

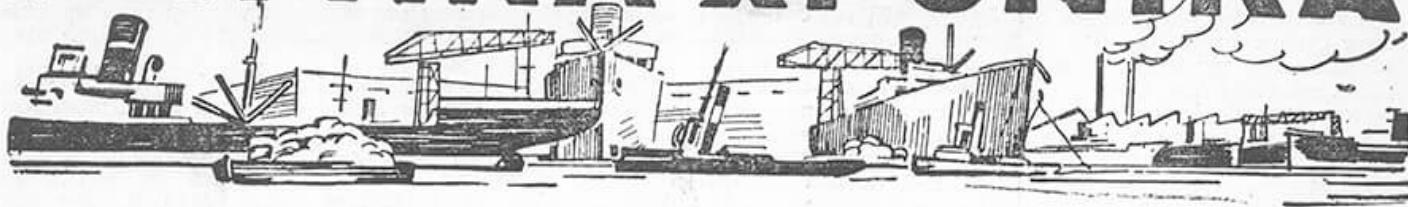
NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1948

Αρ. Φύλλου 316/75

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΕ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 316/75

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Ι ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1948

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Τά Μεσογειακά

'Εξ αφορμής τών εις τό προηγούμενον τεύχος των «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δημοσιευθείων παρατηρήσεων ἐν σχέσει μὲ τὴν Μεσογειακήν μας Ναυτιλίαν, πληροφορούμενα, δότι δὲ ναυτιλιακός αὐτὸς κλάδος, διότι ἔξοχὴν συνδεόμενος μὲ τὴν θαλασσινὰν οἰκονομίαν τῆς χώρας, διατρέχει περίσσον δεινῆς κρίσεως.

Πολλὰ ἐκ τῶν ἀγορασθέντων εἰς τὴν Ἐλλάδα ἔναντι ἐπανορθώσεων, Γερμανικῶν τοιούτων, παραμένουν ἐν παροπλισμῷ, ἐλλειπεῖ ἐργασία, διότι ἡ περιωρισμένη κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς, μὲ τοὺς σημερινοὺς χαμηλοὺς ναύλους, καθιστᾶται ἀδύνατον τὴν ναύλωσιν τῶν πλοίων αὐτῶν κατὰ τρόπον τούλαχιστον καλύπτοντα τὰ ἔξοδά των.

Τὸ ὑψηλὸν κόστος ἐκμεταλλεύεως τῶν πλοίων αὐτῶν, ὅπως, δὲλλως τε, καὶ δὲλων τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων, διείλεται, κυρίως, εἰς τὰ ἔξοδα ἐπανδρώσεως, (σύνθετις πληρωμάτων, μισθολογίου κλπ.). Τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι, δτι, ἐνῷ τὰ παναγκρίθια Ἐλληνικά πλοῖα σπιζοῦν εἰς τοὺς λιμένας μας, τὰ Ἰταλικά φορτηγά κατορθώνουν νά σαρώνουν τὴν Μεσόγειον, διότι εἰνε πολὺ εὐθηνότερα τῶν ίδικῶν μας καὶ ήμποροῦν νά κινοῦνται ἴκανοποιητικῶς, ἔστω καὶ μὲ χαμηλοὺς ναύλους.

Κατὰ σχετικάς πληροφορίας μας, ἡ σύγκρισις μεταξὺ Ἐλληνικοῦ ἢ Ἰταλικοῦ φορτηγοῦ τῶν 3.000 τόνων d. w., εἰς μερικά μόνον κονδύλια τῶν ἔξδων, ἔχει ὡς ἔξης: Ἐλληνικόν, πληρωμα 22 ἔναντι 19 τοῦ Ἰταλικοῦ. Μισθοδοσία κατὰ μῆνα Ἐλληνικοῦ 600 λίραι, πλέον overtime 150, σύνολον λίραι 750, ἔναντι μισθοδοσίας 450 πλέον δώρων ἐκ λιρῶν 50. Ήτοι λίραι 500 τοῦ Ἰταλικοῦ. Τροφοδοσία Ἐλληνικοῦ λίραι 350, ἔναντι 200 τοῦ Ἰταλικοῦ. "Ητοι ἐκ δύο μόνον κονδύλιων προκύπτει διαφορά ἐπὶ πλέον τοῦ Ἐλληνικοῦ ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ Ἰταλικὸν ἀνερχομένη εἰς λίραις 400 μηνιαίως. Καὶ τὸ ποσὸν τοῦτο εἰνε σημαντικώτατον, λαμβανομένης ὅπ' ὅψιν τῆς μικρᾶς χωρητικότητος τῶν πλοίων. Εἰς ἐπίμετρον τὰ Ἐλληνικά Μεσογειακά φορτηγά, τὰ ὅποια ἐπεκτείνουν τοὺς πλόας τῶν ἔξα τῆς Μεσογείου, εἰνε ὑποχρεωμένα νά σύζησουν τὸ πλήρωμά των εἰς 33 πρόσωπα, δηλαδὴ, εἰς δσα περίπου ἀποτελοῦν τὸ πλήρωμα ἐνὸς «Λίμπερτο», τὸ δοποῖον ἔχει τριπλασίαν χωρητικότητα! Ἡ παράλογος αὐτὴ ὑποχρέωσις, πού δημιουργεῖ, δχι μόνον ἀδικαιολόγητον ἐπιθάρωντιν τῶν πλοίων, ἀλλός καὶ πρόδηλημα ἐνδιαιτήσεως τόσων ἀνδρῶν, εἰνε, μὰ τὴν ἀλήθειαν, ἀκατανόητος.

