκην μίαν τῶν ἀγύκρων του μετ' ὄρκετης ἀλύσεως". (Μαρτ. 16)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.» (Κοσταρ.): "Απὸ λιμένας θρετανικῆς 'Ανατολίκης Αφρικῆς διὰ Ντώρπων, μὲ φορτίον λιπασμάτων, ἐπόδισεν εἰς Λορέντζο Μάρης μὲ θλάβην εἰς τὰς τροφοδοτικὰς του ἀντίλιας". (Μαρτ. 22)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΛΗΣ»: "Εξ Ἀμβούργου κενὸν διὰ Χάμπιτον ρόδης παρίσειν ἀκύρευτον, συνεπεία θλάβης τοῦ πηδαλίου, εἰς θέσιν πλάτους 36—40 B., και μῆκους 73—20 D., ἔχησην τὸν βοήθειαν. Βραδύτερον, τὸ σκάφος ηγυκροτον τὸ σῆμά του, μὲν τὴν ἐξηγήσιν, ὅτι η ζημία ἐπισκευασθήσεται". (Μαρτ. 25)

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» (Κοσταρ.): "Ἐποδίσεν εἰς Κάδις μὲ θλάβην εἰς διόφορα ἀλάσματα του και μικρῶν διοργών, ἡτοι και ἀντιμετωπισθή διὰ τοιμετοκιτού. Επειδή, λόγω τῆς τρικυρίας, εἰχε σημειωθεὶς και ἐλαφρὰ κλίσις, συνεπεία μεταποτίσεως τημήτας τοῦ φορτίου του, ἐξεφορτώθησαν 400 τ. μεταλλεύματων πρὸς ἀναστοιδασίαν. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε την 20η Μαρτίου". (Μαρτ. 15—20)

«ΕΙΡΗΝΗΣ» (παναμ.): "Εκ Γύδωνας μὲ γαϊάνθρωποφορτίον προσήρχεται εἰς τὸν προλιμένα του Μπουένος Αὔρες, ἀλλ' ἀνειλκυσθή μὲν τὴν βοήθειαν ρυμουλκού και χωρίς νὰ ὑποστηθῆ ζημίας". (Μαρτ. 22)

«ΘΕΟΔΩΡΑ» (τάνκερ): "Προσηργμένον εἰς Μαρμαράν, ἐγκατελεῖσθη λόγω τῶν ἐκτεταμένων ζημιῶν του, τὸ δὲ πλήρωμα ἐπεστρέψεν εἰς Πειραιά. Εκ τοῦ φορτίου του διεσύνθησαν 5010 τόνων ἀκάθορτου πετρελαίου, ἀπώλεσθησαν δὲ 2500 τόνων". (Μαρτ. 24)

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ»: "Ἐκ Πόρτλαντ ("Ορεγκον") δι' Ινδίας, προσήρχεται εἰς Κολούμπια Ρίβερ, κατὰ τὴν διόφορεις πυκνῆς θυμίλης, ἀλλ' ἀνειλκυσθή, τὴν θοβελάτην θοβελάτην. Εποδίσεις εἰς Σαΐν Τζόν μὲ ζημιας, εἰς κακοκαιρίας, εἰς τὸ καταστρωμα και τὰς σωληνώσεις του. Διετάχθησαν αἱ δουσσοὶ ἐπισκευασία". (Μαρτ. 20)

«ΚΟΡΩΝΙΟΝ»: "Ἐξ Ιμπριγκαλ διὰ Καναδού, έθεσεν εἰς Σαΐν Τζόν μὲ ζημιας, εἰς κακοκαιρίας, εἰς τὸν προλιμένα του Νιούπορτ, ἀλλ' ἀνειλκυσθή μόνον του. Μετά τὴν ἐκφορτωσιν ἐδεξαμενίσθη πρὸς ἐπιθεωρησην. Σημίαται δὲν ἀνευρέθησαν". (Μαρτ. 16)

«ΟΛΥΜΠΟΣ» (λιβερ.): "Κατέπλευσεν εἰς Γιοκοχάμων μὲ ζημιας εἰς τὸ βαρούλκον του". (Μαρτ. 12)

«ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑ-Ι-ΟΝΣ»: "Ἐπεκευάσεν εἰς Βενετίαν διαφόρους μικροζημιας του ἐπροσέραξεν εἰς τὸ Σουέν". (Μαρτ. 19)

«ΣΕΒΙΛΛΑ» (λιβερ.): "Αποπλέυσαν ἐκ Ρόττερνταμ διὰ Χάμπιτον ρόδης προσήρχεται εἰς Χούκ οὗ Χόλλαντ και ἀπώλεσε μίαν τῶν ἀγύκρων του μετ' ἀλύσεως. Ανελ-

C. M. SALVAGO & C°

Γενικοὶ Πράκτορες διὰ τὴν ΑΙΓΥΠΤΟΝ τῆς ἑταίριας NOMICOS LINES

RUE CHERIF 25—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

Telef. 21.264

Cable Address: "SALVASHIP,,

Ο Οἶκος ΣΑΛΒΑΓΟΥ ιδρυθεὶς πρὸ 100 ἑταῖς έν Αἰγύπτῳ συνέστησε και ναυτιλιακὸν τμῆμα ὅπερ διευθύνεται ἀπὸ τὸν κ. Ματθαῖον Μαυριδόγλου.

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

N. MAVROLEON
SHIPBROKERS & AGENTS

AMSTERDAM
DAMRAK 89
TEL: 40115

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

πυθέν τη βοηθεία ρυμουλκού, έπανεπλευσεν εις Ρόττερνταμ, όποθεν και ἀνεχώρησεν
ἐκ νέου μετά δήμητρον.
(Μαρτ. 16—18)

«ΧΛΟΗ» (λιβερ. δεξαμ.): Κατέπλευσεν ἐκ Περσικού Κόλπου εἰς Φιλοδέλφειον μέ
ζημιας καταστρώματος εκ τρικυμίας. Αἱ ὄριστικαι ἐπισκεψαὶ θὰ διεισχωθῶν εἰς εὐ-
ρωπαϊκὸν λιμένα.
(Μαρτ. 25)

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ἡ τάσις τῆς ναυλαγορᾶς πρὸς χαμπότερα ἐπίπεδα τιμῶν ὑπῆρξε
τὸ χαρακτηριστικότερον σημεῖον τῆς κατὰ τὸ δεύτερον ἥμισυ τοῦ Μαρ-
τίου, ιδίᾳ δὲ διὰ φορτώντος ἀμερικανικῶν γαιανθράκων καὶ σιτηρῶν.
Ἄπο τὸν βορειοαμερικανικὸν τομέα ἐκυκλοφόρουν ἀρκεταὶ διαταγαὶ δι'
δόλους τοὺς προσρισμούς, χωρὶς, διώς, καὶ νὰ σημειώσυται σπουδὴ ἀπὸ
μέρους τῶν ναυλωτῶν. Λήγοντος τοῦ μηνὸς, ναυλωταὶ καὶ πλοιοκτήται
ἔξηρολούσθων νὰ ἔφαρμοδουν τὴν τακτικὴν τῆς ἀναδολῆς. Ἡ τοιαύτη
ἐπιφυλακτικότης τῶν πλοιοκτητῶν, φειδωλούμενη εἰς τὴν ἐκδηλωθεῖσαν ζη-
τησίαν τοννᾶς δι' Ἀγγλίαν καὶ Κόντινεντ (σιτηρά), ἐνίσχυσε πῶς τὴν
σταθερότητα τῶν ναυλων, ἀλλὰ πάντως εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα. Ἀντιθέως,
οἱ ναύλοι διὰ τὴν Ἀπωλεῖαν ἐνέφανοσαν ἐπιτάχυνσιν τῆς πρὸς τὰ
κάτω πορείας τῶν τιμῶν, οἱ ναύλωται ἐπέτυχον ουσιώδεις μιεύσεις.
Πρὸ τῶν ἐδόμαντον οἱ ναύλοι διὰ τὴν Ἀπωλεῖαν διετηροῦντο
σταθεροῦ, ἐνῷ διὰ τὸν Εὐρώπην ὑφίσταντο κάμψιν. Ἡ κατάστασις ἔκει-
νη ἀντεστράφη, δῆῃ. Κυριώτερος λόγος τῆς ὑποχωρήσεως τῶν ναυλῶν
διὰ τὴν Ἀπωλεῖαν, ὑπῆρξεν ἡ αὐξησης τοῦ διαθεσιμοῦ τοννᾶς εἰς
τὸν ἐν λόγῳ τομέα. Ὁ πωλητὴς, ἡ γενικὴ εἰκὼν διὰ τὰ «τράμπτα» πα-
ρουσιάζεται σκοτεινὴ ἀκόμη, διότι καὶ ἡ βελτίωσις τῆς ζητησεως δι'
ὑπερατλαντικὰ φορτία θεωρεῖται ὡς προσωρινή. Αμφιβολούν παραμένει,
οἱ φορτωταὶ τῆς Ἀγγλίας καὶ τὸν Κόντινεντ ἐμφανισθῶν μὲν μεγάλας
ἀνάγκας τοννᾶς κατὰ τοὺς δύο προσεχεῖς μῆνας.

Δι' ἀμερικανικῶν γαιανθράκων ὀλιγώτερον τὸ ἐνδιαφέρον. Εἰς τὰς
ἀρχὰς τοῦ 150μεροῦ ἐπιληρώνοντο 50) — ἀπὸ Χάμπτον ρόδης δι' Ἀγ-
γλίαν (ἐναντὶ 53) 6 προηγουμένων) καὶ 47) — διὰ Κόντινεντ. Αἱ τιμαὶ
αύται ἐσημείωσαν περιστέρων ὑποχωρήσιν καὶ τὰ 45) — ἐπιληρώνοντο
δι' Ἀμερικανικῶν περιστέρων ὑποχωρήσιν καὶ τὰ 47) 6. Διὰ συνεχῆ ταξίδια μικρὸν τὸ ἐνδιαφέρον. Πάντως,
συνήθη συμβόλαιον μὲν τὸν «Ὀράιον» εἰς τὰ 42) 6 διὰ τὴν μετα-
φοράν 25 φορτίων κατὰ τὰ δύο προσεχῆ ἔτη, μὲν ἔναρξιν ἀπὸ τοῦ Ιου-
νίου ἐ. ἐ. Ἦκολούθησεν ἡ χρονιαλώσις δι' 25 ταξίδια νεοτεύκτου ἐλλη-
νικοῦ πρὸς 43). — Διὰ Δ. Ἰταλίαν δολ. 7.10, Ἀπρίλιον (ἀντὶ 7.30) καὶ
διὰ Ρίον Ἰανείρων δολ. 7.90, Ἀπρίλιον (ἐναντὶ προηγουμένης τιμῆς
δολ. 8.20). Ἀπὸ Χάμπτον ρόδης διὰ τὴν Ιαπωνίαν, οἱ ναύλοι διὰ γαι-
ανθράκων ἀπὸ δολ. 12.50, κατῆλθον εἰς τὰ 12.25, εἶτα εἰς τὰ 12.10
καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὰ 12 δολ. διὰ φορτώσεως ἀπὸ Αὐγούστουν μέχρι
καὶ Ὁκτωβρίου. «Ἐνα μάλιστα σάκφος διὰ Μάϊον ὑπεβίθασε τὴν τιμὴν
εἰς τὰ δολ. 11.75, Διὰ τὴν Νότιον Κορέαν ἐπιληρώνοντο εἰς ξένα σκάφο-
δολ. 14.50 καὶ εἰς ἀμερικανικὰ 16.50, Ἀπρίλιον.

Τὰ ἀμερικανικὰ σιτηρά ἐκίνηθησαν ζωρότερον, ἀλλ' οἱ ναύλοι διε-
τρηθήσαν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα. Πάντως ἐπέτευχθη μία ισορρόπησις
προσφορᾶς καὶ ζητησεως. Ήττις καὶ προδέπεται νὰ ἐπιδράσῃ εἰς τὴν
σταθεροποίησην τῶν τιμῶν. Ἀπὸ Νόρδερν ρεῖντζ διὰ ἐκλείσθησαν σκάφη
τινὰ διὰ Κόντινεντ εἰς τὰ δολ. 7.90 ἐως 8 γυρκός-τέρμερο καὶ διὰ Νό-
τιον Ἀφρικήν εἰς τὰ 90), Ιουνίου. «Ἐκ Κόλπου δι' Ἰρλανδίαν (Ἀ-
πρίλιον) 72) 6, διὰ Ἐλλάδας (Μάϊον) ὑπεδεικνύετο η τιμὴ τῶν δολ.,
10.75 ἀνεὶς ἐνδιαφέροντος τῶν πλοιοκτητῶν, καὶ δι' Ἀμερικανικῶν (κριθῆν)
δολ. 6.50, Ἀπρίλιον. Δι' Ιαπωνίαν δολ. 13.85 (ἐναντὶ προηγουμέ-
νης τιμῆς 14.15), Ἀπρίλιον. Ἀπὸ τὸν Ἀγίου Λαυρέντιουν, Βρετανῶν
φορτωταὶ ἐκλείσαν τοννᾶς διὰ Μάϊον εἰς τὰ 58) 6 καὶ δι' Ιουνίου μέχρι
Ὀκτωβρίου εἰς τὰ 57) 6. Δι' Ἀπρίλιον ἐπανελήφθη ἡ τιμὴ τῶν δολ.—
«Ἐκ Πόρτ Τσωρτσίλλη διὰ Σεπτέμβριον—Ὀκτώβριον 67) 6 (ἐναντὶ προ-
ηγουμένης τιμῆς 72) 6).

Τὰ παλαιοτέρηα, παρὰ τὰς εἰδήσεις περὶ περιορισμοῦ τῶν ἔξαγω-
γῶν, μὲν ἀρκετὰς εἰσέτι διαταγαὶ, ἀλλὰ ναύλους κατ' ἀποκοπήν, κατεῖνας
χαμηλοτέρους. Ἐπιληρώνοντο ἀπὸ Κόλπου δι' Ἀγγλίαν 116.000 δολ.
φιο, ἀπὸ Νόρδερν ρεῖντζ διὰ Δυτικῆς Ιταλίας 111.000 δολ., φιο, Ἀ-
πρίλιον. Διὰ ζαχάρεις Κούδας ἐκυκλοφόρησαν πολλαὶ διαταγαὶ, ἀλλὰ
τὸ τοννᾶς προσεφέρετο μὲν ἐφεκτικότητα, ἐν ἀναμονῇ ἐπιδιώξεως καλυ-
τέρων ναυλῶν. Διὰ Κόντινεντ ἐκλείσθη σκάφος εἰς τὰ 97) 6, Μάϊον. Δι'
Ἀγγλίαν 110), Μάρτιον—Ἀπρίλιον, διὰ Ἐλσίνκι 112) 6, μικρὸν δὲ
γερμανικὸν σκάφος (4500—5000 τ.) ἐκλείσθη διὰ Γκότεμπούργκ εἰς
τὰ 127)—, Ἀπρίλιον. Ἀπὸ Σάντο Ντομίγκο δι' Ἀμερικανικῶν 90)— καὶ
διὰ Πουστῶν (ἀμερικανικὸν σκάφος) δολ. 22, φιο Ἀπρίλιον. Κίνησιν
ικανὴν ἐνέφανταν καὶ αἱ ζαχάρεις Βραζιλίας, Ἀπό Σάντος δι' Ἀμερικα-
νικῶν ἐπιληρώνοντο 95)—φιο, Ἀπρίλιον καὶ δι' Ἀγγλίαν 82) 6, Μάϊον—
Ιουνίου. Ἀπὸ Ρεσιφ διὰ Καλκούτταν 112) 6, Περσίαν δολ. 18.50 καὶ
διὰ Σοδιετικήν Ρωσίαν (Ὀδησσόν ή Λενίνγραδ) 109)—φιο, Ἀπρί-
λιον. Τὰ βραζιλιανὰ μεταλλεύματα μὲν συνήθη ζητησιν, εἰς τὰ 64)— διὰ
Ρόττερνταμ, Μάϊον, μὲ 3)—φορτωσιν καὶ 3)—ἐκφόρτωσιν καὶ διὰ
Γενισδαν εἰς τὰ 70)—«γυρὸς τέρμου», Ἀπρίλιον. Τὸ Πλεῖτ (διὰ γενι-
ματα) ἥρεμον. «Ἐνεφανισθησαν Πολωνοὶ ἀγορασταὶ, οἵτινες καὶ ἐπλ-

ρωσαν διὰ Γενισδαν 95)—, Ἀπρίλιον, (ἐναντὶ προηγουμένης τιμῆς
105)—, εἰς δὲ τὸ τέλος τοῦ μηνὸς Γερμανοὶ ἀγορασταὶ ἔλεισαν δύο
σκάφη δι' Ἀμερικανού εἰς τὰ 90)—, Ἀπρίλιον. Κριθῆ δι' Ιαπωνίαν
82) 6 (ἐναντὶ προηγουμένης τιμῆς 85)—).

