

NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1955

Αρ. Φύλλου 478/237

NAYTIKA XPONIKA



— Annex

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΒ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 478/237

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
1 ΜΑΐΟΥ 1955

ΝΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΘΗ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΜΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

ΣΚΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΟΥ ΜΑΣ

Η έκπληκτική δραστηριότης την όποιαν ἀνέπυξε κατά τα μετα τὸν ποτέμενον ἔτη ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμός, εἰς τὸν τομέα τῆς μεγάλης ποντοπόρου ναυτιλίας, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ γεγονός, ὅτι ὁ ὄργασμὸς οὗτος ἔξεδηλωθεν, καθ' ὃν χρόνον ή ὑπὸ τὴν Ἐθνικὴν μας σημαίαν χωρητικότης ἔβαινε σταθερώς ἀπό ἔτους εἰς ἔτος μειουμένην, ἥτοι φυσικοὶ καὶ επιβεβλημένον νὰ προκλέσουν τὴν ἀφύπνισιν τόσης τῆς κερδερησσεως, ὅσσον καὶ τῆς κοινῆς γνώμης. Λόγοι ἔθνικοι, δημασιονομικοί, κοινωνικοί, ἀλλὰ καὶ συναισθηματικοί ἀκόμη, ἐπέβαλλον δραστηρίαν τὴν ἔκδηλωσαν τῆς προσπαθείας πρὸς μεταβολὴν τῆς φοράς των πραγμάτων, ἐὰν δὲν ἡθελομένον νὰ ἴωμεν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ἔξαφανιζομένην εἰς μίαν, ὦχι μακρινήν, ἡμέραν. ἀπὸ τὰς διεθνεῖς μεταφοράς. Καὶ, ἡ προσπάθεια ἀνελήφθη. Ἀποφασιστικά τὸ ἔν κατοπιν τοῦ ὄλλου ἐπήρθησαν ὑπὸ τοῦ Κράτους τὰ γνωτὰ μέτρα, τὰ ὅποιαν ἔθεμελισσαν τὴν νέαν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν, πολιτικὴν ἡ ὅποια στηρίζεται κατὰ βάσιν εἰς τὴν ἀπλῆν διαπίστωσιν, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις τοῦ ποντοπόρου πλοίου δὲν δύναται νὰ ἐπιζήσῃ, ὅταν οἱ υψηλατέρειν διοικητέσσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως ἐν γένει εἴναι ἐν τῷ συνόλῳ των δυσμενέστεροι τῶν προσφερομένων ὑπὸ τῶν ἀνταγωνιζομένων αὐτὴν ξένων ναυτιλιῶν.

Η νέα πολιτική δεν απέδωσεν εισέτη τους κασπούς της. Η προσπάθεια ζώρισκεται είς την άρχην της. Η «άρχη», όμως, έγενετο, ή καμπύλη της έλληνικης χωρητικότητος έλαβε την άνιουσαν κατά το παρελθόν έτος και υπάρχει κάθε λόγος διά να πιστεύη τις, ότι το 1954 θά παραμείνη δριστικώς, ώς το έτος πόδα τα άνω στραφής. Αρκεί μετα φαντασίου να έμεινανεν είς την χαραχθείσαν γραμμήν, μελετώντες και μαδάνοντες πάν πρόσθετον μέτρον, όπερη ήθελε κριθή έπιβεβλημένο διά την εύδωσιν της αναληφθείσης προσποθείας. Αύται αι τριμνιασια στατιστικι του «Λούδις Ρέτζιστερ» διά την ναυπηγησίεις, έπιβεβαιούν την έκφραζομένην διά την γραμμών αύτών αίσιοδοξίαν. Η έλληνική σημαία πήχισε την έμφανίζεται μεταξύ έκείνων, δι' αι ναυπηγούνται τα νέα πλοια και από τριμήνου είς τριμήνου μικρών μέν άκόμη, άλλα πάντοτε ηδύμενον έμφανίζεται τον άριθμον των δι' αύτην ναυπηγουμένων πλοίων. Κατάλληλοι ένεργεια πρός την κατεύθυνσιν των μεγάλων, ίδιοι, έφοπλιστών, θα έπιταχνουν, ένδυχομενως, τον πρός τα άνω ρυθμὸν εις το προσεχές μέλλον. Κατά βάσιν εν τούτοις, το θέμα θὰ παραμείνη, καθ' ήμας, πρόδηλημα χρονιν, πρός ορθοίσαν της έμπιτσοσήν του είς την ξένην δύναντος έλληνικου έφοπλισμού έπι την σταθερότητα των έλληνικών πραγμάτων έν γενει και της νέας ναυτιλιακής πολιτικής ειδικώτερον, διότι ή έμπιστοσύνη, σον εύκολως κλονίζεται και χάνεται, τόσον δυσχερέστερον άνακτάται.

Άλλα τί προσδοκώμεν από την νέαν ναυτιλιακήν πολιτικήν; Είναι χρήσιμον, νομίζουμε, να άποσφρηνίσωμεν τούς έπιδιωκομένους σκοπούς. Θά χρησιμέυσουν διὰ περαιτέρω διαπιστώσεις.

Από την μέχρι τούδε άντιμετώπισιν του θέματος ύπό της Κυβερνήσεως, τού Τύπου και της Κοινής Γράμμης δύναται τις ευχεσών να διαπιστώση, ότι τοποθετεῖται τούτο, ώς θέμα «έπανόδου» — ώς, έχει αποκληθῆ — τών ύπο ξένας σημαίας ωκεανοπόρων ἐλληνικής πλοϊκής κτησίας πλοίων, ἐν δὲ ή κατά τὸν μεγίστων αὐτῶν ἀριθμών, εἰς τὴν ἔθνικήν σημαίαν. Ή ύπο τοιούτου πρώτα άντιμετώπισιν τοῦ θέματος τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς ναυτιλίας μας, είναι, φοδούμεθα, ἐπιβλαδής ἀλλὰ καὶ ἐσφαλμένη. Ἐπιβλαδής διότι δημιουργεῖ εἰς τὸν πολὺν κόσμον τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι ἡ ὅλη προσπάθεια, δεν είναι τίποτε ἄλλο ὅπιο μίαν σειράν παραχωρήσεων τοῦ Κράτους, οὐχὶ καγκρὶ πρὸς τὴν ναυτιλίαν, ὡς κλάδον τῆς ἔθνικής οἰκονομικής δραστηριότητος. ἀλλὰ πρὸς τοὺς ἐφόπλιστας, παραχωρήσεων δέ, αἵτινες έγιναν ἐπὶ τῷ μὴ πραγματοποιημένῳ ἀντολαλγάματι τῆς μεταφορᾶς ύπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων.

Ἐσφαλμένη ἔξ ἄλλου η τοιούτη τοποθέτησις είναι, καθ' ὑμᾶς, διότι τὸ ληφθέντα μέτρα καὶ η καθιερωθείσα ναυτιλιακὴ πολιτικὴ, ἀποδέλ- πουσαι εἰς τὴν ἔξασφάλισιν δύο βασικῶν στοιχείων, τῆς σταθερότητος, δηλονότι, τῶν προσφερομένων εἰς τὰ τιβέμενον ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίας πλοίων συνθήκων διαχειρίσεων ὅφ' ἕνος καὶ ἐνισχύσεως τῆς συναγωγιστικῆς ικανότητος αὐτών εἰς τὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸν στίβον ὅφ' ἑτέον. ἀπότελεν οὐκὶ πρόξεις συναλλαγῆς τοῦ Κράτους μετά-

τῶν ιδιωτικῶν συμφεδόνων ἡ παραχώρησιν τοῦ Κράτους ἡ του κοινωνικού συνόλου πρὸς τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίακην ἐπιχειρήσιν, ἀλλὰ ἐπλήρωσιν στοιχειώδους ὑποκριεώσεων καὶ μερίμνης τοῦ Κράτους, διασκέψεως τῆς ὑγείας ἔκεινας συνθήκας ἐκμεταλλεύσεως καὶ διαχειρίσεως ἐν γένει, αἵτινες θὰ καταστήσουν τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν — ως κλάδον τῆς Ἑλβικῆς οἰκονομικῆς διαστηρίστητος — ίκανην νὰ ἔξελθῃ ἀπὸ τὴν κατάστασιν μαρασμού, εἰς τὴν ὥποιαν εἶχε περιέλθει καὶ θὰ τῆς ἐπιτρέψουν τὴν βαθμιαίαν ἔξελιξιν καὶ ὄρθδογικὴν ἀνάπτυξιν της.

Ἐαν ἐντὸς τοιούτων πλαισίων τοποθετήσωμεν — ώς ή πραγματικότης ἔπιβαλλε — τὴν πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς χώρας ἀνάληφθεῖσαν καὶ ἑξελισσομένην ποστάθειαν, θα εἶναν εὐχέρες νο διατιστώσωμεν, ὅτι μονόπλευρος μέχρι τοῦδε ὑπῆρχεν ἡ ἀντιμετώπισις τοῦ ναυτιλιακοῦ θέματος τῆς χώρας — μονόπλευρος κατά τὸ ὅτι ἡ μεγίστη προσοχὴ ἐδόθη εἰς τὴν ὥκεανοπόρουν καὶ δὴ τὴν λιθεύραν φορτηγὸν, ναυτιλίαν. Καὶ ὑπῆρχε μὲν, εὐλογὸν τοῦτο, δέδομένου, ὅτι ἡ ἑξελίξις τῶν πραγμάτων ἐπέβαλε τὴν προτεραιότητα ταῦτην καὶ προσέθετα, διότι ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, κατὰ τὸ μεγίστου συτῆς ποσοστὸν, ἀπὸ ὥκεανοπόρα έλευθερα φορτηγά πλοῖα ἀνέκειται ἀπετελεῖτο. Εἴναι, ὅμως, εὐθετὸς ὁ χρόνος πλέον, ἵνα καστικὴ διάτην ναυτιλίαν μέριμνα, συγκεκοιμένην καὶ ὠργανωμένην λαβῇ την μορφὴν καὶ ώ ποδὸς τοὺς λοιποὺς κλάδους τῆς ἔθνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Ἀποτελεῖται, δηλονότι, ὀλοκλήρωσις τῶν κατεύθυνσεων καὶ τῶν μέσων ὀσκήσεως τῆς ναυτιλιασκῆς μας πολιτικῆς.

"Η Ελλάς είναι χώρα Μεσογειακή, μακοσίωνα έχει την παράδοσιν, ως χώρα ναυτική είς την περιοχήν ταύτην την "Υδρογείουν και την ίδανη της Μεσογείουν πόσαν ανέκαθεν περισσότερον γνώσιμα διά της Ελληνας, ἀπό δύο διονύσιο πόσαν διόσιν πόσαν μεσογειακον λαον. Αποθαρρυντικά έν τούτοις είναι δόλα τα ἔρχόμενα είς τη δημοσιότητα στοιχείο τα άναφερομένα είς την κατά σημασίαν ναυτιλιακήν δραστηριότηταν τα έντη Μεσογείουν. Έκει όπου ή ἐλληνική σημασία ἐκπριάρχει κατά τό παρελθόν, οι ζένοι — Ἰταλοί και Τούνκοι κυρίων — ἐπικρατούν τώρα. Τα παρηλικά και δαπανηρός ἐλληνικά φορτηγά πλοια, ἀδυνατουν πλέον, νά ἀνταγωνισθούν ἐπιτυχών τα συγχρονισμένα ἰταλικά και τα εὐθηνότατον κόστος ἐκμεταλλεύσεως ἔχοντα τουρκικά. Αποτέλεσμα είναι, ότι η Μεσογειακή ἐλευθέρα φορτηγός ναυτιλία μας κινδυνεύει νότιος ἔξοντωθη. Αἱ συνέπειαι της τοισιάτης καταστάσεων είναι διαδυμένόστατα διά την οικονομικήν ζωήν του Τόπου. Τα Μεσογειακά πλοια είναι δόλιγάριθμα, ἐν σχέσει ποός τα ὡκεανοπόρα. Η σημασία των, ὅμως, είναι ζωτική. Κινούμενα, βάσιν ἔχουν τους ἐλληνικούς λιμένας. Εἰσιν αύτούς κατό κανονία ἐδοιδάζονται, ἐπισκευαζονται, συντοπούνται. Εδών κατορτίζουν και ἀπόλυτον τα πλοιώματά των. Εἰς τὸν Πειραιῶν ἐδρεύουν κατά το σύνολον σγεδονήοι πλαιοκτηται των. Μέσω της Πειραιᾶς ἀγοράς ἐνεργεῖται ἡ δύναται νά ἐνεργήται η ναύλωσις και ἡ ἀσφαλίσις των πλοιών. Εἰς την Ἑλλάδα εἰσάγονται κατά μέγα μέος οι ποιαττόμενοι ναυλοι. Τὸ ἐμπόσιον της χώρας, τέλος, τα πλοιά ταύτας ἐξηπητεύουν, δίδοντα παραλλήλων ζώνων και υπόστασιν εἰς πλείστου κλάδους τας οικονομικές διαστηματικές της ποικιλίας.

κλάδου, της οικονομικής ωραία προτίθεσης του γονέα.
Έσχα τώρα της συνέπειας μας λά�ωντες τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἡ ἐμ-
πορικὴ νοιτιλία εὐρίσκεται ἐν στενῷ ὄργανων συνδεόμενῳ πόρῳ, τῇ
ὅλην οἰκονομίαν τοῦ Τόπου, ὃστε ἡ συμμετοχὴ αὐτῆς εἰς τὸ ἔτησι
ἐθνικὸν εἰσόδημα, εἰς τὸ ἐμπόριον τῆς χώρας καὶ εἰς τὴν πρόσκτησι
ἔνου συναλλάγματος, νὰ είναι ἡ μεγίστη δυνατή, δυνάμειδος εὐχερώδης
νὰ ἀποκτήσουμεν ἀκριβή τὴν εἰκόναν τῆς σπουδαίοτητος τοῦ κλάδου τοῦ
τοῦ θέσης μας νοιτιλιακῆς διασπορούστηκός.

Αμέριστον ἐπόμενων πρέπει νὰ ἔχῃ υπέρ ἑαυτῆς τὸ ἐνδίαιφέρον τοῦ Κράτους ἢ Μεσογειακή ναυτιλία. Βεδαίως αἱ ὑπὸ τοῦ ἀρθρού 13 τοῦ Ν. Δ. 2687/53 προσφέρονται δυνατότητες, καλύπτουσαν καὶ τὴν Μεσόγειον γειοκήν ναυτιλίαν. Εἶναι ἐπίσης ἀληθές, ὅτι διάφορα μέτωπα ἐλήφθησαν κατὰ καιρούς πρὸς διεύκολυνσιν τῶν ἀγοραστῶν τῶν ἐξ ἐπανορθώσεων προεχούμενων κεσογειακῶν πλοίων οὐδὲ διὰ τὴν μειώσιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τῆς Μεσογειακῆς ναυτιλίας. Παραταῦτα τὸ πρόβλημα, εἴτε συνεπεία ἐλλειψεως ἐπισκρών κεφαλαίων οἱ ἐκ τῶν Μεσογειακῶν ἐφοπλιστῶν δισθέντες μεγαλεῖσσα κεφαλαία φροντίζουν νὰ μεταποθήσουν εἰς τὴν ὥκειαν πόσον ναυτιλίαν — εἴτε

έξ ἄλλων αιτίων, παραμένει κατά βάσιν ἄλιτον. Χρειάζεται, ἐπομένως, ἡ διατύπωσις ἑνὸς ὀλοκληρωμένου προγράμματος πολιτικῆς ἔναντι τῆς Μεσογειακῆς ναυτιλίας.

Δὲν είναι δυνατόν βεβαίως διὰ τῶν γραμμῶν αὐτῶν νὰ ἐπιχειρηθῇ διατύπωσις τοῦ προγράμματος τούτου. Δυνάμεθα, ὅμως, νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὴν σημασίαν, ἢντας εἰχεὶς ἡ ὁργάνωσις τῆς πιστοδοτήσεως τῆς Μεσογειακῆς Ναυτιλίας, ἡ ἀξιοτοίποις τῇ βοηθείᾳ τοῦ Κράτους τῶν προσφερομένων ἐν Ἰταλίᾳ ἢ καὶ ἀλλαχοῦ, δυνατοτήτων πρὸς γαυπήσην πλοίων, μὲ τημητικήν ἑξόφλησιν τοῦ τιμῆτας, ἢ ὥργάνωσις τῆς Ἑλληνικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς κ.λ.π. Μόλις προσφάτως ἀνηγγέλθη ὅτι ἡ χρηματοδότησης τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων ἐν τοῦ ποιογράμματος ἐπενδύσεων, γνωστὴ δὲ εἶναι ἡ δραστηρότης τοῦ Ν.Α.Τ. κατά τὴν τελευταῖαν πενταετίαν εἰς χρηματησίαν δανείων εἰς ἀκτοπλοϊκά ἐπιχειρήσεις, μὲ ὥργανωσις μέχρι τούδε τὰ διὰ τὸ Ν.Α.Τ. ἀποτελέσματα τῆς δανειακῆς ταύτης πολιτικῆς. Καὶ διερωτάται τις, μήπως ὥτα ἡτοφελεστέρας καὶ ἐνδεχομένως περισσότερον ἀσφαλῆς ἡ τοποθετήσις τῶν διατιθεμένων κεφαλαίων διὰ τὴν ναυτήγαντας ἡ προσκήνων καταλλήλων Μεσογειακῶν πλοίων;

Διὰ τὴν σημασίαν ἑξ ἄλλου τῆς ἀσφαλιστικῆς ὥργανωσεως τῆς Ἀγορᾶς Πειραιώς, παραπέμπομεν εἰς τὸ μόλις εἰς τὸ προγράμματον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δημοσιευθὲν ἐμπειριστατωμένον ἄρθρον τοῦ κ. Φ. Η. Φιλιππακούλου. Φυσικός ἡ πιστοδοτησίας καὶ ἡ ἀσφαλιστική ὥργανωσις — μολονότι δύο σημεῖα βασικά — δένθα εἶναι τὸ ἀπαντόντο τῆς ἔναντι τῆς Μεσογειακῆς ναυτιλίας κοστικῆς μερίμνης.

Τὰ δύο ἀντέρω ἀναφέρονται, ἀφοροῦν τὰ ἐλεύθερα φορτηγά πλοία. Αὐτά ἀπετέλεσαν ἀνέκαθεν τὸν ὄγκον τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Καὶ τὸ χαρακτηριστικόν αὐτὸν ὑπῆρξε, ἐν ἀπό τὰ βασικὰ μειονεκτήματα τῆς ὥργανωσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Ἡτοῦ ἡ περισσότερον μονομερῶς συγκεκριμένη ναυτιλία. Ἡ ἀδημάτωδης μεταπολεμικὴ ἀνάπτυξης τῶν μεταφορῶν ὑγρῶν καυσίμων καὶ ἡ ἐπίδοσις τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἰς αὐτάς, ἐβελτίωσης σημαντικῶν τὴν εἰκόνα. Παρὰ ταῦτα ὑφίσταται μέγα εἰσέτι κενόν, ἡ ἐλλειψις ἐπαρκούς δικτύου Ἑλληνικῶν τακτικῶν γραμμῶν συνδεούσων τὸν Ἐλλάδα μὲ δύος ἡ πλείστους τομεῖς ἔνδιαιφεοντας τοῦ Ἑλληνικοῦ ἔξωτερού καὶ εἰδικῶτερον τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου.

Διὸ πάντα ἔχοντα τὸν συνθηκῶν ὑπὸ τὰς ὁποίας ἐργάζονται τὰ πλοῖα γραμμῶν, εἴναι εὐχερῆς ἡ σχηματισμὸς εἰκόνος τῶν δυσχερεῶν, εἰς τὰς ὁποίας προσκρούει ἡ ὥργανωσις μιᾶς ἐπιχειρήσεως τακτικῶν γραμμῶν. Κανονική ἐκτέλεσις τῶν ἔξαγογελούμενων δρομολογίων, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὄγκου τῶν προσφερομένων φορτίων, ὥργανωσις τῆς διεύθυνσεως καὶ τῶν κατὰ τὸ πότους πρακτορείων διὰ τὴν ἀναζήτησιν καὶ προσέλκυσιν φορτίων, διάθεσις τῶν καταλλήλων εἰς ἴδιότητας καὶ ἐπαρκῶν εἰς ἀριθμὸν πλοίων, ἀντιμετώπισις τῆς ἀντιδράσεως τῶν ξένων Conferences, διόπου τοιάστατα λειτουργοῦν ἡ τῆς συγκεκαλυμμένης ἡ καὶ ἀπροκαλύπτου παρεμβάσεως τῶν ξένων κυβερνήσεων ὑπέρ τῶν ἔθνικῶν αὐτῶν ἀτμοπλοϊκῶν γραμμῶν, εἴναι χαρακτηριστικό καταδεικνύοντα τὰς προσαναφερείσθαις δυνητοειδεῖς.

Παρὰ ταῦτα ἡ ιδιωτικὴ πρωτοβουλία δὲν ἡδονήσεν. Ἡ δραστηριότης τῆς Α. E. «Ἡ Ἑλληνική» εἴναι τοιανὸν παραδείγμα τῆς δημιουργικῆς, ίκανότητος τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας. Τὸ ὑπὸ ἐκτέλεσιν ναυπηγικού πρόγραμμα τῆς «Ἑλληνικῆς», ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθόν γενεύεντα παρά αὐτῆς ἀγοράς, φέρουν αὐτὴν εἰς τὴν θέσιν μιᾶς μεγάλης ἐπιχειρήσεως, οὐχί μόνον καλῶς ἐγκατεστημένης, εἰς ὃς γραμμῶς ἐκτελεῖ μέχρι τούδε, ἀλλ' ἀτενίζουσης ἡδη, μὲ δικαιολογημένης αἰσιοδοξίαν πρὸς εὐρύτερους ὄριζοντας.

Ἐάν, ὅμως, ἡ περίπτωσις τῆς «Ἑλληνικῆς» ἀποτελῇ θαυμάσιον παράδειγμα, τοῦ τι δύναται ἡ ιδιωτικὴ πρωτοβουλία νὰ ἐπιτελέσῃ, δὲν ἀποτελεῖ, ὅμως, κανόνα. Ὁργανώσις δικτύου τακτικῶν γραμμῶν ἀναλόγου πρὸς τὴν θέσιν τῆς χώρας, τὴν ἴστοριαν τῆς εἰς τὸ θαλάσσια ἔργα καὶ τὰς ἀνάγκας τῆς, μονὸν τὴν συνδρομὴν τοῦ Κράτους δύναται νὰ ἐπιδιωχθῇ. «Οταν μελετῶμεν τοπούς ἐπεκτάσεως τῶν ἔξαγωγῶν μας, πρέπει νὰ γνωρίζουμεν, ὅτι τὸ κυριώτερον ὑπὲρ ποὺ εἰς τὴν ἐπιτυχίαν μιᾶς τοιάστης πολιτικῆς, εἴναι τὸ ἔθνικόν πλοίον γραμμῆς, τὸ ὁποῖον οὐχί μόνον ὑποδοθεῖ τὴν τοιάστην ἐπέκτασιν, ἀλλ' ἐπί πλέον, διανοίγει καὶ κατακτᾷ νέας καταναλωτικὰς ἀγορᾶς ὑπέρ τοῦ ἔθνους ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου. Ἀπτὸν παραδείγμα τῶν δημιουργικῶν ἀποτελεσμάτων τὸ ὅποια δύναται νὰ ἔχῃ ἡ βοηθεία τοῦ Κράτους διὰ τὴν ναυτιλίαν τακτικῶν γραμμῶν καὶ διὰ τὸ ἐμπόριον τῆς χώρας, είναι ἡ περίπτωσις τῆς Ἑλληνικῆς γραμμῆς Notioύ Αμερικῆς, ἡ ὁ-

ποία διὰ τῆς προσκήνων τοῦ «Μυκῆναι» πυκνώνει ἡδη τὰ δρομολόγιά της.

Ἴδιού, λοιπόν, ἄλλος σπουδαῖος τουμεὺς διὰ τὴν ἀνάπτυξιν δημιουργικῆς δραστηριότητος, ὑπὸ τῷ Y.E.N. καὶ τοῦ Κράτους γενικῶτερον. Αἱ τακτικοὶ γραμμαῖ. "Ολα δύσα ἀνωτέρω ἐλέχθησαν διὰ τὰ ὀφελήματα τῆς ἔθνης οἰκονομίας ἐκ τῆς ὁπεραίον καὶ διὰ τὰ πλοῖα γραμμῶν καὶ δη πέραν τῆς συμβολῆς αὐτῶν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας. Προγραμματισμένον δημιουργικόν σημεῖον πρέπει νὰ εἶναι τὸ ἔνδιαιφέρον τοῦ Κράτους, τὸ ὁποῖον προσθέτουμεν, ὅτι πρόκειται περὶ τουμέως ὡς πρὸς τὸν ὄποιον εὐρύσκει δικτύωσιν, πάσσα οἰκονομίας διευκόλυνσις καὶ φορολογική ἀπαλλαγὴ ἀκόμη. Φρονούμεν, ὅτι Ἑλληνική τινες γραμμαῖ κατὰ τὴν πρελόν, ιδιωτική πρωτοβουλία ἐγκατασταθείσα. Θὰ είχον ἐδραιωθεῖ, ἐάν παραπλεύρων ταῦτα δημιουργικόν, ἀλλὰ καὶ προγραμματισμένον, είχεν ἀναπτυχθῆ τὸ κρατικὸν ἐνδιαιφέρον.

«Ἡδη μία νέα ιδιωτικὴ ἐπιχειρίσης ἡ A. E. «Ἐλληνικαὶ Ἀνατολικαὶ Γραμμαῖ», προσποθεῖ, ἐν μέσῳ πλείστων ἀντιξοτήτων, νὰ ἀναπτυχθεῖ, καλύπτοντα τὸ πρὸς τὸν Εὐεργείον Πόντον ἀφ' ἔνος καὶ τοὺς Μεσογειακοὺς λιμένας τῆς Μεσσής Ἀνατολής ἀφ' ἔτερου ἐμπόριον τῆς χώρας. Ἡ «Εούσθρα Θάλασσα, Ἀνατολικὴ Ἀφρική, Ἰνδικὸς Ὦκεανός, Ὁρείος Ἀφρική, ἀποτελεῖς, πιθανούς τομεῖς ἐπιτυχούς ἐγκαταστάσεως ἐλληνικῶν τακτικῶν γραμμῶν. Τὸ θέμα είναι ἔθνης, τῷ ὄντι, σημασίας καὶ δικαιολογεῖ ἐκδήλωσιν ἀμερίστου τῆς προσοχῆς τοῦ Κράτους, ποὺς δημιουργίαν, αἵτινες ἀφ' ἔνος μὲν τὸν εἰδικῶν συνηθικῶν καὶ προϋπόθεσίν τοῦ πρόσθιτον πρόβλεψιν ικανοποιητικής ἐκπρεπείσεως τοῦ μεγάλου κόστους κατασκευῆς τῶν πλοίων-ψυγείων, ὁδηγούμενοι εἰς ἐν εἰσέτι σημεῖον ἐνδιαιφέροντας τῆς κρατικῆς ναυτιλίας πολιτικῆς, εἰς ὅτι ἀφορά τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν.

Ἐάν, τέλος, ἐνδυνημώμενον, ὅτι ἡ Ἑλλάς, χώρα κατ' ἐξοχὴν φρουτοπαραγωγός, ἔξαγουσα μέσος τῆς παραγωγῆς τῆς εἰς τὸ ἔξωτερικόν, στερείται παντελῶς πλοίων καταλλήλων διὰ τοιάστας μεταφορᾶς καὶ ὅτι τὰ φορτία ταῦτα καταβάλλουσιν ύψηλούς ναυλών, ἐπιτρέποντας πρόβλεψιν ικανοποιητικής ἐκπρεπείσεως τοῦ μεγάλου κόστους κατασκευῆς τῶν πλοίων-ψυγείων, ὁδηγούμενοι εἰς ἐν εἰσέτι σημεῖον ἐνδιαιφέροντας τῆς κρατικῆς ναυτιλίας.

«Ἡ ποντόπορος καὶ ὑπεωκαένιος ἐπιβατηγός ναυτιλία, ἔτυχον κατά τινα τρόπον τοῦ κρατικοῦ ἐνδιαιφέροντος. Καὶ τὰ ἀποτέλεσματα εἰνεὶ ἔκδηλα. Ἄντι τοῦ «Νέας Ἑλλάς» εύδισκεται ἡδη, ὡς συμβατικῶν πλοίων, εἰς τὴν γραμμὴν Ἀμερικῆς τὸ «Βασιλίσσα Φοιδερίκη» καὶ μαζὶ μὲ σύντο τὸ νεότερον τοῦ «Ολύμπια». Ἡ ἀπόστασις ἡ ὅποια χωρίζει τὴν ἐνεστώσαν κατάστασιν ἀπὸ τὸ πρόσφατον παρελθόν εἶναι πράγματι τεραστία. Βεβαίως ὑφίσταται τὸ θέμα τῆς συναναχωρήσεως τῶν δύο ὡς ἀνα πλοίων, ὡς ὅποια μόνον εύνοικὸν ἀποτέλεσμα ἔχει, νὰ ἀφίνη εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ξένων τὴν κίνησην ὅλων τῶν ἐνδιαιφέσεων ημερῶν, ὅπως δὲ τὸ θέμα τῆς ὑφέσεως τῆς Ἑλληνικῆς σημοίας εἰς τὸ «Ολύμπια». Πιθανῶς ἡ πάροδος διάγονοι χρόνοι νὰ καταδείξῃ, ὅτι ἀμόρτερα ταῦτα εἰνεὶ δεκτικά ἐποικοδομητικῶν λύσεων.

Εἰς τὴν Μεσόγειον, ἀφ' ἔτερου, δύο νέαι θαυμάσιαι μονάδες ἐνίσχυσαν τὴν Ἑλληνικήν θέσιν ἔναντι τῶν ξένων, Μένει, ὅμως, νὰ πασσαίγεται παντελῶς τὴν ιστορίαν τῶν σύγετει πρὸς τὴν ἀναγνώσιν ὡς Ἑλληνικῶν, πλοίων προσορίζουμενων, ἀνταγωνίζουμενων, καὶ ὑπεωκατούσαν σύντομαν ἀλλῆλας, ἐπιχειρήσεων, ἀποτελεῖ περιττῶν καὶ διαπονηθῶν πολυτέλειαν, μὴ δικαιολογουμένην ποσῶν διὰ τὴν Ελλάδα. Ἡ ἐπιδίωκης ἔξειρέσεως, ικανοποιητικῆς λύσεως εἰς τὸ θέμα τοῦτο, προσδίδει ἐν εἰσέτι ἀντικείμενον πρὸς ἐκδήλωσιν μιᾶς ὀρθολογιστικῆς κρατικῆς πολιτικῆς.

Καὶ ἡδη ἐν ἐρώτημα διατυπώνομεν: Εἴναι, ἀφ' γε, συμφέρουσα καὶ δικαιολογημένη ἐκ τῶν πραγμάτων ἡ διατήρησις τῶν περιορισμῶν ἡλικίας, τῶν ὑφισταμένων ἐν σύγετει πρὸς τὴν ἀναγνώσιν ὡς Ἑλληνικῶν, πλοίων προσορίζουμενων ἀλλῆλας, ἐπιχειρήσεων, ἀποτελεῖστον καὶ ὑποτέλεσμα ἔχει νὰ δικαιώνῃ τὴν δοσιολόγησην τῶν πλοίων αὐτῶν, ὑπὸ διασφόδους σημαίας γνωστῶν κατατίδων, ὃστε ἐν τῇ προάξει μόνον μειονεκτήματα — διαφυγὴ φορολογίσεως, δυσιενέστεροι δροῦσις ἀποσχόλησεως τοῦ πληρώματος, πληρωμάτων, πλοιώματος, ἀνασφάλιστα, ἀνταγωνισμός ὑπὸ εύνοικούς όσους εἰς βάρος τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων κλπ. — νὰ ἀπορρέουν ἐκ τῆς διατήρησεως τῶν περιορισμῶν;

ΠΕΙΡΑΙΩΤΗΣ

POR T SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS

INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"

Address: P.O. Box 306

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η άσφαλιστική μας όργάνωσις

Τό θέμα της ασφαλιστικής όργανωσεως το όποιον άνεκίνησε μὲ τὸ ἄρδευον του εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας ὁ κ. Φίλ. Φιλιππάκοπου-
λος εἶναι ἀξιοπρόσεκτον. Ο Πειραιεὺς ἀποτελεῖ μίαν παλαιὰν ναυτι-
λιακὴν ἀγορὰν. Ἐχει πλήρη τεχνικὴν οργάνωσιν. Ἐχει στελέχη ασφα-
λιστων καὶ μηχανικῶν καὶ ναυτηγῶν, τὰ ὅποια θὰ ἡδύναντο νὰ τον
ἀναγάγουν εἰς την πειραιων ἐνος μικροῦ Λονδίνου διὰ τὴν ἀνατολι-
κὴν λεκανήν της Μεσογείου, ὅπως ἡ Γένοβα εἶναι τελείως ἀνεξάρτη-
τος ἀπὸ το Λονδίνον ἀγόρα διὰ τὴν κεντρικὴν καὶ δυτικὴν Μεσογείου,
ἄν ψήρχεν όργανωσις. Μόνον αὐτὸ λείπει διὰ νὰ συγκεντρωθῇ ἡ συν-
εργασία τῶν υφισταμένων ἥσθι στελεχών καὶ ν ἀναδεικνύῃ ἡ ἀγορα μας
εἰς θεσιν ὑπεροχῆς ἀπέναντι ὅλων των ἀλλών λιμένων τῆς οἰκουμενο-
λικῆς Μεσογείου.

Οργανοστινή Επιβεωρήσεως Πλοίων έχουμεν και κρατικήν και ιδιοτικήν. Η τελευταία, όμως, δὲν είναι διεύθυνσα ανεγνωρισμένη, όπως είνε τὸ KINA (Registro Italiano Navale Aeromaritime). Αν έθοιτείτο όποια μιαν έγχωριαν οργάνωσιν άσφαλτικών σκαφών, και ἀν είχε και ενα κρατικον ελεγχον, όχι διότι η τεχνική καταρτίσις της δὲν είναι επορικη, άλλα μονον δια να βοηθηθη να έπιδοληθη διεύθυνσ, θα έπετυχε τελείως τους σκοπούς της.

Αἱ ἀσφαλιστικαὶ μας ἔταιρισι δὲν συνετόνισαν τὰς προσποθείας των προς τὴν θαλασσαν. Περιωρίσθησαν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν προμηθεύεων ἀπὸ τοὺς διαφόρους διευθυντάς των καὶ τοὺς διευθυντάς την Τραπέζων, οἱ όποιοι ταῖς ἀντίπροσωπευσοῦν, ἀλλὰ δὲν ἀπετέλεσαν ἐν τῇ πραγματικότητι, ἀσφαλιστικάς ἐπιχειρήσεις. Δὲν ἐπωφελήθησαν τῆς οικονομικῆς ρώμης, την όποιαν μερικαὶ μονοπωλιακοὶ ἐργάσιοι ἐδῶσαν εἰς μερικὰς ἐξ αὐτῶν, διὰ νά ἐπεκτανόντων πρὸς κλαδούς, ὅπου ή συμβολὴ των βά προσάγει τὴν ἔθνικὴν οικονομίαν τοῦ Τόπου. Είναι ἐπομένως ἀναγκαῖα ἡ δημιουργία ἀσφαλιστικῆς ὄργανων σκαφῶν ἀπὸ αὐτούς τούς κυκλών την ναυτιλίας, οἱ όποιοι αἰσθάνονται τὴν ἀνάγκην αὐτῆς ουσαν εἰς ἀμεσούς σχέσιν μὲ τὰ συμφέροντά των.

"Η ἐπέμβασις τοῦ Κράτους ως ἐπιχειρηματίου ἐπίσης τελείως ἀ-
πέτυχεν. Τὸ πείραμα τοῦ ΑΟΚΠ καὶ τοῦ εἰδικοῦ Ταμείου 'Ασφαλ-
σεως, ἀπέδειχθε ὅλεθριον, ὑπῆρξεν ἡ αἵτια τῆς καταστροφῆς τῆς Με-
σογειακῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μας. Ἀν τα πλοιά μας ἀφήνοντο
νὰ ἀσφαλισθούν εἰς τὸ Λονδίνον, ὅπως τα τῶν 4.000 τόννων, τὰ
κεφαλαία τα δύο ποιά θὰ εἰσπράττοντο, θὰ ἐπέτρεπαν εἰς τοὺς ἰδιοκ-
τας των, μεταπολεμικῶς, ἡ ἀποκτήσουν νέα, σύγχρονα σκάφη καὶ
δὲν θὰ ἀφήνων εἰς τοὺς Ἰταλούς τὸ μονοπώλιον τῶν συγχρονισμένων
«κάργκο-λάνερες». Ὁπως οἱ ιδιοκτήται τῶν μεγάλων σκαφῶν ἐπαρ-
κεῖσθαι ησαφαλισμένοι, είχον τὴν βάσιν ἐπὶ τῆς ὁποίας ἐστριχθῆσαν,
διὰ νὰ ἀνάπτυξουν τὴν ἐργασίαν των καὶ νὰ δημιουργήσουν τὰ σημε-
ρινὰ μεγαλουργήματα των, οὐτῷ καὶ οἱ Μεσογειακοί θὰ είχον κάρει
θαυμάστα. Ἄντι αὐτού, ἥπρασαν ἀλλόφορους, ὡς σανίδα σωτηρίας,
σανίδα τῶν πλοίων εκ τῶν γερμανικῶν ἐπανορθώσεων, μὲ την ὁποίαν
καὶ ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον κατεόπτερεφων. Τὸ δὲ YEN, εἰς ἀνάμνησιν τῶν
θαυμασίων αὐτῶν κατορθωμάτων, διατηρεῖ ἀκόμη ἀνέψιον προστιθμόν
τοῦ Α.Ο.Κ.Π., ἔγειμις μὲ παράσημα τοὺς πρωταγωνιστάς, καὶ ἐπί-
σεις ἐπὶ τῶν σημειών ἐφόπλιτῶν τοῦ Πειραιῶς τὸν κινδυνὸν τῆς
ἐπαναλήψεως τοῦ πειράματος. Καὶ ἔπειτα ἀπόρουμεν, διότι ὅλαις αἱ
σημαῖαι τῶν κρατιδίων τῆς Κεντρικῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς ἀφρικανικῆς
ζουγκλᾶς κυματίζουν, ἀντὶ τῆς Ἑλληνικῆς, εἰς τὰ νεοσαγρούραζόμενα Με-
σογειακά ἀτόπλιοι. Τούλασθίστον, οἱ ιδιοκτήται των είναι βέδαιοι,
κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, ὅτι δὲν πρόκειται νὰ πέσουν θύματα ἐκμαθη-
σεως τῆς «μπαροπερικῆς» εἰς βάρος των, ἀπὸ τοὺς ἐκπροσώπους τοῦ
Ἐλληνικοῦ Κράτους, οἱ ὄποιοι, ἀφοῦ ἀτιμωρητεῖ κατασθράβωνους τὸν
Προϋπολογισμόν, ἐπεκτείνονται καὶ εἰς τὴν... προστασίαν τῶν ἰδιω-
τικῶν συμφερόντων τῶν Ἑλλήνων! ...

Η ὄργανωσις ἐπομένως πρέπει νά ἀναληφθῇ ἀπό τοὺς ιδίους ἐνδιαφερομένους ἑφοπλιστάς, βοηθουμένους ἀπό τεχνικῶν κατεριπούμενους ασφαλιστικάς καὶ νά ζητηθοῦν μόνον νομοθετικά καὶ διοικητικά διευκόλυνσεις ἀπό τὸ Κράτος, εἰς τὸ ὅποιον ἡ ρηθεῖσα Ὀργάνωσις θὰ προσφέρει σοδαράν βοήθειαν καὶ διὰ τὴν ἀναδημιουργίαν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας καὶ τῆς βιομηχανίας ἐπισκευών ἐν Ἐλλάδι. Μεγάλα κεφάλαια δὲν ἀπαιτούνται, διότι η ἀσφάλισις στηρίζεται εἰς τὴν ὄγράνωσιν ἀντασφαλιστικῶν καλυμμάτων, ὡς ὅποια, ὀπωδόηποτε, δύναται νά ἔπιτευχθῇ καὶ ἐντὸς τῆς Ἐλλάδος καὶ εἰς τὰς ἔξωτερικὰς ἀγοράς, κατὰ τρόπον, ὅμως, ὡς ὅποιας θ' ἀφήνῃ τὴν πρωτοβουλίαν καὶ τὴν διεύθυνσιν τῆς ἐργασίας ἀπό τὴν Ἐλλάδα. Το κέρδος θά είναι μεγάλο καὶ λόγω ἀποφυγῆς της καθυστερήσεως τῶν διακανονισμῶν διά τὰς ζημίας εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου, ἀλλὰ καὶ ηθικῶν, ὅταν ἡ ἐργασία ὄργανωσι καὶ διεισχαθῇ ἐπὶ τῇ βάσει τῆς καλῆς πίστεως καὶ διά τῆς απαγγελίας τῆς ἐπαγγελματικῆς ἀλληλεγγύης. Εἰς ὄργανοις διεύθυνσιν δέ τοι τούς ιδίους ἐνδιαφερομένους, δὲν δύνανται νά ἐμφιλοχρήσουν εὐκόλων πράξεις ἀναπτούντων τοῦ γενικοῦ συμφέροντος καὶ τοῦ αποτελέσματος θὰ είναι η διατήρησις τῶν ἀσφαλίστρων εἰς χαμηλὸν ἐπιπέδον, ἀλλὰ καὶ η ηθική ἔξυπνωσις τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πειραιῶς. Ή ιδέα, ὅτι «οἱ ἀσφαλισταὶ πληρώνουν», πρέπει νά παύση, διότι οἱ ἀσφαλισταὶ πληρώνουν πάντοτε προσωριών. Ἐν τῇ πραγματικότητι τα ρίχνουν συνήθωσαν εἰς τὴν καμπυλύρα τῶν ἀσφαλισμένων θάτον ἡ βράδιον διὰ τῆς αὐξένσεως τῶν ἀσφαλίστρων.

οια της σημερινής της ωφελιμότητα.
Μία τοιαύτη ήδηκή και τεγκική σέξυψωσις τῆς ἄγορᾶς δύναται νὰ τὴν καταστήσῃ Κέντρον εἰς τὴν ἀνάτολικην λεκάνην τῆς Μεσογείου, η συντελέση εἰς τὴν συγκέντρωσιν τῆς ἀντίτροπωσιάς και σέων συμφέροντων ἐν τῶν γειτονικών χωρών και ν' ἀποτελέσῃ τὴν εἰσαγωγὴν τῆς ἀναιτίεως και τραπεζιτικοῦ ἐνδιαφέροντος, τὸ όποιον πάντοτε ονάζεται ἀτμόσφαιραν καλῆς πίστεως και ἐμπιστούνης διὰ νὰ ἔκδηλωθῇ.

Μία προσπάθεια, τὴν ὅποιαν ἥρχισε προπολεμικῶς ὁ «Ἀληλα-
σφαλιστικὸς Συνεταιρισμὸς Πλοιοκτητῶν Πειραιῶν καὶ Νήσων» πρέ-
πει νὰ συνεχισθῇ, τώρα που ἥρχισεν ἐκ νέου δημιουργούμενος κύκλος
ἀπολιτούντων εἰς τὸν Πειραιᾶ καὶ νὰ πρωθητῇ εἰς συμπλήρωσιν και
ἀνάπτυξιν.

Τὰ νοκυπηγεῖα

Βέβαιον σχεδόν θὰ πρέπει νὰ θεωρήται, ότι η χώρα μας ἀπόκτηται — ἐπί τέλους — ἐντὸς ὅλιγου χρόνου τὴν συγχρονισμένην ἔκεινην ναυπηγικὴν βάσιν, ήτις τόσον ἀπαραίτητος κρίνεται διὸ τὴν ἐνίσχυσιν καὶ τοῖς ὅλοκληρωσιν τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος. Ή ταχείᾳ ἀνασυγκρότησις τοῦ πολαιοῦ καὶ μηδέποτε, ὅλως τε, λειτουργήσαντος ναυπηγικοῦ συγκροτήματος τοῦ Σκαραμαγκά, ώς καὶ η ἐν συνεχείᾳ ἀπόδοτική του ἐκμετάλλευση, δύνανται διὰ τὸ ἔγγυς μελλόν νὰ προξεφθησοῦν, μετὰ τὸν διενεργηθέντα τὴν 8ην Ἀπριλίου διεθνὴν διαγνωσμούν, κατὰ τὸν ὄποιον ἔγενοντο δεκταὶ κατ' ἀρχὴν αἱ προτάσεις ἐνὸς ἐκ τῶν μεγαλύτερων καὶ πλέον σοφαρτέρων ναυπηγικῶν Οἰκουμένης τῆς Ὀλλανδίας. Διὸ τῶν προτάσεων αὐτῶν αἱ ὄποιαι καλύπτουν εἰς μεγαλύτερουν τὸν ἑκατονταπέντε μισθώσεως, ἀνασυγκρότησεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκά, ἀνάλαμβανεται η ὑποχρέωσις τῆς ἑκτελέσεως, ἐντὸς καθωρισμένων χρονικῶν ὀρίων, ὀλονήσιον ἀναγκαῖων τεχνικῶν, οικοδόμικων καὶ λιμενικῶν ἔργων διατίθεμένων πρὸς τοῦτο κεφαλαιά, τὰ ὅποια θὰ ἀγέλθουν εἰς τὸ ποσὸν τῶν 10.000.000 δολαρίων. Αἱ ζητήσεις συγχρόνων ἔγγυσης από τὸν Ἑλληνικὸν Δημόσιον διὰ τὴν ἑξαφάλισιν τῶν ἐν λόγῳ κεφαλαίων, διὰ τὴν διακριτικὴν φορολογικὴν μεταχειρίσιν καὶ τὴν ἐν γένει διακριτικὴν προστασίαν τῆς ἐπιχειρησεως, λογικαὶ αὐταὶ καθ' ἑαυταῖ, προσφέρουσιν τὴν δυνατότητα μας εὔχερον συμφωνίας, ἐφ' ὅσον μαλισταὶ οἱ ἑκπρόσωποι τοῦ Ὀλλανδικοῦ Οἴκου, προσθύμως ἐπ' αὐτῶν ἔδεχθησαν οἰανθήποτε καλοτροσαίρετον συλήτησιν.

“Ηδη, ἡ ἄρμοδια ἐπιτροπή ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Γεν. Γραμματέως τοῦ ὑπουργείου Συντονισμού κ. Καλλίνοκη, ἡτὶς διενήργησε τὸν διογνωσμόν, ἀσχολεῖται μὲ τὴν ἔξτεσσιν καὶ μελέτην τῶν ὑπόβαθροις προτάσεων, ἐπίζεται δέ, εἴφ. δύον δὲν ἥθελε μεσολαβῆσαι ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς, ἀπρόστοτὸν τι, νὰ κατακυρώσῃ ἐντὸς μνόν τοῦ δόλων ἔργον ὑπὲρ τοῦ Ὀλανθίδικου Οίκου καὶ νὰ ὑπογράψῃ ἀμέσως τὴν σχετικὴν συμβάσιν.

Ειναι θετικαί αἱ ὑπάρχουσαι πληροφορίαι, σχετικῶς μὲ τὴν σο-
βαρότητα τῶν προθέσεων τῶν Ὀλλανδῶν, οἵτινες καὶ ἐπεξήποσαν τὴν
ἀξιοποίησιν ἐνὸς τοσού μεγάλου, κεφαλαίου διὰ τῆς τοποθετήσεως
του εἰς τὴν χώραν μας. "Ολοὶ οἱ ἀρμόδιοι, οἱ ἔκ του σύνεγυς παρα-
κολουθήσαντες τὴν ἔξελιξιν τοῦ θέματος τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῶν
ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκᾶ, ιδιαιτέρως ἔξειτίμοσαν τὴν μεθοδίην
προεργασίαν τῶν τεχνικῶν καὶ οἰκονομικῶν ἐμπιεργούνων μόνων τοῦ Ὀλ-
λανδικοῦ Οἴκου, οἱ ὅποιοι ἐπὶ μόνος ἐπεκεντούντο τὴν Ἑλλάδα διὰ
νὰ σταθμίσουν ἐπιτοπίως ὅλους τοὺς παράγοντας τοὺς ἐπιτρέποντας
μίαν ταχείαν καὶ ἀνεμτόδιστον ὄνταπτυξιν εἰς τὸ πρώτων αὐτὸν ναυπη-
γικὸν συγκρότημα διὰ τὴν χώραν μας. Ἡ προθυμία ἔξι ἀλλοὶ καὶ ίδιως
τὸ μὴ ἀπόκρυπτον τῶν ζωρὸν ἐνδιάφερον, μὲ τὸ ὅποιον οἱ Ὀλλανδοὶ
ἐκπροσωποὶ διεκηγάγον τὰς διαπρογματεύσεις των μετὰ τῶν ἀρμόδιων
Ἑλληνικῶν ὑπηρεσιῶν, δικαιολογούν την σχηματισθείσαν αἰσιόδιον ἐ-
ποψιν, ὅτι ἡ προσέκλυσις ἐργασίας ἀπὸ τὰς πρώτας ἡμέρας τῆς λει-
τουργίας τοῦ συγκροτήματος, θά πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς ἔξησφαλισμέ-
νη καὶ ὅτι διὰ νὰ σχηματισθῇ ὁ πρώτως πυρὴν μιᾶς ἀποδοτικῆς πελα-

Harbour, coastwise and deepsea towage



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

MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

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

τείσιας των έλληνικών ναυπηγείων, τά μέγιστα θά συμβάλλῃ ή έν 'Ολανδίας έδρα του ναυπηγικού Οίκου με τέλη εύρειας σχέσεις της εἰς τούς διειθεῖται ναυτικούς ἐπιχειρηματικούς κυκλους και την ἀπό αιώνας περίπου καλὴν τεχνικὴν του Φήμην καὶ παράδοσιν.

Ἐντός 18μηνου ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς τῆς σχετικῆς συμβάσεως, ὑπολογίζεται, οὕτω ἐνίαν δυνατόν να τεθῇ ἡ τρόπις του πρώτου πλοίου, τὸ ὅπεριον θὰ ναυπηγήθῃ εἰς τὴν Ἑλλάδα. Αὐτούματας 1.500 ἔργαταις καὶ τεχνῖται θὰ ἔχουν ἔξεψει μίαν καλύν, ἀποδοτικὴν καὶ ἀξιοπρεπή ἐργασίαν, ἐνώ μια ἀστέρευτος πηγὴ συναλλαγματικῆς προσδόσου, διά την ἀναιμικήν Ἑλληνικὴν οἰκονομίαν, θά ἔχῃ δημιουργηθῆ.

Καλώς, μέχρι σήμερον, οι έπιφορτισμένοι με την πράγματων του μεγάλου αυτού σχεδίου, βάθια πρέπει νὰ άναγνωρισθή, ότι είργασθησαν. Την έωρήτα άντιληψες την οποίαν είς τὰς διαπραγματεύσεις των μετά τῶν ξένων ἐπέδειξαν — έωρήτα τόσον άναγκακαίν διά την έπινευσή την πτωχή μας χώρα έμπιστοσύνην εἰς πλουσίους ένισχυτάς της οικονόμιας της — ἀς την διατηρήσουν, κυρίως, κατά τὸ τελικὸν αὐτό και ίδιαιτέρως κοίσποντα στόδιον τῆς κατοκυρώσεως τοῦ διαγνωσμού. Διότι αἱ ἀντιδράσεις ἐνδέχομένως δὲν βὰ λείψουν. Αἱ ἐνέδοι ενίστε στήνονται περὶ τὸ τέρμα ιιᾶς κολαῖς διαυγέσιτης διαδομῆς. Και τὸ θόνον θέμα τῆς ἀνδραγαθούσεως τῶν ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκά είχε ταχείαν καὶ ἐπιτυχὴ μέχοι τουθεὶ τὴν ἔξελιξιν.

Τὰ πλοῖα τῶν ἐπανορθώσεων

“Εχει ἀπὸ μακροῦ ἡδη χρόνου ἀνακινηθῆ ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους πλοιοκτήτας τὸ θέμα τῆς ηυθυμίσεως τοῦ χρέους ἐκ τῆς ἀγορᾶς τῶν ἑξ ἰταλικῶν καὶ γερμανικῶν ἐπανορθώσεων σκαφῶν. Συζητήσεις ἔξονυχιστικαὶ ἔχουν διεξαχθῆ ἀπὸ τὰς ὄρμοδιας ὑπηρεσίας τοῦ υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀρχικῶς καὶ ἀπὸ τὰς ὑπηρεσίας τῆς Γενικῆς Διεύθυνσεως Δημοσίου Λογιστικοῦ μετέπειτα. Συμφωνία ἐπετεύχθη καὶ βάσει οὐτῆς κατηρτίσθησαν, ὡς γνωστόν, πρὸ καιροῦ δύο χωριστά νομοσχέδια. Τὸ ἔνο εἶς αὐτῶν ἀφόρῳ τὰ ἐκ τῶν γερμανικῶν ἐπανορθώσεων προερχόμενα καὶ τὸ ἔτερον τὰ ἐκ τῶν ἰταλικῶν ἐπανορθώσεων.

Ἐκτοτε, οὐδεμία περαιτέρω πρόδος ἐστιμείωθή, ή δῆλον δὲ ύπόθεσίς εἰκρέψει πρὸς μεγίστην ζημιὰν τῶν συμφερόντων τῆς Μεσογειακῆς μας ναυτιλίας. Ή μακρούρνοις οὕτη παρέλκουσις βαρύνει ἐξ ὀλκοληροῦ ὑπουργὸν τῆς Ἐπιορικῆς Ναυτιλίας κ. Βογιατζῆν, ὅστις οὐφειλέσαι ἔχει καταθέσει εἰς την Βουλὴν πρὸς ψήφισιν τὰ δύο νομοσχέσια, φ. οσσον μάλιστα οὐτάρχει η πρὸς τούτο συγκατάθεσίς τοῦ κ. υπουργοῦ τῶν Οικονομικῶν.

Ζήτημα ούσιώδες διὰ τὰ ναυτιλιακά μας συμφέροντα δὲν ἐπιτρέπεται νὰ παραμένῃ κλειδωμένον εἰς τὰ «χρονοντούλαπα» τῶν δύο — στω — ὑπουργείων. Ἐπιβάλλεται νὰ προωθηθῇ τὸ ταχύτερον, διὰ δοθῆ — ἐπιβαλλομένη καὶ ἀπὸ πολλῶν ηδὴ μηνῶν ματαίως ἀναμεμένη λύσις.

Аї кратіка і метафора

Έξ αφορμής διατυπωθέντων παραπόνων παρά της Πανελλήνιου Ένωσεως Διδικτηνών Πετρελαιοκινήτων και Ιστιοφόρων, ότι αἱ μεταφοραὶ υλικῶν καὶ ἔθοδοις πρωσθμεύμενά εἰς τὰς σεισμοπληκτοὺς περιοχαῖς γίνονται ἀνένευ οὐδεμίας δημοπρασίας, παρὰ τὰς σχετικὰς διαταγάς, ὅπως αὗται διεξάγωνται μέσω τῆς «Ἐπιτροπῆς Ναυλάσσων Πειραιῶν», δὲν θεωροῦμεν ἄσκοπον νὰ ἔξετάσωμεν τὸ ὄλον θέμα τῶν κρατικῶν μεταφορῶν, ὅπως τούτο ἐμφανίζεται μεταπολεμικός εἰς τὴν χώραν μας. Κατ’ ἀρχήν, οὐδεμία ἀμφιβολία ὑπάρχει, ότι ἡ παρεμβασίς τοῦ Κράτους εἰς τὰ ἔργα τοῦ θαλασσιού μεταφορέως, ὡς ἔχουσα ὅλα τὰ μειονεκτήματα τοῦ «Κράτους-ἐπιχειρηματίου», ἀντενδείκνυται. «Ἔχει ἀπόδειχθῇ ἐκ τῆς πείρας, ότι τὸ Κράτος καὶ γενικῶς αἱ ἔξαρτομεναι παρ’ αὐτοῦ ὑπέρεσοι εἰναὶ οἱ χειρότεροι μεταφορεῖς καὶ ἀπὸ ἀπόφεως οἰκονομικῆς, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἀποφεως ἀκριβείας καὶ τάξεως. Εἰς αὐτὰ θὰ ἡμπορούσεν νὰ ἀντιταχθῇ, ότι ὑπάρχουν ἔξαιρετικαὶ περιπτώσεις, κατὰ τὰς ὅποιας εἰναὶ ἀναπόφευκτος ἡ παρεμβασίς τοῦ Κράτους εἰς τὰ ἔργα τοῦ θαλασσιού μεταφορών. Εἰδικότερον πρόκειται διὰ την πολεμικήν περίοδον καὶ τὰς ἐκτάκτους περιστάσεις, κατὰ τὰς ὅποιας δὲν δυναμέθια ἀσφαλῶς νὰ ἐπαναπαιδωθεῖν ἐπὶ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, διὰ τὴν πραγματοποίησιν ἐπειγουστῆς φύσεως καὶ ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης μεταφορών.

