

NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1955

Αρ. Φύλλου 485/244



ΛΙΧΝΙΚΗ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΒ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 485/244

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1955

ΤΟ ΜΕΓΑ ΔΙΑ ΤΟΝ ΤΟΠΟΝ ΜΑΣ ΖΗΤΗΜΑ

Η ΣΥΣΤΑΣΙΣ ΚΕΝΤΡΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

ΑΙ ΥΠΟΒΛΗΘΕΙΣΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Εις τὴν φάσιν τῶν τελικῶν διαπραγματεύσεων εὐρίσκεται, κατὰ τὰς ἡμέρας αὐτὰς τὸ θέμα τῆς ἐπανιδρύσεως τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας τοῦ Σκαραμαγκά, δικαιολογουμένων οὕτω τὸν σισιοδόξων προβλέψεων, τὰς ὁποίας πρὸ 15θημέρου διετύπωσαν αἱ στῆλαι αὐταῖς. Εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ἔξ οἰκονομικῶν, τεχνικῶν καὶ νομικῶν ἐμπειρογνωμόνων ἀσχολεῖται ἡδη μὲ τὴν διατυπωσιν τῶν ὅρων τῆς σχετικῆς μεταξὺ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ Ὀλλανδικοῦ Ναυπηγικοῦ Οἴκου N. D. S. M. ύπογραφομένης συμβάσεως, ἐνώ συγχρόνως καταβάλλεται κάθε προπολίθεια προκειμένου νὰ ἐπιτευχθῇ συμφωνία καλύπτουσα καὶ κατοχυρώνουσα τὰ συμφέροντα ἀμφοτέρων τῶν συμβαλλομένων. Διότι κατὰ τὴν ταχείαν ἔξειξιν τοῦ ὅλου θέματος καὶ διαφωνίαι οὐσιώδεις, κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡτον ἀνεψήσαν καὶ νέοι παράγοντες τὸν ἄποδον ὅλανδικης ὅρους καὶ ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς ἐνεφανίσθησαν, κατὰ τρόπον ὥστε ὁ χειρισμὸς τοῦ ζητήματος ἰδιαίτεραν προσοχὴν καὶ φρόνησιν νὰ ἀποτελέσῃ.

Αἱ σχετικαὶ διαπραγματεύσεις παρουσίασαν σύντονον ρυθμὸν ἀφ' ἧς ἔφθασαν εἰς τὰς Ἀθήνας πρὸ 15θημέρου ὁ διευθυντής καὶ οἱ τεχνικοὶ ἐμπειρογνωμόνες τοῦ Ὀλλανδικοῦ Οἴκου καὶ πρόχισταν τὰς ἄπ' εὐθείας συνενόησεις τῶν μετὰ τὸν ἐκπροσώπων τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως. Ἐξητάσθη εἰς ὑπουργικὸν ἐπίπεδον πλέον ἀπὸ τεχνικῆς καὶ οἰκονομικῆς πλευρᾶς, ἡ προσφορὰ τοῦ ὡς ἄνω Ὀλλανδικοῦ Οἴκου, ἐνώ ἐτέθησαν ὑπὲρ ὅρους τῶν ἀντιπροσώπων αὐτοῦ αἱ Ἑλληνικαὶ προπολίθειες, ὑπὲρ τὰς ὁποίας θὰ ἡνακτήσῃ ἡ ἐκτέλεσις καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ ἔργου. Αἱ κυριώτεραι διαφωνίαι αἵτινες ἀνεψησαν ἐπὶ τὸν προκειμένον ἡδην αἱ ἔξεις: Ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς διετυπώθη ἐπιφύλαξις διὰ τὸ αἰτούμενον χρονικὸν διαστήμα ἐκμετάλλευσεως τῶν ναυπηγείων (μία τεσσαροκαντατία), ἐνώ οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ Ὀλλανδικοῦ Οἴκου ἐζήτησαν ὑπὲρ ὅτις ἡ συσταθμομένη ἑταῖροι ἔχῃ ὅλανδικήν την ιθαγένειαν καὶ ἔδοι τὸ "Αμστερδαμ". Καὶ ἐπὶ τὸν δύο αὐτῶν σημείων οἱ ἐμπειρογνωμόνες συζητοῦν ἡδη ἀποφασισμένοι νὰ εὔρουν ὅπωσδηποτε λύσεις, αἵτινες καὶ τὴν ὑπόθεσιν τῶν ναυπηγείων δὲν θὰ βλάψουν, ἀλλὰ καὶ τὰ ἐπὶ μέρους συμφένοντα τῶν συμβαλλομένων δὲν θὰ παρίσουν εἰς βαθμὸν θετικῶς ἐπιζημίων.

Θεωρεῖται βέβαιον, ὅτι η διαφορὰ ἀντιλήψεων, ἡτὶς ἐνεφανίσθη εἰς τὰ δύο ὡς ἄνω δέκατα, δὲν θὰ προκαλέσῃ, τελικῶς, τὴν ἀνάσχεσιν τῆς ὅλης προσπαθείας, δεδομένου τοῦ ζωηροῦ ἐνδιαφέροντος τῶν Ὀλλανδῶν διὰ τὴν ίδρυσιν ναυπηγείων εἰς τὴν χώραν μας καὶ δεδομένης τῆς Κατανοήσεως μεθ' ἧς οἱ ἐκπρόσωποι τῆς Κυβερνήσεως ὡς καὶ οἱ ἀρμόδιοι τῶν "Υπουργείων Βιομηχανίας, Συντονισμοῦ καὶ τοῦ Γ.Ε.Ν. ἀντιμετώπιζουν τὸ δόλον θέμα.

"Ο.τι., ὅμως, ἀπέτελεσε κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν συζητήσεων τῶν τελευταίων ἡμέρων τὴν μεγάλην καὶ τὴν ἀγαθὴν συγχρόνων ἐκπλήξιν διὰ τοῦ "Ἑλληνας ἀρμόδιος", ἡτο τὸ ἐκδηλωθέν ἀμεσον ἐνδιαφέρον διὰ τὸ θέμα τῶν ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκά τοῦ μεγάλου ἐφοπλιστοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ, ὃστις ἀφίχθεις μετὰ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ὀλλανδικοῦ Οἴκου εἰς τὰς Ἀθήνας, ἐδήλωσαν εἰς τοὺς ἐκπροσώπους τῆς Κυβερνήσεως, ὅτι τὸ πῆμα τῶν κεφαλαίων τὰ ὁποῖα οἱ ζενοὶ θὰ διάσουν διὰ τὸ ἔργον θὰ διατελῇ παρ' αὐτῷ ἐνώ συγχρόνως πλήρη τὴν συμπαράστασιν τοῦ ὑπερχέθεν — συμπαράστασιν ἐνός ἐφοπλιστοῦ διεθνοῦς ἐκτιμήσεως καὶ εύρυτάτης δραστηριότητος καὶ οἰκονομικῆς ἐπιφανείας — διὰ νὰ ἔξασφαλισθῇ ἡ ἀποδοτική λειτουργία τῆς πρώτης αὐτῆς βάσεως ναυτικῶν κατασκευῶν εἰς τὴν χώραν μας.

Τὸ θερμὸν ἐνδιαφέρον τοῦ Λιβανοῦ κατέστησε αὐτούματα τὴν ὑπόθεσιν τῆς ίδρυσεως τῶν ναυπηγείων πλέον ἀλκυστικῶν, προσεδόητης εἰς αὐτὴν ἡ Ἑλληνικὴ της μορφή, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ Ὀλλανδοὶ θὰ ἔχουν πάντων τὴν εὐθύνην τῆς τεχνικῆς των ὁσγανώσεως καὶ τῆς καλῆς των ἐκμετάλλευσεως. Η ἐμφάνισις ἐπίσης τοῦ παράγοντος Λιβανοῦ εἶχεν ὡς ἀπότελεσμα νὰ τροποποιηθοῦν καὶ εἰς τίνα σημεία αἱ βασικαὶ κατευθύνσεις διὰ τὰ ναυπηγεῖα καὶ νὰ προσαρμοσθοῦν αἱ προοπτικαὶ ἀναπτύξεως τῶν συμφωνῶν πρὸς τὰς ἀπό μακούν διατυπωθείσες ἀπόνεις τοῦ ἐλόγου ἐφοπλιστοῦ, ὅτι ἡ Κρήτη εὐρισκομένη εἰς τὸ πλέον ἐπίκαιρον σημείον τῆς θαλασσίας ὁδοῦ ἀπὸ τὴν διώρυγα Σουέζ πρὸς τὸ Γιβραλτάρ, δὲν θὰ πρέπει νὰ παρασημεῖν ἀνεκμετάλλευτος διὰ τὴν ίδρυσιν Ἑλληνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

Τὰ οὕτω τροποποιούμενα καὶ ἀρχὴν σχέδια ἔχουν ὡς ἀκολούθως: Περίοδος πρώτη: "Ιδρυσις ναυπηγικοῦ τμήματος εἰς τὸν Σκαραμαγ-

κάν. Προβλέπεται ἡ κατασκευὴ δύο ἡ τριῶν ναυπηγικῶν ἐσχαρῶν, μὲ δυνατότητα ναυπηγήσεως ταύτοχρόνως δύο σκαφῶν χωρητικότητος 14.000 τόννων. Αἱ σχετικαὶ ἐργασίαι διὰ τὴν ἀνέγερσιν τῶν ἐγκαταστάσεων θὰ ἔχουν περιπολιθή μετά 18μηνον ἀπὸ τὴν ὑπογραφῆς τῆς συμβάσεως, καὶ μετά 20μηνον περίπου ἀπὸ σήμερον.

Δευτέρα περίοδος: "Ἐπέτασις τῶν ἐγκαταστάσεων διὰ τῆς ίδρυσεως ἐπισκευαστικοῦ τμήματος εἰς τὸν Σκαραμαγκάν ἢ εἰς τὴν Κρήτην ἢ καὶ εἰς τὸν Σκαραμαγκάν καὶ εἰς τὴν Κρήτην. Εἰς τὴν τελευταίαν αὐτὴν περιπολιθή τὸ ἐπισκευαστικὸν τμῆμα εἰς τὸν Σκαραμαγκάν θὰ ἀποτελῇ ἀπλὴν προσέτασιν τοῦ ναυπηγικοῦ τοιούτου, ἐνώ τοι εἰς τὴν Κρήτην ίδρυσισθεόμενον θὰ προκινθῇ μὲ μεγάλυτέας τεχνικάς καὶ οἰκονομικάς δυνατότητας. Βεβαίως δὲν παραβλέπονται τὰ μειονεκτήματα τοῦ ὁποίους η Κρήτη ἐμφανίζει προκειμένου νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ίδρυσιν μίας ἐκτεταμένης ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας. "Ομως εἰς τὴν περίποτισιν καθ' ἦν ἐπιτευχθῆ ἡ ἐγκαταστάσις τῆς βιομηχανίας αὐτῆς εἰς τὸν Σύδανο (καὶ παρὰ τὴν παρουσίαν ἐκεί τῶν υπηρεσιῶν τοῦ ΝΑΤΟ έπιπλεζοται, ὅτι θὰ καταστῇ τούτο δυνατόν) τὰ μειονεκτήματα αὐτά ἔξουδετερούνται ἀπὸ τὸ μέγα πλεονέκτημα τῆς ἐπικαίρου γεωγραφικῆς θέσεως τῆς νήσου.

* * *

"Αλλὰ ἡ ὑπόθεσις τῆς ίδρυσεως ναυπηγικῆς βιομηχανίας εἰς τὴν χώραν μας ἐνεφανίσει κατ' αὐτὰς καὶ ἄλλην ἔξειξιν, ἔξωχως ἐνθρυπογνητικήν οχι μονον διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τῆς προσπαθείας, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν διασφάλισιν τῆς ἀποδοτικῆς ἀναπτύξεως τῶν προτεινομένων νὰ συσταθοῦν κέντρων ἐπισκευῶν καὶ κατασκευῶν.

Διασκεριμένος ἐφοπλιστής, ὁ πότως ρίφας τὴν ίδειαν τῆς συστάσεως παρ' ἡμίν ναυπηγείων καὶ ἐπιμόνως προπογανδίσας αὐτήν, ἀπὸ κοινοῦ μὲ Ἑλληνικὸν ἐφοπλιστικὸν Οίκον τοῦ ἔξωτερικοῦ, τῶν τα πρώτα φεδόνων ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου, γνωστῶν διὰ τὸ ἀνέκαθεν ἐπιδειχθὲν ἐνδιαφέροντος τοῦ διὰ τὰ πρόγματα τοῦ Τόπου μας, ὑπέβαλε προτάσεις εἰς τὴν Κυβερνήσην διὰ τῶν ὁποίων προθυμοποιεῖται, σπως ἀνάλαβε ἡ ἀμέσως καὶ ὅχι μετὰ τριετίαν τὴν συγκρότησιν πλήρους ἐργοστασίου ἐπισκευῶν εἰς τὴν Κρήτην. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ὁ προτείνων ἐφοπλιστής ἔχει ἀπὸ τίνων ἔδω μεταφέρει τὸ κέντρον τῶν ἐπιχειρήσεων του καὶ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον ἔχει καλύψει τὸ στόλον του.

Διὰ τῶν προτάσεων προσθέπεται ἡ κατασκευὴ εἰς τὸν λιμένα τῆς Σούδας τῆς μεγάλυτος διὰ τὸ Μεσόγειον μονίμου δεξαμενῆς, ικανῆς νὰ δεχθῇ σκάφη 47 χιλ. τόνων d.w., καθὼς καὶ ἡ ἐγκαταστάσις δύο, ἵσως, ὄλων πλωτῶν δεξαμενῶν μικροτέρας χωρητικότητος. Τὸ ἐργοστάσιον ἐπισκευῶν θὰ είναι ἐκ τῶν πλέον συγχρονισμένων, ικανὸν νὰ παράσῃ τὰς ὑπηρεσίας του, ταχυτάτας καὶ ευθηνάς, εἰς τὰ πολλὰ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας, τὰ διαπλέοντα τὴν Μεσόγειον μεγάλα δεξαμενόπλοια.

Δεῖν χρειάζεται, πιστεύομεν, νὰ ἔξαρψεμεν τὴν σημασίαν τῶν ὑποτάσσεων. Δύο ἀξιόλογα πράγματα γεγονότα θὰ πρέπει τὰ διαστήματα τοῦ Σκαραμαγκά, προσεδόητης εἰς τὸν Τόπον μας, ὅπερ τώρα μόλις ἀπὸ τὸν πέρατον τοῦ πολέμου ἥρχισε νὰ ἐκδηλώσῃται καὶ δεύτερον, ὅτι ἡ ἀπόφασις τοῦ διασκεριμένων ἐφοπλιστῶν μας ἐπιχειρηματικής στρέφεται εἰς ἔργα, προσδιάλογα πρὸς τὴν δηλητικήν των δραστηριοτήτα, ἔργα θετικῆς ἀποδοσεως καὶ ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης διὰ τὴν ἀξιοποίησιν τῶν παραγωγικῶν δυναμεών του Τόπου μας. Η ναυπηγική βιομηχανία διὰ τὴν ναυσιδίον Ἐλλάδα, μὲ τὸν τερατότον εμπορικὸν στόλον ποὺ κατέχουν οἱ ἐφοπλισταί μας, προώρισται νὰ ἀπόδη μίας ἀφονίας πρηγή πλούτου, ἔνα πεδίον εύρυτατον τεχνικῆς ἀναπτύξεως καὶ ἔνα ὄργανον εὐημερίας τοῦ λαοῦ της.

Διὰ τῶν ὄλλανδικῶν προτάσεων, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸν κ. Σταύρου Λιβανόν, θὰ ἀποκτήσωμεν τὰ ναυπηγεῖα τὸν Σκαραμαγκά. Διὰ τῶν προτάσεων τῶν ὄλλων δύο ἐφοπλιστῶν μας προτείνεται νὰ συσταθῇ εἰς τὸν ἐπίκαιρον λιμένα τῆς Σούδας ὑπόδειγματικὸν ἐργοστάσιον ἐπισκευῶν μετὰ μεγάλων δεξαμενῶν, ἐνώ διὰ τῆς Σύρου καὶ τῆς ἑκατονταπλήσιας πρόβλεψις διὰ τὴν ἐν πληρεστάτῃ ἐπαρκεία σύστασιν ἐλληνικῆς βιομηχανίας ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν.

"Ηδη αἱ προτάσεις μετὰ τῆς δεούσης προσοχῆς ἔξετάζονται, προ-

έδει να είναι πλήρης τόχον από άπόψεως άριθμού ἀνδρῶν δσον και ἀπό άπόψεως εἰδικότητων, και προεδρέποντο κυρώσεις κατά τοῦ μη συμμορφουμένου πλοϊοκτήτου, ως ὁ τῆς ἀπαγορευσεως τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου και ἡ καταδόλη τῆς μισθοτροφοδοσίας τοῦ ἐλέποντος ναυτικοῦ εἰς τὸ παρὰ τὸ N. A. Ταμείον Κεφάλαιον 'Ανεργίας.

Δεδομένου, ότι άλλαι ήσαν αἱ συνθήκαι καὶ αἱ προύποθέσεις καθ' χρόνον έθεστοσθν αἱ ἀνωτέρω αύστησι, μολογουμένα, διατάξεις τοῦ A. N. 1637)1939, το καθ' ὑμᾶς Ὑπουργείον ἤχθη εἰς τὴν ἀποφασιν τῆς ἀναθεωρήσεως τῶν αφαρώντων τὸ θέμα τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων καὶ μετὰ σειράν συζητήσεων μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν, καὶ ἐν συνωνόθει μετ' αὐτῶν, κατέληγεν εἰς τὴν θεωροθέτησιν τοῦ Νομ. Διατάγματος 2651)1953 περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων» δι' οὐ αὐστησι διατάξεις τοῦ προιστάχαντος νόμου 1637)1939 δύναται τις νά εἶπῃ ἀνετράπησαν, δεδομένου, ότι διὰ τοῦ ἀποδεκτοῦ γενομένου καὶ παρ' ἀμφιέρωμά τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων νομοθετήματος, προεβλέφθησαν περιπτώσεις καθ' αἵ ἐπιτρέπεται ἡ ναυτολόγησις ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων καὶ ἀλλοτριών ναυτικῶν ἡ Ἑλλήνων ναυτικῶν, μὴ κεκτημένων τὰ καθορίζομένα ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας προσόντα, ἐφ' ὅσον δὲν ὑπῆρχον διαθέσιμοι Ἑλληνες ναυτικοί.

Έκτός αυτού παρέχεται είς τὸν πλοιοκτήτην ἡ υἱέρεια νά διατηρήσῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου του, ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις του νόμου, ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ἡ ἀντικανουνικῶν ναυτολογίηθεντα "Ἐλληνα ναυτικὸν ὑποχρεούμενος νά τακτοποιητὴ τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου τοῦ ἐντός ὥρισμένων χρονικῶν δισίν.

Κρίνεται δηλούστι κατά τὸν μὲν ὡς δεδικαιολογημένη καὶ οὐδεμίαν, συνεπῶς, προκαλούσα ἀνωμαλίαν εἰς τὸν πλοιοκτήτην ἀντικανονικὴν ἢ ἐλειπῆτην τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου του σύνθεσις κατ' ἀνώτατοὺς δριμούς μέχρι τριῶν μηνῶν καὶ μέχρι τοῦ $\frac{1}{4}$ τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου.

Ἐπί πλέον διά τοῦ ίδιου γνομοθετήματος παρέχεται ἡ εύχερεια εἰς τὸν πλοιοκτήτην, ὅπως ἐπὶ πλοιών κινουμένων δι' εἰδικού συστήματος κινητηρίων μηχανών, ὃς εἶναι ἐς τίνας περιπτώσεις τὰ νεότευκτα πλοῖα, ὁ χειρισμὸς τῶν ὅποιων ἀπαγειτεῖ εἰδίκευτιν τοῦ ἐκ μηχανῶν πρωταρικού, προσλαμβάνῃ καὶ διατηρῇ ἐντὸς τῶν δρίών τῆς ὄργανικης συνθέσεως τοῦ πληρωματος τοῦ πλοίου του, ἀλλοδαπτὸν μηχανικὸν ἐπὶ ἐν συνώλῳ ἔτη, παρεχομένης οὕτω τῆς εὐχερείας ἐκπατιένεσεως και μαζητεύσεως Ἑλλήνων μηχανικῶν κατὰ τὸ διάστημα τούτου.

Τό Υπουργείον είναι όφειλη της σημερινής στενότητος τών ειδικευμένων ναυτικών και εν τη ίδια περιοχή στην οποία πλούσιον έτι κανθάρον είναι το στίβον των διεθνών μεταφορών απόποινες πρός τους ενδιαφερομένους έφοδοις τάσεις και τήν Π.Ν.Ο. από της 4ης Ιουλίου έ-
τους τα ύπ' αριθ. 41708)1986 και 41709)1985 έγγραφα, ινα δια-
περιπολωσιαί τάξ απόφεις των συγκειμένων και λεπτομερώς έπι μιάς έ-
άστης ήν διατάξεων τόσον τού άνωτέρω Ν. Δ. 2651)1953 «περί
υπόθεσεως πληρωμάτων έμπορικών πλοίων» δύον και τού ύπ' αριθμὸν
752)1951 νόμου «περί ναυτικής έργασίας» και τού τροποποιητικού
τού Ν. Δ. 2652)1953, μετά την ίδιαν έφαρμογήν τών νόμων
αύτών, πρός τού σκοπού νά βελτιώση έτι περισσότερον τά Νομοθε-
ημάτα ταύτα επ' άγαθώ τής Ελληνικής Ναυτιλίας.

Είμεθα έν ανάμονη τών παρατηρησεων των ένδιφερομένων τάξεων αι δυνάμεις νά βεβαίωσαμεν, ότι η επιθυμία μας είναι νά καταστήσουμεν την Ελληνικην σημασίαν ποσοτιτην εἰς πάντα. Ελλήνες έσπαταν

Τὴν συγκειμένην περίπτωσιν ἡνὶ ἀναφέρει ὁ κ. Εύσταθιος, τὴν θεωρούμενην καὶ ἡμεῖς, ὡς ἀντιπροσωπεύουσαν εἰς πολλὰς περιπτώσεις ἀναγνωστικήν πραγματικότητα καὶ πιστεύουμεν, ὅτι δὲν εἶναι ὅρθων εἰς τὰς περιπτώσεις καθ' ἄξι καὶ μετὰ τὴν παρέλευσιν τῶν ὀρίζομένων ἐν τῷ ὁμῷ προθεσμιῶν ὁ ἐφόπλιστης δὲν εἶναι δυνατόν νά εὐρίσκῃ τὰ κατλλήλα καὶ κανονικά μέλη του πληρώματος, νά ἐπιβάλλεται καὶ ἔτε-
α κύρωσις οἰκονομική ὡς ή ἐν τῷ Ν. Δ. 2651)1953 ἀναφερομένη ύ-
έρ του Ν. Α. Ταμειού.

Ούτω έν ανάμονη καὶ τῶν αἰτηθεισῶν σχετικῶν ἀπόφεων, εἰσάγοντες τροποποιητικὴν διάταξιν κατὰ τὴν ὅποιαν οὐδεμίᾳ ἐπιβάλλεται εραιτέρω οἰκονομικὴ κύρωσις, ἐφ' ὃσον ἐκ τῶν πραγμάτων λαβίσταται ἀποδειγμένως ἀνέφικτος ἡ κανονική συμπλήρωσις τῆς συνθέσεως ὑπηρέματος τοῦ πλοίου.

Πέραν αὐτού, προβλέπεται τὴν ρύθμισιν καὶ ἐνὸς ἄλλου θέματος τὸ ποίον μέχρι σήμερον παρουσίας δυσχερεῖς διὰ τὰ γραφεῖα τῶν ἑφαστῶν, τὰ ὅποια σημάντικον ἔνι Λαοῦντικον· Νέα Υψηλόν.

πιονίων, τα οποία ευρίσκονται σε Λονδίνων και Νέα Υόρκη.
Ούτω σε αι διμιουργώμενα είσι τὸ μέλλον διαφοραὶ ἡ ἀμφισθήτησες
ερὶ τὴν ἐφορμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ νόμου ἀπερὶ συνθέσεως τῶν πληγ-
ώματων θὰ λύνονται εἰ τόπου τελειδικῶς δι' ἀρμοδίων τριμελῶν ἑ-
ιτροπῶν, ἀποτελούμενών ἐκ τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου, ἐνὸς ἐφόπι-
του καὶ τοῦ Προξένου καὶ ἔδρωνισμον εἰς Λονδίνον καὶ Νέαν Υόρκην.

Τὸν τρόπον αὐτὸν τῆς ἐπὶ τόπου ρυθμίσεως διαφόρων ζητημάτων μετώπιον νῦν εἰσαγάγωμεν καὶ εἰς τὰ λοιπὰ ἀφορῶντα τὴν Ναυτιλίαν τὰ Αερίατα.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων νομίζομεν, ὅτι δὲν ὑπάρχει πλέον ίτημα καὶ ὅτι ἡ συγκεκριμένη περίπτωσις ἀντιμετωπίζεται κατὰ τὰς πόνεις του κ. Εὔσταθίου, καὶ δὲν δύναται, ἐπομένως, νὰ ἔχῃ ἐπίπλουν τινά επί τῆς νηολογήσεως ὡς Ἑλληνικοῦ του φορητοῦ «ΜΑΝΕΣ», πλοιοκτήτων τοῦ ὄποιου. Εν πάσῃ περιπτώσει, πιστεύουμεν, ὅτι οὐδεμία λεπτομέρεια θὰ ἥτο δυνατὸν νὰ ἔξουστερώσῃ τὴν ἐπανειλημένος διαβάθλωσίσαν ἀρχικήν των ἐπιθυμίαν καὶ τὰ πατριωτικά των σθήτα.

Πειραιεὺς 9 Αύγούστου 1955

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Δέν είμεθα εις θέσιν νὰ προεξόφλησων τάς ἐφοπλιστικάς ἀπόψεις ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἀντικανονικῆς καὶ ἐλλειπούς συνέβεσεως, μετά τάς ἡδη ἀνυπερβλήτους συχνὰ δυσχερείας, τοῦ ἀντιμετωπίζουν τά πλοια εἰς τὴν ἔξευρην καταλλήλου καὶ ἐπαρκούς προσωπικού. Δεδομένου, ὅτι καὶ εἰς τάς ἄλλας ἔνεσις ναυτιλίαις ἡ αὐτὴ δύνηται εἰς τὰς ἑπαρκείας τῶν πληρωμάτων — τῶν ἀξιωματικῶν ίδιας — σημειούται, δὲν είνε τόσον εύχερης οὔτε καὶ ἔνεσις ἡ πρόσληψις, εἰς ἣν περίπτωσιν δὲν προσφέρονται πρὸς ναυτολόγησιν ίδιοικοί μας ναυτικοί.

“Η πρότασις πάντως διακεκριμένου “Ελληνος ἐφοπλιστοῦ τῆς Νέας Υόρκης περι καθιερώσεως τῆς βασικῆς μόνον συνθέσεως τοῦ «πληρώματος ἀσφαλίειας» νομίζουμεν, ὅτι εἶνε ἡ προσφευστέρα διά την σημερινήν περίστασιν. Ἐχομεν, ἀπώλυτος, τὴν ὑποχρέωσιν, διεκδύλωντες

τὸν ἐπαναπατρισμὸν τῶν πλοίων, νὰ παραδεχθῶμεν καὶ ἡμεῖς ὡς τὸ θέμα τὴν Λιβεριανὴν σημαίαν ἐφαρμόζεται. Ἐκεῖ παρεμβάσεις διὰ τὴν ἀντικανονικὴν ἡ ἐλλειπτικὴ σύνθεσιν δὲν ὑπάρχουν. Ὁ ἐφοπλιστής, ὁ ἀμεσώτατα βεδαίως ἐνδιαφερόμενος διὰ τὴν καλήν συντήρησιν καὶ τὴν ἀφάλειαν του πλοίου του, ἔχει καὶ τὴν ἀπόλυτην πρωτοβουλίαν διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν του. Διότι τὰς ἐλληνικὰς πλοιὰς θὰ ἡδυνάμεθα νὰ ὄρισωμεν ἔνα βασικὸν πλήρωμα ἀφάλειας, ἐπιτέρεπτον εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν κατὰ τὴν ίδιαν του κρίσιν νὰ προσλαμβάνῃ ὑπὲρ αὐτὸν τὰ πρόσθετα μέλη του πληρώματος τοῦ πλοίου του. Τὰ πρόστιμα ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. θὰ ἐπέτρεψε βεδαίως νὰ καταγρηθοῦν. Ὅποιος τὰς κρατούσας συνθῆκας, τὰς τόσον δυσχερείς διὰ τὴν ἔξυπερσιν πληρωματων, δὲν ἔχουν πράγματι τὴν θέσιν των.

Τό αδίκον, ὅσον καὶ ἐπικίνδυνον μέτρον

Ἐν ἀναστατώσει, καὶ δικαίως, ὁ ναυτικός μας κόσμος. Διότι καιρίως πληγέται ἀπό τὸν νέον νόμον περὶ ἀναγνωρίσεως τῆς ἔξαγορα-
ζομένης ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίων υπὸ ζένην σημαίαν καὶ διότι δεινῶς
περιπλέκεται ἔνα μεγάλο θέμα τῆς Ναυτιλίας, τὸ τῆς ἀνανεώσεως
τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ αὐτῆς.

Θεωρείται ως άκατανοητό τό διά του νόμου τούτου καθιερούμενον διοικητικὸν μέτρον εἰς βάρος τῶν ἐπὶ ξένων πλοίων ἐργαζομένων χιλιάδων Ἐλλήνων ναυτεργατῶν. Διὰ νὰ ἀποκτησούν σύντοι τὸ πτυχίον ἡ τὸ δίπλωμα ικανότητος ἡ ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν διανυομένη ὑπηρεσία θὰ λογίζεται μανον, κατά τὰ δύο τρίτα αὐτῆς, ἐνῷ τὸ N.A.T. ΒΑ εἰσπράττει τὰς εισφοραῖς εἰς τὸ ἀκέραιον.

Τα ζωηρά παραπονα ότι πρέπει νά θεωρηθούν ως άπολύτως βασικά και τα σχετικά επίχειρηματα έναντιον του νόμου, ώς λίαν ισχυρά. Διό του έγκαιναιαζόμενου νέου συστήματος υπόλογισμού της υπηρεσίας έπι ξένων πλειστων, διαπράττεται άπροσχηματιστών κλοπή εις βάρος του ναυτεργάτου. «Ενας λ.χ. δόκιμος πλοιαρχος θά έδει νά έχει καταβάλει εισφορας εις το N.A.T. μιας τοπιασις, διά νά του αναγνωρισθή διετής προσφορά. Η ανισος αυτή μεταχεισίσις 'Ελλήνων ναυτικών, έφ' όσον διά τους έργαδομένους έπι τών Ελληνικών πλοιών το μέτρον αυτό δεν θα ισχύσῃ, θά έχη δυσμενεστάτην την έπιδρασιν. Διότι, άν προτιμουμούστο το υπό ξένην σημασίας πλοίον, το προτιμουμούστο ίδιον δύνανται επί έλληνικον σκάφους νά ναυτολογηθούν. Και διότι έν πάσῃ περιπτώσει, αι δέκα πέντε χιλιάδες Έλληνων ναυτικών, οι οπίνες σήμερον έχουν εύρει άποδοτικήν άπασχόλησιν εις τὸν τεράστιον στόλον μας, τον όποιον αι ξέναι σημασίαι καλύπτουν, έπ' ουδενί λόγω ειναι δυνατόν νά «χωράσουν» εις τὰ άλιγα δυστυχώς πλοιά μας, τὰ οποια φέρουν τὴν κυανόλευκον.

Ο αντικτυπός του μέτρου ἀπό καθαρώς ναυτεργατικής πλευράς, ἀμένεται, ότι θά είναι σοδαρός. Ο ναυτικός, ὃ ἐπὶ παναμαϊκού τοίσιον ὑπηρετῶν καὶ στις διά μίαν ἀπόρσοπτον σταδιοδρομίαν ἵνα τὸ ναυτικόν ἐπάγγελμα μόνον ἐνδισφέρεται ἡ θά ἐγκαταλείψῃ τὸ διοινούν αὐτὸν διὰ νά, ἀνάζητηση ἔργασίαν ἐπὶ σκάφους καλυπτομένου πόλλης Ἑλληνικὴν σημαῖαν, δημιουργῶν αυτομάτως κύμα ναυτεργατικῆς περιεργίας ἢ τὸ περιστότερον πιθανόν, θά στρέψῃ τὰ νῶτα πρὸς τὸν ὄμονον, στις ἀνυπέρβλητα ἐμπόδια ὅρθωνεις τὴν ἔξελιξιν του, καὶ ἡ ἐπιτιθών γά ἀποκτήση ἔνα σօνδηπτοτε ἔξενον διπλωματικόν, τὸ ὅποιον ἀ τὸν ἀναγκαῖον ἀποκλειστικῶν εἰς ἔξενα πλοία τὰ ἐργάζεται. Είναι ύπολον νά ἀντιληφθῇ κανεὶς τὰς συνεπειάς ἐπὶ τῆς ποιεύσας ἀντιδράσεως τῶν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων, ποὺ ὑπηρετοῦν ἐπὶ ἔξενων πλοίων. Τὸ IAT κινδυνεύει νά ὑποστή ἔνα σοδαρὸν οἰκονομικὸν κλονύσιμον, ἐφ ὃ σημαντικός ναί μειωθῇ τὸ ἀξιόλογον κονδύλιον τῶν ἔσσων του, τὸ αναφέρομενον εἰς τὴν ἔξαγοράν τῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ ἔξενων πλοίων.

Αλλά ο νόμος αύτός δημιουργεί περιπεπλεγμένη και σοβαύσαν ιδιόνυμους καταστάσιους δια αυτή την τάπτων την ύπόθεσιν της Ναυτιλίας. Καὶ τοῦτο, διὰ τρεις κυρίως λόγους, τοὺς ἔξης:

Πρώτον: Σοβορὰ θὰ σημειωθῇ καθυστέοσις, ἂν μὴ καὶ ἀναστολὴ ἡς προσπαθείας διὰ τὴν ἀνανεώσιν τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλί-
ς μας. Είναι εὐόνυμον, ὅτι καθίσταται πλέον δυσχεήη ύπόθεσις ἡ
ημιουργία νέων στελέχων εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, ὅταν ὁ ἀρι-
μός τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, ἐπὶ τῶν ὁποίων κανονικῶς θὰ δύναται τις
διανύσση την προβλεπομένην ύπερεστίαν, είναι πάντοτε μικρός καὶ
ταν ἀδικαιολογήτας ἐπιμηκύνεται ὡς χρόνος προϋπηρεσίας εἰς τὰ
πὸ ξένην σημασίαν σκόφῳ μας. Τὸ μέτρον τοῦτο καταφώρως συγκρύ-
ται μὲ την ἐπιμογόν ὅλων μας ἐπίδιωσιν διὰ τὴν ἀσφάλισιν εἰς τὸ
ΙΑΤ τῶν πληρωματῶν τὸν ύπηρετούντων ἐπὶ τῶν ξένων πλοίων, ὡς

ARIST. THEODORAKOPULOS

REPRESENTATIVE OF

SCHAAR & NIEMEYER

ESTABLISHED 1851

WHOLESALE SHIPCHANDLERS

HAMBURG 11

FREEPORT, BROOK 6

75 - 55 - 75 - 55 - 75 - 55 - 75

καὶ μὲ τὴν σειρὰν τῶν ἄλλων διοικητικῶν μέτρων τοῦ ὑπουργείου, διὰ τῶν ὁποίων ἐπικυρώθησαν αἱ ἔξεταστικαὶ περιόδοι καὶ ηὗηθη ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπονεμούμένων ἀποδεκτικῶν ναυτικῆς ικανότητος.

Δεύτερον: Θά σημειωθῇ μία ὑπερπροσφορά πληρωμάτων διὰ τὸ ἑλληνικὸν πλοίον, μὲ ἀποτέλεσμα, ἐφ ὅσον θα ἔχαναν γκάζεται ὁ ναυτικὸς σταθερῶς πρὸς τούτο νὰ στρέψῃ τὴν προτίμοιν του, νὰ δημιουργήσῃ ἀνεύ λόγου ἔνα ὄγκωδες κύματα ἀνεργίας. Διότι δὲν είναι εὔκολον νὰ πεισθῇ ὁ ὑπερτελῶν ἐπὶ παναμαϊκού σκάφους, ὅτι πρέπει νὰ ταλαιπωρηθῇ περισσότερον ἀπὸ τὸν συνάδελφόν του, τὸν ὑπηρετούντα ἐπὶ ἑλληνικού σκάφους, προκειμένου νὰ σταδιοδρομήσῃ εἰς τὸ ναυτικὸν ἔπαγγελμα.

Τρίτον: Διανοίγεται ἐλεύθερα ὁδὸς διὰ τὴν ἐκπόρθησιν τοῦ ὑπὸ ξένην σημαίαν ἑλληνικού πλοίου ἀπὸ τὰ ξένα πληρώματα. Θά ἀλλοιωθῇ κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν ἀκόμη περισσότερον ὁ ἑνίκιος τῶν χαρακτήρων, τὴν στιγμὴν καθ' ἣν τόσαι προσπάθεια καταβάλλονται διὰ τὸν ἐπαναπατρισμόν. Καὶ θὰ ἔχωμεν — περίεργος τῷ σὸντι κατάστασις — ἀνέργους εἰς τὸν Πειραιά, ἐνώ εἰς ἐκατοντάδας σκάφων ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας θὰ ἀπασχολοῦνται ξένα πληρώματα.

Ἐρωτᾶται ὅμως διὰ ποιον λόγον τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας τόσον προβύμως ἔσπευσε νὰ υιοθετήσῃ τὸ μέτον τούτο, τὸ ὄποιον, ὡς λέγεται, υπὸ τῆς Π.Ν.Ο. ἐπροτάθη; 'Ελπίζει μήτων ὁ 'Υπουργός, ὅτι ἀποτελεῖ τὸ ὑπὸ ξένη σημαίαν πλοίον τῶν ὑπηρετών τοῦ 'Ἑλληνος ναυτικοῦ, δημιουργεῖ ἀκόμη μίαν προϋπόθεσιν διὰ νὰ τὸ δόγματος ταχύτερον ὑπὸ τὴν κυανόλευκον; 'Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, φρονούμενον ὅτι ἡ ὑπόθεσις τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ βαθύτερον καὶ οὐσιαστικῶτερον θὰ ἐπρεπεῖ νὰ είχε κατανοθῆναι ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων.

Διετυπώθη, ἐξ ἄλλου, ἡ ἀποψίς, ὅτι διακριτικὴ μεταχείρισις τῶν πληρωμάτων τῶν ὑπηρετουντῶν τῶν ἑλληνικῶν πλοίων εἰς τὸ θέμα τοῦ ὑπολογισμοῦ τῆς προϋπηρεσίας διὸ τὴν ἀπόκτησιν πτυχίου ἡ διπλώματος, θὰ ἔχῃ ὡς συνέπειαν νὰ μειωθῇ καπῶς ἡ προτίμησις πρὸς τὸ ὑπὸ ξένη σημαίαν πλοίον, μὲ ὀμεσον ἀποτέλεσμα νὰ μὴ ὑφίστανται δυσχερεῖς εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῆς ἑλληνικῆς χωρητικότητος. 'Αλλὰ ὁ ἴσχυρισμός ὅτι ὁ 'Ἑλλην ναυτικός ἀποφέυγει τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, εἶναι ἐντελῶς ἀνακριθῆ. 'Ἐξ αὐτῶν τούτων τῶν πραγμάτων ἀποδεκίνεται, ὅτι ἡ προτίμησις τοῦ πρὸς τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν κυρίως στρέφεται, ἐφ ὅσον αὐτὴ πλήρη προστάσιαν τοῦ ἑξαφολίζει. Τὸ προτοπόρον ἑλληνικὸν φορητὸν δὲν ἀντιμετωπίζει δυσχερεῖς εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν του, παρὰ μόνον ἐκείνας αἱ ὁποῖαι εἶναι φυσικὸν νὰ δημιουργοῦνται ἐπὶ τῆς δυσαναλόγου πρὸς τὸ ἔμψυχον ὑλικὸν ἀναπτύξεως τῆς Ναυτιλίας μας.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: Οὐδεὶς λόγος ἐμμονῆς εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ μέτρου τούτου ὑφίσταται. Πολὺ δὲ περισσότερον, οὐδεὶς λόγος δικαιολογεῖ τὴν ἀπόφασιν τοῦ 'Υπουργείου, ὅπως τὸ μέτρον τούτο τὸ καταστήσῃ ἐπὶ σκληρότερον. Διότι ἐλέχθη, ὅτι ἀπὸ τὸν ὑπηρετούντα ναυτικοῦ εἰς τὸ ὑπὸ ξένη σημαίαν πλοίον δὲν θὰ ζητήσαι μόνον ηὗηθη προϋπηρεσία, προκειμένου νὰ ἀποκτήσῃ πτυχίον ἡ δίπλωμα, ἀλλὰ καὶ ὥπως ὑποχρεωτικὸς τὸ ἐν τρίτον αὐτῆς ἔχει διανυθῇ ἐπὶ πλοίον ὑπὸ ἑλληνικῆς σημαίαν. Τὸ τελευταῖον αὐτὸν θὰ είναι τὸ ἄκρων ἄωτον τῆς ἀγορᾶς τῆς Ναυτιλίας πραγματικότητος. Πρέπει νὰ ζητῇ εἰς τὸν 'Ἄριν' ὁ τοιαύτιον μέτρον ἐπιδίωκων νὰ καθιερώσῃ εἰς τὴν τοσον ταλαιπωρθεῖσαν Ναυτιλίαν μας.

Ἡ προβαλλομένη ἀρμόδιως δικαιολογία ὅτι τὸ μέτρον ἐλήφθη τῇ αἰτήσει τῶν ναυτεργατικῶν δργανώσεων — Ἡ 'Ενωσίς τῶν πλοιούρχων τὸ ἐπολέμησε — δὲν είναι δυνατόν νὰ εὔσταθη. Τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ πρέπει νὰ ἀποδέσῃ ὅχι εἰς τὸ νὰ ίκανοποιῆται διοφόρους ὑποθενδόπτη προβαλλομένας ἀπατησίες καὶ νὰ ὑποκύπτῃ ἐνδεχομένως εἰς διαφόρους πιέσεις, ἀλλὰ εἰς τὸ νὰ σταθμίζῃ ἀντικειμενικῶς τὸ γενικότερον συμφέρον αὐτῆς ταύτης τῆς Ναυτιλίας. Φρονούμεν πάντως, ὅτι ὑφίσταται ἡ δυνατότης νὰ ἐπανορθωθοῦν τὰ πράγματα. Ἡ σχετικὴ πρόστασις τοῦ Προέδρου τῆς 'Ενωσεως τῶν Πλοιούρχων κ. Δ. Μελέτη παρέχει τὴν δυνατότητα μιᾶς ταχείας ρυθμίσεως τοῦ δόου θέματος. 'Ο κ. Μελέτης προσέτενεν εἰς τὸ Συμβούλιον τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὅπως παρομείνη ἐν ίσχυι τὸ μέτρον, ἔξαιρε-

θούν ὅμως αὐτὸν τὰ πληρώματα τῶν ὑπὸ ξένην σημαίαν σκαφῶν μας, τὰ ὁποῖα θὰ προθυμοποιηθοῦν νὰ ἀσφαλισθοῦν εἰς τὸ NAT. Οὕτω καὶ ἐν ὅφει τῆς ὑπογραφῆς τῆς σχετικῆς μὲ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν πληρωμάτων τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ ξένων πλοίων συμβάσεως, ἔξαναγκάζεται τρόπον τίνον ὁ προτοπόρος ναυτικὸς μὲ περισσοτέραν σπουδὴν νὰ μεριμνήσῃ διὰ τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἀσφαλίσεως του.

Εἴτε η πρότασις αὐτὴν υιοθετήθη, είτε θαρραλεώτερον ἀναθεωρηθῇ ἐξ ὑπαρχῆς τὸ μέτρον, ταχέως τὸ δόλον θέμα θὰ πρέπει ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν νὰ ἀντιμετωπισθῇ. Τὸ νὰ δημιουργοῦμεν δυσχερείας εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας οημέσι οἱ ίδιοι, είγοι επικίνδυνον, ἀλλα καὶ ἐν ταύτῳ ἀσυγχώρων.

Ἐφόσον ἀκόμη εἶνε καιρὸς

Διὰ τῆς δημοσιεύσεως εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας ἐπιστολῆς του ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας κ. Πετρουλῆς ὑποδειχνεῖ πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων, τῶν ἐπηνδρωμένων μὲ ἑλληνικὰ πληρωμάτα, τὴν σύναψιν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας, ἵνα ἀκριβῶς ἀποφύγουν τὰς παρεμβάσεις ξένων συνδικαλιστικῶν ὄργανων σεων καὶ τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου 'Ἐργασίας.

Διευκολύνει πράγματι τοὺς ἐφοπλιστὰς κυρίως ἡ τοιαύτη λύσις ἑνὸς προβλήματος, ὅπερ ἡδη ἀπασχολεῖ τοὺς διεθνεῖς ναυτεργατικούς κύκλους καὶ ἀποτελεῖ ὅπλον ισχυρὸν εἰς χεῖρας ξένων ἀνταγωνιστῶν, διὰ νὰ διεγέρουν τὴν ἀντίδρασιν τῆς Κοινῆς Γνώμης καὶ τῶν Κυβερνήσεων τῶν ναυτικῶν κρατῶν κατὰ τῶν λιθεριανῶν καὶ τῶν Παναμαϊκῶν σκαφῶν.

Πρέπει νὰ λάβουν ὑπὸ ὅφει των οἱ ἐφοπλισταί, ὅτι αὐτὸν τὸ δόλον ζητηματῶν σημάντων τείνει σὺν τῷ χρόνῳ νὰ προσθάδῃ ὁξεῖται ἐπίζημον διὰ τὰ ἀμεσώτερα τῶν συμφερόντων των. 'Ἐχοντες, θῶμας, με τὸ μέρος των τὴν διεθνοῦς ἀνεγνωρισμένην συντηρητικὴν ὄργανων τῆς Π.Ν.Ο. μηποροῦν νὰ ἀντιμετωπίσουν οἰσανδρόπτει τοῖς κύκλους προβλήματος, πολὺ δὲ περισσότερον νὰ ἀποδείξουν ἀδεστήμον τὴν περιουσίαν, τὸν δόλον τὴν διαφέρουν ὄπωσδήποτε τῶν πόδων ἐν ισχύι, θὰ κατοχυρωθοῦν οὐσιώδη τῆς πλοιοκτησίας συμφέροντα. 'Ἐπιδάρμνος, δηλαδή, καμμία εἰς τὴν διαχειρίσισ τῶν πλοίων δὲν θὰ προέλθῃ. 'Η μηποροῦν, ἀλλως τε, οἱ ἐφοπλισταί νὰ τάξουν ὡς προϋπόθεσιν καθε σχετική με τῶν συμβάσεων συζητήσεων την διατρησιν τοῦ σημερινοῦ καθεστώτως εἰς τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας πλοία των.

Ἐχομεν πληροφορίας, ὅτι ὡρισμένοι ἐφοπλισταί λιθεριανῶν πλοίων, μετα περισκέψεων προσθάπτοντες τὴν ἐξέλιξιν τῶν κατ' αὐτῶν ἀντιδράσεων, θεωροῦν πράγματι ἐξηπρετικήν τῶν ιδίων τῶν συμφερόντων τὴν σύναψιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως μὲ τὴν Π.Ν.Ο., με τὴν ὁποῖαν καὶ προῆλθον εἰς συνετικάς διαπραγματεύσεις. 'Ἄν αἱ πρώται συμβάσεις ἐργασίας συναφούν, εἵμεθα βέβαιοι, ὅτι καὶ ἀλλα θὰ ἐπικολουθηθοῦν. Θὰ παγιωθῇ ἔνα καθεστώς ἐπὶ τῶν ἐπηνδρωμένων μὲ ἑλληνικά πληρωμάτα ξένων πλοίων τοῦ κρατουντος εἰς οἰσανδρόπτει προηγμένην σημάντων καὶ ὅπερ θέλει τυχη τῆς διεθνοῦς ἀναγνωρίσεως. 'Η συλλογική σύμβασις είνε τὸ προσφορωτερὸν ὅπλον μένυντας τῶν ἐφοπλιστῶν μας κατὰ τῶν ξένων ἀντιδράσεων. Τὸ δόλον αὐτὸν τίθεται διὰ τῆς προτάσεων τοῦ κ. Πετρουλῆς εἰς τὴν διάθεσιν των.

Οι μαθητεύομενοι

'Υπερπεντακόσιοι είνε οἱ ἐφέτος ἀποφοιτήσαντες τῶν νυκτερινῶν σχολῶν μηχανικῶν τοῦ Πειραιῶς. 'Ολοι αὐτοὶ θὰ πρέπει νὰ θητεύσουν ὡς δόκιμοι ἐπὶ τῶν πλοίων, ἵνα ἀποκτήσουν τὴν νόμῳ ὑπηρεσίαν καὶ ἐν καιρῷ, κατόπιν ἐξετάσεων, ἐπιτύχουν τὸ δίπλωμα τοῦ τρίτου μηχανικοῦ.

Οἱ ἐφοπλισταὶ ἔχουν τὸ ἀμεσώτερον συμφέρον, ὅπως οἱ νέοι αὐτοὶ τὸ ταχύτερον ναυτολογηθοῦν, ὅφου ἡ ἀνάγκη διπλωματούχων μηχανικῶν δισμέραια καθίσταται πλέον ἐπιτακτική. Καὶ θῶμας εἰνε ἀπιστευ-

CAPE TOWN T. JOCHELSON (SHIPCHANDLERS)

ESTABLISHED 1914

(UNDER GREEK MANAGEMENT)

SHIPCHANDLERY, AND PROVISIONS OF HIGHEST QUALITY
PROMPT AND EFFICIENT SERVICE
KEENEST PRICES

OFFICE & WAREHOUSE:
KEEROM STREET

Monthly Prices obtainable from United Kingdom Representative

RALPH. F. FIFIELD, 6 Martin Lane, Cannon Street, LONDON, E.C. 4.
(Member of Baltic Mercantile & Shipping Exchange)

Telephone: Mansion House 7721
Cables: FIFIELD CARE UNIONTRACO LONDON

WORLD WIDE AGENTS: Tel: Chancery 8286
C. R. Harper Agencies,
Harper House,

Chartherouse St., LONDON E.C. 1.

τοι αἱ δυσκολίαι, ποὺ συναντοῦν αὐτοὶ οἱ ἀπόφοιτοι τῶν νυκτερινῶν σχολῶν εἰς τὴν ἔξεύρεσιν πλοίων πρὸς ναυτολόγησιν. «Ολα τὰ μέσα—πολιτικά, κοινωνικῶν σχέσεων, ἀλλὰ καὶ χρηματικά ἀτυχῶς — τίθενται εἰς ἐνέργειαν. «Οσοι δὲν κατάγονται ἀπὸ ναυτικᾶς περιοχᾶς η̄ σοι δὲν ἔτυχε νὰ γνωρίζουν πρόσωπον τι συνδέομενον μὲ τὰ ναυτικά γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς, καταφέγγουν, πιεζόμενοι ἀπὸ τὰ πράγματα, εἰς τὰς χρυσᾶς λίρας. «Υπάρχουν πάντοτε πρόθυμοι οἱ μεσάζοντες. Αὐτοὶ ἐπιτυχανοῦν, εἴκε ποὺ οἱ μὴ φέροντες τὸν χρυσόν, ἀλλὰ μονον τὰς παραλήσεις ἀπόφοιτοι δὲν ἡδυνθήσαν οὐδὲ νὰ διατυπώσουν καν τὸ περὶ γαυτολόγησεων τῶν αἵτημα. Τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. ἐν προκειμένω δὲν ἡμπορεὶ νὰ ἔχῃ ἀνάμειξιν τινα, ἐφόσον ἡ ἐπιλογή τοῦ πληρώματος εἶναι ἀναφαίρετον δικαίωμα τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Πρέπει, ὅμως, νὰ παύσης ἡ ἀσχημία αὐτῆς εἰς βάρος πτωχῶν νέων, ὁ μόχος τῶν ὅποιων προώρισται νὰ ἀποδημήσῃ τὸσον πολύτιμος εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. Πρέπει οἱ ἀπόφοιτοι τῶν σχολῶν νὰ ἔχουν ἑξιφαλιστέμενην τὴν πρόσληψίν των ἐπὶ τῶν πλοίων, χωρὶς νὰ καταφέγγουν εἰς τὰ πλάγια μεσα, τους μεσθενοῦντας καὶ τὰς χρυσᾶς λίρας Φθανόντων ἀκόμη νὰ ὑποδειξωμεν, κατὰ τὸ παραδειγμά τῶν. «Ἀγγλῶν καὶ τῶν Νορβηγῶν, τὴν ναυτολόγησην περισσοτέρων τοῦ ἑνὸς δοκίμων, ἵνα ἀκριβῶς, ευθύνης μετὰ τὴν ἀπόφοιτησιν των, εὐχερῶς οἱ νέοι ἀνευρισκοῦν τὸ πλοίον, ἀποκτῶντες τὸ ταχύτερον τὴν υπηρεσίαν των διὰ τὸ δίπλωμα.

Τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, δόφείλει νὰ προέλθῃ εἰς συγγενοήσεις μὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ νὰ ὑποδειξῇ πρὸς αὐτοὺς τὸ ἴδιον τῶν συμφέρον. «Η πρόσληψις μαθητευμένων εἰς τὸ κατάστρωμα καὶ τὴν μηχανήν δέον νὰ καθιερωθῇ, κατὰ τὰ ἀλλαχοῦ κρατοῦντα, ἢν θέλωμεν νὰ πληρωθοῦν τὰ κενά, τὰ ὅποια ἡ ραγδαία ἀνάπτυξης τῆς Ναυτιλίας ἀδημιούργησεν εἰς τὰς τοῦ ναυτεργατικάς τάξεις.

Αἱ υπόχρεωσεις μας ἔναντι τῶν δοκίμων

«Η περὶ δοκίμων καὶ μαθητευμένων συζήτησις μᾶς φέρει καὶ πρὸς τὴν ἔξης ἀκόμη ὑπόδειξιν; Δὲν νομίζουμεν, ὅτι ἐκπληρούμενας τὰς πρὸς τοὺς μαθητευμένους ναυτικούς υπόχρεωσεις μᾶς διευκολύνοντες μόνον αὐτοὺς εἰς τὴν ναυτολόγησίν των. Κατὶ περισσότερον ὑφείλομεν νὰ πράξωμεν διὰ τὴν ἀρτιότεραν τῶν κατάστισιν. Δι᾽ αὐτοὺς καὶ ἐφόσον διανύουν τὴν πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ διτλώματος πλοιαρίου καὶ μηχανικοῦ ἀπαίτουμενην προϋπηρεσίαν θὰ ἔπρεπε νὰ καθιερωθῇ τὸ βιβλιάριον ποιότητος. Οἱ ἀμεσοὶ προϊστάμενοι τῶν δοκίμων, οἱ πρώτοι πλοιαρίοι καὶ οἱ πρώτοι μηχανικοί, θὰ παρέχουν εἰς αὐτούς κατὰ τὴν τετραετὴ ἐπὶ τῶν πλοίων δοκίμων διὰ τοῦ βιβλιάριου ποιότητος τὴν υπεύθυνον διαβεβαίωσιν τῆς καλῆς εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα ἐπίδοσεως, τῆς συμπεριφορᾶς καὶ τῆς ἐπιμελούς ἐκμαθήσεως τῶν περὶ τὸ ἐπάγγελμα γνώσεων.

Τός βεβαιώσεις αὐτάς, μαζὶ μὲ τὸ πιστοποιητικὸν τοῦ χρόνου τῆς ὑπηρεσίας, θὰ ὑπεδούλλεν ὁ ὑποψήφιος διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος εἰς τὸ Ὑπουργεῖον. Εἰς τὴν κρίσιν τῆς ἔξειστος ἐπιτροπῆς ἐπίδρασιν ἀμεσοὶ θὰ είχον καὶ αἱ οικούταις καταστάσις, ὑπὸ τὴν προϋποθεσίν, βεβαίως, ὅτι θὰ ἥσαν εἰλικρινεῖς καὶ ἀμερόληπτοι.

«Ωρισμένα ἀκόμη βιβλία τεχνικῶν γνώσεων θὰ ἔπρεπε νὰ ἔχῃ εἰς τὴν διάθεσιν ὁ δοκίμος. Κατὰ τὰς ὥρας τῆς σχολῆς του ἐπὶ τοῦ πλοίου αὐτὰ διὰ ἔπρεπε νὰ είνε τὰ μέσα τῆς γενικότερας μορφώσεως του. Δὲν θὰ ἡτο δύσκολον νὰ δημιουργήσουν οἱ πλοιάρχοι καὶ οἱ μηχανικοί δια τὸ πλοίον μικρῶν τινα τεχνικήν βιβλιοθήκην. Πολλὰ ἔξ αὐτῆς θὰ ἀπεκόμιζεν ὁ φιλομαθής δοκίμος, ὥπως καὶ ο κάθε ναυτικός.

«Ολα, ὅμως, αὐτὰ τὰ λεπτομερειακὰ ζητήματα θὰ ἔπρεπε νὰ συζητθοῦν ἀπό τοὺς ἀρμοδιούς καὶ τοὺς ἑνίκατορές της ναυτικής ἐφοπλιστάς κατὰ τὴν μελέτην τοῦ οὖλου θέματος τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, μελέτην, ἀτυχῶς, ἡ ὅποια δὲν έγινε μέχρι τώρα.