Οἱ Βόρειοι Εἰρηνικοὶ ὑπὸ τῷ ἐπίδρασιν μιᾶς ὑπερπροσφορᾶς τονῶν
καὶ ὑπὸ τὸν συναγωνισμὸν τῶν ιαπωνικῶν σκαφῶν, ἐκάμψθη. Σιτηρά διὰ
Νότιον Ἀφρικήν εἰς τὰ 105)—, Ιουνίου (μείωσις 7) 6 ἐντὸς μηνός.
Δι' Ιαπωνίαν δολ. 10.50 (Αὔγουστον) καὶ δολ. 11, Μάϊον—Ιουνίου
(ἐναντὶ προηγουμένης). Διὰ Κορέαν δολ. 15 εἰς δέναν σκάφη καὶ
18.25 εἰς ἀμερικανικά, ἐνῷ δι' ἀνατολικὴν ἀστήν Ινδίων ἀμερικανικὸν
σκάφος ἐκλείσθη δι' Ἀπρίλιον—Μάϊον εἰς τὰ δολ. 23.50. Διὰ ζυλείαν
καὶ γενικὰ εἴδη ἐπληρώνοντο δι' Ἀγγλίαν δολ. 17.10 φιο, Ἀπρίλιον,
16.75 Μάϊον—Ιουνίου καὶ 16.50 φιο, Αὔγουστον—Οκτώβριον. Πα-
λαιοτισθρά διὰ Καλιφορνίας δι' Ιαπωνίαν (Ἀπρίλιον) κατ' ἀποκοπήν
δολ. 135.00 φιο.

Οἱ πέραν τοῦ Σουεζ τομεῖς συντηρητικοί, μὲ ἐπίδρασιν τοῦ ὑποτιμη-
τικού ἀντικύτου. Μεσοῦντος τοῦ Μαρτίου ἐπιληρώνοντο ἐξ Αὐτοτραλίας
(γεννήματα) δι' Ινδίας 80)— (χυμα, φορτία), ἀλευρα διὰ Κεϋλανήν
100)— καὶ σιτηρά εἰς σάκκους διὰ Κύπρου 135)—, Ἀπρίλιον. Κριθῆ
δι' Ιαπωνίαν 92) 6. Διγοντος τοῦ μηνὸς ἐπιληρώνοντο 77) 6 δι' Ινδίας
(σιτηρά χύμα) καὶ δι' Ιαπωνίαν (κριθή) 82) 6, ἥτοι κατὰ 10)— ἐπὶ
ἐλαττον. Δι' Ινδικὰ μεταλλεύματα ἐκυκλοφόρησαν πολλαὶ διαταγαὶ, ἀλλ' οἱ πλοιοκτήται, συνεπειτικὰ της βραδύτητος τῶν φορτῶντων, ἐδεικνύντο
διατακτικοὶ νὰ κλείσουν συμφωνίας. «Ἀμερικοὶ συνέπειται τούτου ὑπῆρξεν
ἡ βελτιωτικὴ τῶν διὸ μεταλλεύματα ναύλων, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν
ὑποτιμητικὴν τάσιν εἰς δόλους τοὺς ἄλλους τομεῖς τῆς Ἀπωλεῖας.
Ἀπὸ Μαρμογκάσ μεταλλεύματα ἐπιληρώθησαν 74) 6 ἐως 75)— φιο, διὰ
Γενισδαν, Ἀπρίλιον (μείωσην 5)— ἐναντὶ τῶν προηγουμένων τιμῶν).
«Ἐπιληρώνοντο ἐπίσης ἀπὸ Μορμογκάσ διὰ Μόμπτηλ (εἰς ἀμερικανικά
σκάφη) δολ. 13.10, Μάϊον καὶ δι' Ἀμερικανού—Βρέμην (εἰς λίμπετος)
95) 6, Ἀπρίλιον, ἐνῷ σκάφος τῶν 14.000 τ. ἐκλείσθη δι' Ἀπρίλιο—
Μάϊον εἰς τὰ 87) 6 φιο. «Ἀπὸ Νταγκάν ἐπανελήφθη ἡ ζητησία μετα-
ταλλεύματων δι' Ιαπωνίαν καὶ ἐκπληξήν τινα προεκάλεσεν, ὅτι σκάφος
τι, ἐπειγόμενον ἢ ἀποτοπέυσην ἐκείνην, ἐδέχθη τὸν χαμηλὸν ναύλον τῶν
40)— φιο. «Ἀπὸ τοὺς ὑπόποιτοὺς τομεῖς ἡ κατάστασις διεγράφετο ὡς
ἐξης: Ντάρμπηα (μεταλλεύματα) δι' Ηνωμένας Πολιτείας δολ. 8 φιο
καὶ ἀπὸ Μορδόβια δολ. 4.50 φόμιτος, Ἀπρίλιον. «Ἀπὸ Πέτελ δι' Ἀγ-
γλίας 46)—, Ἀπρίλιον. «Ἀπὸ Ντάρμπηα (γαιανθρακες) δι' Αδεν 55)—,
Ἀπρίλιον καὶ ἀπὸ Κέπι Τάσουν (ἀράβδοσίτος) δι' Αμερικανού—
Ἀμερικανού 81) 3, φόρτωσις Ιουνίου. Διὰ ζαχάρεις ἀπὸ Κούνισλαντ
(εἰς σάκκους) ἐπιληρώνοντο δι' Ιαπωνίαν 87) 6, φιο, Ἀπρίλιον.
«Ἡ Μεσόγειος μὲ συνήθη ἐργασίαν, ιδίᾳ διὰ μεταλλεύματα. «Ἀπὸ
Μπενισάφ διὰ Μίδδελσεμπον ἐπιληρώνοντο 36)— καὶ ἀπὸ Χουελδάν διὰ
Ρόττερνταμ 33)—, Ἀπρίλιον. «Ἀπὸ Καζαμπλάγκαν δι' Αμερικανού—
Ρόττερνταμ 30) 6, ἐπὶ Μπόνας διὰ Τάιν 37)—, ἐκ Κύπρου διὰ Ρόττερ-
νταμ 52) 6 καὶ ἐξ Ιτέας βωξίται (μικρὸν σκάφος) διὰ Λονδίνον 52) 6,
Ἀπρίλιον. «Ἀπὸ Οδησσόν (γαιανθρακες) διὰ Πειραιᾶ 28)— καὶ ἀπὸ
Κάλλιαρι (ἄλας) δι' Ιαπωνίαν 74) 6, Ἀπρίλιον. Καὶ τὸ Κόντινεντ, ἀ-
νευ διαιτέρου ἐνδιαφέροντος. Αἱ χαρακτηριστικῶτεραι ἐργασίαι τοῦ δε-
καπεντημέρου, δείκνυνται ἀπὸ τὰς ἀκολούθους ἀντιπροσωπευτικὰ τιμές
τῶν ναυλῶν: «Ἀπὸ τὸ Δάντσιγκ (ποτέματα) ἐκλείσθησαν μικρὰ τινὰ
σκάφη διὰ Μερσίνα εἰς τὰ 57)— φιο, Ἀπρίλιον. «Ἐπίσης ἀπὸ Δάν-
τσιγκ ἡ Γενισδαν (γαιανθρακες) ἐπιληρώνοντο διὰ Πλείτ 65)— ἐως 70)—,
ἀναλόγως λιμένος ἐφόρτωσες καὶ μὲ φορτωσιν Ἀπρίλιον ἔως Μάϊον
ΕΕ. «Ἀμερικανού (ποτάσσα) δι' Ιαπωνίαν δολ. 14.75, Ιουνίου. Διὰ
λιτάσματα εἰς σάκκους ἐπιληρώνοντο ἐκ Βρεμῆς διὰ Νότιον Ἀφρικήν
75)— καὶ ἀπὸ τὸ Ρόττερνταμ διὰ Νότιον Κορέαν (τρία ἀμερικανικά
σκάφη) δολ. 21 ἐως 21.50, Ἀπρίλιον. Χαρακτηριστικὴ ἡ τοῦ ή ταύλω-
σις σκάφους μετρίου μεγαλύθους ἐκ Νόρτεγχαμ δι' Ἐλλάδα γαιανθρακας
47) 6 καὶ κωκ 57)—, φόρτωσις τέλη Μαρτίου.

Τὰ τάιμ—ταράτερος ἀνευ διαιτέρους ἐνδιαφέροντος. Διὰ ταξίδια Ηνω-
μένων Πολιτείων — Δ. Μεσογείου ἐπιληρώνοντο 35)— καὶ διὰ ταξίδια
Βορείου Εἰρηνικού — Νότιον Ἀφρικής δολ. 4. Διὰ τάιμ-ταράτερος 6
μηνῶν (παγκόσμιοι μεταφοραὶ) δολ. 3.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ζωρότητα μεταφορῶν ἐπεκράτησεν εἰς τὸν ἀμερικανικὸν τομέα, χωρὶς
διανοὶ νὰ βελτιωθοῦν καὶ οἱ ναύλοι, λόγω τῆς προσφορᾶς ἐπαρκῶν τον-
νάς. Δι' ἀκάθαρτον πετρέλαιον ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης διὰ
Νόρδερν ρεῖντζ, Νότιον Ἀμερικής ή Ἀγγλίαν—Κόντινεντ ἐπιληρώνοντο
45 % κάτω τῆς Βάσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου (ητοὶ 5 % ἐπὶ
ἐλαττον τῆς προηγουμένης τιμῆς). Φαίνεται, ὅτι ἡ τιμὴ αὐτὴ μᾶλλον θα
σταθεροποιηθῇ, λόγω τῆς έμφανισεως δύο μεγάλων φορτωτῶν ἐπιθυ-
μούντων νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας των ἐντὸς τοῦ α'. 150μερου τοῦ
Ἀπρίλιου.

YIOI PHILIPPOU K. FRAGKOUDEH

Τὸ Ἀρχαιότερον καὶ Τελείτερον τῶν ἐν Ἀλεξανδρείᾳ
Μηχανουρεγίων. Ι' θριζέν τῷ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ : Τοῦ Ἀγγλικοῦ Υπουργείου Πολ. Μεταφορῶν.
Τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου.
Τοῦ Ἑλληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ Μ. A.

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

Ἐπισκευαὶ πλοίων πάσης φύσεως καὶ εἰσαγωγὴ αὐτῶν εἰς Δεξι-
μενήν. Ἐκτέλεσις πάσης ἐργασίας ἀφοράσης τὴν Μηχανουρεγίων
καὶ τὴν Λεβητοποιίαν. — Οὖνονοκολλήσεις καὶ Ἡλικτροσυ-
κολλήσεις. — Χυτήριον Ὁρειχάλκου καὶ Χυτοσιδῆιον.
Ἐργοστάσιον καὶ Γραφεῖα: 68-70. Οὐδὲς ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Τηλέφωνον. R 591

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσι: «FRANGSON» ALEXANDRIA

«ΟΝΤΡΥ» έκ Φιλαδελφείας 9500 τ. γαιανθράκων δι' ένα λιμένα Νοτίου Κορέας δολλ. 15.90, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΖΑ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Ρότερνταμ 46)—, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΣΥΜΦΟΝΥ» λιδεριανόν (η ζετερον) από Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Ολλανδίαν 46)—, έλευθερον έκφρωτωτικών, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΒΑΛΟΡ» (λιβερ.) ή ζετερον, από Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσρον 46)—, έλευθερον έκφρωτωτικών, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ» (παναμ.) από Νόρδερν ρέιντζ 9400 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) δι' 'Αμερίσρον—Ρότερνταμ ή 'Αμερίτερνταμ, κατ' άποκοπή δολ. 94.000 φίο, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΑΣΤΡΩΝ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Ρότερνταμ 47)—, έλευθερον έκφρωτωτικών, φόρτωσις τέλη 'Απρίλιον.

«ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ» από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων (25 συνεχή ταξίδιο) δι' 'Αμερίσρον ή Ρότερνταμ 43)—, όψιν διά γερμανικού λιμένας Βορείου Θαλάσσης 44)6, ξενρέζ Μάιον 1955 και ληξίς Μάιου του 1957.

'Εκ Βορείου Ειρηνικού

«ΤΖΩΝ Κ.» (σημ. άμερικ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9600 τ. γεννημάτων διά Νότιου Κορέαν δολ. 18.25, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφρωτωσιν, φόρτωσις 1—30 'Απρίλιον.

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ» έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Νότιου Κορέαν δολ. 15, έλευθερον έκφρωτωτικών, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΕΜΠΟΡΙΟΣ» (παναμ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων διά Νότιου Αφρικήν 112)6, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφρωτωσιν, φόρτωσις 2—23 Μαΐου.

«ΡΙΟ ΜΑΡ» (παναμ.) από Λόδας 'Αντζελες 9500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) δι' Ιαπωνίαν δολ. 131.000 φίο, φόρτωσις 'Απρίλιον — Μάιον.

«ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιβερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 10.90, όψιν κριθήν δολ. 11.15, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφρωτωσιν, φόρτωσις 10—30 'Απρίλιον.

«ΑΤΑΝΤΙΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ» (λιβερ.) από Κούξ Μπαϊ — Βρετανικής Κολομβίας 10.000 τ. ξυλείας και γενικών είδων (499.000 κ.π. διά δέματα) δι' 'Αγγλίαν δολ. 17 φίο, φόρτωσις 20 'Απρίλιον — 20 Μαΐου.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΑΛΟΥΚΟΥΝΤΗ» έκ Βρετανικής Κολομβίας 9800 τ. ξυλείας και γενικών είδων (499.000 κ.π. διά δέματα) δι' 'Αγγλίαν, δολ. 16.75 φίο, φόρτωσις 15 Μαΐου — 10 'Ιουνίου.

«ΑΤΑΝΤΙΝ ΓΟΥΑΙΗΒ» (παναμ.) έκ Κολιφορνίας 9400 τόν. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) δι' ένα ιαπωνικόν λιμένα, κατ' άποκοπήν δολ. 135.000 φίο, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΠΑΡΑΔΗΛΙΑ» (λιβερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 10.65, έλευθερον έκφρωτωτικών, καντσελό 31 Μαΐου.

'Εκ Νοτίου Άμερικής

«ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ» (παναμ.) έκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τ. μετάλλων διά Γίνοβαν 70)—, «γκρές-τέρμες», φόρτωσις 5—30 'Απρίλιοι.

«ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ» (λιβερ.) από Σάντος 9500 τ. ζαχάρεων είς σάκκους διά Γκουαγιακίλ δολ. 9 φίο, μέ 700 τ. φόρτωσιν και 750 τ. έκφρωτωσιν, φόρτωσις 1—15 'Απρίλιοι.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» (δινδούρι) από λιμένας Νοτίου 'Ατλαντικού 9400 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) δι' 'Αδριατικήν, κατ' άποκοπήν δολ. 124.000 φίοι, φόρτωσις 15—30 'Απρίλιοι.

«ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ» (Κοσταρ.) από Ρεοϊφ 8000 τ. ζαχάρεων είς σάκκους δι' 'Οδησσόν η Λεινιγκραδ 109)— φίο, φόρτωσις 1—10 'Απρίλιοι.

ΔΥΟ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (διδεύοντας Γουλανδρή) έκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9800 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αγγλίαν 65)—, μέ 1000 τ. φόρτη και 1500 τ. έκφρωτωσιν, φόρτωσις 1—31 Μαΐου τό πρώτον και 20 'Ιουνίου — 25 'Ιουλίου τό δεύτερον.