Ἄλλα καὶ ἄλλα σοθαρά πλεονεκτήματα ἔχει τὸ Ἰταλικὸν Μεσογειακόν φορτηγὸν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ Ἐλληνικόν. "Ηδη ἐτέθησεν ὁ ὑπεροιχία Ἰταλικά μικρὰ φορτηγά νεότευκτα δηζελοκίνητα, ἀσυγκρίτως ταχύτερα, οἰκονομικώτερα ἀπὸ ἀπόφεως καυσίμων καὶ ἀφωνιασμένα μὲ ὅλας τὰς νεωτέρας τεχνικάς εὐκολίας. Τὰ πλοῖα αὐτά εἰνε διανυγάνωστα ἀπὸ τὰ ἰδικά μας παλαιά καὶ δαπανηρά πλοια. "Ετοι τὴν στιγμὴν αὐτὴν δια Μεσογειακός στόλος τῆς ἡτημένης Ἰταλίας ἐκτοπίζει τὴν σημαίαν μας ἀπὸ τὰς ναυλαγορᾶς τῆς Μεσογείου, εἰς τὰς ὅποιας προπολεμικῶς κατεῖχεν αὐτὴ ἔξεχουσα θεῖον. Χαρακτηριστικῶς μᾶς ἀναφέρεται, διτὸ πρότινων ἡμερῶν εύρισκοντο εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶν ἔξι, Ἰταλικά Μεσογειακά φορτηγά, κιναύμενα ἀνά τοὺς διαφόρους λιμένας τῆς Μεσογείου, ἐνῷ τὰ ἰδικά μας παραμένουν δεμένα καὶ ἀνεργα.

..Χαρακτηριστικόν, ἐπίσης, παράδειγμα τοῦ Ἰταλικοῦ συναγωνισμοῦ μᾶς ἀναφέρεται τὸ ἔξης: Πρὸ τινων ἡμερῶν εύρισκετο εἰς τὴν ναυλαγορᾶν διαταγὴ ναυλώσωσαν φορτηγὸν 3.000 τόνων d.w. περίπου ἀπὸ Κύπρον εἰς Νότιον Γαλλίαν. Διά τὰ καλύπτει τὰ ἔξοδά του καὶ μόνον τὸ Ἐλληνικόν, ἐπρεπε νά πληρωθῇ ναυλῶν γύρω εἰς τὰ 30 σελ. κατὰ τόνων καὶ γίνεται ἡ σχετικὴ προσφορά. Ἰταλικόν, δμως, φορτηγὸν ἐμφανίζεται μὲ 28 σελλίνια. Τὸ Ἐλληνικόν, διά νά κινηθῇ ὀπωδήποτε, ἀντιπροσφέρεται μὲ 28 σελλίνια, ήτοι μὲ ζημίαν, ἀλλά τότε διότι Ἰταλὸς κατεβάνει εἰς τὰ 27 καὶ εἰς τὰ 26 σελλίνια καὶ παίρνει τὴν ἐργασίαν. Καὶ τὸ παράδειγμα αὐτὸ

δὲν εἰνε μοναδικόν. Κατὰ σχετικάς πληροφορίας, εἰς πᾶσαν προσφοράν Ἐλληνικοῦ Μεσογειακοῦ φορτηγοῦ, ὑπάρχει γενικῶς ἀντιπροσφορά Ἰταλικοῦ μὲ ἐν τούλαχιστον σελλίνιον ὀλιγώτερον. Καὶ ταῦτο, διότι τὸ Ἰταλικὸν φορτηγόν, ὡς εἴπομεν ἀνωτέρω, δύναται ὀπωδήποτε νά συναγωνίζεται τὸ Ἐλληνικόν, λόγῳ τοῦ κατὰ πολὺ μικροτέρου κόστους ἐκμεταλλεύσεως.

Ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας σύρισκεται ἡ Μεσογειακή μας Ναυτιλία, ἡ ὅποια ὑπέστη ἀλλεπάλληλος πλήγματα, διὰ τὰ ὅποια τὴν εὐθύνην φέρει ἀκεραίαν τὸ Κράτος. Τὸ θαυμάτων κρατικὸν ἔγκλημα εἰνε, ὡς γνωστόν, τὸ δικτυαρχήθεν ὑπὸ τῆς Κυθερνήσεως Μεταξᾶ, ἡ ὅποια ἀφησε τὸν Μεσογειακὸν καὶ Ἀκτοπλοικὸν μας στόλον ἀνασφάλιστον εἰς ἔνας ἀσφαλιστικὰς ἔταιριας. Ἐάν τότε ἐπεκράτει ἡ στοιχειώδης λογική, αἱ ἀπώλειαι τῶν Μεσογειακῶν καὶ ἀκτοπλοικῶν μας πλοίων θὰ είχον πληρωθῆσι εἰς τὸ ἀκέραιον ὑπὸ τῶν ἔνων ἀσφαλιστῶν καὶ ἐγκαίρως, εἰς ἔποχὴν καθ' ἣν παρουσιάζοντο εὐκαιρίαι ἀγορᾶς πλοίων εἰς εὐθηνάς τιμάς πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν ἀπολεσθέντων. Ἀλλὰ τὸ ἀρχικὸν αὐτὸν κρατικὸν παραστράτημα ἡ κολούθησαν καὶ ἀλλαὶ κρατικαὶ ἐνέργειαι ἔναντιον τοῦ Μεσογειακοῦ ναυτιλιακοῦ κλάδου. Αἱ ἀπατήσεις τῶν πλοιοκτητῶν ἔχει ἀνταλλάγματος χρήσεως κατὰ τὴν ἐπίταξιν τῶν πλοίων τῶν δέν ἐπληρωθῆσαν, αἱ δὲ ἀποζημιώσεις διά τὴν ἀπώλειαν αὐτῶν ἐψαλιδίσθησαν ἀγρίως. Καὶ ἀντὶ τὸ Κράτος πρὸς ἐπανόρθωσιν τῶν ἀδικιῶν αὐτῶν νά διαθέσῃ εἰς τοὺς ἀτυχήσαντας πλοιοκτητας τὰ παραχωρηθέντα εἰς τὴν Ἐλλάδα Γερμανικά πλοῖα ἀκριβῶς λόγῳ τῶν ἀπωλειῶν αὐτῶν, κατὰ τρόπον λογικὸν καὶ δίκαιον, ἀντιθέτως, διὰ ταμειακούς καὶ μόνον σκοπούς, ἐκμεταλλεύεται τὴν ἀπελπισίαν τῶν, ἀφοῦ ἀπέμειναν χωρὶς πλοία, καὶ προκαλεῖ μεταξὺ τῶν ἔνας ἐξοντωτικὸν συναγωνισμὸν μὲ ἀποτέλεσμα νά πωληθοῦν τὰ πλοῖα αὐτά εἰς τιμάς αὐτόχρημα ἔξωφρειακάς.