Ἡ ἔξ Εύβοίας ἐπιδρομὴ

Δὲν εἶναι, λοιπόν, ἀργόμεσθοι τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» οἱ ἔξ Εύβοίας ἐπιδρομεῖς, οὐτε καὶ τοὺς διώρισεν ὁ κ. «Ὑπουργός». Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ ἰδρύματος, οἱ παρ’ αὐτῷ κυρίως ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν, εὐθύνονται διὰ τὴν πρόσληψίν των. «Η ἐπέκτασις καὶ πρὸς τὰς ἐπαρχίας τῆς ιατρο-φαρμακευτικῆς περιβάλλων τῶν ναυτικῶν μας κατέστησεν ἀναγκαῖαν τὴν αὔξησιν καὶ τοῦ ὑπαλληλικοῦ προσωπικοῦ. Αὐτὰ ὑποστήριζεν ὁ κ. «Ὑπουργός» εἰς ἐπιστολὴν του δημοσιεύθησαν πρὸ ήμερων εἰς ἀθηναϊκὴν ἐφημερίδα. Κείνται ὅμως — διερωτωμέθα — καὶ ἐντὸς τῶν δρίων τῆς πραγματικότητος οἱ προβαλλόμεναι διὰ τὴν συγκάλυψιν τοῦ σκανδάλου δικαιολογίαι;

«Ημπορεῖ, λ. κ., ὁ κ. «Ὑπουργός» νὰ ισχυρισθῇ, ὅτι ὅλως κατὰ τύχην οἱ ἀθρώπως διορισθεῖτες προέλευσιν είχον τὴν Εὔβοιαν καὶ ὅτι αὐτοὶ δὲν ὑπεδείκεις καὶ δὲν ἐπέμεινεν εἰς τὴν πρόσληψίν των, ὡς ἀκτάκτων, ἀφοῦ ὁ κανονισμός τοῦ ἰδρύματος δὲν προέβλεπε τὴν εἰσβολὴν τῶν νεών ὑπαλλήλων;

«Ἀκριβολογεῖ, ἀρά γε, ὁ κ. «Ὑπουργός» προφασιζόμενος, ὅτι αἱ ἀνάγκες τῆς ὑπηρεσίας προκάλεσαν τὸν διορισμόν, ἐνῷ είνε γνωστόν, ὅτι μόλις πρὸ ὀλίγου χρόνου συνεστήθησαν παραρτήματα τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» καὶ εἰς ἄλλας — πλὴν τῆς «Ἀνδρου καὶ τῆς Χίου» — περιοχας; «Ο διορισμός πράγματι τῶν κομματικῶν φίλων τοῦ κ. Βογιατζῆ ἔλαβε χώραν πρὸ ἔτους καὶ πλέον, μὲ ἀνανεωμένην κατὰ τρίμηνον τὴν πρόσληψίν των, μέρις ὅτου διὰ μεταγενεστέρου νόμου κατορθώσας ὁ κ. «Ὑπουργός» την νομιμοποίησίν της.

Δὲν θὰ προκαλέσῃ — διερωτώμεθα ἀκόμη — τὴν δικαίαν διαμαρτυρίαν τῶν παρὰ τῷ «Οίκῳ τοῦ Ναύτου» ἐκπρόσωπων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν ἡ προσπάθεια τοῦ κ. «Ὑπουργού», ἐπιδιώκοντος νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς αὐτοὺς τὰς εὐθύνας, ἐνῷ τὸ ἴδιον κομματικὸν του συμφέρον εἰς βάρος τῶν κεφαλαίων τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου ἡθέλησε νὰ ἔχηται στην ἀπαντήσει; Καὶ ἀφοῦ οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἐπαγγελματικῶν ὄργανων εἰσβολῆς, θὰ δεχθοῦν καὶ τὴν μοιφήν, ὅτι αὐτοὶ είναι οἱ κυρίων ὑπεύθυνοι τοῦ διορισμοῦ τῶν τόσων ἀργομίσθων, χάριν τῶν διαναγκών τῆς ὑπηρεσίας;

Καποῖος εἰς τὰς ἀνωτέρω ἐρωτήματα, πιστεύομεν, συγκινούμενος, νὰ ἔχῃ τὸ βάρος νὰ ἀπαντήσῃ. Άλλως θὰ πρέπει νὰ ἀπελπισθῶμεν καὶ διὰ τὸ ἀποτελεσματικὸν τῆς συμμετοχῆς τῶν ἀμεσώτερον ἐνδιαφερούμενων — τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν — εἰς τὰς ἰδρύ-

ματα κοινωνικῆς προνοίας. «Ἄπλοι θεαταί, ἂν ὅχι καὶ ὅργανα, τῶν υπουργικῶν ὄρεξεων θὰ καταντήσουν;

Μᾶς καταγγέλλεται ἀπὸ ναυτικῶν γραφείον τῆς πόλεως μας, ὅπερ ἐκπρόσωπετε τὸν σημαντικότερον ἐλληνικὸν ἐφοπλιστικὸν Οἶκον τῆς Νέας Υόρκης, ὅτι δριμύτερος ἐπανηλθεν ὁ κ. Διευθυντής τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. εἰς τὴν προστάθειάν του νὰ ἐπιβάλῃ τοὺς λεικοφυλλαδίτας τοῦ κ. «Ὑπουργοῦ» κατὰ τὴν σύνθεσιν τῶν διενεργουμένων διὰ λα) σμὸν τοῦ ἐν λόγῳ Οἴκου ἀποτολῶν πληρωμάτων εἰς τὸ ἔξωτερον.

Ἀποτέλεσμα τῆς τοιούτης τακτικῆς εἰναι ἡ ἐπιζήμιος διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς καθούστερησις τῶν ἀποστολῶν, λόγω τῶν προσαλλομένων δυσχερειῶν κατὰ τὴν θεώρησιν τῶν φυλλαδίων καὶ τῶν προκαλουμένων διενέξεων. Εἶχε πρὸς στιγμὴν κοπάσει τὸ ἀχαρακτήριστον μένος τῶν ὄργανων τοῦ κ. «Ὑπουργοῦ» πρὸ τῶν διαμαρτυριῶν τῶν ἔδω ναυτικῶν γραφείων καὶ τῶν ὄσων ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν τὴν διακαλύψθησαν διὰ τὴν ἔξωδον. Εὔδοιας ἐπιδρομήν, ητίς ἐπικινδύνων ἔτεινε νὰ ἔκταθῇ καὶ εἰς τὰ πλοῖα.

Φαίνεται, ὅμως, ὅτι ἐπρόκειτο περὶ προσωρινῆς ὑποχωρήσεως, μέχρις ὅτου κοπάσει ὁ βόρυσθος. Τώρα αἱ πιεστεῖς ἔπαινος τοῦ προστάθμος τοῦ κ. «Ὑπουργοῦ» πρὸ τῶν διαμαρτυριῶν τῶν ὄργανων νοοτροπίας μεταξὺ τῶν κουμπατικῶν φίλων τοῦ κ. «Ὑπουργοῦ»: «Καὶ ἔρωτῶμεν — μᾶς γράφουν — κατὰ τὰ κινθυνεύει η Ναυτιλία ἐκ τοῦ διπτέρου της προστάθμης της Εύδοιας ἐπιδρομῆς».

Μὲ τὴν ὑπογραφὴν «Πολλοὶ οἱ ἔξ Εύδοιας ἐπιδρομεῖς» μᾶς ἀπευθύνεται μακρὰ ἐπιστολὴ διαμαρτυρίσας δι᾽ ὅσα σχετικῶς ἔγραψαν αἱ στήλαι αὐτῶν. Αναφέρουν οἱ ἐπιστολογράφοι μας μεταξὺ ἀλλών καὶ τὰ ἔξης, χαρακτηριστικά τῆς κρατούσθησης ἀτυχῶς, νοοτροπίας μεταξὺ τῶν κουμπατικῶν φίλων τοῦ κ. «Ὑπουργοῦ»: «Καὶ ἔρωτῶμεν — μᾶς γράψουν — κατὰ τὰ κινθυνεύει η Ναυτιλία ἐκ τοῦ διπτέρου της προστάθμης της Εύδοιας ἐπιδρομῆς».

Ἡ ἀναδιοργάνωσις τοῦ N.A.T.

«Ἐκπρόσωπος τῆς νέας Διοικήσεως τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, ἀνεφέρομενος εἰς τὰ μέτρα τὰ ὅποια θὰ ληφθοῦν μετὰ τὴν δημοσίευσιν τοῦ ψηφισθέντος τελευταίως Νόμου, ἀνεκοίνωσε τὰ ἔξης: «Βασικὴ καὶ κυρία προσπάθεια τῆς διοικήσεως τοῦ N.A.T. είναι η πλήρης καὶ οικική ἀναδιοργάνωσις αὐτοῦ εἰς ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ νέου Νόμου. Πρὸ τούτου πρέπει νὰ ἔκτιμηθη ιδιαιτέρως ἡ συμβολὴ τοῦ νέου διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ ίδρυματος, τὰ μέλη τοῦ ὄποιου, ἀνεξαρτήτως προελεύσεως, ἐφοπλιστικῆς, ἡ ἐργατικῆς, με τὴν συμπαράστασιν τῶν κατὰ Νόμον κρατικῶν ὄργανων, ἀποβλέπουν εἰς

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,"

ένα και μόνον σκοπόν, εις τὴν περιφρύρησιν τῶν συμφερόντων τοῦ Ν.Α.Τ. "Ηδη τὸ πρώτον μέτρον πρὸς ἀναδιογάνωσιν τοῦ Ταμείου ἐλήφθη ἀπὸ τὴν Διοίκησιν αὐτοῦ. Πρόκειται περὶ τῆς ἔγκρισεως τοῦ νέου Κανονισμοῦ «περὶ τρόπου βεβαιώσεως, ἀπονομῆς καὶ πληρωμῆς παροχῶν υπὸ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου καὶ Κεφαλαίου Δυτῶν». Ο Κανονισμὸς οὗτος εἶναι ὁ πρώτος ὁ ὅποιος ἐκδίδεται ἀπὸ τῆς συστάσεως τοῦ ἰδρυμάτος καὶ προβλέπει λεπτομερῶς τὰ τῆς ὄργανώσεως τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας, ἐνὸς τῶν σημαντικῶτέρων τημημάτων αὐτοῦ. Διαγράφονται διὰ τοῦ νέου τούτου Κανονισμοῦ λεπτομερῶς αἱ ἀμριδιότητες τοῦ τμήματος παροχῶν, ἡ ἐσωτερικὴ λειτουργία τοῦ Γραφείου Ἐλέγχου, τοῦ γραφείου ὑπολογισμοῦ συντάξεων καὶ ἀπόδημωσεων, τοῦ γραφείου Μητράων Ἐκδόσεως ἐντολῶν καὶ Ειδίκου Ἀρχείου ἡ διαδικασία ἀπονομῆς τῶν συντάξεων καὶ ἄλλαι λεπτομέρειαι διὰ τὴν ἀπρόσκοπον διεξαγωγὴν τῆς ὑπηρεσίας.

Παραλλήλως εύρισκονται υπὸ ἐπεξεργασίαν οἱ Κανονισμοὶ ἐσωτερικῆς λειτουργίας τῶν λοιπῶν τημημάτων τοῦ Ν.Α.Τ., εἰς τρόπον ὥστε μετὰ τὴν τελικήν του ἔγκρισιν αἱ διάφοροι ὑπηρεσίαι νὰ εἰναι ὅρθολογιστικῶς ὥργανωσάνται, οἱ ὑπάλληλοι τοῦ ἰδρυμάτος νὰ γνωρίζουν ἐπακριβῶς τὰς ὑποχρεώσεις καὶ τὰ καθοκντά των καὶ οἱ προϊσταμένοι τῶν ὑπηρεσιῶν νὰ δύνανται εὔχεως καὶ ἀμεροληπτῶς νὰ ἐλέγχουν τὴν ἀπόδοσιν ἐκάστου ὑπαλλήλου καὶ τὴν κανονικήν διεξαγωγὴν τῆς ὑπηρεσίας.

"Ἐξ ἄλλου ἡ ὑπηρεσιακὴ προσπάθεια, μὲν ἀμέριστον τὴν συμπαράστασιν τοῦ διοικητικοῦ συμβούλιου καὶ ιδιαιτέρως τοῦ Υ.Ε.Ν. στρέφεται πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς προσγευματοποίησεως τῆς εἰσπράξεως τῶν ἐκ τῶν ναυτοδιγών ὄφειλῶν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων. Πρέπει δὲ νὰ σημειωθῇ, ὅτι διὰ πρώτην φοράν εἰς τὴν ιστορίαν τοῦ Ν.Α.Τ. αἱ ἀποφάσεις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιου ἔγένοντο σεβαστοί καὶ εἰσεπράχθησαν ἐντὸς 15 μόνον ἡμέρων 1.800.000 δραχμῶν.

"Ἐκτὸς τούτου ἡ ὑπηρεσιακὴ προσπάθεια ἀποδέπει καὶ εἰς τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν ἐκ τῶν δανείων ὄφειλῶν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων. Τὰ ληφθόσσεμαν ἐν προκειμένῳ μέτρῳ εἶναι βέβαιον ὅτι θ' ἀποδώσουν τ' ἀναμενόμενα ἀποτελέσματα. Εἰς τὸ σημεῖον τούτῳ δέον νὰ τονισθῇ ιδιαιτέρως, ὅτι πρὸ τῆς ληφεώς τῶν τελευταίων υπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. μέτρων, τὸ Δ. Συμβούλιον, ἀναγνωρίζον τὴν δυσχερή οἰκονομῆκαταστασιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, ἔξηντλησε πάνω ὄριον ἀνοίξης καὶ παρέσχε πάσαν δυνατήν διευκόλυνσιν πρὸς τοὺς ὄφειλέτας.

"Ιδιαιτέρα προσπάθειαν ἔπειδειξεν ἡ διοίκησις τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς τὸ πρόδηλον τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ὑπερτεύοντων εἰς πλοία ἐλληνικῆς πλαισιτησίας, ὑπὸ ἔνεας, ὅμως, σημαίας. Διὰ πρώτην φορὰν ἀνέγνωρίσθη ἡ ἐπιτακτικὴ ἀναγκὴ τῆς ἐπιτεύξεως τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων, τῆς κατηγορίας τούτης. Αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ταμείου ἔχουν ἡδη ἐπτονήση τὸν σχετικὸν Κανονισμόν, τὸν ὅποιον ἐπεξειργάσθη ἐπιτροπὴ ἐξ ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεγατῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐνεκριθῆ ὑπὸ τοῦ Δ. Σ. τοῦ Ταμείου. Παραλλήλως αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ "Υπουργείου ἐμερίμνησαν διὰ τὴν ἐκδοσιν τῶν Διαταγμάτων, διὰ τῶν ὅποιων θὰ ἐπικυρώσηται ὁ Κανονισμός.

Διὰ τοῦ καταρτισθέντος Κανονισμοῦ παρέχονται σημαντικαὶ διευκολύνσεις πρὸς ἐπιτίχιαν τοῦ ἐπιδιωκούμενου σκοποῦ, διότι ἡ μείωσις τῆς εἰσφορᾶς πλαισιοτήτου ἀπὸ 12% εἰς 9%, ἡ ἀπλουστάτη διαδικασία τὴν ὅποιαν καθιερώνει ὁ Κανονισμὸς διὰ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν πληρωμάτων. Συνεπὼδη ἐπλίζεται, ὅτι ὁ ἐφοπλισμὸς θὰ θελήσῃ νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἀσφαλίσιν τῶν ναυτεργάτων τῶν ὑπερτεύοντων εἰς πλοία ὑπὸ ἔνεας σημαίας. Η ἐπίτευξης τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν τῆς κατηγορίας τούτης θὰ δώσῃ την δυνατότητα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. νὰ ἀντέπεξει θετικὴς τὴν οἰκονομικὴν ἐπιβάσουσιν, ἡ ὅποια προκαλεῖται ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τοῦ νέου Νόμου ὡς πρὸς τὸν ὑπολογισμὸν τῶν συντάξεων καὶ ἀκόμη περιττέως εἰς τὴν βελτίωσιν αὐτῶν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς μέλλοντος.

Η ἀναθεώρησις τῶν συντάξεων

Εἰδικαὶ ἐπιτροπαὶ ἀσχολοῦνται ἀπὸ καιροῦ εἰς τὴν ἀναθεώρησιν τῶν συντάξεων εἰς τρόπον ὥστε καὶ οἱ παλαιοὶ συντάξιοι σοὶ νὰ τύχουν τῶν εὑρεγμάτων τοῦ νέου Νόμου. Η ἐργασία τῆς ἀναθεώρησεως τῶν συντάξεων θ' ἀπαιτήση ἀρκετὸν χρονικὸν διάστημα, διότι οἱ ἀρμόδιοι ἐπιτροπαὶ ἔχεταί τους μετάρτοντα προσοχῆς κάθε περίπτωσιν συνταξιούχου.

Η ἀναθεώρησις τῶν συντάξεων θὰ ἔχῃ τὰ ἀκόλουθα ἀποτελέσματα:

1) "Ἄρσιν τῆς εἰς βάρος τῶν κεκτημένων πολυετῆ ὑπηρεσίαν συνταξιούχων προσγινομένης σήμερον ἀδίκιας ὡς πρὸς τὸ ποσὸν συντάξεως αὐτῶν." 2) Μείωσιν τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ Ταμείου ἔγαντι τῶν 15 ἑταῖρων ὑπηρεσίας, δεδομένου, ὅτι κατά τὴν μεταδίδασιν τῆς συντάξεως εἰς ἔτερα δικαιούχα πρόσωπα, ἡ μεταβιβαστέα σύνταξις θέλει ὑπολογισθῆ σύγκριτα τῷ ποσῷ τῆς ἀπολαμβανομένης τοιστῆς ἀλλ' ἐπὶ τοῦ ποσοῦ βάσει τοῦ Νόμου 3170)1955 ἀναθεωρησεως. 3) Μείωσιν τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ Ταμείου ὡς ἐκ τῆς ἐνδεχομένης ἐπιλογῆς ἐκ μέρους εἰνών συνταξιούχων ἐφ' ἀπαί πότιζησιν. 4) Μείωσιν τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ Ταμείου διὸ τῆς ἀποφυγῆς αὐξήσεως τῶν συντάξεων τῷ πρότερον τῆς ισχύος τοῦ Νόμου 3170)1955 συνταξιούχων, ἐφ' ὅσον τὸ ἐκ τῆς ἀναθεωρησεως προκύπτον ποσὸν συντάξεως θα ὑπολείπεται τοῦ ποσοῦ συντάξεως ἡς βάσει τῆς προσχωσάσης νομοθεσίας ἀπολαμβάνουν. Καὶ 5) Κατάρτισιν πλήρους στατιστικῆς ὡς πρὸς τοὺς συνταξιούχους τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ δυνατότητα μελλοντικῆς ἐπιστημονικῆς μελέτης τοῦ συντάξιούχου προσβολής.

Η νέα οἰκονομικὴ πολιτικὴ

Τὸ Δ. Συμβούλιον τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, ἐγκατέλειψε τὴν παλαιάν οἰκονομικὴν πολιτική, ὡς πρὸς τὴν τοποθέτησιν τῶν διαθεσίμων κεφαλαίων τοῦ ιδρύματος. "Η νέα οἰκονομικὴ πολιτικὴ τῆς διοίκησης τοῦ Ταμείου, ἀντί τῆς ἀγορᾶς ἀκινήτων, στρέφεται πρὸς τὴν τοποθέτησιν τῶν κεφαλαίων εἰς ναυτλικάς ἐπιχειρήσεις. Διὰ τῆς πολιτικῆς ταύτης ὅχι μόνον ικανοποιεῖται τὸ Ν.Α.Τ. ἀλλ' ἐπιπλούτωται καὶ εἰς ἐκ τῶν κυρίων αὐτοῦ προορισμῶν, ἡ ἐνίσχυσις τῆς ἐλληνικῆς ναυτλικῆς ἐπιχειρήσεως, εἰκῇς ὅποιας ἀλλοί τε δημιουργοῦνται τα κεφαλαία τοῦ Ν.Α.Τ. Παραλλήλως διὰ τῆς πολιτικῆς αὐτῆς ὑποβοηθεῖται ἡ ἀπὸ καιρού ἀναλογθείσα κυβερνητικὴ προσπάθεια τῆς ἐπαναφορᾶς τῶν πλοίων ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίας. Καὶ τούτῳ διότι τὰ δάνεια χορηγοῦνται εἰς τοὺς ἐφοπλιστές ἐκείνους, οἱ ὅποιοι ὑψώνουν τὴν ἐλληνική σημαίαν ἐπὶ νεοεπιγένητων πλοίων η ἐπὶ ἔτερων πλοίων των τελούντων ύπο τοῦ ζένας.

"Η Διοίκησης τοῦ ιδρύματος ἐλπίζει, ὅτι μετὰ παρέλευσιν ἑξαμήνου θὰ ἔχῃ δόλοκηρωθῆ ἡ ἀναθεωρησάση τῆς ἀναδιογανώσεως αὐτοῦ, ὅποτε καὶ τὸ ἀποτελέσματα θὰ καταστούν πλέον ἐμφανῆ.

Καλήν προκοπήν

"Ἐτεθή εἰς λειτουργίαν ἡ δεξαμενὴ τῆς Σύρου, ἐνῶ καὶ τὰ ἔκει, πρωτοβουλίᾳ τοῦ κ. Ν. Ρεθύμνη, μηχανουργεία εἶναι ἔτοιμα νὰ προσφέρεται τῶν εἰς τὸ δεξαμενούμενα πλοία. Τὸ ρυμουλκόν ἡ τὰ ρυμουλκά να χρειασθούν καὶ ὅπως μάς πληροφοροῦν σχετικῶς, ὁ Οίκος Βερνίκου ἀνέλθει νὰ πληρώσῃ καὶ τὴν ἀνάγκην αὐτῆν. "Ἐντὸς τοῦ ἀμέσου προσεχοῦς μέλλοντος τὰ ζητήματα τῆς ὑδρύσεως καὶ τῆς ἀποπερατώσεως τοῦ ἀνεγειρούμενου ξενοδοχείου θὰ ἔχουν ἐπίσης τακτοποιηθῆ κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον, ὥστε οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ τυχάνουν πάσης διευκολύνσεως διὰ τὰ ἐπισκευαζόμενα πλοία των, καθὼς καὶ διὰ τὴν μετάβασιν καὶ τὴν πασαμονή αὐτῶν καὶ τῶν ἐκπροσώπων των εἰς τὴν Σύρον.

"Η δεξαμενὴ θὰ παραμεινὴ ἡ πάγκυροδολημένη εἰς τὸ προσωρινὸν ἀγκυροδόλιον, μέχρις ὅτου συμφέρωσθούν — ὡς ἀνεκοίνωσαν οἱ ἀρμόδιοι — τὰ ἔργα τοῦ νέου τοιούτου. Δὲν θέλομεν ἀκόμη νὰ πιστεύσωμεν τὰς πληροφορίας, τὰς ὅποιας πάντως ἡρύθμημεν ἐξ ὑπευθύνου πηγῆς, ὅτι τὸ προβληθέν διὰ τὴν δεξαμενὴν ὄριστικὸν ἀγκυροδόλιον, διὰ τὸ ὅποιον καὶ ἔδειπνησην ὑπὲρ τὰ 4 ἑκατομμύρια νέων δραχμῶν, δὲν εἴνε τὸ καταλλήλοτερον ἀπὸ ἀπόφεως θέσεως. Εἰναι τὸσον ἐκτεθειμένον — λέγουν — εἰς τὰς καιρικὰς μεταβολάς, ὥστε νὰ μὴ κρίνεται, ἐν τῶν υστέρων, ἀτυχῶς, ἀσφαλῆς ἡ ἔκει τοποθέτησις τῆς δεξαμενῆς.

"Αν, πράγματι, τοιούτον τι συνέβαινε, θὰ ἔπειπε κυρωσίεις βαρύταταὶ νὰ ἐπιβληθῶν κατὰ τῶν σοφῶν ἐκείνων λιμενολόγων, οἵτινες ὑπέδειξαν τὴν κατασκευὴν τῶν ἔργων εἰς τὴν πρὸ τοῦ Νεωρίου θέσιν.

Εἰδίκας ἐρευνάει ἡ πότιστος τῶν συντάξεων συντάξεως αὐτῆς θὰ διενεργήσωμεν. "Ομολογούμενός ὁτι, παρὰ τὸ ἀξιόποτον τῶν πληροφοριοδότων μας, διστάζουμεν νὰ πιστεύσωμεν εἰς ἔνα πραγματικὸν ἐγκλήμα εἰς βάρος τοῦ λιμένος τῆς Σύρου καὶ τῆς δεξαμενῆς. "Οπωσδήποτε η δεξαμενὴ, εὐχερῶς καὶ μὲ πάσαν ἀσφάλειαν θὰ λειτουργήσῃ εἰς τὴν σημερινήν της θέσιν. Τῆς εὐχόμεθα κάθε προκοπήν.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

(HELLENIC SHIPPING AGENCY)

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ-ΤΟΚΙΟ-ΚΟΜΠΕ-ΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

A. E. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) Γενικὸς Διευθυντής ἐν συνεταιρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ. CORNES & Co. Ltd. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1861)

Πράκτορας ἐν Ιαπωνίᾳ τῶν ΛΟ·Υ·Δ·Σ τοῦ Λονδίνου, σοβαρῶν ἀλληλικῶν ἐφοπλιστικῶν Οἰκῶν, τῶν ἑταῖρων BEN LINE, RÁDIO MARKONI, RÁDAR, καὶ ἡχοβολιστικῶν μηχανημάτων, γυροσκοπικῶν πυξίδων καὶ αὐτομάτων πηδαλίων S. G. BROWN, τῶν κυριωτέρων Βρεταννικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιρειῶν.

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικῶτεραι καὶ ἀποδοτικῶτεραι πράκτορειακαὶ προσωπικαὶ ὑπηρεσίαι πρὸς τοὺς ἔλληνας ἐφοπλιστάς. Πλήρης παροχὴ πάσης φύσεως πληροφοριῶν καὶ ὑπηρεσιῶν διάστημα, μετατροπάς πλοίων, παραδόσεις, ναυλώσεις, ἐπισκευάς καὶ ἐπιθεωρήσεις, προμήθειαν βοηθητικῶν μηχανημάτων ἡλεκτροπαραγωγοῦ συστήματος, ἡλεκτρονικῶν τοιούτων καὶ ἐργαλείων ναυσιπλοίας, κατασκευῆς τῶν πλέον γνωστῶν παγκοσμίως, εἰδικευμένων Οἰκῶν.

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: YOKOHAMA P.O.B. 4II

Τηλεγρ. GRECIAN-YOKOHAMA

νεται ἀπό μίαν Διεύθυνσιν τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορίου. Αἱ διατυπώσεις ἀπλούσταται. 'Ο ναυτικὸς δὲν ἀντιμετωπίζει μετά δέους στολὰς καὶ σχήματα στρατιωτικά καὶ οἱ πλοιαρχοὶ τοῦ ἄγγελικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ δὲν ὀνταιένουν εἰς τοὺς διαδρόμους νὰ τοὺς δεχθῆ ὁ οἰουστόποτε βαθμοῦ ἀξιωματικὸς τοῦ Λ. Σ. Ἀπλούστατα ἔνας σεμνὸς ὑπάλληλος, ὅτις σηκωνεται ἀπό τὴν καρέκλα τοῦ ἐπὶ τῇ ἐμφανίσει τοῦ 'Ἄγγελου πλοιάρχου' τοῦ Ε. Ν., διεκπεραίων μέσα εἰς δύο ἡ τρεις ὥρας τὴν ἀλλαγὴν ὀλοκλήρου ναυτολογίου.

Παρακαλῶ καὶ πάλιν, κ. Διευθυντά, ὅπως μὴ μὲ στερήσῃ τῆς ικανοποίησεως νὰ παραστῷ εἰς τὴν τόσον ἐνδιαφέρουσαν αὐτὴν δίκην, ὅπου, ἀσφαλῶς, πολλὰ ἐνδιαφέροντα θὰ ἀκουσθοῦν διὰ τὴν διοικησιν τοῦ 'Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ καὶ εύχαριστῶν ἐκ τῶν προτέρων, διατέλω μετά τιμῆς.

'Αθηναῖς 3 Αὐγούστου 1954

MIM

Οἱ ἀσυρματισταὶ

Κύριε Διευθυντά,

'Ἐπι τοῦ δημοσιεύματός σας τῆς Ιης 'Ιουλίου τρέχ. Ἐτους ὑπὸ τὸν τίτλον: «ΑΝΕΡΓΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΑΙ» σάς πληροφορῶ, ὅτι: 'Η ποιοτικὴ κατάστασις τῶν Ἑλλήνων ἀσυρματιστῶν εἶναι ἀνωτέρα πάσης ἐπιδόσεως, οἱ δὲ ἀφοπλιστοὶ μας ἀναγνωρίσαντες τὴν ἀξίαν αὐτὴν ἐποπήτησαν εἰς δλα σχεδὸν τὰ πλοῖα τῶν συσκευάς Βραχέων κυμάτων, αἵτινες τόσον ζωτικὰ ἐκπυρτοῦν τὰ συμφέροντα τῆς ἐπιχειρήσεως. Τὰ Γεν. ἐπιτελεῖα μας ἐπανελημμένως δι' ἐγγράφων τῶν ἔξερασαν τὴν ικανοποίησιν τῶν διὰ τὰς μεγίστης σημασίας ἔθνικάς ὑπηρεσίας ποὺ προσέφερον οἱ 'Ἐλληνες ἀσυρματισταὶ τοῦ Ε. Ν.'

"Οσον ἀφορᾶ τὴν μισθοδοσίαν αὐτὴν εἶναι κανονικωτάτη, κυμαινομένη, ὥσπερ πάντοτε, μεταξὺ τοῦ μισθοῦ τοῦ ὑποπλοιάρχου καὶ τοῦ Β'. μηχανικοῦ.

Οἱ ἀφοπλιστοὶ μας ἀπόλυτα καὶ αὐτοὶ ικανοποιημένοι ἀπὸ τὴν ἀπόδοσιν μας καὶ τὴν συνεχῶς βελτιουμένην ποιοτικὴν ἔξελιξιν τοῦ 'Ἐλληνος ἀσυρματιστοῦ', ἀνευ οὐδεμιᾶς ἀπολύτου ἐπιβαρύνσεως τοῦ ἀφοπλιστικοῦ κεφαλασίου, οὐδέποτε μάς ἡρήθησαν τὸν υψηλότερον πράγματι μισθον μας ἀπὸ τὸν τοῦ ἀλλοδαποῦ καὶ εἰς ἔνδειξιν τῆς ικανοποίησεως τῶν προσέλαθον ὑπὲρ τοῦ 500 'Ἐλληνος εἰς τὰ ὑπὸ ἔνεντι σημαίαν πλοιά τῶν ἀντικαταστήσαντες τοὺς ἀλλοδαπούς.

Μᾶς καὶ ἄν κόπιον ὑποτεθῆ, ὅτι τὸ κακὸν τῆς ἀνέργιας ὀφείλεται εἰς τὴν ὑψηλὴν μισθοδοσίαν, τότε τὸ ίδιο βάθη πρέπει νὰ συμβαίνῃ καὶ μὲ τοὺς λοιποὺς κλάδους τῶν ἀξιωματικῶν γεφύρας, μηχανῆς κλπ. Ἐπὶ πλέον ἡ θέσις τοῦ ἀσυρματιστοῦ εἰς τὸ πλοῖο διὰ Νόμου θεωρεῖται ὡς ἀπολύτως ἐμπιστευτικὴ ἀμέσως μετὰ τὴν τοῦ πλοιάρχου καὶ τὰ πλοῖα ὑποχρεοῦνται εἰς τὴν πρόσληψιν ἀσυρματιστοῦ τῆς ιδίας αὐτῶν ἔθνικότητος. Τὰ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ἔνεντι σημαίας καὶ μὲ ἐλληνικῆς πληρώματος ἀσφαλῶς θεωροῦνται καὶ εἶναι ἐλληνικά—ἐλληνικάτα.

Τὸ ποσοστὸν ἀνεργίας τοῦ κλάδου μας ὀφείλεται εἰς τὸ ὅτι οὗτος νεαρός ἀκόμη, δὲν ἐπιτέρπει τὴν ἀπομάκρυνσιν ἀσυρματιστῶν εἰς σύνταξην (λαμβανομένην μαλισταὶ ὑπὸ δύνης τῆς μέχρις χθενὸς καὶ ἄγνωστον καὶ ἀμύθιστον διὰ τὴν αὔριον συντάξεων ΠΕΙΝΗΣ ἐκ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ ἀφού μάλιστα μὲ τὸν ἔνιασιν φόρον ὑπῆρχη εἰς τὴν ΑΝΩΤΑΤΗΝ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗΝ ΒΑΘΜΙΔΑ!!!). Ἐπὶ πλέον εἰσέρουν συνεχῶς ἐκ τοῦ Β. Ν. νέοι ραδιοτηλεγραφοῖς. 'Ως ἐκ τούτου θὰ πρέπει ἐπὶ μίαν ἀκόμη ΠΕΝΤΑΕΤΙΑΝ νὰ θεωρηθῇ ὡς ὑπερκεκρούμενον τὸ ἔπαγγελμα.

Ολίγη, ἐλαχιστὴ ἀκόμη καλὴ θέλησις ἔκ μέρους τῶν ἀφοπλιστῶν μας διὰ τὴν ἀπορρόφησιν τῶν ὑπολόιπων ἀνέργων, βάθη τακτοποίηστη τὴν οικογένειας μας καὶ τὴν Ἐθνικὴν μας Οἰκονομίαν, λόγω τῆς ἀπωλείας ἀξιολόγου ποσοῦ συναλλάγματος.

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν

Οἱ οἰκογένεια
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΠΑΣ
Ασυρματιστής - Σύμβουλος Σ.Ρ.Ε.Ν.

Σέουτα 3 Αὐγούστου 1955

ΑΙΓΑΙΝΟΥΣΑ: ΔΟΞΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

ΤΟΥ ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΩΣ Υ.Ε.Ν. κ. ΛΕΩΝ. ΜΠΟΥΡΝΙΑ

'Αφιερούται στοὺς Αιγαίνουσιώτας ἐφοπλιστάς καὶ ναυτίλους ἐπὶ εὐκαιρία της συμπλοκήσεως 50ετίας ἀπὸ τῆς ἀγράς τοῦ πρώτου Αιγαίνουσιώτικου ἀμποτοίου.

Μὲ δυσκολίαν βάθη τὴν ἀναζητήσετε εἰς τὸν χάρτην. Τὸ πολὺ νὰ ἐκφράζεται ὡς μία κηλίς ἀνώνυμος, βορειοανατολικὸς τῆς Χίου. Εἰς τὴν ἀπογραφὴν τοῦ 1951 οἱ κάτοικοι τῆς ἀνέρχονται εἰς 1448 καὶ ἔξι οὐρῶν οἱ περισσότεροι, ὡς ναυτικοὶ ἐπαρδόσεως, ἀπουσιάσαν πολλαῖς ἀπὸ τὸ νησὶ τοὺς δύο καὶ τριανταρίσαντες συνεχῶς. Αὕτη εἶναι ἡ Αιγαίνουσα ἡ 'Οἰνούσσα' ὥσπερ τὴν θέλει ἡ ἐπίσημος γλώσσα. 'Η μικρὰ ναυτικὰ μεταξὺ Χίου καὶ Μικρασιατικῆς ἀκτῆς ποὺ ἔχει εἴσασθαι 14 τετ. χιλιόμετρα. 'Αλλ' ἡ φήμη τῆς ὡς πατρίδος ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν εἶναι ἀντιστρόφως ἀνάλογος πρὸς τὴν ἔκτασίν της. Διότι πρὸ πολλοῦ οἱ Αιγαίνουσιώτες πατούσιοι τοῦ πατούσιοῦ «πασίγνωστη» εἰς τὸν μικρὸν της Καναδῶν, Αιγαίνουσιώτικα γραφεῖα ἡ ὄνοματα, κατέχουν σημαίνουσαν θέσιν καὶ τελευταίων τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα κατέταξαν μεταξὺ τῶν καλῶν πελατῶν των καὶ Αιγαίνουσιώτας ἐφοπλιστάς. Είχα τὴν τύχην νὰ παραστὸ τὴν τρέχοντας μῆνας εἰς τὸν σύγιασμον ἐνὸς Αιγαίνουσιώτικου σούπερ-τάκνερ τῆς 'ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ Η.' 39.000 τόνων ιαπωνικῆς ναυπηγήσεως, ποὺ έγινε στὰ ιερὰ νερά τῆς Τήνου, μπροστά στὴ θαυματουργὸ εἰκόνα τῆς Μεγαλοχώρου, ἐπὶ τούτῳ μεταφερθεῖσης ἐπὶ τοῦ πλοίου.

'Η τελεῖη συνέπειτε μὲ τὴν συμπλοκήσιν πενήντα χρόνων ἀπὸ τῆς ἀγορᾶς τῶν ποώτων Αιγαίνουσιώτικων ἀμποτοίων καὶ ἐπὶ τὴ εὐκαιρία ἐθεωρησα ἡρός μου νὰ ἐξάσω τὸ γεγονός καὶ τὴν ἐκπληκτικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ 'Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τῆς Αιγαίνουσας, τὸ οποῖον σήμερον ἀριθμεῖ ὑπὲρ τὰ 130 φορτηγά καὶ δεξαιενόπολια συνολικῆς χωρικότητος γύρω τοῦ οὖν ἑκατομμύριον διακοσίων καὶ χιλιάδων τόνων

'Τὸν Αὐγούστου τοῦ 1905 ἡγοράζετο ἐν συμπλοιοκτησίᾳ ἀπὸ Αιγαίνουσιώτας ἐφοπλιστάς ἡ 'Μαριέττα Ράλλη' γύρω τῶν 3.500 τόν. Φορτίου καὶ μία νέα περίοδος ἡρχεῖ στὴ ναυτικὴ ιστορία τῆς Αιγαίνουσας, ποὺ μετέλλει νὰ ἐξελιχθῇ τοῦ 1900 αἰώνος, ἐξεκίνησεν ἀπὸ τὴν ταπεινὴ φαρδόσικα, ἐδημιουργήσης μὲ τὸν μονθόν καὶ τὴν φιλαλλητὸν τῶν κατοίκων του ἔνα ἀειδόλογο στόλο μεγάλων ιστιοφόρων, γιὰ νὰ στραφῇ, ἀσχομένου τοῦ 200 αἰώνος, πρὸς τὰ ἀτυπόδοια, ἀπὸ τὰ ὄποια ἐλύτοισε καὶ ἐμεγαλούσησε κατὰ τὴν διάσκειαν τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου. Τότε ἐτέθησαν αἱ βάσεις τῆς ναυτικῆς ισχύος τῆς Αιγαίνουσας, τὴν ὄποιαν δὲν ἐπηρεάσαν αἱ ἀντιξότητες τοῦ μετοπολέους καὶ ἡ φορέας κρίσις τοῦ 1931. Κατὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον οἱ παλαιότεροι Αιγαίνουσιώτες ἐφοπλιστοὶ διεθεταν πείσοιν καὶ πλούτον. Οἱ νεώτεροι, μόφωσιν καὶ ικανότητας μεγάλας. 'Ολα αὐτὰ τὰ στοιχεῖα συνέβασαν τὸν νέον ἀδηλον. Διὰ νὰ καταστῆ σημερίνον πότιος των, ή ναυτικὴ περιοχὴ, ή διαθέτουσα τὴν μεγαλύτερα χωρικότητα εἰς τὸν κόσμον, κατ' ἀνάλογίαν τοῦ πληθυσμοῦ καὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς.

'Καὶ ταῦτα ἀπὸ ἀπόφεως ἐφοπλισμοῦ, εἰς τὸν ὅποιον ἀνήκει ἡ τιμὴ τῆς δημιουργίας τῆς ναυτικῆς δόξης τῆς Αιγαίνουσας, διὰ τὴν ὅποιαν δικαιώματος ὑπερηφανεύονται οἱ ἀπαντοχοῦ Αιγαίνουσιώτες.

'Αλλὰ καὶ ὡς ναυτεργατικὸς ποράρχος τῆς Αιγαίνουσας δὲν συνέβαινεν ὀλιγώτερον εἰς τὸν ἀκμὴν τῆς γενετέος. 'Απὸ τέσσερες γενεὲς ναυτικῶν πρόερχονται οἱ σημειονοὶ ἀπαρδύλλοι Αιγαίνουσιώτες πλοιαρχοί, μηχανῖκοι καὶ ναύτες. Ποταράχρισαν μὲ μόνον ἐφόδιον τὴν ἀλμύρα τοῦ πειριδάλλους τοῦ, σχεδὸν ἀγραμματοῖς, διὰ νὰ ἐξελιχθοῦν εἰς τὸν σημειώνων ἐπιστήμωνα ναυτικοῦ. 'Εναν ὀπ' αὐτούς ἐκαπάσσαντες προχθές εἰς τὴν Τήνον. 'Ηταν ἡ Α'. μηχανικὸς τοῦ σούπερ-τάκνερ, που μὲ συνώδευσε στὸ μπαναστάσιο τοῦ πλοίου καὶ μὲ κατέπληξεν μὲ σοὶ εἶδα καὶ ήκουσα. Τὸν συνεχόντην ἐγκάρδιον καὶ διὰ τὴν μεγάλην εὐδύνην τῆς ἀποστολῆς του καὶ διὰ μίαν ώραίαν πρᾶξιν, τὴν ὄποιαν δὲν ἔχω τὸ δικαίωμα νὰ παρασλείψω ἀπὸ τὸ σημειώματα τούτο, που ἀφιερώνεται τῷ Αίγανουσιώτικου ἐφοπλιστήν τοῦ ναυτικοῦ 50ετούδος ἀπὸ τῆς πολύτελης Αιγαίνουσιώτικου πλοτού. 'Ηταν ἡ ὄπα τοῦ πλοίου της Αιγαίνουσας, καὶ οἱ οἰκεῖοι τοῦ πληρώματος, ὁ ἔνας μετὰ τὸν ἄλλον, ἀφίναν τὸ πλοίο μὲ διακριτικές τὰ ματιά. Κάποια στιγμὴ βλέπω τὸν Α'. μηχανικὸν νὰ δίδη σὲ μιὰ ηλικιωμένη κυρία, πιθανώς τὴν μπέτο του — ἔνα οσδό ἀπὸ γάρτινες λίνες 'Αγγελίας, προσφορά τοῦ ἐγγάτου τοῦ κύματος στὸν Παναγία τῆς Τήνου. 'Υπέροχος ποδός εὐθείεις ποὺ χροακτηρίζει ἀνέκαθεν τὸν 'Ἐλληνα ναύτην. 'Ας είναι εὐλογεμένος πόθος του. Καὶ ὃς είναι αἰώνιος η πηγὴ τῶν 135 ἀγνωστῶν τοῦ κύματος οἱ ὄποιοι ἐμυσίσαν τὴν ζωὴν των διὰ τὴν ἐλευθερίαν τῆς Αιγαίνουσας τοῦ Β', παγκοσμίου πολέμου.

'Μια μεγάλη ἀστὴ τοῦ Αιγαίνουσιώτης ἐφοπλιστοῦ καὶ ναυτικοῦ ποὺ ἐπιβάλλεται νὰ γίνη εὐόπετρα γνωστὴ καὶ γ' ἀποτελέση πασαδίειγια, είναι ἡ ἀγάπη μεταξὺ των καὶ ποὺ τὸ νησὶ των. Πουθενά ἀλλοῦ δὲν συναντά κανεὶς τὴν ἀληλούποστορή των Αιγαίνουσιώτων καὶ τὴν παθοδογικήν κληρονομικήν των αδυνατίσαντες σημειώσιμαν τῶν ποὺς τὴν γενετέοριαν: 'Εργα κοινωφελῆ ἀξιόλογα, ὁφείλονται εἰς δωρεάς τῶν πλουσίων, οἱ ὄποιοι ποτὲ δὲν ἀσυνταγοῦνται τὴν υλικήν υποστήσιξιν των «διὰ νὰ μη λείψω τίποτε ἀπὸ τὴν Αιγαίνουσαν».

'Άλλα καὶ ὡς ποσάνων ἄνθωπος ποτὲ δὲν παρημελήθη εἰς τὴν εἰανδρον κοινότητα. 'Ιδιως κατὰ τὴν κατοχήν, συγκινητικὴ ὑπῆρχεν ἡ πεταχείσθησαν τῶν απόρων ναυτικῶν οἰκογενειῶν, ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστῶν, οἱ ὄποιοι ἐδανείζονταν διὰ νὰ ἐξασφαλίσουν εἰς δλους τὴν διατοφήν των. Καὶ σήμερον καὶ οι Αιγαίνουσιώτες συνιστοῦν υποτοφίσιας εἰς τὸ ξενερεικόν δι' ἀντοτέρων μόφωσιν τῶν διακονιομένων ἀποφοίτων τοῦ Ναυτικοῦ Γυμνασίου.

'Αὐτὸς εἶναι οἱ Αιγαίνουσιώτες καὶ αὐτὴ ἡ Αιγαίνουσα. 'Νεωτέρος Ναυτιλιακὴ Δῆλος' καὶ 'Φέρος πνευματικοῦ ναυτιλιακοῦ φωτὸς' ὥσπερ ποσσόφερα στὰ τελευταῖον του δρόμου, ὁ ἀγαπητὸς φίλος καὶ συνάδελφος κ. 'Ανδρέας Γ. Λαζαρίδης.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ

International
ΧΡΩΜΑΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ
INTERNATIONAL
ΤΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗΣ
ΑΝΤ. ΓΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ - ΧΡΩΜΑΤΑ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14 • ΤΗΛ. 40-435 • ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΟ ΠΡΟΕΧΟΝ ΖΗΤΗΜΑ

Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

ΑΞΙΟΛΟΓΟΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΘΕΜΑΤΟΣ ΜΕΛΕΤΗ

Θίγει το καιριώτερον τών προσβλημάτων της έλληνικής ναυτιλιακής υποθέσεως τὸ κατωτέρω ἄρθρον περὶ N.A.T. καὶ τῆς παρ' αὐτῷ ασφαλίσεως τῶν ἐπὶ ξένων πλοίων ὑπηρετούντων ναυτικῶν μας. Συγγραφέυς του διακεκριμένος "Ελλην ἐφοπλιστὴς τῆς Νέας Υόρκης, μὲ ἔξεχουσαν ἀνέκαθεν τὴν σκέψιν ἐπὶ παντὸς συναφοῦς μὲ τὴν Ναυτιλίαν μας ζητήματος.

Αἱ διατυπώμεναι ἀπόψεις καὶ αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προσπαθείας, ὅπως ἀσφαλισθοῦν ἀπὸ τὸ N.A.T. ὅλοι οἱ ναυτικοὶ μας, δέοντα νὰ τύχουν πάσης ἀπὸ μέρους τῶν ἀρμοδίων προσοχῆς. Εἰναι ἡ ἀπάντησις εἰς τὴν γνωστὴν πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς ἔκκλησιν τοῦ κ. "Υπουργοῦ καὶ ἔρχεται νὰ προσεπικυρώσῃ ὅτι σχετικῶς αἱ στήλαι αὐτοὶ ἀπέδειξαν μέχρι τοῦδε, χωρίς, ἀτυχῶς, νὰ συναντήσουν τὴν κατανόησιν ἀπὸ τοὺς διαχειριζόμενους τὸ ὅλον ζῆτημα.

"Ετὶ σοδαρώτερον πρέπει νὰ συζητηθοῦν τὰ συμπερασματα τῆς ἐμπειστατωμένου μελέτης τοῦ διακεκριμένου ἄρθρογράφου, διδο-
μένου, ὅτι αἱ σκέψεις αὐτοῦ ἐπιδρασιν ἀμερίνης ἔχουν καὶ ἐπὶ τῶν ἀπόφεσεων, ταῖς ὁποίᾳς ἥθελε λάβει ἐπὶ τὸν θέματος τῆς ἀσφαλί-
σεως ἐφοπλιστικὸς παράγων ἀνώτατος ἐπιπέδου, δοτὶς παροῖει ἐργασίαν ἐπὶ τῶν πλοίων του εἰς 1700 "Ελληνας ναυτεργάτας.

Σημειούμενον πάντως ἐν κατασκεψίᾳ, ὅτι διὰ τοῦ νέου περὶ N.A.T. νόμου πλείσται δοτὶς ἐπῆλθον βελτιώσεις εἰς τὰ πράγματα τοῦ N.A.T. Διερρυθμίσθησαν κατὰ τοιούτον τρόπον αἱ προϋποθέσεις διοικήσεως καὶ συνταξιδοτήσεως, ὡστὲ τὰ σφάλματα τοῦ παρελθόν-
τος νὰ μη ἐπαναληφθοῦν καὶ οἱ φαθοριτισμοὶ κατὰ τὴν ἀπονομὴν τῶν συντάξεων νὰ ἐκλείψουν. 'Ιδου ἐν συνεχείᾳ ἡ ἀξιόλογος μελέτη τοῦ ἔκλεκτου συνεργάτου μας:

"Ἡ ἀπὸ 21 Μαΐου 1955 ἐγκύλιος ἐπίστολὴ τοῦ κ. "Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας ἐτόνισε τὰ μέγιστα τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῆς ἐπανεξετάσεως τοῦ διοικήσεως τοῦ N.A.T. τὸ δόπιον λόγῳ τῆς σκανδαλωδοῦ ἐπὶ πολλὰς δεκάδας ἐῶν ἀνέπαρκους διοικήσεως ἐθόσσεων εἰς σημεῖον μεθ' ὃ ἀν οὐδέν ληφθῇ δραστικὸν μέτρον, θά παυσή νὰ ὑφίσταται ὡς ἀσφαλιστικὸς ὄργανος σμόριος.

Τὴν πρότασιν τοῦ ὑπουργοῦ οἱ "Ἐλληνης ἐφοπλισταὶ γενικῶς ὑπερέθησαν μετὰ πολλῆς ἐπιφυλάξεως, διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν μεθ' ἀρνήσεως. 'Ἡ δὲ ἐπακολουθήσασα ἀνακοίνωσις περὶ ἐπικειμένης μειώσεως τῆς εἰσφορᾶς τῶν πλοιοκτητῶν ἀπὸ 12% εἰς 9%, εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ὑπὸ ξένην σημάσιαν ἐλληνικήν, ὅμως, ἰδιοκτησίας σκοφῶν, αὐτὴ μειώσις αὐτὴ τελικῶς υιοθετήθη, δὲν μετέβαλε τὰς ἀπόψεις τῶν.

Οἱ λόγοι τῆς ἀντιπατριωτικῆς κατὰ τὰ φαινόμενα καὶ μὴ διαθέσεως πρὸς συνεργασίαν στάσεως τῶν εἰναι πολλοί, τιγές μὲν προερχόμενοι ἀπὸ τὴν ἐλλειψιν ἐμπιστοσύνης εἰς αὐτὸ τοῦτο τὸ N.A.T., τιγές δὲ ἀπὸ καθαρῶς οἰκονομικάς σκέψεις.

A. ΤΟ N.A.T. Τὸ ίδρυμα τοῦτο, συσταθὲν τῷ 1863 θὰ ἡδύνατο, ἵσως, νὰ ἀπεβῇ εἰς τῶν ἔξαριτων ὡργανισμῶν τοῦ τύπου τοῦ ἐπικόσμου, μὲ οὐσιώδη ἀποθεματικὰ μὲ μεγάλας προσδόους ἐξ ἐπενδύσεων κεφαλαίων, καὶ νὰ πληρώσῃ συντάξεις καὶ ἀποζημιώσεις ἀρκετά ἐλκυστικά, ὡστὲ νὰ πείσῃ πάντας "Ἐλληνα ναυτικόν, εἴτε εἰς πλοίον ὑπὸ ἐλληνικήν σημάσιαν ὑπηρετούντας, εἴτε εἰς πλοίον ὑπὸ ξένων σημάσιαν, ἀλλ' ἐλληνικής ἰδιοκτησίας, νὰ μετέχῃ διὰ τῶν εἰσφορῶν του εἰς τὸ ίδρυμα. 'Αποχώρησε δὲν ἔχουν τὰ πράγματα αὐτῷ, σπως θὰ καταδειχθῆται κατωτέρω.

Εἰναι σχεδὸν ἀδύνατος δι' ἐλλειψιν ἀκριβῶν στατιστικῶν δεδομένων (ὅρια μελέτην τοῦ καθηγητοῦ N. Σακελλαρίου περὶ τοῦ N.A.T. 1951) ἡ ἔρευνα περὶ τῶν ἔγγενων αἰτίων τῆς παρούσης θλιβερᾶς καταστάσεως τῶν πραγμάτων. 'Εφ δοσον, δημως, τινὰ τούτων εἰναι συμφάπη πρὸς τὸν χερακτήρα τοῦ N.A.T. ἐπιβάλλεται, ὅπως, πρὸ πάσης ἀλλής ἑξετάσεως, ἐκτεθεῖν ὅσον τὸ δυνατὸν περιεκτικῶς τὸ καταστατικόν, αἱ διατάξεις καὶ οἱ κανονισμοὶ τοῦ ίδρυματος.

α) Πάς ναυτικοὶ, διὰ νὰ ἔχῃ δικαίωμα συντάξεως πρέπει νὰ ἔχῃ ὑπηρεσίαν τοὐλάχιστον 25 ἔτῶν καὶ νὰ εἶναι ἡλικίας ἀνω τῶν 55 ἔτῶν.

β) "Ἄν ἔχῃ ὑπηρεσίαν ἀνω τῶν 25 ἔτῶν, τότε τὸ δριον τῆς ἡλικίας μειούται ἀντιστοίχως πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν 55 ἔτων, δημως, πολλούτερον, ὅπως, πρὸ πάσης αὐθέποτε, δημως, τὸ δριον τοῦτο δύναται νὰ εἶναι κάτω τῶν 50 ἔτῶν.

γ) "Ἄν η ἡλικία τοῦ ἡσφαλισμένου είναι ἀνωτέρα τῶν 55 ἔτῶν, τότε ἡ ὑποχρεωτικὴ περίοδος ὑπηρεσίας, τῶν 25 ἔτῶν μειούται κατὰ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀνω τῶν 55 ἔτων ἡλικίας, οὐδέποτε, δημως, η περίοδος ὑπηρεσίας δύναται νὰ εἶναι ὀλιγωτέρα τῶν 10 ἔτῶν.

δ) "Ἄν οἱ ἡσφαλισμένος στηρίζεται τῆς νομικῆς ικανότητος, δικαιούται εἰς σύνταξην κατόπιν ὑπηρεσίας 10 ἔτῶν, ἀνεξαρτήτως τῆς ἡλικίας του.

ε) "Ἐν περιπτώσει αὐτοχήματος, δὲ ἡσφαλισμένος δικαιούται εἰς σύνταξην ἀνεξαρτήτως ἡλικίας ἢ περιόδου ἐργασίας, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι ἡ περίπτωσις του καλύπτεται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 26, παράγρ. 2 τοῦ 'Αναγκαστικοῦ Νόμου 2825 τοῦ 1940.

στ) Εἰς περιπτώσειν θανάτου τοῦ ἡσφαλισμένου, η οἰκογένειά του δικαιούται εἰς σύνταξην ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, δητὸ δὲ ἡσφαλισμένος ἔχει ἐκπληρώσει τὰς δύον ἀρχέρων τὴν ἡλικίαν καὶ τὸ δριον ἡλικίας ἀπαιτήσεις οἰσαδήποτε τῶν ἀνω ἀναφερθεῖσῶν περιπτώσεων.

ζ) Τὰ ἀκόλουθα μέλη τῆς οἰκογένειας τοῦ ἡσφαλισμένου δικαιούνται συντάξεως:

1) "Η χήρα του, ἐφ' ὅσον δὲν ἥλθεν εἰς νέον γάμον.

2) Τὰ τέκνα του, τὰ θήλεα μὲριον μέχρι τῆς ἡμέρας τοῦ γάμου των, τὰ ἄρρενα δὲ μέχρις ἡλικίας 18 ἔτῶν, ἐκτὸς ὃν εἶναι ἀπόρα τὴν ἀνίκανα νὰ κερδίσωσι τὰ πρὸς τὸ ζῆν. Εἰς τὴν τελευταίαν περιπτώσειν δικαι-

ούνται εἰς σύνταξην ἐφ' ὅσου ζωῆς.

3) "Η μήτηρ του, ἢν εἶναι χήρα, καὶ ὃ πατέρος του ἂν εἴναι ἀπόρος ἢ ἀνίκανος νὰ κερδίσῃ τὰ πρὸς τὸ ζῆν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι ἀμφοτεροὶ οὐτοὶ συνεπηρούντο ὑπ' αὐτοῦ ζῶντος.

4) Οἱ ἀπόροι ἀδελφοὶ καὶ ἀδελφαὶ τοῦ ὅπερισσαντος (ἡσφαλισμένου), οἱ μὲν ἀδελφοὶ μέχρις ἡλικίας 18 ἔτῶν, αἱ δὲ ἀδελφαὶ μέχρι τῆς ημέρας τοῦ γάμου των, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι αὐταὶ καὶ ἔκεινοι συνεπηρούντο ὑπ' αὐτοῦ ἐν σωτηρίᾳ.

Οἱ αὐτοίδικοι εἰναι σύνθετοι συνεργούμενοι, οἵτινες δύνανται νὰ καλυφθοῦν διὰ τῆς παραγράφου 7, εἰναι ἀκαθόριστος, ίδια ἢν αἱ σχετικαὶ διατάξεις ἐμρινεθῶν ἐλεύθερως, πράγμα διπέρ συνήθως συστίνει.

Ἐπιπροσθέτως πρὸς τὴν ἀλλόκοτον, ἀπὸ ἀπόφεως ὑγιοῦς ἀσφαλιστικῆς πραστικῆς διανομὴν εὑρεγετημάτων καὶ ὅλας ἀσχετα ὅλλ' ἐξ ίσου καταθλιπτικά βάρη βαρύνουν τὸ N.A.T. εἰναι δὲ ταῦτα:

Τὸ ταμεῖον ἀνεργίας καὶ ἀσθενίας, ἀπορροφούν τὰ 28% τοῦ συνόλου τῶν ἔσδρων, τὸ ταμεῖον συμπατικῶν τὰ 18%, τὸ ταμεῖον δυτῶν τὸ 1½%, τὸ ταμεῖον πλοηγῶν τὰ 2% καὶ ὅλας διάφορα ταμεῖα τὸ 1%, ἐν συνόλῳ τὰ 50.5%.