ΛΙΒΕΡΙΑΝΟΝ (λιμεντόρ) έκ Ριον 'Ιανείρου 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Ρότερνταμ 64)—, μέ 3 φόρτωσιν και 3)— έκφρωτωσιν, φόρτωσις 15—30 Μαΐου. «ΜΠΑΖΙΑ ΙΙ.» (λιβερ.) από Σάν Λορέντζο, με συμπληρωτικού είς Μπουνένος 'Άρρες 9500 τ. γεννημάτων διά Πολωνίαν 95)—, μέ 1300 τ. έλευθερον έκφρωτωσιν, φόρτωσις 13—27 'Απρίλιοι.

«ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ» έκ λιμένων Νοτίου 'Αμερικής 9500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ.π. διά δέματα) δι' 'Αμερίσρον—Ρότερνταμ ή 'Αμερίτερνταμ, κατ' άποκοπήν δολ. 98.500, όψιν διά Τερνέουζεν η Γάνδην δολ. 99.500 φίο, φόρτωσις 28 'Απρίλιοι — 15 Μαΐου.

'Εξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΚΙΣΜΕΤ ΙΙ.» (λιβερ.) έκ Πολωνίας 4260 τ. τσιμέντων είς σάκκους διά Μερσίν 57)— φίο και απόουεν, μέ 1000 τ. φόρτωσιν τελ. έκφρωτωσιν, φόρτωσις 10—25 'Απρίλιοι.

ΔΙΜΠΕΡΤΗ (λιβερ.) έκ Γερμανίας 9500 τ. ποτάσσης δι' Ιαπωνίαν δολ. 11.75, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφρωτωσιν, φόρτωσις 25 Μαΐου—10 'Ιουνίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (φορτηγόν) από Δάντσιγκ — Γδύνιαν 8500 τ. γαιανθράκων διά Μπουνένος 'Άρρες 65)—, φόρτωσις 1—31 Μαΐου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (παναμ.) από Δάντσιγκ — Γδύνιαν 7500 τόν. γαιανθράκων διά

Μπουνένος 'Άρρες 65)—, όψιν Μπάχιαν Μπλάγκαν 68)—, μέ 750 τ. έλευθερον έκφρωτωσιν, φόρτωσις 25 'Απρίλιοι — 25 Μαΐου.

«ΠΑΝΤΕΛΙΣ» από Δάντσιγκ — Γδύνιαν 7500 τ. γαιανθράκων διά Μπουνένος 'Άρρες η Εύας Περόν 70)—, όψιν διά Βίλλων Κοντιτούσιον η 'Ιμπικού 72)—, μέ 700 τ. έκφρωτωσιν είς τά 3)—, έναν διά Ροζάριο 73)—, μέ 700 τ. έκφρωτωσιν είς τά 3)—, φόρτωσις 1—15 'Απρίλιοι.

«ΑΙΝΟΣ» λιβερ. (ex «William») από Νόρτεγχαρ 2200 τόν. γαιανθράκων δι' Ελλάδα 47)6 και 3300 τ. κώκ 57)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΟΣΕΑΝ ΜΠΕΤΥ» (σημ. άμερικ.) έκ Ρότερνταμ 9500 τ. λιπασμάτων διά Νότιον Κορέαν δολ. 21.50 φίο, φόρτωσις Μάρτιον—'Απρίλιον.

«ΤΖΕΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ» (λιβερ.) έκ Βορείου Ισπανίας 9500 τόν. άσφαλτου διά Φλωρίδα δολ. 28.500 φίο, φόρτωσις 7—25 'Απρίλιον.

'Εκ Μεσογείου και 'Αδριατικής

«ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-Ι-ΟΝΣ» έκ Βενετίας 8000 τ. νιτράτων (τμήμα φορτίου) διά Νόρφολκ και Σαβάναν δολ. 18.000, μέ 1000 τ. φόρτωσιν και 1000 τ. έκφρωτωσιν, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΚΩΝΙΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.» έκ Ιταλίας 3700 τ. βωξίτου διά Λονδίνον 53)—, μέ 1)— φόρτωσιν και 1)— έκφρωτωσιν, φόρτωσις 15—30 Μαΐου.

«ΟΚΕΑΝΙΑ» (παναμ.) έκ Μπόνας 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Τάιν η Μίδδλεσερ προ 37)—, φόρτωσις 15—30 'Απρίλιοι.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ» έκ Πειραιώς 2600 τ. σιμέντων διά Τζέδδαν 45)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ» (Κοσταρ.) από Μόρφου Μπαϊ 8200 τ. μεταλλευμάτων διά Ρότερνταμ 52)6, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΝΙΚΟΛΑΣ» έκ Μπόνας 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Ρότερνταμ 34)6, μέ 2000 τ. φόρτωσιν είς τά 2)— και 2000 τ. έκφρωτωσιν είς τά 2)—, φόρτωσις 21 — 29 Μαΐου.

«ΜΑΓΚΝΑ» (σοσηδικόν) από 'Ασπρα Σπίτια 3000 τόν. βωξίτου διά Λονδίνον 53)6, μέ 500 τ. φόρτωσιν 1)— και 500 τ. έκφρωτωσιν 1)—, φόρτωσις 21 Μαΐου — 15 'Απρίλιοι.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ άπό Στρατώνι 6000 τ. μεταλλευμάτων δι' ΟΑ.γιαδίν 44)—, μέ 18 φόρτωσιν και 1200 τ. έκφρωτωσιν 2)6, φόρτωσις 5—15 'Απρίλιοι.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» έκ Σαβάνας 9500 τ. λιπασμάτων διά Νότιον Κορέαν, κατ' άποκοπήν δολ. 20.000 φίο, φόρτωσις 25 'Απρίλιον — 10 Μαΐου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ άπό Στρατώνι 4800 τ. μεταλλευμάτων διά Ρότερνταμ 44)—, μέ 600 τ. φόρτωσιν είς τά 1)8 και 1200 τ. έκφρωτωσιν είς τά 2)6, φόρτωσις τέλη 'Απρίλιοι — άρχας Μαΐου.

«ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗΣ» έκ Χανέλβας 5500 τ. μεταλλευμάτων διά Χάιφαν 42)6, μέ 800 τ. φόρτωσιν, 800 τ. έκφρωτωσιν, φόρτωσις 'Απρίλιον.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΕΑΠΙΣ» έκ Οδησσού 2400 τ. γαιανθράκων διά Πειραιά 28)—, φόρτωσις τέλη Μαΐου — άρχας 'Απρίλιου.

'Εξ Αύστραλίας, Ινδιών και 'Απω Άνατολής

«ΦΕΑΛΑΜΑ» (παναμ.) από Καράτσι 7400 τ. δρύζες διά Κολόμπο 50)—, μέ 750 τ. φόρτωσιν και 750 τ. έλευθερον έκφρωτωσιν, φόρτωσις 1—20 Μαΐου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ» (παναμ.) από Μορμούγκαρο 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Ρότερνταμ, Βλαστρίτικεν, 'Αμερίτερνταμ ή 'Υμουνέτεν 95)6, φόρτωσις 8—25 'Απρίλιοι.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΓΓΛΕΙΣΗΣ» από Μαζουλιπάταμ 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Γιαδάτα 85)— φίο (ό ναύλος πληρωτώσις είς δολάρια), μέ 500 τ. φόρτωσιν και 1200 τ. έκφρωτωσιν, φόρτωσις 15 'Απρίλιον — 15 Μαΐου.

«ΦΑΡΑΑ» από Κοιλδότταμ 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Νέαν 'Υρκην δολ. 14, μέ 700 τ. φόρτωσιν είς τά 19 θανάς και 1200 τ. έκφρωτωσιν είς τά δολ. 1.10, φόρτωσις 5 — 15 'Απρίλιου.

«ΑΤΤΙΚΗ» από Μογκαντίτισο 2700 τ. ί.ω. (φορτίον ίππων) διά Σουέζ, κατ' άποκοπή λίρας 15.000, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ» (Κοσταρ.) έκ 'Αρχαγγέλον 1900 στάνταρτ ζυλείας διά Λονδίνον 256)3 τό στάνταρτ, όψιν Καρδίφ 73)3 έξτα, φόρτωσις 25 Μαΐου — 10 'Ιουνίου.

«ΤΖΕΝΕΡΑ ΡΙΒΕΡΑ» (λιβερ.) έκ Ντάρμπαν 9900 τόν. γαιανθράκων δι' 'Άδεν 50)— φόρτη και στόουεντ, φόρτωσις 18 'Απρίλιον — 20 Μαΐου.

«ΑΚΤΗ» έκ Ντάρμπαν 9000 τόν. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρη η Μόμπιλ δολ. 8 φίο, 1000 τ. φόρτωσιν, 1200 τ. έκφρωτωσιν, φόρτωσις Μαΐου.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» από Σάντο Ντοριγκό 9800 τ. ζαχάρεων είς σάκους δι' 'Αμερί-

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

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

GENERAL MARINE SERVICES

(Est. 1938)

HEAD OFFICE:

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

II5-II7-II9 Riley Street
SYDNEY-AUSTRALIA

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

σαν — Ρότερντον ή "Αμπερτραμ 90") —, φόρτωσις 11—25 'Απριλίου. «ΜΕΡΑΙΝ» (λιβερ.) έκ Ντόρμπιτον 9600 τ. ζυγάρων εις σάκκους διά Λονδίνον ή Λίβερπουλ 85) —, όφιν δι' 'Αμερίσον—Ρότερνταν ή "Αμπερτραμ 79) —, με 1000 τ. έλευθεραν έκφρωσιν, φόρτωσις 10—30 'Ιουνίου.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΔΕΣΠΩ» (παναρ.) 10.900 τόννων ί.ω. (475.000 κ.π. διά δέματα, τοχύτης 10 μιλίων, με κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον έκ Βορείου Ειρηνικού εις Νότιον 'Αφρικήν 5—6 Μαΐου, 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον έκ Βορείου Ειρηνικού εις Νότιον 'Αφρικήν 5—6 Μαΐου, 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά 5 έως 6 μηνας, δαλ. 4, παράδοσις εις ένα μεταξύ Κέιπ Τάουν και Λορένζο Μάρκες ρείντζ.

«ΠΕΓΚΟΡ» (λιβερ.) 10.865 τόννων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, τοχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25—27 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά 5 έως 6 μηνας, δαλ. 3, παράδοσις εις Πουέρτο 'Ορτού 20 'Απριλίου—10 Μαΐου, έπαναπαράδοσις εις Νόρδερν ρείντζ ή άμερικανικόν λιμένα Κόλπου.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΡΟΔΟΣ» έξι Αύλωνας 9000 τ. πετρελαιοειδών διά Δάντοιγ 40) —, φόρτωσις όρχας 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τόν. πετρελαιοειδών δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ, με όφιν διά νήσους 'Ατλαντικού ή Νότιον 'Αμερικήν, καθώς και με όφιν τῶν ναυλωτῶν διά δύο ταξίδια από λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης διά Νόρδερν ρείντζ, 10% έπι πλέον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσις 5 'Απριλίου.

«ΕΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 11.500 τόν. πετρελαιοειδών δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ, με όφιν διά νήσους 'Ατλαντικού ή Νότιον 'Αμερικήν, καθώς και με όφιν τῶν ναυλωτῶν διά δύο ταξίδια από λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης διά Νόρδερν ρείντζ, 10% έπι πλέον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσις 5 'Απριλίου.

«ΖΙΝΙ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τόν. πετρελαιοειδών δι' ανατολικήν ακτὴν Νοτίου 'Αμερικῆς 25% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 17 Μαρτίου.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ» (λιβερ.) από Τρίνινταν 9500 τ. πετρελαιοειδών διά Σλιμέσταν, εἰς τὴν βάσιν τοῦ Σκέιλ, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΧΡΥΣΗ» (παναρ.) έκ Καλιφορνίας 28.000 τόν. πετρελαιοειδών δι' 'Ισπανίαν 42½% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 10—15 'Απριλίου.

«ΤΑΜΠΟΓΚΑ» (λιβερ.) 18.000 τόνων ί.ω. διά τοπικάς μεταφοράς Μαρκάτιμπο έπι ένα μῆνα, 750 λίρας ήμερηστικής, έναρξης όρχας 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ» (λιβερ.) 18.149 τόνων ί.ω. διά τοπικάς μεταφοράς Μαρκάτιμπο έπι ένα μῆνα, 750 λίρας ήμερηστικής, έναρξης 'Απριλίου.

«ΕΒΗΒ» (σημ. ἀμερ.) έκ λιμένων Περούκου Κόλπου 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι' 'Ισπανίαν 12½% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 23 'Απριλίου.

«ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ» (παναρ.) έκ λιμένων Περούκου Κόλπου 10.000 τ. πετρελαιοειδών δια Νότ. ή 'Ανατ. 'Αφρικήν 20% έπι πλέον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσις 1 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ» (λιβερ.) έκ λιμένων Περούκου Κόλπου 18.000 τόν. πετρελαιοειδών δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ, με όφιν Μεσόγειον, εἰς τὴν βάσιν τοῦ M.O.T., φόρτωσις 1—15 'Απριλίου.

«ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ» (λιβερ.) έκ λιμένων Περούκου Κόλπου 22.500 τ. πετρελαιοειδών

διά Σάντος 35% έπι έλαττον τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 12 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντζ 40% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 10—15 Μαρτίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ» (β'. τοξίδιον) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 16.500 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντζ 40% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1—15 Μαρτίου.

«ΜΙΧΑΗΛ» (σημ. ἀμερ.) ἀπό άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 15.000 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντζ, 5% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 16 Μαρτίου.

«ΣΑΝΜΠΗΜΟ» (λιβερ.) ἀπό άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 15.000 τ. πετρελαιοειδών διά Κούδαν 22½% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου φόρτωσις 29 Μαρτίου.

«ΜΙΧΑΗΛ Λ» (λιβερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.000 τ. πετρελαιοειδών διά Καλιφόρνιαν 50% έπι έλαττον τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 4 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ» (λιβερ.) έκ Λιδάνων 16.500 τ. πετρελαιοειδών διά 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 5% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 17.500 τ. πετρελαιοειδών διά ανατολικήν ὀπίνη Νοτίου 'Αμερικῆς 45% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 23 Μαρτίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (β'. τοξίδιον) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 17.500 τ. πετρελαιοειδών διά ανατολικήν ὀπίνη Νοτίου 'Αμερικῆς 45% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 19 'Απριλίου.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοειδών διά ανατολικήν ὀπίνη Νοτίου 'Αμερικῆς 45% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 30 Μαρτίου.

«ΧΡΙΣΤΙΝΑ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοειδών διά ανατολικήν ὀπίνη Νοτίου 'Αμερικῆς 45% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1 'Απριλίου.

«ΑΔΡΙΑΚΗΝ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοειδών διά ανατολικήν ὀπίνη Νοτίου 'Αμερικῆς 45% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 10 'Απριλίου.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΖΕΚΕΡ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοειδών διά ανατολικήν ὀπίνη Νοτίου 'Αμερικῆς 45% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 15 'Απριλίου.

«ΤΙΝΙ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοειδών διά ανατολικήν ὀπίνη Νοτίου 'Αμερικῆς 45% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 8 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 12.000 τ. πετρελαιοειδών διά Κριστοπούλου 40% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1 'Απριλίου.

«ΝΤΑΡΝΙΑ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 11.500 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντζ 45% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου (δύο συνεχεῖς τοξίδια) έναρξης 26 Μαρτίου.

«ΙΝΤΑΣΤΡΙΑΣ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντζ 42½% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 8 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤΕΣ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 12.000 τ. πετρελαιοειδών διά Κριστοπούλου 40% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1 'Απριλίου.

«ΑΤΤΑΚΟΣ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 11.500 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντζ 45% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου (δύο συνεχεῖς τοξίδια) έναρξης 26 Μαρτίου.

«ΤΙΝΙ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντζ 45% έπι έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 10 'Απριλίου.

«ΑΤΤΑΚΟΣ ΗΤΟΡΟΘΥ» (λιβερ.) έκ Καλιφορνίας, με όφιν από λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τ. πετρελαιοειδών δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ (τιμῇ ναύλου δύο ονεικονιώθη), φόρτωσις 15 'Απριλίου.

