

NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1955

Αρ. Φύλλου 479/238

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΒ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 479/238

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΔΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
15 ΜΑΐΟΥ 1955

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Καὶ πάλιν τὸ ἀκτοπλοϊκὸν

‘Η ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους συσταθείσα ἐπιτροπὴ γγωμοδοτήσεως ἕπει τού ἀκτοπλοϊκού ζητήματος ὑπὸ την προεδρίαν τοῦ κ. Βασ. Σκαρπέτη ἀντιναύάρχου λιμενικοῦ ἐ. ἀ. εἰς ἣν μετέχοιν ἀντιπρόσωποι τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐφόπλιστον, τῶν πρακτόρων, τοῦ ‘Ελληνικοῦ Όργανισμοῦ Τουρισμοῦ καὶ ἀνώτεροι λιμενικοὶ ἀξιωματικοί, περάσσοντας τός ἐργασίας της ὑπέβαλλε τὸ πόρισμά της εἰς τὸν κ. Υπουργὸν τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Η Ἐπιτροπή μετά πολλάς συνεδριάσεις, διατυπώνει εἰς τὸ πόρισμα τῆς, ότι η ἐπικρατούσα υπό τὸ σημερινὸν νομοθετικὸν καθεστώς τῆς ύπο κρατικὸν ἔλεγχον ἐλευθερίας τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, κατάστασις ἔχει δημιουργήσει εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μας συγκοινωνίας ἀνωμορφίας μὲ τὰς ἔξης συγκεκοιμένας συνεπειάς:

α) Ἀστάθεια τοῦ δρομολογίακού καθεστώτος. Τὸν χειμῶνα ιδίᾳ, δρομολόγιον προπηγγελμένα δι' ὡισμένων γραμμῶν καὶ ἡμέρα μαστιῶνται τὴν τελευταῖον στιγμὴν μὲν διαφόρους δικαιολογίας ἐν προφάσεις. Προσεγγίσεις, προπηγγελμέναι, ἐπίοης δὲν ἔκτελονται. Ἐν μέσῳ τῆς περιόδου χειμερινῆς ἡ θεοίνης ἥτοι τούτης ἀλλαγαὶ δρομολογίων, τροποποιήσεις ἢ ὄριστική πουσίς ἔκτελέσεως αὐτῶν και ἔγκρισις νέων.

β) Μη τήρησις τῶν ἐγκεκριμένων καὶ προηγγελμένων ὡρῶν ἀναχωρήσεως ἐκ τῶν λιμένων ἀφετροίας καὶ ἐνδιαισμούσα.

γ) "Εκδοσις κατά το θέρος εισιτηρίων θεσεων και σεν τω συνόλω πολων πέραν την καθωρισμένου υπό της υπηρεσίας της, 'Επιθεωρησεων του άριθμου, του έπιτρεπτομένου και βάσει των χωρών ένδιατησεων και συμφωνως πρός τους όπους της άσφαλους ναυσιπλοίας.

δ). Αδικιοιόλογητος σπατάλη σημαντικών ποσών διὰ τὴν ἀξίαν καυσώνων καὶ υλικῶν κινήσεως πρὸς ἐκτέλεσιν κατὰ τὸν χειμῶνα ὡς προσδόδων καὶ περιττῶν διὰ τὰς συγκοινωνίας δουμολογίων καὶ, ὡς συνέπεια τούτου, σπατάλη πολυτίμου διὰ τὴν χώρων συγαλλάγματος εἰς οὐχὶ ἔντατοφρόντα ποσᾶ διὰ τὴν προμήθειαν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ τῶν καυσώνων καὶ υλικῶν τούτων.

Ε) Παραμέλησις τών σύρων ἀσφαλείας, τών σύρων ὑγιεινῆς, καθαριότητος και εύπρεπους συντηρήσεως τών πλοίων.

Καὶ στ) Συναγωνισμός, ἀναπτυσσόμενος πολλάκις ὅδυς, διὰ τῆς μειοσεως τῶν ναύλων εἰς εὔτελή ἐνίστε, δοια, προσκαλῶν σύτῳ μεγάλος ζημίας εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις, αἱ ὥποιαι ἀντανακλοῦν ἐμμέσως εἰς τὴν καλὴν διεξαγωγὴν τῶν συγκοινωνιῶν καὶ τὴν καλὴν καὶ ἀσφολῆ συντήρησιν τῶν πλοιών.

Ἐν ὅψει τῆς ἀνωτέρας καταστάσεως, κατὰ τὰς γενομένας εἰς τὴν ἐπιτροπὴν συζητήσεις διετυπώθη ὑπὸ μελῶν αὐτῆς ἡ γνῶμη, ὅτι πρὶν ἡ προβὴ ἡ ἐπιτροπὴ εἰς τὴν ἔξτασιν τῶν ἐνδικουμένων καὶ δυνατῶν λύσεων θὰ ἐπρεπεῖ τὰ καθορισθόυν οἱ ἀντικειμενικοὶ σκοποί, τοὺς ὅποιας ἐπιδιώκει τὸ Κράτος, τότε θέτη ὑπὸ μελέτην τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ζῆταμα. Τί ζητεῖ ἀκριβῶς ἡ μὲν ἄλλους λόγους ποιὸν τὸ πορόγραμμα ἡ πολιτική, τὴν ὅποιαν ἐπιδιώκει νὰ ἐφαμόσῃ. Ἐκ τῆς ἀνωτέρω περιγραφομένης εἰκόνους περὶ τῶν συνθηκῶν ὑπὸ τὰς ὅποιας διεῖ-γονται αἱ συγκοινωνίαι, εὐκόλως συνάγεται ὅχι μόνον ἡ συνθεσίς τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος, ἀλλὰ καὶ οἱ ἀντικειμενικοὶ σκοποὶ τῆς πολιτικῆς τοῦ Κράτους διὰ τὴν λύσιν αὐτοῦ. Οἱ ἀντικειμενικοὶ αὐτοὶ σκοποὶ δύνανται νὰ καθορισθούν εἰς τὰ κύρια αὐτῶν σημεῖα ὡς ἔξις συνοπτικῶς:

1) Ὁρθολογικὴ κατανομὴ τῶν καταλλήλων πλοίων εἰς τὰς διαφόρους γραμμάς συγκονιώνιων μὲ κριτήρια τὴν κίνησιν τῆς γραμμῆς εἰς ἐπιβάτας, τὸν τουριστικὸν αὐτῆς χαρακτῆρα καὶ τὰς ἀνταποκρινομένας ιδιότητας τῶν πλοίων.

2) Σταθεροποίησις δρομολογιακού καθεστώτος κατέ τρόπον ἔγγυ-
ώμενον τὴν κανονικήν καὶ ἀστιάν ἐξυπέρτησιν τῶν δισκινουμένων ἐ-
πιβατῶν, τροποποιουμένου δὲ καὶ συντονιζόμενου ἐκάστοτε, ἀναλό-
γως τῶν δημιουργουμένων συγκοινωνιακῶν ἄναγκῶν.

3) Καθορισμός του άριθμού και του τύπου είς χωρητικότητα, ταχύτητα και μεταφορική ίκανότητα, τών απαιτουμένων δι' ολον το δίκτυου τών συγκοινωνιών μας, πλοιών.

4) Σταθερά και υπόχρεωτική άνανεώσις του έπιβατηγού άκτοπλοϊκού στόλου με ρυθμὸν ίκανοποιητικὸν και προγραμματισμένον και μὲ παραλλήλων έξοδον τῶν ἔκαστοτε ύπερηφλικῶν καὶ ἀκτοπλλῆλων πλοίων.

5) Καθορισμός του εὐλόγου και ἀνταποκρινομένου πρὸς τὰς δα-
πάνιας ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων ναυδόλογίου, διαφοροποιουμένου
ἐν ἀνάγκῃ, ως πρὸς ὥρισμένας γραμμὰς και θέσεις και ὑποχρεωτι-
κή αὐτοῦ τήρησις.

6) Κατοχύωσις τακτικής και συνεχούς έργασίας, τών πληρωμάτων του έπιβατηγού στόλου και καθορισμός του δικαιου μισθολογίου αύτών.

7) Ανύψωσις τοῦ ἐπιπέδου ἐπαγγελματικῆς καταστίσεως. Ἐμφα-

8) Ανυψώσας τού οπίπεδου επαγγελματικής καταρτίσεως, εμφάνισεσσας καὶ συμπεριφόρας τού προσωπικού τών γενικών υπηρεσιών τῶν πλοίων (θαλασμηπόλων, μαζεύσων κλπ.).

8) Καθορισμός τῆς οἰκονομικῆς ἀρώγης τοῦ Κράτους, εἴτε ὑπὸ μορφῆς δανείων μακροπρόθεσμών διὰ τὴν ἀνάνεωσιν τῶν ἔξερχομένων παλαιών πλοίων, εἴτε ὑπὸ μορφῆς ἐπικορηγήσεων διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐλειμματικῶν γραμμῶν ἢ διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τουριστικῶν γραμμῶν ἢ πουτιστικῶν τύπου πλοίων.

Καὶ 9) Συντονισμός συγχοινωνιακῶν μέσων Ἑρᾶς, θαλάσσης καὶ αέρος, κατὰ τρόπον ἀποτρέποντα — κατὰ τὸ δυνατὸν — τὸν μετοξύ τῶν ἀνταγωνισμῶν.

Διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῶν ἀνωτέρω ή Ἐπιτροπῆς ἔχει τὴν γνώμην, ὅτι εἶναι ἀπαραίτητος ή σύμπτηξις των 17 διαφόρων ἀκτοπλοΐκῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες λειτουργοῦν εἰς τὴν χώραν μας, εἰς Κοινοπρᾶξιάν, πλὴν ὅμως τὴν λύσιν αὐτῆν θεωρεῖ, ὡς ἀνέφικτον, λόγῳ τῶν υφιστάμενων δυσχερειῶν συνεργασίας καὶ τῶν διαφόρων φιλοδιξιῶν των κατὰ μέρος ἐπιχειρήσεων.

Ἐν συγένεια ἀναφέρεται εἰς τὸ πόρισμα, ὅτι συγεζητήθη ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς ἡ λύσις τῆς δυνατότητος τῆς κατανομῆς τῶν ὄκτω πολικῶν συγκοινωνίων εἰς τομεῖς καὶ ὡς συνδυασμός ἐντὸς τούτων γονίμων καὶ ἄγονών γοσμῶν μετὰ παραλλήλου ἐπιχωριγμέως τῶν ὄλιγωτερον ἀπόδοτικῶν τομέων ὑπὸ τοῦ Κράτους ἡ εἰς βάρος τῶν ἀπόδοτικωτέρων. Καὶ διὰ τὴν λύσιν ὅμως αὐτὴν θὰ ἔχοισετο ἐπίστης ἡ συφιωτικαὶ τῶν ἐπιχειρησεων, οἱ ὥποισι, καθ' ὃ ἐκμεταλλεύομεναι αἱ περισσότεραι τοῦ πλείστον τοῦ δικτύου τῶν θαλασσῶν συγκοινωνίων, πλὴν τῶν τοπικῶν γραμμῶν, πολὺ δυσκόλως θὰ ἐδέχοντο νά συμφωνήσουν, ὥστε νά περιόρισουν ἀμοιβαίων την δράσιν ἐκάστης εἰς ὥρισμένον τομέα, ἀφήνουσαν τοὺς λοιποὺς τομεῖς εἰς τοὺς ἄλλους. Μία τοιαύτη συμφωνία, ἀλλωστε, θὰ ἦτο σχεδὸν ἡ αὐτὴ πρὸς τὴν γενικὴν λύσιν τῆς συνεργασίας.

Τέλος ὑπεστριχθῇ ὑπὸ μελῶν τῆς Ἐπιτροπῆς ἡ γνώμη, ὅτι ἐφ' ὄσον ἡ ὄρθολογικὴ κατανομὴ τῶν καταλλήλων πλοίων εἰς τὰς προσκόυσας εἰς αὐτὰ γραμμὰς καὶ ὁ καθορισμὸς σταθεροῦ δρομολογιακοῦ καθεστώτος ἀπότελον τοὺς βασικοὺς προσάγοντας τῆς Βελτίσσων τῶν ἀκτοπλοίκων συγκοινωνιῶν, ὥσπερ ἔκτιθεται ἐν τοῖς ἀνωτέρω, θὰ ἤδηντα τὸ ὑπουργεῖον κοι διὰ νομοθετικού μέτρου, παρὰ ἐξουσιοδοτήσῃ τὴν ἀρμόδιον Ἐπιτροπὴν ἐπὶ τῶν δρομολόγων ἡ ἀλλαγὴ εἰδικῶν συνιστωμένην, ἢτις νὰ προέβανεν εἰς τὴν ὑποχρεωτικὴν ἐκέλευσην τῶν ἀπατούμενων ἐκ τῶν ἐκάστοτε ἀναγκῶν των συγκοινωνιακῶν δρομολογίων. Ή Ἐπιτροπὴ θεωρεῖ τὸ μέτρον τούτῳ θεωρητικός, ὡς μίαν δικαιολογουμένην ἐκ τῶν προαγμάτων λύσιν ἡ τούλαγιστον, ὡς πρόδρομον τῆς λύσεως τοῦ ἀκτοπλοίκου ζητηματος. Ἄλλ' ἔχει τὴν γνώμην, ὅτι ἡ μέχρι του σμείου τούτου παρέμβασις τοῦ ὑπουργείου καὶ ἡ ὑποχρεωτικὴ διοί τοὺς ἐφότιστάς κατανομὴ ὑπὸ τοῦ Κράτους τῶν πλοίων εἰς τὰς συγκοινωνιακὰς γραμμὰς καὶ δρομολόγια, θὰ προεκάλει ισχυρὰν τὴν ἀντίδοσιν τῶν πλοιοκτητῶν καὶ νέας ζητημάτων καὶ πράγματα θὰ ἐδημιούργει εἰς τὰς ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου καὶ τότε ὑπουργόν.

Αποκλείουσα κατά τὰ ἀνωτέρω ή Ἐπιτροπή τὴν ἐφαρμογὴν τῶν προταθεισῶν λύσεων καταλήγει εἰς τὴν συνένισιν τοῦ σῆμερον κρατούντος συστήματος τῆς ἐλευθέρου ἀπότολικῆς ἐπιχειρήσεως, ἐλεγχομένης ὑπὸ τοῦ Κράτους, μὲ νῷσμενάς συμπληρώσεις τῆς νομοθεσίας, ἀφορώσας τὴν ἀνάνεωσιν τοῦ ἔκαστοτε παλαιόυ ὑλικού καὶ τὴν ἔνισχυσιν τοῦ ἐπιβατηγοῦ στόλου, βαθμηδόν διὰ νέων καὶ κατολλήλων πλοίων καὶ οικονομικῶν ἀποδοτικῶν.

Καὶ ἡ ἑτέρα Ἐπιτροπή, ἡ συσταθεῖσα πρὸ μηνὸς περίπου ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ γενικοῦ γραμματέως τοῦ Υ.Ε.Ν. κ. Λ. Μπουρινᾶ διά την ὑπόδειξιν τῶν ἐπιβαλλόμενών αἱμάτων μέτων ἔχυπηρητήσεως τοῦ ταξιδεύοντος δι' ἀκτοπλοικῶν πλοίων κοινού, ἐπεράσων διμοίων τὰς ἔργασιάς της, καὶ ὑπέβαλλο τὸ σχετικὸν πόρισμά της.

Δι' αὐτοῦ προτείνεται ἡ λῆψις διαφόρων μέτρων, τὰ κυριώτερα τῶν

συνεχούς ύπηρεσίας λιμενικών πρός παροχήν πληροφοριών έπι των ἀφίξεων, ἀναχωρήσειν καὶ ἀγκυοδολίας τῶν πλοίων ἐσωτερικοῦ.

β) Ἡ βελτίωσις τοῦ τρόπου ἐπιβιβάσεως καὶ ἀτοβιδόσεως τῶν ἐπιβατῶν ἐν τῷ λιμένι Πειραιῶς διὰ της τοπεπίσημεως διπλών κλιμάκων ἐπὶ τῶν πρυμνοθεούντων καὶ παρασβαλλόντων πλοίων, τοῦ πειρισμοῦ ἀνόδου ἐπισκεπτῶν, μικροπολήτων κλπ.

γ) Ή πρόληψης παραδοσῆς ὑπὸ τῶν πλοίων ὑπεροισθμών ἐπιβατῶν διὰ προληπτικού ἐλέγχου κατὰ τὴν ἔκδοσιν τῶν εἰσιτηρίων καὶ ἀφαρμογῆς συστήματος προτεραιότητος εἰς τοὺς ἐνδισμέσους λιμένας.

δ) Ή ἐπίτευξις τούτου καλύτερος ἐμπορικού μεταξὺ τῶν πλοίων

ο) Η ΕΠΙΤΕΙΩΣ τρόπου καλύτερος επικοινωνίας μεταξύ των πλοιών και τών κυριωτέρων λιμένων διά της έγκαταστάσεως και λειτουργίας αυτομάτων ραδιοηλεφωνικών έγκαταστάσεων.

Και ε) Η Βεατίωσις της τάξεως, ευτρεπείας και καθαριότητος εἰς τούς λιμενικούς χώρους του Πειραιώς και ἄλλων λιμένων, καθώς και ἕπι τῶν πλοιών.

Είναι έκτος πάσης συζήτησεως, ότι πολλαὶ διαπιστώσεις καὶ ύποδείξεις τῶν ἀνωτέρων ἐπιτροπῶν είναι λογικαὶ καὶ ἔφαμοδιμοὶ ὅπως είναι ἐπίσης βέβαιον, ότι πλείσται ἐξ αὐτῶν — διὰ να μὴ ἐπιτωμένοι αἱ περισσότεροι — είναι έκτος πραγματικότηος καὶ ἀνεφάρμοστοι.

Ἐπάση περιπτώσει, τὸ ἔογον τῶν Ἐπιτροπῶν ἔληξε καὶ ἀπομένει νά ίδωμεν τώρα, τί ἀπό όλα τὰ ύποδειχθέντα μέτρα θὰ ἐφαρμόσει, διότι πολὺ φοβούμεθα, ὅτι είναι ἐκ τῶν προτέρων γνωστή ἡ τύχη τῶν πορισμάτων τῶν τοιούτων εἰδίους συνιστωμένων Ἐπιτροπῶν, πρὸς «μελέτην καὶ ὑπόδειξιν τῶν ἐνδεικνυούμενων μέτρων».

Ἐαν τὸ ἀρμόδιον ὑπουρεῖον καὶ ὁ προϊστάμενος αὐτοῦ ὑπουργὸς ἐπιθύμουν, πράγματι, διόρθωσιν ώρισμένων κακῶν ἔχοντων πραγμάτων, οὐδένα λόγον είχον γὰ ταταφύγουν εἰς συστάσεις ἐπιτοποτῶν, ἐκ τῶν ὅπιών μάλιστα ἡ μία παρέτεινε τὸν Βίον της ἐπὶ ἐν ὀλόκληρον ἔτος, διὰ νόμας κομιστή... γλαυκά εἰς Ἀθήνας».
Ἄλλα τί γάτην δῆλον πάρεσται;

Αλλα τι να είπων με δις τον τρόπον συστάσεων τών έπιτροπών τούτων και την είς ουτάς συμμετονή πολλών προσώπων, τά όποια είτε ούδεμίαν σχέσιν έχουν με το ζητημα της Ακτοπλοΐας, άλλο δε κατέχοντας κατό το πασελθούν υπενθύμουνος θέσεις εν τα ίπουργειώ, ούδεν έπραξαν έτι τότε ούσων σημείουν υπόδεικνυον:

Αἱ στήλαι αὗται ἐπονειλημμένως ἔχουν ὑποδέξει, τί πρέπει νὰ γίνη εἰς τὴν Ἀκτοπλοῖαν.

Ο κ. Υπουργός, έαν δι' οίονδή ποτε λόγου δὲν συμπαθή τὰς στήλας αὐτάς, ἐπειδὴ τοῦ ὑποδεικνύουν πάντοτε τὸν ὄρθρον δούμον, ἃς ἀκούστη τούλαχιστον τοὺς δυναμένους γὰρ ἔχουν κάποιον λόγον εἰς τὰ πράγματα τῆς Ἀκτοπλοΐας καὶ ἃς ἀφῆσται κατὰ μέρος τάς διὰ λόγους ἐντυπώσεων συνιστωμένας ἐκάστοτε ἐπιτροπάς διὰ κάθε ζήτημα.

Τὸ ἔγκλημα

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς Ιης Μαίου ἀνήγγειλαν τὸν καταρτισμὸν ὑπὸ τοῦ κ. Ὑπουροῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην τῆς ἔξακολουθίσεως ἡ μὲν τῶν ἔργωντινον τοῦ Α.Ο.Κ.Π., τῆς τροποποιησεώς του ὑπὸ ὅλην μορφὴν ἡ καὶ τῶν συνεπειῶν τῆς διολύσεως του. Ὑπάρχει πάντοτε, παρὰ τὴν παροδὸν τῶν αἰώνων, ζωντανὴ ἡ ἀνάνυνσις τοῦ μύθου τῆς Λερναίας «Υδρα», τῆς ὅποιας ἀπεκόπτετο ἡ κεφαλὴ διὰ νᾶ φυτρῶσουν ἄλλαι. Κατὰ τοῦ πνεύματος αὐτοῦ τοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν στρέφεται ὁ λόκληρος ἡ μεταπολεμικὴ ὀργάνωσις τῆς Ἐύπορης, ἀφοῦ ἐδόκιμασε προηγουμένως ἐπὶ σειράν ἑτοῖν, τὰ ἀποτέλεσματα τοῦ δόλοκηρωτισμοῦ. Καὶ κατὰ τοῦ πνεύματος αὐτοῦ ἐπρεπεν, ἃνει διεξόδων ἐπιτρέπουσῶν ταῦτα ὑπεκφυγάς, νά στραφῇ ὁ κ. Ὑπουργός τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας· Α.Ο.Κ.Π. πρέπει νά δισυλθῇ καὶ ὅλο θέμα συζητήσεως εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν δὲν πρέπει νά ὑπάρξῃ.

Η δημιουργία τού Α.Ο.Κ.Π. ήτο όποτελέσμα μιας ἐποχῆς ἀνάγκης, κατά την ὅποιαν είναι ἔπικοινωνία με την ἀσφαλιστικήν ἄγοραν τοῦ Λονδίνου ήτο πολὺ δύσκολος, ἐνώ καὶ εἰκείνη ήτο ἐπιβεβαμένην μὲ ἀρχετάς ὑποχρεώσεις. Δέν ήτο ὅμως αὐτὸν ἡ μόνη αἵτια. Βασική τοιαύτη ήτο ἡ ἐπιμοιά τοῦ τότε Κράτους νὰ προχωρήσῃ πρὸς παρεμβατισμού καὶ νὰ εὑνόησῃ τὴν δημιουργίαν αὐτονόμων Κατεκών. Οργανισμῶν, οἱ ὅποιοι είναι ἀντίθετοι πρὸς τὴν ίδεαν τῆς ἐλεύθερας ἐξελίξεως καὶ ἐλευθέρας δημιουργίας ιδιωτικῶν τοιούτων. Τὸ Κράτος ἀντίθετος σήμερον, πρέπει νὰ ἐμπένε, νὸν ὑποβάλλεται, νὰ πρωθῇ, τὴν δημιουργίαν ὀργανισμῶν ιδιωτικῶν, ἀποσκοπούντων τὴν θεροπείαν ταύτης ἡ ἐκείνης τῆς ἀνάγκης. Καὶ ἐπειδὴ — δυστυχῶς — η κοινωνία μας, ἐμπρικῶν τούλαχιστον, δὲν ἔθεσε τὴν τελειότητα τῆς ὀργανώσεως τοῦ ἀγγειοκό Σίτου, τῆς ἐπὶ τόσους αἰώνας ἐξελισσομένης καὶ τελειοποιουμένης, είναι ἀνάγκη τὸ Κράτος νὰ παρεμβαίνῃ νομοθετικῶς καὶ προστατευτικῶς. Οὐδέποτε ὅμως νὰ ἔκτελη ἐκείνο, ἀλλὰ νὰ ἀφήνῃ τοὺς ιδιώτας νὰ φροντίζουν μόνοι των διὰ τὰ συμφέροντά των καὶ νὰ ἐκπαιδεύωνται, τοιουτοπότρως, εἰς μιαν πλήρη γειωράτησι.

Είναι αστείον να συζητήσαι, τι προφίρουμε έκτελεί σήμερον ο Α.Ο.Π.Κ.Π. Διότι, άπλουστατα, δεν έκτελει ούδενα. Άντοφολάζεται εις την άγοραν των Λούδινον και άσφαλτίζει τα έλληνικά πληρώματα με

άνωτερα ἀσφάλιστρα, κερδίζει την διαφοράν. Τὸ Κράτος δὲν ἔχει παρὰ νὰ υποχρέωσῃ τους ἐφοπλιστας, ἢν νομίζῃ, ὅτι ὁ κίνδυνος πολέμου τῶν πληρωμάτων εἶναι ἀκούη ὑπαρκτός, νὰ εἶναι ἡσφαλισμένοι κατά τούτου εἰς τὸ ἄγγελικὸν Λόῦδ καὶ ἡ ὑπόθεσις ἐτελείωσεν. Είναι ζήτημα ἑνὸς τιτελεροφήματος τριών λέξεων καὶ ὅλιγων λιτών Ἀγγελίας ἀσφαλιστρών.

Ο Α.Ο.Κ.Π. πρέπει νὰ διοιλυθῇ τὸ ταχύτερον καὶ ἀνευ οὐδεμίας ἄλλης συήτησεως. Ἡ ἔδρυσίς του καὶ ἡ ζώῃ του εἶναι συνυφασμένα μὲ τὸ ὀλέθριον Εἰδίκον Ταμείον καὶ μὲ τὸ ἔγκλημα, τὸ ὅποιον συνεπελέθη, μέσω αὐτοῦ, ἐναντίον τῆς Μεσογειακῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἡ ὥποια ὑπερεχώθη νὰ ἀσφαλίσῃ εἰς τὸ Εἰδίκον Ταμείον τοῦ Α.Ο.Κ.Π., τὰ κάτω τῶν 4.000 τόνων σκάφη της. Ἡ ἀσφαλίσις, λέγει ἡ Πολιτικὴ Οἰκονομία, είναι μέσον πρὸς πρόληψιν τῆς πτωχείας καὶ τὸ Κράτος ἀσφαλίσει τοὺς Ἑλλήνας ἐφοπλιστὰς τῶν Μεσογειακῶν σκαφῶν, διὰ νὰ δημιουργήσῃ τὴν πτωχείαν... Τοὺς ἔκαμε, ὅχι πτωχούς μόνον, ἀλλὰ καὶ ἀλλόφρονας. Τοὺς ἔκαμε νὰ χάσουν τὴν ψυχραιμίαν των καὶ νὰ σπεύσουν νὰ δεχθῶν τὰς τοκογλυφικὰς προστάσεις του περὶ παραχωρήσεως τῶν σκαφῶν ἐκ γερμανικῶν ἐπανορθώσεων, διὰ νὰ ἀποσπάσουν ὅτι ἦτο δυνατόν, «ἀπὸ ἔνα κακοπληρωτὴν καὶ ἔνα σακκὶ ἄχυρο». Εἴναι οἱ Ἑλλήνες ἐφοπλισταὶ εἰχον τάς ἀποζημιώσεις των εἰς τὸ Λονδίνον τοῦ 1946. δύνασθε νὰ φαγτασθῆτε τί θὰ ἦτο σπυμεροῦ η Μεσογείος. Θὰ ἦτο θάλασσα διαπλεούμενή ἀπὸ τὰ πλέον μοντέρνα δηζελόπλοια καὶ ἑκείνο, τὸ ὅποιον οἱ Ἰταλοὶ ἀνέπτυξαν ἀνευ οὐδεμίας ἀντιστάσεως ἐν μέρους τῶν ἀλληλικῶν μεσογειακῶν πλοίων, δὲν θὰ ἤδηναντο νὰ τὸ ἀναπτύξουν. Καὶ ἡ εἰσαγωγὴ καὶ ἡ ἔξαγωγὴ μας ἐν τῷ Μεσογείῳ δὲν θὰ ευρίσκετο, ὅπως σήμερον, εἰς χείρας τῶν Ἰταλῶν, ἀλλὰ ἡ ἀλληλική σημαία θὰ συνειργάζετο μὲ τὴν ἀλληλικήν βιομηχανίαν καὶ τὴν ἀλληλικήν γεωργίαν εἰς μίαν ἀγάστην προσπάθειαν ἀναπτύξεως τῶν πλουτοπαραγωγικῶν πόρων τῆς πατοίδος μας. Δὲν ἔθη ὑπῆρχον αἱ καταστροφαὶ, αἱ ὥποιας ἐσμειώθησαν καὶ ἀπὸ τὰς ὥποιας ἔχεισθη ἡ ἐντελῶς ἐξαιρετικὴ ικανότης τοῦ Ἑλλήνος Ἐφοπλιστοῦ, διὰ νὰ διασωθοῦν οἱ ισχυρότεροι οἰκονομικῶν καὶ νὰ δυνηθούν νὰ δημιουργήσουν κάτι τί, ἔπιστα καὶ ἔπικτος τῶν πλαστικῶν τοῦ Μεσογειακοῦ προγράμματος, τὸ ὅποιον ἔπρεπε νὰ ἀκολουθηθῇ.

Άλλα ό α.ο.κ.π. πρέπει νὰ καταδικασθῇ, διότι ύπεθαλψε καὶ ἔνα
ἄλλο ἔγκλημα. Ο ὄπριβισμὸς εἶναι νόσος γνωστὴ εἰς τὰς σημειρινὰς
κοινωνίας καὶ ἡ προστίθεμα πολλῶν ἐπαγγελματιῶν νὸν ἀναδειχθὲν δι-
τεθλασμένων δόνων καὶ ὅχι τῆς εὐθίεις ὑποστηρίξεων τῶν ἐπαγγελμα-
τικῶν συμφεύγοντων, εὐρίσκει πολλάκις πρόθυμον συνεργασίαν εἰς κρα-
τικοὺς λειτουργούς, ἐπιδιώκοντας τὴν ἐπεκτασίαν τῆς ἀμφιδιότητος
των επί ζητημάτων, τὰ ὅπιο ἀποτελοῦν ἀντικείμενον τῆς ἐπαγγελμα-
τικῆς πρωτοβουλίας καὶ μόνον. Ή τοιαύτη συνεργασία τῶν ἐπαγγελ-
ματιών, οἱ ὅποιοι ἐπιδιώκουν νὰ εἰσέλθουν διὰ τῆς κρατικῆς ὑποδο-
θεσεως καὶ ἐπιβολῆς εἰς Terra incognita καὶ τῶν κρατικῶν λειτουργῶν,
οἱ ὅποιοι ἐπιθυμούν γὰρ προσδῶσουν εἰς τὴν πασιευστική των πο-
λιτικῶν τὸ χρώμα τῆς συνεργασίας μὲ τὰς ἐπαγγελματικὰς τάξεις,
ἀποτελεῖ μίαν συμμαγίαν, ἡ ὅποια δὲν δύναται νὰ κοιθῇ ἀπειπετέα,
δύτε συμβάλλει εἰς τὴν προσαγωγὴν τῶν ἐγένει καῶς ἐννοούμενών
των συμφερόντων τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας καὶ τῆς κοινωνίας. Τὸ πνεῦμα τὸ
ὅποιον ἔγεννησε τὸν α.ο.κ.π. ἢτο τὸ ἴδιον, τὸ ὅποιον ἐδιπούργησε
καὶ τὸ Ειδικὸν Ταμείον. Καὶ τὰ πρόσωπα ἥσαν τὰ ἴδια. «Ἐαν ἡ ἀπό-
τειρο ἐπετύγχανεν, ή ἴρθυσις κρατικοῦ ὁργανισμοῦ ἀσφαλίσεως τῶν
πολιτῶν, εἶχεν ἡδη ἀπόφασισθη εἰς τὰ παρασκήνια. 'Αλλ' ὅταν κατα-
στοφοι ἐπεσωθεύθησαν «πρὶν ἡ ὁ ἀλέκτωρ φωνήσῃ», τὸ συμβούλιον
τοῦ α.ο.κ.π. ἀπεκήρυξε τὸ Ειδικὸν Ταμείον.

Ο Α.Ο.Κ.Π. πρέπει νά διαληφθή, ανεύ συζήτησεως. Και πρέπει άκομη εις τό ύπουργειον τῆς Ἐμπορίκης Ναυτιλίας νά έντοιχισθῇ, έκει δῆτα εύρισκετο ἡ πινακίς ή δεικνύουσα τὰ Γραφεῖα του, μία ἐπιτύμβιος λάδις καταδικάσουσα τὸ πείραμα, διό νά φρονματιζῃ τάς ἐπερχομέτας γενέας κατὰ τοιούτων όμοίων ἐγκληματικῶν πράξεων. Ἀπό τον κ. Υπουργὸν τῆς Ἐμπορίκης Ναυτιλίας προμεινούν νά δώσω ευθαρσῶς ἐπάδειξην τῆς υπάρχειας παρὰ τῷ ύπουργειώ του τοῦ συγχρόνου τνεύματος τῆς ἐλεύθερίας τῶν συναλλαγῶν καὶ τῆς κατοδίκης τῆς ὄρησιμοποίησεως τοῦ Κράτους, ώς μέσου ἐπεκτάσεως ἀπαγγελματίων συμφέροντων. Μόνον κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, μὲ τὸν ἐλεύθερον συνανισμὸν καὶ τὸν ἐλεύθερον ἐλέγχον, προάγονται τὰ Ἐμπορικά καὶ ἡ Κοινωνικά Ίδρυματα πρὸς τὸ συμφέρον ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων. Τοῦ Κράτους πρέπει νά παραμένη πάντοτε ἐμπνευστής καὶ ὄργανων της.

'Επικίνδυνος κατάστασις

Θά ἔπειτε, νομίζουμεν, ία ἀνήσυχήσῃ τοὺς ἐφοπλιστάς μας ἡ συχνό-
ης τῶν θαλασσιών ἀτυχημάτων, ἡ σπιμειουμένη κατά τοὺς τελευταίους
ὑπὸνούς μῆνας. Αἱ προσοράδεις, αἱ συγκρούσεις, αἱ βλάβαι τῶν μηχα-
ών, ἀλλὰ καὶ αἱ δολικά ἀπώλειαι, εἰναι κατ' αὐθιμδόν πλοίων περισσό-
εραι καὶ αἱ ζημιαὶ σημαντικάτεραι, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προηγούμενα
την.

Νά αποδώσωμεν τὰ πολλὰ ἀτυχήματα εἰς τὴν πλέον ἐντατικὴν τῶν λοιών κίνησιν κατὰ τὸν ἐφετειὸν χειμῶνα; Ἐν τινι μὲτρῳ δυναστῶν νά τη τῆστιν της ἡ ἀποσύνη αὐτῆν. Ἰσως ἀκόμην νὰ εὑντάσθῃ ἡ σκέψις δι-

JAMES PATRICK SHIPPING COMPANY

**SHIP OWNERS—AGENTS—CONTRACTING STEVEDORES
BUNKERS AND SHIP REPAIRS ARRANGED**

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

BRANCH OFFICES :

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

CABLE ADDRESS: «RIKPAT»

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

-AGENTS AT ALL PORTS IN AUSTRALASIA-

τὰ περισσότερα πλοῖα ἔχουν καὶ συχνότητα ἀτύχημάτων μεγαλυτέραν, ὅταν μάλιστα εἶναι καὶ σχετικῶς παρήλικα. Πλήρη δημως δικαιολογίαν τὸν πολλῶν ἀνωμαλίων, ποὺ ἐμφανίζουν ἀπό τίνος τὰ εἰδίδια τῶν ὄσων πλοίων εἶναι ἐπιπλρωμένα μὲν ἐλληνικά πληρωμάτα, δὲν ἡμποροῦν νά μᾶς παράσχουν αἱ ἀνωτέρω δύο ἀπόφεις. Ἡ σύγκρισις ἀλλωτεῖ τῶν ἀτύχημάτων τῶν ἄλλων ἔνων μεγάλων ναυτιλιῶν πρὸς τὴν συχνότητα τῶν ζημιῶν τῆς ιδικῶν μας πλοίων, ἐπιτρέπει τὴν ἀποψιν ὅτι κατὰ τὸ ἀνώμαλον πράγματι συμβαίνει τελευταῖς εἰς τὴν διακυβερνήσιν τῆς ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ναυτιλίας.

Ίσως τὰ ἀνώμαλιαν τὰ πρέπει νὰ ἀναζητήσωμεν εἰς αὐτὴν τὴν πλημμελῆ πὼς συγκρότησιν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων μας. Ἡ ἐπελθόντα κατὰ τὸ δύο ζελευταῖς ἔτη ἀπότομος διόγκωσις τῆς χωρητικότητος τῆς ναυτιλίας μας προεκάλεσεν, ὡς γνωστόν, καὶ ζήτησην πληρωμάτων μεγαλυτέρων. Οἱ ναυτῖλοι καὶ οἱ μηχανικοὶ ήσαν καὶ εἶναι δυσερετοί. Οἱ δίκαιοι κατέλαβαν εἰς πλεισταῖς ὅσας περιπτώσεις τὰς θέσεις τῶν τριτῶν, οἱ τρίτοι τῶν δευτέρων κ.ο.κ. Τὰ διπλώματα ἐπίσης παραχωροῦνται μὲν ρυθμὸν ταχύτερον, μὲ περιστήσην δόσιν ἐπίπεικεις, διὰ νὰ καλυφθοῦν αἱ μεγάλαι εἰς ἔμψυχον ὑλικὸν ἀνάγκαι τῆς ναυτιλίας μας. Ἀποτέλεσμα: Ἡ σύνθετης τῶν πληρωμάτων μας μὲ τοὺς γοργῶς προσαχθέντας ἀδιωματικούς καὶ μὲ τοὺς λευκοφυλλαδίτας, τοὺς ἐλάσσονα ἔχοντας γνώσιν τῆς ειδικεύμενης ἐργασίας τοῦ ναυτοῦ καὶ τοῦ θερμαστοῦ, ἐμφανίζει ἀπό τίνος ποιοτικήν κατωτερότητα, ποὺ θὰ ἐπέτρεπε πράγματι νὰ ἀνησυχῇ τοὺς ἐφοπλισταῖς κατὰ κύριον λόγον. Ἀν ἔλειπεν ἡ προσήλωσις πρὸς τὸ καθηκόν ναυτικοῦ, ἡ φιλότιμος προσπάθεια του νὰ ἐπαρκέσῃ εἰς τὰς ὑπηρεσιακὰς τοῦ ὑποχρέωσεις, ἡ κατωτερότης αὐτὴ θὰ ἀπέδαινεν ἐπικινδυνός. Ἡ ἐλλειψις τεχνικῆς καταρτίσεως, ἡ ἀπουσία τῆς ἑξειδικεύσεως ἀναπληροῦνται πῶς ἀπό τὰς πολλὰς πράγματι ἀρέτας τοῦ Ἐλλήνος ναυτίλου, ἀπό τὴν στοργικήν υπέρ του πλοίου φροντίδα, ἀπό τὴν θέλησιν νὰ μάθῃ καὶ νὰ εἰσφέρῃ τὸν μόχθον του διὰ τὴν καλὴν τοῦ σκάφους διακυβερνηστιν.

Δὲν πάμε δῆμας νὰ προβάλλῃ ὡς ἔνα πρόδηλημα δυσεπίλυτον ἡ ἐπάρκεια τοῦ ἔμψυχου ὑλικοῦ τῆς ναυτιλίας μας. Ἀν αἱ πρώται ἐνδείξεις τῆς ποιοτικῆς του κατωτερότητος ἔχουν διαλάβει τῆς προσοχῆς τῶν ἐφοπλιστῶν μας, δὲν ἡμπορεῖ νὰ παρέλθῃ σὺν τῷ χρόνῳ ἀπαρατήρητον τὸ γεγονός τῆς πλήρους ἀνυπαρξίας πληρωμάτων, ικανῶν νὰ ἐπανδρώσουν τὰ ἡδη ναυπηγούμενα πλοῖα, μὲ τὰ τόσα γενέτερα μηχανικά μέσα, τὰ ἀγνωστά εἰς τοὺς ιδικούς μας ναυτίλους καὶ μὲ τὸν ὄγκον τῶν εὐθυνῶν διὰ τὸν πρωρισμένον ἀπό γεφύρας ἢ εἰς τὸ μηχανοστάσιον νὰ διοικοῦνται τὰ σύγχρονα μεγάλα σκάφη. Χωρὶς νὰ θέλωμα νὰ εἴμεσθα ἀπαισιόδοξοι, πολὺ φοβούμεθα ὅτι κινδύνουν θὰ διατρέξῃ ἡ ἡδη περαστικὴ προσπάθεια ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ μας ὑλικοῦ, αν ἀπό τούδε δὲν ἀντιμετωπίσωμεν ριζικῶς τὸ ζῆτημα τῆς καταρτίσεως καλῶν καὶ ειδικεύμενών ναυτικών. Χωρὶς τὸ κατάλληλον ἔμψυχον ὑλικὸν θὰ καθυστερήσωμεν ἀσφαλῶς εἰς τὸν τραχύν ἄγνων διατηρήσων τῶν κεκτημένων ἐναντὶ τῶν ξένων ἀνταγωνιστῶν μας, τῶν ἀρισταῖς προητοιμασμένων καὶ ἀπό πάσης πλευρᾶς ὥργανων μένων.

Ο ναυτεργατικὸς παράγων

Κινούνται καὶ πάλιν ὑπόπτως περὶ τὰ Ἐλληνικὰ πληρωμάτα εἰς τοὺς Ἀμερικανικούς λιμένας οἱ γνωστοὶ ἀριστεροὶ διαλυτικοὶ παραγοντες, καιμούφλαρισμένοι ἀσφαλῶς πράκτορες τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. Ἀρχηγοὶ τῆς κινήσεως αὐτῆς φέρονται, γνωστοὶ διὰ τὸ παρελθόν των κομμουνιστῶν, μυστηριώδων παρεισφράσταντες εἰς τὸ ἀμερικανικὸν ἔδαφος. Ἐμφανίζονται ἐκπρόσωποι καπτοίουν νεοπαγούν ναυτεργατικοῦ σωματείου εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. Ἡ δράστις των δὲν ἐκτείνεται μέχρι καὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων. Ἐκεῖ γνωρίζουν ὅτι θὰ προσκρουσούνται εἰς δυσχερείας. Τὰ παναματικά καὶ τὰ λιδεριανά σκάφη ἐπισκέπτονται καὶ αὐτῶν τὰ πληρωμάτα διεγέρουν μὲν ὑποσχέσεις καλύτερου μισθοῦ.

Κρούσματα τῆς διαλυτικῆς παρεμβάσεως τῶν ἐστημειώθησαν ἡδη ἀρκετά. Κατόρθωσαν νὰ δημιουργήσουν τὴν ἀναπταρχήν εἰς τίνα φορτηγή. Τὴν τελείταιον στιγμὴν τοῦ ἀπόπλου τῶν εἰδίνων μέρος τοῦ πληρωμάτος νὰ ἐγκαταλείπῃ τὴν ὑπηρεσίαν του. Χαρακτηριστικὸν σηματότατόν είναι.

Διερωτώμεθα δῆμας: «Ἐφρόντισαν αἱ ιδικαὶ μας λιμενικαὶ ἀρχαὶ εἰς τὴν Νέαν Υόρκην νὰ συγκεντρώσουν τὰ στοιχεῖα από τοὺς ὄχι φακέλλους τῶν ἐλόγων σαμπτοτέον; Κατέποισταν τὰς ἀμερικανικάς ἀρχὰς ἐπὶ τοὺς ποιοὺς τῶν καὶ τῶν ὑπόπτων ἐπιδιώκεν τῶν; Καὶ ὑπέδειξαν εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς νὰ ἀποφύγουν ἐπιμόνων κάθε ἑπάτην μὲ τοὺς περὶ τὸ νέον σωματείον κινουμένους, μὴ προσλαμβάνοντες κανένα ναυτικὸν ἀνήκοντα εἰς τὴν ἀριστεράν αὐτῶν ὄργανωσιν; Τέλος, ἐλάσσον ύπὸ σημείωσιν τὰ ὄνοματα τῶν οἵσων ἐγκατέλειψαν, ὑποκινούμενοι, τὴν ὑπηρεσίαν των.»

Πρέπει ἡ ἀντίδρασις ἴσχυρά ἀπὸ τοῦδε νὰ ἐκδηλωθῇ, ἵνα εἰς τὰ πρώτα της δημάτα η νέα αὐτὴ ἐπιβουλὴ κατὰ τὴν ἡσυχίας τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας εἰς τὸ ἑξωτερικὸν κτυπήσῃ. Δὲν πρέπει νὰ δημιουργήθῃ καὶ πάλιν ἡ ἐντύπωσις ὅτι ἡ ἀναρχία ἥρχισε νὰ ἐπικρατήσῃ εἰς τὰ ἐλληνικὰ πληρωμάτων. «Η προσοχὴ τῶν παραστατικῶν πράγματων παρατητάται καὶ ἐπιβάλλεται.

«Ἔχουμεν δῆμας μὲν λύπην μας νὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι εἰς τοὺς ἐκπρωτοπούντας εἰς τὴν Νέαν Υόρκην τὴν Πανελλήνιον Ναυτικὴν «Ομοσπονδίαν, τὴν μόνην ἀνεγγωρισμένην συντηρητικὴν συνδικαλιστικὴν ναυτεργατικὴν ὄργανωσιν, δὲν παρεχέθησαν ποτὲ ἐπάρκη τὰ μέσα, ἵνα δραστηριώσουν κινηθῶν οὗτοι κατὰ τῶν ἐκάστοτε ὑπονομευτῶν πρὸς τὸν ἡσυχίας τῶν πληρωμάτων μας, κατὰ τῶν ἐκμεταλλευμένων πρὸς τὸν ὄφελος καὶ διὰ σκοποὺς ὑπόπτους, ὃσον καὶ ἀντεθνικούς, τὸν «Ἐλληνοναυτεργάτην». Τὰ πεντηκάρια ὑλικά μέσα ποὺ διατίθενται διὰ τὸν παραστατικὸν τὸν ἐκπροσώπων τῆς Π.Ν.Ο. εἰς τὰς Ἑγναμένας Πολιτεῖας, δὲν ἐπιτρέπουν εἰς αὐτοὺς ἐλευθέρως νὰ κινηθοῦν, οὔτε καὶ νὰ ἐκτείνουν τὴν προστατευτικὴν υπέρ του ναυτεργάτου παρέμβασίν των, κατὰ τὴν ἐπίλυσιν κάθε ζητημάτος του.»

Τὴν προστασίαν αὐτὴν ἄλλοι, ἀνεξακρίβωτα ἔχοντες τὰ ἐλατήρια, ἐμφανίζονται εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἀσκούντες. «Ἐπιτυγχάνουν οὕτω τὴν συγκέντωσιν περὶ αὐτοὺς μιᾶς ἀξιολόγου κινήσεως πληρωμάτων, τὰ ὅποια δενδαίων, ποικιλοτρόπως ἐκμεταλλεύονται.

Δὲν είναι μόνον πρὸ τὸ συμφέρον τῶν ὄρθρων συνδικαλιστικῶν ἐπιδιώξεων τῶν ναυτικῶν μας ἡ ἐνίσχυσις τῆς προσπάθειας, τὴν ὅποιαν καταδάλλουν οἱ διοικούντες τὸν Π.Ν.Ο. Συμφέρονται ἀμεσώτατον ἔχουν καὶ οἱ ἐφοπλισταῖ—πρέπει νὰ τὸ καταδάλλουν—ἀν συνεργάζωνται πρὸς τὸ καλὸν τῆς Ναυτιλίας μὲ μίαν ὄργανωσιν ναυτεργατικῆς ισχυρά, ἀν τιπρόσωπητικῆς, διοισθεύσαν τὰ μέσα νὰ ἐπιτελέσῃ τὴν εύρυτεραν ἀποστολήν της, τὴν στενῶς μὲ τὴν ὑπόστασιν καὶ τῆς Ναυτιλίας μας συνυφασμένην.

ΠΕΝΘΗ

Αθανάσιος Μανουηλίδης

«Ο Αθανάσιος Μανουηλίδης, τοῦ ὄποιου τὸν ἐπελθόντα πρὸ δεκαπεντημέρου θάνατον μὲ δαδείσαν θλίψιν ἡ ναυτικὴ μας οἰκογένεια, ἡτο μία ἔξεχουσα προσωπικότης διὰ τὴν Ναυτιλίαν, τὴν ἐπιβατηγόν κυριώς. Ή προτοπλευρικὴ ἐπιτυχῆς ὄργανωσις, τῶν ἀκτοπλοϊκῶν καὶ τῶν μεσογειακῶν μας συγκοινωνιῶν καὶ ἡ ἐκ τοῦ μηδενὸς μεταπολεμικὴ ἀνασυγκρότησις τῆς Ἐλληνικῆς Εταιρείας Μεσογειακῶν Γραμμῶν, υπῆρξεν ἔργον πρωτόδουλον τοῦ μεταστάντος. Νούς ισχυρός, σκέψις καὶ θέλησις στοθερά, πλήρης τῶν πραγμάτων τοῦ ἐπιβατηγού



πλοίους γνώσιες, ἐν συνδυασμῷ μὲ μίαν ἄφθαστον ἐργατικότητα, αὐτὰ ἡσαν τὰ χαρακτηριστικῶτερα γνωρίσματα τοῦ Αθανάσιος Μανουηλίδη. «Ἀν αἱ περιστάσεις τοῦ ἐπέτρεπον ἐπὶ εύρυτερου πεδίου—πέραν τῆς Μεσογείου—νὰ ἀναπτύξῃ τὴν ἐπαγγελματικὴν τοῦ δραστηριότητα, ἡτο καθ' ὅλα προητοιμασμένος, λόγω μορφώσεως καὶ καταρτίσεως, νὰ ἀνέλθῃ εἰς τὰς υψηλοτερές διαδικασίες τῶν ἐφοπλιστικῶν κατακτήσεων.»

Νέος ἀκόμη—μόλις 62 ἐτῶν—ἔφυγεν ἀπὸ τὸν κόσμον αὐτὸν. Θά πηδύνατο ἀκόμη πολλὰ ὑπέρ της Ναυτιλίας μας νὰ ἀποδύσῃ. Εἶχε πλέον ὀλοκληρωμένην τὴν σκέψιν, πείραν μακράν δ' ἐκέκτητο διὰ τὰ πλοία τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Εύρυτεραι θὰ ηδύναντο νὰ είναι αἱ ἐπαγγελματικαὶ του ἐναποτίσεις.

Ο «Αθανάσιος Μανουηλίδης» ἔγενεν θῆτα της Ραιδεστόν. «Ἐσπούδασεν εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ μετὰ μεταστάσαις τοῦ Ρωσικήν ἐπανάστασιν ἔφυγεν ἀπὸ τὸ Βασιλικό, ὅπου ἦτο ἐγκατεστημένος ὁ Οίκος Μανουηλίδη, ἥλθεν ἐδῶ καὶ ὠργάνωσε τὴν Ἀμετοποίαν Μανουηλίδη—ὑποδειγματικὴν εἰς τὸν καρπὸν της. Μετέσχεν ἐν συνεχείᾳ τῆς «Ἀκτοπλοΐας τῆς Ελλάδος» καὶ τῆς «Ελλέρε», τῶν ὅποιων καὶ απετέλεστ τὴν ίθυνουσαν φυσιογνωμίαν. «Ολοὶ ὅσοι τὸν ἔγγρωσιν, βαθείαν ἐτρεφον ἐκτίμησαν εἰς τὴν ρωμαλέων του σκέψιν. «Υπῆρξε καλὸς πολίτης, καλὸς οἰκογενειάρχης, καλὸς φίλος καὶ καλὸς κατὰ δάθος ἀνθρώπος. Οἱ συνεργάτες του τὴν ήγαπτοσαν.» Ήτο διὰ τὸ περιβάλλον του, κοινωνικὸν καὶ ἐπαγγελματικόν, συμπαθέστατος. «Ολοὶ ἔκλαυσαν τὸν πρώρων θάνατόν του. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στενῶς συνδεόμενα μὲ τὸν αἰείμνηστον Μανουηλίδην, ἀπὸ τῆς πρώτης ημέρας τῆς ἐγκαταστάσεως του εἰς τὴν οἰκογένειάν του.

Λονδίνον—Νέα Υόρκη

Ο θαλασσοσφαλιστικὴ ἀγορὰ μὲ ἀξιόλογον κίνησιν, τὸ ἀντίπαλον δέος διὰ τὴν Αγγλικήν, δημιουργεῖται απὸ τιναίς ἔτῶν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. Δὲν ἔχει βεβαίως ἀκόμη ἀναχθῆ εἰς τὴν τελειότητα τῆς ὄργανωσεως τῆς ἀγορᾶς του Λονδίνου, σύτε καὶ διὰ διακανονισμὸς τῶν ἀδειῶν καὶ τῶν ἀπατητῶν δυνατῶν νὰ διενεργήσηται μὲ τὴν αὐτὴν γνώσιν καὶ εἰδίκευσιν τὸν Αγγλικὸν διακανονιστικόν. Εἶναι πάντως γεγονός ὅτι πολλοὶ ξένοι ἐφοπλισταῖ—«Ἐλλήνες, Νορθγρίοι, Όλλανδοι κ.α.—ἀρχιζούν νὰ στρέφωνται πρὸ τὴν Νέαν Υόρκην διὰ τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων των. Περιστοτέρας εὐκολίας, ἀν μὲ καὶ καλύτερα πρέμια, ἐπιτυγχάνουν ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς, ἀποφεύγουν εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ Αμερικανούς, κατασφαλιστῶν εἰς τὴν ἐπιβολὴν ἀποφάσεων, κατασφώρων ἀντιθέτων πρὸ πλοιοκτησίας.

Τὸ συμφέρον, ἀλλως τε, τῶν ἐποικιλότων, ὅπως ἀποδείχθῃ καὶ μὲ τοὺς νησιγνώμανας, εἶναι ἡ δυσδικὴ αὐτὴ καταστάσις. Συχνὰ διὰ τῆς Νέας Υόρκης πιεζεῖται τὸ Λονδίνον εἰς τὴν ἀποδοχὴν ὅρων ἀσφαλίσεως συμφερωτῶν. Οἱ Νορθγρίοι μέγιστον ποσοστὸν τῶν κινδύνων των καλύπτουν ἡδη ἀντασφαλιστικῶς καὶ εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. Οἱ Ιταλοὶ

PORT OF BORDEAUX

General Shipstores Merchant

MACDONALD & SONS LTD.

Greek Department 5. FILARETOS

21 Rue Foy
BORDEAUX
(France)

Tel: 73.03-04-05

Cable: Macdonald-Bordeaux
France

Good service at all time

Please wire your requirements

έπισης. Οι "Ελληνες, μή εύτυχόσαντες νά έχουν έθνικήν άσφαλιστικήν άγοράν, άσφαλίζουν ηδη άρκετά σκάφη των εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. Τα άσφαλιστρα διά τοὺς έχοντας καλά ἀποτελέσματα είναι κατοτερα τοῦ Λονδίνου καὶ δεν έχει ἐπ' αὐτών ἔφαρμογην ή ἐπαύησις τοῦ γνωστοῦ 10%.

Δὲν ήμπορούμενον νά προεικάσωμεν πού δυνατὸν νά φέρει ο ἀνταγωνισμός αὐτὸς εἰς τὰς ἀσφαλίσεις μεταξύ Λονδίνου καὶ N. Υόρκης. Είναι πάντως γεγονός, ότι συμφέρει εἰς τοὺς ἑφοπλιστὰς ο ἀνταγωνισμός αὐτὸς καὶ έχουν κάθε λόγον νά υποστηρίξουν καὶ τὴν προσπάθειαν τῆς Νέας Υόρκης. Ἐπίζημα υπῆρχεν ή μονοκρατορία τοῦ Λονδίνου εἰς τὰς ἀσφαλίσεις. Ήμεῖς οἱ "Ελληνες έχομεν πικράν πέραν τῶν προπολεμικῶν ἐπασφαλιστρῶν καὶ τῶν εἰς δάρος τῶν πλοίων μας διακρίσεων.

Τὸ Συμβούλιον τοῦ N.A.T.

Δὲν γνωρίζουμεν ποῖοι λόγοι ἀναγκάζουν τὸν κ. "Υπουργόν, νά μη προβαίνῃ εἰς τὴν συγκρότησιν τοῦ νέου διοικητικού συμβουλίου τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου.

Η θητεία τοῦ παλαιοῦ συμβουλίου λῆξασαι, ὡς γνωστόν, τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1954, παρετάθη συμφωνάς πρὸς τὸν ίσχουντα νόμον 2525) 40 ἐπει τριμηνον, ήτοι μέχρι τῆς 31ης Μαρτίου 1955. Τὴν 27ην Μαρτίου 1955 ἐδημοσιεύθη ο νέος ὑπ' ἀριθ. 3170)1955 νόμος "περὶ N. A. Ταμείου", διὰ τοῦ ὅποια προβλέπεται ἄλλοια συνθήσεις τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου. Ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ μηνὸς Μαρτίου, ἐν ὅψει τῆς δημοσιεύσεως τοῦ ἐπιφημισθέντος ὑπὸ τῆς Βουλῆς νέου νόμου, ή ὁμοίως ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐζήτησεν ἐσπευσμένως τὴν ὑπόδειξιν ἀντιπροσώπων παρὰ τῶν μετεχουσῶν εἰς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον ὄργανωσεων, οἱ ὅποιοι ἔγκαιοις ὑπεδειχθῆσαν, πλὴν ὅμως μέχρι σημερον τὸ νέον διοικητικὸν συμβούλιον, σύγνωστον διὰ ποιους λόγους, δὲν συνεκροτήθη, τὸ δὲ N.A.T. ἐξακολουθεῖ διοικούμενον, βάσει μιᾶς γνωμοδοτήσεως τοῦ νομικοῦ συμβουλοῦ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, η ὅποια — κατὰ τοὺς εἰδότας — «εἶναι τραβηγμένη ἀπὸ τὰ μαλλιά» μὲ τὸ παλαιὸν συμβούλιον, τοῦ ὅποιου σιωπηρῶς παραστένεται ἡ θητεία.

Η "Ενωσις Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν" διεμερτρήθη ἐντόνως, ὡς εἶμεθα εἰς θέσιν νά γνωρίζωμεν, εἰς τὸν κ. "Υπουργόν καὶ τὸν πρόεδρον τῆς κυβερνησεως Στρατάρχην Παπάγον, διὰ τὴν αὐθαίρετον αὐτὴν ἐνέργειαν τοῦ ὑπουργείου καὶ τὸν παραστον παράνομον τρόπον διοικήσεως τοῦ N.A.T. Εν τῷ μεταξύ ὅμως διὰ τοῦ παλαιοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου ἐπετεύχθη η ἐπὶ συμβάσει πρόσληψις, ὡς δικηγόρων, δύο ημετέων, ἀναμένεται δὲ καὶ η ἰκανοποίησις τρίτου....

Ἄυθαίρεσιῶν συνέχεια

Πέντε μόλις ἡμέρας μετά τὴν δημοσίευσιν τοῦ νέου περὶ N. A. Ταμείου νόμου καὶ εἰς ἑκτέλεσιν προφανῶς σχετικῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 10, κατὰ τὴν ὅποιαν αἱ τοποθετήσεις τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ N. A. T. γίνονται διὰ μίαν τριτιάν, μὴ ἐπιτρεπομένης τῆς μεταθέσεως αὐτῶν, πλὴν ὃν ὁ ὑπουργὸς δι' εἰδίκης ἀποφασεως αὐτοῦ, λογμανούμενης μετά γνώμων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, ἥθελε κρίνει, οτι ἐνδεικυται η ἀντικατάστασις ἀξιωματικῶν τινῶν καὶ ποὺ τῆς παρελεύσεως ταύτης, ὁ κ. Υπουργός της Ναυτιλίας διέταξε τὴν μετάθεσιν τοῦ πλοιάρχου κ. Παπανικολάου, τοποθετηθέντος ὡς διευθυντοῦ εἰς τὸ N. A. T. μόλις πρὸ ἔτους.

Δὲν γνωρίζουμεν ποῖα... ὑπηρεσιακαὶ ἀνάγκαι ἐπέβαλον τὴν ἐκ τοῦ N.A.T. μετάθεσιν τοῦ κ. Παπανικολάου, ἀξιωματικοῦ λαμπρῶν ἐπιδείξιντος δρᾶσιν κατὰ τὴν ὡς διευθυντοῦ τοῦ N.A.T. ὑπηρεσιῶν του καὶ ο ὅποιος πλαισιούμενος ἀπὸ τὸ νέον διοικητικὸν συμβούλιον πολλὰ ὑπὲρ τοῦ N.A.T. θὰ ἀπέδιδεν εἰσέτι. Ἐκείνο τὸ ὅποιον γνωρίζουμεν καὶ ἀπαιτούμενος ἀπὸ τὸ ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας είναι ο σεβασμὸς τῶν νωπων εἰσέτι διατάξεων τοῦ νεαροῦ νόμου, ο σεβασμὸς τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ N.A.T., τὸ ὅποιον δὲν είναι ταφικοῖς τῶν ἀρχόντων τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ο σεβασμὸς τῆς γνώμης του, η ὅποια δὲν ἐκτήθη, ἀκριβῶς διότι ητο ἀντίθετος πρὸς τὰς ἀπόψεις τοῦ ὑπουργείου.

Αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων

"Οσοι ἐφοπλισταὶ ἐπέδιώκον τὴν πρόσκτησιν χωρητικότητοῦ, ἀλλ' ἀπείχον τῆς ἀγορᾶς, ἐν ἀνάγκην τῆς ἐποχικῆς ὑποχωρήσεως τῶν ναυλῶν, ητοι θὰ είχεν ως συνέπειαν καὶ τὴν πτώσιν τῶν ἀξιῶν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, δείκνυνται στημερον διατελέσμενοι νά διατραγματεύθων, λόγῳ τῆς ἐκ νέου στορφῆς τῆς ναυλαγορᾶς ποὺς τὴν ἀνίουσαν. Τὴν τάσιν τῶν ταύτην ἐνισχυει καὶ η προσποτική, οτι τὸ σήμερον ἀποκτῶμενον τοννάζ δύναται ἐφεξης νά κρητιμοποιηθῇ ἐπικερδῶς, ἀκόμη καὶ ἀν αἱ ἀξιαὶ τῶν πλοίων ἐμφανίσουν μέχρι τοῦ φθινοπώρου μεί-

ωσιν, διότι η πτώσις των αὐτῆ δύναται νά ἔξουστερωθῇ ἀπὸ τὰ πραγματοποιηθόμενα, κατὰ τὴν μεσολαβούσαν χρονικὴν περίοδον, κέρδη. "Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς οἱ ἀγοράσται ἡρχισαν τελευταίων ἐπανεχόμενοι εἰς τὴν ἀγορᾶν καὶ ἀρκεταὶ πράξεις ἐκλείσθησαν ἀπὸ τῶν μέσων Ἀπριλίου καὶ ἐντεύθεν. Φορτηγόν, τυπου λίμπερτο—τὸ «Resolute»—ἐπωλήθη πρὸ 15θημέρου ἀντί 740.000 δολλαρίων, μὲ ισχύουσα δι' ἓν ἀκόμη ἔτος τὴν ἐπιθεώρασίν του. "Ἐπίσης καὶ τὸ ὄνδυριανόν λίμπερτος «Αριστοτέλης» ἐπωλήθη, λήγοντος τοῦ Ἀπριλίου, ἀντί 745.000 δολλαρίων (266.000 λιοντ.). Τὰ προσφερόμενα ποὺς πώλησιν λίμπερτος είναι ἐλάχιστα, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν θὰ διατηρηθῶν εἰς σχετικῶν υψηλοῖς ἐπίπεδα. "Ηδη, αἱ τιμαὶ διὰ λίμπερτος, μὲ τὴν ἐπιθεώρασίν των ἐισχύ, κυμαίνονται γύρω τῶν 800.000 δολλαρίων, ἔναντι τῶν 820.000, εἰς η τιμὴν ἐπωλήθη τὸν παρελθόντα "Ιανουάριον τὸ νορθγικὸν «Marit».