Τὸ ἀντηχητικὸν ἀπότελεσμα τῶν προβλέψεων τούτων εἰναι, δητὶ διριμόδιο τῶν συνταξιδούμενων καὶ ἔχοντων δικαίωμα βοηθείας τοῦ N.A.T. ἀνεργόμενος τῷ 1954 εἰς 12.807, εἰναι σχεδὸν ίσος πρὸς τὸν δριμόδιον τῶν εἰσφερόντων, δοτὶς ποικίλλει μεταξὺ 13.000 μονίμων καὶ 17.000 περιοδικῶν ἀπασχολουμένων καὶ κατὰ συνέπειαν περιοδικῶν εἰσφερόντων μελῶν, πράγμα τὸ δόπιον ἀποτελεῖ μοναδικὸν παράδειγμα εἰς τὴν μακράν ιστορίαν τῶν ἀσφαλιστικῶν ιδρυμάτων.

Ἡ θλιβερὸ δὲ αὐτὴ ιστορία γίνεται ἔτι χειροτέρα, λόγῳ τῆς σμικρότητος τῶν ἔσδρων ἐκ τῶν ἐπενδύσεων κεφαλαίων καὶ ἀποθεματικῶν, τὰ δοποῖς κατὰ τὸ 1953, τελευταῖον ἔτος διὰ τὸ δόπιον ὑπάρχουν στατιστικὰ δεδουλεύνα, ἀνήλθον εἰς τὰ 3.47%, τοῦ συνόλου τοῦ ἐνεργητικοῦ.

Τὰ πεντηκάδα ὅσια ἔσδρα δορεῖσται εἰναι μέρει εἰς τὸ γεγονός, δητὶ 748.623 λίραις στερλίναι ἔχουν καταστεθῆ εἰς τὴν ἐν Λονδίνων Τράπεζαν Μπάρκλεϋς πρὸς 2% καὶ 2.987.133.64 δολλάρια εἰς Ἡνωμένους Πολιτείας (Τράπεζης Τσέντζ, Γκουάραντι Τράστ, Νάσιοναλ Σίτου) ἀπόκειταις, καὶ ἐν μέρει εἰς τὴν φύσιν τῶν ἀλλων ἐπενδύσεων, αἱ δοποῖς εἰναι κατὰ τὸ πλειστὸν ἀκίνητα.

Κατὰ τὴν αὐτὴν χρονικὴν περίοδον τὰ 3.28% τῶν ἔσδρων.

"Ἐπερον ναρακτηριστικὸν φενάκης τὸ δόπιον παρουσιάζει τὸ ἀτυχέας αὐτὸν ίδρυμας ἀποτελεῖ ἡ ιστορία τῆς κεφαλαιοποιήσεως (τῶν εἰσπράξεων του).

Τὸ 1920 τὰ κεφαλαία του ἀνήσκοντο εἰς 767.962 δολλάρια, τῷ 1931 εἰς 888.544, τῷ 1932 εἰς 1.303.045 καὶ τῷ 1953, ήτοι 33 τρισ. δραδύτερον, εἰς 5.030.470 τοῦδε ὅπερι ἀποδεικνύει αὐξησην κεφαλαίων καὶ ἀποθεματικῶν διλγότερον τοῦ 2% κατ' ἔτος.

Τὰ αὐτία τῆς αὐτῆς φυσιολογικῶν διαδικασίων εἰναι τὰ ἔκηντης:

1) Μολονότι ἄνω τῶν 49% τῶν εἰσφορῶν ἐγένοντο ἥδη εἰς λίρας στερλίναις καὶ βραδύτερον εἰς δολλάριας καὶ συνεπῶς ἐπρεπετο να κατετίθεντο εἰς τὸ ἐπωτερικόν, ἀπηλλαγμένα τῶν ἀποτόμων καὶ πάντοτε καταστρεπτικῶν διασκυνθεών τοῦ ἐθνικοῦ νομίσματος, ἡ "Ἐλληνική Κυβέρνησης ἔχουσα καὶ ἐνωόυσα νὰ μὴ ἀπευπολῆσῃ ποτὲ τὸν Ἑλεγχόν της ἐπ' αὐτῶν, προεκάλεσε τὴν διαδοχικὴν ἐξατμίσιν των διὰ τῆς ἐπιμονῆς της, ὅπως μεταστρέψονται εἰς δοσαγάρας, αἱ δοποῖς ἐκκινήσουν πάντοτε πρὸς τὰ κάτω, ἀπὸ 0.74 δολλάρια τὴν δραχμὴν τῷ 1920 εἰς 30.100 δραχμάς τὸ δολλάριον τῷ 1953.

2) Μέχρι πρὸ τεσσάρων ἔτῶν, τὰ πλεονάσματα καὶ τὰ ἀποθεματικὰ ἐπενδύσοντο εἰς κτίσια ἐν Ἀθήναις καὶ Πειραιεῖ, τινὰ ἀμφιβόλου ἀξίσας καὶ πάντα μὲ παγωμένα ἐσόδα, μεγάλων ποσῶν τελείων ὑγιῶν λιρῶν

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON-WASHINGTON-ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO.

BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.

Coast Stevedore Co.

GENERAL AGENTS:

GEORGE CARRAS INC.

Everett Stevedoring Co.

Southeast Stevedoring Co.

Cables: CARRASBRO

17 State St.—NEW YORK N.Y.

στερεινῶν καὶ δολλαρίων ἀφρόνως μετατρέπεντα εἰς ἐπὶ τὸ πλεῖστον κατηρειπώμενά κτίρια καὶ ἀκαλύπτους χώρους (οἰκόπεδα), αὐτομάτως ὑποτιμηθέντα εἰς τὸ δέκατον, καὶ ἐνίοτε εἰς τὸ ἕκατοστὸν τῆς ἀξίας των.

3) Ός ανέφερθη προηγουμένων, τα είς λίρας στερλίνας και δολάρια απόβετακτικά, άνερχόμενα είς 5.000.000 δολλάρια και ίνα, έως κατόπιν τόκου 44.000 δολαρίων μόνον έτησίως, ητοι όλιγώτερον του 1 %, άντι νά απόφερουν τουλάχιστον 200.000 μέχρι 250.000 δολλάρια ητοι 4 % έως 5 %.

Η ΘΕΡΑΠΕΙΑ: 'Η αῦξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰσφερόντων.

Ο.κ. "Υπουργούς καὶ οἱ ἀξιωματοῦχοι τοῦ N.A.T. ισχυρίζονται, καὶ δικιάς, δῖτι ἄν δοις οἱ ναυτεργάται, ὑπηρετούντες εἰς Ἑλληνική ίδιη
κτησίας, σκάφα, ἀνέρχομενοι εἰς ὅντα τῶν 30,000, καὶ ἀφ' ἑτέρου οι
πλοιοκτήται, πήθελον νὰ εἰσφέρουν εἰς τὸ N.A.T., αἱ πηγαὶ του αὐτούμα-
τας θὰ ἐδίπλασιάζοντο, ἐνώ αἱ πλεισταὶ τῶν δαπανῶν θὰ παρέμενονο-
αὶ αὐταὶ, ἔξαιρεσί εἰνουσίται τῶν συντάξεων καὶ ἀλλών Βοηθμάτων,
τὰ δόπιοι θὰ ηὔξανον, ἀλλ οὐχί, βεβαίως, κατὰ τὴν αὐτήν ἀναλογίαν.

Ἡ τοιαύτη εὐστροφος ὅπωσδήποτε λύσις τῶν προβλημάτων ποὺ δάνκιμετωπίζει τὸ N.A.T. ἔχει ἐν μόνον μειονέκτημα: Τὸ πῶς θὰ παρακινηθοῦν τὰ ἀπρόδυμα πληρώματα καὶ οἱ διστακτικοὶ πλοιοκτῆται νὰ καταβάλουν τάξ εἰσθοράς των.

Θά, ήδηνστο νά αποδη δρόβων και εύκολον ἔγχειρημα τὸ νά πείσῃ τις αὐτοὺς περὶ τῆς χρησιμότητος τοιαυτῆς διπλάνης, ἀν τά μέλλοντα διαμοιράμαστα ἥσαν ἀνάλογα πρὸς τὰς θυσίας των. Τὸ πρᾶγμα, διμως, δέξει σύντο.

Τότε το 1939 ή κατά μέσον δρον σύνταξις ήτης έπιληρωνετο ήτο 9.008 δραχμαι ήτοι 72 δολάρια έποισι, ή 6 δολ. μηνιαίων. Τώ 1953, με τιμήριθμον κόστους ζώνης 509,1 (βάσις 100 τώ 1938—39), ή πληρωμένην μέση σύνταξις άνηρχετο εις 4.030.313 ή 133 δολάρια έποισις, ήτοι 11 δολ. μηνιαίων. Ή συντάξις αυτή άντιρροσωπεύει αύξησην 76 % μόνον ένω τό κόστος της ζώνης ηγήθη κατά 500%. Κατά την αύτην περίοδον, ό ήσφαλισμένους είσεφερν 102 δολάρια και ό πλοιοκτήτης του 158 δολ. ήτοι ένω δώλω 257 δολ. έποισις. Μετά 25ετή ήπηρεσίαν, άμφοτεροι θά έχουν καταβάλη συνολικόν ποσόν 6.415 δολ. διά νά έχη ή ήσφαλισμένους τό προνούμιον νά λαμβάνη κατά τον χρόνον έκεινον, πασσον η συντάξεων εις δραχμάς, τό δόποιν πιθανών δεν θά ήνε αρκετόν διά νά τό διατηρηση ή ζώη έπι μίαν έδομαάδα.

Συνεπώς, καθ' ὅσον ἀφορά τὰ πληρώματα, καὶ εἰδικῶς τὰ χαμηλοτέρας ἀμοιβᾶς λαμβάνοντα, ἔτινα καὶ ἀποτελούν τὴν πλειονότητα, θὰ είναι λίγας ἀπρόθυμας νά ύποστουν τὰς ζητουμένας οἰκονομικάς θυσίας μὲ τοιούτον μέλλον.

Διά τούς "Ελληνας πλοιοκτήτας σκαφών ύπό ξένη σημαίαν, συμμετοχή είς τό N.A.T., θά έσθμαίνε δαπάνην ἀνω τῶν 6000 δολλαρίων, διά σκάφους τύπου "Ωίμπερτος και 800 δολλαρίων διά σώμπερ τάγκερ, έπιτσιώς, μὲ άποτελεσμα, στι ούδεμίσ παραγματική προστασία τῶν παρ', αύτοις ἔργαζομένων ναυτεργατῶν θά ξένηφασλίζετο.

Β. ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ: Καὶ ἂν ἀκόμη τὸ NAT ἢτο πρώτης τάξεως ἀσφαλιστικὸν Ἰδρυμα, παρέχον γενναῖας συντάξεις καὶ ὄλλην προστασίαν, πλεῖστοι τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν σκαφῶν ὑπὸ ξένην σημασίαν θὰ ἔδισταζον νὰ μετάσχουν εἰσφρόνες μὲν αὐτὸν τὴν ἀνάλογιαν των. ζητοῦντες δὲ ἀπὸ τὸ πληρώματα τῶν τίν ὑπόκορεωτικὴν ἔξ 8% εἰσφοράν των. Καὶ τούτῳ διὰ πολλοὺς λόγους, τοὺς ἔξεις:

1) Μὲ τὴν σημειρινὴν αὐξοῖσιν τοῦ ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας τοννᾶ,
πράγμα τὸ ὅπιοῖν ἔσχεν ὡς ἀπότελεσμα τὴν ἄνευ προηγουμένου ζήτη-
σιν ἐλληνικῶν πληρωμάτων, τὰ ἐν λόγῳ πληρώματα, ἔξειροσειν ἐνδε-
χομένως τῶν ἀξιωματικῶν, εἰνὲ πιθανὸν νὰ προτιμούν τὰ μὴ μετέχον-
τα εἰς τὸ N.A.T. πλοῖοι ἀπὸ τὰ ἄλλα, ἐπὶ τῶν ὅπιοῖν ὃν ναυτοδιογ-
θοῦν μὲν ἀντιμετωπίζουν μείωσιν τῶν μισθῶν των.

2) Ὑπὸ τὰς περιστάσεις ταύτας θὰ εἶνε δύσκολον νὰ πείσῃ τις

αυτά νά καταβάλουν τὴν εἰσφοράν των, ἐκτὸς ἂν οἱ πλοιοκτῆται αὐξῆσουν ἐπαρκώς τούς μισθών των, πράγμα τὸ ὅποιον θὰ είχεν ως ἀποτέλεσμα πραγματικὴν αὔξησιν τῶν ἐν λόγῳ μισθῶν κατὰ 8% ήτοι κατά 4,000 δολλάρια κατὰ πλοιὸν ἐτησίως, ητὶς θὰ ἐδάρυνε τοὺς πλοιοκτήτας.

3) Ή είσφορά τῶν πλοιοκτητῶν ἔχει 9% θάλασσανήρχετο, εἰς περίπτωσιν στα σκάφους τύπου «δίμπετρα», εἰς 4.500 δολ. ἐπιστρώσις, ηπειρική καθ' ἑαυτὴν εἶναι οὐσιώδης καὶ ἔτι μᾶλλον ὅν συμβασθή μὲν τὴν προηγουμένην, ὡς ἐνδέχεται νὰ συμβῇ κατά τὸ μᾶλλον ἢ ήττον.

4) Αἱ γραφειοκρατικαὶ διατυπωσίες εἰναι σημαντικαὶ, μεγαλύτεροι δὲ καθίστανται εἰς τὴν περιπτώσιν Ἑλληνικῆς Ιδιοκτησίας ύπο έξιν σημαίαν πλοίων, ἔνθα οἱ μισθοὶ δὲν είνεις οἱ ἐπίστημοι ἐλληνικοὶ μισθοί, ἀλλὰ κατὰ σκάφος διάφοροι καὶ συνεπώς ὅλοι οἱ μισθοὶ πρέπει νὰ μετατρέπωνται εἰς ἐπισήμους, ἐφ' ὃν ὑπολογίζονται αἱ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ὁ- φιλόμεναι εἰσφοραί. Η ἔργασία αὕτη σημαίνει πρόσθετον δαπάνην καὶ ἀπαγγόλησην.

5) Ἡ ἀπόφως ἀνάληψεως διαπραγματεύσεων μετ' αὐτῶν τούτων τῶν ὑπευθύνων τῆς ὅλης Θλιβεράς καταστάσεως τοῦ N.A.T. σφοδρῶς ἀποκρούεται παρὰ πολλών πλοιοκτητῶν.

Γ. ΤΟ Ν.Α.Τ. ΚΑΙ ΑΙ ΔΙ' ΑΥΤΟΥ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ: "Αν οι "Ελληνες πλοιοκτήται σκαφών υπό έννην σημαίαν απόφασίσουν νά μετάσχουν είς τα προσφέρομενα υπό τού Ν.Α.Τ. εύεργετήματα, πρέπει νά έχουν πρό θέθαλμών τά άκολουθα:

1) "Οτι ή εισφορά τών πλοιοκτήτων κατά την προτεινόμενη άναλογίαν του 9% θα άνελθη (κατά μέσον δρον μεταξύ δεξαμενοπλοίων, συπερ-τάνκερς, «λίμπερτς» κλπ.), είς 7200 δολ., έπεισίως και ή τών ρωμάτων είς 6.400 δολ., έπεισίως, αν και έν δικε τού γεγονότος, διτι αι εις τό N.A.T. εισφοραί ύπολογιζονται έπι τη Βάσει τών επισήμων έλληνικών μισθών, τά άνω ποσά πρέπει πραγματικών να μειωθούν κατά 10—15%, να κατέλθουν, δηλαδή, διά μέν τους πλοιοκτήτας είς τά 6.120 δολ. και 6480 δολλάρισσα διά διε τη πληρωματα είς 5.440 δολλάρισσα και

Αν τά πληρώματα δεχθούν νά πληρώσουν τό μεριδίον των αἴνευ ταύχρονων αὐξήσεως τῶν μισθῶν των, τότε ή συμπληρωματική διαπάνη τῶν πλοιοκτήτων θά άνελθη εἰς ποσὸν μεταξὺ 6400 καὶ 7200 δολαρίων κατά πλοίον ἐτησίως διαπάνη ή όποια είνει σημαντική. Αν τά πληρώματα δεν δεχθούν, τότε οι πλοιοκτήται θά είνει ύποχρεωμένοι νά φέρουν τό βάρος αμφοτέρων τῶν δαπανῶν, δηλαδή διαπάνη κυμανομένην, μεταξὺ 11.500 δολ. καὶ 12.240 δολ. Όμολογοδή διαπάνη κυμανομένην, περὶ πολὺ μεγάλου βάρους, δυσδιαστάκτου ίδια εἰς καιρούς ύψεσσεως τῶν ἐργασιῶν.

Τό νά Κήπησας τις άπο τα πληρώμανα νά εισέφερουν και δι' αμφότερα τά μερίδια, δεν είνε μόνον μάταιον, αλλά και παράλογον, διότι τούτο θά συνεπέφερε μειώσιν τῶν μισθών των κατά 17%.

Δ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ: "Αν οι "Έλληνες πλοιοκτήται σκαφών υπό ξένη σημαίαν αποδέλπουν σοδαρών εις την δημιουργίαν Ταμείου Συντάξεων διά τὰ πλέοντας των, πράγμα τὸ ὄποιον εἶνε ὄχι μόνον ἀξιούστατον ὅλα καὶ χρησιμον, θά ἔχουν νά ἀντιμετωπίσουν μίαν ἀνύπερβλητον δυσκολίαν: Ἐπειδὴ οἱ περισσότεροι τῶν ναυτεργατῶν δὲν ὑπηρετούν, κατὰ κανόνα, εἰς τὸ αὐτὸ πλοῖον, ἢ καὶ εἰς πλοῖα ἀνήκοντα εἰς τὸν αὐτὸν πλοιοκτήτην, περισσότερον τῶν ἔξι μέχρις ὡκτὼ μηνῶν, εἶνε πρακτικῶς ἀδύνατον νά καλύψῃ τις αὐτοὺς διὰ τυπου τινὸς ἀσφαλείας ἢ αὐταφολείας.

Το Ν.Α.Τ. αφ' ἑτέρου, ὀκριθῶς λόγω τῆς φύσεώς του καὶ τῶν στενῶν δεσμῶν οὓς ἔχει μετά τῆς πλειονότητος τῶν Ἑλλήνων ναυτεργατῶν, θὰ ἡδύνατο, ὑπὸ τίνας ὄρους, νὰ ἀποτελέσῃ μίαν ιδεώνα λύτριν.

Διὰ νὰ ἐπιτίχυσον τὰ καλλίτερα τὸ δυνατόν δι' ἑστούς ὠφέλιματα, καὶ νὰ προσφέρουν καταφανῆ ὑπηρεσίαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ., εἰς τὴν δόλην ναυτικήν κοινότητα πρέπει νὰ ζητήσουν ἀπὸ τὸ Υπουργεῖον καὶ εἰς ἀντάλλαγμα τῆς προσθήκης χιλιάδων μελῶν, πιθανὸν περισσοτέρων τῶν ὑπαρνόντων στημέρον μελῶν εἰσφερόντων, ὅπως προσῇ εἰς ληψι-



**ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ
“ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ”**

Οι άντιπρόσωποι της A.B.E.S. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εις τους κάτωθι λιμένας του έξωτερικού διατηροῦν άποθέματα πάντοτε φρέσκων σιγαρέτων πρὸς ἄμεσον έξυπηρέτησιν τῶν πληρωμάτων πλοίων εἰς τιμᾶς λιαν εύνοϊκάς.

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

μέτρων τινων, ώς.

1) Την αναδιοργάνωσιν του Ν.Α.Τ. ἐπὶ ύγιων βάσεων, ἀκολουθουμένων εύρυτατα τῶν ὑποδείξεων τοῦ καθηγητοῦ Σακελλαρίου καὶ τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν».

2) Νὰ ἀποσυρθῇ ἡ δισχείριστις τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπὸ τοὺς μέχρι τοῦδε διοικήσαντας αὐτό, νὰ ἔξαλειφθονται αἱ σπατάλαι καὶ νὰ ἐπιτραπῇ ἡ εὐρύδυσις τῶν ἀποθεματικῶν εἰς δάνεια ἡσφαλισμένα δι' ὑποθήκων ἐπὶ πλοίων, εἰς ἔναν χρεώγραφα κλπ.

3) Νὰ παρασχεθοῦν θετικά ἔχεγγυα περὶ τοῦ ἀπαραδιάστου τῶν εἰς λίδιας στερήσιν ἐσόδων ἀποθεματικῶν καὶ πλεονασμάτων.

4) Νὰ διαγραφωθοῦν τῶν συνταξιοδοτικῶν πινάκων ὅλοι οἱ παραστικῶν συνταξιοδοτούμενοι, εἰς τρόπον ὥστε νὰ καταστῇ δυνατὸν εἰς ἔχοντας δικαιώματος τούτου νὰ καρπούνται συνταξεών γηρατος καὶ ἀποζημιώσεως περισσότερον ἀναλόγως τῆς εἰσ-

φορᾶς των καὶ προσηρμοζομένων πρὸς τὸ ἔκάστοτε κρατοῦν βιωτικὸν ἐπίπεδον τῆς χώρας.

5) Νὰ μειωθῇ οὐσιωδῶς ἡ εἰσφορὰ τῶν τε πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ναυτεργατών.

“Αν τὰς οἰτήματα ταῦτα καὶ ἐν μέρει μόνον γίνουν δεκτὰ ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου, οἱ “Ἐλληνες πλοιοκτῆται” ὅχι μόνον θὰ προσφέρουν καταφανὴ ὑπηρεσίαν εἰς χιλιάδας Ἑλλήνων ναυτικῶν, οἱ όποιοι ἀποτελοῦν τὴν σπονδυλικὴν στήλην τῆς μεγαλειώδους ἐπεκτάσεως τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ μας, ἀλλὰ θὰ ἔξαλειψουν καὶ τὰ κακὰ αἰσθήματα τὰ ὅποια τρέψει τὸ Ἑλληνικὸν Κοινὸν πρὸς αὐτοὺς καὶ θὰ προλειάνουν τὴν ὁδὸν πρὸς στενὴν συνεργασίαν μετά τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους, γεγονός ὅπερ ἐνδεχομένως θὰ ὅδηγήσῃ καὶ εἰς τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν Ἐθνικὴν ἡμῶν σημαῖαν.

Η ΚΑΛΗ ΑΠΑΡΧΗ

ΑΙ ΠΡΩΤΑΙ ΥΠΟΓΡΑΦΕΙΣΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ἀριθμὸς ἐνεργών ἐν Ἐλλάδι ὡς ἀκριβώσαπος τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ ὑπὸ σημαῖαν πλοίου ψηλολογίου ὑπὲρ σφρίθ. χωριτικότητος ὀλίκης φέροντος μηχανῆς πιποδυναμίας συναυτοδογούμενης καὶ συναυτοδεχόμενη τῆς ἀσφαλίσιον τῶν τοῦ ἄνω πλοίου ὑπηρεσιῶν τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τὸ ἀντίστοιχον Ταμείον Προνοίας Ε. Ν. συμφωνῶν πρὸς τας διατάξεις τοῦ ἀπὸ 4 Αὔγουστου 1955 Βασιλικοῦ Διαπολιτικοῦ καὶ τοῦ δι' αὐτοῦ κυριοθέτου Κανονισμοῦ καὶ εἰδικήτερον ὑπὸ τοὺς κακτούς Βασικούς δρους:

1) Ήσης μισθος πρὸς ὑπολογισμὸν τῶν ὑπὲρ Ν.Α.Τ. εἰσφορῶν λαμβάνεται ὃ ὑπὸ τῶν ἴσχου Συλλογικῶν Συμβάσεων προβλέπεται ἐν ἐλλείψει τοιούτων ὃ δι' ἀποφάσεων τοῦ Ὑπουργείου Ε. Ν. ὀρίζομενος, δι' Ἐλληνικὰ πλοία ἀντίστοιχου κατηγορίας καὶ διὰ ναυτικῶν ναυτοδογούμενων ὑπὸ τὸν αὐτὸν βαθμὸν ἡ εἰδικότητα.

2) Ήσης μισθος πρὸς τὸ πλοιοκτήτου ὁρίζεται εἰς ἐννέα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (9 %), ἡ δὲ εἰσφορὰ τοῦ ναυτικοῦ εἰς ἕκατὸν ἡ ἑπτάτοις (8 %), ἐπὶ τοῦ κατ' ὄντας μισθοῦ.

3) Αἱ ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τοῦ οἰκείου Ταμείου Προνοίας Ε. Ν. εἰσφοραι τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν τῶν ἀνηκόντων εἰς τὸ πλήρωμα τοῦ περὶ οὐρανού σύμβασης πλοίου ὑπὸ τὸν παρούσα οὐρανού σύμβασην, θα παρακρατεύσεται ὑπὸ τοῦ πλοιοράχου κατὰ τὴν ἐνέργειαν τῆς μισθοδοσίας τῶν ναυτικῶν τούτων.

‘Ο ἐκ τῶν συμβαλλομένων ἀντιπρόσωπος τοῦ πλοιοκτητοῦ, καθίσταται ὑπόχρεως ἐναντὶ τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν προσφερούσας ἀπορρεουσῶν ὑποχρεών τοῦ πλοιοκτητοῦ.

Πασα μεταβολή τοῦ ἐν τῇ παρούσῃ πολεούσῳ συνάντεται ἀναφερομένων στοιχείων τοῦ πλοίου ἢ τοῦ ἐν “Ἐλλάδι ἀντιπρόσωπου τοῦ πλοιοκτητοῦ ἀνακοινούται ἐγγράφως εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἐντὸς τοῦ συντομωτέρου δυνατοῦ χρονικοῦ διαστήματος.

‘Η παρούσα συμβάση, ἡ οἵσχυς ὅρχεται ὅποιος εἴηται ἐπίσης διατάξεις τοῦ παρόντος ηρεμούσας παραγόμενης ὑπερχρεών τοῦ πλοιοκτητοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. ἐπέρι τοῦ πλοίου τοῦ πλοιοκτητοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ τὴν ἐπιτάχθησαν μηνας πρὸ τῆς λήξεως ἑκάτερου τῶν συμβαλλομένων τρεῖς τούλαχιστον μηνας πρὸ τῆς λήξεως ἑκάτου ὅποιας τοῦ πλοιοκτητοῦ.

ΟΙ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ

‘Ο Κανονισμὸς Ἀσφαλίσεως

‘Εξ ὅλου τὸ πλήρες κείμενον τοῦ κανονισμοῦ ἀσφαλίσεως παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν ἐπὶ ἔναν πλοίον συμπεριέλαβε:

‘Ἄρθρον Ιον

1. Πλοιοκτῆται πλοίου ὑπὸ ἔναν σημαίαν ἀποδεχόμενοι τὴν παρὰ τὸ Ν.Α.Τ. σεφαλίσιους τῶν ἐπὶ τὸν πλοίον τῶν τούτων ὑπηρετουντον Ἐλλήνων ναυτικῶν συνάπτουν μετά τοῦ Ν.Α.Τ. σχετικήν σύμβασιν, δι' ἡ ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ὑπὸ αὐτῶν καταδόλης τῆς ἀναλογούντας κατὰ τὰς οἰκείας διατάξεις, εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν πλοίων των εἰσφορᾶς πλοιοκτητοῦ, τῆς κρατήσεως ἐκ τῆς μισθοδοσίας τῶν λιπήτων πλοίων των ὑπηρετουντον Ἐλλήνων ναυτικῶν τῶν ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τοῦ οἰκείου Ταμείου Προνοίας Ε. Ν. κεκανονισμένων εἰσφορῶν των καὶ τῆς ἀπόδοσεως τῶν ποσῶν τούτων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. κατὰ τὴν ὑπὸ τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ προβλεπομένην διαδοχιαίνων.

2. Δι’ ἐκπλήρου πλοίου συνάπτεται ίδιαιτέρω σύμβασης ἀσφαλίσεως ὑπογραφομένη ὃν ἐνός μέν ὑπὸ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. ἡ ἐπέρι προσώπου εἶναι ἀντιπρόσωπος αὐτοῦ πρὸς τοῦ πλοιοκτητοῦ καὶ περιλαμβάνουσα πλήρη στοιχεῖα τοῦ πλοίου (εἰδος, οὐσία, σημαία, λιμένες καὶ ὄριμον τηλοδήγησες, ὀλίκην χωρητικότητα, τόπους καὶ ἵπποδαμανίας μηχανῆς τοῦ πλοιοκτητοῦ (ἐπαρικήν ἐπωνυμίαν καὶ ἔδρα), τοῦ ἀντιπροσώπου αὐτοῦ (δινοματεύμαντος, ὑποκρότητας καὶ διεύθυνσιν κατοικιας) καὶ τοῦ πλοιοράχου τοῦ πλοίου (δινοματεύμαντος καὶ Μ.Ε.Θ.).

3. Μεταδολή τοῦ ἐν τῇ προηγούμενην περιεχομένων συμβάσεων δέοντος διατάξεις τοῦ παρόντος οἰκείου Ταμείου Προνοίας Ε. Ν. τοῦ παρόντος Κανονισμοῦ διαστήματος.

4. Εν τῇ συμβάσει ὅριζεται ἀντιπρόσωπος τοῦ πλοιοκτητοῦ, ἐδρεύων ἐν Πειραιᾷ ἢ Ἀθήναις, διστις διὰ προσυπογραφῆς τῆς συμβάσεως ἡ ἐγγράφου ἀπόδοσης αὐτῆς καθίσταται υπόχρεως ἐνότε τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν εἰς αὐτῆς υποχρεώσεων τοῦ πλοιοκτητοῦ.

5. Η συμβάσις είναι ἐπηρηματική διαρκείας ἀνανεωμένη σιωπηρῆς κατ’ ἔτος, ἐφόσον δέντος καταγεγέλη ἐκπλήρωσης ἐγγράφου τρεῖς τούλαχιστον μηνας πρὸ τῆς λήξεως ἑκάτου.

6. Συναψις ὄντας περιεχομένων συναπτούμενη μεταξὺ πλοιοκτητῶν πλοίων ὑπὸ ἔναν σημαίαν καὶ νομίμων ἀνεγνωρισμένων Ἐλληνικῶν ναυτεργατικῶν ὄργανοσιων,

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C° SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ. Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ήτις ἔχασφαλίζει πλέον ίκανοποιητικὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἱ πλωταὶ δεξαμεναί, διὰ τὰ «Λίμπερτος» Ιδίως, διὰ τὰ ὅποια ἡ εύθυγράμμισις τοῦ πυθμένος είναι μεγίστης σημασίας.

TAXYTHS EKTELESEWS EΡΓΑΣΙΩΝ ὑπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἐγκαταστάσεων καὶ κλίματος.

KΟΣΤΟΣ XΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἔναντι παντὸς ἄλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ, λόγω εύνοικῶν συνθηκῶν ἔργασίας.

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

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΚΡΑΤΟΣ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ

Μᾶς ἐνδιαφέρουν ἀμεσώτατα τὰ περὶ τὴν λιθεριανὴν σημαίαν τεκταινόμενα. Είνε ὁ ισχυρότερος τῆς Κυανολεύκου ἄνταγωνιστής. Μὲ τὴν ἀπόλυτον ἀσύδοσιαν που καθιέρωσα τὸ νεοπάγες ναυτικὸν κράτος τῆς μαύρης Ἡπείρου μᾶς ἀφήροπασ τὸ πολύτιμον ἐπιχειρηστικὴν δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Ἡ Ἑλλὰς ὑπεδιδάσθη εἰς τρίτης πλέον τάξεως ἐμποροναυτικὴν δύναμιν.

Καὶ δῶρος, ὅπως ἀλλώς τε τὸ προεβλέφαμεν, ἡ Λιβερία ἀρχίζει καὶ αὐτὴ, μετὰ τὸν Παναμᾶν, γὰρ ἀπόκτη συνειδήσιν τοῦ γεγονότος, ὅτι κατέκει μίαν μεγάλην, ἀξιόλογον πράγματι, ναυτιλίαν. Αἱ κατωτέρω δημοσιεύσεις εὑρύκλιοι τοῦ ἀρμόδιου ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἐπιτρόπου τῆς Λιβεριανῆς Δημοκρατίας, ἀπειθεύνομεναι πρὸς τοὺς ιδιοκτήτας καὶ ἔφοιτος λιβεριανῶν πλοίων, εἶνε ἀρκετὰ δηλωτικαὶ τῶν παρεμβατικῶν διαβεβεν, αἵτινες, δὲν πιστεύομεν, νὰ ἀργήσουν ζωηρότεραι νὰ ἐκδηλωθοῦν.

Αι ἔγκυλοι ἀνακέφερονται εἰς τὰ τῆς χορηγησεως διπλωμάτων και πτυχίων ικανούτητος εἰς τοὺς ἐπὶ τῶν λιθεριανῶν πλοιῶν ὑπηρετοῦντας ζένους — τὸ προφείστον "Ἐλλήνας" — ναυτικούς. Καθιερώνουν τὰς γραπτάς και προφερικάς ζέστασίες και φυσικά τὴν εἰσπραξιν σχετικῶν δικαιωμάτων (30—50 δόλ. διὰ τοὺς ἄξιωματικούς).

Δεν πρόκειται, βεβαίως, τα προτεινόμενα μέτρα να προκαλέσουν αύτά καθ' έσυντο δυσχερείας εις την κίνησην τών λιθεριανών πλοίων. Γινεταί, όμως, ή καλή οχιχή, σαφέστατα διά των έγκυλων καθοριζόμενη, της έπειμασσεως εις τα του πλοίου. Τώρα είναι μόνον τά διπλώματα και αἱ περιωρισμέναι τών προξένων έπιθεωρήσεις. Αύριον τά μέτρα και τῆς Λιθερίας θὰ καταστούν αύστητρότερα, διά να φθάσωμεν μίαν ήμέραν είς την γνωστήν δραστηριότητα των Πανεπίζεων προξενών μέτα τα είσπραττομένα τέλη διότι κάθε σφράγισιν τών ναυτιλιακῶν έγγραφων, με τας ούθαιρέτους υπερωρίας, τα πρόστιμα διά τὴν μη ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων κατά ποσόστων 10% μὲ τους ἀνυπάρκτους ναυτικούς ἐκ Παναμᾶ, μὲ τὰς ταλαιπωρίας, τέλος, εἰς ἄς ύποβαθλονταί οἱ πλοιάρχοι, ἵνα συμμορφωθῶν πρὸς τας ἀξιουμένας διατυπώσεις και τὰς προεντιμένες ἐπιθεωρήσεις.

Μία παράγραφος τῆς Ἑγκύκλιου είναι ᾧδια ιδιαίτερας προσοχῆς. «Θά συμφωνήσουν καὶ οἱ πλοιοκτῆται πιστεύειν — γράφει ὁ ἐπί της Ναυτιλίας Λιβεριανὸς ἐπίτροπος — ὅτι, ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τῆς ἔκμετα-
λεύσεως τῶν πλοίων, τῆς ἀσφαλείας τῶν ταξιδίων, τῆς ίκανοτητος
πρὸς πλούν, τῆς ἀσφαλίσεως τῶν κινδύνων κατ. εἰνεῖ ξειρετικῶς ἐπά-
ναγκες, ὅπως οἱ ἀξιωματικοί, οἱ ὑπηρετοῦντες ἐπὶ τῶν λιθεριανῶν
πλοίων ὅχι μόνον είναι καλῶς καπτηριζμένοι, ἀλλὰ νὰ κέκτηνται καὶ
τὸ λιθεριανὸν δίπλωμα ίκανοτήτος. Οἱ ναυτικοί, ἀλλάς τε, κανονισμοὶ
(ἄρθρ. 5 παρ. 1) καθορίζουν, ὅτι κατὰ τὸ λογικὸν ὅριον τοῦ δυνατοῦ,
ὅλοι οἱ ἀξιωματικοί ἐπὶ τῶν λιθεριανῶν πλοίων ὄφειλον νὰ κατέχουν
δίπλωμα ίκανοτήτος, ἵνα βάσει αὐτού ἀναλάβουν τὰ ἀνάλογα ὑπηρε-
σιακὰ καθηκόντα».

Καὶ συνεχίζει ἡ ἑγκύλιος: «Ἐν τούτοις, κανέν σύστημα δὲν καθιστάται ἀνοδοτικόν, ἐφ' ὅσον δὲν καθιερώθουν ἐκ παραλλήλου τὰ ἄναλογα μέσα ἐπιθεωρήσεως καὶ ἐφαρμογῆς τῶν θεσπιζομένων μέτρων».

Ἐπὶ τῶν σημείων αὐτῶν θέλομεν νὰ ἐπισύρωμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἑφοπλιστῶν. Ἀν αὔριον, ὅπως εἰνεῖ βέσσαιον, ἡ σκανδαλοθρήσις τῆς «Διεισθόντων Μεταφορῶν», ὑποκινουμένη ἀπὸ τοὺς κύκλους τῶν ἔνιων ἀνταγωνιστῶν μας, ἐπιτίχη, καὶ τοῦ «Διεισθόντου Γραφείου Ἑργασίας» την παρέμβασιν εἰς τὰ τῶν ἀσυδότων πλοίων, δὲν ἀποκλείεται καὶ ἡ Λιβερία, ὅπως τὸ ἐπάρτημα πιεζόμενος καὶ ὁ Παναμᾶς, νὰ ἐπιβάλῃ ἐπὶ τὸ αὐτόπτερον «τὰ μέσα τῆς ἐπιθεωρήσεως καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν θεσπιζομένων μέτρων».

Είνε, πάντως, ένδιαφέρουσαι καὶ διὰ τὴν ιδικήν μας ὑπόθεσιν αἱ Ἑγκύλιοι. Κατόπι, ἀν̄ ἔντευθεν πρυτανεύσῃ ἡ δέουσα σωφροσύνη εἰς τὰς διαχειρίσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ μας συστήματος, θά διατηλθοῦν οἱ ἐφοπλισταῖ, ὅτι τείνει πλέον νὰ δημιουργηθῇ παρ̄, ἥιν τὸ πρασφόρον κλίμα, ὅτι ἐπέστη τὸ πλήρωμα του χρόνου διὰ τὴν ἐπάνοδον. Πρὸ δύοκυμενής ἀπὸ μέρους τῶν ξενωνά ἀντιδράσεων, τίποτε τὸ καλὸν δεῖ προσιωνίζει ἡ παρατασίς τῆς σημειώνης καταστάσεως.

"Υπόμνημα τοῦ ἐπί τῶν Ναυτικῶν 'Υπόθεσεων 'Αντεπιτρόπου τῆς Δημοκρατίας τῆς Λιβερίας πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας λιθεριανῶν πλοίων ἦ ἐκμεταλλευομένους ἢ διαχειριζομένους τοιαῦτα.

«Επισυνάπτουμε πρός υπόδολήν των παραπτηρήσεών σας και ύποδειξέων δύο προτεινόμενα σχέδια, σχετικά πρὸς τὴν ἔκδοσιν διπλωμάτων ικανότητος, προβλέποντα τὰ μέσα προσαγωγῆς εἰς ἀνώτερον διαμόνον καὶ δρίζοντα ἐπίσης τὰ περὶ ἐκδόσεως ἀρχικῶν πτυχίων διὰ τὰ ὑπὸ λιθερισμὴν σημαῖαν σκάφη. Τὰ σχέδια ταῦτα, ἀναμφιθόλως, δὲν εἶνε τὰ μόνα δυνατά πρὸς ἀπόδοσην.

Αμφότερα τὰ σχέδια I καὶ II καταδεικνύουν δύο δυνατούς τρόπους επίλυσεως ένος προβλήματος, τὸ δὲ όπιον φάνεται νὰ προσβάλῃ ἀπὸ ἐτῶν ἡδη. Ὡν ὑπόθεσις αὐτῆ προσείλκυσε τὴν προσοχὴν τοῦ γραφείου μῶν, συνεπείᾳ πολλῶν αἰτήσεων καὶ ἐρωτήσεων ἐκ μέρους πλαισιοκτητῶν καὶ διαχειριστῶν σκαφῶν ὑπὸ λιβεριανῆ σημαίαν, καθὼς καὶ παρ’ ἄλιν αμαρτικῶν καὶ ναυτικῶν. Εἶναι προφανές, ὅτι πτάρχουν ἑταῖρια τινές, αἱ τινες ἀπασχολούσιν ἀπομένονα δόλας τὰς ικανότητας νὰ ὑπῆρχε σουν εἰς ἀνωτέρους δαθμούς, ἀκόμη καὶ ὡς πλοιάρχοι. Σήμερον διπλώματα λιβεριανῶν χορηγεῖται μόνον ἀν ὁ αἰτών κατέχει τοιουτον ἐκδοθεῖν παρ’ ἀνεγνωρισμένην ναυτικῆς χώρας καὶ μόνον διά τὸν αὐτὸν δαθμὸν ἡ κατηγορίαν δι’ ἣν ἔδοθε τὸ διπλωματικόν ὑπὸ τῆς χώρας ἐκείνης.

Ως πρὸς τὰ ἄτομα ταῦτα, φαίνεται, ὅτι οὐδεμία ἐλπίς προσαγωγῆς των υφίσταται. Εἰς ἀλλὰς περιπτώσεις ὑπάρχουν ἄτομα ἀπόλεσαντα τά
φρούκια, μήτη λιθεριανά, πτυχιά καὶ εἴτε διότι προέρχονται ήτοι καταλ-
φεισῶν κατὰ τὸν πόλεμον χωρῶν, εἴτε δι' ἄλλου τινὰ λόγου, δὲν δύ-
νανται νὰ ἔφοδιασθον μὲν ἀντίγραφα τῶν πτυχιῶν αὐτῶν, ἀποκλείονται
οὖτοι ωὐτα ἀπὸ τούτων νὰ ἔπιτιχον λιθεριανὸν διτύπον. Οὐδεμία, ἐπίστη,
ὑπάρχει πρόδηλεψις διά καλῶς κατηρτισμένους ναυτικοὺς νὰ καταστοῦν
ἄξιωματικοῖ ἐπὶ σκαφῶν ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν.

Είμαι βένδοιος, διτά θά συμφωνήτε, διτά ἀπόψεως οἰκονομικῆς διαχειρίσεως, ὀσφαλίσεις, Ικανότητος πρὸς πλους, ὀσφαλίσεως κλπ., εἰκετάκτως συμπατικόν, ὅπως οἱ ἑταῖροι λιθεριανῶν σκαφῶν ἄξιωματικοὶ εἶνε, δχι μόνον καταληποι, ἀλλὰ καὶ ἐφωδιασμένοι με τὸ ἀναγκάτον λιθεριανὸν πτυχίον. Επὶ πλέον τὸ τμῆμα 5. 1 τοῦ Ναυτικοῦ Κανονισμοῦ ἀπατεῖ, ὅπως, ὅσον εἰνε δυνατόν καὶ λογικῶς ταχύτερον ἀπό πρακτικῆς ἀπόψεως, οἱ ἄξιωματικοὶ λιθεριανῶν σκαφῶν ἀποκτήσουν ἀδειαὶ ικανότητος πρὸς πλήρωσιν τῶν σχετικῶν θέσεων.

Οὐδέν, ἐν τούτοις, σύστημα ἔχει ἀξιῶν τινά, ἀν δὲν ὑπάρχουν τὰ κατάλληλα μέτρα ἐπόπειας καὶ ἔξανγκασμού. "Ἐν, πραγματικῶς, μέτρον ἀπεδείχθη δραστικόν, ὅπερ, ἀν συνδυασθῆ με ἄλλους τινάς παράγοντας, θά γίνεται ἀστένενας δεκτὸν ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν σκαφῶν καὶ τῶν διαχειρίζομένων σκάφη.

Η έπεμβασις τών Λιβεριανών προξένων, σύσσων αφορά τάχις υπό λιβερική ανησυχία στο κάστρο, διατείται εἰς τοῦ ἀλάτου. Ο κώδικις καὶ οι κανονισμοί μορφογονούν εἰς τοὺς Λιβεριανούς προξένους ρητῶς μόνον τὸ δικαιώματα ἐπιθεωρήσεως τῶν πιστοποιητικῶν νησολογίων. Εν τῷ πρακτικῷ, διὰ τῆς ἀπάτησης αὐτῆς κατέστη τὸ πιστοποιητικὸν παρά τῷ προξένῳ, ἄλλα νάντια ἐπιδεικνύεται εἰς αὐτὸν ἐν τῷ γραφείῳ του. Θά γνωρίζεται καλῶς, διὰ τοῦ προξένου τινες ἄλλων χωρῶν ἔχουν τὴν τάσιν νάντια ὀλονές περισσότερον ταῖς ναυτικᾶς ὑποθέσεις τάχις ἀφόρως στο κάστρο τῆς σημαίας των. Πρὸς ἀποτροπὴν οἰασθήποτε ἐνδεχομένης ἐπεκτάσεως τῆς τάσεως ταύτης καὶ μεταξύ τῶν προξένων τῆς Λιβερίας, μελετάται ἡ ἀποστολὴ δόηγιών πρὸς ὅλους τοὺς προξένους αὐτῆς, διὰ τὰς καθορίζωνται κατηγορηματικῶς αἱ ἔξουσίαι των καὶ τὰ δριστικά τῶν, διόν ἀφορᾷ τὰ ἐντὸς τῆς δικαιοδοσίας τοῦ Προξένειού των ἐμπιποντα λιβεριανὰ σκάφη. Πάσας ἐνέργεια προξενικὴ θά ἀπαγορεύεται, ἔξαιρεσί εἶδος : Μιάς, ἡ τῆς θάνατον στατεῖαι εἰς τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ἐπιδιέξεως, τοῦ πιστοποιητικοῦ νητολογίας ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου, ἢ ἄλλου τινος ἀξιωματικοῦ τοῦ πλοίου εἰς τὸν πρόξενον ἐν τῷ γραφείῳ του, ὡς ἐλέχθη ἀνωτέρω καὶ ἡ ἄλλη καθ' ἦν κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον θά ἐπιδιέκυνεται παρὰ τοῦ πλοιάρχου κατάστασις τῶν ἐπὶ τοῦ σκάφους του ἀξιωματικῶν. Η ἀναφορά αὐτῆς ἀποτελεῖ, οὕτως εἰπεῖν, ἐν μέσον ἔξανγκασμού, ὡς ἀνέφερθη προηγουμένων. Τὸ ημέτερον γραφείον θά διανείμεται εἰς άλλα τὰ σκάφη ἐντυπα πρότυτα πρὸς συμπλήρωσιν, εἰς ἡ θά ἀναγράφωνται ή ἡμερομηνία, ὁ λιμήν, τὰ δινόματα τῶν ἀξιωματικῶν, ὁ βαθμός καὶ ὁ ἀριθμός τῶν διπλωμάτων (ὅρα σχέδιον I καὶ II). Τὸ ἐντυπωτόν τούτο, οὕτως συμπληρούμενον, θά ὑπογράφεται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, διστικός κατ' οὔσιαν θά λέγη, διὰ ἀρκτεῖα, διτὶ τὰ ἐν τῷ ἐγγράφῳ εἰνες ἀληθῆ. Ο πρόξενος θά ἔχῃ ὥρης καὶ κατηγορηματικᾶς δόηγιάς, καθ' ὃς, καθ' ὅστον ἀφορᾷ τοὺς ἀξιωματικούς, ὁν ἀναφέρεται ὁ ἀριθμός τοῦ διπλωμάτος, ἡ ἀναφορά τοῦ πλοιάρχου δέοντος νάντια ὑθεωρήσας ἀληθής. Εν οὐδεμίᾳ περιπτώσει φρείται νάντια ἡ ζητήση την ἐπιδείξιν αὐτῶν τουτῶν τῶν διπλωμάτων. Αν εἰς τὸ ἐντυπωτὸν ἀπόμον τοι δὲν φέρεται κατέχον διπλωματικά, ὁ πρόξενος θά ἔχῃ δόηγιάς νάντια ὑθεωρήσει πρὸς τὸν πλοιάρχον τὰς ἀναγκαίας πρὸς συμπλήρωσιν αἴτησεις παροχῆς διπλωμάτους καὶ μετά τὴν συμπλήρωσιν αὐτῶν νάντια ἀποστείλῃ τὰς αἴτησεις ταῦτας μετά τῶν ἀναγκαίων σχετικῶν ἔγγραφων καὶ τελών εἰς τὸ ημέτερον γραφείον. Αν δὲ πλοιάρχος ἡ τις τῶν ἀνδρῶν ἀρνηθῇ θά δέν δύναται νάντια προσκομίστη τὰ ἀναγκαῖα ἔγγραφα, ὁ πρόξενος θά ἔχῃ δόηγιάς, καθ' ἄς τὸ μόνον καθήκοντον του είναι νάντια διαβίβασθαι τὴν πληροφορίαν ταῦτην εἰς τὸ ημέτερον γραφείον. Εν οὐδεμίᾳ περιπτώσει δύναται νάντια πράξῃ τι, τὸ ὅποιον διὰ τῆς ἀπέτελει ἐπέμβασιν εἰς τὸν ἀπόπλουν τοῦ σκάφους. Ο πρόξενος, ἀναμφιβολών θά διαβίβασθαι εἰς τὸ ημέτερον γραφείον τὸ ὑπόγεγραμμένον ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐντυπωτόν.

‘Ως ἔλέχθη ἀγνωτέρω, αἱ παραπορήσεις σας καὶ αἱ ὑποδείξεις μεγά-

PORT SUDAN MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"

Address: P.O. Box 306

λως θά έκτιμηθούν παρ' ήμων. Τὸ δημέτερον γραφείον εἰς τὴν ἐνέργειάν του θὰ δόγμηθῇ ύπὸ τῶν παρατηρήσεων καὶ τῶν ύποδειξεων τούτων. Σχετικῶς θέλετε πάντες ὅμοιογήσει, θάτι ἡ λιβεριανή σημαία θέλῃ νὰ διατηρησῃ ἑταξίαν θέσιν καὶ νὰ τυγχάνῃ τοῦ πρέποντος σεβασμοῦ μεταξὺ τῶν ναυτικῶν κύκλων, εἴναι ἀνάγκη νὰ τηρώνται κανονισμοὶ τίνες καὶ ἔλεγχος, ἀδιάφορον ἀν κατὰ πόσον τὸ ἐλάχιστον, δριον αὐτῶν θά εἶναι σύμφωνον πρὸς τὴν καλὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου.

Σκοπὸς τοῦ δημετέρου γραφείου εἴναι νὰ διευκολύνῃ δόσον τὸ δυνατὸν περισσότερον τὴν κίνησιν τῶν ύπὸ λιβεριανῆ σημαίαν σκαφῶν.

ΑΛΒΕΡΤΟΣ I. POYNTIK 'Αντεπίτροπος

Σχέδιον I.

Κατ' ούσιαν τὸ σχέδιον I ὁρίζει, ὅτι τὰ ὑφιστάμενα πυτχία ἢ διπλώματα θὰ ισχύουν μέχρι τῆς ἐκπνοῆς τῆς προθεσμίας δι' ἣν ἔξεδιθησσαν, ἀλλ' ὅτι δὲν θὰ ἀνανεωθοῦν. 'Αντ' αὐτῶν θὰ ἐκδοθοῦν τρεῖς τύποι πυτχίων: τοῦ βαθμοῦ IIII, τοῦ βαθμοῦ II καὶ τοῦ βαθμοῦ I.

ΤΥΠΟΙ ΠΤΥΧΙΩΝ: 1. Πυτχίον βαθμοῦ IIII. 'Η ἀδεια βαθμοῦ IIII θὰ ἐκδίδεται ἐπὶ τὴν προσαγωγὴν ἑγγράφων τινῶν, ἀτινα σημερον ἀπαιτούντων διὰ τὰ πυτχία ικανοτήτος. Θὰ ισχύῃ δι' ἓν ἕτος καὶ κατόπιν αἰτήσεως, θὰ παρατείνεται δις. Τούτῳ θὰ δώσῃ εἰς τὸ ἀτομον προθεσμίαν τριῶν ἵνα ἐπιτυχη πυτχίον εἴτε II βαθμοῦ εἴτε βαθμοῦ I.

2. Πυτχίον βαθμοῦ II. Τὸ πυτχίον II βαθμοῦ θὰ ἐκδίδεται ἐπὶ τὴν προσαγωγὴ τῶν διὰ τὸν βαθμὸν II ἀναγκαίων ἑγγράφων, ἀλλ' ἐπιπροσθέτως θὰ ἀπαιτήσηται προφορικὴ καὶ σωματικὴ ἔξετασις τοῦ αἰτούντος. 'Η ἀδεια αὐτῆ θὰ ισχύῃ ἐπὶ πέντε ἕτη θὰ δύναται νὰ παραταθῇ δι' ἕτερα πέντε ἕτη, ἀν δι' σωματικὴ ἔξετασις ἀποδῆ ικανοποιητική.

3. Πυτχίον βαθμοῦ I. Διὰ τὸν βαθμὸν I ἀπαιτούνται γραπταὶ καὶ προφορικὴ ἔξετασις καθὼς καὶ σωματικὴ ἔξετασις. 'Οσάκις ὁ βαθμὸς I ζητεῖται διὰ προσαγωγὴν εἰς ἀνωτέρων κατάταξιν, ἀπαιτεῖται ἐπίσης καὶ ὁ ἀναγκαῖος χρόνος θαλασσίας υπηρεσίας καὶ πειρας.

Ἐξετάσεις: Πρὸς ἐκπλήρωσιν τῶν ἀνωτέρων γραπταὶ καὶ προφορικὴ καὶ ἔξετασις θὰ διενεργούνται εἰς πολλὰς γλώσσας, δοσι εἰναι ἀναγκη νὰ ἔξυπηρητησουν τὰς διαφόρους ἑθνικότητας αἱ δοποῖαι ὑπερετούν ύπὸ λιβεριανῆ σημαίαν. 'Η ἔξετασις θὰ βασίσεται ἐπὶ τῶν καλλιτέρων προτύπων, τὰ ὄποια ισχύουν διὰ τὰς σημερινὰς ἔξετασεις τῶν διαφόρων ναυτικῶν χωρῶν. 'Αναγνωρίζεται Βεβαίως, ὅτι τοιάνται ἔξετασεις δὲν πρέπει νὰ εἶναι οὔτε τόσον δύσκολοι: ὥστε διλίγοι, ἀν μὴ κανεῖς, νὰ ἐπιτύχουν, οὔτε τόσον ἀπλαῖ, ὥστε τὰ διπλώματα καὶ αἱ ἀδειαι νὰ μὴ έχουν νόημα τι. Πρὸς ἐλάφρυνσιν τῶν δυσχερειῶν τῆς ὑποβολῆς εἰς ἔξετασιν, θὰ καταδηληθῇ πάσα δυνατὴ προσπάθεια ὥστε ἡ ἔξετασις νὰ γίνεται, ὅπου εἶναι περισσότερον πρόσφαρον διὰ τὸν αἰτούντα. Οὕτω προτείνεται νὰ ὑπάρχῃ ἐπὶ N. 'Υόρκη ἔξετασικὴ ἐπιτροπή, η δοποῖαι νὰ διενεργήται τὰς ἔξετασεις καὶ νὰ βαθμολογή τοὺς ἔξετασιμένους. 'Η ἐπιτροπή ἀναμφιθόλως θὰ ἀπαρτίζεται ἀπὸ λίαν κατάλληλας πρόσωπα, σκέρας ἀκεραιότητος καὶ μεγιστης πειρας. 'Ως πρὸς τὸ μέλη καὶ τὴν ὄργάνων τῆς ἐπιτροπῆς ταύτης θὰ ζητηθῇ ἡ γνώμη τῶν πλοιοκτήτων καὶ διαχειριστῶν τῶν λιβεριανῶν πλοίων. Αιτήσεις ἀτόμων η ἀταριών, τὰ θέματα τῶν ἔξετασεων αὐτῶν θὰ στέλλονται ἐντὸς ἑσφραγίσμενου φακέλου, εἰς δριζόμενον μέρος, εἰς τὴν διεύθυνσιν διαμένοντος ἐκεὶ προσώπου ἀναμφισθήτου ἀκεραιότητος. Τὸ πρόσωπον τούτο θὰ ἔξουσιοδοτεῖται νὰ δίῃ τὸ ἀπαιτούμενον γραπτὸν η προφορικὸν θέμα ἔξετασεων, νὰ καταγράψῃ τὰς ἀπαντήσεις καὶ νὰ ἀποτέλλεται αὐτὰς μετ' ἄλλων ἑγγράφων καὶ τῶν ἀπαιτουμένων ἔξεταστρων ἡ τελῶν, εἰς τὴν ἐν Nέα 'Υόρκη 'Έξετασικήν 'Ἐπιτροπὴν πρὸς βαθμολογησιν. Κατόπιν γνωματεύσεως τῆς 'Ἐπιτροπῆς ταύτης, τὰ διπλώματα θέλουσιν εἶδος τοῦ δημοτικοῦ γραφείου, τὸ δοποῖον θὰ εἶναι τὸ ὄποιον θὰ ἐκδῷ τὰ πυτχία.

'Έξεταστρα (τέλη) η Δαπάναι: Πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν ἄνω θὰ ἐτοιμασθοῦν φυλλάδια ἐν οἷς θὰ ἀναφέρωνται τὶ ἀπαιτεῖται, θὰ δίδεται τὸ υλικὸν τῆς ἔξετασεων καὶ θὰ παρουσιάσουν δείγματα δοκιμασίων. Λι ἔξετασεις (τὰ θέματα ἔξετασεως) θὰ παρασκευάζωνται, θὰ μεταφέρωνται, θὰ διανέμωνται καὶ θὰ βαθμολογούνται. Οι ἔξεταζοντες θὰ πρέπει νὰ ἀμειδονται. Πρὸς κάλψιν τῶν δαπανῶν, προτείνεται η ἐπιδρόμυνσις τῶν υποψηφίων διὰ τῶν ἔξης ἔξεταστρων (τελῶν), τὰ ὄποια τὸ ἡμέτερον γραφείον θεωρεῖ ὡς ἑτάκτοτος λογικά, καὶ ἀπὸ ἀπόψεως τῶν συνεπαγομένων ἔξόδων καὶ ἀπὸ ἀπόψεως τῶν ὀφελειῶν, αἵτινες προσγιγνονται εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ τὸν πλοιοκτήτην:

A) βαθμὸς IIII πάσης τάξεως	δολ. 10
B) » II » »	» 25
Γ) » I » »	πλοίαρχος/ἀρχιμηχανικός ...
	» 50
	1ος ὑποπλοίαρχος/α' μηχαν. » 40
	2ος ὑποπλοίαρχος/β' μηχαν. » 35
	3ος ὑποπλοίαρχος/γ' μηχαν. » 30

Σχέδιον II.