Δι' αὐτούς ἀκρίβως τούς λόγους ή Πολιτεία προέβη εἰς τὴν σύστασιν εἰδικῆς ὑπεροείας πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν διὰ θαλάσσης κρατικῶν μεταφορῶν δι' ἐπιτάξεων καὶ ναυλώσεων, συμφωνάς πρὸς τὸν κωδικοπιμένον Νόμον 4442/129, «περὶ στρατιωτικῶν εἰσφορῶν καὶ ναυλώσεων». Ἀλλὰ καὶ πρὸ τοῦ Νόμου τούτου προεβλέπετο ή λειτουργία εἰδικού τμήματος ἐπιτάξεων καὶ ναυλώσεων, διὰ τοῦ ὅπουσι διενηργούντο αἱ κρατικοὶ μεταφοραὶ κατὰ τὰς πολεμικὰς περιόδους καὶ τὰς

λοιπάς έκτάκτους περιστάσεις.
Η σημερινή «Διεύθυνσις των Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών» αποτελεί συνέχειαν, που της άνωτέρω υπήρξεις, όσον και της μετέπειτα κατά τόν τελευταίον πολέμου, ή Μέση Ανατολή λειτουργόσας «Διεύθυνσεως Θαλασσίων Μεταφορών». Κυρία αποστολή της άνωτέρω υπηρεσίας είναι καθ' ἄ ελέχθη, η διενέργεια των μεταφορών, έν καιρῷ πολέμου και εἰς έκτακτους περιστάσεις. Πασσαλλήλως, όμως, μὲ τας "επαφοράς ταύτας ή ἐν λόγῳ υπηρεσία είναι νόμω αόμοδια (ἀρθρ. 3 παράγρ. 2, Α. Ν. 2006)39 και Α. Ν. 1316)38, καθ' ὃ τουλάχιστον γνωρίζουμεν, διὰ τὴν διενέργειαν πάσης κρατικῆς μεταφορᾶς, διὰ τὸν ὅποιαν δι' οινόδηποτε λόγον δὲν δύναται ν' αναλάβῃ ή ιδιωτική πρωτοβουλία. Ἀφοῦ, λοιπόν, υπάρχει μία τοισιάτη υπηρεσία, λειτουργούσσα πρὸς ἀντιμετώπισιν ὅλων οὐτῶν τῶν μεταφορῶν, ποιὸν λόγον ἔχει η ταυτόχρονος υπαρξίας τῶν ἐπιτροπῶν ναυλώσεων εἰς τὰ ἐπιλιμένια κέντρα του Κράτους; Εἴναι καὶ αὐτὸ μάτι ἐκδηλώσις τοῦ πεντάμοτος τῆς πολυαρχίας καὶ τοῦ ἀλογίστου κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ εἰς τὴν χώραν μας. Ως δικαιολογητικός λόγος τῆς ὑπάρχειν τῶν τοιούτων ἐπιτροπῶν Ναυλώσεων, αἵτινες συντίθενται ἀπὸ διαφόρους κρατικοὺς λειτουργούς καὶ ἀντιπροσώπους εἰσαγγεάων, προβάλλεται ἡ ἀνάγκη πρωτοβουλίας τῶν κοστικῶν ἔφοδιν εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας διὰ τῆς ἔκεινεσσως τῆς καταλλήλου χωριτικότητος. Καὶ διερωτάται τις, ἀφοῦ είναι κατ' ἄρχην ἀναγκαῖα καὶ ἀναποφεύκτος ἡ υπαρξίας της Δ.Θ.Κ.Μ. διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν ὅλων τῶν κρατικῶν μεταφορῶν καὶ ἐν καιρῷ πολέμου καὶ ἐν καιών ειδήσῃς, διατί αὐτὴ ἡ πολυτέλεια τῆς συνυπάρχειν τῶν περι τῶν πρόκειται «Ἐπιτροπῶν Ναυλώσεων», αἵτινες ἀσχολούνται καὶ αὐταὶ με τὸ ἴδιον ἀντικείμενον, ως καὶ ἡ Δ.Θ.Κ.Μ.;

Δύο τινά θά πρέπει νά συμβαίνουν: "Η ή Δ.Θ.Κ.Μ. λειτουργεί καλώς καὶ ἀριστίας, καὶ νᾶς ἔχουσα τὴν πειραὶ καὶ τὸ ἔξειδικευμένον πρωταρικόν, εἰναι εἰς ἡστίην νᾶς ἐνεργῇ ὅλας τὰς κρατικὰς μεταφοράς, ὡς προβλέπει ὁ Νόμος, καὶ συνεπῶς οὐδεμίαν ἡστίην ἔχουν οἱ Ἐπιτρόποι Νομολόγων η ἄν προσεσιά αὐτῆ δὲν ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς ὑποχρώσεις της, ὅποτε θά ἔπειτα νᾶς θεωρηθῆν λήξασι ἡ ἀπόστολη της. Ἐπιτού τοῦ ἐρωτήματος τούτου θά ἔδει νᾶς ἀπασχοληθοῦν, τούσιν κ. κ. ὑπουργοῖς της Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, σύσσον καὶ οἱ ὄμροδοι τοῦ ὑπουργείου του καὶ νᾶ πληροφορηθῆσον τὸν ναυτικὸν κόσμον ἐπὶ τοῦ προκειμένου. Ν' ἀντιληφθῶν δὲ καλῶς, τόσον οἱ ἀνωτέρω, σύσσον καὶ οἱ λοιποὶ διοικοῦντες τὰ διάφορα ὑπουργεία, σῆτι κατρός εἶναι νᾶ πεισταλή ἡ ἀχαλίνων αὐτῆ τάσις τῆς δημιουργίας ὀλονέν καὶ νέων ὑπηρεσιών, χωρὶς πραγματικὸν περιενόμενον, ἀλλὰ μόνον πρὸς ἵκανοποτέσσιν πρωταρικῶν φιλοδοξιῶν καὶ ἐπιδιώξεων, τῶν ὁποίων μόνον ἀπότελεσμα εἶναι ἡ πρόκληση συγχώνεως καὶ ἀνωμαλίων εἰς τὴν ἐλευθερῶν λειτουργίαν τῆς ιδιωτικῆς ποιωθούσιας, ητίς εἶναι ὁ ἀποφασιστικὸς παράγων εἰς τὴν μεγάλην ὑπόθεσιν τῆς ναυτιλίας μας.

Αἱ τακτικαὶ μάς γραμμαῖ

"Όπως γράφουμεν εἰς ἔτέοσαν σελίδα μας, ή ἑταιρία τακτικῶν γραμμάτων «Ἐλληνική», τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου, ἐπραγματοποιήσε, απότοπον μακρών διαπραγματεύσεων, τὴν παραγγελίαν τεσσάρων ἐπι-έκτων «κάρυκο-λάΐνερς» εἰς τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία. Τὰ ἐν λόγῳ ὄκαφή προορίζονται να πυκνωσούν καὶ βελτιώσουν τὴν τακτικὴν γραμμήν της «Ἐλληνικῆς», ηπειρισ συνδέει τὴν χώραν μας μὲ τὰ κυριώτερα ιμερικανικά κέντρα τῆς Μεσογείου, τὰς Ἀγγλίας καὶ τοῦ Κοντίνεντ, ἐνώ τοῦ ναυπηγούμενα ἀπό «καιούν ἐν Ἀγγλίᾳ δύο μεγάλα «κάρυκο-λάΐνερς» ὡν 10.500 τόνων ἀ.ν. ἕκαστον, τῆς ιδίας ἑταιρίας, προσέκειται να ἐντυπετήσουν τὰς τακτικὰς γραμμάς της «Ἐλληνικῆς» ἐξ Ἐλλάδος οἱ τῶν κυριώτερων Μεσογειακῶν κέντρων πρὸς τους ἀμερικανικοὺς μεμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου. Είναι ιδιαιτέρως ικανοποιητικόν, ὅτι εἰς ἄπαντα τὰ ἀνωτέρω σκάφη θὰ ὑψωθῇ ἡ Κυανόδευκος,

Η ἑταῖρια «Ἐλληνική», ιδρυθείσα πρό μιας εἰκοσαετίας, ἐτέτυχε ἀ παγιώση τὴν θέσιν τῆς εἰς τὸν στίθιον τῶν διειδῶν μεταφορῶν καὶ ἡ εἰς τὸν τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν, παρ' ὅλας τὰς ἔκστοτε ἀντιμετωπούμενας ἀντίξοητας καὶ παρὰ τὴν συχνὰ κακὴν μεταχειρί-
τιν τῆς ἀπὸ αὐτὸ τοῦτο τὸ Ἑλληνικὸν κοάτος. Εἰς τὴν μακραν σταδιο-
ριμίαν τῆς πολυτίμους ὑπῆρχεν η συμβολὴ τῆς «Ἐλληνικῆς» εἰς τὸν
ομέα τῆς τοποθεσίας τῶν Ἐθνικῶν μας προϊστῶν εἰς τὰς ἀγοράς
οὐ ἔωτερικον, ἢ δὲ παρ' αὐτῆς διατίποσις ἐνός πυκνού δικτύου τα-
κτικῶν γραμμῶν συνετέλεσε πολλαπλὸς εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς οἰκονο-
μικῆς τῆς χώρας μας. Σκάφη, ὡς γνωστόν, τακτικῶς ἐπισκεπτόμενα
οὐν Ἐθνικούς λιμένας, ἀπόδιδουν ὑπὲρ τοῦ Τόπου πολὺ περισσότερα
φέλη, παρ' ὅσον λ. χ. τὰ τράμπς φορτηγά. Πέραν τῆς διοχετεύσεως
υσολλάγματος εἰς τὴν χώραν ἐκ τῶν ναιώλων τῶν καὶ ἐκ τῆς μισθοδο-
ικῆς τῶν πληρωμάτων τῶν, κατατέλειτον εἰς τὴν Ἐλληνικὴν ἀγοράν καὶ
λαὶ ὑπόλειτον ἐκ τῶν ἐντόπιων ἀποδεσμῶν τῶν ναιῶν τῆς ἁγίας Κον-
σταντίνου.

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.

σεως των έπισκευών των, ένω και την κρατικήν οίκονομιάν έξυπηρετούν διά της μεταφοράς, ύπό εύνοικωτέρους όρους, των κρατικών φορτίων.

Έναντι των τόσων εύρετημάτων και έναντι της διαθέσεως ύπο της «Ελληνικής» σεδαστών κεφαλαίων διά την έφαρμογήν εύρυτάτου νουπηγικού προγράμματος, ένδεικνυται ή προς αυτήν κρατική βοήθεια διά την εύδωσιν του έργου της. Τα υπέρ αυτής ένδεικνυμένα μέτρα δέν να ληφθούν το ταχυτερον, διότι έθνικη είναι ή καταβολομένη προσπάθεια της, ένων άπό την άλλην πλευράν βαρείται είναι αι ίποχρεώσεις της διά την έξυπηρετήσιν των διατιθεμένων σεδαστών κεφαλαίων. Η έξασφαλίσις ένος έπαρκου ποσοστού συμμετοχής των σκαφών της «Ελληνικής» είς τάς έξαγωγές των έθνικών μας προϊόντων και ίδιατέρως των σταφίδων μας, αποτελεί ένα δίκαιον αίτημα, που πρέπει να τυχή της δεούσης ικανοποίησεως.

Ότα ήτο έθνικώς άπαρδεκτον να έξαγωγασθούν, άπο μίαν ένδειχμένη δυσμενή πραγματικότητα, υπαπιτότητη της κρατικής άμελειάς, να δρομολογηθούν λ. χ. τα έπιλεκτα ταυτά σκάφη της «Ελληνικής» εις έπερας γραμμάς μεταξύ ζένων χωρών και άνευ προσεγγίσεων των εις τους έθνικους μας λιμένας. Παρόμοιος κίνδυνος υφίσταται, όν το Κράτος δέν προελθεί εις μέτρα ύποδηθυντα το έργον της «Ελληνικής». Είς το έγγραφον της έταιριας ποδός το ύπουργειον της «Εμπορικής Ναυτιλίας, είς διάνοιανούται ή παραγγελία των τεσσαρών φορτηγών γραμμής εις τά ναυπηγεία του Τόκο, περιέχεται και μια χαρακτηριστική έπιφύλαξις : Δέν παραλείπεται να τονίσωμεν υπάν, ότι τα έν λόγω σκάφη προορίζονται διά την τακτικήν γραμμήν Αγγλίας — Κόντινεντ — Ελλάδος — Τουρκίας — Ανατ. Μεσογείου, ύπο την προϋπόθεσιν, ότι θέλομεν είς τὸν τομέα τούτον τύχει της άπαραιτητου κρατικής συμπαραστάσεως, διά της συμμετοχής μας εις τὰς μεταφοράς των έθνικών προϊόντων, καθ' όσον, άλλων, δεν θά μάς άπομένη, είμην ή δρομολόγησης των σκαφών τούτων εις έπερας τομεῖς, οίτινες, ούμως, δέν θά συνδέωνται μετά της Πατρίδος μας».

Άυτό άκριβως το δυσμενές ένδειχμόνεν, θά πρέπει τόπος θυσίας να άποφευχθῇ. Άπο την κυβέρνησιν του Στρατάρχου Παπαγού, της όποιας τόσον έμπρακτως έχει μεριν ταύδε εκδηλωθῆ το στοργικόν ύπερ του έθνικον μας πλοίου ένδιοφέρον, άναμένομεν μετά πεποιθήσεως, ότι και είς την προκειμένην περίπτωσιν άπόλυτος θά έπικρατήσῃ ή κατανόησις και ή συμπαράστασις της.

Εύγενιος Εύγενίδης

«Ετος παρθένεν άπο τον θανάτου τοῦ αειμήντου μεγάλου έφοπλιστού Εύγενιού Εύγενίδη, δότις έχαθη την κρίσιμων ώρων, καθ' ήν έδιδε τὸ καλὸν παράδειγμα τῆς έπιχειρηματικῆς έπιστροφῆς τοῦ άποδημού έφοπλιστού εις την Πατρίδα,

Επέστρεψεν ο ίδιος κομιζών τὴν ἀκαταπόνητον ζωτικότητά του, τὴν μεγάλην του ισχύν και τὰς ώραιας του φιλοδοξίας, προκειμένου να γραφεί ἐδώ, ἀπ' ὅπου πρό 50 ἔτων ἐξεκίνησε τὸν ἐπίλογον μιας ἐκπληκτικῆς τὸ δύντινη σταδιοδρομίας. Ο Εύγενίδης είχε τὴν μοίραν ὄλων τῶν Μεγάλων: Δέν ἐπρόλαβε νότιη κλείνοντα εἰς τὴν Πατρίδα τὸν κύκλον τοῦ πολυμόχθου ἔργου του. Απέθανεν ἐνώ ηρχισε νὰ ὁργανώνῃ τὰς γέας του ἐπιχειρηματικῆς προσπάθειας — τὴν Εθνικήν Γραμμήν Βορείου Αμερικῆς και τὴν Τακτικήν Φορτηγῶν Γραμμήν Νοτίου Αμερικῆς — αἱ όποιαι πολλαπλῶς την οίκονομιαν τοῦ Τόπου ἐπρόκειτο νὰ ένισχυσουν.

Τὴν 24ην Απριλίου έτεδέσθη ἐν Αθήναις πάνδημον τὸ ἐπήσιον μυμόσυνον του εἰς τὸν νοὸν τοῦ Αγ. Γεωργίου Καρύτη, κατὰ τὸ όποιον οι ἐκπρόσωποι τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας και τῆς ἐλληνικῆς κοινωνίας γενικώτερον, ἀνεμησθήσαν διά μιαν εἰσέτι φοράν τὸν μεγάλον ἐπιχειρηματιαν και τὸν καλὸν πατριώτην, δότις πρώτος ἐδίδε πάντοτε τὸ παρών εἰς ὅλας τὰς κρισίμους στιγμάς τοῦ έθνικοῦ βίου.

* * *

Εἰς ένισχυσιν τῶν σεισμοπλήκτων τοῦ Βόλου και κατόπιν ἐντολῆς του γενικοῦ διεύθυντον τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων Εύγενίδη, κ. Ν. Βερίκου διέθεσαν ἀνὰ 50.000 νέων δραχμῶν ή «Εθνική Γραμμή Βορείου Αμερικῆς», ή «Ελληνική Γραμμή Νοτίου Αμερικῆς» και τὸ «Σκανδινανικὸν Πρακτορεῖον». Επίσης ὁ κ. Ν. Βερονίκος διέθεσε διὰ τὰς διάγκας τοῦ «Οίκου του Ναύτου» 30.000 δραχμᾶς εις μήμην Εύγενίου Εύγενίδη.

Διὰ τὰ 50 Λίμπερτυς

Υπάρχουν πληροφορίαι, ότι τὸ Στέιτ Ντηπάρτμεντ ἀπήντησε πρό τινων ἡμερών εἰς τὸ διάδημα τοῦ «Ελλήνος εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα πρεσβευτοῦ διά τὴν παραχώρησιν τῶν 50 λίμπερτυς. Οι Αμερικανοὶ ἀρμόδιοι ἀναδίλλονται τὸν συζῆτην επὶ τοῦ αἰτίατος διά τοῦ έπειτώτερον χρόνουν. Τὸ Πεντάγωνον — λέγουν — εἶναι ἀντίθετον πρὸς πάσαν περιάτερων πώλησιν πλοίων κρατικῶν. Τὰ θεωρεῖ ὡς ἀμέσως ὄργανα τῆς έθνικῆς ὁμώνυμης και ύπο τὰς κρατουσας συνθήκας δέν θέλει νὰ μειώσῃ τὸν ἀριθμὸν των.

Ἔτι πλέον τὸ Στέιτ Ντηπάρτμεντ ἐκφράζει τὸν φόδον, ότι και ἀλλα κράτη είνε πιθανὸν νὰ ζητήσουν νὰ ἀγοράσουν λίμπερτυς ἐκ τῶν ἐφεδρικῶν, ὅποτε δημιουργεῖται διὰ τὴν Αμερικανικήν κυβέρνησιν τὸ δύστο-

λον πρόβλημα τῆς ικανοποίησεως ὅλων τῶν αἰτήσεων.

Τὴν ἀπάντησιν σύτην θά πρέπει νὰ τὴν περιμένωμεν. Ήμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ότι ήτο ἐκ τῶν προτέρων γνωστῆ. Ή τοποθέτησις τοῦ αἰτήματος μας ὑπάρχειν ἐσταθμένη καθ' ήμας και δέν υπεστηρίχθη καθ' οἷον τρόπον θά πρέπει. Τὰ υπέρ ήμων προσεχήσαται ήσαν πολλά και Ισχυρά. Αυτά δέν υπεδήθησαν εἰς τοὺς Αμερικανοὺς κατὰ τὸν κατάλληλον τρόπον και ἀπὸ τὸ κατάλληλον πρόσωπον, ποὺ δέν ήτο ἀλλο παρά διατάρας Παπάγος.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ή άριντική ἀπάντησις τοῦ Στέιτ Ντηπάρτμεντ δέν αποκείται τὴν καριφή επάνοδον εἰς τὸ αἰτήμα μας. Ή αὐτὸς Παπάγος ταξιδεύει εἰς τὴν Αμερικήν πρέπει τοῦτο δι' αὐτοῦ γὰρ ἐπανυπόθησθαι. Ισως τότε ή απάντησις νὰ είνε και ικανοποιητική.

Η ἀντιδικία διὰ τὰ Αμερικανικά σκάφη

Δὲν υπάρχουν, ως φαίνεται, αἱ πιθανότητες, κατόπιν και τῆς πτώσεως τῶν ἀξιών τῶν πλοίων, νὰ γίνουν ἀποδεκταί ἀπὸ τὴν Αμερικανικήν Κυβέρνησιν αἱ προσάσεις τοῦ κ. Νιάρχου, διὰ τὴν ναυπήγησιν ὥρισμένου ἀριθμού μεγάλων δεξαμενοπλοίων ύπο τὴν Αστεροεσσαν ἐναντί τῆς μεταφορᾶς εἰς τὴν Ελληνικήν σημασίαν τῶν 19 σκαφών, Τ2 και «λίμπερτυς», αἵτινα ἀπετέλεσαν τὸν ἀντικείμενον τῆς διαφορᾶς τοῦ «Ελλήνος» έφοπλιστού με τὸ Αμερικανικὸν Δημόσιον.

Ἄπο τὸ ύπουργειον τῆς Δικαιοσύνης ἀνεκοινώθη πρὸ ημερῶν, ότι ἡρχισεν ή ὄριστική ἐπιστροφὴ πρὸς τὸ Δημόσιον τῶν υπὸ μεσεγγύης τῶν τελούντων δεξαμενοπλοίων. Τὰ πούτα δύο, διὸ, τὸ «Τζέννυ» και τὸ «Σέδεν Σήκη» περιήλθον ηδη ὑπὸ τὴν κρατικήν κυριότητα εἰς τὸν λιμένα τοῦ Αγίου Φραγκίσκου. Καταλέγονται πλέον ως δύναμις τοῦ κρατικοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Τὰ υπόλοιπα ἀνεκοινώπλοια προβλέπεται συν τὸν χρόνῳ νὰ ἐπιστραφούν και αὐτά εἰς τὸ κράτος.

Ἀπομένουν αἱκόμηνοι τὰ έξι λίμπερτυς, διὰ τὰ ὄποια σι διαπραγματεύσεις μεταξὺ τοῦ κ. Νιάρχου και τῶν ἀριθμῶν τῆς Οὐασιγκτώνας προκείται, ως ἀνεκοινώθη, νὰ συνεχισθούν. Ισως δι' αὐτὰ νὰ ἐπιτευχθῇ κατέληθησην τῶν Κυανολευκον.

* * *

Ἐκπρόσωπος τοῦ ύπουργειον τῆς Δικαιοσύνης, όμιλων ἐνώπιον τῆς ἐπὶ τῶν πιστώσεων ἐπιτροπῆς τῆς Βουλῆς, ἐδήλωσεν, ότι τὸ Αμερικανικὸν Δημόσιον εἰσέπραξε κατὰ τὸ παρελθόν ἐτος ἀπὸ τὰς ἐγερείσας αἱπατήσεις τοῦ κατὰ τὸν ξένων πολιοκτητῶν, οἵτινες παρὸ τὸν νόμον ἡγόρασαν Αμερικανικά σκάφη, τὸ ποσὸν τῶν 30 ἑκατομ. δολλαρίων, ἐκ τῶν ὁποίων 14 ἀπὸ τὰ πρόστιμα τῶν κατασχεθέντων τάνκερες, χωρίς εἰς νὰ συνιστογίσθων και αἱ ἀξιοί των ἐπιστραφέντων σκαφών. Δέκα και ἑκατομμύρια δολλαρίων κατεβλήθησαν ἀπὸ τὸν ὄμιλον τοῦ κ. Στ. Νιάρχου.

— Ήμπορεῖ νὰ προσθέσω — ἐδήλωσεν ο Αμερικανικὸς ἐκπρόσωπος — ότι δι' ο κ. Νιάρχος μᾶς προέτεινε τὴν ναυπήγησιν μερικῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων έναντι μεταφορᾶς τῶν κατασχεθέντων τάνκερες, χωρίς εἰς σημαίας.

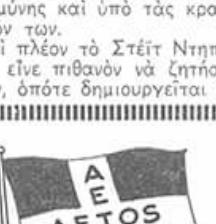
* * *

Ἡ ἐποθέσις έξι ὅλου τῶν Αμερικανικῶν σκαφῶν, εἰς τὴν κυριότητα τῶν ὄποιων φέρεται ἀναμειγμένος ὁ κ. Ωνάσης, δέν έχει ἐπίσης διευθετηθῆ. Προκείται ἐν ὅλω περὶ 25 σκαφῶν — 14 δεξαμενοπλοίων τὸ 2, 7 βικτόρων και 4 λίμπερτυς — τῶν ὄποιων τὴν κατασχεσιν ἐξεργάσεις ηδη διενεργήσει τὸ ύπουργειον τῆς Δικαιοσύνης. Λέγεται, ότι τὰς αξιούμενα ἀπὸ τὸν κ. Ωνάσην πρόστιμα είνε μεγάλα, μεγαλύτερα τῶν δωνέων ἐπλήσσονται ὁ κ. Νιάρχος.

Ἐγγόνθη, ὅτι κινούνται ἐκ παραλλήλου και αἱ φορολογίαι και υπηρεσίαι, αἱ κινούσαι τοὺς διασφυγόντας φόρους ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐν λόγω σκαφών, ἀτίνα ἐφέροντα χρονοναυλωμένα εἰς πανεπιστημάτων, ίνα αὐταὶ εἰσπράττουν τοὺς ναυμακήας ἑταῖροις μὲν ναύλων χαμηλότερον, ίνα αὐταὶ εἰσπράττουν τοὺς υψηλότερους ναύλων τοὺς ἀγόρας. Τὸ Αμερικανικὸν Δημόσιον δέν εἰσεπράττει διὰ τὸν συνδύσμοντος αὐτοῦ τὸν ἀνάλογον ἐπὶ τὸν πραγματικὸν κερδῶν φόρον. Σημειώτων, ότι ὁ κ. Ωνάσης ἔναντι τῶν ὀδοφοράς έφειλε νὰ δέν δαινείσην εἰς τὴν άσφαλτικήν έταιρίαν «Μετροπόλιταν» τῆς N. Yόρκης, δέκα ἑκατομμύρια δολλαρίων.

Ἐνῶ ο ἀνταγωνισμὸς ἥρχισε

Ο ἀνταγωνισμὸς τὸν ὄποιον μετ' ἐπιμονῆς ἐπεδίωξεν ή «Γκρήκ-Λάτιν» ἥρχισεν ηδη εἰς τὴν ύπερωκεάνιον γραμμήν τοῦ Ατλαντικού. Τὸ λιβεριάνον «Ολύμπια» ἀπέδημη εἰς ἀπεγνωμένον ἀγώνα κατὰ τὸν συμβατικούς τοῦ ύπερωκεάνιον «Βασιλίσσα Φρειδερίκη», τὸ ὄποιον έχει ἀναλάβει τὴν ἐνυπέρετην τῆς επικοινωνίας Ελλάδος και Βορείου Αμερικῆς ἀπὸ τὸν Φεβρουάριον. Καὶ ἥρχισεν ὃντας αἱσθανόμενον μὲν κραυγάς και διαμαρτυρίας περὶ «ψωφαπαγῆς» τῆς γραμμῆς αὐτῆς ἀπὸ τὰς χειράς μᾶς ἑταῖρος, της Γκρήκ-Λάτιν, ἢ ὅποιας ἐπὶ σειράν ἐτῶν τὴν ἐξεμεταλλεύθη. Βεβαίως, ὁ βόρυδος προσφίταιται διὰ τοὺς ἀφελεῖς. Διότι οι ἔχοντες ἀπόδιοι και μόνον καλὴν μηνήν θά ἐνθυμούνται, ότι ούδεις ἐπεδίωξεν ἀμέως τὸν ἔμπειρον τὴν «Γκρήκ-Λάτιν» ἀπὸ τὴν γραμμήν Πειραιῶς—Νέας Υόρκης. Αντιθέτως είναι γνωτόν, ότι αὐτὴ η ίδια εἰς τὴν προσπάθειάν της ἀπροσχηματίστως νὰ πιέσῃ τὸ Ελληνικὸν Κρά-



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, ἀπώλεσε τὴν μεγάλην εὐκαριόν νὰ συνεχίσῃ ἀνενόχλητος τὴν εἰσ-
πραξιν τεραστίων κερδῶν ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς επιβατικῆς κινή-
σεως μεταξὺ τῆς χώρας μας καὶ τοῦ Νέου Κόσμου.

'Ο αέιμνηστος Εύγενιος Εύγενιδης θέθεσε τὸ ὑπερωκεάνιον του εἰς τὴν διάσειτν της Ἑλληνικῆς Κυρενῆσσε τόπε μόνον, ὅταν ἀπέφραξε στῶς ήρηνθή ἡ «Γκρήκ-Λάτιν» νὰ θέσῃ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον τὸ «Οὐλυμπία» καὶ μόνον ὅταν περιφρονητικῶς τὴν σιωπὴν τῆς ἀντέτασσεν εἰς τὰς ἐπιμόνους ἐκκλήσεις τῶν Ἑλλήνων ἀρμοδιών. «Ἐπρεπεν, ὅμως, νὰ περισωβάζῃ ἡ ἔννικη γραμμῇ τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Ἡ γηράλεα «Νέα Ἐλλάς» μετα κόπου ἐξύρετο εἰς τὸν ὄκεανον, ἐνῷ συνεχέων οἱ ἔινοι ἀνταγωνισταῖς της ἐπικινδύνως ἐσυγχρονίζοντο. Τὸ Κράτος κατέφυγεν εἰς τὸν Εύγενιδην καὶ ἔζητησε τὴν συνδρομήν του. «Ο καλος ἐκείνος πατριώτης, ὃς ὠποῦ ἦτο φυσικόν, δὲν τὴν ἥρηνθη, ὑπὸ ἔνα ὅμας ρητῶν δρῶν; «Οτι βά ἐξητλούντο καὶ τὰ τελευταῖα περιθώρια συνενιούσσεως με τὴν «Γκρήκ-Λάτιν» διὰ νὰ θέσῃ αὐτὴ ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σμαῖαν τὸ νεοτεκτὸν σκάφος της καὶ νὰ τὸ δρυμολόγησῃ εἰς τὴν τακτικὴν ἐπικοινωνίαν μεταξὺ Πειραιῶν καὶ Νέας Ύόρκης. Ἀλλὰ τὰ κείμενα εὐτυχῶς ὑπάρχουν καὶ ἡ πατριώτια τῶν σπηλεῶν εἶναι συντριπτική διά τοὺς θορυβοῦντας. Εἰς συνέντευξην, τὴν δόπιον ὁ Εύγενιος Εύγενιδης παρεχώρησεν εἰς ἀθηναϊκὴν ἐφήμεριδα, ἐτόνιζε μεταξὺ ἄλλων καὶ τὰ ἔξτη:

«Μετά τὴν διακοπὴν τῶν τελευταίων διαπραγματεύσεων τῆς Κυβερνήσεως μὲ τὴν ἐγκρήκ-Λάιν¹ διὰ τὴν ὑψώσιν τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἐπὶ τοῦ ὑπερωκανίου «Ολύμπια» καὶ τὴν τακτικὴν δρουμολόγησιν του εἰς τὴν γραμμὴν Ἐλλάδος—Βορείου Ἀμερικῆς, ἡρωτήθην ἀπὸ τὸν ἀρμόδιον ὑπουργὸν, ἐάν θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ τεθῇ ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν καὶ διατεθῇ διὰ τὴν ἔξυπηρτεσίν της γραμμῆς ταύτη τὸ ὑπερωκανίου «Ἀτλάντικ²» τῆς ἑταῖριας, «Χόμη Λάιν³», τῆς δοποίας ἔιμι πρόσθρος».

»Υπέρσχεθη ἀμέσως εἰς τὴν κυβέρνησην, ὅτι θὰ πράξω πάν τὸ δυνατόν, διὰ ν' ἀνταποκριθῶ εἰς τὴν ἐπιθυμίαν της, ἢ ὅποια ἦτο πρὸ πολλοῦ καὶ ίδικὴ μου ζωὴρὰ ἐπιθυμία. Παρὰ ταῦτα, θὰ ἡθελούν νὰ ἔπειθω ἡθητῶς τῆς εὐκαριοίας αὐτῆς διὰ νὰ τονίσω διτί, ἐάν ή ἐγκρήκ-Λάιν⁴ ἀναλάβῃ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἔξυπηρτησῃ διὰ τοῦ «Ολύμπια» τακτικῶς καὶ ἀνελπιῶς τὴν γραμμὴν αὐτῆν μὲ μηνιαῖς ἀναχωρήσεις ἐξ Ἐλλάδος πρὸς τὴν Ἀμερικήν καὶ τάναπολιν, τότε δὲν θὰ είχον πλέον καὶ ἔγων κανένος λόγου νὰ ἀναψυχθῶ εἰς τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆν, ἀλλ' ἔιμι διατεθειμένος νὰ ἀπόσχω πάσης περαιτέρω ἐνέργειας διὰ τὸ «Ἀτλάντικ». Διότι θεωρῶ ἀπάνταγκες νὰ ἀπαντώσω, ὅτι ἐπ' οὐδενὶ λόγῳ θὰ ηθελούν νὰ ἐπιπλακῶ εἰς ἀνταγωνισμὸν μὲ φιλικὴν γραμμὴν. Εἴαν ἔνδιφρέθη διὰ τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆν, τὸ ἔνδιφρέσον μου τοῦτο ὥσπειλατε εἰς μόνον καὶ μόνον τὸ γεγονός, ὅτι ἐπιθυμῶ νὰ συμβάλω εἰς τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς ὡς ἄνα ἐπιθυμίας τῆς κυβερνήσεως νὰ ἴσῃ ἔξυπηρτουμένην τὴν γραμμὴν μὲ τακτικά, μηνιαῖς δρουμολόγια καὶ μὲ πλοῖον συγχρονισμένον ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν.

Καὶ νέσι ἀπόπειραι τῆς κυβερνήσεως, ποὺ ἐπηκολούθησαν διὰ νὰ μεταπεισθῇ σχετικῶς ἡ «Γρήκ-Λάι», εἰς οὐδὲν ἀποτέλεσμα κατέληξαν. Τὸν «Ολύμπια» μὲν τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας εἰς τὴν πρύμναν του, ἐδρομολογήθη εἰς τὴν γραμμὴν Βαρείου Εύρωπης—Βορείου Ἀμερικῆς εἰς τὴν δόπιον καὶ ὅπωσδήποτε θά παρέμενεν, ἐὰν δὲν τὸ ἔξεποτικὲ ταχέως ἀνταγωνιστὸς τῶν μεγάλων ζένων ἐταίρων, ἀλλὰ καὶ μια πραγματικῶς κακή τοχή, ἀφοῦ ἐπαγειλημμένως κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν πρώτων ταξιδίων του ἐβλάσθησαν σι μηχαναὶ του.

Η μεταφορά του πλοίου είς την τόσου περιφρονθεῖσαν υπό τῆς «Γκρκή-Λάτιν» γραμμής Πειραιώς—Νέας Ύόρκης απέμενε πλέον ός ή μόνη λύσις, δεδουμένου μάλιστα, διτί καὶ τοῦ «Νέα Ἐλλάς» δὲν ήτο δυνατὸν νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ συγχρονισμένον ὑπερωκεάνιον τοῦ Εὔγενειδί, τὸ οποίον ὑψώσεν ἐν τῷ μεταξὺ τὴν ἐλληνικὴν σημαῖαν καὶ μὲν ὑπεροφάνειαν ἔφερεν εἰς τὴν πρώμαν του τὸ σεπτὸν διώμα τῆς Α. Μ. τῆς Βασιλίσσης, Ἑσπενσεμέως, λοιπόν, ἔδρομολογήη τὸ «Ολύμπια» διά νότιον πρετέρη τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Νέας Ύόρκης, ἐνώ συγχρόνως μὲ διαιτητάριαν μεθοδικότητα νήσιονε νὰ καλλιεργηται μεταξὺ τῶν ἄρμοδιων, ἀλλὰ καὶ μεταξὺ τῆς εὐρυτέρας κοινῆς γηώνων, ἢ έπιτυχεῖσαν. Διτί τὸ

Κράτος συστηματικώς άδικει τό νέον αύτό υπέρωκεάνιον, άρχονύμενον νά το καλύψῃ με τὴν διακριτικὴν προστασίαν, με τὴν διποίαν ἐκάλυψε τὸ συμβατικὸν «Βασιλίσσα Φρειδερίκη».

“Υπάρχει, τάξις τόσου γνωστάς, ἄλλως τε, συνθήκας, ηγούμενης τὸν ἀνταγωνισμὸν ἡ Ἑγκρήκ-Λάιν” αποδέπονται εἰς ἕνα καὶ μόνον σκοπὸν: Εἰς τὸ νὰ μονοπλήσῃ καὶ πάλιν τὴν γραμμὴν τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Νὰ δυνηθῇ νὰ ἐπαναφέρῃ εἰς αὐτὴν τὴν γηρασέαν *«Νέα Ἐλλάδα»*, ητίς μὲ διληγούμενος μόνον ἐπιβάτας ἀπέπλευσε κατὰ τὸ τελευταῖον τῆς ταξίδιον ἐκ Βορείου Εύρωπας τοῦ Ἀμερικοῦ. Νὰ ἀποσύρῃ, τέλος, τὸ *«Ολύμπια»* τὸ ὅποιον μόνον διὰ νὰ δώσῃ τὴν «μάχην» στήμερον χρησιμοποιεῖται καὶ νὰ τὸ διαθέσῃ εἰς περιηγητικοὺς πλόας ἐκτελουν ἔνα δύο μόνον κατ’ ἔτος δρομολόγια πρός τὴν Ἐλλάδα. Αὐτά εἶναι αἱ ἐπιχειρηματικαὶ προοπτικαὶ καὶ ἔθνικαὶ φιλοδοξίαι τῆς *«Γκρήκ-Λάιν»*. Οὕτως εἶνε εκύρων νὰ ἀντιληφθῇ κανεὶς, δὲν ζητεῖ τὴν Κυανολευκὸν διὰ νὰ τὴν ὑψώσῃ εἰς τὴν πρύμναν τοῦ πλοίου της, ἀλλὰ διὰ νὰ ἀναγκάσῃ τὸ *«Βασιλισσα Φρειδερίκη»* νὰ ὑποστείτη τὴν ιδίκην του. Καὶ ἔαν τούτο ηθελε συμβῇ *«Γκρήκ-Λάιν»* τῷ ἐξηκούλουθε νὰ ὑπερφανεύεται διὰ τὰ χρώματα τῆς Λιβερίας, τὰ ὅποια καλύπτουν καὶ θὰ ἐπέμενον νὰ καλύπτουν τὴν κατά τὰ ἄλλα ἀξιόλογον ναυαρχίδα τοῦ στόλου της.

Τὸ ναυπηγικὸν κόστος

Τό ναυτικὸν γραφεῖον τῶν κ. κ. Χόν, Μάτον καὶ Σία, Λτδ, τοῦ Λουδίου, εἰς τὴν ἀνακοινωθεῖσαν πρὸ Ημερῶν ἀνασκόπησίν του διὰ τὰ πεπραγμένα τῆς παγκοσμίου ναυπηγικής βιομηχανίας κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, τονίζει Ιδιαιτέρως τὴν σημειωθείσαν αὐξησην τοῦ ναυπηγικοῦ κοστούς εἰς τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὴν Γερμανίαν. Συνεχίζεται τὸ ἐνδιαφέρον διὰ νέουν τοννᾶς — ἀναφέρει περαιτέρω ἡ Ἑβρεῖσις — καὶ πολλαὶ παραγγελίαι ἐδόθησαν εἰς τὰ Ἱαπωνικά καὶ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία, ἀπὸ μέρους — Ιδίᾳ — Ἐλλήνων ἐφόποιτσάν, οἵτινες καὶ ἑπέδειξαν τὴν μεγαλύτερον δραστηριότητα. Οἱ Νορβηγοί, ἐξ ἀλλού, οἵτινες ζωηρῶν ἐκινήθησαν πρὸς νέας ναυπηγήσεις κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ 1954, ἀνέκουσαν ἥηδη τὰς παραγγελίας των, κατόπιν τοῦ τελευταίου μέτρου τῆς κυβερνησεως τοῦ "Οσλο", ὅπερ τοὺς ὑποχρέωνεν νὰ καταθέτουν τὸ 10% τοῦ ναυπηγικοῦ κοστούς παρὰ ταῖς νορβηγικαῖς ἀρχαῖς, καθ' ὃσον ἀφόρα τὰς διδομένας εἰς τὸ ἑώτερικὸν παραγγελίας των διὰ σκάψη μεγαλύτερα τῶν 2500 τοννῶν.

Τό παραγγελθέν είς τά ιαπωνικά ναυπηγεία τοννάλι περιλαμβάνει φορητή σκάφη μὲν ανοικτού σελέρε-ντρέκ, χωρητικότητος τών 11.600 τόνων δι. π. έκαστον, έφοδιοισθομένων διά τὴν πρόσωσιν των με μηχανάς Ντζέλ, πραγματικής δυνάμεως 5400 ίππων και παραδοτέων ἑπτά τοσούτα 13 οών 15 μηνών. Κόστος 790.000 λιρών, ως ἔγγιστα, κατά πλοϊον. Ή τιμὴ αὐτῆς ἀντιπροσωπεῖ — κατά την ἐκθεσίν — αὔξησιν 100.000 λιρών περίπου, εν σχέσει πρὸς τὰς τιμάς, αἵτινες ἐγένοντο παρεδεκταὶ κατὰ τὸ παρελθόν φθινόπωρον.

Άλλα και είς τὴν Γερμανίαν τὸ ναυπιγικὸν κόστος δεικνύει τάσεις αὐξήσεως, ἐνῷ και αἱ παραδοσεῖς παρουσιάζουν ἐπιβράδυσην. Οὕτω, καὶ ἡ Γερμανοὶ ναυπηγοὶ, μαρνόνται ἔπαισαν νὰ κλείουν συμφωνίας μὲ προ-
καθωρισμένας τιμάς, ἐν τούτοις δέχονται ἀκόμη ἵνα μεγίστους ὄριου ἄνω
τοῦ βασικοῦ ἐπιπέδου τιμῶν, ὅπερ δὲν δύναται νὰ ὑπερβληθῇ, ἐνῷ και
αἱ προς τὰς παραδοσεῖς μεγάλους σκαφῶν, αἱ πιθαναὶ ἡμερομηνίαι πε-
ιστρέφονται εἰς τὸ δεύτερον ἑξάμηνον τοῦ 1957. Εἰς ἐνδείξιν τῶν κρα-
τουσῶν σήμερον εἰς τὴν Γερμανίαν τιμῶν ἀναφέρεται τὸ παράδειγμα
ἐνὸς μότορσπιτ, μὲ ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ, 10.500 τόνων d.w., μὲ μη-
τανάς Ντῆκλ πραγματικὴ δυνάμεως 5400 ἥππων. Θα στοιχίσῃ τούτο
τῷ τρόπῳ τῶν 800.000 ἔως 825.000 λιρῶν, περιλαμβανομένου τοῦ ἀνώτα-
τοῦ ὄριου τιμῶν.

"Οσον ἀφορᾶ ἐξ ἄλλου τάς τιμᾶς τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, τὸ
υπέρ Γραφείου προβλέπει εἰς τὴν ἔκθεσίν του, ὅτι από τῆς Ἀνοιξεως
αι ιδία κατά τὴν θερινήν περιόδου, αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων τῆς ἐν λόγῳ
απηγορίας θὰ ὑποκρασθοῦν κατά τις ἐπίπεδα κατόπιν γενιλέτεο



ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ

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

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

τού προσφάτως ἐπιτευχθέντος υψους και θα καταστούν μᾶλλον ἔλκυστικα διὰ τούς ἄγοραστάς. Ή ἀντίδρασις εἰς τοὺς ναύλους ἔξεδηλώθη ἐνώριτερον και ἡ πτώσις ὑπῆρξε περισσότερον αἴφνιδιά, παρ' ὅσον ἀνεμένετο.

'Εν σφει τοῦ θέρους

'Ανεγνώσαμεν εἰς τὰς καθημερινὰς ἐφημερίδας, ὅτι ὁ κ. 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ θέματος κατὰ τὴν προσεκή θερινὴν περίοδον, προέβη εἰς τὴν σύστασιν—τὶ ἄλλο;—ἐπιτροπῆς ἀπὸ ἀξιωματικούς, ἀντιπρόσωπον τοῦ ΕΟΤ καὶ ἔνα ἀκτοπλοϊκόν, διὰ νὰ τὰ ὑποδείξουν τὰ ληπτά μέτρα. Μὲ ἄλλους λόγους ὥδινεν ὄρος καὶ ἔτεκε μὲν. 'Ἐπι τόσους μῆνας κ. 'Υπουργὲ τὶ ἐσκέφθη νὰ πράξῃ διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν; Ἐπεριμένετε ν' ἀρχίσῃ η θερινὴ περίοδος, διὰ γὰρ ουστήσητε ἐπιτροπὴν, ὅπως σᾶς ὑποδείξῃ αὐτὴ τὶ πρέπει νὰ κάνετε;

Τὸ τί, κυρίως, πρέπει νὰ γίνη εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν ἐπανειλημμένως οἱ στῆλαι αὐταὶ τὸ ἔχουν ὑποδεῖξει. Αἱ πολλαὶ, δύμας, ὡς φαίνεται ἀσχολίαι τοῦ κ. 'Υπουργοῦ καὶ τὰ ἀνά τὰς Εύρώπας ταξιδίοι του, καθὼς καὶ ἡ πολυπραγμοσύνη τῶν διαφόρων ἀξιωματούχων του, πού νὰ ἀφῆσουν χρόνον ταῖς τὴν ληπτὴν τῶν ἐνδεδειγμένων μέτρων;

Μετ' ὅλιγον ὀρχίζει η μεγάλη κίνησις τῶν ἐπιβατῶν, ἔχει δὲ δοθῆ ἡ σφαλερά ἐντύπωσις εἰς τὸ κοινόν μὲ τὰς ἀλλεπαλλήλους δηλώσεις τοῦ κ. Βογιατζῆ, διὰ λόγους κατανολάσσεως, ὅτι τὰ πάντα ἔχουν ρυθμισθῆ ἐπὶ τῆς υπουργίας του καὶ ὅτι συνεπώς οἱ ἔνοι θερητήται καὶ ἐν γένει τὸ ταξιδεύον διὰ τῶν πλοίων μας κοινόν, θὰ ἔχουν κάθε ἀνέσιν εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκά μας.

'Ημεῖς, δύμας, πολὺ φοδύμεθα, ὅτι μὲ τὴν κρατούσαν ἀβελτηρίαν, ἡ ἐφετεινὴ θερινὴ περίοδος διὰ ἀποτελέστη τὴν χειροτέραν δυσφήμησιν τῆς χώρας μας εἰς τὸν τομέα τῆς ἀκτοπλοΐας. 'Ἄς εὐχηθῶμεν, ὅπως τὰ γεγονότα μᾶς διαφεύσουν....

Τὰ ραδιοτηλέφωνα τῶν πλοίων

'Ο πρόεδρος τῆς 'Ἐπιτροπῆς τῆς συσταθείσης ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ Συντομού, εἰσηγήσει τοῦ 'Υπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Βογιατζῆ, πρὸς μελέτην τῆς ὄρθολογικῆς ὅργανωσεως τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν καὶ ὑπέδολε πρὸς τοὺς ἀρμόδιους 'Υπουργούς τὸ πόρισμα τῆς μελέτης τῆς 'Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἐγκαταστάσεως ραδιοτηλέφωνων ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ τῶν εἰς ἀς ἐνδείκνυται Λιμενικῶν 'Αρχῶν. Κατ' αὐτό:

(1ον) Πλοία φορτηγά χωρητικότητος 500 — 1600 κόρων ἡ ὥρισμέναι κατηγορίαι τούτων δύναται νὰ ἐφοδιάζωνται διὰ ραδιοτηλεφόρου, ἔφοδον λόγῳ ἀσφαλείας δὲν ἀποκλείουν τούτο.

(2ον) Πλοία φορτηγά ὀλικῆς χωρητικότητος 250 — 500 κόρων δέον νὰ ἐφοδιασθῶσι διὰ ραδιοτηλεφωνών διὰ λόγους ἀσφαλείας καὶ συνεννοήσεως τούτων μεταξὺ τῶν ἐπιλιμενιών κέντρων, λαμβανομένου ὑπὸ δψιν καὶ τοῦ τρικυμίωδους τῶν ἐλληνικῶν θαλασσῶν.

(3ον) Τὸ δίκτυον παρακτίων σταθμῶν διὰ τὴν ἐμπορικὴν ἐπικοινωνίαν μετὰ τῶν πλοίων δέον δηπως καλύπτη δόλοκληρον τὸν ἐλληνικὸν θαλάσσιον χώρων καὶ ἐφεράσται ἡ εὐχὴ ὅπως ἐγκαταστάθωσι σταθμοὶ εἰς τοὺς κυρίους ἐλληνικούς λιμένας, ὡς τοιούτοι δὲ προτείνονται οἱ λιμένες Κερκύρας, Πατρών, Καλαμῶν, Ηρακλείου (Κρήτης), Ρόδου, Χίου, Καβάλας ἡ Ἀλεξανδρούπολεως, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πειραιῶς καὶ Σύρου.

(4ον) Παρίσταται ἀνάγκη όργανωσεως πλήρους δικτύου ραδιοτηλέφωνικῆς ἐπικοινωνίας: α) Τῶν κυριωτέρων λιμενικῶν ἀρχῶν (τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν μελέτη τοῦ Υ.Ε.Ν. καὶ εἰς τὴν γραφήν εἰσηγήσιτον τοῦ ἀντιπλοιαρχού λιμενικού κ. Παγώνη) μεταξὺ τῶν πλοίων. Καὶ β) Τῶν ιδίων κυριωτέρων λιμενικῶν ἀρχῶν μεταξὺ αὐτῶν.

Τὸ δίκτυον τούτο δέον νὰ ὄργανωθῇ παρὰ τοῦ Ο.Τ.Ε., ἐν περιπτώσει δὲ ἀδυνάτως ἡ ἀρνήσεως τοῦ Ο.Τ.Ε., νὰ ὄργανωθῃ παρὰ τοῦ Υ.Ε.Ν., ὡς ὑπηρεσιακὸν τοιούτον, ἔξερισκομένων καὶ διατιθεμένων τῶν ἀπαιτουμένων ραδιοσυχνοτήτων ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου Συγκοινωνῶν.

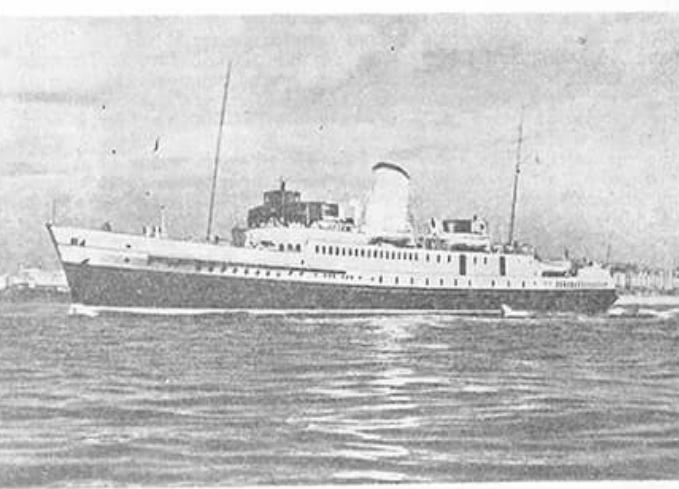
Κατόπιν τῶν πορισμάτων τούτων ὁ κ. Βογιατζῆς συνειράσθη μετὰ τοῦ ὑψηλούργου Συγκοινωνιῶν κ. Παπακωνωντανίου καὶ τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν τοῦ υπουργείου τούτου, καθ' ἣν ἀπεφασίσθη ὅπως ἐπιπευσθεῖται ἡ ἐγκατάστασις καὶ λειτουργία τῶν προβλεπομένων, ὅπως ἐγκαταστάθωσι παρὰ τοῦ Ο.Τ.Ε. τριῶν ἑως τεσσάρων κατ' ἀρχάς καὶ ἐπτά ἑως ἐνένεα, ἐν συνεχείᾳ, ραδιοτηλεφωνικῶν σταθμῶν έπρασται, συνταχθῆ δὲ ἡ τεχνικὴ μελέτη ἐγκατάστασεως παρομοίων τοιούτων μερίμνη τοῦ υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς τοὺς ὑπολοίπους λιμένας τῆς Χώρας, εἰς οὓς κοινεύεται παρὰ τοῦ ὑπουργείου τούτου ἀπαραίτητος ἡ τοιούτη ἐγκατάστασις, λόγω τῆς ἐν αὐτοῖς ἐπιβατικῆς κινήσεως, κιγδύνων ναυσιπλοΐας κλπ., οὐτως διὰ τοῦ συνόλου τοῦ δικτύου τούτου νὰ καλύπτεται δόλοκληρος ὁ ἐλληνικὸς θαλάσσιος χώρος, ἔξασφαλιζομένης ἀφ' ἐνός εύρυθμίας καὶ τάξεως εἰς τὰς θαλασσίσιας συγκοινωνίας τῆς χώρας καὶ ἀφ' ἐτέρου ἀσφαλείας τῶν πλοίων, ἔναντι τῶν θαλασσίων κινδύνων.

Περαιτέρω ἀπεφασίσθη, κατόπιν καὶ σχετικῆς προσφορᾶς τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Στ. Νιάρχου καὶ ἐφόδου οὗτος ηθελε συμφωνήσει ἐπὶ τῶν ἀναγκαίων προύτοπεσεων, δῆπος ἐγκατασταθῆ ἐν Πειραιεῖ Ραδιοτηλεφωνικός Σταθμὸς ἡειδείας 500 περίπου μιλλίων, δότις νὰ δύναται, διὰ ζεύξεως πρὸς τὸ τηλεφωνικὸν δίκτυον έηράς, νὰ συνδέῃ τὸ οἰονδήποτε εἰς τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσιας εύρισκομενον πλοίον, μὲ τὸ τηλεφωνικὸν δίκτυον έηράς, εἰς τρόπον ὥστε οἱ ἐπιβάται τῶν πλοίων νὰ συνομιλοῦν ἀπ' εὐθείας τηλεφωνικῶν μὲ οἰονδήποτε ἀριθμού.

Ἡ τεχνικὴ προεργασία προχίσεις ηδη παρ' ὑπαλλήλων τοῦ ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν καὶ ἀξιωματικῶν τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὥστε ἐξασφαλιζομένων καὶ τῶν ἀναγκαίων δαπανῶν, ἐπίλεγεται θασίμως, δῆπος συντομωτάτα θὰ ίσωμεν πραγματοποιούμενον τὸ ραδιοτηλεφωνικὸν δίκτυον έηράς, ἐπειδή οἱ πλοίοι καὶ η ηρά, ὥστε τόσον πολιτισμὸν καὶ ἀσφάλειαν θὰ προσδώσῃ εἰς τὰς θαλασσίσιας συγκοινωνίας τῆς χώρας.

Τὸ ἐπιβατηγὸν «Φίλιππος»

Μὲ μίαν ὀκόμη ἐπίλεκτον μονάδα ἐνισχύθη ὁ ἐπιβατηγὸς μας στόλος, δῆτις σημαντικῶν πρόκειται νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἔξυπρετησιν τῆς ηειδείας, δῆτις ἀναμένεται, τουριστικῆς κινήσεως τῆς ἐφετεινῆς θερινῆς περιόδου. 'Ηγοράσθη ὑπὸ τῆς ἀτμοπλοΐας Καθουνίδου καὶ κατέπλευσεν ηδη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιώς, δῆπος θὰ ὑποστῆ σειρά μετασκευῶν εἰς τοὺς ἐστεγασμένους χώρους του. Πρόκειται διὰ τὸ στροβιλοκίνητον διπλέλικον ἐπιβατηγὸν «Φίλιππος», ἀγγλικῆς ναυπηγίσεως τοῦ 1940 καὶ χωρητικότητος κατά τι μεγαλυτέρας ἐκείνης τῶν τεσσάρων ἔξι ιταλικῶν ἐπανορθώσεων ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων. Οἱ δύο ἀτμοστρόβιλοι του, δυνάμεως 4.100 ππων, ἐπιπρέπουν εἰς αὐτὸν νὰ ἀντιπύσση τοικύττα, ὡς κατὰ τὰς δοκιμάς τῆς παραλαβῆς του,



Τὸ νεοαγορασθὲν ἐπιβατηγὸν «Φίλιππος» τῆς ἀτμοπλοΐας ἀδελφῶν Καθουνίδου.

μιλλίων καὶ ὑπερεσιακὴν τοιαύτην 20 μιλλίων τὴν ὥραν. Τὸ νεοαγορασθὲν πλοίον, τοῦ ὄποιού ἂς σημειωθῇ τὸ σύστημα προώσεως (ἀτμοστρόβιλοι) εἶναι ἐντελῶς ἀθόρυβον, διεκδικεῖ ἐπαξίως τὸν τίτλον τῆς ταχυτέρας ἐπιβατηγού μονάδος τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου. Μὲ τὴν προβλεπομένην διαρρύθμισί του, ἔξ ἄλλου, θὰ ἔξασφαλιζεται εἰς τὸν ἐπιβατην, ἡ μεγαλυτέρα δυνατὴ ἀνεσις, θὰ διατίθενται δὲ εὐρύτατα καὶ φιλοτέχνων διακεκομητέα σαλόνια, καπνιστήρια, τραπέζαριες καὶ μπάρι, ἐνώ εἰς τὰ ἀνώτερα καταστρώματά του θὰ είναι εἰς τὸν διάθεσιν τῶν ἐπιβατῶν εύρεις ἐπίσης χώροι περιπάτου. Αἱ εἰς τὸν Πειραιά διασκευαὶ του ἀφορούν τὴν κατασκευὴν θαλάσμων δια 220 συνολικῶν κλίνας, χωρὶς νὰ περιορισθούν η νὰ μεταδληθούν οἱ κοινόχρηστοι χώροι τοῦ σκάφους.

Τὸ ὥραν πούτο πλοίον, ὥστε ἔχει ναυσιηγήθῃ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τακτικῶν δρομολογίων μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ Γαλλίας (Cross Channel) θὰ διατεθῇ διὰ τὴν ἔξυπρετησιν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως Πειραιῶς καὶ μεσογειακῶν — κατὰ πάσαν πιθανότητα — λιμένων.

Ἐκτός, δύμας, ἀπὸ τὸν λιμένα ἀξιολογούντων πρόσκτησιν ἡ ἀτμοπλοΐα Καθουνίδου ἐνισχύεται καὶ μὲ τὸ τοῦ κατ' αὐτὰς συμπληρωμῶν τὰς μετασκευάς του διπλέλικον ἀτμοπλοϊον «Αἰκατερίνη», εἰς τὰ ιταλικά ναυπηγεῖα. Τὸ πλοίον αὐτὸν ἔξασφαλιζεται περὶ δύο νεωτάτου συστήματος πετρελαιομηχανᾶς Crossley, ἀγγλικῆς κατασκευῆς 1955, η δὲ ταχύτης του ὑπολογίζεται, δῆτι θὰ φθάσῃ τα 18 μιλλία τὴν ὥραν.

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-

Νέον ρεκόρ της διώρυγος Σουέζ

Η πρό δημερών δημοσιεύθεσα στατιστική της ναυτιλιακής και έμπορικης κινησίας της διώρυγος του Σουέζ, άκαρούπτει, ότι ρεκόρ διελεύσεων έπραγματοποιήθη κατά το παρελθόντος έτος, όποτε διά πρώτην φοράν το θιακυνήθεν πρός άμφοτέρας τάς κατευθύνσεις τοννάζ, υπερέδην τά 100 έκατομμύρια τόννων γκρός. Ρεκόρ επίσης έστημεώθη και εἰς τὸν αριθμὸν τῶν πλοίων, καθὼς ἐπίσης και εἰς τὰ φορτία. Τὰ διαπλέυσαντα τὴν διώρυγα σκάφη (300 τ. γκρός και ἄνω ἔκαστον) ανήλθον εἰς 13.215 και ήσαν κατά 3.8% περισσότερα τῶν τοῦ 1953, ἐνῷ τὸ συνολικὸν τοννάζ αὐτῶν ἔφθασεν εἰς 102.494.000 τ. νέτ., ητοι κατά 10% ἐπὶ πλέον, ἔναντι τοῦ 1953. Τὰ 9) 10 τῆς αὐξήσεως ανερέρνο εἰς τὰ δεξαιμενόπλοια, ἡ κίνησις τῶν ὀπίων ἔφθασεν εἰς 65.012.000 τ. νέτ. και ήτο κατά 8.638.000 τ. νέτ. ἡ 15%, ἀνωτέρα τῆς τοῦ 1953. Η συμμετοχή σύντονων δεξαιμενοπλοίων ἐκάλυψε τὰ 63.4% τῶν συνολικῶν ἐκ τῆς διώρυγος διελεύσεων, ἔναντι ἀντιστοιχού ποσοστού 60.7% διὰ τὸ 1953.

Αἱ διελεύσεις κενῶν πλοίων ἐκάλυψαν μίαν χωρητικότητα 31.114.000 τόννων νέτ. και ἥσαν κατά 13.7% ἐπὶ πλέον τῶν ἀντιστοιχῶν διελεύσεων τοῦ ἔτους 1950, ὅπε εἶχε σημειωθῆ ρεκόρ εἰς τὰ διελεύσεις ἀφόρων σκαφῶν. Εξαιρέσει κενῶν σκαφῶν ξηρού φορτίου 900.000 τ. νέτ., ἡ ύποδοπος κενή χωρητικότητας ἀνέφερετο εἰς τὰ δεξαιμενόπλοια, ἀτίνα κατηγορύνοντο πρός φόρτωσιν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. Σημειωτοῦ ἀκόμη, ὅτι ὅλα σχεδὸν τὰ διελθόντα τὴν διώρυγα κενά σκάφη ξηρού φορτίου, ἥσαν κατά τὸ πλεῖστον μικρὰ φορτηγά, προερχόμενα ἐκ τῆς Μεσογείου διὰ τὸ Ερυθρόν Θάλασσαν ἢ ἐξ αὐτῆς πρός τὴν Μεσόγειον. Τὰ κενά δεξαιμενοπλοία (30.241.000 τόν., νέτ.) περιελεύθερων σκάφη 891.000 τ. κατευθυνόμενα πρὸς βορράν (ἔναντι 780.000 τ. νέτ., τοῦ 1953) και 2991 σκάφη, 29.323.000 τ. νέτ. κατευθυνόμενα πρὸς νότον, μὲ αὐξήσιν, ἔναντι τοῦ 1953, κατὰ 288 σκάφη και 4.978.000 τ. νέτ. ἡ 20.4%. Τὰ ἔμφορτα δεξαιμενόπλοια ἥσαν περισσότερα τῶν τοῦ 1953, ἔφθασαν, θηλαδόν, εἰς 34.798.000 τ. νέτ. μὲ αὐξήσις 11.4%. Τὰ πρός βορράν κατευθυνόμενα (ἐξ Ερυθρᾶς Θαλάσσης πρὸς τὴν Μεσόγειον) ἀνήλθον εἰς 32.66, χωρητικότητας 31.211.000 τ. νέτ., μὲ αὐξήσιν (ἔναντι τοῦ 1953) κατὰ 199 σκάφη και 4.161.000 τόν. νέτ. ἡ 15.4% ἐπὶ πλέον.

Εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τῆς διώρυγος αἱ κατὰ σειρὰν ἐπτὰ πρῶται σημαῖαι, αἵτινες συνεκέντρωσαν τὴν μεγαλύτεραν χωρητικότητα, ἥσαν αἱ ἀκόλουθοι : 'Η Βρετανικὴ μὲ 32.909.000 τόν. νέτ. (ἐξ ὧν 16.634.000 τ. δεξαιμενόπλοια), η νορβηγικὴ μὲ 14.634.000 τ., (ἐξ ὧν 12.187.000 τ. τάνκερ), ἡ λιθεριανὴ μὲ 9.570.000 τ. νέτ. και μὲ ὑπερδιπλασίαν αὐξήσιν, ἔναντι τοῦ 1953, ὅπε εἶχον διέλθει σκάφη ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν 4.500.000 τ. νέτ. Τὰ λιθεριανὰ δεξαιμενόπλοια κατείχον δεσπόζουσαν θέσην ἐπὶ τοῦ διελθόντος τοννάζ, ἀνέφερετο δὲ ὅτι τὸ 113 τῆς διελθόντος ἐμφόρου λιθεριανῆς χωρητικότητος προσωρίζετο διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Τὴν τετάρτην θέσιν κατείχειν ἡ γαλλικὴ σημαία μὲ 9.419.000 τ. νέτ. (ἐξ ὧν 6.045.000 τ. τάνκερ), τὴν πέμπτην ἡ ιταλικὴ μὲ 6.912.000 τ. νέτ., τὴν ἔκτην ἡ δλασινικὴ μὲ 4.551.000 τόν. και τὴν ἑβδόμην ἡ σουδινικὴ μὲ 3.557.000 τόν. νέτ. Τὸ δρόμον μέσου μεγέθους διελθόντων τὴν διώρυγα σκαφῶν, κατόπιν τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σύμπερτάνκερ, ἀνήλθεν εἰς 10.376 τόν. γκρός, ἔναντι τοῦ 9808 τόν. γκρός, τοῦ 1953. Ειδικότερον, τὸ δρόμον μέσου μεγέθους τῶν δεξαιμενοπλοίων ἀνήλθεν εἰς 12.311 τ. γκρός, ἔναντι 11.420 τ. γκρός, τοῦ 1953.

Τὰ διακινηθέντα μέσω τῆς διώρυγος φορτία ἀνήλθον εἰς 90.881.000 τόν., μὲ αὐξήσιν 6.482.000 τόν., ητοι 7.2% ἐπὶ πλέον τῆς ἀντιστοιχού κινησίας τοῦ 1953. 'Εξ αὐτῶν, τὰ φορτία πετρελαίων πρὸς ἀμφοτέρας τάς κατευθύνσεις ἀνήλθον εἰς 63.062.000 τ. και ἐκάλυπτον τὰ 65% τῆς εἰς φορτία κινησίας τῆς διώρυγος. 'Η διακίνησις ξηρῶν φορτίων παρέμεινε σχεδὸν ἀμετάβλητος, μὲ 33.818.000 τ., ἔναντι 33.748.000 τοῦ 1953. Φορτία, οὐχὶ ὀλύγωτερα τῶν 58.076.000 τόνων προήρχοντο ἀπὸ τοῦ Περσικὸν Κόλπου (αὐξήσις 6.831.000 τ., ἔναντι τοῦ 1953) και ἐξ αὐτῶν πάλιν 55.714.000 τ. ἀνέφεροντο εἰς τὰ πετρελαία, μὲ αὐξήσιν 6.852.000 τόνων, ἔναντι τοῦ 1953.

Τὰ πρός νότον (πρὸς τὴν Ερυθράν Θάλασσαν και πέραν ταύτης) μεταφεύεντα φορτία ἀνήλθον εἰς 22.370.000 τόν., μὲ πτώσιν κατὰ 1.147.000 τόν., ἔναντι τοῦ 1953, φύειλομένην εἰς τὴν λειτουργίαν ἀπὸ τοῦ Αὔγουστου π. ἔ. τῶν Διιδυστρίων τοῦ 'Αδεν και ἐν μέρει εἰς τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῶν Διιδυστρίων τοῦ 'Αμπαντάν, τῶν ὀπίων ἡ ἡμέρσια παραγωγὴ κατὰ Δεκέμβριον π. ἔ. εἶχε φθάσει εἰς 15.000 τόν.

Τὰ πρός τὴν ιδίαν ταύτην κατεύθυνσιν φορτία καυσίμου πετρελαίου (φιούελ διλ) ἀπὸ 4.000.000 τ. τοῦ 1953, ἐμειώθησαν τὸ π. ἔτος εἰς 2.771.000 τ. 'Αφ' ἔτερου τὸ πρός νότον μεταφερέθην ἐπρός φορτίον ἀνήλθεν εἰς 16.286.000 τ., περιελάμβανε δὲ μεταξὺ ἄλλων, 2.165.000 τόν., μετάλλων, 2.080.000 τόν., λιπασμάτων, 1.990.000 τόν., τοιμέντων, 1.563.000 τόν. ζαχάρεως και 1.004.000 τόν. μηχανημάτων.

Τὰ πρός βορράν (πρὸς τὴν Μεσόγειον) φορτία ἀνήλθον εἰς 74.511.000 τόν., μὲ αὐξήσιν 9.8%, ἔναντι τοῦ 1953, ἐξ αὐτῶν δὲ πάλιν τὰ πετρέλαια ἐκάλυπτον 56.978.000 τόν., τὰ δὲ ἐνρά φορτία 17.533.000 τόν. (αὐξήσις 15% διὰ τὰ πετρέλαια και μείωσις 5% διὰ τὰ ἐνρά φορτία, ἔναντι τοῦ 1953). Κυριώτερα ἀπὸ τὰ πρός βορράν μεταφερέθην φορτία ησαν 4.552.000 τόν., μεταλλευμάτων και μετάλλων, 2.189.000 τόν., δημητριακῶν, 1.765.000 τόν., ἐλαιοπόρων, 1.629.000 τόν., υφαντικῶν ὑλῶν και 1.046.000 τόν. ζαχάρεως.

Η ναυτιλία τῶν Ἰνδιῶν

Εἰς τὸν ἀγγλικὸν ναυτιλίῳ Τύπῳν ἐδημοσιεύθησαν τελευταίων μερικαὶ ἀξιόλογοι πληροφορίαι διὰ τὸν περαιτέρω, ὑπὸ τὸν κρατικὸν ἀρωγὸν, ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν Ἰνδιῶν. 'Ο Ἰνδὸς ύφου ποργύρων τῶν Μεταφορῶν ἀνεκούνεσσιν εἰς τὸ Νέον Δελχί, διὰ τὸ διετέθησαν μέχρι τούτου, ἐπὶ τὴν βάσει τοῦ πενταετοῦ σχεδίου διὰ τὴν ναυτιλίαν, ποσὰ 195.7 ἐκατομμυρίων ρουπιῶν και διὰ πρὸ τῆς λήξεως τοῦ σχεδίου θά εχη διαπομπή τὸ ἀρχικῶν προβλεφθέν ποσὸν τῶν 241.6, ἐκατομμυρίων ρουπιῶν. 'Ηδη, ἡ Ἰνδικὴ κυβέρνησις ἐλαύνει κατ' ἀρχὴν τὴν ἀπόφασιν ναυπηγήσεως δύο μέσου μεγέθους, δεξαιμενοπλοίων, ἀτίνα θὰ ἀποτελέσουν τὸν πυρῆνα διὰ τὴν συγκρότησιν μιᾶς χωρητικότητος, πρωτισμένην νὰ καλύψῃ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφοράς υγρῶν καισιμών. Τεχνικαὶ λεπτομέρειαι διὰ τὰ σκάφη ταῦτα δὲν ἀνεκοινώθησαν, διότι ὁ καθορισμός τῶν διανυει ἡδη τὸ στάδιον τῶν μεταφορών.

Εἰς ἔτερας ἀνακοινώσεις ἀρμοδίων παραγόντων τονίζεται ἡ σταθερός πρόσδοσης τῆς Ἰνδικῆς ναυτιλίας. Τὸ τοννάζ αὐτῆς εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1954 ἀνήρχετο εἰς 433.000 τ. γκρός, κατὰ δὲ τὴν Ἰνδοναρίου 1955, εφθασεν, ως ἔγγιστα, εἰς 460.000 τόνων γκρός, συνυπολογίζομένων και τῶν ἐπὸ μεταβολεισιῶν ἀπολειών ἐκ ναυσιγράφων, διαλύσεων και πωλήσεων εἰς ἀλλοδαπού. 'Η κυβέρνησις ἐξακολούθει πάντοτε νὰ χρηματοδοτῇ τὰς ἐταιρίας διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἀκτοπλοϊκῶν, καθὼς ἐπίσης και ὡς εισαποντώρων σκαφῶν. Τὰ πρὸ τὸν σκοπὸν αὐτὸν χωρηγήθητα δάνεια ἀπὸ τῆς 'Απρίλιου μέχρι 31 της Δεκεμβρίου 1954 ἀνήλθον εἰς τὸ ποσὸν τῶν 43.2 ἐκατομμυρίων ρουπιῶν.

Προτίθεται ἡδη ἡ Ἰνδικὴ κυβέρνησις νὰ ἐγκρίνῃ ὑπὲρ τῆς ἐταιρίας «Σκίντια» δάνειον 34 περίπολων ἐκατομμυρίων ρουπιῶν διὰ τὴν παραστοῦντας ναυπηγήσιν τριῶν ἀκόμη σκαφῶν διλ, ὑπερποντίους μεταφοράς. Διὰ τὴν αὐτὴν ἐταιρίαν είχεν εγκριθῆ πρὸ καιροῦ και ἔτερον δάνειον 18.360.000 ρουπιῶν διὰ τὴν κατασκευὴν δύο πλοίων, ἀτίνα παρηγέλθησαν εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα, διότι ταῦτα εδόνων συμφερούσας τιμάς και ταχείαν παράδοσιν. Τὰ εἰς τὴν ἐταιρίαν ταύτην παραχωρηθέντα δάνεια, καλύπτοντας 85% τοῦ ναυπηγικού κόστους τῶν νέων σκαφῶν της, είναι ἐξοφλητέα ἐντὸς δῶδεκα ἑταῖν, μὲ τόκον 2 ½%. 'Η κυβέρνησις, πρὸς ἑξαφάλισιν τῶν ἀπατήσεων της, ἔγγραφει πρώτην ὑποθήκην ἐπὶ τῶν πλοίων, και ἔχει τὸ δικαιόμενα νὰ διορίζῃ κρατικὸν διευθυντὴν τῆς ἐταιρίας διὰ τὴν μέχρις εἰδοφήσεως τῶν μεταφορών.

Ἐξ ἀφορμῆς μιᾶς πωλήσεως

Παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Παντιά Μαργαρώνη ἐλάσθωμεν τὴν κατωτέων δημοσιεύομένην ἐπιστολήν, ητοις θίγει μίαν ζωτικὴν σημασίας διὰ τὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα περίπτωσιν και ἐπιδαλεῖ τὴν ἀνάγκην τροποποιήσεως τῶν σχετικῶν μὲ τὰς πωλήσεις πλοίων ὅρθρον τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου. 'Η εὑρυμός λειτουργία τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως, ἡ ὁποῖας γνωρίζει πότε πρέπει νὰ πωλή και πότε πρέπει νὰ ἀγοράζῃ, παρακωλύεται αἰσθητῶς ἀπὸ τὴν ἐφαρμογὴν μιᾶς πεταλαιομενῆς και ὀσυγχρονίστου νομοθεσίας, ἐντελών ἀκατολλήλου, σπῶς διέπει τὴν σημερινὴν ρύμησιν τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων. Μὲ τὴν ἐλπίδα, ὅτι οἱ κυβερνητικοὶ ἀρμόδιοι θὰ προσέξουν ιδιαιτέρως και ὡς ἀξιότεροις τοῦ περαιτέρου τους.

Ἄξιότιμε Κύριε Διευθυντά,

Προκειμένου νὰ τροποποιηθῇ και συγχρονισθῇ ἡ 'Ελληνικὴ Ναυτικὴ Νομοθεσία ἐπίθυμω νὰ θέσω υπ' ὄψιν τῶν ἀρμοδίων ἀρχῶν μίαν ἀποτον διάταξιν, ἐπὶ τὴν βάσει τῆς ὁποῖας οἱ πλειοψηφούντες πλοιοκτῆται ἀδυνατοῦνται νὰ επιποτέσσοντο τὸ πλοίον τοῦ ἀνέτη της εγκρίσεως τῆς μειοψηφίας. 'Η διάταξις αὐτὴ διδεῖ τὸ δικαίωμα εἰς οἰονδήποτε συνιδιοκτήτην, ἔστω και μετοχὸν μιᾶς μόνης μερίδος, νὰ ἀρνήσῃ τὴν συγκαταθέσιν του και νὰ ζημιώσῃ ἀδικαιολογήτως δόλιοις τὸν πετεχείρησιν. Τοιαύτη συγκαταθέσις δύναται νὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον ἐκμεταλλεύσιμον ἐκ μέρους τοῦ διατροπούντων και ἐκβιάζοντος τοῦς ἀλλούς συνεταίρους.

'Ως παράδειγμα τοιαύτης δυστροπίας ἐπίθυμω νὰ ἀναφέρω τὴν πώλησιν τοῦ ποσού ποσού τοῦ 'Μάσοντ Ρόδοπη' εἰς 'Ιταλίους διαλυτάς διὰ τὸ ποσὸν τῶν λιρῶν 57.000. Τὸ πλοίον είναι παρηλίκον, ναυτηργήθεν τὸ 1919, και εύρισκεται ἐν παροπλισμῷ ἐν Πειραιεῖ ἀπὸ τὸν 1952. 'Η ναυτική ἐταιρία 'ΟΚΕΑΝΟΣ', ιδιοκτήτρια τῶν 64% και ἄλλοι συνιδιοκτῆται κρίνουν λίσταν ἐπωφελῆ τὴν εποίησιν τοῦ πλοίου εἰς τὴν παρούσαν στιγμήν, λόγω τῆς αὐξήσεως τῆς τιμῆς τῶν πλασιοσιδήρων, και ἐπώλησαν τὸ πλοίον εἰς τὴν ἐταιρίαν 'ΑΡΔΕΜ', τῆς Σαδόνας ὑπὸ τούς συνήθεις δρόους και ὑπὸ τὸν δρόον τῆς πωλήσεως παρ' ἀπάντων πλοιοκτητῶν.

Δυστυχῶς δύο ἐκ τῶν συνεταίρων ἐκρινούν, ὅτι παρουσιάζεται δι' αὐτοὺς εύκαιρια νὰ χρηματισθῶν και ὁ εἰς ζητεῖ δέκα χιλιάδας δολλάριας ὡς ἀμοιδήν του, δὲ ἄλλος τέσσαρας χιλιάδας πεντακόσιας δολλάρια. Αὐτά τὰ ποσά καθορίζουν ἀποκλειστικῶς ὡς τιμὴν τῆς συγκαταθέσεως των. Καὶ η δικαιολογία τὴν δόται προδάλει διὰ πρώτος είναι ὅτι δικαιούνται τὸ ποσὸν τῶν δέκα χιλιάδων δολλαρίων διὰ δῆθεν τόκους, διότι τὰ κέρδη ὠρισμένων ταξιδίων δὲν τοῦ κατεβλήθησαν ἀμέσως, ὡς ὁρίζει δόνος.

Καὶ εἰς τὸ σημείον τούτο ἡ νομοθεσία μας ἔχει ἀνάγκην τροποποιήσεως, διότι τὰ σχετικά ἀρθρά τοῦ 'Εμπορικοῦ Νόμου ἀναφέρονται εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς 'Ουρμαγάδας' και είναι τελείως ἀκτοπλοϊκά διὰ τὴν ρύμησιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ὑπὸ τὰς σημερινάς συνθήκας. Ο ἔτερος ἐκ τῶν δυστροπούντων συνεταίρων δὲν προδάλει καμμιαν δι-

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

ΜΙΑ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΡΟΝ, ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΜΑΣ ΚΕΝΤΡΟΝ

ΤΟ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΟΝ ΕΡΓΟΝ ΤΟΥ κ. ΝΙΚ. ΡΕΘΥΜΝΗ

Η Σύρος ξη, έπει τέλους, την πραγματοποίησιν μιᾶς έπιμόνου ἐπιώντων τῶν τελευταίων δεκαετηρίδων. Έχει τὴν δεξαμενήν. Αὐτὴν προώρισται πολλὰ νὰ ἀπόδωσῃ· ζωὴν καὶ κίνησιν νὰ προσδώσῃ εἰς τὸ δεύτερον ναυτικὸν μας κέντρον· νὰ τὸ συγκρατήσῃ ἀπὸ τὴν ὀλοκληρωτικὴν ἔκπτωσιν καὶ τὸν πλήρη μαρασμὸν τῆς ναυτιλίας καὶ ἐμπορίκης του κινήσεως.

Παραλλήλως πρὸς τὴν ἁγαπάστασιν τῆς δεξαμενῆς ἐπληρώθησαν ἡ τείνουν εὔτυχος νὰ πληρωθοῦν καὶ τινὲς ἄλλαι προύποθεσεις, ἀπαρίτητοι διὰ τὴν ἀποδοτικὴν λειτουργίαν τῆς. Οὕτω, χάρις εἰς τὸ θερμὸν ἐνδιαφέρον τοῦ κ. Ν. Ρεθύμνη η Σύρος ἀπέκτησεν ἔνα ἀποδύτως συγχρονισμένον ἐργοστάσιον ἐπισκευῶν καὶ ναυτικῶν κατασκευῶν. Τὸ παλαιὸν μηχανουργεῖον Μπαρμπέττα ἀνεκαίνισθη πλήρως. Νέα πολλὰ μηχανῆματα νεωτάτου τύπου ἐποπθετήθησαν, ἐργαλεῖα πολλὰ ὥγοράσθησαν, ὅλαι αἱ ἁγαπάστασις τοῦ συνεργείου τῶν ἐπισκευῶν ἀποτελοῦν πλέον τὴν τελευταῖν λέξιν τῆς τεχνικῆς, εἰναι ἔφαμιλλοι τῶν ξένων ἐργοστασίων εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Η μεγάλη πείρα εἰς τὰ τεχνικὰ ζητήματα τοῦ κ. Ρεθύμνη τὸν διηγόλουνεν εἰς τὸν ἐμπλουτισμὸν τοῦ ἐργοστασίου μὲ δόλα τὰ μέσα, στίνα θὰ περικόψουν τὸν χρόνον τῶν ἐπισκευῶν κατὰ τὸ ἥμισυ καὶ τὸ κόστος αὐτῶν σημαντικῶς. Τέσσαρα ἀνεξάρτητα μηχανῆματα ἡλεκτροσυγκολλήσεων ἀπέκτησεν ὥστε τὸ ἐργοστάσιον τῆς Σύρου. Τέσσαρας οἱ ἀρρεσυμπιεστάς, μεγάλης δυνάμεως διὰ τὸ κάρφωμα, τὸ τρύπημα καὶ τὸ κοπανίσμα τῶν ἔλασμάτων. Ἡγοράσθησαν ἐπίσης τοῖνοι καὶ φρέζαι τελευταῖοι συστήματος, μηχανῆματα κασμπολῶσεως τῶν σωλήνων ἐν ψυχῷ, ἡλεκτροτρύπαια, ἡλεκτραντλί, ἡλεκτρομηχανῆματα διὰ τὸν φωτισμὸν τῶν ὑπὸ ἐπισκευῶν πλοίων, μηχανῆματα ἀποσκωριάσεως δι' ἄμμου (sand blast) καθὼς διάφορα ἄλλα διὰ τὴν ἐπὶ τόπου τόρνευσιν τῶν διαφόρων βοηθητικῶν μηχανημάτων, ἀξόνων κλπ.

Ἡ τοποθετησίς, ὅμως, ὀλύν σύντομον τῶν μηχανημάτων καὶ ἡ περαιτέρω τεχνικὴ τῶν ἐργοστασίων ἀπέκτασις, πασεμποδίζεται, ἀτυχῶς, ἀπὸ τὴν Ἐλλειψιν ἐπαρκούς χώρου. "Ἄν αὐτὸς δὲν ἔξειρεθη, θὰ δυσχεδιασθῇ σημαντικῶς ἡ ἀνάληφθεια μεγάλη ὑπὲρ τῆς Σύρου καὶ τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας προσπάθεια.

Πέραν τῶν ἀνάτολων μηχανημάτων ὁ κ. Ρεθύμνης ἡγόρασεν ἔνα ἀποδατικὸν σκάφος. Τὸ ἐφωδίσσει μὲ μίαν κινητήριον μηχανὴν καὶ ἐποπθετῆσεν ἐπ' αὐτὸν μηχανῆματα ἡλεκτροσυγκολλήσεως, ἔνα συμπιεστήν, μίαν ἡλεκτρογενήτριαν καὶ οὕτω ἐδημιούργησεν ἔνα πρώτης τάξεως πλωτὸν συνεργείον.

Ἐπὶ πλέον ἀπὸ τὸ διαστήμα Νεώριον τῆς Σύρου, τὰ πλεῖστα τῶν μηχανημάτων τοῦ ὅποιου ἐπωλήθησαν καὶ μετεφέρθησαν ἀπὸ τὴν Σύρον, προέλασθεν ὁ κ. Ρεθύμνης καὶ ἡγόρασε τὰ περισσότερα ἐργαλεῖα τοῦ λε-

βητοποιείου. Θὰ ἐπωλοῦντο ἄλλως καὶ αὐτὰ ὡς παλαιοσίδηρα.

Αὐτὸς ἐν συντομίᾳ διὰ τὸ ναυπηγεῖον καὶ τὸ ἐργοστάσιον ἐπισκευῶν. Ἐντὸς τοῦ ἀμέσως προσεχοῦς μέλλοντος θὰ ὀρχισθῇ εἰς τὴν Σύρον ἡ ναυπηγῆσις ἐνὸς μεγάλου ρυμουλκοῦ. Θὰ είνε ἡ πρώτη ἐν τῇ πράξει πλέον ἀπόδοσις τῆς προσπαθείας. Εύτυχημα εἶναι, ὅτι τὸ τεχνικὸν πρωστικόν, ὁ παλαίος καὸς Συριανὸς τεχνίτης μὲ μεγάλην παράδοσιν εὐρίσκεται ἀκόμη ἔκει, ἔτοιμος νὰ ἀναλαβῇ ὑπηρεσίαν, νὰ ἀποδημῇ ἔχόχως παραγωγικόν.

* * *

Τρεῖς ἄλλαι προϋποθέσεις διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον τῆς δεξαμενῆς λειτουργίαν πληρούνται ἐπίσης. Τὸ ξενοδοχεῖον, συγχρονισμένον καὶ ἀνετον, ικανὸν νὰ φιλοξενήσῃ τὸν ἐπισκεπτόμενον τὴν Σύρον δι' ὑποθέσεις του, είναι τώρα ἔτοιμον. Ἐξησφαλίσθη ἡ ὕδρευσις τοῦ λιμένος ἀφθονος καὶ τακτική καὶ, τέλος, ιδρύεται σταθμός προμηθείας ύγρων καυσίμων, ὃστε τὰ σκάφη νὰ είνε θέσιν ἐπὶ τόπου νὰ θεραπεύουν ὅλας τὰς ἀνάγκας των. "Η λειτουργία, τέλος, τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης περὶ τὰ ναυπηγεῖα καὶ τὴν δεξαμενήν θὰ διευκολύνουν τὰ μεγίστα τὴν τοχείων διεκπεραίων τῆς Ἐργασίας ἐπισκευῶν.

Θὰ μᾶς δοθῇ ἡ εὐκαιρία ἐκτενέότερον νὰ ἀσχοληθῶμεν μὲ τὴν συντελουμένην ἀνασυγκρότησιν τῆς Σύρου. ευθὺς ὡς τὰ ἡλεκτροπαραγωγὰ μηχανῆματα διὰ τὴν δεξαμενήν μεταφερθοῦν καὶ τοποθετηθοῦν ἐπ' αὐτῆς. Πρόκειται περὶ ἐργου μακράς πνοῆς, γενικωτέρας διὰ τὸν Τόπον μας παραγωγικῆς σημασίας.

* * *

Πληροφορούμεθα ὅτι χάρις εἰς τὰς ἐπιμόνους ἐνεργείας τοῦ κ. Ν. Ρεθύμνη, τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὴν Σύρον μεγάλου ναυπηγικοῦ Οἴκου τῆς Ἀγγλίας, τῶν γνωστῶν ναυπηγείων Ντόξφορδ τοῦ Σάντερλαντ, ηρχεται ζωηρότατον νὰ ἐκδηλώνται.

Τὴν Σύρον πρόκειται κατ' αὐτὰς νὰ ἐπισκεφθῇ, φιλοξενούμενος ἀπὸ τὸν φίλον του κ. Ν. Ρεθύμνην, ὁ γενικὸς διευθυντής τῶν ναυπηγείων Ντόξφορδ κ. Γκέμπη, μιὰ ἔξεχουσα φυσιογνωμία μετοχὴν τῶν "Ἀγγλῶν τεχνικῶν. Ἀπὸ τὴν ἐπίσκεψιν αὐτὴν πολλὰ θὰ πρέπει νὰ περιμένουν. 'Ο κ. Ρεθύμνης δὲν περιορίζει τὰς ὑπέρ της Σύρου ἐναντείσεις του εἰς μόνας τὰς ἐπισκευᾶς. Θέλει, ἐφόσον θὰ τὸν παραχωρθοῦν, αἱ ἀνάλογοι διευκολύνσεις καὶ τοῦ δοθῆ ὁ καταλλήλος παρὰ τὸν λιμένα χώρος, νὰ προχωρήσουν τὰ ἀνακαινισθέντα παρὰ αὐτοῦ ἐργοστάσια Μπαρμπέττα εἰς τὴν ναυπηγήσιν πλοίων καὶ τὴν κατασκευὴν ἀκόμη δηζελομηχανῶν. Τίποτε δὲν είνε δύσκολον, ὅταν ὑπάρχουν, τὰ κεφάλαια, ἡ συμπαράστασις ξένων μεγάλων ναυπηγικῶν Οἴκων καὶ τὸ ἀμεσώτατον ἐνδιαφέρον τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν.

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 11
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ — ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "COMERZBANK,"

22 ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ — ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ:

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΤΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΥ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΓΚΑ, ΚΥΝΘΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΣΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΝΑΕΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΛΩΜΑΡΙΩΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, 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

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

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΑΙ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑΙ ΜΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΑ "ΚΟΣΤΕΡΣ,, ΚΑΙ ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ

ΑΠΟ ΜΙΑΝ ΛΗΣΜΟΝΗΜΕΝΗΝ ΕΚΘΕΣΙΝ

Είχε πρό έτους συσταθή μία έπιτροπή έπι τού κόστους τών έσωτερικών θαλασσίων μεταφορών έμπορευμάτων. Μετείχον αυτής τά άρματα, ύπηρεσιακώς και έπαγγελματικώς, πρόσωπα. Ή προσπάθεια διά την άπο πασίση πλευράς έρευναν τού θέματος και την διατύπωση μεταφορών, δυναμένων νό έφαρμοσθεύν, ύπηρξε πράγματι έργων. Κατ' ιούνιον τού παρελθόντος έτους ή έκθεσις της έπιτροπής είδε τό φῶς της δημοσιότητος. Υπεβλήθη πρός τούς άρματος ένα δεχθούν και έφαρμόσουν τάς υποδείξεις της. Έκτοτε, πλήρη ώρισμένων έπι τών υποδειχθέντων μετρών — της καταργήσεως της τελωνειακής δισασφήσεως και τών φαρικών και υγειονομικών τελών — στινα έθεσπίσθησαν ύπο το κράτος τών πρώτων άγαθών έντυπώσεων, ή έκθεσις έλαβε και αύτη την θέσην της είς τό χρονονόλαπτο κάποιας δημοσίας ύπηρεσίας, έλημονθη. Έν τώ μεταξύ τάς μικρά φορτηγά, τάς «κόστερες», τά εύθηνότερες αυτά μέσα μεταφοράς διά την βαθύκοπον, τήν νησιωτικήν Ελλάδα δεινήν κρίσιν άντιμεπίζουν, λόγω τών πολλών έπιθαρύνσεων είς τάς έξοδα της κινήσεως των, άλλα και τής διώξεως, την οποίαν ύφεστανται από αύτό τούτο τό Κράτος, από τάς διενεργούσας τάς κρατικάς μεταφοράς ύπηρεσίας του.

"Εχει τόσον παραγνωρισθή ή παραγωγική σημασία τού μικρού άκτοπλοϊκού φορτηγού, ή συμβολή του είς τήν εύθηνήν μεταφοράν και είς τό χαμηλόν κατά συνέπειαν κόστος της ζωής, ώστε έφθασαν δημόσιοι λειτουργοί νά προτείνουν, διά νά μειωθή τό έλλειμμα των Σ.Ε.Κ., δημοσίη ή άπολυτος προτίμησις τών σιδηροδρόμων κατά τήν διακίνησην τών κρατικών φορτών, έστω και ἀν πολλαπλάσια θά είναι τά έξοδα της δημοσιότητος πρός τον ναύλων των «κόστερες». Ούτω τά σιτηρά τής συγκεντρώσεως άπο τήν 'Αλεξανδρούπολιν θά στοιχίζουν 360 δοχ. τόν τόνων σιδηροδρομικών, έναντι τών 60 δραχμών μέτο πλοίον. Μόνον παράφρονες θά είσηγουντο μίαν τοισύτην λύσιν πρός ύποστηριξιν τών σιδηροδρόμων. Και θώρας οι άρμόδιοι Υπουργοί την συζητούν. Παραμερίζουν τό συμφέρον της καταναλώσεως, θέλουν νά άγγούσιν τήν καταστροφήν τών πολυτίμων μεταφορικών οργάνων, τών άνεργιαν. Ητις θά προέκυπτεν είς τούς ναυτεργάτας, τά γαυπηγεία, τά μηχανουργεία, τά πρακτορεία και άλλα τά έπαγγέλματα, τά συναφή μέτον κίνησιν έκατοντάδος άκτοπλοϊκών σκαφών. Διότι, θώρας, τό θέμα τών «κόστερες» άγγεσται από τούς πολλούς διότι αι υποδείξεις της έπιτροπής έλημονθησαν, δημοσιεύσθησαν κατωτέρω από την έκθεσίν της, τό γ'. κεφαλαιον, τό ειδικώτερον άσχολουμενον μέτο πλοίον και τούς ναύλους. (Εισηγηται οι κ. κ. Σπύρος 'Αθανασούλιας και Π. Νταλιάνης). Ισως νά είνε έπικαιρος ή δημοσιεύσις σύτη, ίνα ύπουλην και είς τόν διομόδιον έπι τής Ναυτιλίας Υπουργόν τό έν προκειμένων καθήκον του. Θά πληροφορηθή τί τού ύπερειχαν και τί δεν έπηραν.

G'. Πλοίον και ναῦλοι

(Εισηγηται: Π. Νταλιάνης — Σ. Αθανασούλιας)

Η έπιτροπή έλαβε γνώσιν τών προσαχθέντων παρά τών είσηγητών στοιχείων είς σχέσει πρός τόν άριθμον τών πλοίων τών άχαλοσμένων στημέρων είς τάς έσωτερικάς μεταφοράς, κατά κατηγορίας χωρικοτήτος και είδους (ξύλινα πετρελαιοκίνητα και ίστιοφόρα και σιδηρά «μόδορσιτες») τού έργαζομένου είς αύτά προσωπικού και τού έπιτελουμένου δι' αύτών μεταφορικού έργου. Ή γνώσις τών άνωτέρων στοιχείων έπειτρεψεν είς τήν έπιτροπήν νά έπισημάνη τήν σπουδαιότητα τού κλάδου τούτου της ναυτιλίας και τήν άναγκην τής διατηρήσεως του, έτι δέ περαιτέρω νά σχηματίση άρθρον άντιληψιν τών υφισταμένων προβλημάτων του και νά προτείνη τάς ένδεικνυμένας λύσεις τούτων.

Ούτως ή έπιτροπή προέδρη είς διαχωρισμόν τού παρόντος θέματος, έρευνήσασα ίδιαιτέρως τούς συντελεστάς τής έκμεταλλεύσεως τού πλοίου και είτα τό σημερινόν ναυλολόγιον, διθείσης δέ τής σημασίας τών έπι μέρους συντελεστών τής έκμεταλλεύσεως προέδρη είς τήν άναλυσιν ένδος έκάστου τούτων, καταλήξασα είς τάς άκολουθά συμπεράσματα:

ΠΛΟΙΟΝ 1) 'ΑΞΙα πλοίου. Ή έπιτροπή άπλως μόνον ήρευνεν έν γενικότητα τό κόστος τών πλοίων ώστε συνόλου πρός συσχέτισιν και μελέτην τού άσφαλτικού θέματος, δεδομένου, διτή ή πολυμορφία τών πλοίων (τύπος, είδος κινήσης, έκτασις συγχρονισμένου έξοπλισμού κλπ.) δεν έπιτρέπει τόν έπι κοινής Βάσεων ύπολογισμούν τής άξιας όλων τών πλοίων, άλλωστε και δι παράγων τής άξιας δέν ύπεισέρχεται έν άκριβεία είς τόν ύπολογισμόν τού ναύλου, δι σύς λόγους έκτιθενται έν τώ οικείω κεφαλαίω κατωτέρω.

2) Δαπάναι έκμεταλλεύσεως: α) Σύνθεσις πλοίων. Ή

πρό τής ύποβολής τής παρούσας έκθεσεως δημοσιεύσις τών Β. Δ. περί τής νέας συνθέσεως τών πλοίων καθιστά περιττήν τήν έπι τού ζητήματος τούτου έκφραστιν γνώμης. Ή έπιτροπή μετ' ευχαριστήσεως έσημειώσεως τήν έπιλυσιν τού σοδαρού τούτου ζητήματος και νομίζει, διτή έγκιρως θά ύπεβληθησαν πρός τόν κ. Υπουργόν τής Εμπορικής Ναυτιλίας (τόν κ. Μαρινάκην), τά συμπεράσματα τών γενομένων συζητήσεων, διτά παρ' αυτή έκπροσώπου του.

β) Καύσιμα και λιπαντικά. Ή έπιτροπή διειστώσε τήν σημαντικήν διαφοράν τών τιμών μεταξύ των καυσίμων είναι Πειραιώς και τίνων έκ των κεντρικών λιμένων ένος και τών λοιπών έπαρχιακών τοισύτων άφ' έτερου, οφειλομένην άφ' ένος μέν είς τήν έλλειψιν καυσίμων ύπο διαγετακόμιστιν (τιμητή), διτά τήν άτελη παράδοσιν, άφ' έτερου δέ είς τά υψηλά έμπορικα περιθώρια, διότι η τοιαύτη διαφορά τιμών δέν δικαιολογείται έκ μόνης τής διαφοράς τών καυσίμων.

Η έπιτροπή έχουσα όπ' όψιν, διτί τό έπισημον ναυλολόγιον είναι μιλλιομετρικόν καιώς βάσιν κατά τόν ύπολογισμόν του έχει τήν τιμήν τών καυσίμων είν Πειραιεῖ, κρίνει, διτί τά έν ταΐς έπαρχιας κινούμενα πλοία άντιμετωπίζουσι δυσμενή παράγοντα έκ τής τοιαύτης διαφοράς καυσίμων, δι' άκι προτείνει άπως γίνη πάσα σύστασις πλοίων μεριμνά διά διοικητικής πράξεως καιί τιμαί τών καυσίμων είς τούς έπαρχιακών λιμένων συμπεισθώσι. Προτείνει έπισης άπως μελετηθή σύστημα έπιτρέποντας και τήν άτελη παραλαβήν παρά τών έχοντων έλευθερον (έκτελωνισμένον) έμπορευμα έπι τή έπαναπιστώσει τού προμηθευτών τών καυσίμων διά τών σχετικών δασμών ή συμψηφισμού τούτων έπι νεωτέρου έκτελωνισμού παρά τούτων.

γ) Άσφαλτικά είσφοραί (N.A.T.). Ή έπιτροπή άμοφώνως άναγνωρίζει, διτί τό ισχύον σήμερον ποσοστόν είσφορών, καίτοι ύψηλόν,

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

Περαιτέρω ή έπιτροπή διεπίστωσε την άναγκην της διαρρυθμίσεως του ναυλολογίου κατά τρόπουν άνταποκρινόμενον πρός τὰ ἑκ της μέχρι σημερού έφαρμογής του δεδομένα, ώστε και ἡ ἀνίστοτης νὰ πάψῃ εἰς ὥρισμένας κρτηγορίας ἐμπορευμάτων, ἀλλὰ και ὁ ναύλος νὰ είναι πράγματι ἀνδογος πρὸς τὴν μεταφοράν.

Ἡ ἔπιτροπή δὲ δύναται νὰ παρίθη τὸν σπουδαῖον ἐπιβαρυντικὸν παράγοντα, εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ κόστους, τὸν ὅποιον προθάλλουσιν οἱ ἐνδιαφέρομενοι και ὁ ὅποιος ἀναφέρεται εἰς τὴν πολυμορφίαν τῶν τύπων τῶν ναυλοσυμφώνων και τὴν διατύπωσιν τῶν δρῶν τούτων, τὴν χρησιμοποιουμένην παρ' ἕνιων δργανισμῶν, εἰς οὓς ἀποκλειτικῶς, τὸ Κράτος ἔχει ἐπιτευχθῆ τὰς μεταφοράς του (Α.Τ.Ε. — Π.Α.Ε.Γ.Α. — Κ.Υ.Δ.Ε.Π. — Α.Σ.Ο. — Ε.Δ.Υ.Π. κλπ.).) Ἡ ἀποκλειστικότης αὐτῆς δημιουργεῖ συνθήκας παρεχούσας τὴν εὐχέρειαν εἰς τοὺς ναυλώτας τούτους νὰ διατυπώνων δρῶν μεταφοράς, δι' ὃν ἀπαλλάσσοντα ἔξι ἐνδεχομένης εύθυνης τῶν, μετατοπίζοντες ταῦτην πρὸς τὸν μεταφορέα. Χαρακτηριστικὴ περίπτωσις εἶναι, ὅτι διὰ τῆς συμβάσεως τῆς ναυλώσεως παρὰ τῆς Π.Α.Ε.Γ.Α. ἡ τῆς δικαιούσα παρὰ τὴν εὐχέρωστην μεταφορά και ἡ ἀνάληψις τοῦ κινδύνου, τοῦ τυχαίου συμβάντος, δι' ὃ και δικαιοτικῶς καλείται οὗτος νὰ πληρώσῃ τὴν ἔκ τοῦ τυχαίου συμβάντος ζημιάν τοῦ Δημοσίου, τὸ ὅποιον διὰ λόγους, δημως, οἰκονομίας δὲν ἀσφαλίζει τὰ ἐμπορεύματά του ἐν τῷ ἑστωτικῷ αὐταφαλιζόμενον.

Ο χρόνος τῆς χρησιμοποίησεως τῶν πλοίων διὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις (σταλίσι), ὁ τόσον σημαντικὸς παράγων εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ ναύλου παρὰ τοῦ 'Υπουργείου 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, είναι κάτι τὸ ὅποιον συμβατικῶς οὐδέποτε καθορίζεται παρὰ τῶν δργανισμῶν τούτων, ἐν ἀντίθεσει πρὸς τὰ εἰς τὰς ιδιωτικὰς μεταφοράς ισχύοντα.

Τὸ συστήμα κρίσεως τῶν κατὰ τὴν μεταφοράν παρουσιαζούμενων ἐλειμμάτων, δέον νὰ ἀναπροσαρμοσθῇ κατὰ τὰ ἐμπορίων κρατοῦντα διότι ἀντίθετος τακτικὴ ἀποτελεῖ δυσμενή παράγοντα ἐν τῇ θαλασσίᾳ μεταφορά.

Ἡ ἔπιτροπὴ πρὸς ἄρσιν τῶν δυσμενῶν τούτων συνθήκων ἀλλὰ και τὴν ὄρμονικωτέραν διεξαγωγὴν τῶν μεταφορῶν και τὴν δικαιοτέραν μεταχείριστιν τῶν μεταφορῶν, ὡς διὰ τὴν οἰκονομικώτεράν εν τελικῇ ἀναλύσει μεταφοράν, προτείνει διὰς καθειρωθῆναι εἰναῖς τύπος ναυλοσυμφώνου (τὸ Ναυτικὸν 'Ἐπιμελητήριον τῆς Ἐλλάδος ἔχει ἡδη ἐκπονήσει τοιούτων κατὰ κατηγορίας πλοίων), τοῦ ὅποιον οἱ μὲν δρῶι, οἱ οὐμφανοὶ πρὸς τὰς ἐν ισχύι διατάξεις τῶν Νόμων, θὰ είναι γενικοί, θὰ προσαρμόζονται δὲ οἱ εἰδικοὶ δρῶι κατὰ τὰς περιπτώσεις τοῦ προσπάτου τοῦ ναυλωτοῦ (Α.Τ.Ε. — Κ.Υ.Δ.Ε.Π. — Π.Α.Ε.Γ.Α. — Α.Σ.Ο. — Ε.Δ.Υ.Π.), ἀλλὰ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, διτι και οἱ δρῶι οὗτοι θὰ τύχωσι τῆς ἐγκρίσεως τῶν ὅμιδων 'Υπουργείων και κυρίως, ὅτι θὰ ἀποτελέσσονται κατὰ τὴν διατύπωσιν τῶν θέματα συζητήσεως μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων, διὰ τὴν ἀπὸ κοινοῦ ἀπόδοχην. Ἡ ἔπιτροπὴ, ἐν τῇ ἐρεύνῃ τοῦ θέματος τῶν ναύλων γενικῶν και συγκριτικῶς μεταξὺ τῶν ναύλων οὓς καταδέλλει τὸ Δημόσιον διὰ τὰς μεταφοράς τῶν ἐφεδρίων του και τῶν παρὰ τῶν ιδιωτῶν ἐπιτυγχανούμενων χαμηλότερών (δι' ἐλευθέρας συμφωνίας), διεπίστωσε τὴν ὑπάρχουσαν σημαντικὴν διαφοράν, ἀλλ' ἐν ὅψει διτι τὸ θέμα τούτῳ ἀποτελεῖ ἀντικείμενον τῆς ἡν̄ θέλει τὸ Κράτος νὰ ἀσκήσῃ γαυτιλιακῆς προστατευτικῆς πολιτικῆς, ἀπέχει νὰ ἐκφέρῃ γνώμην, τοσούτῳ μᾶλλον καθ' ὅσον δὲν ἤχθησαν ἐνόπιον τῆς ἀλλαι ἀπόψεις προδικάζουσαι τὴν εἰς τὴν ἐλευθερίαν τῆς διαμορφώσεως τῶν ναύλων ἐπάνοδον διὰ τῆς προσφορᾶς και τῆς ζητήσεως. Τούτων τῷ λόγῳ, ἐν συνεχείᾳ ἡ ἔπιτροπὴ δὲν διατυπώνει και γνώμην ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς πληθωρικότητος τῆς χωρητικότητος, ἐν σχέσει πρὸς τὸν μεταφορικὸν δύκον, βάσει τῶν στατιστικῶν χωρητικότητος και μεταφορῶν ἀπὸ τῆς ἀπελευθερώσεως και ἐντεῦθεν.

Ἡ ἔπιτροπὴ ἀποδίδουσα σπουδαίαν σημασίαν εἰς τὴν διαμόρφωσιν

τῶν ναύλων τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἐν συσχετισμῷ πρὸς τὰς παραλίηλους δυνατὰς χερσαῖς μεταφοράς, προτείνει διποτες ἡ ἔξετασις τοῦ θέματος ποτε τοῦ συντονισμοῦ τῶν τοιούτων μεταφορῶν προηγμῆτη τῆς τελικῆς διαμορφώσεως τῶν ναύλων, ὡστε νὰ ἀνταποκριθῇ αὐτῆς ἔπιτυχέστερον πρὸς τὸν σ.κοπὸν τῆς αὐλήσεως τῆς δια θαλασσῆς κινήσεως.

Συμπεράσματα

Ἐκ τῆς ἔπισταμένης μελέτης τοῦ ὅλου θέματος τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἡ ἔπιτροπὴ συνήγαγε τὸ ἀκόλουθα συμπεράσματα:

A.) Φορτοεκφορτωτικὸν κόστος.— 1. "Οπως ἔξευρεθῇ ὁ ἀγκαῖος δι' ἔκαστον λιμένα ὀριθμὸς ἐργατῶν και ἀπομακρυνθῶσιν οἱ πλεονάζοντες ἀποζημιωμένοι.

2. "Οπως ἀρθῇ κατοχύρωσις τῶν φορτοεκφορτωτῶν εἰς λιμένας κάτω τῶν 10.000 κατοίκων.

3. "Οπως γίνη ἀναπροσαρμογὴ τῶν βασικῶν τιμολογίων και μείωσις αὐτῶν ὑπὸ τὰς ἐν τῷ οἰκείῳ κεφαλαίω προϋποθέσεις.

4. "Οπως ἐνοποιηθῶσιν εἰς ὅλους τοὺς λιμένας αἱ σταδιακαὶ ἐργασίαι ἀπὸ ἀπόμενως ποσοστοῦ ἐπὶ τοῦ βασικοῦ τιμολογίου και καθωρισθῶσιν ἐνίσιών αἱ ὀριστικαὶ ὑπερωριῶν.

5. "Οπως καταργηθῇ ἡ ἐργαδικὴ εἰσφορὰ τοῦ Κ.Α.Φ. και ἡ τοῦ λογαριασμοῦ σιλοπήκτων, ίδρουμένου ἐνός γενικοῦ ὄργανου πρὸς ἀντιμετώπιον τῆς οἰκονομικῆς δργανισμῶς τῶν λιμένων κατά τὰ ἀναλυτικῶρεν ἔκτισμα τὸ οἰκείῳ κεφαλαίον τῆς παραύσης.

6. "Οπως καθορισθῶσι κατὰ τὸ δυνατὸν ἐνιαῖα τιμολόγια πρακτορειακῶν δικαιωμάτων εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας, περιοριζόμενων τῶν υφισταμένων σπηλαίων εἰς τινας ἐκ τούτων υψηλῶν πρακτορειακῶν. Ἐπίσης ὅπως διευρυνθῶσιν τοῦ κύκλου τῶν υποχρέων εἰς καταβολὴν πρακτορειακῶν δικαιωμάτων, καθορισθῇ και περιστέρω μείωσις τῶν πρακτορειακῶν δικαιωμάτων, λαμβανομένης εἰδίκης προνοίας διὰ τὴν περιπτωσιν τῶν ὑπὸ τοῦ Δημοσίου η διὰ λογαριασμού του διακινούμενων ἔξδων και ἀναθῶν.

7. "Οπως ἔκπονηθῶσι κανονισμοὶ ἐργασίας μὲ ἐνιαῖας γενικάς διατάξεις δι' ὅλους τοὺς λιμένας μὲ ἀναπροσαρμογὴν αὐτῶν ὡς πρὸς τὰς εἰδικὰς περιπτώσεις.

8. "Οπως μειωθῶσι τὰ τιμολόγια τοῦ λιμένος Πειραιῶς.

B.) Τελωνειακὰ διατυπώσεις και αἱ ἐντεύθυντες ἐπιβαρυνσεις.— 1.—

"Οπως καταργηθῇ γενικῶς ἡ διασφάσιση.

2. "Οπως θεσπισθῇ ἡ ἐλευθερία, ητοι ἡ ἀνευ τελωνειακῆς τινος διατυπώσεως, μεταφορά τῶν ἀναλυτικῶν ἐν τῇ ἐκθέσει ἀναφερομένων εἰδῶν.

3. "Οπως θεσπισθῇ, οἵτις ἡ μεταφορὰ ἀπάντων τῶν ὑπόλοιπων εἰδῶν θά ἐνεργήσαι δι' ἐκδόσεως ἀπλῆς ἀδείας, συντασσομένης παρὰ τῶν φορτωτῶν η τῶν τελωνειακῶν δργανῶν εἰς τὰ σημεῖα τῆς φορτώσεως.

4. "Οπως καταργηθῇ ἡ εἰσπραξὶς Δ.Ε.Τ.Ε. (ὑπερωριῶν) ἐπὶ τῶν ἐν τῷ ἑστωτικῷ διακινούμενῶν ἐμπορευμάτων πλὴν τῶν περιπτωσεων καθ' ἄς αἱ φορτοεκφορτώσεις τῶν τοιούτων εἰδῶν διενεργῶνται εἰς ὥρας μὴ ἐργασίμους η ἐξαιρεσίμους ημέρας η και εἰς θέσεις κειμένας μακράν τῶν λιμενικῶν χώρων, σιτίνες συνήθως διατίθενται διὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις.

Γ.) Πλοίον και Ναύλος.— Σύνθετις πληρωμάτων πλοίων. Ἡ πρὸ τῆς ὑποδολῆς τῆς παρουσίας ἐκδέσσεως δημοσίευσις τῶν Β. Δ. περὶ τῆς νέας συνθέσεως πληρωμάτων τῶν πλοίων καθιστᾶ περιττὴν τὴν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου ἐκφραστιν γνώμης. Ἡ ἔπιτροπὴ μετ' εὐχαριστήσεως ἐσημείωσε τὴν ἐπιθυμίαν τοῦ σοθαρού τούτου ζητήματος και νομίζει, ὅτι ἐγκαίρως θὰ ἐπεδήμησον πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Έμπορικῆς Ναυτιλίας τὰ συμπεράσματα τῶν γενούμενων σχετικῶν συζητήσεων, διὰ τοῦ παρ' αὐτή ἐκπροσώπου του, προτείνει δὲ ἐν συνεχείᾳ:

1. "Οπως ρυθμισθῇ τὸ ζητήμα τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων εἰς τοὺς ἐπαρχιακούς λιμένας, καθιερουμένου τοῦ συστήματος τῆς χορηγήσεως transit

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ
WILDASH**

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

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

ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΑΔΙΟΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΕΩΣ

ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Η ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΙΣ ΤΗΣ ΝΟΤΙΟΥ ΠΛΕΥΡΑΣ

Το σχέδιον διά τὴν τεχνικήν ἀναμόρφωσιν τοῦ Πειραιϊκοῦ λιμένος, εἰσῆλθε κατὰ τὸν λήξαντα μῆνα εἰς τὸ στάδιον τῆς πραγματοποίησεως του. Ἐγένοντο ἡδη δύο δημοπρασίαι διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς ἐκτελέσεως τῶν πρώτων ἔργων εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα καὶ εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ προλιμένος, ἐνώ διὰ τὰς ἄρχας τοῦ Μαίου ωρίσθη ἡ ἔναρξης τῶν σχετικῶν ἔργων, ήτις καὶ θὰ προσλάβῃ μάλιστα ἐπίσημον χαρακτήρα.

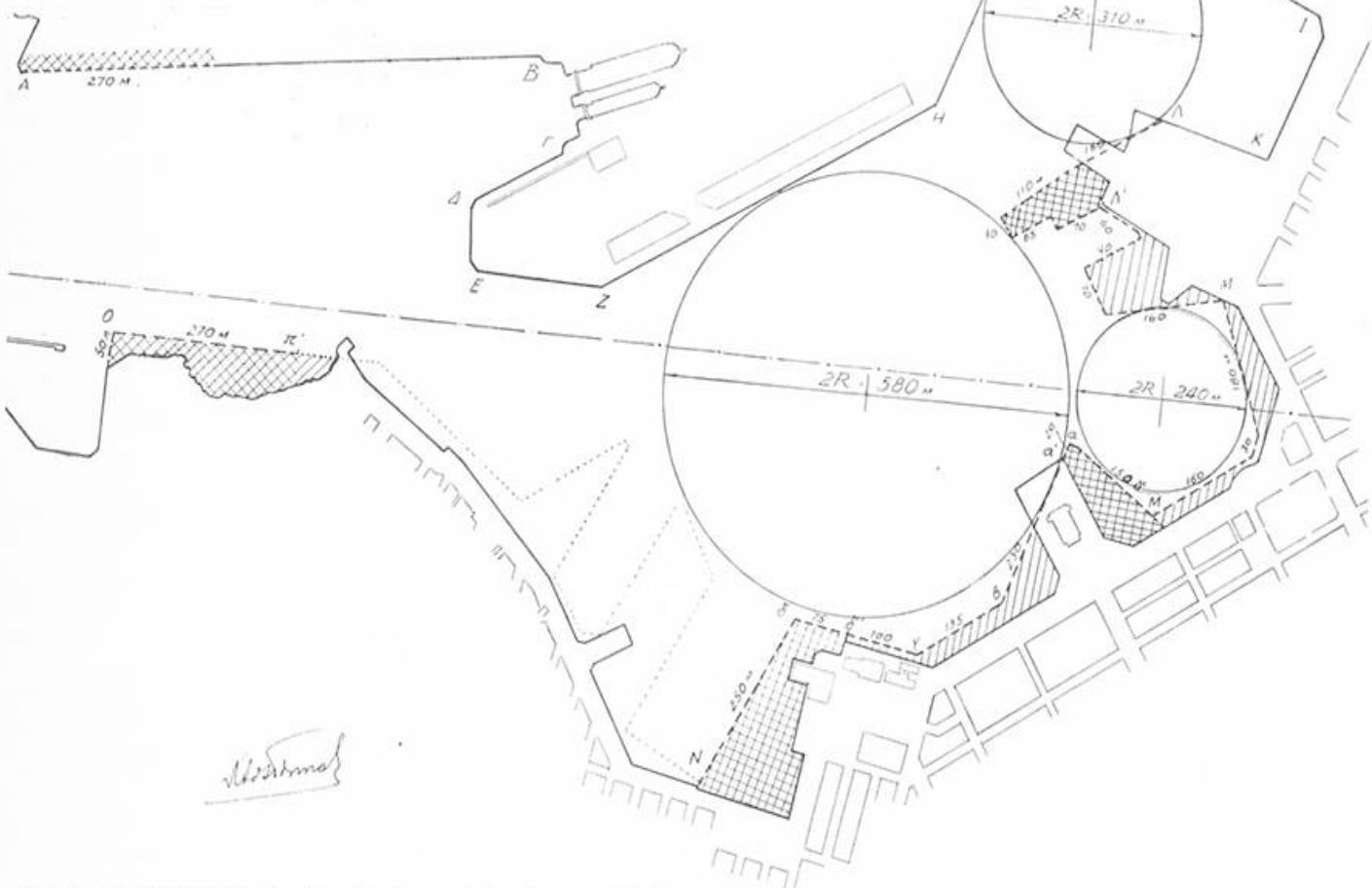
Ως γνωστόν, συμφώνως πρὸς τὸ νέον προγραμματικὸν σχέδιον, τὸ ὅποιον ἔξεπόνησεν ὁ καθηγητῆς-λιμενολόγος τοῦ Μετσοβίου Πολυτεχνείου κ. Δημήτριος Πίππας, προβλέπεται ἡ κατασκευὴ 4.000 μ. περίπου νέων κρηπιδωμάτων. Ἐξ αὐτῶν ἔχει προγραμματισθῆναι διαπάνης 135.000.000 δραχμῶν διὰ τὴν προσεχῆ τριετίαν ἡ κατασκευὴ 2.500 μ. κρηπιδωμάτων, τὰ ὅποια πιστεύεται, ὅτι θὰ ἔξυπηρτησουν ἀπάσσας τὰς σημερινὰς καὶ τὰς εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον ἀνάγκας τοῦ λιμένος. Συγκεκριμένως, προβλέπεται ἡ κατασκευὴ γεων κρηπιδωμάτων μῆκους 300 τ. διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τῆς φορτοεκφορτωτικῆς κι-

εῖς τὸν κεντρικὸν λιμένα, πιστεύεται ὅτι δὲν πρόκειται νὰ παρεμποδίσθῃ εἰς τὸ ἐλάχιστον, δεδομένου, ὅτι αἱ ὑπὸ ἀνακατασκευὴν περιοχαὶ πραμένουν σήμερον ἀχρησιμοποίητοι. Εὔθυνς ὡς δημιουργηθῶν οἱ νέοι αὐτοὶ λιμενικοὶ χώροι θὰ μεταφερθῇ ἐκεῖ ἡ ὄλη μετά τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ ἐπιβατηγοῦ κίνησις τοῦ λιμένος, ὥστε νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ τοχεία συμπλήρωσις ὅλων τῶν ἔργων τοῦ προγραμματικοῦ σχέδιου, τὰ ὅποια ἀφοροῦν τὴν τεχνικὴν ἀναμόρφωσιν ὀλοκλήρου τῆς νοτίου περιοχῆς τοῦ κεντρικοῦ λιμένος, ἡτις περιλαμβάνεται μετοξὺ τῶν προβλήτων Τζελέπη καὶ τοῦ Κεντρικοῦ Τελωνείου. Προβλέπεται συγκεκριμένως, ἡ κατασκευὴ τοῦ προβλήτος Τζελέπη II, τοῦ κρηπιδωμάτος τῆς νησούδοχου Δημοσχείου, ὡς καὶ ἡ ὄριστικὴ διαμόρφωσις τῶν τριγωνικῶν προβλήτων Τρούμπας καὶ Τελωνείου.

Εἰς τὸ παρατιθέμενον σχέδιον τὰ δημοπρατήσεντα ἡδη τοία σημαντικά ἔργα, ἐμφανίζονται διὰ σταυροειδῶν διαγραμμισμένης ἐπιφάνειας, ἐνώ τὰ ἐν συνεχείᾳ αὐτῶν ἐκτελεσθησόμενα ἔργα, ἐμφανίζονται

ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ

ΠΡΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΙΝ



Εἰς τὸ ἀνωτέρω προγραμματικὸν σχέδιον διὰ τὴν τεχνικὴν διαμόρφωσιν τοῦ λιμένος, τὸ ὅποιον ἔξεπόνησεν ὁ καθηγητῆς κ. Δ. Πίππας, σημειοῦται διὰ πλήρους ἐντόνου γραμμῆς ἡ ὑπάρχουσα ἐν τῷ λιμένι κατάστασις. Διὰ διακεκριμένης ἐντόνου γραμμῆς τὰ προγραμματισθέντα ἔργα δι' ἀπότερων μέλλον. Αἱ σταυροειδῶν διαγραμμισμέναι ἐπιφάνειες τοῦ σχέδιου τοῦ προβλήτου Τρούμπας τοῦ Β. Γ. Δ. περιόδου.