Ὀπαδόποτε, τὸ μεγαλύτερον ἐνδιαφέρον συγκεντρώσουν τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκάφη, ἐπειδὴ δὲ ὅλιγα είναι τὰ προσφερόμενα λίμπερτος, η προσοχὴ τῶν ἀγορῶν τὴν ἐστράφη πρὸς τὰ ἀγγλικῆς κατασκευῆς «Εμπάτηρ». Βάσει τῶν κλεισθεῶν ἀγοραπωλησιῶν, παραδέτομεν κατωτέρω πινάκα τῆς πορείας τῶν ἀντιπροσωπευτικῶν τιμῶν διὰ σκάφη «Εμπάτηρ» καὶ παρομοίων τύπων ("Οσεαν, καναδικῶν δίκτου κ.λ.π.) κατὰ τοὺς προηγουμένους τρεῖς μῆνας:

	T. d.w.	Ναυπ.	Σερβ.	Τιμὴ \$
Φεβρ.	«Ρόμιλις» ("Οσεαν)	10.250	1942	1953 784.000 δολ.
	«Τζέρευ Σίτυ» ("Εμπάτηρ")	9.776	1942	1951 812.000
	«Τέμπελο Μήνη»	9.800	1942	1951 784.000
Μάρτ.	«Ρίβερος» ("Εμπάτηρ")	9.750	1940	1952 630.000
	«Τσετίκαμπ» (Νόρθ Σάντ)	10.700	1944	1953 750.000
	«Σαΐν Μάρκος» (Σπεσιόλ)	10.650	1946	1955 875.000
Απρ.	«Πετφρόνο» ("Εμπάτηρ")	10.310	1943	1952 700.000
	«Ερνεστ Πάθιον» (N. Σάντ)	10.750	1943	1952 700.000
	«Κέιπ Μέλαν» (καν. δίκτ.)	10.750	1944	1952 740.000

Ἀπὸ τὰ δύο τελευταῖα, τὸ «Κέιπ Μέλαν» θὰ παραδοθῇ εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του τὸν τρέχοντα μῆνα Μαΐου, ἐνώ τὸ «Ερνεστ Πάθιον» θὰ παραδοθῇ τὸν Αὔγουστον.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω, ἀνηγγέλθη καὶ η εἰς Τούρκους πώλησις τοῦ ἀγγλικοῦ «Soutthgate» (τύπου «Εμπάτηρ») 10.239 τόννων d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβέν τοῦ 1952, ἀντὶ τιμῆς 350.000 λιρῶν (980.000 δολλαρίων). Η πώλησις αὕτη, πρῶτον διότι ἐπραγματοποιήθη εἰς τὰς ἀρχαῖς τοῦ ἔτους πρὸ τῆς σημειωθεῖσης ἀντιδράσεως εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναυλῶν καὶ δεύτερον, διότι παρεσχήσαν εἰς τοὺς Τούρκους ἀγοραστὰς ικαναὶ πιστωτικαὶ εὐκολίσι. Περισσότερον χαρακτηριστικὴ διὰ τὰ σημειώνεται ἐπίπεδο τῶν τύπου «Εμπάτηρ» φορτηγῶν είναι η ἀντί 250.000 λιρῶν καὶ μὲ ἀμεσον παράδοσιν ἐν «Αμβούργῳ πώλησις τοῦ Αγγλικοῦ «Petrano». "Ετεροι πρόσφατοι πωλήσεις σκαφῶν τοῦ ιδίου τύπου ήσαν αἱ κάτωθι:

	T. d.w.	Ναυπ.	Σερβ.	Τιμὴ £
Λόρδος Λούδ Τζώρτζ	10.230	1944	1953	260.000 λιρ.
«Ναυαρίνον»	10.232	1944	1953	260.000
«Μακεδονία»	10.400	1942	—	232.000

Διαταγαὶ διὰ φορτηγὸν «Εμπάτηρ» ὑπάρχουν εἰσέτι ἀρκεταὶ εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ πιστεύεται ὅτι αἱ σχετικαὶ ἀξιαὶ θὰ ἔξειλον μὲ μείζονα σταθερότητα, ἀν βεβαίως δὲν ἐπέλθη σύνιδης τις μεταβολὴ εἰς τὴν ναυλαγοράν. "Ηγέλθησαν παραλλήλως καὶ ὀλίγαις ἀγοραπωλησίαι παλαιοτέρου τονταζ. Ούτοι, τὸ Βρετανικὸν «Mahisud» (κατανάλωσις πετρελαίου) 11.214 τ. d.w. (τοῦ 1917), μὲ ληξασαν τὴν ἐπιθεώρασίν του, ἐπωλήθη πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ τιμῆς 96.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ Μαΐου εἰς Κόντινεντ. Τὸ ἀγγλικὸν «Dee-bunk» 9405 τ. d.w. (τοῦ 1929) μὲ σερβέν τοῦ Οκτωβρίου 1952, (κατανάλωσις πετρελαίου) ἐπωλήθη ἀντὶ 190.000 λιρῶν καὶ τὸ «Ottinge» 4700 τ. d.w. (τοῦ 1940) μὲ σερβέν τοῦ 1953 (κατανάλωσις γαιανθράκων) ἐπωλήθη ἀντὶ 115.000 λιρῶν, τὸ δὲ «Λιπικ» 2630 τ. d.w. (τοῦ 1940) μὲ σερβέν τοῦ 1952 (κατανάλωσις πετρελαίου) ἐπωλήθη εἰς Γερμανίους ἀντὶ 130.000 λιρῶν.

Ιδού καὶ δύο πράξεις ἐπὶ δεξαιμενοπλοίων: Τὸ ἀγγλικὸν «Beechwood» 12.000 τόννων d.w. (τοῦ 1945), μὲ σερβέν τοῦ 1949 καὶ ἀργοῦν ἀπὸ ἔτον ἐν «Αγγλίᾳ, ἐπωλήθη εἰς ιταλικὰ συμφέροντα ἀντὶ 105.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παράδοσιν ἐν «Αγγλίᾳ. "Ἐπίσης τὸ γερμανικῆς κατασκευῆς τάνκερ «Charles F. Meyer» 15.163 τόννων d.w. (τοῦ 1938) μὲ σερβέν τοῦ 1950, χρησιμοποιούμενον ἐν Βομβάν ὡς ἀποθήκη υγρῶν καιρούμαν, ἐπωλήθη ποὺς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν, ἀντὶ τιμῆς 350.000 δολλαρίων (125.000 λιρῶν περίπου), μὲ ἀμεσον παράδοσιν.

— "Οσον ἀφορᾷ, τέλος, τὰ παλαιοτίδηρα, ἀρκετὰ σκάφη ἐπωλήθη-

CORNES & CO. LTD.

(Established Japan 1861)

TOKYO - YOKOHAMA - OSAKA - KOBE

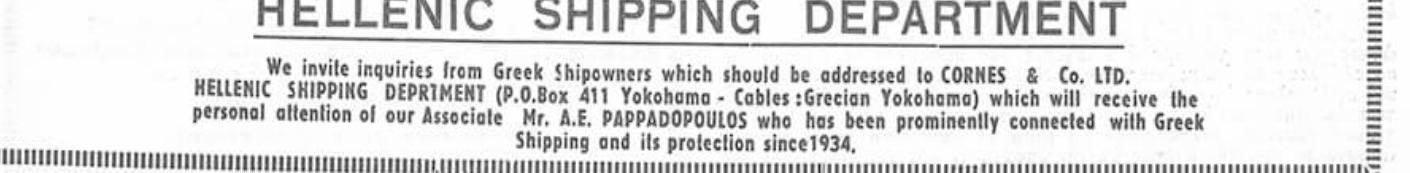
SURVEYORS - SHIPPING AGENTS - SHIPPING BROKERS - INSURANCE

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.



σαν πρός διάλυσιν είς τιμής κυμαινομένας μεταξύ 10½ έως 11 λιρών κατά τόννον γκρός.

Διά τὴν ναυτικήν ἐκπαίδευσιν

Ἡ Νορδηγία, μὲ τὴν ναυτιλίαν τῶν ἔξι ἑκατομμυρίων τόννων καὶ τὰς 45 χιλιάδας τῶν ναυτεργατῶν, διαθέτει δέκα πέντε σχολάς διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν ναυτιλῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν μηχανικῶν του Ἐμπορικοῦ τῆς Ναυτικῆς. Ἐπὶ πλέον: ἔξι σχολάς διὰ τοὺς περιωρισμένης εἰδικευσεώς μηχανικούς, ἐπτά χωριστά τμῆματα ἐκπαίδευσεως τῶν ἀσυρματιστῶν, ἐννέα σχολάς εἰδικάς διὰ τοὺς μαγείρους καὶ τρεῖς διὰ τοὺς θαλασσοπόλους.

Καὶ ὅμως, παρὰ τὴν τόσον ἀνεπτυγμένην ἐκπαίδευτικὴν προσπάθειαν, ἡ Νορδηγία ὁὖν ἀντιμετωπίζει τὸ πρόβλημα τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ διὰ τὴν μεγάλην ναυτιλίαν τῆς. Ἡ ἐπάνδρωσις τῶν ὑπὸ ναυπήγησιν Νορδηγικῶν πλοίων, 2½ περίπου ἑκατομμυρίων τόννων γκρός, θὰ ἀπαιτήσῃ 15 χιλ. νέους ναυτικούς, ἐπειδὸν ὅτι τῶν ὀπίσιων πέντε τούλαχιστον χιλιάδες θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἀξιωματικοί, προητοιμασμένοι νὰ ἀναλάδουν ἀπό γεφύρας καὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον τὴν διακυβέρνησιν τῶν τελειοτέρων εἰς σύγχρονα μηχανικά μέσα νεοτεύκτων σκαφών.

Ωδὲ μᾶς δοθῆ ἡ εὐκαρία εἰς ἄλλο σημείωμα νὰ ἀσχοληθῶμεν μὲ τὸ συστῆμα καταρτίσεως τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς Νορδηγικῆς ναυτιλίας, ἰδιαίτερως δὲ μὲ τὴν ἔξαιρετικῶν μεγάλην συμβολὴν τῆς ἐφοπλιστικῶν ὄργανωσεων διὰ τὴν ἀνάδειξιν καλῶν ναυτίλων καὶ εἰδικευμένων μηχανικῶν. Σύγκρισιν βεβαίως καμμίαν δὲν ἐπιδέχεται ἡ Νορδηγικὴ αὐτὴ προσπάθεια μὲ τὴν παρὰ ἡμίν τηρηθεῖσαν πλήρη ἀδιαφορίαν ἀπὸ μέρους τῶν ἀμέσων ἐνδιαφερομένων, τῶν ἐφοπλιστῶν, εἰς τὰ τῆς ἐκπαίδευσεως τοῦ Ἑλληνος ναυτικοῦ. Η σχολὴ τῆς Ὑδρας διὰ τοὺς πλοιάρχους καὶ τὰ νυκτερινά φρουτιοτῆρια τοῦ Πειραιῶς εἶναι τὸ ἀπαντόν, ἐνώ ὁ Ἐλληνικὸς ἐφοπλισμός, ἀδιαφόρως σημαίας, κατέχει σημερὸν τονάκι μεγαλύτερον τοῦ Νορδηγικοῦ, πολλὰ δὲ κοι μεγάλα πλοῖα ἔχουν παραγγείει οἱ ἐφοπλισταί μας, διὰ τὰ ὀπίσια, ἀσφαλῶς, πληρώματα δὲν θὰ υπάρξουν. Ή κατάπτωσις τῶν, ἀλλώ τε, δὲν εἶναι ζήτημα μηνῶν, ἀλλὰ ἐτῶν. Οταν καπτάρει, πιεζόμενος, ὑπὸ τῆς ἀνάγκης, θὰ ἐπιζητήσῃ ὁ ἐφοπλισμὸς τὴν ἀνάληψιν καὶ παρὰ ἡμῶν κάποιας ἐκπαίδευτικῆς προσπάθειας, τὰ πλείστα τῶν ὑπὸ παραγγελίας πλοίων θὰ ἔχουν παραδοθεῖ. Τὸ πρόβλημα δὲν ἔχει ἀνακύψει. Ἐπιμηθεῖς καὶ πάλιν θὰ είμεθα εἰς τὸ κυριώτερον τῶν ζητημάτων τῆς ναυτιλίας μας ὑποστάσεως, εἰς τὸ ζήτημα τῆς καλῆς καταρτίσεως τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ.

Δέν εἶναι βεβαίως ἀπλῶν τὸ θέμα, οὐτε καὶ εἰς τὰς δόλιγας αὐτὰς γραμμὰς ἀνασκοπεῖται ἡ κόβη του πλευρά. Ή καὶ ἔχειάλετο εἰδικὴ ἐμπεριστωμένη ἐπὶ αὐτοῦ μελέτη νὰ διεσχιθῇ, ἀφοῦ ἀκούσθων οἱ γνῶμαι τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων. Πολλὰ ἐπίσης προϋποτίθεται ἔργασία στατιστική, καὶ αἱ πιθανώτεραι, μετὰ πάσης συντηρητικοῦ λαμβανομέναι, προβλέψεις ἐπὶ τῶν ἔξελίζεων του ὀλού ναυτιλιακοῦ προβλήματος θὰ πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπὸ ὄψιν. Ό καλός μας Ὅπουργός ἐσπευσεν, ἀτυχῶς, καὶ τὸ ζήτημα αὐτό, τὸ σοβαρώτερον τῆς ναυτιλίας μας ὑποθέσεως, νὰ τὸ ἐμφανίσῃ πρὸ τῶν ἐφοπλιστῶν λελυμένον. Ἀντί νὰ τὸ μελέτη ἐπισταμένως δι᾽ εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, καὶ τὸ συμπεράσματα τῆς μελέτης αὐτῆς νὰ τὸ θέσῃ ὑπὸ ὄψιν τῶν ἐφοπλιστῶν, ἵνα μὲ τὴν συνεργασίαν τῶν ἐπιζητήσῃ τὰς ἐνδικινούμενας ριζικός λύσεις, προετίμησε νὰ τοὺς καθησυχάσῃ μὲ τὴν διαβεβαίωσιν, διὰ τὰς τηρητικές τῆς προσπάθειῶν του θὰ ἀνταπεκρίνεται πλήρως εἰς τὰς ἀπατήσεις τῆς τεραστίας ναυτιλίας, ἥτις εὑρίσκεται εἰς χειράς τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν. Τὸ ζήτημα βεβαίως δὲν ἐλύθη, οὐτε καὶ πρόκειται νὰ λυθῇ διὰ τῶν ἀγνώστων εἰς ἡμάς ὑπουργικῶν προσπαθειῶν. Εἰναι ζήτημα ἔχον ἀνάγκην εύρυτερας ἀνάπτυξεως καὶ μεγάλων συντονισμένων προσπαθειῶν. Πρὸ πάσης ἀποφασιστικῆς ἐνεργείας, ώρισμενοι βασικοὶ προϋπόθεσεις θὰ πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπὸ ὄψιν απὸ μίαν ἐπιτροπήν, εἰς τὴν ὄποιαν τὸ θέμα τὰ ἀνελυτοῦ ἀπὸ πάσης αὐτοῦ πλευρᾶς. Αἱ προϋπόθεσεις αὐταὶ—στατιστικαὶ διαπιστώσεις καὶ προβλέψεις—ἡμποροῦν εἰς τὰ ἔχεις νὰ συνοψισθοῦν:

1. Ποία ἡ σημερινὴ κατὰ κλάδους δύναμις τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ (διὰ τοὺς ἀξιωματικούς τούλαχιστον) καὶ ποία ἡ μεσή πλικία αὐτῶν;

2. Ποίας οἱ πιθανώτεραι προβλέψεις διὰ τὴν εἰς χωρητικότητα καὶ ἀριθμὸν σκαφῶν δύναμιν τῆς Ἐλληνικῆς ἴδιοκτησίας ναυτιλίας διὰ τὴν προσεχὴ πεντετείαν. 3. Ποίας οἱ δυνατότητες ἐξευρέσεως του καταλλήλου νέου πρωσπατικοῦ δοκίμων καὶ μαθητευομένων, βάσει τῶν προσπατιουμένων βασικῶν γραμματικῶν γνώσεων. 4. Ποίους εἴδους σχολάς μᾶς χρειάζονται, καθοριζομένων τῶν πιθανῶν δι᾽ αὐτὰς δα-

πανῶν καὶ πόθεν θὰ προέλθουν τὰ ὑλικὰ μέσα διὰ τὸν ἐξοπλισμὸν καὶ τὴν λειτουργίαν των. Καὶ τέλος, ποῖαι αἱ ἐφοπλιστικαὶ πρὸς ἐφαρμογὴν ἐνὸς βασικοῦ ἑκατομμυρίου προγράμματος διαθέσεις.

Θά μᾶς ἀπασχολήσῃ τὸ θέμα καὶ εἰς τὰ ἀμέσως προσεχῆ μας τεύχη. Θά λαβωμεν ὑπὸ ὄψιν καὶ τὰς κρατούσας ἀντιλήψεις τῶν ἐφοπλιστικῶν παραγόντων τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς Νέας Υόρκης καὶ θὰ ὑποδειχωμεν πάν διὰ τῶν περιστάσεων ἐπιβάλλεται νὰ γινη, ἵνα ἡ μεγάλη παράδοσις τῆς φυλῆς μας εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα διατηρησῃ ὅλη τὴν σφριγηλήν ζωτικότητα.

Αἱ σχολαὶ Ἀσπροπύργου

Ἐχομεν ὅμως ιδιαίτερως νὰ ἔξαρωμεν καὶ μίαν ἀξιόλογον μεταπολεμικὴν προσπάθειαν διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν. Πρόκειται διὰ τὰς ἀνεγειρομένας, ἐπὶ τέλους, μετὰ διετή ἀδικαιολόγητον καθυστέρησιν, ναυτικάς σχολαὶ εἰς τὸν Ἀσπροπύργον, παρὰ τὴν Ἐλευσίνα. Ἐκεὶ ὑποδειχματικαὶ θὰ λειτουργησουν ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς ἵσως ἔτους αἱ σχολαὶ διὰ τοὺς ναυτίλους καὶ τοὺς μηχανικούς του Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Μεγάλας στηρίζομεν ἐλπίδας εἰς τὸ ἔργον τῶν σχολῶν σύτων. Ἡ ἀπόδοσίς των θὰ εἶναι ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἱκανοποιητική. Εἰς μόρφωσιν, τεχνικὰ κατάρτισιν καὶ εἰς ἥθος, οἱ ἔξερχομενοι τῶν σχολῶν θὰ είναι οἱ δριστοί. Τίποτε δέν πρόκειται νὰ παροραθῇ ἀπὸ τοὺς δημιουργησαντας τὰς σχολαὶ, οἵτινες καὶ θὰ τὰς κατευθύνουν εἰς τὰ πρώτα τῶν δῆματα, διὰ νὰ ἔξοπλισθον αὐταὶ μὲ τὰ κατάλληλα, τὰ πλεόν σύγχρονα, μέσα διδασκαλίας καὶ ἵνα τὸ διδακτικὸν προσωπικὸν ἐπιλεγχο μεταξὺ τῶν καλυτέρων.

Εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, διὰ τὸν προφρόνων ὑδο ἀπεδεχθοσαν τὴν αἵτιναν περὶ εἰσφοράς τῶν ἀναγκαιουταντα κεφαλαιων ταὶ κατάρτισιν καὶ εἰς ἥθος, οἱ ἔξερχομενοι τῶν μεγάλου συνεργείου πρακτικῆς ἔξασκησεως τῶν μηχανικῶν, ὥπερ παραπλέωρας τοιοικήματος τῆς σχολῆς των ἀνεγείρεται. Εὔχαριστας ἐπίσης προσεφέρθησαν ὥρισμενοι ἐφοπλισταὶ νὰ τὸ προμηθεύσουν ὅλα τὰ σύγχρονα μέσα ναυτιλοίας (ραντάρ, ἥχοβολιστικὸν μηχανημα, αὐτόματον πηδάλιον, ἀσύρματον τηλέγραφον κλπ.) διὰ τὴν ἀρτιωτέρας κατάρτισιν τῶν μαθητῶν τῆς σχολῆς τῶν ναυτιλῶν ἀξιωματικῶν. Ισως ἀργότερον νὰ ἐπιζητηθῇ καὶ η ἀπόκτησις ἐνὸς καλοῦ ἐκπαίδευτικοῦ σκαφούς. Θὰ είναι τὸ συμπλήρωμα τῆς προβλεπομένης ὑποδειγματικῆς ὀργάνωσεως τῶν σχολῶν.

Δέν πιστεύουμεν, διὰ τοιούτους περὶ τὴν προσπάθειαν διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν, οὐτε καὶ διὰ τὴν ἀπόδοσίς των διὰ καλψή τὰς μεγάλας εἰς ἐμψύχου ὑλικὸν ἀνάγκας τῆς ναυτιλίας μας. Είναι πάντως τὰ καλή ἀρχὴ διὰ μίαν μακρότερας πνοῆς ἐπιδίωξιν, ητὶς θὰ πρέπει νὰ περιλάβῃ δόλους τοὺς κλάδους τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, μὲ σχολαὶ προπαρασκευαστικάς καὶ μετεκπαιδευτικάς. Εὔχισμεν μὲ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἔργου διὰ τὰς σχολαὶ Ἀσπροπύργου, ἐργο ἀπὸ τριετίας θεσμοθετόντος καὶ χρηματοδοτήθεντος ἀπὸ αὐτὴν ταύτην τῆς Ναυτιλίαν, νὰ ἀποκτήσουν πρώτοι οἱ ἐφοπλισταὶ σαφῇ πλέον τὴν κατανόησιν τῆς ἀνάγκης, διὰ την προσφέρονταν πράγματα εἰδικευμένων, ἐπίγνωσιν ἔχοντων αἱ τούς ἐφοπλιστάς μας. Τὸ ἔλληνικὸν ὄνομα, η ἐκτίμησις εἰς τοὺς ἐλληνικούς παράγοντος, αἱ ἀπό τὰς ἔταιριας πετρελαίων, δὲν θὰ ἐξελθῃ ἀλλόθητος.

Ἄπο τὰς συνομιλίας γνωστῶν, παγκοσμίου κύρου πρωσωπικοτήτων τῆς διοικητικῆς πετρελαίων καταφαίνεται ἡ δασθεῖα αὐτῶν δυσαρέσκεια διὰ τὴν «πύπολον»—ὅπως τὴν χαρακτηρίζουν—τακτικὴν τοῦ κ. Ωνάστη—Σαουδικῆς Ἀραβίας. Οιαδήποτε ὅμως καὶ ἄν εἰναι ἡ ἐτυμηγορία του, διαπιστωμένων είναι πλέον τὸ γεγονός, διὰ τοιούτους τοῦ κ. Ωνάστη κατὰ τῶν συμφερόντων τῶν ἐταιριῶν πετρελαίων. Προβάλλουν τούναντίον ὡς πραδάγματα εἰλίκρινους συνεργασίας τὰς σγέσεις των μὲ τοὺς Νορδηγούς ἐφοπλιστάς. Τοὺς ἐβοήθησαν καὶ αὐτοὺς, προπολεμικῶς καὶ μεταπολεμικῶς, διὰ τῶν χρονοναυλῶσεων νὰ δημιουργήσουν ἕνα μεγάλον στόλον δεξαμενοπλοίων, ποτὲ δημος δὲν ἐστράφησαν οὐτοὶ κατὰ τῶν ἐταιριῶν πετρελαίων καὶ ποτὲ δὲν ἐδημιουργήσαν πράγματα εἰς τὰς γενικώτερά των συμφέροντα. Οι Νορδηγοί ποκλούσθησαν καὶ ἀκολούθουν πιστός την πολιτική τῆς συνεργασίας μὲ τὰς ἐταιρίας πετρελαίων, ἀπὸ τὰς ὄποιας ἀλλως τε ἐξαρτάται καὶ ἡ ἐπαγγελματικὴ τῶν σταδιοδρόμων.

Ἐξ ἀντίθετου, η σύμβασις τοῦ κ. Ωνάστη μὲ τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν είναι διὰ τὰς ἐταιρίας τῶν πετρελαίων μία ἀπόδειξις διαστρόφων ἐπιδιώξεων. Εἰσάγει «κακινὰ δαιμονία» εἰς τὰς σχέσεις των μὲ τὰς

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C^o. SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ. Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ἥτις ἔξασφαλίζει πλέον ἱκανοποιητικὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἱ πλωταὶ δεξαμεναὶ, διὰ τὰς «Λίμπερτους» Ιδίως, διὰ τὰς ὄποιας ἡ εύθυγράμμισις τοῦ πυθμένος εἶναι μεγίστης σημασίας.

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

KΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἔναντι παντὸς ἄλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ, λόγω εύνοικῶν συνθηκῶν

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

GULFOIL καὶ αἱ μεγαλύτεραι Ἐλληνικαι καὶ Ἐλληνο-Ἀμερικανικαι ἐταιρίαι.

άραβικά κράτη και ίσως καταστήσῃ δύσκολον τὸ ἔργον τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πετρελαιοπηγῶν, κατόπιν μάλιστα τῆς γνωστῆς περιπετείας τῶν περισκόν πετρελαίων. Καὶ διοτὶ ὁ κ. Όνασης θεωρεῖται μέλος τῆς ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογένειας, ἡ δυσπιστία τῶν ἑταίρων πετρελαιών ἀρχίζει νὰ ἐπεκτείνεται πως καὶ πρὸς ὅλοκληρον τὸν ἑλληνικὸν ἐφοπλισμόν. Καποιαὶ ἀντίδρασις, ἀρκετὰ χαρακτηριστική, τῶν διαθέσεων ὠρισμένων κυκλῶν τῆς βιομηχανίας, πρήστε νὰ ἀκολουθοῦνται εἰς τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τοῦ εἰς χειράς τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν τοννάς. Ἐκφράζονται ἡδη φόδοι, ὅτι αἱ χρονοναυλόσεις, ἀνεύ τῶν ὄποιων δύσκολος εἰναις νὰ ναυπηγησοῦσι τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων, δὲν θὰ προσφέρονται μὲ τὴν αὐτὴν ὄπως καὶ πρότερον ἀγαθὴν διάθεσιν πρὸς τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστάς. Ἡ ἐπιφύλαξις πρὸς τὸν ἑλληνικὸν παράγοντα, λόγω ἀκριβῶν τῆς συμβάσεως Όναση, πρήστε νὰ ἐπικρατήῃ εἰς τὴν σκεψιν τῶν θυντῶν τὰ τῆς βιομηχανίας τῶν πετρελαιών.

Τὸν κινδύνον αὐτὸν τὸν παρεκχύσεων καὶ τῆς μεταστροφῆς τῶν διαθέσεων τῶν ἑταίρων, πρῶτος διειδεύ ὁ κ. Νιάρχος καὶ ἐπειδεύ, ἀφ' ὃτου ἀνεκοινωθῇ ἡ σύμβασις τοῦ κ. Όναση, νὰ διαδηλώσῃ τὴν προσθλωσίν του εἰς τὴν καλὴν συνεργασίαν μὲ τὰς ἑταίριας πετρελαιών καὶ τὴν ἀπόλυτον διαφωνίαν τοῦ μὲ τὴν πολιτικὴν τοῦ συγγάμβρου του. Καὶ ὅλοι ἐπίσης σημαίνοντες Ἑλληνες ἐφοπλιστοῦν δὲν παρέλειψαν εἰς τὰς αὐτὰς νὰ προσθοῦν διαθεσιασίες καὶ νὰ διαχωρίσουν σαφέστατα τὴν θέσιν τῶν ἑναντί τῶν ἐπιδιώξεων τοῦ κ. Όναση. Ὁπωδηπότε, δῆμως, αἱ δυσμενεῖς ἐντυπώσεις δὲν φαίνεται πλήρως νὰ διεκδικήσθησαν. Ἐδόμενος ἀλλωστὸς τὸν ἑλληνικὸν ἐφοπλισμὸν ἡ σκανδαλοθηρικὴ δημοσιότητα, ἥτις προσεδόθη εἰς τὴν υπόθεσιν Όναση καὶ αἱ μετέπειτα περὶ αὐτὴν ἀποκαλύψεις τοῦ γνωστοῦ θυμώνων τῆς Κυανῆς Ἀκτῆς Σ. Καταπόδη. Ἀπὸ δῆμας κατέχομεν πληροφορίας, δὲν φαίνεται νὰ εἴηνται ἡ παγκόσμιον ἐνδιαφέρον διὰ τὰς ὑποθέσεις τοῦ κ. Όναση. Τελούν ἀκόμη αὐτὰς ἐν ἐξελίξει. Δὲν θὰ λείψῃ ἀσφαλῶς εἰς τὸ ὄμέσως προσεχεῖς μέλλον ἡ σκανδαλοθηρία. Θόρυβον θὰ προκαλέσῃ ἡ ἀπόφασις τῆς διαιτησίας διὰ τὰ ἀραβικὰ πετρέλαια, θόρυβον ἀκόμη ἡ δίκη της Καταπόδη μὲ τὰς τοσαὶ ἀποκαλύψεις καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ ἀντιδικία τοῦ κ. Όναση μὲ τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον διὰ τὰ κρατικὰ πλοῖα, καὶ τὴν φοροδιαφύγην. "Ολαὶ αὐτὰ εὑρύτατα θὰ ἀπασχολήσουν τὴν Κοινὴν Γνώμην. Θὰ προκαλέσουν συζητήσεις, τὰς ὄποιας θὰ ἐπρεπεν οἱ ἐφοπλιστοὶ μας νὰ ἀποφέγγουν.

Μία παραγωγικὴ προσπάθεια

Ο ισπανικὸς λιμὴν τοῦ Κάδιξ πρίσσειν ἀπὸ τίνος νὰ συναγωνίζεται ἐπιτυχῶς τὸ Παλέρμο εἰς τὰς ἐπισκευὰς τῶν δεξαμενοπλοίων. Κείται καὶ αὐτὸς ἐπὶ τῆς γραμμῆς τῶν κατευθυνομένων πρὸς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ τακέρες καὶ διασθέται ὅλα τὰ μέσα διὰ τὸν δεξαμενοπλοὶ καὶ τὰς ἐπισκευὰς τῶν μεγάλων σκαφῶν.

"Οσοι ἐφοπλιστοὶ—παλλοὶ Ἑλληνες—ἔφερον τὰ σκάφη τῶν εἰς τὸν ἐν λόγῳ ισπανικὸν λιμένα, ἔμειναν εὐγάριστημενοι ἀπὸ τὰς προσφερθείσας ὑπηρεσίας. Αἱ τιμαὶ ἡσαν κολαῖ, εὐθήνοτεραι τοῦ Παλέρμο, καὶ ἡ ταχύτης τῆς ἐργασίας ἱκανοποιητική.

Μᾶς ἐνδιαφέρει ἡ περίπτωσις καὶ τοῦ λιμένος τοῦ Κάδιξ. "Ἐρχεται νὰ ἀποδεῖξῃ, ὅτι καὶ ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς, ἐφ' ὅσον θὰ διέθετε τὰς καταλλήλας μέρους, θὰ συνεκέντρωνται ὡσφαλός κίνησιν ἀξιόλογον, κίνησιν ἔξωχας παραγωγικήν. Ἀν πράγματι ἡθέλον συσταθῆ τὰ ναυτηγεία τοῦ Σκαραμαγκά, θετικοὶ πλέον θὰ διεγράφονται αἱ ἀλπίδες τῆς πραγμής καὶ παρ' ἡμῖν τοῦ κλάδου ἐπισκευῶν καὶ ναυτικῶν κατασκευῶν ἐπὶ εὐρυτάτης δόσεως.

Ἐχομεν πληροφορίας, ὅτι σοδαρὸς ὄλλανδικὸς οἰκος ἐπέδειξε ζωηρὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν υπόθεσιν Σκαραμαγκά. Ἐκπρόσωπός του ἐπεκέφθη σημαίνοντας ἐφοπλιστικὸν παραγοντας τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν Νέαν Ύόρκην καὶ τὸ Λονδίνον καὶ ἡθέλεση νὰ διαπιστώσῃ τὰς διαθέσεις τῶν διὰ τὴν προτίμοις τῶν ναυτηγείων Σκαραμαγκά διὰ τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων των. "Ελαβεν ούτος ἐνθαρρυντικὰς διαθεσιώσεις ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὸ κόστος καὶ ὁ χρόνος τῶν ἐπισκευῶν δὲν θὰ είναι ἀνώτερος τῶν ὄλλων μεσογειακῶν λιμένων.

Τὸ ἐφοπλιστικόν, πράγματι, συμφέρον θὰ ἔξυπηρετείτο ἀποτελεσματικῶς, ὃν τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων τῶν ἐξετέλουν εἰς τὸν Σκαραμαγκά, διότι θὰ ἔχουν τὴν εὐχέρειαν τὴν διενεργείας τῶν μεταβολῶν τῶν πληρωμάτων των, χωρὶς τὰς παλινούστησεις καὶ τὰς δαπάνας μετακλησίας ναυτικῶν ἐξ Ἑλλάδος.

"Οπως μᾶς ἐδόθη καὶ ἀλλοτε ἡ εύκαιρια νὰ τονίσωμεν, ἐργασία ἑλληνικὴ ἐκατομμυρίων δολαρίων ἀποδεῖξε τόπως εἰς τὴν ξηνήν, διότι δὲν εἶμεθα εἰς θέσιν νὰ τὴν συγκεντρώσωμεν καὶ νὰ τὴν ἐξυπηρετήσωμεν. Τὸ Παλέρμον, ἡ Γένοβα, τώρα δε καὶ ὁ λιμὴν τοῦ Κάδιξ, τὴν κερδίζουν. Ελέγχουν σημερον οἱ ἐφοπλιστοὶ μας δεξαμενοπλοὶ πέντε καὶ πλέον ἐκατομμυρίων τόνων π.λ.ω., καὶ τὸ πλείστον τῶν σκαφῶν αὐτῶν διαπλέει συχνότατα τὴν Μεσόγειον. Θὰ μᾶς πήρονται πρόθυμον μέχρι Πειραιῶς, ἀν τὸ δυνατὸν ἀπροσκόπως αἱ ἀνάγκαι τῶν εἰς ἐπισκευὰς καὶ δεξαμενοπλοὺς νὰ θεραπευθοῦν ἐδώ. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν ἔγκειται μία προσπάθεια παραγωγική, τὴν ὄποιαν ἐλπίζομεν ὅτι τελικῶς ἡ Κυβερνησία θὰ πρωθήσῃ πρὸς τὴν πραγματοποίησιν.

Αἱ πρῶται ἐνδείξεις

"Η λιθεριανὴ σημαία ἀρχίζει νὰ δημιουργῇ καὶ αὐτὴ ζητήματα εἰς τοὺς καλυπτομένους ὑπὸ αὐτὴν καὶ ἀπολαμβάνοντας τῆς ἀσύδοσίας της πλοιοκτήτας. Εἰς δύο λιθεριανὰ πλοῖα, ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας, ἀτινα μετέφερον φορτιὸν ζακχάρεως απὸ τὸ Κούδαν εἰς λιμένας τοῦ Σιδηροῦ Παραπετάσματος, ἀφορέθη τὸ δικαίωμα νὰ φέρουν τὴν σημαίαν τῆς Δημοκρατίας τῆς ζουγκλᾶς. Ὑπεχερώθησαν οἱ πλοιοκτήται νὰ ζητήσουν, διωκόμενοι, καταφύγιον εἰς τὴν σημαίαν τῆς Κοστορίκας. Η σημαία τῆς πατρίδος των δὲν ἔχυπηρέται ἐπάρκως τας περὶ ἀσύδοσίας ἀξίωσεις των!

Εἰναι ἐνδεικτικόν, πάντως, τὸ πάθημα τῶν δύο ἐφοπλιστῶν, μιᾶς ἔξειλίζεως, τὴν ὄποιαν αἱ στήλαι αὐταὶ προέβλεψαν. "Η λιθερία, ὅπως συνέβη καὶ μὲ τὸ Παναμάν, ἀρχίζει νὰ ἀποκτᾶ συνείδησιν τῆς θέσεως τῆς ὡς ναυτικῆς δυνάμεως.

Αὔριον θὰ θελήσῃ, ὑπὸ τὴν πίεσιν ίσως καὶ τῶν διεθνῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων, να ἀσχοληθῇ καὶ μὲ τὸ ναυτολόγιον τοῦ πληρώματος, με τὴν σύνθεσιν αὐτοῦ καὶ μὲ τὰς περὶ ἀποζημιώσεων καὶ προστασίας διατάξεις καποιού κανονισμού, που θὰ ἐκπονήσῃ η Κυβερνησία τῆς Μονρόδιας. Πρόσενοι, τέλος, θὰ ἀναλάβουν τὴν ἐποπτείαν τῶν λιθεριανῶν πλοίων εἰς τοὺς διφόρους λιμένας. Τότε η ἀσύδοσία θὰ παριστρέψησθαι περιορισθῇ. Θά ἀρχίζουν οἱ ἐφοπλιστοὶ νὰ δλέπουν καὶ μειονεκτήματα ἔκει, που τώρα μόνον πλεονεκτήματα πράγματα ὑφίστανται διὰ τὴν ἀποδοτικήν καὶ ἀπρόσκοπτον τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσιν. "Ισως τότε, ἐξ αὐτῆς τῆς ἀνάγκης τῶν πραγμάτων πιεζόμενοι οἱ ἐφοπλιστοὶ μας ἐφόσον ἡμεῖς ἐν τῷ μεταξὺ θὰ ἔχωμεν νοικοκυρεύει τὰ πράγματα τῆς ιδικῆς μας σημαίας, νὰ σκεφθούν πλέον τὴν ἐπάνοδον. Θά είναι τὸ συμφέρον τῶν.

Πολλοί, δενοίωνας, καὶ τώρα ἔχουν σαφῆ τῶν πραγμάτων κατανόησιν. Τοὺς ἀνήσυχους κυρίως ἡ ἀμέσως ἔξαρτησις τῶν σημαίων τῆς ἀσύδοσίας ἀπὸ τὰς κατευθύνσεις, αἱ ὄποιαὶ ἐκάστοτε ὑποδεικνύονται καὶ ἐπιβάλλονται απὸ τὰς συμφέροντας ἀλλοιωμένων μεγάλων χωρῶν. "Αν αὐταὶ αὔριον υποδειχνοῦν εἰς τὴν Λιθερίαν, τὴν Κοσταρίκαν η τὸν Παναμᾶν καποιούν ἀλλασηγή, φορολογική λ.χ., εἰς τὴν πολιτικὴν τῶν ἑναντί τῶν ἔξης ιδιοκτησίας πλοίων, διερωτωμένα ποια θὰ είναι η θέσις τῶν ἐφοπλιστῶν, που ἐναπέθεσαν τὴν προστασίαν τῶν τόσων κεφαλαίων τῶν καὶ τὴν ἔξυπηρετήσιν τῶν δανεισκῶν τῶν ὑποχρεώσεων εἰς μίαν σημαίαν, ὑποκειμένην ἀμέσως εἰς τὸ κελεύσματα ζενῶν συμφερόντων, ἀνταγωνιζόμενων ἀσφαλῶν προσθετικῶν διογκωθείσαν ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ναυτιλίαν. Τίποτε δὲν ἀποκλείεται καὶ θὰ πρέπει νὰ τὰ περιμένωμεν. "Ας μη παροράπται τὸ γεγονός ὅτι, αἱ μεγάλαι ναυτικαὶ χώραι δὲν δλέπουν μὲ συμπαθέας τὸ θύμα τὴν ἐπιχειρηματικὴν τῶν ἐφοπλιστῶν μας.

Τὸ πέρι τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου»

"Οταν αἱ πρησείσι τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» συμπληρώσουν τὴν ἐγκατάστασιν τῶν εἰς τὸ ειδικῶς ἀνεγερθὲν μέναρον τῆς ὁδοῦ Τσαμαδού τοῦ Πειραιῶς, ἡ ιστρο-φαρμακευτικὴ περίθαλψις τῆς ναυτικῆς μας οἰκογένειας θὰ είναι πράγματι ὑποδειγματική, ἡ πληρεστέρα, που ποτὲ παρεσχέθη ἀπὸ ὄργανισμὸν κοινωνικῆς προνοίας ἐν Ἑλλάδι. Χάρις καὶ πάλι εἰς τὴν πρόθυμον ἀρώγυν τῶν ἐφοπλιστῶν μας, τρεῖς ἀπὸ τὰς βασικὰς ἀνάγκας τοῦ ιδρυματος ἐκαλύφθησαν ὅη. Ούτω, οἱ κ. κ. υἱοί Πέτρου Γουλανδρῆ, ἐν συνεχείᾳ τῆς μεγάλης δωρεᾶς τῶν διὰ τὴν ιδρυσιν τοῦ παραπτηματος τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», ἐδέχθησαν, λίαν εύχαριστως, νὰ καταβάλουν τὴν ἀξίαν μιᾶς πληρού, ἐγκαταστάσεως ἀκτινογραφικού μηχανήματος, ἡ ἐλλειψις τοῦ ὄποιου καθίσταται τὴν περιθαλψιν τῶν ἀσθενῶν, ἐπεδάρυνε δὲ καὶ τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ ιδρυματος μὲ σημαντικὰς δαπάνας.

Κατὰ προηγουμένην ἀπόφασιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιου τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», τὸ μηχάνημα θὰ ἐγκατασταθῇ εἰς εἰδίκον πτερύγων τοῦ μεγάρου, ἡτοι καὶ θὰ φέρῃ τὸ ονόμα τοῦ μακαρίου Ιωάννου Π. Γουλανδρῆ, ἀδελφοῦ τῶν δωρητῶν, εἰς μνήμην τοῦ ὄποιου γίνεται καὶ νέα αὐτὴ μεγάλη δωρεά ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογένειῶν των.

"Εξ ἄλλου ὁ κ. Γεώργιος Βεργωτῆς, ὁ ἀνοικοδομήσας μὲ δαπάνη πεντακοσίων ὅλων χιλιάδων δολαρίων τὸ χωρίον Κουρκουμελάτα τῆς ιδιοκτείας του πατρίδος Κεφαλληνίας, προσεφέρει εἰς τὸ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» τὸ μικροδιοιλογικὸν ἐργαστήριον, ὅπερ πρωτίστωται νὰ πρωθήσῃ πρὸς τὴν πληρότητα τὴν ιστρο-φαρμακευτικὴν περιθαλψιν τῶν ναυτικῶν μας.

Θὰ πρέπει δημάριον ιδιοτέρων καὶ ἔξαρθρουν καὶ αἱ νέαι αὐταὶ δωρεαί. Καταδεικνύουν πόσον ἔγγυάτως τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως καὶ τῶν ἀναγκῶν της εὐρίσκονται οἱ ἐφοπλιστοὶ μας καὶ πόσον αἱ ἀγαθοὶ τῶν διαθέσεις ἀποδίδουν, ὅταν καταλήλως ἐπιζητηθῇ τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐνδιαφέρον δι' ἔργα κοινωνικῆς προνοίας.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON-WASHINGTON-ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO.

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

17 State St.—NEW YORK N.Y.

BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.
TEAMED WITH

GENERAL AGENTS:
GEORGE CARRAS INC.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

Cable CARRASBRO

Tò ñemphuxon ûlikòn

Ἐνδιαφέροντα στατιστικά στοιχεία ἀνεκοινώθησαν προσφάτως ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, σχετικῶς πρὸς τοὺς ἀριθμοὺς τῶν παρ' αὐτοῦ ἐκδόθεντον, ἐπήρωας καὶ ἐν συνόλῳ, ἀπὸ τοῦ 1946, πρώτου μεταπολεμικοῦ ἔτους καὶ ἐντεῦθεν, ἀπόδεικτικῶν ναυτικῆς ικανότητος.

Ίδού οἱ σχετικοὶ ἀριθμοί:

Ἐτη	Μετ' ἑξετάσεων	Ἀνευ ἑξετάσεων	Σύνολον
1946	298	482	780
1947	437	545	982
1948	374	363	737
1949	395	181	576
1950	644	225	869
1951	660	207	861
1952	889	148	1.037
1953	935	191	1.126
1954	1.277	234	1.511
1955 διὰ τὸ τετράμηνον	—	697	

Ἐκ τῆς ἀναλύσεως τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν προούπτει, ὅτι κατὰ τὸ ὑπὸ κρίσιν διάστημα ἔξεδόθησαν ἡ εἰναι ὑπὸ ἔκδοσιν 1.330 νέα διπλῶματα πλοιάρχων γ' τάξεως καὶ 2.150 νέα διπλῶματα μηχανικῶν γ' τάξεως δι' ἀτομικῆς καὶ M.E.K., ἐκ τῶν ὁποίων 660 καὶ 840 ἀντιστοίχως κατὰ τὸ δύο τελευταῖς ἔτη καὶ τὸ πῶτὸν τετράμηνον τοῦ 1955. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ, μολονότι ἐντυπωσιακοί, δὲν εἰναι ικανοὶ διὰ τὴν ἀνταποκρίθυνταν εἰρέτι, πρὸς τὴν ψιφωταμένην ζητησιν, ἡ ὁποῖα λόγῳ τῆς ζωπορίτητος τῶν ἐργασιῶν τῆς ναυτιλίας καὶ τῶν νέων παρασάδων πλοίων, ἔξακολουθεῖ νὰ εἰναι ἐντονος. Εἶναι προφανές, ὅτι ἡ νῦν ψιφωταμένη κατάστασις πραγμάτων θὰ ἔξακολουθήσῃ καὶ ὅτι θὰ παρέλθῃ ἀρκετὸν ἀκόμη διάστημα πρὶν ἡ ἐπέλθη κάποια ισορροπία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως.

Ἐκπαιδευτικά κείμενα

Πρὸ τίνος χρόνου αἱ στήλαι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἰχον ἐπισημάνει τὴν ἀνάγκην ὑπάρχεως καταλλήλων βοηθημάτων, τόσον διὰ τοὺς μαθητὰς τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν, ὃσον καὶ διὰ τοὺς προπαρασκευαζομένους πρὸς συμμετοχὴν εἰς ἑξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων πλοιάρχου, μηνονικοῦ κλπ.

Ἄνευ καταλλήλων ἐκπαιδευτικῶν κειμένων, οὔτε οἱ προσπάθειαι διὰ τὴν καλυτέον ὄργανων τόσον τῶν δημοσίων, ὃσον καὶ τῶν ιδιωτικῶν ναυτικῶν σχολῶν, θὰ ἥτο δυνατὸν νὰ ἀποδώσουν πλήρη ἀποτελέσματα.

Εἶναι εὐγάδιστον, ὅτι τὸ ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀντελόθη τὴν ἀνάγκην αὐτῶν καὶ προεκρήνειν ἡδη διαγνωσμὸν διὰ τὴν συγγραφὴν ἐκπαιδευτικῶν τινῶν κειμένων προσημοσμένων ἐπὶ τῶν ισχυόντων προγραμμάτων διδασκαλίας εἰς τας σχολῶν καὶ τῶν ἑξετάσεων καὶ διέθεσε τὸ ἀπαραίτητον χρηματικὸν ποσον διὰ τὴν βράβευσιν τῶν βιβλίων, τὰ ὅποια θὰ ἐπιλεγούν ὡς τὰ καλύτερα.

Οἱ προκηρυχθεῖσι διασαγνισμοὶ δὲν καλύπτει θεβαίων ὅλα τὰ ἐνδιαφέροντα τοὺς πλοιάρχους, τοὺς μηχανικούς κλπ. μαθητατα. Πρέπει ἐπομένως νὰ θεωρήσωμεν αὐτὸν ὡς ἀποτελούντα τὴν ἀσχήν καὶ μόνον. Θὰ παρακολουθώμεν τὴν συνέχειαν καὶ πρῶτοι ήμεις θὰ ἐπαινέσωμεν τὴν ὀλοκλήρωσιν, ἐὰν αὐτὴ ἐπιτευχθῇ.

Μεταλλεύματα καὶ μεταφοραὶ

Ἡ συνεχῶς αὔξουσα κατανάλωσις σιδηρομεταλλεύματος. Ἡτις προεκάλεσε καὶ τὴν ἐμφάνισιν εἰδίκων μεταλλοφόρων φορτηγῶν, μεγάλης μάλιστα χωρητικότητος, ἔδωκε λαβὴν εἰς ὑπολογισμοὺς τῶν παγκοσμίων ἀποθεμάτων. Ἐπτὰ διεθνοῦς κύρους ἐμπεισογνώμονες ἡ σχολή θητούσαν μὲ τὸ θέμα τοῦτο καὶ εἰς ἐκθεσίν των ὑποθλεύσιαν εἰς τὸ «Κοινωνικὸν καὶ Οἰκονομικὸν Συμβούλιον» τῶν Ἡνωμένων, Πόλιτειῶν, ὑπόδεικνύουσαν τὴν ἀνάγκην μιᾶς πλέον συστηματικῆς καὶ ὄμοιομόρφου ἐκτιμήσεως τοῦ ὅγκου τῶν ἀνὰ τὸν κόσμον κοιτασμάτων σιδηρομεταλλεύματος, προκειμένου νὰ καταστρωθοῦν τὰ οἰκονομικὰ σχέδια τοῦ μέλλον-

τος. Οἱ ἐν λόγῳ ἐμπειρογνώμονες ὑπελόγισαν, πάντως, ὅτι τὰ σημερινὰ ὄλικα ἀποθέματα ἀνέρχονται εἰς 84.6 δισεκατομμύρια μετρικῶν τόννων καὶ οὐχὶ εἰς 54 δισεκατομμύρια μετρικῶν τόννων, ὡς ὑπελόγισαν ταῦτα τὸ 1950 μία ἀμφορία ἐπιτροπῆ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν.

Τούτης εἰς τὴν ἔκθεσιν, ὅτι ἡ αὔξουσα κατανάλωσις σιδηρού εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν διλημματικότηταν τοῦ συγχρόνου πολιτισμοῦ καὶ παραπτεῖται ὅτι ἡ ἐκδιομηχάνισις διαφόρων χώρων τῆς Ἀσίας εἶναι προφανές, ὅτι ἐτι περαιτέρω σταθερῶς θὰ αὔξηση τὴν κατανάλωσιν σιδηρού καὶ χάλυβος. Εἰς τὸ κεφάλαιον τῶν κατὰ χώρας κοιτασμάτων σιδηρομεταλλεύματος ἡ ἔκθεσις ἀναφέρει, ὅτι ἡ Ασία καὶ ἡ Μέση Ανατολὴ κατέχουν τὰ μεγαλύτερα ἐκμεταλλεύσιμα ἀποθέματα, ὑπολογίζομενα εἰς 28 δισεκατομμύρια μετρικῶν τόννων. Δευτέρα ἔρχεται ἡ Νότιος Αμερικὴ μὲ 19.7, τρίτη ἡ Εύρωπη μὲ 16.5 καὶ τετάρτη ἡ Βόρειος Αμερικὴ μὲ 14.1 δισεκατομμύρια μετρικῶν τόννων. Κατὰ τοὺς αὐτοὺς ἐμπειρογνώμονας, αἱ μᾶλλον προνομιούχοι χώραι εἰς κοιτασμάτων σιδηρομεταλλεύματος εἶναι ἡ Κίνα, ἡ Κορέα καὶ αἱ Ἰνδίαι, ἐνδεχομένων δὲ ἡ Ἰνδοκίνα καὶ ἡ Ἰνδονησία.

Εἰς τὰ ἀνωτέρω δέοντα νὰ ἀποδοθῇ καὶ ἡ στροφὴ ἐνίων Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν πρὸς τὰ μεταλλοφόρα σκάφη, τῶν ὅποιων ἡ ἐκμετάλλευσις φαίνεται ἐξησπλισμένη, δεδουμένου τοῦ γοργοῦ ωθούμου αὐξήσεως τῶν ὑπερποτίων μεταλλεύματων.

Ἡ ἀτομικὴ πρόσωσις εἰς τὰ πλοῖα

Περαιτέρω ἔξελιξις τημειῶνται εἰς τὸν τομέα τῆς ἐπιδιωκόμενης ἐφαρμογῆς τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας, ὡς πρωστηρίου δυνάμεως διὰ τὰ ἐφαρμογῆς πλοῖα. Οἱ Πρέδρος κ. Ἀΐζενχάουερ ἀπεκάλυψε πρὸ ἡμερῶν, ὅτι πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην κινοῦνται ἀπὸ ἔτους ηδη ἡ «Κρατικὴ Διοίκησις» τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν «Ἐπιτροπὴν Ἀτομικῆς ἐνέργειας». Τὸ ναυπηγικὸν τμῆμα τῆς ἐταίριας χάλυβος Μπέθλευ κοιτά ναυτηγεία τοῦ Νιούπορτ Νιούν πρήσταν νὰ καταστρῶνται τὰ σχέδια, εὐθὺς ὡς ἡ «Ἐπιτροπὴ ἀνήγγειλεν, ὅτι θὰ συνειγάζετο εἰς ἕνα πρόγραμμα εἰσαγωγῆς τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας εἰς τὰ διοικημάτια.

Μολονότι οὐδεμίο ἐπίσημος πληροφορία ἔδοθη ἐπὶ τῶν σχετικῶν μελετῶν, δύσιμοι ἐν τούτοις ἐνδείξεις πειθοῦν, ὅτι ἡ ἀτομικὴ ἐνέργεια πρόσθιον σύστημα ἐπὶ μεγάλων σκαφῶν, ὡς λ. χ. εἰς τὸ ἐπιβατήγον λαίνερ «Ἡνωμέναι Πολιτείαι» τῶν 53.000 τ. γκρος καὶ εἰς τίνα μεγάλη δεξαιενόπλοια, ἀπίνα μεταφέρουν ἐτησίων χιλιάδας ὄλας τόννων μεταλλεύματος ἀπὸ τὴν ἀλλοδαπήν εἰς τὰ παράκτια κεντρα τῆς ἀμερικανικῆς χαλυβουργίας.

Ἐκ τῶν προκαταρκτικῶν μελετῶν διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας εἰς τὴν πρώσων τῶν συντερ-λάίνερ, προκύπτει ὅτι ὅρκετὸς χώρος δύναται νὰ ἐξοικονωμῇ ἐπὶ αὐτῶν, διατιθέμενος εἰς πρόσθετα διαμερίσματα ἐπιβατῶν. Τὸ ἐκ τῆς αὔξησεως ταῦτης τῶν διαμερίσμάτων ἐπήσιον λ.χ. ἔσθοδον τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Ἡνωμέναι Πολιτείαι» θὰ ἐπαυξηθῇ, ὡς ὑπολογίζεται, κατὰ 2 ½ ἐκατομμύρια δολαρίων. Λαίνερ πρωσθόμενον δι᾽ ἀτομικῆς ἐνέργειας δὲν θὰ ἔχῃ πλέον ἀνάγκην καπνοδόχων μετὰ τῶν ἐκστρημάτων των. Οὕτω αἱ δυναδῖοι τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Ἡνωμέναι Πολιτείαι», αἵτινες εἶναι αἱ μεγαλύτεραι εἴς σῶν φέρει σκάφος τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου, ἀφοιούμεναι, θὰ ἐξοικονώσουν μεγίστων χώρων, διστιθήσης θὰ καταστῆ ὥφελιμος.

Εἰς ἑκ τῶν μεγάλων ἐφοπλιστῶν, διστιθήσεται σοῦπερ-τάνκερς διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελαϊών ἀπὸ τὸν Πεστικὸν Κόλπον εἰς τὰς «Ἡνωμένας Πολιτείας», πρώτοις ηδη νὰ μελετᾶν καὶ νὰ ζητήση πληροφορίας διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἀτομικῆς μηχανῆς ἐπὶ δεξαιενόπλοιον του χωρικότητος 50.000 τόνων d.w. περίπου. Τὸν ἐπληροφόρησαν, ὅτι ἡ ἐγκατάστασις ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ σκαφοῦς ἀτομικῆς μηχανῆς θὰ ἐκστιλέσει 4.000.000 δολαρίων. «Ἄν το κόστος αὐτὸς ἐμειονετο εἰς 2.000.000 δολαρίων, ἡ ἐγκατάστασις, ὡς ἔτονται, ὁ ἐν λόγῳ ἐφοπλιστής, θὰ ἔτοιμος οἰκονομικῶς ἐφικτή. Οἱ ἰδίοι Ἰεβαίωσεν, ἐν συμπεράσματι, ὅτι δεξαιενόπλοιον τοῦ προαναφερέντος μεγέθους θὰ ἀδύνατο—ώς προέκυψεν ἀπὸ συγεικάς μελέτας—νὰ καταναλίσκῃ καθ' ὅναν περὶ τὸ ἔνγριψιαρίον διασπασίου ὑπερ, μὲ κόστος 85 δολαρίων, ἐνώ ἀτομοστρόβιλος ισοδυνάμου ἐνέργειας θὰ κατηνάλισκε φιούελ σῆπλαξις 150

TRANSPORT OF PROPELLER

weight 32.000 kgs. diameter 7 meters.

manufactured by

LIPS

PROPELLER WORKS • DRUNEN • HOLLAND

for 31.500 tons tanker, under construction

with UDDEVALLAVARVET A/B. Sweden.



δολαρίων.

Οι άσχολούμενοι μὲ τὸ σχέδιον κατασκευῆς ἐμπορικῶν πλοίων κινουμένων δι' ἀτομικῆς ἑνεργείας, προλέγουν ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ πρωστηρίου τούτου συστήματος θὰ είναι ἐφικτή μετά δεκαετίαν. Κυριώτερος λόγος, διὰ τὸν ὄποιον δὲν είναι δυνατὸν τούτο νὰ πραγματοποιηθῇ ἐνορίτερον, ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι οἱ πλοιοκτήται φοδούνται νὰ προβούν σήμερον εἰς ψηλᾶς δαπάνας διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἀτομικῆς μηχανῆς, διότι, ὡς ισχυρίζονται, κινδυνεύουν, ἀπὸ ἐνδεχομένας γοργάς ἔξελίξεις τοῦ νέου συστήματος, νὰ ἴδουν τὰ νέα πλοῖα των ἀχρηστευόμενα ἀπὸ τὰς προόδους, πρὶν ἡ ταῦτα ἀκόμη καθελκυσθοῦν.

Δεξαμενήν διὰ τὸν Πειραιά

Ο λιμὴν τῆς Πειραιώς, μετὰ τὴν μεταφορὰν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς εἰς τὴν Σύρον, ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην μιᾶς μεγάλης δεξαμενῆς. Ἐν τὰ ναυπηγεία εἰς τὸ Σκαραμαγκάν εύρουν τοὺς ἀναδόχους τῶν διὰ νὰ τὰ ἀνακατασκεύασουν, τὸ πρόβλημα τῆς δεξαμενῆς θὰ λυθῇ. Ὁ ξένος Οἶκος ποὺ θὰ ἀναλάβῃ τὸ ἔργον, θὰ ἀντιμετωπίσῃ καὶ τὴν ἀνάγκην μιᾶς πλωτῆς δεξαμενῆς, ίκανῆς νὰ δεχθῇ σκάφη μέχρι 32 χιλ. τοννῶν. Ἐν ὅμως τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ξένων διὰ τὸν Σκαραμαγκάν δὲν φέστη μέχρι τῆς ἀναλψίας τῆς προσπαθείας, ὅπως καὶ ἡ Ἑλλὰς ἀποκτήσῃ τὸ ναυπηγείον τῆς, ἡ ἀνάγκη τῆς δεξαμενῆς δὲν θὰ πάύῃ νὰ είναι ἐπαύδουσα διὰ τὸν λιμένα Πειραιώς. Τὴν κάλυψην τῆς ἀνάγκης αὐτῆς πρέπει νὰ ἐπιτιθέωμεν πάση θυσία. Αἱ μόνιμοι δεξαμεναὶ οὔτε είναι ἀρκεταὶ νὰ ἐξυπηρετήσουν ὅλας τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων, οὔτε καὶ ἡμιπορῶν νὰ δεχθούν σκάφη μεγαλύτερα τῶν λιμπερτῶν. Κεφάλαια Βεβαίως σημαντικά χρειάζονται διὰ τὴν προμήθειαν μιᾶς μεγάλης δεξαμενῆς, τὰ όποια μόνον τὸ Κράτος ἥμπορεὶ καὶ πρέπει νὰ τὰ διαθέσῃ ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸν Ο.Α.Π. Η ἐξυπηρέτησις τῶν είναι ἔξεσφαλισμένη, ἡ ἀπόδοσις τῶν, ἡ παραγωγική, γενικάτερα θὰ είναι διὰ τὴν οἰκονομίαν μας ὠφελείας.

Πρόδηλον ἐπίσης σοβαρὸν ἐγέρεται διὰ τὴν τοποθέτησιν της. Ἡ ἐντὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς ἐγκατάστασις ἀποκλείεται, διότι ὁ διαθέσιμος χώρος δὲν ὑπάρχει. Ἐκτὸς τοῦ λιμένος εἰς τὸν ὄρμον Ἀγίου Γεωργίου, ισχεῖ νὰ είναι προσφορτέρα ἡ ἀγκυροβολία τῆς, ὅποτε δύως προβάλλει ἡ ἀνάγκη τῆς μεταφορᾶς πρὸς τὰ ἔκει καὶ τινῶν ἐργοστασιῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων, ίνα λυστελέστερον καὶ χωρὶς προσθέτους ἐπιδρούσεων ἔξυπηρετηθούν τὰ πλοῖα.

Τὸ δόλον ζῆται χρήζει πάντων μελέτης ἐπισταμένης, τὴν ὅποιαν, πιστεύομεν, ὅτι μόνον ὁ Ὀργανισμὸς Λιμένος δύναται νὰ ἀναλάβῃ ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰς ἐνδιαφερομένας τάξεις καὶ τοὺς δυναμένους νὰ ἔχουν γνώμην εἰδικούς. Ἐκείνο ποὺ ἡμεῖς τούλαχιστον ἔχουμεν δῶλας ἰδιαίτερων νὰ τονίσωμεν, είναι ὅτι ἡ ἀνάγκη τῆς δεξαμενῆς διὰ τὸν λιμένα είναι ἐπιτακτική. Πρέπει σοβαρῶς νὰ τὴν μελετήσουν οἱ ἀρμόδιοι.