ATHANAS MAVROUDIS SHIPCHANDLER

P. O. Box
1227

ADEN

Cables:
"NASSOS,,

Fresh & Frozen Meats - Fruits - Fish - Vegetables
Always Available

Wines, Spirits, Cigarettes & Tobacco
Deck & Engine Stores.
Guaranteed Qualities - Prices Competitive
EFFICIENT SERVICE.

Tηλευραφική Διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said & Suez

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

XATZHMIXALΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευταὶ Υλικῶν καὶ Τροφίμων Ἑλ-
ληνικῶν, Ἀγγλικῶν, Ἀμερικανικῶν Πα-
ναματικῶν καὶ Σκανδιναվικῶν πλοίων.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ
«INTRASIT»

Κεντρικὸν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ 'Υποκατάστημα:

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

ΣΟΥΕΖ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΓΙΚ)

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

Telegram: AKROPOLIS

Telephone: 1556

ALEXANDROS LAMBIRIS
SHIPCHANDLER AND GENERAL MERCHAND
EXPORTERS AND IMPORTERS

MIGUEL REDONDO No. 60

HUEVA ESPANA

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ πλοῖα

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δεξ.)	έτ. «Ἄρτεμις»	17	3976	ἔφθ. Κωνστάντζαν 25 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ., Σιγάλας	04	2453	ἔφθ. Πειραιά 29 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 23 Μαρτ. διὰ Κέι Ούεστ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώρα»	54	8450	εἰς Σάντερλαντ, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	ἀργεῖ 'Αμπελάκι απὸ 30 Ἀπρ. 1953
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἔφθ. Κιουρασώ 16 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ. Χάιφαν 18 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X.' πατέρες	43	7239	ἔφθ. Σιμίζου 20 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6500	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 26 Μαρτ. διὰ Λάδσεντ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοτσάπης	20	844	ἔφθ. Κωνστάντζαν 26 Μαρτ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. 'Αναστασάτος	18	2858	ἔφθ. Κωνστάντζαν 14 Μαρτ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	εἰς Βόλον 28 Μαρτ., ύπό έκφρτωσιν
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή N. 'Αμερ.	53	3575	ἔφθ. Σάντος 25 Μαρτ.
ΑΚΤΗ	'Αδ. Λιβανού A.E.	44	7176	διῆλθε Παναμάν 20 Μαρτ. διὰ Κέππ Τάουν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7257	διῆλθε Λάδσεντ 16 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	άδ. Τσουρινάκη	20	1114	εἰς μεταφορὰς ἐν 'Ελλάδι
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7234	ἔφθ. Γουικάρο 20 Μαρτ.
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» A.E.	43	7229	διῆλθε Παναμάν 26 Μαρτ. διὰ Λονδίνου
ΑΛΙΚΗ Π.	'Απ. Πεζᾶς	44	7212	εἰς θέσιν 4 B. καὶ 60 A., Μαρτ. 22 διὰ Κόντινεντ
ΑΜΕΡΙΚΗ	A. Λουζης	43	7176	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 26 Μαρτ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαζαρός & Πατέρες	42	7177	ἔφθ. Καράτσι 14 Μαρτ.
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζᾶς	44	7257	ἀνεχ. Κοκούμπο 18 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κονδύλη	42	7191	διῆλθε Τρίνινταν 13 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» A.E.	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΤΙΟΠΗ (δεξ.)	«Νιάρχος» A.E.	14	4046	ἀργεῖ 'Αμπελάκι απὸ 16 Μαΐου 1954
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαζαρός & Πατέρες	43	7176	διῆλθε Παναμάν 26 Μαρτ. διὰ Κορέαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	A. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	29	6022	ἔφθ. Αμβούργον 26 Μαρτ.
ΑΡΓΩ	'Ελληνικόν Δημόσιον	18	5532	ἀργεῖ Πειραιάς ἀπὸ 3 Μαρτ. 1954
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» A.E.	41	7460	διῆλθε Τρίνινταν 18 Μαρτ. διὰ Ριόν Ιανείρου
ΑΡΤΕΜΙΣ	Μάρκος Νομικός	52	13415	διῆλθε Τζιμπούτι 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	«Έκταρος Δρακούλης	43	7176	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 26 Μαρτ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7227	ἀνεχ. Κοκούμπο 18 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Xρ. Μαυράκης	43	2400	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΤΙΚΗ	I. M. Καρράς	44	7176	ἀργεῖ 'Αμπελάκι απὸ 16 Μαΐου 1954
ΑΥΡΑ	'Εθ. Γραμ. 'Ελ.—'Αμερ.	27	20563	διῆλθε Παναμάν 26 Μαρτ. διὰ Κορέαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	N. Πούπαλος καὶ Σία	11	1881	ἔφθ. Πάντα Καρντόν 23 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	«Ελληνική» A.E.	38	1894	διῆλθε Τρίνινταν 17 Μαρτ. διὰ Τεργέστην
ΒΕΛΓΙΟΝ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	ἀνεχ. Ντεμεράρα 22 Μαρτ. διὰ Παραμαρίμπο
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	«Ελληνική» A.E.	44	1923	διῆλθε Σουεζ 20 Μαρτ. δι' Ερυθρὰν Θάλασσαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Γ. Νικόλαου»	22	3846	ἔφθ. Βαλτιμόρη 25 Μαρτ.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	«Ελληνική» A. E.	45	1918	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	'Άδ. Γράτσου	44	7176	ἀνεχ. Πόρτ Συδάν 24 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	ἀνεχ. Κωνσταντινούπολιν 24 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Λουκᾶς Γ. Μάτσας	22	902	ἔφθ. Βορέμην 25 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓ. ΜΑΤΣΑΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	ἀνεχ. Πύλην 24 Μαρτ. (εἶτα Συρνηνην)
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	'Άδ. Ανδρεάδη	43	7233	ἔφθ. Ρότερνταν 25 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	'Άρκουλης	42	486	ἔφθ. Αμβούργον 24 Μαρτ.
ΓΚΡΑΣΧΟΛΑ (ψυγείον)	Σ. Νιάρχος	54	20992	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	N. Παπαδάτος	18	1176	διῆλθε Παναμάν 22 Μαρτ. διὰ Κύπρου
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδις 24 Μαρτ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ.	'Αλεξάνδρος — Δούκας	23	1634	ἔφθ. Βορδώ 14 Μαρτ. καὶ Πειραιά 29
ΔΑΝΑΗ	'Άδ. Συνιδιούν	24	2740	διῆλθε Σουεζ 26 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	Yiοὶ Δ. Ιγγλέση	18	5275	εἰς Πειραιά 31 Μαρτ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Π. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Μαρτ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ	έτ. Βεργωτῆ	44	7232	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 24 Μαρτ.
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7229	ἔφθ. Ντούπλα 20 Μαρτ' (δι' Αμβέρσαν)
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Διοι. Πατέρες	55	6500	διῆλθε Ρότερνταν 21 Μαρτ. διὰ Δουγκέρκην
ΔΙΡΦΥΣ	'Άδ. Πατέρα	43	7232	ἔφθ. Βηρυττόν 19 Μαρτ.
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	20	1603	ἀνεχ. Μπέλλιγκαμ 14 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανού	37	4839	ἀνεχ. Γκάλιεσταν 23 Μαρτ. διὰ Χάιφαν
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7256	εἰς Σάουθ Σλήδς, ύπό συμπλήρωσιν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	27	4163	ἔφθ. Χάιφαν 23 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκωνάς A.E.	44	7253	ἀργεῖ Πειραιᾶτις ἀπὸ 31 Δεκ. 1952
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	'Άδ. Κουλουκούντη	38	5548	διῆλθε Πύλων Μπρούκο 22 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	ἀνεχ. Τρίνινταν 19 Μαρτ. διὰ Μόμπιλ
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού — Πρίντεζη	21	1549	ἀνεχ. Ρότερνταν 20 Μαρτ. διὰ Χάιφαν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	'Άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἔφθ. Σταθάτον 20 Μαρτ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαμίδης	43	7176	ἀνεχ. Πειραιάτις ἀπὸ 31 Δεκ. 1952
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» A. E.	36	6281	διῆλθε Πύλων Μπρούκο 22 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμανού	44	7207	ἀνεχ. Τρίνινταν 19 Μαρτ. διὰ Μόμπιλ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7254	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 25 Μαρτ. διὰ Νίκαιαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	Καδιώ Σιγάλα	43	7176	ἔφθ. Κάρδιφ 28 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A.E.	43	7256	εἰς Σπαλάτων 20 Μαρτ.
ΕΛΠΙΣ	A. Πρίντεζης	19	1492	ἔφθ. Κωνικούλων 25 Μαρτ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» A.E.	43	7253	διῆλθε Πάντα Καρντόν 21 Μαρτ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρετ. — Σταθάτος	44	7198	εἰς θέσιν 9 B. καὶ 68 A., Μαρτ. 27 διὰ Μασσαλίαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδιώ Σιγάλα	21	2369	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 25 Μαρτ. διὰ Νίκαιαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» A.E.	43	7194	ἔφθ. Λουάντα 14 Μαρτ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Yiοὶ Πέτρου Γούλανδρή	43	7244	ἔφθ. Γκάρτον 21 Μαρτ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	«Άδ. Γουλανδρή»	18	3553	εἰς θέσιν 9 B. καὶ 68 A., Μαρτ. 27 δι' Αγγλιαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7250	διῆλθε Θέουταν 22 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 28
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Άδ. Κουλουκούντη	38	5548	ἀνεχ. Βέρα Κρούζ 23 Μαρτ. διὰ Νέαν Όρλεάνην
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφδές	44	7203	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Μαρτ. διὰ Νέαν Όρλεάνην
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	19	1492	ἀνεχ. Πειραιά 25 Μαρτ. δι' Οδησσόν
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» A.E.	44	7257	ἔφθ. Μανιλάν 25 Μαρτ.
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A.E.	37	4815	ἔφθ. Ληφτ 13 Μαρτ.
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρεὺς» A.E.	30	4123	διῆλθε Σουεζ 16 Μαρτ. διὰ Τζέδδαν
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	διῆλθε Γιοκοχάμαν 23 Μαρτ.
ΙΓΓΟΡ	Άπ. Πεζᾶς	43	7207	ἀνεχ. Λαττίλ Πέντρο 24 Μαρτ. διὰ Μπατάτον Ρούζ
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υἱών Δ. Ιγγλέση	42	7035	εἰς θέσιν 53 B. καὶ 4 Δ., Μαρτ. 27 δι' Αγγλιαν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	'Άδ. Γουλανδρή	44	7176	διῆλθε Θέουταν 22 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 28
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνά» κλπ.	44	10441	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ. διὰ Βαγκούθερ
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκᾶς Νομικός	28	1594	ἀνεχ. Βέρα Κρούζ 23 Μαρτ. διὰ Νέαν Όρλεάνην
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & 'Αδ. K. X.' πατέρες	43	7255	διῆλθε Γιβραλτάρ 14 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	εἰς θέσιν 11 B. καὶ 56 A., Μαρτ. 22 δι' Οζάκαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	'Άδ. Κουλουκούντη	43	7229	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαρτ. διὰ Καράτσι
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» A.E.	39	5215	«Ιδε : ΕΛΛΗΝ», σημαία Κοσταρίκας

ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	'Άδ. Γράτσου	45	7260	άνεχ. Βαλτιμόρη 26 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΚΕΧΡΕΑ	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	Σιδώνα 23 Μαρτ. διά Καρθαγένην
ΚΡΗΤΗ	Θ. 'Επιφανειάδη	44	7224	άνεχ. Τρίνινταντ 19 Μαρτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Ν. Κονδύλης	44	7253	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 16 Μαρτ. διά Ριτζέκαν
ΚΟΡΩΙΟΝ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	άνεχ. Τακόμα 16 Μαρτ. δι' Ιντσόν
ΚΡΙΟΣ	σδ. Γουλανδρή	24	4693	άνεχ. Σαΐν Τζών 19 Μαρτ. διά Λουτόπερρυ
ΚΥΠΡΟΣ (θεξιμ.)	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Τρίνινταντ 24 Μαρτ. διά Μόρρισιβιλ
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	έτ. «Τρανσπετρόλ»	20	6416	διηλθε Σουέζ 12 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΥΜΑ	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαί	11	7537	άνεχ. Φράμπαντ 23 Μαρτ. διά Πειραιά
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	'Αδ. Λιβανού Α.Ε.	43	7244	άνεχ. Κούδων 9 Μαρτ. διά Μαρόκον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	'Αδ. Κ. Πατέρα	43	7223	διηλθε Γιδραλτάρ 14 Μαρτ. διά Ριτζέκαν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	έφθ. Ιτέαν 20 Μαρτ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	Ν. 'Απόδιακος	45	7176	έφθ. Τεργέστην 11 Μαρτ.
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αδ. Λώς	43	7176	είς θέσιν 39 Β. και 51 Δ. Μαρτ. 21 διά Χάμπτον ρόδς
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	'Αλεξάτος — Δούκας	25	965	έφθ. Πειραιά 25 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θεόδ. Τεργιάλος	43	7176	έφθ. Πρόδυντες 22 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Μπουένος "Άύρες 12 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	22	1535	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Μιχαλινάς» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Νταλχάσου 18 Μαρτ. διά Νέαν, Ορλεάνην
ΛΟΥΛΑ	Εύγγ. & Μ. Νομικός	43	7229	είς μεταφοράς εν Έλλαδι
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	Δ. Κοτσάντης κλπ.	43	1075	διηλθε Γιδραλτάρ 24 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΙΩΤΙΣ	«Ελιδανός» Α.Ε.	45	7176	είς Μπουένος "Άύρες από 10 Φεβρ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Άδ. Συνοδινού	19	3911	άνεχ. Μόμπιλ 25 Μαρτ. διά Πουέρτο Όροντας
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Κολόμπο 21 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (θεξ.)	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	είς μεταφοράς Άρούμπας — Μαρακάϊμπο
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	έτ. Χανδρής	21	6784	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	'Άδ. Λώς	43	7244	έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187	άνεχ. Κούδων 9 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΜΑΡΙΑΜ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. Καλκούτα 7 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7258	άνεχ. Πειραιά 15 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (θεξ.)	έτ. «Ματεζόλιας	20	6546	άργει Πειραιά από 28 Φεβρ., έπισκευή
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μάρκος Νομικός	53	11577	άνεχ. Μοντεβίδεο 22 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Μιχ. Καραφάγεργης	22	1175	άνεχ. Δουγκέρκην 24 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	'Άδ. Κουλουκουντής	38	5548	άνεχ. Χούλλ 26 Μαρτ. διά Βαρκελώνη
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Ηλιός»	44	7254	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 Μαρτ. διά Χάδρην
ΜΕΝΤΩΡ	Ν. Νικολέρης	16	2081	άργει Πειραιά 31 Μαρτ., έπισκευή
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	*Εκτω Κ. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Βασσάρον 22 Μαρτ. (δι' Άμβούργον)
ΜΙΧΑΗΛ	έτ. Χανδρή	24	1435	άργει Πειραιά από 10 Ιαν. 1954
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7260	διηλθε Γιδραλτάρ 1 Μαρτ. διά Κόλπον
ΜΥΚΗΝΑΙ	Ν. Εύσταθης	44	7176	έφθ. Λιθερπούλ 25 Μαρτ.
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	«Ελλ. Γραμμή Ν. 'Άμερ.	34	2709	διηλθε Νίτον 25 Μαρτ. διά Πειραιά
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Ντέλ Κάριμπη»	43	7176	διηλθε Γιδραλτάρ 20 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	Ίω. Καρράς	44	7247	άνεχ. Ήμεδεν 23 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΔΩΝ	'Άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Βοστώνη 25 Μαρτ. διά Μπρεμερχάφεν
ΝΕΣΤΟΣ	έτ. «Εύνενία»	43	7230	διηλθε Σιγκαπούρην 19 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν
ΝΗΡΕΥΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7231	άνεχ. Μορμουγάκο 22 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΝΙΚΟΛΑΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Λιθερπούλ 27 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Κ. Πατέρας & Σίσι	43	7176	άνεχ. Μπόναν 26 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Γ. Βατικιώτης	11	1459	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 18 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	'Άδ. Σιτινά	43	7254	διηλθε Ήσουτον 37 Β. και 5 Α. Μαρτ. 21 διά Σεμένους
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.	Ε. Κουλουκ. — I. Καΐρης	43	7254	άνεχ. Είδενονμάουθ 14 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	«Μιχαλίδης» Α.Ε.	42	7167	είς Μίδδλεμπρο από 23 Φεβρ.
ΟΛΑΓΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	είς Θενίου 37 Β. και 5 Α. Μαρτ. 21 διά Σεμένους
ΟΝΤΡΥ	Έμπρο. — 'Εφοπλιστική	44	7176	άνεχ. Καΐρης 24 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7235	διηλθε Παναμάν 19 Μαρτ. διά Κάμπντεν
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούδης	17	3704	άνεχ. Βακαμάτου 20 Μαρτ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	έφθ. Λιθόρο 10 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	Κ. Πατέρας & Σίσι	43	7176	άργει Ελευσίνα από 4 Σεπτ. 1952
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Γ. Βατικιώτης	11	1459	έφθ. Αμέρερσαν 2 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	'Άδ. Σιτινά	43	7254	άνεχ. Λός "Αντέλες 17 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ε. Κουλουκ. — I. Καΐρης	43	7254	διηλθε Σουέζ 10 Μαρτ. διά Κόρραμ Σάχρ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Μιχαλίδης» Α.Ε.	42	7167	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 25 Μαρτ. δι' Εμδεν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Π. Λαιμόδης	20	5194	έφθ. Χούλλ 17 Μαρτ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάντης	20	1337	άνεχ. Μασσαλίαν 23 Μαρτ. διά Σφάξ
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Γερακινήν 25 Μαρτ. (δι' Άμβούργον)
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7253	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον) 19 Μαρτ.
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	άργει Ρόττερνταμ από 3 Απρ. 1953
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. *Εμπειρίκος	45	3822	έφθ. Αντίλλας 20 Μαρτ.
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III. (τάνκ.)	Μ. Νομικός	43	10448	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	ΥΙΟΙ Π. Γουλανδρή	44	10448	άνεχ. Ντόγκες 23 Μαρτ. διά Παλέρμο
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	έφθ. Είδονμάουθ 20 Μαρτ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνάς»	44	7207	άνεχ. Σουάν 20 Μαρτ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	άργει Αμπελάκι από έτων
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	έφθ. Κωνστάντζαν 24 Μαρτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)	Κ. Π. Λαιμόδης	20	1765	είς Αμστερτάμ, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΡΩΤΕΥΣ (θεξ.)	Γαγάντης	20	16500	είς Ερμύθραν Θάλασσαν 2 Μαρτ.
ΡΙΤΑ	ΥΙΟΙ Δ. Ιγγλέση	43	1412	έφθ. Βενετίαν 10 Μαρτ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	έτ. «Γαλοίδιας»	45	7253	άνεχ. Καλάμα 22 Μαρτ. δι' Άμβούργον
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	άνεχ. Λίθανον 17 Μαρτ. διά Ριτζέκαν
ΡΟΔΟΣ (θεξ.)	έτ. «Τοανσπετρόλ»	18	5563	έφθ. Μασσαλίαν 23 Μαρτ. (διά Πειραιά)
ΡΩΜΥΛΙΑ	έτ. «Ελμές»	18	1593	διηλθε Τζιμπούτι 12 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΜΟΣ	ΥΙΟΙ Δ. Ιγγλέση	43	7177	διηλθε Κρίστομπαλ 19 Μαρτ. διά Χούλλ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Σεβαστή Κ.	43	7176	έφθ. Πειραιά 13 Μαρτ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Α. Πρίνετζης	28	1660	έφθ. Σουάν 27 Μαρτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	Νικ. Παπαδάτος	22	2201	διηλθε Θέσουταν 24 Μαρτ. διά Ριτζέκαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7224	διηλθε Σουέζ 20 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	Ίω. Κουμανταρος	44	7176	άνεχ. Αμβούργον 2 Μαρτ. διά Κούδων
ΣΥΡΟΣ	Άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	έφθ. Βαλτιμόρη 10 Μαρτ., έπισκευή
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Δ. Γεωργόπουλος	43	7231	είς μεταφοράς Άρούμπας — Μαρακάϊμπο
ΤΡΙΤΩΝ	Εύγενία Ι. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.	Κ. Γράτσοι	44	7250	άνεχ. Τάιν 19 Μαρτ. διά Μεξικόν
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Κληρ. 'Αθ. Κουλόρα	30	4557	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 26 Μαρτ. (διαταγάς)
ΦΛΩΡΙΝΑ	Λουκάς Νομικός	21	1783	διηλθε Σουέζ 26 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΦΡΑΓΚΙΣ	Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	είς ταξιδιώτικη Κύπρου — Αργυροστολίου
ΦΩΤΕΙΝΗ	Θ. Σταφύλοπατης	27	757	άνεχ. Πόρτ "Εβεργκλαντ 4 Μαρτ. διά Ριτζέκαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	Ι. Μ. Καρράς	44	7176	άνεχ. Αμέρερσαν 26 Μαρτ. διά Σδαν Ντομικό
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	44	7256	άνεχ. Χούλλ 26 Μαρτ. διά Μονράδιον
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 Μαρτ. διά Βαγκούμερ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7256	άνεχ. Σάντερλαντ 24 Μαρτ. (δοκιμα)
ΨΑΡΑ	Άπ. Πεζάς	55	6200	διηλθε Πούλο Σάμπτον 10 Μαρτ. διά Κιοσιούγκ
	'Αναστασίου Φαφαλίδης	45	7255	

Τὰ ύπο ξένας σημαίας

ΑΒΑΝΣ		21	3271	εφθ. Πειραιά 22 Μαρτ.
ΑΓΑΘΗ		44	7158	εφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 22 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοστ.)		21	1173	άνεχ. Βηρυττὸν 21 Μαρτ. διὰ Σμύρνην
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		17	1288	άνεχ. Κάστρο Ούρωτάλες 20 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		10	1471	άργει Ἀμπελάκι ἀπὸ ἔτους
ΑΓΚΕΛΕΑ (Κοστ.)		25	2310	ἔφθ. Κων) πολιν 21 Μαρτ. (διὰ Σμύρνην)
ΑΔΑΜΑΣ		43	7265	άνεχ. Χάμππον ρόδις 12 Μαρτ. διὰ Τουρκίαν
ΑΖΙΑΝ		43	7223	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβερ.)		43	7238	διῆλθε Τρίνινταντ 23 Μαρτ. διὰ Μπατόν Ρούζ
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ		43	7224	διῆλθε Κέιπ Τάουν 21 Μαρτ. διὰ Μοντεβίδεο
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		43	7239	ἔφθ. Ρίον Ιανέιρον 24 Μαρτ.
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)		53	13752	άνεχ. Νέαν Υόρκην 22 Μαρτ. διὰ Ταμπίκο
ΑΖΟΥΕΡΟ		44	7176	ἔφθ. Λουδίνιον 20 Μαρτ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κοστ.)		20	5227	ἔφθ. Ιργουέλι 26 Μαρτ.
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)		44	7161	ἔφθ. Λονδίνιον 14 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)		54	18784	άνεχ. Λάς Πάλμας 20 Μαρτ. διὰ Παλέρμον
ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.)		44	7242	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Μαρτ. διὰ Βαγκούνιον
ΑΙΑΣ		29	5218	ἔφθ. Βίλλαν Κονσιτούσιον 25 Μαρτ.
ΑΙΑΣ (Κοσταρ.)		22	1057	ἔφθ. Κωνστάντζαν 18 Μαρτ.
ΑΙΓΕΥΣ (λιβερ.)		42	7242	άνεχ. Γκάλεστων 23 Μαρτ. διὰ Μπαρραγκούιλλα
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.		43	7176	άνεχ. Λός Αντζέλες 15 Μαρτ. δι' Εϊδονυμάσιθ
ΑΙΜΙΛΙΑ (λιβερ.)		44	7259	ἔφθ. Περούδιαν 21 Μαρτ.
ΑΙΟΛΟΣ (λιβ. δεξ.)		43	10459	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 18 Μαρτ. διὰ Χιούστον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·ΥΛΟΡ		44	7286	άνεχ. Κούδαν 23 Μαρτ. δι' Οδησσόν
ΑΙΝΟΣ		44	1935	ἔφθ. Βαλτιμόρην 25 Μαρτ.
ΑΙΝΟΣ (λιβερ.)		20	3610	ἔφθ. Νόρτεγχαρ 24 Μαρτ.
ΑΙΤΝΑ (λιβερ.)		43	7218	διῆλθε Τρίνινταντ 13 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέιρον
ΑΚΟΥ·ΤΑΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.)		45	10648	άνεχ. Πέροις 15 Μαρτ. διὰ Κιουρασώ
ΑΚΡΙΤΑΣ (λιβερ.)		42	7025	εἰς θέσιν 35 Β. καὶ 28 Δ. Μαρτ. 25 διὰ Ρόττερνταμ
ΑΚΡΟΝ (Χοιδ.)		44	7158	ἔφθ. Σουάν 26 Μαρτ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ		28	5133	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 Μαρτ. διὰ Γδύνιαν
ΑΚΤΙΟΝ (λιβερ.)		43	7213	ἔφθ. Νέαν Ορλέανην 23 Μαρτ.
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)		25	2323	άνεχ. Γκρανδίλι 23 Μαρτ. διὰ Καζαπτλάγκαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)		18	5599	άργει Φάλμουθ ἀπὸ 16 Ἀπρ. 1953
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)		53	7409	ἔφθ. Μουρόραν 19 Μαρτ.
ΑΛΚΗΣ (λιβερ.)		42	7176	άνεχ. Κάρδιφ 22 Μαρτ. διὰ Χάμππον ρόδις
ΑΛΚΙΜΟΣ		43	7176	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 22 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΑΛΚΥΩΝ (λιβερ.)		44	7163	ἔφθ. Ντώρμπον 11 Μαρτ.
ΑΛΛΥ (λιβερ.)		12	3962	ἔφθ. Μπέργκεν 22 Μαρτ. (διὰ Ρόττερνταμ)
ΑΛΜΠΑ		44	7195	ἔφθ. Χάλιφαξ 25 Μαρτ.
ΑΛΦΕΥΣ (λιβ. δεξ.)		43	7221	εἰς Πούντα Καρρότον 5 Μαρτ.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)		18	8703	ἔφθ. Πέραμα 14 Μαρτ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ		45	7201	ἔφθ. Χούλι 27 Μαρτ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβερ.)		44	7144	άνεχ. Αμέρερσαν 19 Μαρτ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιβερ.)		43	7306	άνεχ. Πρόδιντενς 11 Μαρτ. διὰ Βενεζουέλαν
ΑΝΑΞ (λιβερ.)		55	6462	ἔφθ. Χάλιφαξ 21 Μαρτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.		29	4913	ἔφθ. Μπουένος Αὔρες 25 Μαρτ.
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιβερ. δεξαμ.)		43	7208	ἔφθ. Αμέρερσαν 26 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ (λιβερ.)		43	7229	άνεχ. Αμέρερσαν 24 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπουν
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.)		53	18736	άνεχ. Νέαν Υόρκην 16 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)		53	17800	διῆλθε Σουέν 26 Μαρτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)		53	18713	εἰς θέσιν 15 Ν. καὶ 78 Δ. Μαρτ. 14 διὰ Γκουΐντερο Μπαίη
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)		53	17800	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)		53	18735	άνεχ. Αμέρερσαν 22 Μαρτ. διὰ Χάμππον ρόδις
ΑΝΝΑ Κ. (λιβ.)		54	6112	διῆλθε Ντακάρ 20 Μαρτ. διὰ Μπουένος Αὔρες
ΑΝΝΑ		21	4358	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 22 Μαρτίου
ΑΝΝΙΤΣΑ		45	7149	άνεχ. Λίβερπούλ 26 Μαρτ. διὰ Σουάν
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.		44	7258	ἔφθ. Ρόττερνταμ 20 Μαρτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.		44	7070	ἔφθ. Κων) πολιν 13 Μαρτ. (εἴτα Βραΐλαν)
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.		08	1763	άνεχ. Χάμππον ρόδις 14 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
ΑΝΤΡΕ		43	7176	ἔφθ. Μοριουγκόν 14 Μαρτ.
ΑΝΤΟΝΥ		44	7126	εἰς θέσιν 44 Β. καὶ 34 Δ. Μαρτ. 22 διὰ Χάμππον ρόδις
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιβερ.)		43	7244	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 21 Μαρτ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (δύνδυρ.)		44	7176	διῆλθε Ντακάρ 16 Μαρτ. δι' Αμστερνταμ
ΑΡΕΤΗ Σ.		28	5061	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 27 Μαρτ. διὰ Τεργέστην
ΑΡΕΤΗ		20	3330	διῆλθε Τρίνινταντ 4 Μαρτ. διὰ Μπείραν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χοιδ.)		43	7191	άργει Αμέρερσαν ἀπὸ 15 Αὔγ. 1953
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		38	10277	άνεχ. Λορέντο Μάρκες 12 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)		43	7244	άργει Αμστερνταμ ἀπὸ 29 Σεπτ. 1953
ΑΡΙΩΝ (λιβερ.)		40	10224	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 22 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΡΙΩΝ		42	7212	ἔφθ. Μπουένος Αὔρες 24 Μαρτ.
ΑΡΙΩΝ (Κοστ.)		19	5672	άνεχ. Βηρυττὸν 18 Μαρτ. διὰ Κωνστάντζαν
ΑΡΗΣ (Κοστ.)		28	1707	διῆλθε Κων) πολιν 23 Μαρτ. δι' Αλεξανδρειαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)		22	1498	ἔφθ. Βρέμπην 25 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΡΜΑΡ (λιβερ.)		53	18288	διῆλθε Παναμάν 21 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΡΟΖΑ		43	7273	άνεχ. Τρίνινταντ 23 Μαρτ. διὰ Πόρτ Αλφρεντ
ΑΡΣΕΝΑ		43	7246	άνεχ. Ντεμεράρα 25 Μαρτ. διὰ Τρίνινταντ
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιβερ.)		43	7176	άνεχ. Σάν Αντώνιον 9 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)		45	7255	ἔφθ. Χάλιφαξ 22 Μαρτ.
ΑΡΧΑΝΑΞ (λιβερ.)		43	7176	άνεχ. Βαγκούνιερ 23 Μαρτ. διὰ Κωνστάντζαν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ		44	7288	διῆλθε Βρέμπην 24 Μαρτ. διὰ Γδύνιαν
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβερ.)		44	7157	ἔφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 25 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛΑ (Κοσταρ.)		44	7161	διῆλθε Θέουταν 23 Μαρτ. διὰ Βενετίαν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ		43	7247	ἔφθ. Χάμππον ρόδις 24 Μαρτ.
ΑΣΠΙΡΕ·ΙΤΟΡ (λιβερ.)		28	4809	διῆλθε Θέουταν 23 Μαρτ. διὰ Βενετίαν
ΑΣΤΡΩΝ		44	7210	ἔφθ. Μπουένος Αὔρες 13 Μαρτ.
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)		42	7176	διῆλθε Κολόμπο 22 Μαρτ. διὰ Βηγυττόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (επιδιφρ.)		25	4853	άνεχ. Μπουένος Αὔρες 25 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΑΤΤΙΚΗ		22	5856	άνεχ. Χάμππον ρόδις 22 Μαρτ. διὰ Λάδσεντ
ΑΤΤΙΚΟΣ (λιβερ. δεξ.)		27	5214	άνεχ. Φίλαδελφειαν 24 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)		44	10702	άνεχ. Χάμππον ρόδις 22 Μαρτ. διὰ Λάδσεντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)		54	11815	άνεχ. Μόλι 19 Μαρτ. διὰ Φουζίκι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ		54	11307	διῆλθε Παναμάν 15 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ		43	7176	έφθ. Γένοβας 25 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβ.)		43	7176	άνεχ. Ήστ Λόντον 24 Μαρτ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβερ.)		49	17094	άνεχ. Νέαν Υόρκην 24 Μαρτ. διὰ Κιουρασώ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ (λιβερ. δεξ.)		54	10800	άνεχ. Νέαν Υόρκην 24 Μαρτ. διὰ Κιουρασώ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Σεμισίους 24 Μαρτ. (δι' Αγγλίαν)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 Μαρτ. διά Νταγκάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	13200	διήλθε Πόρτ Σαιδ 26 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	11322	έφρει Γένοβαν ἀπό 18 Φεβρ., ζημία
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	11248	άνεχ. Σιδώνα 19 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	11248	άνεχ. Αμβέρσαν 24 Μαρτ. διά Τρίπολιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12696	άνεχ. Ράς Τανούρα 11 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12712	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7200	άνεχ. Λόδς 'Αντζέλες 12 Μαρτ. διά Καβασάκι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	52	10930	άνεχ. Βαλτιμόρην 19 Μαρτ. διά Πούντα Καρντόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	50	8679	έφθ. Κιουρασώ 16 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Τρίνινταντ 17 Μαρτ. διά Ντώρμπταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	48	10928	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 11 Μαρτ. διά Πούντα Καρντόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	10908	άνεχ. Σάντος 10 Μαρτ. διά Τρίνινταντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Χιροχάτα 17 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	διήλθε Σουέζ 13 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα	45	7160	άνεχ. Κούδαν 11 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	διήλθε Τζιμπούτι 5 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΥΡΑ	έτ. «Πάλμεσα	42	7236	έφθ. Βαλτιμόρην 25 Μαρτ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	έφθ. Σάο Λουΐζ 20 Μαρτ.
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζο»	44	7198	διήλθε Θέσευταν 9 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)	έτ. «Αϊλα»	42	7010	έφθ. Γκουαγιακίλλ 25 Μαρτ.
ΒΑΛΕΝΣΙΑ (παν.)	έτ. «Νοεύθα Βαλένσια»	44	28738	άνεχ. Βαγκούμπερ 24 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΒΑΛΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	εις θέσιν 47 Β. καὶ 29 Δ., Μαρτ. 26 διά Λίθερπουλ
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνα»	44	7176	άνεχ. Χιροχάτα 17 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΒΑΡΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7180	διήλθε Σουέζ 13 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάτος»	43	7067	έφθ. Σαβόναν 24 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΣΑΟΥΔ Α'	(ἀραβ.)	43	28738	άνεχ. Βίλμιγκτων (Η.Π.Α.) 23 Μαρτ. διά Γάνδην
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Νοεύθα Βίστω»	64	10900	άργει 'Αμβούργον ἀπό 1 Νοεμ.
ΒΕΛΛΑ	έτ. «Γκράντε»	20	2770	άνεχ. Πέρσιον 24 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΒΕΝΕΡΕ·Ι·ΤΩΡ (λιβερ.)	έτ. «Οσεάνικα	43	7244	έφθ. Κοσσίν 4 Μαρτ.
ΒΕΝΟΥΣ (δινδουρ.)	έτ. «Γκόλιπτο»	20	7631	άνεχ. Αμστερνταμ 23 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΙΒΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	21	6872	έφθ. Χόγκ Κόγκ 18 Μαρτ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρτσαμάντε»	52	11362	έφθ. Νοβορωσίσκην 23 Μαΐου
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβερ.)	έτ. «Ινσουλάρη»	44	7159	έφθ. Αρούμπαν 30 Μαρτ.
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Γκουάμπο»	40	8122	διήλθε Λάδσεντ 27 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	έφθ. Περουδίαν 22 Μαρτ.
ΓΑ·Υ·ΕΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Θήσατρ»	43	7304	διήλθε Σουέζ 18 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούνα»	43	7156	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Μαρτ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γροντάς»	43	7271	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιβερ.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άνεχ. Μαγιάλταν 23 Μαρτ. (διαταγάς)
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιβερ.)	έτ. «Ράτλαντ»	44	7251	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Μίραμάρη»	18	5265	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 25 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζέλια»	27	5586	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόβιος	51	5739	έφθ. Κωνσταντζαν 24 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μερίντιαν»	19	5405	άνεχ. Αμέρικαν 24 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ 'Οίλα»	54	18790	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 17 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκοέτας»	43	7273	διήλθε Σαβόναν 24 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Αρκούλη»	22	1871	έπτοδισεν εἰς Λορέντζο Μάρκες 19 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Μαρτ. διά Βαγκούμπερ
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόποτα»	43	7207	έφθ. Βομβάνη 9 Μαρτ.
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Νάντην
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιβερ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	άνεχ. Σαβόναν 24 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΚΑΣ. Μ. (δινδουρ.)	έτ. «Νηρέυς»	30	9097	έρρυμουλκήθη εἰς Νέαν 'Υόρκην 10 Μαρτ.
ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ (δεξ.)	έτ. «Οδερου Τάνκερ»	43	10448	άργει Μπιωνάρης ἀπό 12 Ίουλ. 1954
ΓΚΛΑΝΤΙΕ·Ι·ΤΩΡ	έτ. «Πλάμαρη»	43	7263	άνεχ. Λόδς 'Αντζέλες 20 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΛΑΡΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Μίντ 'Άτλαντικ»	43	7248	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 12 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	έτ. «Καράρετο»	44	7247	διήλθε Παναμάν 15 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20321	διήλθε Σουέζ 26 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ·Ι·Σ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	27812	έφθ. Ούμη Σαΐδ 26 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20430	εἰς Κίελον, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ·Ι·ΝΤΑΝΣ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20430	εἰς 'Αμβούργον, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	22000	εἰς θέσιν 45 Β. καὶ 8 Δ., Μαρτ. 27 διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	53	20600	διήλθε Σουέζ 15 Μαρτ. διά Περσίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ·Ι·Σ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	διήλθε Σουέζ 15 Μαρτ. διά Περσίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20536	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20125	εἰς 'Αμβέρσαν, υπό άνασυγκόλλησιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Χάρηρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διήλθε Σουέζ 22 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20355	άνεχ. Ήποχαν 24 Μαρτ. διά Λίβανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ. δ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20355	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 19 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΔΑΦΝΗ (λιβ.)	έτ. «Τρανσιτεσάνικα»	54	5985	έφθ. Μουρόραν 23 Μαρτ.
ΔΕΛΦΙΝ (λιβ.)	έτ. «Χίαν»	45	7359	διήλθε Θέσευταν 22 Μαρτ. διά Μπάρι
ΔΕΛΦΟΙ (λιβερ.)	έτ. «Ρίο 'Αντον»	45	7252	άνεχ. Λόδς 'Αντζέλες 17 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπτα»	44	7192	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαρτ. διά Βίλμιγκτων
ΔΕΣΠΟ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	διήλθε Σαβόναν 24 Μαρτ. διά Βίλμιγκτων
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Στενιές»	20	4992	έπτοδισεν εἰς Βίγκο 25 Μαρτ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	διήλθε Κιουρασώ 23 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πλάξ»	20	6157	έφθ. Βρέμην 25 Μαρτ. Μετωνυμ. «ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ»
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Λίβερπουλ 12 Μαρτ. διά Κέι Ούέστ
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβερ.)	έτ. «Γουστλοντουάντ»	43	7131	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 Μαρτ. διά Γλασκώβην
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Σάν 'Εμπλιο»	44	7249	έφθ. Κοκούπιτο 21 Μαρτ.
ΕΒΗΛΑΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ρίο Καρίμπια»	44	7210	άνεχ. Νιού Όυεστμινστερ 25 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΕΒΗΜΑΡ (λιβ.)	έτ. «Σάν 'Αλμάρετο»	45	7252	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ. «Σήκρεστο»	44	7253	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	έφθ. Μπουνέος "Αύρες 21 Μαρτ.
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4991	έφθ. Αγκουπίλας 23 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πουέρτο Λιυπερτάντ»	44	7331	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Μαρτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουστλοντ Τάνκερ»	43	7218	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 Μαρτ.
ΕΛΛΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξίλιαρ»	30	4123	άνεχ. Αμβέρσαν 19 Μαρτ. διά Σαβόναν
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ελλησποντούς»	44	7225	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΕΛΜΙΡΑ (λιβερ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7284	έφθ. Γκρήνοκ, υπό διασκευήν
ΕΛΠΙΣ (λιβ.)	έτ. «Καζοτάμιλ»	44	7229	εἰς θέσιν 27 Β. καὶ 45 Δ., Μαρτ. 21 διά Γκάρστον
ΕΜΑΝΣΠΙΕ·Ι·ΤΩΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαρτ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζουλ»	42	7058	διήλθε Παναμάν 16 Μαρτ. διά Καβασάκι
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	εἰς Κούδαν 29 Μαρτ.
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)	έτ. «Λαστιφέρους»	43	7264	διήλθε Πόρτ Σαιδ 26 Μαρτ. διά Σάρβιλλ
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγγος»	41	7122	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαρτ. διά Λίθερπουλ
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΩΡ (λιβ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7240	εἰς Πουσάν 1 Μαρτ.
ΕΝΤΥ (λιβερ.)	έτ. «Εντυ»	26	3320	άνεχ. Γένοβαν 22 Μαρτ. διά Σφάξ