Ἄυτὸς ὑπῆρξεν διότι πρὸς τὸν ὅποιον τὸ Κράτος, τὸ προπολεμικόν καὶ τὸ μεταπολεμικόν, ἡσκησε τὴν ναυτιλιακήν του πολιτικήν εἰς ἔνα ἀπὸ τοὺς σπουδαίωτερους τομεῖς τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος, εἰς τὸν Μεσογειακόν.

Οἰκονομική δικτατορία

Γνωρίζουμεν, θεούσιας, δτι ἡ ἀντιναυτιλιακὴ αὐτὴ κρατικὴ πολιτικὴ δέν τυγχάνει τῆς ἐπιδοκιμασίας τῆς ἀρμοδίας Διοικήσεως τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Ο σημερινός, μάλιστα, Ὅπουργός τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κ. ζάνης, δ ὅποιος ἡγάλωσε καὶ εἰς τὸ παρελθόν μακρὸν μέρος τῆς ζωῆς του διά τὴν ὑποστήριξην τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποθέσεως, ἔλεπει καθαρά καὶ κατανοεῖ τὰς ἀγωνίας καὶ τὰς περιπτείας τοῦ ναυτιλιακοῦ μας κόσμου καὶ ἀγωνίζεται νά ἀποτρέψῃ συμφοράς, τὰς δοπίας εἰνε εἰς θέσιν νά προθλέψῃ. Ἀλλά, δυστυχῶς, καὶ πρὸ τοῦ πολέμου, ιδίως δὲ μεταπολεμικῶς, αἱ τύχαι τῆς Ναυτιλίας μας ἔξέφυγον ἀπὸ τὰς ἀρμοδίας χειρας τούλαχιστον εἰς πολλὰ θαυμάτων σελλήματα καὶ ἔχουν περιέλθει εἰς τὴν δικτατορικὴν ἔξουσιαν τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, τὸ δόλοιον δέν ἔλεπει καὶ δέν θέλει νά θῇ τίποτε ὅλλο γύρω του, παρὰ ἀγελάδας δι' σλημεγμα μέχρις αἷματος. Ναυτιλιακὴ πολιτική, ιστορία τῆς Ναυτιλίας μας, ἀγωνίες γενεῶν, περιπτείας καὶ κίνδυνοι καὶ ἀγωνίαι διά τὴν αὔριον, αὐτά, διά τοὺς διψαμένους διά χρήμα ἀρμοδίους τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, δέν ἔχουν καμμίαν σημασίαν.

Ἄλλα μήπως διπολούμενα σώζονται τὰ οἰκονομικὰ τῆς Ἐλλάδος; Καὶ διά νά ἐπανέλθωμει εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῶν Μεσογειακῶν πλοίων μας: Μήπως μὲ τὸ νά ἐξοικονωμήσῃ ἡ Κυθερνήσεως Μεταξᾶ διλίγον συνάλλαγμα, ποὺ θὰ ἐπλήρωνε εἰς τὰς ἔνας ἀσφαλείας, ἔλυσε τὸ τὸ συνάλλαγματικόν μας ζήτημα; "Η μὲ τὸ νά εἰσπράξῃ τὸ Κράτος μερικά ἐκατομμύρια ἀπὸ τὰς πωλήσεις τῶν πλοίων εἰς τὸποροικάς τιμάς ἐπηρεάσθη δ προϋπολογισμὸς τῆς χώρας; "Αντιθέως, μὲ τὰς φαινούμενας αὐτάς οἰκονομίας κατεστράφῃ ξενας ναυτιλιακούς κλάδος ἀπηράτητος διά τὴν Ἐλλάδα καὶ ἐν εἰρήνῃ καὶ ἐν πολέμῳ καὶ σκοτώνεται ἡ ἀγελάδας, ἡ δοπία, κανονικῶς ἀλμεγομένη, θά συνεισέφερεν ἐπὶ ἔτη πολὺ περισσότερα ἀφ' σας οι προχειρολόγοι οἰκονομολόγοι μας ἔβαλθηκαν νά εἰσπράξουν διά μιᾶς.

να κρατικά σκάφη είς τὴν «Ναυτιλιακήν Ἐπιτροπήν». Μὲ τὰ 9 δολλ. τὸν τόνον διὰ Γαλλίαν ἀπὸ Χάμπτον ρόδος (γαιάνθρακες) ἡ ἐκμέταλλευσις τοῦ Ἀμερικανικοῦ «Λίμπερτο» ἦτο καθαυτὸ ἐπιζημιος. Μόνον αἱ ἐπιχορηγήσεις θὰ τοῦ ἐπέτρεπον νὰ κινηθῇ.

«Ἡ Ἀμερικανικὴ Κυβέρνησις ἡ μᾶλλον τὸ Κογκρέσον δὲν ἔφαντα πρόθυμον εἰς τὴν παροχὴν ἐπιχορηγήσεων διὰ τὰ «τράμπες» φορτηγά. Ὁ παροπλισμός, συνεπῶς, προεθλέπετο νὰ συνεχιοθῇ μὲ ἄμεσον τὴν συνέπειαν τὴν σταθεράν, σὺν τῷ χρόνῳ, μείωσιν τῆς προσφερομένης χωρητικότητος. Θὰ διηγολύνετο οὕτω καὶ ἡ θεοῖς τοῦ ἐλληνικοῦ καὶ τοῦ πενταμακοῦ φορτηγοῦ εἰς τὴν ἔξευρειν ἑργασίας, μὲ τοὺς χαμηλούς, ἔστω, ναύλους.