νήσεως τῆς ξυλείας, ἡ πλήρης ἀνακατασκευὴ τοῦ κρηπιδωμάτου Α—Β εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ προλιμένος, ὡς καὶ ἡ κατασκευὴ κρηπιδωμάτων διὰ τὴν δημιουργίαν θέσεων πλευρίσεως δύο μεγάλων ὑπερωκεανίων, πέντε ή ἔξι μεσογειακῶν ἐπιβατηγών καὶ δέκας ἀκτοπλοϊκῶν, ἐξασφαλιζομένης συγχρόνως τῆς πρυμνοδετήσεως ἐτέρων 10—15 ἐπιβατηγῶν πλοίων τοῦ ἐσωτερικοῦ.

Εἰς τὴν πρώτην δημοπρασίαν, ἡτις διενηργήθη τὴν δην. 'Απριλίου καὶ κατεκυρώθη εἰς τὴν ἀνώνυμον τεχνικὴν ἑταίριαν «Ἀρχιμήδης», περιελήφθη ἡ ἐκτέλεσις τῶν ἀκόλουθων ἔργων:

1) Ἡ κατασκευὴ τοῦ βορείου προβλήτος Τζελέπη, ἡτοι ἡ κατασκευὴ κρηπιδώματος (Α—Λ') ἀναπτύγματος 455 μ. ἐξ ὡν τὰ 300 μ., τῆς βορείου πλευρᾶς, βάθους 8 μ. καὶ τὰ ὑπόλοιπα βάθους 6,5 μέτρων. 2) Ἡ κατασκευὴ βορ. κρηπιδωμάτος προβλήτος Τρούμπας (Μ—α—α') ἀναπτύγματος 170 μ., ἐπὶ τῶν ὅποιων τὰ 150 μ., θὰ ἔχουν βάθος 8 μ., καὶ τὰ 20 βάθος 11,5 μ. Καὶ 3) Ἡ κατασκευὴ τοῦ νοτίου κρηπιδωμάτος τοῦ πολεισοῦ Τελωνείου (δ—δ—N) ἀναπτύγματος 335 μ. καὶ βάθος 11,5 μέτρων.

Συμφώνως με τοὺς ὄρους τῆς διακηρύξεως τῆς δημοπρασίας τὰ ὡς ἄνω ἔργα θὰ ἔχουν ἀποπερατωθῆναι ἐντὸς διετίας περίπου, ἡτοι εἰς 18 μῆνας τὸ κρηπιδωματο προβλήτος Τζελέπη καὶ τὸ κρηπιδωματο βορείου πλευρᾶς Τρούμπας καὶ εἰς 26 μῆνας τὸ κρηπιδωματο τῆς νοτίου πλευρᾶς τῆς περιοχῆς Τελωνείου. Κατὰ τὸ διάστημα αὐτὸν ἡ κίνησις καὶ

ἐπίσης δι' ἀπλῆς διαγραμμισμένης ἐπιφάνειας.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι κατὰ τὴν δημοπράτησιν τῶν πρώτων ἔργων τοῦ προγραμματικοῦ σχέδιου, ἐπετεύχθη σημαντικὴ ἔκπτωσις ἐπὶ τῆς προπολογίσθεισης δαπάνης, ἡτις ἀνήλθεν εἰς 35%. "Ητοι, ἡ ἀνδρόχοος ἑταίρια ἀνέλαβε τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὡς ἄνω ἔργων ἀντὶ 44.321.000 δραχμῶν.

Ἐξ ἄλλου τὴν 12ην 'Απριλίου ἐδημοπρατήθη ἡ δευτέρα σειρὰ ἔργων. Αφορᾶ αὐτὴ τὴν ἀναμόρφωσιν τῆς περιοχῆς τοῦ προλιμένος καὶ συγκεκριμένων τῶν κατασκευῆς τοῦ κρηπιδωμάτος Ο—Π' ἀναπτύγματος 320 μ. καὶ βάθους 10 μ. διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τῆς φορτοεκφορτωτικῆς κινήσεως τῆς ξυλείας καὶ τὴν ἀνακατασκευὴν τοῦ ὑπολειπομένου δυτικοῦ κρηπιδωμάτος τῆς περιοχῆς Α—Β, ἀναπτύγματος 270 μ. καὶ βάθους 11 μ. Τὰ ἔργα ταῦτα ἐμφανίζονται εἰς τὸ παρατιθέμενον σχέδιον διὰ σταυροειδῶν ἐπίσης διαγραμμισμένης ἐπιφάνειας.

Κατὰ τὴν δημοπρασίαν ἐπετεύχθησαν αἱ ὀκόλουθοι τιμαί: 20.072.000 δραχμαὶ ὑπὸ τῆς 'Ανωνύμου Τεχνικῆς 'Εταιρίας «Ἀρχιμήδης» καὶ 19.290.000 δραχμαὶ ὑπὸ τῆς ἑταίριας 'Οδῶν καὶ 'Οδοστρωμάτων, ἔναντι προπολογίσθεισης δαπάνης 28.000.000 δραχμῶν. Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π. μελετᾶ ἡδη τὰς ἀνωτέρω προσφορὰς διὰ τὴν κατακύρωσιν τελικῶν τῆς δημοπρασίας εἰς μίαν ἐκ τῶν δύο ὡς ἄνω ἑταίριων.

ΝΕΟΣ ΤΥΠΟΣ ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΟΥ

ΔΙΑ ΝΑΥΤΙΚΑΣ ΜΗΧΑΝΑΣ

ΑΙ ΦΘΟΡΑΙ ΧΙΤΩΝΙΩΝ ΤΩΝ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ

ΠΑΡΙΣΙΟΙ. — Ή παρασκευή ένός νέου όρυκτελαίου μηχανών θαλάσσης ανήγγειλθη ένταῦθα την 20ην Απριλίου ύπο τού κ. R. G. Coffin έκ των διευθυντών τῶν κεντρικῶν γραφείων τῆς ἑταιρίας πετρελαιοειδῶν «Σοκόνου-Βάκιου». Ή ιδιαιτέρα σημασία αὐτῆς τῆς ἀνακοινώσεως ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὸ νέον όρυκτελαίου προλαμβάνει τὴν φθορὰν τῶν χιτωνίων τῶν κυλίνδρων εἰς τὰς μεγάλας ὀλιγοστρόφους πετρελαιομηχανᾶς εἰς τὰ σκάφη ἔκεινα, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον νεότευκτα, τὰ ὅποια εἶναι ἐφωδιασμένα δι' εἰδικῶν φίλτρων καὶ δύνανται νὰ χρησιμοποιοῦν «φιούελ οἴλο» (Heavy type fuel oil), ὡς καύσιμον.

Ο κ. Coffin προέβη εἰς τὴν βαρυσήμαντον αὐτὴν ἀνακοίνωσιν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ συγκληθέντος ἐν Βερσαλλίαις συνεδρίου ἑκπροσώπων τῶν παραρημάτων τῆς ἑταιρίας «Σοκόνου-Βάκιου» ἐκ 17 χωρῶν τῆς Εὐρώπης καὶ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν. Συνδικάκως μετέσχον τοῦ συνεδρίου 45 διευθυνταὶ καὶ εἰδικεύεντοι τεχνικοὶ τῆς ἑταιρίας.

Τὸ νέον όρυκτελαίου ἀπέκληθη Gargoyle Dte Marine Oil S—250. Ή ἐλέχθη, προλαμβάνει τὴν φθορὰν τῶν χιτωνίων τῶν κυλίνδρων καὶ τοιουτοτρόπως αὐξάνεται ὁ χρονὸς χρήσεως αὐτῶν. Συνεπῶς ἐπέρχεται σημαντικὴ οἰκονομία ἀπὸ τὸν περιορισμὸν τῆς δαπάνης ἐπισκευῶν καὶ ἀλλαγῆς τῶν, δαπάνης ἡτὶς περίπου ἐκάλυπτε μέχρι τοῦδε τὴν ἐκ τῆς χρήσεως «φιούελ οἴλο» πραγματοποιούμενην οἰκονομίαν. Πιστεύεται ἐπίσης, ὅτι τὰ οἰκονομικὰ πλεονεκτήματα τὰ ἀπόρρεοντα ἐκ τῆς χρήσεως του νέου όρυκτελαίου, θὰ ἀξιοποιηθοῦν συντόμως καὶ ἀπὸ τοὺς κατασκευαστάς πετρελαιομηχανῶν.

Ο κ. C. Habermann, μηχανικὸς τῆς ἑταιρίας ἐν Νέᾳ Υόρκη, ὑπὸ τὴν καθοδῆγησιν τοῦ ὅποιου ἐμελετῆθη τὸ Gg. Dte Marine Oil S—250, ἔγγησεις εἰς τὸ συνέδριον, ὅτι αἱ μοναδικαὶ ιδιότητες τοῦ νέου προϊόντος «έχουν διαπιστωθῆ λεπτομερῶς, κατόπιν αὐτῆς ἐπιστημονικοῦ ἐλέγχου». Ἀφ' ἑτέρου, ὡς προέθεντος καὶ ὁ Habermann, προτοῦ τὸ νέον προϊόν διατεθῆ εἰς τὸ ἐμπόριον ἐμελετῆθη καὶ ἀδοκιμάσθη ὑπὸ πραγματικὰς συνθήκας λειτουργίας εἰς ἔνα σημαντικὸν ἀριθμὸν πετρελαιοκινήτων πλοίων καὶ εἰς χρόνον ὑπερβάντα συνολικῶν τάξις 50.000 ὥρας.

Μερικά ἔνδιαφέροντα στοιχεῖα διὰ τὴν προϊστορίαν τῆς παραγωγῆς τοῦ Gg. Dte Marine Oil S—250 παρατίθενται κατωτέρω: Ἀμέσως μετὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον τὰ πετρελαιοκίνητα πλοία ἡρχισαν νὰ χρησιμοποιοῦν, ὡς καύσιμον ὑλην, τὸ «φιούελ οἴλο» (μαζούτ) ἀντὶ τοῦ «Ντιζέλ», διότι τὸ πρῶτον ἦτο πολὺ εὐθηνότερον. Ἀλλὰ τὸ μαζούτ εἶχε ἔνα μέγα μειονέκτημα. Περιείχεν ὑπερβολικὸν ποσόστον θείου, τὸ ὅποιον κατὰ τὴν καύσιν δημιουργεῖ διαδροτικὰς ουσίας, ἐπιβλαστεῖς διὰ τὰ χιτωνίων τῶν κυλίνδρων μηχανῶν θαλάσσης. Ἡ ἐκ τῶν ουσιῶν αὐτῶν φθορὰ τῶν μηχανῶν εἶναι τοιαύτη, ὡστε τὸ κοστός γενικῆς συντήρησεως καὶ ἀντικαταστασεως ἐφθαρμένων ἔξαρτημάτων νὰ ἔξουδετερώνη, σχεδόν, τὸ κέρδος ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ εὐθηνοῦ μαζούτ.

Ἡ κατάστασις αὐτὴ ἔθεσεν ἐνώπιον τῶν τεχνικῶν ὅλου τοῦ κόσμου τὸ πρόβλημα: Εἶναι δυνατόν νὰ παρασκευασθῇ ἐν νέον εἶδος όρυκτελαίου, τὸ ὅποιον νὰ ἔξουδετερόν τάς ἐκ τῆς καύσεως τοῦ θείου ἐπιβλαστεῖς ουσίας καὶ νὰ προσφέρῃ πραγματικὴ οἰκονομίαν ἐκ τῆς χρήσεως καυσίμων κατωτέρως ποιότητος καὶ κατὰ συνέπειαν εὐθυνότερων;

Οἱ τεχνικοὶ τῆς ἑταιρίας «Σοκόνου-Βάκιου» "Οἴλο" κατώρθωσαν νὰ δώσουν πρώτοι τὴν λύσιν εἰς τὸ ἐν λόγῳ πρόβλημα, κατόπιν μακρῶν πειραστισμῶν καὶ συνεχῶν δοκιμῶν εἰς μηχανῶν θαλάσσης.

Κατὰ τὸ διενεργηθέντα πειράματα, τὸ ἐλατήριον ἐνός ἐμβόλου κατέστη «ραδιενεργόν», ἀφοῦ ὑπέστη τὴν ἐπίδρασιν ἀκτίνων X. Κατόπιν τὸ ἐλατήριον τούτῳ ἐπιτοποιήθη, ὡς συνήθως, ἐπὶ ἐνός ἐμβόλου, τὸ ὅποιον ειργάσθη εἰς μίαν εἰδικὴν πετρελαιομηχανὴν ἐπὶ ὥρισμένον χρόνον. Ἐν συνεχείᾳ ἐμετρήθη ἡ ραδιενέργεια του ἐλαίου τῆς πυξίδος καὶ διεπιστώθη, ὅτι αὐτὴ εἶχε μίαν ὥρισμένην τιμήν, ὅφειλομένην εἰς τὰ ρινίσματα τοῦ μετάλλου τοῦ ἐμβόλου, παρασυρθέντα ἐντὸς τῆς πυξίδος καὶ προερχόμενα ἀπὸ μίαν φθορὰν τὴν προκληθεῖσαν ἐκ τῆς παλινδρομικῆς κινήσεως. Ἐν συνεχείᾳ, ἡ ιδία μηχανὴ ἐτέθη καὶ πάλιν εἰς κίνησιν μὲν τὸ ίδιον καυσίμων, ἀλλὰ μὲν διαφορετικὸν όρυκτελαιον. Ἀφοῦ εἰσεπράχθη ἐπὶ τούτον ὄκρινθως ἀριθμὸν ὥρων, ἐμετρήθη ἐνέου ἡ ραδιενέργεια τοῦ ἐλαίου τῆς πυξίδος. Ἐπικολούθησαν συνεχείς δοκιμαὶ κατὰ τὰς ὅποιας ἥλεγχετο, δχι πλέον ἡ ἐπίδρασις διαφόρων τύπων όρυκτελαιον, ἀλλὰ ἡ ἐπίδρασις τῶν χημικῶν προσθέτων ἐπὶ τῆς ἔξουδετερόσεως τῆς φθορᾶς τῶν χιτωνίων τῶν κυλίνδρων. Μὲ τὴν μέθοδον τῆς ραδιενέργειας αἱ δοκιμαὶ κατέστησαν διλγάρτερον πολυτλοκοὶ καὶ σύντομοι σχετικῶς, ἡ δὲ διαπιστωσις τῶν ἀποτελεσμάτων ἀπλουστάτη. "Οσον μεγαλυτέρα ἡ ραδιενέργεια τοῦ ἐλαίου τῆς πυξίδος, τόσον μεγαλυτέρα καὶ ἡ φθορά.

Κατὰ τὴν πρόσδογον τῶν δοκιμῶν ἀπεδείχθη, ὅτι ὁ μεγάλος ἔχθρος

DINOS MITROPOUOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

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

NTINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HATZIGEORGIOU

NAUTIKOI PRAKTORES - NAUTOLOMEZITAI
PEIRAIYES

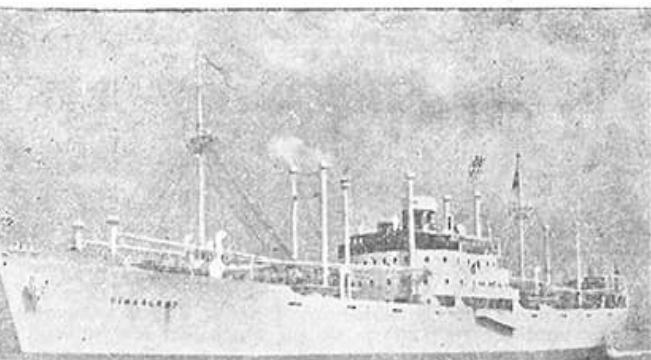
Άκτη Ποσειδώνος 3 Τηλέφ. 45.652 40.851 40.798
Τηλ. Διεύθυνσις ΜΗΤΧΑ Πειραιά

τῶν χιτωνίων τῶν κυλίνδρων ήσαν τὰ θειούχα ὅξεα, τὰ σχηματιζόμενα κατὰ τὴν καύσιν. Συνεπῶς ἡ προσπάθεια συνεκεντρώθη εἰς τὴν ἐκλογὴν ἔκεινων τῶν καταλλήλων χημικῶν προσθέτων, τὰ ὅποια θεέουδετερων αὐτὰ τὰ ὅξεα.

Τελικῶς ἐπελέγησαν τρεῖς τύποι ἐλαίου, οἵτινες καὶ ἀδοκιμάσθησαν ἐπὶ ἔνδεικα πετρελαιοκίνητων πλοίων μὲν διχόνους μηχανῶν. Ἡ συνολικὴ διάρκεια τῶν δοκιμῶν ὑπερέβη τὰς 50.000 ὥρας μὲν ἀποτέλεσμα νά διαπιστωθῇ δριστικῶς, ὅτι τὸ Gargoyle Dte Marine Oil S—250 εἶναι τὸ καταλλήλατερον ἐλαίου λιπάνσεως τῶν κυλίνδρων πετρελαιομηχανῶν θαλάσσης.

Αὐτὴ εἶναι ἡ μικρὰ ιστορία τοῦ νέου προϊόντος τῆς «Σοκόνου-Βάκιου». Θά ἴδηντα κανεὶς νὰ προσθέσῃ, ὅτι ἡ προέλευσις τοῦ εἶναι «ἀριστοκρατική». Πράγματι κατάγεται ἀπὸ ἑξαρετικῆς ποιότητος «ναυθενικῶς ἀπόθεματα, τῶν ὅποιων ἡ ἐπεξεργασία ἔχει γίνει διὰ τῆς μεθόδου τῆς ἐκλεκτικῆς διαλύσεως». Ἡ ὀνομασία τοῦ S—250 ἔχειται ὡς ἔξις: «*S—2*» σημαίνει «*Series 2*» δηλαδὴ ὅτι εἶναι πολὺ υψηλοῦ ἐπιπέδου ἀπορροπαντικότητος καὶ «*50*» σημαίνει, ὅτι τὸ ίσηδες τού εἶναι «*S.A.E. 50*».

Οπως ἐτοίκεσται κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς βαρυσήμαντον ἀνακοινώσεων τοῦ εἰς τὰς Βερσαλλίαις, ὁ κ. Coffin, τὸ νέον προϊόν εἶναι τὸ ἐπιτυχεῖς ἐπιστέγασμα μιᾶς μόνης φάσεως τοῦ εὐρυτάτου προγράμματος ἐρεύνης, τὸ ὅποιον ἔχει θέσει εἰς ἐφαρμογὴν ἡ ἑταιρία «Σοκόνου Βάκιουμ». Πλειστά νέα προϊόντα, μερικά τῶν ὅποιων θὰ ἀποδειχθῶν μεγίστης σπουδαίότητος, εὐρίσκονται ἀκόμη εἰς τὸ στάδιον τῶν πειραματισμῶν. Ὁ κ. Coffin, ἐξ ἄλλου, διηγκρίνεται, ὅτι τὰ τελευταῖς παρασκευαζόμενα προϊόντα διδύουν περισσότερον ικανοποιητικά ἀποτελέσματα κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν πειραματικῶν ἐρευνῶν, παρὰ κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δοκιμῶν ἐπὶ μηχανῶν λειτουργουσῶν κανονικῶς. «Διὸ τούτο, κατέληξεν, ἡ διαπιστωσις τῶν μεγάλων πλεονεκτημάτων τοῦ Gargoyle Dte Marine Oil S—250, κατόπιν δοκιμῶν 50 χιλιάδων ὀλοκλήρων ὥρων, ἐνέχει μεγίστην σημασίαν».



SOL
Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOEI", GOTHEBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTEAFLIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP", GOTHEBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

Η ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΗ ΙΣΠΑΝΙΑ

ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΜΑΔΡΙΤΗ, Απρίλιος.—*Η Ισπανία, χώρα μὲ μακράτινα ναυτιλιακήν παράδοσιν, ἐπραγματοποίεις κατά τὰ δόλιγα παρελθόντα ἐπὶ σημαντικὰς προσδόσεις εἰς τὸν τομέα τῆς ἀνασυγκρότησεως τοῦ ὑπεριορικοῦ τῆς στόλου, κατορθώσασα νὰ καταστήσῃ αὐτὸν ικανὸν νὰ κρατήσῃ τὴν θέσιν του εἰς τὸ πεδίον τοῦ διεθνούς ἀνταγωνισμοῦ. Διαρκοῦντος εἰσεῖται τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, συνεπιθήτη τὸ 1942 ὑπὸ τοῦ «Ἐθνικοῦ Ινστιτούτου Βιομηχανίας», ἡ ἑταῖρις Ἐλκάνο, σκοπὸς τῆς ὁποίας ἡτο νὰ θεραπεύσῃ τὴν αἰσθητὴν τότε Ἑλλειψιν ἔθνικον τονῶν. «Οχι μόνον αἱ εἰσαγωγαὶ πετρελαίου, ἀλλὰ καὶ αἱ πολύτιμοι διὰ τὴν ισπανικὴν οἰκονομίαν ἔξαγωγαὶ ὅπωρων διεξήγοντο τότε διὰ ξένων, κυρίως, σκαφῶν καὶ μόνον τὰ 25 % περίπου τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν τοῦ ἑξατερικοῦ ἑμπορίου τῆς χώρας ἔξυπηρετούντο δι' ἐθνικῶν πλοίων.*

Η έταιρία 'Ελκάνο, πέραν των άξιολόγων ναυπηγικών της έγκαταστάσεων εις Σεβίλλην καὶ Βαρκελώνην καὶ τοῖς μεγάλον εἰς Μανιές δρεγούσασιον της διὰ τὴν κατασκευὴν εἰδῶν ἔσπολισμού τῶν πλοίων, διαθέτει στήμερον καὶ 38 συγχρονισμένα σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 150.726 τόνων δ.ώ. Τὸ νέον της ναυπηγικὸν πρόγραμμα — περιλαμβανομένων καὶ τινῶν σκαφῶν ἀπό τὰ ὡς ἄνω 38, προσφάτω παραδοθέντων — προβλέπει τὴν κατασκευὴν 65 πλοίων, 425.107 τόνων δ.ώ. Έξ αὐτῶν 25 πλοία, 139.461 τ. τελούν ὑπὸ συμπλήρωσιν, ἔτερα 26, χωρητικότηος 197.160 τ. εύρισκονται ὑπὸ κατασκευῆς καὶ τὰ ὑπόλοιπα 14, χωρητικότηος 88.486 τ. εἶναι ὑπὸ παραγγελίαν. Τὸ πρόγραμμα, ὡς ἀναφέρεται, περιλαμβάνει δὲλας τὰς κατηγορίας σκαφῶν, ψυγεῖσα διὰ τὴν μεταφορὰν ποτῶν, κάρυκο-λάινερς, τράμπς φορτηγά, εἰδίκα διὰ ζυλείαν φορτηγά, τάνκερς, φέρρυ-μπότς, καθὼς καὶ ἀξιόλογα ἀλιευτικά ἀνοικτῆς θαλάσσης.

Μεταξὺ τῶν ἐπιφανεστέρων ύπὸ ισπανικήν σημαίαν σκαφῶν καταδέγονται τὰ μικτά τοῦ τύπου «Μόντε Ούρμπασσο», κατασκευασθέντα εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Εουσκαντούνα» καὶ προοριζόμενα διὰ τὴν τακτικήν ισπανικήν γραμμήν πρὸς τὴν Νότιον Αμερικήν. Τὰ σκάφη ταῦτα έχουν χωρητικότητα 10.142 τ. γκρός ή 14.500 τόνινων Δ.Π., είναι ἔφωδισαμένα μὲν ἔγκατάστασιν κλιματισμού, ἀνάπτυσσον ταχύτητα 18 μιλλίων καὶ διαθέουν διαμερίσματα διά περιώσιμον ἀριθμὸν ἐπιβατῶν. Διὰ τὴν γραμμὴν πρὸς τὴν Κεντρικῶν Αμερικήν, ἡ Ισπανία διαθέτει δύο καινούργιη λάινερς, μὲ διαμερίσματα διά 140 ἐπιβάτας, ἔγκατάστασιν κλιματισμού καὶ μὲ ίκανον χώρων διά φορτίου. Έξ αὐλοῦ ὁ στόλος τῶν δεξαμενοπλίσιών νέξηνται κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη με τέσσαρα νέα σκάφη τῶν 16.500 τόνινων Δ.Π., ἀπίστα ἀνέκουν εἰς τὴν ἑταῖριαν Κόλβο Σοτέλο, ἐνῷ ἀλλὰ τέσσαρα τελούν ύπὸ ναυπηγήσιν.

Τά ισπανικά ναυπηγεία είχον κατά τό 1929 παραγωγικήν ικανότηταν διά σκάφων 80.000 τόνων ήπιας. Τό 1954 ή ικανότης των αύτην είχε σχεδόν διπλασιασθή, φθάσασα τους 150.000 τόν. Κατά τό 1939 κατεσκευάσθησαν σκάφη 15.145 τ. μόνον, άλλα τό 1954 ή έργασιαν έκαλυψε μίαν χωρητικότητα 86.000 τόνων, κατά δέ τό τρέχον έτος προβλέπονται ή ναυπηγήσις 114.000 τόνων, ώς βεβαία ή σχετική άνακοινώσις τού ηπιούργου Βιομηχανίας. Αύξουσα έπιστης έμφαντίζεται και ή κατασκευή ναυτικών μηχανών. Ή παραγωγή τού π. έτους έκαλυψε μηχανικά συνολικής δυνάμεως 37.727 ίππων, μὲ την προσθήκην, δητί τά έν λόγω έργοστάσια δύνανται νά κατασκευάζουν κινητήρας δυνάμεως 15.000 ίππων.

Εις τὴν Σεβίλην, 60 μίλια ἀπὸ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ παρὰ τὸν ποταμὸν Κυαναδαλκιβίρ, ἡ ἑταῖρια Ἐλάκανο ἐγκατέστησε τρία συγχρονισμένα ναυπηγεῖα, ἥθωδισμένα μὲν ἐσχάρας, αἰτίες ἐπιτρέπουν τὴν κατασκευὴν σκαφῶν χωρητικότητος μέχρι 15,000 τόνων. Παρὰ τὰ τρία ναυπηγικά ταῦτα ἐγκαταστάσεις διατίθενται δύο μεγάλαι δεξαμεναὶ, μία πλωτὴ καὶ μία μόνιμος, δυνάμεναι εὐχερῶς νὰ ἔχουπ-ρετήσουν σκάφη τοῦ προσανθερθέντος μεγέθους.

“Υπάρχουν ήδη ένταυθη πληροφορίαι, καθώς η ισπανική κυβέρνηση μελετά την κατασκευή νέας διώρυγος από την Σεβίληντος εις τα Γαύδεια έπι την άκτων τού Ατλαντικού. Η διώρυξ αυτή θα έχῃ πράτη 180 ποδῶν και βάθος 30 ποδῶν, θά συντομεύῃ τὴν ἀπόστασιν ἀπό 60 εἰς 30 μιλιά και θά επιτρέψῃ εἰς τὰ ωκεανοπόρα σκάφη νὰ φθάνουν ἀπό της άκτης τού Ατλαντικού εἰς τὴν Σεβίλλην ἐντὸς 5 ώρῶν, ἐνώ στήμερον σκάφη μὲ μικρότερον βύθισμα (25 ποδῶν) φθάνουν εἰς τὴν Σεβίλλην ἐντὸς 10 ώρῶν. Η κατασκευὴ τῆς νέας διώρυγος, διὰ τὴν ὁποίαν θὰ ἀπαιτηθῇ χρονικὸν διάστημα 6 ἔτην, προώρισται νὰ κατατέξῃ τὴν Σεβίλλην μεταξὺ τῶν κυριωτέων λιμένων τοῦ Κόσμου.

Τά ναυπηγεία τής Εσθίλλης, ώς είναι σήμερον πλήρως συγχρονισμένα, έφθασαν έντονα στην παραγωγή της συναρμολογήσεως μεγάλων προκατασκευασμένων τημάτων και δύνανται, ώς βεδαίουν οι άμρηδοι τεχνικοί κύκλοι, ν' αναλάβουν την ναυπηγησην τυποποιημένων σκαφών και βοηθητικών πολεμικών τού γιαστού άμερικανικού προγράμματος. Έτερα σημαντική ναυπηγική έγκαταστασις του Εθνικού Ινστιτούτου Βιομηχανίας εύρισκεται είς τά έγγυς τής Σεθιλλής κείμενα Γάδειρα, όπου Σιατίθεται και δειμανή μήκους 600 ποδῶν και πλάτους ἄνω τῶν 100 ποδῶν, με βάθος ἄνω τῶν 30 ποδῶν, υπό πλήρη παλιρροίαν. Εἰς τὰ ἐν λόγω ναυπηγεία ἐπεικευάσθησαν τελευταίως καὶ τὰ δειμανέπλοια τού κ. Στ. Νιάρχου [Παγκόσμιος Εἵρην] 18,000 τόννων καὶ [Παγκόσμιος Άρδε] 46,000 τόννων, μ.ώ.

περίπου 16.000 τονών και πια «γραφούμενος Δόρα» 46.000 τονών μ.π.
Αφ' έτερου, κατόπιν τής έγκαταστάσεως υπό τον Πολεμικού Ναυπικού των 'Ηνωμένων Πολιτειών ένδις αξιολόγουν ανθρακευτικού σταθμού δι' υγρά καύσιμα, εἰς Ρότα, άπεναντι των Γαδείρων, συνδεομένου δι' αγώγου με τή Σεβίλην, τήν Μαδρίτην και τήν Σαραγόσσαν, είνε υπερισχυτάντων αι κέκει πανικανίκι έγκαταστάσεις νὰ καταστούν χρήσιμα διάτην Ίδρυσιν Βάσεος τοῦ δου 'Αμερικανικού Στόλου. Τέλος, τὰ ναυπηγεία 'Αστιλιέρος, τῶν Γαδείρων, διαθέτουν τρεῖς έσχάρας, ίκανάς νὰ ειχθύων σκάφη τῶν 15.000 τονών. Ή μία ἔξι αὐτών πρόκειται ηδη νὰ πιμπουνθῇ, ώστε νὰ αύξηθῇ ἡ ικανότης της διὰ σκάφη μέχρι 25.000 δύνων.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ Ο.Ε.Ο.Σ.

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΝΟΡΘΩΣΙΣ

Τὴν ζωηροτέραν μεταφορικήν κίνησιν, τὴν ἀπὸ πολλῶν ἥδη μηνῶν σημειουμένην μεταξὺ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ τῶν ἄλλων ἡγεμονίων, ίδια τῆς Ἀμερικῆς, καθὼς καὶ τὴν μείζονα εὐρύντας του ἐνδοευρωπαϊκού ἐμπορίου, ἔρχονται νά επιβεβαίωσουν αἱ στατιστικαὶ διαπιστώσεις μιᾶς ἔρευνῆς τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τοῦ Ὀργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας. Ἐπισυρεῖ οὖν τὸ γενικότερον ἐνδιαφέρον τὸ κατεύθυντο τῶν ἐν Παρισίοις συνεργάτου τῶν *Τάιμς*, *Νέας*, *Υόρκης*, ὅπερ σοχιάλιτες τὰς ἐν λόγῳ διαπιστώσεις καὶ ἀξιολόγους ἐπ' αὐτῶν διατυπώνει κρίσεις.

Εις τὴν δην ἐπήσιαν ἔκθεσιν τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ., τὴν δημοσιευθεῖσαν πρὸ δίλγινων μηρῶν, δίδεται εἰς γραφικά παραστάσεις ἡ ἐπιπελεσθεῖσα πρόσδοξος εἰς τὴν Δυτικὴν Εύρώπην, ἀφ' ἣς ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν τὸ σχέδιον Μάρσαλλ. Η ἔκθεσις ἀποτελεῖ — κατὰ τὸ ἀρθρογράφον — ἑνα συνοπτικού μὲν, ἀλλὰ χαρακτηριστικὸν ἀπολογισμὸν τοῦ ἐπταστοῦ αὐτοῦ πειρασμοῦ τῆς οἰκονομικῆς συνεργασίας. Εἰς τὴν πραγματικότητα κατέληπτε δὴν ὅλην τὴν Ἀτλαντικὴν Κοινότητα, ἀφ' ἣς μάλιστα ἐποχῆς ἥρχισαν νῦν ἐνδιαφέρουνται εἰς τὴν ὑπόθεσιν — καθαρὰν ἀρχικῶν ὑπόθεσιν τῆς Δυτικῆς Εύρώπης — αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ ὁ Καναδάς. Εἶχεν ἐπίκρατησει ἀπὸ τότε ἡ ἀποικία, διὶ μὲν ἡ συνεργασία αὕτη εἰς τὸ μέλλον ἐπέτρεψε νῦν ἐποιηθεῖτο ἐπὶ τῆς εὑρυτέρας ἀτλαντικῆς βάσεως, παρὰ ἐπὶ στενῶν εὐρωπαϊκῆς τοιαύτης. Τοῦτο δέ, ἀφ' ἐνὸς μὲν διότι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι δεσπόζουσαν κατέχουν θεῖν εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου καὶ διότι ἡ ἄποικη εἴνει ἀδύνατος ἡ ἀπομόνωσις τῶν εὐρωπαϊκῶν προβλημάτων ἀπὸ τὰ παγκόσμια.

‘Η ἔκθεσις δεικνύει, ὅτι τὸ μεταξὺ τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν — ἐν ὅλῳ

17 χωρών-μελών του Ο.Ε.Ο.Σ. — ἐμπόριον, μετρούμενον κατ' δύκον, ένεφανισθεί εἰς τὸ τέλος τοῦ 1954 κατά 128 % ἀνώτερον, ἔναντι τοῦ παραπάνω και 69 % ἀνώτερον, ἔναντι τοῦ τελευταίου προπολεμικοῦ ἔτους 1938. Αἱ εἰσαγωγαὶ τοῦ παρελθόντος ἔτους ἐκ τῶν ἄλλων χωρών τοῦ Κόσμου — ἔξω δηλαδή, τῶν χωρών-μελών του Ο.Ε.Ο.Σ. — ἦσαν κατά 24 % ἀνώτερα τῶν τοῦ 1948 και 11 % ἀνώτεραι τῶν τοῦ 1938. *Αντιτοιχίως*, αἱ ἔξαγωγαὶ πρὸς τὰς ἄλλας χώρας τοῦ Κόσμου ἦσαν κατά 33 % ἀνώτεραι τῶν τοῦ 1948, αἱ δὲ ἔξαγωγαὶ εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ δούλαρίου κατά 130 % ἀνώτεραι τῶν τοῦ 1948, ἐνώ αἱ εἰσαγωγαὶ ἀπό τὴν περιοχὴν τοῦ δούλαρίου ἦσαν κατά 7 % κατώτεραι, ἔναντι τοῦ 1948.

Ουτώ, αι εις τὸ δράταν ἐμπόριον σημειωθέσαι μεταβολαὶ μεταξὺ τῶν ἀτών 1948, ὅτε ἔτεινεις ἐφαρμογὴν τὸ σχέδιον Μάρσαλλ καὶ 1954, ἥσαν ἀλλό τι, εἰμὴ προσπαρμογαὶ αὐτὸν, τείνουσαι νὰ ἀποκαταστήσουσι τὴν ἐπούλου διαταραχθέσαν ισορροπίαν.

Η κατά τό 1954 Βιομηχανική παραγωγή τών χωρών - μελών του Ο.Ε.Ο.Σ. υπήρξε κατά 50 % και άνω, υψηλότερά της τού 1938, ή δε γεωργική παραγωγή κατά 30 % μεγαλύτερα. Ο σύγκος, δημιώς, τού ενέργειαρπατικού έμποριού ένεφάνισε, κατά ποσοστόν, ανάλογιαν μεγαλυτέραν, έναντι τής παραγωγῆς. Τό 1951 αι ρηθείσαι χώραι είχαν καταστρώσει σχεδίον αύξησεων της ιδινής των παραγωγών κατά ένα μέτρον δύο 4.5 % έπιστρεψ διά την έπομένην πενταετίαν. Το ποσοστόν αύξοντας έπετεύθη τό 1953 και 1954, ένω κατά τό 1952 ή σημειωθείσα αύξησης υπήρξεν έλαχιστη. Τό Ισοζύγιον τών εύρωπατικών πληρωμών έδειλισθώθη βεδαίστη, μοιλωντί έξαρτοτε πάντοτε έκ της θέσεως τού 1953 ή Δυτική Εύρωπη ένεφάνιζεν έλλειμμα εις τό γερέοντα μετά τής περιοχής ού δολλαρίο λογαριασμού της, ανερχόμενον εις 2.800 έκατομμύρια δολλαρίων περίπου, εις τό τέλος τής χρήσεως 1953 τό έλλειμμα τούτο — μη περιλαμβανομένων τών έκτακτων δαπανών τών 'Ηνωμένων Πολιεύων έν Εύρωπη διά στρατιωτικούς σκοπούς — έμειώθη εις 1.000 έκατομμύρια δολλαρίων, τό 1954. Το έν λόγω έλλειμμα ηύζηθη. Τό πρόσληπα, δημιώς, τού δολλαρίου δέν θεωρείται υπό τών έμπειρογνωμόνων ού Ο.Ε.Ο.Σ., ώς κρίσιμον. Χαρακτηρίζεται μάλλον ώς πρόδηλημα πηγάζον από την οικονομική διάρθρωσα τού Κούρσου, ΙΙοίς δε έκ τής μετάλλης παραγωγικής ικανότητος τών 'Ηνωμένων Πολιεύων

πλοι, παραγωγής την ικανότητος των Ηνωμένων Πολιτειών.
Πράγματι, η παραγωγή τών 'Ηνωμένων Πολιτειών έμφαντίζει τάσεις ειγαλυτέρας αύξησης επάνω την παραγωγή της Εύρωπης. 'Αφ' έτέρου στολίν οι άμερικανική βοθμία, είς αντισταθμισμα του είς δολάρια ελέγχει μεταποτής της Εύρωπης, πιστεύεται, ότι θα συνεχισθή έπ' άριστον. Ωι οικονομικοί έμπειρογνώμονες πιστεύουν, ότι οι φραγμοί κατά τών στοιχαγώνδων δολαρίων θα είναι δυνατών να μειωθούν. Από την συγκέντρων του έτους 1954 πρός το 1938 οι έμπειρογνώμονες υπέρισκον, ότι ή ήρωπατική παραγωγικότης ηγένηθη κατά 17 έως 20%, ένω ή τών 'Ηνωμένων Πολιτειών κατά την ίδιαν χρονικήν περιόδου ηγένηθη κατά 30% ως 40%.

Κατόπιν τούς αυτούς ἐμπειρογνώμονας, ή ἑστατεική οἰκονομική πολιτική τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν είναι ίκανη ποιητική, ἐκφράζονται, δύμας, αρ' αὐτῶν ἀνησυχία διὰ τὴν ἀπειλούμενή θέσπισην νέων τελευτικῶν πραγμάτων ἐναντίον τῶν εὐρωπαϊκῶν ἔξαγωγών πόδες τάς Ἡνωμένας Πολιτειας καὶ θεωροῦν τάς ἀμερικανικάς ἐπενδύσεις κεφαλαίων εἰς τὸ Ἑξαερικόν, ὡς ἔξαιρετικα μικράς, ὥστε νὰ μη εἶναι σάρκεται διὰ την μειώσην τοῦ εἰς δολáρια εὐρώπαιού ἐλεῖμματος. "Ολυμπιάδα υπάρχει στηρεόν εἰς τὴν Εὐρώπην τάσις ἐναντίον τοῦ πληθωρισμού, διότι καὶ ὁ ποληθωρισμός θεωρεῖται ἐξ ίσου ἐπικινδυνός, ὡς δυνάμενος νὰ ἀπειλήσῃ τὰ ἄνωβρα ἐπίτευξιν τῆς παγκοσμίας.

Ιδιαιτέρα προσοχή έδωθε εἰς τὴν ἔκθεσιν ἐπὶ τῆς παραγωγικότητος, περὶ τῆς ἀνάπτυξεως τῶν καθυστερημένων χωρῶν τῆς Νοτίου Εὐρώπης αἱ τῶν ὑπερποντίων εὐρωπαϊκῶν ἐδαφῶν (Κτήσεων κλπ.), καθός καὶ περὶ τῆς κινήσεως πρὸς υἱοθέτησιν τῆς μετατρεψιμότητος τῶν νομισμάτων, ἣτις εἶναι συναφής πρὸς τὴν πλήρη ἐργατικήν ἀπαρχόλογιν.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΠΑΡ' ΑΠΑΣΙ ΤΟΙΣ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΙΣ

ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 4 (Στοά Ραζή)
ΤΗΛΕΦ. 27-433

ΑΘΗΝΑΙ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΡΑΝΟΠΟΥΛΟΣ
ΑΙΚΗΓΟΡΟΣ

Σόλωνος 39-ΑΘΗΝΑΙ

Tnλ: 619-635



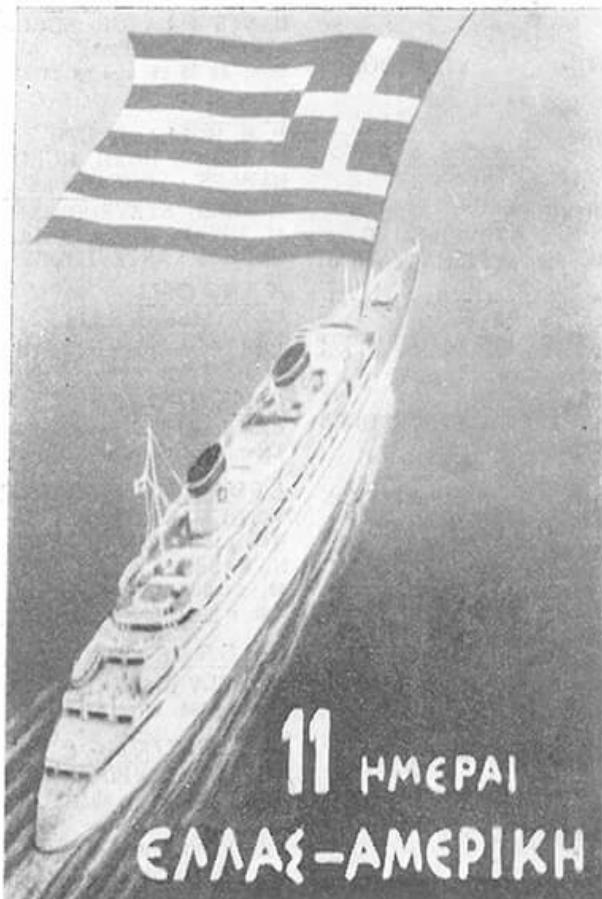
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

T.S.S.

“ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ,,

ΠΡΩΗΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚ

(22.000 TON.)



Αναχωρεῖ ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ
τὴν 5^{ην} ΜΑΪΟΥ
μὲ ἐνδιαμέσους προσεγγίσεις εἰς
ΝΕΑΠΟΛΙΝ, ΠΑΛΕΡΜΟΝ, ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ:

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

Δι' εἰσιτήρια καὶ ἔξασφάλισιν θέσεων, ἀποταθῆτε εἰς όλα τὰ
‘Ανεγνωρισμένα Γραφεῖα Ταξειδίων καὶ Μεταναστεύσεως

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

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

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER	FREMANTLE
13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables : «Stevnichol»
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	STEVEDORES FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD. Leake Street, FREMANTLE. Telephone : L-1036-7-8. Cables : «Providore» SHIPCHANDLERS
ADENIONIAN 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»
ALGIERS S. A. SENIA Cables: Senia—Algiers	SHIPCHANDLER American Cigarettes Export	SHIPCHANDLERS GIBRALTAR JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40. Tele: A. 368 Cables «James»
AMSTERDAM		HAMBURG THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables «Stevedoring Hamburg»
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. Tele: 41860 Binnenkant 47 Cables: «Fransswart»	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	STEVEDORES BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIOS MELLIS) 3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions» Tele: 32 62 08 and 33 73 81
ANTWERP		HULL P. E. HOLLAND, LTD. 11, REDON ROAD, HULL. CABLES : «DUCAL» TEL. 31370
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dok W. 27 Cables: «Fransswart»	STEVEDORES	STEVEDORES HUMBER STEVEDORING CO LTD. 11, HEDON ROAD, HULL. CABLES : «STEVEDORE» TEL: 33371
JOSEPH J. LEE & Co 17, Batavia Street, Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	KARACHI COWASJEE & SONS SIHP'S AGENTS, STEVEDORES, KEAMARI, Cables: Jubilee SHIP CHANDLERS Telephones : 33362, 33109, 32010, 5115 COAL BUNKERERS, TUGS, BARGE OWNERS
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY. Avenue d' Italie 92, STEVEDORING Tele: 337.846 Cables «Bellunker» Telex, An. 212 SUPERINTENDING		STEVEDORES LIVERPOOL REAGAN LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»
STEVEDORING Co. GYLSEN Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	STEVEDORES LOURENCO MARQUES VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables : «Cretikos»
BALTIMORE		SHIPCHANDLERS N. KASSIMATIS 69, Avenue Alvares Cabral Tele : 5254 Cables «Nikas»
TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»	STEVEDORES	MADRAS & COAST PORTS N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables : «Stevedore — Madras»
MARYLAND SHIP CEILING Co INC. 320 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»		STEVEDORES & SHIPCHANDLERS MELBOURNE UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele : MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5
CURTIS BAY TOWING Co. Mercantile Trust Building. Tel. MULberry 5—8700 Cable & Radio «CURTISBACO»	SHIP FITTERS	Cables : «Fleetways» STEVEDORES
CALCUTTA		THE FLEET FORGE PTY Ltd. Tele : MX 5233 9/13 Lorimer St, SC 5
ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele : Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	Cables : «Fleetways» SHIP REPAIRERS
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD Tele: 3—1478 2 Selkirk St. Cables : «Hermes»	SHIPCHANDLERS	UNITED SHIP SERVICES PTY LTD. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5
CASABLANCA		Cables: «Fleetways» SHIP'S FITTINGS
H. G. SMITH & Co Ltd. 119, Avenue du General Drude Telephone : 208—85 Cables : SMICO	SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES	MESSRS. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele : MB 3155. Cables «STEVEDORE»
L. BARBER LIMITED (also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTHEY, ALGIERS) 119, Avenue du General Drude Telephone : 607—21 Cables : BARIMER	STEVEDORES, CARGO SUPERINTENDENTS, SHIP'S AGENTS	STEVEDORES & CONTRACTORS
COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS		JAMES PATRICK SHIPPING Co Melbourne, Sidney, Brisbane
PORTLAND STEVEDORING Co 1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables «Portsteve». Telephone Broadway 5497.	STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	SHIP AGENTS & STEVEDORES
DAKAR		MORMUGAO
SOCOMAR 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS
DUNKIRK		Cable : LEMUIR
SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele : 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	I. P. NORONHA SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS
JOEKELSON & HANDTSAEM Tele: 782/6 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	Cable : IGNATIUSNORONHA
DURBAN		NAPLES
J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD., 220)224 POINT ROAD, DURBAN Cables : «ROULETTE»	SHIP'S STORE MERCHANTS	DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele : 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED WAREHOUSE OWNERS
FINLAND	ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES	Cables : «Pucci Bros»
	MEMBERS AT ALL PORTS	
NEW YORK		PENANG
		MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 3—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS
		S. V. K. PATCHEE BROS (Manum) SHIPCHANDLERS & Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «Ismalia» STEVEDORES

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ. Απρίλιος.— Τό χαρακτηριστικώτερον γεγονός της ναυλαγοράς τών τελευταίων μηνών, είναι ή ζωηρά κίνησις μεταλλευμάτων και γαιανθράκων. Οι λιμένες του Νέαρβικ και της Βιττόριας, όποιων μεγάλοι ποσοτήτες μεταλλευμάτων φορτώνονται, έμφανίζουν τελευταίως συμφόρησιν κινήσεων. Τά πλοϊα καθυστερούν. Καθυστέρησης σημειούνται και εις το Νόρφολκ. Τά φορτία των γαιανθράκων δέν φθάνουν έκ του έσωτρεκού εις έπαρκεις παρότητας. Μέ την σταθερώς αύξανομένην παραγωγήν χάλιδος εις τας Ήνωμένας Πολιτείας και την Δυτ. Εύρωπην — νέα ρεκόρ διαπιστώνται — εύξεγητος είναι ή τοιαύτη μεταφορική ζωηρότης τών μεταλλευμάτων.

— Ας σημειωθή, ότι αι Ήνωμέναι Πολιτείαι πρόκειται έντος των άμεσων προσεχών έτων μεγάλας ποσότητας μεταλλευμάτων νά εισαγάγουν έκ του έξωτερού — από την Βενεζουέλαν, κυρίων, και την Χιλήν — πλήν του Καναδά. Σκάφη μεγάλα, ειδικά διά τα μεταλλευμάτα, πολλά παρηγγέλθησαν και άλλα πρόκειται νά ναυπηγηθούν, ίνα έξαρκέσουν εις τας μεταφορικών αυτών άναγκας και, πρό παντός, ίνα τό κόστος της μεταφοράς υποβιβασθή.

• Ορισμένοι περιορισμοί, ύπο την πίεσιν των μικρών παραγωγών του Τέξας, φαινεται, ότι θά προέλθουν εις την εισαγωγήν πετρελαίων εις τας Ήνωμένας Πολιτείας, από μίαν ιδιωτικήν συμφωνίαν των ένδιαιφοριμένων έταιρων. Έναντι του ύψηλοτέρου ρεκόρ εισαγωγής 1.500.000 βαρελών ήμερσιών διά το τρέχον έτος, ήδη τά εισαγόμενα πετρελαιοειδή έφαντίζουν σημαντικήν κάμψιν (1.075.000 βαρελ., ήμερσιών). Μέση ήμερσιά εισαγωγή κατά το 1954 βαρέλ. 1.051.800.

— Μέ την κατασκευήν, πάντως, τών μεγάλων πετρελαιοφόρων, άτινα έξασφαλίζουν κόστος μεταφοράς από την Μέσην Ανατολήν εύθυνότερον και τά διάσημα σύναντην άναγκας της καταναλώσεως, θά είνει δύσκολον διά τάς μεγάλας έταιριας πετρελαίων νά κρατήσουν εις κατώτερα έπιπεδα τάς εκ του έξωτερού εισαγωγής των. Οισδήποτε, πάντως, περιορισμός θά έχη τόν αντίκτυπόν του εις την ναυλαγοράν, τήν ύπερφορτωμένην ήδη με χωρητικότητα.

• Η άγγλική εις γαιανθράκας κατανάλωσης ήτο, κατά το 1954, άνωτέρα κατά 6. έκατ. τόνων, έναντι του 1953. Παρά τάς έπιβληθείσας οικονομικάς και την αύξησης της παραγωγής, οι προβλέψεις διά αύτην άριθμοι δέν έπραγματοποιήθησαν. Αποτέλεσμα: Η εισαγωγή τριών έκατομμυρίων τόνων έκ του έξωτερού, μέ κόστος το 17 έκατομμυρίων λιρών τοίφ.

— Έφέτος αι εισαγωγαί θά φθάσουν τά 4 ½ έκατομμύρια τόνων. Ήδη, από τον Απρίλιο μέχρι τέλους του έτους, τρία έκατομ. τόν. άμερικανικού γαιανθράκος άπειρασίσθη νά εισαχθῶν.

• Εις 3½—4 έκατ. τόν. ύπολογίζονται νά φθάσουν αι εισαγωγαί άμερικανικού γαιανθράκος εις την Γερμανίαν κατά το τρέχον έτος, έναντι του 1.000.000 του 1954. Αι άναγκαι τής χαλυβουργίας είναι αι πλέον έπειγουσαι. Δι' αύτην και μόνον θά χρειασθούν τρία περίπου έκατομ-

PHILADELPHIA

INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves
Tele Lombard 8-8916 Cables : «Indepierco» TOWAGE

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

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

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

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

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. Maaskade 113
Tlee: 27190 Cables: «Fransswart»

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

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.
Tele : 28168 Willemkade 21 Cables: «Advantage» STEVEDORES

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

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

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

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

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

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

μύρια τόνων, Ή τιμή τού άμερικανικού γαιανθράκος τού Αμερικανού, και παντού είναι γύρω είναι τά 67 μάρκα, έναντι τών 65 τού Ρώπ.

• Παντού είς τάς χώρας της Δύσεως ή εύημερία και ή αιγιοδοξία διά τήν αύριον σαφέστατα διαγράφεται. Νέα ρεκόρ παραγωγής σημειούνται και αι δηλώσεις τών διασχειρίζομένων τά οικονομικά πράγματα διαδλώνουν στερβάν τήν εμπιστοσύνην.

— Εις την Αγγλίαν ότι Μπατέλρο διμιεῖ περού παραγωγής άναχθείσης είς τά ύψηλότερα μεταπολεμικά έπιπεδα. Εις την Αμερικήν ότι πουργίαν ύπολογίζει είς τέρος άνευ προηγουμένου διά τήν οικονομικήν δραστηριότητα τών Ήνωμένων Πολιτειών. Τό ένθικον είσοδημα, δάσεις τού α', τριμήνου ύπολογίζεται είς 369 δισεκ. δολαρίων, έπτα δισεκατομμύρια περισσότερον έναντι του 1954.

— Εύνότη, κατ' ακολούθιαν, και τών μεταφορών ή ζωηρότης. Έάν τά σητηρά κατά τους άμεσων έρχομένων μήνας σημειώσουν κίνησην άξιόλογην, ή ναυλαγορά θά είναι σταθερώς άναπτυμητική.

• Τά μεγάλα μεταλλοφόρα, δύπως και τα σουτερ-τάνκερς, είναι τά πλοϊα τών μέλλοντα. Μαζικά μεταφορά, με τό χαμηλότερον δυνατόν κόστος. Τά πρώτα άμερικανικά τών 60 χιλ. τόνων παρελθόμησαν. Άλλα παρηγγέλθησαν είς την Ιαπωνίαν, πρωτοσέμενα νά παραλαμβάνουν πετρέλαιον και μεταλλεύματα. Αι παραδόσεις είναι ταχύταται, άκτως δέκα μήνας μετά την κατάθεσην της τρόπιδος.

• Θά αισθανθή ή ναυλαγορά διά τά τάνκερς τό οινοδήποτε περιοριστικόν μέτρον τών εισαγωγών πετρελαίων, όπερ θά έλαμβανέτο από τάς Ήνωμένων Πολιτειών. Από τους Άμερικανος παραγωγών πετρελαίων — δχι τάς μεγάλας έταιριας — συντομίσημη καταβάλλεται ή σχετική προσπάθεια κατά την ουλήτησην σχετικού μέτρου είς την Γερουσίαν. Πολλοί ηδη γερουσιαστοί έκπρυχθησαν ύπερ της επιβολής περιορισμών είς τάς εισαγωγάς.

• Εις τόν νόμω περιορισμόν τών εισαγωγών πετρελαιοειδών είς τάς Ήνωμένων Πολιτείας άντιτίθεται το Στέτι Νηπάρτμεντ. Σχετικόν ύπομημα του έκπλοδοφόρου είς το Κογκρέσον, άναπτυξόσον τους βασικούς λόγους, πού έπιβάλλουν τήν έλευθερίαν τών εισαγωγών.

• Υπέρ τό έκατομμύριον τόνων παλαιοισθήσαν έξητομησαν από τάς Ήνωμένων Πολιτείας κατά το πρώτον τρίμηνον του τρέχοντος έτους. Αν τον αυτὸν ρυθμὸν συνεχισθούν αι φορτώσεις — αι πλείσται διά την Δυτικήν Εύρωπαν — θά φθάσουν έφετος αι έξαγωγαι είς τά τέσσαρα έκατομμύρια τόνων, έναντι του 1.600.000 τόν. τού 1954. Μέτρα διά τόν περιορισμόν τών έξαγωγών αύτών προβλέπεται ηδη νά ληφθούν. Αι άναγκαι τών άμερικανικών χαλυβουργείων είναι έφετος μεγαλύτεραι.

• Έζητησαν αι Φιλιππίναι την μισθωσιν μερικών άμερικανικών κρατικών λίμπερτος, ίνα δι' αύτών μεταφερθούν είς τάς Ήνωμένων Πολιτείας ωρίστησι ποσότητας ζαχαρέων, άποφευγώντας έταιριας της πετρελαιοειδών τών ναύλων. Η Κυβερνησία της Ουάσιγκτων δέν έδεχθη την μίσθωσιν αυτήν, διατυπώσασα την όρθη αποψιν, διτά τά κρατικά πλοία διά έπετρετον άναλογων έναντι μεταφοράς, ίδιωτικά η ξένου τίνος κράτους, συναγωνιζόμενα σύντο το ιδιωτικό έμπορικον πλοίον.

• Υπό το «καμουφάλα» της βοηθείας πρός την Δανίαν, παρέχεται τελευταίως ή Νάνσιες ουάντης πρόσθετον πρόσθετον 200 χιλ. δολαρίων, προσροισμόν έχουσαν νά ένισ σχύση τάς άμερικανικά πρός την Δανίαν γραμμάτ. Η βοήθεια, δηλαδή δέν έστατης νά ένισχυση την δανική οικονομίαν και την ναυτιλίαν, άλλα τά άμερικανικά πλοία, δύπως δέχονται ναύλους χαμηλοτέρους.

• Πενιχρά προβλέπεται ή έφετον η συγκομιδή του χειμερινού σίτου είς τάς Ήνωμένων Πολιτείας. Κατά 17% ήδη είνε, ίσως, κατωτέρα περιορισμόν (790 έκατομμ. μπούσελ) και 25% κάτω της μέσης συγκομιδής της τελευταίως δεκαετίας. Αι έπιβληθείσαι περικοπαί είς τάς σπαρείσας έκτασεις και ή άνωμδια είς τάς περιφερείας Τέξας και Νεμπράκας, είναι, κατά τη πάροδον έπειτα από την άριθμη της προβλέπομένης έχειται τού άμερικανικού Δημοσίου γεωργικά άποθέματα. Θά έχροισμοποιούντο μόνον είς την περίπτωσιν πολέμου.

• Θά ύπερδη τό έκατομμύριον άμερικανών έπιβατών ή κίνησης τών πετρελαϊκών γραμμών και πρός τάς δύο κατευθύνσεις, διά τό τρέχον έτος, ήδη 945 χιλιάδων τού 1954. Αι πρώται στατιστικά διατησώσεις δικαιολογούν πλήρως τήν πρόδηλεψιν. Οι Παρίσιοι και ή Γαλλία καταλαμβάνουν τήν πρώτην θέσην τού άμερικανικού τουριστικού ένδιαφέροντος, με προβλεπόμενη κίνησην 380 χιλ. περιηγητών. Η Ρώμη έρχεται δευτέρα, με 260 χιλ. έπισκεπτών τό Λονδίνον τρίτον, με 250 χιλιάδας και ή Μαδρίτη τέταρτη, με 192 χιλιάδας.

— Τά μεταφορικά μέσα — τό ύπερωρεανα πλοία — είναι έφετος κατά δύο περισσότερα. Τό «Χιστόφορος Κολόμβος» της «Ιταλία» και τό «Ομηρικός» της «Χόμι Λατίνες».

• Εις 4.5 τούς έκατον ύπολογίζεται ή αύξησης της καταναλώσεως τών πετρελαιοειδών κατά το τρέχον έτος, έν συγκρίσει πρός τό 1954. Οι άριθμοι τού πρώτου τρίμηνου άναφέρουν κατανάλωσιν 9.115.000 βαρελ., ήμερσιών. Κατά τά έπόμενα τρίμηνα θά είναι πως περιωρισμένη, ανωτέρα, ίσως, τάς αντιστοίχου περιουσίων.