Κατ' ούσιαν τὸ σχέδιον τοῦτο προβλέπει, ὅτι τὰ ὑφιστάμενα διπλώματα θὰ ισχύουν μέχρι τῆς ἐκπνοῆς τῆς δι' ἣν ἔξεδιθησσαν προθεσμίας. 'Αφ' ὅτι ήμερας τὸ παρὸν σχέδιον τεθῇ εἰς ισχύ, δεῖται θὰ χορηγῶνται μόνον ὡς καθορίζεται κατωτέρω.

Τὸ σχέδιον προβλέπει: 1) Λιβεριανὸν πυτχίον τοῦ αὐτοῦ βαθμοῦ ἢ ισοδύναμον πρὸς κατεχόμενον (ύπὸ τοῦ ἐνδιαφερομένου) μὴ λιβεριανὸν πυτχίον, 2) Χορηγήσιν λιβεριανὸν πυτχίον, ὅπου δὲν ὑπάρχει μὴ λιβεριανὸν πυτχίον καὶ 3) Τὴν προσαγωγὴν λιβεριανοῦ διπλώματος εἰς ἀνώτερον βαθμόν.

1) Λιβεριανὸν πυτχίον ισοδύναμον πρὸς ὑφιστάμενον μὴ λιβεριανὸν: Πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ πυτχίου τοῦτο θὰ εἶναι ἀναγκαῖον, σχι μόνον νὰ ὑποβληθοῦν τὰ αὐτὰ ἑγγραφα, ἀτινα ἀπαιτούνται σημερον διὰ τὸ πυτχίον ικανοτήτος, ἀλλα καὶ νὰ γίνη εἶδος τι ἐλέγου, διὰ νὰ δεδιαιωθῇ, ὅτι τὸ αἴτοιν τὸ πυτχίον πρόσωπον εἶναι πράγματι τὸ ἐνδιαφερόμενον πρόσωπον, τὸ δοποῖον ισχυρίζεται, δο εἰνε. 'Η δεῖται αὐτῆ θὰ ισχύῃ, διὰ τρία ἔτη, θὰ δύναται δὲ νὰ ἀνανεωθῇ τῇ αἰτήσει τοῦ ἐνδιαφερομένου, κατασβάλλοντος τὸ ἀνάλογα τέλη.

2) 'Αρχικὸν (πρωτότυπον) πυτχίον:

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν ἔν αἴτοιν οὐδέποτε εἶχε προηγουμένων πυτχίον, ὡς ἀνωτέρω ύπ' ἀριθ. 1. ἑγγραφα, τὸ πυτχίον θέλει χορηγεῖσθαι.

κατόπιν γραπτῆς καὶ προφορικῆς ἔξετασεως. 'Η σχετικὴ διὰ τὴν τοιτ αύτην ἔξετασιν διαδικασία θὰ εἶναι παρομοια, ὡς διεγράφη ἐν τῷ σχεδίῳ 1. Θὰ ἀπαιτηται ἐπίσης η ἀναγκαῖα θαλασσία ύπηρεσία καὶ πειρα. 'Η δεῖται, ἀπαξ ἐκδοθεῖσα, θὰ ισχύη διὰ τρία ἔτη, θὰ δύναται δὲ νὰ ἀνανεωθῇ κατόπιν αἰτήσεως καὶ πληρωμῆς τῶν προβλεπομένων τελῶν.

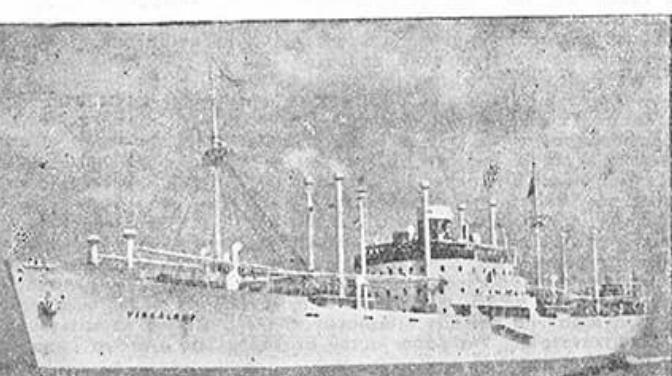
4) Προαγωγὴ εἰς ἀνώτερον βαθμόν :

Λιβεριανὸν δίπλωμα δι' ἀνώτερον διαθέται μόνον ἄμα τη πληρώσει τῶν διαγραφομένων ἐν τῇ ἀνωτέρω ύπ' ἀριθμὸν 2 περιπτώσει δρῶν.

'Εξεταστρα (τέλη) καὶ Δαπάναι:

'Ως ἀνεφέρθη εἰς τὸ I Σχέδιον, αἱ προφορικαὶ καὶ γραπταὶ ἔξετασεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἡ προαγωγὴ εἰς ἀνώτερον βαθμὸν συνεπάγονται σημαντικὴ διπλώματος, αἱ δοποῖαι ἐκδίδονται ἄμα τῆ προσαγωγῆ τῶν ἀπαιτουμένων ἑγγράφων (ύπ' ἀριθ. I ἀνωτέρω). Τὸ ποσὸν αὐτὸ τὸν 12,50 δολαρίων εἶναι, δεδιαιών, ἀνώτερον ἀφ' ὅτι σήμερον ζητεῖται, ἀλλ' ἡ πρόσθετος ἐπιδρόμυνσις χρειάζεται, διὰ νὰ καλύψῃ τὰς δαπάνας τῶν προφορικῶν καὶ γραπτῶν ἔξετασεων. Τὰ σχετικὰ πρὸς τὴν ἐκδοσιν ἀδειῶν, δασιζομένων ἐπὶ ἔξετασεων, πρωτοτύπων πυτχίων ἡ πυτχίων ἀνωτέρων διαθέτων, τέλη θὰ ἐξαρτώνται ἐκ τοῦ τύπου τοῦ ἐκδιομένου διπλώματος, ὡς ἔξει:

Πλοίαρχος/Αρχιμηχανικός	δολ. 50
1ος 'Υποπλοίαρχος/α' μηχαν.	» 40
2ος 'Υποπλοίαρχος/β' μηχαν.	» 35
3ος 'Υποπλοίαρχος/γ' μηχαν.	» 30



SOL
Always at your service

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

Transports of fresh grapes to London

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

'Επί τέλους, νά και μιας ἀπάντησης πλήρης καλοπιστίας και ειλικρινείας και συνεπώς πλήρης αίσιοδοξίας. 'Απήγνησεν δ' Όργανισμός Τηλεπικοινωνιών στά παράπονα και στὸν θρύβο τῶν 'Ελλήνων ραδιοτηλεγραφητῶν γιὰ τὸ χάλι τῶν παρακτίων ἐγκαταστάσεων τοῦ 'Ασυρμάτου τῆς Γλυφάδας.

'Η ἀπάντησης τῶρα εἶναι σαφῆς και ἀποτελεῖ ἔνα πιστοποιητικὸν πολύτιμο. Δίνει πλήρη τὴν εἰκόνα τῆς καταστάσεως μὲ λίγες λέξεις:

«Ἐίναι προφανές, λέγει ἡ ἀνακοίνωσις, διτὶ σημαντικὴ βελτίωσις τῆς καταστάσεως μόνον διὰ τῆς συμπληρώσεως τοῦ τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ τοῦ παρακτίου Σταθμοῦ Βραχέων κυμάτων δύναται νά ἐπιτευχθῇ. 'Ο ἔξοπλισμὸς οὗτος ἐπεδραδόνθη, λόγῳ ἀλλων ἐπειγουσῶν ἀνάγκων τοῦ Ο.Τ.Ε., ηδη, δικαίως, κατέστη δυνατόν νά προγραμματισθῇ ἡ προμήθεια ἐγκαταστάσεως ἐντὸς τοῦ συντομωτέρου δυνατοῦ χρόνου, ἐνὸς εἰσέτη πομποῦ βραχέων κυμάτων Ισχύος 3.5 χιλιοβαθμού».

Δὲν ἔκατονγείλαμε τίποτε περισσότερον ἐπὶ μίνον δεκαετίαν μὲ δημοσιεύματα, μὲ ἔγγραφα, μὲ παρουσιάσεις στοὺς ἀρμόδιους τοῦ Ο.Τ.Ε. και στοὺς ὑπευθύνους τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Αὐτὸς ἀκριβῶς ἐλέγαμε. 'Οτ :

— 'Η μετὰ τῶν ποντοπόδων πλοίων μας ἐπικοινωνία εύρισκεται εἰς κατάστασιν δχι ἱκανοποιητικήν. 'Εξυπηρετεῖται ἀπὸ ἔνα και μόνον σταθμὸν και τούτον περιωρισμένον σὲ μιᾶ συχνότητα, ώστε μόνον τὴν νύκτα νά γίνεται ἀκουστός ἀνά τοὺς Ωκεανούς. Καὶ ἐφόσον δὲν παρουσιάζετο πυκνὴ ἀνταπόκρισις, κάπως καταφέρνεται νά τὰ βγάλουμε πέρα. 'Αρκουσε, δικαίως, ἡ παρευθολή μιᾶς κάποιας γιορτῆς, δόποτε τὰ εὐχήτηρα τηλεγραφήματα ἐπόκυναν τὴν ἀνταπόκρισιν, γιὰ νά ἔσπειάν ενα κωμικοτραγικὸ φαινόμενο δχι τιμητικό γιὰ τοὺς ἀλληγορικούς ἀσύρματους τῶν πλοίων.

'Αποκορύφωμα τοῦ παναθίλιον φαινομένου ἔξεσπασε, διτὶ μὲ τοὺς σεισμούς τῆς 'Επτανήσου, οἱ 'Ἐπτανήσιοι ναυτικοί μας ήθελησαν νά ἐπικοινωνήσουν μὲ τὴν Πατρίδα και νά λάβουν ἐκεῖνη κάποια εἰδηση.

Σ' δχι αὐτά ποὺ μὲ ἐπιμονὴ ἔγραψαμε, βασινίζοντες τοὺς ἀναγώστας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐπαίροντες τὴν ἀπάντηση διτὶ τὰ γράφουμε γιὰ νά κονουμε ἐντυπώσεις και διτὶ ἡ κατάστασις τῆς Τηλεπικοινωνίας τῶν πλοίων εύρισκεται εἰς κατάστασιν «θεωρουμένην περὶ πολλοῦ ὑπὸ τοῦ Ο.Τ.Ε....

Φαίνεται πῶς μὲ τὴν πάροδο τοῦ χρόνου ἄλλασσαν τὰ πρόσωπα. Δέκα χρόνια εἶναι αὐτά, ὁφ' διούς ἥρχισαν τὰ πρώτα ἐν τυπωσιακά

— 'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἔθθασμε, εύτυχῶς, στὴν εὐχάριστη θέση νά ἔφεδοσθούμε μὲ τὸ κατάλληλο πιστοποιητικὸ ποὺ βάλει τὰ πράγματα στὸν πραγματικὴ θέση τους. Εύχαστοισθούμε ποὺλ τὸν σημειούντον Ο.Τ.Ε. Καὶ γι' αὐτὸ δεχούμε δόλον τὸν θρύβο. Ξενούμε δόλα τὰ περασμένα και ξενούμε τὸ κακό, ποὺ ὡς τώος ἔγινε στὴν Ναυτιλία, ἀλλὰ ίδιαιτέρω στοὺς 'Ελλήνης ναυτικούς. Γιατὶ εἶναι μεγάλο κακό ἡ δυσχέρεια ἐπικοινωνίας ἀνεύ δικαιολογημένης αἵτις και μεγάλη ζημιὰ δὲ ἔξαναγκασμὸς νά καταφεύγουν οἱ ναυτικοί στὴν χρησιμοποίηση δένων ἀσύρματων καταστάλωντες πέντε και δέκα δολλάρια γιὰ τὸ τηλεγράφημα ποὺ θὰ ἀστονίζει μόνον δύνεκα δραγκεῖς μὲ τὸν ἀλληλούχο πασάκτιο ἀσύρματο δέν δεν εἰσογάζετο τὸσον ἀθλια, ἀλλείψει τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ, καθὼς λέγει ὁ Ο.Τ.Ε.

Τὰ ξενούμε διότι δύο. Δίδομε ἔν συνεχεία και ἀπόλυτο δίκαιο στὸν Ο.Τ.Ε. διότι πλὴν τῶν κραυγῶν ἔνὸς γράφοντος διά λόγους ἐντυπωσιακούς και πλὴν τῶν διαυτοριῶν δύο-τριών ἀκόμη ωραριάνων παδιοτηλεγραφητῶν, κανεὶς δῆλος δὲν ἔσπευσε νά καταποτίσῃ τὸν 'Όργανισμὸν δῆλοληρο, ποὺ εκποτός τοῦ εἶναι ἀποκλειστικῶν ἡ παρακολούθησης τῆς 'Εθνικῆς μας Ναυτιλίας ἀλλὰ και δῶλων τῶν 'Ελλήνων ὀπωρδήποτε ναυτιλούμενων.

Θὰ ἐπρεπε, ἵσως, αὐτὸ τὸ 'Υπουργεῖον νά ρίξη μιὰ ματιά και νὰ διαπιστώσῃ τὰ καταγγελλόμενα, εἴτε ἀναστέλλοντας τὰ κακῶς κείμενα εἴτε τιμωρῶντας τὸν ἀνακατατόνοντα τὸν κόσμο και γιὰ ἐντυπωσιακοὺς λόγους γράφοντα ἀκούραστα.

Ἐπροτιμήθη ὁ μέσος δρόμος. 'Η σιωπή. 'Ο υπνος τοῦ δικαιού.

Δὲν ἔχουμε τὴν ἀξίωση ὁ Ο.Τ.Ε., νά κατέχῃ τὸ θέμα Ναυτιλία. Και δικαιολογημένος εἶναι ποὺ ἀφίσει τὰ ζητήματά της τελευταῖς. 'Αφοῦ ἐτακτούση διάφορες ἀλλες ἀνάγκες του ἐπροτιμήθησαν ποὺ τοὺς δάσκαλους τοῦ προσεχές μέλλον.

Δὲν ἔχουμε τὴν ἀξίωση νά κατέχῃ και νά ἐκτιμᾶ ὁ Ο.Τ.Ε. τὶς διάγ-

κες τῶν ναυτικῶν μας. 'Εδῶ τὶς ἀγνοεῖ δλόκληρο εἰδικὸ ὑπουργεῖο.

Δὲν ἔχουμε τὴν ἀξίωση ἀπὸ τὸν Ο.Τ.Ε. νά θεωρήσῃ ἔνα τέτοιο ζήτημα κατεπείγον και ν' ἀφήσῃ στὴν πάντα τοὺς προγραμματισμούς, πασχωρώντας στὴν ἐφεδρογοηγή δόσων, ἐπὶ τέλους, ὄμοιογει και ἀναγνωρίζει. 'Εδῶ βραδυκινεῖται δλόκληρο ἐλληνικὸ 'Υπουργεῖο, ή ἐλληνικὴ Κυβερνητική, δηλαδή, ποὺ θὰ ἐπρεπε νά μὴν εἶγε ἀφίση νά ύπαρξῃ τὸ τέτοιο ζήτημα, ζήτημα ποὺ στοιχίζει τόσο λίγο και προσφέρει τόσα πολλά.

· Ο Ο.Τ.Ε. τούλαχιστο μᾶς γνωρίζει τὸν πραγματισμόν. Τέτοιο πράγμα από τὸ 'Υπουργεῖο Ναυτιλίας δὲν ἀξιωθήκαμε νά δούμε ἀκόμη. Για δλα αὐτά, τὴν ἀπαλλαγὴ ποὺ δίνουμε στὸν Ο.Τ.Ε. δὲν μποροῦμε νά ἐπεκτείνουμε και στὸ 'Υπουργεῖο Ναυτιλίας.

Παρασκούμε, λοιπόν, και πάλι τοὺς τούς ἐκεῖ ἀρμόδιους νά μὴν ἀσύρματον κακό νὰ συνεχίζεται. Διότι, ναὶ μὲν, λέγει και ὑπόσχεται ὁ Ο.Τ.Ε. διτὶ :

· «Ἐν τῷ μεταξὺ οὐδὲν θὰ πασαλειφθῇ διὰ τὴν ποσωρινὴν βελτίωσιν τῆς καταστάσεως διὰ τῶν νῦν δυνατῶν νὰ διατεθῶσιν μέσων.

· 'Η πραγματικότης, δικαίως, διαθέσει. Διότι δισας ἀσύρματοι δὲν ἀντέφουν ὡμαδικὰ τοὺς 'Ελλήνης τηλεγραφητὰς γιὰ τὴν κακοποιητὴν αιθέρων με τὰς ἀτελεύτητος κλήσεις των πρὸ τὸν Ἐλλαδί πασάκτιον, τῶρα ἐπαληθεύομεν.

· 'Εκατοντάδες ἀναφορῶν εἰσίσκονται στὰ χέρια τῶν ἀρμόδιων τοῦ Πειθαρχικοῦ Τμήματος τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας μὲ στερεότυπη τὴν κιττανένην κατὰ παραστήσαντας τὸν παρακτίον 30, 40, 100 και 200 ποὺλες ἔκαστος, παραλύνοντες σύντο μὲ τὶς παρεμβολές τους τὴν διεθνὴ ἀνταπόκρισι!

· 'Ελένανται και κάτι ἄλλο:

— Μεγάλη και καλωσόντων τῶν ἐπιθεωρητῶν ἡτυπωμάτου ποὺ δὲν ἀναφοροῦν τὰ ἡμερολόγια τῶν πλοίων γιὰ νά διαπιστώσουν, δητὲ ἐγκαταλίπεται ἐπὶ πέντε και δέκα διηρεούσις εἰς τὴν συχνότητα ἀσφαλείας, με τὴν προσπάθεια νὰ πετυχοῦνται ἐπαφὴ με τὴν 'Αθήνα ποὺλες νούμερα ἀπίθανα.

Πρέπει νὰ συνεχίζονται αἵτια ἐν δημόσιων τῶν προγραμματισμῶν ὅποιο τὸ Ο.Τ.Ε., πρέπει νὰ δοθῇ μιὰ ταχίστη λύσης, δητου κοθ' ὡμᾶς οὔτε χρόνο θέλει, οὔτε χρῆμα ἀξιόλογο, οὔτε ἀποκαρδιωτικὸ προγραμματισμός;

Τὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας εἶναι η Κυβένησις. Και η Κυβένησης δὲν ἐπιτέπειται ν' ἀποδέχεται αἵσυζητη τέτοιες παρελκύσεις προγραμματισμῶν.

Και γιὰ νά τελειώνουμε, μαζὶ μὲ τὸ ώστι πιστοποιητικὸ τοῦ καλοῦ Ο.Τ.Ε. προσκούιζω, και ἐγὼ ἔνα δικό μου. Ποστόφατο. Φοέσκο-φοέσκο.

· 'Ηταν τὸν Προφύτου 'Ηλιού, 20 'Ιουλίου ἐ. Ἑ. Μεγάλη και χάρη τοῦ Αγίου, ἀλλὰ ἃς μᾶς ἐπιποέψη νὰ τὸν ἀμφισβητήσουμε τὴ δημιοτικότητα. Τὸ δυνάμια τοῦ δεν γαίρει και τόσο ιεράληπτος πρωτιστήσεως. Δὲν παραβάλλεται με τὴν 'Αγία Αἰκατερίνη, τὸν Κωνσταντίνο και 'Ελένη τὸ Δικαπεντηνόυστο, τὸν 'Αγιο Γεώργιο και ἄλλων ονομαστικῶν ἐπεισίωντα.

Αὐτή, λοιπόν, τὴν δευτερευόυστης σπουδασίας ἐօρτη, τὸ ὑπερωκάνιον 'Βασιλίσσας Φοειδερίκη' ἐπὶ δεκάροδον γνωνίζετο γιὰ τὴν ἐπαφή με τὸν Παρακτίο. 'Υπῆρχαν πρὸ μεταδίβασιν δεκαπέντε μικρὰ και μεγάλα τηλεοφάνηστα.

· 'Η ἐπαφὴ ἐπετεύχθη κάποια ὥρα. Μετεδιάσθησαν εύχερέστατα τὰ μισά τηλεγραφήματα δόποτε ἐδέχθησεν τὴν ἔκκης καταπληκτικὴν δήλωσιν τοῦ 'Ασυμάτου 'Αθηνῶν:

· 'Δὲν δύναμεν νὰ συνεγίσω λῆψη διότι πρέπει νὰ πάρω τηλεγραφήματα και ἀπὸ ἄλλα πλοῖα.

· 'Από λίγο και γιὰ δλούς δηλαδή!...

· Συνεμορφώθημεν μὲ τὴν ἐπιθυμίαν τοῦ Παρακτίου, παρακαλέσαντες μόνον νὰ γραψῃ σχετικὴ παραπήρησις στὸ ἡμερολόγιο τοῦ διότι, φυσικά, ἀλλὰ και γιὰ λόγους ἐντυπωσιακούς τὸ βαυμάσιο αἵτιο γεγονός δὲν εμεύ μεταδύ μας.

· 'Αν τὸ 'Υπουργεῖο Ναυτιλίας δὲν μπόρεσε νὰ πεισθῇ ἐπὶ τῆς σοδαρότητος τοῦ διαμάτος, ἀς ἐκτιμήση τούλαχιστον τὰ βάσανα τῶν παρατηλεγραφητῶν και τὸ κίνδυνο νὰ κακοποιηθῶν κάποτε, δητὶ ἀπὸ Πειθαρχικοῦ Συμβούλια διὰ τὰς σαφεῖς παραδόσεις ποὺ τοὺς δόηγει δη Παρακτίος, ἀλλὰ νὰ κακοποιηθῶν ἀπὸ τὰ πληρώματα τῶν πλοίων ἀνασυρμάτων.

· Τὰ προσκομιζόμενα πιστοποιητικὰ τῆς καταστάσεως εἶναι ήδη λίαν εύγλωττα. Περισσότερα περιττεύουν.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΣΥΡΟΣ

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

ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΑΝΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις : «ΤΡΟΠΙΣ» ΣΥΡΟΣ

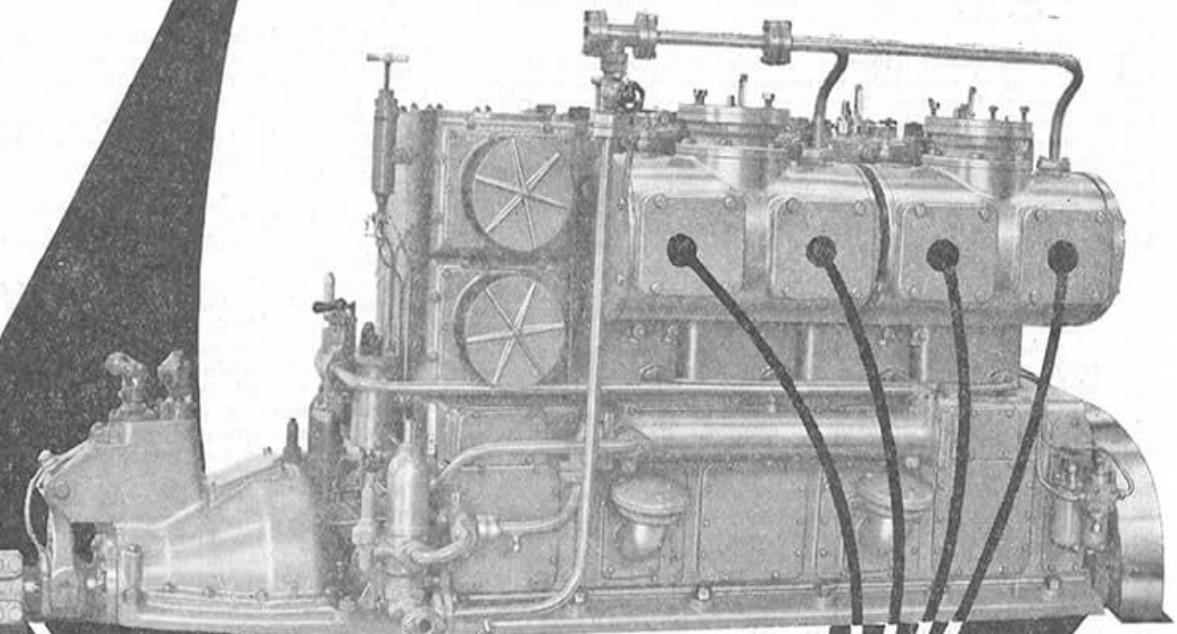
B&W ALPHA

ΜΗΧΑΝΑΙ ΝΤΖΕΛ

- Εύκολως προσιται
- Θυρίδες έπιθεωρή-
- σεως έφ' όλης
- της μηχανής...

Ζωτικά έξαρτήματα της μηχανής είναι τελείως σκεπασμένα, έν τούτοις είναι προσιτά διά μέσου καταλλήλως τοποθετημένων θυρίδων έπιθεωρήσεως. "Εμβολα και κύλινδροι δύνανται να έλεγχούν δι' άφαιρέσεως τῶν ἐπι τοῦ σιγαστῆρος εύρισκομένων θυρίδων.

'Απλή λεπτομέρεια, πλήν πρόσθετον πλεονέκτημα όφειλόμενον εις άνωτέραν έπινόσιν τοῦ μεγαλυτέρου κατασκευαστοῦ μηχανῶν θαλάσσης.



Μηχαναὶ Ντζελ B&W-ALPHA

Μὲ σταθερὰς ἡ έλεγχομένου βήματος θλικας. Χειροκίνητοι ἡ υδραυλικοὶ έλεγχοι

90 — 960 ἵππων, ἔναντι 450—310 στροφῶν ἀνὰ λεπτόν.

Γενικὸς Ἀντιπρόσωπος
ἐν ΕΛΛΑΣΙ :

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

Άκτὴ Γ. Κονδύλη 28Α,—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλέφωνον: 40-573

Τηλεγρ. Δήνσις: BURWAIN—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΔΙΑ ΤΟ 1954

"Όλα τα ναυτικά κράτη, τα άποδιδόντα την δέουσαν σημασίαν είς τὸν ναυτιλιακὸν παράγοντα, παρακολούθην στατιστικῶς τὰ τῆς δραστηριότητός του. Εἰδικάς ἐπ' αὐτῆς μελέτας δημοσιεύουν αἱ ὄρμοδιαι κρατικαὶ ὑπηρεσίαι, γνωρίζουν αὐταὶ ἐπακριβῶς τὴν θέσιν καὶ τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοτοῦ καὶ τὸν ἐμψύχου ὑλικοῦ καὶ ὑποδεικνύουν τὰ ληπτέα μέτρα, ἀνάλογως πρὸς τὰς κρατουσαὶ ἔκαπτοτε καταστάσεις διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεως τοῦ ἐθνικοῦ τῶν πλοίοι.

Μόνη ἡ Ἐλλὰς ἐμφανίζεται τόσον κομβοτερμένη καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τὰς ἀμερικαῖς παρακολούθησεως τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας της. Ἀγνοεῖ σχέδιον τὰ πάντα περὶ αὐτήν. Τὴν δύναμιν λ. χ., τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ — τῶν πλοίων καὶ τῶν ναυτικῶν — δὲν εἶναι εἰς θέσιν αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι ἐπακριβῶς νά μᾶς καθορίσουν, ποὺ δὲ περισσότερον δὲν ὑπελόγισαν ποτε διὰ συγκεκριμένων ἀριθμῶν τὰς παραγωγικὰς δυνατότητας τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, τὴν θετικὴν συμβολὴν του εἰς τὴν ἀναπτυξιν τῆς Οἰκονομίας μας καὶ δὲν ἥδελησαν νά ἀσχοληθοῦν με τὰ μέτρα ἀκριδῶς ἔκεινα, που θὰ καθίστων τὴν συμβολὴν αὐτὴν ἔτι μεγαλύτεραν.

'Ομολογούμεν, διτὶς ἡ ἀπογοήτευσις μᾶς καταλαμβάνει, διτὶς συγκρίνωμεν τὰ καθ' ἡμᾶς μὲ τὰ εἰς τὴν ἔνην κρατουσαὶ, διτὶς, λ. χ., κατὰ καιροὺς λαμβάνωμεν τὰς εἰδικὰς στατιστικὰς ἀκόδους τῶν δύναμεων κρατικῶν υπηρεσιῶν, τὰς ἀναφέρωμένας εἰς τὴν δραστηριότητα τῆς ἐθνικῆς τῶν ναυτιλίας. "Εναὶ τοιούτον εἰδικὸν τεύχος τῆς Ιταλικῆς ἐπιθεωρήσεως «Δελτίον Ναυτικῶν Πληροφοριῶν» ἐλάσσουμεν πρὸς ἡμέρων. Παρέχεται δι' αὐτοῦ πλήρης, ἀπὸ πάσης πλευρᾶς, ἡ εἰκὼν τῶν πεπτραγμένων κατὰ τὸ 1954 καὶ τῆς συντελουμένης ἀναπτύξεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τῆς γείτονος Ἱταλίας. Κάθε πιτυχὴ τῆς πολυσυνθέτου πράγματος ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως ἀναλύεται στατιστικῶς, με ὑπενθύμησις ἀριθμούς, δλοκληρώντας τὴν κατανόησιν τοῦ θέματος. "Η δύναμις τῆς Ναυτιλίας, ἡ ποιοτικὴ τῆς κατάστασης, αἱ προσθήκαι ἐξ ἀγορῶν καὶ ναυπηγήσεων, ἡ θέσις καὶ τὰ ζητήματα τοῦ ἐμψύχου αὐτῆς ὑλικοῦ, ἡ κίνησις τῶν λιμένων εἰς ἐπιβάτας καὶ ἐπορεύματα, καὶ ἡ συμμετοχὴ εἰς αὐτὴν τοῦ ἐθνικοῦ πλοίου, τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα καὶ τὸ συναλλαγματικὸν ἴστοζύγιον τῶν καταβαλούμενῶν καὶ εἰσπραττούμενῶν ἀπὸ τὴν Ιταλικὴν οἰκονομίαν ναύλων, ἡ δραστηριότης τῶν ναυπηγείων καὶ τῆς βιομηχανίας ἐπιστρεψών τῶν πλοίων καὶ, τέλος, ἡ ἀλίευσις καὶ τὰ ζητήματα τῆς, δλαι, δηλαδή, αἱ πλευραὶ τῆς τόσον παραγωγικῆς δραστηριότητος τοῦ Ἱταλοῦ ναυτίλου προσδόλλονται εἰς τὸ ἐν λόγῳ εἰδικὸν τεύχος, δὲ ἀναγνῶστης τοῦ ὄποιου καὶ δὲ πλέον ἀνίδεος, ἡ πτωρεῖ νά ἔκτιστη τί τὸ πλοτούμων εἰσφέρουν εἰς τὴν Ιταλικὴν οἰκονομίαν τὸ πλοίον καὶ οἱ ἀνθρώποι του.

"Ολίγους μόνον ἀριθμούς θὰ παραθέσωμεν κατωτέρω, δηλωτικοὺς τῆς Ιταλικῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως. "Ἐρχονται εἰς ἀντίθεσιν ὅχι μόνον μὲ τὴν πληρή παρ' ἡμῖν ὅπουσίν του παρεμφέρων στατιστικῶν στοιχείων, ἀλλὰ καὶ μὲ τὴν συνεχίζουμένην, ἀτυχῶς, ἔκπτωσιν τῆς ἐθνικῆς μας Ναυτιλίας, τὸν μαρασμὸν τῶν ναυτικῶν μας κέντρων καὶ τῆς συναφοῦς πρὸς τὰ βαλάσσαια ἔργα ἱπαγγειακῆς ἐπιχειρηματικότητος.

Οὕτως ή δύναμις τῆς Ιταλικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ τέλος τοῦ 1954 ἀνήρχετο εἰς 4269 πλοία 4.037.405 τόνων γκρός, μὲ αὔξησιν κατὰ 314.934 τόν. γκρός ἵναντι τοῦ 1953. Σκάφη δύο τῶν 100 τόνων γκρός, μικτὰ καὶ ἐπιβατηγά, ἐκέπτο τὸν 31νην Δεκεμβρίου παρ. ἔτους 125 τόν. γκρός 683.222, φορτηγό 640 τόν. γκρός 1.957.543, πετοειδαιοφόρος 201 τόν. γκρός 1.225.240, ἀλιευτικά 30 τόν. γκρός 9822 καὶ διάφορα 121 τόν. γκρός 46.023. Τὰ κάτω τῶν 100 τόνων γκρός (ἀλιευτικά κυρίως) ἀνήρχονται εἰς 2272 τὸν ἀστιθμὸν καὶ τόν. γκρός 66.070. Τέλος τὸ μηνανοκίνητα ιστιοφόρα συμμετέχουν εἰς τὴν δύναμιν τῆς ναυτιλίας μὲ 691 πλοία τόν. γκρός 45.289.

Τὰ 25% τῆς θαυμάτερων δύναμεως ἀναφέρονται εἰς σκάφη μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως, ἐνώ τὸ ποστοῦ τῆς ἡλικίας 25 ἔτῶν καὶ ὅπων κατῆλθεν εἰς τὰ 27,6% τοῦ συνολικοῦ τοννά. ἕναντι τῶν 31% πρὸ τριετίας. Χαρακτηρίζουν ἐπαρκῶς τὴν ίδιατερόν ποσοσθήκην τοῦ Ἱταλοῦ ἐφοπλιστοῦ ποὺς τῷ Μεσογειακῷ ναυτιλίᾳ οἱ ἀριθμοὶ τῶν μικρῶν χωρητικότητος πλοίων. Κέκτηται ἡ Ιταλικὴ ναυτιλία 250 σκάφη φορτηγά 95.449 τ. γκρός, διὰ τὴν χωρητικότητα 100 ἔως 1000 τόν. γκρός καὶ 155 σκάφη 299.070 τόν. γκρός διὰ τὴν χωρητικότητα 1001—4000 τόν. γκρός. "Ολαὶ αὐτὰ τὰ σκάφη κατὰ κύριον λόγον κέντρων δράσεώς τῶν ἔχουν τὴν Μεσόγειον, εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς δόποις συμμετέχουν κατὰ τὸ σημαντικότερον μεταξὺ τῶν μεσογειακῶν σημιαῖν ποσοστοῦ.

Εἰς 58.4 ἔκαπτο, τόνων δύνηθεντα κατὰ τὸ 1954 ἡ κίνησις τῶν φορτίων τῶν δισκομησθέντων διὰ τῶν Ιταλικῶν λιμένων, ἕναντι 54.1 τοῦ 1953 καὶ 47.2 ἔκαπτο, τόν. τοῦ 1952. Τὰ ἐφορτωθέντα ἀνήλθον εἰς 42.4 ἔκαπτο, τόν. καὶ τὰ φορτωθέντα εἰς 15.9 ἔκαπτο, τόν. Τὰ 57.7% τῶν ἐφορτωθέντων καὶ τὰ 61.36% τῶν φορτωθέντων μετεφέρθησαν ἐπὶ Ιταλικοὺς πλοίους, ἕναντι 57.7% διὰ τὰ πρώτα καὶ 60.7 διὰ τὰ δεύτερα κατὰ τὸ 1953. Εἰδικότερον εἰς τὴν κίνησιν τῶν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ διὰ τὸ ἐξωτερικὸν ὑποστρεψάντων η συμμετοχὴ τοῦ Ιταλικοῦ πλοίου ἔθεσαν εἰς τὰ 45.4 % τῶν φορτίων, ἕναντι 42.7% τοῦ 1953.

Οἱ ἐπιδόται ἀπὸ καὶ διὰ τὸ ἐξωτερικὸν οἱ διὰ τῶν Ιταλικῶν λιμένων διακινηθέντες ἔθεσαν τὸν ἀστιθμὸν τῶν 650.010. Τὰ Ιταλικὰ πλοῖα ἔ-ενησθενταν τὰ 61.4% τῆς δῆλης ἀρτής ἀξιολόγου κίνησεως.

Τὰ 36.7% τῶν ἐκφοτωθέντων ἔκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορευμάτων καὶ τὰ 46.9% τῶν φορτωθέντων προσέλευσιν η προσοοιστὸν εἴχον τὴν Μεσόγειον. Αὐτὰ καὶ μόνον τὰ ποσοστὰ δικαιολογούν τὴν ἐντατικὴν κίνησιν τοῦ Ιταλικοῦ μεσογειακοῦ πλοίου. Τῶν ἐφορτωθέντων ἐπίσης τὰ 48.2% τῶν ἀποβιβασθέντων καὶ τὰ 32.04% τῶν ἐπιβιβασθέντων προσέλευσιν η προσοοιστὸν εἴχον μεσογειακόν τινα λιμένα.

"Η Ἑλληνικὴ σημασία εἰς τὴν κίνησιν τῶν φορτίων τῶν Ιταλικῶν λιμένων διὰ τὸ 1954 μετέσχε μὲ σύνδολον φορτωθέντων καὶ ἐφορτωθέντων ἔμπορευμάτων 558.449 τόνων καὶ κατὰ ποσοστὸν 0.95% ἕναντι 1.1% διὰ τὸ 1953 (ἐνδεκάτη εἰς τὴν σειρὰν τῶν δύνων σημιαῖν).

Οἱ κατὰ τὸ 31ην Δεκεμβρίου ὑποστοῦντες ἔναντι θαλάσσης ποσοστὸν τὰς 54.208, περιλαμβανομένης καὶ τῆς ἀλιείας, Οἱ ἐπιλογές τοῦ 1954 πλοίων καὶ ιστιοφόρων ὑποπετήσαντες ὑπελογίζοντο εἰς 37.680 ἔτομα.

Καὶ, τέλος, τὸ ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον τοῦ Ισοζυγίου τῶν ναύλων — τῶν καταβληθέντων εἰς συνάλλαγμα εἰς ξένα πλοῖα καὶ τῶν εἰσπρα-

χέντων εἰς συνάλλαγμα ἀπὸ τὰ Ιταλικά — ἔθεσαν διὰ τὸ 1954 εἰς 52.2 ἔκαπτομύρια δολαρίων, ἕναντι 23.1 247.7 ἔκαπτο, δολ. ἀνήλθον αἱ εἰς συνάλλαγμα δαπάναι τῶν δύνων πλοίων εἰς τὸ Ιταλικοῦ λιμένας καὶ ὁ εἰς συνάλλαγμα ναύλοι τῶν Ιταλικῶν πλοίων εἰς τὸ ἐξωτερικὸν καὶ ἀντιστοίχως 195.5 ἔκαπτο, δολ. ἔθεσαν οἱ καταβληθέντες εἰς ξένα πλοῖα ναύλοι δι' Ιταλικὰ φορτία καὶ αἱ δαπάναι τῶν Ιταλικῶν πλοίων εἰς τοὺς δύνων δύναμιν λιμένας. "Η διαφορά εἶναι τὸ εἰς συνάλλαγμα κέρδος τῆς Ιταλικῆς οἰκονομίας ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν.

Τὰ ἀνώτερα κονδύλια ἀναλύονται ως ἔχεις: "Ἐνεργητικόν: Ναύλοι ἔξαγωγῶν, καταβληθέντες εἰς Ιταλικά πλοῖα 14.9 ἔκαπτο, δολ. Ναύλοι Ιταλικῶν πλοίων μεταξὺ δύνων λιμένων 125 ἔκαπτο, δολ. Διπάναι εἰς Ιταλικού λιμένας 35.8 ἔκαπτο, δολ. Διότι παθητικόν: Ναύλοι εἰσαγωγῶν 72.0 ἔκαπτο, δολ. Διπάναι εἰς Ιταλικού λιμένας 101.3 ἔκαπτο, δολ. Διάφορα 1 ἔκαπτο, δολ. Διπάναι τὰ κονδύλια τῶν ἐπιβατῶν ναύλων, δόσον καὶ τῶν φορτίων τῶν Ιταλικῶν πλοίων εἶναι αἰσθητῶς ἡ θάλασσα ἁρπαγική την κριτική την περιοδείαν.

Αὐτά μὲ πάσαν συντομίαν παρέχουν ἀμύδρων τίναι εἰκόνα τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας δραστηριότητος. Δὲν ἔχουμεν ἀτυχῶς νὰ ἀντιπαρατάξωμεν τοὺς στατιστικοὺς ἀριθμούς καὶ τῆς ιδικῆς μας εἰς τὰ θαλάσσαια ἔργα ἀπασχολήσεως. "Ἐδῶ οἱ πάντες ἀγνοοῦν τὸ θέμα Ναυτιλία, ὑπὸ τὴν κριτικήν την πλουτοπαραγωγικήν του μορφήν.



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 48315

Cable: «PEROLINCO»

REPRESENTATIVES and STOCKS

ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA
Via XX Settembre, 14
GENOA
Tel. No. 15-358
Cable Address: «DEOXIDO»

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SON
21, Talaat Harb Pacha
ALEXANDRIA
Tel: No. 23268-21112
Cable Address: «DIORYX»
(For all offices)

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

HOLLAND

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

BELGIUM

HERMES SHIPSTORES
12, PrekerInnenstreet
ANTWERP
Tel.: 33.0745
Cable Address: PIONAS

GERMANY

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

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

LEBANON

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

SYRIA

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

TURK & PAPADOUPOULOS

BANIA
Tel.: 2-42
Cable Address: TURKPAPADOUPOULOS

LEBANON

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

ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΚΩΣΤΟΣ ΕΝΟΣ ΔΗΖΕΛ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΚΟΝΔΥΛΙΩΝ

Είς τελευταίον τεύχος τού ἀγγλικού περιοδικού «Σίππηγκ Γουόρλντ» δίδεται μία ἑνδιαφέρουσα ἀνάλυσις τοῦ κόστους ναυπηγήσεως ἐνὸς συγχρονισμένου φορτηγού μότορπιπτώ τῶν 10.000 τόννων d.w., μὲ ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ, δυναμεῖν νὰ θεωρηθῇ καὶ ὡς ἔνδειξης τῶν σημεριῶν ἐπιπέδων τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. Ἡ ἐλύγη ἀνάλυσις — τονίζεται ἐν προοιμίῳ εἰς ἄρθρον τοῦ ρηθέντος περιοδικοῦ — αποτελεῖ βαρόμετρον μόνον τῆς καταστάσεως, καθόστον τὸ πραγματικὸν κόστος ἔξαρταται ἀπὸ τὰς τεχνικὰς μεθόδους ἐκστού ναυπηγείου καὶ ἔργοστασίου κατασκευῆς μηχανῶν καὶ ἀπὸ τὰς ἀτομικὰς ἀπατησίες ἐκάστου πλοιοκτήτου, σύστον ἀφορᾷ τὸ σχέδιον καὶ ἄλλας λεπτομερείας τοῦ σκάφους.

Τὸ λαμβανόμενον, ὡς βάσις διὰ τὴν ἀνάλυσιν, σκάφος, εἶνε φορτηγὸν μότορπιπτώ χωρητικότητος 5900 τ. γκρός, 3500 τ. νέτ καὶ 10.000

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ M) ΣΤΑΝ 10.000 ΤΟΝΝΩΝ d.w.

1. Ἐργασίαι ἐκ χάλυβος, σφυρηλάτου σιδήρου, χυτοῦ, ἐπωτίδων κλπ.
2. Μηχαναὶ καταστρώματος καὶ ἔξαρτηματα (περιλαμβανομένων καὶ ψυγείων διὰ τροφᾶς)
3. Ἐξοπλισμὸς πλοίου, περιλαμβάνων σωληνώσεις, μηχανήματα φ)σεως, ἐγκαταστάσεις ἑνδιατήματας, χρωματισμοὶ κλπ.
4. Κόρησι καὶ βοηθητικοὶ μηχανοὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον (περιλαμβ. γενητριῶν καὶ δικύνου διανομῆς)
5. Ἐπὶ πλέον δαπάναις ὀσφοδείας, ταξινομήσεως, ἔργων, περιθώρια κέρδους κλπ.

Σύνολον :

'Ιούνιος (Λ.Α.)	'Εργασία (Λ.Α.)	Σύνολον (Λ.Α.)	%	'Ιούνιος 1954 (Λ.Α.)			'Ιούνιος 1955 (Λ.Α.)			%	
				'Ιούνιος (Λ.Α.)	'Εργασία (Λ.Α.)	Σύνολον (Λ.Α.)	%	'Ιούνιος (Λ.Α.)	'Εργασία (Λ.Α.)	Σύνολον (Λ.Α.)	
115.500	57.300	172.800	24.5	119.275	61.810	181.085	24.14	66.745	70.095	76.870	10.24
43.250	46.700	89.950	12.8	44.710	49.925	94.655	12. 6	157.500	170.130	245.885	32.76
—	—	143.000	20.2	—	—	151.960	20. 5	382.725	404.210	750.435	100. 5
382.725	180.175	705.900	100.0	382.725	180.175	705.900	100.0	404.210	194.265	750.435	100. 5

τόννων d.w., μονέλικον, μὲ διαστάσεις μίκους μεταξὺ τῶν καθέτων 435 ποδῶν, μεγίστου πλάτους 60 ποδῶν, ὑψοῦ μέχρι τοῦ ὄντωτάτου καταστρώματος 39 ποδῶν καὶ μὲ ἔμφορτον βιθισμά 26.6 ποδῶν. Διὰ τὴν πρώσωσιν του, προβλέπεται συγχρόνου τύπου μηχανὴν ντῆζελ δυνάμεως 4500 ἵππων περίπου εἰς τὰς 115 ἔως 120 στροφάς κατά λεπτόν, μὲ τὸν ἀτμὸν παρεχόμενον ἀπὸ δύο κυλινδρικοὺς σκωτικοὺς λέβητας, ἀναλίσκοντας τὰ καυσαέρια ἢ καὶ πετρέλαιον, παράγοντας δὲ ἀτμὸν πιέσεως 120 λιβρῶν κατά τετραγωνικήν ἴντσαν.

Ο κατωτέρω παρατίθεμεν πίνακας ἀναφέρεται εἰς τὰ δεδομένα τοῦ 'Ιουνίου 1954 καὶ ἀντίστοιχως τοῦ 'Ιουνίου 1955. Σημειωτέον, ὅτι οἱ ἀριθμοὶ τοῦ 1954 δὲν περιλαμβάνουν τὴν κατὰ 'Ιουνίου τοῦ ἐν λόγῳ ἔχουσαν αὐξησην κατὰ 15) — τὸν τόνιν τῆς τιμῆς τοῦ χάλυβος. Τὸ πρόσθετον αὐτὸν βάρος περιελήφθη εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ 1955. Ἐκ τῆς συγκρίσεως καταφαίνεται μία αὐξησης τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους κατά 44.500 λίρας, ητοι κατὰ 6%. Ἡ αὐξησης αὕτη κατανέμεται, κυρίως, εἰς 21.500 λίρας, περίπου, διὰ τὰ ὑλικὰ καὶ εἰς 14.000 λίρας διὰ τὴν ἔργασιαν (μισθοὶ καὶ ημερομίσθια). Ο πίνακας διαιρεῖται εἰς πέντε κεφάλαια ἢ διμάδιας καὶ ἔχει ὡς ἔξης:

Σύνολον :

Όμάδα 1: Περιλαμβάνει αὕτη δόλκηρον τὸ χαλινδουργικὸν ἔργον, ἐπὶ τῆς βάσει συνοικοῦ βάρους χάλυβος, σφυρηλάτου καὶ χυτοῦ σιδήρου 3300 τόννων, ὡς ἐπίσης καὶ τὸ σιδηρουργικὸν ἔργον 30 περίπου τόνων καὶ τῶν ἐπωτίδων. Τὸ σχέδιον τοῦ πλοίου περιλαμβάνον τὸ προσαναφερθὲν βάρος χάλυβος, εἰνε σχέδιον κανονικοῦ τύπου φορτηγοῦ μὲ ἀνοικτὸν σέλτερ-ντέκ, μακρὸν πρόστεγον, ἐπικλινῆ πρώρων καὶ πρύμνων καταδρομικοῦ. Ὑπάρχουν διπύθμενα εἰς τὴν πρώρων καὶ τὴν πρύμνων διὰ τὴν ἑναποθήκευσιν υγροῦ καυσίμου, ὑδατίνου ἔρματος καὶ ποσίμου ὕδατος. Διατίθενται πέντε κύτη διὰ τὸ φορτίον, ὑποφράγματα (τουτῆν-ντέκ) καὶ ἕνα τηλίπ-τάνκα διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίου ἢ ὑδατίνου ἔρματος. Κεντρικὸν χαλύβδινον διάφραγμα εἰνε προσημοσμένον εἰς τὰ κύτη καὶ τὰ ὑποφράγματα, μέχρι τῶν στομίων. Ἡ ὄροφη τῆς δέσμανης εἰνε πόξην εἰς πάρος κατὰ τὰ στόμια ἀντὶ τῆς ξυλίνης δροφῆς. Τὸ σκάφος ἔχει μεγάλα στόμια κυτῶν, μὲ κυλιόμενα καλύμματα. Εἰς τὸ «Λόιδ'» εἰνε ταξινομημένον μὲ κιλάσιν 100A1.

Όμάδα 2: Τὸ βοηθητικὸν μηχανῆματα καταστρώματος κινοῦνται διπάντα δι' ἄτμον, περιλαμβανομένων τῶν βαρούλων καὶ τοῦ ἀτμούδραστικοῦ μηχανῆματος τοῦ πηδαλίου. Τὰ ψυγεῖα διὰ τὰς προμηθείας διαθέτουν ψυκτικὸν χώρον 2000 κυβικῶν ποδῶν καὶ ἡ ὅλη ψυκτικὴ ἐγκατάστασίς εἰνε μεθύλικον χλωριοφθοριούχον ψυκτικοῦ τύπου.

Όμάδα 3: Τὸ σκάφος εἰνε ἔφοδισμανένον μὲ εύρη σύστημα χειρισμοῦ τοῦ φορτίου, περιλαμβανομένον ἔνα φορτωτήρας ἀνωνυμικῆς δυνάμεως 50 τόννων, ἔπειτα 20 τόνων καὶ δέκα τῶν 10 τόνων, διπάντων τὸν 10 τόνων, διπάντων ἔγκα-

τεστημένων εἰς τὰ κύρια στόμια τῶν κυτῶν. Εἰς τὴν ἀναγραφομένην εἰς τὰς οἰκείας στήλας τιμὴν περιλαμβάνονται 10 ἀτμοδραρούλκας τῶν 8X12 ίντσῶν, τελείως κλειστά καὶ ἔνα τῶν 8X12 ίντσῶν βαρούλικον-ἔργατης. Τὸ κόστος περιλαμβάνει ἐπίσης δόλας τὰς κανονικὰς σωληνώσεις εἰς δόλα τὰ ἑνδιαίτηματα, ἀπαντά εἰνε ἐγκατεστημένας ἐξ δόλοκλήρου εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, μὲ δικίλινους θαλασσίους διάπολας καὶ μὲ τὰ ἑνδιαίτηματα τῶν ἀξιωματικῶν τοποθετημένα εἰς τὸ σέλτερ-ντέκ.

Όμάδα 4: Τὸ κόστος τῶν κυρίων καὶ τῶν βοηθητικῶν μηχανῶν εἰς τὸ περιλαμβάνει μίαν νεωτέρου τύπου μηχανὴν ντῆζελ, πραγματικῆς δυνάμεως 4500 ἵππων εἰς τὰς 115 ἔως 120 στροφάς κατά λεπτόν καὶ δύο κυλινδρικοὺς λέβητας καταναλίσκοντας τὰ καυσαέρια ἢ καὶ πετρέλαιον. Τὸ τιμὴ περιλαμβάνει ἐπίσης καὶ δύο γενητρίες τῶν 35 κιλοβάτ., 220 Βόλ. D.C., κινουμένες δι' ἄτμον καὶ μίαν ἑφεδρικήν — διὰ τὴν περίπτωσιν ἀνάγκης — δηξελογενήτριαν τῶν 31 κιλοβάτ., καθὼς καὶ τὰς κανονικὰς ἀντλίας, μὲ τὰς δόποις ἔνο τοισθόν σκάφος πρέπει νὰ εἰνε ἐφωδιασμένον.

Όμάδα 5: Περιλαμβάνει τὰ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυπηγήσεως ἀσφαλίστρα, τὴν ἀμοιδίνην ταξινομήσεως τοῦ πλοίου καὶ τὰς ἐπὶ πλέον δαπάνας, περιλαμβανομένων τῶν κονδύλων δι' ἀργίας, κοινωνικὰς ἀσφαλίσεις, διὰ τοὺς ἀρχιεράτας καὶ τὴν διοίκησιν τῶν συνεργείων καὶ τὰ κονδύλια διὰ τὴν προμήθειαν ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας, φωτὸς καὶ καυσίμου, τὰς ἐπιβαρύνσεις τῶν ἔγκαταστάσεων καὶ τέλος ἔνας περιθώριον κέρδους.

Canadian Liberty Ship PARTS

Available from N. Y. STOCK

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKERS:

Winch Parts
Winches
Winches (cargo, steam)
Winches (mooring & warping)
Windlasses, Anchor
steam, hydraulic & electric
Engine Parts, Steam
Pump Parts
Generator Sets
(steam engine driven)

MANILA and WIRE ROPE DELIVERED FROM STOCK
AT ALL U.S. PORTS

Evaporators (Salt water)
Coils (heat exchange)
Coils (water heater)
Liners (bronze)
Heat Exchange
Rope, Manila
Wire
Anchors
Chain (anchor)

► Whitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

27 WILLIAM ST.

NEW YORK 5, N. Y.

ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

ΤΑ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΤΩΝ

Η ΡΑΓΔΑΙΑ ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΤΩΝ

Ἐνδιαφέρει ἀμεσώτατα τὴν ναυτιλίαν κάθε σχετική μὲ τὰ μεταλλεύματα καὶ τὴν ἀνάλυσιν αὐτῶν πληροφορία. Αἱ τόσον ἐκταθεῖσαι κατὰ τὰ τελευταῖα ἔπι τὸ βαθάσσος μεταφορά μεταλλευμάτων τείνουν να καταστήσουν τὸ εἶδος τοῦτο τῶν φορτίων πρωτεύοντα παράγοντα τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ φορτηγού πλοίου.

Ούτω είδική έπιπτορά των 'Ημερων 'Εθνών αναβιδάζει τά άνα τόν Κόσμουν ἀπόθεματα αυτών εις 84.580 ἑκατομμύρια τόννων. "Αν, συνεπά, ἔξαγονται κατ' ἕτος 140 ἑκατομμύρια τόννων, θά ἔσχαρέσουν τά ἐν λόγῳ ἀπόθεματα τοῦ ὑπεδάφους δι' 600 περίποτο ἔπι. Δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι τά περισσότερα κοιτάσματα είναι σημερον γνωστά, χωρίς ὅμως καὶ νὰ σημαίνῃ τούτο, ὅτι καὶ οὐλα τελοῦν ὑπὸ ἔκμετάλλευσιν,

Ἐντοπίζεται τότε η ανάπτυξη της σιδηροδιομήχανίας και της χαλύβουργίας ἐγκείται εἰς τὰς διαθεσίμους ποσότητας σιδηρομεταλλεύματος και γαιανθρακού. Δεδομένου δὲ ὅτι η αὐτή ποσότης δι- ἀμφότερα τά εἴδη χρειάζεται και ὅτι ευκολώτερον είναι η μεταφορά τού βαρυτέρων και κατά συνέπειαν ολιγώτερον ὄγκωδεστέρου, δηλαδή τού μεταλλεύματος ἔκει ὅπου ο γαιανθράκης ὑπάρχει, εύνότηταν ἀποδιάνει, ὅτι η σιδηροδιομήχανία και η χαλύβουργία ἔχουν γενικῶς ἀναπτυχθῆ εἰς τὰς περιοχάς ἐκείνας, εἰς τας ὅποιας ὑφίστανται ἀκτέταμένα κοιτάζομενα γαιανθράκων. Ενίστε τά δύο ταῦτα προϊόντα εύρισκονται ἔγγυτας ἀλλήλων, ὅποτε αι συνθήκαι ἀνάπτυξεως τῶν ἐν λόγῳ διομήχανιν είναι ἔξαιρετοι.

Σήμερον παριστάμεθα μάρτυρες περιορισμού τίνος τών ἀποθεμάτων σιδηρομεταλλεύματος — ίδιως εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας — γεγονός που ἀποτελεῖ ἔνα ἐκ τῶν λόγων, δι' οὓς ἐνετάθη ἡ Αναζήτησις καὶ ἐκμετάλλευσις νέων ὑπερποντίων ἀποθεμάτων. Μέχρις ἔσχατων αἱ διά θαλάσσης μεταφοραὶ σιδηρομεταλλεύματος δὲν κατελάμβανον μέγα μέρος τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν. Ἐπειδὴ ἐγένετο λόγος περὶ αναπτυξεως τῆς σιδηροθειμχανίας καὶ χαλκουργίας, καθὼς καὶ περὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν διαφόρων ἀποθεμάτων σιδηρομεταλλεύματος, εἶναι εὔκολον νὰ λάβῃ τις προχειρώς μίσαν εἰκόνα τῆς ἐν προκειμένῳ ὑψηλότατης προσποτικῆς, ἀν διαιρεθῇ τὸν Κόσμον εἰς τρεῖς τομεῖς, ἀναλόγως τῆς σημασίας ἐκάστου έξι αὐτῶν εἰς τὴν γενικὴν εἰκόνα της καταστάσεως.