Τὰ πράγματα, δυστυχῶς, δὲν ἤκολούθησαν τάξ ἀνωτέρω προ-έλεψεις. Οἱ Ἀμερικανοὶ δὲν θέλουν νὰ ίδουν τὴν φορτηγὸν τῶν ναυτιλίαν παροπλιζομένην. «Οπως θὰ ιδωμεν κατωτέρω, ἀλλον τρόπον ἐπιχορηγήσεως πρόκειται νὰ ἔφαρμόσουν. Ἀφοῦ τὸ Κογκρέσον ἡρυθῆ τὴν οικονομικὴν ἐνίσχυσιν, καλεῖται τώρα τὸ σχέδιον Μάρσαλ νὰ παράσῃ ψέμεσσως τὰς ἐπιχορηγήσεις. Τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη διὰ τὰ εἰς χώμα φορτία θὰ δικαιοῦνται ναύλου ύψηλοτέρου τοῦ κρατοῦντος εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν διὰ τὰς μεταφοράς τοῦ σχεδίου. Προϋποτίθεται, δημοσίου τῶν φορτίων διαφυλαχθῆ προνομιακῶς, σύμφωνα μὲ τὸν νόμον, ὑπὲρ τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας.

«Ο κ. A. G. Syrak, διευθυντὴς ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τοῦ σχεδίου, ἐκάλεσε πρὸ δημοσίου εἰς τὴν Οὐασιγκτῶνα τοὺς ἐκπροσώπους τῶν 16 Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, τοὺς ἀρμοδίους ἐπὶ τῶν φορτώσεων καὶ ἀνεκοίνωσεν εἰς αὐτοὺς τὰ ἔξῆς:

«Ἐίνε κοινὸν μυστικόν, διὰ τὰ ἔξοδα διαχειρίσεως τοῦ Ἀμερικανικοῦ σκάφους εἶνε ὑψηλότερα παρὰ τῶν ξένων. Δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ παρίδωμεν αὐτὴν τὴν πραγματικότητα. «Ομιλοῦντες περὶ τιμῶν ναύλων «τῆς ἀγορᾶς» καὶ ἐπιδιώκοντες αὐτοὺς διὰ τὰς φορτώσεις τοῦ σχεδίου, θὰ κατελήγαμεν εἰς τὴν δημιουργίαν μιᾶς καταστάσεως εὐνοούσης τὰ ἔνστα πλοία μὲ τὰ χαμηλά ἔξοδα. Αὐτὰ προσφέροντα ναύλους κατωτέρους, θὰ συνεκέντρωναν δλα τὰ φορτία τῆς Εὐρωπαϊκῆς θοηθείας.

»Τούτο, βέβαια, θὰ προεκάλει τὸν παροπλισμὸν τοῦ Ἀμερικανικοῦ φορτηγοῦ. Θὰ ἀπεσύνετο τοῦτο ἀπὸ τὴν ἀγοράν, ὅποτε οἱ ισθλοὶ καὶ πάλιν θὰ ὑψώνοντο, λόγῳ τῆς στενότητος τοῦ προσφερομένου τοννά. Δεδομένου, ἔξι ἀλλοῦ, διὰ τὸ μέγιστον μέρος τῆς ἀπασχολουμένης χωρητικότητος εἶνε κρατικής πλοιοκτησίας καὶ αὐτὸς θὰ παρωπλίζετο, κάθε μεταγενεστέρα αὔξησις τῶν ναύ-

λων θὰ ἥτο δύσκολον νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἀμέσως. Μετὰ τὴν ἐπιτροφὴν καὶ τὸν παροπλισμὸν τοῦ ναυλωμένου κρατικοῦ πλοίου, ἡ ἐπανακίνησις τοῦ θά ἥτο δυσχερής.

«Τοιαύτη ἀνώμαλος διακύμανσις τῶν ναύλων θὰ ἐσήμανε σπατάλην τῶν δολλαρίων τῆς Εὐρωπαϊκῆς θοηθείας. Θὰ ἐπληρώνοντο ναύλοι ψηλοὶ εἰς ἔνα διεπαρκῆ ἀριθμὸν πλοίων. Μία, δηλαδή, ἀπὸ τὰς κυρίας ἀπασχολήσεις τῆς Διαχειρίσεως τοῦ Σχεδίου, αἱ μεταφοραί, θὰ ἀπετυγχανεν.

«Ἐπειδὴν περαιτέρω δ. κ. Συγκαὶ πῶς ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ μέρους τῆς Ἀμερικανικῆς διοικήσεως τὸ διωτέρω ζῆτημα, μὲ τὴν προϋπόθεσιν, πάντως, τῆς διαφυλάξεως ὑπὲρ τῆς Ἀμερικανικῆς οημαίας τῶν 50 ἑκατοστῶν τῶν φορτίων, ἀνεκοίνωσε τὰ κάτωθι:

1. Τὰ berth φορτία διὰ τὰ φορτηγά σκάφη γραμμῶν θὰ κατανέμωνται μὲ κάποιαν «εύδύητα προορισμῶν, κατὰ γραμμὴν καὶ ὅχι δι' ἐκάστην χώραν ιδιαιτέρως. Τὰ ζῆτηματα τοῦ καθορισμοῦ τῶν φορτίων εἰς «χῦμα» καὶ «ειετί» θὰ καθορισθοῦν ἐν συνεχείᾳ.

2. Τὰ εἰς χῦμα φορτία — θανάτων πλακές, σιτηρά, φωσφάτα καὶ τὰ παρόμοια — θὰ διαμοιράζονται μεταξὺ τῶν Ἀμερικανικῶν καὶ ἔνων πλοίων, μὲ θάσιον τὸν δι' ἐκάστην χώραν προορισμόν, χωρὶς, θεσμῶς, τὸ διὰ τὰς ἔνας οημαίας διαφυλασσόμενον ήμισον τῶν φορτίων νὰ περιορίζεται στενῶς εἰς τὰ φέροντα τὴν οημαίαν τῆς χώρας τοῦ προορισμοῦ σκάφη. «Οπως καὶ διὰ τὰ «berth» φορτία λαμβάνεται ὑπὸ δῆμον τὴν οημαίαν συμμετοχή καὶ τῶν τρίτων οηματῶν, πέραν τῆς οημαίας τοῦ παρχλαμβάνοντος τὸ φορτίον κράτους. Αποτελεῖ τοῦτο προϋπόθεσιν τῆς ἐπανόδου, σὺν τῷ χρόνῳ, εἰς τὴν προπολεμικήν περίοδον τῆς ἐλευθέρας, ἐπὶ ἐμπορικῶν θάσεων, ναυλαγορᾶς. Διὰ τὰ εἰς χῦμα φορτία οἱ ναύλοι τῶν κατὰ τομεῖς «Διασκέψεων» θὰ καθορίζωνται ως ἀνώτατα δρία (ceilings).