ΕΝΩΣΙΣ (Κοσταρ.)		12	2171	διήλθε Σουέζ 18 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΕΠΟΣ (λιβερ.)		44	7176	άνεχ. Ριον 'Ιανείρων 21 Μαρτ. διά Χιούστον
ΕΣΤΟΡΙΛ		44	7255	άνεχ. Περούδιαν 22 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)		22	7766	άργει Σπέτζιαν από 19 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ.)		42	7009	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)		54	18736	διήλθε Σουέζ 18 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΥΘΑΛΑΣ ΣΟΣ		44	7210	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ.
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβερ.)		52	15869	διήλθε Λάδεντ 22 Μαρτ. διά Κολομβίαν
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		43	7176	έφθ. Μαρμουγκάδ 25 Μαρτ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		45	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαρτ.
ΕΦΦΗ (λιβερ.)		43	7194	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτίου
ZAN		44	7165	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. διά Σουρινάμ
ΖΕΟ Γ. (λιβ. δεξ.)		33	10641	άνεχ. Χάλιφας 15 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιβερ.)		43	7231	άνεχ. Τορρεδίζαν 22 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ZINI (λιβ. δεξ.)		52	12556	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 14 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ZOZIAN (Κοστ.)		20	7638	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. διά Τραπεζούντα
ΗΓΚΑ		43	7191	έφθ. Εμδεν 20 Μαρτ.
ΗΡΩΝ (Χονδ.)		44	7161	διήλθε Παναμάν 10 Μαρτ. διά Μπουεναβεντούρα
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)		43	7252	άνεχ. Χούλιαν 16 Μαρτ. διά Χάλιφας
ΘΕΟ (Κοστ.)		28	2407	άνεχ. Φρητάσιν 17 Μαρτ. διά Λομπίτο
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ		43	7151	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 Μαρτ. διά Μπουεναβεντούρα
ΘΕΟΔΩΡΑ		45	7151	άνεχ. Λονδίνον 26 Μαρτ. διά Μουρδία
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		42	6997	άνεχ. Γλασκώδην 26 Μαρτ. διά Κούνδαν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιβ.)		43	7131	διήλθε Παναμάν 15 Μαρτ. διά Περούδιαν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιβερ.)		43	7218	άνεχ. Βαλτιμόρην 16 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		28	5068	έφθ. Στεπτίνον 20 Μαρτ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ		43	7185	άνεχ. Τρίνινταν 23 Μαρτ. διά Ντεμεράρα
ΘΕΟΦΟΡΟΣ		24	3658	άνεχ. Μαρμουγκάδ 18 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)		28	7350	άργει Νέαν 'Υόρκην άπο 29 Ιανουαρίου 1953
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)		35	8072	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 23 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ		44	7176	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΗΓΚΕΡ (δεξ.)		53	13554	εἰς θέσιν 13 Β. και 70 Δ., Μαρτ. 24 διά Νέαν 'Υόρκην
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)		53	15826	εἰς θέσιν 37 Β. και 45 Δ., Μαρτ. 22 διά Φιλαδέλφειαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ		44	7198	άνεχ. Τσάρλεστον 26 Μαρτ. διά Άμερσαν
ΙΟΝΙΟΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)		53	13490	άνεχ. Πόρτλαν (Με.) 24 Μαρτ. διά Λάς Πιέτρας
ΙΟΝΙΟΝ (λιβάνου)		15	1255	παρελήφθη εἰς Μασσαλίαν 20 Μαρτ.
ΙΡΙΣ (Κοσταρ.)		20	909	άργει Μασσαλίαν από μηνόν
ΚΑΙΤΗ		43	7176	έφθ. Αμβούργον 27 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιβερ.)		21	2506	διήλθε Ντόρερ 27 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)		22	8432	άργει Σέλμπουρν από 11 Σεπτ. 1953
ΚΑΜΠΑΝΟΣ		43	7257	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		44	7157	εἰς θέσιν 50 Β. και 3 Δ., Μαρτ. 25 διά Αμδέρσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)		24	5185	διήλθε Ντόρερ 25 Μαρτ. διά Τουρκίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)		N. I. Νομικούς	07	άνεχ. Στοκχόλμην 22 Μαρτ. διά Σούνταβαλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)		19	5173	έφθ. Κουβέιτ 8 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ		54	8799	έφθ. Βρέμην 28 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		53	8005	έφθ. Γλασκώδην 25 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)		45	1048	εἰς 'Ασσάμπ 20 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		19	5354	έφθ. Χαδάνων 24 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΟΣ (λιβ.)		55	9100	εἰς Τάιν, υπὲ συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)		42	7018	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 18 Μαρτ. διά 'Αινδούργον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβερ.)		43	7129	έφθ. Σιμίζου 20 Μαρτ. (διά Βαγκούμερ)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)		19	5771	άργει Φάλαν Ντέκ από 18 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΡΑΣ (λιβερ.)		45	7211	έφθ. Είδουμάσθ 12 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΟΚΗΣ		44	7124	διήλθε Σουέζ 18 Μαρτ. διά Καράτσι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)		31	8872	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 17 Μαρτ. διά Μαρακάτιμπο
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιβ.)		43	7214	άνεχ. Πόρτλαντ (Ορ.) 10 Μαρτίου διά Ιαπωνίαν
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοστ.)		43	7132	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 13 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Κοσταρ.)		19	1395	έφθ. Χάϊφαν 25 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.		20	1618	έφθ. Πειραιά 4 Μαρτ., έπισκεψη
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		43	7160	διήλθε Σουέζ 27 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΛΗ		43	7166	έφθ. Αινδούργον 21 Μαρτ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)		43	7246	άνεχ. Μόζι 24 Μαρτ. διά Μουρόβαν
ΚΑΤΙΓΚΩ		44	7281	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ., έπισκεψη
ΚΑΤΙΝΑ		45	7255	άνεχ. Αμστεράντη 2 Μαρτ. διά Βενεζουέλλαν
ΚΑΤΙΝΑ (Κοστ.)		13	2000	άνεχ. Ιμιγχαρ 23 Μαρτ. διά Δανίαν
ΚΕ·Π·ΜΑΟΥΝΤ (λ. δ.)		29	8218	άνεχ. Βοστώνων 13 Μαρτ. διά Βενεζουέλλαν
ΚΕ·Π·ΣΤΑΡ		44	7281	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 23 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΕΝΤΑΟΥΡΩ (λιβ.)		43	7283	άνεχ. Καλτάζασάκης 25 Μαρτ. διά Γκάλβεστων
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		19	6064	άργει Βαλτιμόρην από 21 Ιουν. 1952
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβερ.)		41	7579	έφθ. Σιέναν 25 Μαρτ.
ΚΙΣΜΕΤ II (όνδουρ.)		42	2865	έφθ. Γλασκώδην 14 Μαρτ.
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβερ.)		43	7190	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΚΝΟΖΑ		44	7248	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΝΟΖΑΓΚΑ		44	7160	άνεχ. Βικτώριαν (Βραζ.) 13 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιβερ.)		43	7239	άνεχ. Σαδάνων 26 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ		13	9424	άργει Μπρεμερχάφεν από 24 Οκτ. 1954
ΚΟΜΕΤ (λιβερ.)		43	7177	άνεχ. Καλιάι 15 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΟΝΦΙΑΝΤΖΑ (λιβερ.)		44	7258	έφθ. Κοιλδοττάρι 19 Μαρτ.
ΚΟΡΘΙ		44	7248	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 25 Μαρτ.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβερ.)		44	7160	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 21 Μαρτ.
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΛΑΝΤ		43	7261	έφθ. Παραμαρίμπο 24 Μαρτ.
ΚΟΥΗΝ		45	7176	εἰς θέσιν 48 Β. και 14 Δ., Μαρτ. 25 διά Ρόττερνταμ
ΚΡΙΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβερ.)		43	7275	έφθ. Βορδώ 24 Μαρτ.
ΚΡΟΝΟΣ (λιβερ.)		41	6756	άνεχ. Ντάρ ζαλάμ 24 Μαρτ. διά Αμπαντάν
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)		54	10608	εἰς μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβερ.)		43	10449	έφθ. Ήργουελλ 22 Μαρτ.
ΚΥΜΑ (Κοστ.)		44	7292	άνεχ. Πρόβιντην 18 Μαρτ. διά Βενεζουέλλαν
ΚΥΡΑ (λιβ. δεξ.)		44	7330	άνεχ. Ντόρντρεχτ 22 Μαρτ. διά Μπιλμπάσ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοστ.)		21	2294	διήλθε Ντόρερ 20 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ		45	7157	διήλθε Τρίνινταν 15 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ		53	11262	εἰς θέσιν 30 Β. και 7 Δ., Μαρτ. 27 διά Φόλευ
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)		43	10195	άνεχ. Βαλτιμόρη 16 Μαρτ. διά Παραμαρίμπο
ΛΑΜΥΡΑ		45	7247	διήλθε Σαΐν Τζάν 25 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΛΕΟ Μ. (διν. δεξ.)		30	9100	διήλθε Παναμάν 24 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)		53	13406	έφθ. Λίερερουλ 25 Μαρτ.
ΛΙΔΗ (λιβ.)		43	7170	άνεχ. Μόμπιλ 24 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΛΙΜΠΕΡΕΙ·ΤΟΡ		44	7176	διήλθε Τρίνινταν 19 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ		43	7176	έφθ. Μόμπιλ 24 Μαρτ.
ΛΙΝΤΑ (λιβερ.)		43	7262	έφθ. Πειραιά 22 Μαρτ., έπισκεψη
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (Κοσταρ.)		27	4966	