Ο πρότος τομεύς περιλαμβάνει τὸ Δυτικὸν Ἡμισφαίριον, δηλαδή τὸν χώρον τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, ὁ δεύτερος τομεὺς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην καὶ ὁ τρίτος τὴν Ἀνατολικὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀσίαν. "Ο-σον ἀφορᾷ τὸν τελευτανὸν αὐτὸν τομέα, εἰναι γνωστόν, ὅτι εἰς τινας περιοχάς του, λ. χ. εἰς Ἰνδίας καὶ Κίναν, τεράστια ἀποθέματα σιδηρομεταλλεύματος, παραμένουν εἰσέτι ἀνεκμετάλλευτα καὶ οὐτανούδεμια μεγάλη βιομηχανία χάλυβος ὑπῆρχε ποτὲ ἐκεῖ. Ἀπὸ τὸν τομέα αὐτὸν αἱ διά θαλάσσης μεταφοραὶ σιδηρομεταλλεύματος ἡσαν παρημελημέναι, διότι εἶχε μέχρι τοῦδε ἀποδειχθῆ ὡς ὑπεράγαν δαπανηρὰ, ἡ μεταφορὰ τῶν ἐλόγω μεταλλευμάτων εἰς μεγάλας σχετικῶς ποσότητας πρὸς τὰ χαλκουργικὰ κέντρα τοῦ Δυτικοῦ Κοσμοῦ. Δύναται πάντως νὰ ὑπομνησθῇ, ὅτι αἱ εἰσαγωγαὶ μεταλλευμάτων Ἰνδίων εἰς τὴν Γερμανίαν ἀνήθισαν κατά τὰ ἔτη 1953 καὶ 1954 εἰς 500.000 τόνους ἐν ὅλῳ. Σήμερον, ἡ πλάστιγξ κλίνει πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν, ἡ ὥποιος ἀνακτᾶ τὴν θέσιν της ὡς παραγωγικῆς χώρας χάλυβος, ἀλλὰ ἥπις, δῶμας, ἀντιμετώπιζει τὰ προβλήματα τῆς καυτιλίας της ἐπὶ ἑταῖροι Βρετανίας.

πειτε τα προβλήματα της ναυτιλίας της έπι έθνικης βάσεως.
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΧΑΛΥΒΟΣ: Κατά την προπολεμικήν περίοδον 1937—38 ή παγκόσμιος παραγωγή χάλυβος έφθασε τα 130 έως 135 περίπου έκατομμύρια τόνινα έπεισιώς, έκ των οποίων περί τα 35% έκαλυπτονται υπό των Ήνωσέων Πολιτειών, 20% υπό της Μεγάλης Βρετανίας, 30% υπό των χωρών της Κοινωνικραΐας Χάλυβος-γιακασθρακος (σχεδιον Σουμάν), 10% υπό της Σοβιετικής Ένωσεως και τών δυο ψηφών της και 5% υπό τών υποδοίποιων χωρών.

Τό 1953 ή παγκοσμίος παραγωγή χάλυβος ανήλθει εἰς 236 έκατον μύρια τόνων, και τό 1954 υπέχωρησε εἰς τα 224 έκατον μύρια τόνων. Διά τό 1955 ύπολογίζεται ανώτερα, διπλασία περίπου της προπολεμικής, μη άναμενομένη, δημοσ, νά υπερβη τα 240 έκατον μύρια τόνων. Αν ληφθή ύπ' άριν, διό το σιδηρομεταλλεύματα έκ τού διοίκησαν απόδιδεται το πλέιστον της παγκοσμίου παραγωγής χάλυβος προέρχεται από αποθέματα περιεκτικότητος 50% σιδήρου, δύναται τις νά λαβή μιαν ιδέαν της αποταμούμενης ποσότητος σιδηρομεταλλεύματος, ως βασικού πορών ώπλος διά την παραγωγή χάλυβα.

Αἱ Ὑψηλαὶ Πολιτεῖαι εἰναι χώρᾳ πλουσίᾳ εἰς πρώτας ὑπάρχουσιν, αἵτινες σπουδαϊκῶν διηγημάτων τὴν βιομηχανικήν της ἀνάπτυξιν. Οσάκις δὲ ἐπτήρουν τὰ ἔγγυς τῶν βάσεων γαύανθράκων μικρότερα ἀπόθεματα σιδηρομεταλλεύματος, αἱ ἄναγκαι ἐκαλύπτουσι ἀπό τὰ κύρια τῶν

Μεγάλων Λιμώνων πλούσια κοιτάσματα, ιδία δὲ ἐπὶ τῶν ὄκτων τῆς "Ανωτέρας Λίμνης εἰς τὴν περιοχὴν Μεσαμπῆ. Τὸ ἔκ τῆς περιοχῆς ταῦτης ἀνόρυσσόμενον σιδηρομεταλλευμα ἀπέτελει μέχρις ἐσχάτου ὄκομη — πλήν ἐλάχιστων ἑσπερέσεων — τὴν μόνην πηγὴν τῆς ραγδαίας ἀναπτυσσομένης χαλυβουργίας τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Τοιουτοτρόπως αἱ μεταφοραὶ του σιδηρομεταλλεύματος εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας ἐνείχον τὸν χαρακτήρα ἐσωτερικῆς ὑπόθεσεως τῶν Μεγάλων Λιμώνων καὶ οὐδόλως ἐνδιέφερον τὴν διεθνῆ γεωτιλίαν.

Τούτη η παραπάνω απόσπασμα της συζήτησης είναι ιδιαίτερα σημαντική για την κατανόηση της πολιτικής που θέλει να δημιουργήσει ο ΣΥΡΙΖΑ στην Ελλάδα.

Το έργο της Αντιπολίτευσης στην Ελλάδα θα πρέπει να είναι ένα πραγματικό πρόγραμμα για την ανάπτυξη της χώρας, με την προστασία της τοπικής κοινωνίας και την προστασία της φύσης. Η πολιτική της Αντιπολίτευσης θα πρέπει να είναι ένα πρόγραμμα για την ανάπτυξη της χώρας, με την προστασία της τοπικής κοινωνίας και την προστασία της φύσης.

Όταν, άπό τοῦ πολέμου καὶ ἐντεύθη, ἡ ζήτησις τοῦ χάλυβος ήν-
θη, ηγακάσθη καὶ ἡ χαλύβουργία νὰ αύξησῃ ἐντονώτερον ἀπό πρίν την
ἀπορρόφησιν σιδηρομεταλλεύματος ἀπό τὰ ἔγχωρα ἀποθέματα. Κατέ-
στη ἐπειδὴ πάναγκες διὰ τοὺς ἔχοντας τὴν εὐθύνην τῆς προμη-
θείας πρώτων υλῶν διὰ τὴν βιομηχανίαν, ν' ἀναζητήσουν ἄλλας πηγὰς
πρὸς κάλψιν τοῦ χάσματος, που προέκυψεν ἀπό τὴν μεγάλην ζήτησιν
χάλυβος καὶ τὴν ἔξαντλησην τῶν ἀποθεμάτων. Πρέπει ἐν τούτοις νὰ μὴ
ληπτούνται, διτὶ ωφίστανται εἰσέτι μεγάλαι ποσότητες τακονιτῶν —
μεταλλεύματος μὲ περιεκτικότητα σιδήρου 30% μονόν — που δύ-
νανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν μετά μίαν συμπτυκνωσιν τοῦ εἰς σιδήρου πε-
ριεχομένου. Διὰ καὶ ἔχει κανεῖς, δῆμος, ἔνα τόνον συμπτυκνωμένου τα-
κονιτού, πρέπει νὰ ἀνορύσῃ τρεις τόνους μεταλλεύματος, ὅπερ σημαί-
νει πολὺ δαπανηράν μέθοδον κατεργασίας.

Είς τὴν περιπτώσιν ταῦθη ἔρχονται εἰς τὸ μέσον ἡ Βραζίλια, ἡ Λι-
βερία, ἡ Βενεζουέλα, τὸ Λαμπραδόρ καὶ τὸ Περού, ὡς περικλείουσαι
περιοχάς μὲ μεγάλα ἀποθέματα σιδηρομεταλλεύματος. Ἀκούονται τὰ δύ-
νατά τιμπίρα, λόφοι Μπόμι, Σέρρο Μπολίθαρ, "Ἐλ Πάο, λίμνη
Νόμπι, Μαρκόνα κλπ. Εἰς δλας αὐτάς τας περιοχάς τὸ ἀμερικανικὸν κε-
φάλαιον — τὸ δποῖον τελικὸν καταβαλλεται ἀπό τους καταναλωτάς του
μεταλλεύματος — κατέστησε δυνατήν τὴν ἔξορυξιν καὶ τὴν ἐκμετάλλευ-
σιν. Συναέφει φυσικά είναι καὶ τὸ απανχολόπαν ζωηρώς τὴν βιομηχα-
νίαν. Κήπηται τῆς μεταφορᾶς τοῦ μεταλλεύματος. Τούτο εἰς πολλάς πε-
ριπτώσεις ἐλύθη παραλλήλως πρός τὸ πρόδηλμα τοῦ ἀνοιγματος νέων
κοιτασμάτων.

‘Η ἐκεταλλέμενσις τῶν μεταλλευμάτων τῆς Βραζιλίας πρχιστε πρὸ τοῦ τελευταίου πολέμου, τὰ δὲ ὄρυχεια της εἶναι τὰ μόνα, ἀτίνα δὲν ἐλέγχονται κατ’ εὐθύειαν ἀπὸ εἰδικού τινας διμοίλον χάλυβος τῶν ‘Ηνωμένων Πολιτειῶν. Τὸ βραζιλιάνον στρημοπετάλλευμα εἶναι καλὸν καὶ πλούσιον, ιδιαίτερών δὲ κατάλληλον διὰ τὴν χαλύβουργιαν. ‘Η διάνοιξις αὐτοῦ ἐτέρου τῶν λιθεριανῶν ὄρυχειων διηγολύνθη σπουδαίως ἐκ τοῦ γεγονότος, διτὶ τὰ ζητηματα λιμένος, ἐν τινὶ δὲ μέτρῳ καὶ αἱ ἐνδοχώριοι μεταφοραί, ἐλύθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, λόγῳ τῶν στρατιωτικῶν ἀναγκῶν.

Μετά τόν πολέμου ή έταιρια χάλυβος «Ρηπάμπλικ» ένδιεφέρθη διάτα γνωστά μεταλλοφόρα κοιτάσματα των λόφων Μπόμι, κείμενων 60 χιλιόμετρα μακράν της λιβεριανής πρωτεύσης Μαρόβια. Έκ τών όρυχειών αυτών έχαγεται έπισης ποσότης άνωτέρα του 1.000.000 τόνων, ήτις και μεταφέρεται διά πλοίων έλεγχομένων από την έν λόγω έταιριαν. Τα κοιτάσματα τών λόφων Μπόμι υπολογίζεται, ότι περιέχουν μεταλλεύματα 50 έκαστομυρίων τόνων. Δέν είνε μεγαλύτερος τόνων κοιτασμάτων της Βενεζουέλας και τον Λαμπτράνο, υπολογίζομένων είς 500 έκαστομυρία τόνων διά την πρώτην και είς 3.000 έκαστομυρία τόνων διά το δεύτερον. Διερωθώνται τινες, διατί ή άμερικανική χαλυβουργία δεν στρέφεται πρός τα σκαδιναϊκά μεταλλεύματα και τα της Βασιάνας, τά όποια, από πλευρᾶς μεταφοράς, είναι έγγυτερα. Η σπάντησης υποστηρίζει, ότι τίθεται ζητηματοποιότητος. Ολόληχρος ή άμερικανική βιομηχανία χάλυβος έστηρικετο μέχρι τώρα είς τα μεταλλεύματα της περιοχῆς Μεσσαμπή, οπίνα είναι πιτωχότεος είς φωσφορού. Γέ μεταλλεύματα της Βενεζουέλας, κείμενα είς απόστασιν 4000 χιλιόμετρων από τη άμερικανική χαλυβουργεία, ως και τα μεταλλεύματα του

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Ἐμβάσματα εἰς ΕΛΛΑΔΑ, ΚΥΠΡΟΝ καὶ ΑΙΓΥΠΤΟΝ.—Ταχεῖα καὶ ἀκριβής ὑπηρεσία.—**Ο καλλίτερος οἰκουμενικός καὶ ἀναδέστησες πόλεων σύνολος Σύριου.**

Ἐξαργυρώνονται ὥσπειδόποτε ἄγνει διατηρώσεων.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

KENTIFRON KATAZITHMA
960 Avenue of the Americas
at 35th Street, New York I
Telephone: OXFORD 5-5400

Member Federal Deposit Insurance Corporation RECTOR 2-0900

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

139 William Street
NEW YORK 38 N.Y.
REctor 2-0900

Λαμπραντόρ είς τὸ ἡμισυ τῆς ἀνωτέρω ἀποστάσεως, εἶναι καὶ αὐτὰ χαμηλῆς περιεκτικότητος φωσφόρου καὶ συνεπώς περισσότερον πρόσφορα διά τὴν κατεργασίαν τῶν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ περιέχοντα περισσότερον φωσφόρου μεταλλεύματα τῆς Σκανδινανίας καὶ τῆς Βαυαρίας. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, διτά κοιτάσματα τοῦ Λαμπραντόρ ἐπέδρασαν ἀμεσώτατα εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς διανοίξεως τῆς νέας διώρυγος τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου.

Ἄπο τῆς ἔναρξεως τῆς λειτουργίας τῶν ὄρυχείων τῆς Βενεζούελας, αἱ δύο μεγάλαις αμερικανικαὶ ἑταῖραι χάλυβος — ἡ ἑταῖρις χάλυβος Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἡ Μπέθλεμ — ἔγκατεστάθησαν ἐπὶ τόπου καὶ ἥδη ἀπὸ τοῦ 1951 ἡ Μπέθλεμ ἦρχισε νὰ ἐνεργῇ κατ' εὐθείαν μεταφοράς ἀπὸ τὰ εἰς "Ἐλ Πάρο" — ἔγγυς τοῦ ποταμοῦ Ὀρίνοκο — όρυχεῖ τῆς Ἡ ἄλλη ἑταῖρις, μόλις τὸ παρελθόν ἦτος ἡδύνηθη νὰ πραγματοποιήσῃ ίδιας μεταφοράς. Σημειωτέον, διτά αἱ δύο αὗται ἑταῖραι δὲν συνεργάζονται καὶ ἡκουλούθησαν διαφόρους δρόμους εἰς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος τῶν μεταφορῶν.

Διὰ τὰς μεταφοράς τοῦ μεταλλεύματος ἐναυπήγησεν ἡ Μπέθλεμ πολλὰ μικρὰ σκάφη, τὰ ὅποια μεταφέρουν τὰ φορτία ἀπὸ τὰ ὄρυχεῖα εἰς τὰς ἔκδολάς τοῦ ποταμοῦ, δύο ἔγκατεστάθησαν ἐπὶ τόπου τοῦ Πουέρτο ντε Χιέρο, ἔγγὺς τῆς Τρίνιταν, σταθμὸς μεταφορώσεων. Ἐκεῖ τὸ μεταλλεύματα παραραμβάνεται ἀπὸ μεγάλα σκάφη τῆς ἑταῖρας καὶ μεταφέρεται εἰς λιμένας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ἡ ἑταῖρις "Χάλυβος τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν" προσέδηται εἰς ἔκταμένα ἔργα ἐκβαθύνσεων τοῦ ποταμοῦ, ὡστε μεγάλα σκάφη νὰ ἀναπλέουν αὐτὸν καὶ νὰ φθάνουν μέχρι τοῦ τελευταίους κατασκευασθέντος λιμένος Πουέρτο Ὀρντάζ. Οὔτω, ἐπέτυχεν αὕτη τὴν κατ' εὐθείαν καὶ ἀνεν μεταφορώσεως μεταφοράν τῶν φορτίων τῆς εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας. Μακροχρόνιοι συμφωνίαι ἐκλείσθησαν διὰ τὴν ἀπασχόλησην τῶν καταλλήλων πλοίων, πράγματι δὲ τρία, τὰ μεγαλύτερα εἰδικῶς κατασκευασθέντα μεταλλοφόρα τοῦ κόσμου, ἐτέθησαν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ἐν λόγῳ μεταφορῶν. Τεράστιαι ἐπενδύσεις κεφαλαίων ἔγιναν εἰς τὴν Βενεζούελαν ἀπὸ τὰς δύο ἑταῖρας καὶ μεγάλα ἐπετεύχθησαν ἀποτελέσματα. Ἡ Μπέθλεμ θὰ φορτώνη τρία περίπου ἑκατόμ. τόνων ἐπηρίως καὶ ἡ εἰσιονάντεντεν Στήλη ἔξι εκατόμ. τόνων ἀπὸ τὰ εἰς Βενεζούελαν ἀποθέματα τῆς διὰ τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας. Τὰ ὄρυχεῖα Σέρρο Μπολίδρο, ἀπίνα ἀνήκουν εἰς τὴν δευτέραν τάπτην ἑταῖρων καὶ ἀπὸ τὰ ὅποια ἔχαγεται τὸ λεγόμενον «μ ἀ ου ν τ α i n» σιδηρομετάλλευμα, εἶναι ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα καὶ πλουσιώτερα ἐν τῷ Κόσμῳ κοιτάσματα σιδήρου.

Ἐξ ἀλλού τὰ κοιτάσματα τοῦ Λαμπραντόρ, κείμενα 400 χιλιόμετρα βορείως τοῦ ποταμοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, τελούν ὑπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν ἀμερικανο-καναδικοῦ Ομίλου. Ἀναμένεται εἰς τὸ ἔγγυς μόλις, διτά περὶ τὰ 10 ἐκατομύρια τόνων θὰ μεταφέρωνται ἐπηρίως ἀπὸ τὸ Σέδεν "Αἴλαντς" πρὸς διαφόρους κυρίως προορισμούς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ἡ ἐπελθούσα αὐξησης εἰς τὸ σύγκον τῶν ἔξι ὑπερποντίων πηγῶν εἰσαγομένων σιδηρομεταλλεύματων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀποδεκνεται ἀπὸ τρεῖς μόνον ἀριθμούς. Τὸ 1938 εἰσήχθησαν 2.2 ἐκατομύρια τόνων, τώρα φθάνουν αἱ εἰσαγωγαὶ εἰς τὰ 18 ἐκατομύρια καὶ περὶ τὸ 1960 θὰ ἀνέλθουν εἰς τὰ 60 ἐκατομύρια τόνων.

Προκειμένου περὶ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, σημειούνται, διτά ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ηδηθί ἀπὸ 10.6 ἐκατομύρια τόνων, τὸν 1938, εἰς 19 ἐκατομύρια τόνων τὸ 1954. Εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Σουμάτοι αἱ ἀντιστοιχοὶ ἀριθμοὶ εἶναι 33 καὶ 43.8 ἐκατομύρια τόνων. Ἀποφασιστικὸν ρόλον ἔχασκολουσθεὶ νὰ διαδραματίζῃ διὰ τὴν παραγωγὴ χάλυβος, ἡ προμήθεια ἔγχωριον μεταλλεύματος. Κατόπιν, δικαὶος, τῆς αὐξανομένης ζητήσεως, αἱ ἐνδιαφερόμεναι βιοχαναίσ στρέφονται κατ' ἀνάγκην καὶ πρὸς ἔναν πηγάδα σιδηρομεταλλεύματος. Ἡ παραγωγικὴ ικανότης τῶν σουηδικῶν μεταλλευμάτων διὰ τοῦ συκρονισμοῦ τῶν ἔγκαταστάσεων τῶν θὰ φθάσῃ τὰ 150% πλέον τῆς προπολεμικῆς παραγωγῆς των. Τὸ αὐτὸν θὰ γίνη καὶ διὰ τὴν Βασιπάνων. Ἀλλὰ δὲν ἀρκεῖ.

Οὕτω ἡ βρετανικὴ βιομηχανία σιδήρου καὶ χάλυβος ἐστράφη εἰς τὰς ἀνάπτυξιν νέων πηγῶν εἰς τὴν Δυτικήν Αφρικήν. Πρῶτον ἐπίτευγμα ἡσαν τὸ ὄρυχεῖα Μαράμπα καὶ ἀκολούθως τὰ δρυχεῖστα Κονάκρου, ἐνώ ἔρευναι ἥδη διεξάγονται εἰς τὴν περιφέρειαν Τούκολι. "Ἄν τινά τῶν κοιτάσμάτων τούτων καταστοῦν συναγωνιστικοὶ παράγοντες εἰς τὴν προσπάθειαν, διώσῃ εἰς τὴν δόλεν ἐπεκτεινομένη βιομηχανίαν χάλυβος ἡ ἀναγκαία πρώτη ὑλή, τότε, δοκὶ μόνον πρέπει νὰ λυθοῦν κατό τὸν εὐθηγότατον δυνατὸν τρόπον αἱ πρὸς τοὺς λιμένας φορτώσεως μεταφοραί, ἀλλὰ καὶ αἱ θαλάσσιαι τοιωταὶ πρὸς τοὺς λιμένας προορισμού τοῦ μεταλλεύματος.

Συνοψίζοντες τὰς ἀνωτέρω περὶ τῶν ἀποθεμάτων σιδηρομεταλλεύματος καὶ τῆς ἀπιθράσκεως τῶν εἰς τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφοράς, ἔχομεν τὰ ἔξης συμπεράσματα:

1) Οὐδεμία ὑπάρχει ἀμφιβολία, διτά κατὰ τὴν παρελθόνταν δεκαετίαν καὶ κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη εὐρέα ὑπερπόντια ἀποθέματα σιδηρομεταλλεύματος ἥλθον εἰς φῶς, ἀλλὰ καὶ πρόκειται νέα τοιωτά νὰ ἐμφανισθοῦν, ὡς πηγαὶ πρώτης ὑλῆς διὰ τὴν παγδαίων ἀναπτυσσόμενην παγκόσμιον βιομηχανίαν σιδήρου καὶ χάλυβος.

2) Οὐδεμία ἐπίσης ὑφίσταται ἀμφιβολία, διτά τοῦτο σημαίνει ἀντιστοιχῶς εὐρέων αὐξησην τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν σιδηρομετα-

λεύματος καὶ συνεπῶς ζήτησιν τονάκ.

3) Προφανές ἐν τούτοις καθίσταται, διτά τὸ κύριον ποσοστόν τῆς αὐξησης ταύτης θὰ εἰσέλθῃ εἰς τὸν τομέα τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἐνθα ἀποθέματα καὶ χαλυδουργεῖα ἐλέγχονται ὑπὸ τῶν αὐτῶν συμφερόντων. Τὰ συμφέροντα δὲ ταύτα, φυσικά, λαμβάνουν ἔγκαριας πάντα μέτρα, διὰ νὰ ἔξασφαλίσουν τὴν τέκμετάλλευσιν, διτά καὶ τὸν εὐθηγότερον δυνατὸν τρόπον.

4) Τὸ αὐτὸν, ὡς ἐν τῇ προηγουμένῃ παραγράφῳ, ἐφαρμόζεται καὶ διὰ τὸν εὐρωπαϊκὸν τομέα, ἐνθα δὲν σχετίζονται μὲ τὸ συμφέροντα μεταξύ των, μέτρα, δικαὶος, ὑπὸ τῶν παραγράφων — ίδια ἐν Σκαδινανίᾳ — πρὸς ἔξασφαλίσιν, ὡς μέσων συναγωγισμού, τῶν φορτώσεων μέχρι τοῦ κόστου τῆς εἰδικῶν διὰ τὰς μεταφοράς μεταλλεύματος σκαφών. Ὡς πρὸς ἄμφοτέρας τὰς παραγράφους 3 καὶ 4, ἡ τάσις στρέφεται πρὸς τὴν ἔξασφαλίσιν φορτώσεων ἐπὶ μεγαλύτερων, κατὰ τὸ δυνατόν, πλοίων, πρὸς τὸν σκοπὸν διὰ τὸ μεταφορικὸν κόστος κρατήθη, εἰς δοσον τὸ δυνατόν χαμηλότερα ἐπίπεδα.

Καὶ 5) Σύγκρισις μεταξὺ τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορικῆς κινήσεως σιδηρομεταλλεύματος, τῆς ἐπιχειρήσεως δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν δινατοτήτων τῆς τελευταίας, καταδεικνύεται, διτά ύφιστανται διοικητικοὶ διαφοραί:

α) Ἐλλειψις δεξαμενοπλοίων δὲν δύναται νὰ ἀναπληρωθῇ διὰ σκαφῶν ἐτέρων τύπων. Ἐλλειψις, ἀντιθέτως, εἰδικῶν μέχρι τούδε μεταλλοφόρων πλοίων, κατέστη δυνατόν νὰ ἀναπληρωθῇ, ἐνώ καὶ εἰς τὸ μέλλον εἶναι ἀπολύτως βέβαιον, διτά είναι δυνατόν νὰ ἀναπληρωθῇ διὰ τῆς χρησιμοποίησεως εἰς τὰς ἐν λόγῳ μεταφορᾶς ἐτέρων φορτηγών σκαφῶν ἐπρού φορτίου εἰς χώμα.

Καὶ β) Αἱ ἐποχικαὶ ἐπιπροσώπων, αἱ ὅποιαι ἐπιδρούν ἐπὶ τῆς ἔξι-λίξεως τῶν τιμῶν τῶν ναυών τῶν δεξαμενοπλοίων, δὲν ύφιστανται, προκειμένου διὰ τὰς μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματων.



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

Tel. Address
NEGRISCO

Telephone Nos. office 3877
Priv: 84164

NEGRIS & CO.,
(Established 1902)

SHIPPING AGENTS

GENERAL MERCHANTS & NAVAL PURVEYORS
NEGRIS BUILDING, YORK STREET, FORT.

P. O. Box 663.

COLOMBO

CEYLON



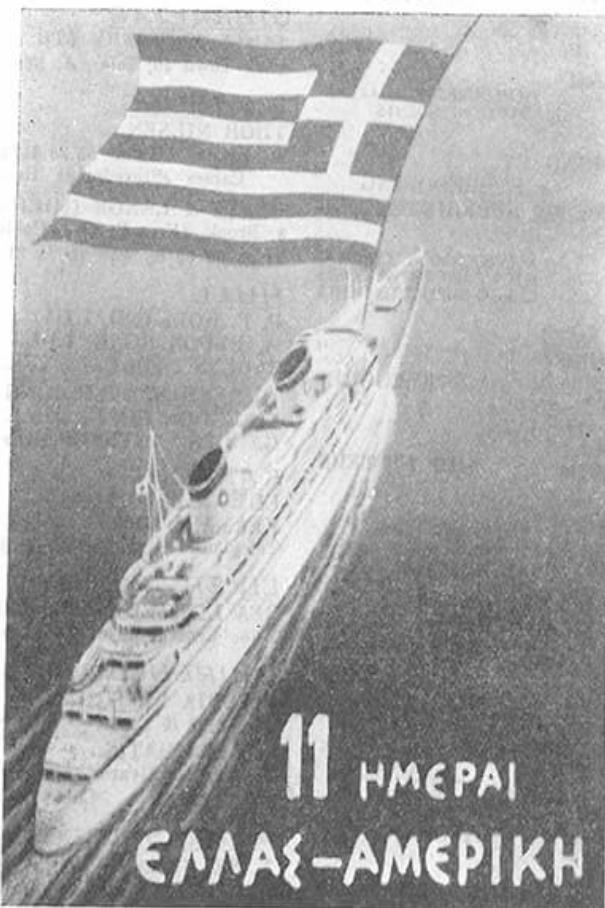
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

T.S.S.

“ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ,,

ΠΡΩΗΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚ

(22.000 ΤΟΝ.)



Άναχωρεῖ ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ

τὴν 25^η ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ

μὲ ένδιαμέσους προσεγγίσεις εἰς

ΝΕΑΠΟΛΙΝ, ΠΑΛΕΡΜΟΝ, ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ:

22 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ - 20 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ - 17 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

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

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ‘Οδὸς Έλευθερίου Βενιζέλου 10—ΑΘΗΝΑΙ
Τηλ. 30875—30876

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

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER		DURBAN
13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS		J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD., 220)224 POINT ROAD, DURBAN Cables : «ROULETTE»
PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD. Tolley's Buildings Lipson Street. Tele. J. 1582/J 1713 After Hours J. 6869 Cables «PORTADPROV»	WHOLESALE SHIPPING SUPPLIERS. Fresh, Dry, Bonded Stores, Dunnage etc., available at shortest notice		FINLAND ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES MEMBERS AT ALL PORTS SHIP'S STORE MERCHANTS
ALGIERS S. A. SENIA Cables: Senia—Algiers	SHIPCHANDLER American Cigarettes Export		FREMANTLE
AMSTERDAM			NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables : «Stevnichol» STEVEDORES
STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD. Tele: 41860 Binnenkant 47 Cables: «Franswart»	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.		FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD. Leake Street, FREMANTLE. Telephone : L—1036—7—8. Cables : «Providore» SHIPCHANDLERS
ANTWERP			GEORGETOWN (DEM)
STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Franswart»	STEVEDORES		S. R. WILTSHIRE & SONS, 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables : «Wilbut» SHIPCHANDLERS
JOSEPH J. LEE & CO 17, Batavia Street, Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS		GIBRALTAR
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY. Avenue d' Italie 92, Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex. An. 212 SUPERINTENDING	STEVEDORING		JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40. Tele: A. 368 Cables «James» SHIPCHANDLERS
STEVEDORING CO. GYLSEN Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS		HAMBURG
BALTIMORE			THOR NILSEN
TERMINAL SHIPPING CO Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»	STEVEDORES		21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables «Stevedoring Hamburg» STEVEDORES
MARYLAND SHIP CEILING CO INC. 320 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»			BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIU MELLIS) 3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions» Tele: 32 62 08 and 33 73 81 SHIPCHANDLERS
CURTIS BAY TOWING CO. Mercantile Trust Building. Tel. MULberry 5—8700 Cable & Radio «CURTISBACO»	TOWAGE also at NORFOLK & PHILADELPHIA		HULL
JAMES SMYRNIODIS - 608 E. PRATT ST. Tel: Plaza 2-2561 Cables: «Smyrnioudi»	SHIPCHANDLER		P. E. HOLLAND, LTD. 11, REDON ROAD, HULL STEVEDORES
CALCUTTA			CABLES : «DUCAL» TEL. 31370
ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele: Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS		HUMBER STEVEDORING CO LTD. 11, HEDON ROAD, HULL. STEVEDORES
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD Tele: 3—1478 2 Selkirk St. Cables : «Hermes»	SHIPCHANDLERS		CABLES : «STEVEDORE» TEL: 33371
T. JOCHELSON Keerom Street Tel: 23078, 27690 day service 34944 night service Cables: «Kumtome»	SHIPCHANDLERS		KARACHI
CASABLANCA			COWASJEE & SONS SHIP'S AGENTS, STEVEDORES, KEAMARI, Cables: Jubilee SHIP CHANDLERS Telephones : 33362, 33109, 32010, 5115 COAL BUNKERERS, LIVERPOOL TUGS, BARGE OWNERS
H. G. SMITH & CO LTD. 119, Avenue du General Drude Telephone : 208—85 Cables : SMICO	SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES		REA LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus» STEVEDORES
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		LOURENCO MARQUES
COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS			VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables : «Cretikos» SHIPCHANDLERS
PORTLAND STEVEDORING CO 1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables «Portsteve». Telephone Broadway 5497.	STEVEDORES AND GRAIN FITTERS		N. KASSIMATIS 63, Avenue Alvares Cabral Tele: 5254 Cables «Nikas» SHIPCHANDLERS
DAKAR			MADRAS & COAST PORTS
«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS		N. SELVARADJALOU CHETTY & CO Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables : «Stevedore — Madras» STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
DUNKIRK			MELBOURNE
SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus» STEVEDORES			UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables : «Fleetways» STEVEDORES
JOKELSON & HANDTSAEM Tele: 782/5 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»	STEVEDORES		THE FLEET FORGE PTY Ltd. Tele: MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables : «Fleetways» SHIP REPAIRERS
MORMUGAO			UNITED SHIP SERVICES PTY LTD. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways» SHIP'S FITTINGS
			Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele: MB 3155. Cables «STEVEDORE» STEVEDORES & CONTRACTORS
			JAMES PATRICK SHIPPING Co Melbourne, Sidney, Brisbane SHIP AGENTS & STEVEDORES
			LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING Cable : LEMUIR SHIPS AGENTS
			I. P. NORONHA SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS Cable : IGNATIUSNORONHA
			NAPLES
			DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED WAREHOUSE OWNERS
			Cables : «Pucci Bros»

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Του κ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ (Αύγουστος). — Η βιομηχανική δραστηριότης της Δυτ. Γερμανίας άπειλεται από την όξειαν θλεψιν γαιανθράκων. Εδώλωθη είς την Μπόνινη, ότι θά πρέπει να είσαχθον έφετος 15 έκατ. τόν. αμερικανικών γαιανθράκων καθώς και έτερων προελευσεων, ώστε να προληφθῇ η χαλάρωσης της οικονομικής της χώρας δραστηριότητος. Ήδη, άνεπισημοι περιορισμοί της καταναλώσεως προχισταν έφαρμοζόμενοι επί τού γαιανθράκος, έναν και μαύρη όχορα ένεφανίσθει διά την προμήθειαν του.

— Έν τῷ μεταξύ αἱ μηνιαὶ εἰσαγωγαὶ γαιανθράκων ἔθεσσαν εἰς 450.000 τόννων, κατὰ δὲ τὸ ἐπόμενον δωδεκάμηνον ἡ Κυβερνήσις τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ὑπόλογοί εἰσι τὴν ἑκάτην Ἀμερικῆς εἰσαγωγὴν 4 ἑκατομμύρια τόννων, ἐνώ ποτε τὴν Πολωνίαν καὶ Ρωσίαν, περισσότερος γαιανθράκος θά ζητιθῇ. Ταῦχις περιορισμὸς τῶν εἰσαγωγῶν δὲν προβλέπεται, δεδομένου ὅτι ἡ βιομηχανικὴ παραγωγὴ ἔθεσσαν εἰς τὰ 206 %, μὲ δάσον 100 διά το 1936 καὶ συνεπεῖς ἡ κατανάλωσις γαιανθράκων εἶναι σημέρον μεγαλυτέρα, ἐναντὶ πάσης ἄλλης εἰρηνικῆς περιόδου. Διά πολλὸν ἀκόμη ἔτη τὰ 10% τῶν ἀνάγκων θὰ καλύπτωνται ἀπό τὴν εἰσαγωγάς.

— Δέοντος νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ ἔγκωρος παραγωγὴ—κατὰ τὰς διαποτώσεις τῶν εἰδικῶν—δὲν πρόκειται νὰ αὐξηθῇ, ἀκόμη καὶ ὑπὸ τὴν προπόστειν υπάρχειον ἐπαρκῶν ἐργατικῶν σειρῶν, πέραν τῶν 3% ἐτησίων. Τοιάυτη τὶς αὐξησῖς εἶναι κατωτέρα τῆς σημειουμένης ἀπό τὴν βιομηχανίαν ζητίσεως.

• Ο δεῖκτης τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν κατὰ Μάιον ἥτο κατὰ 16% ἀνώτερος, ἐναντὶ τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ 1954. Κεφαλαιούχικὰ καὶ καταναλωτικὰ ἀγαθά ἐμφανίζουν σήμερον αὔξησην παραγωγῆς καὶ ὡς ἀποτελεσμα τούτου προβλέπεται ἡ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰσαγωγὴ 13 ἑκατομμυρίων τόννων γαιανθράκων. Δεδομένης διῆς τῆς ἀνέσεως εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν ἔνωτερικῶν πληρωμῶν τῆς χώρας ἡ τοιαύτη εἰσαγωγὴ δὲν θεωρεῖται ἐπιβαρυτική, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι δὲ εἰσαγόμενος γαιανθράκος στοιχίζει ἀκριβώτερον, λόγω καὶ τῆς ὑψώσεως τῶν ναυλῶν.

• Εἰς τὴν Ἰσπανίαν, τούναντίον, μείωσις σημειούνται εἰς τὴν κατανάλωσιν γαιανθράκων. Τὴν θέσιν αὐτοῦ καταλαμβάνει τὸ πετρέλαιον. Τὸ 1951 ἡ κατανάλωσις πετρελαίου τούτου προβλέπεται ἡ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰσαγωγὴ 13 ἑκατομμυρίων τόννων γαιανθράκων. Δεδομένης διῆς τῆς ἀνέσεως εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν ἔνωτερικῶν πληρωμῶν τῆς χώρας ἡ τοιαύτη εἰσαγωγὴ δὲν θεωρεῖται ἐπιβαρυτική, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι δὲ εἰσαγόμενος γαιανθράκος στοιχίζει ἀκριβώτερον, λόγω καὶ τῆς ὑψώσεως τῶν ναυλῶν.

• Εἰς τὴν Ἰσπανίαν, τούναντίον, μείωσις σημειούνται εἰς τὴν κατανάλωσιν γαιανθράκων. Τὴν θέσιν αὐτοῦ καταλαμβάνει τὸ πετρέλαιον. Τὸ 1951 ἡ κατανάλωσις πετρελαίου τούτου προβλέπεται ἡ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰσαγωγὴ 13 ἑκατομμυρίων τόννων γαιανθράκων. Δεδομένης διῆς τῆς ἀνέσεως εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν ἔνωτερικῶν πληρωμῶν τῆς χώρας ἡ τοιαύτη εἰσαγωγὴ δὲν θεωρεῖται ἐπιβαρυτική, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι δὲ εἰσαγόμενος γαιανθράκος στοιχίζει ἀκριβώτερον, λόγω καὶ τῆς ὑψώσεως τῶν ναυλῶν.

• Ο οξύτατον ἐμφανίζεται τὸ πρόβλημα, ποὺ ἀντιμετωπίζει ἡ Μεγάλη Βρετανία διὰ τὴν εἰς γαιανθράκα επάρκειν τῆς. Ἀπὸ τὰς τελευταῖς—μέχρι τῆς 16ης Ιουλίου—στατιστικὰ διαπιστούνται, ὅτι κατηγορι-

θησαν 118 ἑκατομμύρια τόννων γαιανθράκων καὶ παρήκησαν μόνον 115.000.000 τόννων. Ή κατάστασις ἰσορροπήθη κάρις εἰς τὰ 5.5 ἑκατομμύρια τόννων γαιανθράκων, ποὺ ἡσαν διαθέσιμα ἔξι ἀποθεμάτων καὶ εἰς τὰς ἑξήντα τῶν ημέρων τούτων εἰσαγωγάς 6.000.000 τόννων. Ταῦτα, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι αἱ ἔξαγωγαὶ ἐμειώθησαν κατά 1.6 ἑκατομμύρια τόννων. Οπωσδήποτε, κατά τὸ 1956 αἱ ἔξαγωγαὶ προβλέπεται νὰ περιορισθοῦν εἰς τὰ 50%, ἐναντὶ τοῦ 1955, καρις σῆμα νὰ είναι ὅμοιος πορφορᾶς περιορισμὸς κατὰ χώρας καὶ κατ' εἰδὴ γαιανθράκων.

— Εν τῷ μεταξύ οἱ γαιανθρακωροί οἵστιοι θεωρούνται εἰς τὴν πρόσληψιν ἔργων. Λέγεται ὅτι προσφέρονται 30.000 ἵπατοι καὶ Αὐστριακοί, καὶ ἄλλοι ἐκτοπισμένοι τῶν πατρίδων τῶν ἔργατα, ἀλλ' ἐφ' οὖσον τὸ ἔλλειμα τῆς καταναλώσεως ἀνέρχεται εἰς 10 ἑκατομμύρια τόννων, διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἀνόρθωσις τῆς ποσότητος ταύτης, θὰ χρειασθῇ νὰ ἐργασθοῦν 35.000 νέοι ἔργαται. Εἰς τὸ τοιούτον ἀντιτίθενται αἱ ὁργανώσεις τῶν γαιανθρακωρύχων, ἐνώ καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν νεοπροσλαμδανούμενων εἶναι μικρότερος καὶ ἐπὶ τῷ συνόλῳ των οἱ ἔργαται ὀλιγαριθμέτεροι.

• Η παρούσα κατάστασις τῆς ἐλλείψεως ἐπαρκούς γαιανθρακοπαραγωγῆς ἐν Εὐρώπῃ ἀναμένεται — κατὰ τὰς σχετικὰς διατιστώσεις τῆς Οικονομίας Ἐπιτροπῆς τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν διὰ τὴν Εὐρώπην — νὰ παραταθῇ καὶ νὰ ἐνταθῇ κατὰ τὸ ὑπόλοιπον τούτου τρέχοντος ἔτους. Συνέπεια τῆς τοιαύτης ἐλλείψεως καὶ ἡ κρατούσα πρόδηλεψις, ὅτι θὰ συνεχισθῇ εἰσαγωγὴς γαιανθρακωρύχων από τὴν Βόρειον Ἀμερικήν. Κατὰ Μάιον εἰσήχθησαν εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην—ἔξαιρεσι τῆς Γιουγκοσλαβίας—1.614.000 τ. γαιανθράκων, ἐναντὶ 712.000 τ. τοῦ Μαΐου 1954, ἀπὸ δὲ τοῦ Ιουνίου π. ἔτους μέχρι τοῦ Μαΐου 1955 εἰσήχθησαν 11.934.000 τόννων, ἐναντὶ 6.940.000 τόν. τῆς ἀντιστοίχου πρὸ ἔτους περιόδου. Η ζητησίς κώκ., κυρίως, ὑπῆρξε ζωηρότερα, λόγω τῆς ἐντεινόμενης δραστηριότητος τῆς χαλυβουργίας.

• Τὰ αποθέματα σιδηρομεταλλεύματων εἰς τὴν Ἀγγλίαν εἶναι ἔξαιρετικῶς χαμηλά καὶ δεδομένης τῆς ηγεμόνευτης παραγωγῆς χυτοσιδήρου καὶ χάλυβος, εἶναι κατώτερα ἐν συγκρίσει πρὸ την ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ παρελθόντος ἔτους. Ἀποτέλεσμα: Τὸ διαθέσιμον τοννάζιο διὰ τὴν εἰσαγωγὴν τῶν απαστούμενων ποσοτήτων σιδηρομεταλλεύματος δὲν ἐπαρκεῖ διὰ νὰ καλύψῃ τὰς μεγάλας μεταφορικὰς ἀνάγκας τούτου ὑπολοίπου ἔτους. Ὅτι καθ' ὅδον τὸ ἔτος αἱ εἰσαγωγαὶ θὰ ἀνέλθουν εἰς 12 ἑκατομμύρια τόννων. "Ἄν πρόκειται, συνεπεῖς, νὰ διατηρηθῇ ἡ σημερινὴ παραγωγὴ, θὰ χρειασθοῦν σκάφη, ἀτίνα καὶ εἶναι μεταφοράς γαιανθράκων καὶ σιτηρῶν.

— Δέοντος νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ 1/10 τῶν ἀγγλικῶν εἰσαγωγῶν προέρχεται ἀπὸ πηγὰς τῆς Βόρειον Ἀμερικής (Ἀνατολικὸς Καναδάς), τὸ δὲ ὑπόλοιπον ἀπὸ τὴν Δυτικὴν Ἀφοικήν, τὴν Μεσόγειον, Ἰσπανίαν καὶ Σουηδίαν, ἐλάχιστον δὲ τυμῆς ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν καὶ τὴν Βενεζούελαν. Ή μετατροπὴ ἀκριβῶς ἀρκετῶν δεξαμενοπλοίων εἰς μεταλλοφόρα ἀποδεικνύει τὴν ἔκτασιν τῆς ζητήσεως τονιάς διὰ μεταλλεύματα. Οι Σκανδιναվοὶ καὶ οἱ Ἐλληνὲς ἐφοπλισταὶ εἶναι, ἐν προκειμένων, οἱ πρωτότοροι, ἐνῷ πλεῖστα σῆσσα συμβόλαια διὰ μακροχρονίους μεταφοράς ἐκλείσθησαν κατὰ τοὺς τελευταῖς μῆνας ἀπὸ Ἀγγλούς ἐφοπλιστάς.

• Η ἀμερικανικὴ χαλυβουργία ἀναμένει μὲτ' ἀνυπομονήσιας τὴν διάνοιαν.

• Εἰς τὴν νέας διάρυγος τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, διὰ νὰ προμηθευθῇ ἀπὸ τὰ πλουσιώτατα κοιτάσματα τῆς περιοχῆς τοῦ Λαυρεντίου τὸ τόσον ἀναγκαῖον εἰς αὐτὴν σιδηρομεταλλεύματα. Δέκατα ἑκατομμύρια τόνων προβλέπεται νὰ μεταφερθοῦν ἐκεῖθεν κατὰ τὸ 1956 πρὸ τοῦ λιμενὸς τῆς Φιλαδελφείας καὶ τῆς Βατλιώδης. "Οταν διῶς τὸ 1959 ή καὶ ἐνωρίτερον παραστήσει η διάρωμη τοῦ Αγίου Λαυρεντίου εἰς τὴν ναυπιλοποίησην τοῦ μεγαλύτερον μέρος τῶν μεταφορῶν μεταλλεύματων θὰ διακινηθῇ" αὐτῆς πρὸ τὸ Κλήβελαντ καὶ τὰ ἀλλα μεγάλα κέντρα τῆς χαλυβουργίας. Σκάφη μὲ δύθισμα 27 ποδῶν θὰ πλέουν ἀπὸ τὸ Σέδεν τῆς Αἴλαντς πρὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας μὲ ναυλὸν εὐθηνότερον, ἀλλὰ καὶ μὲ πασαδόσιν ταχυτέραν.

• Σχετικῶς μὲ τὰς φορτώσεις σιδηρομεταλλεύματων ἀπὸ τὸ Λαυρεντίου, ἀνεκοινώθη ὅτι τελευταίως καὶ ἐντὸς μιᾶς περιόδου 48 ὡδῶν ἐφορτώθησαν ἐπὶ 14 πλοίον 200.000 τόνων μεταλλεύματος. Μεγίστη ἀναλογία 10.000 τ. καθ' ὅρων.

• Η παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὴν Ἀμερικήν ἀναμένεται ὅτι θὰ υπερβῇ κατὰ τὸ 1956 τὸν τούτου τρέχοντος ἔτους. Τούτῳ διαπιστούνται ἀπὸ τὴν πρό τον διεξαγένεσαν σχετικὴν ἐρευνήν. Ή ναυπηγικὴ διοικησία, ἡ τῶν αὐτοκινήτων καὶ τὸ πλεῖστον τῶν διοικησίων ποὺ χρησιμοποιούν χάλυβα εἰς τὰς κατασκευάς των, προβλέπεται σημαντικῶς ν' αὐξήσουν τὴν ζητησίαν.

• Η Δυτικὴ Γερμανία διαπραγματεύεται μὲ τὴν Χιλήν τὴν ἑξῆς αὐγούρα 200.000 τ. σιδηρομεταλλεύματος ἐπησίως.

• Η διώα διὰ τὸ πετρέλαιον ὑπερηκόντιος τὰς πλέον αἰσιοδόξους πλοβλέψεις. Εἰς τὸν Βόρειον Ἀμερικήν προβλέπεται νὰ οθάσῃ τὰς αἰσιοδόξας διώλωσις διὰ ποστήν τοῦ φοράν εἰς τὰ τρία δισεκατομμύρια βαρελίων, μὲ εὐθηνότερην σημετοποίησην καὶ τὸ πλεῖστον τῶν διοικησίων ποὺ χρησιμοποιούν χάλυβα εἰς τὰς κατασκευάς των, προβλέπειται σημαντικῶς ν' αὐξήσουν τὰς βασιστίσαις διὰ πολλάν καιρικῶν συνθηκῶν. Ψυχρότερος χειμώνας, σημαίνει διότι μεγαλύτερα θὰ είναι η αὐξησίς.

• Διαπιστώνουν οἱ Ἀμερικανοὶ παραπτότα: "Η παγκόσμιος οἰκονομικὴ διαστηριότητας ἐμφανίζεται ηδη περισσότερον τούτων τὰς ἀρχάρων τοῦ ἔτους. Συνεπείᾳ τῆς πολύτελης παραγωγῆς αἱ σημερινὲς αἰσιοδόξας διώλωσις ποσοτήτων τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ ηλεκτρικού προσδιόπτη τοῦ ηλεκτρικού διανούντος Ρωσίας ἐποιητικήσθεισθαι κατὰ τὴν παρελθόντα γενεάν. Τώρα αὐξάνεται κατὰ 4 ½ % ἐπησίως. Σημαίνει τοῦτο ζητησίαν μεγαλύτερων καταναλωτικῶν διαθητῶν. Θά πρέπει η Ρωσία νὰ ἐπιλύσῃ τὸ σχοδοτικὸν τῆς πρόβλημα καὶ νὰ συγχρονίσῃ τὸ πρόσωπα διανομῆς, ἐνώ θὰ ἐπιδιώξῃ καὶ μεγαλύτερας εἶναι προμηθείσαις.

• Ο ἀστικὸς πληθυσμὸς τῆς ὄγκου τοῦ Ρωσίας ἐποιητικός σημειώνεται κατὰ τὴν παρελθόντα γενεάν. Τώρα αὐξάνεται κατὰ 4 ½ % ἐπησίως. Σημαίνει τοῦτο ζητησίαν μεγαλύτερων καταναλωτικῶν διαθητῶν. Θά πρέπει η Ρωσία νὰ ἐπιλύσῃ τὸ σχοδοτικὸν τῆς πρόβλημα διανομῆς, ἐνώ θὰ ἐπιδιώξῃ καὶ μεγαλύτερας εἶναι προμηθείσαις.

• Αἱ ἐπείγουσαι, ἀκριβῶς, ἀνάγκαι άνεφοδισμοῦ τῆς Ρωσίας καὶ τῶν

NEW YORK
MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC.

Tele: 8-8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS

PENANG

S. V. K. PATCHEE BROS (Manium) SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «Ismalia» STEVEDORES

PHILADELPHIA

INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves TOWAGE

Tele Lombard 8-8916 Cables : «Indepierco» STEVEDORES

INDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves STEVEDORES

Tele : Lombard 3-8916 Cables : «Indepierco» STEVEDORES

MURPHY COOK & Co The Burse Philadelphia 6, STEVEDORES

Tele : 8-5514, 8-5515 STEVEDORES

RANGOONCOMOTTO SON & Co LTD. STEVEDORES

Tele: 4757 Cables: «Lathipha» SHIPCHANDLERS

Wah Hin & Co Ltd, 62 Robinson Road, SHIPCHANDLERS, SHIPPING & MANUFACTURERS AGENTS

Tele, 22340-3884-3885-6127 IMPORTS & EXPORTERS

Cables : «Provisions» RUBBER & RICE MERCHANTS

SYDNEY N.S.W. N.S.W. STEVEDORING CO PTY LTD STEVEDORES

Tele : B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street Cables : «Motive» STEVEDORES

VANCOUVER B.C. EMPIRE STEVEDORING Co STEVEDORES

Tele : Pacific 8341/8 895 Railway Street Cables : «Despatch» STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER) GRAIN FITTERS

850, Hastings Street West. AND STEVEDORES

Tele: Marine 6481-2 Cables: «Louisw.lfe»

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 11
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ — ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ κ. **ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "COMERZBANK,"

23 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, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β'. (Έγνατιας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου), ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΘΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΝΑΞΟΣ, ΝΑΥΠλΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΟ **COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.**
LONDON, 17 ST. HELEN'S PLACE E. C. 3.

ΜΕ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΪΡΩ

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

ΕΚΤΕΛΕΙ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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**



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Aavia

Πλοϊα διά τὰ ἀρκτικὰ υδατα

"Ενα σχέδιον ναυπηγήσεως ειδικών φορτηγών σκαφών, ικανών να ταξιδεύουν εις τὰ παγωμένα υδάτα τοῦ κόλπου τῆς Ούγκαδα, εἰς τὸν Β.Δ. Καναδάν, ώστε ἀνέτερον νά μεταφέρουν ἐκείθεν τὸ σιδηρομετάλλευμα, μελετάται ἀπὸ τὸν Δανὸν ὄφελοπιστὴν κ. Λόρεντζ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Κοτεγχάγης, ἐν συνεργασίᾳ μὲν βιομηχάνους τοῦ Κλίνθελαντ. Τὰ σκάφη, χωρητικότητος 25.000 τόνων d.w., θὰ φορτώνουν εἰς ἔνα νέον λιμένα πάρα τὸ Γκόθαμπ τῆς Γροιλανδίας. Ό κ. Λόρεντζεν ἔχει, ὡς γνωστόν, ειδικευθή εἰς τὴν ἀρκτικὴν ναυπιστοῖαν, πρὸ τίνος δὲ μόλις ἀνεκοινώσῃ τὴν κατασκευὴν ἐπτά ειδικών πλοίων διὰ τὰ ἀρκτικὰ υδάτα, μὲ παρόδοσιν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους ή εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἐπομένου.

· Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Αναβάλλονται αἱ νέαι ναυηγήσεις

Τό ναυπηγικόν πρόγραμμα τῶν τριῶν δισεκατομμύριών δολλαρίων, ὅπερ ἥθελοσαν νὰ ἔγκαινιάσουν αἱ ἐπιχορηγούμεναι ἀμερικανικαὶ ἑταιρίαι, —πόπας ἀνέγραψαμεν σχετικάς εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, ὑπέστη ἡδη τὴν πρώτην ἀντίδρασιν ἀπό τὴν ἀρνητινὴν τοῦ Κογκρέσου νὰ ἔγκρινῃ μίαν ἔκτακτον πίστωσιν 60 ἑκατομμυρίων δολλαρίων διὰ ναυπηγικὰς κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἐπιχορηγήσεις. Ἐκπρόσωπος τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» ἐδήλωσε σχετικῶς, ὅτι ἡ ἀρνητικὴ σημαίνει ἀναστολὴν τῆς σχεδιασθεῖσας κατασκευῆς 17 φορτηγῶν λάινερών. Πράγματι, τὰ 60 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἀντεποστέουν τὴν κρατικὴν συμβολὴν εἰς τὸ τμῆμα αὐτὸν τοῦ προγράμματος, διὸ τὴν ἀφαιρογὴν τοῦ ὀποίου θὰ ἔδοπτανό τοῦ 142 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Πέντε φορτηγὰ γραμμάτη θά ἔναυπηγούντο διὰ τὴν «Ιουνάιτεν Στάιτς Λάϊ», μὲ ἔναρξιν πρὸ τοῦ 1957, διὰ τὰς γραμμάτας τῆς τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ἀλλα πέντε διὰ τὴν ἐπίστης ἐπιχορηγουμένην ἑταιρίαν «Λάϊκ'ς Μπρόδερζ», καὶ τὰ ὑπόλοιπα ἐπτά διὰ τὴν «Πανατλάντικ», προκειμένου νὰ ἔξυπητητήσουν τὰς μὴ ἐπιχορηγουμένας γραμμάτας της. Ἡ τελευταία αὐτὴ ἑταιρία ἐπρόκειτο—βάσει τοῦ νόμου του 1936—νὰ συμψφίσῃ τὴν ἀξίαν ἐπτὰ παρθείλικων σκαφῶν της, ἀτινα θὰ ἐπέστρεφεν εἰς τὸ Κράτος, προκειμένου νὰ ναυπηγήσῃ ιστάριθμα νέα.

Αἱ ἐπιχορηγούμεναι 15 ἑταῖροι ὑπέλογίζαν, ὅτι εἰς τὴν δαπάνην τῶν τριῶν δισεκατομμυρίων δολαρίων θὰ μετεῖχεν ἡ Κύβερνησις κατά τὰ 40 %, ἐνώ τὸ ὑπόλοιπον θὰ ἔκδυτον ἀνταί. Προεδρεύπειον νῦν κατασκευασθεῖν ἐντὸς τῆς προσεχούς δεκαετίας διακόσια σκάφη, ἐν τῶν ὁποίοιν τὰ δώδεκα θὰ ἦσαν ἐπιβατηγά. Πράγματι, μετὰ πάροδου δεκαετίας τὰ ¾ τοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ στόλου τῶν ἐν λόγῳ ἑταῖρων θὰ πήγαιντο δρίον τῆς δυνατῆς ἐκμεταλλεύσεων των καὶ θὰ ἤσαν ἀνίκαναν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸν Ἑνικὸν ἀνταγωνισμὸν ἢ τὰς ἀπατήσεις τῆς ζήνικης ἀμύνης. Ἡ «Ε næυτιλιακὴ Διοίκησις» ἔχει ηδη ἐπιτύχει πιστώσεις 86,5 ἐκαποτομμύριών δολαρίων διὰ τὸ ναυπηγικὸν καὶ ἐπισκευαστικὸν τὸ πρόγραμμα τοῦ ἀρξάμενου οἰκονομικοῦ ἔτους. Ήταν χρηματοδοτηθῆ ἡ κατασκευὴ ἢ μετασκευὴ ὁκτὼ σκαφῶν, καθὼς καὶ τινῶν πρωτοτύπων, ὅπτως ἐπίσης ἢ ἐπισκευὴ καὶ συντήρησης τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Ἡ ἀπρωτιψίας ἀπὸ τὸ Κογκρέσσον τῆς αἵτισεως διὰ τὰ 60 ἐκαποτομμύρια δολαρίων ἐλαύει χώραν περὶ τὸ τέλος τοῦ παρελθόντος μηνὸς ἀπὸ τὴν ἐπιτροπὴν ἐπὶ τῶν πιστώσεων τῆς Γερουσίας, μὲ τὴν δικαιολογίαν, διὰ πολλάτερον ἐπιχορηγούμενών πιστώσεων δὲν ἔχοντι εἰσέστη ἀναλογίαν. Προδέλεπται, διὰ τὴν αἵτισης διὰ συμπληρωματικήν χρηματοδότησιν. Θὰ ἐπανέλθῃ πρὸς συγκῆτησιν εἰς τὸ Κογκρέσσον κατὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος.

Τὸ παγκόσμιον τοννάζ

Ο πρόεδρος τού ὀμίλου ονομασίας κατέκηκε συνελεύσεων αύτου, διενέρθη εἰς τὸ δύκον τῆς ὑπὸ κατασκευὴν ἀνὰ τὸν Κόσμον χωρητικότητος, ὑπολογιζομένης εἰς 12 ἑκατομμύρια τόνων γκρός καὶ ἐτόνεσιν, διτούτῳ ἀποτελεῖ τὴν ὁριστικὴν πλέον ἐπάνοδον τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας — μετά 18 μηνον χαλάρωσιν — εἰς μίαν νέαν καὶ ἀνέα προγενέμενον περιόδον δοκιμήριοτης. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔνεα μεταπολεμικά ἦτη — προσέθετο — μία συνεχῆς αὔξησις τῶν ναυπηγήσεων ἐσπουδιώθη. Κατεσκευάσθησαν ἐν συνόλῳ 4192 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 28.235.000 τ. γκρός, ή 39.442.000 τόνων d.w. 'Ἐξ αὐτῶν τὰ 45 % ἀνεφέροντο εἰς δεξαμενόπολισ 44 % εἰς φορτηγά καὶ 11 % εἰς ἐπιβατηγά. Πρὸ τοῦ πολέμου ὑπῆρχον 13.004 σκάφη, 59 ἑκατομμύριών τόνων γκρός ή 81.359.500 τόνων d.w. Ἐπομένως, η σημερινὴ μεταφορικὴ ικανότης τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ἐφανίζεται πόλινεσι κατὰ 43 ἑκατομμύρια τόνων d.w. ἔναντι τῆς προπολεμικῆς. Ἀριθμεῖ, δηλαδή, 14.793 πλοῖα, 142.754.000 τόνων d.w.