Τὰ τουριστικά ταξίδια

Είναι ἀξία παντὸς ἐπαίνου ἡ παρὰ τοῦ Ε.Ο.Τ. ἐγκαίνιασθεῖσα διὰ τοῦ χρονοναυλωθέντος ὑπ' αὐτῷ ἀκτοπλοϊκοῦ μας «Σεμίραμις» καθηρωσίς δις τῆς ἑδδομάρδος τουριστικῶν περιηγήσεων (κρουαζίέρες) ἀνά τὰ ἀλληνικά παράλια, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν ίδια τῶν ξένων ἐπισκεπτῶν τῆς χώρας μας. Διδένονται δύμα τοῦ μεγέθους τῆς θυσίας εἰς ἓν ὑποβάλλεται ὁ ἀλληλικός προϋπολογισμός πρὸς ἐφαρμογὴν τοῦ πολιτισμένου τούτου μέτρου, φρονούμεν, ὅτι ἐπιβάλλεται εύρυτέρα γνωστοποίησις καὶ διαφήμισις, εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ίδια, τῶν τοιούτων τουριστικῶν δρομολογίων, πρὸς προσέλκυσιν περισσοτέρων ἐπιβατῶν, διὰ νὰ καλύπτεται, τούλαχιστον, τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τοῦ ναύλου τοῦ πλοίου. Παραλίηλος δὲ πρὸς τὴν τοιαύτην διαφήμισιν θὰ πρέπει τόσον τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας, ὃσον καὶ αἱ λοιποὶ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι νὰ καταβάλουν κάθε προσπάθειαν διὰ τὴν παροχὴν πάστης διευκολύνσεως καὶ ἐξυπηρετήσεως εἰς τοὺς μετέχοντας τῶν τοιούτων ἐκδρομῶν. Εἰδικώτερον ὑπογραμμίζουμεν τὴν ἀνάγκην, ὅπως εἰς τὰ ὄλιγα μεόπι, εἰς τὰ ὄποια προσεγγίζει τὸ σκάφος, τοποθετοῦνται κατάλληλα διὰ τὸν τουρισμὸν λιμενικὰ ὅργανα, τὰ ὄποια νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ λαμβάνουν τὰ ἐπιβαλλόμενα ἔκστατο μέτρα, ίνα μὴ ἡ διδούμενη πράγματι ἐν τῷ πλοίῳ ὡραία ἐντύπωσις εἰς τοὺς ἐκδρομεῖς διακινδυνεύεται ἐκ λεπτομερεισκῶν ζητημάτων κατὰ τὴν ἐπιδίβασιν καὶ ἀπόδιβασιν.

Αἱ τρεῖς προσαράξεις

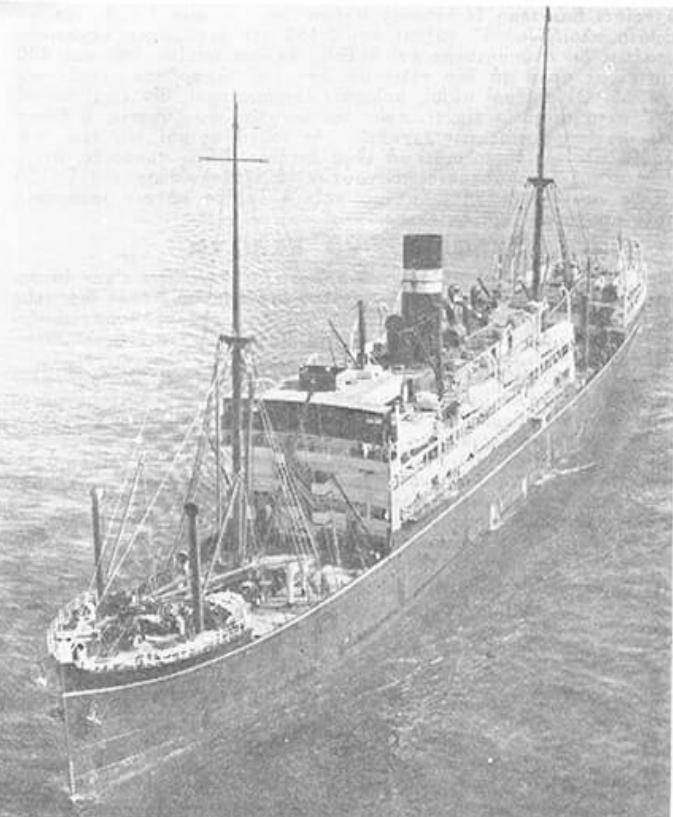
Πολὺς θόρυβος τελευταίως γίνεται διὰ τὰς ἐπισυμβάσας προσαράξεις ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν εἰς τὰ ἀλληλικά παράλια κατὰ τὴν διάρκειαν πρωτοφανοῦς διὰ τὴν Χώρων μας ψηλίχλης. Δέν θέλομεν νὰ προκαταλάθωμεν, οὔτε νὰ ἐπηρεάσωμεν τὸ ἔργον τῆς ἀνασκέψεως εἰς τὴν ἀνάκτητον καὶ κατανομῶν τῶν τυχῶν ὑπαρχουσῶν ειδύνων. Φοδούμεθα δύμας, ὅτι καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν δὲν ἐπεκράτησε παρὰ τῷ ἀρμόδιῳ Ὑπουργῷ καὶ εἰς τὰς ὑπηρεσίας τοῦ ἡ ἐπιβαλλούμενη εἰς τοιαύτας περιπτώσεων ψυχραιμία καὶ ἀντικειμενική ἔχεταις. Διατί αὐτὴ ἡ νευροκόπτης καὶ ποιὸν λόγον είχεν ἡ ταχείστησι διήμερος προθεσμία πέρατος τῆς ἀνακρίσεως;

Ορθότατα, καθ' ἡμᾶς, δὲ Πρόσδερος τῆς «Ἐνώσεως Πλοιάρχων» τοῦ E. N. έθεσε τὸ ζῆτημα τῆς ἀσφαλείας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας. Εἴναι τὸ σκάφος μας δὲν ἐφοδιασθοῦν διὰ τῶν ἀπασακτίτων συγχρόνων μηχανημάτων, ως ραντάρ, ἡχοβολιστικά κλπ. καὶ ἔαν τὰ ἐκτεταμένα παράλια μας δὲν πλουτισθοῦν ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν ἔτι περαιτέρω με τὸ ἄ-

παραίτητον συγχρονισμένον δίκτυον φάρων-φανῶν, ἡχητικῶν μηχανημάτων κατὰ τὴν ὁμίχλην κλπ., δικτύων θάλασσων ἐπανάληψιν ἐν τῷ μελλοντικῷ παρομοίων περιπτώσεων, ἀλλὰ οὐδὲντος ἀπίθανον νὰ εύρεθωμεν πρὸ σοβαρωτέρων ἀποχήματων καὶ νὰ θρηνήσωμεν καὶ θύματα.

Τὸ ἐπιβατηγὸν «Ἀτλάντικον»

Ἄποπλεῖ εἰντὸς τῶν ἡμερῶν διὸ Πειραιῶς δι' Ἰταλίαν, ὅπου θὰ ὑποστῆσιν εὑρυτάτων διασκευῶν, τὸ νεοσαγορασθὲν ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας τῶν Ἀδελφῶν Τυπάλδου νέον μεγάλου Μεσογειακὸν ἐπιβατηγὸν «Ἀτλάντικον». Τὸ σκάφος, τὸ ὅποιον δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἔνα απόκτημα τῆς ἐπιβατηγῆς κινήσεως μεταξὺ τῶν λιμένων τῆς Δυτικῆς καὶ Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ συγκεκριμένως τῆς Μασσαλίας, τῆς Γενούς, τοῦ Πειραιῶς καὶ ἐν συνεχείᾳ τῆς Ἀλεξανδρείας καὶ τῆς Βηρυττοῦ. Τὸ «Ἀτλάντικον» (εκ «Φαντάκια») είναι χωρητικότητος 5856 τόνων γκρόδες καὶ ἐκτοπίσματος 14.000 τόνων. Έχει ναυπηγηθῆ τὸ 1922 εἰς τὰ Ἀγγλικά ναυπηγεία τοῦ Σάντερλαντ διὰ λογαριασμὸν τῆς Αγγλικῆς «Ἀτμοπλοΐας» καὶ ἔξετέλει τακτικοὺς πλόας μεταξὺ Κωνσταντινούπολεως-Ἀλεξανδρείας. Εν συνεχείᾳ καὶ ἐπὶ πολλὰ ἐτη ἐξυπηρέτησε



τὴν γραμμὴν Αίγαντου-Ινδιῶν. Τὸ σκάφος είναι ἐφωδιασμένον μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 8717 πόπτων, ὑπέστη δὲ τὸ 1952, ὅτε ἡγοράσθη ἀπὸ Αὔστραλιανοὺς πλοιοκτήτας, γενικὴν διασκευὴν, διὰ τὴν ὅποιαν ἐδοπανήθησαν 160.000 λιρῶν Ἀγγλίας. Τὸ νέον μας Μεσογειακὸν σκάφος ἔχει μεταφορικὴν ίκανότητα 1100 ἐπιβατῶν. Εξ αὐτῶν οἱ 517 είναι ἐπιβάται θεσεών καὶ οἱ ὑπόλοιποι καταστρώματος. Τὸ σκάφος διαθέτει πολυτελεῖς, καὶ εύρυτάτους κοινοχρήστους χώρους δι' ὅλας τὰς θεσεῖς—διὰ τὴν Α' μόνον θέσιν διαθέτει τρία σαλόνια—καθὼς ἐπίσης 4 εύρυχώρους τροπεζαρίας, 3 μπάρ, καταστρώματα διὰ περίπατον τῶν ἐπιβατῶν καὶ 18 «σουπερ-λούνες» δισμερίσματα.

Τὸ σκάφος, διασκευαζόμενον εἰς Ἰταλίαν, θὰ ἀποκτήσῃ καμπίνας Α' θέσεως δι' 150 ἐπιβάτας, Β' θέσεως διὰ 200 ἐπιβάτας καὶ τουριστικῆς δι' 150 ἐπιβάτας. «Ἐπιστῆς θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ μίαν μεγάλην ποινίαν, τῆς ὅποιας ὁ πυθμὴν καὶ τὰ τοιχώματα θὰ είναι ἀπό κρυσταλλον. Τὸ «Ἀτλάντικον», αναπτύσσον ὑπερρειακὴν ταχύτητα 15 μιλλίων τὴν ὥραν καὶ διαθέτον δῆλα τὰ σύγχρονα μέσα διὰ μίαν ἀφαλή ναυσιπλοΐαν—ραυτάρ, παρδιογωνιόμετρον, ἡχοβολιστικὸν μηχάνημα—προώρισται ἀποτελεσματικῶς νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς τουριστικῆς κινήσεως ἐκ τῶν Μεσογειακῶν κέντρων πρὸς τὴν χώραν μας.

CANADIAN CHANDLERS LIMITED

WHOLESALE SUPPLIERS

HEAD OFFICE:

437 St. James Street West

MONTRÉAL, 1, CANADA

Tel. HA-0115

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

Main branch in West Coast

41 Alexander Street

VANCOUVER, B. C. CANADA
Tel. Tallow 3221

‘Ο Ελληνικός Νηογυνώμων

Ο «Ελληνικός Νηογυνώμων» έχει άναγνωρισθή παρά τού κράτους μας, ώς ισάξιος τῶν ἀλλοδαπῶν. Η ἐνέργεια αὕτη τῆς κυβερνήσεως ἐνεποίησεν ἀρίστην ἐντύπωσιν εἰς τοὺς ἑφοπλιστικούς καὶ ναυτικούς γενικά κύκλους, τόσον τοῦ ἑστατερικοῦ σοσον καὶ τοῦ ἑστατερικοῦ, διότι, τοιουτοτρόπων, ἔνισχυτο μία ἔθιμη ὁργάνωσις, τῆς διοίας σκοπὸς εἶναι ἡ ἐπιθεωρητική, παρακολούθησις καὶ ἡ ἀκριβοδικαία κατάταξις εἰς κλάσεις τῶν πλοίων, ἀντί δικαιωμάτων πολὺ χαμηλοτέρων ἔναντι τῶν ἔνοντων νηογυνώμων, γενικώτερον δὲ ἡ ἐξυπηρέτησις τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἵνα μὴ αὕτη ἔχαρταί αποκλειστικῶς ἀπό τὸν Ἐλεγχον τῶν ἀλλοδαπῶν παρομοίων ὁργάνωσεν.

Τὸν «Ἐλληνικὸν Νησουγόμονα» ἀναγνωρίζουν αἱ ὀφαλιστικαὶ ἐπαρίσιαι, ἡ μεταποιαὶ καὶ ἀλλοδοπαὶ καὶ αὐτὸς τὸ «Ἀούδις», χορηγοῦνται δὲ ἐκπτώσεις ἐπὶ τῶν ὀφαλιστρῶν πλοίων φερόντων κλάσιν του.

Οικονομικών ωφελείται ή χώρα μας, έαν ληφθή ύπ' όψιν, ότι διά της επιθεωρήσεως τών πλοίων εις το έξωτερικόν, όπου ό «Ελληνικός Νησιωνάρων» διασθέτει εύρυν και ἀρτιον ἀπό τεχνικῆς ἀπόψεως δικτύων ἀντιπροσώπων, εἰσάγεται συνάλλαγμα εις αυτήν ἐκ τῶν δικαιωμάτων κατατάξεων. Ἀλλὰ καὶ διὰ της επιθεωρήσεως πλοίων ἐνταῦθα ἑδικονομεῖται συνάλλαγμα, διότι, ἄλλως, οι πλοϊοκτήται των θα ἡναγκάζοντο νά καταφέγγουν εις ἀλλοδαπούς νησιγνώμονας.

Ο «Ελληνικός Νογγυνώμαν» δι' έγγράφων του έζητησεν άπό τὸ ύπουργειὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας νὰ τῷ χορηγηθῇ καὶ τὸ δικαιώματα ἐλέγχου καὶ θεωρήσεως (ἀνανεώσεως) τῶν πιστοποιητικῶν. Γραμμῆς Φορτώσεως, τὰ ὀποῖα συμφώνως τῇ Διενεῖ Συμβάσει Γραμμῆς Φορτώσεως. Πλοίων ἐδίδονται παρὰ τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων, ἀποκλειστικῶν καὶ μόνον εἰς λιμένας ἔξωτερικού ἔνθα δὲν εἶναι ἐφικτός ὁ ἐλεγχος οὗτος καὶ η σχετικὴ θεωρήση παρὰ τῶν ἀρμοδιοῖς ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου. Τούτῳ θὰ διηπολύσουμε μεγάλως τὴν ναυτιλίαν μας, διότι ηδη οἱ ἀνδιάφεροι μενούνται ν' ἀποτείνωνται διὰ τὴν θεωρησιν ταύτην εἰς τοὺς ἀντιπροσώπους τῶν ἀλλοδαπῶν νηογνωμόνων.

Δυστυχώς, ούδεμιάς απαντήσεως έτυχεν έκ μέρους τοῦ ὑπουργείου ἡ αἴτησις αὐτῆς, ἀν και παρθῆλη μακρὸν χρονικὸν διάστημα καί, καθ' ἄνθρακά την γνωρίζωμεν, παρὰ τὴν πρός τούτο εύοικήν ἔκθεσιν τῆς ἀδόμοδιας τεχνικῆς ὑπηρεσίας τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἑμπορικῶν Πλοίων, οι τοῦ ὑπουργείου ἐπιθεικύνουν ἀδιαφορίαν. Δὲν θέλομεν νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι τούτη ὑποκύρηται ἀντίθεσιν. "Ἐχομεν τὴν γνῶμην, ὅτι δ.κ. Ὑπουργούς πρέπει νὰ ἐπιληφθῇ τοῦ ζητήματος προσωπικῶς καὶ νὰ δώσῃ τὴν πρέπουσαν δικαίαν λύσιν.

Και η ἀντίθετος πλευρὰ

Ἄξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Εις τὸ φύλλον τῆς Ιης τρέχοντος τῆς ἐγκρίτου Ναυτιλιακῆς Ἐπιθεωρήσεως σας και ὑπὸ τοῦ σχόλιον «Ἐξ ἀφορμῆς μιᾶς πωλήσεως», δημοσιεύεται ἐπίστολὴ τοῦ ἐφοποιητοῦ κ. Παντί Μαργαρώνη, ἡ οποία, παρὰ τὸ ἄνθες τοῦ χρησιμοποιουμένου ὑφους ἐν τῇ ἀνάπτυξῃ προσωπικού θέματος, ἀπτεται τοῦ θέματος τῆς ἐκποιήσεως πλοίους ὑπὸ συμπλοικτηρίου, ἀπό παρόμιας θετέου δικαιου. Διὰ τὸ γενικώτερον τουτοῦ ζητημα, ζητάτο τὴν φιλοξενίαν τῆς ὑμέτερας ἐπιθεωρήσεως και σημειώ ἐν γενικωτάταις γραμμαῖς ταῦτα:

Είναι άλλως διτή η συμπλοιοκτησία ως θεσμός πανάρχαιος (αἱ ρίζαι του ἀνάγονται εἰς τὸν μεσαῖναν) ἐμφανίζεται ἀναχρονιστικός καὶ ἐν πολλοῖς ἀτέλης κατὰ τὴν νομοθετικὴν ρύθμισιν. Πλειστοὶ εἰναι οἱ πολέμιοι αὐτῆς. Τὸ γεγονός δώμα, διτή ἐν Ἑλλάδι ὡς μορφὴ ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως ἐπέξεισε, καλύπτουσα ιδίως κατὰ προτίμησιν τὴν μορφὴν τῆς συνεννέσεως πλειονῶν μικρῶν κεφαλαίων, οἱ κατοχοὶ τῶν ὑπαγόνων, εἰς πείσμα τῶν πολεμίων τῆς ὡς θεσμοῦ, τῶν εἰς τὴν διάθεσιν των συγχρόνους ἔταιρικους θεσμούς (π.χ. διμόρφυθμον, ἔτερόρυθμον, ἀνώνυμον ἔταιριαν), ἀνάγκασε τὴν ἐπιτροπὴν τῆς συντάξεως τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου νά περιλάβῃ εἰδικὴν ρύθμισιν περὶ αὐτῆς ἐν τῷ σχεδίῳ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

'Εφ' δύον λοιπὸν ύψισταται συμπλοιοκτησία ὑπὸ τὴν σημειωνὴν τῆς μορφῆς, ἡ κυριότης ἀνήκει εἰς τοὺς συμπλοιοκτήτας κατὰ λόγου τῆς συμμετοχῆς τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Δέν είναι δυνατόν νά όμιλωμεν περί ύπάρχεως συμπλοικτησίας (συγκριότης κατ' ιδιαίτερα μερίδας ήτοι πλοίου) καί νά έχουμε την άξιωσή σιν την πλειοψηφία νά δυνατότη νά έπιποιηται κατά την αυθαίρετην Βούληση της τό δόλον τού πλοίου, διότι έν τοιαυτη περιπτώσει θά περιεπίπομεν είς έκμετάλλευσιν της μειοψηφίας έν μέρους της πλειοψηφίας. Μόνον υπό προϋποθέσεις είναι δυνατόν να χορηγηθή ένα τοιούτον δικαίωμα.

Η ιδιαίτερη Επιοπική Νομοθεσία προστατεύει έπαρκώς τού συμ-

Η ισχυρόστατη εμπορική κομητεία της Αθηναϊκής περιοχής που προστάτευε από τους κινδύνους σών ό, αξιότιμος ἐπιστολογράφος σας πλοιοκτήτας, από τους κινδύνους σών ό, αξιότιμος ἐπιστολογράφος σας ἐπικαλεῖται. Αἱ διατάξεις τοῦ Ἑμπορικοῦ Νόμου περὶ δικαστικῆς ἐκποστείων τοῦ πλοίου 307, 308, 309 E. N. ὑπὸ τὰ ἔχεγγυα τοῦ δικαστη-
κοῦ ἐλέγχου καὶ τῷ φῶς τοῦ δημοσίου πλειστηριασμοῦ, θεραπεύουν τὰς ἐν τῇ ἐπιστολῇ ἀνάγκας καὶ τὸν ἐν προκειμένῳ περιορισμὸν τῆς ἐκμε-
ταλλεύσεως ἢ τῆς ἀστόχου ἐνεργείας ἐκ μέρους τῆς μιᾶς ἢ τῆς ἄλλης
πλευρᾶς τῶν συμπλοιοκτητῶν.

Έκει όπου πράγματι χρήζει Βελτιώσεως ή νομοθεσία μας, είναι τόθέμα της προστασίας της μειοψηφίας ἐν τῷ συμπλοιοκτησίᾳ, (ὅπως ακριβώς κάθε μειοψηφία). Μὲ τὴν αὐτὸν δὲ ὁδύπτα ἐμφανίζεται τὸ θέμα τούτο καὶ εἰς τὴν Ἀνώνυμον Ἐταιρίαν, ἀπὸ τὴν παντούναμίαν, τὴν ἐν πολλοῖς καταδυναστευτικήν, τῆς πλειοψηφίας. Ὡς δὲ φημολογεῖται ἐγ γὰρ ἐφοπλιστικῷ κόσμῳ τῆς πόλεως μας, αἵτινες τῆς ἀγάνακτησεως τῆς μειοψηφίας εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἄπειρου «Μάουντ Ροδόπη» είναι ἡ ἀσύμφορος ἐκποίησίς τοῦ πλαίου τούτου καὶ ἡ ἀποφυγὴ τῆς πλειοψηφίας του νὰ λογοδοτήσῃ ὡς διαχειρίστρια καὶ ἐπὶ ἄλλων πλοίων, εἰς τὰ ὅποια ἡ μειοψηφία τοῦ «Μάουντ Ροδόπη» ἀποτελεῖ καὶ ἔκει μειοψηφίαν. Ἡ περίπτωσις δὲ αὕτη, ὡς ὅμιλα πλείστων παρομίων, ἐπιβαλλεῖ τὴν μείζονα νομοθετικήν κατοχύρωσιν τῆς μειοψηφίας ἐν συμπλοιοκτησίᾳ.

Εύχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν, διατελῶ ὑμέτερος
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΡΜΑΛΑΚΗΣ

Πειραιεὺς 5.5.1955

Περι Ο.Τ.Ε.

‘Ο ραδιοτηλεγραφής τοῦ λίμπερτου «Νουέδα Γκλόρια» κ. Μιχ. Γεωργιάδης μᾶς γράφει:

Κύριε Διευθυντά,

Ο συνεργάτης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» κ. Θανάσης Π., πολλὲς φορὲς ἀσχολήθη ἀπὸ τῶν στηλῶν των μὲν τὸν Ο.Τ.Ε. Ἐπιτρόφετο μου νὰ ἀσχοληθῶ καὶ ἐγὼ σῆμερον μὲ τὸν Θανάσην Π. γιὰ τὴν ίδιαν δουλειά. Λοιπον, ἀγαπητέ μου Θανάση, γιὰ τὸν ἀσύρματον 'Αθηνῶν Βραχέων κυμάτων ἔγραψες καὶ ξανάγραψες. Σου ἀπήντησαν. Καὶ ἔκτοτε ἐπέρρεσαν πολὺς καιρός, δὲ περάστη δὲ καὶ ἄλλος, χωρὶς νὰ γίνη τίποτε. Γιατὶ λοιπον, ἀγαπητέ φίλε, σπασταλίς χαρτὶ καὶ μελάνι; "Αν, ἔξω ἀπὸ τὴν Λισσαβόνα πηρίσσα στὰς, 26 'Απριλίου νὰ διδώ ἔνα τηλεγράφημα καὶ... κατάφερα νὰ τὸ τελείωσα στὰς 27 τὸ βράδυ, δὲν πιστεύω νὰ ἔγινε τὴν ἀξίωσι νὰ συμκινθῇ κανεὶς ἄλλος, ἔκτος ἀπὸ ἑμέατο!".

"Η λογιστική υπερεσία του Ο.Τ.Ε. βλέπει τὸν ὄχον τῶν τηλεγράφων ποὺ πεονά ἀπὸ τὰ χέρια τῆς καὶ ικανοποιεῖται. Πόσα σῶματα πτερυγαφίματα δὲν ἔρχονται, πῶς ἔρχονται σῶσα ἔρχονται ἀπὸ πόσα χέρια περνοῦν. ἔως διού θεάσουν καὶ ὅτι χρειάζεται συχνά τρίμερος καὶ ὑπὸ καλᾶς συνθήκας ὀλονύκτιος προσπάθεια διὰ νὰ διεκπεραιώθοιν, εἶναι πράγματα, διὰ τὰ ὅποια δεν χαλά τὸ κέφι του κανεῖς ἀμόδιος νὰ τὰ σκεφθῇ. Γιατὶ λοιπόν, φίλε Θαύρη Π., γκρινιάζεις! Δέν σε ἐθύμουσιάζουν οἱ ὀλονύκτιες δοκιμές σὲ διάφορα κύματα μὲ πληθώραν ἀσυρματικῶν; (μὲ συγγωνείς γιὰ τὴ λέξι). "Η μπτάρα σου ἀρέσει ό σταθμός — φάντασμα τῶν 12 μεγακύκλων; Τί ἔχει; Ακούγεται εἰς τὰ πρέστατα... τῆς Μεσογείου καὶ εἰς τὰ πρέστατα... τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης!... "Εχει συνθήτηα.. παινιδιάρα, ἡ ὅποια μεταβάλλεται, εἰς τρόπον ὥστε τὸ κάθε γράμμα βγαίνει τὸ μισό σε μιὰ συντόπτηα καὶ τὸ ἄλλο μισό σε ἄλλην. Καὶ... τὸ κυνηγάς...

συγχρήση και το απόλυτο πρός σε λίπη, κατ... το κατηγορείαν.
Δίπλω του άκουντεται καί ένα είδος τριέματος. Μή σε φοβίζει. Είναι τά κόκκαλα του μακαρίτη Γουλιέλιμου, που τρίζουν, για την κακοποίηση της έφουεσέων του. "Αν έλεγα υπερθολές, θα είχες τὸ δικαίωμα νὰ νέψῃς την γορήση, διτι προσπάθω νά κάψω πνεύμα. Λένω διώμα ύπερθολές; "Ολοι γνωρίζουν τί γίνεται, έκτος ἀπὸ τὸν Ο.Τ.Ε., που Βαυκαλίζεται μὲ τὰ ονειρά, διτι ολιγάριθμον προσωπικὸν και σύμμωτοι τῆς παπαλοιδικῆς ἐποχῆς δύνανται νά ἔξυπηρτεσσούν χιλιά δώκαευπόρα πεάφοι μας. Σκέψου, τί θὰ έγινετο, ἂν οι πλοιοστήται μας έζων στὸν Πειραιά και ἔβασιζοντο στὸν 'Ασύμμοτο' Αθηνών, γιατὶ νά διευθύνουν πετράλωνας των θάρσων πολλών ἀπόρετει τὰ ἔγκυα τους.

Τέτοια ψεύτρα θάσης δὲν τὸ ἔχει μονοπλόιον ὁ Ο.Τ.Ε. Πρόσεξε φίλε Θανάστη τοὺς ραδιοφωνικούς μας σταθμούς θραξέων κυμάτων. Πρὸ διμήνου κοντὰ στὴ Μάλτα, ὅπου... ἀκούγεται ὁ σταθμὸς θραξέων, πασοδούλουθσα, τὴν ἔντιν ἀγγέλισιν: «Ἄγαγτητοι «Ελληνες ποντοπόροι, θὰ ἀκούσετε τώρα μηνύματα τῶν οἰκογενειῶν σας καὶ τραγούνια, ποὺ θὰ σᾶς θυμίσουν τὴν πατρίδα, σὲ ὅποιο γεωγραφικὸ πλάτος καὶ μῆκος καὶ ἄν εὐρίσκεσθε!... Πραγματικά, ἡ διεύθυνσις «Επιτορικῆς Ναυτιλίας εἶχεν εὐγενὴ ἐμπνευσιν, ὅταν καθέρωνε τὴν «ώραν τῆς ἐμπορίκης ναυτιλίας». Ενόψειν, ὅτι είχαμε ραδιοφωνίαν θραξέων κυμάτων, ι-κανὴν νὰ ἔχηπετερήσῃ τοὺς «Ελληνας ποὺ κατοικοῦν ἡ ταξιδεύουν πέσσον των συνδρόνων τοῦ τόπου μας. Δεδομένου όμως, ὅτι ἡ ἐν λόγῳ ραδιοφωνία δὲν ἀκούεται πέραν τῆς Μεσογείου ἢ — τὸ πολὺ — τῶν ἀκτῶν τῆς Βαρείου Εύρωπης, κάποιος θὰ ζήτησε, «ψὰ σπάστη πλάκας εἰς βάρος καὶ τῆς Διεύθυνσεως Ε. Ν. καὶ τῶν οἰκογενειῶν τῶν ναυτικῶν, ποὺ εἰς τίποτε δὲν τοὺς ἔπιτασαν!... Γ'» αὐτῷ, ἀγαπητή Θανάστη Π., σὲ οωτάς: Αύτὸς ὁ κάποιος τί θητο; Λίσιν ἐνύπνης; Λίσιν ἀγεωγράφητος; «Η μητέρα ἔξθεοσθι ἔστι... ποιητικά ἀδεία;

"Ας είναι δημικός, "Ακούμε έλληνικά νέα από την "Αγκυραν κάθε ήμέραν και πάντα καθαρά, μέχρι Βραζιλίας, Νοτίου Αφρικής, άκομη δὲ και δολίγον πέραν τῆς Σιγκαπούρου. Δέν πταίσουν, συνεπώς, τα... μηγανήσατε λήψεως!... Πταίσουν μόνον έσυ, έγω και καυμιδή εικοσαρία χιλιάδες ταξιδεύοντες ναυτικοί μας, που γκρινάζουμε από σωστήματος, ένω θόλα είναι εν τάξει, κατά την γνώμην ἐκείνων, που γνωρίζουν πιο πολλά από μας!..."

Πόρτ Σάιδ 6.5.55

Μετά τιμῆς
ΜΙΧΑΗΛ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ
Ραδιοτηλεγραφητής

ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΣΙΣ ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΩΝ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Εις συνεργασίαν τοῦ υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μετὰ τοῦ οἰκονομικοῦ ἐφόρου κ. Γ. Φλέσσα ἔχητάσθησαν τὰ θέματα ἀπλουστεύσεως τῶν διατυπώσεων βεβαιώσεως καὶ εἰσπράξεως τῆς φορολογίας τῶν πλοίων πρὸς διευκόλυνσι τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Ο κ. Φλέσσας ἀνέπτυξεν εἰς τὸν κ. 'Υπουργὸν τὸν τρόπον, καθ' ὃν ἡ ὑπό αὐτὸν Ἐφορία Ἀνωμάνων Ἔταιριστος ἐφαρμόζει τὸν νόμον 1880 (τοῦ 1951) «περὶ φορολογίας πλοίων», ὁ δὲ κ. Βογιατζῆς ἔξεφρασε τὴν ἐν προκειμένῳ ἵκανοποίησιν τοῦ διὰ τὰς καταβολούμενας προσποθείας καὶ ἐνεργείας ὑπὸ τῆς Ἐφορίας, ἐκ τῶν ὄποιων καταφαίγεται, ὡς εἶπεν, ἡ πλήρης κατανόησις τῶν ἐπιδιόξεων τοῦ νόμου καὶ τῶν κυβερνητικῶν ὑπέρ τῆς ναυτιλίας προβέσεων.

Ἐπὶ τῶν θιγέντων θεμάτων ὑπεβλήθη εἰς τὸ Y.E.N., καὶ ἔγγραφος ἀναφορὰ τοῦ ἐφόρου κ. Φλέσσα, τὴν ὄποιαν καὶ δημοσιεύμενον κατώτερο, λόγω τοῦ γενικώτερου ἐνδιαφέροντος της.

«Τὰ θέματα ἄπινα ἐθίγησαν εἶναι τὰ κάτωθι: 1) Περὶ τῆς διατηρήσεως ἡ μὴ τῶν Time sheets, ὡς δικαιολογητικῶν ἔγγραφών, πρὸς ἀπόδειξιν τῶν ἀκαθαρίστων ἑσδόνων ἐν ναύλοις τοῦ πλοίου καὶ τῆς καταργήσεως ἡ μὴ τῶν Despatch ἡ Demurrage. 2) Περὶ τῆς διατηρήσεως ἡ μὴ τῆς ἐνόρκου βεβαιώσεως ἡ τῆς ἀντικαταστάσεως σύντης ὑπὲυθυνοῦ δηλώσεως. Καὶ 3) Περὶ τῆς μεταβολῆς ἡ μὴ τῶν ὑποβαλλούμενων δηλώσεων ἀπὸ τριμηνίας εἰς ἔξαμηνίας ἡ ἐπησίας τοιαύτας.

«Ἐπὶ τοῦ πρώτου θέματος: 'Ο νομοθέτης κατὰ τὴν σύνταξιν τοῦ Νόμου 1880)51 ἐν τῇ προσποθείᾳ τοῦ ὅπως ρυθμίσῃ ἐν πνεύματι ἀπολύτου δικαιοσύνης τὰ φορολογίας τῶν πλοίων τῆς Α' Κατηγορίας, περιέλαβε διάταξιν (ἄρθρον 4 παρ. 1), διὰ τῆς ὄποιας δρίζει, ὅτι: «Διὰ τοῦ ὄρου ἀκαθαρίστα ἑσδόνα νοοῦντα οἱ κτηθέντες ναύλοι, προσηκυμένοι κατὰ τὸ ποσὸν τῆς εἰσπραχθείσης ἀποζημιώσεως, δύογες καθυστέρησες τῆς φορτώσεως ἡ ἐκφορτώσεως τοῦ πλοίου καὶ μειωμένοι κατὰ τὸ ποσὸν τῆς καταβληθείσης ἀποζημιώσεως, λόγω πραγματοποιεών τῆς φορτώσεως ἡ ἐκφορτώσεως τοῦ πλοίου εἰς χρόνον βραχύτερον τοῦ προβλεπόμενου ὑπὸ τοῦ ναυλοσυμφώνου κλπ.».

«Ἡ ἀνωτέρω ὅμως διάταξις ἀπεδείχθη ἐν τῇ ποάξει, ὅτι ὀποτελεῖ πηγὴν ἀσκότων ταλαιπωριῶν τῶν τε φορολογουμένων καὶ τοῦ Δημοσίου. διότι, ἡ ὄπιστική τακτοποίησις τῶν προκυπτουσῶν Demurrage ἡ Despatch γίνεται εἰς χρόνον σημαντικῶν μεταγενέστερον ἀπὸ τοῦ χρόνου τῆς πραγματοποιήσεως των. Ἐπίσης τὰ ὑπὸ τοῦ Νόμου, καὶ τῆς ὑπὸ ἀριθ. Π. 13357)52 ὑπουργικῆς ἀπόφασεως προβλεπόμενα Time sheets, ὡς δικαιολογητικά ἀπαραίτητα διὰ τὴν ἀπόδειξιν τῶν ἀκαθαρίστων ἑσδόνων τοῦ πλοίου, εἶναι ἀντικειμενικῶς ἀδύνατον νὰ φέρουν τὸν προβλεπόμενον ἀποδεικτικὸν τύπον.

»Ἐπειδὴ λοιπὸν ἡ διάταξις ἡ ποδοβλέπουσα τὰ Time sheets καὶ τὰ Demurrage ἡ Despatch ὑπερακοντίζει τὸν σκοτὸν, δι' ὃν ἐτέθη αὐτη, δι' αὐτὸν φρονῶ, ὅτι μᾶλλον ὠφέλιμος θὰ ποτὸν ἡ καταργήσης των, ὅποτε καὶ οἱ φορολογούμενοι θ' ἀπηλλάσσοντο τὸν ἐν τουτων προκυπτουσῶν ταλαιπωριῶν καὶ οἱ υποσείαι ήμῶν θὰ ἀπηλλάσσοντο παραλλήλως ἀσκόπου καὶ ἀνωφελοῦς ἀπασχολήσεως, χωρὶς ἐν τούτου νὰ ὑφίσταται φόδος ζημιάς του Δημοσίου ἐκ τυχὸν μειώσεως τῆς ἀπόδεσεως τοῦ φόρου, δεδομένου, ὅτι, ὡς ἐν τῇ ποάξει παρεποίσαμεν, τὰ δηλούμενα Despatch εἶναι κατὰ κανόνα κατὰ πολὺ μεγαλύτερα τῶν δηλούμενων Demurrage.

»Ἐπὶ τοῦ δευτέρου θέματος: 'Ο νομοθέτης διὰ τὴν ἔξασθλίσιν τῆς ἀκριβείας καὶ εἰλικούνειας τοῦ πειρειχομένου τῶν ὑποβαλλούμενων δηλώσεων, ἐκτὸς τῶν ὑπὸ τῆς ὑπὸ αὐτοῦ φρονῶ, ἐκτὸς καὶ οἱ φορολογούμενοι θ' ἀπηλλάσσοντο τὸν ἐν τουτων προκυπτουσῶν ταλαιπωριῶν καὶ οἱ υποσείαι ήμῶν θὰ ἀπηλλάσσοντο παραλλήλως ἀσκόπου καὶ ἀνωφελοῦς ἀπασχολήσεως, χωρὶς ἐν τούτου νὰ ὑφίσταται φόδος ζημιάς του Δημοσίου ἐκ τυχὸν μειώσεως τῆς ἀπόδεσεως τοῦ φόρου, δεδομένου, ὅτι, ὡς ἐν τῇ ποάξει παρεποίσαμεν, τὰ δηλούμενα Despatch εἶναι κατὰ κανόνα κατὰ πολὺ μεγαλύτερα τῶν δηλούμενων Demurrage.

»Ἄι συνέπεια εἰς περίπτωσιν ἀναληθείας τῶν βεβαιουμένων, εἶναι ἔξαιρετικῶς βαρύτεροι εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἐνόρκου βεβαιώσεως ἡ τῆς ὑπευθυνοῦ δηλώσεως. 'Ο νομοθέτης προέκρινε τὴν ποώτην, ἐν τῇ ἐπιδιώξει του τῆς πλήρους περιφορουσέως τῆς φορολογίας, δεδομένου ὅτι ψυχολογικῶς θὰ καταλληλούσει ἡ πούκρισης τοῦποτε.

τῆς δευτέρας, πρὸς ἐπιτυχίαν τοῦ ἐπιδιώκομένου σκοποῦ.

Ἐκ τῆς μέχρι τοῦδε ἐφαρμογῆς τοῦ Νόμου δὲν προέκυψε περίπτωσις πραγματικῆς ἀνειλικρίνειας τῶν δηλώσεων ὄφελομένη εἰς δόλον, χωρὶς μόνος νὰ δυνάμεται νὰ διακρίνωμεν, ἐὰν τὸ γεγονός τούτο ὄφελεται εἰς τὸν φόδον τῶν συνεπιώνων καὶ ιδιαιτέρως τῶν βαρυτάτων κυρώσεων τῆς ψευδοῦς ἐνόρκου βεβαιώσεως ἡ τῆς καλῆς θελήσεως τῶν φορολογουμένων, ὄφελομένης εἰς τὴν νομοταγὴν ἀντίληψί των περι ἐκτληρώσεων. 'Εὰν ηδήλωμεν παραδεχθῆ, ὅτι τὸ τελευταῖον τούτο συμβαίνει, θὰ ἡδημάθεται νὰ εἰσηγήθωμεν τὴν ἀντικατάστασιν τῆς ἐνόρκου βεβαιώσεως, ὑπὸ ὑπευθυνοῦ τοιαύτης ἡ δρμοδίας ἀρχῆς.

»Ἐπὶ τοῦ τρίτου θέματος: 'Υπὸ τοῦ Νόμου ἔχει καθιερώθη ἡ κατὰ τρίμηνον καταβολὴ τοῦ φόρου. Συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 5 ἐντὸς τῶν μηνῶν 'Απριλίου, 'Ιουλίου, 'Οκτωβρίου καὶ 'Ιανουαρίου ἐκάστου ἔτους ἐπιδιέτει δηλώσεως εἰς τὸν ἀρμόδιον οἰκονομικὸν ἐφόρον περὶ τῶν ἀκαθαρίστων ἑσδόνων ἐν ναύλων, τὰ ὅποια ἐκτήθησαν κατὰ τὸ ἀμέσως προηγούμενον τρίμηνον, καταβάλλεται δὲ ἐξ ὀλοκλήρου ὡς ἀναλογών φόρος. Διὸ δὲ τῆς παραγράφου 3 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου καθιερώθη ἡ ἐπίδοσις προσωρινῆς δηλώσεως μὲ κατὰ προσεγγίσιμης συγκεντρώσεως τῶν δικαιολογητικῶν ἑσδόνων καὶ ἐν συνεχείᾳ τοῦ ἀναλογούντος φόρου. 'Η προσωρινή αὕτη δηλώσεως ἀντικαθίσταται δι' ὁριστικῆς δηλώσεως ἐντὸς τῆς ἀναλογούντος φόρου. 'Η προσωρινή αὕτη δηλώσεως ἀντικαθίσταται δι' ὁρισμένως.

»Τὸ καθιερωθὲν τοῦτο σύστημα καταβολῆς τοῦ φόρου ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς αὐστηρὰς συνεπείας, ἐν πειστήσει ἐκποθεσμού ὑποβολῆς δηλώσεως, ἔχει προτερηθεῖ τὸ τέ Δημόσιον καὶ τοὺς φορολογουμένους. 'Αφ' ἐνὸς μὲν ἑασφαλίζει τὴν ἔγκαιρον καὶ εἰς καταλλήλων χρονικῆς στιγμῆς εἰσπραξεὶν τῶν δικαιωμάτων τοῦ Δημοσίου, ἀφ' ἐπέροῦ δὲ ἀποκαρύνει τὸν κίνδυνον τῆς παρὰ τὸν φορολογουμένων ἀδυναμίας ἐκπληρώσεως τῶν φορολογικῶν ὑποχρεώσεων των, λόγω ταμειακῶν δυσχερειῶν, αἵτινες ἀναγκαστικῶς θὰ ἐπέλθουν, λόγω συσταθεύσεως ὑποχρεώσεων ὄφελομένων εἰς καθιερώσιν μακροχρονίων περιόδων ὑποβολῆς τῶν δηλώσεων. Διὸ τὸν λόγον τούτου, ὃν θεωροῦμεν ἔξοχως σοβαρόν, εἴμεθα τῆς γνώμης, ὅτι οὐδόλως ἐνδείκνυται μεταβολὴ τῆς ὑφισταμένης καταστάσεως ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου τὴν στιγμήν, καθ' ἥν ἔχει νομοθετικῶς καθιερώθη ὁ θεσμὸς τῆς προσωρινῆς δηλώσεως, διὰ τοῦ ὅποιου εἶναι δυνατόν καλλισταῖται νὰ ἀντιμετωπισθούν τυχὸν παρουσιάζομεναι εἰδίκαια περιπτώσεις ὄφελομέναι εἰς τὴν ιδιάζουσαν φύσιν τῆς φορολογίας ταύτης.

»Ἐάν ηδελον γίνεται ἀποδεκτὰ τὰ ἐκτεθέντα, ἀνάλογος τροποποίησις θέλεται ἐπέλθει καὶ εἰς τὴν ἀναφεύσιν ὑπουργικὴν ἀπόφασιν τὴν διέπουσσαν τὰ τῶν ὑποβολλουμένων δικαιολογητικῶν. Τὰ τελευταῖα τούτα δύνανται νὰ περιορισθούν ως ἔχει:

1) Ἀντίγραφον τοῦ ἡμερολογίου τοῦ πλοίου θεωρημένον ὑπὸ Ἑλληνικῆς λιμενικῆς η προδεινώσιμης ἀσχήσης, ὑποβαλλόμενον μὲ τὴν δηλώσεων τοῦ τελευταίου τοιμῶν ἔκάστου ἔτους.

2) Τὰ ναυλοσύμφωνα ἐν ποωτοτύπῳ ἡ ἐν φωτοτυπίᾳ.

3) Ἐνορκός βεβαιώσις ἡ ὑπευθυνος δηλώσεως, ἀναλόγως τῆς ληφθούμενης ὄπιστασεως.

Καὶ 4) Τὸ ἐκκαθαριστικὸν τοῦ ναύλου, ἐν πρωτοτύπῳ ἡ ἐν φωτοτυπίᾳ.

»Εἶναι ἀλλήλες ὅτι ὁ νόμος 1880)51 ἔχει ἐν τῇ φορολογίᾳ τῶν πλοίων καθιερώσει σύστημα ἐφαρμογῆς τῆς φορολογίας ἀφιστάμενον ἐν πολλοῖς, καὶ ἐπὶ τὸ αὐστηρότερον, τῶν ἰσχυστῶν γενικῶν ἀσχήσων ἐν τῇ λοιπῇ ἴσχυστῃ σημερινῶν ἀμεσῶν φορολογίᾳ. Εἰς τὴν αὐστηρότητα καὶ τὸ ιδιάζον τοῦ καθιερώθεντος τούτου συστήματος ὄφειλεται ἡ σημειώσισα ἐπὶ τὴν πράξη τῆς φορολογίας καὶ ητίς συνίσταται εἰς τὴν ταχείαν καὶ ἀμεσον εἰσπραξεὶν τοῦ φόρου, ἀνεύ περιτέρω ὀχήσησιν τῶν φορολογουμένων, αἵτινες εἶναι συνήθεις καὶ ἀναπόφευκτοι εἰς πάσαν φορολογίαν.

»Ἡ διατήσισης τοῦ συστήματος τούτου εἶναι καθ' ἡμᾶς ἀναγκαῖα, καθ' ὃν διατελεῖ ἔγγυησιν κατὰ πάσης διασοδῆς τοῦ ἑσδόνου, ὄφελομένης, εἴτε εἰς κακὴν πρόθεσιν ἡ ἔστωσι καὶ εἰς ἀμέλειαν τῶν ὑποχρεών περὶ τὴν ἐκτληρώσιν τῶν ὑποχρεώσεων των, χωρὶς ἐκ παραλλήλου νὰ ἀποτελῇ ἐπιπόδιον εἰς τοὺς καλῆς πιστεών φορολογουμένους, ἐφ' ὃν διὰ τὴν ἀποδοχῆς τῶν ἀνωτέρων ἐκτεθέντων καὶ ιδία τὰ εἰς τὰ Despatch καὶ Demurrage ἀναφεύσινα, αἴρονται ἐξ ὀλοκλήρου αἱ αἰτίαι ἐκείναι, αἱ ὄποιαι, ἐνῶ κατ' οὐδὲν συντρέχουν τὰ συμφέροντα τοῦ Δημοσίου, καθίστανται ἀφοριὴ δυσαρεσκειῶν διὰ τοὺς φορολογουμένους, ἀσκόπου δὲ ἀπασχολήσεως διὰ τὴν ὑπηρεσίαν».

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"

Address: P.O. Box 306

ΜΙΑ ΣΕΜΝΗ ΤΕΛΕΤΗ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΑ ΝΕΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

Ιστορικόν, τών σημάντων διά τὸν πρώτον ἑλληνικὸν λιμένα ἀπετέλεσεν ἡ κατά τὴν παρελθούσαν Κυριακήν 8ην Μαΐου θεμελίωσις ὑπὸ τῆς Α. Μ. τοῦ Βασιλέως τῶν μεγάλων ἔργων διὰ τὴν πλήρη τεχνικὴν ἀναμόρφωσιν τῆς νοτιάς λιμενικῆς περιοχῆς τοῦ Πειραιῶς.

Αἱ παρουσιαὶ στῆλαι παρακολουθούσαι ἐκ τοῦ σύνεγγυς ἀπὸ ἑτοὺς τὴν σύντονον σχετικὴν προεργασίαν διὰ τὸν καταρτισμὸν τῶν σχεδίων καὶ διὰ τὴν σὸν τὸ δυνατὸν ταχυτέρων ἔναρξιν τῆς ἐκτέλεσεως τῶν ἔργων, πολλάκις διεπιστώσαν πόσον μεγάλη ἦτορ ἡ φιλοδοξία τῆς παρούσης διοικήσεως τοῦ Ο.Α.Π., ἡ οἵης ἡ γένει ἀνορθωτικὴ προσπάθεια τῆς, μετὰ τὸ διοικητικὸν νοικοκύρευμα καὶ τὴν ἐπιτευχεῖσαν οἰκονομικὴν περιουσλλογήν, εἰσέθη ἐις τὸ τελικὸν στάδιον τῆς πλήρους τεχνικῆς ἀνασυγκροτήσεως τοῦ λιμένος.

Τὰ νέα λιμενικὰ ἔργα θὰ πολλαπλασιάσουν τὰς ὑπαρχούσας δυνατότητας ἔξυπηρετήσεως τῆς μετὰ τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ ἐπιβατικῆς κινήσεως, ἐνώ συγχρόνως νέοι χώροι, ως τὰ κρηπιδώματα παρὰ τὸ Βασιλικὸν Περίπτερον καὶ τὴν περιοχὴν Α — Β, θὰ διατεθοῦν διὰ τὴν ἐγένετον ἐπιτηρητὴν τῆς ἐποχῆς τριετίας ἡ προγραμματισθεῖσα διαρρύθμισις τῆς λιμενικῆς περιοχῆς ἀπὸ τὸ Τζελέπητον μέχρι Παλαιοῦ Τελεωνίου, διότι, καὶ αἱ οἰκονομικαὶ προϋποθέσεις σχεδόν ἔξι ὀλοκλήρου ὑψίστανται καὶ ἔχουν ἀποδύτως ἔξασφαλισθή καὶ τὸ κυβερνητικὸν ἐνδιαφέρον, ιδιαίτερως τοῦ κ. Υπουργοῦ τῶν Δημοσίων Ἐργών, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Πειραιῶς παραμένει ἀμείωτον. Τὴν αισιόδοξην πρόβλεψιν, διὰ τοῦτο καλύτεραι ημέραι ἀναμένουν τὸν πρώτον ἑλληνικὸν λιμένα, δυναμεῖδα σήμερον περισσότερον ἀπὸ κάθε ὅλην φοράν, μετὰ βεβαίωτος νόον διατυπώσωμεν.

Η ΤΕΛΕΤΗ ΤΩΝ ΕΓΚΑΙΝΙΩΝ: Τὴν 11ην π.μ. τῆς παρελθούσης Κυριακῆς εἰς τὸν προβλήταν Βασιλέων Κωνσταντίνου καὶ παρουσίᾳ τῆς Α. Μ. τοῦ Βασιλέως καὶ τῆς Α. Β. Υ. τοῦ Διαδόχου ἐτελέσθησαν τὰ ἐγκαίνια τῆς ἐνάρξεως τῶν νέων μεγάλων λιμενικῶν ἔργων. Παρέστησαν ἐκ μέρους τῆς κυβερνητικῆς οἱ ὑπουργοί Δημοσίων Ἐργών κ. Κ. Καραμανῆς, Δικαιοσύνης κ. Θεοφανόπουλος, Προεδρίας Κυβερνητικῆς κ. Ράλλης, Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Βογιατζῆς καὶ ὁ ὑφουργός τῶν Οἰκονομικῶν κ. Δερτιλῆς. Παρέστησαν ἐπίσης, ὁ πρεδρος καὶ ὁ γενικὸς διευθυντὴ τοῦ Ο. Α. Π. κ. κ. Γ. Ανδριανόπουλος καὶ Β. Αναστασάτος, ὁ ἀντιπρύτανος τοῦ Πολυτεχνείου κ. Δ. Πίππας, ὅστις καὶ κατήρτισ τὸ προγραμματικὸν σχέδιον τῶν ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἔργων, αἱ τοπικαὶ ἄρχαι καὶ ἐκπρόσωποι τοῦ ναυτικοῦ κόσμου.

Ἐν ἀρχῇ ἐτέλεσθη ἀγιασμός, χοροστατούντος τοῦ Θεοφιλεστάτου Ἐπισκόπου Μαραθώνας κ. Δαμασκηνοῦ, ἀκολούθως δὲ ὁ ὑπουργὸς τῶν Δημοσίων Ἐργών κ. Καραμανῆς, ἀνέπτυξεν ὡς ἔχης τὴν σημασίαν τῶν ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἔργων:

«Μεγαλειότατε, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, κατέστη κοινὴ συνείδησις ἡ ἀνάγκη τῆς ἐκτέλεσεως ἔργων εἰς τὴν χώραν μας. «Οἱ ἀντιλαμβανόμεθα ἡδη ὅτι, ἐὰν ἡ Ἑλλὰς θεωρήται χώρα καθυστερημένης οἰκονομίας, τούτῳ ὀφείλεται, κυρίως, εἰς τὸ γεγονός, ὅτι δὲν ἐπετυχεῖ μέχρι σήμερον νὰ χρησιμοποιήσῃ ἐπερκῶς τὴν σύγχρονον τεχνικὴν πρόσδον.

«Προσωπικῶν πιστεύων, ὅτι εἶναι δυνατὸν νὰ ἀλλάξῃ ἡ μοίσια τοῦ τόπου αὐτοῦ, ἔαν καταστώμεν ίκανοι νὰ ἐκτελέσωμεν εἰς εὐρείστον κλίμακα ἔργα, ἔργα ίκανά νὰ ἀξιοποιήσουν τὰς φυσικὰς δυνατότητας ποὺ περικλείει ἡ ἑλληνικὴ γῆ. Τούτῳ ὅμως, προϋποθέτει μίαν καθοδικήν καὶ ἔντονον προσπάθειαν, ὀλοκλήρου τοῦ ἔθνους, προσπάθειαν μεθοδικὴ ὠργάνωμένην καὶ κατεύθυνομένην ἐπιτυχῶς ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους. Διότι ἡ δύναμις ἐνός λαοῦ γίνεται ἀπειδούστος, ὅστις ὑπιάρη ἡ τεχνικὴ καὶ διοικητικὴ ἔκεινη προπαρασκευή, ἢτις καδιστᾶ δυνατήν τὴν ἀξιοποίησην τῆς.

Χαρακτηριστικὸν προσάρειμα τοῦ τί δύναται νὰ γίνη εἰς τὸν τόπον αὐτὸν ἀποτελοῦν τὰ ἔργα, τὰ ὅποια ἔγκαινιάζομεν σήμερον. Χωρὶς νὰ προσφύωμεν εἰς δανεισμούς καὶ χωρίς νὰ ἐπιτάσσουμεν τὸν κρατικὸν προϋπολογισμὸν κατέστη δυνατὸν διὰ τῆς ἔξυγάνσεως καὶ τὸν τὸν οἰκονομικῶν τοῦ Ο. Α. Π., νὰ ἀναλάβωμεν τὴν ἐκτέλεσιν ἐνός ἔργου τῆς τάξεως τῶν 105.000.000 δραχμῶν.

»Τὸν Ιανουάριον τοῦ 1953 ὁ Ο. Α. Π. ἐφεάνιζε ταμειακὸν ἑλλειμα, ἔδραυνετο δέ, ἐκτὸς τούτου καὶ μὲ σημαντικὰ χρέη. «Ἐκτοτε καὶ μέχρι σήμερον ἐπραγματοποίησε περισσεύματα, τὰ ὅποια τοῦ ἐπέτεων νὰ ιστοσκελίστην τὸν πουπούλογισμὸν του, νὰ ἐξοφλήσῃ τὰ παλαιά του χρέη, νὰ βελτιώσῃ τὰς ἀποδοχὰς τοῦ ποσωπικοῦ του, νὰ διαθέσῃ 27 ἑκατομμύρια δραχμῶν διὰ ἐκτέλεσθέντα ἡδη εἰς Πειραιᾶ ἔργα καὶ νὰ ἔχῃ αὐτὴν τὴν στιγμήν, ταμειακὸν παρίστευμα 70 ἑκατομμυρίων δραχμῶν, ποσὸν τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ τὴν βάσιν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος ἔργου. Πασαλλήως κατεστήσαμεν διὰ νόμου ὑποχρεωτικὴν τὴν παρακαταθέσιν ὠρισμένων ἑσόδων τοῦ Ο. Α. Π.,

εἰς τρόπον διὰ νὰ διασφαλίζεται πλήρως ἡ χρηματοδότησις καὶ ἐκτέλεσις τῶν ἀναλόγους ἔργων ἐντὸς τριετίας. Πρέπει νὰ τονίσω, ὅτι ἡ ἔξυγάνσης αὐτοῦ τοῦ Ὀργανισμοῦ ἐπραγματοποιήσει χάρις εἰς τὴν σώφρονα πολιτικὴν τῆς διοικήσεως του καὶ τὴν προθυμίαν καὶ ἐργατικότητα τοῦ πρωσωπικοῦ του, ἀπό τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ μέχρι τοῦ τελευταίου ἔργατου.

»Τὸ ὑπὸ ἐκτέλεσιν πρόγραμμα, τὸ ὅποιον συνέταξεν ὁ καθηγητὴς κ. Πίππας, προβλέπει τὴν κατασκευὴν δύο προσβλητῶν ίκανῶν γὰρ δεχόμενην ἔξι μεγάλα πλοῖα τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἐτέρων δύο προσβλητῶν διὰ δέκα πλοῖα ἀκτοπλοΐας καὶ εἰδικὰ κρηπιδώματα διὰ τὴν ἐμπορευματικὴν κίνησην τοῦ λιμενοῦ. Δηλαδή, προβλέπει τὴν κατασκευὴν κρηπιδώματων συνολικοῦ μῆκους 2.475 μέτρων. Δὲν γομίζω, ὅτι παρίσταται ἀνάγκη νὰ ἔξαρση τὴν σημασίαν, τὴν ὄποιαν ἔχουν διὰ τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς καὶ γενικώτερον διὰ τὴν ἔθνικην μας οἰκονομίαν τὰ ἔργα, τὰ ὅποια ἔγκαινιάζομεν σήμερον. Ή παρουσία τῆς Ύμετέ-



«Ἐνα στιγμιότυπον ἀπὸ τὴν τελετὴν: 'Ο υπουργὸς τῶν Δημοσίων Ἐργών κ. Καραμανῆς κατατοπίζει τὴν Α. Μ. τὸν Βασιλέα ἐπὶ τῶν νέων μεγάλων λιμενικῶν ἔργων, τοῦ Πειραιῶς. Μεγαλειότητος ἐκτὸς τῆς λαμπρότητος, τὴν ὄποιαν προσδίδει εἴτη τὴν παρουσίαν τελετῆν. διδεῖ καὶ τὸ μέτρον τῆς σπουδαίοτητος αὐτῶν. 'Ο Πειραιεὺς, ὅστις εἶναι εἰς ἀπὸ τοὺς πρώτους λιμένας τῆς Μεσογείου, ἀπὸ ἀπόφεως κινήσεως, καθυστερημένος σῶμας, ἀπὸ ἀπόφεως ἔργων τεχνικῶν, θὰ μεταβάλῃ διὰ τῶν ἔργων αὐτῶν, ὅφιν, θὰ τονώσῃ τὴν οἰκονομίαν του καὶ θὰ ἴδῃ πραγματοποιουμένην μίαν προσδοκίαν πολλῶν δεκαετρίδων.

«Καὶ ἡδη Μεγαλειότητος, σᾶς πασακαλῷ, σῆμας εὐδοκήσητε καὶ θεμελιώσητε τὰ νέα λιμενικὰ ἔργα τοῦ Πειραιῶς».

Ἀκολούθως, ὑπὸ τα χειροκροτήματα τῶν ἐπισήμων καὶ τοῦ συγκεντρωμένου πληθυσμοῦ καὶ ἐνώ τὰ ἔλλιμενισμένα πλοῖα ἐσύριζαν, ὁ Βασιλεὺς κατηγόρησε τὴν κεφαλὴν τοῦ προθύτος ὅπου καὶ ἔρριψεν εἰς τὸ βυθὸν ἀναμηνοτικὴν μασμαρίνην πλάκα. 'Ο καθηγητὴς τῶν λιμενικῶν ἔργων του Μετσοβίου Πολυτεχνείου κ. Δ. Πίππας κατετόπισεν ἐν συνεχείᾳ ἐπὶ σχεδιαγράμματος τὸν Βασιλέα καὶ τοὺς πρηστήμους σχετικῶς μὲ τὰ ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἔργα,

«Ἐπηκολούθησε δεξίωσις ὑπὸ τῆς διοικήσεως τοῦ Ο. Α. Π.

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΣΥΡΟΣ

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

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΑΝΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: «ΤΡΟΠΙΣ» ΣΥΡΟΣ

γειωθούν εἰς τὴν πραγματικότητα, νομίζουμεν ὅτι εὔχερώς θὰ ἀντελαμβάνοντο, ὅτι τὸ πινέμα τοῦ στενοῦ τοπικούσσου ἀπὸ τὴν ἀπόφευκα συγκρότησης τῶν πληρωμάτων δὲν ἔξειπεν ἀπὸ τὴν διεθνοποιήσεις, ἀπὸ ἀπόφευκα σημαίας ναυτιλίαν Ἑλληνικῶν συμφερόντων. Κατ' ἀκολουθίαν ἡ λειτουργία «Γραφείου Εὐρέσεως Ναυτικῆς 'Εργασίας» καὶ ἡ μέσω αὐτοῦ συγκρότησης τῶν πληρωμάτων τῶν υπὸ ἐλληνικὴν ἡ ἔνη σημαίαν πλοίων τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἀποτελεῖ κρατικὴν οὐτοπίαν, ἐφ' ὅσον οἱ τελευταῖοι δὲν παραπούνται τοῦ παρεχομένου αὐτοῖς ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῆς Γενούης δικαιώματος τῆς ἐλευθέρας ἐπιλογῆς τῶν πληρωμάτων, ὑποδοθεῖσιν εἰς τὴν διάθεσιν μὴ παρατίθεσαις τόσον ὑπὸ τῶν διαφόρων μεστικῶν μεστικῶν παραποτήσαις τοῦ Πειραιῶς, τῶν ὄποιων καὶ τοῖς συμφέροντα θὰ θιγοῦν εἰς περιπτωσιν συγκρότησεως τῶν πληρωμάτων μέσω τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., ὅσον καὶ αὐτὸῦ τούτου τοῦ Κράτους, τὸ ὅποιον χάριν τῆς ικανοποίησης τῶν πολιτικῶν φίλων τῶν ἔκαστον ὑπουργῶν προσετάθησεν ἐφ' ἀποδείξη, ὅτι κύριος σκοπός τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. εἶναι ἡ ἔξειρεσις ἐργασίας εἰς τοὺς σωματικῶς ἀνικάνους ναυτικούς.

Ἡ κατὰ τὸ ἔτος 1945, εὐθὺς μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν ἐπιχειρηθεῖσα ούσιαστικωτέρα παρέμβασις τοῦ «Γραφείου Εὐρέσεως Ναυτικῆς 'Εργασίας» διὰ τῆς καθιερώσεως τῆς ὑποχρεωτικῆς προσληψεως τοῦ ἡμίσεος τοῦ υπὸ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., ὅσον καὶ αὐτὸῦ τούτου τοῦ Κράτους, τὸ ὅποιον χάριν τῆς ικανοποίησης τῶν πολιτικῶν φίλων τῶν ἔκαστον ὑπουργῶν προσετάθησεν ἐφ' ἀποδείξη, ὅτι κύριος σκοπός τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. εἶναι ἡ ἔξειρεσις ἐργασίας εἰς τοὺς σωματικῶς ἀνικάνους ναυτικούς.