ΛΟΙ·Ι·ΝΤΑ (λιθερ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7256	εἰς Σαβανναν, ύπό παραλαδήν 25 Μαρτ.
ΛΟΥΔΑΟΥ (λιθάνου)	έτ. «Λέεντ»	17	1936	άνεχ. Πειραιά 19 Μαρτ. διά Τζέζιδαν
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	έφθ. Δάντιστον 28 Μαρτ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπράσαντ»	44	7160	έφθ. Σουάζ από 1 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ (Κοστ.)	έτ. «Παρένα»	21	1489	διήλθε Ντόβερ 25 Μαρτ. διά Καλαί
ΜΑΙΡΗ (λιθερ.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5841	άνεχ. Λουδίνον 24 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΜΑΙΡΗ Π. (λιθερ.)	έτ. «Κομπάς»	43	7208	έφθ. Βαγκούδερ 23 Μαρτ. (διά Ν. Αφρικήν)
ΜΑΚΡΩΝ (λιθ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	διήλθε Σουέζ 23 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Όλιμπεντο»	42	7210	διήλθε Χονολουλού 22 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δύνσωρ.)	έτ. «Σάουθερν Κρόξ»	44	7244	διήλθεν «Αγιον Βικέντιον 22 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	άνεχ. Λιβερπούλ 12 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	έφθ. "Αμστερσταμ 22 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ II. (λιθερ.)	έτ. «Κρίστομπαλ»	44	7163	άνεχ. Λουδίνον 15 Μαρτ. διά Τάμπαν
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μαρία»	19	7588	Ίδε : «ΜΑΡΩ», σημαία Παναμά
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	άνεχ. Τζαμάϊκαν 8 Μαρτ. διά Λά Γκουαΐρα
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλ»	20	3326	έφθ. Κωνσταντζαν 25 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοστρ.)	έτ. «Άρκουλ»	22	4949	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 24 Μαρτ. διά Δυτ. Ιταλίαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	έφθ. Ντάρειν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΙΛΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μενούσιπέ»	41	4729	έφθ. Γδυνίαν 21 Μαρτ.
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμένα - Γιουρόπα	48	6118	διήλθε Τζιμπούτι 24 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιθ.)	έτ. «Γκαλιογουάιπ»	44	7303	άνεχ. Γιαβάτα 11 Μαρτ. διά Βαγκούδερ
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	άνεχ. Μοντεβίδεο 25 Μαρτ. διά Ρεσίφ
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λιθ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	47	6113	έφθ. Βιλαγκαπατάμ 25 Μαρτ. (δι' Οζάκαν)
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Θεράσιμο»	20	3483	έφθ. Ταμπικό 17 Μαρτ.
ΜΑΡΚΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Εύκαριερς»	43	7132	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 16 Μαρτ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	εἰς θέσιν 49 Β. καὶ 6 Δ., Μαρτ. 27 διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιθ.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	έφθ. Γιουκάρο 15 Μαρτ.
ΜΑΡΩ	έτ. «Μαρία»	19	7588	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	52	8453	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιθερ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεχ. Αμβούργον 19 Μαρτ. δι' Ήνωμα. Πολιτείας
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μιταλμπόσ»	54	18625	άνεχ. Ράς Τανούρα 24 Μαρτ. διά Μένα ἐλ' Αχμαντί
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζελία»	27	6382	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 23 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	έφθ. Πόρτ Σάσι 21 Μαρτ.
ΜΕΑΙΝΤΑ	έτ. «Ινικάκια»	45	7264	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 18 Μαρτ.
ΜΕΛΟΥΝΤΙ (λιθερ.)	έτ. «Λινάρες»	44	7198	άνεχ. Μουρόβια 18 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	άνεχ. Ντουάλα 20 Μαρτ. διά Κρίμπι
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	άνεχ. Υστάντ 21 Μαρτ. διά Χέλσιγκμποργκ
ΜΕΡΛΙΝ (λιθ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7235	έφθ. Κουζ Μπαίν 24 Μαρτ.
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Άριόνα»	19	7588	Ίδε : «ΜΑΡΩ», ώς μετωνυμάσθι
ΜΕΡΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάπτατο»	43	1934	έφθ. Νιούπορτ 22 Μαρτ.
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7227	έφθ. Καμάσι 23 Μαρτ.
ΜΕΣΣΑΡΙΑ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7227	άνεχ. Σάντερλαντ 27 Μαρτ. διά Κάσσα "Αϊλαντ
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοστ.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΙΧΑΗΛ Ι.Γ.	έτ. «Η. Κορντόμπτας	44	7215	άνεχ. Λός "Αντζελες 4 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λιθερ.)	έτ. «Σαίν Μικέλ»	28	2822	άνεχ. Σάντερλαντ 19 Μαρτ. διά Πόρτ Σαΐδ
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δεξ.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	διήλθε Σουέζ 27 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΟΝΟΒΟΙΑ (λιθερ.)	έτ. «Ηστέρη	43	7067	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΟΝΤΕΡΕΙ·ΤΟΡ (δύν.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	άνεχ. Κιούρε 21 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙ. (λιθερ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	διήλθεν «Αγ. Βικέντιον 25 Μαρτ. δι' Αργεντινήν
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιθερ.)	έτ. «Έλκαριερες»	44	7207	έφθ. Είδουμασούθ 25 Μαρτ.
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιθερ.)	έτ. «Γκαρραγουαίπ»	42	7303	άνεχ. Έμδεν 8 Μαρτ. διά Γιουκάρο
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άνεχ. Βρέμη 17 Μαρτ. διά Δ. Αφρικήν
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανόνη»	30	9243	άνεχ. Λίβανον 18 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Μαραθών»	43	7314	άνεχ. Τζάκσονβιλ 22 Μαρτ.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρια»	43	7196	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Άριστος»	43	7176	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 21 Μαρτ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάν Ρόκκο»	26	4954	άνεχ. Μπουζί 16 Μαρτ. διά Μίδδλεσμπρο
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΤΙ (λιθερ.)	έτ. «Νόγια»	43	7191	έφθ. Σάντος 18 Μαρτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαρτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιθερ.)	έτ. «Μοντερέτι»	45	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Μαρτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	άνεχ. Λός "Αντζελες 18 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	έφθ. Μαΐαμι 25 Μαρτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΙ·ΤΝΕΡ	έτ. «Οργεγκαλ»	43	7238	διήλθε Ταρακάν 24 Μαρτ. διά Μόζι
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑ·Υ·ΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Άλμάγκρο»	43	7228	άνεχ. Γιοκοχάμα 10 Μαρτ. διά Β. Ειρηνικὸν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λ.)	έτ. «Ολύμπια»	43	7248	άργει «Αμστερνταμ από 6 Φεβρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Λουσένια»	45	7255	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 11 Μαρτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιθ.)	έτ. «Αντριβάπτορ»	43	7242	έφθ. Ταμπικό 21 Μαρτ.
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ. «Νέπτουν»	20	3078	έφθ. Ντώμπιταν 17 Μαρτ.
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιθερ.)	έτ. «Γκλωτσάτο»	44	7248	διήλθεν Άθεν 24 Μαρτ. διά Πουσάν
ΝΕΒΑΔΑ (λιθερ.)	έτ. «Νεδάσα»	29	4130	διήλθεν «Αγιον Βικέντιον 15 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθερ.)	έτ. «Εστέρια»	53	5850	άνεχ. Κόπτε 15 Μαρτ. διά Βαγκούδερ
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	20	10474	έφθ. Χάλιφας 25 Μαρτ.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Φάλμουθ 18 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Παράνα»	53	12396	άνεχ. Φόρμαντη 22 Μαρτ. διά Περσίαν
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	έφθ. Πειραιά 26 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντονόζος»	44	7255	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαρτ. διά Σάν Βιτσέντε
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7167	έφθ. Χάμπτον ρόδς 26 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ. (λιθερ.)	έτ. «Μαριάτο»	27	4950	άνεχ. Νιούπορτ 21 Μαρτ. διά Καζαμπλάγκαν
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Παναμά»	43	7920	έφθ. Σαγκούα 17 Μαρτ.
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Άζορες»	45	7023	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚΥ (λιθερ.)	έτ. «Πυνέρτο λά Πλάτος»	53	7200	άνεχ. Λονδίνον 24 Μαρτ. διά Βαγκούδερ
ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Αίλα Ναβαρένων»	43	7330	διήλθε Πλαναμάν 25 Μαρτ. δι' Είρηνικόν
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Στάρ Λάιν»	28	9002	διήλθεν Φινιστέρον 23 Μαρτ. δι' Ούμη Σαΐδ
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Πανάμ·Γιουρόπο»	28	7104	έφθ. Μόπτιλ 20 Μαρτ.
ΝΟΡΑ	έτ. «Στίφαριγκ»	43	7175	έφθ. Νιού Ούεστμιντερ 23 Μαρτ. (δι' Αγγλίαν)
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Ηστέρον Σιφάριγκ»	52	12191	διήλθε Σουέζ 19 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιθερ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	7054	έφθ. Νέαν Υόρκην 26 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ (λιθ.)	έτ. «Παλμύρα»	53	5826	διήλθε Πλαναμάν 14 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ντιάγκα»	39	4967	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 22 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πετρόλεος»	52	12029	έφθ. Ταλκαχουάνο 20 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Ατλαντικό»	44	7248	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετς»	42	7191	έφθ. Νιού Ούεστμιντερ 24 Μαρτ.
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόδο»	20	7030	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 26 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαρτ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Χούλλ 26 Μαρτ.
ΝΟΥΤΣΙ (λιθερ.)	έτ. «Λιπτέρο Φράύτερ»	44	7161	εἰς λιμένας Γαλλικῆς Ινδοκίνας 2 Μαρτ.
ΝΤΑΡΝΕΑ (δεξ.)	έτ. «Τζένεραλ»	22	7053	άργει Φάλμουθ από 20 Φεβρ.
ΝΤΑΡΝΙ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάτεν Κρόξ»	52	12577	άνεχ. Νέαν Υόρκην 23 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	24	5981	έφθ. Πειραιά 28 Μαρτ.
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	εἰς θέσιν 44 Β. καὶ 18 Δ., Μαρτ. 25 δι' Αγγλίαν
ΝΤΟΜΙΝΕ·ΤΟΡ	έτ. «Παρνασσόδος»	44	7176	άνεχ. Νουέβιτας 22 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν

ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8236	άνεχ. Λονδίνον 19 Μαρτ. διὰ Τζάκσονιβιλλ
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Σαντιάγκος»	35	7293	διῆλθε Σουέζ 14 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ. δ.)	έτ. «Πανασιένα-Εουρόπα»	54	11400	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 Μαρτ. διὰ Πούντα Καρντόν
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπός»	44	7244	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Μαρτ. διὰ Κούβαν
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	έφθ. Βομβάνην 25 Μαρτ.
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	5653	άνεχ. Λονδίνον 10 Μαρτ. διὰ Ντάνεντιν
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσαταλάντικα»	53	22979	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΟΛΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Πάλμας»	53	13665	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 24 Μαρτ. διὰ Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ· (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	13652	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	53	20453	διῆλθε Σουέζ 24 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·Μ·Σ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	48	11298	άργει 'Ιννοσίμα από 24 Οκτ. 1953
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·Ν·Τ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	14047	διῆλθε Σουέζ 18 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17722	εἰς Μπρεμερχάφεν από 21 Φεβρ., ἐπισκευὴ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	14221	διῆλθε Σουέζ 19 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτις»	53	14009	άνεχ. Πέρνις 25 Μαρτ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	διῆλθε Παναμάν 24 Μαρτ. διὰ 'Ανταρκτικὸν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13648	διῆλθε Σουέζ 13 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	13660	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαρτ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρριόντες»	45	10448	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. διὰ Φινιάρτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	14047	άνεχ. Πέρνις 10 Μαρτ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	14047	άνεχ. Ράζ Τανούρα 20 Μαρτ. διὰ Γκότεμπουργκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Α (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13934	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαρτ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (λ. δ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	14220	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13665	άνεχ. 'Ηστχαμ 12 Μαρτ. διὰ Δυτ. 'Ινδιας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	54	18790	διῆλθε Σουέζ 24 Μαρτ. διὰ Περσίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	21239	άνεχ. Φρόμαντλ 18 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13665	έφθ. Λίβερπουλ 27 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	διῆλθε Πούλο Μπάκου 23 Μαρτ. διὰ Ράζ Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	53	14000	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 24 Μαρτ. διὰ Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17724	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 Μαρτ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΑΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	13019	εἰς Ανταρκτικόν, φαλαινοθήρια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17722	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 25 Μαρτ. διὰ Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	13900	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 Μαρτ. διὰ Κιουρασώ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουσανάντος»	54	20611	διῆλθε Σουέζ 24 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Μονοβάρη»	43	7128	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 Μαρτ. διὰ Βαγκούνερ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Υ·ΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7211	έφθ. Σάντος 23 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 24
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφόλρες»	27	8627	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Μαρτ. διὰ Σύμρην
ΟΥΑ·Ι·Τ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Ουάιτ Στάρ»	44	7248	άργει 'Αμστερνταμ από 6 Αὔγ. 1953
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Άλτας»	43	7265	έφθ. Νταγκάν 24 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΑΝΗΡ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	άνεχ. Λονδίνον 26 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 15 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΗΝ (λιβ.)	έτ. «Νόρλος	43	7211	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβιλλ»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαρτ. δι' "Οσολο
ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ.)	έτ. «Μπλού Μπαίνη»	43	7194	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 19 Μαρτ.
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7160	άνεχ. Κούβαν 16 Μαρτ. διὰ Κολόμπο
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7243	έφθ. Ζευμπρούγκε 23 Μαρτ.
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπριο»	17	992	άνεχ. Γιαβάτα 18 Μαρτ. διὰ Βαγκούνερ
ΠΑΝΑΓΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Εβερεστ»	19	974	έφθ. Πειραιᾶ 25 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Σπαφώ»	44	7223	διῆλθε Σουέζ 21 Μαρτ. δι' 'Ερμιθράν
ΠΑΝΑΧΑΡΤΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Ολισκαλ»	26	4494	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7281	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 9 Μαρτ. διὰ Λίβερπουλ
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	διῆλθε Τοίνινταν 13 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέιρον
ΠΑΡΔΑΛΑΙΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	διῆλθε Νόρθ Φόρελαντ 27 Μαρτ. δι' 'Ισπανίαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΟΥΑΙΝΗΒ	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7253	άνεχ. Τοκουγιάμα 14 Μαρτ. διὰ Βαγκούνερ
ΠΑΘ	έτ. «Κοντινεντέλ»	43	7176	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολομβίας) 24 Μαρτ. διὰ Σίδνευ
ΠΕΓΚΟΡ (λιβ.)	έτ. «Πλάθ»	26	5937	εἰς Τέξδαν 20 Μαρτ.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβερ.)	έτ. «Πεγκόρ»	45	7251	άνεχ. Σαντορίνην 22 Μαρτ. διὰ Φλωρίδα
ΠΕΛΟΨ (λιβερ.)	έτ. «Σάμισκο»	44	7166	διῆλθε Θέουταν 19 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΠΕΡΑ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Σάμισκο»	45	7148	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 17 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Καρρέτο»	43	7176	διῆλθε Τζίμπουτι 12 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	διῆλθε Νότερ 27 Μαρτ. διὰ Χαδάνναν
ΠΙΝΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ. διὰ Γιβραλτάρ
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Παράντα»	54	6165	έφθ. Μάντζεστερ 26 Μαρτ.
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Μαρτ. διὰ Σάνθιβιλλ
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιβερ.)	έτ. «Μέδουσα»	43	7105	άνεχ. Βαγκούνερ 23 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΠΛΟΒΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Ντάτοσες Μαρίνο»	44	7254	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΠΟΛΙ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7331	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 22 Μαρτ. διὰ Τάϊν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Πλανημάτ»	54	9188	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Γκόμπιπλας»	45	7159	άνεχ. Μόζι 15 Μαρτ. διὰ Βαγκούνερ
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Άλα Πλάτα»	44	7163	έδει : «ΜΑΡΙΑ ΙΙ», ὡς μετωνυμάσθη
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Άρης»	43	7257	διῆλθε Τζίμπουτι 22 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	διῆλθε Τζίμπουτι 4 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΟΥΝΤΑ	έτ. «Πουκούν»	36	7104	έφθ. Μουπάσσα 23 Μαρτ.
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Πούντα Γκόρντνας	21	2197	έφθ. Λαττάκια 14 Μαρτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιβερ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άνεχ. Κόρκ 25 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	έφθ. Φλώσιγκ 23 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
RANTIANT (δεξ.)	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7192	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 22 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	διῆλθε Σουέζ 18 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χόνδ.)	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	έφθ. Τσιτταγόκ 24 Μαρτ.
ΡΕΝΑ	έτ. «Εμπρέσσα»	42	7176	εἰς έξιν 16 Β. καὶ 26 Δ., Μαρτ. 27 δι' 'Αμβούργον
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Πάξ»	20	5686	άνεχ. Σαδόναν 26 Μαρτ. διὰ Λά Γκουλέττ
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Ρίο Γκράντες»	44	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 17 Μαρτ.
ΡΟΜΒΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Πατσίφικας»	44	7229	διῆλθε Χονολουλού 11 Μαρτ. διὰ Καβασάκι
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Εστρέλλας»	25	1313	έφθ. Στεττίνον 20 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Εσκοπάλα»	45	7151	έφθ. Ρίον Ιανέιρον 23 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τζένεραλ»	46	7281	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	έτ. «Σαΐντς	44	7176	άνεχ. Μπέλφορτ 26 Μαρτ. διὰ Β. Αμερικήν. ΕΠΩΛΗΘ
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	έφθ. Λόνδον 26 Μαρτ.
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάνταν Αντώνιο»	36	5136	έφθ. Μπιουένος "Αύρες 8 Μαρτ.
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σομέλγκας»	44	7282	διῆλθε Σουέζ 12 Μαρτ. διὰ Κουβέιτ
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ. δ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	άνεχ. Λόντ Αντζέλες 3 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζα»	23	5374	έφθ. Αμμουάιν Μπαίνη 17 Μαρτ.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζο»	06	2088	έφθ. Λίβερπουλ 15 Μαρτ.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντίκος»	44	10700	έφθ. Κωνσταντίναν 18 Μαρτ.
ΣΑΝ ΝΑΝΤΓΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Παντελέημων»	44	7283	εἰς μεταφοράς 'Αρούμπας — Μαρακάϊμπο
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7250	άνεχ. Οζάκαν 23 Μαρτ. διὰ Βαγκούνερ
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	έφθ. Κωνσταντίναν 26 Μαρτ. διὰ Μπουεναβεντούρα

ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάνι Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Κόμπε 22 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν διηήθε Παναμάν 16 Μαρτ. διά Λουδίνων
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙ	έτ. «Κρόνος»	43	7189	άνεχ. Σαιν Τζάν 18 Μαρτ. διά Αγγλίαν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Βαστόρες»	43	7118	έφθ. Μπράουνσβιλ 18 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Άρακουνάν»	43	7257	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαρτ. διά Λομπίτο
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Παναθήναια»	43	7164	άνεχ. Οτάρου 10 Μαρτ. διά Βαγκούμπερ
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (Λιβερ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	άνεχ. Βαλτιμόρη 9 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΣΑΝΜΠΗΜ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7147	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαρτ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Άδιος»	20	2606	έφθ. Μόμπιλ 25 Μαρτ.
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Ορίενταλ»	53	13000	άνεχ. Κιουσασώ 14 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΞΩΝΣΗ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ.
ΣΑΞΩΝΣΚΑ-Υ' (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Μπάνιας 19 Μαρτ. διά Χάδρην,
ΣΑΞΩΝΧΔ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	άνεχ. Χάρην 19 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΣΑΞΟΧΙΛ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	διηήθε Παναμάν 21 Μαρτ. διά Τόκιο
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Νούεδα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Ντεμεράρα 25 Μαρτ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νούεδα Σεβίλλα»	44	7166	διηήθε Λίζαρπ 19 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΕΒΙΛΛΑ (Λιβερ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	15900	εις Τίπ, ύπό συμπλήρωσιν
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Σητρέντερες»	44	7176	έφθ. Σαουθάμπτον 19 Μαρτ. (είτα Λονδίνον)
ΣΗ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (Λιβ.)	έτ. «Οσεαν Τ. Ρ.»	44	7257	άνεχ. Ντωντάι 17 Μαρτ. διά Τάμπαν
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (Λιβ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7163	έφθ. Λίβερπουλ 17 Μαρτ.
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (Λιβ.)	έτ. «Ονδούρας Σίππιγκ»	44	7248	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΗΓΚΑΙΗΤ (Λιβερ.)	έτ. «Πιούπιτερ»	43	7284	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαρτ. διά Γιεραλτάρ
ΣΗΓΚΛΑΡΙΟΥΣ (Λιβ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	διηήθε Σεύεζ 17 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	44	7252	άνεχ. Πουσάν 2 Μαρτ. (διαταγάς)
ΣΗΚΛΑ-ΙΦ (Λιβ.)	έτ. «Σάνι Φέλιππε»	43	7321	εις λιμένας Περούβιας 23 Μαρτ.
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Κόραλ»	45	7221	άνεχ. Βαγκούμπερ 16 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΗΚΟΡΑΛ (Λιβερ.)	έτ. «Σκόφρερ»	43	7239	έφθ. Μπούνιας "Άγρες 11 Μαρτ.
ΣΗΛΑ-Ι-Φ (Λιβερ.)	έτ. «Ονδούρας Σίππιγκ»	44	7212	άνεχ. Όζακαν 17 Μαρτ. διά Βαγκούμπερ
ΣΗΦΑΙΗΘ (Λιβερ.)	έτ. «Κάργκα ντελ Σύρο»	44	7254	διηήθε Παναμάν 24 Μαρτ. έκ Περούβιας
ΣΗΦΟΡΤ (Λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	εις θέσιν 43 Β. και 49 Δ., Μαρτ. 23 διά Χάμπτον ρόδς
ΣΙΓΚΝΕΤ (Λιβερ.)	έτ. «Μαρίν»	43	7276	άνεχ. Βαγκούμπερ 22 Μαρτ. διά Μάλταν
ΣΙΔΕΡΗΣ (Λιβ.)	έτ. «Ινσουλαρ»	44	7176	έφθ. Σαδόναν 19 Μαρτ.
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Σάνι Λεονάρδο»	45	7198	έφθ. Βαγκούμπερ 24 Μαρτ. (δι' Αγγλίαν)
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	διηήθε Γιεραλτάρ 18 Μαρτ. διά Μάλταν
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Νούεδα Βαλένθια»	42	7072	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ. διά Βαγκούμπερ
ΣΚΩΤΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Μαρτ. διά Νέαν Σκωτίαν
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοστ.)	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	έφθ. Λονδίνον 26 Μαρτ. (είτα Χούλλα)
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Κάμαροια»	18	849	έφθ. Πειραιά 29 Μαρτ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	Κ. "Ατυχίδης"	25	5136	άνεχ. Ρίον Ιανείτρου 14 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (Λιβερ.)	έτ. «Άλονς»	43	7199	εις θέσιν 18 Ν. και 38 Δ., Μαρτ. 23 δι' Αμβούργον
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	διηήθε Βιεραλτάρ 18 Μαρτ. διά Μάλταν
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σ γάρ»	44	7162	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ. διά Βαγκούμπερ
ΣΤΑΡ (Λιβερ.)	έτ. «Πινογκάνα»	43	7324	διηήθε Αδεν 22 Μαρτ. διά Βρέμην
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	εις θέσιν 43 Β. και 49 Δ., Μαρτ. 23 διά Φεδρ.
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαρούκο»	44	7253	έφθ. Λίβερπουλ 22 Μαρτ. διά Βασσόραν
ΣΥΜΦΟΝΥ (Λιβερ.)	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	έφθ. Λίβερπουλ 15 Μαρτ.
ΣΥΡΑ	έτ. «Αρίδνα»	21	7409	διηήθε Σουέζ 13 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΩΚΡΑΤΗΣ				άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαρτ. δι' Αμδέρσαν
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	12000	έφθ. Κιουρασώ 17 Μαρτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δύνσιρ.)	έτ. «Μπελέν»	44	7255	έφθ. Βρέμην 23 Μαρτ.
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάνι Ατανάσιο»	15	2557	έφθ. Στεττίνον 27 Μαρτ.
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Δίδω»	43	7176	άνεχ. Νέαν Υόρκην 20 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΤΖΕ-Ι-ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (Λιβ.)	έτ. «Σηκέρριερς»	43	7231	διηήθε Παναμάν 18 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιβερ.)	έτ. «Οσεανίκ»	43	7134	έφθ. Μπράκια 20 Μαρτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Λιβερ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	διηήθε Μπατλίκ Παπάν 23 Μαρτ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Γκλαριάνα»	44	7156	διηήθε Βερμούδας 28 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΤΖΟΡΤΖ (Λιβερ.)	έτ. «Πουεστό Σεγκούρο»	53	9150	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κούκροτικ»	20	3526	έφθ. Βιρτστόν 21 Μαρτ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόπα»	54	18675	διηήθε Γιεραλτάρ 26 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (Λιβερ. δεξ.)	έτ. «Λίμπερτικ»	53	25010	έφθ. Πέρονις 19 Μαρτ.
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Νέαν Υόρκην 22 Μαρτ. διά Λάς Πιέντρας
ΤΙΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρόγιο»	19	1461	άργει Πειραιά από 6 Μαρτ. Σημαία ΑΙΘΙΟΠΙΚΗ
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (Λιβερ.)	έτ. «Ημισφάιρ»	44	7246	άνεχ. Κάγιο Μάρπι 17 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (Λιβερ.)	έτ. «Αντρα»	44	7216	διηήθε Τρίνινταντ 17 Μαρτ. διά Ρίον Ιανείτρου
ΤΡΑΝΣΓΟΥΕΣΤΕΡΝ (Λιβ.)	έτ. «Ατλάντα»	44	7176	έφθ. Λός Αντέλες 12 Μαρτ. Μετων. «ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ»
ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (Λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7190	άνεχ. Σφάλ 24 Μαρτ. διά Τσιτταγκόκ
ΤΡΙΑΙΝΑ	έτ. «Κάριπτο»	19	5670	άνεχ. Μορμουγκάο 19 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ (Λιβερ. δεξ.)	έτ. «Θήσατρ»	43	7289	έφθ. Σαντιέγκο 23 Μαρτ.
ΤΡΟ-Υ· (δύνσιρ. δεξ.)	έτ. «Κολόν»	21	8206	άργει Σέλμπορν ρόδς από έτους
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρας Άμερικάν»	43	7176	διηήθε Παναμάν 20 Μαρτ. διά Καμαΐσι
ΤΣΑΜΠΙΟΝ (Λιβερ.)	έτ. «Ντε Κάρυκο»	44	7214	έφθ. Λομπίτο 17 Μαρτ.
ΤΥΧΑ	έτ. «Ρούαγιασλ»	42	7134	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρντακ
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Ναδεγκάντες»	45	7256	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 13 Μαρτ.
ΦΑΙΑΣ II.	έτ. «Πόλασ»	44	7060	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 22 Μαρτ. διά Σάν Πέντρο
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντελ Εστε»	43	7132	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 20 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Ινκάικ»	45	7263	άνεχ. Ντεμεράρα 26 Μαρτ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΦΕΛΙΤΣΙΑ (Λιβ.)	έτ. «Οσεαν Έντερπράτζ»	44	7216	άνεχ. Βαγκούμπερ 22 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΙΛΑΤΡΙΚ II. (Λιβερ.)	έτ. «Ρόζα»	22	1856	διηήθε Σαβόναν 23 Μαρτ. διά Καλαί)
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (Λιβερ.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	εις θέσιν 45 Β. και 49 Δ., Μαρτ. 24 διά Χάμπτον ρόδς
ΦΟΙΝΙΞ (Λιβ.)	έτ. «Ιντηπέντεν»	43	7237	άνεχ. Μπιλμπάο 9 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (Λιβερ. δεξ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	διηήθε Σουέζ 24 Μαρτ. διά Φάο
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξαμ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	έφθ. Βομβάν 9 Μαρτ.
ΦΤΕΛΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	20	2684	έφθ. Κύπρου 24 Μαρτ. ύπό φόρτωσιν
ΧΕΡΑΛΝΤ (Λιβερ.)	έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	άνεχ. Ιμπιγχαμ 9 Μαρτ. διά Βενεζούελλαν
ΧΕΡΕΝΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερεντία»	18	3800	διηήθε Πειραιά 25 Μαρτ. διά Τσιτταγκόκ
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	15745	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 24 Μαρτ. διά Γιεραλτάρ
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	άνεχ. Μοντεβίδεο 14 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (Λιβ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7199	έφθ. Σαβόναν 23 Μαρτ.
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιβ.)	έτ. «Λιόν»	44	7150	άνεχ. Πόρτλαντ (Ορ.) 13 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιβερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεχ. Νέαν Υόρκην 23 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΧΡΥΣ (Λιβερ.)	έτ. «Γκραμάντα»	43	7250	έφθ. Νέαν Υόρκην 13 Μαρτ.
ΧΡΥΣ Χ. (Λιβερ. δεξαμ.)	έτ. «Ολίνθοσωρ»	43	7243	έφθ. Αντίλλας 22 Μαρτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	έφθ. Ρουέν 24 Μαρτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (Λιβ.)	έτ. «Γιουν. Σίππερς»	55	24100	εις Κόμπε, ύπό συμπλήρωσιν
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Σιγκαπούρη 19 Μαρτ. διά Σούγκει Γκέρογκ
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (Λιβερ.)	έτ. «Μαρακαϊ»	44	7254	έφθ. Χάμπτον 24 Μαρτ.
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	42	7175	παρελθόφθη εις Λίβερπουλ 20 Μαρτ.
ΩΚΕΑΝΙΣ (Λιβερ.)	έτ. «Ρόμπλον ντε Όρο»	40	5592	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Μαρτ. διά Κούβαν
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Λιβερ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	