3. «Ἡ μεταφορά τῶν φορτίων τῶν πετρελαίων θὰ τυγχάνῃ τῆς αὐτῆς μὲ τὰ εἰς χῦμα φορτία μεταχειρίσεως. Ἐξαίρεσις θὰ γίνη διὰ τὰ ὑπὸ τὴν Παναμαϊκήν Ἀμερικανικής πλοιοκτησίας τάνκερς. Αὐτὰ τὰ θεωροῦνται ως Ἀμερικανικά σκάφη.

«Οσον ἀφορᾷ τὴν κατὰ τὸ ήμισον συμμετοχὴν τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας εἰς τὰς μεταφοράς, δὲν προβλέπεται ἡ τοιαύτη ὑποχρεωσις στενῶς κατ' εἰδος φορτίου, οὔτε καὶ θάσει τῶν κατὰ μῆνα φορτώσεων δι' ἐκάστην χώραν. Θὰ ἐπιζητηθῇ ἡ κατὰ προσέγγισιν ἐπίτευξις τοῦ ήμισος ἑνὸς μιᾶς περιόδου, ἔξαμηνος λ. χ., καὶ διὰ τὰς τρεῖς ως ἄνω καθοικούμενας περιπτώσεις.

»Εἰδικώτερον διὰ τὰ Ἀμερικανικά φορτηγά τῶν εἰς χῦμα φορτίων, ἐπιτακτική εἶνε ἀνάγκη νὰ διατηρηθοῦν ταῦτα ἐν ὑπηρεσίᾳ.

ΤΟ ΔΕΚΑΤΟΝ ΕΤΟΣ



«Η ARGO INSURANCE COMPANY LTD. ιδρυθεῖσα τὸν Ιούλιον τοῦ 1938, διανύει τὸ δέκατον έτος τῆς δράσεώς της

«Ἀνέκαθεν εἰδικεύεται εἰς τὴν ἀσφάλειαν Ἑλληνικῶν πλοίων.

«Η "ΑΡΓΩ", ἔξακολουθεῖ νὰ συμμετέχῃ προθύμως καὶ κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν εἰς τὴν ἀσφάλειαν παντὸς Ἑλληνικοῦ πλοίου

ARGO INSURANCE CO. LTD.

MANAGERS A. LUSI LTD.

14 BURY STREET,
LONDON E.C. 3.

'Ο ναύλος δι' αυτά θά καθορισθή είς δ σημείον θά έπιτρέπεται είς τὸν 'Αμερικανὸν ἐφόπλιστὴν νὰ ἀπολαμβάνῃ λογικοῦ τίνος κέρδους, ἵνα, ἀκριθῶς, διασφαλισθῇ καὶ η παρουσία εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ 'Αμερικανικοῦ σκάφους.

»Διά τὰ ξένα σκάφῃ ὁ ναύλος προβλέπεται νὰ είνει καὶ αὐτὸς ἀποδοτικός, ὅστε νὰ ἔξυπηρτεται μὲ λογικὸν κέρδος τὸ κεφάλαιον τοῦ ἐφόπλιστοῦ, διότε ἐκποσωστεῖται εἰς ξένα ἔκαστον πλοῖον.

»Οἱ 'Αμερικανοὶ ἔκ παραλλήλου ἐφόπλισται θά ύποχρεοῦνται νὰ ἔχουν πάντοτε διαθέσιμον τοννάζ διὰ τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τοῦ σχεδίου.

Τέλος, ὁ κ. Syrig παρεκάλεσεν ξένα ἔκαστον ἀρμόδιον ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τῶν 16 χωρῶν τοῦ Σχεδίου νὰ ὑποθάλουν πρόγραμμα ἔξαμηνον διαρκείας τῶν προβλεπομένων φορτώσεων καὶ τῆς προδιαγραφομένης διανομῆς των, βάσει τοῦ νόμου, μεταξὺ τῶν 'Αμερικανικῶν καὶ τῶν ξένων πλοίων. Καθ' ἔκαστον μῆνα αἱ ἀναγκαῖαι τροποποιήσεις θὰ ἐπέρχωνται διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀνωτέρω προγράμματος. 'Ο κ. Syrig παρετήρησεν ἐμφανικῶς, διότι μέχρι τοῦδε δὲν ἐτηρήθη, διότε θὰ ἐπρεπε, τοιούτον σύστημα κατανομῆς.

* * *

Αὐταὶ είνει αἱ ἀνακοινώσεις τοῦ ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τοῦ σχεδίου συνταγματάρχου κ. Syrig. Είνε ἀρκετὰ δηλωτικαὶ τῶν δυσχερειῶν, τῶν ἀνυπερβλήτων, κατὰ τὴν γνώμην μας, ποὺ θὰ ἀντιμετωπίσουν εἰς τὸ μέλλον τὰ 'Ελληνικὰ σκάφη, διὰ νὰ συμμετάσχουν κατὰ μίαν ἀνάλογον πρὸς τὴν χωρητικότητά των μοίρων εἰς τὰς μεταφοράς τοῦ σχεδίου. Τὰ ἀνωτέρω μέτρα προστασίας τοῦ 'Αμερικανικοῦ φορτηγοῦ σημαίνουν παράλληλα καὶ τὸν περιορισμὸν τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ ίδιοῦ μας σκάφους. Τὰ εἰς χῦμα ἔξ 'Αμερικῆς φορτία ταίνουν δοσημέραι μειούμενα, μὲ πρόδηλεψιν περαιτέρω διὰ τὸ 1949 μειούμενα. 'Εφόσον ἔκ παραλλήλου τὸ 'Αμερικανικὸν φορτηγὸν θὰ τυγχάνῃ προνομιακῆς μεταχειρίσεως καὶ θὰ ἀπολαμβάνῃ ναύλου ὑψηλοτέρου, ή συμμετοχὴ εἰς τὰ ἔξ 'Ηνωμένων Πολιτεῶν φορτία τοῦ 'Ελληνικοῦ σκάφους καθίσταται προθληματική. Καὶ διερωτώμεθα, ποὺ θὰ ἀναζητήσῃ τὴν ἀπασχόλησίν του καὶ ποὺ τὰ δολλάρια διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν δανεισκῶν ὑποχρεώσεων του; Τι, ἄρα γε, νὰ σκέπτεται ἐπὶ τῶν ἔρωτημάτων αὐτῶν δ. κ. Χέλμης; Ο συνάδελφος του κ. Κιζάνης ἀς ἔχῃ τὴν καλωσύνην νὰ τὸν κατατοπίσῃ. Κακά τὰ ἔξ 'Αμερικῆς μηνύματα.