• Τό ύπουργειον Γεωργίας προσέφερε πρό των ήμερων πρός πώλησην 750 δέματα δάμασκος έκ τών κρατικών άποθεμάτων. Εις τήν σχετικήν άνακοινώσιν άνεφέρετο, διτά ή έν λόγω πώλησης γίνεται πρό τών σκοτών, δύπως αντιμετωπίσουν αι άναγκαι τών άμερικανικών καταναλώσεων και έξαγωγέων, έναντι τής σημειωθείσης έσχάτως έλλειψεως είς τήν έλευθεραν άγοράν. Διά τη πρώτην φοράν από τον παρελθόντος φθινοπώρου τό ύπουργειον Γεωργίας προσέφερεται νά πωλήσῃ δάμασκα από τά κρατικά άποθέματα, απόντα άνερχονται σημερον είς τό ποσόν τών 7.7 έκατομμυρίων δεμάτων, έκ τών δύποιων τό 1 έκατομμύριον δεμάτων θεωρείται άπαραίτητον διά τάς κρατικάς άναγκας. Έλπιζεται τό ύπουργειον Γεωργίας, διτά διά τάς άνωτέρων τών τιμών τού δάμασκος.

• Η έταιρια χαλκού Κένεικοττ, ήτις έχει τήν μεγαλύτερων παραγωγήν είς τάς Ήνωμένων Πολιτείας, άνετίμησης τών χαλκών κατά τρία σέντς, ήτοι άπο 33 εις 36 σέντς τήν λίταν. Εις παρομοίαν αύξησην προέβησαν και άλλαι έταιρισι χαλκού. Ανεφέρεται σχετικών, διτά χαλκός, έλλειψει προσφοράς, συνεπειά τής άπεργηίας και λόγω μεγάλης ζητήσε-

ως, εἶχεν ἀνατιμῆθη καὶ τὸν παρελθόντα Ἰανουάριον ἀπὸ 30. εἰς 33 σέντης τὴν λίτραν.

- Πληροφορία του άμερικανικού τύπου έκ Πράγας άναφέρουν, ότι τά επί του Δουνάβεως τεσχική ναυπηγεία Σκόντα παρέδωκαν πρό ήμερών εις την Σοβιετική "Ενωση τό 13ον ποταμόπολον και τό 18ον ρυμουλκόν. Τά σκάφη ταῦτα, καθάς καὶ τά προηγουμένως παραδόθεντα πρωτίζοντο διά την ποταμοπόλιαν εἰς τὸν Βόλγαν.
 - Ο δανεισμός χρημάτων εἰς τὰς "Ηνωμένας Πολιτείας κατέστη σήμερον δύσκολος, ἀλλά καὶ δαπανηρός. Οι δανεισταὶ δείκνυνται ἐλέκτικοι, προκειμένου νά διαθέσουν τά χρήματά των εἰς μακροπρόθεσμα δάνεια, ἐνῷ καὶ οἱ δανειζόμενοι ἀναγκάζονται νά πληρώνουν υψηλοτέρους τόκους διά δάνεια δραχματρόθεσμα. Αὐτό τοῦτο τὸ Κρατικὸν Θησαυροφλάκιον, ὃσκας εύρισκεται ὑποχρεμένου νά συνάψῃ βροχυπρόθεσμα δάνεια, καταδάλλει υψηλοτέρους καὶ αὐτό τόκους.
 - Οι διευθυνταὶ τῆς Παγκοσμίου Τραπέζης ἔνεκριναν τὸ καταστατικὸν τῆς Ιδρυθυσούμενής "Διεθνούς Ἐταιρίας Χρηματοδοτήσεων", μὲ κεφάλαια 100 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Τὸ καταστατικὸν θὰ σταλή εἰς 56 χώρας-μέλη καὶ εύθυν ὡς ἐπικυρῳδὴ ἀπό 30 ἔξ αὐτῶν, θὰ ἐπακολουθήσῃ ἡ σύστασις καὶ λειτουργία τῆς "Διεθνούς Ἐταιρίας Χρηματοδοτήσεων". Αἱ χώραι-μέλη θὰ καλύψουν τὰ 75 ἑκατομμύρια τῶν κεφαλαίων, ἐκ τῶν ὅποιων αἱ "Ηνωμέναι Πολιτείαι τὰ 35 ἑκατ. δολλαρίων. Τὰ υπόλοιπα 25 ἑκατ. θὰ καλυφθοῦν ἀπό δημοσίαν ἔγγραφήν.
 - Τὸ παρελθόν ἔτος εἰστήκησαν εἰς τὰς "Ηνωμένας Πολιτείας 17.7 ἑκατομμύρια τόννων στηρημεταλλεύματος, ἥτοι 48% ἐπὶ πλέον, ἔναντι τοῦ 1953. Τὸ 113 τῶν ἐλώγια εἰσαγωγών προήρχετο ἐκ Βενεζούελας. Αἱ Καναδᾶς ἐπρομήθευσε 4 ἑκατ. τόννων καὶ εἶνε πιθανόν, χάρις εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ρυζιέων τοῦ Κεμπέκ, νά καταλάβῃ πρωτεύουσαν θέσιν εἰς τὰς ἀμερικανικὰς εἰσαγωγάς.
 - Οι Καναδοὶ πλοιοκτήται, μολονότι ἐπιδιώκουν τὴν κυνηρητικὴν βοήθειαν, διὰ νά διατηρήσουν μίαν χωρητικότητα ικανή νά καλύψῃ τὰ 5 ἔως 6% τῶν μεταφορῶν τοῦ ἔξωτερού ἔμποριον τῆς χώρας, δὲν εὔνοούν, ἐν τούτοις, τὰ συστήματα διακρισεῶν σημαίας, τά δοπιαὶ ἀκολουθῶν αἱ "Ηνωμέναι Πολιτείαι. Τὸ ψηλὸν κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν καναδικῶν πλοίων καθιστᾶ ἀδύνατον τὸν συναγωνισμόν των πρὸς τὰ ἔναντι σκάφη. Πάντως, ὡς πρέδορος τῆς ὄργανωσεως τῶν Καναδῶν ἐφοπλιστῶν ἔτοντον εἰς δηλώσεις του πρὸς τὸν καναδικὸν καὶ τὸν ἀμερικανικὸν τύπον, ὅτι αἰσιοδοξεῖ πάντοτε διά τὴν κρατικὴν ἀράγων, ὑπὸ μορφὴν καλύψεως τῆς υφισταμένης διαφορᾶς εἰς τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως. "Τὴν προτίμουν τῆς σημαίας—εἴπε—τὴν ἀποκρύομεν, διότι πιστεύουμεν εἰς τὴν ἐλευθερίαν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν."
 - Ο ἀμερικανικὸς ἐφεδρικὸς στόλος περιελάμβανε τὴν 1ην 'Απριλίου ἐ. 2042 σκάφη, ἐκ τῶν ὅποιων 22 ήσαν τοῦ τύπου «Μάρινερ», 25 δεξαιεννοπλοία της "T.2", 1967 σκάφη ἐνρου φορτίου πολεμικῆς κατασκευῆς (κυρίως «Λίμπερτζ»), καὶ 28 πλοιαὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως.
 - Η ἐλλειψις ἔργασιας εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα συνεχίζεται. Τὰ πιο παραγγελιῶν ἡ κατασκευὴ σκάφη ἀνήκοντο, κατά τὸ τέλος Μαρτίου, εἰς 15 μόνον. "Ἐξ αὐτῶν τρία ήσαν «Μάρινερ», ἔνδεκα δεξαιεννοπλοία καὶ ἕνα ειδικὸν σκάφος πρὸς μεταφοράν μεταλλεύμάτων.
 - Η ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν ἐπιτροπὴ τῆς Γερουσίας ἔνεκρινε τὴν διάθεσιν πιστώσεως 60 ἑκατομμυρίων δολλαρίων εἰς τὴν «Κρατικὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας», ηνα καταβλήθονται αἱ γνωσταὶ πρὸς τὰς τακτικὰς ναυσιμάς ἐπινορμήσεις.



Έλληνική Νομολογία

ΑΡΙΘ. 679)54 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

—Τρόπος, άποζημιώσεως έργατών θαλάσσης παθόντων έκ πολεμικών
άτυχημάτων. Υποχρέωσις πλοιοκτητών διά δήλωσιν εἰς άσφαλ-
στικού γρανισμὸν κινδύνων πολέμου (Α.Ο.Κ.Π. Α.Ν. 2116)39).
Προσδιορισμός ποσού άποζημιώσεως και ύποχρέων προσώπων διά
την καταβολὴν ταύτης.

Ἐπειδή, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 7 παρ. 1 καὶ 2 τοῦ N. Διατάγματος 475) 1947, ὃς τὸ ἄρθρον τούτῳ συνεπληρώθη ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ νόμου 731 του 1948, πλοιοκτήται η ἐφοπλιστικὴ πλοίων, τῶν ὅποιων ἔργατα θαλάσσης ὑποτελούνται μεταξύλοντες εἰς δέκανον ἡμέραν.

ταν αυτούς, υπηρετούσες με μισθωτούς για την ζευγάρια που διέπει τη σαι στάχυμα έπειτα ημερίδας από την Ιανουάριο του 1939 μέχρι 10ης Νοεμβρίου 1944 χρονικών διάστημα, ύποχρεούνται, όπως έντος δύο μηνών από της σχετικής προσκλήσεως του άνωντες διάλογου ασφαλιστικού όργανους, διστάς κατά τό άρθρον 2 του Α. Ν. 2116 του 1939 είναι νομικών πρόσωπων δημοσίου δικαίου και τελεί υπό την έποπτειαν και τὸν ἔλεγον του Κράτους, ὀσκούμενον υπό του ὑπουργού τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Δημοσιευμένης τρίς κατά συνέχειαν εἰς τρεις ημερίδας ἐφημερίδας ἐκδιδούμενας ἐν Ἀθηναῖς, νὰ ἀναφέρωσι: α) Τὸν

τόπον καὶ τὸν χρόνον τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν ἐπισυμβάντων πολεμικῶν ἀτύχημάτων. Β) Τὰ ἔκ τοιούτων ἀτύχημάτων θύματα καὶ ποιά ἡ διέκαστον ἀτύχημα καταθλέτη εἰς τοὺς δικαιούχους ἀπόζημισις, γ) Ταῖς γενομένας εἰς τοὺς δικαιούχους καταθολὰς πρὸς μερικήν ἡ διλκήν ἑξόφθατον τῶν σχετικῶν ἀπόζημισεων, ὡς καὶ τὸν χρόνον τῶν τοπικῶν

εξεργάζονται των σχετικών αποδημιώσεων, ως και τον χρόνον των ποιοτιών τα πατακούλια. Καὶ δέ) Τας τυχόν ἐνστάσεις αὐτών κατά τῶν σχετικῶν ἀπαιτήσεων, παρερχομένης δὲ τῆς προθεσμίας ταύτης ἀπράκτου ὁ ἀναιρεσίδηλος προκαταβάλλει ἔξ οὐλοκήρου τὰς ἀποζημιώσεις εἰς τὰ διατίθεντα.

και ομένων πρόσωπα, κατά τα έπει παρ. Ι του αὐτού ἀρθρου 7 του Ν. Δ. 475 του 1970 ὥριζεναι, και ἐπομένων ἐτή τη αἰτήσει τούτων και κατόπιν ἔγκρισεως τοῦ ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, μετά σύμφωνων γνώμων τοῦ διοικητικού συμβούλου τοῦ ἀναπειδιλλήτου, καθ' ὅστοι ἀ-

τού, τον στοιχειώδη υφρέσσων του ανατρέπονταν, καθώς ουσία αφορά τό βάσιμον της απατήσεως και την νομιμοποίησην τών ειρημένων δικαιούχων, και πάσα σχετική πρός τα ώς άνω θέματα ένστασις πρατεινόμενη μεταγενεστέρως ύπό του υποχόειν πλοιοκτήτου ή έφοπλι. Στού κατά τού εκδόκων αναιρεσιβλήτου απόκρουνεται, ώς απάραδεξιος τά δέ προκαταβληθέντα ίπτα γύρου σύστασις προστασίας ή πάντα

τοῖς, τα οποία προκαταβλήθεντα υπό αυτού εισπράττονται από τους υποχρέους κατά τάς διατάξεις του περι εισπράξεων δημοσίων έσσων νόμου, ἐπὶ τῇ βάσει καταστάσεως, τὴν ὅποιαν ἔγκρινε ὁ ψηφοφόρος τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Περαιτέρω, ὡς προκύπτει ἐκ τῶν εἰρημένων δια-

τάξεων του ἄρθρου 7 τοῦ Ν. Δ. 4751/1947, ως αὗται κατά τα ἀνωτέρω συνεπληρώθησαν, ἐν συμβασιῷ πρὸς τὸ ἄρθρον 1 τοῦ αὐτοῦ Διατάγματος οὗ ἐκ τῆς προδιδούλοθείσας αἵτινας ὀφειλόμενη ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν ἡ ἐποιτικῶν ἀπολυμένων εἶναι, ἢ ὑπὲρ τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 21τοῦ

Ι εφευπλού των απόκημάισις είναι η υπό των οιαστάξων του από 24ης Ιουλίου) 25ης Αύγουστου 1920 B. Δ. «περι κωδικοποιήσεως τών νόμων περι εύθυνης πρὸς ἀπόκημάισιν έξι ἀτύχηματος ἐν τῇ ἔργασίᾳ παρέντων ἔργατῶν ή ὑπαλλήλων» προβλεπομένη.

Ἐπειδὴν ἔκ τοῦ συνόλου τῶν ἀμέσως ἀνωτέρω παρατίθεμένων διατάξεων νόμου σαφῆς συνάγεται, ὅτι τάς ὡς εἰρήται γνωμοδοτικάς ἀποφάσεις τού, συλλογικὸν δργανὸν διοικήσεως, ἀποτελούντος διοικητικοῦ συμβούλου τοῦ ἀναιρεσιθήτου καὶ τάς τοιςάτας ἐγκριτικὰς αὐτῶν τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὡς στρεφομένας περὶ τὸν καθορισμὸν τῆς ἐκτεθεῖσας ἀποζημιώσεως καὶ τῶν δικαιουχῶν αὐτῶν, εἰς ὧν τινῶν τόν πρὸς ταῦτην δικαιώματα προκαταβάλλων ὡς ἀναιρεσιθήτος ὑπόκαταστατοῖς τάς ὡς ἐκδοχεύεις, ὡς καὶ τῶν εἰς αὐτήν ὑποκρέων, χαρακτηρίζει οὐκίστις ἢ ἄποινις τῆς δημοσίας ἔξουσίας τοῦ ἀναιρεσιθήτου, ὡς γομικοῦ πρόσωπου δημοσίου δικαίου, ἀλλὰ τὸ ιδιωτικὸν συμφέρον αὐτοῦ καὶ τῶν ἤρμενων δικαιουχῶν καὶ ὑποκρέων ἐν θυτιμίᾳ, ἡ δὲ εἰς τὰς ὡς ἄνω δργανὰ διοικήσεως τοῦ ἀναιρεσιθήτου γενομένη ἀνάθεσις τῆς κρίσεως περὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς ἀποζημιώσεως καὶ τῶν ἐν σχέσει πρὸς ταῦτην δικαιουχῶν καὶ ὑπογερέων προσώπων, ἀφορᾶ καθαρῶς ιδιωτικὴν διαποράν.

Έπειδή τό δικάσαν έφετείον ('Αθηνών 369) 1954) ως έμφασίνεται έκ νής προσβαλλομένης απόφασεώς του, έδέξατο άνελέγκτως, διτί δύ' αποφάσεως τού διοικητικού συμβουλίου τού ἀναιρεσιθήλητου ἔγκριθείσης ύπό συνταγματικού της Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, μετά τήρησιν τῶν ως ἄνω διαπιστώσεων τῆς ρηθείσης ὑπό τού ἀναιρεσιθήλητου προστάλησεως καὶ τὴν πτρακτὸν ὑπό τού ἀναιρεσείσιντος ἀπό ταύτης πάροδον τῆς ως εἴρηται ιμινού προθεσμίας, καθωρίσθη, διτί δὲ ἀγαρεσιθήλητος εἰναι ὑπόχρεως, ἐπιπλέοντος πλοιοκτήτη τού ἀτμοπλοίου «Ε.Σ.» εἰς ἀπόκλιμψιν Λ. Α. 396 τού Ν. Μ., καθδ' ὅ πατρός τού ως ἔργατον θαλάσσης ὑπέρθετοντος ἐν τῷ τμηματού τούτῳ μὲ μισθολόγιον εἰς ἔνον νόμισμα καὶ ἐκ πολεμικῆς ιτίας λαδούσης χώρων την 28ην Ιανουαρίου 1940 θανόντος Π. Μ. καὶ τι δὲ ἀναιρεσιθήλητος προκατέλαθεν εἰς τού δικαιούχου Ν. Μ. τὸ ποσὸν οὗτο, είτα δὲ κρίνων, διτί αἱ ρηθείσαι απόφασεῖς τού διοικητικού συμβουλίου τού ἀναιρεσιθήλητου καὶ ἡ ἔγκρισις αὐτῶν ὑπό τού υπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐφ' ότι δὲ ὁ ἀναιρεσιθήλητος ἐστήριχθη, τίνα προβοτὶς τῶν ἀνηστάτων προπατερούλων καὶ ἀποτάκτης δικαιώματος ἐδύνανται, εἴ-

ΜΙΧΑΗΛ ΣΡΟΥΡ & ΥΙΟΣ

ΕΜΠΟΡΟΙ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Κρέατα, Χορταρικά, Ἐδώδιμα,
γλυκά καταστρώματος, καὶ μηχανῆς,
εἰς ἔξαιρετικάς ποιότητας καὶ τιμάς
ἐκτὸς συναγωνισμοῦ.

PORT STREET
ΤΡΙΠΟΛΙΣ ΛΙΒΑΝΟΥ

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

ναι πράξεις διοικήσεως καὶ ὡς τοιαῦται διαφεύγουσι τὸν ὑπὸ τῶν τακτικῶν δικαστηρίων ἐλεγχόν, ως πρὸς τὴν οὐσιαστικὴν ἐκτίμησιν τῶν πραγματικῶν γεγονότων, ἔτι τῶν δόπιον αἱ πράξεις αὗται ἔβασισθησαν, ἵνα καταλήξωσιν εἰς τὴν παραδοχὴν ὡς Βασίμου τῆς περὶ τοῦ ὡς ἄνω ποσοῦ ἀπαίτησεως ἀπόκημασις, καὶ τῆς δι' αὐτὴν νομιμοποίησεως τοῦ Ν. Μ. καὶ ἐπὶ τούτοις ἀναγνωρίσαν δι' ἐπικυρώσεως τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως, ὅτι ὁ ἀναιρεσίων εἶναι ὑπόχρεως εἰς τὴν καταβολὴν τῷ ἀναιρεσιδιλήτῳ τοῦ ρημέντος ποσοῦ λιρῶν Ἀγγλίας, ἐσφαλμένως ἐφόρμοσε καὶ ψευδῶς ἡρμηνεύει τὰ ἐν προηγουμέναις αἰτιολογίαις τῆς παρούσης διαλαμβανομένας διστάξεις οὐσιαστικοῦ νόμου καταστήσαν αὕτως ἀναιρετέαν τὴν ἀπόφασιν του, κατὰ τὸ ἄρθρον 807 παρ. 17 Πολ. Δικ. καὶ τοὺς ἀλληλουσμπληρουμένους τρεῖς βασίμους λόγους ἀναιρέσεως.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: «Ἡ ἀνωτέρω ἀπόφασις ἀφορᾷ ἀπόκημασιν μέλους πληρωμάτων τοῦ ναυαγήσαντος ἀπομοπίονος «Ἐλένη Σταθάτου», δι' αὐτῆς δὲ ἀναιρεῖται δι' ὑπ' ἀριθ. 369)54 ἀπόφασις τοῦ Ἐφ. Ἀθηνῶν καὶ γίνεται δεσκότον, ὅτι ἡ διαδικασία διὰ τὴν καταβολὴν τῆς ἀπόκημασις κατά τὸ Ν. Δ. 375)47 γίνεται, ὡς καὶ εἰς τὰς ἄλλας θιβιτικὰς ἀπαίτησις. Δι' ἀπόκημασιν διὰ βύθισιν πλοίου ἐκ πολεμικῆς ἐνέργειας (Α.Ο.Κ.Π.) κατάργησιν διστάξεως περὶ παρακρατήματος ἀπόκημασις καταβαλλομένην ὑπὸ τοῦ Α.Ο.Κ.Π., βλέπε τὴν ὑπ' ἀριθ. 13.507)51 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν («Ναυτικά Χρονικά» T. 172 σελ. 14). Δι' ἔφαρμογήν τῶν διστάξεων τοῦ Α.Ν. 2116)39 περὶ Α.Ο.Κ.Π. διέλεπε τὴν ὑπ' ἀριθ. 243)49 ἀπόφασιν τοῦ Ἀρείου Πάγου («Ναυτικά Χρονικά» T. 103 σελ. 12). Εἰς ποιὸν δὲ νόμισμα καὶ πώς καταβάλλεται ἡ ἀπόκημασις τῶν ναυτικῶν ἐπιτάξεων βλέπε τὰς ὑπ' ἀριθ. 381—385 ἀπόφασεις τῆς Δ.Δ.Ν.Ε. («Ναυτικά Χρονικά» T. 22 σελ. 7), τὴν ὑπ' ἀριθ. 67)48 ἀπόφασιν Ἐφετείου Ἀθηνῶν («Ναυτικά Χρονικά» T. 71 σελ. 7) ὡς καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 529)52 ἀπόφασιν ίδιου Ἐφετείου («Ναυτικά Χρονικά» T. 164 σελ. 16).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

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



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γαλλία

Ναυτιλία καὶ ναυπηγική

«Ο γενικός γορματεὺς τῆς κεντρικῆς ἐπιτροπῆς τῶν γάλλων ἐφοπλιστῶν κ. Ἰάκωβος Μαρσεγκέ, ἀναφερόμενος πρὸ ἡμερῶν εἰς τὰ ναυτιλιακὰ προβλήματα τῆς χώρας, ἐτόνισεν ιδιαιτέρως, ὅτι ἐτὶ τῆς μεταφορῆς κινήσεως τοῦ παρελθόντος ἔτους, προέκυψαν ἀνησυχητικά σημεῖα διὰ τὸ γαλλικὸν πλοίου. Ἐσφιελόθη, λ.χ., ὅρκύς συμσωνισμός εἰς τὰς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων ἀπὸ τοὺς μητροπολιτικοὺς γαλλικοὺς λιμένας πρὸ τὰς ὑπερποντίους γαλλικὰς κτήσεις, ὅφειλόμενος εἰς τὰς ἔνεας σημαίας. Οὕτω, τὸ 1953 ἡ ἔνη γαυτιλία μετέφερε τὰ 22% τῶν πρὸ τὴν Ἰνδοκίναν φορτίων (ἔναντι 1% τοῦ 1938), εἰς Μαδαγασκάρην καὶ Ρεουνίον τὰ 24% (ἔναντι 10% τοῦ 1938), εἰς τὸν Γαλλικὸν Ἰσημερινὸν τὰ 40% (ἔναντι 10%) καὶ εἰς τὸ Μαρόκον τὰ 47% (ἔναντι 8% τοῦ 1938). Παραπλήσια ἥσαν καὶ τὰ ποσοτά συμμετοχῆς κατὰ τὸ 1954, ἀν καὶ ταῦτα δὲν κατηρτίσθησαν εἰσέτι ἐπακριδῶς.

Οἱ γάλλοι πλοιοκτῆται, ἐτόνισεν δὲ κ. Μαρσεγκέ, ἐπιθυμοῦν νὰ ἐπιστήσουν τὴν προσοχὴν τῆς κυβερνητικῆς ἐπὶ τοῦ γεγονότος, ὅτι πλοῖα τινά, μολονότι συχὶ παλαιὰ καὶ σχετικῶς καλὰ ἔξωπλισμένα, πρέπει, εἰν τούτοις, νὰ πωληθοῦν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, διότι ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ὑπὸ τὴν γαλλικὴν σημαίαν δὲν εἰν ἐπιτυχής. Τὰ πλοῖα αὐτὰ εἰνε τόρμπτος, εὐκόλως ἐπιπρεπόμενα ἀπὸ τὴν ὑπωρητησιν τῶν τιμῶν εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγοράν.

Ἀνιθετόν, διὰ τὴν ναυπηγικὴν θιμηχανίαν, ὁ ὀμιλητῆς ἔξηρε τὴν καρποφόρους κυβερνητικήν προσπάξειν πρὸς ἄρσιν τῶν δυσχερεών τῶν ναυπηγείων καὶ πρὸς μειώσιν τοῦ κόστους τῆς εἰς αὐτὰ ἔργασις, μέχρι σημείου ἐπιτρέποντος τὴν προσέλκυσιν παραγγελιῶν ἐκ τῆς ἀλοδαπῆς. Σήμερον — κατέληπτε — τὰ γαλλικὰ ναυπηγεία σύργαζαν δὲν εἰναὶ καὶ οἱ γάλλοι ἐφοπλιστοὶ ἐπαυσαν διαβιδάζοντες τὰς ἔκαστοτε παραγγελίας τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ὅπως ἐπράττοντο κατὰ τὴν πρὸ τοῦ 1951 περίοδον.

Τὸ νέον σούπερ-λάΐνερ

«Ο πρόδρος τῆς C.G.T.» ἀφιχθεὶς πρὸ ἡμερῶν διὰ τοῦ ὑπερωκενίου «Λιμπερτέ» εἰς τὴν Νέαν Ὑόρκην, ἐτόνισεν εἰς δηλώσεις τοῦ πρὸς ἔκπροσώπους τοῦ ἀμερικανικοῦ Τύπου, ὅτι τὸ νέον γαλλικὸν σούπερ-λάΐνερ τὸν 56.000 τόνων γκρός, προβλέπεται νὰ τεθῇ τὸ 1960 εἰς τὴν ὑπερεσίαν τῆς γαλλικῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Διὰ τὸ νέον μας ὑπερωκεάνιον — προσέθηκε — δὲν ἀποβέπομεν εἰς ὑψηλᾶς ταχύτητας. «Ἐπιδιώκουμεν ἀπόλοντος ν' ἀποκτήσωμεν ἐντὸς λάΐνερ δυνάμενον ἐπιτυχῶς νὰ συγκριθῇ πρὸς τὰ δύο «Κούηνς» καὶ πρὸ τὸ ἀμερικανικὸν «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι». Διὰ τοὺς ἐπιβάτας του δύο θέσεις προβλέπονται, πρώτη καὶ τουριστική.

Αἱ Σοβιετικαὶ παραγγελίαι

Εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Ζιρόνδης, παρὰ τὸ Βορδώ, ἐτέθη πρὸ ἡμερῶν ἡ τρόπις τοῦ πρώτου ἐκ δύο φορτηγών τῶν 6170 τόνων δ. w., ἀτινα παρηγγέλθησαν πρὸ τινῶν μηνῶν ὑπὸ τῆς σοβιετικῆς κυβερνήσεως. Η τρόπις τοῦ δευτέρου θά τεθῇ ἐπὶ σοχάρας τῶν αὐτῶν ναυπηγείων ἐντὸς τοῦ ἀρχαμένου μηνὸς Μαΐου. Τέσσαρα ἄλλα ἀδελφὰ σκάφη ἔχουν, ὡς γνωστόν, παραγγελθῆ ὑπὸ τῶν Σοβιέτων εἰς ἔτερα γαλλικά ναυπηγεία, τῶν δύο δὲ αὐτῶν ἥρκισεν δῆη πρὸ τινῶν ἔβδομοιν δὲν εἰναὶ τοιούτων.

Γερμανία

Ἄγγλικαι καὶ ιταλικαι παραγγελίαι

«Ἀρκετάι, ἀλλὰ καὶ σοθαροὶ δρετανικαὶ ἔταιραι διεξάγουν ἀπὸ τίνος διαπραγματεύσεις μὲ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία τῆς Βρετανῆς καὶ τοῦ Φλένιμπουργκ διὰ τὴν παραγγελίαν νέου τονύάλ τεριαλιμάνοντος καὶ φορτηγὸν γραμμῆς. Παραλλήλως, διεξάγονται διαπραγματεύσεις καὶ διὰ τὴν μετατροπὴν ἀριθμοῦ τίνος δεῖαινεποντοίων δρετανικοῦ πλοϊκοτησίας εἰς σκάφη ἔροῦ φορτίου. «Υπενθυμίζεται, διότι καὶ κατὰ τὴν προπολεμική περίοδον τὰ ναυπηγεία Βουλκάν ἔναλάδει ἀγγλικὴν ἔργασιαν. Τὸ 1930, λ.χ., ἡ «Ἀγγλοσάξων» παρήγγειλεν εἰς Γερμανίαν δεξαιμενόπλοια διὰ τὴν ἔταιρον τοῦ συγκροτήματος τῆς «Ινδίας», ἐνῶ ἔτεραι παραγγελίαι δέδοθησαν παρὰ ἀγγλικῆς φαλαινοθηρικῆς ἔταιριας. «Ἀφ' ἔτερου κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἡ «Μπλού Στάρ Λάΐν» παρήγγειλεν εἰς Γερμανίαν τριά μικτὰ φορτηγὰ γραμμῆς τῶν 12.000 τόνων δ. w. ἔκαστον. «Ἀλλαὶ ἐφετειναὶ ἀγγλικαὶ παραγγελίαι αὐταφέρονται εἰς τρία σκάφη τῶν 1000 ἑως 2000 τ. d. w., εἰς ἕνα μικρό ἀκτοπλοίον, ἐνδρῶν ρυμουλκὸν καὶ ἀριθμὸν τίνα ἀλιευτικῶν. Προστίθεται, διότι πέραν τῶν ἀδρῶν νορθηγικῶν καὶ ἐλληνικῶν παραγγελιῶν, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἐησφαλίσθη πρὸ ἡμερῶν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ «Εμδεν καὶ μία ιταλικὴ παραγγελία διὰ τράπη φορτηγὸν τῶν 11.500 τόνων δ. w.

Τὸ σύνολον τῆς ἔργασιας

«Ἐν τῷ μεταξύ, ἀπὸ ἀνακοινώσεις τῆς ἀρμοδίας κρατικῆς ὑπερεσίας ἔγνωσθη, διότι τὸ σύνολον τῆς ἀεισφαλισθείσας ἀπὸ τὰ γερμανικά ναυπηγεία ἔργασιας δι' ὕκειποντος σκάφη ἀνήρχετο τὴν Ιην Μαρτίου ἐ. εἰς 268 πλοῖα, 825.960 τόνων δ. w., ἐκ τῶν ὅποιων 95 πλοῖα, 397.518 τόνων δ. w., προωρίζοντο διὰ ζένους ἐφοπλιστάς. «Ἀφ' ἔτερου, κατὰ τὸν δύο πρώτους μήνας τοῦ ἔτους, συνεψηρώμησαν εἰς τὰ γερμανικά ναυπηγεία καὶ παρεδόθησαν 41 πλοῖα, 161.598 τόνων δ. w., ἐκ τῶν ὅποιων 19, χωρητικότητος 98.079 τόνων διὰ ζένους ἐφοπλιστάς, τὰ δὲ ὑπόλοιπα διὰ γερμανούς. Βάσει τῶν προσθηκῶν τοῦ αὐτοῦ δεκαμήνου, ἡ δύναμις τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου διῆφθασε τὴν Ιην Μαρτίου εἰς 3341 σκάφη, 2.609.535 τ. γκρός. «Ἐε αὐτῶν 1980 πλοῖα, 2.105.661 τ. ἥσαν ἔροῦ φορτίου, 85 ἔτερα, 265.000 τ. γκρός ἥσαν τάνκερς καὶ 87, τόνων 34.751 ἥσαν ἐπιβατηγά. Τὰ ὑπόλοιπα ἥσαν

διάφορα μικρά σκάφη της άκτοπλοΐας, τῶν ποταμῶν καὶ λιμένων καὶ τῆς άλιευτικῆς βιομηχανίας.

Μέτρα ύπερ τῶν λιμένων της

Ο λιμὴν τοῦ Ἐμδεν σοδαρὸς ἀποβαίνει συναγωνιστῆς τῶν μεγάλων λιμένων τοῦ Ρόττερνταμ καὶ τῆς Ἀμέρσης. Ἡ γερμανικὴ κυβέρνησις ἀπέφασις τῆς διεύρυνσιν καὶ τὴν ἐκδίουσιν τῶν ἑσωτερικῶν διώρυγών, μεταξὺ δ' αὐτῶν καὶ τῆς Δ.ώρυπον Νιόρμπιτν — Ἐμδεν, ὧστε μεγαλύτερα κίνησις πρὸς τὸν λιμένα αὐτὸν τῆς Βορείου Θαλάσσης καὶ ἀπό αὐτὸν πρὸς τὸ ἑσωτερικόν να διοχετεύθη.

Εύρυτα λιμενικά έργα προβλέπεται να έκτελεσθούν εις τὸν ἐν λόγῳ λιμένα, δῶστε μεγάλα, σκάφη—βυθισμάτος μεγαλυτέρου τῶν 9 μέτρων—εἰς είναι θέσιν ἑκάτη έκαπε την αρχήν.

Οι γειτονικοί του "Εμδεν λιμένες τοῦ Ρόττερνταμ καὶ τῆς Ἀμβέρσης θάσιαισθανούν ἀμεσωτάτα τὸν ἀντίκτυπον ἀπό τὴν προστάθειαν διοχετεύσεων μέσους τῆς γερμανικῆς μεταφορικῆς κινήσεως τοῦ Ρούρ καὶ τῆς Ρηνανίας πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ "Εμδεν. Ἐφόδους δὲ ἡ ἀναληφθεῖσα ἥδη διεύρυνσις ὅλων τῶν ἐσωτερικῶν ὄδων τῆς Γερμανίας τείνει νό διεύκουλην περιστότερον καὶ τὴν πρᾶξην τοῦ Ἀμβούργον καὶ τὴν Βρέμην κίνησην τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, εἰνες ἀναμφισβήτητον, διῆς ἡ κυριαρχία τῶν ὀλλασσονικῶν καὶ τῶν Βελγικῶν λιμένων ἐπὶ τῆς κινήσεως τῆς ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης αἰσθητῶν νά περιορισθῇ.

Ἐνα καινοφανὲς λάϊνερ

Οι τεχνικοί τῶν ναυπηγείων τοῦ Ἀμβούργου ἔχουν ἀρκετά προχωρήσει εἰς τὴν μελέτην του σχεδίου ἐνὸς ἑντελῶς καινοφανῆς ἐπιβατηγοῦ ὑπερωκεανοῦ. Δόπερ θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ 280 ἐπιβάτες ἐξ Ἀμβούργου εἰς Νέαν· Υόρκην ἐντὸς χρονικοῦ διαστήματος 60 μόνιν ὡρῶν. Τὸ σχετικὸν δίπλωμα εὐρεσιτεχνίας ἡγοράσθη ἡδη παρὰ μιᾶς γερμανικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρησίας, της ὅποιας, δῶμας, τὸ ὄνομα δὲν ανεκοινώθη. Τὸ σχετικὸν πρωτότυπον λάβην ἀπότελει συνδιασμὸν πλοιών καὶ ἀεροπλοίου. Προσομοιόζει κατὰ τὸ σχῆμα του μὲν «Ζέππελιν», θὰ δύναται δὲ νὰ ταξιδεύῃ ὡς σύνθετη πλοίον, ἀλλὰ καὶ νὰ ἀναψυκτάται ὑπεράνω τῶν ὕδατων, ὅποτε θὰ ταξιδεύῃ ὡς ἀερόπλοιον. Ή αὐτῷσις τὸ θέλημα γεγονέται, χάρις εἰς τρεῖς ἀεροδυναμικάς πτέρυγας, ἐκάστη τῶν ὅποιων θὰ ἔχῃ μῆκος δέ μέτρων. «Ελίκες ἀεροπλάνου θὰ χρησιμεύουν διὰ τὴν πρόσωπον του, ἐνῷ καὶ τὸ πτηδάλιον του, θὰ προσομοιάζῃ πρός τὸ πτηδάλιον τῶν ἀεροσκαφῶν.

Γιουγκοσλαβία

Ναυπηγική δραστηριότης

Άρμοδιος κρατικός έκπρωστος έδωκε πρό ημερών ένων Βελιγραδίων μίαν γενικήν εικόνα τῆς δραστηριότητος τῶν γιουγκοσλαβικῶν ναυπηγείων τῆς Ριζέκας.
Έχουν ταῦτα έξασφαίσει τὴν παραγγελίαν τεσσάρων όμαδών μεγάλων ὡςεανοπόρων σκαφών διὰ λογαριασμὸν γιουγκοσλαβικῶν, κυοίων, ἑταιρίων, ἀλλὰ καὶ διὰ ἔνους ἐφοπλιστάς.
Η μία όμαδα ἀναφέρεται εἰς τρία φορτηγά τῶν 10.250 τόνων δ. w. ἔκαστον («Γιαντράνη, Ντέρρα» καὶ «Σιμπενίκ») διὰ τὴν ἑταιρίαν «Γιουγκοσλαβένκα». Εἰς τὴν αὐτήν ἑταιρίαν ἀνήκει καὶ ἡ Σευτέρα όμαδα παραγγελιών εἰκότιδων φορτηγών μότοριτς τῶν 10.000 τ. d.w. ἔκαστον. Μια δόλλη ἑταιρία, η «Γιαντράνη» ἔχει ὑπό ναυπηγήσιν τρία διζελόπλοια καρύκευματά τῶν 5000 τόνων ἔκαστον.
Η τετάρτη όμαδα ἀναφέρεται εἰς παραγγελίαν τῆς ἐλβετικῆς ἑταιρίας «Οτσεάνα», περίλαμψθεν δὲ τρία φορτηγά μότοριτς τῶν 10.500 τ. d. w. ἔκαστον καὶ ἔνα τῶν 10.650 τ. d. w. Καὶ τὰ τέσσαρα ταῦτα θὰ ἐφοδιασθούν διὰ τὴν πρόωσιν των μὲν μηχανᾶς «Σούλτζερ», ἐλβετικῆς κατασκευής.

Agvila

• Η αύραντις τῶν λιθέων

Η ρυμανίσις των λιμενών
Αύστηραι διαταγαί έξεδδώθησαν άπο μέρους τῶν ἀρμόδιων ἀρχῶν ἀπαγόρευσόσας τὴν ἀπόρριψιν ἀπό τὰ πλοῖα ὑπολειμμάτων πετρελαῖου εἰς τὰ δανικὰ ὄντα καὶ εἰδικώτερον ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς Κοπεγχάγης καὶ ἔτερον τοιούτων μεγάλην ναυτιλιακήν κίνησιν. Διὰ τάς παραβάσεις προδηλώνονται θαρράτα πρόστιμα. Πρὸς διευκόλυτιν πάντων τῶν πλοιών ἀπεφασίσθη, ἵνα ἐφοδιασθεῖν οἱ κυριώτεροι: Δανικοὶ λιμένες με ειδικάς φορτηγίδας διὰ τὴν ἀπόρριψιν τῶν ἐν λόγῳ ὑπολειμμάτων πετρελαίου.

‘Ηνωμ. Πολιτεῖαι

Η γραμμή «Γύρου του κόσμου»

Η «Πρέζιντον Λάιν» απέφασισε την νωπύγησιν τεσσάρων μικτών υπερωκεανίων, άτινα προσορίζοντα να έχουν πρετέσουν τὴν γνωστὴν γραμμὴν τῆς τοῦ γύρου τοῦ Κόσμου, μὲ άφετηρίαν τὸν "Αγιον Φραγκίσκον καὶ μὲ προσεγγίσεις εἰς 28 ἀνὰ τὸν Κόσμον λιμένας. "Εκαστον τῶν νέων σκαφών θὰ ἔχῃ διαστάσεις μῆκους 580 ποδῶν καὶ πλάτους 78 ποδῶν, θὰ άναπτύξση ταχύτητα 20 αιλλίων, θὰ διαθέτῃ διαμερίσματα δι' 122 ἐπίβατας καὶ θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ ἐγκατάστασιν κλιματισμού, καθὼς καὶ μὲ υπχανύμαστα εύστοχείσας πρὸς μείωσιν τῆς διατοιχίσεως. Προβλέπονται άκομή διεμενή κολυμβήσεως, αἰθυσα ἀθλοπαιδιών καὶ ύλαθροσκότος βεραμάντι εἴτι τὸν ἀνώτατον καταστέδματος, παρὰ τὴν μοναδικὴν δι' ἔκαστον σκάφους καπνούδην.

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

HEAD OFFICE:

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

115-117-119 Riley Street
SYDNEY-AUSTRALIA

GENERAL MARINE SERVICES

(Est. 1938)

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

χιον, Βρινδήσιον Κέρκυραν και Πειραιά. Κατά τὴν ἐπιστροφὴν ἐκ Πειραιῶς εἰς Τεργέστην ἀλλαγμέσοι προσεγγίσεις περιλαμβάνουν τὰς Πάτρας, Κέρκυραν, Μπάρι, Δυρράχιον, Σπαλάτον, Ζάραν, Ἀγκώνα και Βενετίαν.

Ίσραὴλ

Γραμμὴ Μαύρης Θαλάσσης

Ἡ ἑταῖρια «Ζίμη» ἐπώλησε προσφάτως εἰς ἔνους ἐφοπλιστὰς τὸ φορτηγόν της «Dromit» 3804 τ. γκρός (τοῦ 1917), εἶχε δὲ λάθει καὶ προκαταθόλην, εύθυνος ὡς ἐκλεισθῆ ἢ σχετικὴ συμφωνία. Ἐν τῷ μεταξὺ ἐνδιεφθέρθη διὰ τὴν ἀγόραν σκάφους καὶ μία ἑδραῖκὴ ἑταῖρια, ἥτις καὶ ἐξῆτη τὴν κυβερνητικὴν παρέμβασιν πρὸς ματαίωσιν τῆς πωλήσεως εἰς ἄλλοδαπούς. Ὁ ὑπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου δὲν ἔχοργήσει τὴν ἀδειῶν μεταβιβάσεως τοῦ πλοίου εἰς ἔνους καὶ οὕτω τὸ «Dromit» ἡγοράσθη ἀντὶ 60.000 λιρῶν παρ' ἑδραῖκης ἑταῖριας, ἥτις εἶναι πλοιοκτήτρια καὶ τοῦ φορτηγοῦ «Kishlou» (εν «Κατερίνα») 1396 τ. γκρός (τοῦ 1919), καθὼς καὶ δύο δεξιεμενοπλοίων. Τὸ σκάφος μετωνομάσθη «Νενοῖην» καὶ πρόκειται νὰ ἐγκαίνιασθη τακτικὴν γραμμὴν ἐκ Χάϊφας πρὸς τοὺς ρωσικοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τοὺς ρουμανικοὺς τοιούτους. Ἡ νέα αὐτὴ γραμμὴ θὰ ἐνισχυθῇ δραδύτερον καὶ διὰ τὴν ἀπόρετην πλοίων. Εἰς τὴν ἀγόρασσαν τὸ σκάφος ἑταῖριαν ἔχοργήθη ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ίσραὴλ καὶ συνάλλαγμα ἀξίας 1.250.000 δολαρίων διὰ τὴν παραγγελίαν εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα ἐνὸς εἰδικοῦ πλοίου-ψυγείου διὰ τὴν μεταφοράν νωπῶν ὄπωρων.

Μεγ. Βρεταννία

Ο στόλος τῶν τράμπων

Κατὰ τὸν συγκροτηθεῖσαν τὸν 20ὴν Ἀπρίλιον ἐτησίαν γενικὴν συνέλευσιν τοῦ δρετανικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητρίου, ὁ ἀποχωρῶν πρόεδρος (τοῦ τμήματος τῶν ὡκεανοπόρων τράμπων) κ. Λ. Ντάν ἀνεσκόπησε τὴν θέσιν τῶν φορτηγῶν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, διαπιστώσας μεῶσιν τοῦ ἀγγυλικοῦ στόλου τῶν τράμπων κατὰ 1.000.000 τ., ἐναντὶ τῆς προπολεμικῆς περιόδου. Τὸν παρελθόντος «Ιούνιον» — εἶπε — κατείχομεν τράμπων ἀνοικτῆς θαλάσσης 2.5 ἑκατομμύριαν τῶν νυνὶ γκρός, ἐναντὶ ἀντιστοίχου δυνάμεως 4.4 ἑκατ. τ. γκρός, κατ' «Ιούνιον» τοῦ 1939. Ἡ μείωσις αὐτῆς — κατὰ τὸν ὄμιλητην — εἶναι σοβαρὰ διὰ τὴν Ἀγγλίαν, διότι ἡ πεῖρα τῶν δύνατον πολέμων ἐδίδαξεν, ὅτι ἡ χώρα ἔχαρτάται, εἰς ἐκτάκτους περιπτώσεις, ἀπὸ τῶν στόλων τῶν τράμπων φορτηγῶν της. Ὁ κ. Ντάν δὲν προέβλεψε βελτίωσιν τῆς καταστάσεως, ἀν δὲν ἐλαφρύσθη τὰ φορολογικά βάρον, ἄτινα σοβαρῶς παρεμποδίζουν τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ δρετανικοῦ στόλου.

«Οσον ἀφορᾷ τὴν προοπτικὴν διὰ τὴν ἔργασίαν τῶν τράμπων, ὁ κ. Ντάν ἔτοιμος, ὅτι αἱ ἀπότομοι διακυμάνσεις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη — ναυλάριθμος Αὐγούστου τοῦ π. Ἑ. 80.1 καὶ Φεβρουαρίου Ἑ. Ἑ. 119.8 — καὶ ἡ σημερινὴ ἐκ νέου ὑποχώρησις δὲν ἐπιτρέπουν σαφῆ γνώμην περὶ τῶν μελλοντικῶν ἐξελίξεων. Ἡ τελευταῖα ὑψώσεις τῶν ναυλῶν ὠφελεῖται εἰς τὰς μεγάλας φορτάσεις ἀμερικανικῶν γαιαθράκων δι᾽ Ἀγγλίαν καὶ Κόντινεντ. Ἡτο, συνεπῶς συμπτωματικὴ καὶ παροδικὴ, διότι δὲν ἐνείχε τὸν χαρακτήρα γενικῆς βελτιώσεως τοῦ κανονικοῦ διεθνοῦ ἐμπορίου. Σήμερον, ἐξηκολούθησεν διὰ ὄμιλητης, αἱ κύριες δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως τῶν φορτηγῶν, δηλαδὴ τὰ καυτίμα καὶ αἱ ἐπισκευαὶ, ἐξακολουθοῦν νὰ αὐδάνουν, χωρὶς νὰ καλύπτωνται ἀπὸ ἀντιστοίχων αὔξησιν τῶν ἔσδόνων ἡ κερδῶν. Ἐν τῷ μεταξὺ, ὁ ναυλάριθμος τοῦ Μαρτίου ὑπερώχησεν εἰς τὰ 113.7.

Ἐπὶ τῶν συστημάτων διακρίσεως σημαίας ὁ κ. Ντάν ἐπέκρινε τὸν ἀμερικανικὸν νόμον τῶν 50+50, παραλήλων δὲ ἐκάκισε τὴν κυβερνητικὴν συμφωνίαν, ἥτις ἐδέχθη τὴν μεταφορὰν δι᾽ ἀμερικανικῶν σκαφῶν τοῦ ημίσεως τοῦ ἀγγαροσθέντων ὑπὸ τῆς Ἀγγλίας ἐξ «Ηνωμένων Πολιτεῶν» γαιαθρακοφορτίων. Ἡ συμφωνία αὐτῆς εἶπεν, ἀπέτελεσε κακὸν παράδειγμα πρὸς μῆματιν καὶ παρ' ἄλλων χωρῶν τοῦ ἀμερικανικοῦ μέτρου. Πράγματι, αἱ Ἰδιαὶ καὶ τὸ Περού ἐνθερρύνθισαν διὰ τὴν ἔφαρμογήν τοῦ κανόνος τῶν 50+50 εἰς τὰς μεταφοράς των. Περαιτέρω ἔθιξεν διὰ τὸ μιλητῆς τὸ θέμα τῶν καθυστέρων τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας, τονίσας, ὅτι ἡ ἐργατικὴ πλευρά ἀποτελεῖ, ἐνδεχομένως, τὸν στοιδαιοτέρον παράγοντα τῆς δραδύτης, παρ' ὅσον ἡ μειονεκτικότης ἡ ἀνετάρκεια τῶν ἐγκαταστάσεων διὰ τὰς φορτεκφόρτωσεις. Καταλήγει ὁ κ. Ντάν ἔχαρακτήρισεν ὡς ἀδικιαὶ διότις προστέλλεται τὸν κρατικὸν ἔλεγχον ἐπὶ τῶν πωλήσεων εἰς τὸ ἐδωλετικὸν τῶν παροπλίων ἀγγλικῶν φορτηγῶν καὶ ἐτοίμων, διότι ἐπὶ τοὺς πρόστιμους πρόσωπους αὐδέσιν. Ὁ ναυλάριθμος διὰ τὰ τάιμ-τσάρτερος ὑπερώχησε καὶ αὐτὸς κατὰ Μάρτιον εἰς τὰ 113.8. Ἡ κατὰ μηνὰ διακυμανσία τοῦ ναυλαρίθμου, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὰ δύο προηγούμενα ἔτη, ἔχει ὡς κάτωθι (μὲ βάσιν 100 τοῦ ἔτους 1952):

	1953	1954	1955			
ΜΗΝΕΣ	Ταξ.	Τ. το.	Ταξ.	Τ. το.	Ταξ.	Τ. το.
Ιανουάριος	79.3	59.8	71.9	58.3	115.1	114.6
Φεβρουάριος	80.0	61.5	77.6	62.0	119.8	123.8
Μάρτιος	83.2	64.8	77.4	63.4	113.7	113.8
Απρίλιος	85.6	69.7	75.8	65.5	—	—
Μάΐος	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	—	—
Αὔγουστος	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 ἀφορᾷ ἔξ αλλού τὰς χρονοναλώσεις, οἱ δεῖπται τῶν ναυλαρίθμων διὰ τὰ καταναλίσκοντα πετρέλαιον ἀτμόπλοια καὶ διὰ τὰ δηζοκίνητα, μὲ βάσιν συγκρίσεως 24)5 τὸν τόννον π. w. μηνιαίων διὰ τὰ

πρώτα καὶ 27)10 διὰ τὰ δεύτερα (μέσος ὄρος τοῦ 1952) εἰχεν ὡς κάτωθι διὰ τὸν μῆνα Μάρτιον, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τοὺς πέντε προηγούμενοὺς μῆνας:

ΜΗΝΕΣ	ΑΤΜΟΣ.	ΔΗΣΕΛ.	Μ. ὄΡΟΣ
Οκτώβριος	1954	85.4	84.0
Νοέμβριος	>	97.4	101.8
Δεκέμβριος	>	103.9	109.0
Ιανουάριος	1955	107.6	114.5
Φεβρουάριος	>	117.6	123.8
Μάρτιος	>	110.0	113.8

Αἱ συσκευαι εὐσταθείας

Τὸ σούπερ-λάτινερ «Βασιλίσσα Ἐλισάβετ» ἐπανέπλευσε πρὸ δὴ μερῶν εἰς Σαουθάμπτον, συνεπλήρωσαν τὸ πρῶτον ὑπερατλαντικὸν τοῦ ταξίδιον, ἀφ' ὧν ἐφωδιάσθη μὲ τὰς συσκευὰς εὐσταθείας. Κατὰ τὸ ταξίδιον τῆς ἐπιστροφῆς αἱ συσκευαι εἰλεύτηρης προσέπλευσαν κατὰ τρόπον λίαν ικανοποιητικὸν καὶ ἐμείωσαν εἰς τὸ ἐλάχιστον τὸν κλιδωνισμὸν τοῦ σκάφους. Συμφώνως πρὸς ἀνάκοινων τοῦ βρετανικοῦ πλοιούρχου, τὸ σκάφος συνήτησε ποδόρον νοτιοδυτικὸν αὔνεμον, πνέοντα μὲ ταχύτητα 47 ἑως 57 μιλλίων τὴν ὥραν καὶ θάλασσαν κυματώδη. Παρὰ ταῦτα, καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ταξίδιον, ὁ διατοιχισμὸς τοῦ πλοίου δὲν ὑπέρεβη τὰς δύο μισσαν.

Κατόπιν τῆς ἐπιτυχίας ταύτης, ἀνεκοινώθη ἀπόφασις καὶ τῆς «Ολυμπιακῆς Γραμμῆς», ὅπας ἐγκαταστήσῃ μηχανήματα εὐσταθείας ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανοῦ τοῦ «Νιού Ἀμαρτερταμ», καθὼς καὶ ἐπὶ τοῦ ναυπηγηθούμενου σκάφους τῆς τὸν 36.000 τόννων γκρός, ὅπερ, ὡς γνωστόν, θά δύνασθη «Νιού Ρότερταμ».

Νέα σκάφη τῆς «Κιούναρ

Τὴν 10ην Ἀπριλίου ἀπέπλευσεν ἐκ Λίβερπουλ ἐκτελοῦν τὸ παρθένικόν του ταξίδιον τὸ νέον κάργκο-λάτινερ τῆς Κιούναρ λαϊν «Φρυγία» 3534 τ. γκρός, ὅπερ προορίζεται διὰ τὴν τακτικὴν γραμμὴν πρὸς τοὺς κυριατέρους Μεσογειακοὺς λιμένας, συμπελαμβανομένων καὶ τῶν ἀλληλικῶν. Μὲ τὸ ἐλύτω σκάφος συνεπληρώθη τὸ πρόγραμμα τῆς Κιούναρ διὰ τὴν Μεσογειακὴν της γραμμὴν, ὅπερ προέβλεψε τὴν ναυπηγησην τριῶν ἀδελφῶν πλοίων. Πρῶτον σκάφος ἥπτο τὸ «Παδία», ὅπερ εἰσῆλθεν εἰς τὴν ὑπέρεσίαν τὸν «Ιούνιον» τοῦ 1953, ἡκολούθησε δὲ τὸ «Λυκία» κατὰ Σεπτέμβριον τοῦ 1954. Καὶ τὰ τρία ταῦτα σκάφη κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χάμιτας, τὰς Λασκαρώδης, ἔχουν διαστάσεις μῆκος 348.3 ποδῶν, πλάτους 49.6 καὶ ἐμφόρτου 64.9, καὶ ἐμφόρτου 23.4 ποδῶν. «Ἔχουν ἐφοδιασθη διὰ τὴν πρώστων των μὲ τετρακυλινδρούς μηχανὰς Ντέξφορτ, δυνάμεως 3500 ποδῶν ἕκανος, αἵτινες παρέχουν εἰς αὐτὰ ὑπηρεστικὴν ταχύτητα 14 μιλλίων. Ἡ χωρητικότης των είναι 4250 τόννων ν. ll. w.

Νορβηγία

Πρόβλημα ἐμφύχου ύλικοῦ

Δὲν ἀντιμετωπίζουν μόνον οἱ «Ελληνες ἐφοπλισται» δισερχείας μεγάλος διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πολλῶν καὶ μεγάλων πλοίων των. Τὰ αὐτὰ προβλήματα ἀριθμητικῆς παροκείας καὶ ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως ἔχουν νὰ ἐπιλύσουν καὶ οἱ Σκανδινανοὶ ἐφοπλισται, οἱ Νορβηγοὶ κυρωσ.

Εἰς τὴν Νορβηγίαν λ. x., τὴν ἔχουσαν ὑπὸ ναυπηγήσιαν σκάφος 2 ½ ἑκατόμ. τόννων γκρός, συζητοῦνται ἡδη αἱ διατάξεις εἰς τῆς ἐπανδρώσεως των. Κατὰ μίαν σχετικὴν διάσκεψιν εἰς τὸ «Οσλο ἑτοισθήσιον» διότι διὰ τὸν ἀπάνδρωσιν τῶν ὑπὸ παραγγελιῶν σκαφῶν θα χρειασθῆται 45 χιλ. ναυτικῶν, θά ρετεί, δηλαδή, νὰ αὐδηθῇ ὁ ἀριθμός των κατὰ τὸ τρίτον. Ἐν τῷ μεταξὺ χιλιάδες έξιν ναυτικῶν, πολωνῶν, Γερμανῶν καὶ Εσθονῶν ὑπηρετοῦν ἡδη ὡς κατώτερα πληρώματα ἐπὶ τῶν νορβηγικῶν πλοίων.

Τουρκία

Άγορά ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ

Τούρκοι ἐφοπλισται ἡγόρασαν πρὸ δημερῶν ἐν Λονδίνῳ τὸ τύπου «Εμπάτρ» ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Southgate» 7209 τόννων γκρός, 10.239 τόννων π. w. καὶ ναυτηγησεως τοῦ τρέχ. έτους, ἀντὶ τιμῆς 350.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος, παραλόφθεν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα, ὑψώσε την τουρκικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Fattili». Ἡ ἀνωτέρω τιμὴ τῆς ἀγορᾶς του ἔχασκητηριοῦσθη ὑπὸ τῶν τάων ἀριθμοδιοῖς ἀγγλικῶν κύκλων ὡς ὑπερβολική, μη δικαιοιδογένεντι ἀπὸ τὴν τρέχουσαν ἀξίαν τῶν μεταχειρισμῶν πορτηγῶν τοῦ τύπου «Εμπάτρ». Ὑπενθυμίζετο σχετικῶς, ὅτι τὸν παρελθόντα Φεβρουαρίου τὸ ίδιον τύπου φορτηγὸν «Jersey City», μὲ σερβέντο τοῦ 1955, ἐπωλήθη εἰς συσηδούντος ἀντὶ τιμῆς 290.000 λιρῶν καὶ διότι εἰς τὰς ἀσχάς Μαρτίου ἐπωλήθη εἰς «Ελληνας ἐφοπλιστὴν τὸ «Temple Meads» (ἡδη ὁ Θεόδωρος Ν. Βλασσόπουλος) ἀντὶ 280.000 λιρῶν, μὲ εὐκολίας πληρωμής. Ἐν συνεχείᾳ, ἐπωλήθη εἰς «Ελληνας ἐφοπλιστὴν τὸ «Εμπάτρ», ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Kirlea» (ἡδη ὁ Ωκεανίς) τοῖς μετρητοῖς καὶ μὲ σμέσον παράδοσιν, ἀντὶ τιμῆς 225.000 λιρῶν μόνον.

HELLENIC SHIPSTORES

B R E M E N

NIC. FOTOU & J. HEYKE

Νωπὰ καὶ ξηρὰ ἐφόδια, ἐφόδια τράνζιτ
ύλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

Διευθυντής ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ

Office :	Night phone :
Bremen 8, Nordstr. 344)46	N. Foto 83095
Tel. 83886)7	J. Heyke 20502
Cables : Foto, Bremen	

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

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

‘Αντιπρόσωποι μας εἰς τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

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

91(3) Bishopsgate Street

LONDON E.C. 2

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Αἱ ναυπηγήσεις

‘Αναφορικώς μὲ τὴν παραγγελίαν 6 φορτηγών σκαφῶν παρὰ τῆς ‘Οράιον εἰς τὰ Ἰαπωνικά ναυπηγεία, πληροφορούμεθα συμπληρωματικώς τὰς κατωτέρω λεπτομερείας: ‘Η παραγγελία ἐτοποθετήθη εἰς τὰ ναυπηγεία ‘Ισικαβαγίου, ἀναφέρεται εἰς πέντε φορτηγά τῶν 10.200 τόνων γκρός ή 14.800 τόνων d.w. ἔκαστον. ‘Ενα ἔκτον ἀδελφὸν σκάφος παρηγγέλθη εἰς τὰ αὐτά ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Ντιαμάτε», ἄνηκόστης, ὡς γνωστόν, εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν συγκρότημα τῆς ‘Οράιον. ‘Έκαστον τὸν παραγγελθέντων φορτηγῶν θά ἔχῃ διαστάσεις μηκόν 249.2 ποδῶν, πλάτους 62.4 ποδῶν καὶ ὑψοῦ 41.4 ποδῶν. Διὰ τὴν πρόωσιν των θά ἔγκαταστοθοῦν ἀτμοστρόβιλοι, δυνάμεως 7.400 ππῶν ἀερόν. Σημειωτέον, ὅτι πέραν τῆς ἀνωτέρω παραγγελίας, ὁ δημόλος τῆς ‘Οράιον ἔχει παραγγείει εἰς Ἰαπωνικά ναυπηγεία καὶ τινα μεγάλα δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 155.500 τόνων d. w.