“Η παραγγελία ἔξ αὐλου — συνέχισεν δὲ κ. Γκρόν — καὶ ή κατασκευὴ ταχυτέρων φορτηγών σκαφών ἀποτελεῖ σήμερον τὸ κύριον γνώρισμα τῆς ναυπιγείας ταύτης δοστηρίοτης, ἐνώ — τούναντίον — αἱ παραγγελίαι τῶν δεξαμενοτοίλων ἐμείωθησαν. Η μείωσις αἱρκίδων αὕτη ἀντεσταθμίσθη διὰ τῶν παραγγελιῶν τράμπος φορτηγών εἰς τὰ εύοαπατάκια καὶ τὰ ισπωνικά ναυπηγεία, μὲ πασοδόσεις ἐξικνουμένας μέρια τοῦ 1958. Κατὰ τοὺς τελευταίους αὐτοὺς μῆνας σκάφοι φορτηγοί 1.000.000 τ. γρόβοι παραγγέλθησαν. Γενικῶς — προσέθηκεν δὲ διάληπτης — δῆλα τὰ ναυπηγεία τοῦ Κόσου, ἔξαιρεσι τῶν ἀμερικανικών, τελούν ὑπὸ κατάστασιν πλήρους ἀποδοτικότητος. Ποσθέπεται, δύναως, καὶ τῶν τελευταίων δὲ δοστηρίοτης θά τωνθή εἰς τὸ ἀμέσως

προσεχές μέλλον. Κατά τούς άναφερθέντας παρά του κ. Γκρήν άριθμούς, τὸ παρελθόν ἔτος ἐσημειώθη ρεκόρ ναυπηγήσεως πλοίων. Παρεδόθησαν 620 σκάφον (1000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔκαστον) συνολικῆς χωρητικότητος 7.374.000 τόννων ί.ω., μὲ αὔξησιν 10 %, ἐναντὶ τῆς παραγωγῆς τοῦ 1953.

Αἱ ὑφηλαὶ δαπάναι τῶν πλοίων

Από μίαν στατιστικήν άνακοινωθείσαν παρά της άρμοδιας έπιτροπής της Βουλής διά την ναυτιλίαν, προκύπτει ότι τά 27 % τών δαπανών τών διεθνών επιχειρηγούμενών αμερικανικών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων πρωτιάζοντο κατά την τελευταίαν πενταετίαν διά την μισθοδοσίαν τών πληρωμάτων. Αι εισπράξεις ανήλθουν εις 2.458.828.999 δολλάρια και αι δαπαναί εις 2.162.697.180 δολλάρια, δια την λόγω πενταετίαν. Οι μισθοί έφθασαν εις τά 583.069.101 δολλάρια, ητοι εις τά 26.96 % τών δαπανών, και τά φορτεσφόρτοτικά εις 400.020.676 δολλάρια, ητοι εις τά 18.5% τού συνόλου τών δαπανών. Οι άριθμοι ουτού ανέκοινθησαν έπ' ευκαιρία της διεξαγγείσης ήρευντος από την άνωτέρω έπιτροπην διά τάς διαδικαστικών έπιβαρυνσεις έπτο τους μισθούς τών πληρωμάτων της αμερικανικής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως.

'Icelandia

Ναυπηγική δραστηριότης

Απόλυτος αισιοδοξία διά τὸ προσεχὲς μέλλον τῆς ναυπηγικῆς Βιομηχανίας διαγράφεται εἰς προσφάτους δηλώσεις τῶν ἐκπροσώπων τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων. Πράγματι, τελούν ταῦτα ὑπὸ κατάστασιν πλήρους διαρροΐσσεως, λόγῳ κυρίων τῶν ἀθρώας τοποθετείσεων παραγγελιῶν ἀπό μέρους τῶν Ἑλλήνων—ιδίᾳ—ἔφοτιστών. Διετής προβλέπεται ἡ στασιχόλησις τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων. Ἐλλὰ καὶ πέραν τῆς διετίας, ἐπὶ μακράν ἀδύντια σειράν ἐτῶν πιστεύεται νά̄ ἔχουν ταῦτα ἐπι-
αρκὴ ἐργασίαν. Ἔφόσον ἡ δύναμις τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας—ἐτόνιζαν οἱ ἀρμόδιοι, ὡς ἄνω, ἐκπρόσωποι—ἀνέρχεται τώρα εἰς 97 ἐκατομμύρια τόννων γκρός καὶ τὸ ημισυ τῆς ἐν λόγῳ χωρητικότητος ἀναφέρεται εἰς σκόφη πολεμικῆς κατασκευῆς ἡ εἰς ναυπηγείθεντα πρὸ 25 καὶ πλέον ἐτῶν, ἡ ἐργασία τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν θά̄ση συνεχισθῆ ἐτατικῶς. Δεδομένου δέ, ὅτι ἡ ἀπόδοσις τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς βιομηχανίας δὲν ἡμπορεῖ νά̄ ὑπερβῇ τὰ 4 ἕως 5 ἐκατομμύρια τόννων ἐπιστίσιας, σημαίνει τούτῳ όπι, οὐ περιόδον εἰρήνης, ὡς ἀπαιτηθεῖ δέκα
δόλια ἐπὶ διά τὴν ἀντικαταστάσιν τοῦ παρθένου πᾶ̄ ἀκαταλήλου τοινά. Εἴναι τὸ δεκάτον τῆς ἀνωτέρω πρὸς ἀντικαταστάσιν χωρητικότητος ἔξη-
σφαλίζετο ὑπὲρ τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων—λαμβανομένων ὑπὸ τοῦ διηθείσης πλοίων ποὺ θά̄ση κατασκευασθοῦν ὑπὸ τῆς κρατικής ἀσώγην, καθὼς καὶ τῶν πολεμικῶν τοιούτων — εἰναι τοῦτο ἱκανὸν καὶ καταστῆσῃ τὴν Ιαπωνική ναυπηγικήν διομηχανίαν μά̄ εὐημεροῦσαν ἐπιχειρίσην, δεδομένου ὅτι καὶ ὁ χρόνος τῶν παραδόσεών της εἶναι ταχύτερος ἀπό τὰ
εὐρώπαικά ναυπηγεία καὶ αἱ τιμαὶ της, σὺν τῷ χρόνῳ, διὰ τῆς καλυτέρας ὀργάνωσεως τῆς ἐργασίας, βαίνουν παραλλήλως πρὸς τὰς ἐν Εὐ-
ρώπῃ κρατούσας.

Tὸ ΙΙον ναυπηγικὸν πρόγραμμα

‘Η Ιαπωνία προτίθεται νά ναυπηγήσῃ ώκεανοπόρα σκάφη 189.000 τόνων γκρός, κατά την διάρκειαν του άρξαμένου οικονομικού έτους. Το σχετικόν πρόγραμμα—ένδεκαντον κατά σειράν από της λήξεως του πολέμου και έντευξην—ένεκριθη ήδη άπο τὸ ίπουργείον τῶν Μεταφορῶν. Τὰ 55 % τοῦ νέου τοννᾶλ ἀναφέρονται εἰς φορτηγὰ σκάφη, έναν 75.000 τ. θα είναι δεξεμενοπλοία. Διά τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ προγράμματος θα παραχωρθοῦν δάνεια, τόσον από τὴν ‘Τράπεζαν Βιομηχανικῆς Αναπτύξεως’, δύον καὶ τάς ιδιωτικὰς τοιάτις. ‘Οπωσδήποτε, ἐπλογὴ τῶν ναυπηγῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες θὰ ἔδεχντο νά ἐφαρμόσουν ἔνα πλήρες πρόγραμμα ὄρθολογιστικῆς ἀναδιοργανώσεως τῶν ἐπιχειρήσεων. Θὰ ληφθῇ κυρίως ὑπὲρ’ ώψιν κατά τὴν κατανομὴν τῶν πιτώσεων.

'Ισραὴλ

Ναυτιλία και άνθρωποι

‘Η δργάνωσις τῆς Ιστρατηγικῆς γενιτιλίας συνεχίζεται μὲν γοργὸν ρυθμὸν καὶ μὲν ἀνάγλυφον τὴν σφραγίδην τῆς ὑγιοῦν ἐπιχειρήσεως. Τὰ παλαιότερα σκάφη πρωλούνται εἰς ἀλλοδαπούς διαλυτὰς ἡ ἀγοραστάς καὶ ἀντικαθίστανται διά νεοτεύκτους, ἀπό την παρουσίαζουν δῆλα τὰ πλεονεκτήματα τῆς οἰκονομικῆς ἐκμεταλλέυσεως τῶν συγχρονισμένων σκαφῶν. ‘Ολας τὰς μέχρι τοῦδε παραγγελίας ἔχουν, ὡς γνωστόν, ἀναλάβει, δάσει τοῦ λογαριασμού ἐπανορθώσεων, τὰ γερμανικά ναυπηγεία, ἀπό τὰ δηποταὶ καὶ ἀνηγγελθησαν ἥδη αἱ καθελκύσεις τῶν πρώτων μονάδων. Μετά τὴν πρό τινος παράδοσιν τῶν μικτῶν σκαφῶν «Σιών» καὶ «Ιστρατῆ», τὸν 10.000 τόν. γκόδων ἔκαστον, προκείται νά παραδοθῶν ἐν συνεχείᾳ δέ τριτον τῶν 10.000 τ. γκρός, τὸ «Σούμπρον», καθὼς καὶ τὰ φορτηγὰ «Ἀσκέλον» καὶ «Κέντημα» τῶν 4.000 τ. γκρός ἔκαστον.

Δέκα πάντες από τὰ είκοσιν ύπὸ παραγγελίαν σκάφη διὰ τὸ Ἰσραὴλ, προορίζονται διὰ τὴν ἑταῖριαν «Σίμ» καὶ περιλαμβάνουν δύο ἐπιβατηγὰ τῶν 9.000 τόννων, δύο μικτὰ τῶν 10.000 τόννων καὶ ἕνα δεξαμενόπλοιον. Τὰ ὑπόλοιπα εἰνες μικρότερα φορτηγὰ γραμμῆς. Ἀπὸ τὰ ἔτερα πέντε, τὸ ἔνα προορίζεται διὰ τὴν ἑταῖριαν «Μιτρόχαρτο» καὶ τὰ τέσσαρα διὰ τὴν ἑταῖριαν «Ἐλ Γάιμ». Τὰ τελευταῖα ταῦτα εἶναι δηζελοκίνητα φορτηγὰ τῶν 14.550 τόννων δ.ώ. ἔκαστον καὶ ταχύτητος 14 μιλίων, ἀδὲ παραδοθούν δὲ μέχρι τῶν μεσών τοῦ 1956. Ἡ «Ἐλ Γάιμ» προτίθεται νὰ παραγγείλῃ καὶ ἕνα πέπιπτον σκάφος τοῦ ίδιου μεγέθους. Ἡ πληρωμὴ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν θὰ γίνη κατὰ 28% τοῖς μετροποῖς διασφαλούσης τῆς ναυπηγήσεως των, ἐνώ τὸ ὑπόλοιπον θὰ καταβληθῇ ἐντὸς ὅκταετίας. Ἐξ ἄλλου, ἡ ἑταῖρια «Ισσαέλι» παρήγγειλεν εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα ἕνα σκάφος τῶν 14.000 τόννων δ.ώ., ἐνώ καὶ ἡ ἑταῖρια «Αἴτιν» παρήγγειλεν ἕνα φορτηγὸν τῶν 2100 τόννων καὶ ταχύτητος 13 μιλίων.

Σχετικώς μὲ τὰς ἀνωτέρα ναυπηγήσεις, διευθυντής τῆς ἐταιρίας «Zim» ἐδήλωσε πρό τινος, διτὶ αἱ ὀθρόδαι αὐταὶ παραγγελίαι δὲν ἀποτέλεσσον εἰς ἑπέκταν τοῦ ὑφισταμένου ἐμπορίου στόλου, ἀλλ᾽ εἰς τὴν τοιοτικὸν αὐτῶν διεθίσων, προκειμένου μὲ πυρήνα τὰς νεότευκτα σκάφη, ἣ ἐπιδιωχθῆ Βραδύτερον καὶ ἡ ἐπάνεξης τῆς Ισραηλιτικῆς χωραπτικότητος. Ἀπεκάλυψε ἄκομη, διτὶ τὰ σκάφη τῆς ἐταιρίας «Zim» θὰ μετα-

φέρουν έφετος 2½ έκατομμύρια κιβώτια έσπειροδειδών, έναντι 1½ έκατομμυρίου κιβωτίων τού π. έτους και διτί γενικώς ή έταιρίσ είναι προποιμασμένη νότια έξυπερτήση τά 20% τών θαλασσών μεταφορών του ένωντερικού μεταφορών τού 'Ισραὴλ διά τών σκαφών της, έπινδυμάνενών μάλιστα έξι δλοκήρου, με έδρασικά πληρώματα. Σημειώνεται έπι' ευκαιρίᾳ, διτί ο στόλος της έταιριας «Σίμη» θά αριθμή κατά τὸ προσεχὲς έτος 24 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 122.000 τόνων, περίπου, συντελεστικά μεταξύ αυτών 12 μικτών πλοιών, ένδος τάνκερ και 2 άκτοπλοϊκών σκαφών. Τὸ δεξαμενόπλοιον, χωρητικότητος 18.500 τόνων ι.π.ώ. θά χρησιμοποιηθῇ Διά μεταφορών πετρελαίων ἐκ Ρωσίας, ἐνώ τὸ δύο έπιπατηγά θά σχολιθούν εἰς τὰς γραμμάς Μασσαλίας ἀφ', ένδος και Μαύρης Θαλασσῆς ἀφ' έτερου.

Μεγ. Βρεταννία

·Η προοπτική διὰ τὴν ναυλαγοράν

Κατά τούς υπολογισμούς τῶν γνωστῶν ναυτικῶν πραγματογνωμόνων κ. κ. G. W. Weston, Ιτδ, τοῦ Λονδίνου, τὸ σύνολον τῶν κλεισθει-σῶν ναυλώσεων τράπεται φορτηγῷ κατὰ τὰς πρώτας 24 ἔβδομάδας τοῦ τρέχοντος ἔτους ἐφθασεν εἰς τὸ ποσόν τῶν 26.7 ἑκατομμυρίων τόνων, ἔναντι 18.250.000 τ. τῆς ἀντιστοίχου περιόδου π. ἔτους. Ειδικώτεροι διὰ τὸ γαιάνθρακα αἱ ναυλώσεις ἀνέφερονται εἰς φορτια 12.050.000 τόνων, ἔναντι 5.250.000 τ. τὴν ίδιαν περιόδου τοῦ 1954. Τὸ 1)3 τοῦ ἐν λόγῳ γαιάνθρακος προωρίζετο διὰ τὴν 'Αγγλίαν.

Αι προβλέψεις, πάντως, διά τὸ οὐχί ἀμέως προσεκές μέλλου δὲ εἶναι καὶ τόσου εύνοϊκοῦ, διὸν ἀφόρᾳ τὰς ἄγγιλας εἰσαγωγὰς γαιανθράκων, κατόπιν τῶν κυβερνητικῶν ἀποφάσεων περικοπῆς τῶν ἔεισαγωγῶν ἀγγίλων γαιανθράκων, ἵνα καλυφθοῦν σι εγχώριαι ἀνάγκαι. Οἱ κ. Γουέστον προβλέπουν ἐν τέλει, ὅτι ἀπὸ τοῦ Αύγουστου τρ. ἐ. μέρι τοῦ Απριλίου 1956, ἀνω τῶν 7.5 ἑκατομμυρίων τόνων γαιανθράκων θὰ είσταχθον ἐξ Ἀμερικῆς εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

Mια ναευηγική σύγκρισις

"Ερευνα διεκδικείσα τελευταίως από "Αγγλον δημοσιογράφον, συνοδεία τριών έργατών ναυπηγείων και άποσκοπούσα νά διαπιστώσῃ τοὺς δρους ἐργασίας εἰς τὰ γεωμανικά ναυπηγεία, ἀπέληξεν εἰς τὰ κατωτέρω σωματέρασμα: "Η γερμανική ικανότης πρὸς ταχυτέαν ἀπόδοσιν ὀφείλεται εἰς τὰς συγχρονισμένας ἔγκαταστάσεις—ἀνωτέρας τῶν ὁγ्यλικῶν—εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν τιῶν φυλακῶν καὶ εἰς τὴν εὐδύτητα ἐφαρμογῆς τῆς προκατασκευῆς, ὡς αὕτη υἱοθετήθη εἰς τὰς "Ηνωμένας Πολιτείας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου. Εἰς τὴν Γερμανίαν ὑπάρχουν μία μόνον ἐργατικὴ ὄργανωσις διὰ τὰ ναυπηγεῖα, ἐνῶ εἰς τὴν "Ἀγγλίαν δεκαεπτά. "Ο Γεωμανὸς ἐργάτης ἀπαρχολείται ὅπου καὶ ἂν τοῦ ζητηθῇ. "Ηυπορεῖ δηλαδή νά γίνη χρωματιστής ὁ ἐφαρμοστής ἐλασμάτων π. ὁ ἡλεκτροσυγκολλητής. Συνδικαλιστικαὶ διαφωνίαι δὲν υφίστανται. "Αρμονικαὶ ἐπικρατῶν σχέσεις τόσον μεταξὺ τῶν ἐργατῶν, δύον καὶ μεταξὺ ἐργατῶν καὶ ἐπιχειρήσεων, ὃ δέ παρέχων συντός συντελεῖ εἰς τὴν καλυτέραν δύσον καὶ ἀπόρσκοπον τοῦ ἐργάτου ἀπόδοσιν.

Ναυηγήσεις και παραγγελίαι

Εις 4.250.000 τ. γκρός ύπολογίζονται τὰ ὑπὸ παραγελίσιαν καὶ καταποκευὴν σκάφη εἰς τὰ βοετανικὰ ναυπηγεῖα, ἀτιναὶ οὕτω ἔχουν ἡδη ἐξεργασίμενην ἐργασίαν ἐπὶ μίαν διετίαν. Κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους νέαι παραγελίαι 500.000 τ. γκρός διεβιβάσθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα. Εἰς φορτηγά καὶ μεταλλοφόρους σκάφη ἀναφέρονται τὰ 34 τῶν ὑπογραφέντων συμβολαίων, ἐνώ τὰ ἡεταιενόπλοια καλύπτουν τὰ 40% τοῦ συνόλου τοῦ ὑπὸ ναυπηγήσιν καὶ παραγελίαν — μένοι τὰς 30ῆς 'Ιουνίου — τονιάκ, οὔτινος ἢ ἀξία ὑπολογίζεται γύρω τῶν 525 ἑκατονταμέρων λιοντῶν.

Οι ναυπηγοί κιάλιοι προσβλέπουν εἰς τὸ μέλλον υὲ αἰποδιδεῖαν, δεδομένοι ὅτι προβλέπεται νὰ πασαγγελθοῦν πολλὰ τούμπι τιὰ λογισμικὸν. «Αγγελον — κυρίων — έφοριστων, ἐνώ καὶ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια ἀναμένεται προσεγκής οὐ ἀνάξωνόνθις τοῦ θειοπέρους». Πάντως, οἱ «Αγγελοι νυπηγοί ἀναμυνόν διὰ τὴν πούς τὰ ἔννοι ναυπηγεῖα τὰ Ιστινικὰ καὶ γερμανικὰ ίδιως — διαφροὴν ὑριτιένων παραγγελιῶν, λασιθιάνων, οἶμως. Ὕπ’ δημιοὺς τῶν καὶ τὸ νενούνος. Οὗτοι τὰ εἰς νείρας τῶν σινδολόσια εἰναιτι ἐπαρκῆ. διὸ νὰ παπακολίσσονται τὰ ναυπηγεῖα τῶν περισσότερον χρόνον. πατούσι δέπον διὰ τὰς ἄλλας νόρως.

Αἱ συνθήσεις κανονικῆς ἐργασίας

Η μικτή έπι της Ναυτιλίας 'Επιτροπή τού Διεθνούς Γηπειρίου 'Εργασίας πραγματοποιεί εις Παρισίους, μεταξύ 24ης και 29ης 'Οκτωβρίου, την 18ην σύνοδόν της, με συμμετονή άντιπροσωπειών από 15 χώρας. Η μεροπή διάταξης προβλέπει άναγκωσιν της έκθεσης των διεισθυντού τού Διεθνούς Γοασθίου 'Ενοπλίας, συζήτησην έπι της προτεινομένης νά συγκληθή το 1957 διεθνούς έργοστικής διασκέψεων, την μεταφοράν συμμάχων και συζήτησην τών άποψεών, αιτίων, επί του θέματος του τόπου. Μή προβλέπομεν εἰς τὰς ένδικτοςεμένας κυριοτάτους περι

χαγωγίαν τῶν ναυτικῶν εἰς τοὺς λιμένας κλπ

"Ενα ἀπό τὰ σπουδαιότερα θέματα ἀναφέρεται εἰς τὴν πιθανήν ἀναθεώσιαν τῆς ὑψηλαίτερης συμβάσεως περὶ μισθῶν τῶν ναυτῶν, ὡρῶν ἔργασιας τῶν ἐπί τοῦ πλοίου καὶ συνθήσεως τοῦ πληρώματος. Η ἐν λόγῳ σύμβασις ἔγενετο δεκτή ὑπὸ τῆς συνελεύσουσῆς τὸ 1946 διασκέψεως τοῦ Σηματτοῦ καὶ προβλέπει—δι’ οὓς κάρας θάτην ἔθετο ἐν ισχύ—πληρωμὴν ἐλαχιστού βασικού μισθοῦ 64 δολαρίων (διὰ τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας) ἢ λιρῶν 22.17.0 (διὰ τὴν Ἀγγλίαν) ἢ ισοδύναμον ποσόν διὰ τὰ νομίσματα τῶν λοιπῶν χωρών. Ἐπιτέρεπτε τὴν πληρωμὴν προστηρομεσμένου μισθοῦ πρὸς τὸν βασικὸν τοιούτον, εἰς περιπτώσεις χρησιμοποιήσεως ἐπὶ τῶν πλοίων ἐγχράμων ναυτικῶν—ώς λ. χ., Ἰνδῶν, Κινέζων κλπ.—ὅποτε, ὡς γνωστόν, ναυτολογούνταται ἐπὶ τῶν πλοίων περισσότερα πρόσωπα.

Η αυτή σύμβασις περιορίζει τὰς ὡρας ἐργασίας τῶν ναυτεργατῶν ὑπὸ τίνας ἔξαρσεσι. Εἰς πλοία συντόμων μεταφορῶν, αἱ ὥραι ἐργασίας εἰν τῇ θαλάσσῃ περιορίζονται εἰς 24 διὸ δύο συνεχεῖς ήμέρας, ἐν λιμένι εἰς 8 ἡμεροσιῶς, ἐν θαλάσσῃ δὲ καὶ λιμένι εἰς 112 ὡρας διὰ δύο συνεχεῖς ἔδημοιαδας. Εἰς πλοία μακρῶν μεταφορῶν, αἱ ὥραι ἐργασίας περιορίζονται εἰς 8 ἡμεροσιῶς, ἐν θαλάσσῃ καὶ ἐν λιμένι. Προκειμένου περὶ τοῦ προσωπικοῦ θοβητηρίου ὑπέρεργων ἐπιβατηγών πλοίων γραμμῆς, αἱ κανονικαὶ ὥραι ἐργασίας δὲν πρέπει νὰ ὑπέρβαντον τὰς 10 εἰς συνεχὴ περίοδον 14 ὡρῶν, ὅταν τὸ πλοϊον ευρίσκεται ἐν πλῷ. Εἰς τὸ θοβητητικὸν προσωπικὸν τῶν φορτηγών σκαφῶν αἱ ὥραι ἐργασίας ἐν πλῷ περιορίζονται εἰς 9 διὰ συνεχὴ περίοδον 13 ὡρῶν. "Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐπάνδρωσιν, ή σύμβασις ἀξιοι, ὅπως τὸ πλοϊο εἴνε ἐπάρκως καὶ ἀποδοτικῶς ἐπινδρωμένα, ὥστε νὰ είνε προστατευμένη ἡ ἀσφάλεια τῆς ζωῆς, νὰ τρώντων αἱ ὥραι ἐργασίας καὶ νὰ προλαμβάνεται ὁ ὑπέρμετρος κάμπτος τοῦ πληρωμάτος, καθώς, ἐπίσης, καὶ νὰ ἀποφεύγονται ἡ μειώνωνται αἱ ἐν ὑπερωρίᾳ ἐργασίαι.

Η έν λόγω σύμβασις θά έτιθετο έν Ισχυί, έφ' οσον έκυρουτο παρ' έννεα ναυτικών χωρών, έκ τών όποιων αι πέντε θά έπερπετε νά κατείχουν σκάφη χωρητικότητας 1.000.000 τόν. γκρος, έκαστη, τουλάχιστον, ολαι δε όμου αι κυρώνουσαι την σύμβασιν χώραι πά είχον συνολικήν χωρητικότητα ουχί κατωτέρων τών 15.000.000 τόνων γκρος. Μόνι μέρα, ητις έκυρωσε την σύμβασιν ταύτην τού 1946, ήτο η Αύστραλια, ένω μία άναβεσθωμένη έκδοσης της έν λόγω συμβάσεως καταρτισθείσα το 1949, έκυρωθή μόνον άπό την Αύστραλιαν, την Κουάδα, τη Φιλιππίνας και την Ούρουγουανά, χώρας, δηλαδή, μη έχουσας ύπολογίσιμων χωρητικότητα. Σημειωτέον, ιτι η σύμβασις αυτή δύναται νά τεθῇ έν Ισχυί έκασταχού διά νόμων ή κανονισμών, διά συλλογικών συμφωνιών μεταξύ πλοιοκτητών και ναυτεργατών ή και διά συνδυασμού τών άνωτέρων μέτρων. Της συμβάσεως αυτής θά ζητηθῆ ή τροποποιήσις άπό μέρους της άγγλικής άντιπροσωπείας.

‘Η άτομική ένέργεια είς τὰ πλοῖα

· Ή βρετανική «Ενωσις Ναυπηγικών Έρευνών» ανήγγειλε πρό ήμερων, ότι, κατόπιν προκαταρκτικών τινων μελετών εν τῷ πεδίῳ τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας, συνεχίζονται ηδη λεπτομερέστερα τοισῦται ἐπὶ τῶν διά ταντικήν χρῆσιν ἀτομικῶν ἀντιδραστήρων, παρ' ὅμαδος εἰδικῶν, ἐντεταλμένων παρὰ τῆς ἐν λόγῳ Ενώσεως. Ή σχετική ἀνακοίνωσίς ἔχει ἔτι :

«Η Βρετανική "Ενωσις Ναυπηγικών" έδειξε ότι, χάριν της ναυπηγικής βιομηχανίας της Μεγάλης Βρετανίας, παρακολουθεί άποτο τινων έτων έντον σύνεγγυς τάση σημειουμένας ξέλιξης στην περιοχή από την οποία προέρχεται η εργασία, απόβλεπτουσα εις την χρονικότητα στην οποία συνέβησαν οι πρώτες πορείες της ιδέας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

»Αἱ ἐπὶ τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας ὄρχαι τῆς Μεγάλης Βρεταννίας ἔχουν ἥδη πλήνως συνεργασθῆ μετὰ τῆς ἡμετέρας Ἐγγύωσεως, παρένουσαι τὸ μέστον ἐδεύνεις πρὸς ἐπίτευξιν τῶν δυνατοτήτων τούτων. Ἀπότελεσμα τῶν προκαταρκτικῶν μελέτων εἶνε ἡ σύστασις ἥδη ὅμαδος εἰς Χάργουστάλ, ἣτις βάθια προβῆ εἰς λεπτομερεστέρας μελέτας περὶ τῶν ναυτικῶν ἀντιδραστήρων».

Ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω ἀνακοινώσεως ἐδήμοσιεύθησαν εἰς τελευταίον φύλα
λον τοῦ «Λάοδίς Λίγο» αἱ κάτωθι πληροφορίαι : Ἡ ἀνακοινώσις τῆς
Ἐνώσεως Ναυπηγικῶν Ἑρευνῶν, ἔρχουμεν δύο μόνον ἐπὶ μετὰ τὴν κα-
πάτως ἀποβαθρυντικὴν ἔκθεσιν τοῦ σερ Τζένων Κόκκροφτ, προϊστάμενον τοῦ
κέντρου ἀτομικῆς ἐνεργείας τοῦ Χάργουελλ, ὃσον ἀφορά τὰς δυνατότη-
τας τῆς χρησιμοποίησεως πυρηνικῶν ἀντιδραστήρων διὰ τὴν πρώσιν
τῶν πλοίων, ἐπιτοξεύει νὰ ἀπέιξωμεν, διτὶ τὸ ἀτομικὸν ἡμετορικὸν σκά-
φος εὑρίσκεται εἰς ἑγγύερον χρόνον πραγματοποίησεως, παρ' ὃσον
νενικῶς ἐπιστεύετο. Ἡ ἔκθεσις τοῦ σερ Τζένων Κόκκροφτ ὑπεστήριξε
ἔτι τῇ βάσει τῶν μέχρι τῆς στιγμῆς ἕκεινης ὑπαρχόντων δεδομένων, ὅ-
τι μέχρι ὅτου ἡ προμήθεια σφόδρου πυρηνικῆς ἐνεργείας, ὡς καυσμοῖ,
καταστᾶται εὐθύνη καὶ υπεραρκετή. τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως καὶ λει-
τουργίας ἐνὸς ἀτομικοῦ πλοίου θὰ εἴνε πολὺ μεγάλο καὶ, συνεπώς, ὥλ-
ει καθιστᾶ ἀδύνατον τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ ἐπὶ ἐμπορικῆς βάσεως. Ὁ
τελευταίος πλοιού που παραχωρήθη τοῦ σερ Τζένων Κόκκροφτ

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

GRAIN FITTING & TRIMMING

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

INQUIRIES SOLICITED

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

ROTHSCHILD INTERNATIONAL

2247 E. Marginal Way
SEATTLE-WASHINGTON

Cable Address:
SENOJ-PORTLAND, OREGON
ROTHSCHILD-SEATTLE-WASH.

W. J. JONES & SON, INC.
817 Board of Trade Bldg.
PORLAND, OREGON

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

Αντιπρόσωποι μας εις τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

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

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

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

'Η φορολογία τῶν μισθῶν τῶν ναυτικῶν

Εἰς τὸ ἔγκριθὲν ηδη ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐξουσιοδοτήσεως Νομοθετικὸν Διάταγμα «περὶ φορολογίας τοῦ εἰσόδουμάτος» καὶ εἰς τὸ ἄρθρον 9 περιελέγεται ἡ ἀδόλωθος ὑπὸ ἄρθρ. 4 παράγραφος: «Εἰδικῶς ὁ φόρος ἐπὶ τῶν ἀμοιδῶν τῶν κτωμάνων ὑπὸ τῶν ἀξιωματικῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ὑπολογίζεται ὡς ἔξις: α) Ἐπὶ ἀμοιδῶν καταβαλλομένων ὑπὸ τοῦ ἐργοδότου εἰς ξένον νόμισμα, μὲν ἀναλογικὸν συντελεστὴν 5%, μετ' ἔκπτωσιν προκειμένου μὲν περὶ ἀμοιδῶν καταβαλλομένων εἰς λιρᾶς Ἀγγλίας ποσοῦ 30 λιρῶν μηνιαίων, προκειμένου δὲ περὶ ἀμοιδῶν καταβαλλομένων εἰς ἔτερον νόμισμα, μετ' ἔκπτωσιν ἀναλόγου ποσοῦ ὑπολογίζομένων ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἐπισήμου Ισοτιμίας. β) Ἐπὶ ἀμοιδῶν καταβαλλομένων ὑπὸ τοῦ ἐργοδότου εἰς δραχμὰς μὲν ἀναλογικὸν συντελεστὴν 3%, μετ' ἔκπτωσιν ποσοῦ δραχμῶν 1000 μηνιαίων».

Συγχρόνως προεδρέψθη εἰδικὴ διάταξις, διὰ τῆς ὁποίας ὅριζεται, ὅτι δύναται νῦν καθορισθῆναι εἰδικὸς τρόπος ἀποδοτέως τοῦ φόρου τούτου καὶ οὐχὶ κατὰ τὴν διακαίσαν, τὴν ὁποίαν προβλέπει διὰ τὰς ἄλλας περιπτώσεις τὸ Νομοθετικὸν Διάταγμα, ὡς π. χ. διὰ τοῦ ναυτολογίου τῶν πλοίων.

Ἐπίστησης ἐνεκρίθη τροπολογία ἥτις προσετέθη ὡς Ε' παράγραφος εἰς τὸ ὑπὸ ἄρθρον 40 ἄρθρον, διὰ τῆς ὁποίας ὅριζεται, ὅτι αἱ ἀποδοχαὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, δὲν θεωρούνται εἰσόδημα ἐκ μισθῶν ὑπηρεσιῶν καὶ συνεπῶς δὲν ὑπόκεινται εἰς καταβολὴν φόρου.

Εἰς τὸ ἔγκριθὲν Νομοθετικὸν Διάταγμα «περὶ φορολογίας τοῦ εἰσοδουμάτος περιελέγθησαν αἱ ὑπὸ ἄρθρον 8' καὶ εἰς διατάξεις εἰς τὸ ἄρθρον 7 ἔχουσαι οὕτω: «Ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου οἱ τόκοι ἐνυποθήκων δανειῶν ἐξ ἀλλοδαπῆς παρ' ἀλλοδοτῶν παρεχομένων ἐπὶ πλοίων ἀλληλικῆς θαγενείας».

Ἐπίστησης ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου τὰ μερίσματα ἑξ Ιδρυτικῶν τίτλων καὶ μετοχῶν τῶν ἡμεδαπῶν ἀνωνύμων ἐταῖρων τῶν ἀσχολουμένων μὲ τὴν ἐκμετάλλευσιν πλοίων τῶν ὁποίων τὰς κέρδη ὑπόκεινται, κατὰ τὰς ἐκάστατοι ισχυούσας διατάξεις, εἰς τὸ εἰδικὸν ἐπὶ τούτων φόρον.

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ ἀνώνυμος ἐταῖρια, παραλήλων πρός τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων, ἀσκεῖ καὶ ἄλλας ἐπιχειρήσεις, ἀπαλλάσσεται τοῦ φόρου ποσὸν μερίσματος ἵσον πρὸς τὴν ὑφισταμένην σχέσιν μεταξὺ τῶν ἐκ πλοίων κτηθεντῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων καὶ τοῦ συνόλου τῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων τῆς ἐταῖρας.

Δωρεαὶ ὑπὲρ τῶν Οἰνουσῶν

Ο. κ. Κώστας Μιχ. Λαιμὸς παρεχώρησε τὴν οἰκογενειακήν του οἰκίαν εἰς τὰς Οἰνουσάς διὰ τὴν στέγασιν τοῦ ἑκεὶ συσταθέντος παραρτήματος του «Οἶκου τοῦ Ναύτου». Ἐπὶ πλέον, εἰς τὸ ἄνω πάτωμα τῆς ἐν λόγῳ οἰκίας, καταλήλων δαπάναις του διασκευασθείσης, θά στεγασθεῖ τὸ διδακτικὸν προσωπικὸν τοῦ Ναυτικοῦ Γυμνασίου Οἰνουσῶν καὶ ἀριθμός της μαθητῶν αὐτοῦ.

Τὸ κτίριον, ἐπισκευαζόμενον ηδη, θὰ είναι ἔτοιμον εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ νέου σχολικοῦ ἔτους.

Ο Κώδιξ τοῦ Ναυτικοῦ Δημοσίου Δικαίου.

Ο Κομμήτωρ τῆς Νομικῆς Σχολῆς τοῦ Πανεπιστημίου Ἀθηνῶν κ. Μ. Δένδιας ἐπέκειθη τὸν ὑπουργὸν τῆς Δικαιοσύνης κ. Θεοφανόπουλον καὶ παρέδωσεν εἰς αὐτὸν τὸ συνταχθὲν ὑπὸ τῆς εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς σχέδιον Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου.

Ἡ Ἐπιτροπὴ τελοῦσα ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Δένδια, προχειρίσας τὰς ἐργασίας της τὸν Φεδρουάριον 1949. Μέλη αὐτῆς ήσαν οἱ Σύμβουλοι Ἐπικρατείας κ. κ. Γρηγορίου καὶ Γ. Δ. Σπυρόπουλος, οἱ καθηγηταὶ τοῦ Πανεπιστημίου Ἀθηνῶν κ. κ. Κ. Ρόκας, Ή. Γάφος καὶ οἱ κ. κ. Κατσαπῆς καὶ Χριστοφῆς ἀντιναύπροχοι λιμενικοί. Τὰ καθήκοντα γραμματέων τῆς Ἐπιτροπῆς εἶχον ἀνατεθῆνε εἰς τὸν πλωτάρχην λιμενικὸν κ. Δ. Τσούλουφην.

Τὸ σχέδιον ἀποτελεῖται ἀπὸ 300 στρόφων, κατανεμόμενα, εἰς πέντε μέρη. Τὰ τρία πρώτα μέρη ἀναφέρονται εἰς τὰς τρεῖς βασικὰ πλευράς τῆς Ναυτιλίας, δηλαδὴ εἰς τὸ πλοίον, εἰς τὸ προσωπικόν αὐτοῦ καὶ εἰς τους λιμεναράς καὶ τὸ τέταρτον εἰς τὴν λειτουργίαν ὡρισμένων κλάδων τῆς Ναυτιλίας (καὶ δὴ τὴν ἀκτοπλοΐαν, τὴν ρυμούλκησιν, τὴν ναυαγιαρεσίν, τὴν ἀλίειαν κλπ.). Τὸ πέμπτον μέρος περιλαμβάνει εἰδικάς ποικιλίας καὶ πειθαρχικάς διατάξεις ἔχουσας ἐφαρμογὴν ἐπὶ τοῦ πλοιάρχου, τῶν μελῶν τοῦ πληρωμάτου καὶ τῶν ἐπιβαντῶν ἐν γένει τοῦ πλοίου.

Διὰ τοῦ σχέδιού κώδικος προβλέπεται ἡ ἀπαγόρευσις τοῦ ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ, ἡ προστασία τῶν πληρωμάτων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων ἐκ τοῦ χειμερινοῦ παροπλισμοῦ ἐπιβατηγῶν ἀτμοπλοίων καὶ ἡ προστασία τοῦ ταῦθα διεύθυντος κοινοῦ ἐν ἀνωμάλῳ ἡ ἀνεπαρκούς ἔξυπερτήσεως τῶν θαλασσῶν συγκοινωνίων.

Προβλέπεται ἐπίσης ἡ δυνατότης καθορισμοῦ διὰ Διατάγματος τοῦ ἀνωτάτου ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, τοῦ ἀπαίτουμένου πρὸς ἔξυ-

πρέπησιν τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας, δεδομένου, ὡς ἀναφέρεται εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ κώδικος, ὅτι ὁ πληθωρισμὸς των, ὑπὸ τὸ καθεστὼς τῆς ἀπεριορίστου χρηματοποίησες εἰς τὸν τομέα αὐτῶν νέων πλοίων ἀποτελεῖ τὴν κυριατέραν αἰτίαν τῆς οἰκονομικῆς κακοδαιμονίας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων.

Καὶ ἄλλῃ δωρεά;

Ο. κ. Ἀπόστολος Πεζᾶς ἐδώρησεν εἰς τὸν «Οἶκον τοῦ Ναύτου» πλῆρες ἔργαστηρίου ὄδοντοστικῆς διὰ τοὺς νοσηλευομένους παρὰ τοῦ ἰδρυμάτος ναυτικούς. Ἀπομένει πλέον νὰ δωρηθῇ καὶ τὸ ὄφθαλμολογικὸν ἐργαστήριον, ἵνα συμπληρωθῇ τὰ διὰ τῶν ἐφοπλιστῶν δωρεῶν συσταθέντα ιδιαίτερα τμῆματα θεραπείας καὶ διαγνώσεως δι' ὅλας τὰς εἰδικότητας παρὰ τῷ «Οἶκων τοῦ Ναύτου».

Η υπόθεσις Όνάση

Σχετικῶς μὲ τὴν ἀναγραφεῖσαν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας πληροφορίαν περὶ διακανονισμοῦ τῆς γνωστῆς ἀντιδίκιας τοῦ κ. Όνάση μὲ τὸ Αμερικανικὸν Δημόσιον διὰ τὰς ἀγοράς τῶν κρατικῶν πλοίων, πληροφορούμεθα συμπληρωματικῶς, διὰ διὰ τῆς ἐπελθούσης συμφωνίας ὡς κ. Όνάσης θὰ καταρέσῃ εἰς τὸ Αμερικανικὸν Δημόσιον ποσὸν 5.5 ἑκατόμ. δολαρίων καὶ οὐχὶ 4.5, ὡς είχομεν ἀναγράψη.

Δύο τεράστια δεξαμενόπλοια

Ἀνεγραφήσαν εἰς τὸν ἀμερικανικὸν τύπον πληροφορίαι, διὰ δι. Στ. Νιάρχος, διὰ της θεωρείται πλέον ὡς ὁ πρωτοπόρος διὰ τὰς «σούπερ-τάκερες», ἀπόβλεπτε εἰς τὴν κατασκευὴν δύο κολοσσαίσιαν δεξαμενοπλοίων, δύο μόνον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ δύο σκούπων αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ λόγῳ της τεραστίας ἵπποδυνάμεως παύν 70 διάστημα ταῦτα, τῆς ψηφῆς των ταχυτήτων καὶ τῶν δελτίων συνθήκης ζειρισμοῦ τῶν. Αἱ πληροφορίαι προσθέντες, διὰ δι. Νιάρχος ἐζήτησεν ηδη προσθοράς διὰ τὰ δύο ταῦτα σκάφη, ἀτίνα προβλέπονται ἀπό την διάλεικα καὶ ταχύτητος 20 ἑως 25 μιλλίων. Τὰ γαλλικά ναυπηγεῖα φέρονται ως τὰ περισσότερους συγκλίνοντα πρὸς την πληροφορίαν τοῦ κ. Νιάρχου. Προβλέπεται μῆκος 800 ποδῶν καὶ χωρητικότητα 50.000 τόνων d.w. ἢ και μεγαλύτερα. Κατὰ τὰς τεχνικὰς προδιαγραφάς, τὸ διπλέλικον σκάφος κρίνεται ἀναγκαῖον, λόγῳ της μεγαλύτερου μηκούς τοῦ πλοίου καὶ τῆς συχνά προκυπτούσης ἀνάγκης νὰ κινήται τούτῳ ἐνότος περιορισμένου υδατίου χώρου. Αἱ δύο έλικες ὑποβοηθούν την πηδαλιούχην κατά τὴν ἐνέργειαν τῶν χειρισμῶν πλευρίσεων.

Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ την ταχύτητα τῶν 20 ἑως 22 μιλλίων εἰς ἓνα δεξαμενόπλοιον τῶν 50.000 τόνων d.w., ὑπολογίζεται νὰ ἀπατηθῇ ἐλαχιστή δύναμις 27.000 ἑως 28.000 πίπων. Αἱ μηχαναὶ διάλογοι τῶν δύο σκούπων θὰ είναι ἀνώτεραι πάστος ἀλλης ἀπό τὰς ἐγκατεστημένας εἰς τὰ διὰ την ὑπάρχοντα ἐν πηρεσίᾳ σούπερ-τάκερες. Αἱ μὲ τὴν μεγαλύτερα προδιαγραφαὶ μηχανῶν—22.000 πίπων—έχουν ἐγκατασταθῆναι ἐπὶ τριῶν λιθεριανῶν δεξαμενοπλοίων ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας καὶ χωρητικότητος 39.000 τόνων d.w. Η ναυπηγεία τῶν δύο σούπερ-τάκερες, ἀτίνα, ὡς ἐλέχθη, θὰ δύναμεσθούν «Ρόδος» καὶ «Μήλος», θά επαναφέρεται κατὰ τὸν Κ. Νιάρχον τὸν τίτλο του «πρωταθλητού» εἰς τὴν κατοχὴν τῶν μεγαλύτερων δεξαμενοπλοίων τοῦ κόσμου. Τὸν τίτλον αὐτὸν ἡμεστρίτει δι. Κ. Όνασης διὰ τὴν σούπερ-τάκερην αὐτού «Βασιλεὺες Σαούδ θ Α» τῶν 46.500 τόν. d.w. «Ἄς σημειωθῇ ἐπ' εὐκαιρίᾳ, διὰ δι. Κ. Νιάρχος κατὰ τὴν τελευταῖαν δικταίαν παρέλασεν ἀπό τὰ ναυπηγεῖα 22 νέας δεξαμενοπλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 600.000 τόνων d.w. καὶ διὰ ἔχει ηδη ὑπὸ κατασκευὴν ἡ παραγγελίαν ἔτερα 8, χωρητικότητος 300.000 τόνων d.w. περίπου.

Αἱ ναυπηγήσεις

Παρ' ἑταῖρίας τελούστης ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. I. M. Καρρά παραγγέλθησαν εἰς τὴν Ιαπωνίαν τρία φορτηγά τῶν 15.000 τόνων d.w. ἔκαστον. Μηχαναὶ ἀποστροβίλοι. Παράδοσις 1956 καὶ 1957.

—Διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Π. Μαργαράνη (τῆς Νέας Υόρκης) παριγγέλθησαν εἰς Ιαπωνικὸν ναυπηγεῖον φορτηγὸν ἀδελφοῦ τούτου πρὸς τὰ παραγγελμένα πλοῖα κατὸ πόρου περὶ καιρού παρά τοῦ κ. Θεοδωρακοπούλου, μὲ τὴν δικαίωσην της πατρικής τοῦ Ιαπωνίου.

—Σχετικῶς μὲ τὰς παραγγελίας τοῦ κ. Στ. Νιάρχου εἰς τὴν Ιαπωνίαν καὶ τὰ κατασκευασθεῖσαν διετούς τεσσάρων 10.500 τόνων d.w. ἔκαστον, μὲ μηχανὰς ἀποστροβίλους, δυναμάμεως 17.000 πίπων, ταχύτητος 12.500 τόνων d.w. ἔκαστον, μὲ παραδόσιον τὸν Ιανουάριον τοῦ 1957. Τιμὴ 850.000 λίραι ἔκαστον.

—Σχετικῶς μὲ τὰς παραγγελίας τοῦ κ. Στ. Νιάρχου εἰς τὴν Ιαπωνίαν, καὶ κατὰ τὸν λιθερισμὸν καὶ τὸν στεγανόν την ναυπηγείαν τοῦ Ιανουάριον τοῦ 1957 διετούς τεσσάρων 17.000 πίπων, ταχύτητος 17.000 τόνων d.w. διετούς τεσσάρων 35.000 πόδων. Παράδοσις ἐντὸς διετίας. Τέσσαρα διετίας θὰ κατασκευασθεῖσαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίτοι (τοῦ Ναγκασάκι) καὶ τὰ ὑπόλοιπα δύο εἰς τὰ ναυπηγεῖα Τσουρούμι (τῆς Γιοκοχάμας). Εἰς μεταγενέστερον τηλεγράφημα ἀνέφερετο, διὰ δύο ἑκατοντάριων διετούς τηλεγράφημας 45.000 τόνων d.w. Τιμὴ τῆς παραγγελίας δολαρίων 113 κατὰ τόνων d.w.

—Παρὰ τοῦ κ. I. Θεοδωρακοπούλου καὶ ἐν συνεχείᾳ τῆς παραγγελίας δύο φορτηγῶν εἰς τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεῖα «Ούράγκα», παριγγέλθησαν παρά τοῦ κ. Π. Πεζᾶς τρία φορτηγά τῶν 14.650 τόνων d.w. ἔκαστον, μὲ παραδόσιον τὸ 1957 καὶ 1958. Μηχαναὶ Ντιζέλ, δυναμάμεως 7.800 πίπων, τηλεγράφημα παρασκευῆς τῶν ναυπηγῶν. Τιμὴ γύρω τῶν 2 ½ ἑκατονταμέρων δολαρίων κατὰ σκάφος. Ο. κ. Ιγκόρ Πεζᾶς εἶχε μεταβῆναι πρὸς ἐδδομάδος εἰς τὴν Ιαπωνίαν, τὰ διαπραγματεῦση τὴν σύναψιν τῶν ναυπηγικῶν συμβολαίων.

Αἱ καθελκύσεις

—Αἱ καθελκύσεις Ντόρφορντ, τοῦ Σάντερλαντ, καθελκύεται τὴν 5ην Σεπτεμβρίου τὸ δεξαμενόπλοιον «Ντόνα Μυρτώ» 11.400 τ. γκρός ή 16.700 τόνων d.w., ἀδελφὸν σκάφους τοῦ πρὸ ἔτους καθελκυσθέντος «Ντόνα Εύγενία». Αἱ μόφτεροι αὐτούς εἰς παναμαϊκήν ἑταῖριν, τελούστην ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ Οἴκου Χανδρῆς, Λτδ τοῦ Λονδίνου.

—Επίσης ἐκ τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγεῖων τοῦ Τσουρούμι τῆς Γιοκοχάμας μας καθελκύεται κατ' αὐτὰς τὸ δεξαμενόπλοιον «Ρόκος B.» 21.500 τ. γκρός ή 32.000 τόνων d.w., ἀδελφὸν τοῦ πρὸ τριμήνου καθελκυσθέντος γε τῶν αὐτῶν ναυπηγεῖων δεξαμενοπλοίου «Ανδρέας B.». Τὸ πρῶτον ἀνήκει εἰς τὴν «Γουέστερν Σῆ Τράνσπορτ» καὶ τὸ δεύτερον εἰς τὴν

μένη δύστατή έλλειψης γαιανθρακούς από τας χώρας της Δυτ. Ευρώπης άποτελεί άσφαλές έχεγγυον διά την καλήν έργασίον των τράμπες, κατά την προσεχή χειμερινή περίοδον.

Η νουσλαγορά κατά τομείς είχεν ώς κάτωθι:

BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ: Πειραιωτικένες υπήρξεν ή ζήτησε σκοφών δι' απλά ταξίδια μεταφοράς γαιανθράκων, διωσθήποτε δὲ δὲ προσφορά χωρητικότητος δι'. Αύγουστον—Σεπτέμβριον ήτο μεγαλυτέρα, έν συγκρίσει πρός το πρόσφατον παρελθόν. 'Ο χαμηλότερος ναυλώς των 57)— έπληρωθή διά το Κόντινεντ. Διά συνεχή ταξίδια ζωρτέρω ήτο η ζήτηση. Πέντε συνεχή από τού Σεπτεμβρίου—Οκτώβριον έπληρωθήσαν 59)— ένω τέσσαρα ταξίδια με έναρξην Αύγουστον εἰς τά 57)δ. 'Εν συνεχεία 120 χιλ. τόν. δι' έν έτος έπληρωθήσαν 54)— (έναρξης 'Οκτώβριον) διά Ρότερνταν και προσφέροντα 56)— διά τρια συνεχή από Νοέμβριον και 50)δ διά 18 συνηκή με έναρξην Σεπτέμβριον. Πολλά διασταγαί δι' Ιαπωνίαν με φρούτων, έξι-κουμένας και μέχρι τού 1956. 'Έπληρωθήσαν δολ. 16.25 δι' Αιγαίλιον—Μάιον και 16 δολ. δι' Ιουνίου—Ιούλιον. Διά το Ρίον δολ. 10. Οι Ιταλοί φορτωταί με άρκετάς διασταγάς, άλλα και με κάποιαν έπιφαλξίν προ της σημειωθείσας χαλαρότητος εἰς τους ναύλους. Διά απλά ταξίδια Αύγουστου—Σεπτεμβρίου διά Δυτ. Ιταλίαν έπληρωθήσαν δολ. 8.90, ένω τρια συνεχή όρχουμένα από τού 'Οκτώβριον έπληρωθήσαν εἰς τά 8.40 δολ. 'Εν συνεχεία προσφέροντο διά Δυτ. Ιταλίαν δολ. 8.70 δι' απλά ταξίδια. 'Αμερικανική σκαφή διά την Κορέαν έπληρωθήσαν δολ. 18.65—18.69 (Αύγουστον—Σεπτέμβριον). Έπειτα διά Κορέαν δολ. 16.65.

Πειραιωτικήν ή ζήτησης σκαφών διά σιτοφορία. 'Από ταν Κόλπων δύο τάνκερς ένωνται θησαυρούς διά το Κόντινεντ πρός 10.10 και 9.50 δολ. τόν τόνων και ένα φορτηγόν πρός δε δολ. 9.25 γρόκς-τέρμης (Αύγουστον). 'Από το Νόρδερν Ρέιντη διά το Κόντινεντ 9.25 και έν συνεχεία δολ. 8.50 (Άργ. —Σεπτ., ένω ύπο τον 'Αγ. Λουπέντιον 64)— και από το Τσάρτιον 68)— γκρόκς (Σεπτ.—Οκτώβριον). Διά την 'Αγγλίαν 67)δ (Αύγουστον—Σεπτέμβριον). Διά μεταλλεύματα από Βαρμπάνο δι' Αγγλίαν έπληρωθήσαν 49)δ και διά δείσιν από τον Κόλπον 92)δ έως 90)— διά φορτωταί από Σεπτεμβρίου μέχρι και των πρώτων μηνών τού 1956. Παλαιστινήρα πρό τον 'Αγιον Λουπέντιον δι' Αγγλίαν δολ. 14.25 και διά Δυτικήν Ιταλίαν κατ' αποκοπήν 148 χιλ. δολ. ριο.

Ηρεμούν οι πλεύτες, έλλειψεις ζητησίας φορτών από την Ευρώπην. Τα βραζιλιανά μεταλλεύματα εἰς τά 85)— και 87)δ δι' 'Οκτώβριον—Νοέμβριον και Αύγουστον διά Πολωνικών λόμων, ένω διά το Κόντινεντ σκάφος Αύγουστου—Σεπτεμβρίου έπληρωθήσαν 77)δ. Αι ζαχάρεις δι' Ιαπωνίαν 19 δολ. βάσισι φίο από το Σάν Ντομάγκο και την Αϊτήν (Αύγουστον) και από την Κούβαν διά των αύτων προσφερίσμον δολ. 20 φίο. 'Εν συνεχεία, θώμας, προσφερόντο δολ. 19. Διά την Περούν προσφερόντο δολ. 20 φίο.

Το κύριον γεγονός διά την άγοράν του Βόρ. Ειρηνικού υπήρξεν ή ξαρδιές τών ναυλώσων διά τα άγοράσθεντα από την Πολωνίαν σιτηρά έν Καναδά. Επληρώθησαν δολ. 14.75 διά Σεπτέμβριον και Σεπτέμβριον—Οκτώβριον και 14.50 διά 'Οκτώβριον—Νοέμβριον. 'Ο χαμηλός ναυλώς των 10.25 δολ. έπληρωθή διά σιτηρά δι' Ιαπωνίαν, διά δὲ το Κόντινεντ μια διαστάση έγγυς ήμεροφρονίας έκλεισθη εἰς τά 12.60 δολ. Κριθή διά το Κόντινεντ με τον χαμηλὸν θυσιασθήποτε ναύλον των δολ. 13.35 (Οκτώβριον). Μία ζαχάρεις διά την Κούβαν διά των αύτων προσφερίσθησαν δι' Αγγλίαν δολ. 20 και 19 φίο, άνωλγος μεγέθους σκάφους και θέτεως. Σκάφος έπισης με έξιετρικήν κυβισμών Νοέμβριον—Δεκέμβριον έπληρωθή διά την Αυστραλίαν 210 χιλ., με όφιν έκφορτώσεως εἰς 'Αγγλίαν εἰς 150)—. Διά την Ιαπωνίαν ζυλεία (Αύγουστον—Σεπτέμβριον) έπληρωθή κατ' αποκοπήν 150.000.

Αι προβλέψεις διά την άγοράν της "Απω Ανατολής δέν έχουν άκομη καθορισθή. 'Η έκειθεν κίνησης έξαρταται από την ζήτησην σκαφών από τον Βόρ. Ειρηνικού και την Αυστραλίαν. Τα μεταλλεύματα έπισης των 'Ινδιών διά σκάσησθην των ίτιδροσίν των. 'Από την Αύστραλιαν έπανεληθήσαν τά 120)— διά σιτηρά έγγυς ήμεροφρονίων δι' 'Αγγλίαν. Ο ναυλώς των 107)δ 6 έπληρωθή διά Σεπτέμβριον—'Οκτώβριον και 'Οκτώβριον—Νοέμβριον άλλωρων εἰς σάκους και πόλι Μελδόνιρην διά Κεντηλάνην έναντι των 105)— προηγουμένως. Αι ζαχάρεις του Κούσηλαν εἰς τόν άμεταλλητον ναύλον των 160)— δι' Αγγλίαν (Νοέμβριον—Δεκέμβριον). Τα μεταλλεύματα από την 'Ινδιών με προορισμόν κυρίως την Βόρ. Αμερικήν. 'Έπληρωθήσαν από το Βιζαγκαπατόν δολ. 15.50 διά το Νόρδερν Ρέιντη διά την Ιαπωνίαν 92)δ φίο. 'Από την Μαρμάρικον δι' Ιαπωνίαν δολ. 11.25 (Αύγουστον), διά την Γενεύαν 73)δ φίο και 15.25 δολ. δι' Ην. Πετρείας.

'Από την Νότιον 'Αφρικήν έλαχιστον το ένωσιφέρον. Σκάφος Σεπτεμβρίου διά φέρτωσιν άρσοσθητο δι' 'Αγγλίαν έπληρωθήσαν 87)δ, ένω μεταλλεύματα από το 'Αλγερίον διά Κόντινεντ 37)δ, όπω Λά Κεσλέτ 37)— και Μόνταν 34)δ. 'Από την Καζαμπλάνκαν διά Βόρ. Αμερικήν δολ. 4.90 και διό σκάφη φωσφάτα διά το Κόντινεντ 35)— και 35)δ.

Πειραιωτική η έργασία από το Κόντινεντ. Λιπάσματα έπληρωθήσαν από την

Αμερίσαν, το Ρότερνταμ ή το 'Αμστερνταμ διά το Μαινράς ή το Βιζαγκαπατόν 90)— και γαιανθράκες από την Πολωνίαν (Σεπτέμβριον και Αύγουστον εἰς τά 85)— διά Δυτ. Ιταλίαν 41).