Τὰ Καναδικά

Τὰ σκάφη τῶν 'Ελληνικῶν συμφερόντων Καναδικῆς ἑταῖριας «Acadia Overseas Freighters Ltd.» παροπλίζονται. Τὰ ὑψηλὰ ἔξοδα τῆς κινήσεως τοῦ Καναδικοῦ πλοίου δὲν δικαιολογοῦν τὴν ἀκμετάλευσιν τῶν μὲ τοὺς κρατοῦντας ναύλους.

Οι Καναδοὶ ἐφόπλισται στρέφονται ἡδη πρὸς τὴν Κυβερνησίαν, ζητοῦντες τὴν οἰκονομικήν της ἐνίσχυσιν. Χωρὶς αὐτὴν, ή ναυτικὴ προστάθεια εἰς τὸ Καναδάν είνει πρωτισμένη νὰ ἀποτύχῃ. 'Η ἀνάγκη τῶν πραγμάτων ἴσως ὑποχρεώσῃ τελικῶς τὸ Κράτος εἰς τὴν παροχὴν ἐπιχορηγήσεων, πρὸς τὰ πλοῖα, δύμως, τῶν γραμμῶν. Μόνον. 'Ο προστατευτισμὸς δὲν προβλέπεται νὰ περιλάβῃ καὶ τὰ «τράμπτες».

"Ἄς σημειωθῇ, διότι δ 'Ελληνικὸς ἐφόπλισμὸς ἔχει τώρα καλύψει ὑπὸ τὴν Καναδικὴν σημαίαν ἔνα σημαντικὸν μέρος τῆς δραστηριότητός του. Κατὰ τὸ 1950 ὑπερεκατὸν 'Ελληνικῆς ἰδιοκτησίας σκάφη θὰ φέρουν τὴν σημαίαν τῆς ὑπεραστατικῆς Κτήσεως. 'Εφέτος παραλαμβάνονται ἀπὸ διαφόρους ἐφόπλιστάς μας 20 σκάφη, ἀγορασθέντα πέρυσι μὲ μακροχρόνιον πίστωσιν, εἰς ὑψηλάς, δύμως, τιμάς, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς προγενενεστέρας ἀγοράς Καναδικῶν σκαφῶν.

Τὰ 'Αγγλικά πλοῖα

"Ἔχει κάποτε καὶ τὰ ἀγαθά τῆς ἀποτελέσματα ή διευθυνούμενη οἰκονομία. Εἰς τὴν 'Αγγλίαν λ. χ. τὸ Βρετανικὸν πλοῖον ηὐτύχησε καθ' ὅλην αὐτὴν τὴν δύσκολον περίοδον τῆς ναυλαγορᾶς νὰ ἀπολαμβάνῃ ναύλων ἀρκετά Ικανοποιητικῶν. 'Ολαι οἱ πρὸς τὴν 'Αγγλίαν μεταφοραὶ ζακυάρων, οιτηρῶν καὶ ἔμειλεσ, διεξαγόμεναι σχεδὸν ἀποκλειστικῶν δι' 'Αγγλικῶν σκαφῶν, πληρῶντων ναύλων προκαθωρισμένον, σημαντικὰ ὑψηλότερον τῶν κρατούντων εἰς τὴν ἐλευθέρων ναυλαγορᾶν. Είνε τὰ «διευθυνόμενα» ταξίδια.

'Ἐπι ξένα τώρα ἔτος τὰ 'Αγγλικά σκάφη, τὰ τύπου «Εμπάρ», κερδίζουν καθαρά, μετὰ τὴν πληρωμὴν καὶ τῶν φόρων, 100 λίρας ἡμερησίως, ἐκεῖ ὅπου τὰ ξένα, μὲ τοὺς κατά 30 περίπου τοῖς ἑκατὸν χαμηλότερους ναύλους, ἐλάχιστα ἀποδίδουν, διὰ νὰ μὴ εἰπωμεν, ὅτι ξημώνουν, ἀν ληφθοῦν ὥπερ δψιν αἱ ἐπισκευαὶ καὶ αἱ ἀποσέσεις.

Φάνεται, δημως, διότι δὲν πρόκειται ἐπὶ πολὺ ἡ εύνοϊκή αὐτὴ κατάστασις νὰ κρατήσῃ. 'Υπάρχουν πληροφορίαι, διότι η 'Αγγλικὴ Κυβερνησία, ἐν τῇ γενικῇ της προσπαθείᾳ τῆς συμπιεσεώς τῶν τιμῶν πρὸς τὰ κάτω, ἀντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκην τῆς προσαρμογῆς καὶ τῶν διὰ τὰ κρατικὰ φορτία ναύλων εἰς τὰ ἐπίπεδα τῆς ἐλευθερίας ναυλαγορᾶς. Τούτο θὰ οημάνῃ, δχι μόνον περιορισμὸν σημαντικὸν τῶν ἀποδόσεων τῶν πλοίων, ἀλλὰ ἔκπτωσιν καὶ τῶν ἀξιῶν των.