—Τέσσαρα καὶ ὅχι ἔξι σκάφη δόπων ἀνεγράφαμεν εἰς προηγούμενον τεῦχος μας· ἔγνωσθη, ὅτι παρήγγειλεν ὁ κ. Σταύρος Νιάρχος εἰς τὰ Ἰαπωνικά ναυπηγεία Ναγκόγια. Πρόκειται περὶ σκαφῶν 11.600 τόνων d.w., μὲ ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ, 14.000 τόν. d.w., ἐὰν κλειστὸν, μὲ μηχανὰς ἀτμοστρόβιλους 6.600 ππῶν. Κόστος 2.260.000 δολαρίων.

—Ο κ. N. Λιβανός παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεία Ντόξφορδ τοῦ Σάντερλαντ δύο φορτηγά δηζελοκίνητα, τοῦ τύπου «Ἀγίας Μαρίνας». Παράδοσις 1958.

Τὰ νέα σκάφη τῆς ‘Ελληνικῆς’

Αἱ διαπραγματεύσεις τοῦ κ. P. Καλλιμανοπούλου μὲ Ἰαπωνικά ναυπηγεία διὰ τὴν κατασκευὴν τεσσάρων εἰδικῶν δηζελοκίνητων φορτηγῶν γραμμῆς διὰ γενικά ἐμπορεύματα, πρὸς πύκωσιν τῆς γραμμῆς ‘Ελλάδος—Ἀγγλίας—Κόντινεν, τῆς ἑταῖριας «Ἐλληνική», ἐτερματισθησαν διὰ τῆς πρὸ ἡμέρων ὑπογραφῆς τοῦ σχετικοῦ συμβολαιοῦ μὲ τὰ ναυπηγεία «Ιἴνο» τοῦ Τόκιο. Τὰ ναυπηγηθῆσόμενα κάργυκο-λάτινερς — ἀδελφοῦ τύπου — θά ἔχουν, συμφώνως πρὸς τοὺς ὄρους τῆς προδιαγραφῆς, τὰ κάτωθι χαρακτηριστικά. Τύπος ἀνοικτοῦ «Σέλτερ-ντέκ», μὲ χωρητικότητα 4250 τόνων d.w. ἔκαστον ἡ κυβικὴ χωρητικότητα 280.000 κ. π. διὰ δέματα, συμπεριλαμβανομένων 30.000 κ. π. διὰ ψυκτικοὺς θαλάμους, δυναμένων νὰ δώσουν θερμοκρασίαν μέχρι 200 Κελσίου ὑπὸ τὸ μηδὲν. Θά διαθένουν ἐπίσης καὶ δύο δεξαμενές, χωρητικότητος 10 χιλ. κ. π., διὰ τὰ μεταφορὰν ὑγρῶν φορτίων (ἔλαιοιδάδων, σίνων κλπ.). Προβλέπονται, ἔξ αλλου, καὶ διαμερίσματα διὰ δύο δέκανα ἐπιβάτας. Τὰ σκάφη θά ἔξοπλισθοῦν μὲ δλα τὰ σύγχρονα μέσα διὰ τὴν ταχείαν φορτοεκφόρτωσιν, δχι μόνον τῶν γενικῶν ἐμπορευμάτων, ἀλλὰ καὶ τῶν εὐποθῶν φορτίων, καθὼς ἐπίσης καὶ τῶν ὄγκωδῶν καὶ βαρέων ἀντικειμένων, ἀτικαὶ θά ἔξυπερετῶνται ἀπὸ εἰδικοὺς γερανούς μεγάλους ἀνύψωτικῆς δυνάμεως. Θά ἔφοδισθοῦν ἐπίσης μὲ πλήρες σύστημα ἀριστομού τῶν κυτῶν, διὰ δὲ τὴν ἀσφαλῆ ναυσιπλοΐαν των μὲ δλα τὰ σύγχρονα ὅργανα (γυροσκοπικὴν πυξίδα, ραντόν κλπ.). Προβλεπομένην ταχύτης 16 μιλίων τούλαχιστον, κόστος γύρω τοῦ 1.150.000 δολαρίων κατὰ πλοϊδίων καὶ παράδοσις τοῦ πρώτου σκάφους ἐντός 11 μηνῶν καὶ τῶν ὑπολοιπῶν ἀνά ἓνα κατὰ δύμην, εἰς τρόπον ὥστε τὸ τέταρτον θά παραδοθῇ μετὰ 17 μῆνας.

Τὸ τάνκερ ‘Γεώργιος Λύρας’

Τὴν 22αν Ἀπριλίου καθειλκύσθη ἐκ τῶν ναυπηγείων Μπάρτραμ τὸ δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Γεώργιος Λύρας», ἀνῆκον εἰς παναμάκιην ἑταῖρον, ἐκπροσωπούμενην ἐν Ἀγγλίᾳ παρὰ τὸν κ. Μάρκου I. Λύρα. Ὁμίλων, κατὰ τὴν τελετὴν, ὁ διευθυντὴς τῶν ναυπηγείων κ. Π. Α. Μπάρτραμ, ἐτόνισεν, ὅτι ἡ πραγματοποιηθεῖσα καθελκυστικὴ ἀποτελεῖ ἰστορικὸν σταθμὸν διὰ τὰ ναυπηγεία, διότι τὸ «Γεώργιος Λύρας» εἶναι τὸ μεγαλύτερον σκάφος ἔξσω μέχρι τοῦδε κατεσκευασθεῖσαν εἰς τὰναυπηγεία Μπάρτραμ καὶ πώηθη, ὅπως τὸ νέον σκάφος ἀποτελέστη τὸν πρόδρομον σειρᾶς ἐπιλέκτων νέων πλοίων διὰ τὴν πλοιοκτήτην ἑταῖρον. «Κατεδλήθη μεγάλη προσοχὴ συνέχισεν — εἰς τὸ σχῆμα τοῦ σκάφους καὶ πιστεύει, ὅτι τοῦτο θὰ ἀποδειχθῇ λιαν οἰκονομικὸν καὶ ἀποδοτικὸν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσίν του».

‘Αναφέρομένος ὁ κ. Μπάρτραμ εἰς τὸ θέμα τῶν «ώρισμάνων τιμῶν», ἔβεβαίσων, ὅτι τὰ ναυπηγεῖα τοῦ ἐπραξάν πάν τὸ δυνατὸν διὰ να φέσσουν εἰς τὸ κατώτατον ἐπίπετρόμενον δι’ αὐτὰ ἐπίπεδον. Φρονῶ — εἶπεν — ὅτι ἡ σταθερώς ἀνιούσα γραμμή, τὴν ὅποιαν ἀκολουθεῖ τὸ κόστος ἐν Ἀγγλίᾳ, διεσπέλεται — καὶ τοῦτο τὸ λέγω μετὰ λύπης μου — εἰς τὴν ἐνικοποίησιν τῶν διομηχανῶν. Εἰναι προφανές, ὅτι χρειαζόμεθα μειωσιν τοῦ κόστους καὶ οὐχὶ αὐξήσεις τῶν ἡμερομισθίων.

‘Ολιγάσσων διὰ τὴν καθελκυστικὴν, τὸ σκάφος ἐρρυμουλκήθη εἰς Τάιν, ὅπου καὶ ἐὰν συμπληρωθῇ. ‘Η χωρητικότης του εἶναι 17.000 τόνων d.w., διὰ δὲ τὴν πρώσιν του θά ἔσοδισθη μὲ ἔξακτιλιδρον μηχανῆς Ντόξφορδ, κατασκευῆς τῆς «Νόρθ Ηστερν Μαρίν», δυνάμεως 6800 ππῶν ἀξόνος εἰς τὰς 119 στροφάς κατὰ λεπτόν, θά παρέχῃ δὲ εἰς τὸ σκάφος ὑπερεσιακὴν ταχύτητα 14 τούλαχιστον μιλλίων.

Αἱ καθελκύσεις

Τὴν 17ην Ἀπριλίου καθειλκύσθη ἐκ τῶν ἐν Τεργέστῃ ναυπηγείων Σάν Μάρκο, τὸ καλύπτον καὶ ἐλληνικὰ συμφέροντα νέον δεξαμενόπλοιον «Σ. ἀν Νικόλα». Τὸ σκάφος εἶναι δηζελοκίνητον, ἔχει δὲ διαστάσεις μηκόν 161 μέτρων μεταξὺ τῶν καθετῶν, πλάτους 22.20 μέτρων καὶ ὑψοῦ 12.15 μέτρων, χωρητικότητα 19.500 τόνων d. w.

—‘Εκ τῶν ναυπηγείων Φέρνες, τοῦ Τίτι, καθειλκύσθη τὴν 21ην Ἀπριλίου τὸ δηζελοκίνητον φορτηγόν «Πρός έδρας Κρούγερ», ἀνῆκον εἰς τὴν «Νόρδερν Στήμαπι τοῦ Κόμπανι, τοῦ Γιοχάνεσμπουργκ, ἥτις καλύπτει καὶ ἐλληνικὰ συμφέροντα. ‘Ανάδοχος τοῦ σκάφους παρέστη δεσποτικής Μαρίέττα Νομικοῦ, θυγάτηρ τοῦ διευθυντοῦ τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖριας κ. Εύαγγ. Π. Νομικοῦ. Τὸ καθελκυσθὲν σκάφος εἶναι 6500 τόν. γκρός ή 11.000 τόνων d.w. Σημαία νοτιοαφρικανική.

‘Αγοραπλησίαι πλοίων

Τὸ ὑπὸ ἀμερικανικῆς σημαίας λίμηρτος «Seaguller» 7256 τ. γκρός, 10.800 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη ἀπό τὴν «Οράιον» εἰς ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Νέαν ‘Υδραν. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

—Τὸ ὑπὸ λιβεριανῆς σημαίας 7278 τ. γκρός, 11.230 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1935, ἐπωλήθη εἰς ἵταλοὺς διαλυτὰς ἀντὶ 76.000 λιρῶν, ητοι πρὸς λίρας 11.110 κατὰ τὸν γκρό.

—‘Εξ ‘Αμρικών σημαίας πληροφορούν, ὅτι ἡ ἐκεῖ ἐδρεύουσα ἑταῖρια «Μεταφορᾶς Οπωρών» πήγόρασε τὸ μικρὸν σουηδικὸν δηζελοκίνητον πλοίον-ψυγείον «Μλονί» 590 τόν. γκρός, 800 τόνων d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1939, μὲ ριζίκην ἀνακαίνισιν τῷ 1946. Ταχύτης 11 ἔως 12 μιλλίων. Τὸ σκάφος, παραθόφεν εἰς Στοκχόλμην, ἐτέθη ὑπὸ ἀγγλικήν σημαίαν, μετωνομάσθη «Ιλίσι» καὶ ἀνέχωρος διὰ Κύπρον, ναυλωθεὶς διὰ τὴν μεταφορὰν γεωμήλων εἰς Ἀγγλίαν. Μέτοχοι τῆς ὡς ἀνώ πλοιοκτητρίας ἑταῖρις εἰναι ο. κ. Αδελφοί Κουνά καὶ ο. κ. Χρ. Παπαδόπουλος. ‘Η πρακτόρευσις τοῦ σκάφους ἀνέτεθη εἰς τὴν «Ναυτιλιακήν Ἐταιρίαν Κύπρου».

—Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «Kingswick» 4008 τ. γκρός, 6770 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1930, μὲ σερβεύον τοῦ Ιανουαρίου 1947, ἐπωλήθη εἰς ‘Ελληνας, μὲ ἀδειαν ἀλλαγὴς σημαίας καὶ μὲ παράδοσιν εἰν Ἀγγλίᾳ ἐντὸς τοῦ Μαΐου, ἀμα τὴ ἐπιστροφῆ του ἐκ Μεσογείου. Τιμὴ γύρω τῶν 100.000 λιρῶν. Σημαία Κοσταρίκας.

—Τὸ γερμανικὸν φορτηγόν «Hugo Boettger» 4877 τ. γκρός, 7800 τόνων d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἡγοράσθη παρ ‘Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 55.000 λιρῶν καὶ μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα.

—‘Επιστης τὸ ὑπὸ Μαρκονίκην σημαίαν μικρὸν τάνκερ «Carnegie» 485 τ. γκρός, 700 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἡγοράσθη παρ ‘Ελλήνων, ἀντὶ μη ἀνακοινωθείσης τιμῆς καὶ μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς τὴν Μασσαλίαν.

—Τὸ ἀργόν εἰς τὸν κόλπον τῆς Ἐλευσίνος ἀπό τῆς 4ης Σεπτεμβρί-

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.
Ταχύτης ἐκτελέσεως, τιμὴ συμφέρουσαι.

ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΑΝΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις : «ΤΡΟΠΙΣ» ΣΥΡΟΣ

μου από πλευράς, ασφαλίστες των πληρωμάτων κατά των πολεμικών κινδύνων, έαν ύπάρχουν έκρεμότητες και έργασίαι, ώς και πάντα τά στοιχεία, τα αφορώντα την περαιτέρω λειτουργίαν του εν λόγῳ Όργανισμου. Ή έπιτροπή θά απόφασθη, έαν υφίστανται λόγοι διστηρόσεως του Α.Ο.Κ.Π. ύπό την σημερινήν του μορφήν η έτεραν ή έαν θά πρέπει σύντονα διαλυθή. Δέοντας έπισης νά ύποδειξη η έπιτροπή εἰς τό ύπουργειόν και τα ληπτέα εἰς έκατέραν των περιπτώσεων μέτρα.

Νέος πρόεδρος του Ο.Α.Π.

Παρουσία του ύπουργού των Δημοσίων "Εργα κ. Καραμανή άνελας την 20ήν Απριλίου τα καθηκοντά του ο νέος Πρόεδρος του Ο.Α.Π. κ. Γ. 'Ανδριανόπουλος.

Η «Παν. Ακτοπλοϊκή "Ενώσεως»

Η νέα διοίκησης της «Πλανελλήνης Ακτοπλοϊκής "Ενώσεως» άπετελέσθη έκ των κ. κ. Σπυρ. Τυπάλδου προέδρου, Ιωαν. Τόγιας άντιπροέδρου, Νικ. Καδουνίδης γενικού γραμματέως, Ιω. Τρύπου ταμία, Θεόδ. Λογοθέτη, Ιω. Λάτση και Λαζ. Λαγά, συμβούλων.

Αἱ παλαιαὶ ὄφειλαι τοῦ Ν.Α.Τ.

Έκ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου άνεκοινώθη, διτα παλαιαὶ ὄφειλαι πλοιοκτητῶν πρὸς τὸ Ίδρυμα, προερχόμεναι ἐκ ναυτολογίων, ύποκεινται εἰς καταδολήν τόκου 2% μηνιαίων, ἀπό 28 Μαρτίου 1955, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 19 παράγρ. 4 τοῦ περὶ Ν.Α.Τ. νόμου.

Διὰ τὴν σχολὴν "Υδρας"

Δι' ἀποφάσεως του ύπουργειού Εμπορικῆς Ναυτιλίας προεκρύψη διαγωνισμός πρὸς εἰσαγωγὴν 20 μαθητῶν εἰς τὴν πρώτην τάξιν και 5 μαθητῶν εἰς τὴν δευτέραν τάξιν τῆς Σχολῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς "Υδρας". Ο διαγωνισμός θὰ διενεργηθῇ τὴν Ιην Σεπτεμβρίου, οι δὲ ἀπιτυπωμέντες νά μετάσχουν αὐτού δέονταν ς δραδύερον μέχρι τῆς 31ης Ιουλίου 1955 σχετικὴν αἴτησιν τοῦ γονέως η κληδεύμονος των εἰς τὸ Τμῆμα Ναυτικῆς Έκπαίδευσεως. Μετὰ τῆς αίτησεως δέονταν νά συνυποδηλθούν πιστοποιητικὸν διμοτικὸν η κοινοτικὴ ἀρχῆς περὶ ἔγγραφῆς τοῦ αιτούντος εἰς τὰ μητρώα και τοῦ ἔτους γεννησεῶς του. Επὶ τοῦ πιστοποιητικοῦ δέονταν νά ἔχῃ ἐπικολληθῆ και ἐπικυρωθῆ η φωτογραφία τοῦ ύπουργού. Οι ύπουργοί φοι διὰ τὴν Α', τάξιν δέονταν νά ἔχουν ήλικιαν οὐχι μείζονα τῶν 17 ἑτών και διὰ τὴν Β'. τάξιν ήλικιαν οὐχι μείζονα τῶν 18 ἑτών. Απαιτεῖται ἐπίσης πιστοποιητικὸν σπουδῶν (ένδεικτικὸν προαγωγῆς) ἐκ τῆς Β'. τάξεως ἔξαταξίου η τετάρτης ὀκτατάξιου Δημοσίου Γυμνασίου η Εμπορικῆς Σχολῆς, προκειμένου διὰ τοὺς ύπουργούς διὰ τὴν Α', τάξιν και ἐνδεικτικὸν προαγωγῆς ἐκ τῆς τετάρτης τάξεως ἔξαταξίου η ἔκτης ὀκτατάξιου Δημοσίου Γυμνασίου η Εμπορικῆς Σχολῆς διὰ τοὺς ύπουργούς διὰ τὴν Β'. τάξιν).

Μετὰ τῆς αίτησεως πρέπει ἀκόμη νά ἔπισυναθροῦν πιστοποιητικὸν Ποινικού Μητρώου, ὑπέρεστικὸν σημείωμα τοῦ ιανομητικῆς ἀρχῆς, οι ὑπεδήθη παρὰ τοῦ ύπουργού αἴτησιν πρὸς ἔκδοσιν πιστοποιητικοῦ ἀνεπιλήπτη διαγωνίου, προκειμένου δέ περι τέκνων ναυτικῶν, πιστοποιητικὸν τῷ Μ.Ε.Θ., ἔξ ου νά προκύπτῃ, διτι ο πατέρα τοῦ αιτούντος εἶνε ναυτικός, καθὼς και ὁ δασμός η εἰδικότης τῆς ὅποιαν ἔχει. Προκειμένου περὶ τέκνων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν ἀπαιτεῖται πιστοποιητικὸν τοῦ ύπουργειού Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Νέοι πλοιαρχοὶ τοῦ Ε. Ν.

Κατὰ τὰς διενεργήθεισας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Α', τάξεως, ἐπέτυχον οι κ.κ. Μαρ. Αύγερινός, Εύ. Αναστασάδης, Νικ. Βαγιάνος, Δημ. Γιαννάκης, Θεόδ. Δημητρόπουλος, Γεώργ. Δάσκαλος, Σάβδ. Ζερόδης, Χαρ. Καλουρής, Νικ. Καμπίστης, Γεώργ. Λύσας, Στ. Μούνδουλας, Διον. Πολέμης, Ιω. Παπαλάς, Αντ. Πινότσης, Π. Ποντικός, Χρ. Σταχιάρης, Χρ. Τσολακόπουλος και Νικ. Φωκίδης.

—Διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ πλοιάρχου Β': τάξεως ἐπέτυχον οι κάτωθι : 'Ηλ. Αγγελιδάκης, Κωνστ. Ανδρέαλος, Εμμ. Αντωνίου, 'Ηλ. Αρμενάκης, Γεώργ. Βαλτατζῆς, Δημ. Βασιλίκος, Αντ. Βουρλίδης, Παν. Γιαννουλάτος, Μιχ. Γιάνναρος, Γεώργ. Γαΐτης, Σπ. Θεοδώρου, Εμμ. Κα-

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

Η διοίκησης τοῦ Φροντιστηρίου ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΛΑΜΠΡΟΥ καθιστά γνωστὸν εἰς τοὺς ύπουργούς πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος Μηχανικοῦ Α', Β. και Γ τάξεως, διτι ουτοῦ δέοντο μόνον δέον διελύθη, οι διεδόθη κακοήθως, ἄλλ' ἔξακολουθεῖ κανονικῶς και αὐτοτελῶς λειτουργούν, οὐδεμίαν σχέσιν ἔχον μὲ ἄλλα φροντιστρία.

Καθηγηταὶ μὲ πολυετὴ πείραν και δοκιμασθεῖσας μεθόδους ἔχουν ἀναλάβη τὴν διδασκαλίαν τῶν σχετικῶν μαθημάτων, ὥστε ἡ ἐπιτυχία τῶν ύπουργίων νά είναι ἔξησθαι λιμενίσμενή, ώς ἀποδεικνύεται εἰς τὰς ἔκαστατε διενεργούμενάς ἔξετάσις.

Διδακτηρ λογικά, οι δὲ ἀποροι φοιτούν δωρέαν.

Πληροφορίαι: 'Αλκιδιάσου 104β και εἰς τὰς Σχολὰς Μηχανικῶν ὃ 'Πιλαγάρδας', Ιάσονος και Θεοτόκη — στάσις Πηγάδα, Πειραιεὺς — καθ' ἔκάστην 9—11 π.μ. και 4—6 μ.μ.

(Ἐκ τῆς Διευθύνσεως)

SHIPSTORES RUDOLF BREMICKER

Ο μεγαλύτερος προμηθευτικὸς Οίκος ύλικων καταστρώματος και μηχανῆς. Τροφοδοσίαι.

Τηλ)νον: 83095

Δ)σις: Dockstrasse 23

BREMEN — BREMERHAVEN — BRAKE — NORDENHAGEN
Tel. 81672 Tel. 4441, 4442 Tel. 510 Tel. Brake 510
83172

Βουσανάκης, Κωνστ. Κακαρούκης, Ιω. Κινδύνης, Ιω. Κωνσταντάκης, Ιω. Κοντός, Ιω. Λευτακιανάκος, Μάρ, Λύρας, Γεώργ. Μαρίνος, Σπ. Μανωλούδης, Άλ. Μαλλιαρουδάκης, Ιάσ. Μαυρούλης, Γεώργ. Μαλλανδρής, Νικ. Μουνιόδας, Γ. Μυλωνάς, Νικ. Μυλωνάς, Σπ. Μαραγκός, Ζαν. Σενιός, Ιω. Παππάς, Δημ. Παπαχελάς, Μιχ. Περαντινίδης, Γ. Πετρόλεφας, Νικ. Περιδής, Στ. Παντικός, Εμμ. Σακελλαρίδης, Γεώργ. Σανταμούρης, Νικ. Τατάκης, Εύαγγ. Φακορέλας, Γεώργ. Φραγκούλης, Κωνστ. Φράγκος, Γεώργ. Φωτιάδης, Στέφ. Χαλκιάς και 'Αθαν. Χασαλπίδης.

Τὸ νέον «Συμβούλιον τοῦ Ε. Ν.»

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. Υπουργοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ Συμβούλιον Εμπορικού Ναυτικοῦ διὰ τὰ ἑπτὸν 1955 και 1956 συνεκροτήθη ἐκ τοῦ Γεν. Γραμματέως τοῦ Υ.Ε.Ν., ὅστις ἐπειδόμενος προέδρου, τοῦ Γεν. Διευθυντοῦ τοῦ Υ.Ε.Ν., στοις ἐπειδόμενος προέδρου, τοῦ Γεν. Γραμματέως θὰ προεδρεύῃ τοῦ Συμβούλιον, τοῦ ἐκάστοτε ἀρμοδίου ἐπὶ τοῦ συλητούμενου θέματος διευθυντοῦ τοῦ Υ.Ε.Ν., τοῦ πλοιάρχου Β. Ν. κ. Κ. Εγκολφούλου, ὃς ἐκπροσώπου τοῦ Γ.Ε.Ν., τοῦ κ. Β. Σκαρπέτη ἀντιπαύραχου — λιμενικοῦ ἔλλ. και Φωκ. Ποταμάνου δικηγόρου, ώς ἀνεγνωρισμένου κύρους εἰδικοῦ περὶ τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα, τῶν κ. κ. Στρατῆ Ανδρεάδη και Παύλου Πρωτοπατᾶ ημέρας τῆς ποντού πρόπορου ναυτιλίας, τοῦ κ. Μιχ. Α. Καραγιώργη ώς ἐκπροσώπου τῆς Μεσογειακῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, τοῦ κ. Χαρ. Τυπάλδου ἐφοπλιστοῦ ώς ἐκπροσώπου τῆς Επιταγῆς Εποπλιστοῦ κ. Μανώλη Πάσσου, ώς ἐκπροσώπου τῆς μικρᾶς ακτοπλοούσης φορτηγοῦ ναυτιλίας και 'Αλκ. Ιωάννου ώς ἐκπροσώπου τῆς μικρᾶς πετρελαιοκίνητου ναυτιλίας, (έκαστος τούτων θὰ καλῆται εἰς τὰ συνεδριάσεις τοῦ Συμβούλιου ηναλάξ). Τῶν κ. κ. Δ. Μελέτη πλοιάρχου Ε.Ν., Θεόδ. Κοντού Μηχανικοῦ Ε.Ν., Μάθου Πετρούλη, Δημ. Μπενετάτου και Κ. Χατζηθεοδάρου, ώς ἐκπροσώπων τῶν ναυτικῶν Οργανώσεων, τοῦ κ. Αντ. Δημάδη ώς ἐκπροσώπου τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου τῆς Ελλάδος και τοῦ κ. Εύαγγ. Σκουτερόπουλού ώς ἐκπροσώπου τοῦ Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιῶς. Γραμματεύς του Συμβούλιου δρίζεται ό ανθυποπλοίαρχος — λιμενικός κ. Β. Σπυρόπουλος.

Τὸ πέρα τῶν σεισμοπλήκτων

Ο διευθυντής τῆς «Εγκριτ-Αιανής» κ. Ιω. Λ. Γουλανδρής, ἀπέστειλεν εἰς τὸν πρόπορο τῆς κυβερνήσεως προτάρχην κ. Παπάγον πρότασην εἰκ 1000 λιρῶν Αγγλίας διὰ τὴν ένισχυσιν τῶν σεισμοπλήκτων τοῦ Βλάδου.

Οι ἔργαζόμενοι ἐπὶ ξένων πλοίων

Συμφώνως πρὸς τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τῆς ὄρμοδιας τοῦ ύπουργειού Εμπορικῆς Ναυτιλίας, κατὸν τὸν μῆνα Μάρτιον τρ. 6. ειργασθόσαν 12.838 'Ελληνες ναυτικοὶ ἐπὶ πλοίων ύπερ ξένων σημασίας, ἐλληνικῆς, ὅμοις πλοιοκτησίας. Κατ' εἰδικότητας οἱ ἔργαζονται κατανέμονται ως ἔχεις: Πλοιάρχοι 580, ὑποπλοιάρχοι 1115, ὄντων πλοιάρχοι 38, μηχανικοί α', τάξεως 580, μηχανικοί β', τάξεως 580, μηχανικοί γ', τάξεως 1071, δόκιμοι πλοιάρχοι 580, μηχανικοί δ', τάξεως 108, δόριστοι πλοιάρχοι 580, ναύλοι 580, ναύλοι 2918, ὄρχιθερμοστοι 580, δελαμπρόλοι 1189, λιπαντοι 169, μάγιρειοι α', τάξεως 580, μάγιρειοι β', τάξεως 406, θαλαμηπόλοι 563, βοηδοι θαλαμηπόλοι 615 και κοθοριστοι 76.

Εἰς τους νά δνα ναυτικούς κατελήθησαν ώς ὀμισθια διὰ τὸν μῆνα Μάρτιον 508.363 λίραι Αγγλίας.

Ο γ' τόμος τῆς «Γενικῆς Ναυτιλίας»

Εξέδοθη ὁ τρίτος τόμος τῆς Σ.Ε.Ν. Ο νέος τόμος είναι ὀφειρομένος εἰς τὸ γυροσκόπιον και τοὺς ναυτικοὺς γυροποζίδας, περιλαμβάνει δὲ τὸ σχετικὸν λεξιδόγλυκον και θεωρίαν σφαλμάτων. Αν ληφθῇ υπ' ὅρην, ὅτι θεωρία διαδίδεται ἐν Ελλάδι, καταφίνεται πόσον ἐνδιαφέρον περικλείει διὰ τοὺς ναυτιλούμενους μας ὡς κυκλοφορήσας τόμος. Καλύπτει, πράγματι, μιαν καταφανή ἀνάγκην.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδῆσεις

Τὸ ς πόλιον θεωρίαν σημείων φορτηγών μας «Χροσή Σ. Μ.» κατέπλευσε τὸν 14ην Απριλίου εἰς Σάντερλαντ, προερχόμενον ἐκ Βοστώνης και μεταφέρον 9271 τ. παλαιοσιδηρών. Κατ' ανοικονίσιν τῶν λιμενικῶν όρχων τοῦ Σάντερλαντ, ή ανιστέρω ποσότητας παλαιοσιδηρών σημείων είναι ἡ μεγαλύτερη, ή σώσα ποτε μετεφέρθη εἰς τὸν μηνα Μάρτιον.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ "ΠΟΣΕΙΔΩΝ",
ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ Δ. ΜΗΛΙΑΡΕΣΗ
Αριστοτέλους 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Η συστηματικὴ και ὥρια κατόρτησις τῶν ύπουργοίων πλοιάρχων τῶν φοιτώντων εἰς τὴν Ν. Σ. «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» ἐμφαίνεται ἐκ τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν ἔκστοτοις ἔξετάσεων εἰς τὰ όποια οὐτοι κατέχουσι τὴν ἔξεχουσαν παντοτε θεσιν.

1) ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Γ'. ΤΑΞΕΩΣ :

Ἐκ τοῦ ἐπόμενου πίνονος τοῦ Υπουργείου, τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τοῦ ἀφόροντος τὴν σειρὰν ἐπιτυχίας τῶν πλοιάρχων τῶν τελευταίων ἔξετάσεων, προκύπτει, ὅτι εἰς τὰν 30 πρώτων κατὰ σειρὰν ἐπιτυχίας ἀνύποτοποιούνται ἐκ την σειράν την ἐπιτυχίας τῶν πλοιάρχων τῶν μαθητῶν τῆς Ν. Σ. «ΠΟΣΕΙΔΩΝ».

2) ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Β'. ΤΑΞΕΩΣ :

Ἐκ τοῦ αὐτοῦ νά δνα ανωτέρω πίνονος προκύπτει, ὅτι οι τρεῖς πρώτωι κατό σειρὰν ἐπιτυχίας ησαν οι κατωτέρω μαθητῶν τῆς Ν. Σ. «ΠΟΣΕΙΔΩΝ».

1ος Θεοδώρου Σπυρίδων

2ος Περαντινίδης Μιχαήλ

3ος Φωτιάδης Γεώργιος

3) ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α'. ΤΑΞΕΩΣ :

Ἐκ τοῦ αὐτοῦ νά δνα ανωτέρω πίνονος προκύπτει, ὅτι οι τρεῖς πρώτωι κατό σειρὰν ἐπιτυχίας ησαν οι κατωτέρω μαθητῶν τῆς Ν. Σ. «ΠΟΣΕΙΔΩΝ».

1ος Αύγερινος Μαρίνος

2ος Καμπίτης Νικόλαος

3ος 'Αναστασιάδης Εύάγγελος

λόγω λιμένοι δι' ένος μόνον πλοίου.

— Τό μικρόφορτηγόν «Λίαρα» 1052 τ. γκρός (τού 1922) μετωνομάσθη «Αιόλος». Η σημαία τῆς Κοσταρίκας διεπρήθη.

— Τά διερικανικά φορτηγά «Hoosier State» 7201 τ. γκρός (τού 1944) και «Black Rooster» 6774 τ. γκρός (τού 1944), διό τα όποια ένδιαφέρονται και Ελληνικά συμφέροντα, μετωνόμασθησαν «Τρανσαμερικάνα» τό πρώτο και «Μαρίν Πίονιρ» τό δεύτερον.

— Τό έλληνικής πλοιοκτησίας λιμενικόν λίμπερτο-τάνκερ «Λόιντο» 7256 τόν. γκρός (τού 1944) υπέστη εἰς Σαδάνων δισκευην διά την μεταφοράν ξηρών φορτιών.

— Τό μικρόφορτηγόν «Ιτέα» 351 τ. γκρός (τού 1913) τού κ. Ιωάννου, μετωνόμασθη «Εκπετάν Στρατής».

— Τό έλληνικής πλοιοκτησίας άμερικανικόν λίμπερτο «North Beacon» 7198 τ. γκρός (τού 1945) μετωνόμασθη «Τεχναρά».

— Έπισής τό πωλήσθη παναμαϊκόν φορτηγόν μας «Μαρία» 5660 τ. γκρός (τού 1928) μετωνόμασθη «Σομαλέγκρα».

— Τό έλληνικής πλοιοκτησίας άμερικανικόν λίμπερτο «Ocean Lotte» 7206 τ. γκρός (τού 1943) μετωνόμασθη «Οσταν Νόρα».

Θαλάσσια άτυχήματα

Απωλέσθησαν τρία πλοία μας

«ΒΕΛΓΙΟΝ» (1984 τ. γκρός, τού 1938) : Αποπλεύσαν έξι Άμεριρησ μη γενικόν φορτίου διά Πειραιά—Κωνσταντινούπολιν συνεκρουσθήσαν αύγην τῆς 26ης Απρίλιου εἰς τὸν ποταμὸν Σέλλην καὶ εἰς τὸν θάλαττον την ουρδηγικόν φορτηγόν «Thai Shang» 9249 τ. γκρός (τού 1929), διόπερ προήρχετο έμφορτον ἀπό Ντάνεντιν δι' Άμεριρησ. Η σύγκρουσις ὑπέρεξε σφοδροτάτω, τὸ δὲ «Βελγιόν», κοπέν εἰς δύο, έβιθισθη ἐντὸς διλίγων λεπτῶν τῆς ὥρας. Δυστυχώς έκ τοῦ πληρωμάτος του ἀπάλεθησαν δι' β'. πλοιάρχος Χρ. Ντελήγιανης, δι' β'. μηχανικός Γεώργ. Σοφράς, οἱ δόκιμοι μηχανικοί Δημ. Βακούτης καὶ Ιω. Δημητρίου καὶ δι' Βοηθός θαλαμηπόλου Λεων. Δημητρίου. Ο πλοιάρχος κ. Δημ. Μερίζος καὶ τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα ἔφθασαν εἰς τὴν Άμεριρησ διὰ ρυμουλκῶν, ἀτινα τοὺς περισυνέλεαν. Εἶναι διαπιστωθῆται, ὅτι τον ναυάγιον παρακαλεῖται τὴν ἀσφαλή ναυσιπλοίαν, θά ἀντισταθῇ.

«ΓΕΡΜΑΝΙΑ» (1918 τ. γκρός, τού 1919) : Έκ την Κωνσταντινούπολεως μὲν γενικά εἰδη δι' Άμεριργον, συνεκρουσθήσθη, κατὰ τὴν διάρκειαν πυκνῆς θύμης, τὴν 2.15^η μ. μεσημβρίαν τῆς 26ης Απρίλιου, μὲ τὸ παναμαϊκόν φορτηγόν «Μάρω» 7588 τ. γκρός (τού 1919), διόπερ ὑπέροχον ήριστην 1000 τόνων μεταλλέωμάτος εἰς τὴν θάλασσαν, διά δὲ τὴν οργασίαν τούτην, ἔχησε τὸ πλήρωμα ὄμοιον 560 λιρῶν τὸ 24ωρον. Τὸ σκάφος διέτεινε τὰ μέσα διὰ τὴν πρόπρειαν 150 ἑως 200 τόνων καθ' ὥραν. Κατὰ τὰ δύο ἐπομένα ημέρας ἔφθασαν δύο ναυαγοσωστικά τῆς ἑταρίας Μέρριτ, ὅτινα μετέ τριήμερον κοπιώθησαν καὶ μετά τὴν ριψήν ὑπέρ 500 τ. μεταλλέωμάτος εἰς τὴν θάλασσαν, ἔπειτον ς ανέλκυσθον τὸ πλοίον. (Άπρ. 23)

«ΚΑΤΙΠΚΩ» (παναμ.): Προμένει εἰς δλαδικήν λιμένα μὲ σοδαράς ζημίας τῶν ψόδων τοῦ ἡ προσαράξεων. Εγνωσθή, ὅτι τὸ σκάφος ἔγκατειφθεὶται εἰς τὸν σαρπαλίστας τευ, οὔτινες καὶ τὸ ἔξεσθαν πρὸς πώλησιν. (Άπρ. 13)

«ΚΥΑΝΟΣ» (λιβ. δεξ.): Προσηργμένον εἰς Μαρακάϊμπο, ὡς ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας. Αἱ ἄρχοντες δὲν ἔτερευν τὴν ἐλάφρυντον τὸν πλοίου διά ριψών τημάτος τοῦ πετρελαιοφόρου τοῦ εἰς τὸν θάλασσαν. Κατόπιν τούτου καὶ ὄφος ἀπέτυχον συνεκεῖς προσπάθειαν ἀνέλκυσθες τοῦ πλοίου διὰ τῶν Ιβίνων δυνάμεων, κατὸ τὸ διάρικον ἔκστησης πολιρροίας, προσελήνθη ναυαγοσωστικὸν. Η ἀνέλκυσθη ἔπειτον τὴν 23ην Απρίλιου. (Άπρ. 15—24)

«ΚΟΛΟΥΜΠΑΙ» (παναμ.): Προσράσθη πλοίον τοῦ Μόντρεαλ, ἀλλὰνειλκασθῆσθαι τῶν βοησίας καὶ συνέχεισ τὸν πλοῦν του. (Άπρ. 15)

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ» (λιβερ. δεξ.): Υπέστη ζημίας τινας ἐκ συγκρουσεως πρὸς τέρερον πλοίον εἰς Μαρακάϊμπο καὶ ἐν συνεκείς προσράσθεις εἰς ἀσθάθη θέσιν. Μία ριψή τῶν ψόδων τοῦ, ἐξ ἡ ἐπομένοντο σκάφος ἀνειλκυσθή μὲ τὴν βοησίαν δύο ρυμουλκῶν, ἐπινεκρωθὲν δὲ ἔλασ πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας. (Άπρ. 23—24)

«ΛΑΙΑΝΗ ΝΤΟΡΟΟΥ» (λιβ. δεξ.): Υπέστη εἰς Μοντεβίδεο μικροζημίας εἰς τίνα διάλοσματο του, συνεκείς προσκρούσεως ἐπ' αὐτοῦ τοῦ ἀπ. «Αρτιγκάκη. Αἱ δεξιεύσθεισι εἰσικευαὶ θά πραγματοποιεῦν προσεκών, ὅταν τὸ πλοίον δεξαινεῖσθαι. (Άπρ. 19)

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ»: Επεσκεύασεν εἰς Ρουέν ζημίας τινας τοῦ καταστρωμάτος τευ ἐκ τρικυμίως. (Άπρ. 14)

«ΜΕΡΑΙΝ» (λιβερ.): Αποπλέοντο ἀπό Κούν Μπαΐν διά Κέιπ Τάουν ἀπώλεσ μιαν τῶν ἀγκυρῶν του καὶ ἔνδεκα όργυιας ἀλλούσιας. Ετοποθετήθη ἐφεδρική δύμηρα. (Άπρ. 15)

«ΜΙΝΤΡΙΚ II.» (λιβερ.): Αἱ ἐπισκευαὶ τοῦ εἰς Χόρτα συνεπληρώσθησαν ικανοποιητικά. Τὸ σκάφος ἐλασ πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀνέχωρες διά Χάμπτον ρόδος. (Άπρ. 12)

«ΝΑΥΣΙΚΑ» (λιβερ.): Κατοπλίον ἐκ Σαδόνας τοῦ εἰς Κουνσάν (τῆς Νοτ. Κορεατ.) προσράσθη εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ ἐν λόγῳ λιμένος. (Άπρ. 23)

«ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ» (λιβερ.): Ήν τὸ πλοῦτον τὸ πληρώματος ἐπισκευαὶ ψώδων ζημιῶν ἐπέριν την τρικυμία, ἐκριθή ικανοποιητική ὑπὸ τοῦ ὄμροδον ἐπιθεωρητοῦ, στὸν τὸ σκάφος προσήγαγεν εἰς Χονδούλον. Πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας παρεσκεῦσε καὶ τὸ πλοίον συνέχεις τὸ διά Ιαπωνίας τοῦ Σαζίδιον του. (Άπρ. 14)

«ΝΕΣΤΟΣ»: Κατευθυνόμενον ἐξ Ιαπωνίας εἰς Ιαπωνίας εἰς Μπουένος Αὔρες μὲ εἰδη ἐκ σιδηρού τοῦ κατελήφθη ὑπὸ σφροδοτάτης τρικυμίας εἰς θέσιν πλάτους 27—30 N. καὶ μηκούς 25—38 Δ. καὶ ἔχησε τὴν 23ην Απρίλιου βοησίαν. Τὸ σκάφος βαρύς κλινωνίσθησεν ὑπότετη μεταποτοίσιον τοῦ φορτίου του καὶ ἀπέτησεν ικανοκλίσιν, ἐν λόγῳ τῆς τρικυμίας διὰ δύο ημέρας παρεγκατάσθησεν τοῦ πλούτου τοῦ παραπλεύσαντος τῶν μιλλίων. Πολλῷ πλοίοι πλένουσαν εἰς βοησίαν του, περιορισθεῖσα νέωρισκαν τοῦ πλούτου τοῦ παλαίστος πρὸς τὸ κύματα φορτηγού καὶ ἔτοιμα να παράσχουν τοὺς βεθενίους των, ἵνα παριστάτο ονόματο σπαραλόδης τοῦ πληρώματος. Μετὰ διμερῶν τῶν κατούδων τοῦ, ἐλασ πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας. (Άπρ. 24—27)

«ΟΝΤΡΥ»: Κατευθυνόμενον ἐξ Βοστώνης εἰς Τσέστερ (Ρα.) παρέμενεν ἀκυρώντος 60 μιλίων ἀνοικτά τῆς Νέας Υόρκης, συνεπείς θρούσεως τοῦ εἰδικοφόρου σύνοντα. Τὸ σκάφος ἐρρυμελήητη εἰς Νέαν Υόρκην. (Άπρ. 22)

«ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ» (παναμ.): Κατοί τὸ ταξίδιον του ἐξ Ιαπωνίας εἰς Βρεταννική Κελσορίδιαν ὑπέστη ζημίας ἐκ τῆς τρικυμίας εἰς τὸ κατάστρωμά του. Ἐλέγματα τίνας ἐνέφανον ρογμάς, τημά του πρωμανίου ίστουν θρωύσθη καὶ τὸ καλύμπατο τῶν κατούδων έδαρθρον. Τὸ σκάφος ἔθασε τελικῶς εἰς τὸ Σημάττλ, ὅπου καὶ ἔδειπνεισθη διά την εἰσόρθωσην καὶ ἐπισκευάς. (Άπρ. 11—14)

«ΠΑΡΑΠΟΡΤΗ» (Κοσταρ.): Εκ Χουέλδας μὲ φορτίον μεταλλέωμάτος ἔφθασεν εἰς τὸν Αμέριραν μὲ ζημιῶν ἐκ τρικυμίας καὶ ἐλαφράς προσαράξεων. (Άπρ. 21)

«ΠΕΡΣΕΥΣ» (Κοσταρ.): Συνεπείδης βλάσης τοῦ λεβητός του παρέμεινεν ἀκυρώντος εἰς τὴν Ερυθράν Θάλασσαν. Ναυαγοσωστικὸν σπεύσαν εἰς τὴν βοησίαν τοῦ τόρρου πρεμιουλκοφόρου. (Άπρ. 18)

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C°. SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ. Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ήτις ἔχασφαλίζει πλέον ικανοποιητικὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἱ πλωταὶ δεξαμεναί, διὰ τὰ «λίμπερτος» ίδιως, διὰ τὰ όποιας εἰναι μεγύστης σημασίας.

TAXYTHS EKTELESEWOS ERGASION θνητού τόπου τοῦ Ατλαντικοῦ, λόγω εύνοικων συνθηκῶν κλίματος.

KOΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ θνητού παντὸς ἀλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ατλαντικοῦ, λόγω εύνοικων συνθηκῶν κλίματος.

ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING CO, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE, STANDARD OIL, GULFOIL καὶ αἱ μεγαλύτεραι Ἑλληνικαι καὶ Ἑλληνο-Αμερικανικαι ἐταιρίαι.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Βελτιωμένη πώς ή ναυλογορά κατά τό δεύτερον ήμισυ τοῦ "Απρίλιου. Όφειλετο κυρίως τοῦτο εἰς τὴν συνεχίσθεντα κυριότητα διὸ μεταφράσεις ἀμερικανικών γαιωνίθρων, εἰς τὴν ἐπαναληφθεῖν τῶν εἰς Ἀμερικής καὶ Καναδά φορτώσεων γεννημάτων καὶ εἰς τὴν ἐπανεμφάνισιν τῆς Αὐστρολίας εἰς τὴν ὄγοράν, ητὶς προσέδωκε κάποιον ὑγιεστέρων τόνων εἰς τοὺς τομεῖς τῆς "Από" Ἀνταρκτικῆς. Εύφορτότερα ἐπίτευχε νούντες ἐπεκτάσην διὰ τοὺς ἐκ Χάρμποτον ρόδδος γαιωνίθρων. Συνετείνεν εἰς τούτο ὡς στο
θεραπείας της οὐρανού δι' Ἀγγλίαν καὶ ἡ ἐνδολιθοείδεια δραστηρίας φορτώσεων δι-
τολικῶν λογαριασμῶν. Λήγοντας μόλιστα τοῦ μηνὸς ἑνεφανίσθη καὶ ἐλεύθερις ἔτοιμην
καὶ δι' ἔγγυς ἡμερομηνίας χωρητικότερος, γεγονός ὅπερ κατέθησε τοὺς πλοιοκτητοὺς
περισσότερον ἀπατητικούς καὶ προεκκενώντες νειν τινὰ τῶν ναυάλων ἀνατίμησιν. Ε-
πιληφθεῖσαν ὥπερ ἀπό Χάρμποτον ρόδδος (ἀπό ταξιδίωα) διὰ Ρόττερνταμ 49⁶, ἀλλὰ καὶ
503 διὰ Μάριον—Ιούνιον, δι' Αγγλίαν 53⁶ Μάριον, διὸ Δυτ. Ἰταλίαν 7.70 ἢνω
7.80 δολ., διὰ Βενετίαν 8.75 δολ. Ιούνιον, διὰ Ρίον 'Ιανείρου δολ. 7.80 καὶ
δι' Ἰσπανίαν δολ. 12.50, Μάριον—Ιούνιον καὶ 12 δι' Ἀγύστουστον. Από Μάριοπι διό
Σάντος δολ. 8.80, Μάριον. Διὰ πολλοπλού συνυγκτὴ ταξίδια (4 ἡνῶς 8) ἐπιληφθεῖσαν
46⁶ διὰ Κόντινεντ, ἐν συνεχείᾳ διὸ 49⁶ (βάσιν Ρόττερντα) διὰ φορτώσεων 'Ιου-
νίου—Οκτωβρίου, διὰ δὲ τὸν 'Αγγλιαν (δυτικῶν ἀκτῶν) 54⁶ καὶ μετά τὴν ἐμφα-
νισθεῖσαν ἐλεύθερην ἐπαρκείαν τοννῶν ἐπληρώθησαν καὶ 56⁶—διὰ τὸ πρώτων ταξίδιον,
με 55⁶—διὰ τὰ ἐπόμενα μὲν ἔνερψιν Ιούνιον.

με τοῦ) ταὶ οὐ πορεύεται μὲν εναργῶς Ιουνίου.

Βελτιωμένη καὶ ἡ θεσις τῶν γεννητάρων. Ἀπὸ "Αγίου Λαυρέντιου ἐπληρώνοντο ἀρχικῶς δι' Ἀγγελίαν 62) διὰ Μάτιον, ἐν συνεχείᾳ 65)"— καὶ περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς 72)— (μὲν οὐδενὶ τοιούτῳ) — ἔντος δὲ λίγων ημέρων. Παρεπετότο, οὐτὶ οὐδενὶ πριν περιπτωτικήν, ἐλλείψει ἐπαρκούς διαθεσίου τοννάς. Παρομοία ήτο καὶ οὐτὶ Κάποια περιπτωτικής, θόβους ἐπληρώνοντο καὶ Κοντίνεντο δολ. 9.25 ἐλεύθερος ἐφορτωτικῶν, ἐν συνεχείᾳ 9.50, Μάτιον καὶ περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς 9.70 διὰ Μάτιον — "Ιουνίου". Ἀπὸ Κάποια δι' Ἀγγελίαν 87) δι', δι' Ισραὴλ 12.75, Τεργεστήν 10.50, πλατά λήγοντος τοῦ Απρίλιου (ἐκπίσθιμος σκάφος διμίηπερτο) κατ' ἀποκοτῶν δολλ. 117.500, μὲν 2000 τ. ἐλεύθερος ἐφορτωτικῶν, Μάτιον. Διί Ιωνίων δολ. 14.50. Τοῦ Ἀμερικῆς πολαιοσιδήμων μὲν μικρότερον κινητόν. Ἐκ λιμενῶν Βορείου Ἀτλαντικού ἐπληρώνοντο δι' Ἀγγελίαν εἰς λίμπετρα δολ. 35.000 φιο καὶ δολ. Κοντίνεντον δολλ. 106.000 Μάτιον, ἀπὸ δὲ τῶν Νότιον Ἀτλαντικὸν διὰ Δυτ. "Ιταλίας 117.000 φιο, Μάτιον. Ἀπὸ Κάποια δι', Ιωνίων δολ. 155.000 φιο.

Μάιον. 'Από Κόλπους δι' Ιαπωνίαν δολλ. 155.000 φιο.
Ο Βόρειος Ειρηνικός μέ σχετικώς πολλή ρηγσαίον και μέ ναύλους υπόστητηριγμένους. Σιττρά δι' Ιαπωνίαν (περιφρίσμενη πάντας ζήτησης) επιλήραντο ή σταθερο τιμή την του δολλ. 11.75 διά Μάϊον — Ιουνίου και διά Φορμόριδων (εις άμερικανικό φρέγη) δολλ. 17.45. Διεύξειν και γενικό ειδή ολυμπίου θραύσθησαν ὥρκεται διαταγαί διά άμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βορείων του Χάτερρας) εις τα δολλ. 135.000 φιο εν σρχη και βραδύτερον εις τα 150.000 φιο, Μάϊον — Ιουνίου. Δι 'Αγγλιας 150.000 — φιο, Αύγουστου — Σεπτέμβριου, διά δι της Αύστροπλαινον δολλ. 180.000 φιο, Ιουνίου — Αύγουστον. Τα παλαιοισθέρν από Λας 'Αντζελες δι' Ιαπωνιαν δολλ. 125.000 — Αύγουστου — Σεπτέμβριου.

136.000 φιο, Αύγουστον καὶ 142.500 φιο, διὰ Μαΐου—Ιουνίου.
Αἱ ζάχαρες τῆς Κόνδης μὲν ὀφρέτην κίνησται, οὐφελούμενήν κυρίων εἰς τὴν ζήτησιν τοννᾶς ἐν Ρωσίᾳ πρὸς κάλυψιν τῆς μεταφόρας τῆς πρὸ τινῶν καιρῶν ἀγορασθεῖσης ποστόθητος. Ἐπληρώνυτο διὰ Μαύρην Θάλασσαν 135) — ἔως 140) —, ἀναλόγως μεγύεθους πλοίου καὶ χρόνου φορτίσεως. Δι' ἔτερους προσφορίους ἐπληρώνυτον τὴν Κόνδην διὰ Ρότερνταν 100) —, Μαΐον — Ιουνίου, διὰ Ἀγγλίαν 82/6 διὰ Σεπτέμβριον, διὰ Κολκούτων δολλ. 15.50 φιο, Ιουνίου καὶ διὰ Ιαπωνίαν δολλ. 18.75, Μαΐον. Τα βραχίλαιαν μεταλλεύματα μὲν συνήστησιν εἰς τὰ δόλλα. 5 φιο διὰ Ιαπωνία καὶ εἰς τὰ 67 (διὰ 68) διὰ Ἀγγλίαν, Ιουνίου — Ιούλιον. Τὸ Πλεῖτ ἦρεμον. Διὰ Ἀγγλίαν 90) — ἔως 92) 6, μὲν σποραδικήν ζήτησιν τοννᾶς. Διὰ Πολωνίαν (σιτηρά) ἐλειψίες ἴνδισφερτος. Αὔγουστος τοῦ Ἀπριλίου ἐκλείσθη ἔνα λίμπετρο ἀπό Ρότζιό διὰ Δυτικήν Ιταλίαν εἰς τὰ δολλ. 13.75, Μαΐον.

Οι πέραν του Σουεζίου τομείς, είς χαλδόρρητα, έξισταιε τών αύστραλιανών γεννημάτων, τών όποιωνή λήξησις δι' Ιαπωνίαν κυρίως — έδημουργήσεν εύνοικον τινού αντικτυπον διό την έργασιον και έκ των άλλων τομέων, ιδίᾳ δὲ διό τα μεταλλεύματα. Ποσόστις 60.000 στ. οι πτήσεις έπωληθη ίεις Ιαπωνίαν και σκάφη τινού έμπλησθησαν μεταξού 763 (1933) ήσας 776 δι' Ιουλίου — Αύγουστον, ένοψ φορητηγόν μετρίου μεγέθους έξηστολίστε δι' ομεσούν φόρτωσιν 8716. Δι' Αγγλίαν επονελθήθησαν αριστοί αι φορτωτείς, εις τά 951— δι' Ιούνιον. Από Βικτωρίανή ή Νέαν Νότ. Ουαλίδιαν δι' Αγγλίαν έκλεισθη σκάφος εις τά 125—, διά φόρτωσιν Φεβρουαρίου 1956. Τοννάς έξι άλλου έζητείτο έκ Μπουρμάς (όρυζαν) διά Μανιλλάων, άλλ' αι υποδεικνύουν υπό τών νουνιώτων τιμάι εκρίθησαν σύσυμφοροι άπο τούς πλοιοκτήτας. Η Βέριος Κίνη έπιστος έζητει προσφοράς διά φορτωτείς μικτών δημητριακών, νουνιώτες, δημάρ, δένη ηκουσθησαν. Τά μεταλλεύματα με σχετικήν κίνησιν. Από Καλκούταν δι' Ιαπωνίαν 88— φίο, Μάρτιον, μικρόν διό σκάφος διά Ριγιέκων έκλεισθη εις τά 846 σιο, Μάιον. Άπο Βορμπάν διό Νόρδερπον ρέιντς δολλ. 11,50, άπο δέ το Μουνισσανή διά Γεννίσιον 20— σιν Μάρτιον κριτ. Εις Αύγουστον 2014, Ιαπωνίαν

Μορυφούγα διός Γενέβων 75) — φίο, Μάιον και δι' «Αμέρισον 89), Ιωνίου. Η Μεσόγειος διός ή πρέμον κίνησιν. Επήρποντο διός μεταλλιώματα ἀπό Καζαμπλάγκον διός Ρόττερνταμ 29/3, «Αμέρισον 30) — «γκρός-τέρμη», εκ Μελίλλως διός Ρόττερνταμ 37/6, «γκρός-τέρμη», Μάιον, δι' «Ηνωμένων Πολιτειών δολλ. 4,50, Ιωνίουν. Έκ Μπόνας διός Μπριτσόλ Τσανέλ 36) — Μετέων, ἀπό Λά Γκουκέττ διός Νιούπορτ 32) 6 φίο, Μάιον και ἀπό Στράτων (μικρον σκάφος) διός Σλουσίκηλ 43/3, Μάιον. Η Μαύρη Θάλασσα με περισσότερα διαταγάγ, επλήρωθαν δέ εξ Οδησσού (προϊόντων ἐκ χαλκούς) δι'. Αργεντινή (εκ λιμπερτού) λίραι 40.000 κατ' ἀπό την πρώτην Μάιον και ἀπό Πότι (μεταλλιώματα) διός Βουλγαρίας 52—σιν και δι'. Ισταν-

πιαν 92) — (δύο λιτρίνας), Μάιον. Έκ Νεοβρασισκης (τοιμέντα) δι: Ινδονησίας
90) — φιο, Μάιον.

Ἐξ Ἀγγίας — Κονίνεται συνήμης ἐργασία. Από Ρόττερντον (γαιώνθρακες) διά Σαδόνων 22)3 και διά Σικελίων 26)6, Μάτιον. Εξ Ἀμβέρσών (τοιμέντα) διά Τουρκιών δελλ. 6.35 τόν. Απτίριον — Μάτιον και ἀπό Δάντσιγκ — Γύδνια η Στεττίνεν (τοιμέντα) διά δύο λιμένων Τουρκιών 52) — φίδι, Μάτιον.

Αι χρονοναυλώσεις

Τὰ ταίμ-τούρτερος μὲ κόπτως ευρυτέρων ζήτησιν. Διά 4 ἔως 12 μῆνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) ολοκλήρωσις σοφή την έτοις τοῦ 3.15 ἔως 25. κατὸ τόνον πλ. Δι ἐνούπερταλητικῶν ταξιδίου δολ. 3.60. Δια ταξιδίους ἐξ Εὐρώπης εἰς Ἀνατ. «Αφρική 2613». Δια ταξιδίους εἰς Ἀπω. «Ανατολής εἰς Ἀγγλίαν 28»—, μὲ ιπαναπαράδοσιν εἰς Ποντιανίαν.

Οι ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοιῶν

Αἱ μεταφοραὶ ὑγρῶν καυστίμων ἐν ὑποχωρήσει εἰς τὰ τῆς ἔργων καυστήρων. Χώρι ἢ μὲν ἀσθενὲς νόμιμοι ἐκλάνουσι ὄρετας διατασσόντες δια τοῦ ποτὸς ἢ διετήρησε μίαν προσφύσιν σταθερότητα τιμῶν. Δι' ὁκάρωντες πετρέλαιον ἐπιλήρωντο ἡ Καραϊδίκης Θαλάσσης δι' ἀμερικανικούς λιμένας Ἀτλαντικού 35% ἐπὶ διάτονος τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανικού νουσιαλογίου. Ἀπό Περσικοῦ Κόπου δι' Ἰταλίαν ἐπιλήρωσαν 52½% ἐλαστον τοῦ ἀμερικανικού νουσιαλογίου. Οἱ Ρώσοι καυστῶνται ἐκλειστον δυο η-τρια τάνκερς ἐκ Μαύρης Θαλάσσης δι' Ἀργεντινῆς εἰς τὸ 44%, ξενιάτον 49% — πρὸ μηνὸς. Διό συνεχὴ ταξίδια σοὶ καυστῶνται ἐπιδεικνύουσιν πετρόπετρον ἐνδισφέρον, ἐνώ σοὶ μεγάλαι ἀμερικανικαὶ ἑταῖροι πετρελαιῶν ἐζήτησον ἥδη προσφοράς δι' ἑταῖρος χρονοπαύσεως μεγάλων δεξμουμενοποιῶν (γύρω των 30.000 τόνων δ.π.ν.) διό ταξίδια Περσικοῦ Κόπου — Καλιφορνίας ἢ λιμένων Ἀτλαντικού, με ἔναρξην ἀπὸ τοῦ προσφέροντος Ὁκτωβρίου. Σκάφη νεότεκτα, γύρω των 20.000 τόνων (d.w.), δύνανται νό ξεσφαλίσουν πλευτεῖται ταιμ - τσερτέρ, γύρω του 211 — κατὰ τάνκους δ.