Ἐάν εξετάσωμεν μίαν πρὸς μίαν τὰς ἀρμοδιότητας τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. θὰ διαπιστώσωμεν ὅτι:

α) Ἡ ἔκδοσις τῶν πτυχίων ἰκανότητος Ε. Ν. κακῶς εἶναι ἀνατεθειμένη εἰς τὸ Γραφείον τούτο, δεδομένου ὅτι τυπικῶς καὶ ούσιαστικῶς ἡ ἔκδοσις τῶν ἐν λόγῳ πτυχίων προσήκει εἰς τὸ ἀρμόδιον τημάτου Διπλωμάτων τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἔτι ούσιαστικώτερον εἰς τὴν μελετωμένην νὰ συγκροτηθῇ, ἀλλὰ μὴ συγκροτηθεῖσαν εἰσέτι ὑπηρεσίαν Μητρώων καὶ Διπλωμάτων.

β) Ὁ ἔλεγχος τῆς στρατολογικῆς ἐνημερότητος τῶν ναυτικῶν, ἀνήκει κυρίως εἰς τὸ τημάτιον ναυτολογίας τοῦ Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιῶς. Τὸν ἔλεγχον τούτου, ἐξ ἀλλού, πλὴν τοῦ Πειραιῶς, ἀσκοῦσι τὰ τημάτα ναυτολογίας τῶν κατά τόπους λιμενικῶν ἀρχῶν.

γ) Ἀπὸ ἀπόφευκα παραβάσεων τοῦ κοινοῦ ποιηκού δικαίου, ἀδικημάτων στρεφομένων κατὰ τῆς ἀσφαλείας τοῦ Κράτους καὶ ἀδικημάτων τοῦ Ποιηκού ἡ Πειραρχικού Κώδικος 'Εμπορικού Ναυτικού ἀσκούμενος ἔλεγχος παρὰ τὸν Γραφείον 'Ασφαλείας τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. ἐπαναλαμβάνεται ὑπὸ τοῦ Γραφείου Σημάνσεως τοῦ Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιῶς, τὸ ὅποιον διαθετεῖ σήμερον ἀρτίως ωραγωμένην σχετικήν ὑπηρεσίαν, συνεπῶς ἐπιβάλλεται ἡ ἀμεσος κατάργησης τῆς ὑπηρεσίας ταύτης τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., ἡ ὅποια εἰς οὐδένα πλήρη τῆς ταλαιπωρίας τῶν ναυτικῶν καὶ τῆς ἀσκόπου ἀπασχολήσεως προσωπικού συντελεῖ.

καὶ δ) Ὁ ἔλεγχος τῶν προσόντων ἐπιδοτήσεως τῶν ἀνέργων ναυτικῶν προσήκει εἰς τὸν «Οίκον τοῦ Ναύτου», μέσω τοῦ ὅποιου σήμερον ἐνεργείται ἡ καταβολὴ τῶν ἐπιδομάτων, δύναται δὲ εὔχερώς νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ ἔνιαία ἔξυπηρτέστης τῆς ἐπιδοτήσεως τῶν ἀνέργων διὰ τῆς παρὰ τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» δημιουργίας ἐνὸς εἰδικοῦ Γραφείου, μὲ πρωτικού δύο τριῶν ὑπαλλήλων.

Οὕτω ἐκ τῶν ἀρμοδιοτήτων τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. ἀπομένουν ἡ τυπική ἐγγραφὴ τῶν ναυτικῶν εἰς τοὺς καταλόγους ἀνέργων, καὶ ἡ κατάρτιση τῶν κρατικῶν ἀποστολῶν. Ἐρωτάται ὁμως εὐλόγιας, εἶναι σκόπιμον νὰ διατηρήται δόλικρός ὑπηρεσίας ὑπὸ τὸν πομπῶδην καὶ ἀπατηλὸν μάλιστα τίτλον τοῦ «Γραφείου Εὐρέσεως Ναυτικῆς 'Εργασίας» καὶ νὰ δαπανῶνται τεράστια ποσά διὰ τὴν λειτουργίαν ταύτης, πρὸς ἀποκλειστικὸν σκοπὸν τὴν ἐγγραφὴν εἰς τοὺς καταλόγους τῶν ἀνέργων ναυτικῶν, ἡ δοποία, κατὰ κοινήν πλέον ὁμολογίαν, εἰς οὐδένα ούσιαστικὸν προορισμὸν ἀποδέπει καὶ διὰ τὴν συγκρότησην τῶν κρατικῶν ἀποστολῶν;

Ἐάν, ἐπομένων τοῦ Κράτους δὲν αἰσθάνεται ἐαυτὸν ἡ ιανὸν νὰ ἐπιτύχῃ ἀφ' ἐνὸς μὲν τὴν οἰκειοθελή παραίτησην τῶν ἐφοπλιστῶν ἐτοῦ δικαιώματος τῆς ἐλευθέρας ἐν δῶλο ἢ μέρει ἐπιλογῆς τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων των καὶ εξασφαλίσει οὕτω την ούσιαστικήν συμβολὴν τοῦ «Γραφείου 'Εργασίας» εἰς τὴν ἔξυπερσίαν ἐργασίας εἰς τοὺς ἀνέργους ναυτικούς καὶ αφ' ἐτέρου τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ Γραφείου 'Εργασίας, κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἐπιλέγηται καὶ κατατάσση ποιοτικῶν τοὺς προσφερομένους πρὸς ἐργασίαν ναυτικούς, ἵνα ἀποφευχθῇ μελλοντικῶς ἡ ἐπιβολὴ προσληψεως τῶν σωματικῶν ἡ ἀπαγγελματικῶν ἀνικάνων, οἵτινες ἀποκλειόμενοι τῆς ἐπιλογῆς τῶν ἐργοδοτῶν προσφεύγουσιν εἰς τὸ Γραφείον 'Εργασίας, είναι προτιμοτέρα ἡ ἀμεσος κατάργησης τοῦ «Γραφείου Εὐρέσεως Ναυτικῆς 'Εργασίας, ύψος σίαν μορφών σήμερον λειτουργεῖ.

Ἀντὶ τοῦ σημερινοῦ ὑπηρεσιακοῦ συγκροτήματος, είναι σκοπιμότερον νὰ λειτουργῇ παρὰ ἑκάστη Τμῆματος Ναυτολογίας τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν τοῦ Γραφείου 'Εργασίας, σκοπὸς δὲ τοῦ διόπιου θα είναι ἡ ἐγγραφὴ τῶν προσφερομένων πρὸς ἐργασίαν ναυτικῶν εἰς τοὺς πίνακας ἀνέργων καὶ ἡ διὰ τὴν κρατικῶν ἀποστολῶν, δσάκις ἐνδείκνυται ἡ ἐνέργεια τοιώντων, προώθησις τῶν ἀνέργων πρὸς ἔξυπερσίαν ἐργασίας εἰς λιμένας τοῦ Ἑπειτερικοῦ, ἐνῷ αἱ λοιπαὶ ἀρμοδιότητες, δι' ὃν σήμερον ἔχει ἀσκόπηση.

πως ἐπιβαρυνθῇ τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. νὰ ἀνατεθοῦν εἰς τὰς μᾶλλον ουγγενεῖς καὶ προσδιαζουσάς διὰ τὴν διεκπεραίωσιν αὐτῶν ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τὰ Γραφεῖα ταῦτα δύνανται νὰ ἐφορεύωνται ὑπὸ μικτῶν ἐπιτροπῶν, συγκροτουμένων ἀπὸ ἀντιπροσώπους τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν ὄργανώσεων καὶ προεδρουμένων ὑπὸ τοῦ λιμενάρχου, Ἐργον τῶν ὅποιων θα είναι ἡ βάση τῶν καθορισθεούμενων προσόντων ἐπιλογὴ καὶ κατάταξης τῶν προσφερομένων πρὸς ἐργασίαν ναυτικῶν, ὡς καὶ ἡ ἐπιλογὴ τῶν διάταξης τῶν προσφερομένων πρὸς ναυτικῶν.

Τὸ ἐπὸ τῶν ὑπηρετούντων εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε., ἐξαίρετον κατὰ τὸ πλείστον πολιτικὸν πρωστικόν, δύναται νὰ ἐνταχθῇ εἰς τὸ ὑπαλληλικὸν πρωστικόν τοῦ Ν.Α.Τ. πρὸς συμπλήρωσιν τῶν εἰς ὁρανικάς θέσεις κενῶν του καὶ νὰ ἀποδώσῃ πολιτικόμυρον πράγματι ὑπηρεσίας, ἀντὶ νὰ κατατρίβεται, ὡς σήμερον συμβαίνει, μὲ τὴν γραφειοκρατικὴν ρουτίναν, διὰ τῆς ὅποιας ἐπιδιώκεται ἡ σύνταση περιεχομένου διὰ τὸ ἀνέντιον προσφερομένου πρὸς ναυτικῶν διὰ τὸ προσφερομένου πρὸς ναυτικῶν.

Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ 'Ελληνικὴ Πολιτεία διὰ τῆς οὐσιαστικωτέρα παρέμβασις τοῦ «Γραφείου Εὐρέσεως Ναυτικῆς 'Εργασίας» διὰ τῆς οὐσιαστικωτέρα παρέμβασις τοῦ Ν.Α.Τ. πρὸς συμπλήρωσιν τῶν εἰς ὁρανικάς θέσεις κενῶν του καὶ νὰ κατατρίβεται, ὡς σήμερον συμβαίνει, μὲ τὴν γραφειοκρατικὴν ρουτίναν, διὰ τῆς ὅποιας ἐπιδιώκεται ἡ σύνταση περιεχομένου πρὸς ναυτικῶν διὰ τὸ προσφερομένου πρὸς ναυτικῶν.

σφ



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.

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

Tel. MURRAY HILL 5-6940

Cable: «PEROLINCO»

THE PEROLIN COMPANY LTD.

39 Herford Str., LONDON W 1, England

Tel. MAYfair 4831)5

Cable: «PEROLINCO»

REPRESENTATIVES and STOCKS

ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA
Via XX Settembre, 14
GENOA

Tel. No. 15-358
Cable Address: «DEOXIDO»

EGYPT

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

Tel.: 23262-21112
Cable Address: «DIORYX»

(For all offices)

D. J. PAPADIMITRIOU & SONS
25, Sultan Hussein
PORT-SAID
Tel. No. 2174-8300

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES

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

BELGIUM

HERMES SHIPSTORES

12, PrekerInnenstreet
ANTWERP
Tel.: 33.07.45
Cable Address: PIONAS

GERMANY

HANS FICK & Co.

Agnesstr. 38
HAMBURG 39
Tel.: 47-87-54
Cable Address: FIBSHIP

GREECE

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

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

SYRIA

TURK & PAPADOPoulos

LATTAKIA
Tel.: 1512
Cable Address: PAPADOPoulos

TURK & PAPADOPoulos

BANIA
Tel.: 2-42
Cable Address: TURKPAPADOPoulos

LEBANON

TURK & PAPADOPoulos

c/o Condoghoulis & Arghiris
P. O. Box 2398
BEIRUT
Tel.: 27-051
Cable Address: ALKIS

JAPAN

MITSUBISHI SHOJI KAISHA, Ltd.

Mitsubishi Shoji Bldg.
No. 10, 2-chome Marunouchi Chiyoda-Ku
TOKYO
Tel.: (28) 1031, 2021, 3021, 4021 etc.
Cable Address: MITSUBISHIPEL

ΜΙΧΑΗΛ ΣΡΟΥΠ & ΥΙΟΣ

ΕΜΠΟΡΟΙ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Κρέατα, Χορταρικά, Έδώδιμα,
Υλικά Καταστρώματος, καὶ Μηχανῆς,
εἰς έξαιρετικάς ποιότητας καὶ τιμάς
έκτος συναγωνισμού.

PORT STREET
TRIPOLIS LIBANOY

Τηλ. Διευθ. : MASROUR P.O.Box 566 Τηλ. { Office : 4-61
Res : 4-61

ΣΚΕΨΕΙΣ ΤΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΜΑΣ

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΕΚ ΤΩΝ ΚΑΤΩ

Τι συζητεί σήμερον ζωηρώς ή και είς χαμηλόν τόνον, δι ποντοπόρος ναυτικός την ώραν της σχολής του; Ποια είναι τά έπαγγελματικά ζητήματα τά όποια ιδιαίτερως τόση συγκινούν και ένδεχομένως άνησυχίας του έμπνεουν; Πρός ποιάν κατεύθυνσιν στρέφει τό δικαιολογημένον παράπονό του ή τήν άδικαιολόγητον μεψιμορίσιαν του; Πιστεύει αυτός είς τήν υπόθεσην τής «έπανθδου»; Πιστεύει ότι ύπό τήν έλληνικήν σημαίαν θα είναι δυνατόν είς τό έγγυς μέλλον νά ταύτισθον τά ίδικά του συμφέροντα με τά συμφέροντα τού κράτους και τών έφοπλιστών;

Μικραί απόριαι, που συνθέτουν όλαι μαζί, ένα σοδαριόν έρωτημα: Τί σκέπτεται ο όργαζόμενος σήμερον γαυτικός διά τά τρέχοντα μεγάλα και μικρά προβλήματα τής ναυτιλίας; «Η απομίς του, ή πίστις του καλύτερα, άποτελούν παράγοντα, ο όποιος θά έπρεπε νά είχε σταθμισθή άπό όλους έκεινους, οι οποίοι αναγκαστικώς έωρισκόμενοι μακράν του πλοίου και τής Ισιορύθμου ζώνης του, συντάσσουν προγράμματα και χαράσσουν κατευθύνσεις. Αυτή ή έκ τών κάτω, ας τήν χαρακτηρίσωμεν, διακρίνωσις τών άντιμάσων τού έμψυχου παράγοντας τής ναυτιλίας, άποτελεσματικών είναι δυνατόν νά βοηθήσῃ, ώστε σοδαραί προσπάθειαν νά μή θεμελιώνυται είς τό κενόν.

Αἱ σκέψεις αύται ἔγένοντο ἐξ ἀφορμῆς τῆς δημοσιογραφικῆς ἀποστολῆς, τήν όποιαν ὁ κ. Στ. Νιάρχος είχε τήν έμπνευσιν πρὸ ἔδομάδων νά όργανώσῃ μέ τὸ δεξαμενόπλοιον «Παγκόσμιος Ἀρμονία» δι' ἔνα ταξίδι εἰς τόν Περσικὸν Κόλπον. «Η εύκαιρια διά μίαν διακρίνωσιν τών ἀπομένων τού πληρώματος κατά τήν πολυήμερον μετ' αὐτού συναναστροφήν, ήτο μοναδική. Ο ναυτικός ὁ όποιος ἐπί τού πλοίου αὐτού ὑπηρετεῖ παρέσχε προθύμως δείγματα τών σκέψεων, τῶν ἀπόψεων, τῶν ἀνησυχιῶν του ἀκόμη. Παραδέστομεν εύθὺς ἀμέσως, ωρισμένα ἀπό τά δείγματα αὐτά. Παρουσιάζουν, φρονούμεν, ἔνα ίδιατερον ἔνδιαφέρον.

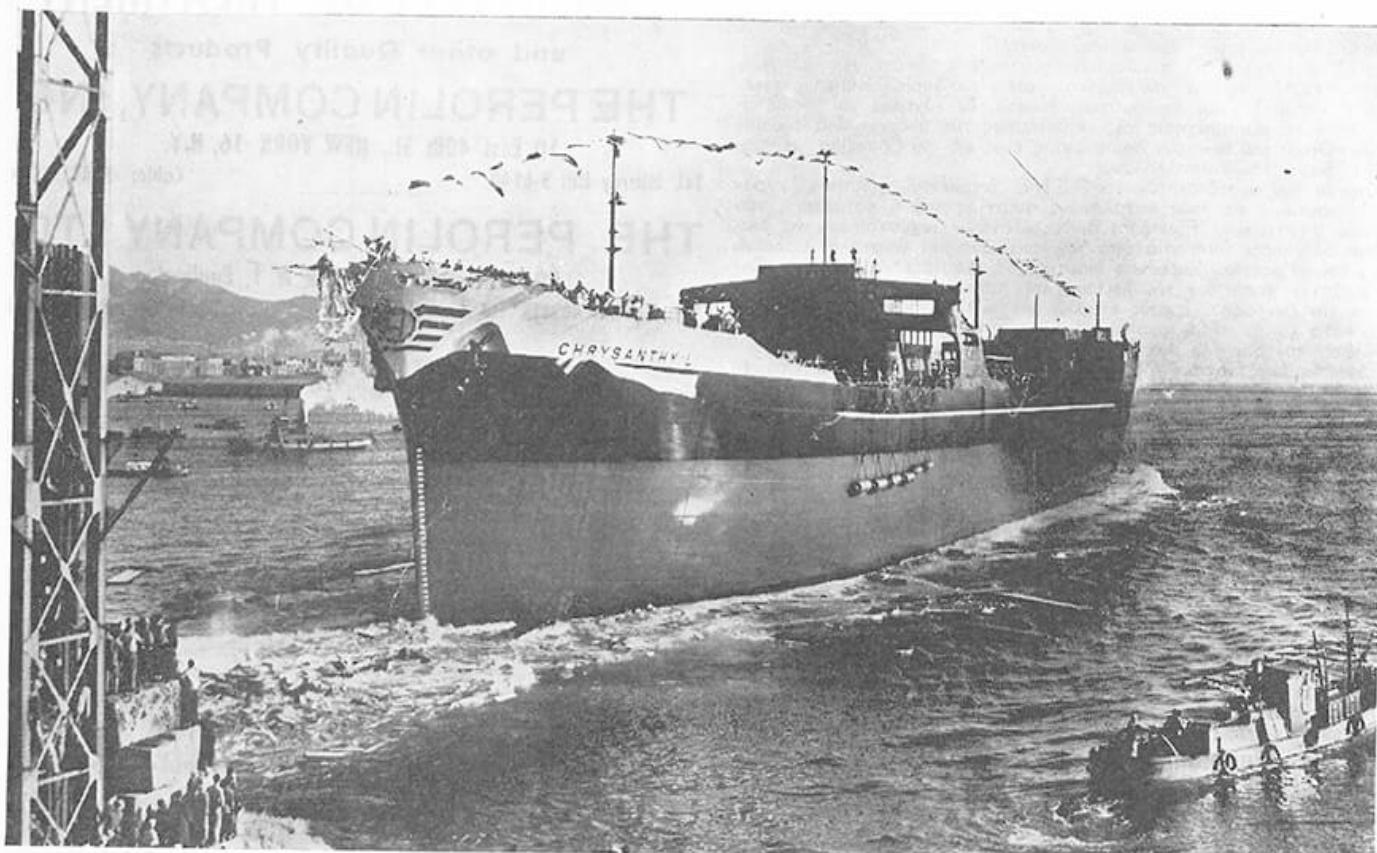
Τό κατόπιν πλήρωμα συζητεῖ συνήθως διά τήν δραστηριότητα τών ναυτεργατικών όργανώσεων. Διαπιστώνει τήν ἀνάγκην τῆς ύπαρξεως εἰς τά «μετόπισθεν» τού ναυτικοῦ, πού ποντοπορεῖ, τού σωματείου τό όποιον θὰ πρέπει νά φροντίζῃ συλλογικῶς διά τά συμφέροντα τῶν μελῶν του, ἀλλά καὶ μεμονωμένων δι' ἔνα ἔκαστον ἔξ αὐτῶν, ἐφ' δόσον τὸν θερμαστήν, τὸν ναύτην, τὸν λοστρόμον, τὸν καθηλώνει ἡ βιοπάλη εἰς τήν θάλασσαν διά πολλὰ ἔπι. Διατυπώνται δόμως καὶ ἡ ἔχης ἀποψις ἀπό τά κατώτερον πλήρωμα: Τό ναυτικὸν Σωματεῖον δὲν πρέπει νά ἔντοπιζῃ τήν δραστηριότητά του μόνον εἰς τήν στεριάν. Θά πρέπει νά στρέψει

αύτὴν καὶ πρὸς τήν θάλασσαν. Ἐκεῖ ὅπου εύρισκεται ἡ ισχύς του, τὰ μέλη του. Θά πρέπει νά ἀποκαταστήσῃ μίαν πλέον ὄργανικήν ἐπαφήν με αὐτά. «Ἐχομεν νά ψηφίσωμεν διά τήν ἐκλογήν διοικήσεως Ισχυρίζονται πολλοί, πέντε καὶ ἔξη καὶ ἐπτά ἔπι. Δέν θά ἡτο σκόπιμον νά ἔξευρισκετο τρόπος, ώστε νά ἔξεδηλούτο ἡ ἐμπιστοσύνη πρὸς τήν συνδικαλιστικήν των ἡγεσιῶν καὶ τών ναυτικῶν, τῶν περισσοτέρων δηλαδ, οἱ διποίοι εἰς τά πλοία τῆς ποντοπολίας ἐργάζονται; Καὶ κάτι ἄλλο ἀκόμη ἐνδιαφέρον: «Η Π.Ν.Ο. θά ἔπρεπε νά ὀντιμετωπίσῃ τό θέμα τῆς μονιμωτέρας ἐπαφῆς μὲ τό πλήρωμα ἐκάστου ἐλληνικοῦ πλοίου. Καὶ ἔταν δεν είναι δυνατόν νά εύρεθη ἄλλος τρόπος, η μεθόδος τῆς ἀλληλογραφίας θά ἡτο η πλέον ἐπί τού προκειμένου ἔνδεδειγμένη. Μία ἐγκύκλιος η ἔνα γράμμα ἀπό τούς ἔκπρωστοντας τήν ναυτικήν οἰκογένειαν θά είχε τόσον ἐνδιαφέρον καὶ θά ἡτο τόσον εύπροσδεκτον ἀπό τόν ποντοπόρον ναυτικόν, δοσον καὶ ἔνα γράμμα ἀπό τούς οἰκείους του. Διότι θά ἡτο δυνατόδι δι' αὐτού νά πληροφορήται ὑπευθύνως δι' ὅλα τά θέματα, τά όποια τόν ἐνδιαφέρουν. Διά τάς ἔξετάεις πρὸς ἀπόδητησιν διπλώματος πλοιάρχου ἢ μηχανικοῦ, διά τήν συλλογικήν σύμβασιν, διά τό συνταξιοδοτικὸν ζητήμα, διά τά «πράγματα» τού πλοίου γενικώτερον. Μιὰ φορά τόν μηνα ἡ ἐπιστολή ἡτο τής Ομοσπονδίας πρὸς τό πλήρωμα τού ἐλληνικοῦ φορτηγού θά παρεδίαζε τήν ἀπομόνωσιν τού ποντοπόρου καὶ θά τόν συνέδεις μὲ ισχυρόδιον δεσμὸν μὲ τήν ἐπαγγελματικήν του οἰκογένειαν.

Αὐτά πιστεύουν καὶ αὐτά συζητούν μεταξύ των κατά τήν ώρα τῆς σχολῆς των οἱ ἄνδρες τού κατωτέρου πληρώματος τού «Παγκόσμιος Ἀρμονία». Βεδαίως, ἄλλοι περισσότερον ἀπό ήμάδι άφρυδοι, ήμπορούν νά ἀποφαθούν, ἔναν ἔχουν δικαιοίον ἡ διδικον.

Τό συνταξιοδοτικὸν ἀποτελεῖ θέμα εύρυτάτης καὶ θεωρητικῆς ἐνίστει συζητήσεως μεταξύ τῶν ἀξιωματικῶν τού μεγάλου αὐτού πλοίου. Καὶ ὑπάρχουν πολλά ἐπιχειρήματα διά νά θεμελιώθῃ μία ἀνησυχία, η ὁ ποία, ὡς ψύχωσις σχέδον, εἰς ὥρισμένους ναυτικούς συναντάται. Τί θὰ ἀπογίνουν μετά τήν ἔξοδον ἀπό τό ἐπάγγελμα; «Η γλίσχρος σύνταξις (παρά τάς ἐπελθόντας τροποποιήσεις εἰς τήν γνωμοθεσίαν τού Ν.Α.Τ., η πίστις τού ναυτικοῦ πρὸς τό έδρυμα αὐτοῦ είναι περιωρισμένη) μόνον γηρατεία πενίας ἐξασφαλίζει καὶ εἰς τόν ναύτην, ἀλλά καὶ εἰς τόν πλοιάρχον. Αναφέρεται συγκεκριμένως η περίπτωσις λοστρόμου, δοτὶς εἰς τό προσεχές ταξίδι τού «Παγκόσμιος Ἀρμονία» ἐπρόκειτο νά ἔξελθῃ ἀπό τό ἐπάγγελμα, μετά ἀπό μίαν ὑπερτριακονταετή θητείαν, λαμβάνων ὡς σύνταξιν 500 περίπον δραχμάς. Καὶ είναι ψηλαὶ αἱ κατά μήνα καταβολαὶ τού ναυτεργάτου εἰς τό Ν.Α.Τ. καὶ είναι ψηλαὶ αἱ καταβολαὶ ἐπίσης κατά μήνα τών ἐφοπλιστών διά τήν ἀσφαλίσιν τού πληρώ-

ΤΑ ΣΟΥΠΕΡ-ΤΑΝΚΕΡΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΑΣ



Τήν 25ην Μαΐου παραδίδεται ἀπό τά ναυπηγεῖα τού Καβασάκι τό πρώτον μίας σειρᾶς σούπερ-τάνκερς, ναυπηγουμένων διά λ)σμὸν ἐταιρίας ἐλληνικῶν συμφερόντων, ἥτις τελεῖ ύπό τήν διαχείρισιν τού Οίκου «Τρίτων» τῆς Νέας Υόρκης. Τό παραδίδομεν δεξαμενόπλοιον καθειλικόθετη τήν 11ην Ιανουαρίου τρέχ. ἔτους καὶ ὀνομάσθη «Χρυσάνθη Λ.». Είναι τόνων δ.ν. 39.000 καὶ προβλέπεται νά ἀναπτύξῃ ταχύτητα 19 ½

Τά κυριώτερα χαρακτηριστικά του είναι: «Ολικὸν μήκος 210.50 μέτρα, μεταξύ τών καθέτων 201 μέτρα, ψυχος 15 μέτρα, βύθισμα 10.82 μέτρα καὶ χωρτικός 24.000 τ. γκρος. Αἱ μηχαναὶ τού (έξευγμον στρόβιλοι μετά διπλῶν μειωτήρων) ἀναπτύσσουν μεγίστην δύναμιν 20.250 ίππων δέσμον. Διά τήν φορτεκφόρτωσίν του διαθέτει τέσσαρας ἀντλίας, ἐκάστη τών δύοισιν ἔχει ικανότητα ἀντλήσεως 1.240 κ. μ. ἀκαθάρτου πετρελαίου ὡρισίων. Χωρτικότητα τήν 53.100 κ. μ. Πλήρωμα ἔκ 53 προσώπων.

Πλεύσται τήν διαχείρισιν τού σκάφους. Εἰς τήν άνωτέρα φωτογραφίαν εἰκονίζεται ἡ καθελκυσὶς τού σκάφους.

Τό «Χρυσάνθη Λ.» κατά τήν κάθοδον τού πρὸς τό Σουεζ καὶ μετά τήν ἐκτέλεσιν τού παρθενικοῦ του ταξιδίου είς τό Φώλευ, θὰ πλεύσῃ εἰς τήν Ιούλιον μήνα, ἵνα τελεσθῇ ἐπ' αὐτοῦ ἀγιασμός.

τούς έγνωρίσαν ποτέ, ούτε θὰ ἐπρόκειτο ποτὲ νὰ τοὺς γνωρίσουν. Δέκα πέντε ἀνθρώπινα ὄντα ξένα καὶ ἀπίθανα γι' αὐτούς, πνίγονται. Χάνουν τὴ ζωὴ τους. Καὶ ζητοῦν βοήθεια.

Γιὰ τὴ βοήθεια αὐτῆ, ἡ μοῖρα αὐτοὺς ἡθέλησε. Δὲν πρόκειται νὰ κλεῖσουν τ' αὐτὰ τους. Δὲν πρόκειται νὰ ἐπωφεληθούν καμμιὰ δυσκολία, δὲν πρόκειται νὰ προβάλλουν ἀδυναμία, ἰσχυριζόμενοι τὸ μάταιον τῆς ἐπεμβάσεως.

Ἐκεὶ, μπροστὰ στὰ μάτια τους, δέκα πέντε ἀνθρωποι βρίσκονται στοῦ Χάρου τὰ χέρια. «Οχι! Δὲν πρόκειται νὰ τοὺς πάρῃ δίχως διεκδίκηση, ὅποιες καὶ ἀν εἰναι οἱ συνέπειες.

Ρίχνονται στὴ θάλασσα οἱ βάρκες καὶ οἱ ἔθελονται τοῦ θανάτου ἀθρόοι προσφέρονται.

«Ο ὑπέροχος πόλεμος τοῦ ἀνθρώπου μὲ τὸ κῦμα ἀρχίζει.

Ἡ ιστορία ποὺ ἀκολουθεῖ δὲν γράφεται μὲ κέρια ἀνθρώπινα, οὔτε μπορεῖ νὰ τὴν ἀπόδοση ἀνθρώπινο λεξιλόγιο. Ἀλλὰ μπορεῖ καθενας νὰ τὴν ἀναλογισθῇ μόνος του. Δὲν χρειάζεται νὰ εἶναι θαλασσοδαρμένος ναυτικός, ποὺ τούτους ἀδύναγο συναπαντήματα, οὔτε χρειάζεται νὰ ἔχῃ κανεὶς πλατειὰ φαντασία.

«Ενας καράβι ὑποκύπτει στὴν δύμη τῶν κυμάτων. Καταποντίζεται. Οι δέκα πέντε τοῦ πληρώματός του βρίσκονται στὴν ἀγκαλιὰ τοῦ βανάτου.

Καὶ ἔκει ὅπου δόλκηρο καράβι δὲν καταρθωσε νὰ ἀντισταθῇ, ὑψώνεται τῶρα τὸ θάρρος ἀπὸ δυὸ βάρκες, δύο σωτάτα καρδιόστοφλα. Ὕψωνται ηθέλησις τους νὰ ἐπιβληθοῦν. Καταδικασμένη προσπάθεια. Μᾶς ποιός λογαριάζει ἐδῶ τὶς δυσχέρειες; Εἶναι τόσον ὥραιος ὁ σκοπός. Εἶναι τόσο ἐπιβεβηλημένη νὰ υποχρέωσται ἀπὸ κάποιους ἡγραφούς νόμους, ποὺ δὲν ἀρίνουν πουδενά παραθυράκιο ὑπεκφυγῶν, γιατὶ δὲν εἶναι νόμοι ἀνθρώπων. Εἶναι νομοθεσία θεϊκή.

Τὰ ἀποτελέσματα ἔγιναν γνωστά.

Μή μοῦ πῆγε τώρα, ὅτι, πράγματι, ἡ προσπάθεια ἦταν μάταιη. Μή μοῦ παραλλιάσετε τὸ κέρδος μὲ τὴ θυσία. Μή μοῦ μεταφέρετε αὐτὴ τὴν ὑπέροχη πράξη σὲ ἐμπορικὴ δεφτέρια, καταχωρούντες κέρδη καὶ ζημίες.

Τὸ βλέπουμε. Ἐθυσίασθησαν ὅκτω γιὰ νὰ σωθοῦν μόνον τέσσαρες. «Ἐνας μὲ δύο. Θά μπορούσε τὸ ἀποτέλεσμα νὰ ἥταν περισσότερο ἀποκαρδιωτικό, θὰ μπορούσε τὸ σκέλος τοῦ ἀπολογισμοῦ νὰ πασουσιάζει φορεώτερες τὶς διαφορές του καὶ τὶς δυσαναλογίες του. Ἀλλὰ εἴπαμε ὅτι γυρίζοντας τὴν πλάρη του κατὰ τὸ «Ιάσονας ὁ Ἀγγελος πλοιάρχος εἶχε τὴν ψυχὴ του μεστωμένη ἀπὸ ἀνήστρος καὶ ἀγύρωτερα Ιδανικά. Τὸ ίδιο συνέβαινε καὶ μὲ τοὺς ναύτες του. Καὶ γι' αὐτὸ μὲ τόση προθυμία προσφέρθηκαν.

Δὲν ἔκινθνευναν αὐτοί. Τὸ δικό τους τὸ καράβι τοὺς ἔξησφάλιζε ἀπὸ τὴν ὄργη τὸ πόντον, ὁσδόπποτε καὶ ἀν ἥταν ἔξημενόν. Ή θαλπωρή ποὺ τοὺς παρεῖχε τὸ δικό τους ὑπερωκαένιο, καμμιὰ ἀνησυχία δὲν ἄφινε νὰ τοὺς ὀλόρησε.

«Ολα αὐτὰ τὸ ἀπαρνήθηκαν, ὅταν η ἀνθρώπινη ἔκκλησις βοήθειας ἔφθασε στ' αὐτά τους.

Λέμε ὅτι οἱ νόμοι τῆς ἀνθρωπίνης ἀλληλεγγύης εἶναι γόμοι θεϊκοί. Καὶ σὰν θεῖοι βοήσκονται σ' δόλων τῶν ἀνθρώπων τὴν ψυχή. «Ἄν δὲν ἀναπτύσσωται καὶ ἀν δὲν ἐκδηλώνωνται καθολικά, εἶναι γιατὶ στερούμεθα ἀνάλογης διαπισιδαγωγήσεως ἢ γιατὶ ὁ καθημερινός ἀγώνας μᾶς ἀγαπάζει νὰ ὀπλιζόμεθα μὲ προϊόντα ἄλλων διαπισιδαγωγήσεων καὶ νὰ τροφοδοτούμεθα μὲ σοφίσματα ἄλλων θεωριῶν.

«Οταν ὁ Θεός παρέδισε στὸν Μωάση τὶς δέκα ἐντολές του μὲ τὰ «Οὐ κλέψῃς, οὐ φονεύσῃς, οὐ φευδομαρτυρήσῃς» καὶ τὰ ἄλλα «ού», δὲν τοῦ ἔδωσε καὶ συγκεκοιμένη τὴν ἐντολή του πρὸς τὴν Ιδέα τῆς ἀλληλεγγύης.

Δὲν είναι ὅτι τὸ έχασε. Αὐτὴ τὴν μεγάλην ἐντολὴν ποὺ ἀχροποτεύει δὲς τὶς δέκα ἄλλες, ἀφού νὰ τὴν διδάξῃ στὸν ἀνθρωπὸ ἐμπράκτως. Μὲ παράδειγμα.

Τὴν δὲ ὑπόθεσην ἀνέλαβε τὸ ἴδιο τὸ παιδί του, θυσιαζόμενο στὸν Γολγοθᾶ γιὰ τὴ σωτηρία τοῦ ἀνθρώπου, γιὰ ν' ἀποτελέσῃ ἔκτοτε τὸ μέγιστο παράδειγμα τῆς ὑπέρ τῶν ἄλλων θυσίας.

«Ο Ἀγγελος πλοιάρχος, ἀγγελλων τὸ γεγονός, δὲν μεμψιμοιρεῖ.

«Ἀπὸ τὸ λακωνικὸ του κείμενο διαφαίνεται ὅτι εἶναι εὐχαριστημένος δι' σσα οἱ μοῖρα τοῦ ἐπεφύλαξε. Ἀπὸ τέλεος τους ἀνθρώπων μεταφέρεται τῷρα στὶς τάξεις τοῦ τελείου Χριστιανοῦ, προσφέρων τὴν ύστατη προσφορὰ στοὺς ἀνθρώπους δην τοῦ εἶχαν ἐμπιστευθῆ. Τὴν παράκλησή του.

«Ο Θεός ἔς σώσω τὰς ψυχάς των...».

«Ἄλλὰ ἂς, εἶμαστε θέβειοι, ὅτι τέτοιες ψυχές, σὰν κι' αὐτές τῶν ὄκτω ναυτῶν τοῦ Ἀγγλικοῦ ὑπερωκαένιου, δὲν πρόκειται νὰ βρεθοῦν σὲ ἀμφιβολίες κρίσεως. Ἀντίθετα, ἔχουν κάθη δικαίωμα νὰ ποῦν στὸν ἀνώτατο Κριτή:

«Κύριε, τὰς ἐντολάς σου ἐτηρήσαμεν. Τὸ παράδειγμά σου ἡκολουθήσαμεν.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΙ ΜΗΧΑΝΑΙ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ «ΛΑΪΝΕΡΣ,,

Εἰς γενομένην ἐνώπιον τῶν μελῶν τοῦ Ἰνστιτούτου Βρετανῶν Μηχανικῶν διάλεξιν, ὡς ἀρχιμηχανικὸς τῆς ἑταῖριας «Μπλού Φάνελ», ἔξεδεσε μερικά συμπεράσματα καὶ ἔδωκεν ὠρισμένας τιμάς, σχετικῶς μὲ τὸ πάντοτε ἐνδιάφερον θέμα τῆς ἑκούσιας τοῦ καταλλήλου τύπου μηχανής καὶ μηχανημάτων διὰ τὰ φορτηγά λάινερς, διὰ τὰ ὅποια ἡ ἐν λόγῳ ἑταῖρια ἔχει πράγματι πολυετῆ καὶ ἐκτεταμένην πείσιαν.

Η πείρα ἑκάστης ἑταῖριας καὶ τὰ ἀποτελέσματα ἀπὸ τὰς μετρήσεις τῆς καταναλώσεως καὶ τὰ τεχνικὰ δεδομένα ἑκάστου συστήματος πρόσωσεν ἔχουν ἡδη διαγράψει διεθνῶς τὰ ὅρια προτιμήσεως ἑκάστου τύπου, τὸ πρόβλημα, δῆμος, εἰνὲ πάντοτε ἐπίκαιρον καὶ ἐνδιαφέρον, δύσκολος, ὡς καὶ ἡ ἐγκαταστήσιμην ισχὺς εὑρίσκεται εἰς τὴν κρίσιμην, οὐτως εἰπεῖν, περιοχήν, ὅπου η προτίμηση δὲν είνει σαφῶς ὑπέρ τοῦ ἐνὸς ἢ τοῦ ἐτέρου τῶν συστημάτων.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

«Οι κύρια κριτήρια ισχύουν πάντοτε ἡ οἰκονομικὴ ἀπόδοσις, τὸ δάρος καὶ ὁ καταλαμαδόνεμος χώρος. Ως πρὸς τὸ πρώτον, τὸ καὶ σπουδαιότερον, ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, δευτερευούσης οὐσης ἐν προκειμένω σημασίας τῆς δαπάνης συντηρήσεως καὶ τῆς δαπάνης κτήσεως.

κίνησιν ταύτην ἐν χρήσει σήμερον είναι δύο, κυρίως συστήματα, ητοι, ἡ ἀγκατάστασις ἀτμοβαρούλκων καὶ ἡ τῶν ἡλεκτρικῶν βαρούλκων συνεχοῦς ρεύματος. Τὸ ἀρχικὸν κόστος τῶν ἀτμοβαρούλκων είναι σημαντικῶς μικρότερον, τὰ ἔξοδα συντηρήσεως είναι τὰ αὐτά, ἀλλὰ μεγάλη εἶναι ἡ εἰς κατανάλωσιν διαφορά ὑπέρ τῆς ἡλεκτροκινήσεως. Εἰς 7 ἔως 12 τόνους ὑπολογίζεται ἡ ἡμερησία κατανάλωσις τῶν ἀτμοβαρούλκων, ἔναντι 1.5—2 τόνων τῆς τῶν ἡλεκτροβαρούλκων. Μία διαφορά 5 τόνων ἡμερησίως, διὰ τὸ πήματος τοῦ ἔτους, ἀναδιβάζει εἰς 100.000 λίρας τὴν σχετικὴν οἰκονομίαν διὰ δόλοκληρον τὴν ζῶσθεν ἐνὸς πλοίου. Τὸ γεγονός τούτο, τὸ δίδον ἀπόλυτον προτίμοιγεν εἰς τὴν ἡλεκτροκίνησιν τῶν βαρούλκων ἐπὶ δημόσιον σκαφῶν, ὥθει εἰς τὴν παραδοσίν της, ἀκόμη καὶ διὰ τὰ ἀτμοκίνητα σκάφη, ὅποια, θμῶς, ἡ ἀγκατάστασις δηζελογεννητρῶν διὰ τὴν ἐν δρώμα ὑπηρεσίαν καὶ ἀπομενητριῶν διὰ τὴν ἐν πλῷ, δὲν διδεῖ πάντοτε καὶ τὰς καλλιτέρας λύσεις διὰ μίαν οἰκονομικὴν ἀπόδοσιν τῆς ἀτμοκίνητου ἀγκατάστασεως τοῦ μηχανοστατού.

Ως πρὸς τὴν ἔξελιξιν αὐτῶν τούτων τῶν πρωστηρίων μηχανῶν, είναι ἀξιοπρόσεκτον, ὅτι ἡ μεγαλυτέρα ἔξελιξις ἔχει ἐπιτευχθῆ ἐις τὰς μηχανὰς Ντήζελ, ὅπου κατὰ τὸ διάστημα τῆς τελευταίας τριακονταετίας ἔχει τριπλασισθῆ σχεδὸν ἡ εἰς δεδομένον μηχανοστάσιον δηζελοκινήτου λάινερ ισχὺς. Τὴν σχετικὴν ἄνδον τῆς ισχύος δεικνύει χαρακτηριστικῶς ὁ ἐπόμενος πίνακας:

Έτος	Άριθμὸς ἔλικων	Ισχὺς (ἴπποι)	Μῆκος Μηχανοστ. (πόδες)
1922	2	2.400	63
1926	2	3.300	60
1929	2	4.300	54
1938	2	6.000	66
1945	1	6.800	57
1949	1	7.200	57
1955	1	8.000	51

Ἀπὸ ὅποφεως ἔξελιξεως τῶν δύο τύπων, οἱ πλέον ἀξιοσημείωτοι σταθμοὶ είναι: Ἡ κατὰ τὸ 1929 χρῆσις τῆς ὑπερπληρώσεως εἰς τὰς τετραχρόνους μηχανάς, ἡ κατὰ τὸ 1933 κατασκευὴ τῆς διχρόνου διπλῆς ἐνέργειας μηχανῆς, ἡ ὅποια ἔξακολουθεῖ νὰ είναι ἡ πλέον μικροῦ δύγκου καὶ βάρους, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ισχύν, μηχανῆν, ἡ ἀπὸ τὸ 1949 γενικεύεται τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ διχρόνου τύπου καὶ ἡ ἐπὶ ἔχατων παραδοχὴ τοῦ στροβιλοσύμπιεστοῦ ὑπερπληρώσεως, τοῦ ὑπηρετουμένου ὑπὸ τῶν ἀερίων τῆς ἔξαγωγῆς. Δὲν ὑφίστανται εἰσότες ἐπαρκῆ στοιχεῖα, διὰ νὰ συναχοῦν συμπεράσματα, ὡς πρὸς τὴν ἐπίδρασιν τῆς ὑπερπληρώσεως τῶν διχρόνων μηχανῶν ἐπὶ τῆς δοπάνης συντηρήσεως, δάσει, θμῶς, τῆς ἐκ τῶν τετραχρόνων πειράς, ἐλπίζεται, ὅτι αἱ συνθῆκαι θὰ εἰναι εὐνοϊκαί.

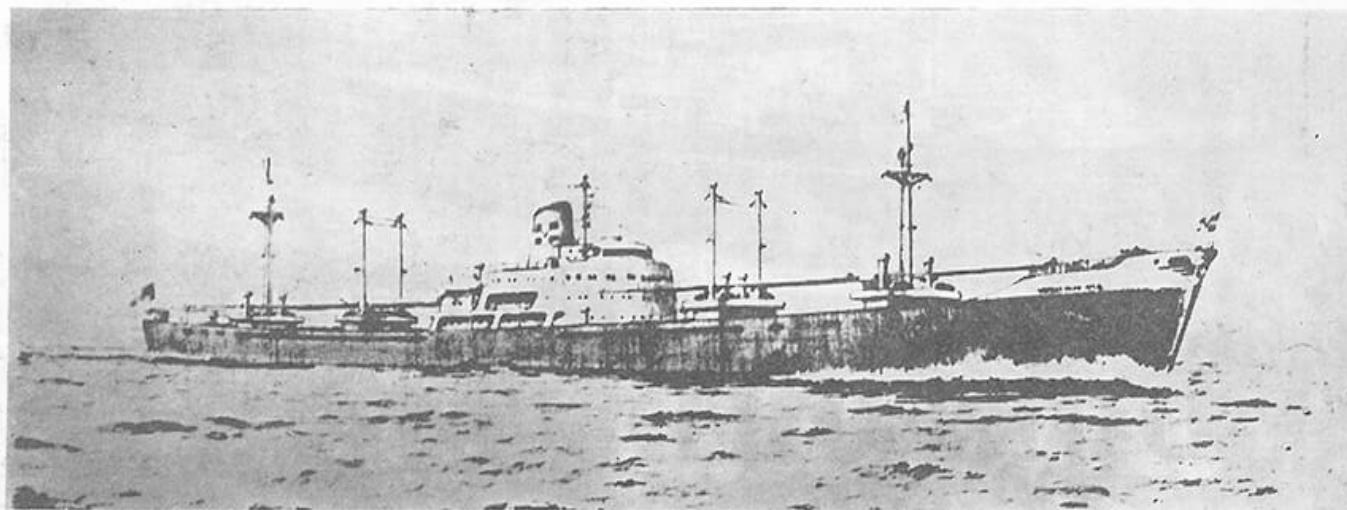
Τὴν ἔξελιξιν, ὡς πρὸς τὸ βάρος τῶν μηχανῶν, εἰς λίτρας ἀνὰ ἔπιπον ἐκπεφρασμένον καὶ τὴν ἀπόδοσιν τοῦ κινητήρος, δίδουν αἱ τιμαὶ τοῦ ἐπομένου πίνακος :

Μεγίστη συνεχῆς ισχὺς	Βάρος ἀνὰ ἔπιπον	Κατανάλωσις ἀνὰ ὥριστον ἔπιπον	Ἀπόδοσις (%)
1929 8.000	450	0.40	34.3
1936 3.100	408	0.42	32.7
1938 11.800	364	0.40	34.3
1945 6.800	363	0.39	35.2
1950 7.000	439	0.385	35.7
1955 8.000	327	0.38	36.1(;

Διὰ τὴν σύγκρισην παρατίθενται αἱ ἀντίστοιχοι τιμαὶ στροβιλοκινήσεως:

1949 6.800	250	0.61—0.65	22.5—21.1
1949 15.000	209	0.56—0.61	24.5—22.5
1952 8.000	243	0.53	25.9
1955 11.500	207	0.52	26.4

ΑΙ ΚΑΤΑΚΤΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟΝ ΣΤΙΒΟΝ



Πρόχειρον σχεδιάγραμμα τῶν δύο παραγγελθέντων εἰς τὰ ισπωνικὰ ριστσμὸν ἑταῖρίσας ἐλληνικῶν συμφερόντων. Θὰ είναι 12.500 τόν. d.w., μὲ κλειστὸν σέλτερ-ντέκ «Φούλ-σκάντλιγκ» (βύθισμα 30 ποδῶν), τὰς δοκιμὰς καὶ ὑπηρεσικὴν 16.5 μιλλίων. Μῆκος 485 ποδῶν μεταξὺ τῶν καθέτων καὶ πλάτους 67 ποδῶν. Παράδοσις ἔντὸς τοῦ 1956.

Τὰ δύο αὐτὰ σκάφη θὰ είναι τὰ ταχύτερα φορτηγά τρόμπες εἰς τὸν κόσμον, τὰ ὥραιότερα εἰς ναυπηγικὰ γραμμάτα καὶ ἀπὸ τὰ τελείωτα εἰς τὴν δῆλη τεχνικὴν τῶν προδιαγραφῶν.

Εἶναι, οὖμας, ἐξ ἄλλου, γνωστόν, ὅτι διὰ τὴν καθ' ὅλου οἰκονομικὴν ἀπόδοσιν τοῦ πλοίου, ὁ παρόγαν τῆς ἀπόδοσεως τῆς μηχανικῆς του ἀγκατάστασεως, πρωταρχικῆς καθ' ἐαυτὸν σημασίας, πρέπει νὰ ἔξεταζεται ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς δόλης δαπάνης κινήσεως τοῦ πλοίου. Βασικά ἐν προκειμένῳ διὰ τὴν σύγκρισιν είναι τὰ ἀνω τοῦ 1932 δεδομένα τοῦ Davis, ὁ ὅποιος διὰ τοὺς τρεῖς, τότε, ἐν συναγωνισμῷ τύπους, δηλαδὴ τοὺς τῆς παλινδρομικῆς, τοῦ στροβιλού, καὶ τῆς Ντήζελ, ἔδωσε τὴν κάτωθι ἀνάλυσιν εἰς ἐκαστοτά τῆς δόλης δαπάνης δι' ἐν ταξίδιον:

Παλινδρομική Στροβιλού	Ντήζελ
Καύσιμα διὰ πλήρη ταχύτητα	25.0 23.4 16.4
Καύσιμα ἐν ὅρμῳ	2.9 3.3 1.0
Μισθοί	7.9 7.1 8.8
Τροφοδοσία	2.3 2.6 2.2
'Επισκευαί	3.6 3.1 4.0
'Υλικά	1.1 1.1 1.2
Δαπάνη Φορτίου	57.2 57.2 57.2
	100.0 97.8 90.8
Κέρδος	— 2.2 9.2
	100.0 100.0

Παρόμοια δεδομένα διὰ τοὺς μεταπολεμικῶν τύπους ἐπὶ στροβιλοπλοίων καὶ ἐπὶ δηζελοπλοίων, είναι τὰ κάτωθι:

Στροβιλόπλοιος	Ντήζελ
Σύγχρονα 1932	Σύγχρονα 1932
Καύσιμοι διὰ πλήρη ταχύτητα	26.7 17.0
Καύσιμα ἐν ὅρμῳ	4.2 2.6
Μισθοί	11.5 15.9
Τροφοδοσία	3.3 4.7
'Επισκευαί	9.8 11.6
'Υλικά	2.9 4.1
Δαπάνη φορτίου	41.6 44.1
	100.0 100.0

"Οσον ἀφορᾶ εἰς τὴν μερικῶτεραν ἀνάλυσιν τοῦ κονδύλιου δαπανῶν τῶν μὲ τὸ πρωστήριον σύστημα συνδεομένων, ισχύουν τὰ κάτωθι ἐκαστοτιαία ποσοστά :

Στροβιλόπλοιος	Δηζελόπλοιος
Σύγχρονα 1932	Σύγχρονα 1932
Καύσιμοι ἐν πλῷ	45.8 30.4
» ἐν ὅρμῳ	7.2 4.7
Μισθοί	19.7 28.5
'Επισκευαί	16.8 20.8

· Αἱ τιμαὶ τῶν τριῶν ἀνωτέρω πινάκων δὲν δίδουν καὶ μίαν ἀπολύτως ἀκριβοδικαίαν σύγκρισιν, τὸ μὲν διότι τὸ ύφισταται διαφορά συναλλαγματικῆς ἀξίας καὶ τιμαρίθμου στήμερον, ἀλλὰ καὶ διότι τόσον ἡ ταχύτης, ὃσον καὶ ἡ ἀπόδοσις τῶν μηχανῶν ἔχουν μεταπολεμικῶς αὐξηθῆ.

Βασικόν, θμῶς, ἐν συμπεράσματι, ρόλον παίζει τόσον ἡ τιμὴ ἐννοεῖται ἡ σχετική, δύσον καὶ ἡ ποιότης τοῦ καυσίμου, τὸ ὅποιον είναι σήμερον τὸ πετρέλαιον. Ἡ χρῆσις βαρέος πετρελαίου λεβήτων διὰ τὰς μηχανὰς Ντήζελ ἀποτελεῖ, ὡς προκανερέθη, σοβαρὸν παράγοντα οἰκονομίας, ἔφοδον ἡ ἐκ τούτου προκαλούμενη μεγαλυτέρα φθορὰ τῶν χιτωνίων ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ τὴν οἰκονομικωτέραν, λόγω χαμηλοτέρας τιμῆς, κατανάλωσιν. Τὸ κατὰ πόσον, θμῶς, τοῦτο ἐπιτυγχάνεται, είναι ζῆτημα ποιότητος τοῦ πετρελαίου, ἡ ὅποια ἀκόλουθει ίδικήν της τεχνικήν καὶ ἡ δυνατότης καύσεως εἰς τοὺς λέβητας τῶν στροβιλοπλοίων πάσης προσφερομένης ποιότητος πετρελαίου μαζούτ, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς τεχνικὰς δυσχερείας, αἱ ὅποιαι συνδέονται μὲ τὴν καύσην πετρελαίου εἰς τὰς Ντήζελ, είναι ἐν γεγονός ἀποφασιστικῆς πολλάκις προτιμήσεως τῆς στροβιλοκινήσεως πολλών συγχρόνων πλοίων.



a trials winner

M.S. "Aghios Nicolaos"—the second of three vessels recently handed over to her owners, Messrs.

PORTO BLANCO COMPANIA NAVIERA S.A.—after highly successful trials. An 11,120 tonner, this fine ship is powered by a Doxford opposed Piston Oil Engine to give a service speed of about 13½ knots.



DOXFORD

VESSELS FOR
ECONOMICAL
WORLD TRADING

WILLIAM DOXFORD & SONS LTD SHIPBUILDERS & ENGINEERS SUNDERLAND

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΟΥ κ. I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ. Μάιος.— 'Αποφασιστικήν έπιδρασιν είς τὴν θέσιν τῆς ναυλαγορᾶς θὰ έχουν έφετος τὰ σιτοφορτία. 'Αν μὲ τὴν περιστινὴ ζωρότητα κινθοῦν καὶ έφέτος αἱ μεταφοραὶ τῶν σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Β. Αμερικὴν δικαιολογημένη η προδλεψις περὶ σταθερότητος τῶν ναυλών, ἀκόμη δὲ ἀπὸ τοῦ φινιοπώρου καὶ αἱ περὶ τῆς περαιτέρω ἀνόδου τῶν ἐλπίδες. Εἶναι ἄλλωτες γεγονός διαπιστωμένον ἀπὸ τὴν πειρίαν τοῦ παρελθόντος, ὅτι ὄσακίς οἱ γαιάνθρακες καὶ τὰ σιτηρά ἐπιδεικνύουν καλὴν ἔξαγικήν κίνησιν, οἱ ναυλοὶ εἰναι σταθεροί. Αἱ προδλεψεις διὰ τὸ τρέχον ἔτος θῶν ἀφορᾶ τοὺς γαιάνθρακας καὶ τὰ μεταλλεύματα εἰναι ἔξαιρετα καλαῖ. Τεράστια εἰναι αἱ ποσότητες μεταλλεύματων, πού βά χρειασθοῦν αἱ Ήνωμέναι. Πολιτεῖαι διὰ τὴν ηύημένην παραγωγὴν τῶν χαλινούργειων, σημαντικαὶ ἐπίστης αἱ διενεργουμέναι ηῆδη εἰσαγωγαὶ μεταλλεύματων ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, τὴν Ἑρμανίαν κυρίως. 'Απὸ τὴν Χιλῆν, τὴν Βενεζουέλαν, τὴν Βραζιλίαν, τὰς Ἰνδίας, τὴν Βόρειον Ἀφρικήν καὶ τὸ Νάρβικ καθημερινῶς ἀγγέλλονται νέα ρεκόρ φορτώσεων. Διὰ τοὺς ἀμερικανικοὺς γαιάνθρακας φάνεται πλέον ὅτι ἔξαφαλισθη ἡ εἰσαγωγὴ ἀπὸ τὴν Εὐρώπην εἰς αὐδούσαν κλιμακα. 'Απομένουν τὰ σιτηρά. Εἰσθιαται κατὰ τὴν περιόδον αὐτὴν τοῦ ἔτους ἡ ναυλαγορᾶ λόγω τῆς μικροτέρας ζητήσεως γαιάνθρακος, γὰ υφίσταται κάποιαν καλάρωσιν. 'Υποχωροῦν συνήθως αἱ μεταφοραὶ τοῦ γαιάνθρακος καὶ ζωηρευοῦν τῶν σιτηρῶν. 'Εφέτος η τοῦ φινιοπώρου αὐτὸν δὲν παρετηρήθη. Τὰ φορτία τῶν γαιάνθρακων ἐξακολούθουν νὰ εἶναι πολλὰ καὶ διὰ τὰ σιτηρά, μετὰ μίαν ἀνάπταυλαν ζητήσεως, πολλαὶ ἐκλείσθησαν ηῆδη ναυλώσεις ἀπὸ τὰς Ήνωμένας Πολιτείας καὶ τὸ Καναδᾶν. 'Αν καὶ κατὰ τοὺς προσεχεῖς μέχρι τοῦ φινιοπώρου μῆνας ή ζητήσις αὐτὴ διαποτροφῆ, ἀποδοτική θὰ εἶναι ἡ ἐργασία τῶν πλοίων. 'Αναλογος πάντως πρὸς τὰ ἀποτελέσματα τῆς Εὐρωπαϊκῆς συγκομιδῆς θὰ εἶναι καὶ ἡ πορεία τῆς ναυλαγορᾶς. Πέρυσι ή ἐσόδεια ήτο λίαν περιωρισμένη.

• 'Η τεραστία δύναμις τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς Ἀμερικῆς καταφαίνεται ἀπὸ τοὺς πρὸ ήμερῶν δημοσιευθέντας πίνακας τοῦ ἐνεργητικοῦ τῶν μεγάλων ἀμερικανικῶν ἐπιχειρήσεων. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1954 δι' ἐθδομῆκοντα ἔξ αὐτῶν τὸ ἐνεργητικόν τῶν υπέρβανε τὸ δισεκατομμύριον δολαρίων, ἔναντι 43 εἰς τὸ τέλος τοῦ πολέμου καὶ 66 εἰς τὸ τέλος τοῦ 1953. Πρώτη ἔρχεται ἡ ἀσφαλιστική ἑταῖρια «Μετροπόλιταν» μὲ ἐνεργητικὸν 13.091 ἑκατομ. δολαρίων. Σύνολον ἐνεργητικοῦ τῶν 70 ἐπιχειρήσεων 201.414 ἑκατομ. δολαρίων.

• 'Ιδουν ἔνα δείγμα τῆς οἰκονομικῆς ἀνόδου τῆς Ἀμερικῆς, τῆς ἔξικουμένης συχνὰ μέχρι τοῦ ἀπίθανου. 'Ο κ. Ούωτσον, πρόεδρος τῆς «Ιντερνασιονάλ Μπιζίνες Μασίν», ἐδήλωσε πρὸ ήμερῶν, ὅτι ἀκάπτοις ηγόραζεν 100 μετοχὰς τῆς ἑταῖριας τῷ 1914, διαθέτων 2.750 δολ., καὶ ἡ σκει τὸ δικαίωμά του νὰ ἀγοράσῃ 53 ἀκόμη μετοχὰς τῶν νέων ἐκδόσεων μὲ κόστος 6.364 δολ., θὰ κατείχε τῷ 3.893 ἐν ὅλῳ μετοχάς, ηῆδες 1.681.776 δολ., ἐπὶ πλέον δὲ θὰ εἴχεν εἰσπράξει μερίσματα 193.114 δολ. Καμμία ἀλλή εἰς τὸν κόσμον τοποθετησις δὲν θὰ ηδύνατο νὰ ἀπόφερη τὰ κέρδη αὐτὰ.

• «Οσω τὸ δυνατὸν ταχύτερον» θὰ ναυπηγηθοῦν δύο μεγαθήρια ύπερωκέανια τῆς γραμμῆς Βορ. Ἀτλαντικοῦ, ικανά νὰ μεταφέρουν 9 χιλ. ἐπιδάτας κατὰ τὰξιδίου, μὲ ναύλουν 50 δολαρίων, ἐκτὸς τροφῆς. Πρόκειται θεβαίως, περὶ σχεδίων, τῶν δύοιν τὸν πραγματοποίησις, ἔστω καὶ εἰς τὴν Ἀμερικήν, εἶναι λίαν ἀπίθανος. 'Η κρατικὴ οἰκονομικὴ ἐνίσχυσις προϋποτίθεται, καὶ αὐτὴ δὲν προδλέπεται νὰ δοθῇ διὰ τὰς πολλὰς δεκάδες ἐκατομμυρίων δολ., ποὺ θὰ στοιχίσουν τὰ σκάφη.

— Πλήρωμα θὰ έχουν 1.800 ἀνδρας, διὰ γὰ ἐξυπηρετούν 9.200 ἐπιδάτας, ἔναντι τῶν 1000 ἀνδρῶν τῶν σημερινῶν μεγάλων λάινερς, μὲ με-

ταφορικὴν ικανότητα 2.000 ἐπιδατῶν.

• Δέν ἐγνώστε ποτὲ δὲ τὴ Δυτικὴ Εὐρώπη τὴν σημερινὴν ἀνδρὸν τῆς οἰκονομικῆς τῆς δραστηριότητος καὶ τὴν σταθερὰν τῆς παραγωγῆς τῆς ἀνάπτυξιν. 'Εκείνεν εξηγείται καὶ ἡ διεύρυνσις τῆς μεταφορικῆς κινήσεως.

— Εἰς δόλας τὰς χώρας αἱ διαπιστώσεις εἰναι πλήρως ικανοποιητικαί. Μεταξὺ τῶν ἔτων 1938 καὶ 1954 αἱ ἔξαγωγαὶ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ηῆδησαν κατὰ 70 %, ἐνῷ αἱ εἰσαγωγαὶ κατὰ 12 μόνον τοὺς ἑκατόν. 'Η βιομηχανικὴ παραγωγὴ ηῆδηση κατὰ 50 % καὶ ἡ γεωργικὴ κατὰ 30 %. Τὸ ἔνδον ευρωπαϊκὸν ἐμπόριον ηῆδηση κατὰ 68, ἔναντι τοῦ 1938. 'Η εὐημερία εἶναι παντοῦ ἐκδήλως.

• Συμφωνίαν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν ὑπέγραψαν ίδιωται 'Ιαπωνες ἐπιχειρηματίαι μὲ τοὺς ἐκπροσώπους τῆς κομμουνιστικῆς Κίνας. Προδέπεται δὲ τὸ ἀνταλλαγὴ ἔξ ἑκατότερας τῶν χωρῶν ἐμπορευμάτων ηῆδες 84 ἑκατομμύρια. Ή συμφωνία θεωρεῖται ὡς ἀπαρχὴ στενωτέρας οἰκονομικῆς συνεργασίας 'Ιαπωνίας καὶ Κίνας, παρὰ τὸ γεγονός διτο λόγοι γενικωτέρας πολιτικῆς δὲν ἐπιτρέπουν τὸ παρὸν τὴν διεύρυνσιν τῶν ἐμπορικῶν σχέσεων μὲ τὸ Πεκίνον. 'Η συνεργασία πάντως αὐτὴ ἀποτελεῖται μίαν ἀνάγκην διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν.