Τὸ ἀγγλικὸν πλοῖον, λόγω, ἀκριθῶς, τῶν κερδῶν, ποὺ ἀποκομίζει ή ἐκμετάλλευσις του εἰς τὰ διευθυνόμενα ταξίδια καὶ τῆς ἀποκλειστικῆς προτιμήσεως του εἰς τὰς κρατικὰς μεταφοράς, ἐνεργεῖτο τὸ προνομιούχον. Χαμηλὰ ἔξοδα κινήσεως, ὑψηλοὶ ναύλοι, ἔκτακτοι ἀποσέσεις, ξένησφαλισμένη ή ἀπασχόλησης του. Τι ἔλλο θά ξένωνται ναυτικός ἐπιχειρηματίας νὰ ἐπιζητήσῃ;

'Η ἔκπτωσις τῶν ναύλων, ἀν πραγματοποιηθῇ, θὰ είνει δυσάρεστος καὶ διὰ πολλούς «Ελληνας ἐφόπλιστάς, οἵτινες τελευταίως, ἡγύροις εἰς ὑψηλάς τιμάς παρήλικα υπὸ τὴν 'Αγγλικήν σημαίαν σκάφη, ὑπολογίζοντες, ξηρισθῶς, εἰς τὰ ἀνωτέρω πλεονεκτήματα.

Ο 'Ιταλικὸς παράγων

'Εγγυτέρα παρακολούθησε τῶν τελευταίων κατὰ τομεῖς διακυμάνσεων τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς, φέρει τὸ 'Ιταλικὸν πλοῖον ὡς τὸν κατ' ἔξοχήν ὑποτιμητικὸν παράγοντα. Τώρα, ποὺ αἱ διαταγαὶ φορτώσεων είνει δλίγαι καὶ αἱ δυσκολίαι ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων μεγάλαι, οἱ 'Ιταλοὶ ἐμφανίζονται ἐκάστοτε εἰς τὴν ἀγοράν πρῶτοι αὐτοὶ ἀποδεχόμενοι ναύλους ἐκπεισμένους. Δέν ς ζητούμενος δι' αὐτὸν ναύλος νὰ μὴ είναι κάτω τοῦ κρατοῦντος.

Δὲν ζημιώνει, θέσθαι, δ 'Ιταλός ἐφόπλιστής, δεχόμενος τὴν ἔκπτωσιν. Τούναντίον, κερδίζει καὶ ἀρκετά μάλιστα ἔκει ὅπου τὸ 'Ελληνικὸν σκάφος μόλις καλύπτει τὰς δαπάνας τοῦ ταξίδιου του.

'Η ἀνταγωνιστική Ικανότης τοῦ 'Ιταλικοῦ φορτηγοῦ ἔχει σημαντικά ἐνισχυθῆ μεταπολεμικῶς. 'Εναντί τῶν 200 περίπου λιρῶν ἡμερησίως, ποὺ πρέπει νὰ ὑπολογίσῃ ὡς ἔξοδα κινήσεως τοῦ πλοίου δ 'Ελληνος ἐφόπλιστής, δ 'Ιταλός θὰ λογαριάσῃ μόνον 210-230 λίρας 'Αγγλίας. 'Η διαφορά είνει, πιστεύομεν, μεγάλη. Δι' ἔνα κυκλικὸν ταξίδιον διαρκείας 50 ημερῶν, 'Αμερικῆς μὲ γαύιθρακας δι' 'Ιταλίαν, ἀπὸ μόνα τὰ τακτικά ἔξοδα κινήσεως ἔχει υπὲρ αὐτοῦ δ 'Ιταλός ἐφόπλιστής λίρας 3.500 ή δολλ. 14 χιλιάδας. 'Η μπορεῖ, δηλαδή, νὰ δεχθῇ ναύλων κατά 1.50 δολλ. διλιγώτερον, χωρὶς νὰ προκινθεύεται τὸν ισοσκελισμένον λογαριασμὸν τοῦ ταξίδιου του.

Οι 'Ιταλοὶ κατέχουν τώρα 140 περίπου «Λίμπερτος». Πολλὰ ἀπασχολοῦνται εἰς τὰς ίδιας τῶν μεταφοράς, χωρὶς δύμως νὰ παύουν νὰ είνει ὑπολογίσιμος παράγων εἰς τὰ ταξίδια κυρίως τῆς ἐπιστροφῆς. Εύθυνος ναύλους, λ. χ. δέχονται διὰ τὰ μεταλλεύματα πρὸς τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν 'Αμερικήν ἐκ τῆς Μεσογείου, ἀφοῦ, δχι μόνον καλύπτουν τὰς ἔξοδα τῆς ἐπιστροφῆς, ἀλλὰ κερδίζουν καὶ κάτι.

"Άλλοτε, κατὰ τὴν καλὴν προπολεμικὴν περίοδον, τὸ 'Ελληνικὸν φορτηγὸν είχε τὸ πλεονέκτημα τῆς ἀνταγωνιστικῆς ισχύος, τῶν χαμηλῶν ἔξδων. Τώρα η ισχὺς αὐτὴ ἐχάθη. 'Αμφιθάλομεν εἰς τὴν καλλιτέραν αὔριον. 'Η 'Ελληνικὴ Ναυτιλία ἔχει πλέον λάθει τὴν κατιόνσαν. 'Ολίγον ἀκόμη διατηρηθῇ η κρίσις τῆς ναυλαγορᾶς, κρίσις κυρίως προστατευτισμῷ, τὸ 'Ελληνικὸν σκάφος θὰ ἀντικρύσῃ διὰ μόνην διέξοδον τὸν παροπλισμόν.

West Elliot & Gordon

(Established 1881)

SHIP STORE MERCHANTS

Provisions of All Kinds

Steward, deck and Engine Room Stores

Ships Equipment.

SAN FRANCISCO (Calif)

Phones: { GARFIELD 3159

GARFIELD 3160

501 DAVIS STREET.

Cor. JACKSON ST.