Τά τάιμ-τσάρτερς με καλήν ζητησιν. 'Από την 'Ιαπωνίαν διά το Πλέιτ 27)δ εἰς σκαφος με καυσίμων πετρέλαιον και δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ 26)δ και 27)δ. Μότορσπιτ διά κυκλικόν Δυτ. 'Αφρικής έπληρωθήσαν 37)—. Είς σκαφος με καυσίμων φιουελ διλ 32)δ — 33)— με παρεδοσίου Αύγουστον. Διετές τάιμ-τσάρτερ έπληρωθή δολ. 3.40 και διά κυκλικόν Βόρ. 'Ατλαντικού δολ. 4.15.

Οι ναυλοί των δεξαμενοπλοίων

'Εφεύραντες και πόλιν μίαν χαλαρότητα, χαροκτηριστική τήν έπερπρασφοράς τον νάρι και της έλλειψεως δρκεών, ή νουσλαγορά διά τα πετρέλαια. 'Εκλεισθησαν σκαφή δια τοις 67)δ τοις έκατον κάτω τον Μ.Ο.Τ. όπο Λίδανον δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ, χωρίς όμως, και ή τημή αύτη διά το σκάφη που Αγγούσθουν να κρατηθή. Διά καθαρού φορτίου έπληρωθησαν 25% πλέον τον Μ.Ο.Τ. εἰς υπεραθλητικά ταξίδια.

Δύο συνεχή ταξίδια και τάιμ-τσάρτερς ζωρηρών τό ενδιαφέρον. 'Αρκετά «T.2» σκάφη διά πέντε έτη έπληρωθησαν 22)δ τον τόνων. Είς μοτορσπιτ με καυσίμων φιουελ διλ 24)— διά πέντε έτη. Διά συνεχή 12 μηνών προσφέροντο 21δ—5% κάτω της Κλίμακος. Διά ταξίδια Καροβίκης—Βόρ. 'Αμερικής έπληρωντο 20% κάτω του άμερικανικού ναυλούσιου.

Η Πειραιϊκή νουσλαγορά

Με ορκευτούς διαταγόγις διέρρευσε τό πρώτον δεκαπενήμερον του Αύγουστου διά φορτέσεις τούς από τους λιμένες της Μαύρης Θαλάσσης, δύον και από τους ρουμανικούς λιμένες. Ευλειπαν και τασμένα ήσαν τα περιστότερα φορτία, έν δευτέρη διέμορφα ωραϊκά μεταλλεύματα, χυτοσίδηρος και τουρκικά σιτηρά. 'Από την Κανατόνταν υπόρχουν διαταγοί διά φορτώσεις τοιμέντων προς τον Περσικόν Κόλπον, από Σεπτεμβρίου μέχρι και Απριλίου του 1956, με προσφερόμενας υπό των ναυλωτών τιμάς 75)— έως 72)δ φίο, άνωλγος μεγέθους πλοίου και χρονολογίας φορτώσεως. Οι Ρώσοι έκυκλοφόρησαν μίαν νέαν διασταγήν διά 15.000 τ. χυτοσίδηρους διό 'Οδησσον δι' Ιταλίαν και ζητούν πλοίων μετρίων μεγεθών, με ίδεαν ναύλου 42)— φίο και με φορτώσεις Σεπτεμβρίου, 'Οκτωβρίου και Νοέμβριου. Προηγουμένως υπόρχει έτερη διασταγή διά 23.000 τ. χυτοσίδηρους διό 'Οδησσον διά Γεννοβαν, ήτις και έκλεισθη από φορτηγόν «Ελεύσινος εἰς τά 42)— φίο, με φορτώσιν Αύγουστον. 'Από το Μπουργκας έκλεισθη το πανομακόν «Κατερίνα. Σ.» εἰς την κατ' αποκοπών τιμήν των 18.000 λιρών, διά την μεταφοράν τε Χαϊδούρης έντοπης φορτίου γεγκινών είδων (περιλαμβάνοντος καπνών, είδη πουσιών κ.λ.π.). Φορτωσίς άμεσος. Διά τουρκικόν σίτον είζητείτο σκάφος 9000 έως 10.000 τόνων, από Τραπεζούντα διά Τεργεστήν, με προσφερόμενον ναύλον 38)— φίο και με φορτώσιν Αύγουστον—Σεπτεμβρίου. 'Από την 'Αλεξανδρείαν έκτειτο σκάφος 3500 έως 4000 τόνων (δρυάς εἰς σόκκον) διά Νότιον 'Αφρικήν με ίδεαν ναυλωτών 100)— και φόρτωσιν τέλη Αύγουστου—άρχως Σεπτεμβρίου. 'Εξ άλλου έξητοντο έκ Γιουγκοσλανίας προσφορά διά την άνωληφιν, έξ διλοκλήρου ή τημητικώς, της μεταφοράς 100.000 τόνων τασμένων διά Σπαλάτη ή Φιούμε διά το Μπουένος 'Αυρες. 'Εγγύση, τέλος, και ή ναυλωσις του πανομακού φορτηγού «Μόκονος» έξ 'Αμερίσαν 6200 τ. λιπασμάτων διά Μυτιλήνην και Βόλον εἰς τά 59)δ, φορτώσιν Αύγουστον.

Τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

Έκ Βορείου 'Αμερικής και Καναδά

«ΝΥΜΦΗ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδος ή Βολτιμόρην 9500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρότερνταμ ή 'Αμστερνταμ 59)δ, με 3000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσις 16—30 Αύγουστου.

«ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Αμβούργον ρέιντζ 82)δ, με 3000 τ. έλευθέρων έκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—10 Σεπτεμβρίου.

ΠΕΝΤΕ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (παναμαϊκά και λιμενιανά) από Χάμπτον διά Σεπτεμβρίου δια την Αυτοκίην 'Ιταλίαν δολ. 8.70, φίον δι' 'Αδριατικήν δολ. 9.80, έναρξης 'Οκτώβριον.

«ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδος 9500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρότερνταμ 58)—, όφων διά γερμανικόν λιμένα Βορείου Θαλάσσης 59)δ, φόρτωσις 23 Αύγουστον—10 Σεπτεμβρίου.

«ΠΙΝΤΑΡΑ» (λιβερ.) έξ Αλιπανταν, με συμπλήρωσιν εἰς Νέαν 'Υδρην 9500 τόν. γεννημάτων διά δυτικών άκιντων 'Αγγλίας (έξιτομένων της Γλασκώνης) 70)— ένα λιμένα, 72)δ δύο λιμένας, φόρτωσις 18—30 Αύγουστου.

«ΔΕΣΠΩΝ» (παναμ.) ή Βολτιμόρης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν, Ρότερνταμ ή Αύγουστον 5 Αύγουστου.

«ΠΕΜΠΤΗΝ» (παναμ.) πεμπτήν 5.30 μ. π. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ. 'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. π. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΥΓΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

«ΣΑΒΒΑΤΟΝ» 6 μ. π. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ. ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

«ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ» (διπ) ΤΡΙΤΗΝ 6.30 μ. π. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΥΓΜΝΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

«ΕΚΑΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. π. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ. 'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 9 μ. π. διά ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ & ΥΠΕΡΠΟΛΥΤΕΛΕ ΠΛΟΙΑ
ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ, ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 20 ΜΙΛΛΙΩΝ
ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ — ΠΙΣΙΝΑ — AIR CONDITIONING
“ΑΧΙΛΛΕΥΣ,, “ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 17ην Αύγουστου, 14 και 28 Σεπτεμβρίου 12 μεσημβρινή δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ (άφιξις Πέμπτην από Αγγελίαν) — ΛΕΜΕΣΟΝ — ΒΗΡΥΤΤΟΝ — ΛΕΜΕΣΟΝ — ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 24ην Αύγουστου, 21 Και 21 Σεπτεμβρίου 12 μεσημβρινή δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ (άφιξις Πέμπτην από Αγγελίαν) — ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ — ΒΗΡΥΤΤΟΝ — ΛΕΜΕΣΟΝ — ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : 'Ακτή Ποσειδώνος, τηλ. 47-500, 45-033.
Διεύθυνσις : Τηλ. 44-046 και είς διά τα Γραφεία Ταξιδίων.

«ΑΛΚΥΩΝ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης η Βαλτιμόρων 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρισταν—Ρόττερνταμ ή «Αμστερνταμ 58»—, με 3000 τ. έλευθεραν έκφρτωσιν, διά λιμένων διά γερμανικών λιμένων Βορείου Θαλάσσης 59)6, με 2500 τ. έλευθεραν έκφρτωσιν, φόρτωσις 18—31 Αύγουστου.

«ΓΕΡΓΓΙΟΣ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδης 7500 τ. γαιανθράκων δι' Αδριατικήν δολ. 10, έλευθερον έκφρτωτικών, φόρτωσις 3—15 Αύγουστου.

«ΕΒΗΜΑΡ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης η Βαλτιμόρων 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρισταν—Ρόττερνταμ ή «Αμστερνταμ 58»—, με 3000 τ. έλευθεραν έκφρτωσιν, όψιδον διά γερμανικών λιμένων Βορείου Θαλάσσης 59)6, με 2500 τ. έλευθεραν έκφρτωσιν, φόρτωσις 18—31 Αύγουστου.

«ΕΛΕΝΗ Β.» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Γενιθαν, Σαδόναν, Λιβρόνη ή Νεάπολιν δολ. 8.90, όψιδον διά Σικελίαν δολ. 9.60, φόρτωσις 10—25 Αύγουστου.

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» από Χάμπτον ρόδης 9700 τ. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ ή «Αμστερνταμ 58»—, με 3000 τ. έλευθεραν έκφρτωσιν, φόρτωσις 22 Αύγουστου—15 Σεπτεμβρίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπερτο) από Βίλμπγκτων 9500 τ. πολαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διά δέματα) δι' Οξελόσονστ, κατ' άποκοπή δολ. 157.500 φίο, φόρτωσις 20 Αύγουστου—5 Σεπτεμβρίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (παναμίκον) από Νόρδερν ρέιντζ 9400 τ. πολαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διά δέματα) διά δυτικήν άκτην Αγγλίας, κατ' άποκοπή δολ. 130.000, όψιδον διά λιμέναν Νοτίου Ατλαντικού (συμπεριλαμβανομένου του Πόρτ Έρεκρλαντ) δολ. 132.500, έξι άπο δύο λιμένων φορτώσεων διόδο λιμένας έκφρτωτας εκδοτικούς δολ. 2500 έξτρα, όψιδο δι' άνατολικήν άκτην Αγγλίας δολ. 2500 επί πλέον, φόρτωσις 29 Αύγουστου—10 Σεπτεμβρίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. Κουλουκουντή) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9500 τ. σύριγα διά Χάρμπρη ή Αμβούργον δολ. 13.65, όψιδο δι' Αμέρισταν ή Ρόττερνταμ δολ. 11.75, φόρτωσις 20—31 Οκτωβρίου.

«ΟΞΕΑΝ ΣΕΥΛΩΡ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Ρίον Ιανείρων δολ. 9.80, με 900 τ. έκφρτωσιν είς τα 60 σάντες, φόρτωσις 22 Αύγουστου—5 Σεπτεμβρίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδης 7200 τόν. γαιανθράκων δι' Αμέρισταν—Ρόττερνταμ ή «Αμστερνταμ 59»—, όψιδο διά γερμανικών λιμένων Βορείου Θαλάσσης 60)6, έξι διά Λύμπετος 65)— (πεντε συνεχή τοιδιά), έναρξης 20 Σεπτεμβρίου—5 Οκτωβρίου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Βικτωρίαν δολ. 10.85, φόρτωσις 20—31 Αύγουστου.

«ΚΥΡΑ» (λιβερ. λίμπερτο-τάνκερ) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9500 τόν. γεννημάτων δι' Αμέρισταν ή Ρόττερνταμ δολ. 10.10 «γυρκός-τέρμε», καντάριο 20 Αύγουστου.

«ΑΡΜΑΡ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων διά Καδασάκι Μοισίου 1956.

«ΑΟΥΡΟΡΑ» (όνδουρ) από Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων διά Ρίον Ιανείρων δολ. 10, φόρτωσις 15—30 Σεπτεμβρίου.

«ΑΙΜΠΕΡΤΥ ΜΠΕΛΛΑ» (λιβερ. άμερικ.) ή Βαλτιμόρης 9500 τ. γαιανθράκων διά Νότιου Κορέαν δολ. 18.15, φόρτωσις 18—25 Αύγουστου.

«ΝΤΕΝΙΖ» (σημ. άμερικ.) ή Βαλτιμόρης 9500 τόν. γαιανθράκων διά Νότιου Κορέαν δολ. 18.19, φόρτωσις 15—23 Οκτωβρίου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» (λιβερ. δέζαμ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 11.000 έως 12.000 τ. γεννημάτων δι' Αμέρισταν—Αμβούργον ρέιντζ δολ. 9.25, φόρτωσις 15 Αύγουστου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» από Νόρδερν ρέιντζ 9500 τόν. γαιανθράκων διά Καδασάκι Μοισίου δολ. 16.25, με 1000 τόν. έλευθεραν έκφρτωσιν, φόρτωσις 15 'Απριλίου έως 31 Μαΐου 1956.

«ΑΟΥΡΟΡΑ» (όνδουρ) από Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων διά Ρίον Ιανείρων δολ. 10, φόρτωσις 15—30 Σεπτεμβρίου.

«ΑΙΜΠΕΡΤΥ ΜΠΕΛΛΑ» (λιβερ. άμερικ.) ή Βαλτιμόρης 9500 τ. γαιανθράκων διά Νότιου Κορέαν δολ. 18.15, φόρτωσις 18—25 Αύγουστου.

«ΠΙΟΝΕΡ» (παναμ.) από Μαυρίκιον 9800 τόν. ζαχάρεος χύμη διά Λαονίνον ή Λιβερόπολην 93)6, όψιδο δι' Αμέρισταν—Ρόττερνταμ ή «Αμστερνταμ 87»—, με 1000 τ. έλευθεραν έκφρτωσιν, φόρτωσις 15 'Οκτωβρίου—5 Νοεμβρίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. Όραιον) από Βιζαγκαπατάρι 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν ρέιντζ δολ. 15.50 φόρτη, με δολ. 1.25 έκφρτωτικά, φόρτωσις 27 Αύγουστου—15 Σεπτεμβρίου.

«ΧΕΡΕΠΤΙΑ» (Κοσταρ.) από Μαρμαγκόν 7400 τόν. μεταλλευμάτων διά Τεργέστην 79)6, φόρτωσις Σεπτεμβρίου—Οκτωβρίου.

«ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ» (παναμ.) από Βιζαγκαπατάρι 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν ρέιντζ δολ. 15.50 φόρτη, με δολ. 1.25 έκφρτωτικά, φόρτωσις 15—18 Οκτωβρίου.

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ» από Δυτικήν Αυστραλίαν 9500 τ. γεννημάτων χύμη, δι' Αγγλίαν 120)6, όψιδο δι' Αμέρισταν—Ρόττερνταμ—Αμβούργον ρέιντζ 117)6, έξι διά Βιτόντον 120)— με 1000 τ. έλευθεραν έκφρτωσιν, έξι λαττάκια 120)—, με 750 τ. έλευθεραν έκφρτωσιν, όψιδο δι' άμφοτέρους 122)6 βάσιν, φόρτωσις 29 Αύγουστου έως 29 Σεπτεμβρίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. Όραιον) από Βιζαγκαπατάρι 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν ρέιντζ δολ. 12.25 φόρτη, με δολ. 1.20 έκφρτωτικά, φόρτωσις 15—18 Οκτωβρίου.

«ΝΟΕΜΙ» (σημ. ογγυλική) από Μαρμαγκόν 6500 τ. μεταλλευμάτων διά Γενιθαν δολ. 12.25 φόρτη, φόρτωσις 24 Αύγουστου—15 Σεπτεμβρίου.

«ΕΣ ΚΑΙ ΧΟΡΗΓΟΣ» — Φόρτωσις Αύγουστου.

«ΠΑΜ» παναμ. (εκ «Μαρία Γ.») από Λά Γκουλέττ 5200 τ. μεταλλευμάτων διά Γενιθαν 39)6, όμεσος φόρτωσις.

«ΑΟΥΛΟΥ» (σημαία Λιβόνου) ή της περιοχής Πειραιώς 3000 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 36)6— φίο, με 700 τ. φόρτωσιν και 1500 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 8—25 Αύγουστου.

«ΔΙΩΝΗ» (φινλανδ.) ή της περιοχής Πειραιώς 2500 τόν. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 36)6— φίο, με 700 τ. φόρτωσιν και 1500 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 10—20 Αύγουστου.

«ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ» (παναμ.) ή Βαρκελώνης 9000 τ. ποτάσσης δι' Ισπανίαν δολ. 14.25 φίο, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

«ΕΚ ΜΑΡΗΣ Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΒΑΣΙΛΗΣ» ή Κωνσταντίνης 3000 κ. μ. ξυλείας διά Λίβερπουλ—Μάντζεστερ 92)6, φόρτη, όμεσος φόρτωσις.

«ΑΘΩΝΑ» (παναμ.) από Πότι 6200 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 36)6— φόρτωσις 1500 τόν. φόρτωσις Αύγουστου.

«ΕΛΕΥΣΙΣ» ή Χερόνας 2400 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 36)6— φόρτωσις 1500 τόν. φόρτωσις Αύγουστου.

«ΠΑΝΑΜΑΙ-ΙΚΟΝ» (παναμ.) ή Βαρκελώνης 9000 τ. ποτάσσης διά Ρόττερνταμ 55)6—, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

«ΕΞ Αύστραλιας, Ινδιών καὶ Τουρκίας

«ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ» (λιβερ.) ή Δυτική Αύστραλιας 9000 τ. γεννημάτων χύμα δι' Αγγλίαν 120)6, όψιδο δι' Αμέρισταν—Αμβούργον ρέιντζ 117)6, έξι διά Βιτόντον 120)— με 1000 τ. έκφρτωσιν ή Λαττάκια 120)—, με 750 τ. έκφρτωσιν, όψιδο δι' άμφοτέρους 122)6 βάσιν, φόρτωσις 29 Αύγουστου.

«ΠΑΝΑΜΑΙ-ΙΚΟΝ» (παναμ.) ή Βαρκελώνης 9000 τ. ποτάσσης διά Ρόττερνταμ 55)6—, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

«ΕΙΣ Αύστραλιας, Ινδιών καὶ Τουρκίας

«ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ» (λιβερ.) ή Δυτική Αύστραλιας 9000 τ. ποτάσσης διά Ρόττερνταμ 55)6—, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

«ΦΑΙΑΣ Η.» (παναμ.) από Βιζαγκαπατάρι 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν ρέιντζ 15.50 φόρτη, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

«ΦΑΙΑΣ Η.» (παναμ.) από Βιζαγκαπατάρι 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν ρέιντζ 15.50 φόρτη, φόρτωσις Αύγουστου—Σεπτεμβρίου.

«ΠΙΟΝΕΡ» (παναμ.) από Μαυρίκιον 9800 τόν. ζαχάρεος χύμη διά Λαονίνον ή Λιβερόπολην 93)6—, φόρτη δι' Αμέρισταν—Ρόττερνταμ ή «Αμστερνταμ 87»—, με 1000 τ. έλευθεραν έκφρτωσιν, φόρτωσις 15 'Οκτωβρίου—5 Νοεμβρίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. Όραιον) από Μονρόδιαν 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν ρέιντζ δολ. 15.50 φόρτη, με δολ. 1.25 έκφρτωτικά, φόρτωσις 15—18 Οκτωβρίου.

«ΧΕΡΕΠΤΙΑ» (Κοσταρ.) από Μαρμαγκόν 7400 τόν. μεταλλευμάτων διά Τεργέστην 79)6, φόρτωσις Σεπτεμβρίου—Οκτωβρίου.

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ» από Δυτικήν Αυστραλίαν 9500 τ. γεννημάτων χύμη, δι' Αγγλίαν 120)6, όψιδο δι' Αμέρισταν—Ρόττερνταμ—Αμβούργον ρέιντζ 117)6, έξι διά Βιτόντον 120)— με 1000 τ. έλευθεραν έκφρτωσιν, έξι λαττάκια 120)—, με 750 τ. έλευθεραν έκφρτωσιν, όψιδο δι' άμφοτέρους 122)6 βάσιν, φόρτωσις 29 Αύγουστου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. Όραιον) από Μονρόδιαν 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν ρέιντζ δολ. 12.25, φόρτη, με δολ. 1.20 έκφρτωτικά, φόρτωσις 15—18 Οκτωβρίου.

«ΧΕΡΕΠΤΙΑ Η.» από Διασανόνια 2500 τόνων ί. w. (πλήρες φορτίων φελλών) δι' Οδροσόν, κατ' άποκοπήν λίρας 4800, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΜΑΙΩΤΙΣ» (Κ. Κ. ή Άρχαγγελου) από Αιγαίνου 1900 στάνταρτος ζυλείας διά Λαονίδης 300)6— το στάνταρτο, όψιδο διά Μπιστούλ Τσάννελ 310)—, φόρτωσις Σεπτεμβρίου—Οκτωβρίου.

«ΣΕΒΑΣΤΗΝ Κ. Κ.» από Λισσανόνια 2500 τόνων ί. w. (πλήρες φορτίων φελλών) δι' Οδροσόν, κατ' άποκοπήν λίρας 4800, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΜΑΙΩΤΙΣ» (Κ. Κ. ή Άρχαγγελου) από Αιγαίνου 1900 στάνταρτος ζυλείας διά Λαονίδης 300)6— το στάνταρτο, όψιδο διά Μπιστούλ Τσάννελ 310)— το στάνταρτο, φόρτωσις 15—20 Αύγουστου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ Φ.» (σημ. άμερικ.) από Μπραιμούσιαντ 9500 τ. λιπασμάτων διά Βικτωρίαν δολ. 10.85, φόρτωσις 10—21 Αύγουστου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. Λιβανού) ή Κούδες 9500 τόν. ζαχάρεως είς σάκκους δι' Ισπανίαν δολ. 10.20, φόρτωσις 15—20 Αύγουστου.

«ΕΚΩΝΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.» από Αρχάγγελον 1100 στάνταρτος ζυλείας διά Γκρεντεντόνιας 387)6 το στάνταρτο, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

ΑΙ Χρονοναυλώσιμωσις

«ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ» (λιβερ.) 8700 τόνων d.w. (462.895 κ.π. διά δέματα, τοχύτης 10 μιλίδιαν, με κατανάλωσιν 11 τ. πετρελαίων), τάιμ-τοστέρτερ διά τοξίδιον έπιστροφής έκ της Απω Ανατολής είς την Εύρωπην, 306)6 (μετώ Νέας Καλλιθέανς και Νήσων της Εργινού), παράδοσης είς Ισπανικόν λιμένα 1—13 Αύγουστου, έπανταράδοσης του Πειραιώς.

«ΑΙ ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΕΑΝΕΑΝ» (λιβερ.) 10.865 τόνων d.w. (475.000 κ.π. διά δέματα, τοχύτης 10—10½ μιλίδιαν, με κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τοστέρτερ διά τοξίδιον έπιστροφής έκ της Απω Ανατολής είς την Εύρωπην (μετώ Φιλιππίνων νήσων και Ινδονησίας), 27)6—, παράδοσης είς Ισπανικόν λιμένα 1—13 Σεπτεμβρίου, έπανταράδοσης του Βορδώ—Αμβούργον ρέιντζ 117)6.

«ΑΙ ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΓΓΕΤΟΣ» (λιβερ.) 10.300 τόνων d.w. (472.000 κ.π. διά δέματα, τοχύτης 10—10½ μιλίδιαν, με κατανάλωσιν 24—25 τ. πετρελαίων), τάιμ-τοστέρτερ διά τοξίδιον άπο την Ηπειρωτικήν Εύρωπην είς τάς Ινδίας 32)6—, παράδοσης είς Ρόττερνταμ 10—20 Αύγουστου, έπανταράδοσης είς Βορδών—Βιζαγκαπατάρι ρέιντζ.

«ΑΙ ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» (σημ. «Ελλάς») από Μόρφου Μπαΐν 4200 τόν. μεταλλευμάτων

«ΕΣ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΡΙΤΑ» από Στεττίνον 2600 τόν. γαιανθράκων διά Γενιθαν, Σαδόναν, Λιβρόνη ή Δάντιγκον πετρελαίων, φόρτωσις 10—26 Σεπτεμβρίου.

«ΑΡΙΩΝ» (παναμ.) από «Άννα Ν. Γουλανδρή», από Ρίον Ιανέρων ή Βικτωρίαν 6500 τόν. μεταλλευμάτων διά Πολονίαν 87)6, «γυρκός-τέρμε», φόρτωσις 5—20 Αύγουστου.

«ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ» (παναμ.) από Ρίον Ιανέρων ή Βικτωρίαν 8500 τόν. μεταλλευμάτων διά Πολονίαν 85)6—, «γυρκός-τέρμε», φόρτωσις 6—26 Αύγουστου.

«

Τὰ ταξιδεύοντα ελληνικά πλοῖα

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δεξ.)	Δ. Γκιούλης	17	3976	εἰς μεταφοράς Κωνστάντζης — Πειραιώς (πετρέλαια)
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ., Σιγάλας	04	2425	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 3 Αύγ. (διά Ρόττερνταμ)
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώρα»	54	8450	ανεχ. Χάμπτον ρόδες 1 Αύγ. δι' Αμβούργον
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενια I. Χανδρή	18	2974	άργει Πειραιᾶ ἀπό 30 Ιουλίου
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εἰς Κιουρασάο 4 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Σεφάς 4 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. K.X' "πατέρος	43	7231	έφθ. Ντώρμπαν 2 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Σεβόνιαν 8 Αύγ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοτσάτης	20	844	ἀνεχ. Γάνδην 6 Αύγ. διά Ροστόκ
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. 'Αναστασάτος	18	2858	έφθ. Γκράιτον 5 Αύγ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	διήλθε Τρινιντάντ 4 Αύγ. διά Ρίον Ιανέσιον
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή N. 'Άμερ.	53	3575	έφθ. Ρίο Γκράτες 7 Αύγ. (διά Πειραιᾶ)
ΑΚΤΗ	«Αδ. Λιθανάν» A.E.	44	7176	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 28 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7254	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδες 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	άδ. Τσουρινάκη	20	1115	ἀνεχ. Πειραιᾶ 8 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7234	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 28 Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιθανάν» A.E.	43	7229	ἀνεχ. Οζάκαν 30 Ιουλ. διά Βαγκούμπερ
ΑΛΙΚΗ Π.	'Απ. Πεζάς	44	7212	εἰς θέσιν 44 B. καὶ 46 Δ. Αύγ. 5, διά Χάμπτον ρόδες
ΑΜΕΡΙΚΗ	A. Λούζης	43	7176	ἀνεχ. Αμβέρσαν 6 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	έφθ. Κάρδιφ 10 Αύγ.
ΑΝΙΑ	'Ιγκορ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	ἀνεχ. Βαγκούμπερ 3 Αύγ. διά Πόρτ "Εβεργκλαντ
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κονδύλη	42	7191	έφθ. Καλλάτα 28 Ιουλίου
ΑΕΙΟΣ	«Λιθανάν» A.E.	43	7176	έφθ. Καρτενέας 4 Αύγ.
ΑΝΤΙΟΠΗ (δεξ.)	«Νιάρχος» A.E.	14	4046	άργει Άμπελάκι ἀπό 16 Μαΐου 1954
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	A. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	29	6022	διήλθε Ντόρερ 8 Αύγ. διά Αμβούργον
ΑΡΓΩ	«Ελληνικόν Διπλάσιον	18	5532	άργει Πειραιᾶ ἀπό 3 Μαρτίου 1954
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιθανάν» A.E.	41	7460	ἀνεχ. "Αυστερωταν 5 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδες
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπιτς»	44	7240	ἀνεχ. Πόρτ Αθουρίου 3 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	13415	διήλθε Τούνινταν 2 Αύγ. διά Μοντεβίδεο
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	προστήρασεν ἐγγύς Σμύρνης, Αύγ. 1
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιδανός	43	7227	ἀνεχ. Μόμπιλ 6 Αύγ. διά Τρινιντάντ
ΑΤΤΙΚΗ	Χρ. Μαυράκης	43	2400	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 5 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελίξης»	44	7176	ἀνεχ. Ιντσόν 28 Ιουλ. διά Βαγκούμπερ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραφ. 'Ελ.—'Αμερ.	28	20553	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 12 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΒΑΣΙΛΗΣ	N. Πούταλος καὶ Σία	11	1881	διήλθε Κωνσταντία 8 Αύγ. διά Λίθερπουλ
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» A. E.	46	2035	ἀνεχ. Λίθερπουλ 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	εἰς λιμένας Ισπωνίας 8 Αύγ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A.E.	44	1923	ἀνεχ. Λονδίνον 4 Αύγ. διά Κων. πολιν.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	22	3845	άργει Σύρου ἀπό 26 Ιουν. 1953
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» A. E.	46	2016	έφθ. Αμβούργον 8 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	'Αδ. Γράτσου	44	7176	διήλθε Χονολουλού 6 Αύγ. διά Κορέαν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	διήλθε Πούλο Μπούκομ 6 Αύγ. δι' Ισπωνίαν
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	διήλθε Πούλο Μπούκομ 30 Ιουλ. διά Περσίαν
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	'Αδ. 'Ανδρεάδης	43	7233	ἀνεχ. Βαλτιμόρη 30 Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΓΚΡΑΣΧΟΛΩΜ (ψυγείον)	Γ. 'Αρκουλής	43	486	εἰς ταξίδια, Αμβούργου — Λονδίνου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20991	διήλθε Σουέζ 2 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάτος	18	1176	άργει Πειραιᾶ 12 Αύγ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	έφθ. Κων. πολιν. 5 Αύγ.
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάτος — Δούκας	23	1634	εἰς ταξίδιον Χερσάνων — Ελλάδος
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	'Αδ. Συνοδινόν	24	2728	έφθ. Ούμετας 4 Αύγ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 1 Αύγ. δι' Αμβούργον
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	διήλθε Μοντεβίδεο 30 Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΔΗΜΟΣ ΘΩΝΗΣ	έτ. Βεργάτη	44	7232	έφθ. Πόρτ Πίρι 3 Αύγ.
ΔΗΜΟΣ ΘΩΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & B. Πανταλέων	43	7229	εἰς Ριτέέκαν ἀπό 21 Ιουλίου
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Ντιαμάντε»	55	6110	έφθ. Χάμπτον ρόδες 25 Ιουλίου
ΔΙΡΦΥΣ	'Αδελ. Πατέρα	43	7232	έφθ. Νέαν Υόρκην 7 Αύγ. (διά Πουέρτο Όρνταζ)
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	20	1603	"Ιδε : «ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΩΣΤΗΣ», σημαία Κοσταρίκας
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιθανάν	37	4839	ἀνεχ. Αμβέρσαν 3 Αύγ. δι' Οζάκαν
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7256	έφθ. Μόμπιλ 7 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	27	4142	ἀνεχ. Καρδίφ 5 Αύγ. διά Γδύνιαν
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκωνα» A.E.	44	7253	έφθ. Νέαν Όρεάνην 8 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	'Αδ. Κουλουκούντη	38	5500	έφθ. Φιλαδέλφειαν 3 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	έφθ. Βίλμιγκτον ('Αμερ.) 28 Ιουλίου
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμασιριούν — Πρίντεξη	21	1549	έφθ. Πειραιᾶ 3 Αύγ. καὶ ἀνεχ. 10 δι' Οδησσὸν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	'Αδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀνεχ. Μελίλλαν 6 Αύγ. διά Γλασκώδην, έφθ. 12
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	διήλθε Σιγκαπούρην ρόδες 5 Αύγ. διά Μασσαλίαν
ΕΛΛΗΝΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α. E.	39	6281	διήλθε Καζαμπλάκων 7 Αύγ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμανοπ.	44	7207	εἰς Τζέδδαν 4 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» A.E.	43	7254	έφθ. Νέαν Υόρκην 29 Ιουλ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A.E.	43	7176	ἀνεχ. Κων. πολιν. 29 Ιουλ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A.E.	43	7203	έφθ. Πειραιᾶ 1 Αύγ.
ΕΛΠΙΣ	Α. Ποιντέζης	19	1492	έφθ. Πειραιᾶ 5 Αύγ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» A.E.	43	7253	ἀνεχ. Οζάκαν 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδες
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρεπ. — Σταθάτος	44	7251	ἀνεχ. Βαγκούμπερ 5 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λυράγκα — Κολύμβα	21	2369	ἀνεχ. Βάλδις 24 Ιουλ. διά Χάιφαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» A.E.	43	7194	διήλθε Παναμάν 29 Ιουλ. διά Λονδίνον
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοί Πέτρου Γουλανδρῆ	43	7244	ἀνεχ. Λάγκα Πέντρο 6 Αύγ. διά Μπατάτον Ρούζ
ΕΥΘΑΛΙΑ	«Άδ. Γουλανδρῆ»	18	4770	ἀνεχ. Λίθερπουλ 4 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΕΥΡΥΜΕΔΟΝ	Π. Μποκερίνης	43	7250	έφθ. Μακάρι 2 Αύγ.

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

Contractors
Stevedoring
Painting
Shifting Boards
Cleaning Boilers
» Deep-Tanks
Provisions
Deck & Eng. Stores
Fresh Water
Radar
Gyrocompass
» Holds
Radio Equip. etc.

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

ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Αδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεχ. "Ιμιμιγχαμ 6 Αύγ. δι' 'Αμβέρσαν, έφθ. 8
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	διηλθε Παναμάν 29 'Ιουλ. διά Σάν Χουάν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «'Ιόνιον»	44	7257	διηλθε Χονολουλού 25 'Ιουλ. διά Παναμάν
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	44	7198	εις Λονδίνον ἀπό 18 'Ιουλίου
ΙΑΚΩΒΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	4815	άνεχ. Βιζαγκαπτάμ 22 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΙΓΟΡ	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	άργει Πόρτ Σαιδ ἀπό ἐτῶν
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Απ. Πεζάς	43	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	ιλών Δ. 'Ιγγλέση	42	7035	εις θέσιν 20 N. και 61 A. Αύγ. 7 δι' 'Αργεντινήν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	'Αδ. Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Τατζόγκ Ούμπαν 4 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & 'Αδ. K. X' πατέρες	43	7255	εις Αμστερνταμ ἀπό 25 'Ιουλίου
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άνεχ. Μπάροι 30 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	'Αδ. Κουλουκουντή	43	7229	άνεχ. Λονδίνον 6 Αύγ. δι' 'Αράχους
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	άνεχ. Μόντιτι 30 'Ιουλ. διά Σάντος
ΚΑΣΤΩΡ	'Αδ. Γράτσου	44	7260	έφθ. Βαλτιμόρην 3 Αύγ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	διηλθε Τρίνινταν 1 Αύγ. διά Ντεμεράραν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1793	διηλθε Κολόμπο 29 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδη	44	7224	διηλθε Σαιν Μικέλης 8 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΡΗΤΗ	N. Κουδύλης	44	7253	διηλθε Λόδης 'Αντζελες 27 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	άνεχ. Γιαδάτα 8 Αύγ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άνεχ. Μόντρεαλ 5 Αύγ. διά Λοντόντερρου
ΚΡΙΟΣ	M. 'Επιπειρίκος	45	3805	έφθ. Βρέμην 2 Αύγ.
ΚΥΠΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	20	6416	άργει Αμπελάκι ἀπό 8 'Ιουνίου
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαί	11	7527	άνεχ. Πειραιά 9 Αύγ. δι' Αύστραλίαν
ΚΥΜΑ	'Αδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7244	διηλθε Λόδης 'Αντζελες 27 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	'Αδ. Κ. Πατέρες	43	7223	διηλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Κων(πολιν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Αύγ. διά Βαγκούνερ
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	N. 'Απόδικος	45	7176	
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αλεξάτος — Δαύκας	25	964	έφθ. Κέρτς 6 Αύγ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεχ. Βιζαγκαπτάμ 6 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	διηλθε Μοντεβίδεο 7 Αύγ. δι' Εύρωπην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	A. & G. Κυρτάτας κλπ.	22	1535	έφθ. Χάιφαν 5 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 5 Αύγ. (δι' 'Αγγλίαν)
ΛΙΛΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	25	5531	άνεχ. Λήθ 3 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύάγγ. & M. Νομικός	43	7229	έφθ. Βαλτιμόρην 7 Αύγ.
ΛΟΥΛΑ	Δ. Κοτσαύτης κλπ.	43	1075	άργει Πειραιά 12 Αύγ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανδάς» Α.Ε.	45	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Αύγ. διά Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΜΑΙΩΤΙΣ	'Αδ. Συνοδινού	19	3858	εις Αρχάγγελον 10 Αύγ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Τραπεζούντα 8 Αύγ.
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθιον	55	8400	εις Μπρονταύλαντ, ὑπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρής	21	6703	έφθ. Αρούμπαν 4 Αύγ.
ΜΑΡΙΟΣ II	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187	έφθ. Χούλι 1 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΑΪΚΟΥΝΤΗΣ	Γερ. Σταθάτος	43	7204	έφθ. Τουκουγιάμα 1 Αύγ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	«Είρηνικός» Α. Ε.	44	7258	διηλθε Κάρδιφ ἀπό 25 'Ιουνίου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	20	6546	διηλθε Κολόμπο 29 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΕΝΤΩΡ	Μάρκος Νομικός	54	11577	άνεχ. Μομπάσσα 8 Αύγ. διά Μαυρίκιον
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	διηλθε Παναμάν 27 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΜΙΧΑΛΗ	'Αδ. Κουλουκουντή	38	5500	διηλθε Τρίνινταν 28 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΜΙΧΑΛΗΚΗΣ	έτ. "Ηλιος"	44	7254	έφθ. Πειραιά 12 Αύγ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	Νικολαΐς - Παπαζούλης	16	2081	έφθ. Γλασκώνη 3 Αύγ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. Χανδρής	41	7157	"Ιδε: "ΠΟΘΟΥΛΑ", σημαία Κοσταρίκας
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΩΡ	έτ. Χανδρή	24	1435	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7260	διηλθε Ντόρερ 7 Αύγ. δι' "Εμδεν
ΝΑΥΡΙΟΣ II	N. Εύσταθιον	44	7176	εις Ιαπωνίαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	Γ. Χρ. Λαιμός κλπ.	55	9500	άνεχ. Πειραιά 3 Αύγ. δι' Ιαπλίαν—Ν. Αμερικήν
ΝΕΔΟΝ	'Ελλ. Γασιανή Ν. Αμερ.	34	2709	διηλθε Σουέζ 10 Αύγ. εις Αμπου Τζενίμα
ΝΕΣΤΟΣ	έτ. Ντέλ. Κάριμπιτ	43	7176	διηλθε Φλάσικ 1 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΝΗΡΕΥΣ	'Αδ. Γαρόδας	22	16991	έφθ. Μπρεμερχάφεν 2 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	'Αδ. Γουλανδρή	43	7230	εις Ριτζέκαν 10 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. Εύνενίας	43	7231	έφθ. Σατίγκον 24 'Ιουλίου
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΑΪΚΟΥΝΤΗΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	5205	έφθ. Μπλέφαστ 8 Αύγ.
ΝΙΚ. ΚΑΙ·ΡΗΣ	'Ηλ. E. Χατζηλίσις κλπ.	43	7176	άνεχ. Λίβερπούλ 29 'Ιουλ. διά Βαμπάναν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.	K. Πατέρες & Σιά	11	1459	εις Κουεύτη 4 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	Γ. Βατικιώτης	43	7254	διηλθε Πόρτ Σαιδ 4 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΟΔΑ	'Αδ. Σιτινά	43	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΟΝΤΡΥ	έτ. Γ. Νικολάου	41	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. δι' "Οσλο
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	διηλθε Κριστομπαλ 8 Αύγ. διά "Οσλο
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	'Εμπορ. — Ε'Φοπλιστική	44	7284	άνεχ. Σίδνευ 4 Αύγ. διά Μελβούρνην, έφθ. 9
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	K. Γράτσου	45	7176	έφθ. Πόρτ Αλμπέριου 7 Αύγ. (διά Φιλαδέλφειαν)
ΠΑΝΑΓΙΑ	Κων. B. Σκαρβέλης	43	7235	άνεχ. Κόμπε 26 'Ιουλ. διά Βόρ. Είρηνικόν
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Δ. Ψυχογιούς	17	3703	έφθ. Σατίγκον 7 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	«Οκεανός» Α.Ε.	19	5182	άργει Πειραιά ἀπό 14 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Άλεξάτος — Δάύκας	21	1001	έφθ. Πειραιά 6 Αύγ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	A. Καραδίας	43	7258	διηλθε Λόδης 'Αντζελες ἀπό 8 'Ιουλ. διά Σακάντη
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	'Ιω. Γ. Π. Λιβανδής	43	7176	διηλθε Πόρτ Σαιδ 8 Αύγ. διά Μασσαλίαν
ΠΑΤΡΑΙ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	διηλθε Τρίνινταν 1 Αύγ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΠΕΡΙΚΑΛΗΣ	έτ. «Έσπλοιας»	45	7240	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 4 Αύγ. διά Νότ. Αφρικήν
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	K. Π. Λαιμός	20	5187	εις Χάιφαν 7 Αύγ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	Γαγάνης	20	1331	άνεχ. Λονδίνον 4 Αύγ. διά Κων(πολιν
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ.
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7253	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 3 'Απρ. 1953
ΠΗΝΕΙΟΣ	'Ιω. M. Νικηφόρος	24	5026	έφθ. Σαβάνναν 8 Αύγ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Μαρ. 'Επιπειρίκος	45	3822	άνεχ. Τανούρα 1 Αύγ. διά Καβασάκι
ΠΟΠΗ	Yioi P. Γουλανδρή	44	11473	άνεχ. Αυδούργον 4 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ)	Μάρκος Νομικός	42	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Σεμπένικο
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνά»	44	7207	άνεχ. Νέαν 'Ορκην 7 Αύγ. διά Ταμπίκο
ΡΙΤΑ	Στρ. Ανδρέαδης	43	10193	άργει 'Αμπελάκι ἀπό ἐτῶν. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑ·Ι·ΟΝΣ	M. Βερνίκος	96	1594	εις μεταφοράς Κωνστάντζης—Πειραιώς (πετρέλαια)
ΡΟΔΟΠΗ	Βαγιάνης & Σιά	16	1808	διηλθε Σουέζ 2 Αύγ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	Μαν. Κουλουκουντής	55	16566	άργει Πειραιάς ἀπό 8 'Ιουλίου
ΡΩΜΥΛΙΑ	Yioi Σιγάλα	25	1412	έφθ. Ριτζέκαν 23 'Ιουλίου
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	άνεχ. Κων(πολιν 7 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Τέλ 'Αβιδ 1 Αύγ. διά Πειραιά, έφθ. 6
	έτ. «Τρανσπετρόλ»	18	5563	άνεχ. Βομβάν 1 Αύγ. διά Γενόβαν
	έτ. «Ελλέμες»	18	1593	άνεχ. Νιού Ούεστμπιτερ 8 Αύγ. διά Λονδίνον
	Yioi Δ. 'Ιγγλεσόη	43	7176	

ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		Υιών Σιγάλα	43	7176	διήλθε Παναμάν 3 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		Α. Πρίντεζης	28	1660	έφθ. Χερσώνα 6 Αύγ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ		Νίκ. Παπαδάτος	22	2201	έφθ. 'Αρχάγγελον 2 Αύγ.
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάσος»	44	7223	άνεχ. Λός 'Αντζελες 30 'Ιουλ. δι' 'Οζάκαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		'Ιω. Κουμαντάρος	44	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 Αύγ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		'Άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	είς Μπουένος 'Αύρες από 16 'Ιουλ.
ΤΑΣΜΑΝΙΑ (ύπερωκ.)		'Ελλην. Μεσογ. Γραμματι	40	11672	παρελθόντι εις Μασσαλίαν 6 Αύγ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)		Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	έφθ. Μαρακάτυπο 3 Αύγ.
ΤΡΙΤΩΝ		'Άδ. Γράτσοι	44	7250	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 24 'Ιουλίου
ΥΔΡΑΙΟΣ II.		Κληρ. 'Άθ. Κουλούρα	30	4557	είς 'Αμβούργον 6 'Ιουλίου
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Λουκάς Νομικός	21	1783	άνεχ. Γενοβάν 4 Αύγ. διά Σφάξ, έφθ. 8
ΦΛΩΡΙΝΑ		Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	είς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΦΡΑΓΚΙΣ		Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	εἰς ταξίδιον 'Αδριατικής—'Ανατ. Μεσογείου
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		«Κάσος» Α. Ε.	45	7256	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 1 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7238	άνεχ. Καμάσιτ 23 'Ιουλ. διά Βαγκούδερ
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		«Κάσος» Α. Ε.	44	7246	άνεχ. Σουάνη 28 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδι
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ		'Απ. Πεζάς	55	8225	διήλθε Ντόμερ 7 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδι
ΨΑΡΑ		έτ. «Νέα Τύχη»	45	7255	άνεχ. 'Αμβούργον 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδι

Τὰ ύπο ξένας σημαίας

ΑΒΑΝΣ		έτ. «Άθανας»	21	3275	έφθ. Πειραιᾶ 2 Αύγ.
ΑΓΑΘΗ		έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	διήλθε Λός 'Αντζελες 24 'Ιουλ. δι' 'Οζάκαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοστ.)		έτ. «Σάντα Άγγελικα»	21	1173	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 4 Αύγ. δι' 'Άλεξανδρειαν, έφθ. 8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (λίβερ.)		έλληνικα συμφέροντα	44	7210	διήλθεν 'Αγ. Βικέντιουν 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		έτ. «Βέοντος»	17	1288	άνεχ. Αάρχους 1 Αύγ. διά Κότκα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Αϊτζιαν Μάρ»	10	1471	όργει 'Άμπελακι από 17 'Ιουλίου
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)		έλληνικα συμφέροντα	44	7214	εἰς Κιασσούνγκ από 17 'Ιουλίου
ΑΔΑΜΑΣ		έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	διήλθε Παναμάν 24 'Ιουλ. διά Μάλταν
ΑΖΙΑΝ		έτ. «Πανσεάνικα»	42	7223	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδι
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λίβερ.)		έτ. «Άδιλας»	43	7238	διήλθε Κείπ Τάουν 30 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ		έτ. «Μαρίνιας»	43	7224	άνεχ. Γιαβάτα 8 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		έτ. «Λάπατα»	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Άγκελεφ»	25	2310	άνεχ. Πόρτισχεντ 27 'Ιουλ. δι' 'Ιγκάρκα
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ρεπούμπλικ»	53	13675	άνεχ. Βοστώνην από 15 'Ιουλ. διά Τουρκίαν
ΑΖΟΥΕΡΟ		έτ. «Αζουέρο»	44	7176	διήλθε Παναμάν 30 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)		έτ. «Μαρίτσων	20	5227	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Μάντζεστερ
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Άθενας»	44	7161	διήλθε Λάς Πάλμας 6 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Άτλαντικ»	54	18784	διήλθε νήσον Μιντγουσάιν 28 'Ιουλ. διά Περσίαν
ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.)		έτ. «Σάν Ραφαέλ»	44	7242	διήλθε Παναμάν 5 Αύγ. διά Είρημικον
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Άθανας»	29	3958	διήλθε Πειρατάς από 30 Μαΐου, έναυλόθη
ΑΙΑΣ		έτ. «Σεντράλε»	29	5218	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουλ. διά Βαμπάνα
ΑΙΓΕΥΣ (λίβερ.)		έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7197	διήλθε Παναμάν 4 Αύγ. δι' 'Ισπωνίαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.		έτ. «Σάν Γκρεύκοριο»	43	7176	άνεχ. Ταμπόγκα 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΜΙΛΙΑ (λίβερ.)		έτ. «Μπόγιλλ»	44	7259	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΑΙΟΛΟΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Οράπιον»	43	10459	έφθ. Καριπίτρα 27 'Ιουλ.
ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Ντεγκέντο»	22	1057	έφθ. Κωνσταντζαν 30 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·ΥΛΟΡ		έτ. «Ντέλ Έτζεο»	44	7240	διήλθε Ντόμερ 3 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδι
ΑΙΤΟΛΙΚΟΥΣ (λίβερ. δεξ.)		έτ. «Μοντονέντο»	43	10448	άνεχ. 'Αμστερνταμ 19 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 7 Αύγ.
ΑΙΝΟΣ (λίβερ.)		έτ. «Σή Τράνσπορτ	20	3543	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 1 Αύγ. διά Πιομπίνο
ΑΙΤΝΑ (λίβερ.)		έτ. «Άλονσο»	43	7192	διήλθε Παναμάν 1 Αύγ. διό Καθασάκι
ΑΚΟΥ·Ι·ΤΑΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Λόρκος»	45	10448	διήλθε Ντόμερ 20 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΚΡΙΤΑΣ (λίβερ.)		έτ. «Αίλας»	42	7025	έφθ. Πόρτ 'Αλφεντ 3 Αύγ.
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)		έτ. «Ιμπέδιος»	44	7158	έφθ. Χάμπτον ρόδι 2 Αύγ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ		έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	διήλθε Σεϋσσον 3 Αύγ. διά Πέντερνταμ
ΑΚΤΙΟΝ (λίβερ.)		έτ. «Ρόντα»	43	7213	όργει Φάλμουθ από 16 'Απρ. 1953
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)		έτ. «Ρίταλες	25	2323	άργει Τεργέστην από 19 'Απρ., διασκευή
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)		έτ. «Ματεέλιατ»	18	5555	άνεχ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δεξ.)		έτ. «Αλέξανδρος»	33	12223	άνεχ. Ήσουντ 28 'Ιουλ. διό Ισπωνίαν
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)		έτ. «Μουρδίνιας»	53	7409	άνεχ. Πέρισταν 36 Β. κατ 33 Δ., Αύγ. 1, διά Χάμπτον ρόδι
ΑΛΚΗΣ (λίβερ.)		έτ. «Αλκιβιάδης»	42	7066	έφθ. Λιβόρνο 8 Αύγ.
ΑΛΚΙΜΟΣ		έτ. «Αλκιμος»	43	7176	έφθ. 'Εύβοινμασουθ 1 Αύγ.
ΑΛΚΥΩΝ (λίβερ.)		έτ. «Σάντα Ρίτσα»	44	7063	διήλθε Τρίνινταντ 2 Αύγ. διά Σμαλκάντευ
ΑΛΜΠΑ		έτ. «Εξτραμάρ»	44	7233	άνεχ. Οζάκαν 29 'Ιουλ. διά Βιζαγκαπατάμ
ΑΛΜΠΑ (λιβ.)		έτ. «Βιλλάμπιτς»	43	7231	διήλθεν 'Αγιον Βικέντιουν 27 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΑΛΦΕΥΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ακρόπολις»	43	7221	έφθ. Φιλαδέλφειον 5 Αύγ.
ΑΜΑΛΙΑΣ (λίβερ.)		έτ. «Ρόντα»	43	7221	άνεχ. Αρούμπαν 26 'Ιουλ. δι' Ισραήλ
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)		έτ. «Ματίλειας»	18	8571	έφθ. Χάμπτον ρόδι 7 Αύγ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ		έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	έφθ. Βόρειαν ρόδι 2 Αύγ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λίβερ.)		έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7164	διήλθε Σεϋσσον 28 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδι
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λίβερ.)		έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7306	άνεχ. Τρίνινταντ 28 'Ιουλ. διά Πόρτεντ
ΑΜΙΠΑ (λίβερ.)		έτ. «Αυίπας»	42	6995	εἰς θέσην 36 Β. κατ 33 Δ., Αύγ. 1, διά Χάμπτον ρόδι
ΑΝΑΞ (λίβερ.)		έτ. «Άναξ»	55	6462	άνεχ. Κόμπε 6 Αύγ. διά Βαγκούδερ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιβ.)		έτ. «Ντέρνας»	42	8195	εἰς Ρόττερνταμ, υπό διασκευήν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιβ. δεξ.)		έλληνικά συμφέροντα	55	22000	εἰς Ισπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.		έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	διήλθε Ήσουντ 3 Αύγ. δι' 'Ολλανδίαν
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λίβερ. δεξαμ.)		έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7208	έφθ. Κιούρε 1 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ (λίβερ.)		έτ. «Πατούφικας»	43	7188	διήλθε Παναμάν 6 Αύγ. δι' Ισπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	έφθ. Πέρινος 7 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)		έτ. «Άνδρος»	53	17845	άνεχ. Νέαν 'Υόρκη 7 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)		έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 'Ιουλίου
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)		έτ. «Άνδρος»	54	17847	διήλθε Παναμάν 2 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)		έτ. «Ρίο Βεντουράντος»	53	18735	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 8 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΑ Κ. (λιβ.)		έτ. «Ούεστ "Αφρικα»	54	6112	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ.
ΑΝΝΑ		έτ. «Κόνγκαλ»	21	4358	έφθ. Μπουένος 'Αϊρες 29 'Ιουλίου
ΑΝΝΕΛΕΝ		έτ. «Εστρέλλας»	20	2734	όργει Πειραιᾶ από 24 'Ιουλίου
ΑΝΝΙΤΣΑ		έτ. «Τράιτ Τσάρτεργκικ»	45	7149	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 26 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.		έτ. «Σάντα "Αννα»	44	7258	άνεχ. Μόζι 25 'Ιουλ. διά Φουζίκι
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.		έτ. «Αννίτσα»	44	7165	εἰς Σαμψούντα από 20 'Ιουλ.
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.		έτ. «Μίνωας»	08	1763	άνεχ. Λουδίνον 6 Αύγ. διά Χούλλα, έφθ. 7
ΑΝΤΡΕ		έτ. «Ντέλ Νόρτες	43	7176	άνεχ. Εμδεν 24 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΤΟΝΥ		έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λίβερ.)		έτ. «Γκρούντιλλ»	43	7244	άνεχ. Μπότγουντ 2 Αύγ. διά Σουάνζ
ΑΟΥΡΟΡΑ (διδούμον.)		έτ. «Ηγκλ»	44	7249	διήλθε Λός 'Αντζελες 30 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκη
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7304	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ. διά Γκρηνοκ
ΑΡΕΤΗ Σ.		έτ. «Άλβιν»	28	5032	έφθ. Πειραιᾶ 6 Αύγ.
ΑΡΕΤΗ		έτ. «Απόστολο»	20	3330	έφθ. Χάρτελεπουλ 7 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)		έτ. «Αριστομένης»	43	7254	έφθ. Γενοβάν 6 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. διδούμον.)		έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	εἰς Σίενταμ από 10 'Ιουλ., έπισκευή

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Άριστομένης»	43	7244	άνεχ. Χαλίφας 28 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άργει "Αιστερταμ" από 29 Σεπτ. 1953
ΑΡΙΩΝ (λιθερ.)	έτ. «Άριάτο»	44	7216	έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 Αύγ.
ΑΡΙΩΝ	έτ. Ντέλ "Εστε"	19	5672	ανεχ. Λός "Αντζελες" 24 'Ιουλ. διά Γιαβάτα
ΑΡΙΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Άριώνα»	28	1707	διηλθε Μοντεβίδεο 3 Αύγ. διά Κόντινεντ
ΑΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Άρης»	21	1498	έφθ. Αλεξάνδρειαν 3 Αύγ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλαΐτη»	53	18288	έφθ. Εινβάρντεν 29 'Ιουλ.
ΑΡΜΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Αστραφ»	43	7273	έφθ. Λουδίνιον 3 Αύγ.
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Τράπατη»	43	7131	διηλθε Θέουταν 3 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουέντε»	43	7236	έφθ. Λουδίνιον 5 Αύγ.
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιθερ.)	έτ. «Βαλτημόρος»	45	7255	έφθ. Βοστώνη 5 Αύγ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	άνεχ. Πόρτ Πρένς 5 Αύγ. διά Γκουάντα
ΑΡΧΑΝΑΞ (λιθερ.)	έτ. Λαζίπ. Σή Τράνσπ.»	43	7288	άνεχ. Βαγκούνερ 7 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ	έτ. «Σέρρων»	45	7198	διηλθε Τρίνινταν 3 Αύγ. διά Σάντος
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνον»	44	7157	άνεχ. Μόλι 5 Αύγ. διά Βαγκούνερ
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Πενέντος»	44	7161	έφθ. Χάμπτον ρόδς 2 Αύγ.
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλη»	43	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλη»	28	4809	διηλθε Λάς Πόλμας 6 Αύγ. διά Γδύνιαν
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	διηλθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΣΤΡΟΝ	έτ. «Φάγρουντ»	42	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 2 Αύγ.
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	έφθ. Μιτάχιαν Μπλάγκαν 29 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (έπιβατ.)	έλληνικά συμφέροντα	22	5856	έφθ. Βομβάνη 8 Αύγ.
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττίκα»	27	5214	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 29 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΑΤΤΙΚΟΣ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Λόρκα»	44	10712	έφθ. Σασσέμπο 22 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 4 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεχ. Βρέμην 25 'Ιουλ. διά Καραϊβικήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Μόλι 28 'Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Σουάν 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 10 'Ιουλ. δι' Αγιον Φραγκίσκον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	7257	έρθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 5 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	άνεχ. Πόρτ "Αλφρεντ 25 'Ιουλ. διά Καριπίτο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΪΟΝΤΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	άνεχ. Ρόπτερνταμ 7 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	έφθ. Μόλι 2 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	άνεχ. Βανδάρ Μασσούρ 1 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	διηλθε Συεζ 30 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	άνεχ. Ούμι Σαδ 8 Αύγ. διά Γαλλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	11241	έφθ. Αμβούργον 7 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	άνεχ. Μοντεβίδεο 30 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 5 Αύγ. δι' Εύρωπην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 6 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	έφθ. Πέρνις 29 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8631	έφθ. Αρούμπαν 1 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διηλθε Τζιμπούτι 26 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	έφθ. Πρόδιντενς 5 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ-Ικ»	49	10908	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ. διά Τεργεστην εις Λονδίνον άπό 14 'Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ-	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Ρόπτερνταμ 7 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7160	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ. διά Κέι Ούέστ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	διηλθε Τζιμπούτι 30 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρων
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέα»	42	7177	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Αύγ. διά Γενοβαν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Αύγ. διά Ρίον Ιανέριον
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζος»	44	7198	έφθ. Μόντρεαλ 1 Αύγ.
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Αίλας»	42	7010	έφθ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ.
ΒΑΛΕΝΣΙΑ (παν.)	έτ. «Νούέντα Βαλένσια»	44	7276	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Αύγ. διά Μούρμανσκ
ΒΑΛΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	διηλθε Παναμάν 2 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνος»	44	7176	άνεχ. Τόκιο 27 'Ιουλ. διά Τακόμα
ΒΑΡΚΑ (λιθερ.)	έτ. «Βαπτόρες»	43	7176	διηλθε Τρίνινταν 3 Αύγ. έφθ. Ν. 'Υόρκην 7.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	έφθ. Μπάρμπαντος 1 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αίβαλη»	44	7242	έφθ. Βαλτιμόρην 5 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΣΑΟΥΔ Α' (άραδ.)	'Αρ. 'Οντσας	54	28738	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Δεκ. διά Θεούτιν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Νούέντα Βίστα»	55	10507	διηλθε Σαΐδ 34 Δ. Αύγ. 8 δι' Αργεντινήν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οίλσιπτο»	12	5944	εις θέσιν 9 Ν. και 34 Δ. Αύγ. 8 δι' Αργεντινήν
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7253	εις θέσιν 26 'Ιουλίου
ΒΕΝΟΥΣ (δύνουρ.)	έτ. «Κόλιπτο»	20	7631	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 'Ιουλ. διά Ρόπτερνταμ
ΒΙΒΑ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Βιβλάτε»	21	6872	έρωμαυούληκθη εις Καλλάδο 26 'Ιουλ., έπισκευή
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρστούμαντες»	52	11362	άνεχ. Χάπιφαν 4 Αύγ. διά Λιβόρνο
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιθερ.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7058	έφθ. Μπελέμ 2 Αύγ.
ΒΙΡΤΙΝΙΑ Γ-	έτ. «Βιργινίας»	44	7281	έφθ. Ρόπτερνταμ 10 Αύγ.
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Γκουάμπτο»	40	8427	εις θέσιν 58 B. και 10 Δ. Αύγ. 7, δι' Εμδεν
ΒΟΡΙ	έτ. «Ριον»	42	7076	άνεχ. Χαδάνων 4 Αύγ. διά Καρντένας
ΓΑ-Υ-ΕΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Θήσαυρος»	43	7304	άνεχ. Γλασκώνην 3 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούνα»	43	7156	"Ιδε : ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ", ώς μετωνομάσθη
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	άνεχ. Λαϊττάλ Πέντα 5 Αύγ. διά Μπατόν Ρούζ
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιθερ.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	διηλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθερ.)	έτ. «Ράτλαντ»	44	7205	έφθ. Ρόπτερντα 6 Αύγ.
ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ (λιθερ.)	έτ. «Μιραμάρ»	18	5210	διηλθε Τρίνινταν 1 Αύγ. διά Ρόπτερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζέδολια»	27	5407	άνεχ. Ρόπτερνταμ 5 Αύγ. διά Γενοβαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Μονρόβια»	51	5739	άργει Ελευσίνα άπό 1 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μερίντιαν»	19	5282	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ Οίλ»	54	18790	έφθ. Πόρτλαντ(Με.) 7 Αύγ.