— Ρεκόρ κινήσεως ἐπιβατικῆς προδλέπεται κατὰ τὸν προσεχεῖς θερινοὺς μῆνας ἀπὸ τὰς Ήνωμένας Πολιτείας διὰ τὴν Εὐρώπην. Τὸ ἔνδον εκατομμύριον δολαρίων. Ή συμφωνία θεωρεῖται ὡς ἀπαρχὴ στενωτέρας οἰκονομικῆς συνεργασίας 'Ιαπωνίας καὶ Κίνας, παρὰ τὸ γεγονός διτο λόγοι γενικωτέρας πολιτικῆς δὲν ἐπιτρέπουν τὸ παρὸν τὴν διεύρυνσιν τῶν ἐμπορικῶν σχέσεων μὲ τὸ Πεκίνον. 'Η συνεργασία πάντως αὐτὴ ἀποτελεῖται μίαν ἀνάγκην διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν.

— Ρεκόρ κινήσεως ἐπιβατικῆς προδλέπεται κατὰ τὸν προσεχεῖς θερινοὺς μῆνας ἀπὸ τὰς Ήνωμένας Πολιτείας διὰ τὴν Εὐρώπην. Τὸ ἔνδον εκατομμύριον δολαρίων. Η συμφωνία θεωρεῖται ὡς ἀπαρχὴ στενωτέρας οἰκονομικῆς συνεργασίας 'Ιαπωνίας καὶ Κίνας, παρὰ τὸ γεγονός διτο λόγοι γενικωτέρας πολιτικῆς δὲν ἐπιτρέπουν τὸ παρὸν τὴν διεύρυνσιν τῶν ἐμπορικῶν σχέσεων μὲ τὸ Πεκίνον.

• Εἰς ἀνακοίνων τοῦ 'Ιαπωνικοῦ ὑπουργείου 'Εμπορίου ἀναφέρεται, διτο ἡ βιομηχανικὴ παραγωγὴ τῆς 'Ιαπωνίας κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1954—55 ηῆδηση κατὰ 4.2%, ἔναντι τοῦ προηγούμενου ἔτους. Τὸ ἀρτὸν ὑπουργείον δολογγίζει, διτο ἀπὸ τὸν 'Απερίλιον ἐ. ἐ. μέρη τοῦ Μαρτίου 1956, βά χρειασθῆ νεισαγάγη τὴν 'Ιαπωνίαν 800.000 ἐνῷ 850.000 τὸν νων ὄργης ἐκ Βίρμανιας, Ταϊλάνδης, Φορμόζης καὶ Ήνωμένων Πολιτειῶν, 750.000 τ. στον έξ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, Καναδᾶ καὶ 'Αργεντινῆς, 900.000 τ. κριθῆς ἐκ Καναδᾶ, 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ Αὐστραλίας καὶ 300.000 τ. ζαχάρεως ἐκ Φορμόζης. 'Η εἰσαγωγὴ μεταλλεύματων κατὰ τὸ τρέχον ἔτος περιωρίσθη κατὰ 200.000 τὸν νων, δυνάμει ἀπόφασεως τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορίου.

• Ο ἀμερικανικὸς τοῦ πληροφορεῖται, διτο εἰς τὸν νέον τουρκικὸν προϋπολογισμὸν ἀναγράφεται καὶ ἵνα κονδύλιαν 35 ἑκατομμυρίων δολαρίων, ὡς ἀσδοῦν ἐκ τῆς παλαιᾶς συμφωνίας διὰ τὰ πετρελαία τῆς Μοσσούλης. 'Οταν, μετὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον διεμελίσθη ἡ ὁδωμανικὴ Αὐτοκρατορία, ἡ πετρελαιοφόρος περιοχὴ τῆς Μοσσούλης περιήλθεν εἰς τὸ ὑπὸ βρετανικὴν ἐντολὴν νεοπαγες κράτος τοῦ 'Ιράκ. Τότε, ἐκτοτε, αἱ καταβολαὶ διεκόπησαν, ἐνῷ ἡ πετρελαιοπαραγωγὴ ηῆδηση περιήλθεν εἰς τὸν πρώτον πραγματοποίησιν τῆς 27 ἐκατομμύρια δολαρίων, ἀλλὰ οὐδέν ἐλασθεν. 'Εφέτος δὲν μωρα, μετὰ τὴν προγραφὴν ἐν 'Βαγδάτη τὸν τουρκοπατρικὸν ἀμμυντικὸν συμφώνου, οἱ Τούρκοι ἐλπίζουν, διτο εἰς περιστράτους ηῆδηση τὸ προαναφερθὲν ἐπὶ τὸν πετρελαίων ποσοστὸν τῶν.

• Σπανίων αἱ ἐργασίας εἰναι εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας ηῆδεν τόσον καλαί, δοσον κατὰ τὴν παρούσαν περίοδον. 'Η κίνησης δολων τῶν βιομηχανιῶν εἶναι ικανοποιητική, ιδιαιτέρως δὲ τῶν αὐτοκινήτων. Εύρυτατὴ ἐπίστη εἶναι καὶ ἡ ἀπασχόλησης τῶν οἰκοδομικῶν ἐπιχειρήσεων. 'Η ζωρότητα τοῦ 'Απερίλιου συνεχεῖται καὶ νέα ρεκόρ προδλέπεται νὰ πραγματοποιηθεται κατὰ Μάιον καὶ 'Ιούνιον. Είναι πιθανὸν ἀπὸ τοῦ 'Ιουλίου μέχρι, καὶ τὸ Σεπτεμβρίου νὰ μετριασθῇ πων αἱ παρούσα κίνησις, ἀπὸ τοῦ 'Οκτωβρίου δὲν μωρα θὰ ἀνακτηθῇ ὁ σημερινὸς ρυθμὸς καὶ ἐνδεχομένων θὰ ὑπερβληθῇ.

• 'Ενα κύμα κερδοσκοπίας ἐπεκράτησε τελευταίως εἰς τὸ Χρηματιστή-

ΣΤΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ "ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ"

Οι ἀντιπρόσωποι τῆς Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωθι
λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ διατηροῦν ἀποθέματα πάντοτε φρέσκων
σιγαρέττων πρὸς ἀμεσον ἐξυπρέπησιν τῶν πληρωμάτων πολοιν

ALEXANDRIA (Egypt)	(Port-Said)	(Malta)	GENOVA	NAPOLI	VENEZIA	HAMBURG	MELBOURNE (Australia)	FREMANTLE
"	"	"	"	"	"	"	"	"
: JOAKIM MARLAS, 38. Fouad Avenue	: MERZANIS BROTHERS, Fouad 1st Avenue	: THE HELLENIC TOBACCO COMPANY LTD., 2, Windmills Street, VALETTA	: U. CORSIGLIA & Co, Via Ponte Reale No 1-10	: FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella Nuova	: LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508	: GEBR. HEINEMANN, Dovenfleet 12	: GEO V. TOLLIS SHIPPING AGENCY 190, Bourke Street	: 82, James Street

"ΑΛΕΞΤΩΡ"

ριον τῆς Νέας Υόρκης ἐπὶ τῶν ἀξιῶν ἑκείνων τῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ δόπαι εἰναι δινατὸν νόμηπερασθοῦν ἀπὸ τὴν ἔφαρμογυνὴν τῆς ἀτομικῆς ἔνεργειας εἰς τὴν βιομηχανίαν. Ἡ ἀμερικανικὴ κοινὴ γνώμη πιστεύει, ὅτι δὲν ἀπέχει καὶ πολὺ ὁ χρόνος, καθ' ὃν ἡ πυρηνικὴ στήλη ἡ τροφοδότης πολλὰς ἐπιχειρήσεις καὶ σπεύδει νά ἐπενδύσῃ εἰς αὐτὰς χρήματα, ἐπὶ τὴν προσδοκία ἀποκομίσεως υψηλῶν κερδῶν.

• Ἀδάστιμοι ἀπεδειχθούσι οἱ φόδοι, ὅτι ἡ γερμανικὴ χαλυβουργία θά ἀντιμετώπισεν ἔλλειψιν παλαιοσιδήρων. Μολονότι αἱ εἰς παλαιοσιδήρα εξαγωγαὶ τῆς κατὰ μῆνα Φεβρουαρίου ὑπῆρχαν ἀνάτερα τοῦ Ἰανουαρίου, ἐν τούτοις, ἡ συλλογὴ παλαιοσιδήρων ἐντὸς τῆς Γερμανίας καὶ αἱ ἔξωθεν εἰσαγωγαὶ ὑπερεκάλυψαν τὰς ἑξαχεισας ποσότητας.

— Λέγεται, ὅτι ἡ Δυτικὴ Γερμανία θά ἔχῃ ἐφέτος παραγωγὴν 20 ἑκατομμυρίων τονίων χάλυβος. Ὁ ὑπολογισμὸς αὐτὸς ἐπὶ τῇ βάσει τῶν δεδομένων τῆς παραγωγῆς τοῦ πρώτου τριμήνου τρέχοντος ἐτούς, ἥτις ἔφθασε τὰ 5.140.000 τ. Ἡ Δυτικὴ Γερμανία καὶ ἡ Ἀγγλία, ὡς μοῦ λαμβάνουμεναι, ἡ ἔστισιν παραγωγῆς χάλυβος ἵσην πρὸς τὴν τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως, πῆται τῷ 1954 ἔφθασεν — ὡς ἔκ ρωσικῆς πηγῆς ἀνεκοινώθη — εἰς 42 ἑκατομμύρια τονίων.

— Ἐξ ἄλλου ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις ἀνήγγειλεν, ὅτι θὰ συνεχίσῃ αὐτοτρόπον τὴν ἔλεγχον ἐπὶ τῶν ἑξαγωγῶν παλαιοσιδήρων, φοδουμένη αἰσθητήν μειωσιν τῶν ύφισταμένων ἀποθέμάτων.

• Ἐκ Βελγίου ἀγγέλλεται, ὅτι τὸ ἀνελκυσθεν μότοροπιτ «Λιέγκη» 3246 τ. γκρος (τοῦ 1942), ὅπερ εἰχει βιθισθῆ εἰς τὸν ποταμὸν Σέλντ, κατόπιν συγκρούσεως μεταξὺ τοῦ παναμαϊκοῦ φορτηγοῦ «Μαρινόντσι», ἐπάνθητη εἰς Γερμανὸν ἔφοπλιστὴν τοῦ Ἀμβούργου. Τὸ ἀνελκυσθεν σκάφος ἐρυμουλκήθη εἰς ἀδαμὴν ὑδατα, ὅπου καὶ ἐκόπη εἰς δύο, τὰ δὲ δύο ταῦτα τμῆματα τοῦ ἐρυμουλκήθησαν εἰς Ἀμβερσαν. ὅπου καὶ θὰ δεξαιμενισθούν πρὸς ἀνασυρκόλλησιν. Παραλλήλων, ὁ σκάφος θὰ ἐπιμηκυνθῇ κατὰ τι καὶ θὰ υποστῇ ριζικὰς ἐπισκευας καὶ διερρυθμίσεις.

• Ἡ Ἑπτὶ τῆς γεωργίας ὑποεπιτροπὴ τῆς Γερουσίας πρόκειται νὰ συστήσῃ, μετὰ διεισχθεῖσαν ἔρευναν, τὴν ἀπαλλαγὴν τῶν ἑξαγομένων γεωργικῶν προϊόντων τῆς ὑποχρέωσεως τοῦ νόμου 50+50, διὰ τοῦ ὅποιου προτιμώνται μὲ ναῦλον ἀκριβώτερον τὰ ἀμερικανικὰ πλοια. Ὁ νόμος αὐτὸς θεωρεῖται ως ἐμπόδιον διὰ τὴν ευρυτέραν τοποθετησιν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τῶν γεωργικῶν ἀποθέμάτων.

— Ἀναφέρεται τὸ παράδειγμα τῆς Νορβηγίας, τῆς Δανίας καὶ τῆς Ἀγγλίας, αἵτινες δὲν ἔδεχθησαν τὴν ἀγορὰν ἀμερικανικῶν γεωργικῶν προϊόντων, ἐφ' ὅσον θὰ υπερχρούντο νὰ χρησιμοποιησουν ἀμερικανικά σκάφη κατὰ τὴν μεταφορὰν των.

• Θετικαὶ ὑπάρχουν πλέον αἱ ἐνδείξεις, ὅτι αἱ φορτώσεις τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιανθρακοῦ θὰ συνεχισθῶν ἐντατικαὶ καὶ κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας. Ἀλλοτε ὁ θερμότερος καιρὸς περιώριζε τὰς πρὸς τὴν Εὐρώπην ἑξαγωγάς. Ἐφέτος ἡ περιορισμένη παραγωγὴ τοῦ ἀγγλικοῦ γαιανθρακοῦ καὶ ἡ εὐρεία παραγωγικὴ δραστηριότης τῆς Δυτ. Εὐρώπης προκαλεῖ τὴν μεγάλην ζήτησιν τοῦ γαιανθρακοῦ.

• Ἡ ζήτησις τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιανθρακοῦ ἀμείωτος διατηρεῖται. Ἡ Δυτικὴ Γερμανία διαπραγματεύεται τὴν συναψιν συμβολαίου διετοῦ διαρκείας, διὰ τὴν ἀγορὰν γαιανθράκων ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Ὁ ἐπανεστόλισμὸς τῆς Γερμανίας θὰ ἀπαιτησῃ ἑκατομμύρια τονίων χάλυβος. Ἡ κατασκευὴ τοῦ χρειάζεται πρὸ παντὸς γαιανθρακα.

• Ἡ διεθνὴ ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῆς μεταναστεύσεως ἀντιμετωπίζει αὔξησιν τῶν ναῦλων — πλὴν τῆς Βορ. Ἀμερικῆς — καὶ ἔλλειψιν μεταφορικῶν μέσων. Θά ζητήσῃ ίσως τὴν παραχώρησιν πλοίων ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν ὑπηρεσίαν στρατιωτικῶν μεταφορῶν καὶ θὰ ἐπιδιδῃ τὴν ναῦλωσιν ὑπερωκεάνων καὶ ἀεροπλάνων.

— Ἀπὸ τοῦ 1952 μετέφερθοσαν φρούτιδι τῆς ἐπιτροπῆς 308 χιλ. μεταναστῶν (290 χιλ., διὰ Εαλάσσης καὶ 18 χιλ., ἀεροπορικῶς). Ἐξ αὐτῶν 78 χιλ. προωρίζοντο δι. Αὐστραλίαν, 68 χιλ. διὰ τὸν Καναδάν, 54 χιλ. διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, 43 χιλ. διὰ Βραζιλίαν κλπ. Οἱ περισσότεροι μετανάσται προήρχονται ἀπὸ τὸν Γερμανιῶν (116 χιλ.), 98 χιλ. ἀπὸ τὴν Ιταλίαν, 25 χιλ. ἀπὸ τὴν Αὐστρίαν, 19 χιλ. ἀπὸ τὴν Ελλάδα, 15 χιλ. ἀπὸ τὴν Ολλανδίαν κλπ.

• Διὰ τῆς ψῆφου τῆς ἀμοδίας κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς εἰς τὴν Γερουσίαν ἀπερεύθη ὁ ἐπιζητηθεὶς περιορισμὸς εἰς τὰς εἰσαγωγὰς τῶν πετρελαίων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Ἄν τὸ μέτρον ἐκυρώσηται, παρὰ τὴν ἀντιδρασιν τῆς Κυβερήσεως, ἀπὸ τὴν Γερουσίαν, θὰ ἐδημιουργεῖτο δύοκλος κατάστασις εἰς τὴν ναυλαγορᾶν τῶν τάκερς.

• Πετρελαιοαγωγός μῆκους 500 μιλλίων θὰ κατασκευασθῇ εἰς τὴν Ι-

σπανίαν διαπάναις τῆς Ἀμερικῆς. Ἀπὸ τοῦ λιμένος τοῦ Κάδικος, παρὰ τὸ Γιβραλτάρ, ὡς φθάνῃ μέχρι τῆς Σαραγόσσης. Θά μεταφέρωνται οὕτω σεις τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας τὰ πετρελαιοιειδῆ ταχύτερον καὶ μὲ κόστος σημαντικῶς χαμηλότερον.

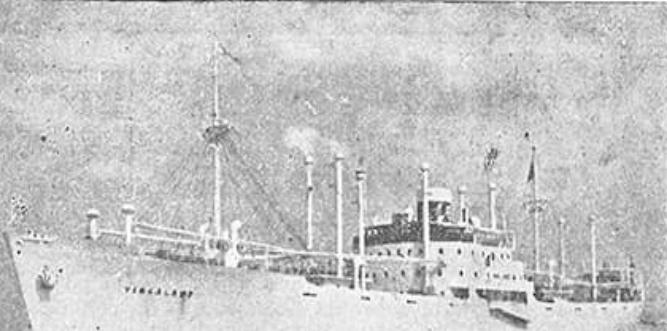
• Εἰς 650 ἑκατομ., μπουσέλες, κατὰ νεωτέρας ἐκτιμήσεις, ὑπολογίζεται η συγκρούση τοῦ χειμερινοῦ στίου εἰς τὴν Ἀμερικὴν. Τὰ ἀποθέματα δηλαδὴ θά αὐξηθοῦν, ἀντὶ νὰ μειωθοῦν. Τὴν Ιην Ἀπριλίου ἀνήρχονται εἰς 1.200 ἑκατομμύρια μπουσέλες. Τὴν Ιην Ιουλίου προδέπεται νὰ είναι γύρω τοῦ ἑνὸς δισεκατομμύριου μπουσέλες. Διὰ τὴν ἐναποθήκευσίν του ἐκατὸν ἀκόμη λίμεντας θὰ χρησιμοποιηθοῦν.

• Γεωργικά προϊόντα ἀξίας 73,9 ἑκατομ., δολλαρίων ἡγιαστείσαν ή Ἀγγλία ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν. Θά πληρωθοῦν μὲ στερλίνας. Παράδοσις ἐντὸς τῶν ὀμέσων προσεχῶν μηνῶν. Ποσὸν τριῶν ἑκατομμυρίων δολλαρίων προορίζεται διὰ τὸν μεγαλύτερον ναῦλον τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, ἄτινα θὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν ἐν λόγῳ προϊόντων κατὰ τὸ ήμισυ, βάσει τοῦ γνωστοῦ νόμου.

• Παράδειγμα ισορροπημένης οικονομίας ή σουσηδική: Εἰσαγωγαὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἑτοῖς 9.194 ἑκατομμύρια κορωνῶν, ἔσαγωγαὶ 8.220 ἑκατομμύρια κορωνῶν. Τὸ ἔλλειμμα ἐκαλύψθη ἀπὸ τὸ συναλλαγματικὸν ἔσοδον τῆς ναυτιλίας, ἀνέλθον εἰς 900 ἑκατομμύρια κορωνῶν. Αὐτὸς καὶ μόνον ὁ ἀριθμὸς καταδεικνύει τὴν πολυτιμότητα τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος.

• Τὰ σχέδια τοῦ ἀτομικοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου θὰ είναι ἔτοιμα μετά τινας ἔδοδος, κατὰ σχετικὴν δῆλωσιν τῶν ἀμερικανῶν ἀρμοδιῶν. Θὰ κατασκευασθῇ ἐντὸς 30 μηνῶν. Τὸ κόστος τῶν μηχανῶν του ὑπολογίζεται εἰς 20 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Τὸ σκάφος θὰ στοιχίσῃ δώδεκα ἑκατομμύρια δολλάρια.

• Αὔξησις 30% ἐλαθε χώρων καὶ ἐφημόροςθη ἀπὸ τῆς 5ης Μαΐου εἰς τὰ λιμενικὰ δικαιώματα τοῦ Ρίου Ιανείου. Τὰ δικαιώματα ἐπίσης τῶν λιμενεποθηκῶν ηύξειησαν, ἵνα οἱ λιμενεργάται λάδουν ἐπίδομα ἀκριβείας τῆς ζωῆς.



SOL
Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS "ESOEL", GOTHEBURG
FAST CARGO-LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST
SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN
AB ATLANTTRAFIK
TELEGRAMS "OCEANSHIP", GOTHEBURG
WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ "ΠΟΣΕΙΔΩΝ", ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ Δ. ΜΗΛΙΑΡΕΣΗ Άριστοτέλεος 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΣ

"Η συστηματικὴ καὶ ὀρτία κατάρτισης τῶν ὑποφθίμων πλοιάρχων τῶν φοιτῶντων εἰς τὴν Ν. Σ. «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» ἐφαίνεται εἰκ τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν ἔκστοτε ἔξετάσεων εἰς τὰ ὄποια οὗτοι κατέχουν τὴν ἐξέχουσαν πάντας θέσιν.

1) ΕΞΕΤΑΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Γ'. ΤΑΞΕΩΣ :
Ἐκ τοῦ ἐποίημον πίνακος τοῦ "Υπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τοῦ ἀφοράντος τὴν σειρὰν ἐπιτυχίας τῶν πλοιάρχων τῶν τελευταίων ἔξετάσεων, προκύπτει, ὅτι ἐκ τῶν 30 πρώτων κατὰ σειρὰν ἐπιτυχίας ἀνθυποπλοίαρχων, οἱ 24 πάσαν οἱ κατωτέρων ἀναφερόμενοι μὲ τὴν σειρὰν ἐπιτυχίας τῶν μαθητῶν τῆς Ν. Σ. «ΠΟΣΕΙΔΩΝ».

Ιος Φανέλης Ιωάννης
Ζος Μπουριώπουλης Κωνσταντίνος .
Δος Γιαννιάτης Σπυρίδων
Ζος Γασιανόπουλος Παναγ.
Ζος Τσουπακής Ματθαίος
Ζος Τσουνάς Κωνσταντίνος
Ζος Φριντζάλας Σταύρος
Ζος Πουλάκης Κωνσταντίνος
Ζος Πλοτάς Πλεύρος
Ζος Εμήρος Μηνᾶς
Ζος Γκίκης Ιωάννης
Ζος Ποδότας Ελευθέριος

2) ΕΞΕΤΑΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Β'. ΤΑΞΕΩΣ :
Ἐκ τοῦ οὗτοῦ ως ἀντέτορα πίνακος προκύπτει, ὅτι οἱ τρεῖς πρώτοι κατὰ σειρὰν ἐπιτυχίας ἡσαν οἱ κατωτέρω μαθητοὶ τῆς Ν. Σ. «ΠΟΣΕΙΔΩΝ».

Ζος Θεοδώρου Σπυρίδων
Ζος Περαντινίδης Μιχαήλ
Ζος Φωτιάδης Γεώργιος

3) ΕΞΕΤΑΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α'. ΤΑΞΕΩΣ :
Ἐκ τοῦ αὐτοῦ ως ἀντέτορα πίνακος προκύπτει, ὅτι οἱ τρεῖς πρώτοι κατὰ σειρὰν ἐπιτυχίας ἡσαν οἱ κατωτέρω μαθητοὶ τῆς Ν. Σ. «ΠΟΣΕΙΔΩΝ».

Ζος Αγύρεινος Μαρίνος
Ζος Καρπίτης Νικόλαος
Ζος Αναστασιάδης Εὐάγγελος

Έλληνική Νομολογία

ΑΡΙΘ. 773)54 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

— Τρόπος καταδολής ἀπόζημιώσεως ή πολεμικού ἐπιδόματος εἰς ἔργα τάχας θαλάσσης. Ὑποχρέωσις Τροπέζης Ἐλλάδος πρὸς μετατροπὴν εἰς δραμάτου τοῦ διὰ τὰς ἄνω αἰτίας συναλλάγματος. Κατάργησις διὰ νόμου δικαιωμάτων κτηθέντων βάσει προγενεστέρου τοιούτου

Έπειδή κατά τὸ ἄρθρον 1 παράγραφος 1 τοῦ Ἀναγκαστικοῦ Νόμου 2064) 1939 «περὶ τῶν πολεμικῶν ἐπιδομάτων κλπ. τῶν πληρωμάτων ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίων, ὡς τούτῳ ἔτροποιοθῇ διὰ τοῦ Ἀναγκαστικοῦ Νόμου 2615)1940, τὸ δι' ἀτομικῶν ἡ συλλογικῶν συμβάσεων ἡ δι' ἀποφάσεων τῶν Διαιτητικῶν Ἐπιτροπῶν ἔδιδομενών κατά τὰς διατάξεις τοῦ Ἀναγκαστικοῦ Νόμου 299)1936 ἢ καθ' οἰστόν ποτε ἀλλού τρόπον καθορίζομενον εἰς συναλλαγματα πολεμικῶν ἐπιδομάτων ἡ ἡ λόγω τῆς πολεμικῆς καταστάσεως ὑπὸ οἰανόηποτε ἐτέρων μορφὴ παρεχομένη εἰς τοὺς ἔργατας θαλάσσης πρόσθετος ἀμοιβὴ ἡ παρομίωσις σις ἡ προσανηστής μισθών, καταβάλλεται ἐξ διλοκήρου εἰς τοὺς δικαιούχους ὑποχρεωτικῶς ἐν Ἑλλάδι εἰς δραχμαῖς, μέσω τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, μετὰ προηγουμένην μεταβίσσιαν ποδὸς αὐτῆς ὑπὸ τοῦ υπέρχεου πλοιοκτήτου ἡ πλοιάρχου ἀντιστοίχου ποσοῦ συναλλάγματος, εἰς σταγομένου ὑπὸ αὐτοῦ ἐκ τῆς ἀλλαζόπτης, καθ' ὃν τρόπον ὀπτόφαστος τοῦ ὑψηπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μετὰ γνώμην τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος θέλει εἰδικῶτερον καθορίζει. Διὰ τοῦ ἄρθρου δόμου μόνον τοῦ Νομοθετικοῦ Διαιτάγματος 2914)17.7.1954, εἰς τὸ ὡς ἀνά ἀρθροῦ τοῦ Ἀναγκαστικοῦ Νόμου 2064 προσετέθησαν τριάντα δέκατοι καὶ διάταξεις τοῦ ἔδαφου 4, καθ' ὃ «ἡ Τραπέζη τῆς Ἑλλάδος εύθυνς ὡς μεταβιδοσθήτη αὐτὴ ὑπὸ τοῦ ὑποχρέου πλοιοκτήτου ἡ πλοιάρχου τοῦ ἀντιστοίχου ποσοῦ συναλλάγματος, δραχμαῖσι τούτῳ καὶ πιστώνει τὸν δικαιούχον μὲ τοῦ εἰς δραχμαῖς ἀντίτιμον ἐπὶ τὴν κατά τὴν ἡμέραν τῆς μεταβίσσεως τιμῆν τοῦ συναλλάγματος», τὸ ἔδαφον 5, καθ' ὃ «ἡ διάταξις τοῦ προηγουμένου ἔδαφου εἶναι ἐφαρμοστέα ἀνάδρομικῶς, ὡς πρὸς πάσας τὰς πρότι τραπέζαν τῆς Ἑλλάδος μεταβιδάσεις συναλλάγματος ὁποτεδήποτε καὶ ἀν ἔγενοντο αὐταῖς, πᾶσα δὲ μετατροπή τοιούτου συναλλάγματος εἰς δραχμάς ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, ὁποτεδήποτε γενομένη πρὸ τῆς ἵσχους τοῦ παρόντος, θεωρεῖται ὡς νομίμης γενομένη» καὶ τὸ ἔδαφον 6, καθ' ὃ «εἰς ἀνωτέρω διατάξεις τῶν ἔδαφων 4 καὶ 5 ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ τῶν περιπτώσεων ἕκεινων, δι' ἃς ἔξεδθοσθαν ἦδη τελεσθήσει σίδικοι δικαστικοὶ ἀπόφασίεις, αἵτινες καὶ καταργοῦνται δυνάμει τοῦ παρόντος». Έκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τοῦ Νομοθετικοῦ τούτου Διαιτάγματος σαφῶς συνάγεται καὶ διτὶ ἡ Τραπέζη τῆς Ἑλλάδος ὑπό τοῦ χρεούτων νάρ μετατρέψῃ εἰς δραχμάς καὶ πάν τοποῖ συναλλάγματος, διπέρ πρὸ τῆς ἵσχους τοῦ διαιτάγματος τούτου μετεβιδοσθήτη αὐτὴ ὑπὸ τοῦ πρὸς τούτο ὑποχρέου πλοιοκτήτου ἡ πλοιάρχου, ἐπὶ τῇ εἰς δραχμάς την τοῦ συναλλάγματος κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς πρὸς τὴν Τραπέζαν τῆς Ἑλλάδος μεταβιδάσεων τοῦ καὶ νάρ μετατρέψῃ τὸν δικαιούχον μὲ τοῦ εἰς δραχμάς ἀντίτιμον αὐτοῦ.

Ἐπειδὴ ἐν ἡ ἐν τοῖς ἄρθροις 21, 22, 27 καὶ 28 τοῦ ισχύοντος Συντάκης γματος διατυπωμένη ἀρχή τῆς διακριτικῶν τῶν λειτουργιῶν τῆς πολιτείας εἰς Νομοθετικήν, Ἐκτελεστικήν καὶ Δικαστικήν καὶ ὁ ἅπτο τῶν αὐτῶν διατάξεων καθορισμός ίδιων ὄργάνων πρὸς οἱστησιν ἑκάστης τούτων των καθιερώσι τὸν κανόνα, διτὶ ἡ νομοθετική ἔξουσία δὲν δύναται ἐγκύρως νὰ ἀντιτοποιῇ τὴν κατὰ τὰ ἄρθρα 82, 86, 87 καὶ 93 τοῦ Συντάγματος, ἀρμοδιότητα τῆς Δικαστικῆς, οὐτε ὑπὸ παρενέργη ἑστητὸν εἰς τὰ ἔργα ταύτης ἐπιλαμβανομένη τῆς λύσεως τῶν διαφορῶν, ἐφ' ὧν μόδη ἡ δικαστική δικαιούται ν' ἀπορρίψῃ, οὐδὲ νὰ κηρύσσῃ ἀκύρους καὶ μηδέποτε λαθούσας ὑπάρχειν τὰ τετελεσμένας πράξεις τῆς δικαστικῆς ἀρχῆς, οὐδὲποτε ὅμως ἐκ τῶν ἀντέρω διατάξεων καὶ τῆς τοιαύτης τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος περὶ μὴ ἀναδρομικῆς δυνάμεως τῶν νόμων, ἡ νομοθετική ἔξουσια δεσμεύεται, ὅπως διὰ νέων κανονών δικαιούσι ρυθμίζει, διὰ τὸ ἐφεξῆς, δικαιώματα κτηθέντα βάσει προϊσχύοντων νόμων καὶ ἀναγνωρισθέντα διὰ δικαστικῶν ἀποφάσεων, ἔστο καὶ τελεσδικῶν, ἀλλως ἡ ὡς αὕτη καθώρισται αὐτά καὶ διατάσση καὶ αὐτῆς την ἀπόσβεσην των, ὥν μὲν περιορίζεται ὑπὸ συνταγματικῆς τινος διατάξεως καὶ δὴ τῆς τοῦ ἄρθρου 17 τοῦ Συντάγματος, ἐν ἡ δὲν περιλαμβανονται καὶ τὰ ἐνοχικά δικαιώματα, διότι, τούτῳ πράττουσα, δὲν ἐπευδινεί εἰς τὰ ἔργα τῆς δικαστικῆς ἀρχῆς, ἀλλ' ἀσκεῖ ίδιον κυριαρχικὸν ἐκ τοῦ Συντάγματος δικαιώματα. Ἐπομένως αἱ ἐν τῇ πρώτῃ αἵτιογοις τῆς παρούσης ἀποφάσεως διατάσσεις τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 2914)1954, ἐφ' ὃσον μὲν ρυθμίζουσι καὶ δικαιώματα ἐκ τοῦ Ἀναγκαστικοῦ Νόμου (2064)39 ἀναγνωρισθέντα διὰ τελεοδίκων δικαστηκῶν ἀποφάσεων κατὰ τρόπον τοῦ παρ' αὐτῶν καθορισθέντος οὕτως ὥστε ἔτιν τὸ ἔξωτερον συνάλλαγμα μετεβιβάσθη εἰς την Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος πρὸ τῆς ισχύος τοῦ Νόμου 18)1944, ἡ πρὸς τὸν δικαιούχον εἰς δραχμᾶς ὀφειλὴ ἐκείνης νὰ λογίζεται, κατὰ τὸ ἄρθρον 1 παραγράφος 2 τοῦ Ἀναγκαστικοῦ Νόμου 1073)1946, ἔξοφληθείσα δὲν ἀντίκειται εἰς τὴν ὡς ἄνω συνταγματική ἀρχὴν τῆς διακριτικῶν τῶν ἔξουσιών καὶ συνεπῶν εἰναι ἔγκυροι, ἐφ' ὃσον ὅμως καταργοῦσι καὶ τὰς ἀντίθετους ἀποφναμένας τελεσδικῶν δικαστικὰς ἀποφάσεις εἰναι ἀνίσχουρι, ὡς ἀντικείμενα εἰς τὴν ἀσχήν ταύτην.

Επειδή, ώς δείκνυται έπει της αναφερειθαλούμένης απόφάσεως, τὸ ὡραῖον
Ἐφετείον δικάσαντα Πρωτοδικείον δι' ἀναφοράς καὶ εἰς τὰς σκέψεις τῆς πρωτοδικούς απόφασεως, εδέξατο κατ' ἀνέλεγκτον ὑπὸ τοῦ Ἀρείου πολιού τούς
καὶ ιδία τοῦ ὑπὸ ἀριθμού 21642 ἐγγράφου τῆς ἐκ τῶν αναφεριθέλητων Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος,
ὅτι αὕτη ὥντε τὴν 25ην Ιανουαρίου 1941 ἐντολὴν εἰς τὴν Ἐθνικὴν
Τραπέζαν τῆς Ἐλλάδος, εἰς ἃ τὸ δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις ὑποκατεστάθη διὰ τοῦ ἀπὸ 26.2.1953 Βασιλικού Διατάγματος, ἡ ανα-
φεσίουσα Ἐθνικὴ Τραπέζα Ἐλλάδος καὶ Ἀθηνῶν, ὅπως πιστώσῃ τὸν
πρῶτον τῶν αναφεριθέλητων ἐνάγοντα διὰ τῆς τότε εἰς δραχμάς ἀξίας τούτου
τοῦ ἐπιβίκου συναλλάγματος, ως καὶ ὅτι ἡ ἐντολοδότης Ἐθνικὴ Τραπέ-

ζα «έπωλησε» συνάλλαγμα, έξι ου κατ' ανάγκη συνάγεται καὶ ὅτι μετείδιαστο τούτο, εἰς τὴν ἀναιρεσίθλητον Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος, τούτεστιν, εἰς τὴν Τράπεζαν εἰς ἥν, ὡς προκύπτει ἐκ τῶν ὀρθρῶν 2 παρ. 2 καὶ 9 παρ. 2 καὶ 3 τοῦ ν. 5422) 1932, ἔχῃ παρὰ τοῦ κράτους, ἀνατέθη ἡ διαχειρίσις τοῦ ἔξωτερικοῦ συναλλάγματος, μετὰ ταῦτα δὲ τοῦτο ἐπεκύρωσε τὴν ἐνώπιον του ἐφεσιβληθεῖσαν πρωτοδικὸν ἀπόφασιν, δι' ἣς δεκτῆς γενομένης τῆς ἀγωγῆς τοῦ πρώτου τῶν ἀναιρεσίθλητων, ὑπερχρέωθη ἡ ἀναιρεσίουσα, ὅπως καταβάλῃ εἰς τούτον τὴν εἰς δραμάσις κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ἐν τῷ μέλλοντι ἔξοφλησεως ἀξίαν 47 λιρῶν Ἀγγλίας καὶ 12 σελ. ἀποσταλεισῶν εἰς τὴν Ἐθνικὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος πρὸ τοῦ νόμου 18(1)1944 ἐπ' ὄντα μέρη ἐκείνου, ὑπηρετήσαντος, ὡς νικυλήδου ἐπὶ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ ἀτμοπλοίου, λόγῳ πολεμικοῦ ἐπιδόματος του. Οὕτω δημιούργησε τοῦ ὡς Ἐφετείου δικάσαντος Πρωτοδικείου ἀποφασιμένου, ἀναιρετές είναι ἡ προσβαλλομένη ἀπόφασις, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν μεταγενεστέρων αὐτῆς διατάξεων τοῦ ὡς ἀνω Νομοθετικοῦ Διατάγματος 2904) 17.7.1954, συμφώνως πρὸς τὸ ὄρθρον 807 παρ. 17 τῆς Πολιτικῆς Δικονομίας καὶ τὸν περὶ ψευδοῦς ἐρμηνείας τοῦ ὡς ἀνω νόμου 2064) 1939 δευτέρου λόγου ἀναιρέσεων, παραπεμπέα δὲ ἡ ὑπόθεση πρὸς νέαν συζητήσαντις ἐνώπιον τοῦ Β'. Τμῆματος τοῦ Ἀρείου Πάγου διὰ τὴν κατάλληλον τοῦ νόμου ἐφαρμογὴν κατὰ τὰ ὄρθρα 836 τῆς Πολιτικῆς Δικονομίας καὶ 3 ἑδάφ. β' τοῦ Νόμου ΧΜΖ') 1877.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: Ή ανωτέρω άποφάσις, άσχολείται καὶ ἐπίλυει ἐν ἄποτα τὰ πολλὰ ζητήματα τὸ ὅποια ἐδόμινούργησεν ὁ Ἀναγκαστικὸς ν. 2064)1939 περὶ τῶν πολεμικῶν ἐπιδόματῶν τῶν πληρωμάτων τῶν Ἑλληνικῶν ἑμιτορικῶν ἀπομολούσιον, καὶ τῆς ἐν γενεῖ ἀποζημιώσεως αὐτῶν. Διὰ τὰς ἀποζημιώσεις τῶν ναυτικῶν ἐπιτάξεων βλ. τὰς ὑπ' ἀριθ. 381, 382, 383, 384, 385)1945 ἀπόφασεις του Διοικητικοῦ Δικαστηρίου Ναυτικῶν ἐπιτάξεων, διὰ τῶν ποιῶν ἐνομολογηθῆ, ὅτι αἱ ἀποζημιώσεις αὐτῆς πληρώνονται εἰς ὑγίειν νόμισμα, εἴτε εἰς λίρας Ἀγγλίας, εἴτε εἰς δολλάρια, δι' ἀναγωγῆς τοῦ ὑγιούς νομίσματος εἰς τὴν εἰς δραχμᾶς ἀξίαν τούτου («Ναυτικά Χρονικά» Τ. 22, σελ. 7), ἐπίστης δὲ διὰ τὸ ίδιον ζήτημα καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 67)1948 ἀπόφασιν Ἐφετείου Ἀθηνῶν («Ναυτικά Χρονικά» Τ. 71, σελ. 7). Σχετικὴ μὲ τὸ ἀνωτέρῳ θέμα εἶναι καὶ ἡ ὑπ' ἀριθ. 243)49 ἀπόφασις Ἀρείου Πάγου, δι' ἡς ἐκριθῆ, ὅτι αἱ διατάξεις περὶ τοῦ Α.Ο.Κ.Π. δὲν ἔχουσι ἐφαρμογήν διὰ τὰ πρότι τῆς Ιανουαρίου 1940 ἀτυχήματα καὶ ὅτι αἱ ἀποζημιώσεις αἱ βαρύνουσαι τοὺς πλοιοκτήτας μετατρέπονται εἰς χαρτίνας λίρας ἐπὶ τιμῇ 530 δραχμῶν («Ναυτικά Χρονικά» Τ. 103, σελ. 12). Διὰ τὰ ζητήματα τὰ δημοιμοργούμενα ἐποιὸν τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 475)47 καὶ διὰ ποιον χρόνον διαβαθμέλεται τὸ πολεμικὸν ἐπίδομα βλ. τὴν ὑπ' ἀριθ. 608)49 ἀπόφασιν τοῦ Ἀρείου Πάγου («Ναυτικά Χρονικά» Τ. 118, σελ. 16), ὡς ἐπίσης καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 6827)50 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν ρυθμίζουσαν τὴν ὑποχρεωτικήν μέσων Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος ἐξόφλησιν τῶν ὄφειλομένων ἀποζημιώσεων («Ναυτικά Χρονικά» Τ. 132, σελ. 16). «Υπ'» φημεὶ ἐπίσης καὶ ἡ ὑπ' ἀριθ. 601)52 ἀπόφασις τοῦ Ἀρείου Πάγου πραγματευούμενη περὶ τῶν ὄφειλῶν τοῦ Δημαρχίου πρὸς πλοιοκτήτας δι' ἐπιταχθέντα πλοῖα μὴ ἡσφαλισμένα εἰς Α.Ο.Κ.Π. καὶ τὴν διαγραφὴν τῶν ἀπατήσεων τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος 470)47 («Ναυτικά Χρονικά» Τ. 182, σελ. 16). «Ἐπίσης δὲ καὶ τὴν 679)54 ἀπόφασιν τοῦ Ἀρείου Πάγου διὰ τὴν ἀποζημιώσιν τῶν ἐργάτων θαλάσσης παθόντων ἐπολεμικῶν ἀτυχήματων κατά Ἀναγκαστικὸν Νόμον 2116)39 («Ναυτικά Χρονικά» Τ. 237, σελ. 24).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

Αμερικανική Νομολογία

—Ό Παναμάς και τα ένυπόθηκα εις το άμερικανικὸν Δημόσιον σκάψη.

Τόποι της Μπαλμπάδας (ζώνων διώρυγος του Παναμᾶ) έκπρεψαν έξαυτό άρμοδιον διά την έκδικασιν άγωναν έγειρομενών κατό πλοίουν, άμερικανικών ή ξένων, στίνα διαπλέουν τήν διώρυγα. Ή απόφασις ουτῆ — κατά τούς νομικούς κύκλων — θά έχη ώς αποτέλεσμα τήν καθιέρωσιν τῆς δικαιοδοσίας τοῦ έν λόγῳ δικαστηρίου, διπώς επιλαμβάνεται υπόθεσέων ἀφορωσάν τήν έξδόφησιν οιασδήποτε ύποθήκης τοῦ άμερικανικού Δημοσίου, έξ δων τούτο έχει έγγραψει και ἐπὶ ξένων σκαφών. Αἱ ύποθήκαις αὗται καλύπτουν μίαν συνολικήν αξίαν 125 έκατομμυρίων δολλαρίων.

Διὰ τῆς ἀποκτήσεως ἀπὸ τὰ δικαστήρια τῆς ζώνης τῆς διώρυγος τοῦ Αμάραντα τῆς αὐτῆς δικαιοδοσίας, τὴν ὅποιαν ἔχουν τὰ διμοσποδίδιακά Αμερικανικά δικαστήρια — τούνζουν οἱ νομικοὶ κύκλοι — διανοίγεται ἡ ὁδὸς τῆς ἐκεί διεξαγωγῆς τῆς διαδικασίας ἐπὶ ἄγωνές εἰς τὰς ὅποιας ἐνθιάσερεται καὶ ἡ διενήσις χρηματαγορά διὰ τὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα. Τὰ τοπικά δικαστήρια οδηγοῦτε μέχρι τούνδε εἴχον ἀναλάβει τόσον εύρυτέρων δικαιοδοσίαν. Είναι Βέδιον, ὅτι ἡ ληφθεῖσα ἀπόφασις θά εφεσιβληθῇ εἰς τὸ περιφερειακὸν Ἐφετεῖον τῆς Νέας Ὀρλέανης, ἐνδεχομένως δὲ νὰ ἀχθῇ καὶ μέχρι του 'Ανωτάτου Δικαστηρίου.

Τὸ ιστορικὸν τῆς ἐν λόγῳ ἀποφάσεως προήθεν ἀπὸ διένεξιν ἀναφεύσεως ἐν τῇ διὰ πλειστηρίασμοῦ πωλήσει ἔνδον ὑπὸ παναμακτίκην σημαῖαν δεξαμενοπλοίου. Η εἰς Μαλπαμπάν διεξαγωγὴ τοῦ πλειστηρίασμοῦ ἔβασιτο εἰς δικαστικὴν ἀπόφασιν ἐκδόθεσσαν τὸ παρελθόν.

**ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ
ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΑΤΜΟΜΧΑΝΙΚΟΥΣ
ΚΑΙ Μ.Ε.Κ. ΤΟΥ Ε.Ν.**

‘Η διεύθυνσις τοῦ Φροντιστηρίου ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΛΑΜΠΡΟΥ καθιστά γνωστὸν εἰς τοὺς ὑποψήφιους πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος Μηχανικοῦ Α, Β, καὶ Γ τάξεως, διτὸύ οὐδὲν διελθόν, ὡς διεδόθη κακοήθως, ἀλλ’ ἔξακολουθεῖ κανονικῶς καὶ αὐτοτελῶς λειτουργοῦν, οὐδεμίαν σχέσιν ἔχον μὲν ἄλλα φροντιστήρια.

Καθηγηταί μὲ πολυετή πείρων καὶ δοκιμασθείσας μεθόδους ἔχουν ἀνάλαβό την διδασκαλίαν τῶν σχετικῶν μαθημάτων, ὡστε ἡ ἐπιτυχία τῶν ὑποψηφίων νὰ είναι έξαιρουσα.

Δίδακτρα λογικά, ο δέ απόροι φοιτούν δωρεάν.
Πληροφορίαι: 'Αλκιβιάδου 104B και είς τὰς σχολὰς Μηχανικών όπων 'Πυθαγόρας' Ίασονος καὶ Θεοτόκη — στάσις Πηγάδα, Πειραιεύς — καθ' ἑκάστην 9—11 π.μ. και 4—6 μ.μ.

('Εκ τῆς Διευθύνσεως)

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ΠΑΡ' ΑΠΑΣΙ ΤΟΙΣ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΙΣ

ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 4 (Στοά Ραζή)
ΤΗΑΕΦ 27-433

ΑΘΗΝΑΙ

τα Σεπτέμβριον. 'Η έλλειτική Τράπεζα Ναυτικών 'Υποθηκών και μία φιλανδική ναυτική έταιρια πήγειραν δι' αγωγών των αξιώσεων έπι τού δέδαμενοπλοίου. 'Ο έκδοσας την άπόφασιν δικαστής Κύρου, βασισθείς εἰς διάσταξιν τού νόμου τού 1954, δι' ήτης έτροποποιείτο ότι επειρί ύποθεκεύεσσες νόμος των 'Ηνωμένων Πολιτειών, έκηρυξε δάσιμον τήν έλλειτικήν αξιώσιν, ήτις έστηριζετο έπι υποθηκής εγγεγραμμένης εἰς τὸν Παναμάν. Εἰς τήν άπόφασιν του δικαστής, Κύρου όνειροθη εἰς επισήμους άνακοινώσεις, καθ' ἄς ή «Κρατική Διοικησίς» τῆς άμερικανικής ναυτιλίας είχε πωλήσει εἰς άλλοδαπούς πολλά σκάφη έπι υποθηκή, οι δὲ άγορασταὶ είχον θέσει τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα ύπὸ διαφόρους ξένας σημασίας.

Τὸ άμερικανικὸν κράτος — εἶπεν ὁ δικαστής — διατηρεῖ ἀκόμη ἐπὶ ἀριθμοῦ τίνος ἔκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν υποθηκας, μοδονότι πολλαὶ ἔν τῶν ὀφειλετριῶν έταιριῶν δέν διατηροῦν γραφεῖα εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Δεδομένου διὰ ἄρκετὰ ἔκ τῶν ἐνυποθήκων τουτων πλοίων διαπλέουν τὴν διάρυγα τοῦ Παναμᾶ, ή δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ θὰ πρέπει νὰ είναι ὁ τόπος, ἔνθα τὸ ρηθέντα σκάφη θὰ ἔξαναγκάζωνται νὰ υπαχθοῦν εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν άμερικανικῶν δικαστηρίων.

Τὸ πλήρωμα καὶ τὸ ναυσίπλουν ἐνὸς σκάφους

Μία πρόσφατος ἑκδοθεῖσα ἀπόφασις τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν προεκάλεσε ζωράν ἀνησυχίαν μεταξὺ τῶν Άμερικανῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἐπέσυρε τὴν ἐντονον διαμαρτυρίαν των. Κατὰ τὴν ἐν λόγῳ ἀπόφασιν, ὁ πλοιοκτήτης εἶναι ὑπεύθυνος διὰ ζημιὰς προκληθεῖσας ἐξ ἐπιθέσεως ἐνὸς μέλους τοῦ πληρώματος του κατ' ἄλλον. Εἰς τὸ δημοσιογραφικόν των ὄργανον οἱ 'Άμερικανοι ἐφοπλισταὶ τονίζουν, διὰ ἐλάχιστα μετέχουν εἰς τὴν ἐκδογὴν τῶν πληρωμάτων τῶν σκαφῶν των, καθόσον τούτα καταρτίζονται ὑπὸ τῶν οἰκείων ναυτεργατῶν ἐνώσεων. 'Εφ' ὅσον δθεὶν αἱ ἀλογαὶ 'Ἐνώσεις ἐμμένουν εἰς τὸ ούστημα τῆς προμηθείας τῶν πληρωμάτων, δίκαιον είναι νὰ εὐθύνωνται αὐταὶ καὶ οὐχὶ οἱ πλοιοκτήται, διὰ τὰ μειονεκτήματα τῶν ἀν-

δρῶν τοῦ πληρώματος. Θὰ ἥτο ὄρθοτερον, ἐν προκειμένῳ, νὰ θεωρῆται ὑπόλογος η «Ἐνώσεις τῶν Ναυτικῶν καὶ αὐτὴ νὰ είναι ἡ ὑπεύθυνος, δι' οὓςας ζημιὰς προέρχονται ἐξ ἀφορμῆς τῆς ίδιοσυγκρασίας τῶν μελῶν της καὶ τῆς ἐριστικῆς λ.χ. διαθέσεως αὐτῶν. 'Η ἀπόφασις τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου ἐστηρίχθη εἰς τὴν ἀρχήν, καθ' ἣν ὁ πλοιοκτήτης είναι ὑπεύθυνος διὰ τὸ ναυσίπλουν τοῦ σκαφοῦ του καὶ διὰ ὅτι ἡ παρουσία ἐν τῷ πλοιῷ μελῶν τοῦ πληρώματος, διναμένων νὰ θέσουν ἐν κινδύνῳ τὴν κίνησιν τοῦ σκαφοῦ, ἀποτελεῖ μειονέκτημα διὰ τὸ πλοίον, διότι περιορίζεται τὸ ναυσίπλουν αὐτοῦ καὶ συνεπώς δημιουργεῖ διὰ τὸν πλοιοκτήτην εὐθύνην ἀπόζημωσεως.

Καναδικὴ Νομολογία

— Εὐθύναι τοῦ πλοιοκτήτου κατὰ τὴν μεταφορὰν ἐπικινδύνου φορτίου.

'Υπὸ τοῦ ἀνωτάτου δικαστηρίου τοῦ Μόντρεαλ ἔξεδικάσθη τελευταῖος ἄγωγὴ τῆς ἀγγλικῆς ναυτικῆς ἐταιρίας «Σ.Ω. Σάρδιλλ ἐντ 'Αλμπιόν» κατὰ τῆς ἐταιρίας «Ἐλέκτρικον Ρηντέπτσιον», ἀφορῶσα ἀποζημίωσιν δι' ἔκρειν προελθούσαν κατὰ τὴν ἐκφότωσιν χλωριούχου νατρίου. Τὸ ἀτύχημα, σπερ προεκάλεσεν ἀνθρώπινα θύματα καὶ ζημιὰς εἰς τὸ σκάφος, ἐλαῦθε χώρων εἰς τὸν λιμένα τῆς Μελβούρνης. Τὸ φορτίον τοῦ χλωριούχου νατρίου εύρισκετο ἐντὸς σιδηρῶν βαρελίων, τὰ ὅποια οἱ λιμενεργάται ἐκύλιον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ πλοίου, προκειμένου νὰ τὰ φέρουν ἐγγύς τῆς ἀράγης τῶν βαρούλων διὰ τὴν ἐκφότωσιν των. Καθ' ἣν στιγμὴν εἰς λιμενεργάτης ἔκπυτεν ἄνωθεν ἐνὸς βαρελίου, διὰ νὰ τὸ προσδέσῃ εἰς τὴν ἀράγην, προσέκρουσε τούτο μὲν ἔτερον βαρέλιον. 'Εκ τοῦ προσρύσεων ἀνέβλεψαν τὰ δύο βαρελία, ἀπεκλούθησε δὲ σειρὰ μικρῶν ἐκρήκεων καὶ ἐν συνεχείᾳ μία μεγάλη τοισύτη, ὀφειλομένη εἰς ἀνάφλεξιν ποσότητος δίκιοκου ἀσθεστίου, ἐστοιχαγμένης ὑπὸ τὸ κατάστρωμα. Τὸ ἐν λόγῳ ασθεστίον είχε θερμανθῇ καὶ ἀνέπειπεν ἀρέσι λίγελετα.

Οἱ πλοιοκτήται ἐζήτησαν νὰ ἀπόζημιωθοῦν ἀπὸ τοὺς φορτωτὰς διὰ τὰς ζημιὰς τοῦ σκαφοῦ των καὶ διὰ τὴν καθυστέρησιν αὐτοῦ, τὸ δικαστηρίου δῶμας ἐκρινεῖ, ὅτι πάντες οἱ εἰς τὴν ὑπόθεσιν ταύτην ἐνδιαφερόμενοι οὖνται, διὰ τὸ χλωριούχον νάτριον κατατάσσεται εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων. Αὐτὸς καθ' ἑαυτὸν δὲν ἀποτελεῖ ἐκρηκτικὴν ὑλὴν, βοηθεῖ δῆμος μεγάλως τὴν καυστινὴν καὶ εἴναι εὐπάθειας εἰς τὴν κρούσιν, δι' ὃ καὶ ἀπαιτεῖται, κατὰ τὴν μεταχειρίσιον του, ιδιαιτέρα προσοχὴ καὶ ἐπιμέλεια.

Διεπιστώθη ἐκ τῆς ἀποδεικτικῆς διαίσθισίας, διὰ τὰς περιεχόντα τὸ χλωριούχον νάτριον σιδηρὰ βαρελία είχον ὑποστῆ κοιλώματα ἀπὸ κτυπήματα, ὅτι ἐφέρον σκωριαὶ καὶ διὰ μερικὰ ἐξ αὐτῶν ἡσάν βεδλαμμένα περὶ τὰ χεῖλα ἢ καὶ τρυπήματα ἐκ σκωριάς. Κατὰ τὸν δικαστήν, δῆσον χειρότερα ἦτο ἡ καταστασίς των σιδηρῶν βαρελίων, τοσούς μεγαλύτερα ἦτο ἡ ὑποχρέωσις, ὅπως ἡ ἐκφότωσί των γίνεται μετ' ιδιαιτέρας δῆλως ἐπιμελείας. 'Ενηκριθώμενος σχετικῶς, διὰ τούς οὐδεμίας ἐδόθη ιδιαιτέρα δῆληγία παρὰ τὸ πλοιόρχου ἢ τοῦ ὑποπλοιάρχου διὰ τὴν προσοχήν, ποὺ ἐπερπετεῖ νὰ καταβληθῇ κατὰ τὴν ἐκφότωσιν, διὰ νὰ προβλεφθοῦν τὰ τόσον — ἀλλως — πιθανὰ ἀτυχήματα. 'Εδεχθή τὸ δικαστήριον, διὰ τὸ πληρωμα ὅδηγία, τί ἐπερπετεῖ νὰ πράξῃ, ἐν περιπτώσει πυρκαϊάς, ἐξ ἀναφλέξεως τοῦ ἐπικινδύνου φορτίου.

Ἡ πραγματικὴ αἵτια τοῦ ἀτυχήματος — κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου — ἦτο ἡ παντελής ἀμέλεια τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ἐκείνων τῶν προσώπων ἐκ τοῦ πληρώματος, διὰ τὰς πράξεις τῶν ὅποιων είναι ὑπεύθυνοι οἱ πλοιοκτήται. Κατ' αὐτούς θεωροῦθεν, οἱ ἐναγοντες τὴν ὑπόθεσιν ταύτην, διὰ τὸν πλοιοκτήτην δὲν ἔξεπιλήρωσαν τὰς ὑποχρέωσεις τῶν, τὰς ἀπόπρεοντας ἀπὸ τὸν διέποντα τὰς θαλασσίας μεταφορὰς καναδικὸν νόμον τοῦ 1936, δοτὶς ἀπήτειος «ὅπα φορτῶν ἐπιμελῶς, χειρίζων, στοιβάζουν, φυλάττουν καὶ ἐπιμελῶνται τὴν φότωσιν καὶ τὴν ἐκφότωσιν τῶν μεταφερούμενων ἐμπορευμάτων». Προκύπτει καὶ ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως ταύτης, διὰ τούς τοισύτην φορτίου καθιστανται ὑπεράγαν ἐπικινδύνα, διὰν δὲν γίνη ἐπιμελής μεταχειρίσιος αὐτῶν κατὰ τὴν φορτοφόρτωσιν, διὰ νὰ προβλεφθοῦν τὰ τόσον — ἀλλως — πιθανὰ ἀτυχήματα. 'Εδεχθή τὸ δικαστήριον, διὰ τὸ πληρωμα ὅδηγία, τί ἐπερπετεῖ νὰ πράξῃ, ἐν περιπτώσει πυρκαϊάς.

Προφανές καθισταται διὰ, λόγῳ τῶν προφυλάξεων, τὰς ὅποιας ἐν προκειμένῳ ἀπαιτοῦν αἱ διάλογοι κατὰ χώρας νομοθεσίαι, είναι ἐπάναγκες νὰ ἐφιστᾶται συνεχῶς εἰς ἑκάστην περίπτωσιν ἡ προσοχὴ τῶν ἐντεταλμένων μὲ τὸν χειρισμὸν τῶν ἐν λόγῳ φορτίων προσώπων. 'Αγνοιαν εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτης δὲν δύναται καὶ ἐπικαλεσθῆ ὁ πλοιοκτήτης, οὐαὶ ἀπαλλαγῆ τῆς εὐθύνης του δι' ἀπώλειαν εἰς ἀδαρίαν τοῦ φορτίου, προελθούσαν ἐκ κακοῦ χειρισμοῦ ἀπὸ μέρους τῶν ὑπὸ τὰς διαταγάς του τελούντων ἀτόμων ἢ τῶν ἐπιπρωτωπούντων αὐτῶν. Οὔτε δύναται — κατὰ τὴν δικαστικὴν ἀπόφασιν — νὰ ἀξιώσῃ ὁ πλοιοκτήτης ἀποζημίωσιν ἀπὸ τοὺς φορτωτὰς δι' ἀπώλειαν ἢ βλάβην τοῦ σκαφοῦ η ἀλλην τινὰς σχετικὰς ζημιαν, αν δὲν δυνήται νὰ ἀποδείξῃ, διὰ δεχιρίσματος τῶν ἐπιπρωτωπούντων ἐγένετο μετὰ τῆς δεούσης καὶ λελογισμένης ἐπιμελείας, οὐχ μόνον παρὰ τοῦ μεταφορέως, ἀλλὰ καὶ παρὰ τῶν ἐντεταλμένων του ἐν τῷ πλοίῳ ἢ τῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν του, διπωσδήποτε, τελούντων προσώπων.

DINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

Telegrams: MITHA SHIPBROKERS AND AGENTS
PIRAEUS PIRAEUS - GREECE

Teleph. { 40562
40851
40798

NTINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS XATZIGEORGIOU

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

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





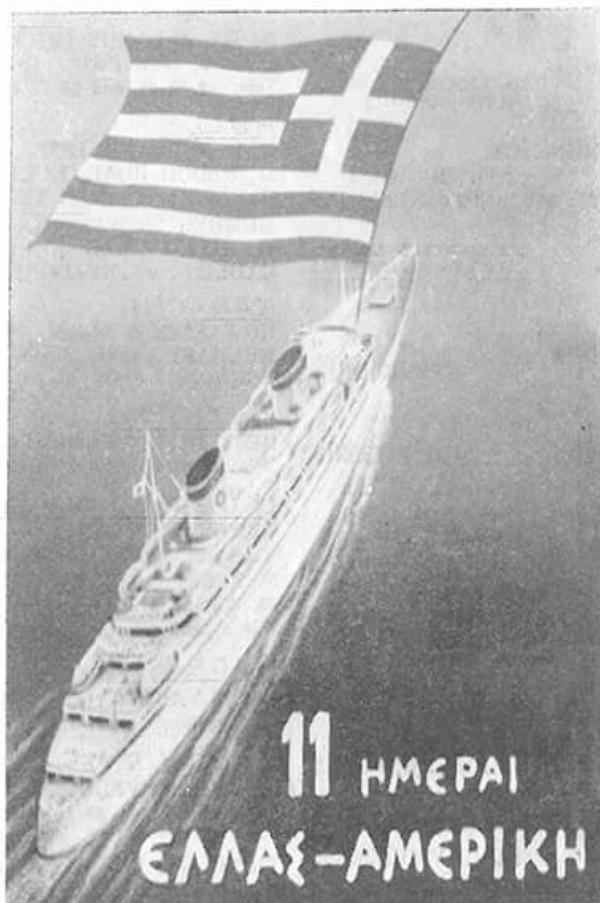
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

T.S.S.

"ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ,"

ΠΡΩΗΝ. ΑΤΛΑΝΤΙΚ

(22.000 τον.)