Η Πειραιϊκή γαυλανορά

Με ίκανάς διαταγάς διέρρευσε τό β'. 150ήμερον τού Ἀπριλίου, ἀλλὰ μὲ δίλιγην πραγματοποιηθείσαν ἔργασίαν, ἐλλείφει ἐπαρκούς διαθέσιμου Ἑλληνικοῦ τοννάς ἄφ' ἐνδός, ἀλλὰ καὶ λόγω τῶν δισκοτονῶν τοῦ Πάσχα γάρ ἄφ' ἔτέρου. Ἐξ Ἐλλάδος ἀκυκλοφόρησε περὶ τὴ τέλη τοῦ μηνὸς μία διαταγὴ διὰ Πειραιῶν (τσιμέντα) εἰς τὰ 65 — φίο, φόρτωσιν ἰουνιον. Διὰ Βαριτῆν ἐκλεισθή ἐκ Μήλου εἰς τὰ 60 — τὸ φορτηγὸν «Φλώρα Νομικοῦ» 3000 τ., διὰ Γκάρστον, φόρτωσιν Μάιον. Διὰ τσιμέντα ἐπίσης ὑπῆρχεν ἔργασία ἐκ Κωνσταντίνης διὰ Βασσάρον καὶ ἐζητεῖτο σκάφος 10.000 τ. εἰς τὰ 69 — καὶ ἐκ Πύργου 3500 τ. διὰ Νταμάν εἰς τὰ 75 —, Μάιον. Διὰ Συλείαν ἐκ Δουνάβεως διὰ Σμύρνην 35 — τό κ. μ., Μάιον. Ἐκ Μάκρης (μεταλλεύματα) ἐκυκλοφόρησε διαταγὴν διὰ Νορδηγίαν, Μάιον, μὲ ὑποδεικνύμενον ναῦλον 51)6. Ἐπίσης ρῶσοι ναυλωταὶ ὑπεδεικνύουν ναῦλον 6.000 λιρῶν κατ' ἀποκόπην διὰ τὴν μεταφορὰν 800 τ. φελοῦν ἐκ Λισσαβῶνος εἰς Οδησσόν. Ή διαταγὴ διὰ σιτηρᾶ ἀπὸ Ἰσπανίας δι' Ἐλλάδα, περὶ ἡς ἐγράφειν εἰς τὸ προγούμενον τεύχος μας, ἐκλεισθή παρὰ ξένου σκάφους εἰς μὴ γνωσθείσαν τιμῆν.

Ενευλόθισαν τά κάτωθι σκάφη μας: «'Αδαμαντία Κ.» έκ Χερσώνος 1250 τ. μεταλλευμάτων και «Φλώρινα» έκ Πότι 1500 τ. μεταλλευμάτων, άμφοτέρα διά Γένοβα 46) — φίο, όμεσος φόρτωσης, «Αγία Βαρβάρα» έξι 'Οδησσού 4300 τ. γαιανθράκων δι 'Αλεξανδρειαν 35) — α. φ. «Νίκολαος Α. Μαστραντόεα» έξι 'Οδησσού 3300 τ. άνθρακιτου δι' ένα λιμένα Δυτικής Ιταλίας 37) — φίο, φόρτωσις 1—5 Μαΐου, «Λιμεπερτάντ» (Κοσταρ.) έν Νοβοράσσικης 8000 τόν. γενικών ειδών διά Τζακάρταν 90), φόρτωσις 1—20 Ιουνίου. Ρώσσοι ναυλωταί έκλεισαν τό «Πίτα» έκ Κοστίν 2000 τόν. γενικών ειδών δι 'Οδησσόν, κατ' άποκοπήν λίρας 12.000, φόρτωσις Μάιον. Ενευλόθι έξι άλλου τό φορτηγόν «Κωνσταντίνος Η.» από Δάντιστγκ — Γδύνιαν 4200 τ. τοιμέντων διά Κων(πολιν) ή Μετσουν 52) — φίο φόρτωσης Μάιον.

Τὰ ναυλωθέντα φορτπυά μας

Ἐκ Βορείου Ἀνεμικῆς καὶ Καναδῶν

«ΧΕΛΓΚΑ» (γερμ.) ἀπό ἀμερικανικού λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι' Ἐλλάδος δολλ. 11.70, ἐλυθερών ἐκφραστικών, φόρτωσις 15—25 Ἀπρίλιον.
 «ΕΛΛΗΡΑ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ράδις 9500 τ. γατανθράκων διά Ριον Ισανίρον δολλ. 8, φόρτωσις 5—15 Μαΐου.
 «ΑΚΡΟΝ» (παναμ.) ἀπό Χάμπτον ράδις 9500 τ. γατανθράκων δι' Ἀμερέσαν Ἡ Ρόττερντον 48) (τρία συνεχεῖς τοξιδίων), ἔνορξη Μαϊον.
 «ΑΛΙΚΑ» ἀπό Χάμπτον ράδις 9500 τ. γατανθράκων διά Ρόττερντον 49) 6, μὲ

FIRST ESTABLISHED 1928
SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.
SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS' REPRESENTATIVES
PORT - SAID (Egypt)
Connections all over EGYPT

Head Office
30, Fouad 1st Avenue
Depots:
5, Tantah Street
30, Fouad Street

Branch Office
Rashed Street
Tel. 2012
Post - Telegraph - (Suez)

S. ELEFTERIU LTD

SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS

Address: COLON 1570

MARINE SERVICES :

Provisions
Deck & Eng. Stores
Fresh Water
Radar
Gyrocompass
Radio-Equip., etc.

Telephone: OFFICE 8 33 36 PRIVATE 41 39 05

Telephone: OFFICE 8.22.28 PRIVATE 41.29.05
Telex: 111-LENICA Montevideo. All codes used

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΔΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ

**EMITIZETT KAT. ALIMENTAT. RAY
TRADEMARKS L.L.C. MEMO NUMBER**

MONTEVIDEO (URUGUAY)

3000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—23 Μαΐου:

«ΗΙΡΕΥΣ» έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 8500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 62)6, φόρτωσις 18 'Απριλίου — 5 Μαΐου.

«ΜΥΚΗΝΑΙ» (λιβερ.) από αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9400 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π. διά δέματα) δι' 'Αμερέρσαν — Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ, κατ' άποκοπήν δολλ. 117.000 φίο, ένα λιμένα έκφόρτωσιν, φόρτωσις 20 — 30 'Απριλίου.

«ΔΕΛΦΟΙ», όφιστον «AKTION» (λιβερ.) από Νόρδερν πείντη 9500 τ. γεννημάτων διά Τεργέστην δολλ. 9.50, μέ 2000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—20 Μαΐου.

«ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ» (Κοσταρ.) από Χάμπτον ρόδης 11.500 τ. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ 49)—, φόρτωσις 15 Μαΐου—5 Ιουνίου.

«ΔΑΝ» (παναμ.) εν Μόρπιλ 9500 τ. γαιανθράκων διά Σάντος δολ. 8.80, φόρτωσις 20 Μαΐου — 5 Ιουνίου.

«ΑΝΤΩΝΥ» από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερέρσαν ή Ρόττερνταμ, όφιστον διά γερμανικούς λιμένας της Βορείου Θαλάσσης 49)6, έλευθέρων έκφορτωτικούς (τρία συνεχή τοξιδία), έναρξης 16—31 Μαΐου.

«ΤΑΡΣΙΑΝ» (σημ. αγγλική) από Νόρδερν πείντη 9400 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π. διά δέματα) δι' 'Αμερέρσαν — Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ, κατ' άποκοπήν δολλ. 105.000 φίο, όφιστον Τερένουζεν ή Γάνδην δολλ. 106.500, φόρτωσις 15 'Απριλίου — 15 Μαΐου.

«ΒΙΟΛΑΝΤΟΣ» (λιβερ.) από αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9600 τ. γεννημάτων ή και σόγια δι' 'Αμερέρσαν ή Ρόττερνταμ δολλ. 9.25, μέ 3000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσις 18—30 Μαΐου.

«ΒΙΟΛΑΝΤΟΣ» (β'. ταξίδιον) έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 9600 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερέρσαν ή Ρόττερνταμ δολλ. 8.35, έναν διά Νόρδερν πείντη 8.55, όφιστον από αμερικανικούς λιμένας Κόλπου διά Τεργέστην 12.25, από Νόρδερν διά Τεργέστην 11.55 και ον από 'Αγίου Λαυρεντίου διά Τεργέστην 11.35, μέ 2000 τ. έλευθέρων έκφόρτωτικος, φόρτωσις τέλη 'Ιουνίου — σάρχας 'Ιουλίου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Γενόβαν, Σαβόναν, Σπάτζιαν, Λιβρόνη ή Νεάπολιν δολλ. 7.70, φόρτωσις 20 Μαΐου—5 Ιουνίου.

«ΟΥΡΠΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ» (παναμ.) από Χόμπιτον ρόδης 7500 τ. γαιανθράκων διά Ρίου 'Ιανέρου δολλ. 7.50, φόρτωσις 10—25 Ιουνίου.

«ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ» από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Βέζερ 52)—, φόρτωσις 15—30 Μαΐου.

«ΣΙΓΚΝΕΤ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ 30)—, φόρτωσις 9—30 'Απριλίου.

«ΝΙΚΟΣ» (λιβερ.) από αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων διά Αγυδίνην ή Χούλλ 87)6, άμφοτέρους 90)—, φόρτωσις 5—15 Μαΐου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (ης έτ. 'Ορθοίν) από Σέδεν 'Αιλαντ 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Υδραινίτης ή 'Αμστερνταμ 34)6 φίο, έλευθερων έκφορτωτικών, φόρτωσις 1—30 Ιουνίου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερέρσαν ή Ρόττερνταμ 48)— (πέντε συνεχή τοξιδία), έναρξης Σεπτέμβριον.

«ΚΡΙΟΣ» από Χάμπτον ρόδης 5500 τ. γαιανθράκων διά Ζευπρόπούγκε 53)—, φόρτωσις 10—25 Μαΐου.

«ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδης 9600 τ. γαιανθράκων διά Γι-βρατόπ 58)6, μέ 1000 τ. έλευθέρων έκφορτωσιν, φόρτωσις 2—10 Μαΐου.

«AKTION» (λιβερ.) από αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερέρσαν ή Ρόττερνταμ δολλ. 9.50, μέ 3000 τ. έλευθερων έκφορτωσιν (δύο συνεχή τοξιδίο), έναρξης 15—31 Μαΐου.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» από αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τού Χότερερος) 9400 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π. διά δέματα) διά Δυτικήν 'Ιταλίαν, κατ' άποκοπήν δολλ. 117.000 φίο, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ» (σημ. αμερικ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Ολλανδίαν δολλ. 6.55 (τρία συνεχή τοξιδίο), έναρξης 'Ιουλίου.

«ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ» (λιβερ.) από αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 8500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερέρσαν ή Ρόττερνταμ δολλ. 9.70, έναν σόγια 9.95 φίοιν δι' 'Αμδυώργων 25 σύντης έξτρα, έλευθερων έκφορτωτικών (δύο συνεχή τοξιδία), φόρτωσις 20 Μαΐου έως 5 Ιουνίου.

«ΠΕΛΟΥ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερέρσαν ή Ρόττερνταμ 50)— (πέντε συνεχή τοξιδία), έναρξης 15 Ιουνίου.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 9700 τ. γαιανθράκων διά Βρέμην 51)6, μέ 2500 τ. έλευθερων έκφορτωσιν, φόρτωσις 18—28 Μαΐου.

«ΚΑΣΣΙΑΝ» (Κοσταρ.) από Χάμπτον ρόδης ή Βαλτιμόρην 9300 τ. γαιανθράκων διά Δυτικής ώτης 'Αγγλίας 56)6, όφιστον Μάντζεστερ 57)—, έναν Λονδίνων 58)—, έναν Ρόττερνταμ 51)—, μέ 2500 τόν. έλευθερων έκφορτωσιν, φόρτωσις 25 Μαΐου — 15 Ιουνίου.

«ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ» από αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διά Τεργέστην, κατ' άποκοπήν δολλ. 117.500 πο, φόρτωσις 4—20 Ιουνίου.

«ΕΝΤΩΝΙΟΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 9700 τ. γαιανθράκων διά Βρέμην 51)6, μέ 2500 τ. έλευθερων έκφορτωσιν, φόρτωσις 18—28 Μαΐου.

«ΚΑΣΣΙΑΝ» (Κοσταρ.) από Χάμπτον ρόδης ή Βαλτιμόρην 9300 τ. γαιανθράκων διά Δυτικής ώτης 'Αγγλίας 56)6, όφιστον Μάντζεστερ 57)—, έναν Λονδίνων 58)—, έναν Ρόττερνταμ 51)—, μέ 2500 τόν. έλευθερων έκφορτωσιν, φόρτωσις 25 Μαΐου — 15 Ιουνίου.

«ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ» (λιβερ.) έξι Βορείου Ειρηνικού 7500 τ. γεννημάτων δι' 'Ισπανίαν δολλ. 12, όφιστον κρήτην 12.50, φόρτωσις 20 Μαΐου—10 Ιουνίου.

«ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ» (β'. ταξίδιον) έξι Βορείου Ειρηνικού 7500 τ. γεννημάτων

δι' 'Ισπανίαν δολλ. 11.75, όφιστον κρήτην δολλ. 12, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΦΑΙΑΣ ΙΙ.» έξι Βρετανικής Κολομβίας 9500 τόν. ξυλείας και γενικών ειδών (499.000 κ. π. διά δέματα) δι' 'Ισπανίαν, δολλ. 135.000 φίο, κατ' άποκοπήν, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΑΟΥΡΩΡΑ» (όνδουρ.) έξι Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. ξυλείας και γενικών ειδών (499.000 κ. π. διά δέματα) διά Νόρδερν πείντη, κατ' άποκοπήν δολλ. 130.000 φίο, φόρτωσις 'Ιουνίου—'Ιουλίου.

«ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ» (λιβερ.) από Βρετανικής Κολομβίας 9500 τόν. ξυλείας και γενικών ειδών (499.000 κ. π. διά δέματα) διά Νόρδερν πείντη, κατ' άποκοπήν δολλ. 130.000 φίο, φόρτωσις 15—30 Ιουνίου.

«ΑΞΙΩΣ» έξι Βρετανικής Κολομβίας 9800 τ. ξυλείας και γενικών ειδών (499.000 κ. π. διά δέματα) διά Νόρδερν πείντη, κατ' άποκοπήν δολλ. 145.000 φίο, φόρτωσις Μάιον—'Ιουνίου.

«ΕΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡΑ» (λιβερ.) έξι Βρετανικής Κολομβίας 9800 τ. ξυλείας και γενικών ειδών (499.000 κ. π. διά δέματα) διά Νόρδερν πείντη, κατ' άποκοπήν δολλ. 145.000 φίο, φόρτωσις Μάιον—'Ιουνίου.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» από Λόδς 'Αντζελες 9400 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π. διά δέματα) δι' 'Ισπανίαν, κατ' άποκοπήν δολλ. 142.500 φίο, φόρτωσις 20 Μαΐου — 5 Ιουνίου.

«ΜΕΣΣΑΛΑΘΟΥΡΙ» (παναμ.) από Λόδς 'Αντζελες 9400 τ. ειδών έκ Χάλδων (475.000 κ. π. διά δέματα), δι' 'Αμερέρσαν — Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ, κατ' άποκοπήν δολλ. 161.000 φίο, φόρτωση Τεργέστην 162.500 φίο, φόρτωσις 20 Μαΐου — 5 Ιουνίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (λιβερ.) έξι Βρετανικής Κολομβίας 9700 τ. ξυλείας και γενικών ειδών (530.000 κ. π. διά δέματα) διά Νόρδερν πείντη, κατ' άποκοπήν δολ. 150.000 φίο, φόρτωσης 4—25 Ιουνίου.

«ΟΥΑΙΤ-ΣΤΑΡ» (λιβερ.) έξι Βρετανικής Κολομβίας 9800 τ. κρήτης δι' 'Αμερέρσαν ή Ρόττερνταμ δολλ. 14.50, μέ 3000 τόν. έλευθερων έκφορτωσιν, φόρτωσις 10 Ιουνίου.

*Εκ Νοτίου 'Αμερικής

«ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» από αμερικανικούς λιμένας Νοτίου 'Ατλαντικού 9400 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π. διά δέματα) δι' 'Αμερέρσαν — Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ, κατ' άποκοπήν δολλ. 107.000 φίο, φόρτωσης 5—20 Μαΐου.

«ΚΑΙΤΗ» (παναμ.) έξι Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αγγλίαν 67)6, φόρτωσης 15—31 Μαΐου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΩΡΙ» έξι Βικτωρίας ή Φιλαδέλφειαν διά Βολτιμόρη 5 φίο, φόρτωσης 23 Μαΐου — 15 Ιουνίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (παναμ.) έξι Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' έκθετοις λιμένας 'Αγγλίας 67)6, φόρτωσης 4 'Ιουνίου — 4 Ιουλίου.

«ΟΥΡΠΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ» (παναμ.) έξι Βικτωρίας ή Ρίου 'Ιανέρου 8500 τ. μεταλλευμάτων διά Βολτιμόρη ή Φιλαδέλφειαν δολλ. 5 φίο, φόρτωσης 25 Ιουλίου—5 Αγρυπούστου.

«ΜΑΡΙΑΛΕΝΑ» (Κοσταρ.) από Σάν Λαρέντζο, μέ συμπλήρωσιν είς Μπούνενος 'Αγριες 8700 τ. γεννημάτων διά Δυτικήν Ίταλίαν δολλ. 13.75, όφιστον διά δύο λιμένας 'Αδριατικής δολλ. 14.25, φόρτωσης 10—31 Μαΐου.

«ΕΛΛΕΣ» (Κοσταρ.) έξι 'Αμερέρσαν 3000 τ. τοιμέντων διά Μπατιρίμα δολλ. 6.35 φίο και στόσιντ, φόρτωσης 27 'Απριλίου — 5 Μαΐου.

«ΑΤΜΟΠΛΟΙΟ» (ελληνικόν) έξι 'Αμερέρσαν 3000 τ. ειδών εκ σδόμου και χάλυδος δι' 'Αλεξανδρείαν, Βαριτόνη ή Λαττάκιας 45)—, άμεσος φόρτωσης.

«ΜΑΕΝΤΑ» (Κοσταρ.) εχ 'Ηιππο Ηιντιψιγρα ή Δάντσιγκ—Γενύνιας η Στετίνεν 7300 τ. τοιμέντων είς σάκκους διά Κωνσταντινούπολιν, Σμύρνην ή Μερούν 52)— φίο, ένα λιμένα 54)6 δύο λιμένες, φόρτωσης 5—21 Μαΐου.

«ΔΑΝΔΑΝΠΡΙΣ» έπι Στετίνεν 3900 τ. τοιμέντων είς σάκκους διά Κωνσταντινούπολιν, Σμύρνην ή Μερούν 52)— φίο, ένα λιμένα 54)6 δύο λιμένες, φόρτωσης 5—23 Μαΐου.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (παναμ.) από Ή Ήστ Γκρήνουντες 2000 τ. κάκ διά Δανίαν 24)— φόρτωσης 15 Μαΐου — 15 Ιουνίου.

«Εκ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» από Στρατόνι 2000 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ 44)—, φόρτωσης 20—30 'Απριλίου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» (φορτηγόν) έξι 'Ιταίς 4000 τ. βαθίστων διά Λανδίνον 50)—, φόρτωσης 15 Μαΐου—5 Ιουνίου.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» έπι Πόρτ ντελ Μπράς ('Ισπανία) 2750 τ. άλατος δι' 'Αμπο (Φιλανδίας) 55)—, φίο, φόρτωσης 10—31 Μαΐου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» από Στρατόνι 3000 τ. μεταλλευμάτων διά Λουίσικλ 43)3, φόρτωσης Μάιον.

«Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ» έξι Οδησσού 10.000 τ. ειδών έκ χρ-

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE

WESTERLAAN 3

TEL: II3994-II3984-24510

Telegrams: DIOSKUROI

N. MAVROLEON

SHIPBROKERS & AGENTS

AMSTERDAM

DAMRAK 89

TEL: 40115

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Έμβασματα εις ΕΛΛΑΔΑ, ΚΥΠΡΟΝ και ΑΙΓΥΠΤΟΝ.—Ταχεία και άκριβης ύπηρεσία.—

Όκλασης, οίκονομικώτερος και άσφαλέστερος τρόπος είναι τὰ Σπέσιαλ Τσέκς.

Έχαργυρώνονται όπουδήποτε άνευ διατυπώσεων.

KENTRIKON KATASTHMA

960 Avenue of the Americas

at 35th Street, New York I

Telephone: Oxford 5-5400

Member Federal Deposit Insurance Corporation

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

139 William Street

NEW YORK 38 N.Y.

Rector 2-0900

λύσος διά Μπουένος "Άυρες κατ'" όποκοπήν λίρας 40.000, μὲ 750 τ. φόρτωσιν καὶ 750 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 15—25 Μαΐου, όφιν διά φόρτωσιν ἐξ "Οδησσού καὶ Χερσονήσου λίρας 40.500, μὲ φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Κοσταρίκας) ἐπί Πότι 6000 τ. μεταλλευμάτων διά Βουλγήνη 52)—φίο καὶ στόνευτ, φόρτωσις 14—27 Μαΐου.

"ΛΙΜΠΕΡΕ-ΙΤΩΡ" (Λιβερ.) ἐπί Πότι 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Φουζίκι καὶ Κομάτιος 89) ἐπί λιμένας 92)—δύο λιμένας, φόρτωσις 25 'Απριλίου — 13 Μαΐου. **ΠΑΝΑΜΑΙ-ΚΟΝ** (φορτηγόν) ἐπί Νοσποριστήκης 8200 τ. τοιμέντων εἰς σάκκους δι' "Ινδονησίαν 90)—φίο, βάσιν ἔνα λιμένα, φόρτωσις 1—20 Μαΐου.

"ΕΞ Αύστραλίας, Ινδιών καὶ Απων Ανατολής"

"ΤΖΟΥΛΙΑ" (Κοσταρ.) ἀπό Μαρμογκά 5600 τόν. μεταλλευμάτων διά Γένοβαν 75) — φίο, φόρτωσις 15 'Ιουνίου—15 'Ιουλίου.

"ΚΑΣΟΣ" ἐπί Βορδάνης 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν ρέιντς δολ. 11.50 φόρπ, μὲ δολ. 1.20 έκφρτωτικά, φόρτωσις ὄρχας 'Ιουνίου.

"ΕΚ παντοίων ἄλλων ὄγορων"

"ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ" (παναρ.) ἀπό Λορέντζο Μάρκες 9500 τ. μεταλλευμάτων διά λιμένα δυτικῆς ὁκτῆς τῶν "Ηνωμένων Πόλειτών δολ. 10.50, φόρτωσις 'Ιουλίου.

"ΕΛΛΗΝ" (οχ. θέτις) ἀπό Ἑναὶ δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούδας 7000 τ. ζυχάρεως διά Ρόττερνταμ 100)—, μὲ 1000 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 25 Μαΐου ἔως 10 'Ιουνίου.

"ΑΣΤΕΡΙΣ" ἐπόνετο 'Οργυτός 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν ρέιντς ἡ Κόλπον δολ. 3.70, φόρτωσις 'Απριλίου—Μαΐου.

"ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ" (παναρ.) ἐπί Κούδας 9500 τ. ζυχάρεως εἰς σάκκους δι' "Ιαπωνίαν δολ. 14.60 φίο, φόρτωσις 10 Μαΐου—22 'Ιουνίου.

"ΛΙΜΠΕΡΤΥ" (Λιβερ.) ἀπό Πέπλ 9200 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ—"Ερδεν ρέιντς 51) δολ. φόρτωσις 25 Μαΐου — 10 'Ιουνίου.

Αἱ χρονοναυλώσεις

"ΣΤΑΡ" (παναρ.) 10.800 τόνων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25 ἔως 26 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά 10 ἔως 12 μῆνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 3.14, παρόδοσις εἰς Ρόττερνταμ 'Απριλίου.

"ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΖΑ" (Λιβερ.) 10.800 τόνων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25 ἔως 26 τόν. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ δι' 11 ὑπερταλαντικών ταξίδιον, μέσω άμερικανικών λιμένων Κόλπου, δολ. 3.40, παρόδοσις εἰς Κόντινεντ, 'Απριλίου, ἐπανοπαράδοσις εἰς Μεσόγειον.

"ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ" 10.900 τόνων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 23—24 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά 4 ἔως 6 μῆνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 3.35, παρόδοσις εἰς Ρόττερνταμ 1—15 Μαΐου, ἐπανοπαράδοσις εἰς Ηγγλίαν—Κόντινεντ ή Μεσόγειον.

"ΕΒΕΡΕΣΤ" (Λιβερ.) 10.900 τόνων ί.ω. (478.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25 ἔως 26 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά 4 ἔως 6 μῆνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 3.25, παρόδοσις εἰς Λοιδίνον 20 — 30 'Απριλίου.

"ΜΑΙΡΗ Π." (Λιβερ.) 11.036 τόνων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 ἔως 10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 26 ἔως 28 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά 10 ἔως 12 μῆνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 3.15, παρόδοσις εἰς Νόρδερν ρέιντς 'Ιουλίου 1—15, ἐπανοπαράδοσις εἰς Κόλπουν ή Νόρδερν ρέιντς

"ΝΙΚΟΛΑΣ Κ." (σημ. ἀγγλική) 10.490 τόνων ί.ω. (494.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 ἔως 11 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 22 ἔως 24 τ. πετρελαίων), παρόδοσις εἰς Χούλλα 2—12 Μαΐου, ἐπανοπαράδοσις εἰς λιμένον "Ανατολικής Αφρικής.

"ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ" (Λιβερ.) 10.803 τόνων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 ἔως 10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 26 ἔως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά 9 ἔως 12 μῆνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 3.15, παρόδοσις εἰς Ηγγλίαν—Κόντινεντ 1—31 Μαΐου ἔως 31 'Ιουλίου.

"ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΖΑ" (Λιβερ.) 10.970 τόνων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 11 ἔως 11½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25 — 27 τόνων πετρελαίων), παρόδοσις εἰς λιμένα τοῦ Κόντινεντ 15—31 Μαΐου.

"ΚΑΜΠΑΝΟΣ" (παναρ.) 10.800 τόνων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 ἔως 10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25 ἔως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά 9 ἔως 12 μῆνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 3.60, παρόδοσις εἰς άμερικανικών λιμένων Κόλπου, Μάϊον.

"ΜΠΡΟΔΑΕΡ ΤΖΟΠΤΖ" (Λιβερ.) 10.950 τόνων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 ἔως 10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25 ἔως 27 τόν. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ δι' 7 ἔως 9 μῆνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 3.40, παρόδοσις εἰς Μασσαλίαν 23—31 Μαΐου, ἐπανοπαράδοσις εἰς Ηγγλίαν — Χόρην — 'Αρδουγόν ρέιντς.

Τὰ δεξαμενόπλοια

"ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ" (Λιβερ.) ἐπί λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν ρέιντς 30 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 22 'Απριλίου.

"ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤ" (Λιβερ.) ἐπί λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 20 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Μ.Ο.Τ., φόρτωσις 20—30 'Απριλίου.

"ΖΙΝ" (Λιβερ.) ἐπί λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν ρέιντς 35 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 17 'Απριλίου.

"ΑΙΟΛΟΣ" (Λιβερ.) ἀπό Ταμπίκο 15.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν ρέιντς 37½ % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 25 'Απριλίου.

"ΛΕΩΝΙΔΑΣ" (Λιβερ.) ἐπί λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 19.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν ρέιντς 35 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 25 'Απριλίου.

"ΕΔΡΙΑΣ" (Λιβερ.) ἐπί λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 20.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν ρέιντς 35 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου (δύο συνεχὴ ταξίδια), έναρξης 13 Μαΐου.

"ΑΔΡΙΑΣ" (Λιβερ.) ἐπί λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 20.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν ρέιντς 35 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου (δύο συνεχὴ ταξίδια), έναρξης 6 Μαΐου.

"ΝΤΑΡΝΙΑ" (Λιβερ.) 18.000 τόνων ί.ω. τάιμ-τσάρτερ διά συνεχὴ ταξίδιο μεταφοράς πετρελαιοειδῶν μέχρι τέλους 'Ιουνίου, 35 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, έναρξης 25 'Απριλίου.

"ΤΙΝΙ" (Λιβερ.) 18.000 τόνων ί.ω. τάιμ-τσάρτερ διά συνεχὴ ταξίδιο μεταφοράς πετρελαιοειδῶν μέχρι τέλους 'Ιουνίου, 35 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, έναρξης 10 Μαΐου.

"ΧΡΙΣΤΙΝΑ" (Λιβερ.) 18.000 τόνων ί.ω. τάιμ-τσάρτερ διά συνεχὴ ταξίδιο μεταφοράς πετρελαιοειδῶν μέχρι τέλους 'Ιουνίου, 35 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, έναρξης 29 'Απριλίου.

"ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ" (παναρ.) 18.000 τόνων ί.ω. τάιμ-τσάρτερ διά συνεχὴ ταξίδιο μεταφοράς πετρελαιοειδῶν μέχρι τέλους 'Ιουνίου, 35 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, έναρξης 26 'Απριλίου.

"ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ" (Λιβερ.) ἐπί λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 20.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Μπουένος "Άυρες 35 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 26 'Απριλίου.

"ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ" ἐπί τέτον (β' ταξίδιον) ἐπί λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 20.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Μπουένος "Άυρες 35 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 25 'Απριλίου.

"ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣΑ" (Λιβερ.) ἐπί λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 25.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν ρέιντς 35 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 23 Μαΐου.

"ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ" (παναρ.): ἀπό λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν ρέιντς 35 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 25 Μαΐου.

"ΙΝΤΑΣΤΡΙΑΣ" (παναρ.) ἀπό λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 11.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν ρέιντς 35 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 3 Μαΐου.

"ΟΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΞ" (Λιβερ.) ἀπό άμερικανικούς λιμένους Κόλπου 20.000 τ. γκαζοίνης διά Μπουένος "Άυρες 17½ % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 10 Μαΐου.

"ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙ-Μ" (Λιβερ.) ἀπό λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 25.000 τ. γκαζοίνης διά Μπουένος "Άυρες 25 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 20 Μαΐου.

"ΝΑΖΙΟΝΑΛ ΧΟΠ" (Λιβερ.) ἐπί Κούδους 10.000 τ. μελάνσης διά Λός "Αντέλες δολ. 2.60, φόρτωσις 20 'Απριλίου.

"ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΠΟΝΕΣ" (Λιβερ.) ἐπί λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 19.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν ρέιντς 35 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 14 Μαΐου.

"ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ" (Λιβερ.) ἐπί λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν ρέιντς 30 % ἐπί έλαττον τῶν άμερικανισῶν ναυλολογίου διά τό ο'. ταξίδιον καὶ 35 % δι' έτερα δύο ἐν συνεχείᾳ, έναρξης 3 Μαΐου καὶ λήξις 17 Μαΐου.

"ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ" (Λιβερ.) ἐπί λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν ρέιντς 30 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου διά τό ο'. ταξίδιον καὶ 35 % δι' έτερα δύο ἐν συνεχείᾳ, έναρξης 27 'Απριλίου.

"ΤΑΜΠΟΓΚΑ" (Λιβερ.) ἐπί λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ, φύον διό νήσους "Ατλαντικού" ή διά Νότιον "Αρεπίκη" 25 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, μὲ ώψιον ἀπό λίμενας Καραϊβικής Θαλάσσης διά Νόρδερν ρέιντς 30 % (δύο συνεχὴ ταξίδια), έναρξης 17 Μαΐου.

"ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ" (Λιβερ.) ἐπί λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν ρέιντς 30 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου διά τό ο'. ταξίδιον καὶ 35 % δι' έτερα δύο ἐν συνεχείᾳ, έναρξης 27 'Απριλίου.

"ΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ" 15.000 τόνων ί.ω. τάιμ-τσάρτερ διό δύοδικα μῆνας (παγκόσμιοι μεταφοραί πετρελαιοειδῶν) 25 % ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικού ναυλολογίου, έναρξης ὄρχας 'Ιουνίου.

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ :

ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ" & "ΟΛΥΜΠΟΣ"

TELEGRAMS: LOUCAS-JEDDAH

Cable Address:

INTERSHIP*

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

Main Office and Warehouse:

1869 POWELL STREET

AIAS AX. KOZOMPOULIDIS

*

VANCOUVER 6, B.C., CANADA

Telephones:
Day: HASTings 9327
Night: FAirmont 2002

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ πλοῖα

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δεξ.)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	άνεχ. Πειραιά 26 'Απρ. διὰ Κωνσταντζαν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ., Σιγάλας	04	2453	έφθ. Πειραιά 18 'Απρ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	διῆλθε Παναμάν 17 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λών»	54	8450	εἰς Σόντερλαντ, υπὸ συμπλήρωσιν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΤΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 'Απρ. 1953
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εἰς μεταφοράς 'Αρούμπας — Μαρακάϊμπο
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	διῆλθε Κων.) πολὺ 24 'Απρ. διὰ Κουβέιτ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X'' πατέρας	43	7239	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 22 'Απρ. διὰ Νότ. Αφρικήν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Δ. Κοτσάπης	20	8444	διῆλθε Σουέζ 18 'Απρ. διὰ Τζέδδαν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	'Αρ. 'Αναστασάτος	18	2858	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	έφθ. Ριό Γκράντε 24 'Απρ. (διὰ Βηρυττόν)
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	'Ελλ. Γραμμή N. 'Αμερ.	53	3575	έφθ. Κέπιτ Τάουν 21 'Απρ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Άδ. Λιδανοῦ» A.E.	44	7176	άνεχ. 'Αμβούργον 24 'Απρ. διὰ Νάρδικ
ΑΚΤΗ	Στρατῆς 'Ανδρεάδης	44	7257	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	άδ. Τσουρινάκη	20	1114	εἰς θέσιν 24 B. καὶ 51 Δ. 'Απρ. 7 διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	«Θεοφανώ» A.E.	43	7234	άνεχ. Λονδίνον 23 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Δδ. Λιβανοῦ» A.E.	43	7229	άνεχ. 'Αμβούργον 24 'Απρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΑΛΙΚΗ	'Απ. Πεζᾶς	44	7212	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 'Απρ.
ΑΛΙΚΗ Π.	Α. Λούζης	43	7176	άνεχ. Βομβάνη 24 'Απρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
ΑΜΕΡΙΚΗ	Λαμπός & Πατέρας	42	7177	διῆλθε Παναμάν 23 'Απρ. διὰ Πουστάν
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζᾶς	44	7257	έφθ. Μπούνεον 2 'Απρ. καὶ Ροζάριο 25
ΑΝΙΑ	N. Κονδύλη	42	7191	διῆλθε Τζιμπούτι 5 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	«Λιβανοῦ» A.E.	43	7176	ἀργεὶ 'Αμπελάκι ἀπὸ 16 Μαΐου 1954
ΑΞΙΟΣ	«Νιάρχος» A.E.	14	4046	άνεχ. Λός 'Αντζελες 9 'Απρ. διὰ Πουστάν
ΑΝΤΙΟΠΗ (δεξ.)	Λαμπός & Πατέρας	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 23 'Απρ. δι' Αδριατικήν
ΑΝΤΩΝΗΣ	A. & G. Κυρτάτας κλπ.	29	6022	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ. 1954
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Έλληνικὸν Δημόσιον	18	5532	έφθ. Ριόν 'Ιανέιρον 4 'Απρ.
ΑΡΓΩ	«Λιβανοῦ» A.E.	41	7460	άνεχ. Φουζίκη 7 'Απρ. διὰ Βαγκούνερ, έφθ. 24
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άνεχ. Φάλμουθ 24 'Απρ. διὰ Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΡΤΕΜΙΣ	Μάρκος Νομικός	52	13415	διῆλθε Γιβραλτάρ 13 'Απρ. διὰ Τσάρλεστων
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	«Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Παραμαρίμπο 22 'Απρ. διὰ Μπατόν Ρούζ
ΑΣΤΕΡΙΣ	Γ. Μ. Λιδωνός	43	7227	εἰς ταξίδιον Πειραιῶς—Τζέδδας
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Χρ. Μαυράκης	43	2400	έφθ. Βασιλικὸν Μπατί 22 'Απρ.
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Ελίξη»	44	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
ΑΥΡΑ	'Εθ. Γραμ. 'Ελ.—'Αμερ.	27	20563	εἰς Τζέδδαν 20 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	N. Πούπαλος καὶ Σία	11	1881	ΕΒΥΘΙΣΘ ΕΙΣ Σόλντη, κατόπιν συγκρούσεως, 26 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	«Ελληνική» A.E.	38	1894	διῆλθε Τζιμπούτι 19 'Απρ. διὰ Πουστάν
ΒΕΛΓΙΟΝ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Πειραιᾶ 22 'Απρ. 'Ιαπωνίαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	«Ελληνική» A.E.	44	1923	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 16 Μαΐου 1954
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. Γ. Νικολάου	22	3843	άνεχ. Λός 'Αντζελες 9 'Απρ. διὰ Πουστάν
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	«Ελληνική» A. E.	45	1918	έφθ. Βέρα Κρούζ 22 'Απρ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	'Αδ. Γράτσου	44	7176	ΠΡΟΣΗΜΑΓΜΕΝΟΝ εἰς Βόρ. Ισπανίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	έφθ. Λάρνακα 21 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Λουκᾶς Γ. Μάτσας	22	902	άνεχ. Αμβούργον 16 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΓΕΩΡΓ. ΜΑΤΣΑΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	εἰς Πειραιᾶ 30 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΟΡΑΣ	'Αδ. 'Ανδρεάδην	43	7233	άνεχ. Αμβούργον 16 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Γ. Αρκουλῆς	42	486	εἰς Πειραιᾶ 30 'Απρ.
ΓΚΡΑΣΧΟΛΑΜ (ψυγείον)	Στ. Νιάρχος	54	20992	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 19 'Απρ. διὰ Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	N. Παπαδάτος	18	1176	εἰς Πειραιᾶ 30 'Απρ.
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Βοστώνη 18 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙΙ.	'Αλεξάτος — Δούκας	23	1634	εἰς Πειραιᾶ 28 'Απρ.
ΔΑΝΑΗ	'Αδ. Συνδινοῦ	24	2740	διῆλθε Χερδούργον 25 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	Yiοι Δ. 'Ιγγλεσην	18	5275	έφθ. Σίενταμ 14 'Απρ. καὶ Γδύνιαν 27
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Π. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	έφθ. Ιμιγχαμ 22 'Απρ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	έτ. Βεργυτῆν	44	7232	άνεχ. Καμαΐσι 22 'Απρ. διὰ Βαγκούνερ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	Π. & B. Πανταλέων	43	7229	εἰς Σάφαν 27 'Απρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Διαι. Πατέρας	55	6500	εἰς Σάουθ Σήλδης, υπὸ συμπλήρωσιν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	'Αδ. Πατέρας	43	7232	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΔΙΡΦΥΣ	έτ. Δ. Συνδινοῦ	20	1603	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 31 Δεκ. 1952
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	Yiοι Δ. 'Ιγγλεσην	37	4839	άνεχ. Μουρόπαν 14 'Απρ. διὰ Καμαΐσι
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	Π. Β. Πανταλέων	43	7256	άνεχ. Πουάν Πίτρ 23 'Απρ. διὰ Ντεμεράρα, έφθ. 25
ΕΒΡΟΣ	Διαι. Πατέρας	55	6500	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 16 'Απρ. διὰ Λάδσεντ
ΕΙΡΗΝΗΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	'Αδ. Πατέρας	43	7232	έφθ. Σίενταμ 14 'Απρ. καὶ Γδύνιαν 27
ΕΛΕΝΗ Δ.	έτ. «Γ. Εμπειρίκος»	44	7253	έφθ. Σάουθ Σήλδης, υπὸ συμπλήρωσιν
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	«Αλκυόνη» A.E.	38	5548	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 19 'Απρ. διὰ Πουστάν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	άνεχ. Λίβερπούλ 15 'Απρ. διὰ Κούβαν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαρίσιον — Πρίντεζη	21	1549	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διὰ Δουγκέρκην
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	'Αδ. Μαζαράκη	22	3553	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 16 'Απρ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άνεχ. Κάρδιφ 15 'Απρ., 'Αλγέριον 23 διὰ Θεσσαλονίκην
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» A.E.	36	6281	διῆλθε Σουέζ 17 'Απρ. δι' Απω Ανατολήν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	Κουλουκουντῆς	44	7207	άνεχ. Τσάρλεστων 22 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην, έφθ. 24
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	Δ. Σταθάτος & Σία	20	1603	άνεχ. Τσάρλεστων 13 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	Κουμαρίσιον — Πρίντεζη	37	4839	έφθ. Πειραιᾶ 20 'Απρ. (εἴτα Κωνσταντινούπολιν)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	21	1549	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 'Απρ. διὰ Νεάπολιν
ΕΠΛΙΣ	«Επίδαιρος» A.E.	19	1492	εἰς Τζέδδαν 20 'Απρ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	έτ. «Επίδαιρος» A.E.	43	7253	εἰς Φιλιππίνας νήσους 8 'Απρ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρεπ. — Σταθάτος	44	7198	άνεχ. Τάμπαν 23 'Απρ. διὰ Σάν Χουάν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδίω Σιγάλας	21	2369	διῆλθε Σουέζ 22 'Απρ. διὰ Ντώρμπαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» A.E.	43	7194	έφθ. Εορέκα 18 'Απρ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Yiοι Πέτρου Γουλανδρῆ	43	7244	άνεχ. Λάιττη Πέντρο 19 'Απρ. διὰ Μπατόν Ρούζ
ΕΥΘΑΛΙΑ	'Αδ. Γουλανδρῆ	18	3553	διῆλθε Φαγιάλ 14 'Απρ. διὰ Θιουντάν Τρουθίλλο
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7250	έφθ. Κοσσέρι 14 'Απρ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Αδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	διῆλθε Λός 'Αντζελες 21 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 'Απρ. καὶ Χαβάναν 25
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7257	άνεχ. Οζάκαν 24 'Απρ. διὰ Βαγκούνερ
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. 'Κάσσος» A.E.	44	7198	διῆλθε Σουέζ 23 'Απρ. διὰ Καράτσι
ΙΑΚΩΒΟΣ	«Θεοφανώ» A.E.	37	4815	ἀργεὶ Πόρτ Σαΐδ ἀπὸ ἔτῶν
ΙΓΟΡ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	άνεχ. 'Αιμούργον 15 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	'Απ. Πεζᾶς	43	7207	έφθ. Μαζουλιπατάμ 23 'Απρ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	υἱών Δ. 'Ιγγλεσην	42	7035	εἰς μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	'Αδ. Γουλανδρῆ	44	10441	έφθ. Γιουκάσο 11 'Απρ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Αθηνᾶς» κλπ.	43	7255	έφθ. Πειραιᾶ 21 'Απρ. (δι' Ισπανίαν)
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	I. & 'Αδ. K. X'' πατέρας	13	1877	εἰς Κολούμπια Ρίβερ 10 'Απρ. (διὰ Καλκούτταν)
ΚΑΠΤΑΝΙ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	43	7229	άνεχ. Πόρτλαυτ (Οο.) ἀπὸ 29 Μαρτ. διὰ Βομβάνη
ΚΑΣΣΟΣ	Αδ. Κουλουκουντῆς	39	5215	άνεχ. Τρίνινταν 16 'Απρ. διὰ Μόρπιλ, έφθ. 24
ΚΑΣΤΩΡ	«Κάσσος» A.E.	45	7260	έφθ. Καρθαγένην 24 'Απρ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	'Αδ. Γράτσου	43	10448	

ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδη	44	7224	άνεχ. Κόρπους Κρίστι 19 'Απρ. διὰ Λίβερπουλ εἰς Ριτζέκαν 20 'Απρ.
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7253	διήλθε Μόλι 12 'Απρ. δι' Ιντσόν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	άνεχ. Σουάν 18 'Απρ. δι' Αγ. Λαυρέντιον
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλι. Ζηρή	24	4693	άνεχ. Τρίνινταν 15 'Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν, ἔθ. 24
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	ἔφθ. Λουδίνον 26 'Απρ.
ΚΥΠΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	20	6416	διήλθε Πόστ Σαιδ 25 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	11	7537	ἔφθ. Ρόττερνταμ 21 'Απρ. καὶ Αμέρισαν 23
ΚΥΜΑ	γ' Άδ. Λιδανούς Α.Ε.	43	7244	άνεχ. Λαυδίνον 19 'Απρ. διὰ Βίλμιγκτων
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	Άδ. Κ. Πατέρας	43	7223	άνεχ. Τάμπαν 22 'Απρ. διὰ Στεττίνον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	έφθ. Κατάνην 20 'Απρ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. 'Απόδιακος	45	7176	ἔφθ. Οδησσόν 9 'Απρ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	Άδ. Λώς	43	965	ἔφθ. Νουέβιτας 16 'Απρ.
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αλεξάτος — Δούκας	25	7176	διήλθε Πούντας Αρένας 21 'Απρ. διὰ Βαλπαρασίαν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	4573	ἔφθ. Σουέζ 24 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	1535	άνεχ. Λίβερπουλ 23 'Απρ. διὰ Βενετίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	22	7176	άνεχ. Νέαν Όρλεανην 16 'Απρ. διὰ Πόρτ Σαιδ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μίχαλινός» Α.Ε.	43	7229	άνεχ. Νέαγ. Πειραιά 30 'Απρ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. & Μ. Νομικός	43	1075	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ
ΛΟΥΛΑ	Δ. Κοτσάπης κλπ.	43	1075	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 20 'Απρ. διὰ Σαβόναν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 25 'Απρ. διὰ Δυρράχιον
ΜΑΙΩΤΙΣ	'Άδ. Συνοδινού	19	3911	εἰς Πουέρτα Ορντάζ 20 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Τεργέστων 20 'Απρ. διὰ Βασιλικὸ Μπαΐν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	άνεχ. Χαβάνναν 24 'Απρ. διὰ Καρντένας
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρής	21	6784	ἔφθ. Κιέλον 24 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	'Άδ. Λώς	43	7244	άνεχ. Βιζαγκαπτατάμ 19 'Απρ. διὰ Παλεμπάγκ
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7187	ἔφθ. Νουέβιτας 9 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. Χούλι 25 'Απρ. διὰ Μόμπιλ
ΜΑΡΙΑΜ	«Ελρικός» Α. Ε.	44	7258	εἰς Πειραιά ἀπὸ 31 Μαρτ., ἐπισκευὴ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ματζέλια»	20	6546	διήλθε Κιέλον 28 Φεβρ., ἐπισκευὴ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	11577	ἔφθ. Αρούμπαν 19 'Απρ.
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	ἔφθ. Κωνστάντζαν 11 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ Η. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	διήλθε Σουέζ 21 'Απρ. δι' Οζάκαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Ηλίος»	44	7254	άνεχ. Ρουέν 8 'Απρ. διὰ Ντεμεράρα, ἔθ. 24
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	N. Νικολέρης	16	2081	ἄργει Πειραιά ἀπὸ 31 Μαρτ., ἐπισκευὴ
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	διήλθε Γιβραλτάρ 28 Φεβρ., διὰ Βρέμην
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρής	24	1435	άργει Πειραιά ἀπὸ 10 Ιαν. 1954
ΜΙΧΑΗΑ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7260	άνεχ. Νέαν Όρλεανην 9 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιος	44	7176	άνεχ. Λίβερπουλ 9 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις, ἔθ. 25
ΜΥΚΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή N. Αμερ.	34	2709	άνεχ. Γένοβαν 23 'Απρ. διὰ Μοντεβίδεο
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπ»	43	7176	άνεχ. Μόμπιλ 19 'Απρ. διὰ Ντεμεράρα
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	'Ιω. Καρράς	44	7247	ἔφθ. Τσάρλεστων 12 'Απρ. (διὰ Νέαν Υόρκην)
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	'Άδ. Γουλανδρή	22	16991	έφθ. Νέαν Υόρκην 24 'Απρ.
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7230	εἰς θέσιν 27 Ν. καὶ 25 Δ., 'Απρ. 25 δι' Αργεντινήν
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7231	διήλθε Θέουταν 17 'Απρ. δι' Εμδεν
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	άνεχ. Λιθεωπούλ 7 'Απρ. διὰ Χάλιφας
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σία	43	7176	ἔφθ. Γδυνιαν 12 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Βατικώτης	11	1459	εἰς ταξίδια Ελλάδος — Τεργέστης
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Άδ. Σιτινά	43	7254	ἔφθ. Κωνστάντζαν 15 'Απρ.
ΝΙΚ. ΚΑΙ·ΡΗΣ	E. Κουλουκ. — I. Κάτρης	43	7254	ἔφθ. Τεργέστην 22 'Απρ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.	έτ. «Μιχαλίδης» Α.Ε.	42	7167	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 22 'Απρ. διὰ Λάδσεντ
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	διήλθε Πειραιά 22 'Απρ. διὰ Μίδδλεσμπρο
ΟΛΓΑ	'Εμπορ. — Εφοπλιστική	44	7176	διήλθε Αδεν 21 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΟΝΤΡΥ	Γ. Γράτσος	45	7176	άνεχ. Νέαν Υόρκην 21 'Απρ. καὶ Φιλαδέλφειαν 26
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Kων. B. Σκαρδέλης	43	7235	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 16 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΡΟΣ ΚΥΛΑΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούς	17	3704	άνεχ. Χουέλθαν 16 'Απρ. διὰ Χάιφαν
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	ἔφθ. Πειραιά 14 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΠΑΝΑΓΙΑ	'Αλεξάτος — Δούκας	21	1001	ἔφθ. Καβάλλαν 27 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Καραδίας	43	7258	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 16 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	'Ιω. Γ. Π. Λιδανός	43	7176	ἔφθ. Βασόραν 18 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7256	άνεχ. Εύδεν 17 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εμπλοια»	45	7240	διήλθεν Αγιον Βικέντιον 24 'Απρ. δι' Αργεντινήν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	K. Π. Λαιμός	20	5194	εἰς Πειραιά 30 'Απρ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάνης	20	1337	διήλθε Ντόνερ 22 'Απρ. δι' Αμβούργον, ἔθ. 24
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Σπάττηλ 13 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνια» Α.Ε.	43	7253	άνεχ. Σαβάναν 21 'Απρ. διὰ Κούβαν
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	'Ιω. M. Νικοφόρος	24	5026	άνεχ. Ρόττερνταν 24 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	διήλθε Σουέζ 18 'Απρ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III. (τάνκ.)	M. Νομικός	43	10448	ἔφθ. Χάμπτον ρόδις 23 'Απρ.
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	Yioi P. Γουλανδρή	44	7176	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 23 'Απρ.
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	έτ. «Αθηνά»	44	7207	ἔφθ. Βασόραν 18 'Απρ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	S.τρ. Ανδρεάδης	43	10193	άνεχ. Εύδεν 17 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	διήλθεν Αγιον Βικέντιον 24 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΠΟΠΗ	Βαγιάννης & Σία	16	1765	διήλθε Σαβάναν 21 'Απρ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)	Μαν. Κουλουκουντῆς	54	16500	ἔφθ. Κωνστάντζαν 21 'Απρ. διὰ Πειραιά 26 εἰς Αμερικήν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	Yioi Σιγάλα	25	1412	άνεχ. Κουβέιτ 12 'Απρ. διὰ Βασόραν
ΡΙΤΑ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	ἔφθ. Βίλμιγκτων 22 'Απρ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑ·Ι·ΟΝΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	ἔφθ. Αιμέρσαν 18 'Απρ.
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Τρανσπετρόλ»	18	5563	άνεχ. έξ Ελευσίνος 13 'Απρ. (διαταγάς)
ΡΩΜΥΛΙΑ	έτ. «Ελμές»	18	1593	εἰς γραμμήν Αιγαίουπου—Πειραιώς—Μασσαλίας
ΣΑΜΟΣ	Yioi Δ. Ιγγλέση	43	7177	άνεχ. Χούλι 23 'Απρ. διὰ Νταγκάν, ἔθ. 24
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Yiow Σιγάλα	43	7176	ἔφθ. Χούλι 23 'Απρ. διὰ Βρέμην
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	A. Πρίτεζης	28	1660	άνεχ. Πειραιά 24 'Απρ. διὰ Ρωσίαν
ΣΟΥΖΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Νικ. Παπαδάτος	22	2201	άνεχ. Χούλι 23 'Απρ. διὰ Βρέμην
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7224	ἔφθ. Βαρκελώνην 20 'Απρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	διήλθε Παναμάν 17 'Απρ. διὰ Γιανδάτα
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	Δ. Βλασσόπουλος	43	7244	άνεχ. Κούβαν 7 'Απρ. διὰ Ρωσίαν
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7231	άργει Βατιμύρδην ἀπὸ 16 Φεβρ., ζημίαι
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία I. Χανδρή	43	10448	εἰς μεταφοράς Αρούμπας — Μαρακάμπιτο
ΤΡΙΤΩΝ	'Άδ. Γράτσοι	44	7250	διήλθε Παναμάν 18 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΥΔΡΑΙΟΣ II.	Κλήρ. 'Άθ. Κουλούρα	30	4557	ἔφθ. Βέρα Κρούλ 16 'Απρ.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	άνεχ. Αιμέρσαν 22 'Απρ. διὰ Βηρυττόν
ΦΛΩΡΙΝΑ	K. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άνεχ. Σουέζ 19 'Απρ. (διαταγάς)
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταθιλοπάτης	27	757	έφθ. Λευσσόν 20 'Απρ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	44	7256	άνεχ. Περσικόν 23 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	X. Χατζηπατέρας	44	7239	έφθ. Φιλαδέλφειαν 18 'Απρ. καὶ Βαλτιωτόν 22
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7256	άνεχ. Βαγκούνερ 21 'Απρ. διὰ Πρόβιντενς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	'Απ. Πεζᾶς	55	6200	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 17 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΨΑΡΑ	Αναστασίου Φαφαλίδης	45	7255	έφθ. Κοϊλοτάμ 8 'Απρ.