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ :

ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ" & "ΟΛΥΜΠΟΣ".

TELEGRAMS LOUCAS-JEDDAH

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	άδ. Λύρα	55	10490	εις Τάιν, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκέστας»	43	7273	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 29 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Άρκοουλ»	22	1871	έφθ. Καζαμπλάγκαν 7 Αύγ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Πίο Πάρντο»	43	7166	εις θέσην 12 Ν. και 101 Α., Αύγ. 7, διὰ Κόμπε
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Πιουρόπο»	43	7207	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ.
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	διήλθε Τρίνινταντ ἀπὸ 18 'Ιουλ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθερ.)	έτ. «Ντελ Πλάτα»	30	6770	έφθ. Χάμπτον ρόδις 2 Αύγ.
ΓΚΑΣ. Μ. (δόνδουρ.)	έτ. «Νηρέυς»	30	9097	άνεχ. Λιβερπούλ 3 Αύγ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΓΚΛΑΝΤΙΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43	7252	διήλθε Παναμάν 4 Αύγ. διὰ Καλλάο
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Μίντ 'Ατλάντικ»	43	7229	έφθ. Ε'ιδονιάσουθ 7 Αύγ.
ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20131	έφθ. Αμστερνταμ 1 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	27812	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 2 Αύγ. διὰ Ν. Γαλλίαν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΡΑΝΤΙΑΝ (λιθ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΟΥ·Ι·ΝΤΑΝΣ (λ.δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 7 Αύγ. διὰ Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	22000	εἰς Αμβούργον, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20035	άνεχ. Πέρνις 1 Αύγ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΡΕ·Ι·Σ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	εἰς Κίελον ἀπὸ 18 'Ιουλ. ἐπισκευή
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	53	20536	άνεχ. 'Ηστχαμ 6 Αύγ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20125	εἰς Αμέρερσαν, ύπο άνασσυγκόλλησιν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	έφθ. Κάδις 5 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διήλθε Πούλο Μπούκομ 3 Αύγ. διὰ Νιού Πλύμουθ
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	22000	εἰς Μάλμο, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διήλθε Σουέζ 2 Αύγ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΤΖΟΥΡΥ (λ. δ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	55	20355	έφθ. Σπέτζιαν 7 Αύγ.
ΔΑΦΝΗ (λιθ.)	έτ. «Τρανσιτεσάνικο»	54	5779	διήλθε Ντακάρ 8 Αύγ. διὰ Τακοράντι
ΔΕΛΦΙΝ (λιθ.)	έτ. «Χίαν»	45	7259	διήλθεν 'Αρούμπαν 1 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΔΕΛΦΟΙ (λιθερ.)	έτ. «Ρίο 'Αντον»	45	7252	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 'Ιουλίου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπο»	44	7216	διήλθε Φλάσιγκ 5 Αύγ. διὰ Βαμπάνα
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Ε'σπερτάντζα»	44	7207	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα 'Αγγελίκα»	43	2878	έφθ. Ράς Μπαρούν 4 Αύγ. (διὰ Μπουκώ)
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Στεννίές»	20	4992	έποδίσεις Βερμούδας 19 'Ιουλ. (δι' 'Οδησσόν)
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	έφθ. Λιβερπούλ 6 Αύγ.
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	διήλθε Παναμάν 30 'Ιουλ. δι' 'Αμέρερσαν
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθερ.)	έτ. «Γουορλόντουσάιντ»	43	7031	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Ιουλ.
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Σάν 'Εμιλίο»	44	7249	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 27 'Απρ. ζημίαι
ΕΒΗΛΙΖ (λιθ.)	έτ. «Ρίο Καρίμπιτσα»	44	7257	άνεχ. Τάιν 6 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΕΒΗΜΑΡ (λιθ.)	έτ. «Σάν 'Αλμπέρτο»	45	7252	άνεχ. Γάνδην 4 Αύγ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ. «Σήκρεστ»	44	7253	άνεχ. Βορδώ 1 Αύγ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	άνεχ. Βικτωρίων (Βραζ.) 4 'Ιουλ. διὰ Βρέμην
ΕΛΑΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	έφθ. "Εμδεις 3 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πουέρτο Λιμπερτάντη»	44	7213	έφθ. Πόρτ "Αλφρεντ 2 Αύγ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλρτ Τάνκερ»	43	7218	άνεχ. Βέρα Κρούζ 3 Αύγ. διὰ Μπωμόν
ΕΛΛΗΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξίλιαρα»	30	4123	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 Αύγ. διὰ Βαρκελώνην
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ελλήποποντος»	44	7189	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΕΛΑΜΠΡΑ (λιθερ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	άνεχ. Νάρδο 4 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΛΛΠΙΣ (λιθ.)	έτ. «Καζατάμιλ»	44	7229	άνεχ. Καμάσιτ 27 'Ιουλ. διὰ Βαγκούνερ
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασιφίκα»	43	7207	έφθ. Κάρδιφ 6 Αύγ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	42	7058	άνεχ. Κείπ Τάουν 1 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	εἰς Ινδονησίαν 1 Αύγ.
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)	έτ. «Λατσόφερους»	43	7264	έφθ. Χάμπτον ρόδις 5 Αύγ.
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγγος»	41	7122	έφθ. Τζάσκουσιδιλ 3 Αύγ.
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	άνεχ. Μονρόδια 28 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΝΤΥ (λιθερ.)	έτ. «Έντικα»	25	3320	διήλθε Μπέλλ "Αϊλαντ 1 Αύγ. (διαταγάς)
ΕΝΩΣΙΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ενωσίς»	12	2171	άνεχ. Πειραιά 9 Αύγ. διὰ Μπουζι
ΕΠΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Άλδάρες»	44	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 Αύγ. διὰ Λάς "Αντζελες
ΕΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Πέντεκραλ»	44	7255	άνεχ. 'Εμδεν 2 Αύγ. διὰ Βενεζουέλαν
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Σουντατάλντικα»	22	7765	έφθ. Λιβρόνιο 4 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	διήλθεν 'Αγιος Βικέντιον 1 Αύγ. διὰ Μπουένος "Αύρες
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ "Οϊλ»	54	18736	άνεχ. Φάσουλην 4 Αύγ. διὰ Λίθανον
ΕΥΘΑΛΑΣ ΣΟΣ	έτ. «Κόφλο Ντεζέαντο»	44	7264	έφθ. Χάμπτον ρόδις 5 Αύγ.
ΕΥΡΥΚΛΕΑΙΑ (δεξ. λιθερ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Αύγ. διὰ Χιούστον
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 3 Αύγ. καὶ Χάμπτον ρόδις 7
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν 'Αντωνίο»	45	7176	άνεχ. Νάουρου 1 Αύγ. διὰ Πόρτ Κέμπλα
ΕΦΦΗ (λιθερ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7194	έφθ. Φιλαδέλφειαν 3 Αύγ.
ZAN	έτ. «Οριόνκο»	44	7165	έφθ. Κεμπέκ 7 Αύγ.
ΖΕΟ Γ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	10641	έφθ. Μπουένος "Αύρες 6 Αύγ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ζέρφος»	43	7231	άνεχ. Καπτάνη 7 Αύγ. διὰ Ζερφόντεν
ZINI (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρόδ»	52	12556	έφθ. Ζερφόντεν 7 Αύγ. διὰ Ζερφόντεν
ZOZIAN (Κοστ.)	K. "Ατυχίδης	20	7638	άνεχ. Ζερφόντεν 7 Αύγ. διὰ Ζερφόντεν
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7099	έφθ. Ζερφόντεν 7 Αύγ. διὰ Ζερφόντεν
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7161	άνεχ. Ζερφόντεν 7 Αύγ. διὰ Ζερφόντεν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	άνεχ. Ζερφόντεν 7 Αύγ. διὰ Ζερφόντεν
ΘΕΟ (Κοστ.)	έτ. «Αίλα Μπέλλας	28	2407	έφθ. Ζερφόντεν 7 Αύγ. διὰ Ζερφόντεν
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	άνεχ. Ζερφόντεν 7 Αύγ. διὰ Ζερφόντεν
ΓΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρας»	45	7151	έφθ. Ζερφόντεν 7 Αύγ. διὰ Ζερφόντεν
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρ Μιττ»	42	6997	έφθ. Ζερφόντεν 7 Αύγ. διὰ Ζερφόντεν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Μοντεζόύμα»	43	7132	έφθ. Νέαν Σ'κωτίαν 4 Αύγ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Κομιμέρσιαλ»	43	7188	διήλθε Λάς "Αντζελες 21 'Ιουλ. διὰ Καβασάκι
ΘΕΟΣΚΕΠΑΤΗ	έτ. «Λάξ Πέρλας»	28	5068	έφθ. Λουίνον 7 Αύγ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομιμέρσιαλ»	43	7185	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 Αύγ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Απόστολος Παύλος»	24	3658	διήλθε Γιβραλτάρ 30 'Ιουλ. διὰ Κουδεΐτ
INTAΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνιφ	35	8072	έφθ. Αμέρερσαν 4 Αύγ.
IONIAN ΛΗΝΤΕΡ	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Αύγ. διὰ Πενσακόλαν
IONIAN ΜΕΣ ΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τραπέλουμ Κ.Κ.»	53	13555	άνεχ. Βοστόνη 30 'Ιουλ. διὸ Λάς Πιέγιτρας
IONIAN ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ. διὰ Περσικόν Κόλπον
IONIAN ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλίου
ΙΠΙΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13485	έφθ. Μασσαλίαν 5 Αύγ.
ΚΑΙΤΗ	Τυρογαλᾶς—Ζαμπάκας	15	1255	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ έτους
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιθερ.)	Κωταρρόπουλος	20	909	έφθ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ.
ΚΑΛΛΙΡΙΟΝ (τάνκερ)	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	έφθ. Κίελον 3 Αύγ. καὶ Ρόττερνταμ 7
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Τορέχα»	20	2506	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ εἰς τὴν Γερμανίαν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Άριον»	22	8432	διήλθε Τρίνινταντ 4 Αύγ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Άρεκουΐπα»	43	7257	άνεχ. Κόπρος Κριστία 2 Αύγουστου διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Κανόπους»	44	7138	άνεχ. Μίδλελσπρο 8 Αύγ. διὰ Τάιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουντεφιονίδι»	24	5185	έφθ. Αλεξανδρειαν 4 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ» (Κοσταρ.)	N. I. Νομικός	07	1075	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνηγην 23 'Ιουλίου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ» (Κοσταρ.)	έτ. «Λουνίδι»	19	5173	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 24 'Ιουλίου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ» (Κοσταρ.)	έτ. «Λουνίδι»	20	6157	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 24 'Ιουλίου

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπι»	55	8798	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπι»	54	8005	άνεχ. 'Αμπέρσαν 4 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Γιούνιον»	22	1048	άργει 'Αμπελάκι από 10 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	έφθ. Μερμουγκάν 28 'Ιουλίου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Τράμπι»	55	8902	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Ίριξ»	42	6782	έφθ. Κίελον 10 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιθερ.)	έτ. «Άντορ»	43	7129	έφθ. Χάμπτον ρόδις 8 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάν «Ανάργυροι»	20	1603	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΡΑΣ (λιθερ.)	έτ. «Άλταμιρά»	45	7211	έπόδισεν 'Εμδεν 22 'Ιουλ. έπισκεψή
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Πιουρόπα»	44	7123	άνεχ. Τζάκσονβιλ 2 Αύγ. διά Ταμπίκο
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιθ.)	έτ. «Τάρπη»	31	8873	διήλθε Παναμάν 4 Αύγ. διά Νότ. 'Αφρικήν
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοστ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άνεχ. 'Αμβούργον 26 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.	έτ. «Οσεαν»	17	7574	έφθ. Μπουργάς 8 Αύγ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Ρίπας»	20	1618	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 1 Αύγ.
ΚΑΛΗ	έτ. «Καρέτο»	43	7068	άνεχ. Νταδάρ 29 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Μάριν»	43	7166	έφθ. Χάμπτον ρόδις 4 Αύγ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Πανμάρ»	43	7245	διήλθε Παναμάν 22 'Ιουλ. διά Κουτούκο
ΚΑΤΙΝΑ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Μπερνάντος»	45	7255	άνεχ. Σφάλ 5 Αύγ. διά Νορβηγίαν
ΚΕΙ·Π ΜΑΟΥΝΤ (λ. δ.)	έλληνικά συμφέροντα	13	2000	έφθ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ.
ΚΕΙ·Π ΠΑΛΜΑΣ	έτ. «Τρανσόπτεσάνικα»	29	8218	εις θέσιν 50 Β. και 2 Δ., Αύγ. 4-διά Ρόττερνταμ
ΚΕΙ·Π ΣΤΑΡ	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7176	άνεχ. Σημάτη 16 'Ιουλ. διά Βασσόραν
ΚΕΙ·Π ΩΡΑ	έτ. «Λαϊμέριαν»	44	7281	έφθ. Λιδόρον 8 Αύγ.
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιθ.)	έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Αύγ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Οισεάνικα»	43	7233	άργει Βαλτιμόρη άπό 21 'Ιαν. 1952. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άνεχ. Κεμπέκ 4 Αύγ. διά Σουθάμπτον
ΚΙΣΜΕΤ II (όνδουρ.)	έτ. «Κάνοπους»	41	7431	διήλθε Ήρεμούν 3 Αύγ.
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιθερ.)	έτ. «Ίρκαρ»	42	2865	έφθ. Χάμπτον ρόδις 3 Αύγ.
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Μιτελμάρ»	44	7190	έφθ. Γιαντάρα 5 Αύγ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Τράμπι»	43	7248	διήλθεν 'Αγιον Βικέντιον 25 'Ιουλίου διά Πόρτ. 'Αλφρεντ
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιθερ.)	έτ. «Ορόγια»	44	7159	έφθ. Μπέιραν 22 'Ιουλίου
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 28 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΜΕΤ (λιθερ.)	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	διήλθε Τρίνινταν 3 Αύγ. διά Πόρτ. 'Αλφρεντ
ΚΟΝΦΙΑΝΤΖΑ (λιθερ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Κεμπέκ 4 Αύγ. διά Σουθάμπτον
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Γκαγιεν»	44	7258	έφθ. Χάμπτον ρόδις 3 Αύγ.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιθερ.)	έτ. «Μοντεπάριτο»	43	7252	διήλθεν 'Αγιον Βικέντιον 25 'Ιουλίου διά Πόρτ. 'Αλφρεντ
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι ΛΑΝΤ	έτ. «Σάν Πλέντρο»	45	7176	έποδισεν 'Αρούμπατς—Μαρακάιμπο
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	εις θέσιν 38 B. και 35 Δ., Αύγ. 4 διά Χάμπτον ρόδις
ΚΡΙΕ·Ι·ΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7190	άνεχ. Αμβούργον 30 'Ιουλ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΚΡΟΝΟΣ (λιθερ.)	έτ. «τ'Αϊλα Γκράντε»	43	7275	έφθ. Λονδίνον άπό 20 'Ιουλίου
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Σάν Φερνάντος»	41	6756	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 3 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιθερ.)	έτ. «Κανθόντους»	54	10608	άνεχ. Λόδης 'Αντζελες 4 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΥΜΑ (Κοστ.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	εις θέσιν 48 B. και 33 Δ., Αύγ. 1 διά Χάμπτον ρόδις
ΚΥΡΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	είς θέσιν 28 'Ιουλίου δι' 'Ηστ Λάντον
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοστ.)	έτ. «Βάντα»	43	7330	είς μεταφοράς 'Αρούμπατς—Μαρακάιμπο
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	21	2294	εις θέσιν 38 B. και 35 Δ., Αύγ. 4 διά Βασσόραν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Κεμπέκ 4 Αύγ. διά Σουθάμπτον
ΚΩΣΤΗΣ (λιθερ.)	έτ. Ντέ Κάργκα»	44	7214	έφθ. Σαντιάγο 27 'Ιουλίου διά Γιοκοχάμαν
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Κωστής»	44	7243	είς θέσιν 48 B. και 33 Δ., Αύγ. 1 διά Χάμπτον ρόδις
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Έργκαπτα»	53	11262	είς θέσιν 26 N. και 107 A., Αύγ. 1 διά Βανδάρ Μασούρ
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Μιτάλιτικο»	43	10195	άνεχ. Φάουλι 3 Αύγ. διά Περσίαν
ΛΕΟ Μ. (δινδ. δεξ.)	έτ. «Πλέντρεγκαλ»	45	7247	άνεχ. Πενακάλον 6 Αύγ. διά Πουέρτο Πλάτα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Ενρέψυ»	30	9100	άργει Ρόττερνταμ άπό 20 'Ιουνίου
ΛΙΔΗ (λιθ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	έφθ. Λίθερπουλ 8 Αύγ.
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Φορταλέζα»	43	7030	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Παναμερικάν»	44	7256	διήλθε Σιγκαπούρην 2 Αύγ. διά Μασσαλίαν
ΛΙΝΤΑ (λιθερ.)	έτ. «Ατλαντίκα»	43	7176	άνεχ. Βραζιλίαν 30 'Ιουλίου διά Φιλαδέλφειαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρίο ντέλ Κάστρο»	43	7262	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλίου διά Πουέρτο 'Οριγκάτ
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (λιθ.)	έτ. «Χέρεντιος»	27	4966	είς ζουμπάπια 1 Αύγ.
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΑΣ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7256	έφθ. Καρντένας 2 Αύγ.
ΛΟΥΛΟΥ (λιθάνου)	τραπεζούντιος	44	2127	άργει Πειραιά άπό 28 'Ιουνίου
ΛΥΡΙΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λέδαντο»	17	1936	άνεχ. Σαντιάγο 7 Αύγ. διά Σάντα Κρούζ
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Θήταρ»	43	10428	διήλθε Πειραιά 5 Αύγ. διά Δάντσιγκ
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Βιδάλετ»	27	6192	άνεχ. Πόρτ. 'Αλμπέριν 5 Αύγ. διά Δάντσιγκ
ΜΑΕΝΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπρόσαντ»	44	7160	έφθ. Καρντένας 2 Αύγ.
ΜΑΙΡΗ (Κοστ.)	έτ. «Άνδρομέδα»	21	4877	άργει Πειραιά άπό 28 'Ιουνίου
ΜΑΙΡΗ (λιθερ.)	έτ. «Παρένω»	21	1489	άνεχ. Σαντιάγο 7 Αύγ. διά Γένοβαν
ΜΑΙΡΗ Π. (λιθερ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	άργει Πειραιά άπό 29 'Ιουνίου
ΜΑΚΡΩΝ (λιθ.)	έτ. «Κομπάς»	43	7208	άνεχ. Πιλύμουθ 5 Αύγ. διά Σούντσοβαλλ
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	έφθ. Κέιπ Τάουν 5 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δινούρ.)	έτ. «Ολμέντο»	43	7210	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Σάουθερν Κράξ»	44	7244	έφθ. Τόκιο 2 Αύγ. και Μιγιάκο 8
ΜΑΡΙΑ II. (λιθερ.)	έτ. «Ούλτρασιαρίνο»	43	7160	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουλίου διά Χάμπτον ρόδις
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Κρίστομπαλ»	44	7163	διήλθε Λάς Πάλμας 5 Αύγ. δι' 'Εμδεν
ΜΑΡΙΑΤ	έτ. «Βέγγας»	43	7176	άνεχ. Γιοκκάσι 8 Αύγ. διά Μόζι
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κρυστάλ»	20	3594	Ίδε: «ΠΑΜ», ώς μεωνισμόσθι
ΜΑΡΙΕΛ (λιθ.)	έτ. «Αρκούλ»	22	4949	άνεχ. Νέαν Υόρκην 20 Αύγ. διά Σπέτζιαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	43	7244	άνεχ. Βαλτιμόρη 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΛΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	έφθ. Χάμπτον ρόδις 3 Αύγ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μενσαπίτε»	41	4729	άνεχ. Αλγερίουν 5 Αύγ., Θέουταν 7 δι' 'Εμδεν
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	8202	εις Κάρδιο 9 Αύγ.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιθ.)	έτ. «Παναμένα-Γιουρόπα»	48	6034	διήλθε Κέιπ Τάουν 30 'Ιουλ. διά Νότ. 'Αμερικήν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Γκαλλογουσάίν»	44	7303	άνεχ. Βαλτιμόρη 4 Αύγ. διά Κόντινεντ
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λιθ.)	έτ. «Ορίεντα»	24	4701	άνεχ. Χαδάνων 26 'Ιουλ. διά Λενίνγραδ
ΜΑΡΙΧΕΓΚΡΑ (λιθ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	47	6072	έφθ. Κέιπ Τάουν 3 Αύγ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έλληνικά συμφέροντα	44	7242	εις Τζάκσονβιλ άπό 11 'Ιουλ., διασκεψή
ΜΑΡΚΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Λόδης 'Αντζελες 4 Αύγ. διά Κέιπ Τάουν
ΜΑΡΗΣΣΑ	έτ. «Εύκαριερσ»	43	7033	άνεχ. Βαγκούνδερ
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιθ.)	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	άνεχ. Οζάκαν 3 Αύγ. διά Αφρικήν
ΜΑΡΩ	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	διήλθε Τρίνινταν άπό 16 'Ιουλ. δι' 'Αν. 'Αφρικήν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαρία»	19	7588	είς Ρόττερνταμ 6 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδις
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιθερ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8453	διήλθε Παναμάν 27 'Ιουλ. διά Καβασάκι
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεχ. Οζάκαν 3 Αύγ. διά Βαγκούνδερ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μπαλμπότω»	54	18763	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 5 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μιρολάγκα»	55	6500	έφθ. Χάμπτον ρόδις 7 Αύγ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Ματζέλιούσα»	27	6144	άνεχ. Πειραιά 10 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Νόρθ Πασσίφικ»	43	7176	έφθ. Σημάτη 3 Αύγ.
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιθερ.)	έτ. «Γινκάϊκα»	45	7254	εις θέσιν 48 B. και 7 Δ., Αύγ. 7, διά Μίδδλεσμπρο
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Λινάρες»	44	7198	άνεχ. Πόρτλαντ ('Ορεγκού) 5 Αύγ. δι' 'Αμβέρσαν
	έτ. «Νουέθα Γρανάδω»	45	7198	διήλθε Σιγκαπούρη 1 Αύγ. διά Σαΐγκκον

ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1372	έφθ. Νόρτεγχαμ 1 Αύγ. και Κοπεγχάγην 6 άνεχ. Λίνερπουλ 6 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδς άνεχ. Χούλι 4 Αύγ. διὰ Λουέσα άνεχ. Ντεμεράρα 6 Αύγ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΜΕΡΛΙΝ (λιβ.)	έτ. «Σάνι Πέντρο»	45	7190	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 Αύγ.
ΜΕΡΟΠΗ (Κοσταρ..)	έτ. «Σάππατ»	43	1934	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ	έτ. «Σάνι Ραφαέλ»	43	7282	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 Αύγ.
ΜΕΣΣΑΡΙΑ	έτ. «Καστέλλω»	55	20630	έφθ. Πόρτ "Ελίζαμπετ 5 Αύγ.
ΜΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοστ.)	έτ. «Η. Κορτόμπισ	44	7215	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Σαΐν Μικέλ»	29	2666	έφθ. Ιγκάρκα 2 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λιβερ.)	έτ. «Σάνι Αντρες»	53	11289	έφθ. Αγιον Φραγκίσκον 8 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δεξ.)	έτ. «Ηστερ»	43	6674	έφθ. Γένοβαν 1 Αύγ.
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιβερ.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 3 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΟΝΤΕΡΕΙΤΟΡ (δυνδ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 26 'Ιουλ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΜΠΑΖΙΑ II. (λιβερ.)	έτ. «Ελκάριερς»	44	7207	έφθ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ.
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβερ.)	έτ. «Γκαρράγουαίπη»	42	7303	διηλθεν Χονολούλου 29 'Ιουλ. διὰ Κιούρε
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	έφθ. Μπορντάϊλαντ 8 Αύγ.
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Στανόλα»	30	9243	άνεχ. Χέρνοσαντ 2 Αύγ., Ντόμερ 9 δι' Οδησσόν
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Μαραθών»	43	7314	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 Αύγ.
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Χάρι»	43	7196	έφθ. Γένοβαν 8 Αύγ.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Αρίστω»	43	7176	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 29 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)				
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάνι Ρόκκο»	25	4954	έφθ. Αρντρόσσαν 1 Αύγ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβερ.)	έτ. «Νόγια»	43	7191	διηλθε Φάρερ Πόιντ 30 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 Αύγ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Μοντερέντι»	45	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 27 'Ιουλ. διὰ Κων) πόλιν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	διηλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διὰ Τουρκίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορτεγκαλ»	43	7238	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 5 Αύγ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Αλμάγκρο»	43	7228	άνεχ. Σαβάνναν 8 Αύγ. διὰ Βενεζουέλαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λ.)	έτ. «Ολύμπια»	43	7164	έφθ. Αμβούργον 4 Αύγ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΜ	έτ. «Λουσένια»	45	7255	έφθ. Πόρτ "Αλφρεντ 7 Αύγ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιβ.)	έτ. «Αντριδάπτορ»	43	7262	εις Ναγκασάκι από 11 'Ιουλ. διασκευή
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Γκλόμπταλ»	44	7248	έφθ. Βαλτιμόρην 26 'Ιουλ.
ΝΕΒΑΔΑ (λιβερ.)	έτ. «Νεβάδα»	29	4142	εις θέσιν 54 B. και 17 A. Αύγ. 1, διὰ Γδύνιαν
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Νέλλα»	38	5106	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 'Ιουλ. διὰ Βενετίαν
ΝΕΙΤΟΥΝ (λιβερ.)	έτ. «Εσπέριο»	54	5669	άνεχ. Τάιν 4 Αύγ. διὰ Κόλπου Μεξικού
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Νεπτούνια»	20	10519	διηλθε Σαουθάμπτον 7 Αύγ. διὰ Κεμπέκ
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Πλέργκος»	52	11267	διηλθε Σουέζ 9 Αύγ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Πλασάνα»	53	12396	άνεχ. Καριπίτο 4 Αύγ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	έφθ. Κωνστάντζαν 25 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Ντονούζο»	44	7255	άνεχ. Καμάσι 1 Αύγ. διὰ Σιγκαπούρην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ II. (λιβερ.)	έτ. «Λειβιδάια»	43	7121	έφθ. Λίνερπουλ 1 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Μαριστό»	27	4950	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Παναμά»	43	7290	έφθ. Μπλεαθάν 4 Αύγ.
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7003	έφθ. Είδουμάσιοθ 30 'Ιουλ.
ΝΙΚΥ (λιβερ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Αιλά Ναδρένα»	43	7197	διηλθε Κείπ Τάουν 9 Αύγ. διὰ Νότ. Αμερικὴν
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Πανάμ-Γιουρόπτα»	28	6857	άνεχ. Λάς Πιέντρας 1 Αύγ. διὰ Κόρπους Κρίστι
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερν Σιφάριγκ»	43	7176	έφθ. Σίενταμ 29 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεας»	52	12191	άνεχ. Αμβέρσαν 7 Αύγ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιβερ.)	έτ. «Παδμύρα»	53	5826	διηλθε Φλάσιγκ 4 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ντιάνα»	35	4975	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 25 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεας»	52	12029	έφθ. Αμστερνταμ 28 'Ιουλ.
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντες»	44	7248	άνεχ. Σάνι 'Αντώνιο 8 Αύγ. διὰ Τοκοπίλλα
ΝΟΡΦ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Ατλαντικός»	44	7054	έφθ. Φιλαδέλφειον 7 Αύγ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	έφθ. Χάλιφας 4 Αύγ.
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλα»	20	7030	διηλθε Κων) πόλιν 3 Αύγ. διὰ Κόντινεντ
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	έφθ. Χαδάνναν 3 Αύγ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 24 'Ιουλ.
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνοικτά Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΟΥΤΣΙ (λιβερ.)	έτ. «Λιμπέρ, Φράγτερ»	44	7061	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΝΤΑΡΝΕΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Τζένεραλ»	22	7053	εις Φάλμουθ από 18 'Ιουλ. έπισκευή
ΝΤΑΡΝΙ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	άνεχ. Καμπάνα 22 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο λά Κρούζ
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	24	5789	έργει Πειραιᾶ από 11 'Απρ.
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκος»	25	5531	"Ιδε "ΛΙΛΗ ΜΙΧΑΛΟΥΣ", σημαία έλληνική.
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ	έτ. «Παρνασσός»	44	7256	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 30 'Ιουλ.
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Νουέβα Βίστας»	46	8257	εις Σίενταμ από 17 'Ιουλ., μετατροπή
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	7974	άργει Πέρνις 21 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ. δ.)	έτ. «Παναμένα-Εουρόπα»	54	11208	έφθ. Πέρνις 8 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παναμένα-Εουρόπα»	55	11400	καθελκύεται εν Αγγλία 5 Σεπτ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόσ»	44	7244	διηλθε Κολόμπο 24 'Ιουλ. διὰ Τζακάρτα
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	έφθ. Γδύνιαν 3 Αύγ.
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσαστεάνικα»	54	5653	έφθ. Αμβέρσαν 2 Αύγ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσαστάλντικα»	53	17362	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 10 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ· (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	54	13652	άργει Αμβούργον από 22 'Απρ., έπισκευή
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	διηλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	48	11298	άργει ινσούμα από 24 'Οκτ. 1953
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	54	14047	διηλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	50	17791	διηλθε Ντόρερ 8 Αύγ. από Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	53	14221	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 5 Αύγ. διὰ Περσίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	14009	άνεχ. Μοντεβίδεο 1 Αύγ. διὰ Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	49	17725	άνεχ. Ηστχαμ 30 'Ιουλ. διὰ Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	54	13678	άνεχ. Τρίνινταντ 28 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	53	13660	άνεχ. Παμπάκουσαλ 2 Αύγ. διὰ Φιλαδέλφειαν, έφθ. 7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρριέντες»	45	10448	έφθ. Σιδάνα 7 Αύγ. εις θέσιν 36 B. και 35 Δ., Αύγ. 4 δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	54	13934	έφθ. Γένοβαν 5 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	55	13709	έφθ. Κιουρασάο 26 'Ιουλ., ζημία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Λ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	54	13713	άνεχ. Μοντεβίδεο 1 Αύγ. διὰ Καπαΐνικην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (λ. δ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	55	13934	άνεχ. Ηστχαμ 30 'Ιουλ. διὰ Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	54	13665	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ. διὰ Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάουθ Ατλαντικ»	55	18790	έφθ. Ηστχαμ 6 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ·Υ· (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	55	13934	έφθ. Μπάχρειν 6 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	54	20595	διηλθε Ντάρμπαν 5 Αύγ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	54	13665	έφθ. Ηστχαμ 6 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	49	17792	έφθ. Σαΐδ 6 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	διηλθε Ούμμ Σαΐδ 2 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ"»	49	17794	έφθ. Κίελον από 22 Μαΐου, έπισκευή
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	13019	

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΞΙΜ	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλ"	50	17791	άνεχ. Μπούνενος "Άρυες 25 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλ"	54	13580	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 9 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ.	«Μουσανάντο»	54	20611	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 6 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιβ.)	έτ.	«Μονοβάρ»	43	7028	διήλθε Βαλενσιάν 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕΞΤΕΡ	έτ.	«Ομνιούμ Τρείντερ»	44	7211	διήλθε Τρίνινταν 29 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑΞΤΕΡ	έτ.	«Ομνιούμ Φράστερ»	44	7255	άνεχ. Σάντερλαντ 30 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Μίραφλορές»	27	8627	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουλ. διά Γκάλεστων
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ.	«Ούαϊτ Στάρ»	44	7248	έφθ. Τορρεδίζα 5 Αύγ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ.	«Λά Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ.	«Τέρότσα»	19	5701	άνεχ. Ρίον 'Ιανέιρον 8 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΟΣΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιβ.)	έτ.	«Οσσεαν»	45	7238	εις Αμερισών από 18 'Ιουνίου, έπισκευή
ΟΣΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιβ.)	έτ.	«Νόρδο»	43	7211	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΟΣΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ.	«Σπρίγκιλλ»	43	7176	άνεχ. Μουρόραν 5 Αύγ. δι' "Αγιον Φραγκιόκον
ΟΣΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ (λιβ.)	έτ.	«Μπλού Μπαίη»	43	7194	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΠΑΙΔΑΤ	έτ.	«Καρέττο»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ.
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιβερ.)	έτ.	«Σάν Ραφαέλ»	43	7253	έφθ. Μόρι 30 'Ιουλίου
ΠΑΝΑΟΣ	έτ.	«Κάπτρι»	17	992	άνεχ. Στοκχόλμην 26 'Ιουλ. διά Χόλμσουντ
ΠΑΝΑΓΗΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Εβερεστ»	19	974	διήλθε Σουέζ 2 Αύγ. δι' Ερυθράν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ.	«Σαπφώ»	44	7223	εις Γιοκοχάμαν 9 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοστ.)	έτ.	«Ολισκαλ»	26	4494	έφθ. Μπονιόν 7 Αύγ.
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λιβερ.)	έτ.	«Σάν Ραφαέλ»	43	7220	έφθ. Κόπτε 2 Αύγ.
ΠΑΝΔΩΡΑ (Ωσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	09	715	άνεχ. Αμστερνταμ 2 Αύγ. διά Νόρροπιγκ	
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ.	«Ρίο Χότο»	43	7193	έφθ. Κόπτε 21 'Ιουλίου, έπισκευή
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ.	«Παραπόρτι»	25	4687	εις Κάρδιφ από 20 'Ιουλίου
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιβερ.)	έτ.	«Παρδαλίνα»	43	7257	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Αύγ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ.	«Κοντινεντάλε»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 6 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΠΑΘ	έτ.	«Πάθο»	26	5937	έφθ. Σαντιέγκο 6 Αύγ.
ΠΑΜ	έτ.	«Κορόνα»	20	3594	διήλθε Λάδσεντ 5 Αύγ. διά Γδύνιαν
ΠΕΓΚΟΡ (λιβ.)	έτ.	«Πεγκόρ»	45	7251	άνεχ. Πουέρτο Όροντας 3 Αύγ. δι' Έμδεν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβερ.)	έτ.	«Σάμοσκο»	44	7072	διήλθε Λίζαρπ 30 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΠΕΛΟΨ (λιβερ.)	έτ.	«Σάμσοκ»	45	7054	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιβερ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7212	εις Λύμπειαν από 15 'Ιουλ. Λουλά, έπισκευή	
ΠΕΡΑ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	έτ.	«Καρέττο»	43	7139	έφθ. Ντάρμπαν 1 Αύγ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ.	«Πήγασος»	43	7221	διήλθεν Όραν 6 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ.	«Πόλαρ»	19	6495	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 Αύγ.
ΠΙΝΤΑΡ (λιβερ.)	έτ.	«Παράνο»	54	6129	έφθ. Λίβερπούλ 5 Αύγ.
ΠΙΟΝΕΡ	έτ.	«Ντέλ "Εστε»	44	7190	άνεχ. Βαγκούμερο 23 'Ιουλ. διά Νότ. Αφρικήν
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ.	«Μέδουσα»	43	7205	άνεχ. Λός "Αντζελες 1 Αύγ. δι' Ιντσόν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιβερ.)	έτ.	«Ντάτσες Μαρίν»	43	7253	έφθ. Οζάκαν 7 Αύγ.
ΠΛΟΒΕΡ (λιβερ.)	έτ.	«Μπάχιος Σαλίνας»	45	7067	έφθ. Χάμπτον ρόδς 1 Αύγ.
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοστ.)	έτ.	«Σάν Ανάργυροι»	24	1435	άνεχ. Πειραιά 9 Αύγ. διά Μπόναν
ΠΟΛΙ	έτ.	«Παναμάξ»	54	9188	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ.	«Γκόμπαλς»	45	7159	άνεχ. Μάντζεστερ 1 Αύγ. διά Νιούπορτ
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ.	«Αρης»	43	7257	άνεχ. Νάουρου 6 Αύγ. δι' Ειδουμάσιθ
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ.	«Νουένδα Γρανάδα	45	7267	άνεχ. Μοντεβίδεο 6 Αύγ. διά Ντακάρ
ΠΟΡΤΑΡΙΤΙΣ ΣΑ (λιβερ.)	έλληνικά συμφέροντα	21	7409	16ος : «ΣΑΙΑΥΘΕΡΝ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ».	
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ.	«Πουκούν»	36	7104	εις θέσιν 13 Β. και 49 Α., Αύγ. 5, διά Λονδίνον
ΠΟΥΝΤΑ	έτ.	«Πούντα Γκόρτνα»	21	2197	ΕΝΑΥΑΓΗΣΗΣ εις Σέδεν Στόν 24 'Ιουλ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Κοίλ 8 Αύγ.	
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιβερ.)	έτ.	«Πρόδρομος»	43	7194	άνεχ. Νάρβικ 27 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7128	διήλθε Παναμάν 28 'Ιουλ. διά Μαγιάτλαν	
ΡΑΓΚΕΡ	έτ.	«Ντέλ "Εστε»	44	7192	διήλθεν "Άγ. Βικέντιον 28 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Κάστρο Μπέλλο»	41	8325	έφθ. Στανλίου 9 Αύγ.
ΡΑΦΟΝΤΥ (λιβ.)	έτ.	«Λιπέριαν»	43	7243	έφθ. Χάμπτον ρόδς 29 'Ιουλ.
ΡΕΑΛΜΑ	έτ.	«Ρεάλμα»	28	4225	διήλθεν "Άδεν 5 Αύγ. διά Γένοβαν
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ.	«Ρίο Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Όζάκαν 29 'Ιουλ. διά Βαγκούμερο
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ.	«Πατσίφικα»	44	7226	έφθ. Καματίσι 1 Αύγ.
ΡΟΚΟΣ Β. (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Σάν Αντώνιο»	17	5685	άνεχ. Χιούστον 7 Αύγ. διά Πόρτ "Εθεργκλαντ
ΡΟΜΒΟΣ (Κοστ.)	έτ.	«Εστρέλλα»	06	2084	εις Αρχάγγελον 6 Αύγ.
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ.	«Εστεράλτζα»	44	10546	έφθ. Καριπίτο 27 'Ιουλ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ.	«Άστρος»	44	7281	άνεχ. Ιμιγκάμη 30 'Ιουλ. διά Βαμπάνα
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	έτ.	«Σαΐντριαν»	44	7176	διήλθεν Τρίνινταν 29 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΣΑΜΟΥΑ	έτ.	«Ντέλ "Εστε»	18	5727	έφθ. Μοντεβίδεο 9 Αύγ.
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοσταρ.)	έτ.	«Σάν Αντώνιο»	27	5185	έφθ. Ιργουελλ 3 Αύγ.
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ.	«Σομέλγκο»	44	7282	έφθ. Λορέντζο Μαρκες 2 Αύγ.
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ. δ.)	έτ.	«Οσεαν»	44	10652	άνεχ. Άρούμπαν 3 Αύγ. διά Μαρακάιμπο
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ.	«Γιασίζο»	23	5372	έφθ. Χούλι 11 Αύγ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ. (Κοσταρ.)	έτ.	«Σάν Αντώνιο»	17	5685	άνεχ. Χιούστον 7 Αύγ. διά Πόρτ "Εθεργκλαντ
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ.	«Εστεράλτζα»	06	2084	εις Αρχάγγελον 6 Αύγ.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικα»	44	10546	έφθ. Καριπίτο 27 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΓΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Σάν Παντελεήμων»	44	7283	άνεχ. Ιμιγκάμη 30 'Ιουλ. διά Βαμπάνα
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ.	«Φοίνιξ»	43	7259	διήλθεν Τρίνινταν 29 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)	έτ.	«Πόρτο Μπέλλος»	36	5129	διήλθεν Τρόμπο 4 Αύγ. διά Μούρμανσκ
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ.	«Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	έφθ. Λορέντζο Μαρκες 22 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1387	εις Αλεξανδρέτταν 26 'Ιουλ.	
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ.	«Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Όζάκαν 8 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ.	«Κρόνος»	42	7118	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 1 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ.	«Βαπτόρες»	43	7257	άνεχ. Γιαβάτα 8 Αύγ. διά Κολούμπια Ρίβερ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιβερ.)	έτ.	«Σαΐν Τζόν»	44	7176	διήλθεν Παναμάν 2 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ.	«Ι'ρασκούντα»	43	7164	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ., ζημίαι
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβερ.)	έτ.	«Πανοδήντα»	43	7179	άνεχ. Αρούμπαν 4 Αύγ. δι' Αμμουσαΐ Μπαίν
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Γκόλφ Σ.»	45	10656	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ.	«Μανδράκι»	45	7048	έφθ. Βρέμηπ 5 Αύγ.
ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ	έτ.	«Άδισα»	20	2606	άνεχ. Φάσ 9 Αύγ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΣΑΞΟΝΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ορίεντα»	53	12843	έφθ. Πέριον 29 'Ιουλ. διά Λίβανον
ΣΑΞΟΝΣΚΑ-Υ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	53	12862	διήλθεν Σουέζ 7 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΑΞΟΝΧΔΑ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	52	12705	διήλθεν Πόρτ Σαΐδ 7 Αύγ. διά Νότ. Γαλλίαν
ΣΑΞΟΧΙΛΛ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	53	12705	διήλθεν Παναμάν 1 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	έτ.	«Σάσουθερν»	21	7409	έφθ. Λίβερπούλ 7 Αύγ.
ΣΑΠΦΩ	έτ.	«Τέρμαρ»	44	7212	εις θέσιν 35 Β. και 57 Δ., Αύγ. 3 διά Ντεμεράρα
ΣΑΡΙΖΑ	έτ.	«Νουένδα Γρανάδα»	44	7177	διήλθεν Τρίνινταν 6 Αύγ. διά Πόρτ "Άλφρεντ
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιβερ.)	έτ.	«Νουένδα Σεβίλλα»	44	7066	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 4 Αύγ. διά Σπέτζιαν
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξιού)	έτ.	«Κάντοντας»	55	16216	έφθ. Πόρτ "Άλφρεντ 3 Αύγ.
ΣΗ ΓΟΥ-ΙΝΤ (λιβ.)	έτ.	«Σητρέντερς»	44	7176	διήλθε Κιουρασάα 28 'Ιουλ. διά Λίβερπούλ
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λιβ.)	έτ.	«Οσεαν Τ. Ρ.»	44	7257	διήλθε Βαλτιμόρη 6 Αύγ.
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιβ.)	έτ.	«Μασίτιμος»	44	7063	έφθ. Κιουρασάα 28 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΣΗΓΚΑΙΗΤ (λιβερ.)	έτ.	«Ονδούρας Σίππιγκ»	44	7248	διήλθε Βαλτιμόρη 6 Αύγ.
ΣΗΓΚΛΟΡΙΟΥΣ (λιβ.)	έτ.	«Γιούπιτερ»	43	7256	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Αύγ. διά Ρόττερνταμ

ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	διήλθε Τρίνινταν 2 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάν Φέλιππε»	43	8485	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Αύγ. διά Χιούμστον
ΣΗΚΟΡΑΛ (λιθερ.)	έτ. «Κόραλ»	43	8485	διήλθε Παναμάν 8 Αύγ. (διαταγάς)
ΣΗΛΑΙΦ (λιθερ.)	έτ. «Σηφάρερ»	43	7239	έφθ. Μπουένος Άρες 4 Αύγ.
ΣΗΦΑΙΗΘ (λιθερ.)	έτ. «Ονδούρας Σίππιγκ»	44	7212	διήλθε Παναμάν 6 Αύγ. διά Μόζι
ΣΗΦΟΡΤ (λιθερ.)	έτ. «Κάργκα ντελ Σύρ»	44	7254	εις Ντήλ 7 Αύγ. (διά Λονδίνον)
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	άνεχ. Ναγκόγια 2 Αύγ. διά Βαγκούνερ
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιθ.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	διήλθε Παναμάν 3 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλαρ»	44	7261	"Ιδε: «ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ», ως μετωνυμάσθιν
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 5 Αύγ. διά Ρίον Ιανέτρον
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άνεχ. Μάντσεστερ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδις
ΣΚΩΤΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Νουέβα Βαλένθια»	42	6907	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδις
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοστ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	διήλθε Σιγκαπούρων 6 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6547	έφθ. Γκέφιλ 5 Αύγ. και Σάρπινες 12
ΣΟΥΖΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	άνεχ. Τζαμάικαν 26 'Ιουλ. δι' Οδησσόν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθερ.)	έτ. «Ατυχίδης	25	6810	έφθ. Χάμπτον ρόδις 2 Αύγ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊόλος»	43	7199	έφθ. 'Υμουνίτεν 10 Αύγ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΣΤΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Σάρ»	44	7162	διήλθε Παναμάν 1 Αύγ. έκ Περουβίας
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	έφθ. Κιούρε 30 'Ιουλ.
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	άνεχ. Μαντζανίλο 1 Αύγ. διά Τοκοπίλλα
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιθερ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	έφθ. Σουάνζ 29 'Ιουλ.
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτιαρ»	44	7207	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 4 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	άνεχ. Βενετίαν 24 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δυνσορ.)	έτ. «Μπέλεκ»	43	7235	άνεχ. Αλγερίουν 6 Αύγ. δι' Ελλάδα
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάν 'Ατανάσιο»	15	2557	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ.
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (λιθερ.)	έλληνικό συμφέροντα	43	7131	άνεχ. Λειξίες 5 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδις
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοστασ.)	έτ. «Διδώ»	43	7258	άνεχ. Κόμπε 4 Αύγ. διά Σέβαρντ
ΤΖΕΙΜ·Μ ΜΟΝΡΟΕ (λιθ.)	έτ. «Σηκέρριερ»	43	7231	έφθ. Γάνδην 1 Αύγ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθερ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	διήλθε Πόρτ Σατδ 8 Αύγ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιθερ.)	έτ. «Λίμπερτικ»	43	7026	έφθ. Χάμπτον ρόδις 5 Αύγ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Γκλόριανων»	44	7055	άνεχ. Βαλτιμόρων 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΤΖΟΡΤΖ (λιθερ.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρος»	53	9149	έφθ. Μαρουγκάο 24 'Ιουλ. διά Πιούτινο
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκόρτιος»	20	3526	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Περσίαν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόσα»	54	18717	διήλθε Σουέζ 4 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Λίμπερτικ»	53	25010	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 Αύγ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάντερτ Κρός	52	12523	άνεχ. Αλεξανδρειαν 2 Αύγ. δι' Ελλάδα
ΤΙΟ (αιθιοπ.)	έτ. «Μάρο Ρόγιο»	18	1461	"Ιδε: «ΜΑΡΙΧΕΓΚΡΑ», ως μετωνυμάσθιν
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Ημίφαρι»	44	7242	άνεχ. Μόζι 29 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΤΟΡΜΟ·Ι·Λ (λιθερ.)	έτ. «Άντρας	44	7254	έφθ. Βομβάνη 5 Αύγ. (διά Δουγκέρκην)
ΤΡΕΙ·Ι·ΝΤΕΡ (λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7191	έφθ. Αλεξανδρειαν 9 Αύγ.
ΤΡΙΑΙΝΑ	έτ. «Κάριμπ»	19	5670	έφθ. Χάμπτον ρόδις 5 Αύγ.
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	20	5686	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ εις την Γερμανίαν
ΤΡΟ·Υ (δυνσορ. δεξ.)	έτ. «Κολόν»	21	8206	έφθ. Λονδίνον 6 Αύγ.
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα 'Αμερικανα»	43	7228	άνεχ. Πουέρτο Ορντάζ 25 'Ιουλίου διά Ρόττερνταμ
ΤΥΧΑ	έτ. «Ρούγαιαλ»	42	7035	εις Ιαπωνίαν υπό συμπλήρωσιν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	20900	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Αύγ.
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Ναδεγκάντες»	45	7256	διήλθε Πάρτ Σατδ 2 Αύγ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΦΑΙΑΣ II.	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	έφθ. Καμαΐσι 2 Αύγ.
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7132	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 1 Αύγ.
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Ινκάτικο»	45	7263	διήλθε Τρίνινταν 1 Αύγ. διά Βαλτιμόρην, έφθ. 7
ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν 'Εντερπράτζ»	44	7216	έφθ. Κέπ Τάουν 24 'Ιουλίου
ΦΙΛΑΤΡΙΚ II. (λιθερ.)	έτ. «Ρόξ»	22	1833	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλίου
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (λιθερ.)	έτ. «Προογκρέσσο»	44	7247	εις Σάντερλαντ από 18 'Ιουλίου
ΦΟΙΝΙΕ (λιθ.)	έτ. «Ιντηπέντεν»	43	7237	εις Γκάλιθεστον 9 Αύγ.
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Κάλντε»	44	10983	διήλθε Πόρτ Σατδ 9 Αύγ. διά Νεάπολιν
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξαμ.)	έτ. «Νόρλιντο»	21	3522	έφθ. Σουέζ 26 'Ιουλ. ζημιάι (διά Ρόττερνταμ)
ΦΤΕΛΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρων»	20	2684	διήλθε Πειραιά 10 Αύγ. διά Βουλώνην
ΧΕΡΑΛΑΝΤ (λιθερ.)	έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	άνεχ. Χιροχάτα 7 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΧΕΡΕΝΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντιας	18	3756	έφθ. Τεργέστων 28 'Ιουλίου
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΖ (λιθ.)	έτ. «Πτερωτή»	43	7224	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 7 Αύγ.
ΧΙΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	15749	άνεχ. Χιούστον 7 Αύγ. διά Λάς Πιέντρας
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7127	άνεχ. Σευασίους 5 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	έφθ. Αιμούργον 7 Αύγ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Λιόν»	44	7150	έφθ. Σαγίκον 2 Αύγ.
ΧΡΥΣ (λιθερ.)	έτ. «Γιουνάντερτ Κρός»	53	12513	άνεχ. Κεμπέκ 1 Αύγ. διά Βενεζουέλαν
ΧΡΥΣ Χ. (λιθερ.)	έτ. «Γκράουντ»	43	7258	έφθ. Μπουένος Άρες 6 Αύγ.
ΧΡΥΣ Σ. Μ. (λιθερ.)	έτ. «Ούνινσωρ»	43	7243	άνεχ. Τζάκσονβιλ 29 'Ιουλ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριον»	43	7243	"Ιδε: «ΡΑΨΟΝΤΥ», ως μετωνυμάσθιν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιθ.)	έτ. «Γουν. Σίππερ»	55	24000	έφθ. Σαουθάμπτον 12 Αύγ.
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σανταντόνια»	53	18732	εις θέσην 34 Β. και 173 Α. 'Ιουλ. 28 διά Σουμάτραν
ΧΡΥΣΗΣ Σ. Μ. (λιθερ.)	έτ. «Μαρακαΐ»	44	7256	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 'Ιουλίου
ΟΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	42	7084	άνεχ. Μίδδλεστριπτο 1 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΚΕΑΝΙΣ (λιθερ.)	έτ. «Ρόμπλον ντε 'Ορο»	40	5557	διήλθε Τζάκσονποτι 21 'Ιουλίου δι' Ιαπωνίαν
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	έφθ. Αμστερνταμ 21 'Ιουλίου, έπισκεψή

(ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΕΚ ΤΗΣ 34ης ΣΕΛΙΔΟΣ)

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τής έτ. «Οράιον») 10.480 τόννων d.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, τοιχύτης 10—12 ή μιλίδια, με κατανάλωσιν 25 έως 27 τόν. πετρελαίων), τάιμ-ταύρερ διά δύο έτη (παγκόσμιοι μεταφοραί) διάλ. 3.40, παράδοσης εις 'Αγγλίαν ή Κόντινεντ, Οκτώβριον.

«ΟΥΠΑΝΙΑ» (παναμ.) 10.940 τόννων d.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, τοιχύτης 10—10½ μιλίδια, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-ταύρερ διά δύο έτη (παράδοσης εις Αμερικήν, Ρόττερνταμ ή Αμεριτερνταμ 20—28 Αύγουστου, έπαναπαράστησης εις 'Αγγλίαν ή Χάρρην—Αμεριούργον ρέιντη).

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΝΙΚΟΛΑΣ» (λιθερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. πετρελαιούδων διά Νόρδηρν ρέιντης 15% έπι πλέον της βάσεως τού Σκέιλ, φόρτωσης 4 Αύγουστου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ» (β', ταξιδίον). έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. πετρελαιούδων διά νησούς Αλαντικού, με όφιδο δύο ταξιδίων διά Νόρδηρν ρέιντης, 15% έπι πλέον της βάσεως τού Σκέιλ, φόρτωσης 4 Αύγουστου.

«ΑΙΤΑΛΙΚΟΥΣ» Λιθεριανόν (ιεπ. «Πετράκης Νεύκιν ΙΙΙ.») έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.500 τ. πετρελαιούδων διά Ανατολικήν άκτην Νοτίου Αμερικής, με όφιδο δύο ταξιδίων διά Νόρδηρν ρέιντης, 15% έπι πλέον της βάσεως τού Αμερικανικού ναυλολογίου, δρώστησης 1 Αύγουστου.

«ΣΗΘΑΝΤΕΡ» (λιθερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιούδων διά άνατολικήν άκτην Νοτίου Αμερικής, 15% έπι πλέον της βάσεως τού Αμερικανικού ναυλολογίου, δρώστησης 1 Αύγουστου.

«ΣΗΘΑΝΤΕΡ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.000 τ. πετρελαιούδων διά διάγεις—20 Αύγουστου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΑΟΡΝΤ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.000 τ. πετρελαιούδων διά διάγεις—20 Αύγουστου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΑΟΡΝΤ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.000 τ. πετρελαιούδων διά διάγεις—20 Αύγουστου.

«ΤΑΠΟΓΚΑ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.000 τόν. πετρελαιούδων διά διάγεις—20 Αύγουστου—Κόντινεντ 5% έπι πλέον της βάσεως τού Σκέιλ, φόρτωσης Αύγουστου.

«ΟΑΥΓΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 26.000 τόν. πετρελαιούδων διά Καλιφόρνιαν, 50% έπι πλέον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης Αύγουστου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ» (λιθερ.) άπό Φάρο 17.000 τόν. πετρελαιούδων διά Γαλλίαν, 25% έπι πλέον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 8 Αύγουστου.

«ΜΑΤΖΕΩΛΙΑ» (παναμ.) έκ Κωνσταντίνης 9000 τ. πετρελαιούδων διά Ελασσόνας ή Αμέριστον 32)—ένα λιμένα, έπάντι διά μόντερσος 34), φόρτωσης 8—15 Αύγουστου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιθερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. πετρελαιούδων διά διάγεις ή Νόρδερν ρέιντης 15% έπι πλέον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 17 Αύγουστου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιθερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15% έπι πλέον της βάσεως τού Σκέιλ, φόρτωσης 17 Αύγουστου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.000 τόν. πετρελαιούδων διά διάγεις ή Νόρδερν ρέιντης 15% έπι πλέον της βάσεως τού Σκέιλ, φόρτωσης 17 Αύγουστου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.000 τόν. πετρελαιούδων διά διάγεις ή Νόρδερν ρέιντης 15% έπι πλέον της βάσεως τού Σκέιλ, φόρτωσης 17 Αύγουστου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.000 τόν. πετρελαιούδων διά διάγεις ή Νόρδερν ρέιντης 15% έπι πλέον της βάσεως τού Σκέιλ, φόρτωσης 17 Αύγουστου.