Αναχωρεί έκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διά ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ
τήν 2^{αν} ΙΟΥΝΙΟΥ
μὲ ένδιαιμέσους προσεγγίσεις εἰς
ΝΕΑΠΟΛΙΝ, ΠΑΛΕΡΜΟΝ, ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ:

29 ΙΟΥΝΙΟΥ - 28 ΙΟΥΛΙΟΥ

25 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ - 22 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ - 20 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ - 28 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

Δι' εισιτήρια και έξασφάλισιν θέσεων, αποταθῆτε εἰς όλα τὰ
Ανεγνωρισμένα Γραφεῖα Ταξειδίων και Μεταναστεύσεως

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

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

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER 13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	FREMANTLE	NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables : «Stevinichol»	STEVEDORES
PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.	Tolley's Buildings Lipson Street. Tele. J. 1582/1 1713 After Hours J. 6869 Cables «PORTADPROV»	WHOLESALE SHIPPING SUPPLIERS. Fresh, Dry, Bonded Stores, Dunnage etc., available at shortest notice	FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD.	Leake Street, FREMANTLE. Telephone : L-1036-7-8. Cables : «Providore» SHIPCHANDLERS	
ALGIERS	S. A. SENIA Cables: Senia—Algiers	SHIPCHANDLER American Cigarettes Export	GEORGETOWN (DEM.)	S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables : «Wilbut»	SHIPCHANDLERS
AMSTERDAM			GIBRALTAR	JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40. Tele: A. 368 Cables «James»	SHIPCHANDLERS
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES. Binnenkant 47 Tele: 41860 Cables: «Fransswart»	STEVEDORE	HAMBURG	THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables «Stevedoring Hamburg»	STEVEDORES
ANTWERP	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»	STEVEDORE	BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIU MELLIS)	3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions» Tele: 32 62 08 and 33 73 81	SHIPCHANDLERS
JOSEPH J. LEE & Co	17, Batavia Street, Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	HULL	P. E. HOLLAND, LTD. 11, REDON ROAD, HULL. CABLES : «DUCAL» TEL. 31370	STEVEDORES
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.	Avenue d' Italia 92, Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex. Au. 212 Cables: «Belbunker»	STEVEDORING SUPERINTENDING	HUMBER STEVEDORING CO LTD.	11, HEDON ROAD, HULL. CABLES : «STEVEDORE» TEL: 33371	STEVEDORES
STEVEDORING Co. GYLSEN	Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	KARACHI	COWASJEE & SONS KEAMARI, Cables: Jubilee Telephones : 33362, 33109, 32010, 5115	SHIP'S AGENTS, STEVEDORES, SHIP CHANDLERS COAL BUNKERERS, TUGS, BARGE OWNERS
BALTIMORE	TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»	STEVEDORES	LIVERPOOL	REA LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»	STEVEDORES
MARYLAND SHIP CEILING Co INC.	320 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»	SHIP FITTERS	LOURENCO MARQUES	VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables : «Cretikos»	SHIPCHANDLERS
CURTIS BAY TOWING Co.	Mercantile Trust Building. Tel. MULberry 5—8700 Cable & Radio «CURTISBACO»	TOWAGE also at NORFOLK & PHILADELPHIA	N. KASSIMATIS	63, Avenue Alvares Cabral Tele : 5254 Cables «Nikas»	SHIPCHANDLERS
CALCUTTA	ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele : Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	MADRAS & COAST PORTS	N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables : «Stevedore — Madras»	STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD	2 Selkirk St. Cables : «Hermes»	SHIPCHANDLERS	MELBOURNE	UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele : MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables : «Fleetways»	STEVEDORES
CASABLANCA	H. G. SMITH & Co Ltd. 119, Avenue du General Drude Telephone : 208—85 Cables : SMICO	SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES	THE FLEET FORGE PTY Ltd.	THE FLEET FORGE PTY Ltd. Tele : MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables : «Fleetways»	SHIP REPAIRERS
L. BARBER LIMITED	(also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTHEY, ALGIERS) 119, Avenue du General Drude Telephone : 607—21 Cables : BARIMER	STEVEDORES, CARGO SUPERINTENDENTS, SHIP'S AGENTS	UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.	UNITED SHIP SERVICES PTY LTD. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»	SHIP'S FITTINGS
COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS			MESSRS. E. P. & A. FRASER	Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele : MB 3155. Cables «STEVEDORE».	STEVEDORES & CONTRACTORS
PORTLAND STEVEDORING Co	1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables «Portsteve», Telephone Broadway 5497.	STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	JAMES PATRICK SHIPPING Co	JAMES PATRICK SHIPPING Co Melbourne, Sidney, Brisbane	SHIP AGENTS & STEVEDORES
DAKAR	«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	MORMUGAO	LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING Cable : LEMUIR	SHIPS AGENTS
DUNKIRK	SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele : 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	I. P. NORONHA Cable : IGNATIUSNORONHA	SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS	
JOEKELSON & HANDTSAEM	8 Place des Nations Tele: 782/5 Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	NAPLES	DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele : 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED Cables : «Pucci Bros»	WAREHOUSE OWNERS
DURBAN	J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD., 220/224 POINT ROAD, DURBAN Cables : «ROULETTE»	SHIP'S STORE MERCHANTS	NEW YORK	MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 8—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS	
FINLAND	ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES	MEMBERS AT ALL PORTS	PENANG	S. V. K. PATCHEE BROS (Manum) Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «Ismalia»	SHIPCHANDLERS & STEVEDORES



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Αίγυπτος

Ναυπήγησις δεξαμενοπλοίων

Κατά την έφορούδια «Ελ-Άχράμ» τού Καΐρου, ή Αίγυπτιακή Κυβέρνησης προβλέθη τελευταίως εἰς δύο σημαντικάς άποφασεις. Ή μία αναφέρεται εἰς την προσεχή ναυπήγησην τριών μετρίου μεγεθύνου δεξαμενοπλοίων, η οποία θα κορτίσουν γύρω των τεσσάρων έκατον μυρίων Αίγυπτιακών λιρών, και θα άποτελέσουν, ως άριστοις έτονισθη, τον πυρήνα διά την σύντομη χρόνια άποκτησαν ένος επαρκών διά τάς Αίγυπτιακάς άναγκας στόλου, ικανού να ξέπερνε τας έδνικάς μεταφοράς υγρών και σίμων.

Η έπερα άποφασις—κατ' αρχήν ληφθείσα—αναφέρεται εἰς την άναγνωστιν της άναγκης, όπως ή Αίγυπτος άποκτηση συγχρονισμένη ναυπηγία. Ανεφέρετο σχετικάς, διτά αι κρατούσαι εν προκειμένω σκέψεις άποβλέπουν εἰς την διετίωσην των υφισταμένων ναυπηγικών έγκαταστάσεων και την λειτουργίαν των, εν συνεργασίᾳ Ιαπωνικών ναυπηγικών έπιχειρήσεων, ίδρυμένην πρός τὸν σκοπὸν αὐτῶν μιας μικτῆς Ιαπωνο-αιγυπτιακῆς έταιριας.

Γαλλία

Η πώλησης τοῦ «Φελιξ Ρουσέλη»

Τὸ γνωστὸν γαλλικὸν υπερωκεάνιον «Φελιξ Ρουσέλη» 17.079 τόνων γκρός (τοῦ 1930), ὥπερ ξέπερνε τὴν τακτικὴν γραμμὴν τῆς έταιρίας «Μεσσαζέρι» ἐκ Μασσαλίας πρὸς τὴν Απω Ανατολήν, πολλάκις δὲ εἴχε καταπλεύει καὶ εἰς τὸν πειραϊκὸν λιμένα με περιηγήσας, ἐπωλήθη τελευταίως εἰς τὴν έταιρίαν «Αρόζα» (τῆς Γενεύης), η τις τὸ παρέλαβεν εἰς τὴν Μασσαλίαν, τὸ έθεσεν ύπό τὸ λιθεριανὴ σημαῖαν καὶ τὸ μετώνυμαν «Αρόζα Σάν». Τιμὴ πωλήσεως δὲ τῶν 3½ έκατον μυρίων δολαρίων. Η αυτὴ έταιρια κατέχει καὶ δύο ἄλλα ἔπιβατα γραφία, τὸ «Αρόζα Κούλη» 8.929 τόνων γκρός καὶ τὸ «Αρόζα Στάρ» 7.114 τόνων γκρός, ἀμφότερα ύπό τὴν παναματικὴν σημαῖαν, ἀτινα ξέπελουν κατὰ διαφορούς χρονικὰς περιόδους τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, ἔσχάτως δὲ ἀδρυμολογήθησαν τὰ κυριωτέρων λιμενῶν τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Αὔστραλίας, με προσέγγισιν καὶ εἰς τὸν Πειραιά.

Τὸ «Φελιξ Ρουσέλη» έναντι τῆς 1930 εἰς Σαίν Ναζάρη καὶ ήτο τὸ τρίτον κατὰ σειράν δηλεκούντοντος λάινερ τῶν «Μεσσαζέρι». Αξιοσημείωτων χαρακτηριστικῶν τῆς έξετερικῆς αὐτοῦ ἀμφίσεως ήσαν αἱ δύο ογκώδεις καὶ τετράγωνοι καπινοδόχοι του, τυπικαὶ ἐπὶ σειράν ἔτον διὰ τὰ δηλεκούντα σκάφη τῆς έταιριας. Ἐπὶ μιαν δεκαετίαν τὸ «Φελιξ

PHILADELPHIA

INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves
Tele Lombard 3-3916 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 : 3-5514, 3-5515 STEVEDORES

STEVEDORES

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

ROTTERDAM

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES
Tlee: 27190 Maaskade 113
Cables: «Fransswart»

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES
Tele : 72868 Bolnes Cables : «Boele» SHIP REPAIRERS & BUILDERS

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

SINGAPORE DAWOOD & Co 57 Raffles Quay
Tele: 4757 Cables: «Lathiphia» 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 8341/3 895 Railway Street
Cables : «Despatch» STEVEDORES

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

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

Ρουσέλη» ξέπερνε τὴν γραμμὴν Μασσαλίας—Γιοκοχάμας, μὲ προσεγγίσεις εἰς Σιγκαπούρον, Σαΐγκον καὶ Σαγκάν. Κατὰ τὸν πόλεμον μετέπειτα εἰς οπλιταγωγὸν τῆς «Ελευθέρας Γαλλίας», μετὰ δὲ τὸν τερματισμὸν τῶν έχθροπραξιῶν, ἐπανήλθεν ἀπὸ τοῦ 1950 εἰς τὴν γραμμὴν του, ἀφοῦ προηγουμένως ύπέστη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Δουγκέρκης ριζικάς διασκευάς, αἵτινες διήρκεσαν ἐπὶ δύο ἔτη. Αἱ τρεῖς θέσεις ἐπιβάτων κατηργήθησαν καὶ ἀντ' αὐτῶν καθιερώθησαν δύο μόνον, ἡ πρώτη καὶ ἡ τουριστική, διὰ 316 ἐπιβάτας, ἐνώ καὶ αἱ δύο τετράγωνοι καπνοδόχοι του άφηρεθησαν, ἀντικατασταθείσαι διὰ μιᾶς, σεροδυναμικοῦ τύπου.

Ηδη τὸ σκάφος ἐπλευσεν εἰς τὴν Τεργέστην, ὅπου καὶ θά ύποστη εἰς τὰ ἑκατόντα χρονιαὶ διασκευάς καὶ βελτιώσεις, μεθ' ὃ δέ δρομολογήθη εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, μὲ ἀφετηρίαν τὸ Μπρεμερχάρφεν καὶ τέμρα τὸν Καναδάν καὶ μὲ διαμέσους προσεγγίσεις εἰς Σαουθάμπτον καὶ Χάρρην. Τὸ πρώτον του ταξίδιον προβλέπεται νὰ πραγματοποιηθῇ τὸν προσεχῆ Αύγουστον.

Τὸ νέον σούπερ-λάινερ

Αναφορικῶς μὲ τὴν ναυπήγησην τοῦ νέου γαλλικοῦ υπερωκεάνιου διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, ἐγγνωθήσαν ώρισμέναι ἐνδιαφέρουσαι λεπτομέρειαι. Οὕτω, τὸ νέον σούπερ - λάινερ, οὗτον τὸ κόστος θά διακυμαθῇ πέρι τῶν 75 ἐκατονταμυρίων δολαρίων, θά διαβεθῇ διαμερίσματα διὰ 2.000 ἔπιβατῶν, ἐκ τῶν όποιων 500 αἱ θέσεως καὶ 1.500 τουριστικῆς. Οἱ κοινόχρηστοι χώροι θά χρησιμοποιῶνται ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτας ἀμφοτέρων τῶν θέσεων, ἀνευ οὐδεμίας διακρίσεως. Οἱ μηχανικοὶ καὶ ναυτικοὶ ἀρχιτεκτόνες τῶν ναυπηγείων Πενού, τοῦ Σαίν Ναζάρη, ὡς ἀνεκόνιστος προσφάτης δὲ πρόδειος τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου τῆς «Φρέντς Λάινερ κ. Ζάν Μαρί, μελετούν ήδη τὰ σχέδια τοῦ νέου υπερωκεάνιου καὶ προσδιοίνου εἰς τροποποιήσεις τινὰς διευτερούσης σημασίας. Τὸ τελικὸν σχέδιον θά ἔχῃ συμπληρωμή κατ' Αύγουστον τρέχοντος ἔτους, ή δὲ τρόπις τοῦ σκάφους προβλέπεται νὰ τεθῇ τὴν άνοιξιν τοῦ 1956. Θά είναι ἔτοιμον πρὸς υπηρεσίαν τὸ 1960. Η χωρητικότης τοῦ νέου σούπερ - λάινερ θά είναι γυρω τῶν 56.000 τ. γκρος καὶ η τοχυτής του γύρω τῶν 31 μιλιών, εἰς τρόπον ώστε νὰ καλύπτεται δὲ διάπλους τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ ἐντὸς 4½ περίπου ημερῶν, διπλας οὐρίων πολλούρων ή διώρυξ τοῦ Αγίου Λαυρεντίου καὶ ἀποκτήσῃ τὰ λίμπερτος.

Διὰ τὴν ίδιαν, ἔξ άλλου, ἐταιρίαν συνεπληρώθη τελευταίως η ναυπηγίσης δύο κάρυγκο - λάινερ τῶν 2.500 τόνων ἔκαστον, ἀτινα ειδικῶν προσφορίζονται διὰ μεταφοράς ἐμπορευμάτων, πρὸς τὸν «Άγιον Λαυρέντιον. Μὲ τρία ἀκόμη ναυλωμένα γερμανικὰ σκάφη ἡ «Φρέντς Λάινερ» θὰ διατηρήσῃ τακτικὴν ἔδρομαδισίαν γραμμὴν μεταξὺ Εύρωπης καὶ μεγάλων καναδικῶν καὶ ἀμερικανικῶν λιμνῶν. Ως γνωτῶν, τὴν γραμμὴν ταύτην ἐπιπρεπούν σημέρον ἀμερικανικαὶ καὶ σκανδιναϊκαὶ έταιρίαι. Η «Φρέντς Λάινερ» προτίθεται νὰ θέσῃ εἰς τὴν υπηρεσίαν Εύρωπης — Μεγάλων Λιμνῶν καὶ σκάφη τῶν 8.000 τόνων, διταν διοκληρωθῆ ή διώρυξ τοῦ Αγίου Λαυρεντίου καὶ ἀποκτήσῃ τὰ λίμπερτος.

Άποσύρουντα τὰ λίμπερτος

Η «Κομπανύ Ζενεράλ Τρανσατλαντικός» ἀπέφασισε νὰ ἀποσύρῃ σὺν τῷ χρόνῳ ἀπὸ δλας τὰς τακτικὰς διὰ ἐμπορεύματα γραμμὰς τῆς τά δηδη πατοσχοδύμενα παρ' αὐτῆς λίμπερτος, ἀτινα θεωρεῖ ὡς ἀντιοικονομικὰ καὶ ὡς επλοία τῆς άναγκής, ἐπικλωπάσαντα ήδη τὸν προορισμὸν των. Εφαρμογὴ τῆς ἀπόφασεως δὲ γίνεται ἀπὸ τὴν τακτικὴν γραμμὴν τοῦ Νοτίου Ειρηνικοῦ, εἰς τὴν όποιαν θὰ δρομολογηθοῦν τὰ νεότευκτα κάρυγκο-λάινερς «Πλεύρων», «Ιστομερινός» καὶ «Ινδοκίνα». Η γραμμὴ αὐτὴ θὰ πούσῃ τὸ παρὸν μυνιά, μὲ ἀναχωρήσεις ἀπὸ Λα Ροσέλ καὶ Λα Παλλίς διὰ Κιουράσο, Κρίστομπαλ, Μπουεναβεντούρα, Γκουαγικίλ, Σιμπότ, Καλλάσ, Αρίκαν, Βαλπαράσον καὶ Ταλκαχουάνο. Τὰ ἀποσύρομενα ἐκ τῆς υπηρεσίας ταύτης λίμπερτος θὰ πωληθούν εἰς ἀλοδαπούς.

Γερμανία

Διὰ τὴν ναυπήγησιν ἐπιβατηγῶν

Ο γερουσιαστής κ. Ερνέστος Πλάτε όμιλῶν τελευταίων ἐνώπιον τῆς Γερουσίας τοῦ Αμερικανού ἐπιβατηγού σκαφού, ἐτοίσιον ίδιαστέρα τὴν γραμμὴν την, ἡ δύοις πρέπειται νὰ δοθῇ εἰς τὸ ζήτημα τοῦτο ἀπὸ ἐμπορικῆς πλευρᾶς. «Πρὸς ἐνὸς ἔτους — εἶπεν — η Γερουσία τοῦ Αμερικανού ξέχτασεν δλας τὰς οἰκονομικὰς δψεις τοῦ θέματος καὶ βάσει τοῦ παρόντος μυνιάς, μὲ ἀναχωρήσεις ἀπὸ τὰ λίμπερτος τοῦ Νοτίου Ειρηνικοῦ, εἰς τὴν γραμμὴν την, θέσην μεταξὺ τῶν ναυτικῶν τῶν κύρων τοῦ κόσμου. Επετύχη τοῦτο, προσέθηκε, χάρις εἰς τὴν κρατικὴν Βοήθειαν, ἀνευ οὖτος λογικῶν δρών ἀρωγῆς μέρους τῆς δύμοτικας κυβερνήσεως. Ο διμήτηρ οὐδέφερεν ἐν συνεχείαις, διτι ή κώαενοπόρος γερμανική ναυτιλία, αὐξήθεισα τὸ παρελθόν τοῦ κατὰ 500.000 τόνων, κατέτελε τὴν Γερμανίαν εἰς τὴν δωδεκάτην την μεταξὺ τῶν μεταξύ τῶν ναυτικῶν τῶν κύρων τοῦ κόσμου. Επετύχη τοῦτο, προσέθηκε, χάρις εἰς τὴν κρατικὴν Βοήθειαν, ἀνευ οὖτος προχωρήση καὶ νὰ ἀναπτυχθῇ, καθόσον ήτο εἰς τὸν βαθμὸν βεβαρυμένη μὲ τόκους καὶ χρεωλύσια,

HELLENIC SHIPSTORES

BREMEN

NIC. FOTOU & J. HEYKE

Νωπά καὶ ξηρά έφόδια, έφόδια τράνχιτ
ύλικα μηχανῆς καὶ καταστρώματος

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ

Office :
Bremen 8, Nordstr. 344)46
Telefon 838867
Night phone :
N. Fotou 83095
J. Heyke 20502
Cables : Fotou, Bremen

ώστε νά μη δύναται νά διαθέσῃ κεφάλαια έξι ίδιων της διά τὴν ναυπήγησην νέου τονάρχη. Και κατέληξε: «Δὲν πρέπει ομως νά παραμεληθῇ και ή συνεργασία τοῦ Ἀμβούργου μὲ τὰς ξένας ναυτιλίας, αἱ ὅποιαι χρησιμοποιούν τὸν λιμένα του. Θὰ πρέπει τὸ Ἀμβούργον νά ἀσκήσῃ ὅλην τὴν ἐπιρροήν του πρὸς διατήρησιν μιᾶς δικαίας ισοτιμίας συμφερόντων μεταξύ γερμανικῆς καὶ ξένης ναυτιλίας».

Τά Σοβιετικά ἀλιευτικά

Ἄπο τὰ ναυπηγεία Χοδαλτσέρκε τοῦ Κιέλου, ἀτινα ἔξησφαλισαν πρὸ τινων μηνῶν μίαν σειράν σοβιετικῶν παραγγελιῶν διὰ μικρὰ σκάφη καὶ κυριῶς ἀλιευτικά ἀνοικτῆς θαλάσσης, καθειλκύθη πρὸ ήμερον τὸ τρίτον ἀλιευτικόν, ονόμασθε «Νεκράσσωφ». Τούτο, ὅπως καὶ τὰ δύο προηγούμενα, εἶναι 1230 τόνων γκρός, μὲ διαστάσεις μῆκους 75 μέτρων μεταξὺ τῶν καθέτων καὶ πλάτος 13.4 μέτρων. Διὰ τὴν πρώσων του ἐφωδιάσθη μὲ μηχανήν Ντζέλ, τύπου M.A.N., ἡτις θὰ παρέχῃ εἰς τὸ σκάφος ὑπερεστική ταχύτητα 12.5 μιλλίων.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Νέα ύπερωκεάνια

Δύο ύπερωκεάνια διὰ τὴν γραμμὴν Βορείου—Νοτίου Ἀμερικῆς πρόκειται νά ναυπηγήσῃ ἡ Ἀμερικανική ἀταρία «Μούρ-Μάκ Κόρμακ». Ή χωρητικότης των θά εἶναι 18.200 τόνων γκρός καὶ τὸ κόστος τῆς κατασκευῆς των θά κυμαίνεται γύρω τῶν 28—30 ἑκατομ. δολ. δι' ἕκαστον σκάφος. Προβλέπεται νά εισέλθουν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν περὶ τὸ τέλος του 1957.

Μετά μίαν μακράν μελέτην τῆς δυνατότητος χρησιμοποίησεως τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας, ὡς πρωστηρίου δυνάμεως, κατεδείχθη πρὸ τὸ παρὸν τὸ ἀπρόσφορον τῆς ἐφαρμογῆς τῆς καὶ ἀπεφασίσθη ἡ τοποθετησὶς ἀπόστροφίλων δυνάμεων 28.000 τόνων. Ταχύτητα 21 μιλλίων. Ἔτοντισθη δλῶς ιδιαιτέρως ἀπό τοὺς τεχνικοὺς τὸ ἀντιοκονομικὸν τῆς κατασκευῆς ἀντιδραστήρων διὰ πλούσια ἐμπορικῆς ἐκμεταλλεύσεως. Μία τοσας δεκαπετετάσια θά χρειασθῇ διὰ νά φέσσῃ ἡ ἐμπορική ναυτιλία νά δεχθῇ ἐπὶ οικονομικῶν βάσεων τὴν ἀτομικήν ενέργειαν ὡς πρωστηρίου τῶν πλοίων μέσον.

Τὸ δύο νέα ύπερωκεάνια θὰ ἔχουν μῆκος 617 πόδῶν καὶ πλάτος 88 ποδῶν. Εἰς μίαν κατηγορίαν θέσεως, τὴν πρώτην θέσιν, θὰ παραλαμβάνουν 553 ἐπιβάτας. Πολλοὶ νεωτερισμοὶ θὰ ἔνσωματωθούν ἐπὶ τῶν σκαφῶν, τὰ δόπια θὰ είναι ἀπὸ τὰ πολυτελέστερα τοῦ κόσμου.

Τὸ ἀτομικὸν πλοῖον

Εἰς τὴν ἡμερησίαν διάταξεν τῶν συζητήσεων τῶν ναυτικῶν ἀρχιτεκτόνων καὶ μηχανικῶν, τὸ φλέγον τὸ θέμα τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας. Ἡ χρησιμοποίησίς της εἰς τὴν Ναυτιλίαν δὲν φάνεται λίαν πιθανὴ διὰ τὴν προσεχῆ δεκαετίαν. Τὸ κόστος δι' ἔνα ἀτομικὸν σκάφος θὰ είναι ὑπέρτερον τῶν δυνατοτήτων ἐκμεταλλεύσεων του.

«Υπολογίζεται δὲτη ἔνα ύπερωκεάνιον, χωρητικότης 18—20 χιλ. τόνων γκρός, θὰ φέσσῃ νά στοιχίζῃ 40—50 ἑκατομ. δολλαρίων, ἔναντι τῶν 28—30 ἑκατομμυρίων δολ. ἀν τὸ αὐτὸ σκάφος εἶναι ὀπτικούντον καὶ ἔναντι τῆς Ἀμερικῆς.

«Η κατανάλωσις καυσίμων ἐνὸς τοιούτου ἀτομικήτου σκάφους κυμαί-

νεται ἀπὸ 0.6 ἔως τὴν 1 λίθραν καθ' ἓππον καὶ ὥραν. Διὰ τὸ 24ωρον, συνεπῶς, τὸ σκάφος, μὲ δύναμιν μηχανῆς 20 χιλ. ἓππων, θὰ καταναλίσῃ ἄπο 142—240 τόν. «Φιουελ δίλα». Αἱ μηχαναὶ τοῦ «Βασιλίσσας Ἑλισάβετ λ. χ. ἀναπτύσσουν ἵπποδύναμιν 180 χιλ. περίπου ἕππων. Ή κατανάλωσις καυσίμων—περιλαμβανομένων καὶ τῶν βοηθητικῶν—ίσως νά φέναι τοὺς 1400 τόν. τὸ 24ωρον.

Τίθεται τὸ ἔρωτημα: «Ἀντισταθμίζεται τὸ ὑψηλὸν κόστος τῆς ἀρχικῆς ἐγκαταστάσεως μὲ τὴν οἰκονόμων τοῦ καυσίμου; Τὸ πρόδηλημα ἔχει ἕηδη τεθῇ πρὸ τῶν τεχνικῶν. Ή ἀπάντησης δὲν θὰ καθυστερήσῃ. Τὸν προσεκήν Αύγουστον εἰς τὴν Γενεύην θὰ συζητηθούν τὰ θέματα τῆς χρησιμοποίησεως τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας δι' εἰρηνικῶν σκοπούς, μεταξύ δ' αὐτῶν καὶ τοῦ ἀτομικού ἐμπορικού πλοίου.

Αἱ μεταφοραὶ εἰς ξένας σημαίας

Εἰς τὴν Βουλγαρίαν καὶ τὴν Γερουσίαν ὑπερβλήθη ταύτοσημον νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιου ἐπιτρέπεται ἡ μεταφορὰ ἀμερικανικῶν πλοίων ἔπειτα τοῦ πορθμοῦ τεθῆ πρὸ τῶν τεχνικῶν. Η ἀπάντησης δὲν θὰ καθυστερήσῃ. Τὸν προσεκήν Αύγουστον εἰς τὴν Γενεύην θὰ συζητηθούν τὰ θέματα τῆς χρησιμοποίησεως τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας δι' εἰρηνικῶν σκοπούς, μεταξύ δ' αὐτῶν καὶ τοῦ ἀτομικού ἐμπορικού πλοίου.

Ιαπωνία

Ναυπηγικὴ δραστηριότης

Εἰς τὴν Βουλγαρίαν καὶ τὴν Γερουσίαν ὑπερβλήθη ταύτοσημον νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιου ἐπιτρέπεται ἡ μεταφορὰ ἀμερικανικῶν πλοίων ἔπειτα τοῦ πορθμοῦ τεθῆ πρὸ τῶν τεχνικῶν. Η ἀπάντησης δὲν θὰ καθυστερήσῃ. Τὸν προσεκήν Αύγουστον εἰς τὴν Γενεύην θὰ συζητηθούν τὰ θέματα τῆς χρησιμοποίησεως τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας δι' εἰρηνικῶν σκοπούς, μεταξύ δ' αὐτῶν καὶ τοῦ ἀτομικού ἐμπορικού πλοίου.

Ισραὴλ

Ἡ ἀλιευτικὴ βιομηχανία

Διὰ τῆς προσφάτου προσθήκης δέκα καινουργῶν ἀλιευτικῶν πλοίων, κατασκευασθέντων εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία έναντι ἐπανορθώσεων, ὁ ἀλιευτικὸς στόλος τοῦ Ισραὴλ ηὔδηθη εἰς 26 μονάδας. Πέμπτησι αἰ ἀνάγκαι τοῦ ἐβραϊκοῦ πληθυσμοῦ εἰς ἀλιευτικὰ προϊόντα ἐκάλυψθεσαν εἰς ικανοποιητικὸν ποσοστόν, ἐνῷ διὸ τὸ τρέχον ἔτος τοῦ προσθέτητον περαιτέρω αὐδῆσις κατὰ 40%. Τὸ ὑπὸ ἐφαρμογῆς πρόγραμμα ἔνισχύσεως τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας προβλέπεται τὴν προσθήκην ἐντὸς ἔξαετίας τριῶν ἀκόμη νέων ἀλιευτικῶν ἀνοικτῆς θαλάσσης, τριάκοντα μικροτέρων ἀλιευτικῶν πρὸς ἐργασίαν εἰς τὰ εθνικὰ ὅδατα, καθὼς καὶ

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ II
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ — ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "COMERZBANK,"

22 ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ — ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ:

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

ΥΠΟ ΙΔΡΥΣΙΝ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

'Εν ΑΘΗΝΑΙΣ: Πλατ. Συντάγματος — 'Εν Θεσσαλονίκη ('Οδὸς Εγνατίας) — 'Εν Κάστρῳ - Λήμνου — 'Εν Τήνω

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

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

ΜΕ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΪΡΩ

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

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

τὴν ἀπόκτησιν μιᾶς «πλωτῆς σχολῆς ἀλιείας», εἰς τρόπον ὥστε ἡ ἐκπαίδευσις τοῦ ἑμψύχου ὑλικοῦ τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας νὸς συμβαδίζῃ μὲ τὴν πρακτικὴν αὐτοῦ ἔξασκησιν. Αἱ δαπάναι διὰ τὴν «πλωτὴν σχολῆν» ὑπολογίζεται, ὅτι θὰ καλύπτωνται ἀπὸ τὴν ἀξίαν τοῦ ἀλιεύματος. Μέ τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ ἀνωτέρου προγράμματος ἐλπίζει τὸ Ἰσραὴλ, ὅτι τὸ 1962 θὰ ἔχῃ ἔξασφαλίσει τὴν αὐτάρκειάν του εἰς ἵθυν, διακοπομένης τῆς εἰσαγωγῆς ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν.

Ίταλία

Τὸ σουηδικὸν λάϊνερ

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ἀνσάλντο πρόκειται ἐντὸς τοῦ Μαΐου νὰ τεθῇ ἐπὶ τῆς ἔσχάρας ἡ τρόπις τοῦ νέου πολυτελοῦν σουβδικοῦ ὑπερωκεανοῦ «Γκρίπσοχλο». Τὸ σκάφος θὰ ἔχῃ διαστάσεις μῆκους 654 ποδῶν καὶ πλάτους 81 ποδῶν, θὰ ἔφοδισθῇ δὲ διὰ τὴν πρώσων του μὲ δύο μηχανὰς Ντίζελ διχρόνους, ἀπλῆς ἐνέργειας, αἵτινες θὰ ἀναπτύσσουν δύναμιν 19.800 ἵππων εἰς τὰς 112 στροφας κατὰ λεπτόν, ἐν ὑπερεστικῇ ταχύτητι.

Δύο ἀξιόλογοι παραγγελίαι

Τὰ ναυπηγεῖα Ἀνσάλντο τῆς Γένοβας ἔξησφάλισαν πρὸ ἡμερῶν δύο ἀξιόλογους παραγγελίας. Ἡ μία προήρχετο ἀπὸ τὴν ἑταῖρον «Λαύδ Τίρρενικο» καὶ ἀνεφέρετο εἰς τὴν ναυπηγητὸν ἑνὸς μικτοῦ διζελοκινήτου λάϊνερ τὸν 20.000 τόνων γκρος, διαθέτοντας θέσεις δι' 800 ἐπιβάτας, χώρον δι' 7700 τ. φορτίου, καθὼς καὶ ψυκτικὸν χώρον δι' ἐπιβάτη φορτία. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θὰ ἔχῃ διαστάσεις μῆκους 596.11½ ποδῶν, πλάτους 76.9 καὶ ὑψους 35.3 ποδῶν, θὰ ἔφοδισθῇ δὲ διὰ τὴν πρώσων του μὲ μηχανὰς δυνάμεως 26.000 ἵππων. Ἡ ἑτέρα παραγγελία ἔδοθη ἀπὸ τὴν «Κομπάνια Τρανσπόρτο Πετρόλιο» τοῦ Παλέρμου καὶ ἀνεφέρετο εἰς ἕνα διζελοκινήτον σύντερον-τάκερ, χωρητικοῦ 50.000 τόνων δ. w., μὲ διαστάσεις μῆκους 744.6 ¼ ποδῶν, πλάτους 105.7 ¾ καὶ ὑψους 53.15)8 ποδῶν. Μηχαναὶ δυνάμεως 21.000 ἵππων.

Αἱ ἄκι Τεργέστης γραμμαὶ

Εἰς λόγον του ἐκφωνηθέντα εἰς Τεργέστην κατὰ τὴν διάρκειαν τελετῆς, ἐπ' εὐκαιρία τῆς ἐπαναλήψεως τῆς ἑκείθεν τακτικῆς, γραμμῆς πρὸς τὴν Νέαν Ύδρην διὰ τῶν ἀνακαινισθέντων ὑπερωκεανῶν «Σατούρνιας» καὶ «Βουλκάνια», ὁ ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας κ. Ταυτρόνι ἔξηρεν ἴδιατέρως τὴν ἐπιτελεσθεῖσαν τελευταίως σηματικήν πρόσδον τοῖς τομεῖς τῆς σίκονομικῆς δραστηριότητος του λιμένος καὶ τῆς πόλεως τῆς Τεργέστης. «Ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Ταυτρόνι ἀνέκοινεν, ὅτι αἱ τακτικαὶ ιταλικαὶ γραμμαὶ μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Νοτίου Αφρικῆς, αἵτινες ἀπὸ τοῦ Ὁκτωβρίου 1952 ἔχουν ὡς ἀφετηρίαν καὶ τέρμον τὴν Τεργέστην, ἀντὶ τῆς Γένοβας καὶ ἔχουν προτεύναι ἐκτὸς ἀπὸ τὰ διζελοκινήτα λάϊνερος «Ἀφρικα» καὶ «Ἐσορόπωα», πρόκειται ἡδη νὰ ἔνισχουν καὶ ἐπεκταθοῦν διὰ τῆς προσθήκης τεσσάρων λίμπερτυς, ἀτινα θὰ χρονονάυλωθουν εἰδικῶς ποός τὸν σκοπὸν αὐτῶν.

Μεγ. Βρεταννία

Παραγγελίαι εἰς τὸ ἔξωτερικόν

Εἰς τοὺς ναυπηγικούς κύκλους ἐπικρατοῦν ἀνησυχίαι ἀπὸ τὴν διαφύγην εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν βρεταννικὴν τινῶν παραγγελίων, προερχομένων ἀπὸ γνωστὰς ναυτιλιακὰς ἐπικρήσεις, αἱ οποῖαι ἀνέκειν κατεσκεύαζον τὰ σκάφη των εἰς τὰ Ἑλληνικὰ ναυπηγεῖα. «Ἐάν εἰς τὴν διαρροὴν τῆς ζένης ἐργασίας, ἥτις συνήθως ἐποπθετεῖτο ἐν Αγγλίᾳ, προστεθῆται καὶ ἀγγλικὴ τοιαύτη — ἐτονίζαν οἱ «Ἄγγλοι ναυπηγοί» — τότε ἡ Ἑλληνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία θὰ ἀντιμετωπίσῃ εἰς τὸ μέλλον κρισίμους ἡμέρας. «Ἐκκλήσεις ὅθεν ἀπηνθύνθησαν καὶ πάλιν πρὸς τὴν κυβέρνησιν, ὅπως προέλθῃ εἰς μέτρα ὑπόδοθησύntα τὰς ναυπηγήσεις καὶ πρὸς τὸν ἐργατικὸν παράγοντα, ὅπως παραιτηθῇ τῶν ὑπερβολικῶν ἔκστοτε δι-

εκδικήσεών του. Ἡ μείωσις τοῦ κόστους καὶ ἡ ὁμαλὴ διεξαγωγὴ τῆς ἐργασίας, ὥστε νὰ καθίστανται δύναται ἀι προκαθαρισμέναι τιμαῖ» καὶ ὁ ἀκοιδῆς χρόνος παραδόσεως, συγκεντρώνουν πάντοτε τὴν ἐπιδίωξιν τῶν βρετανῶν ναυπηγῶν καὶ ἐπισύρουν τὴν πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν προσπάθειάν των.

Λασθὶ εἰς τὰς ἀνωτέρω ἀνησυχίας ἔδωκεν ἡ διαδίδασις δύο ἀξιόλογῶν ἀγγλικῶν παραγγελιῶν εἰς γαλλικά καὶ γερμανικά ναυπηγεῖα. Ὁ Οἶκος «Ρόπονερ» ὑπέγραψε συμβόλαιον μὲ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Βορδα διὰ τὴν κατασκευὴν ἑνὸς τράμπου φορτηγοῦ 12.500 τόνων δ. w., μὲ κλειστὸν σελήτερ - ντεκ, ἐφοδιασμένου μὲ μηχανὴν B. καὶ W., δυνάμεως 6.250 ἵππων εἰς τὰς 115 στροφας κατὰ λεπτόν. Προβλεπομένη ταχύτης 15.2 μιλλίων. «Ἐξ ὅλου, ἡ «Μπλού Στάρ Λάϊν» παρήγγειλεν εἰς τὰ γερμανικά ναυπηγεῖα δηζελοκινήτον φορτηγὸν γραμμῆς τῶν 9.000 τόνων δ. w., περιλαμβανομένου καὶ ψυκτικοῦ χώρου δι' εύποθη φορτία. Προβλεπομένη ταχύτης 16 μιλλίων καὶ παράδοσις περὶ τὰ τέλη τοῦ 1956.

Τὸ παγκόσμιον τοννάζ δεξαμενοπλοίον

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1954 ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ἀνήρχετο εἰς 2.700, ὡς ἔγγιστα, σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος γύρω τῶν 39 ἑκατομμυρίων τόνων δ. w. (συμπεριλαμβανομένης καὶ μιᾶς χωρητικότητος 1.5 ἑκατ. τόνων, παραπλισμένων τάνκερς, ἔναντι 3.5 ἑκατ. τόνων τοῦ «Ιουλίου π. ἔκ.»). Ὁ συνολικὴ δύναμις τῶν 39 ἑκατομμυρίων τόνων δ. w. ἀντιπροσωπεύει αὐξῆσιν 3.5 ἑκατομμυρίων τόνων, ἢτοι 10%, ἔναντι τῆς ὑπαρχοῦσης εἰς τὸ τέλος τοῦ 1953 χωρητικότητος, ἥτις ἀνήρχετο εἰς 35.5 ἑκατομμυρίων τόνων δ. w. Εἰς τὴν σημειωθείσαν αὐξῆσιν μετέγουν κατὰ ποικίλας ἀναλογίας οἱ μεγάλοι στόλοι δεξαμενοπλοίων, ἔξαιρεσει τῶν στόλων τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Παναμᾶ, οἵτινες ἔνεφάσισαν ἀλφάρωμα μείσων». Τὸ ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν νηολογημένων τοννάζ ἐσημείωσε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος αὐξῆσιν κατὰ 2(3). ἔναντι τῆς υφισταμένης εἰς τὸ τέλος τοῦ 1953 δυνάμεως του, ηγένηθη δηλαδὴ εἰς χωρητικότητα καὶ εἰς ποσοστόν, περισσότερον πάσης ἀλλῆς ύψωσ. «Ἄν ὅμως ἡ κατάστασις ἔξετασθῇ ὑπὸ τὸ πρόσημα τῆς πραγματικότητος, τότε πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπὸ ὄψιν ἡ ἀπὸ μακρῷ χρόνου ἀκολουθουμένη παρά τινων ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν πολιτικῆς τῆς μεταφορᾶς ὡρισμένων μονάδων τῶν στόλων των, τόσον προπολεμικῆς πολεμικῆς κατασκευῆς, ὅσον καὶ νεοτεκτώνων, εἰς τὰς σημαίας ἔνων χωρῶν, οἱ ὅποιαι προσφέρουν φορολογικὰ πλεονεκτήματα, οἰκονομίας ἐκ διαφορᾶς τοῦ μισθολογίου τοῦ πληρώματος, καὶ ἄλλα τινὰ οἰκονομικοῦ χαρακτηρὸς εὐέργετητα. «Ἐναὶ μέρος τοῦ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν τοννάζ ἀνήκει κατ' ἰδιοκτησίαν εἰς Ἀμερικανὸν πολίτας ή ἐλέγχεται παρ' αὐτῶν. Τοῦτο ὑπὸ λιθηνεῖ, κατ' ἀγαλογίαν καὶ διὰ τὸ στόλον τῶν δεξαμενοπλοίων τὸν νηολογημένων εἰς τὸν Παναμᾶν. «Ἐτεροὶ πλοιοκτήται ἐκεῖτολλεύονται μερικὲς ἐκ τῶν δεξαμενοπλοίων τῶν ὑπὸ ἄλλας ἔνεσις σημαίας, μὲ τὴν εὐρύτερα δὲ προσέλαβεν ἡ τοιαύτη τακτικὴ, ἡλλοιωμένη ἐμφανίζεται καὶ ἡ εἰκὼν, τὴν ὅποιαν παρέχει η νηολόγησις τῶν σκαφῶν, ὅσον ἀφορᾶ τὸν θερικὸν εἰλεγχον ἢ τὴν ἔθνικήν ἰδιοκτησίαν τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερς. Ἐπὶ παραδείγματι, «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ἐλέγχουν στόμερον, μέσω διαφόρων ἐταιρίων, ὑπὸ ποικίλας σημαίας, μίαν χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων ἀνερχομένην εἰς τέσσαρα περίπου ἑκατομμυρίων τόνων δ. w. Τὰ 55% περίπου τοῦ ἐν ἐνεργείᾳ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερς ἐλέγχονται παρ' ἀνεξαρτήτων ἐφοπλιστῶν καὶ ἔτερα 35% ἀπὸ ἑταῖρας Πετρελαίων, ἐνώ τὰ ὑπόλοιπα 10% περίπου, ἀναδέρονται εἰς κρατικήν ἰδιοκτησίαν. Ἀναμφισβόλως, ὁ σπουδαιότερος παράγων, δύσις κρατεῖ τὸ στόλον τῶν ἀνεξαρτήτων ἐφοπλιστῶν εἰς τόσον ψηφλὰ ἐπίπεδα, δέοντα νὰ ἀναζητηθῇ εἰς τὰ συναπτόμενα εἰς εὐρυτάπτην ἔκτασιν μακροχρόνια, τάπι - τοσάτερος ἀπὸ τὰς μεγάλας ἑταῖρις Πετρελαίων. Αἱ χρονοναύλωσις αὗται βοηθοῦν εἰς τὴν ἔξασφαλίσιν ικανού διαθέσιμους τοννάζ πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν δολονέων αὐδανομένων, ἀλλὰ καὶ εἰς τόσας διακυμάνσεις ὑποκειμένων, μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῆς πετρελαιοδιοικησίας.

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

Διὰ τῆς αὐξήσεως τὸ παρελθόν ἔτος κατὰ 3,5 ἑκατομμύρια τόννων δ. w. τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, ἥτις ἀνεβίθασε τὴν συνοδικήν τῆς κατηγορίας ταῦτης εἰς τὸ σύνολον τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικού στόλου, ἀνῆλθεν ἀπὸ 23,5 εἰς 25%, ἔναντι ἀντιστοιχού ποσοτοῦ 200 διά τὸ 1950 καὶ 17% διά τὸ 1939. Βέβαιον θεωρεῖται, δῆτα καὶ ἡ σημερινὴ ἀναλογία ἔτι περαιτέρω θὰ αὐξῆθῃ εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον, δεδομένου δῆτα τὰ ὑπὸ κατασκευὴν δεξαμενόπλοια, εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἐκάλυπτον οὐχὶ ὀλιγώτερον τῶν 53% τοῦ ὑπὸ ναυπήγησιν παγκοσμίου ἐμπορικού τοννᾶ. Αἱ παραγγελίαι νέων δεξαμενοπλοίων αἱ ἀναγεγραμμέναι εἰς τὰ βιβλία τῶν ναυπηγῶν ύπολογίζονται ὡς ἀντιπροσωπεύουσαι ἕνα σύνολον γύρω τῶν 8,5 ἑκατομμυρίων τόννων δ. w., ἐπὶ τῶν ὅποιων 5 ἑκατομμύρια τόννων διὰ λογαριασμὸν ἀνεξαρτήτων ἐφοπλιστῶν καὶ ἀπὸ τὰ ὑπόλοιπα 3,5 ἑκατομ. τόννων τὰ $\frac{3}{4}$ δι'. Ἐταιρίας Πετρελαίων καὶ τὸ $\frac{1}{4}$ διά τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν διαφόρων χωρῶν. Οἱ Νορβηγοὶ πλοιοκτήται ἐνδιαφέρονται διὰ τὸ 2.1 ἑκατομ. τόννων, ἐνῷ διὰ τὰς σημασίας τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ προορίζονται 2 ἑκατομ. τόννων καὶ διὰ τὴν βρετανικὴν σημασίαν ἄνω τῶν 1,9 ἑκατομμυρίων τόννων δ. w. Τὸ ὑπὸ ναυπήγησιν τοννᾶ διὰ λογαριασμὸν 'Ελλήνων ἀνέρχεται εἰς 1.000.000 τόννων δ. w. καὶ καλύπτει τὰ 12% τοῦ συνόλου.

Συμφώνως πρὸς τὰ ἀρχικὰ προγράμματα τῶν παραγγελιῶν, 4,4 ἑκατομμύρια τόννων δ. w., ὡς ἔγγιστα, ἐκ τῶν ὑπὸ ναυπηγησιν τάνκερς 8,5 ἑκατομμύρια τόννων δ. w., δέον νὰ παραδοθοῦν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, 2,5 ἑκατομ. τόννων τὸ 1956, ἔτερα 1 $\frac{1}{4}$ ἑκατ. τόννων τὸ 1957 καὶ τὰ ὑπόλοιπα ἐκ 300.000 τόννων περίπου τὸ 1958—59. Ἡ ἀνωτέρω δύμως κατανομὴ τῶν παραδόσεων ὑπόκειται εἰς ἄλλοις σεις, διότι κατηρτίσθη εἰς ἐποχὴν, καθ' ἣν ἐπεκράτει μεγίστη Ἑλλειψις δεξαμενοπλοίων. Σήμερον, ἔπαινεν ὑφισταμένη σπανίς τοννᾶς καὶ συνεπὸς ὑπεχώρησε καὶ ἡ σπουδὴ πρὸς νέας ναυπηγήσεις ἡ ταχυτέρας παραδόσεως. Μερικοὶ μάλιστα πλοιοκτήται ἡ κύρωσαν τινὰ τῶν ναυπηγικῶν τοννῶν συμβολαίων, ἐνῷ ἔτεροι κατέχοντες τιμῆτερος — τάνκερς πολεμικῆς κατασκευῆς, τὰ μετέτρεψαν εἰς φορτηγά ἔκρονο φορτηγά. Εἰναι δὲν πιθανόν νὰ γίνουν καὶ ἄλλαι ἀναθεωρήσεις ναυπηγικῶν συμβολαίων ἀναφερόμεναι εἰς δεξαμενόπλοια, οὐχὶ σμῶς ἀπὸ μέρους τῶν Νορβηγῶν, τούλαχιστον, ἐφοπλιστῶν, τῶν ὅποιων ἢ πρωτοδουλίας, δύον ἀφορά τὴν ἐπανέστησιν τοῦ εἰς δεξαμενόλοιποι στόλου των, εἰχε σπουδαίων περισταλή, κατόπιν τῆς ἐπιβληθείσης 10% ἐφ' ὅλων τῶν συμβολαίων ναυπηγήσεως — τόσον διὰ τὴν ἐν Νορβηγίᾳ ἔργασιν, ὃσον καὶ διὰ τὴν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ τοισταῦ — διὰ πλοΐα 2.500 τόννων γκρός καὶ ἄνω. Κατὰ συνεπειαν, πέραν τῆς ἐνδέχομένης περαιτέρω ἀκυρώσεως παραγγελιῶν, ὑφίσταται καὶ ἡ πιθανότης νὰ ἐπιδιωχθούν, εἰς τινὰς περιπτώσεις, αἱ χρονικῶς βραδύτεραι παραδόσεις, γεγονός διπέρ τὸ διηγούμενον, διότι αἱ νέαι παραγγελίαι κατανευηθοῦν ὁμαλώτερον κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἔτη.

Τὸ α.' ναυπηγικὸν τρίμηνον

Συμφώνως πρὸς τὰς δημοσιευθείσας πρὸ τινῶν ἡμερῶν στατιστικὰς τοῦ «Λόνδον Ρέτζιστερ», εἰς τὸ τέλος τοῦ α.'. τριμήνου τοῦ τρέχοντος ἔτους ἐτέλουν ὑπὸ ναυπηγησιν ἄνω τὸν Κόσμον (ἔξαιρουμένης τῆς Ρωσίας, Πολωνίας καὶ Κίνας, διὰ τὰς ὅποιας δὲν ὑπῆρχον συγκεκριμέναι πληροφορίαι ἐξ ὑπευθύνων πηγῶν), 1.276 πλοΐα (100 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔκαστον), συνολικῆς χωρητικότητος 5.963.187 τ. γκρός. Ἐξ αὐτῶν τὰ 36%, ήτοι 335 πλοΐα, 2.144.146 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ δ'. τριμήνου π. ἔ., τὰ δὲ ὑπόλοιπα 941 σκάφη, 3.819.041 τ. γκρός, κατεσκευάζοντο εἰς τὰς λοιπὰς ἔνεας χώρας, μὲ αὐξησιν 105.546 τ. γκρός, ἔ-

ναντι τοῦ προηγουμένου τριμήνου καὶ μὲ τὴν ἀκόλουθην κατανομῆν :
 Χώραι Τ. γκρός Διαφορὰ Χώραι Τ. γκρός Διαφορὰ
 Γερμανία 665.429 — 106.583 Νορβηγία 206.630 + 12.222
 Ὀλλανδία 545.325 + 15.646 Ἰσπανία 170.292 — 16.525
 Ἰσπανία 535.513 + 158.948 Δανία 138.304 + 7.771
 Γαλλία 415.105 — 33.991 Ἡν. Πολιτείαι 113.760 + 14.192
 Σουηδία 406.545 — 26.646 Βέλγιον 103.368 — 7.500
 Ἰταλία 235.402 + 40.213

‘Απὸ τὴν ναυπηγουμένην καθ' ἄπαντα τὸν Κόσμον χωρητικότητα, τὰ 52% τοῦ συνόλου (ἐναντὶ 52.9 τοῦ δ', τριμήνου π. ἔ.) ἀνέφεροντο εἰς δεξαμενόπλοια, ἀτινα ἀνήρχοντο εἰς 242 σκάφη καὶ 3.103.257 τ. γκρός. Ἐξ αὐτῶν 113 τάνκερς, 1.924.494 τ. γκρός, ἡσαν ἀτμοκίνητα, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 129, χωρητικότητος 1.178.763 τ. γκρός, ἡσαν μότοριστις. Τὰ ἐν λόγῳ δεξαμενόπλοια προωρίζοντο, κυρίως, διὰ τὰς ἀκολούθους σημασίας:

Σημασία	Σκάφη	Τ.γκρός
Ἀγγλική	57	629.198
Νορβηγική	47	612.990
Ὀλλανδική	25	307.446
Λιβερίας	16	304.030
Παναμᾶ	12	263.280
Γαλλική	14	257.787
Ἡνωμένων Πολιτειῶν	12	213.500

Νορβηγία

Τὴν γραμμὴν πρὸς τὰς Μεγ. Λίμνας

Εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Μεγάλων Ἀμερικανικῶν Λιμνῶν, εἰς τὰς ὅποιας ὁ συναγωγισμὸς προοβλέπεται νὰ ἐνταθῇ κατὰ τὴν ἐφετεῖνην μεταφορικὴν περίοδον, οἱ Νορβηγοὶ θὰ ἐμφανισθοῦν μὲ ἐνισχυμένην δυναμικότητα. Οὕτω, ἡ ἔταιρις ‘Ολσεν καὶ Οὐγκελσταντ, ἡτὶς θεωρεῖται ὡς ἡ πρωτότορος εἰς τὴν ἐξεπελάσειν τῶν ἐν λόγῳ γραμμῶν θὰ δρομολογήσῃ ἐφέτος ἔνδεκα ἐν ὅλῳ σκάφη τῆς, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ τρία εἶναι νεότευκτα.

Ἐντὸς μηνὸς 28 νέα πλοῖα

Κατὰ τὸν παρελθόντα Μάρτιον, ως ἀναγράφει ἡ νορβηγικὴ «Ἐφημερίς Εμπορίου καὶ Ναυτιλίας», ἐτημειώθη ρεκόρ καθελκύσεων καὶ παραδόσεων διὰ λογαριασμὸν νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν. Καθειλκύσθησαν ἀπὸ διάφορα νορβηγικὰ καὶ ζένα ναυπηγεία 15 νέα νορβηγικὰ πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 178.800 τ.δ.ώ., συνεπληρώθησαν δὲ καὶ παρεδόθησαν ἔτερα 13, συνολικῆς χωρητικότητος 105.634 τ.δ.ώ. Ἀπὸ τὰς 15 καθελκύσεις, αἱ τέσσαρες ἐπραγματοποιήθησαν ἀπὸ νορβηγικὰ ναυπηγεῖα καὶ ἀνέφεροντο εἰς ἐν δεξαμενόπλοιον τῶν 16.000 τόννων δ. w., δύο φορτηγὰ γραμμῆς τῶν 8.700 καὶ 2.800 τόννων δ. w. καὶ εἰς ἐνα μικρὸν ἀκτοπλοϊκὸν φορτηγόν. Ἀπὸ τὰ σουηδικὰ ναυπηγεῖα καθειλκύσθησαν 4 νορβηγικὰ δεξαμενόπλοια τῶν 18.500 ἔως 32.400 τόννων δ. w., ἔνα φορτηγό τύπου «σέλτερ-ντέκε» τῶν 3.000 τόννων δ. w. καὶ ἕνα κάρυκο — λάινερ τῶν 8.500 τόννων δ. w. ἀπὸ τὰ δανικά ἔνα πλοῖον — ψυγείον τῶν 1.000 τόννων δ. w. καὶ ἀπὸ τὰ γαλλικά ἔνα πλοῖον — ψυγείον τῶν 2.800 τόννων δ. w. ἔκαστον, προορίζομενα διὰ τὴν νορβηγικὴν γραμμὴν πρὸς τὰς Μεγάλας καναδικὰς καὶ ἀμερικανικὰς Λίμνας. ‘Οσον ἀφορᾷ τὰ παραδοθέντα 13 σκάφη, δύο δεξαμενόπλοια καὶ τρία κάρυκο—λάινερς κατεσκευάσθησαν ἀπὸ νορβηγικὰ ναυπηγεῖα, τὰ δὲ ὑπόλοιπα ὀκτὼ πλοῖα ἀπὸ σουηδικά, ἀγγλικά, ὄλλανδικά καὶ γερμανικά ναυπηγεῖα.

“Ο ΦΟΙΝΕ,”

ΑΝΩΝ. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ
ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 39

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ: ΠΕΙΡΑΙΩΣ Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 12

ΘΕΣΣΑΛΙΚΗΣ ΡΟΓΚΟΤΗ 6

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ: ΚΑΘ' ΑΠΑΣΑΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ:

ΖΩΗΣ

ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

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

‘Αντιπρόσωποί μας εἰς τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:
Oι κ.κ. A. E. SHEPPARD & Co.
«Ethelburga House»
913 Bishopsgate Street **London E.C. 2**

Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις**Ναυπηγήσεις**

Εἰς τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεία Καβασάκι, τοῦ Κόμπε, παρηγγέλθη παρά τῆς παναμαϊκῆς ἑταῖριας «Κόδομικ», ἵνα δηξελοκίνητον δεξαμενόπλοιον τῶν 38.000 τόννων ή. w., με μηχανάς δυνάμεως 18.500 ἵππων. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θὰ ἔχῃ διαστάσεις μήκους 659¾ ποδῶν, πλάτος 92.6¼ και υψος 47.10¾ ποδῶν.

— Ο κ. Σταύρος Λιδανός (καὶ οὐχὶ ὁ κ. Στ. Νιάρχος, ὡς ἀνεγράφη εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας) παρηγγείλειν εἰς τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεία τέσσαρα τράμπη φορτηγά τῶν 11.600 τ. ή. w. με ἀνοικτὸν ἥ 14.000 τ. ή. w. μὲ κλειστὸν σέλτερ-ντεκ. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι, δυνάμεως 6.600 ἵππων καὶ κόστος 2.260.000 δολαρίων.

Αἱ καθελκύσεις

Καθελκύνονται ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων δύο μεγάλα δεξαμενόπλοια 34.200 τόν. ή. w. διὰ λογαριασμῶν ἑταῖριας Ἑλληνικῶν συμφερόντων. Τὸ πρῶτον θὰ καθελκυσθῇ τὸν ‘Ιουλίου καὶ τὸ δεύτερον τὸν ‘Οκτώβριον. Τὸ πρῶτον θὰ ὄνομασθῇ «Ἀνδρέας Β.».

Τὰ πλοῖα τῆς ‘Ἐλληνικῆς

Τέσσαρα εἰναι τὰ φορτηγά γραμμῆς, τὰ παραγγελθέντα εἰς τὴν ‘Ιαπωνίαν ἀπὸ τὸν Κ. Καλλιμαόπουλον, διὰ τὰς γραμμὰς τῆς «Ἐλληνικῆς». Αἱ λεπτομέρειαι τῆς τεχνικῆς προδιαγραφῆς τῶν ὑπόδεικτῶν ὅτι πρόκειται περὶ σκαφῶν ὑπόδειγματικῶν εἰς τὸ εἶδος τῶν. Μερικάς ἔξ αὐτῶν διὰ ἀναφέρομεν: Θὰ εἶναι μήκους 337.6 ποδῶν καὶ πλάτους 48.6, χωρητικότητος ή. w. 4250 τόννων, μὲ κυβισμὸν 280.000 κ. π. διὰ δέματα. Θὰ διαθέτουν χώρων ψυγείου 30 χιλ. κυβ. ποδῶν καὶ εἰς τὸ ντήπταντά τῶν χώρων 10 χιλ. κυβ. ποδῶν δι’ ύγρα φορτία. Τὰ σκάφη θὰ εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ 13 φορτωτήρας, ικανότητος ἀπὸ 5—30 τόννων. Μηχαναὶ δηλᾶται M.A.N. 3.500 ἵππων. Ταχύτης εἰς τὰς δοκιμάς 16 μιλλίων. Θὰ διαθέτουν θέσεις διὰ δώδεκας ἐπιβάτας, ἐνώ τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρωματος θὰ παρέχουν δῆλας τὰς ἀνέσεις εἰς τὰ ἀνώτερα καὶ τὰ κατώτερα μέλη αὐτοῦ. Τὰ σκάφη θὰ εἶναι καταλλήλα νά ἔχουν πρέπει σου δῆι μόνον τὴν γραμμὴν Μεσογείου—Κοντίνεντ, ἀλλὰ καὶ τὴν γραμμὴν τῶν ‘Αμερικανικῶν Λιμνῶν, μετὰ τὴν κατασκευὴν τῆς διώρυγος τοῦ ‘Αγίου Λαυρεντίου.

Νέα γραμμὴ τῆς «Ἐλληνικῆς

Διευρύνει τὸ δίκτυον τῶν γραμμῶν της ἡ «Ἐλληνική». Μηνιάιαν τακτικὴν γραμμὴν ἀπὸ τὸν Λιμένα τοῦ ‘Ατλαντικοῦ τῶν ‘Ηνωμένων Πολιτειῶν διὰ τὴν ‘Ερυθράν Θάλασσαν καὶ τὸν Περσικὸν Κόλπον ἐνεκανίσει. Τὸ πρῶτον τῆς σκάφος, τὸ «Γεώργιος Κ.», θὰ ἀποπλεύσῃ ἀπὸ τὸν Λιμένα τῆς Νέας Υόρκης τὴν 27ην Μαΐου. Πρόκειται περὶ νέας γραμμῆς, ικανῆς πολλὰ σὺν τῷ χρόνῳ να ἀποδούσῃ, δεδουμένου τοῦ ἀμεσωτάτου ἐνδιάφεροντος τῆς ‘Αμερικῆς διὰ τὰς χώρας τῆς Μέσης Ανατολῆς καὶ τῶν ἐυρυτάτων δι’ αὐτὰς παραγωγικῶν σχεδίων. Ζωρόταται ἢδη εἶναι αἱ πρός τὰ ἔκει μεταφοραὶ, μὲ δάσιμον τὴν προσπτικὴν διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῶν. Διὰ τὴν ἔξυπρέτησιν ἀκριβῶς τῆς νέας αὐτῆς τακτικῆς γραμμῆς, ὁ κ. Καλλιμαόπουλος ἀντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκην ναυπηγήσεως εἰς τὴν ‘Ιαπωνίαν δύο ἀκόμη ταχυτάτων φορτηγῶν γραμμῆς, χωρητικότητος 10 χιλ. τόννων φορτίου.

Δύο νεότευκτα σκάφη μας

Μεταξὺ 26ης καὶ 28ης ‘Απριλίου ἔξετέλεσεν ἐπίτυχῶς τὰς δοκιμάς του καὶ παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ ‘Αμυτερνταμ τὸ νέον ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Πρωτεύει τοῦ ζ», τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούντη. Τὸ σκάφος ὑποστάντα τὴν τελικὴν αὐτοῦ καταμέτρησιν εὑρέθη 16.566 τ. γκρός.

— Επίσης εἰς τὰ ἀνοικτὰ τοῦ Τάιν ἔξετέλεσε τὴν 5ην καὶ δην Μαΐου μὲ ἐπιτυχίαν τὰς γενικάς αὐτοῦ δοκιμάς καὶ παρελήφθη τὸ νέον φορτηγό μας «Διαμαντής Πατέρας» 6.200 τ. γκρός, τοῦ κ. Διαμαντή Πατέρα.

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

**ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ**

115-9 Riley Str. Tel.—Cables

SYDNEY — NSW **«SPIRO» SYDNEY.**

Διευθυντής Γ. Δ. ΗΛΙΑΔΗΣ

‘Αγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας παναμαϊκὸν λίμπερτο «Ρεζολούντ» 7.176 τ. γκρός (τοῦ 1942) μὲ λήγουσαν τὴν ἐπιθεώρησιν τὸ 1956, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Π. Κουμαντάρου ἀντὶ τιμῆς 740.000 δολαρίων.

— Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγό «Petrano» 6.995 τ. γκρός, 10.310 τόννων d.w., τοῦ 1943, μὲ σερβεύ τοῦ 1952, ἡγοράσθη παρὰ λιθεριανῆς ἑταιρίας ἀντὶ τιμῆς 700.000 δολαρίων, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς ‘Αμερικήν.

— Επίσης τὸ ἀγγλικὸν φορτηγό «Cape Melan» 7.214 τ. γκρός, 10.750 τόννων d.w. (τοῦ 1944), μὲ σερβεύ τοῦ 1952, ἡγοράσθη παρὰ ‘Ελλήνων (πελατῶν τῶν κ. κ. Χαρρού Χατζηπατέρας, Λιδ., τοῦ Λονδίνου) ἀντὶ τιμῆς 750.000 δολαρίων, μὲ ἀδειαν μεταφορᾶς εἰς τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας καὶ μὲ παραλαβὴν ἐντὸς τοῦ Μαΐου.

— Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀγγλικὸν λίμπερτο «Nauarion» 7034 τόννων γκρός, 10.270 τόννων d. w. (τοῦ 1944), ἐπωλήθη εἰς ἀγγλικήν εταιρίαν ἀντὶ τιμῆς 260.000 λιρῶν.

— Τὸ καναδικὸν δεξαμενόπλοιον «T. 2» «Kittanning» 10.428 τ. γκρός, 15.500 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρὰ λιθεριανῆς ἑταιρίας ἐλληνικῶν συμφερόντων, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς.

— Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀγγλικὸν φορτηγό «Lόρδος Λόιδ Τζώρτζ» 7067 τ. γκρός, 10.230 τόννων d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβεύ τοῦ 1953, ἐπωλήθη μὲ ἀδειαν ἀλλαγῆς σημαίας καὶ μὲ παράδοσιν ἐντὸς Μαΐου.

— Τὸ ἀγγλικόν φορτηγό «Malins» 7578 τ. γκρός, 11.214 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1917, μὲ λήξασαν τὴν ἐπιθεώρησιν του, ἡγοράσθη παρ’ ‘Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 96.000 λιρῶν. Παράδοσις εἰς λιμένα τῆς Ήπειρωτικῆς Εύρωπης κατὰ τὸ τρέχοντα μήνα Μαΐον.