Τὰ ύπὸ ξένας σημαίας

ΑΒΑΝΣ		21	3271	διῆλθε Πειραιά 22 'Απρ. διὰ Μεσόγειον
ΑΓΑΘΩΝ		44	7158	ἔφθ. Βίλμιγκτων 21 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοστ.)		21	1173	διῆλθε Κων(ο) πολιν 25 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		17	1288	ἔφθ. Κότκα 18 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		10	1471	άργει 'Άμπελάκι από ἔτους
ΑΓΚΕΛΑ (Κοστ.)		25	2310	ἔφθ. Οδησσὸν 21 'Απρ.
ΑΔΑΜΑΣ		43	7265	διῆλθε Κων(ο) πολιν 25 'Απρ. διὰ Πόρτ Σουδάν
ΑΖΙΑΝ		43	7223	ἔφθ. Βρέμην 25 'Απρ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβερ.)		43	7238	διῆλθε Παναμάν 15 'Απρ. διὰ Καβασάκι
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ		43	7224	ἔφθ. Ροζάριο 23 'Απρ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		43	7239	διῆλθεν "Αγιοι Βικέντιον 23 'Απρ. διὰ Πολωνίαν
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)		53	13752	ἀνεχ. "Αμυμόνια Μπαΐν 12 'Απρ. διὰ Σάντος, ἔφθ. 24
ΑΖΟΥΕΡΟ		44	7176	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 'Απρ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)		20	5227	ἀνεχ. Λίβερπούλ 16 'Απρ. διὰ Μπόνου
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)		44	7161	εἰς θέσιν 35 B. καὶ 15 Δ., 'Απρ. 24 διὰ Πλέιτ
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)		54	18784	ἀνεχ. Ούμπι Σαΐδ 10 'Απρ. δι' "Αγιον Φραγκίσκον
ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.)		44	7242	ἀνεχ. Λός "Αντζέλες 14 'Απρ. διὰ Γκουαγιακίλη
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)		29	3958	διῆλθε Σουέζ 24 'Απρ. διὰ Γένοβαν
ΑΙΑΣ		29	5218	ἀνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 18 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΙΑΣ (Κοσταρ.)		22	1057	"Ιδε: «ΑΙΟΛΟΣ», ως μετωνυμάσθη
ΑΙΓΕΥΣ (λιβερ.)		42	7242	ἀνεχ. Βαλπαραΐσον 24 'Απρ. διὰ Περουβίαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.		43	7176	ἔφθ. Εϊδουμάσθ 20 'Απρ.
ΑΙΜΙΛΙΑ (λιβερ.)		44	7259	ἔφθ. Περουβίαν 18 'Απρ.
ΑΙΟΛΟΣ (λιβ. δεξ.)		43	10459	ἔφθ. Μανιλαν 21 'Απρ. καὶ ἀνεχ. 22
ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.)		22	1057	ἔφθ. Κωνστάντζαν 18 'Απρ.
ΑΙΤΣΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ		44	7286	εἰς θέσιν 30 B. καὶ 27 Δ., 'Απρ. 20 δι' 'Οδησσὸν
ΑΙΝΟΣ		44	1935	ἀνεχ. Σαντιέγκο 21 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΙΝΟΣ (λιβερ.)		20	3610	ἔφθ. Πειραιά 16 'Απρ.
ΑΙΤΝΑ (λιβερ.)		43	7218	ἀνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 14 'Απρ. διὰ Νέαν Σκωτίαν
ΑΚΟΥ·ΤΑΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.)		45	10648	ἀνεχ. Γένοβαν 21 'Απρ. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΚΡΙΤΑΣ (λιβερ.)		42	7025	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)		44	7158	ἀνεχ. Γκάρστον 16 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ		28	5133	διῆλθε Ντόρερ 23 'Απρ. διὰ Γδυνιαν
ΑΚΤΙΟΝ (λιβερ.)		43	7213	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διὰ Γκάλθεστων
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)		25	2323	ἀνεχ. Σουάν 20 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ, ἔφθ. 23
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)		18	5599	αργεῖ Φάλιμου ἀπό 16 'Απρ. 1953
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)		53	7409	ἀνεχ. Λός "Αντζέλες 19 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΛΙΚΗΣ (λιβερ.)		42	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 'Απρ. διὰ Λίβερπούλ
ΑΛΙΚΙΜΟΣ		43	7176	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΛΚΥΩΝ (λιβερ.)		44	7163	ἀνεχ. Κέπιτ Τάουν 10 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΛΛΥ (λιβερ.)		12	3962	αργεῖ Ρόττερνταμ ἀπό 29 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑ		44	7195	ἀνεχ. Παραμαρίμπο 21 'Απρ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΑΛΦΕΥΣ (λιβ. δεξ.)		43	7221	ἔφθ. Αμπερνταμ 15 'Απρ.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)		18	8703	ἔφθ. Οδησσόδον 25 'Απρ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ		45	7201	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 22 'Απρ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβερ.)		44	7144	ἀνεχ. Νέαν Ύόρκην 20 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιβερ.)		43	7306	ἔφθ. Σιένταμ 14 'Απρ., μετατροπή
ΑΝΑΣ (λιβερ.)		55	6462	ἀνεχ. Λίβερπούλ 14 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.		29	4913	εἰς Μπουένος "Αὔρες ἀπό 25 Μαρτ.
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιβερ. δεξαμ.)		43	7208	εἰς Καρθαγένην 20 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ (λιβερ.)		43	7229	διῆλθε Βερμούδας 17 'Απρ. διὰ Κρίστομπαλ, ἔφθ. 25
ΑΝΔΡΟΣ Α···Λ···Λ···NT (δεξ.)		53	18736	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 23 'Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)		53	17800	ἀνεχ. Βουτώνην 25 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)		53	18713	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 4 'Απρ. διὰ Κουνταμάτσου
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)		53	17800	ἀνεχ. Πόλταντ (Με.) 17 'Απρ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)		53	18735	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 'Απρ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (λιβ.)		54	6112	ἀνεχ. Νέαν Ύόρκην 8 'Απρ. διὰ Ριτζέκαν
ΑΝΝΑ		21	4358	ἔφθ. Νεκοτάσια 23 'Απρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ		45	7149	ἔφθ. "Αυδέρσαν 17 'Απρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.		44	7258	διῆλθε Ντακάρ 8 'Απρ. διὰ Κέπιτ Τάουν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.		44	7070	ἀνεχ. Ρότη Ρίδερς 13 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.		08	1763	ἔφθ. Βραΐλαν 24 'Απρ.
ΑΝΤΡΕ		43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 'Απρ. διὰ Κούναν
ΑΝΤΩΝY		44	7126	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. δι' "Εμδεν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιβερ.)		43	7244	ἔφθ. Ρόττερνταμ 23 'Απρ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (δυνδουρ.)		44	7176	ἔφθ. Λός "Αντζέλες 19 'Απρ.
ΑΡΕΤΗ Σ.		28	5061	ἀνεχ. Γδυνιαν 22 'Απρ. δι' 'Αργεντινήν
ΑΡΕΤΗ		20	3330	ἔφθ. Νέαταντζαν 19 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)		43	7191	ἔφθ. Αμδέρσαν ἀπό 15 Αύγ. 1953
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ., δυνδουρ.)		38	10277	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 21 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		43	7244	αργεῖ Αυστράτιμ ἀπό 29 Σεπτ. 1953
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)		40	10224	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 22 'Απρ. δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΑΡΙΩΝ (λιβερ.)		42	7212	διῆλθε Ντακάρ 19 'Απρ. δι' 'Εύρωπην
ΑΡΙΩΝ		19	5672	διῆλθε (Κων) πολιν 23 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΡΙΩΝ (Κοστ.)		28	1707	ἔφθ. Γαλάτης 18 'Απρ.
ΑΡΗΣ (Κοστ.)		22	1498	διῆλθε Μάλταν 22 'Απρ. διὰ Τρίπολιν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)		53	18288	διῆλθε Τζιμπούτι 15 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΜΑΡ (λιβερ.)		43	7273	ἔφθ. Τζιμπούτι 25 'Απρ.
ΑΡΟΖΑ		43	7246	ἔφθ. Γιοκογάμαν 24 'Απρ.
ΑΡΣΕΝΑ		43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 'Απρ. διὰ Λομπίτο
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιβερ.)		45	7255	ἀνεχ. Παραμαρίμπο 21 'Απρ. διὰ Μόμπιτλ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)		43	7288	ἔφθ. Βατιμόρη 12 'Απρ.
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιβερ.)		43	7288	ἀνεχ. Μπέλφαστ 19 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ		44	7157	εἰς θέσιν 24 B. καὶ 60 Δ., 'Απρ. 20 δι' 'Αμδέρσαν
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβερ.)		44	7161	διῆλθε Λάς Πάλμας 16 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛΑ (Κοσταρ.)		43	7247	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 15 'Απρ. διὰ Γδυνιαν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		28	4809	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΣΠΡΕ·ΙΤΟΡ (λιβερ.)		44	7210	διῆλθε Τζιμπούτι 15 'Απρ. διὰ Χιλήν
ΑΣΤΡΩΝ		42	7176	διῆλθε Μοντεβίδεο 20 'Απρ. διὰ Γδυνιαν
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)		25	4853	διῆλθε Πειραιά 14 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (ἐπιβαρ.)		22	5856	διῆλθε Πειραιά 21 'Απρ. διὰ Λάδσεντ
ΑΤΤΙΚΗ		43	7247	ἀνεχ. Κέπιτ Τάουν 15 'Απρ. διὰ Πειραιάν
ΑΤΤΙΚΟΣ (λιβερ. δεξ.)		44	10702	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 23 'Απρ. διὰ Πολωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)		54	11815	ἀνεχ. Νέαν Ύόρκην 18 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)		54	11307	ἀνεχ. Νέαν Ύόρκην 17 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ		43	7176	ἀνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 22 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ		43	7176	ἔφθ. Κάρδιπ 19 'Απρ. καὶ Γκάρστον 27
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. λιβ.)		49	17094	ἀνεχ. Πειραιάκον Κόλπον 22 'Απρ. διὰ Λάδσεντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.)		49	7310	ἀνεχ. Κέπιτ Τάουν 15 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	64	9833	άνεχ. Θέσυταν 13 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιβ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	10800	άνεχ. Ρόττευταν 16 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις, έφθ. 25
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 18 'Απρ. διά Λίβερπουλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7176	άνεχ. Γιαδάτα 20 'Απρ. διά Νταγκάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	13200	διήλθες Σουέζ 15 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον, έφθ. 23
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	11322	άργει Γένοβαν ἀπό 18 Φεβρ. 'Επισκευή ζημιών
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	11248	διήλθες Σουέζ 17 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	11248	άνεχ. Κόρωπον 14 'Απρ. διά Καραϊβικήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12696	άνεχ. Μοντεβίδεο 8 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12712	διήλθες Πόρτ Σαιδ 22 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7200	άνεχ. Γιαδάτα 21 'Απρ. διά Χιροχάτα, έφθ. 22
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	52	10930	άνεχ. Κιουρασάο 10 'Απρ. διά Γκροτον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	50	8679	άνεχ. Κρίστομπαλ 13 'Απρ. διά Τρίνινταντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Πόρτ Έλιζαμπετ 16 'Απρ. (είτα Ντάρμπαν)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	48	10928	άνεχ. Κιουρασάο 17 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	10908	άνεχ. Σάντος 18 'Απρ. διά Τρίνινταντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Κέιτ Τάουν 23 'Απρ. δι' 'Αργεντινήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 28 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα	45	7160	έφθ. Κολόμπο 24 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 24 'Απρ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέσα	42	7236	διήλθες Σουέζ 25 'Απρ. διά Βομβάνη
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άρκτούρους	27	5006	εἰς Σάο Λιούζ, ἀπό 20 Μαρτ., ζημιάι
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βολάζος	44	7198	διήλθες Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Βενετίαν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)	έτ. «Αΐλας	42	7010	διήλθες Παναμάν 18 'Απρ. (διαταγάς)
ΒΑΛΕΝΣΙΑ (παν.)	έτ. «Νουέβα Βαλένσια	44	7274	έφθ. Βοστώνη 22 'Απρ.
ΒΑΛΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Μπιλέντα	43	7229	άνεχ. Λιβερτόπουλ 20 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνας	44	7176	διήλθες Κιουρασάο 19 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΒΑΡΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Βαπτόρες	43	7180	άνεχ. Ντεμεράρα 21 'Απρ. διά Πόρτ "Αλφρέντ
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο	43	7067	άνεχ. Γάνδην 23 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΣΑΟΥΔ Α'	(άραβ.)	43	7067	έργει 'Αμβούργουν ἀπό 1 Νοεμ., έναυλώθη
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βίστα	64	10900	εἰς θέσιν 22 Β. και 63 Δ., 'Απρ. 20 διά Ρόττερνταμ
ΒΕΛΛΑ	έτ. «Γκράντες	20	2770	άνεχ. Μορμουγκάο 26 'Απρ. διά Γένοβαν
ΒΕΝΕΡΕ·Ι·ΤΩΡ (λιβερ.)	έτ. «Οσεάνικα	43	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 21 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΒΕΝΟΥΣ (δινδουρ.)	έτ. «Γκόλπιτς	20	7631	άνεχ. Σεπτούν 23 'Απρ. διά Χονολουλού
ΒΙΒΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Βιδάλετς	21	6872	έφθ. Δάνταγκι 19 'Απρ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρτσομάντες	52	11362	άνεχ. Ρίο Γκράντε 19 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβερ.)	έτ. «Ινσούλαρς	44	7159	έφθ. Λονδίνου 26 'Απρ.
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Γκουαμπίτο	40	8122	άνεχ. Χαδάνων 18 'Απρ. διά Χάρμπτορ "Αίλαντ
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 21 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΓΑ·Υ·ΕΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Θήσατρ»	43	7304	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 'Απρ. διά Χαδάνων
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούντα	43	7156	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 'Απρ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	άνεχ. Βαγκούνερ 22 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιβερ.)	έτ. «Σέντραλ	45	7253	έφθ. Πόρτ Έλεργκλαντ 23 'Απρ.
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιβερ.)	έτ. «Ράτλαντ»	44	7251	άνεχ. Αμδέρσαν 22 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Μιρσαμάρη	18	5265	διήλθες Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Νιούπορτ, έφθ. 24
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια	27	5586	έφθ. Πειραιών 27 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόβιος	51	5739	διήλθες Κολόμπο 21 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μερίντιαν	19	5405	έφθ. Χούλλ 15 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ "Οίλα»	54	18790	διήλθεν "Άδεν 21 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	έτ. Λύρα	55	11000	εἰς Τάιν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκόετας	43	7273	άνεχ. Γιουκάρο 24 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Άρκουλ	22	1871	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 14 'Απρ. διά Χάιφαν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο	43	7166	έφθ. Βαγκούνερ 9 'Απρ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόποτς	43	7207	άνεχ. Κοίλαστον 13 'Απρ. διά Σάύρβιλλ
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μπάχιας Σαλίνας»	42	7303	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 11 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιβερ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 12 'Ιουλ. 1954
ΓΚΑΣ. Μ. (δινδουρ.)	έτ. «Νηρέυς	30	9097	έργει Νέαν 'Υόρκην ἀπό 10 Μαρτ., ζημιάι
ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ (δεξ.)	έτ. «Οβερσού Τάνκερ	43	10448	έργει Πλαμώνιαν ἀπό 12 'Ιουλ. 1954
ΓΚΛΑΝΤΙΕ·Ι·ΤΩΡ	έτ. «Πάλμαρα	43	7263	έφθ. Ρόττερνταμ 26 'Απρ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Μίντ 'Ατλαντικ»	43	7248	έφθ. Γένοβαν 3 'Απρ.
ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	έτ. «Καρρέτο	44	7247	διήλθε Φλώρινης 17 'Απρ. δι' 'Οζάκαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής	52	20321	διήλθε Νιούρεραν 22 'Απρ. δι' 'Ηστχαμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής	54	27812	διήλθε Πόρτ Σαιδ 26 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής	54	20430	διήλθε Σουέζ 23 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ·ΙΝΤΑΝΣ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής	55	20430	εἰς Κιέλον, ὑπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής	55	22000	διήλθε Πόρτ Σαιδ 24 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής	53	20600	έφθ. Πέριον 17 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ·Ι·Σ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής	54	20431	διήλθε Πίραλτάρ 25 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής	52	20536	εἰς Αμδέρσαν, ὑπό άνασυγκόλλησιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής	52	20125	διήλθε Πίραλτάρ 20 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής	49	17738	διήλθε Πίραλτάρ 25 'Απρ. διά Σπέτζιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής	49	10892	διήλθε Σουέζ 21 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΣΖΑΤΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ιντερμάριν	54	20355	διήλθε Πόρτ Σαιδ 18 'Απρ., διά Περσίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ. δ.)	έτ. «Ιντερμάριν	54	20355	άνεχ. Πόρτ Αλμπέρι 22 'Απρ. διά Λονδίνου
ΔΑΦΝΗ (λιβ.)	έτ. «Τρανσιτεσάνικα	54	5985	έφθ. "Άδεν 14 'Απρ.
ΔΕΛΦΙΝ (λιβ.)	έτ. «Χίαν	45	7359	έφθ. Αμδέρσαν 24 'Απρ.
ΔΕΛΦΟΙ (λιβερ.)	έτ. «Ρίο Αντού	45	7252	εἰς θέσιν 35 Β. και 38 Δ., 'Απρ. 18 διά Γένοβαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόποτς	44	7192	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 16 'Απρ. διά Βαρκελώνην
ΔΕΣΠΟ	έτ. «Εστερπεντζα	44	7207	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 23 'Απρ. διά Χαδάνων
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Στεννιές	20	4992	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά Χάρηρην
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχιας Σαλίνας»	43	7260	έφθ. Χονολουλού 21 'Απρ.
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς	54	6042	άνεχ. Λονδίνου 23 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβερ.)	έτ. «ουρέποτούσιντα	43	7131	εἰς θέσιν 20 Β. και 73 Δ., 'Απρ. 26 διά Βαλτιμόρην
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Σάνι 'Εμπλιο»	44	7249	άνεχ. Λός "Αντζελες 19 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΕΒΗΛΙΖ (λιβ.)	έτ. «Ρίο Καρίμπατα	44	7210	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 'Απρ. διά Λίβερπουλ
ΕΒΗΜΑΡ (λιβ.)	έτ. «Σάνι 'Αλμπέρτο»	45	7252	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Απρ. διά Πειραιών
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ. «Σήκρεστ»	44	7253	διήλθε Μοντεβίδεο 21 'Απρ. δι' "Αγ. Βικέντιον
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά Γουόρκιγκτων
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4991	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 16 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πουέρτο Λιμπερτάντα	44	7331	άνεχ. Γιουκάρο 18 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην, έφθ. 25
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλεντ Τάνκερ	43	7218	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 24 'Απρ. δι' Αμδέρσαν, έφθ. 24
ΕΛΛΗΝ (Κοσταρ.)	έτ. «ΟΞΙλίαρα»	30	4123	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 'Απρ. διά Λίβερπουλ
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ελλήσποντος»	44	7225	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Απρ. διά Ημεδενών
ΕΛΑΜΙΡΑ (λιβερ.)	έτ. «Μορέλιος»	43	7284	άνεχ. Μονρόβια 22 'Απρ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΕΛΠΙΣ (λιβ.)	έτ. «Καζούσταμιλ»	44	7229	έφθ. Λίβερπουλ 1 'Απρ.
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΩΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα	43	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 4 'Απρ. διά Τουρκίαν
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζουλα	42	7058	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 'Απρ. διά Βαγκούνερ
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	διήλθε Σουέταν 22 'Απρ. διά Νοβαρωσίσκην
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)	έτ. «Λατσιφέρους»	43	7264	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Απρ.
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγγυος»	41	7122	άνεχ. Χούλλ 24 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΩΡ (λιβ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ	44	7240	έφθ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 21 'Απρ. (διά Ν. 'Αφρικήν)

ΕΝΤΥ (λιθερ.)	έτ. «Εντυ»	26	3320	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ. καὶ 'Αμβούργον 25 άνεκ. Ράς Τανούρα 23 'Απρ. διὰ Γιάμπτο
ΕΝΩΣΙΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ενωσις»	12	2171	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 22 'Απρ.
ΕΠΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Αλβαρές»	44	7176	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 17 'Απρ. διὰ Κολομβίαν άργει Σπετζιαν ἀπὸ 19 Αύγ. 1955
ΕΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Πέντεγκραλ»	44	7255	άνεκ. Ρόττερνταμ 21 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην διῆλθε Σουὲ 25 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Σουντατάλιτικα»	22	7766	έφθ. Φιλαδέλφειαν 17 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	42	7009	άνεκ. Ράς Τανούρα 21 'Απρ. διὰ Σάντος
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ 'Οίλ»	54	18736	έφθ. Μπουάρα 16 'Απρ. (διὰ Ρόττερνταμ)
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γόλφο Ντεζεάντο»	44	7210	έφθ. Γένοβαν 20 'Απρ.
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθερ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	ένεκ. Χάμπτον ρόδις 22 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 19 'Απρ. καὶ Νέαν 'Ορλεάνην 22
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Μαλάγιας	45	7176	άνεκ. Καυτάνα 16 'Απρ. διὰ Τρίνινταν εἰς θέσιν 9 N. καὶ 63 A., 'Απρ. 10 δι' Ιαπωνίαν
ΕΦΦΗ (λιθερ.)	έτ. «Εμαλάγιας	43	7194	άνεκ. Αρούπιταν 24 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην έφθ. Τραπεζούντα 1 'Απρ.
ZAN	έτ. «Ορινόκος»	44	7165	διῆλθε Τρίνινταν 21 'Απρ. διὰ Πόρτ. 'Άλφρεντ άνεκ. Χάμπτον ρόδις 24 'Απρ. διὰ Χάδρην
ΖΕΟ Γ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βεσπούκιο»	33	10641	άνεκ. Τάιν 23 'Απρ. διὰ Μόντρεαλ
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	άνεκ. Λάγκος 24 'Απρ. διὰ Βρέμην
ΖΙΝΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεν Κρός»	52	12556	διῆλθε Παναμάν 25 'Απρ. διὰ Σάν Χουάν διῆλθε Ντόρε 25 'Απρ. διὰ Καναδάν
ZOZIAN (Κοστ.)	Κ. 'Ατυχίδης	20	7638	έφθ. Γκουαντανάμο Μπαΐν 16 'Απρ.
ΗΙΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 16 'Απρ. διὰ Χάμπτον έπιλθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7161	άνεκ. Αρούπιταν 16 'Απρ. διὰ Μόντρεαλ άνεκ. Τάιν 23 'Απρ. διὰ Μόντρεαλ
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	43	7252	άνεκ. Λάγκος 24 'Απρ. διὰ Βρέμην
ΘΕΟ (Κοστ.)	έτ. «Αϊλα Μιτέλλω»	28	2407	διῆλθε Παναμάν 25 'Απρ. διὰ Σάν Χουάν διῆλθε Ντόρε 25 'Απρ. διὰ Καναδάν
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	έφθ. Γκουαντανάμο Μπαΐν 16 'Απρ.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρως	45	7151	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 16 'Απρ. δι' 'Αγκώνα έπιλθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρη Μπή»	42	6997	άργει Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 29 'Ιουν. 1953
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Μοντεζόυμας»	43	7131	έφθ. 'Αρούπιταν 16 'Απρ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7218	άνεκ. Μόντρεαλ 23 'Απρ. διὰ Τζαμάϊκαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάκ Πέρλας»	28	5068	άνεκ. Μόντρεαλ 20 'Απρ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7185	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 16 'Απρ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Απόστολος Παύλος»	24	3658	έφθ. Αρούπιταν 12 'Απρ. καὶ Ρόττερνταμ 25
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρες»	28	7350	άνεκ. Σάντος 21 'Απρ. διὰ Λάς Πιέντρας έπιλθε Τρίνινταν 24 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνιας»	35	8072	άργει Μασσαλίαν 26 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΗΤΕΡΗ	έτ. «Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 16 'Απρ. διὰ Χάμπτον έφθ. Αρούπιταν 16 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ. Κ.»	53	13554	άνεκ. Μόντρεαλ 20 'Απρ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 16 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	44	7198	έφθ. Αμβέρσαν 12 'Απρ. καὶ Ρόττερνταμ 25
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13490	άνεκ. Σάντος 21 'Απρ. διὰ Λάς Πιέντρας εἰς Μασσαλίαν 26 'Απρ.
ΙΟΝΙΟΝ (Λιθανού)	Τυρογαλᾶς—Ζαμπάζας	15	1255	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ μηνῶν
ΙΡΙΣ (Κοσταρ.)	Κωτταρόπουλος	20	909	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 19 'Απρ. διὰ Ρίον 'Ιανέτρον
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	έφθ. Κάρδιφ 9 'Απρ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιθερ.)	έτ. «Τορέχα»	21	2506	άργει Σέλμπορν ἀπὸ 14 Σεπτ. 1953
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Άριόνα»	22	8432	διῆλθε Τρίνινταν 22 'Απρ. διὰ Μπατόν Ρούζ
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκούπια»	43	7257	άνεκ. Κεμπέκ 20 'Απρ. διὰ Φάλμουθ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	έφθ. Μερσίναν 9 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουντεφιονίδι»	24	5185	έφθ. Λονδίνον 21 'Απρ. καὶ Σάουθεντ 24
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	Ν. I. Νομικός	07	1075	άνεκ. Αμπαντάν 16 'Απρ. δι' Ιατλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	19	5173	εἰς θέσιν 51 B. καὶ 14 Δ., 'Απρ. 15 διὰ Μόντρεαλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ» (Κοσταρ.)	έτ. «Λουνίδι»	20	6157	έφθ. Χάμπτον ρόδις 13 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπη»	54	8799	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 19 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπη»	53	8005	άνεκ. Αιμπλάκι ἀπὸ 10 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Γιούνιον»	22	1048	άνεκ. Περούδιαν 21 'Απρ. δι' Οδησσὸν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5354	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 24 'Απρ. διὰ Λάδσεντ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τράμπη»	55	9100	άνεκ. Αιμπούργον 13 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΚΑΠΤΑΙΓΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Τροίς»	42	7018	έφθ. Μόζι 23 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιθερ.)	έτ. «Άντόρ»	43	7129	έφθ. Φιλαδέλφειαν 14 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΡΑΣ (λιθερ.)	έτ. «Άλταιμίρα»	45	7211	έφθ. Μαρμούγκασ 18 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΚΗΣ	έτ. «Γουρόπτα»	44	7124	έφθ. Μαρακάϊπο 25 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8872	εἰς Μαρακάϊπο 25 'Απρ.
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιθ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άνεκ. Γιοκοχάμαν 21 'Απρ. διὰ Βαγκούνερ
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7132	έφθ. Μίδδλεσμπρο 25 'Απρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	έτ. «Ρίπα»	20	1618	έφθ. Κωνστάντζαν 7 'Απρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	άνεκ. Γιοκοχάμαν 15 'Απρ. διὰ Βαγκούνερ
ΚΑΛΗ	έτ. «Μάριν»	43	7166	άνεκ. Αιμπούργον 14 'Απρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Πανμάρ»	43	7246	διῆλθε Πούλο Μπούκον 20 'Απρ. διὰ Μπουένος Αὔρες
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Καρνάσιον»	44	7281	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 19 Φεβρ., ζημίαι. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Σάν Μίτερνάντο»	45	7255	άνεκ. Μόντρι 1 'Απρ. (διασταγάς)
ΚΑΤΙΝΑ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	13	2000	εἰς Κέλον ἀπὸ 27 Μαρτ., ἐπισκεψὴ
ΚΕ·Ι·Π ΜΑΟΥΝΤ (λ. δ.)	έτ. «Τρανσοτεσάνικα»	29	8218	άνεκ. Σάντος 15 'Απρ. δι' Αρούπιταν
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λαστίμπειαν»	44	7281	άνεκ. Νάρβικ 18 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιθ.)	έτ. «Οτσεάνικα»	43	7283	έφθ. Ιργουελλ 25 'Απρ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 21 'Ιουν. 1952
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Κάνοπους»	41	7579	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 24 'Απρ.
ΚΙΣΜΕΤ II (όνδουρ.)	έτ. «Ίοκαρ»	42	2865	άνεκ. Αιμπενόρας 22 'Απρ. διὰ Γδύνιαν
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιθερ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεκ. Δουσθίνον 9 'Απρ. διὰ Μόντρεαλ, έφθ. 23
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τρόμπη»	44	7248	έφθ. Ρίον 'Ιανέτρον 23 'Απρ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορόγιας»	44	7160	διῆλθε Τρίνινταν 19 'Απρ. διὰ Ρίον 'Ιανέτρον
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιθερ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	διῆλθε Σουὲ 25 'Απρ. διὰ Καλκούτταν
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνιας»	13	9424	έφθ. Μπρεμερχάφεν 26 'Απρ.
ΚΟΜΕΤ (λιθερ.)	έτ. «Μονάρκας»	43	7177	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Απρ.
ΚΟΝΦΙΑΝΤΖΑ (λιθερ.)	έτ. «Κάγιεν»	44	7258	άνεκ. Κοίλδοτάμ 20 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Μοντεπάρτο»	43	7261	άνεκ. Μοντεδίβεο 21 'Απρ. διὰ Καλλάο
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιθερ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	έφθ. Νιού Ούεστμιντερ 22 'Απρ.
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 26 'Απρ.
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	έφθ. Κόρπους Κρίστι 16 'Απρ.
ΚΡΙΨ·Ι·ΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. τ' Αϊλα Γκράντε	43	7275	διῆλθεν Οζάν 21 'Απρ. δι' Αργεντινὴν
ΚΡΟΝΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	διῆλθε Τζιμπούτι 17 'Απρ. διὰ Ρεουνίον
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κανόπους»	54	10608	έφθ. Μπέιραν ρόδις 22 'Απρ.
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιθερ.)	έτ. «Κυανός»	43	10449	εἰς μεταφορὰς 'Αρούμπας — Μαρακάϊμπο
ΚΥΜΑ (Κοστ.)	έτ. «Εσκριόριαλ»	44	7292	έφθ. Βαλτιμόρην 17 'Απρ.
ΚΥΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βάντα Βαρβάρα»	44	7330	άνεκ. Βοστόνιν 12 'Απρ. διὰ Πουέρτο Ταράφα
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοστ.)	έτ. «Κογκισταντόρ»	21	2294	έφθ. Ντάρτιρεχτ 24 'Απρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Ερυκάτα»	45	7157	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Απρ.
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Μιραμόντες»	53	11262	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Απρ.
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Φορταλέζα»	43	10195	άνεκ. Λίσσεπούλ 16 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	έφθ. Τεργέστην 20 'Απρ.
ΛΕΟ Μ. (δύδ. δεξ.)	έτ. «Νηρεύς»	30	9100	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντες»	53	13406	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Απρ.
ΛΙΛΗ (λιθ.)	έτ. «Φορταλέζα»	43	7170	άνεκ. Λίσσεπούλ 16 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνας»	44	7176	έφθ. Τεργέστην 20 'Απρ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 'Απρ. διὰ Σάντος
ΛΙΝΤΑ (λιθερ.)	έτ. «Ρίο ντελ Κάστρο»	43	7262	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ

ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)		έτ. «Χερέντια»	27	4966	άργει Πειραιάς από 22 Μαρτ.
ΛΟ-Ι-ΝΤΑ (λιθερ. δεξ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7256	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 11 'Απρ. διά Νόρτηγχαμ
ΛΟΥΔΟΥ (λιθάνου)		έτ. «Λέβαντο»	17	1936	άνεχ. Σουέζ 21 'Απρ. (διαταγάς)
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	εις Πέραμα από 15 'Απρ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ		έτ. «Μπρόσαντ»	44	7160	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 17 'Απρ.
ΜΑΕΝΤΑ (Κοσταρ.)		έλληνικά συμφέροντα	21	4877	έφθ. Μπόναν 15 'Απρ.
ΜΑΙΡΗ (Κοστ.)		έτ. «Παρένα»	21	1489	έφθ. Λονδίνον 25 'Απρ.
ΜΑΙΡΗ (λιθερ.)		έτ. «Μονρόδια»	49	5841	διήλθεν "Άδεν 25 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΙΡΗ Π. (λιθερ.)		έτ. «Κομπάς»	43	7208	άνεχ. Βαγκούμπερ από 26 Μαρτ. διά Πόρτ Ελίζαμπετ
ΜΑΚΡΩΝ (λιθ.)		έτ. «Γουεστέρν»	43	7161	διήλθεν Ίνδονησίαν 14 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)		έτ. «Ολμέντο»	42	7210	άνεχ. Μόζι 14 'Απρ. διά Πόρτ Κάμφα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δύοισιρ.)		έτ. «Σάκουφερν Κρός»	44	7244	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Απρ.
ΜΑΡΓΚΩ		έτ. «Ούλιτραμαρίνο»	43	7160	έφθ. Λιθέρπουλ 20 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ II. (λιθερ.)		έτ. «Κρίστομπαλ»	44	7163	άνεχ. Πόρτ Εθεργκλαντ 12 'Απρ. διά Γιολωνίαν
ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μαρία»	19	7588	εις Αμπερνάμ. Μετωνούσθη «ΣΟΜΑΛΕΓΚΡΑ»
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Βέγας»	43	7223	έφθ. Φιλαδέλφειαν 20 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Γ.		έτ. «Κρυστάλ»	20	3326	διήλθε Σουέζ 17 'Απρ. διά Βασόραν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Αρκουλ»	22	4949	διήλθεν "Άγιον Βικέντιον 15 'Απρ. διά Ιταλίαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Φωσιάνα»	43	7059	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 25 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΜΑΡΙΕΝΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Μενσαμπέ»	41	4729	διήλθε Ντακάρ 16 'Απρ. διά Αργεντινήν
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (λιθ.)		έτ. «Παναμένα - Γιουρόπα	48	6118	άνεχ. Βομβάρι 21 'Απρ. διά Μορμούργκα
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ (λιθ.)		έτ. «Γκαλογουσάίη»	44	7303	άνεχ. Πόρτ Αλμπέρι 21 'Απρ. διά Νότιον Αφρικήν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Οριεντάλ»	24	4701	διήλθεν "Άγιον Βικέντιον 25 'Απρ. διά Οδησσόν
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λιθ.)		έτ. «Μαριπτάλγκα»	47	6113	έφθ. Φουζίκι 21 'Απρ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. «Σάν Κερασίμος	20	3483	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Απρ. διά Νέαν Σκωτίαν
ΜΑΡΚΟΣ (λιθερ.)		έτ. «Εύκαριερ»	43	7132	διήλθε Τρίνινταντ 17 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν, έφθ. 25
ΜΑΡΗΣΣΑ		έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	έφθ. Ρόττερνταμ 26 'Απρ.
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιθ.)		έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	άνεχ. Χοουλούσιο 23 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΡΩ		έτ. «Μαρία»	19	7588	έποδισε Σαουθάμπτον 26 'Απρ. (διά Αμβούργον)
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Μοτόρες»	52	8453	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιθερ.)		έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)		έτ. «Μπαλμπόσ»	54	18625	διήλθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΜΑΤΣΕΟΛΙΑ (δεξ.)		έτ. «Ματζέδοια»	27	6382	έφθ. Πειραιά 27 'Απρ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)		έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	άνεχ. Λός Αντζέλες 15 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΜΕΛΙΝΤΑ		έτ. «Ινκάκια»	45	7264	διήλθε Ντακάρ 24 'Απρ. διά Αμβέρσαν
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιθερ.)		έτ. «Λινάρες»	44	7198	άνεχ. Βαλτιμόρην 15 'Απρ. διά Λίθερπουλ
ΜΕΝΙΤΕΣ		έτ. «Νοέμδα Γρανάδα»	45	7198	άνεχ. Λάγκος 15 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΜΕΝΤΩΡ		έτ. «Μέντωρ»	18	1395	άνεχ. Νόρτηγχαμ 20 'Απρ. διά Γκέφλ
ΜΕΡΛΙΝ (λιθ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7235	διήλθε Τρίνινταντ 21 'Απρ. διά Κέπι Τάουν
ΜΕΡΟΠΗ (Κοσταρ..)		έτ. «Σάππατ»	43	1934	έφθ. Δουγκέρκην 22 'Απρ.
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ		έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7227	άνεχ. Βαγκούμπερ 12 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΜΕΣΣΑΡΙΑ		έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7227	άνεχ. "Άγιον Βικέντιον 12 'Απρ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοστ.)		έτ. «Μίντρικ»	25	6806	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΜΙΧΑΗΛ Ι.Γ.		έτ. «Η. Κορτόμπο»	44	7215	Κόπιτε 10 'Απρ. διά Βαγκούμπερ
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λιθερ.)		έτ. «Σαίν Μικέλ»	28	2822	έφθ. Αλεξανδρείαν 15 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δεξ.)		έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	άνεχ. Ράς Τανούρα 7 'Απρ. διά "Αγ. Φραγκίσκον
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιθερ.)		έτ. «Ηστερην	43	7067	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδης
ΜΟΝΤΕΡΕΙ-ΤΟΡ (δύοισιρ.)		έτ. «Μιρασάρ»	44	7210	άνεχ. Καμάσια 14 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΜΠΑΖΙΛ ΙΙ. (λιθερ.)		έτ. «Ντιμέγκο»	45	7176	έφθ. Μπενείνος Αύρες 8 'Απρ.
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιθερ.)		έτ. «Ελκάρριερς»	44	7207	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Απρ.
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιθερ.)		έτ. «Γκαρραγουσάιη»	42	7303	έφθ. Σάντα Κρουζ 16 'Απρ.
ΜΥΚΟΝΟΣ		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	έφθ. Τακοράντι 22 'Απρ.
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)		έτ. «Στανούλη»	30	9243	άνεχ. Καραϊσιάντι 21 'Απρ. διά Ρωσίαν
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιθερ. δεξ.)		έτ. «Μαραθών»	43	7314	άνεχ. Τζάκοσινιλι 21 'Απρ. διά Κόρπους Κρίστι
ΜΥΡΙΑΜ		έτ. «Χάρι»	43	7196	έφθ. Χάμπτον ρόδης 7 'Απρ.
ΜΥΡΤΩ (τάκικερ)		έτ. «Αρίστο»	43	7176	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 18 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σάν Ρόκκο»	26	4954	έφθ. Μπάροφου 26 'Απρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθερ.)		έτ. «Νόγια»	43	7191	διήλθε Τρίνινταντ 17 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιθ.)		έτ. «Νάσιοναλ»	43	7176	εις Ρόττερνταμ από 10 Μαρτ., μετατροπή
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιθερ.)		έτ. «Μοντεβέρντι»	45	7176	άνεχ. Σαβάνναν 22 'Απρ. διά Βρετ. Γουιάναν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ.)		έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 17 'Απρ. διά Χάρην
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Ορτεγκαλ»	44	7258	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά Τουρκίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ		έτ. «Αλμάγκρο»	43	7238	άνεχ. Χιροχάτα 15 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑ-Υ-ΤΕΡ (λιθ.)		έτ. «Ολύμπια»	43	7248	διήλθε Παναμάν 19 'Απρ. διά Ηστ Λόντον
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λ.)		έτ. «Λουσένα»	45	7255	έφθ. Ντενιεράρα 23 'Απρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟ		έτ. «Αντριβάττορ»	43	7242	έφθ. Τεργέστην 23 'Απρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιθ.)		έτ. «Νέπτοντου»	20	3078	άνεχ. Κούβαν 22 'Απρ. διά Βίλμιγκτων
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)		έτ. «Γκλόμπαλ»	44	7248	άνεχ. Μπόμα 23 'Απρ. διά Νότ. Αφρικήν
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιθερ.)		έτ. «Νεδάδο»	29	4130	εις Κουνάρα 22 'Απρ.
ΝΕΒΑΔΑ (λιθερ.)		έτ. «Εσπέρια»	53	5850	έφθ. Σεπτεμένον 10 'Απρ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ		έτ. «Νεπτονία»	20	10474	διήλθε Παναμάν 15 'Απρ. διά Αγγλίαν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθερ. δεξ.)		έτ. «Πέργκο»	52	11267	διήλθε Κόμη 18 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)		έτ. «Παράνο»	53	12396	διήλθε Σουέζ 12 'Απρ. διά Περσίαν
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ		έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	άνεχ. "Άδεν 17 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον, έφθ. 23
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Ντονόζ»	44	7255	έφθ. Πειραιά 23 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθερ.)		έτ. «Λειβάδια»	43	7167	έφθ. Ταλκαχούνανο 21 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ. (λιθερ.)		έτ. «Μαριάτο»	27	4950	έφθ. Καζαμπλάγκαν 21 'Απρ. διά Νιούπορτ
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθερ.)		έτ. «Παναμά»	43	7920	διήλθε Λάς Πάλμας 26 'Απρ. διά Οδησσόν
ΝΙΚΟΣ		έτ. «Αζόρες»	45	7023	διήλθε Κόμη 20 'Απρ. διά Περσίαν
ΝΙΚΥ (λιθερ.)		έτ. «Πλυνέρτο λά Πλάτα»	53	7200	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 21 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΝΙΜΠΟΡΙΟ		έτ. «Αίλα Ναδαρένα»	43	7330	έφθ. Τόκιαν 25 'Απρ.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΟΙ		έτ. «Στάρ Λάτιν»	28	9002	έφθ. Λίθερπουλ 17 'Απρ.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)		έτ. «Πανάμ-Γιουρόπως	28	7104	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 21 'Απρ. διά Νιούπορτ
ΝΟΡΑ		έτ. «Ηστερην Σιφφάριγκ»	43	7175	άνεχ. Χιούστον 19 'Απρ. διά Κουύδαν
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)		έτ. «Πετρόλεος	52	12191	άνεχ. Λός Αντζέλες 15 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιθερ.)		έτ. «Παλμύρως	53	5826	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Απρ. διά Παλέρμο
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ (λιθ.)		έτ. «ΕΝτιάνα»	39	4967	διήλθε Γιβραλτάρ 13 'Απρ. διά Κων
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		έτ. «Πετρόλεος	52	12029	έφθ. Τόκιαν 25 'Απρ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ		έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	διήλθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διά Σιδώνα
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ		έτ. «ΑΤλαντικό»	44	7054	έφθ. Βίλμιγκτων 22 'Απρ.
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ		έτ. «Σίλετ»	42	7191	έφθ. Τεργέστην 16 'Απρ.
ΝΟΡΜΑ (τάκικερ)		έτ. «Ναφτόλα»	20	7030	διήλθε Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 7 'Απρ. διά Αγγλίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ		έτ. «Φάραλον»	45	7148	έφθ. Πειραιά 9 'Απρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ		έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. "Εμδεν 21 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ		έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Σαβδάναν 20 'Απρ. διά Λά Γκουλέττ
ΝΟΥΤΣΙ (λιθερ.)		έτ. «Λιμπέρ, Φράιτερ»	44	7161	έφθ. Γένοβαν 24 'Απρ.
ΝΤΑΡΝΕΑ (δεξ.)		έτ. «Τζένερολ»	22	7053	έφθ. Τουράν 9 'Απρ. διά Βόρ. Γαλλίαν
ΝΤΑΡΝΙ (δεξ.)		έτ. «Γουιναίτεντ Κρός»	52	12577	εις θέσιν 32 Β. και 42 Δ., 'Απρ. διά Κουύδαν
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)		έτ. «Βιβάλετ»	24	5981	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΝΤΟΜΙΝΑ		έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	άργει Πέραμα από 11 'Απρ.
					έφθ. Μίδδλεσμπρο 1 'Απρ.

ΝΤΟΜΙΝΕ·Ι·ΤΟΡ			
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβερ. δεξ.)			
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβερ. δεξ.)			
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ. δ.)			
ΝΤΟΡΑΝΤΟ			
ΝΤΟΡΙΟΝ			
ΝΤΟΡΟΣ			
ΝΥΜΦΗ			
ΟΛΥΜΠΙΑ			
ΟΛΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (δεξ. λιβερ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ· (λιβ. δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ. δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιβ. δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιβ. δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιβ. δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιβ. δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιβ. δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Λ (λιβ. δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (λ. δ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιβ. δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ·Υ· (λιβ. δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιβ. δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιβ. δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιβ. δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (λιβ. δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)			
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιβ.)			
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ			
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Υ·ΤΕΡ			
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)			
ΟΥΑ·Ι·Τ ΣΤΑΡ (λιβ.)			
ΟΥΡΑΝΙΑ			
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ			
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιβ.)			
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιβ.)			
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ			
ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ.)			
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ			
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιβερ.)			
ΠΑΝΑΟΣ			
ΠΑΝΑΓΗΣ (Κοσταρ.)			
ΠΑΝΑΓΙΑ			
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοστ.)			
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λιβερ.)			
ΠΑΝΔΩΡΑ (Ωσταρ.)			
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ			
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ			
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιβερ.)			
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ			
ΠΑΘ			
ΠΕΓΚΟΡ (λιβ.)			
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβερ.)			
ΠΕΛΩΨ (λιβερ.)			
ΠΕΡΑ Α·Ι·ΛΑΝΤ			
ΠΗΓΑΣΟΣ			
ΠΗΝΕΛΟΠΗ			
ΠΙΝΤΑΡ (λιβερ.)			
ΠΙΟΝΕΡ			
ΠΙΤΣΑ Χ.			
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιβερ.)			
ΠΛΟΒΕΡ (λιβερ.)			
ΠΟΛΙ			
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)			
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)			
ΠΟΡΤΑΡΙΑ			
ΠΟΥΚΟΥΛΑΤ (δεξ.)			
ΠΟΥΝΤΑ			
ΠΡΑΝΤΟ			
ΠΡΟΔΑΡΟΜΟΣ (λιβερ.)			
ΡΑΓΚΕΡ			
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)			
ΡΕΑΛΜΑ			
ΡΕΖΟΥΛΑΟΥΤ (Χονδ.)			
ΡΕΝΑ			
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ			
ΡΙΟ ΜΑΡ			
ΡΟΜΒΟΣ (Κοστ.)			
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ			
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)			
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)			
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ			
ΣΑΜΟΥΑ			
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοσταρ.)			
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ			
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ. δ.)			
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ			
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ			
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)			
ΣΑΝ ΠΑΝΤΓΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)			
ΣΑΝ ΡΟΚ			
έτ. «Παρνασσός»	44	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 9 'Απρ. διά Γιοκοχάσμαν
έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8236	άνεχ. Γκούλφπορτ 20 'Απρ. διά Κιουρασάο
έτ. «Σαντιάγκο»	35	7293	διήλθε Πόρτ Σαιδ 19 'Απρ. διά Γαλλιαν. ΕΠΩΛΗΘΗ
έτ. «Παναμένα·Εουρόπα»	54	11400	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 'Απρ. διά Τζάκσονβιλ
έτ. «Καμπόω	44	7244	άνεχ. Κουφαν 25 'Απρ. διά Ρωσίαν
έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	παρέμενεν εἰς Βομβάνη 12 'Απρ.
έτ. «Ντόρος»	43	6766	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	5653	έφθ. Όκλαντ 18 'Απρ.
έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	22979	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Απρ. διά Πειραιά
έτ. «Πάλμας»	53	13665	διήλθε Σουέζ 15 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
έτ. «Ολυμπικ "Οίλα»	53	20453	ένεχ. Πέρνις 21 'Απρ. δι' Αμβούργον, έφθ. 22
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	48	11298	έφθ. Λίβερπουλ 24 'Απρ.
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	14047	άρχει. Ιννοσίμα πάπλω 24 'Οκτ. 1953
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17722	διήλθε Γιβραλτάρ 23 'Απρ. δι' Ηστχαμ
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	14221	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 22 'Απρ. (διαταγάς)
έτ. «Λίμπερτις»	53	14009	διήλθε Σουέζ 26 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	έπιστρέψει έκ τού 'Ανταρκτικού
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13648	διήλθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά Σιδώνα
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	13660	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 'Απρ. διά Χάλιφας
έτ. «Καρφιέντες»	45	10448	διήλθε Σουέζ 15 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	14047	έφθ. Φολέϋ 21 'Απρ. δι' Αρούμπιταν
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	14047	διήλθε Σουέζ 26 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13934	άνεχ. Σιδώνα 22 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	14220	διήλθε Σουέζ 26 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13665	έφθ. Βαλτιμόρην 25 'Απρ.
έτ. «Σάσου·Τάλαντικ»	54	18790	διήλθε Νότερ 24 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	55	14000	έπειτα Βρέπιν, υπό συμπλήρωσιν
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	21239	άνεχ. Βλακρόντιγκεν 21 'Απρ. διά Μασσαλίαν
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13665	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 22 'Απρ. διά Λάδσεντ
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	άνεχ. Γιοκοχάσμαν 25 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
έτ. «Πάλμας»	53	14000	διήλθε Σουέζ 16 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17724	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 14 'Απρ. διά Λάς Πιέντρας
έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	13019	διήλθε Κείπ Τάκου 18 'Απρ. διά Κόντινεντ
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17722	έφθ. Μπρεμερχάφεν 21 'Απρ.
έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	13900	άνεχ. Βοστώνην 19 'Απρ. διά Κιουρασάο
έτ. «Μουσανάντος»	54	20611	άνεχ. Ήστχαμ 25 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
έτ. «Μονοβάρ»	43	7128	έφθ. Πόρτ Αλμέρενι 22 'Απρ. διά Λίβερπουλ
έτ. «Ομινιουμ Τρέιντερ»	44	7211	έπειτα Σάντον 10 'Απρ.
έτ. «Ομινιουμ Φράύτερ»	44	7255	άνεχ. Κωνιόπολιν 19 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άρχει. Αμπορεντάμ πάπλω 6 Αύγ. 1953
έτ. «Ούάκιτ Στάρ»	44	7248	έφθ. Καμάσιτ 21 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 'Απρ. διά Νόρντεγχαμ
έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	διήλθε Τρίνινταντ 22 'Απρ. διά Ρίον Ιανέριον
έτ. «Οσερν»	45	7238	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 17 'Απρ.
έτ. «Νόρλο»	43	7211	άνεχ. Αμβέρσαν 20 'Απρ. διά Ντεμεράρα
έτ. «Σπρίγκιβλλ»	43	7176	διήλθε Παναμάν 24 'Απρ. διά Καβασάκι
έτ. «Μπλού Μπαίη»	43	7194	διήλθεν "Άδεν 18 'Απρ. διά Κολόμπο
έτ. «Καρέττο»	43	7160	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Απρ. διά Ζεεμπρούγκε
έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7243	έφθ. Σπάττλ 9 'Απρ.
έτ. «Κάπτρι»	17	992	διήλθε Σουέζ 23 'Απρ. (διαταγάς)
έτ. «Εθερεστ»	19	974	έφθ. Πειραιά 24 'Απρ.
έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
έτ. «Ολισκάλ»	26	4494	έφθ. Μπόναν 23 'Απρ.
έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7281	έφθ. Μάντζεστερ 21 'Απρ.
έλληνικά συμφέροντα	09	715	έφθ. Ειδονυμάθ 21 'Απρ.
έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 23 'Απρ.
έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	έφθ. Τάιν 20 'Απρ.
έτ. «Παραδαλίνα»	43	7253	άνεχ. Βαγκούνερ 5 'Απρ. διά Τάκιο
έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. Σίδνεϋ (Αύστραλίας) 23 'Απρ.
έτ. «Πάδα»	26	5937	άνεχ. Μοριουγκάρο 24 'Απρ. δι' Αερόβερσαν
έτ. «Πεγκόρ»	45	7251	άνεχ. Πάλια Μπήτας 21 'Απρ. διά Ποιουέρτο Ορντάς
έτ. «Σάμισοκ»	44	7166	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 11 'Απρ. διά Βρέμην
έτ. «Σάμισοκ»	45	7148	άνεχ. Αιμέρσαν 15 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
έτ. «Καρρέτο»	43	7176	άνεχ. Οζάκαν 14 'Απρ. διά Βαγκούνερ
έτ. «Πίγγασος»	43	7221	έφθ. Ματάνζας 16 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
έτ. «Πόλαρ»	19	6495	άνεχ. Γκάλεστων 21 'Απρ. δι' Αιμέρσαν
έτ. «Παράνα»	54	6165	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 'Απρ. (δι' Ισπωνίαν)
έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	διήλθε Παναμάν 8 'Απρ. διά Χούλλ
έτ. «Μέδουσα»	43	7105	άνεχ. Χιούστον 16 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
έτ. «Ντάτασ Μαρίνο»	44	7254	έφθ. Ρόττερνταμ 15 'Απρ.
έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7331	άνεχ. Σεμαίνους 22 'Απρ. διά Λίβερπουλ
έτ. «Παναμάς»	54	9188	έφθ. Πόρτ Σαιδ 18 'Απρ. διά Γαλλιαν
έτ. «Εκόμπαλς»	45	7159	έφθ. Καμάσιτ 19 'Απρ. και Γιοκοχάμαν 23
έτ. «Αρρο»	43	7257	άνεχ. Μαντράς ρόδς 23 'Απρ. διά Καλκούτταν
έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	άνεχ. Μπιζέρταν 13 'Απρ. διά Μερσίναν
έτ. «Ποιύτα Γκρόρτα»	36	7104	εις Αιμέρσαν άπλω 28 Μαρτ.
έτ. «Πούντα Γκρόρτα»	21	2197	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 'Απρ.
Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	διήλθε Πόρτ Σαιδ 18 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	άνεχ. Μαντράς ρόδς 9 'Απρ. διά Ρίτζέκαν
έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7192	άνεχ. Μοντεβίδεο 20 'Απρ. διά Ντακάρ
έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	έφθ. Μοριουγκάρο 25 'Απρ.
έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 22 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
έτ. «Ευπρέσσα»	42	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 'Απρ. διά Καράτσι
έτ. «Πάξη»	20	5686	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 'Απρ. διά Αμβούργον
έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 'Απρ. διά Ρίτζέκαν
έτ. «Πατοσίθικα»	44	7229	άνεχ. Μοντεβίδεο 20 'Απρ. διά Ντακάρ
έτ. «Εστρέλλα»	25	1313	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 22 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
έτ. «Εσκομπάλλα»	45	7151	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
έτ. «Παράνα»	44	7281	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 'Απρ. διά Καράτσι
έτ. «Τζένεραλ»	46	7213	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 'Απρ. διά Αμβούργον
έτ. «Σάιντ»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 'Απρ. διά Ρίτζέκαν
έτ. «Ντέλ Έστε»	18	5664	άνεχ. Μοντεβίδεο 20 'Απρ. διά Ντακάρ
έτ. «Σάν Αντώνιο»	36	5136	έφθ. Χάιφαν 18 'Απρ.

ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάνι Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Σεμαίνους 29 'Απρ. δι' 'Ανατ. 'Αφρικήν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙ	έτ. «Σάνι Μαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Λονδίνου 18 'Απρ. διά Νικαράγουαν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	43	7118	άνεχ. Σασούταμπον 10 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπτόρες»	43	7257	διήλθε Λός "Αντζέλες 22 'Απρ. διά Πόουελ Ρίθερ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιβερ.)	έτ. «Σανιν Τζόν»	44	7176	άνεχ. Λός "Αντζέλες 22 'Απρ. διά Λίθερπουλ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Παναθήναια»	43	7164	έφθ. Λουπτίτο 20 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβερ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 'Απρ.
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7147	έφθ. 'Αμβούργον 2 7'Απρ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Άδιας»	20	2606	έφθ. Κάρδιο 24 'Απρ.
ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ	έτ. «Ορίενταλ»	53	13000	άνεχ. Τάμπαν 12 'Απρ. διά Ματάντζας
ΣΑΕΩΝΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	άνεχ. Λάς Πάλμας 24 'Απρ. διά Πούντα Κάρντον
ΣΑΕΩΝΣΚΑ-Υ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Κιουρασάο 10 'Απρ. διά Μοντεβίδεο, έφθ. 24
ΣΑΕΩΝΧΔ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	άνεχ. Βανδάρ Σαπούρ 21 'Απρ. διά Μπάρι
ΣΑΕΟΧΙΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	διήλθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διά Χένζια, έφθ. 25
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	διήλθε Χονολουλού 11 'Απρ. διά Τόκιο
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέδα Σεδίλλα»	44	7166	άνεχ. Σορέλ 16 'Απρ. διά Σαβάνναν
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιβερ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	15900	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 'Απρ. διά Μπούεναβεντούρα
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Σητητέρες»	44	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 13 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΣΗ ΓΟΥ-ΙΝΤ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν Τ. Ρ.»	44	7257	άνεχ. Λουδίνου 16 'Απρ. διά Ντεμεράραν
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λιβ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7163	διήλθε Παναμάν 19 'Απρ. δι' 'Οζάκαν
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Όνδυρας Σίππιγκ»	44	7248	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Απρ. δι' 'Ισπωνίαν
ΣΗΓΚΑΙΗΤ (λιβερ.)	έτ. «Πούπιτερ»	43	7284	άνεχ. Λός "Αντζέλες 14 'Απρ. δι' 'Ισπωνίαν
ΣΗΓΚΛΟΡΙΟΥΣ (λιβ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	διήλθε Θέουτον 19 'Απρ. διά Χιούστον
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	44	7252	εἰς "Απο" Ανατολήν 20 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΣΗΚΛΑ-ΙΦ (λιβ.)	έτ. «Σάν Φέλιππε»	43	7321	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 'Απρ. διά Μπουμάν
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Κόραλ»	45	7221	έφθ. Κιούρε 20 'Απρ.
ΣΗΚΟΡΑΛ (λιβερ.)	έτ. «Σηφάρερ»	43	7239	διήλθε Ποίντα 'Αρένας 14 'Απρ. διά Βαλπαραΐσον
ΣΗΛΑ-ΙΦ (λιβερ.)	έτ. «Ονδυράς Σίππιγκ»	44	7212	άνεχ. Βαγκούθερ 4 'Απρ. δι' 'Ισπωνίαν
ΣΗΦΑΙΗΘ (λιβερ.)	έτ. «Κάργκα ντελ Σύρ»	44	7254	διήλθε Πάναμάν 8 'Απρ. διά Χιούστον
ΣΗΦΟΡΤ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	εἰς "Απο" Ανατολήν 20 'Απρ. διά ΕΠΩΛΗΘΗ
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιβερ.)	έτ. «Μαρίν»	43	7276	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 'Απρ. διά Μπουμάν
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιβ.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7176	έφθ. Κιούρε 20 'Απρ.
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Άσαν Λεονάρδο»	45	7198	διήλθε Ποίντα 'Αρένας 14 'Απρ. διά Βαλπαραΐσον
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άνεχ. Βαγκούθερ 4 'Απρ. δι' 'Ισπωνίαν
ΣΙΡΑΜ	έτ. «εΝουέδα Βαλένθια»	42	7072	άνεχ. Πάναμάν 8 'Απρ. διά Χάβρην
ΣΚΩΤΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	έφθ. Μπάροιν 19 'Απρ.
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοστ.)	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	διήλθεν "Άδεν 18 'Απρ. διά Πουσάν
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Κάμαρον»	18	849	διήλθεν "Άδεν 25 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ατυχίδης»	25	5136	διήλθεν "Άδεν 21 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβερ.)	έτ. «Αίλος»	43	7199	άνεχ. Αλεξανδρέτταν 17 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Σάπτρο»	43	7232	άνεχ. Πόρτ Άλμπερνι 25 'Απρ. διά Λίθερπουλ
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σάρ»	44	7162	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Απρ.
ΣΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Πινογκάνα»	43	7324	άνεχ. Χούλι 25 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	διήλθεν "Άδεν 21 'Απρ.
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαργκό»	44	7253	έφθ. Αμέρεσαν 21 'Απρ.
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιβερ.)	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	διήλθεν "Άδεν 21 'Απρ.
ΣΥΡΑ	έτ. «Άριόνα»	21	7409	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 'Απρ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Τρίπερτα»	54	12000	έφθ. Οζάκαν 16 'Απρ.
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Μπλέν»	44	7255	άνεχ. Κιουρασάο 19 'Απρ. διά Μαρακάϊμπου
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δύνσουρ.)	έτ. «Σάν Ατανάσιο»	15	2557	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 'Απρ. διά Κέιπ Τάπου
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	43	7131	έφθ. Αλγερίου 23 'Απρ.
ΤΑΥ-ΓΕΤΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Διδά»	43	7176	έφθ. Γδυνιάν 10 'Απρ.
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σηκερίερες»	43	7231	έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 'Απρ.
ΤΖΕ-Ι-ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	έφθ. Βόμπαν 21 'Απρ. διά Σαντάντεφ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβερ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 17 'Απρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβερ.)	έτ. «Γκλαριάνων»	44	7156	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 'Απρ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Πλουέτο Σεγκούρο»	53	9150	έφθ. Νιούπορτ 9 'Απρ.
ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)	έτ. «Κογκόρτιος»	20	3526	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΤΖΟΥΓΑΙΑ	έτ. «Μπαλμπόσα»	54	18675	έφθ. Βόμπαν 21 'Απρ. διά Περσίαν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Λιμπερτός»	53	25010	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 17 'Απρ. διά Πόριλαντ (Me)
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Νικάρο 11 'Απρ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Ρόγιο»	19	1461	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 22 'Απρ.
ΤΙΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ημισφαίρι»	44	7246	διήλθε Σουέζ 20 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Άντρα»	44	7216	διήλθε Σουέζ 14 'Απρ. διά Περσίαν
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7190	άνεχ. Πούερτο λά Κρούζ 17 'Απρ. διά Πόριλαντ (Me)
ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Κάριμπα»	19	5670	άνεχ. Πειραιά 19 'Απρ. διά Βηρυττόν
ΤΡΙΑΙΝΑ	έτ. «Θήστρες»	43	7289	άνεχ. Νικάρο 11 'Απρ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Κολόν»	21	8206	έφθ. Βομπάν 17 'Απρ.
ΤΡΟ-Υ· (δύνσουρ. δεξ.)	έτ. «Ιντρα Αμερικάνων»	43	7176	έφθ. Τεργέστην 11 'Απρ.
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ντε Κάργκο»	44	7214	έφθ. Σαντιέγκο 24 'Απρ.
ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιβερ.)	έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7134	έφθ. Μουρόραν 23 'Απρ.
ΤΥΧΑ	έτ. «Ναδεγκάντες»	45	7256	έφθ. Τακοράντι 12 'Απρ.
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Πόλαρος»	44	7060	άνεχ. Μόμπιλ 24 'Απρ. διά Πουέρτο Οργυόζ
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Ντελ Εστε»	43	7132	άνεχ. Σάν Πέντρο 22 'Απρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ινκάκι»	45	7263	άνεχ. Λός "Αντζέλες 12 'Απρ. διά Μόζι
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Οσεάν Έντερπράϊζ»	44	7216	έφθ. Λίβερπουλ 18 'Απρ.
ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λιβ.)	έτ. «Ρόζας»	22	1856	άνεχ. Μόντρεαλ 23 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΦΙΛΑΤΡΙΚ II	έτ. «Προγούρεσσος»	44	7247	έφθ. Αλεξανδρείας 25 'Απρ.
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (λιβερ.)	έτ. «Ιντεπέντε»	43	7237	έφθ. Σαντάντεφ 12 'Απρ.
ΦΟΙΝΙΞ (λιβ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	άνεχ. Πούερτο Σάντος 23 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	έφθ. Σάν Πέντρο 22 'Απρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξαμ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	20	2684	άνεχ. Λός "Αντζέλες 12 'Απρ. διά Μόζι
ΦΤΕΛΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Γκόθιας»	43	7242	έφθ. Παλέρμο 24 'Απρ.
ΧΕΡΑΝΤ (λιβερ.)	έτ. «Χερέντιας»	18	3800	άνεχ. Μόντρεαλ 23 'Απρ. διά Τσιτταγκόκ
ΧΕΡΕΝΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	15745	διήλθε Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Εντε»	43	7127	έφθ. Πάτρα 16 'Απρ.
ΧΟΚ	έτ. «Ιντερνάτσιοναλ»	42	7199	άνεχ. Νιούπορτ 18 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Λιόν»	44	7150	άνεχ. Μόζι 11 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	53	12513	άνεχ. Καμπάνα 20 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Γκράουντ»	43	7250	άνεχ. Πουάν Πίτρ 25 'Απρ. διά Μπάρμπαντος
ΧΡΥΣ (λιβερ.)	έτ. «Ούνθσωρ»	43	7243	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 18 'Απρ. διά Πουάν Πίτρ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 22 'Απρ. δι' 'Αντίλλας
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γιουν Σίππερς»	55	24100	εἰς "Απο" Κόπει, υπό συμπλήρωσιν
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβερ.)	έτ. «Σαντάντεφ»	53	18732	άνεχ. Λός "Αντζέλες 14 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Μαρακάιν»	44	7254	έφθ. Σάντερλαντ 14 'Απρ.
ΟΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	42	7175	έφθ. Μπόναν 26 'Απρ.
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Ρόμπλον ντε Όρο»	40	5592	άνεχ. Μάντζεστερ 19 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπου
	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	έφθ. Νουέριτας 8 'Απρ.