— Τὸ τύπου τοῦ «T. 2» δεξαμενόπλοιον «Πετράκης Νομικὸς III» 10.448 τ. γκρός, 16.460 τόννων ή. w. καὶ ναυπηγήσεως 1943 ἐπωλήθη παρὰ τὸν κ. Μάρκου Νομικού εἰς ‘Ελλήνης ἐφοπλιστήν, τῆς Νέας Υόρκης, ἀντὶ τιμῆς 975.000 δολαρίων.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιθερίας φορτηγό μας «Αλλαγή» (πρώην «Καντούλε»), πρώην «Λεωνίδας Ν. Κουνδύλης» 3.964 τ. γκρός (τοῦ 1912), ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τὸν Κόντινεν, μὲ παράδοσιν εἰς τὸ Ρόττερνταμ, ὅπου ἀφεῖ ἀπὸ τῆς 29ης Μαρτίου μὲ ζημιαὶ ἐκ προσαράξεως.

— Επίσης τὸ ἀργον ἀπὸ ἔτους εἰς τὴν Νέαν Υόρκην παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιον μας «Ιλλαστρίστρι» 7.350 τ. γκρός (τοῦ 1928), ἐπωλήθη. Περιστότεροι διεπομέρεισι δεν ἔγνωσθησαν.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν φορτηγό μας «Ρένα» 5.686 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἡγοράσθη παρ’ ‘Ελλήνων, ἀντὶ τιμῆς 100.000 λιρῶν.

Παραλαβαὶ καὶ παραδόσεις

Τὸ ἀγορασθὲν παρ’ ἑταιρίας ἐλληνικῶν συμφερόντων ἀγγλικὸν φορτηγό «Petfrano» 6.995 τ. γκρός (τοῦ 1943) παραληφθὲν πρὸ τὴνερῶν εἰς τὸ ‘Αμβούργον μετωνομάσθη «Α μ i π α» καὶ ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιθερίας.

— Επίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς παναμαϊκῆς ἑταιρίας «Αλέξανδρος» ἀγγλικὸν τάνκερ «Esso Newcastle» 12.223 τ. γκρός (τοῦ 1933) παραληφθὲν πρὸ τῆς Αγγλίας, ψωσε τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ καὶ μετωνομάσθη «Αγγλία εἰς Α τε ξ α ν τε ρ ε ρ».

— Τὸ ἀγορασθὲν ἐπίσης παρὰ τῆς ἑταιρίας «Θήατρο» καναδικὸν τάνκερ «Kittanning» 10.428 τ. γκρός (τοῦ 1943) παραληφθὲν εἰς Γκάλβεστων, μετωνομάσθη «Λύρικ» καὶ ἐτέθη ὑπὸ τὴν λιθεριανῆς σημαίαν.

— Παρελθόδη εἰς Αγγλίαν τὸ ἀγορασθὲν παρ’ ‘Ελλήνων, καναδικὸν φορτηγό «Cape Melan» 7.214 τ. γκρός (τοῦ 1944) καὶ μετωνομάσθη «Αγγλίας Συ π ρ i δ ω ν», Σημαία Κοσταρίκας.

— Τὸ πωληθὲν εἰς Ιταλίους ἐφοπλιστὰς φορτηγόν «Μακεδονία» 7.044 τ. γκρός (τοῦ 1942) παραδόθηκεν πατ’ αὐτὰς εἰς τοὺς άγοραστὰς τοῦ θὰ υψώσῃ τὴν σημαίαν τῆς Λιθερίας καὶ θὰ μετονομασθῇ «African Prince».

— Τὸ πωληθὲν εἰς Αγγλίους φορτηγόν μας «Ν α υ α ρ i ν o» 7.034 τ. γκρός (1944) παραδόθηκεν εἰς τὸ Μπλάϋ μετωνομάσθη «Stanthorpe» διατηρηθείσης τῆς ἀγγλικῆς σημαίας.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. κ. Ραφαήλ Μελαχρινού καὶ οιών καὶ τοῦ κ. Ηλία Τοπούλη μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγόν «Afield» 526 τ. γκρός (τοῦ 1920) παραληφθὲν εἰς ‘Αμβούργον ψωσε τὴν ἐλληνικήν σημαίαν καὶ παρέμεινε προσωρινῶς, ὑπὸ τὸ αὐτὸν δύομα.

Εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Βενετίας

‘Ο κ. Κώστας Ι. Λύρας 1. Λύρας ἔξεπρωστήσεις τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμὸν εἰς τὴν Βενετίαν τὴν 5ην τρέχοντος μηνὸς διάσκεψιν τῆς «Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Όμοσπονδίας». Εκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν 16 χωρῶν μετέσχον τῆς διασκέψεως. Μεταξὺ τῶν κυρίων θεμάτων τῆς ήμερησίας διατάξεως ήτο καὶ ὁ νόμος περὶ μεταναστεύσεως Μάκ Κάρραν, δοτικὶς προκαλεῖ δυσχερείας εἰς τὴν κίνησιν τῶν ξένων πληρωμάτων.

Διακρίσεις εἰς ἐφοπλιστὰς

Κατὰ τὴν διάρκειαν ἐπιστήμων τελετῆς, παρουσία τοῦ κ. Αρχιεπισκόπου ‘Αθηνῶν καὶ τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Εσωτερικῶν ή. Α. Μ. ὁ Βασιλεὺς ἀπένειμε δραστεῖας διακριθέντας διὰ τὴν κοινωνικὴν τῶν δράσιν ἐπικροτήσους διαφόρων Δῆμων καὶ Κοινοτήτων τῆς χώρας. Μεταξὺ τῶν

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: «HELLENIC Port-Said & Suez

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY**ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ**

Προμηθευταὶ Ύλικῶν καὶ Τροφίμων Ἐλληνικῶν, Ἀγγλικῶν, Ἀμερικανικῶν, Παναμαϊκῶν καὶ Σκανδιναվικῶν πλοίων.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

«INTRASIT»

Κεντρικὸν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ:

ΓΡΑΦΕΙΑ: Τοχ. Κιβ. 78, Rue Tanta 1,

‘Ακίνητον SLAVICK—Τηλέφ. 455 καὶ 8432.

ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No. 39 Τηλ. 2585

ΣΟΥΕΖ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΦΙΚ)

RACHED STREET, NEGIEM Bld.

Τοχ. Κιβ. 48 Τηλέφ. 119 Οίκου: 201

βραβευθέντων ήσαν και οι άκολουθοι έκπρόσωποι της ναυτικής οίκογενειάς: Φρίδος Παπαχρήστιδης, διογενής έκ Μοντρέαλ του Καναδά, διά τάς υπέρ τῶν Δήμων Καβάλας και Ἐλευθερουπόλεως ἔξαιρετικά δωρεάς του, Μάρκος Νομικός, διά τάς υπέρ τῆς νήσου Θήρας ἔξαιρετικά καὶ ποικίλας δωρεάς του, τακτικάς καὶ ἐκτάκτους. Οἱ ἀνωτέρω ἐτιμήσαν μὲ τὴν ἀνωτάτην διάκρισιν τῶν βασιλικῶν ἀριστείων. Ωσαύτως εἰς τοὺς ἐφόπλιστάς κ. Ἀπόστολον Πεζάν, διὰ σημαντικὴν δωρεάν του καὶ εἰς τὸν αἴμινστον Λεωνίδαν Γουλανδρήν διὰ τὸν ἡλεκτροφωτισμὸν τοῦ ὄρμου Κορθίου καὶ τὴν ἀποπεράτωσιν ἑργῶν ὁδοποίας Στενιῶν Ἀνδρου, ἀπενεμήθησαν βασιλικά δραδεῖον τρίτης τάξεως ἀπενεμήθη εἰς τοὺς ἐφόπλιστας Ἐπαμεινώνδαν Ἐμπειρίκον καὶ εἰς τοὺς υιούς αὐτοῦ, διὰ τὴν ἀξιόλογον ὑπέρ ὑδρεύσεων τῆς Ἀνδρου δωρεάν των καὶ εἰς τὸν ἐφόπλιστην Νικόλαον Γαρουφαλίδην διὰ τὴν δωρεάν ὑπέρ ἀνέγέρσεως τοῦ ναοῦ Ἀγίου Νικολάου Κυνθίας Λημονού.

Τέλος ἀπενεμήθησαν βασιλικά ἔνσημα πρώτης τάξεως εἰς τοὺς Μιχαήλ Πολέμην διὰ τὴν ἔξαιρετικὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ὑπέρ ἀνέγέρσεως κινηματοθεάτρου εἰς τὴν Ἀνδρου, Μικέν Γρηγοριάδην, διὰ τὴν δωρεάν του πρὸς ἐκτέλεσιν ἑργῶν ὑδρεύσεως εἰς Καλαματὴν Χίου καὶ Νικόλαον Οικονόμου (ναυτικὸν-μηχανικὸν) διὰ τὴν δωρεάν του πρὸς ἀποπεράτωσιν τοῦ διδακτηρίου Χαιρωνείας Βοιωτίας.

Τὰ φάρμακα τοῦ «Οἴκου Ναύτου»

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατηρτήσθη ἐπιτροπὴ ἐκ τῶν καθηγητῶν τοῦ Πανεπιστημίου κ. κ. Οἰκονομοπούλου, Ἰωακειμόγλου καὶ Γούτα, πρὸς τὸν σκοπὸν διαφορῶν καταρτίσθη πίνακα τῶν φαρμάκων, ἀπινάκα δέον νὰ προμηθεύῃ ὁ «Οἴκος τοῦ Ναύτου», ινα τὰ διαθέτῃ, διὰ τοῦ λειτουργούντος φαρμακείου του, εἰς τοὺς ἀσθενεῖς ναυτεργάτας.

Διὰ τοὺς σεισμοπλήκτους ναυτικούς

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐνεκρίθη ἡ ἐφόπλησις ἑκτάκτου οἰκονομικῆς ἐνίσχυσεως εἰς τοὺς προστατευομένους τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», τῆς περιφερείας Βόλου, πληγέντας ἀνέργους ναυτικούς, ἀνεξαρτήτως τοῦ χρόνου ἀνεργίας των, ἐκ δραχ. 400 διὰ τοὺς ἀδιναματικούς καὶ δοχ. 350 διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα. Τὰ ἐν λόγῳ δοηθῆματα θὰ καταδηληθοῦν εἰς τοὺς μέχρι τῆς 30ῆς Ιουλίου αὐτοπροσώπως παρουσιαζόμενους δικαιούχους εἰς τὸ λιμεναρχεῖον — Χάρης — Κεμπέκ.

Τὸ ὑπερωκεάνιον «Ομερίκη»

Τὸ νέον ἐπιβατηγὸν λάινερ «Ο μερίκη» (εχ «Μαριπόζα»), τῶν «Χόμ λαΐνες», συνεπλήρωσεν ἡδη τὸ παρθενικόν του ταξίδιον ἀπὸ Σαούμαπτον εἰς τοὺς Κεμπέκ. Τὸ σκάφος παρέλαβεν ἕκας Σαούμαπτον 600 ἐπιβάτας καὶ ἔκ Χάρης ἐτέρους 400. Κατὰ τὸ παρετέθεν, ἐπὶ τῇ ἐνάρξει τῶν δρομολογίων του, γένεια, ὁ δημαρχὸς τοῦ Σαούμαπτον ἐτόνισεν εἰς πρόποσιν του, διὰ ἀποτελεῖ τιμὴν διὰ τὴν πόλιν του, τὸ διὰ ὥρισθη ὁ λιμὴν τῆς ὡς ἀφετηρία καὶ τέρμα τῶν δρομολογίων τοῦ ἐλέκτου τούτου ὑπερωκεανίου, ἐνῷ ὁ ἐν Εὐρώπῃ γενικός διεισθῆταις τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιρις κ. Ἰωσήφ Κόζουλιτς διεπύπωσε τὴν ἐλπίδα, διὰ τὸ «Ομερίκη» θὰ καταστᾶ δημοφιλές εἰς τὸ ταξιδιωτικὸν κοινὸν τῆς γραμμῆς Σαούμαπτον — Χάρης — Κεμπέκ.

Harbour, coastwise and deepsea towage



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

MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

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

Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐφωδιάσθη, ὡς γνωστόν, μὲ νέας μηχανάς εἰς «Ἀγιον Φραγκίσκον, μεθ' ὁ ἐπλευσεν εἰς Τεργέστην, ὅπου ἐπὶ μῆνας ὑπέστη μίαν ριζικὴν ἀνακαίνισιν εἰς τὰ ἐκεὶ ναυτηγεία. Διαθέτει ἡδη διαμερίσματα διὰ 300 ἐπιδάτας α' θέσεως, καὶ 900 τούριστ-κλάς, ἐνῷ δισκαὶς διατίθεται, κατὰ τὴν ηεράν διὰ τὸν Βόρειον Ατλαντικὸν χειμερινὴν ἐποχῆν, εἰς τουριστικὰ ταξίδια πρὸς τὴν Καραϊβικὴν θάλασσαν, ὁ ἀριθμὸς τὸν ἐπιβατῶν του, χάριν τῆς πληρους αὐτῶν ἀνεσεως, περιορίζεται εἰς 650. Εκαφεος θαλαμικὸς τῆς τουριστικῆς θέσεως διαθέτει ιδιαίτερους λουτρὸν καὶ ραδιοτηλέφωνον δι' ὑπερποντίους συνδεσεις. Εγκατάστασις κληματισμοῦ ὑπάρχει εἰς δὲλτα τὰ διαμερίσματα, αἱ δὲ κοινόχρηστοι αἰθουσαι, φιλοτέχνως καὶ πλουσίως ἐπιπλωμέναι, κοσμούνται ἀπὸ ἔργα ζωγραφικῆς καὶ γλυπτικῆς γνωστῶν Ἰταλῶν καλλιτεχνῶν.

Τὰ πληρώματα τῆς «Γκρήκ Λάιν»
Μεταξὺ τῆς «Γκρήκ Λάιν» καὶ τῆς Π.Ν.Ο. ὑπεγράφουσαν συλλογικὰ συμβάσεις ἔργασιας διὰ τὰ πληρώματα τῶν ὑπερωκεανίων «Ολύμπια» καὶ «Νέας Ύδρης. Βάσει αὐτῶν, τα μισθολόγιον τῶν πληρωμάτων καθωρίσθη εἰς τὸ ὑψος τῶν προβλεπομένων διὰ τὸ ὑπερωκεάνιον «Βασιλίσσα Φρειδερίκη». Προβλέπεται ἐπιπροσθέτως καὶ ἡ ἐξασφάλισις τοῦ πληρωμάτος τοῦ «Ολύμπια», ὑπερ τελέν ὑπὸ δέντρη σημαίαν, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς καὶ εἰς αὐτὸ τῆς περὶ Ν.Α.Τ. νομοθεσίας.

Νέοι πλοίοισχοι β' τάξεως

Προστίθεται εἰς τὸν πίνακα τὸν δημοσιευθέντα εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ὅτι ἔτισε διπλωματος πλοιάρχου β' τάξεως καὶ ὁ κ. Ἀντ. Η. Μιχ. Πονρός. «Ἐπίσης τὸ δύναμα τοῦ ἐπιτυχόντος Ιω. Κοντοῦ διορθώνεται εἰς τίσιν τοῦ Κόντος.

Η μεταφορὰ σιτοφορτίων

Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 104 (τῆς 28-4-55) φύλλον τῆς «Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως» (τεύχος Πόστων) ἐδόμησει τὸν Β.Δ., διὰ τοῦ ὑπόσιου ἐγκρίνεται ὁ κανονισμὸς «περὶ τρόπου στοιχασίας καὶ μεταφορᾶς σιτηρῶν διὰ πλοίων». «Ο ἐν λόγῳ κανονισμὸς κατηρτίσθη ὑπὸ τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων, ἡ δὲ ἐφαρμογὴ του ἀρχεται ἀπὸ Ιης Ιούλιον ἐ. ἔ. καὶ κανόφερας: α) Ἐπὶ πλοίοι, ἀπίνα πορτώντωνται διὰ σιτηρῶν εἰς οἰονδήποτε ἐλληνικὸν λιμένα. Καὶ, β) Ἐπὶ πλοίοι, ἀπίνα πορτώντωνται διὰ σιτηρῶν εἰς τὴν ἀλλοδοπή καὶ καταπλέουν πρὸς ἐκόρτωσις εἰς οἰονδήποτε ἐλληνικὸν λιμένα. Εἰς τὴν δευτέραν ταύτην περίπτωσιν ἀγαγνωρίζεται ὁ στοιχασία, ἀν ἔχη συντελεσθῆ συμφώνως πρὸς τοὺς ἐν ίσχυι κανονισμούς τοῦ κράτους, τοῦ λιμένος πορτώντων. Πρὸς δεδιάσιων τούτου, δέον νὰ προσκομίζηται ὑπὸ τοῦ λιμένος πορτώντων πλοίου πιστοποιητικὸν ἐκδεδουμένον ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν ἀρχήν τοῦ λιμένος πορτώντων. Οι παραδίται τοῦ κανονισμοῦ διώκονται, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ὅρθων 2 καὶ 3 τοῦ Ν.Δ. 2618 (τοῦ 1953) «περὶ κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης ἐν Λουδίω τὴν 10ην Ιουνίου 1948 διεθνῶν συμβάσεως περὶ σφαλείας τῆς ἀμύρωπνης ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ».

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὸ ιταλικὸν πορτηγὸν «Πλοσαίλια Ο.» 1387 τ. γκρός (τοῦ 1921) καὶ τὸ γερμανικὸν «Cart. Kielhū» 1361 τ. γκρός (τοῦ 1919) τῶν διποίων εἰχομένων προσαναφέρει τὴν ἀγορὰν παρ' Ἐλλήνων, ἔγκατελειόθωσαν κατὰ τὴν ἐν δεξιμενῃ ἐπιθεώρησιν των. Τὸ δεύτερον μόλιστα, ἐπωλήη ἐύδινης κατόπιν διασταύρωσης.

Τὸ ὑπὸ λιβεριονήν σημαίαν λίμπερτο - τάνκερ «Α. μέρικους» 7306 τ. γκρός (τοῦ 1943) ἔτελετες εἰς Σίενα μεταποτήν διὸ ἥρων φορίον.

Τὸ ἀγορασθεῖν παρὸ τηρητικὸν ἀνελφῶν. Τυπάλδους κάρυκο-λάτινερ «Κ εφαλάς» 1000 τ. γκρός (τοῦ 1931) μετανομάσθη «Τράνσνόρδερν». Ἁ στερέσσα διεπτηρίθη.

Τὸ ἀγορασθεῖν παρὸ της ἀποτελούσας ἀνελφῶν. Τυπάλδους κάρυκο-λάτινερ «Κ εφαλάς» 1000 τ. γκρός (τοῦ 1931) μετανομάσθη «Τράνσνόρδερν». Ἁ στερέσσα διεπτηρίθη.

Τὸ προσφάτως ὑγορασθεῖν παρὸ τηρητικὸν πλοίον της Κύπρου συστημάτων «Τζιμπί» 590 τ. γκρός (τοῦ 1939) μετανομάσθη «Κ ουνάσσια». Σημαία ὀγγική.

Θαλάσσια ἀτυχήματα

Ἐθευθίσθη τὸ «Νάταλ Κόστη»

«ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤΗ» (3078 τ. γκρός, καὶ ναυτ. 1920): Τὸ ἐν λόγῳ ἐλληνικὸν πλοιοστήσιας σκάφος καὶ ὑπὸ νοτοσαφρικανῆκη σημαίαν, κατευθυνόμενον ἀπὸ Ματάντι τοῦ Νοτίου Αφρικῆς, ἔξεπεμψε τὴν 1ην Μαΐου τὸ σῆμα κινδύνου, μὲ τὴν προσθήκην, διὰ ἔξωσειλε, λόγω πυκνῆς ὁμίλης, ἐπὶ βράχων, εἰς θέσιν πλάτους 22 — 30'Ν καὶ μήκους 14 — 27Α., περὶ τὰ 23 μίλλα τορείων τοῦ Βάλδις Μπαΐν. Η θέσις τοῦ πλοίου ἦτο κρίσιμος, λόγῳ σοδαρῶν ζημιῶν εἰς τὰ ὑφα-

ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΙΣΡΑΗΛ

Αναθέσατε τὴν πρακτόρευσιν τῶν πλοίων σας εἰς τὸ Πρακτορεῖον

ALLALOUF & CO.

P.O.Box 460 TEL AVIV
P.O.Box 775 HAIFA

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις: ALLALOUFCO

ΤΟ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΙΣΡΑΗΛ.
ΠΛΗΡΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΣ, ΤΑΧΕΙΑ ΕΚΦΟΡΤΩΣΙΣ ΚΑΙ ΦΟΡΤΩΣΙΣ, ΤΕΛΕΙΑ ΚΑΙ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

Συνεργαζόμενα Γραφεῖα: THE LEVANT SHIPPING Co.
(CYPRUS) P.O.B. 125, Limassol

Τηλεγρ. Διεύθυνσις "LEVCO", Limassol

'Αντιπρόσωποι ἐν Ισραὴλ τῶν κυριωτέρων Ελληνικῶν Ναυτικῶν Επιχειρήσεων.

τωσιν (18 συνεχή ταξιδιώτοι), ξενοδοχείο «Ιουνίου».

«ΜΥΡΙΑΜ» (όνδουρ.) από Νόρδερν ρέιντς 9400 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π. διά δέματος) διά Δυτικήν Ιταλίαν, κατ' αποκοπήν δολ. 127.500 φίο, φόρτωσις 20 τ. Ιουνίου—5 Ιουλίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. «Οράιον») από «Αλμπανι», με συμπλήρωσιν εις Νέαν Υόρκην 9500 τ. γεννημάτων δι' ένα λιμένα Ισπανίας δολ. 16, με 1000 τ. έλευθέρων έκφρτωσιν, φόρτωσις 20 Μαΐου—10 Ιουνίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης (τρία συνεχή ταξιδιώτοι) 12.000 τ. γαιανθράκων, διά Ρόττερνταμ 53(6 τό πρώτων ταξιδίων και 53)—τά δύο έποντα, έναρξης 20—30 Μαΐου.

«ΤΡΑΝΣΝΟΡΔΕΡΝ» σημ. άμερικ. (εκ «Northern Sun») από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων δι' Αμέρισαν ή Ρόττερνταμ δολ. 10, «γκρός τέρμης», (δύο συνεχή ταξιδιώτοι), οφίον από Νόρδερν ρέιντς ή «Αγιον Λαυρέντιουν δολ. 9, έναρξης Μάιου—Ιουνίου.

«ΔΕΛΦΟΙ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων δι' Αμέρισαν ή Ρόττερνταμ δολ. 10.25, οφίον διά γερμανικούς λιμένες Βορείου Θαλάσσης δολ. 10.55, φόρτωσις Ιουλίου.

«ΕΡΜΕΣΤΑΝΤ ΠΡΙΝΣ» (σημ. άγγλικη) από Χάμπτον ρόδης 9000 τ. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ 54(6), με 2500 τ. έλευθέρων έκφρτωσιν, φόρτωσις 20—31 Μαΐου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Ριον «Ιανέριον» δολ. 8.80, φόρτωσις 20 Ιουνίου—11 Ιουλίου.

«ΚΡΙΟΣ» από Χάμπτον ρόδης ή Βαλτιμόρων 5000 τ. γαιανθράκων διά δυτικήν άκτην «Αγγλίας 59,—, οφίον δι' άνωτολικήν άκτην «Αγγλίας 61,—, με 1500 τ. έλευθέρων έκφρτωσιν, θωρίον διά Ρόττερνταμ 54(6), με 2500 τ. έλευθέρων έκφρτωσιν, φόρτωσις 14—30 Μαΐου.

«ΑΦΡΟΣ» (παναμ.) από Μόμπιλ 9500 τ. πεταλευμάτων διά Σάντος δολ. 9.50, φόρτωσις 8—20 Ιουνίου.

..... (εκ «City of Κλίουν») από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 8700 τ. γεννημάτων διά Τεργέστην δολ. 12.70, με 2000 τ. έλευθέρων έκφρτωσιν, φόρτωσις 1—15 Ιουνίου.

«ΚΑΝΟΠΟΥΣ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι' Αμέρισαν ή Ρόττερνταμ 10.75, ένα λιμένα ή δολ. 11 δύο λιμένες, οφίον δι' Αμέρισαν—Αμεριδύρων ρέιντς δολ. 11, με 3000 τ. έλευθέρων έκφρτωσιν, φόρτωσις 25 Μαΐου—13 Ιουνίου.

«ΟΥΡΑΝΙΑ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ 54(6), με 2500 τ. έλευθέρων έκφρτωσιν, φόρτωσις 20—30 Μαΐου.

«ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ» από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρισαν ή Ρόττερνταμ 54(6), φόρτωσις 1—15 Ιουνίου.

«ΑΣΤΡΩΝ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Ριον «Ιανέριον» δολ. 9.25, φόρτωσις 1—15 Ιουνίου.

«ΑΜΑΡΙΝΝΙΑΝΑ» (Κοσταρ.) από Χάμπτον ρόδης 8600 τ. παλαιοισθήρων (440.000 κ. π. διά δέματος) διά Δυτικήν Ιταλίαν, κατ' αποκοπήν δολ. 127.000 φίο, φόρτωσις 15 Ιουνίου—5 Ιουλίου.

«ΠΙΝΤΑΡ» (λιβερ.) από Νόρδερν ρέιντς 9600 τ. γεννημάτων δι' Αμέρισαν ή Ρόττερνταμ δολ. 10.50, με 3000 τ. έλευθέρων έκφρτωσιν, οφίον κριθήν δολ. 10.85, ένα 2000 τ. θρόμην δολ. 11.20, φόρτωσις 19—30 Μαΐου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ» (Κοσταρ.) από Νόρδερν ρέιντς 8800 τ. παλαιοισθήρων (452.000 κ. π. διά δέματος) δι' Αδριατικήν δολ. 123.500 φίο, κατ' αποκοπήν (ναυλος πληρωτέος εις λίρας), φόρτωσις 10—30 Ιουνίου.

«ΖΑΝ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων (δύο συνεχή ταξιδιώτοι) δι' Αμέρισαν δολ. 11.25 τό α' τοξιδίουν και δι' Αμέρισαν—Αμεριδύρων δολ. 10.75 τό β' ταξιδίουν, οφίον από Νόρδερν ρέιντς δολ. 9.75 βάσιν, ένα από «Αγιον Λαυρέντιουν δολ. 9.50 δάσιν, φόρτωσις 20—31 Μαΐου.

«ΦΟΙΝΙΞ» (σημ. άμερικ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων δι' Εμπεν—Αμεριδύρων ρέιντς δολ. 13.85, με 3000 τ. έλευθέρων έκφρτωσιν, φόρτωσις 16—24 Ιουνίου.

«ΑΛΑΚΙΜΟΣ» (Κοσταρ.) από άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (Βορείως του Χάττερες) 9400 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π. διά δέματος) διά Δυτικήν Ιταλίαν δολ. 132.000 φίο, φόρτωσις 3—20 Ιουλίου.

«ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (Βορείως του Χάττερες) 9500 τ. είδων εκ χάλυβας διά Ρόττερνταμ 76)—φίο, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΘΕΟΔΩΡΑ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρισαν ή Ρόττερνταμ 54(6), οφίον διά γερμανικού λιμένες Βορείου Θαλάσσης 55(6), φόρτωσις 12—20 Μαΐου.

«ΙΒΩΡ ΡΙΤΑ» (σημ. άγγλικη) από άμερικανικό λιμένα Κόλπου 9400 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π. διά δέματος) διά Δυτικήν Ιταλίαν, κατ' αποκοπήν δολ. 150.000 φίο, φόρτωσις 25 Μαΐου—6 Ιουνίου.

«ΕΝΤΙΑΒΟΥΡ» (Κοσταρ.) από Σιδεν «Αίλαντ 9500 τ. πεταλευμάτων διά Νιούπορτ Νιούς δολ. 1.35 φίο, φόρτωσις 10—20 Ιουνίου.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ» (λιβερ.) ή Νόρδερν ρέιντς 9400 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π. διά δέματος) δι' Αμέρισαν, Ρόττερνταμ η Αμεριτερνταμ, κατ' αποκοπήν δολ. 130.000 φίο, ομερος φόρτωσις.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 11.000 τ. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ 55(6), φόρτωσις Μάιου—Ιουνίου.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΔΡΙΓΚΤΩΝ» (σημ. άγγλικη) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων διά δυτικήν άκτην Αγγλίας 95(6), φόρτωσις 4—15 Ιουνίου.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ή Βρετανικής Κολομβίας 9800 τ. ζυλείας και γεννημάτων είδων (499.000 κ. π. διά δέματος) δι' Αγγλίαν δολ. 18 φίο, φόρτωσις 10 Ιουλίου έως 29 Αύγουστου.

«ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ» (παναμ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων διά Χαδάννων δολ. 10.15, φόρτωσις 1—15 Ιουλίου.

«ΟΡΟΣ ΑΩΣΣ» ή Βρετανικής Κολομβίας 9400 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π. διά δέματος) δι' Ισπανίαν, κατ' αποκοπήν δολ. 138.500, οφίον έξι Αγίου Φραγκίσκου δολ. 142.500 φίο, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΤΡΙΤΩΝ» ή Βρετανικής Κολομβίας 9300 τ. ζυλείας και γεννημάτων είδων (499.000 κ. π. διά δέματος) διά Νόρδερν ρέιντς, κατ' αποκοπήν δολ. 150.000 φίο, φόρτωσις 10 Ιουνίου.

«ΣΑΜΟΣ» ή Βορείου Ειρηνικού 9400 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π. διά δέματος) δι' ένα ιαπωνικό λιμένα, κατ' αποκοπήν δολ. 143.000 φίο, φόρτωσις Μάιου.

«ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ» (λιβερ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων διά Απανων δολ. 10.20, έλαυσθεν έκφρτωσικών, φόρτωσις 25 Ιουνίου—7 Ιουλίου.

«ΑΟΙ-ΙΝΤΑ» (λιβερ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 10.000 τ. ζυλείας και γεννημάτων είδων (499.000 κ. π. διά δέματος) διά Νόρδερν ρέιντς, κατ' αποκοπήν δολ. 150.000 φίο, φόρτωσις 5—30 Ιουνίου.

«ΑΡΧΑΝΑΞ» (λιβερ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. ζυλείας και γεννημάτων είδων (499.000 κ. π. διά δέματος) διά Νόρδερν, κατ' αποκοπήν δολ. 150.000 φίο, φόρτωσις 1—20 Ιουνίου.

«ΟΝΤΡΥ» ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. ζυλείας και γεννημάτων είδων (499.000 κ. π. διά δέματος) διά Νόρδερν ρέιντς, κατ' αποκοπήν δολ. 150.000 φίο, φόρτωσις 12—20 Ιουνίου.

«ΑΖΟΥΕΡΟ» (παναμ.) ή Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. κριθής δι' Αμέρισαν ή Ρόττερνταμ δολ. 14.75, φόρτωσις 5—25 Ιουνίου.

«ΚΥΜΑ» (ή Έπερος) από Κολούμπια Ρίζερ-Πούγκετ Σούντ 9500 τ. κριθής δι' Αμέρισαν ή Ρόττερνταμ δολ. 14.75, με 3.000 τ. έκφρτωσιν, «γκρός-τέρμες», φόρτωσις 5—31 Ιουλίου.

«ΕΚΡΗΤΗ» ή Βρετ. Κολομβίας 10.000 τ. ζυλείας και γεννημάτων είδων (499.000 κ. π. διά δέματος) δι' Αγγλίαν δολ. 20 φίο, φόρτωσις 27 Ιουνίου—20 Ιουλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένες Βορείου Ειρηνικού 9.400 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π. διά δέματος) δι' Ιαπωνίαν, κατ' αποκοπήν δολ. 150.000 φίο, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΓΟΥΙΝ» (λιβερ.) από Κολούμπια Ρίζερ — Πούγκετ Σούντ 9.500 τ. κριθής δι' Αμέρισαν ή Ρόττερνταμ, δολ. 14.75, με 3.000 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 27 Ιουνίου — 10 Ιουλίου.

«ΓΚΑΝΝΕΤ» (λιβερ.) (όψιον «ΠΙΟΝΕΡ») ή Βρετανικής Κολομβίας 9800 τ. γενημάτων διά Κέιπ Τάουν-Ντόρμπριτ περίπτερης 132(6), με 750 τ. έλευθέρων έκφρτωσιν, φόρτωσις 20 Ιουνίου—20 Ιουλίου.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ» (λιβερ.) ή Ριον «Ιανέριου ή Βικτορίας 9500 τ. πεταλευμάτων διά Νόρδερν ρέιντς δολ. 5.20 φίο, φόρτωσις 10—30 Ιουνίου.

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ» από Σάντα Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εις Μπουνές «Αύρες 7100 τ. ζαχάρες διά Ριζέκαν 110)—φίο, με 700 τ. φόρτωσιν και 750 έκφρτωσιν, φόρτωσις 20—31 Μαΐου.

ΠΟΡΤΗΓΟΝ

(Κοσταρίκας) ή Βρέμης 3800 τ. είδων ή σιδήρου δι' Ισραήλ 50(6) φίο και στόνευτ, φόρτωσις 3—13 Μαΐου.

ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ (φορτηγόν) ή Γενύνας ή Δάντσιγκ 8600 τ. γαιανθράκων διά Μπουνές «Αύρες 70)—φόρτωσις τέλη Μαΐου — όρχος Ιουνίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Κοσταρίκας) ή Κοπεγχάγης 1700 τ. τσιμέντων εις σάκκους διά Συρήνη 56(6)—, ομερος φόρτωσις.

Head Office
30, Fouad 1st Avenue

Depots:

5, Tantah Street

30, Fouad Street

Branch Office

Rached Street

Tel. 2012

Port - Tewfik (Suez)

FIRST ESTABLISHED 1928

SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS

IMPORTERS & DISTRIBUTORS

MANUFACTURERS' REPRESENTATIVES

POR-T SAID (Egypt)

Connections all over Egypt

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

Εμβάσματα εις ΕΛΛΑΔΑ, ΚΥΠΡΟΝ και ΑΙΓΑΥΠΤΟΝ.—Ταχεία και άκριβης ύπηρεσία.—

Ο καλλίτερος, οικονομικότερος και άσφαλέστερος τρόπος είναι τά Σπέσιαλ Τσέκς.

Εξαργυρώνονται όπουδήποτε άνευ διατυπώσεων.

«ΕΝΤΙΑΒΟΥΡ» (Κοσταρ.) έξι Αμερίσσης ή Ρόττερνταμ 9500 τ. σάμου ύψησηργίας διά Μόντρεαλ δολ. 2.10 φίο, φόρτωσις 20—30 Μαΐου.

Έκ Μεσογείου και Άδριαντικής

«ΤΡΑΝΣΠΑΤΣΙΦΙΚΑ» (σημ. άμερικ.) έξι Αλεξανδρέττας 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Τσαρλεσον ή Νόρθερν ρέιντς δολ. 6 ένα λιμένα ή δολ. 6.25 δύο λιμένες, φίο, φόρτωσις 6—20 Μαΐου.

«ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ» (Κοσταρίκας) άπό Λα Γκουλίττη (9500 τ. μεταλλευμάτων διά Υμουντέν ή Ρόττερνταμ 35)—, φόρτωσις 10—31 Μαΐου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (γερμανικόν) άπό Στρατώνι 5000 τ. μεταλλευμάτων διά Σλούσικιλ 42), 6, με 1000 τ. έφορτωσιν είς τά 2)6, φόρτωσις 20 Ιουνίου—20 Ιουλίου.

«ΔΑΝΑΠΡΙΣ» έξι Ιταίας 3500 τ. βωσίου διά Λονδίνου 50)—, φόρτωσις 20 Ιουνίου—9 Ιουλίου.

«ΤΕΛΑΜΩΝ» (Κοσταρ.) έξι Τεργέστης 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρη δολ. 3.90 φίο, φόρτωσις 20 Μαΐου—5 Ιουνίου.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.» έξι Οδησσού 2500 τ. γαιανθράκων διά Πειραιάς 30)—, σήμεσς φόρτωσις.

«ΜΑΙΩΤΙΣ» έξι Πότι 6200 τ. μεταλλευμάτων διά Βουλώνης 52)— φίο, φόρτωσις Μάιου.

«ΛΟΥΛΟΥΟΥ» (σημ. Λιδάνου) έξι Βραΐλας 3400 τ. γεννημάτων δι' Ιταλίαν 38)6, φόρτωσις Ιουνίου.

Έκ παντούν αλλων όγορων

«ΛΟΥΛΟΥΟΥ» (σημαία Λιδάνου) άπό Κοσσείρ 3400 τ. λιπασμάτων διά Βραΐλαν 41)—, φόρτωσις Μάιου.

«ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ» άπό Κοσσείρ 4800 τ. λιπασμάτων διά Βραΐλαν 41)—, φόρτωσις Μάιου.

«ΝΟΕΜΙ» (σημ. αγγλική) άπό Λορίντζ Μάρκες 6500 τ. γαιανθράκων δι' Ήστ Λόντον 24)— «μηθ-τέρμη», φόρτωσις 10—25 Μαΐου.

«ΝΟΕΜΙ» (β' ταξίδιον) άπό Ντέρμπραν 6500 τ. γαιανθράκων διά Πόρτ Σουδάν 52)6, φόρτωσις 5—30 Ιουνίου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» (φορητογόνον) έξι Αρχαγγέλου 1.800 φάδωμας ξυλείας δι' ένα λιμένα άνωτλικής άκτης Αγγλίας 240)— τό φάδωμα, ένα διά λιμένα δυτικής άκτης Αγγλίας 247)6, φόρτωσις 1—20 Ιουνίου.

«ΠΙΑΝΗΣΣ» (παναμ.) άπό Κέιπ Τάουν έξι Ντέρμπραν 9.500 — 10.000 τ. όρδοσιν του χώρα δι' Αγγλίαν 82)6, έπαν 'Αμερίσων — 'Αμερίσωγον 80)—, όφιον δι' Ιαπωνίαν 89)—, φόρτωσις 9—29 Ιουλίου.

«ΒΕΝΟΥΣ» (παναμ.) έπειρουσίδης 9500 τ. ζαχάρεων δι' Ιαπωνίαν δολ. 15.50 φίο, φόρτωσις 25 Ιουνίου — 10 Ιουλίου.

«ΑΤΤΙΚΗ» άπό Μογκαντίτιο 2700 τ. γενικών ειδών διά Σουέζ κατ' άποκοπή λιρών 10.000, φόρτωσις Μάιου.

«ΤΑΣΟΣ» (Κοσταρίκας) έπι Φιλαδελφίας 1060 στάνταρτς ξυλείας διά τρεις λιμένας Ιαπωνίαν νήσων 294)— τό στάνταρτ, φόρτωσις Ιαπωνίου.

«ΚΑΤΙΝΑ» (Κοσταρίκας) έπι Σεουδίας 850 στάνταρτς ξυλείας δι' Αλεξανδρείαν 320)— τό στάνταρτ, φόρτωσις Ιαπωνίου.

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.» έπι Κοσσείρ 2000 τ. φωσφάτων διά Βραΐλαν 41)—, φόρτωσις Μάιου.

Αι χρονοναυλώσεις

«ΔΙΠΡΥΞ» 10.865 τόνων ί.ω. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 ½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά δύο υπερατλαντικά ταξίδια 28)6, σήμεσος παράδοσις είς τό Ρόττερντα.

«ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ» (λιβερ.) 10.800 τόνων ί.ω. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 ½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά δύο ημέρες μεταφορών 21)6, με τά 25 % του ναυλού πληρωτέων είς δολάρια, έναρξης Ιουνίου.

«ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ» 10.865 τόνων ί.ω. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 ½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά δύο δεκατημάνιας μηνών (παραφόρμοι μεταφορών) δολ. 3.35, παράδοσις Μάιου είς λιμένας της Η-πειρωτικής Εύρωπης.

ΥΙΟΙ ΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ

Τό 'Αρχαιότερον και Τελειότερον τῶν ἐν 'Αλεξανδρείᾳ Μηχανουργείων. Ιδρυθέν τῷ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ : Τοῦ 'Αγγλικοῦ 'Υπουργείου Πολ. Μεταφορῶν. Τοῦ 'Αγγλικοῦ Ναυαρχείου. Τοῦ 'Ελληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ Μ. Α.

ΤΕΛΕΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΝ ΠΛΕΩΝ ΤΩΝ 1.500 ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

'Επισκευαί πλοίων πάσης φύσεως και είσαγωγή αύτών είς Δεξι-μενήν, 'Εκτελεσίς πάσης έργασίας άφορώσης την Μηχανουργίαν και την Λεβητοποίην. — 'Οργανοκολλήσεις και 'Ηλεκτροσυγκολήσεις. — Χυτήριον 'Ορειχάλκου και Χυτοσιδήνιου.

Έργοστάσιον και Γραφεῖα: 68-70. 'Οδός ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Τηλέφωνον. R 591

Τηλεγραφική Διεύθυνση: «FRANGSON» ALEXANDRIA

Cable Address:

INTERSHIP

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

Main Office and Warehouse:

1869 POWELL STREET

•

ΑΙΑΣ ΑΧ. ΚΟΖΟΜΠΟΛΙΔΗΣ

VANCOUVER 6, B.C., CANADA

Telephones:

Day: HASTINGS 9327

Night: FAIRMONT 2002

ΣΧΟΛΗ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ "Ο ΘΑΛΗΣ"

'Ανεγγωρισμένη ύπό τον Κράτους ('Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας) διά τού άπο 1.10.1948 Βασιλικού Διατάγματος

XE-Y-ΔΕΝ & ΠΑΤΗΣΙΩΝ (Χέιδεν 6A) τηλ. 84.091

Πλήρης τεχνική θεωρητικώς και πρακτικώς κατάρτισις 'Ασυρματιστών ειδικότητος 'Εμπορικού Ναυτικού, συμφόνως των Κανονισμών του ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ. 'Εν τη Σχολή λειτουργούν έπισης ιδιαίτερα φροντιστήρια διά προσωγγικάς έξετάσεις 'Ασυρματιστών 'Εμπορικού Ναυτικού

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ πλοῖα

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δεξ.)	έτ. «Άρτεμις»	17	3976	εις μεταφοράς Κωνσταντίνης — Πειραιώς (πετρέλαια)
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	έφθ. Οδόσσον 6 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πλόρτο Μπλάγκο»	54	6498	εις Γιοκοχάμαν 12 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώρ»	54	8450	εις Σάντερλαντ, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγεινα I. Χανδροή	18	2974	άργει από 30 'Απρ. 1953
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εις μεταφοράς 'Αρούμπας — Μαρακάϊμπο
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	διήθεν 'Αδεν 6 Μαΐου διὰ Κουβάτ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X' πατέρες	43	7239	άνεχ. Βαγκούμερ 7 Μαΐου διὰ Νότ., Αφρική
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πλόρτο Μπλάγκο»	54	6500	έφθ. 'Ιργουελ 9 Μαΐου
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοτσαύτης	20	844	έφθ. Τεργέστην 3 Μαΐου
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. 'Αναστασάτος	18	2858	εις Τζέδεν 1 Μαΐου
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 Μαΐου διὰ Βέζερ
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή N. Αμερ.	53	3575	άνεχ. Σαλβαντόρ (Βραζ.) 9 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
ΑΚΤΗ	'Εδ. Λιβανούς A.E.	44	7176	έφθ. Κέιπ Τάουν από 21 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρέάδης	44	7257	εις θέσην 59B και 10Δ, Μαΐου 3 διά Βαλτιμόρην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	άδ. Τσουρινάκη	20	1114	άργει Πειραιά 14 Μαΐου
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7234	διήλθε Σουέζ 28 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΑΛΙΚΗ	άδ. Λιβανούς A.E.	43	7229	έφθ. Χάμπτον ρόδος 8 Μαΐου
ΑΛΙΚΗ Π.	'Απ. Πεζάς	44	7212	άνεχ. Αμβούργον 24 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδος
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούης	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανη 28 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρες	42	7177	διήλθε Πόρτ Σάτι 8 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	ανεχ. Λός 'Αντζελες 7 Μαΐου διά Πουσάν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κονδύλη	42	7191	διήλθε Μοντεβίδεο 9 Μαΐου διὰ Καλντέρα
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» A.E.	43	7176	έφθ. Γιοκοσούκαν 5 Μαΐου
ΑΝΤΙΟΠΗ (δεξ.)	«Νιάρχος» A.E.	14	4046	άργει 'Αυτελάκι από 16 Μαΐου 1954
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρες	43	7176	άνεχ. Μόζι 6 Μαΐου δι. 'Ινταδόν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	A. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	29	6022	διήλθε Θεάουταν 9 Μαΐου δι. 'Αγκωνα
ΑΡΓΩ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	άργει Πειραιά από 3 Μαρτ. 1954
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» A.E.	41	7460	άνεχ. Ρίον 'Ιανέρων 5 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	διήλθε Λός 'Αντζελες 3 Μαΐου διά Χαδάνων
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	52	13415	διήλθε Τρινιντάντ 6 Μαΐου διά Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκτώρ Δρακούλης	43	7176	έφθ. Μόμπηλ 8 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7227	έφθ. Νέαν 'Ορλέανη 2 Μαΐου
ΑΤΤΙΚΗ	Χρ. Μαυράκης	43	2400	διήλθε Πόρτ Σάτι 3 Μαΐου ἐκ Τζέδδας
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελιξ»	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ				
ΒΑΣΙΛΗΣ	'Εθν. Γραμ. 'Ελ.—'Αμερ.	27	20563	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Νέαν 'Υρκην
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	N. Πούπταλος καὶ Σία	11	1881	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 6 Μαΐου δι. 'Αλεξανδρείαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Αντ. Παπαδάκης	43	7176	δυτικῶν τοῦ Τζιμπούτι 9 Μαΐου διὰ Μασσάν
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	«Ελληνική» A.E.	44	1923	άνεχ. Κωνσταντινούπολιν 10 Μαΐου δι. 'Αμβούργον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου»	22	3846	άργει Σύρουν από 26 'Ιουνίου 1953
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	'Άδ. Γράτσου	44	7176	διήλθε Τρινιντάντ 1 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέρων
ΓΕΩΡΓ. ΜΑΤΣΑΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	έφθ. Βέρα Κρούζ 22 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Λουκᾶς Γ. Μάτσας	22	902	μήμισθουμένον εἰς Βόρειον 'Ισπανίαν
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	έφθ. Λεμπσάν 3 Μαΐου
ΓΚΡΑΣΧΟΛΜ (ψυγείον)	'Άδ. 'Ανδρεάδη	43	7233	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Γ. 'Αρκουλῆς	42	486	άνεχ. Λοιδίνων 9 Μαΐου διά Νέαν Γῆν
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20992	διήλθε Λάδσον 1 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπου
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	N. Παπαδάτος	18	1176	άργει Πειραιά 14 Μαΐου
ΔΑΝΑΗ	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Πειραιά 14 Μαΐου διά Κωνσταντινούπολιν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	'Άλεξανδρ.— Δούκας	23	1634	εἰς ταξίδιον 'Οδησσον — 'Ελλάδος
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	'Άδ. Συνοδιοῦ	24	2740	άνεχ. Αιμέρσαν 7 Μαΐου διά Δάναστηγ
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Υἱοί Δ. 'Ιγγλέση	18	5275	διήλθεν Ούζάν 9 Μαΐου δι. 'Αργεντινήν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	P. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	έφθ. Χούλη 29 'Απρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. Βεργωτῆ	44	7232	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 5 Μαΐου
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Π. & B. Πανταλέων	43	7229	έφθ. Χάιφαν 24 'Απρ.
ΔΙΡΦΥΣ	Διαμ. Πατέρες	55	6500	άνεχ. Τάιν 9 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	'Άδ. Πατέρα	43	7232	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου διά Κόλπου Μεξικοῦ
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρῆ	20	1603	άργει από 31 Δεκ. 1952
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ				
ΕΒΡΟΣ	άδ. Λιβανούς	37	4839	άνεχ. Βαγκούμερ 6 Μαΐου (διαταγάς)
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7256	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 7 Μαΐου,
ΕΛΕΝΗ Δ.	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	27	4163	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	«Αλκυόνως» A.E.	44	7253	διήλθε Παναμάν 2 Μαΐου διά Μπουεναβεντούρα
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	'Άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	έφθ. Σιεμφουέγκος 3 Μαΐου
ΕΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	έφθ. Σίενταν 1 Μαΐου
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Κουμαριανοῦ — Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Σφάλ 7 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ	'Άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Αλεξανδρούπολιν 5 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	έφθ. Κουνέτι 1 Μαΐου (εἴτα Νταμάμ)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» A.E.	36	6281	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 1 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Καλλιμανοπ.	44	7207	έφθ. Πειραιά 4 Μαΐου (εἴτα Αίγυπτον)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A.E.	43	7254	άνεχ. Κωνσταντινούπολιν 2 Μαΐου δι. 'Ην. Πολιτείας
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A.E.	43	7176	έφθ. Πειραιά 13 Μαΐου
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	A. Πρίντεζης	19	1492	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διά Βηρυττὸν
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έπιδαυρος» A.E.	43	7253	άνεχ. Πειραιά 8 Μαΐου δι. 'Οδησσον, έφθ. 12
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	διήλθε Χονολούλου 29 'Απρ. διά Παναμάν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	Καδιώι Σιγάλα	21	2369	έφθ. Μομπάσσα 9 Μαΐου
ΕΥΑΝΘΙΑ	«Ωκεανοπόρος» A.E.	43	7194	έφθ. Ευρέκα από 18 'Απρ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	Υἱοί Πέτρου Γουλανδρῆ	43	7244	άνεχ. Μακόρις 7 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	'Άδ. Γουλανδρῆ	18	3553	διήλθε Κοσσείρ 21 'Απρ. δι. 'Ιαπωνίαν
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Π. Μαρκεσίνης	43	7250	
ΗΡΩΝ II	'Άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	έφθ. Κριστόμπαλ 5 Μαΐου καὶ άνεχ. 9
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	Δημ. N. Κουφδ	44	1923	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 4 Μαΐου
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. 'Ιδνιον	44	7257	διήλθεν 'Αδεν 7 Μαΐου δι. 'Ινδονησίαν
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Κάσσος» A.E.	44	7198	άνεχ. Οζάκαν 21 'Απρ. διά Βαγκούμερ
ΙΑΚΩΒΟΣ	«Θεοφανώ» A.E.	37	4815	έφθ. Καράτοι 7 Μαΐου
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	άργει Πόρτ Σάιδ από έτον
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Α. Π. Πεζάς	43	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 6 Μαΐου δι. 'Αμβούργον
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	υἱών Δ. 'Ιγγλέση	42	7035	έφθ. Καζαντιπάταμ 23 'Απρ. (διά Γιαβάτα)
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	'Άδ. Γουλανδρῆ	44	7176	έφθ. Σιεμφουέγκος 4 Μαΐου
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. 'Αθηνώ κλπ.	44	10441	έφθ. Καράτοι 7 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	I. & 'Άδ. K. X' πατέρεας	43	7255	άργει Πάρτ Σάιδ από έτον
ΚΑΣΟΣ	Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άνεχ. Χάμπτον 3 Μαΐου
ΚΑΣΤΩΡ	'Άδ. Κουλουκουντῆ	43	7229	έφθ. Καλκούταν 3 Μαΐου
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κάσσος» A.E.	39	5215	έπλω ἐκ Β. Ειρηνικού διά Βομβάνη, 2 Μαΐου
	'Άδ. Γράτσου	45	7260	έφθ. Καρθαγένην 26 'Απρ., ἐπισκεψή
	«Κεφαλληνιακή» A.E.	43	10448	

ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδη	44	7224	έφθ. Λίβερπουλ 4 Μαΐου
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7253	έφθ. Κοσσέιρ 1 Μαΐου
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	εις 'Ιντσόν 10 Μαΐου
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	24	4693	άνεχ. Σφρέλ 5 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΚΡΙΟΣ	Μ. Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 'Απρ. διά Πουέρτο 'Ορντάς
ΚΥΠΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Τρανσόπετρόλα»	20	6416	έφθ. "Ηστχαμ 3 Μαΐου
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	11	7537	άνεχ. Πειραιά 10 Μαΐου δι' Αύστραλίαν
ΚΥΜΑ	τ' Άδ. Λιδανούς Α.Ε.	43	7244	διηλθε Βιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	'Άδ. Κ. Πατέρα	43	7223	έφθ. Πόρτ Εβεργκλαντ 3 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	Διηλθε Κάσκετς 5 Μαΐου διά Κωνσταντινούπολιν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. 'Απόδιακος	45	7176	άνεχ. Τάμπαν 23 'Απρ. διά Στεττίνον
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	'Άδ. Λώς	43	7176	έφθ. Νέαπολιν 1 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Άλεξάτος — Δούκας	25	965	άνεχ. Πειραιά 12 Μαΐου δι' Οδησσόν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεχ. Νουέβιτας 27 'Απρ. διά Κολόμπο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άνεχ. Ταλκαχανάνο 3 Μαΐου δι' Αντοφαγκάστα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	22	1535	εις Χάιφαν 2 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός Α.Ε.	43	7176	έφθ. Βενετίαν 4 Μαΐου
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. & Μ. Νομικός	43	7229	διηλθε Θέουταν 4 Μαΐου διά Βηρυττόν
ΛΟΥΛΑ	Δ. Κοτσαύτης κλπ.	43	1075	άργει Πειραιά 14 Μαΐου, έπισκευή
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7176	
ΜΑΙΩΤΙΣ	'Άδ. Συνοδινού	19	3911	εις θέσιν 40 Β. και 25 Δ., Μαΐου 5 διά Σαδάνων
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	διηλθε Βιβραλτάρ 25 Απριλίου διά Δυρράχιον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	διηλθε Σουεζ 6 Μαΐου δι' Ερυθράν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρής	21	6784	άνεχ. Χαδάνων 8 Μαΐου διά Ταμπικό
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	'Άδ. Λώνς	43	7244	εις θέσιν 44 Β. και 20 Δ., Μαΐου 3 διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187	διηλθε Τατζόκι Ούμπαν 27 'Απρ. διά Τσιμπά
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	διηλθε Θέουταν 7 Μαΐου δι' Οδησσόν
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7258	διηλθε Ντόβερ 26 'Απρ. διά Μόμπιλ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ματζέλιο»	20	6546	εις Πειραιά από 28 Φεβρ., έπισκευή
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	1557	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	διηλθε Κων(πολίν) 4 Μαΐου διά Βηρυττόν
ΜΑΣΤΕΡ Η. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διηλθε Τζιμπούτι 26 'Απρ. δι' Οζάκαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Ηλιός»	44	7254	διηλθε Τρίνινταν 28 'Απρ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ν. Νικολέρης	16	2081	άργει Πειραιά από 31 Μαρτ., έπισκευή
ΜΕΝΤΩΡ	"Εκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Βρέμην 2 Μαΐου για Ρόττερνταμ 9
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	24	1435	άργει Πειραιά από 10 Ιαν. 1954
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7260	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Απρ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύνταθιου	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 27 'Απρ. διά Λίβερπουλ
ΜΥΚΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή Ν. 'Αμερ.	34	2709	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 5 Μαΐου δι' Αργεντινήν
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπ»	43	7176	
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	'Ιω. Καρράς	44	7247	άνεχ. Τζάκσονβιλ 29 'Απρ. διά Ρόττερντην
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	'Άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Τσάρλεστων 27 'Απρ. διά Γάνδην
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7230	διηλθε Καρέους 7 Μαΐου διά Γερμανίαν
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανός» Α. Ε.	43	7231	έφθ. Αμβούργον 4 Μαΐου
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	άνεχ. Θρή Ρίθερς 28 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σίσια	43	7176	διηλθεν Αγ. Βικέντιον 8 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Βατικώτης	11	1459	διηλθε Πόρτ Σάιδ 6 Μαΐου, Σουεζ 7 δι' Ερυθράν
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Άδ. Σιτινά	43	7254	διηλθε Σουεζ 7 Μαΐου διά Καράτσι
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλουκ. — I. Καΐρως	43	7254	διηλθε Κύπρον 5 Μαΐου
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μιχαλίδης» Α.Ε.	42	7167	έφθ. Λίβερπουλ 6 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	έφθ. Μίδδλεσεμπρο 5 Μαΐου
ΟΔΑ	'Εμπορ. — 'Εφοπλιστική	44	7176	διηλθε Βιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Λουδίνων
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7235	διηλθε Παναμάν 8 Μαΐου διά Πουσάν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7235	εις λιμένας Ιαπωνίας 11 Μαΐου
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούδης	17	3704	άνεχ. Χάιφαν 8 Μαΐου διά Πειραιά, έφθ. 11
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Οκεανός» Α.Ε.	19	5182	άργει Πειραιά 14 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΠΑΝΑΓΙΑ	'Άλεξάτος — Δούκας	21	1001	έφθ. Τεργέστην 4 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραβίδης	43	7258	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	'Ιω. Γ. Π. Λιβανός	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7256	έφθ. Βασάρων 7 Μαΐου
ΠΑΝΤΑΝΑΣ ΣΑ	έτ. «Επνόλιος	45	7240	έφθ. Βαλτιμόρην 5 Μαΐου
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Λαιμόδης	20	5194	διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 24 'Απρ. δι' Αργεντινήν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάνης	20	1337	άνεχ. Πειραιά 7 Μαΐου διά Τζέδδαν
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Γκρείντζενμασάου 9 Μαΐου διά Λονδίνον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	'Ιωνιού Α.Ε.	43	7253	εις Γιοκοχάμαν 10 Μαΐου
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	'Ιω. Μ. Νικόφρος	24	5026	άργει Ρόττερνταμ από 3 'Απρ. 1953
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαΐου
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III. (τάνκ.)	Μ. Νομικός	43	10448	έφθ. Χαροκόπειον 22 Β. και 54 Δ., Μαΐου 4 δι' Αμμουδάνη Μπαϊν
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	Υιός Π. Γουλανδρή	44	10448	διηλθε Πόρτ Σάιδ 11 Μαΐου διά Χιούμστον
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 'Απρ. δι' Αμβούργον
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνά»	44	7207	εις Νότ. Κορέαν 11 Μαΐου
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	διηλθεν Όραν 9 Μαΐου διά Σαουθάμπτον
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Αμπελάκι από έτων
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)	Βαγιάννης & Σίσια	16	1765	εις μεταφοράς Κωνστάντζης — Πειραιώς (πετρέλαια)
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	Μαν. Κουλουκουντής	55	16566	άνεχ. Αμστερνταμ 5 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΡΙΤΑ	Υιοι Σιγάλα	25	1412	
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	άνεχ. Κοσσίν 2 Μαΐου διά Πόρτ Σάιδ
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	άνεχ. Σαδάνων 4 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόπετρόλα»	18	5563	έφθ. Πειραιάς 4 Μαΐου και άνεχ. 8
ΡΩΜΥΛΙΑ	έτ. «Έλλημες»	18	1593	έφθ. Τάραντα 21 'Απρ., ζημιάι (διά Δάντσιγκ)
ΣΑΜΟΣ	Υιόι Δ. 'Ιγγλέση	43	7177	έφθ. Πειραιάς 4 Μαΐου (είτ' άβηρυττόν)
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιόν Σιγάλα	43	7176	άνεχ. Νταγκάν 1 Μαΐου διά Καματίσι
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης	28	1660	έφθ. Λονδίνον 29 'Απρ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Νικ. Παπαδάτος	22	2201	έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάστος»	44	7224	έφθ. Σουάν 7 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	διηλθε Σουεζ 5 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	'Άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 1 Μαΐου διά Γιαδάτα
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόδουτολος	43	7231	έφθ. Οδησσόν 7 Μαΐου
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Έγγενια I. Χανδρή	43	10448	άργει Βαλτιμόρην από 16 Φεβρ., ζημιάι
ΤΡΙΤΩΝ	'Άδ. Γράτσοι	44	7250	εις μεταφοράς 'Αρούμπας — Μαρασκάμπι
ΥΔΡΑΙΟΣ II.	Κληρο. 'Αθ. Κουλόυρα	30	4557	διηλθε Χονολουλού 6 Μαΐου διά Καθασάκι
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάδης Νομικός	21	1783	άνεχ. Βέρα Κρούζ 27 'Απρ. διά Λένιγκραφ
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	εις Βηρυττόν 10 Μαΐου
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	757	διηλθε Πόρτ Σάιδ 5 Μαΐου (διαταγάς)
ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ	έτ. «Κάστος» Α.Ε.	44	7256	έφθ. Ρόττερνταμ 11 Μαΐου
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	διηλθε Παναμάν 4 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάστος» Α.Ε.	45	7256	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 29 'Απρ. διά Πρόδιντενς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	'Απ. Πεζός	55	6200	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΨΑΡΑ	'Αναστασίου Φαθαλίδης	45	7255	άνεχ. Πόρτ Σάιδ 10 Μαΐου διά Σάύρβιλλ

Τὰ ύπο ξένας σημαίας

ΑΒΑΝΣ	21	3271	έφθ. Σεπτέμβριον 10 Μαΐου άνεχ. Βιλμιγκτών 6 Μαΐου διά Βρέμην
ΑΓΑΘΗ	44	7158	έφθ. Βιρτυτών 6 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοστ.)	21	1173	έφθ. Λουδίνιον 5 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	17	1288	άργει 'Αμπελάκι από έτους
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	10	1471	εἰς 'Αγγλίαν, υπό παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)	44	7214	έφθ. Κου) πολιν 8 Μαΐου
ΑΓΚΕΛΕΛ (Κοστ.)	25	2310	έφθ. Πόρτ Σουδάν 2 Μαΐου
ΑΔΑΜΑΣ	43	7265	έφθ. Μπράκε 25 Απρ. (εἰτα Βρέμην)
ΑΖΙΑΝ	43	7223	διῆλθε Λός 'Αντζελες 29 Απρ. διά Καβασάκι
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιθερ.)	43	7238	άνεχ. Μοντεβίδεο 4 Μαΐου διά Περουβίαν
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	43	7224	έφθ. Γύνιαν 8 Μαΐου
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	43	7239	άνεχ. Σάντος 28 Απρ. διά Τρίνινταντ
ΑΔΡΙΑΣ (λιθ. δεξ.)	53	13752	διῆλθε Παναμάν 5 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΖΟΥΕΡΟ	44	7176	έφθ. Μπάρρου 9 Μαΐου
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	20	5227	εἰς θέσιν 2 N. και 31 Δ., Μαΐου 6 διά Πλέιτ
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)	44	7161	έφθ. Αγιον Φραγκίσκον 9 Μαΐου
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	54	18784	άνεχ. Γκουαγιακιλ 6 Μαΐου διά Πίσκο
ΑΘΗΝΙΑΝ (λιθ.)	44	7242	έφθ. Γένοβαν 3 Μαΐου
ΑΘΟΣ (Κοσταρ.)	29	3958	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 28 Απρ. διά Κάρδιφ
ΑΙΑΣ	29	5218	διῆλθε Παναμάν 7 Μαΐου διά Περουβίαν
ΑΙΓΕΥΣ (λιθερ.)	42	7242	όνεχ. Εϊβονμάουθ 6 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδος
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	43	7176	έφθ. Περουβίαν 3 Μαΐου
ΑΙΜΙΛΙΑ (λιθερ.)	44	7259	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 5 Μαΐου καὶ ἀνεχ. 7
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ. δεξ.)	43	10459	άνεχ. Κώνων) πολιν 6 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.)	22	1057	έφθ. Οδησσον 6 Μαΐου
ΑΙΤΣΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΑΡ	44	7286	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Μαΐου διά Μπουεναβεντούρα
ΑΙΝΟΣ	44	1935	έφθ. Κωνσταντζαν 3 Μαΐου
ΑΙΝΟΣ (λιθερ.)	20	3610	έφθ. Νέαν Σκοτιάν 5 Μαΐου
ΑΙΤΝΑ (λιθερ.)	43	7218	άνεχ. Περισκόν Κόλπον 8 Μαΐου διά Χιούστον
ΑΚΟΥ·Ι·ΤΑΝΙΟΥΣ (λιθ. δεξ.)	45	10648	διῆλθεν Παναμάν 7 Μαΐου ἐκ Περουβίας
ΑΚΡΙΤΑΣ (λιθερ.)	42	7025	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 3 Μαΐου δι' Αύστραλιαν
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	44	7158	έφθ. Γύνιαν 27 Απρ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	28	5133	διῆλθε Σιβράλταρ 24 Απρ. διά Γκάλεστον
ΑΚΤΙΟΝ (λιθερ.)	43	7213	έφθ. Θέουταν 9 Μαΐου (διά Παντίρμα)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	25	2323	άργει Φάλμουθ ἀπό 16 Απρ. 1953
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	18	5599	εἰς Τεργέστην ἀπό 19 Απρ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ.)	44	12223	διῆλθε Παναμάν 7 Μαΐου διά Περουβίαν
ΑΛΚΗΣ (λιθερ.)	53	7409	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδος
ΑΛΚΙΜΟΣ	42	7176	έφθ. Χάμπτον 27 Απρ.
ΑΛΚΥΩΝ (λιθερ.)	43	7176	έφθ. Λίντερνταμ 6 Μαΐου
ΑΛΛΥ (λιθερ.)	44	7163	ΕΠΩΛΗΘΗ πρὸς διάλυσιν
ΑΛΜΠΑ	12	3962	διῆλθε Τρίνινταν 1 Μαΐου διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΑΛΦΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	44	7195	άργει 'Αμστερνταμ ἀπό 15 Απρ., διασκευή
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	43	7221	διῆλθε Σιβράλταρ 10 Μαΐου διά Μπουένος "Αὔρες
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	18	8703	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Απρ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθερ.)	45	7201	έφθ. Αμέρεσαν 5 Μαΐου
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιθερ.)	44	7144	εἰς Σιενταμ ἀπό 14 Απρ., διασκευὴ
ΑΜΙΠΑ (λιθερ.)	43	7306	ἐπόδισεν 'Αμβούργον 9 Μαΐου
ΑΝΑΕΣ (λιθερ.)	43	6995	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 5 Μαΐου διά Μάντζεστερ
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	55	6462	εἰς Πλέιτ ἀπό τὰς 25 Μαρτίου
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιθερ. δεξαμ.)	29	4913	διῆλθε Παναμάν 5 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΝΔΡΟΣ (λιθερ.)	43	7208	άνεχ. Περουβίαν 5 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.)	43	7229	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 Μαΐου διά Περισκόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΑΝΤΟ	53	18736	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	53	17800	έφθ. Κουνταμάτου 23 Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	53	17800	εἰς θέσιν 15 N. και 78 Δ., Μαΐου 1 (διαταγάς),
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	53	18735	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 Μαΐου διά Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.)	54	6112	εἰς Ρίτζεκαν 10 Μαΐου
ΑΝΝΑ	21	4358	εἰς Μερίνταν 7 Μαΐου διά Ντακάρ
ΑΝΝΙΤΣΑ	45	7149	άνεχ. Αμέρεσαν 5 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	44	7258	έφθ. Ντώρμπιταν 28 Απρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	44	7070	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου δι' "Αγιον Λαυρέντιον
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	08	1763	εἰς Βραίλαν 2 Μαΐου
ΑΝΤΡΕ	43	7176	άνεχ. Μόμπιτ 8 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΑΝΤΟΝΥ	44	7126	άνεχ. Εμδεν 6 Μαΐου διά Φλάσιγκ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιθερ.)	43	7244	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Απρ. διά Χάμπτον ρόδος
ΑΟΥΡΟΡΑ (δύδουρ.)	43	7176	εἰς Λός 'Αντζελες ἀπό 19 Απρ.
ΑΡΕΤΗ Σ.	44	5061	διῆλθε Φινιστέρων 1 Μαΐου δι' 'Αργεντινὴν
ΑΡΕΤΗ	20	3330	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	43	7191	άνεχ. Μπέιραν 10 Μαΐου διά Κόρπους Κρίστι
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δύδουρ.)	38	10277	άργει 'Αμέρεσαν ἀπό 15 Αὔγ. 1953
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	43	7244	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	40	10224	άργει 'Αμστερνταμ ἀπό 29 Σεπτ. 1953
ΑΡΙΩΝ (λιθερ.)	42	7212	έφθ. Αγιον Φραγκίσκον 8 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ	19	5672	έφθ. Κιέλον 4 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ (Κοστ.)	28	1707	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 4 Μαΐου διά Σμύρνην
ΑΡΗΣ (Κοστ.)	22	1498	έφθ. Αρισταίμιον 4 Μαΐου διά Σμύρνην
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	53	18288	διῆλθε Σουέζ 5 Μαΐου διά Περισκόν Κόλπον
ΑΡΜΑΡ (λιθερ.)	43	7273	διῆλθε Τζιμπουτί ἀπό 15 Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΩΖΑ	43	7246	διῆλθε Σιβράλταρ 9 Μαΐου διά Γλασκώδην
ΑΡΣΕΝΑ	43	7176	άνεχ. Χακοδάτων 2 Μαΐου διά Βαγκούνηρ
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιθερ.)	45	7255	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 4 Μαΐου διά Λουμπίτο
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθερ.)	43	7176	άνεχ. Χαδάναν 9 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΑΡΧΑΝΑΞ (λιθερ.)	43	7288	διῆλθε Χαδάναν 4 Μαΐου διά Κόμπε
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	44	7157	άργει Χαδάναν ρόδος 4 Μαΐου διά Καβασάκι
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθερ.)	44	7161	έφθ. Αριέρσαν 4 Μαΐου
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	43	7247	έφθ. Μπουένος 'Αὔρες 6 Μαΐου
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	28	4809	έφθ. Γύνιαν 2 Μαΐου
ΑΣΠΡΕ·ΙΤΟΡ (λιθερ.)	44	7210	άνεχ. Γένοβαν 20 Απρ. διά Χιλήν
ΑΣΤΡΩΝ	42	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 3 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	25	4853	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 7 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (ἐπιβαρ.)	43	5856	έφθ. Πειραιών ἀπό 24 Απρ.
ΑΤΤΙΚΗ	27	5214	έφθ. Γύνιαν 8 Μαΐου
ΑΤΤΙΚΟΣ (λιθερ. δεξ.)	44	10702	διῆλθε Παναμάν 28 Απρ. (διαταγάς)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	54	11815	έφθ. Αμστερνταμ 11 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	54	11307	άνεχ. Κολομβίαν 5 Μαΐου δι' 'Αμέρεσαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	43	7176	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 22 Απρ. (διαταγάς)

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Μπάρρυ 5 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. λιβ.)	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	49	17094	διηλθε Βιρμαλτάρ 7 Μαΐου δι' Λαγγίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	49	7310	έφθ. Αμοτερνταμ 11 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιθερ. δεξ.)	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	64	9833	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 1 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιθ.)	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	54	10800	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7176	διηλθε Παναμάν 1 Μαΐου διά Χούλη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	44	7176	άνεχ. Νταγκαν 8 Μαΐου διά Καμάσι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.)	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	54	13200	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 6 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	53	11322	άργει Γενοβαν άπο 18 Φεβρ., ζημιαί
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	54	11248	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 9 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	54	11248	άνεχ. Χάλιφας 5 Μαΐου διά Καριπίτο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	53	12696	άνεχ. Μοντεβίδεο 8 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δ.)	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	53	12712	άνεχ. Φόλευ 2 Μαΐου διά Καραϊβικήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7200	διηλθε Πουλό Μπαύκομ 8 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	52	10930	άνεχ. Νέαν 'Υόρκη 2 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	50	8679	διηλθε Φάρερ Πόιντ 4 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Πόρτ Έλιζαμπετ 9 Μαΐου διά Κείπ Τάουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	48	10928	άνεχ. Κιουρασάο 24 'Απρ. διά Μαρακάϊμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	49	10908	άνεχ. Αμμουσιά Μπαΐ 1 Μαΐου διά Σάντος
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7176	διηλθε Κείπ Τάουν 23 'Απρ. δι' Αργεντινήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	43	7176	διηλθε Τζιμπούτι 20 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	.....	έτ.	«Μαρίτιμος	45	7160	έφθ. Κολομπο 24 'Απρ. (δι' Ιαπωνίαν)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	.....	έτ.	«Άτλαντικ»	44	7247	άνεχ. Πόρτ Άλμπερίν 6 Μαΐου διά Γκαρστον
ΑΥΡΑ	.....	έτ.	«Πολύμερος	42	7236	διηλθεν "Άδεν 6 Μαΐου διά Βουβάνην
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	.....	έτ.	«Αρκτούρους»	27	5006	εις Σάο Λιούζ άπο 20 Μαρτ., ζημιαί
ΑΦΡΟΣ	.....	έτ.	«Βασιλίζος»	44	7198	άνεχ. Βενετίαν 6 Μαΐου διά Τρινιντάντ
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιθ.)	.....	έτ.	«Αίλας»	42	7010	εις θέσιν 43 Β. και 19 Δ., Μαΐου 5 δι' Εμδεν
ΒΑΛΕΝΣΙΑ (παν.)	.....	έτ.	«Νουέδα Βαλένσια»	44	7274	εις Νέαν 'Υόρκη 2 Μαΐου
ΒΑΛΟΡ (λιθερ.)	.....	έτ.	«Μπλέσαντ»	43	7229	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	.....	έτ.	«Ιντερ 'Αμερικάνος»	44	7176	άνεχ. Μπέλφαστ 5 Μαΐου δι' Αγ. Λαυρέντιον
ΒΑΡΚΑ (λιθερ.)	.....	έτ.	«Βαστόρες»	43	7180	διηλθε Τρινιντάντ 29 'Απρ. διά Αλφρεντ
ΒΑΣΙΛΗΣ	.....	έτ.	«Κορονάντο»	43	7067	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΕΥΣ Σ·ΣΔΟΥΔΑ Α'	(άραβ.)	έτ.	«Άρ·Ωνάτσης	54	28738	διηλθε Βιρμαλτάρ 6 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθερ. δεξ.)	.....	έτ.	«Νουέδα Βίστω»	64	10900	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΒΕΛΛΑ	.....	έτ.	«Γκράντες»	20	2770	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου διά Λίθανον
ΒΕΝΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (λιθερ.)	.....	έτ.	«Οσεάνικα»	43	7244	άνεχ. Μορμουγκάο 26 'Απρ. διά Γενοβαν
ΒΕΝΟΥΣ (δυδουρ.)	.....	έτ.	«Γκόλμπο»	20	7631	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
ΒΙΒΑ (λιθερ. δεξ.)	.....	έτ.	«Βιδάλετ»	21	6872	άνεχ. Σεμπούτο 23 'Απρ. διά Χονολουλού
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	.....	έτ.	«Μαρστόμαντε»	52	11362	έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιθερ.)	.....	έτ.	«Ινσουλάρ»	44	7159	άνεχ. Ρίο Γκουάμπο 8 Μαΐου διά Κέϋ Ούέστ
ΒΙΤΖΙΑΝΤ (δεξ.)	.....	έτ.	«Ρίο Γκουάμπο»	40	8122	έφθ. Χαδάννων 7 Μαΐου
ΒΟΡΙ	.....	έτ.	«Ρίοι»	42	7076	έφθ. Γλασκώδην 7 Μαΐου
ΓΑ·Υ·ΕΤΥ (λιθ. δεξ.)	.....	έτ.	«Θήσατρ»	43	7304	άνεχ. Πόρτ Εδεργκλαντ 5 Μαΐου διά Κούδαν
ΓΑΥΡΙΟΝ	.....	έτ.	«Κορούνα»	43	7156	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 5 Μαΐου
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	.....	έτ.	«Γέροντας»	43	7271	διηλθε Λός "Αντζελες 29 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΕΡΩΓΕΛ (λιθερ.)	.....	έτ.	«Σέντραλ»	45	7253	έφθ. Πόρτ Εδεργκλαντ 23 'Απρ.
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθερ.)	.....	έτ.	«Ράτλαντ»	44	7251	άνεχ. Αμέρερσαν 22 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΓΕΩΒΙΛΚΑ (λιθερ.)	.....	έτ.	«Μίραμπορ»	18	5265	άνεχ. Νιούπορτ 6 Μαΐου διά Παλέρμο
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	.....	έτ.	«Ματζελίλιας»	27	5586	άργει Πειραιά άπο 19 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθερ.)	.....	έτ.	«Μονρόδιας»	51	5739	έφθ. Οζάκαν 8 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	.....	έτ.	«Μερίντιαν»	19	5405	έφθ. Δάντσιγκ 6 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	.....	έτ.	«Άτλαντικ "Οίλα»	54	18790	διηλθε Πάρτι 8 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	.....	έτ.	«Λύρα»	55	11000	εις Τάιν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)	.....	έτ.	«Γκέοτας»	43	7273	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	.....	έτ.	«Άρκουλ»	22	1871	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 6 Μαΐου διά Νότ. Αφρικήν
ΓΙΑΝΝΗΣ	.....	έτ.	«Ρίο Πάρντος»	43	7166	διηλθε Βιρμαλτάρ 5 Μαΐου διά Σάύρδιλλ
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	.....	έτ.	«Γιουρόπας»	43	7207	διηλθε Τζιμπούτι 29 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)	.....	έτ.	«Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	άνεχ. Σπέτζιαν 8 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδις
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθερ.)	.....	έτ.	«Ντέλ Πλάτσα»	30	6770	άργει Νέαν 'Υόρκην άπο 10 Μαρτ.
ΓΚΑΣ. Μ. (δυδουρ.)	.....	έτ.	«Νηρεύς»	30	9097	άργει Μπωμόδι 8 Μαΐου
ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ (δεξ.)	.....	έτ.	«Οδερός Τάνκερ»	43	10448	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΓΚΛΑΝΤΙ·ΤΟΡ	.....	έτ.	«Πόλιμπος»	43	7263	διηλθε Γιρμαλτάρ 4 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)	.....	έτ.	«Μίντ 'Άτλαντικ»	43	7248	διηλθε Σουέζ 1 Μαΐου διά Οζάκαν
ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	.....	έτ.	«Καρρέτο»	44	7247	διηλθε Γιρμαλτάρ 1 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	.....	έτ.	«Διεθνής»	52	20321	διηλθε Γιρμαλτάρ 10 Μαΐου διά Περσίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	.....	έτ.	«Διεθνής»	54	20536	εις Αμβρούσιον, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιθ. δ.)	.....	έτ.	«Διεθνής»	52	20125	διηλθε Γιρμαλτάρ 1 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ·Ι·ΝΤΑΝΣ (λ. δ.)	.....	έτ.	«Διεθνής»	49	17738	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 4 Μαΐου διά Γιρμαλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λ. δ.)	.....	έτ.	«Διεθνής»	49	10892	εις Κιέλον, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	.....	έτ.	«Διεθνής»	53	20600	εις Αμβρούσιον, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ·Ι·Σ (λιθ. δεξ.)	.....	έτ.	«Διεθνής»	54	20431	διηλθε Σουέζ 29 'Απρ. διά Περσίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ (λ. δ.)	.....	έτ.	«Διεθνής»	52	20536	έφθ. Μασσαλίαν 8 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)	.....	έτ.	«Διεθνής»	54	20430	εις Αμβρούσιον, υπό άνασυγκόλλησιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)	.....	έτ.	«Διεθνής»	55	20430	διηλθε Σουέζ 5 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)	.....	έτ.	«Διεθνής»	49	20200	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 7 Μαΐου διά Γιρμαλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.)	.....	έτ.	«Ιντερμάριν»	54	20355	διηλθε Σουέζ 5 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ. δ.)	.....	έτ.	«Τρανσιτεσάνικος»	54	5985	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 3 Μαΐου διά Πόρτ ντε Μπουκ
ΔΑΦΝΗ	(λιθ.)	έτ.	«Χίανα	45	7359	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 5 Μαΐου διά Γιρμαλτάρ
ΔΕΛΦΙΝ	(λιθ.)	έτ.	«Ρίο "Αντονού»	45	7252	διηλθε Λός "Αντζελες 3 Μαΐου δι' Εϊβονμάσιθ
ΔΕΛΦΟΙ	(λιθερ.)	έτ.	«Γιουρόπας»	44	7192	άνεχ. Αμέρερσαν 27 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	.....	έτ.	«Εσπεράντζα»	44	7207	έφθ. Σπέτζιαν 27 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοστ.)	.....	έτ.	«Στεννίές»	20	4992	άνεχ. Αλμέριαν 5 Μαΐου δι' Οράν
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθερ.)	.....	έτ.	«Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	έφθ. Φαγιάλ 6 Μαΐου
ΔΩΡΙΣ	.....	έτ.	«Δωρίς»	54	6042	έφθ. Δουγκέρκην 4 Μαΐου
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθερ.)	.....	έτ.	«Γουορλντουάντα»	43	7131	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Μαΐου διά Βαγκούνθερ
ΕΒΗΛΥΝΙΑ	.....	έτ.	«Σάν 'Εμπίλιος»	44	7249	έφθ. Χάμπτον ρόδις 9 Μαΐου
ΕΒΗΛΙΖ	(λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ρίο Καρίμπια»	44	7210	έφθ. Βαλτιμόρη 1 Απριλίου
ΕΒΗΜΑΡ (λιθ. δ.)	.....	έτ.	«Σάν 'Αλμπέρτο»	45	7252	έφθ. Εϊβονμάσιθ 7 Μαΐου
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	.....	έτ.	«Σήκρετο»	44	7253	έφθ. Πειραιά 8 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ	.....	έτ.	«Πούντα 'Αρένας»	29	6941	διηλθεν Αγιον Βικέντιον 8 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	.....	έτ.	«Πουέρτο Ρίκος»	24	4991	έφθ. Γλασκώδην 2 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Β.	.....	έτ.	«Πουέρτο Λιππερτάντ»	44	7331	άνεχ. Λάιττα Πέντρο 5 Μαΐου διά Μπατόν Ρούζ
ΕΛΙΣ ΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)	.....	έτ.	«Ουδόλντ Τάνκερ»	43	7218	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Απρ. διά Πούερτο Πλάτα
ΕΛΛΗ (Κοσταρ.)	.....	έτ.	«Οξίλιαρ»	30	4123	διηλθε Λάς Πάλμας 7 Μαΐου διά Σαντιάγκο
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)	.....	έτ.	«Ελλήσποντος»	44	7225	έφθ. Εμδεν 1 Μαΐου
ΕΛΛΗΡΑ	(λιθερ.)	έτ.	«Μορέλος»	43	7284	διηλθεν Αγιον Βικέντιον 27 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΕ ΙΤΟΡ	.....	έτ.	«Καζοτάμιλ»	44	7229	εις Λιβερπουλ άπο 1 Απριλίου
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	.....	έτ.	«Τρανσπασίφικος»	43	7207	άνεχ. Κωνια) πολιν 8 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδις
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	.....	έτ.	«Γκόλφο 'Αλζούλ»	42	7058	έφθ. Καβασάκι 25 'Απρ.
		έτ.	«Ενσενάντα»	44	7207	έφθ. Νοβορωσίσκην 4 Μαΐου

ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)	έτ. «Λατσισθέρους»	43	7264	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαΐου διά Γερμανίαν
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγγος»	41	7122	άνεχ. Χούλι 24 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΝΤΟΥΚΕΙ-ΙΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7240	άνεχ. Σεμάίνους 26 'Απρ. διά Νότ. Αφρικήν
ΕΝΤΥ (λιβερ.)	έτ. «Έντυ»	26	3320	άνεχ. Βλαστριτικούς 29 'Απρ. διά Σορέλ
ΕΝΩΣΙΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ένωσις»	12	2171	άνεχ. "Άδει 3 Μαΐου διά Γιάμπτο
ΕΠΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Άλδάρες»	44	7176	εἰς θέσιν 35 Β., και 71 Δ., Μαΐου 4 διά Ρόττερνταμ
ΕΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Πέντεγκραλ»	44	7255	άνεχ. Πουέρτο Ορντάζ 4 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Σουντατλάντικα»	22	7766	άργει Σπέτζιαν από 19 Αύγ. 1954
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν»	42	7009	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 10 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	54	18736	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 6 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΕΥΘΑΛΑΣ ΣΟΣ	έτ. «Γάλοφο Ντεζεάντο»	44	7210	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 29 'Απρ. διά Γένοβαν
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	διηλθε Τζιμπουτί 3 Μαΐου διά Σουέζ
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Γενόβαν 20 'Απρ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Αντώνιο»	45	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
ΕΦΦΗ (λιβερ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7194	έφθ. Βαλτιμόρην 3 Μαΐου
ΖΑΝ	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	εἰς Τρίνινταντ 1 Μαΐου
ΖΕΟ Γ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βεσπούκιο»	33	10641	έφθ. Μουράρην 7 Μαΐου
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	άνεχ. Άμμουσαίη Μπαΐν 6 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΖΙΝΙ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	διηλθε Σουέζ 5 Μαΐου διά Βασσόραν
ΖΟΖΙΑΝ (Κοστ.)	Κ. 'Ατυχίδης	20	7638	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 5 Μαΐου διά Ντεμεράρα
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτες	43	7191	έφθ. 'Ανιέρεραν 9 Μαΐου
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7161	άνεχ. Τάιν 23 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΘΑΛΑΣ ΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	43	7252	άνεχ. Ντακάρ 8 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΘΕΟ (Κοστ.)	έτ. «Αϊλα Μπέλλα»	28	2407	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαΐου
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτες»	43	7151	έφθ. Σαίν Τζών (Νέας Γης) 7 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρα»	45	7151	εἰς Κούδαν 4 Μαΐου
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρη Μπή»	42	6997	άνεχ. Σπέτζιαν 6 Μαΐου (διαταγάς)
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιβ.)	έτ. «Μοντετζάμιμα»	43	7131	άνεχ. Σαίν Τόμας 8 Μαΐου δι' Αγγλιαν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7218	διηλθε Σαίν Τόμας 8 Μαΐου διά Σάντος
ΘΕΩΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λόκ Πέρλας»	28	5068	έφθ. Σαίν Τζών (Νέας Γης) 7 Μαΐου
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7185	εἰς Κούδαν 4 Μαΐου
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Απόστολος Παύλος»	24	3658	άργει Νέαν 'Υόρκην 8 Μαΐου. ΕΠΟΛΗΘΗ
ΙΑΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρες»	28	7350	άνεχ. Νιουχάρεν 27 'Απρ. δι' Αρούταν
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	άνεχ. Σαίν Τόμας 8 Μαΐου διά Σαίν Κρουά
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Σαίν Τόμας 8 Μαΐου διά Σαίν Κρουά
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΑΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ. Κ.»	53	13554	άνεχ. Άμμουσαίη Μπαΐν 28 'Απρ. διά Σάντος
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	διηλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπου
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13490	άνεχ. Άμμουσαίη Μπαΐν 2 Μαΐου διά Σάντος
ΙΟΝΙΟΝ (Λιβανού)	Τυρογαλάς—Ζαμπάζας	15	1255	άνεχ. Μασσαλίαν 6 Μαΐου (διαταγάς)
ΙΡΙΣ (Κοσταρ.)	Κωτταρόπουλος	20	909	άργει Μασσαλίαν 10 Μαΐου
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	διηλθε Τρίνινταντ 27 'Απρ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιβερ.)	έτ. «Τορέχα»	21	2506	άνεχ. Βρέμην 6 Μαΐου διά Χάιφαν
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αριόνας»	22	8432	άργει Σέλμπιτορη από 14 Σεπτ. 1953
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Άρεκουπίτα»	43	7257	έφθ. Γκάλερεσταν 5 Μαΐου
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	έφθ. Λιβερπουλ 3 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουντεφιονίδι»	24	5185	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουγιάδι»	19	5173	διηλθε Σάιδ 1 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ» (Κοσταρ.)	έτ. «Λουνιδί»	20	6157	έφθ. Σορέλ 27 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Λουνιδί»	54	8799	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαΐου διά Γερμανίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπιτ»	53	8005	έφθ. Βρέμην 1 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Γιουνίου»	22	1048	άργει Πειραιᾶ από 10 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5354	διηλθε Λάς Πάλμας 9 Μαΐου δι' Οδησσόν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τράμπιτ»	55	9100	έφθ. Αιμέρερσαν 6 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Ιρίς»	42	7018	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβερ.)	έτ. «Άντόρ»	43	7129	έφθ. Βαγκούνερ 8 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΡΑΣ (λιβερ.)	έτ. «Άλταμιρα»	45	7211	εἰς θέσιν 41 B. και 55 Δ., Μαΐου 5 διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπτα»	44	7124	άνεχ. Μορμουγκάο 5 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8872	έφθ. Αρούταν 28 'Απρ.
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιβ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	έφθ. Βαγκούνερ 7 Μαΐου
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7132	έφθ. Αιμέρερσαν 4 Μαΐου και άνεχ. 8
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	έτ. «Ρίπα»	20	1618	διηλθε Κων/πολίν 27 'Απρ. διά Δουβλίνον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	έφθ. Βικτώριαν (Βρ. Κολ.) 9 Μαΐου
ΚΑΛΗ	έτ. «Μάριν»	43	7166	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Μαΐου
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Πανμάρ»	43	7246	διηλθε Πούλο Μπούκομ 20 'Απρ. δι' Αργεντινήν
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Καρνάσιον»	44	7281	άργει Ρόττερνταμ από 19 Φεβρ., ζημίαι
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Σάν Μπεράντο»	45	7255	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 'Απρ.
ΚΑΤΙΝΑ (Κοστ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	13	2000	εἰς Κιελον 27 Μαρτ., έπισκεψή
ΚΕΙΠ ΜΑΟΥΝΤ (λ. δ.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	29	8218	άνεχ. Σαίν Τόμας 3 Μαΐου διά Πόντσε
ΚΕΙΠ ΣΤΑΡ	έτ. «Λαϊτμπέριαν»	44	7281	έφθ. Βαλτιμόρη 6 Μαΐου
ΚΕΝΤΑΥΡΟ (λιβ.)	έτ. «Όστεανικό»	43	7283	άνεχ. Ηστχαμ 1 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άργει Βαλτιμόρη από 21 Ιουν. 1952
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Κάνοπους»	41	7579	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 Μαΐου διά Γενοβαν
ΚΙΣΜΕΤ II (όνδουρ.)	έτ. «Ίρκαρ»	42	2865	διηλθε Φλάσιγκ 4 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβερ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	εἰς θέσιν 48 B. και 20 Δ., Μαΐου 8 διά Λουδίνον
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τράμπιτ»	44	7248	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 23 'Απρ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορογιάς»	44	7160	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 3 Μαΐου
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιβερ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	εἰς θέσιν 11 B. και 58 A., Μαΐου 4 διά Καλκούτταν
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	διηλθε Λίαρτρ 2 Μαΐου διά Κεμπέκ
ΚΟΜΕΤ (λιβερ.)	έτ. «Μονέρκος»	43	7177	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Απρ.
ΚΟΝΦΙΑΝΤΖΑ (λιβερ.)	έτ. «Γκάγιεν»	44	7258	διηλθε Τζιμπουτί 3 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Μοντεπάρτο»	43	7261	διηλθε Πρόνταρ 4 Μαΐου διά Ταματάβην, έφθ. 6
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Σεμάίνους 8 Μαΐου δι' Ανατολ. Αφρικήν
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτσα»	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου διά Τζάκσονσινιλ
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΡΙΕ-ΙΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. τ. Αϊλα Γκράντες	43	7275	διηλθε Φερνάνδο Νόρνχα 5 Μαΐου δι' Αργεντινήν
ΚΡΟΝΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Φεράντο»	41	6756	άνεχ. Πόρτ Νόλφιν 4 Μαΐου διά Ταματάβην, έφθ. 7.
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κανθόπους»	54	10608	έφθ. Αιμέρερσαν 28 'Απρ. διά Καλλάσ
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Κυανός»	43	10449	άνεχ. Σεμάίνους 8 Μαΐου δι' Ανατολ. Αφρικήν
ΚΥΜΑ (Κοστ.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου διά Τζάκσονσινιλ
ΚΥΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βάντα»	44	7330	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	διηλθε Πρόνταρ 4 Μαΐου διά Ντώρντρεχτ, έφθ. 7.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	έφθ. Αιμέρερσαν 5 Μαΐου
ΛΑΙΔΑΥ ΝΤΟΡΟΟΥ	έτ. «Εργκάπτα»	53	11262	άνεχ. Λός 'Αντζελες 28 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 Μαΐου δι' Αλγέριον
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	έφθ. Μόπτιλ 8 Μαΐου
ΛΕΟ Μ. (όνδ. δεξ.)	έτ. «Ηπρεύς»	30	9100	διηλθε Ντόρε 8 Μαΐου έκ Ρόττερνταμ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μίραμπούτε»	53	13406	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Απρ. διά Λάς Πιέντρας
ΛΙΔΗ (λιβ.)	έτ. «Φορταλέζα»	43	7170	έφθ. Πότι 3 Μαΐου
ΛΙΜΠΕΡΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάν»	44	7176	έφθ. Πότι 3 Μαΐου

ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ		έτ.	«Ατλάντικα»	43	7176	διήλθε Τρίνινταντ 22 'Απρ. διὰ Σάντος
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)		έτ.	«Ρίο ντέλ Κάστρο»	43	7262	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διὰ Πιούμπινό
ΛΟΙ-Ι-ΝΤΑ (λιθερ. δεξ.)		έτ.	«Χερέντια»	27	4966	άργει Πειραιά ἀπὸ 22 Μαρτ.
ΛΟΥΔΟΥ (Λιδάνου)		έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	44	7256	εἰς θέσιν 50 Β. καὶ 3 Δ., Μαΐου 3 διὰ Τάμπαν
ΛΥΡΙΚ (λιθ. δεξ.)		έτ.	«Λεδαντ»	17	1936	εἰς Τζέδδαν 3 Μαΐου
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)		έτ.	«Θήσατρ»	43	10428	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 29 'Απρ. διὰ Μπροφαντέρο
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ		έτ.	«Βιβάλετ»	27	6192	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 15 'Απρ.
ΜΑΕΝΤΑ (Κοσταρ.)		έτ.	«Μπρόσαντ»	44	7160	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 Μαΐου διὰ Λιθερπούλ
ΜΑΙΡΗ (Κοστ.)		έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	21	4877	εἰς Γερμανίαν, ὑπὸ παραλαβήν
ΜΑΙΡΗ (λιθερ.)		έτ.	«Παρέννα»	21	1489	άνεχ. Κοπεγχάγην 5 Μαΐου διὰ Χαρίνα
ΜΑΙΡΗ Π. (λιθερ.)		έτ.	«Μονράβια»	49	5841	διήλθε Κολόμπο 5 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΑΚΡΩΝ (λιθ.)		έτ.	«Κομπάτα»	43	7208	διήλθε Πούλο Μπούκομ 8 Μαΐου διὰ Κολόμπο
ΜΑΝΟΑΙΤΟ (Κοσταρ.)		έτ.	«Γουέστερν»	43	7161	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαΐου διὰ Β. Ειρηνικόν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δινδούρ.)		έτ.	«Ολμέντο»	42	7210	διήλθε Σιγκαπούρην ρόδις 3 Μαΐου διὰ Χάρην
ΜΑΡΓΚΚΩ		έτ.	«Σάουθερν Κρός»	44	7244	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Μαΐου διὰ Τεργέστην
ΜΑΡΙΑ II. (λιθερ.)		έτ.	«Οὐλτραμαρίνας	43	7160	έφθ. Λιθερπούλ 20 'Απρ., ἐπισκευή
ΜΑΡΙΑ		έτ.	«Κριστομπαλά»	44	7163	έφθ. Σεπτέμβριον 3 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ		έτ.	«Μαρία»	19	7588	Ίδε : «ΣΟΜΑΛΕΓΚΡΑ», ὡς μετωνυμάσθη
ΜΑΡΙΑ Γ.		έτ.	«Βέγας»	43	7223	άνεχ. Πουέρτο Κορτέζ 22 'Απρ. διὰ Πουέρτο Καμπέλλο
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)		έτ.	«Κρυστάλλα»	20	3326	έφθ. Βασσάρον 3 Μαΐου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ.	«Άρκουλ»	22	4949	έφθ. Μπάρι 29 'Απρ.
ΜΑΡΙΛΕΝΑ (Κοσταρ.)		έτ.	«Φωτιάν»	43	7059	έφθ. Γδυνιαν 12 Μαΐου
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (λιθ.)		έτ.	«Μενσαμπέ»	41	4729	έφθ. Μπουένος "Αύρες 4 Μαΐου
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιθ.)		έτ.	«Παναρέμα - Γιουρόπα	48	6118	άνεχ. Αγκοάντα 4 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)		έτ.	«Εγκαλλογουάση»	44	7303	άνεχ. Λόδης "Αντζέλες 27 'Απρ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λιθ.)		έτ.	«Όριενταλ»	24	4701	διήλθε Γιβραλτάρ 3 Μαΐου δι' Οδησσούν
ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ.	«Μαριπτλάγκα»	47	6113	έφθ. Πόρτα Τάσιος 9 Μαΐου
ΜΑΡΚΟΣ (λιθερ.)		έτ.	«Σάνη Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Λεικ Τσάρλς 5 Μαΐου
ΜΑΡΗΝΗΣΣΑ		έτ.	«Εύκαριερς»	43	7132	άνεχ. Χάπτων ρόδις 3 Μαΐου δι' Όλλανδίαν
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιθ.)		έτ.	«Ούγιερσαλ»	55	8961	εἰς θέσιν 46 Β. καὶ 32 Δ., Μαΐου 6 διὰ Χάμπτον ρόδις
ΜΑΡΩ		έτ.	«Τράνσπορτ»	44	7251	έφθ. "Οζάκαν 9 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)		έτ.	«Μαρία»	19	7588	έποδισε Σαουθάμπτον 28 'Απρ., ζημίαι
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιθερ.)		έτ.	«Μοτόρες»	52	8453	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)		έτ.	«Νίκη»	44	7232	διήλθε Παναμάν 1 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)		έτ.	«Μπαλμπόσα»	54	18625	έφθ. Ράχ Τανούρα 4 Μαΐου
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)		έτ.	«Ματζέλιος»	27	6382	έργει Πειραιᾶ ἀπὸ 27 'Απρ.
ΜΕΛΙΝΤΑ		έτ.	«Νόρθ Πασφίκ»	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 10 Μαΐου
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιθερ.)		έτ.	«Ινκάκια»	45	7264	έφθ. Αμβέρσαν 7 Μαΐου
ΜΕΝΙΤΕΣ		έτ.	«Λινάρες»	44	7198	εἰς Νιούπορτ 1 Μαΐου
ΜΕΝΤΩΡ		έτ.	«Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	έφθ. Κοτράνο απὸ 15 'Απρ. (διὰ Μασσαλίαν)
ΜΕΡΛΙΝ (λιθ.)		έτ.	«Μέντωρ»	18	1395	άνεχ. Πιπράκε 6 Μαΐου διὰ Χάλμσταντ
ΜΕΡΟΠΗ (Κοσταρ.)		έτ.	«Σάνη Πέντρο»	45	7235	διήλθε Τρίνινταντ 21 'Απρ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ		έτ.	«Σάππατ»	43	1934	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαΐου διὰ Δουγκέρκην
ΜΕΣΣΑΡΙΑ		έτ.	«Σάνη Ραφαέλ»	43	7227	εἰς Λιμενάς Ταπονίας 11 Μαΐου
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοστ.)		έτ.	«Σάνη Ραφαέλ»	43	7227	άνεχ. Σάνη Ραφαέλ 2 Μαΐου δι' Όλλανδίαν
ΜΙΧΑΗΑ Ι.Γ.		έτ.	«Μίντρικ»	25	6806	έφθ. Λιθερπούλ 9 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λιθερ.)		έτ.	«Η. Κορόττομπα»	44	7215	άνεχ. Βαγκούθερ 27 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιθερ.)		έτ.	«Σάιν Μικέλη»	28	2822	εἰς Αλεξανδρείαν ἀπὸ 15 'Απρ.
ΜΟΝΤΕΡΕΙΤΟΡ (δινδ.)		έτ.	«Σάιν "Αντρες»	53	11289	έφθ. "Αγιον Φραγκίσκου 9 Μαΐου
ΜΠΑΖΙΑ II. (λιθερ.)		έτ.	«Ηστερη»	43	7067	άνεχ. Μπράκε 6 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιθερ.)		έτ.	«Μίραμπρο»	44	7210	διήλθε Πούλο Μπούκομ 28 'Απρ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιθερ.)		έτ.	«Ντιέγκο»	45	7176	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 29 'Απρ.
ΜΥΚΟΝΟΣ		έτ.	«Ελάκριπερες»	44	7207	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαΐου
ΜΥΡΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)		έτ.	«Γκαρραγουάση»	42	7303	άνεχ. Περυσίδιαν 27 "Απρ. διὰ Μασσαλίαν
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιθερ. δεξ.)		έτ.	«Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άνεχ. Τακοράντι 4 Μαΐου διὰ Λόμε
ΜΥΡΙΑΜ		έτ.	«Στανόδιλ»	30	9243	διήλθε Πειραιᾶ 9 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αύρες
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)		έτ.	«Μαραθών»	43	7314	έφθ. Κόρπους Κρίστι 26 'Απρ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ.	«Χάρια»	43	7196	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 28 'Απρ. διὰ Γένοβαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθερ.)		έτ.	«Άριστα»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδις 9 Μαΐου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΖΕΡΒΑΝΤ (λιθ.)		έτ.	«Σάνη Ρόκκο»	26	4954	διήλθε Φάλμουθ 9 Μαΐου διὰ Μπόναν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιθερ.)		έτ.	«Νόγια»	43	7191	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 6 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ.)		έτ.	«Νάσιοναλ»	43	7176	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 10 Μαρτ., διασκευὴ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ.	«Μοντεβέρτις»	45	7176	διήλθε Τοίνινταντ 3 Μαΐου διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ.	«Νάσιοναλ»	44	7241	άνεχ. Αμβέρσαν 5 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδις
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (λιθ.)		έτ.	«Ορτεγκάλ»	44	7258	έφθ. Τραπεζόντα 2 Μαΐου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λ.)		έτ.	«Άλμάγκρο»	43	7238	διήλθε Πούλο Μπούκομ 27 'Απρ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΜ		έτ.	«Ολυμπία»	43	7228	διήλθε Τρίνινταντ 28 'Απρ. δι' "Ηστ Λόντον
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιθ.)		έτ.	«Λουσέννα»	45	7248	διήλθε Γκράιντστον 6 Μαΐου διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)		έτ.	«Άντριδάππο»	43	7255	άνεχ. Τεργέστην 1 Μαΐου διὰ Ντεμεράρα
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιθερ.)		έτ.	«Νέπτουν»	20	3078	διήλθε Παναμάν 26 'Απρ. δι' Ειρηνικόν
ΝΕΒΑΔΑ (λιθερ.)		έτ.	«Γκλόμπαλ»	44	7248	έφθ. Κουναόν 2 Μαΐου
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιθερ.)		έτ.	«Νεβάδα»	29	4130	εἰς έδειν 47 Β. καὶ 6 Δ., Μαΐου 1 δι' Αργεντινήν
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ		έτ.	«Εσπέριος»	53	5850	έφθ. Λίθερπουλ 3 Μαΐου
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθερ. δεξ.)		έτ.	«Νεπτούνιος»	20	10474	διήλθε Σαουθάμπτον 9 Μαΐου διὰ Γερμανίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)		έτ.	«Πέργκα»	52	11267	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 8 Μαΐου διὰ Λάδσεντ
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ		έτ.	«Παράνος»	53	12396	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 5 Μαΐου διὰ Λάδσεντ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθερ.)		έτ.	«Σάντα Μαρίνας	18	2447	διήλθε Σεπτέμβριον 5 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ II. (λιθερ.)		έτ.	«Ντονόζ»	44	7255	εἰς Περουδιάν 1 διανεύσις
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθερ.)		έτ.	«Λειβέδιδας»	43	7167	έφθ. Λίθερπουλ 9 Μαΐου διὰ Καζαμπλάγκαν
ΝΙΚΟΣ		έτ.	«Μαριάτο»	27	4950	άνεχ. Κρόπους Κρίστι 9 Μαΐου
ΝΙΚΥ (λιθερ.)		έτ.	«Παναμά»	43	7920	έφθ. Οδησσόν 10 Μαΐου
ΝΙΜΠΟΡΙΟ		έτ.	«Άλόρες»	45	7023	έφθ. Παλέρμον 27 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΟ		έτ.	«Πυνέρτα»	53	7200	άνεχ. Αμβούργον 1 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδις
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)		έτ.	«Αιλα Ναβαρέννα»	43	7330	διήλθε Παναμάν 2 Μαΐου διὰ Μόζι
ΝΟΡΑ		έτ.	«Στάρ Λάιν»	28	9002	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 29 'Απρ. διὰ Γιβραλτάρ
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δεξ.)		έτ.	«Πανάμ-Γιουρόπα»	28	7104	άνεχ. Νέαν Ορλέανης 8 Μαΐου διὰ Σαντιέγκο
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ (λιθερ.)		έτ.	«Ηστερον Σίφαριγκ»	43	7175	διήλθε Παναμάν 27 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ (λιθ.)		έτ.	«Πετρόλεμ»	52	12191	έφθ. Παλέρμον 29 'Απρ., ἐπισκευή
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		έτ.	«Παλύμπα»	53	5826	άνεχ. Αλεξανδρέτταν 28 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ		έτ.	«Ντιάνα»	39	4967	έφθ. Κομπέ 2 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΡΙΒΕΡ		έτ.	«Πετρόλεμο»	52	12029	έφθ. Αμβέρσαν 8 Μαΐου
ΝΟΡΑΛΑΝΤΙΑ		έτ.	«Μπέλ Μόντε»	44	7248	διήλθε Παναμάν 3 Μαΐου (διαταγάς)
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)		έτ.	«Ατλάντικα»	44	7054	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 4 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδις
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ		έτ.	«Σίλετς»	42	7191	διήλθε Παναμάν 2 Μαΐου διὰ Σουάν
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ		έτ.	«Νασφότολα»	20	7030	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 'Απρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ		έτ.	«Φάρσαλον»	45	7148	διήλθε Αθένες 9 Μαΐου διὰ Σιγκαπούρην
ΝΟΥΤΣΙ (λιθερ.)		έτ.	«Φάρσαλον»	43	7176	έφθ. "Υουτίνεντ 6 Μαΐου
ΝΤΑΡΝΕΑ (δεξ. Κοστ.)		έτ.	«Λιμπέρ. Φραύτερ»	44	7161	διήλθε Σουέζ 4 Μαΐου διὰ Σαϊγκόν
ΝΤΑΡΝΙ (λιθερ. δεξ.)		έτ.	«Τζένεραλ»	22	7053	διήλθε Σιγκαπούρην 5 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
		έτ.	«Γιουνάτεντ Κρός»	52	12577	έφθ. Αλιπανόν 6 Μαΐου
						άνεχ. Πουέρτο λὰ Κρούζ 27 'Απρ. διὰ Καμπάνα

ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	24	5981	όργει Πειραιά από 11 'Απρ.
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κευμάκος»	25	5531	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 6 Μαΐου δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΝΤΟΜΙΝΕ-ΤΟΡ	έτ. «Παρνασσός»	44	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8236	εις θέσιν 18 Β. και 63 Δ., Μαΐου 5 διά Ρόττερνταμ
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	35	7293	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 27 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ. δ.)	έτ. «Παναμενά-Έουρόπα»	54	11400	έφθ. Βοστώνη 9 Μαΐου
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόσ»	44	7244	άνεχ. Νουέριτας 25 'Απρ. διά Ρωσίαν
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	άνεχ. Βούδαπησ 4 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσότσεάνικα»	54	5653	έφθ. Οκλαντ 18 'Απρ. (είτα Ντάνεντν)
ΟΛΥΜΠΙΑ!	έτ. «Τρανσαστλάντικας»	53	22979	διηλθε Τζιραλτάρ 10 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Πάλμας»	53	13665	διηλθε Τζιραλτάρ 10 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ-Υ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	53	13652	έφθ. Αμβούργον 22 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	53	20453	διηλθε Σουέζ 5 Μαΐου διά Περσίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	48	11298	όργει 'Ιννοσίμα από 24 'Οκτ. 1953
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	53	14047	έφθ. Βρέμην 6 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	50	17722	διηλθε Σουέζ 2 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	53	14221	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 4 Μαΐου διά Γιραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Τ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	14009	έφθ. Ράς Τανόρα 3 Μαΐου και άνεχ. 4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	49	17722	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 7 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Κ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	13648	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 2 Μαΐου διά Γεραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	53	13660	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 9 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρριέντες»	45	10448	άνεχ. 'Αρουμπαν 4 Μαΐου δι' 'Αλγέριον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	14047	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 2 Μαΐου διά Γιραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	14047	έφθ. Ράς Τανόρα 3 Μαΐου και άνεχ. 4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Α (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	13934	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 7 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟ (λ. δ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	14220	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	13665	διηλθε Σουέζ 3 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	54	18790	εις βρέμην, υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ·Υ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	55	14000	άνεχ. Βρέστην 26 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΑΕΝΤΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	53	21239	διηλθε Γιραλτάρ 7 Μαΐου διά Λίβερπουλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	13665	διηλθε Πούλο Μπούκομ 3 Μαΐου διά Περσίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	49	17722	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 Μαΐου διά Γιραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	53	14000	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 5 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	49	17724	διηλθε Ντόμερ 7 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	13019	έφθ. Μπρεμερχάφεν 21 'Απρ., επισκευή
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	50	17722	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	53	13930	διηλθε Σουέζ 4 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουσανάντο»	54	20611	άνεχ. Λός 'Αντζελες 2 Μαΐου διά Γεραλτάρ
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μονοδάρα»	43	7128	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 5 Μαΐου
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιουμ Τρέιντερ»	44	7211	διηλθε Ντόμερ 7 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Υ·ΤΕΡ	έτ. «Ομνιουμ Φράιτερ»	44	7255	έφθ. Μπρεμερχάφεν 21 'Απρ., επισκευή
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΟΥΑΙ·Τ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Ούαϊτ Σταρ»	44	7248	διηλθε Πούλο Μπούκομ 3 Μαΐου διά Ντάγκαν
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Αμβούργον 6 Μαΐου δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	έφθ. Σάντος 27 'Απρ., διά Πούνα
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	έφθ. Φετιγιέ 27 'Απρ. (είτα διά Β. 'Αμερικήν)
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιβ.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	άνεχ. Πετερέρα 6 Αύγ. 1953
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβιλλ»	43	7176	διηλθε Πούλο Μπούκομ 3 Μαΐου διά Ντάγκαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ.)	έτ. «Μπίλού Μπαίη»	43	7194	άνεχ. Απτερέρα 9 Μαΐου διά Καβασάκι
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7160	εις κολόμπο 10 Μαΐου
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7243	άνεχ. Ζεεμπρούγκε 7 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπτρι»	17	992	άνεχ. Σημάττ 23 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΑΓΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Εβερεστ»	19	974	έφθ. Πειραιά 1 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	όργει Πειραιά από 27 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Ολισκαλ»	26	4494	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7281	έφθ. Μπάρρουσ 7 Μαΐου
ΠΑΝΔΩΡΑ (Ωσταρ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	09	715	έφθ. Ελλεσμερ Πόρτ 7 Μαΐου
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	άνεχ. Γκρειντένιμπουθ 8 Μαΐου διά Λήθ
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	άνεχ. Βικτωρίαν 29 'Απρ. διά Γένοβαν
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7253	έφθ. Τάιν 29 'Απρ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Μαΐου διά Βρετ. Κολομβίαν
ΠΑΘ	έτ. «Πάθ»	26	5937	έφθ. Σίδνευ 23 'Απρ.
ΠΕΓΚΟΡ (λιβ.)	έτ. «Πεγκόρ»	45	7251	άνεχ. Μορμουγκάο 24 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβερ.)	έτ. «Σάμσοκ»	44	7166	άνεχ. Πουέρτο Ορντάς 2 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΕΛΟΨ (λιβερ.)	έτ. «Σάμσοκ»	45	7148	άνεχ. Πουέρτο Ορντάς 2 Μαΐου διά Ηνωμένας Πολιτείας
ΠΕΡΑ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 1 Μαΐου
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	έφθ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 1 Μαΐου
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρα»	19	6495	άνεχ. Ματάντζας 5 Μαΐου δι' 'Οδησσόν
ΠΙΝΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Παράνα»	54	6165	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντελ 'Εστε»	44	7190	έφθ. Αμέρερσαν 6 Μαΐου
ΠΙΤΣΑ Χ	έτ. «Μέδουσα»	43	7105	διηλθε Παναμάν 2 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιβερ.)	έτ. «Ντάτσες Μαρίν»	44	7254	έφθ. Χούλλ 7 Μαΐου
ΠΛΟΒΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7331	έφθ. Γδύνιαν 5 Μαΐου
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς»	54	9188	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Γκόμπαλες»	45	7159	έφθ. Κούζι Μπαίη 2 'Απρ. (δι' 'Αγγλίαν)
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρης»	43	7257	άνεχ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 1 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 'Απρ. διά Ροζάριο
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	έφθ. Καλκούταν 3 Μαΐου
ΠΟΥΝΤΑ	έτ. «Πούντα Γκόρτων»	21	2197	έφθ. Αλεξανδρείαν 29 'Απρ.
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. Γ. Κοτταράρόπουλος	19	2256	όργει 'Αμβέρσαν από 28 Μαρτ., επισκευή
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	έπαντλευσην 'Αμβούργον 8 Μαΐου (διά Β. 'Αμερικήν)
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντελ 'Εστε»	44	7192	έφθ. Βοστώνη 2 Μαΐου (διά Λίβερπουλ)
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 3 Μαΐου διά Περσίαν
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	έφθ. Καράτσι 1 Μαΐου
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Εμπέρέτα»	42	7176	εις θέσιν 49 Β. και 10 Β., Μαΐου 9 διά Βρέμην
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάξ»	20	5686	έφθ. Τσιτιβάτεικαν 2 Μαΐου
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ριό Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Αμέρερσαν 1 Μαΐου διά Κούδαν
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατσίφικα»	44	7229	άνεχ. Λός 'Αντζελες 8 Μαΐου διά Καβασάκι
ΡΟΜΒΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Εστρέλλα»	25	1313	άνεχ. Λισσαβόνα 1 Μαΐου διά Γάνδην, έφθ. 8
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Εσκοπτάλα»	45	7151	διηλθε Τρίνιταν 4 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνα»	44	7281	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τζένερολ»	46	7213	έφθ. Αμβούργον 26 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	έτ. «Σάιντ»	44	7176	διηλθε Ιτιράταρά 5 Μαΐου διά Ριτζέκαν
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντελ 'Εστε»	18	5664	έφθ. Μοντεβίδεο 20 'Απρ. διά Πολωνίαν
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	36	5136	έφθ. Μορμουγκάο 25 'Απρ.
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σουμέλγκα»	44	7282	άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 3 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ. δ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	άνεχ. Χάλιφαν 24 'Απρ. διά Λά Σαλίνα
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαβίζια»	23	5374	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2088	άνεχ. Χάλιφαν 7 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικα»	44	10700	εις μεταφοράς 'Αρουμπας—Μαρακάϊμπο
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	διηλθε Λό

ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοῖνιξ»	43	7250	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 26 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	διήλθε Παναμάν 5 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	στ. «Σάνι Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Λός "Αντζελες 3 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Σάνι Μαρίτιμα»	43	7189	διήλθε Παναμάν 7 Μαΐου διά Νικαράγουαν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	43	7118	εἰς θέσιν 49 Β. καὶ 11 Δ., Μαΐου 9 διά Λίβερπουλ
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βασιόρες»	43	7257	έφθ. Βαγκούμερ 9 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιβερ.)	έτ. «Σαίν Τζών»	44	7176	διήλθε Παναμάν 4 Μαΐου διά Λονδίνου
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Γ'ρακουάνα»	43	7164	έφθ. Τακοράντι 6 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβερ.)	έτ. «Πλαναθήναια»	43	7179	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Μαΐου διά Βαγκούμερ
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Περισκόν Κόλπου
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7147	άνεχ. Κάρδιφ 27 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ. «Άδιος»	20	2606	έφθ. Πούερτο Κορτέζ 21 'Απρ.
ΣΑΞΟΝΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	13000	εἰς θέσιν 14 Β. καὶ 67 Δ., Μαΐου 4 διά Ρόττερνταμ
ΣΑΞΟΝΣΚΑ-Υ· (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	άνεχ. Μπούενος "Αύρες 1 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΣΑΞΟΝΧΔ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	έφθ. Πόρτ ντε Μπούζ 6 Μαΐου
ΣΑΞΟΧΙΛΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διήλθε Σουέζ 5 Μαΐου διά Περισκόν Κόλπου
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	άνεχ. Μόσι 9 Μαΐου διά Βαγκούμερ
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νούεδα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Σαράνναν 1 Μαΐου διά Ντεμεράρα
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιβερ.)	έτ. «Νούεδα Σεβίλλα»	44	7166	διήλθε Παναμάν 26 'Απρ. διά Μπουεναβεντούρα
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	15900	διήλθε Σουέζ 9 Μαΐου διά Περισκόν Κόλπου
ΣΗ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (λιβ.)	έτ. «Σητρέντερς»	44	7176	διήλθε Τρινιντάντ 4 Μαΐου διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν Τ. Ρ.»	44	7257	διηλίζε Χονολουλού 8 Μαΐου δι', Οζάκαν
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7163	διηλίζε Παναμάν 27 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΗΓΚΑΙΗΤ (λιβερ.)	έτ. «Ονδούρας Σίππιγκ»	44	7248	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 11 Μαΐου
ΣΗΓΚΛΑΡΙΟΥΣ (λιβ.)	έτ. «Πιούπιτερ»	43	7284	διηλίζεν "Άγιον Βικέντιον 1 Μαΐου διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	έφθ. Χιούστον 5 Μαΐου
ΣΗΚΛΑ-ΙΦ (λιβ.)	έτ. «Οράιον»	44	7252	διηλίζε Παναμάν 6 Μαΐου δι' Ατλαντικόν
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάντ Φέλιπε»	43	7321	άνεχ. Λός "Αντζελες 7 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΣΗΚΟΡΑΦ (λιβερ.)	έτ. «Κόραλ»	45	7221	έφθ. Κιούρε 20 'Απρ.
ΣΗΛΑ-Ι-Φ (λιβερ.)	έτ. «Σηφάρερ»	43	7239	εἰς Βαλτιμάριον 4 Μαΐου
ΣΗΦΑΙΗΘ (λιβερ.)	έτ. «Ονδούρας Σίππιγκ»	44	7212	έφθ. Καμάσι 7 Μαΐου
ΣΗΦΟΡΤ (λιβερ.)	έτ. «Κάρυκα ντελ Σύρ»	44	7254	άνεχ. Αμέρερσαν 27 'Απρ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχιας Σαλίνας»	44	7187	άνεχ. Μπάταρι 4 Μαΐου
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιβ.)	έτ. «Μαρίνος»	43	7276	διηλίζε Πούλο Μπούκομ 4 Μαΐου διά Πουσάν
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7176	έφθ. Είδουμάσουθ 10 Μαΐου
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	διηλίζε Τιραστάρα 26 'Απρ. διά Μόμπιλ
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άνεχ. Λός "Αντζελες 29 'Απρ. διά Λίβερπουλ
ΣΚΩΤΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Νουέδα Βαλένθια»	42	7072	εἰς Τζέδδαν 5 Μαΐου
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοστ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	άνεχ. Αμέρερσαν 7 Μαΐου διά Σαβάννων
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	εἰς θέσιν 46 Β. καὶ 6 Δ., Μαΐου 3 δι' Αργεντινήν
ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	άνεχ. Λονδίνου 8 Μαΐου διά Σαβάννων
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβερ.)	κ. «Ατυχίδης	25	5136	άνεχ. Λονδίνου 8 Μαΐου διά Σαβάννων
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Λιόλος»	43	7199	έφθ. Μάλταν 4 Μαΐου
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	διηλίζε Πούλο Μπούκομ 4 Μαΐου διά Πουσάν
ΣΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	έφθ. Είδουμάσουθ 10 Μαΐου
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Πινγκάνα»	43	7324	διηλίζε Τιραστάρα 28 'Απρ. διά Τεργέστην
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	άνεχ. Νέαν Ύρκην 8 Μαΐου διά Γένοβαν
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιβερ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	έφθ. Ηστ Λόντον 10 Μαΐου
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτιμαρ»	45	7204	εἰς Νιούπορτ ἀπό 9 'Απρ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνα»	21	7409	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	12000	άνεχ. Αμέρερσαν 7 Μαΐου διά Σαβάννων
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δυνδουρ.)	έτ. «Μπελέν»	44	7255	εἰς θέσιν 7 Β. καὶ 49 Δ., Μαΐου 4 διά Κέιπ Τάουν
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Ατανάσιο»	15	2557	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 5 Μαΐου διά Λίβανον
ΤΑ-Υ-ΓΕΤΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Διδώ»	43	7131	διηλίζεν "Άγιον Βικέντιον 8 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σηκέρριερς»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 1 Μαΐου διά Τεργέστην
ΤΖΕ-Ι-ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιβ.)	έτ. «Οσεανίκο»	43	7231	άνεχ. Σαντάντερ 28 'Απρ. διά Πόρτ "Εβεργκλαντ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβερ.)	έτ. «Οσεανίκο»	43	7134	άνεχ. Νέαν Ύρκην 8 Μαΐου διά Γένοβαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβερ.)	έτ. «Γκλαριάνα»	43	7134	έφθ. Ηστ Λόντον 10 Μαΐου
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9150	εἰς Νιούπορτ ἀπό 9 'Απρ.
ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)	έτ. «Κογκόρντια»	20	3526	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Μπαλμπάτσ»	54	18675	διηλίζε Βιράλταρ 5 Μαΐου διά Κουβέιτ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	25010	διηλίζε Σατάντερ 10 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόδ»	52	12523	διηλίζε Τιραστάρα 9 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Μάρο Ρόγιο»	19	1461	άνεχ. Κωνστάντζαν 29 'Απρ. διά Περισκόν Κόλπου
ΤΙΟ (αιθιοτ.)	έτ. «Ημισφάριο»	44	7246	διηλίζε Σαντάντερ 27 'Απρ. διά Τζιμπούτι
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Αντρα»	44	7216	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 26 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχιας Σαλίνας»	44	7190	έφθ. Κολόμπο 8 Μαΐου (διά Τσιτταγκόγκ)
ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Κάριμπ»	19	5670	έφθ. Κωνστάντζαν 29 'Απρ.
ΤΡΙΑΙΝΑ	έτ. «Θήσαρς	43	7289	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 6 Μαΐου διά Κούδαν
ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Κολδιά»	21	8206	άργει Σέλμπορη ἀπό ἔτους
ΤΡΟΥ-Υ· (δυνδυρ. δεξ.)	έτ. «Ιντρα Αμερικάν»	43	7176	άνεχ. Μουρόβαν 29 'Απρ. διά Βαγκούμερ
ΤΣΑΛΛΑΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ντέ Κάρογκο»	44	7214	διηλίζεν "Άγιον Βικέντιον 6 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιβερ.)	έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7134	άνεχ. Πουέρτο Όρντας 5 Μαΐου δι' Εμδεν
ΤΥΧΑ	έτ. «Ναβεγκάντες»	45	7256	άνεχ. Λάιττα Πέντρο 4 Μαΐου διά Μπατόν Ρούζ
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου
ΦΑΙΑΣ II.	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7132	άνεχ. Λίβερπουλ 27 'Απρ. διά Ντεμεράραν
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ινκάϊκα»	45	7263	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 Μαΐου διά Βρετ. Γουιάναν
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Οσεαν Έντερπράτζ»	44	7216	έφθ. Βαγκούμερ 4 Μαΐου
ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λιβ.)	έτ. «Ρόζ»	22	1856	άνεχ. Χέρονσαντ 7 Μαΐου διά Λονδίνον
ΦΙΛΤΡΙΚ II. (λιβερ.)	έτ. «Προγκόρεσσο»	44	7247	έφθ. Σουάν 4 Μαΐου
ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ II. (λιβερ.)	έτ. «Ιντπιτέντεν»	43	7237	εἰς Κων. πολιν 10 Μαΐου
ΦΟΙΝΙΣ (λιβ.)	έτ. «Κάλντε»	44	10983	άνεχ. Παλέρμο 7 Μαΐου διά Περισκόν Κόλπου
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Νολίντος»	21	3522	διηλίζε Θέουταν 3 Μαΐου δι' Αμέρερσαν
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξαμ.)	έτ. «Σάντος Βαρβάρα»	20	2684	έφθ. Αλεξάνδρειαν 6 Μαΐου
ΦΤΕΛΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Γκόθια»	43	7242	άνεχ. Τρινιντάντ 4 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΧΕΡΑΛΛΤ (λιβερ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3800	έφθ. Τσιτταγόκγκ 28 'Απρ.
ΧΕΡΕΝΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Τρανσοστεάνικα»	54	15745	έφθ. Πεοσικόν Κόλπου 8 Μαΐου
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7127	άνεχ. Βρέμην 4 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΧΟΚ	έτ. «Ιντερνάρισοναλ»	42	7199	έφθ. Χάμπτον ρόδες 2 Μαΐου
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Λιόν»	44	7150	άνεχ. Βαγκούμερ 6 Μαΐου διά Τόκιο
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόδ»	53	12513	έφθ. Βαστώνη 9 Μαΐου
ΧΡΥΣ (λιβερ.)	έτ. «Γκράσντ»	43	7250	διηλίζε Τρινιντάντ 1 Μαΐου διά Ροζάριο
ΧΡΥΣ Χ. (λιβερ. δεξαμ.)	έτ. «Ούτηνδωρ»	43	7243	άνεχ. Περούδιαν 1 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέρισαν»	43	7243	άνεχ. Νουέδιτας 1 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιβ.)	έτ. «Γιουν. Σίππερες»	55	24100	εἰς Κόμπε, ὑπό συμπλήρωσιν
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβερ.)	έτ. «Μαρακάτ»	44	7254	άνεχ. Σάντερλαντ 28 'Απρ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσοστεάνικο»	42	7175	έφθ. Τάϊ 8 Μαΐου
ΩΚΕΑΝΙΣ (λιβερ.)	έτ. «Ρόμπλον ντε Όρο»	40	5592	διηλίζε Τρινιντάντ 1 Μαΐου διά Περισκόν Κόλπου
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Οκεανοπόρος»	44	7293	διηλίζε Βιράλταρ 9 Μαΐου δι' Οδησσόν