Cable address: «WESCO»

Home Tel: Tr. 2-9427

Cable: MEDEXPRES

MEDITERRANEAN EXPRESS CO

SHIP CHANDLERS
IMPORT — EXPORT

G. AUGUSTATOS—C. MARKESINIS

Main Office:
33 WHITEHALL STREET
NEW YORK 4, N. Y.
TEL.: Dlgby | 4-8257
4 8258

Warehouse:
130 RIVER STREET
HOBOKE N. J.
TEL.: Hoboken 4-5156

Τό "Ιωνία"

Εις τὸν γράφοντα τὴν στήλην αὐτὴν παρεσχέθη πρὸ ἡμερῶν ἥ εὐκαιρία νὰ ἐπισκεφθῇ εἰς τὴν Γλασκώθην τὸ ἔκει ἀνακατασκευα-ζόμενον «Ιωνία» τῶν «Ἐλληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν».

Τὸ σκάφος ἔστοιχε πράγματι πολλά, περισσότερο κάθε ὑπολογισμοῦ, — ὑπὲρ τὸ ἡμιού ἔκατον μύριον λιρῶν — ἐνῷ καὶ ἡ παράδοσις του ἔθραδυνε, ὅπως καθύστερον εἰς τὴν Ἀγγλίαν ὅλαι αἱ ναυτικαὶ κατασκευαῖ. Παρὰ ταῦτα ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία πρέπει νὰ εἶνε ἰκανοποιημένη. Τὸ «Ιωνία» εἶνε νέοτευκτὸν σκάφος. Τὰ πάντα ἐπ' αὐτὸν εἶνε κανιουργή. Δὲν ἔγινε μετασκευή, ἀλλὰ ριζικὴ ἀνακατασκευή. Ἡ ναυπήγησις ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ παρομοίων διαστάσεων θὰ ἐστοιχίζε τῷσα πέρα τὸ ἔκατον μύριον λιρῶν μὲ τριετῆ παράδοσιν.

Δὲν πρόκειται νὰ γίνῃ εἰς τὸ πρόχειρον αὐτὸν σημείωμα περιγραφὴ τοῦ σκάφους. Θὰ ἔχειται χώρος πολὺς. Ἐν καιρῷ, ὅταν μετ' ὅλιγον θὰ τὸ θαυμάσωμα εἰς τὸν Πειραιᾶ τότε καὶ ἡ περιγραφὴ θὰ εἶνε εὐχερεστέρα καὶ θὰ ἔχῃ τὴν θέσιν τῆς.

Ἔχουμεν πάντας νὰ τονίσωμεν κυριολεκτοῦντες, ὅτι τὸ «Ιωνία» εἶνε τὸ ὠραιότερον ἀπόκτημα τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ καλύτερον σκάφος ποὺ ἔγνωρισε μέχρι τοῦδε ἡ Ἑλληνικὴ σημαία καὶ τὸ πλέον ουγχρονισμένον τῆς γραμμῆς Αἴγυπτου—Μασσαλίας. Εἶνε ἀπαράμιλλον.

Ο, τι οἱ αὐστηροὶ κανονισμοὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ «Ἄλοδοῦ» καὶ τοῦ «Board of Trade» δρίζουν, ὅ, τι ἡ νεωτέρα ναυπηγικὴ ἐφαρμόζει τῷρα εἰς τὰ μεγάλα ἐπιβατηγά, ὅ, τι αἱ ἀξιώσεις τῆς πλήρους ἀνέσεως ὑπαγορεύουν καὶ ὅ, τι ἡ καλαιοθησία καὶ ἡ εὐγενικὴ φιλοδοξία τῶν πλοιοκτητῶν ὑπέδειξεν ἔχουν πλήρως ἐνσωματωθῆ ἐις τὸ σκάφος αὐτό.

Οταν πλέον τὸ «Ιωνία» δρομολογηθῇ θὰ ὑπερφανεύεται καὶ πολὺ δικαῖως ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία. Ἐχάρισεν εἰς τὰς ἔξωτερικὰς τοῦ Τόπου μας γραμμὰς ἔνα ἐπιβατηγὸν σκάφος ὀνότερον πάσης προσδοκίας. Δὲν ἄρκοιν τὰ συγχαρητήρια μας. Θὰ ἥθελαμεν μᾶλλον, ἀπευθύνομεν πρὸς τε τὸ Κράτος καὶ τὴν Κοινὴν Γνώμην, νὰ ὑποδειξῶμεν τὴν ἀνάγκην τῆς ἐκθύμου, τῆς στοργῆς ὑποστηρίξεως μᾶς προσπαθείας, ἐξερχομένης πλέον τῶν ὅριων τῶν ἐπιχειρηματικῶν ἐπιδιώξεων.

Αἱ τιμαὶ τῶν πλοιών

Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι αἱ πρὸ διημένου πραγματοποιηθεῖσαι πωλήσεις Ἀγγλικῶν καὶ Παναμαϊκῶν σκάφων ἐμφανίζουν κάποιαν σταθερότητα εἰς τὰς τιμὰς τῶν μεταχειρισμένων πλοιών, τὸ περιωρισμένον τοῦ ἀγοραστικοῦ ἐνδιαφέροντος καὶ ἡ ἐπιτεινομένη ἀπρᾶξια τῆς ναυλαγραφῆς, δημιουργοῦν τὴν ἀσφαλῆ πρόθλεψιν τῆς ὑποτιμήσεως τῶν ἀξιῶν εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον.

Τὰ παρῆλικα, κυρίως, πλοῖα ἐπάυσαν πλέον νὰ προκαλοῦν τὸ εὑρύτερον ἐνδιαφέρον τῶν ἀγοραστῶν. Προεξοφλεῖται ἡ ὑποτίμησις καὶ ἔκ τούτου ἡ ἀνάμονή δικαιολογεῖται ἔκ τῶν πραγμάτων. Ὁ φόδος τοῦ πολέμου εἶναι τὸ ἀπομένον ἐπιχειρήματα διὰ τὴν τοποθέτησιν εἰς ἔνα οἰονδήποτε πλοίον τῶν ἀργούντων κεφαλαίων. Ἡ ὑποτίμησις τῆς στερλίνας, μετά τὴν ἐπιδειχθεῖσαν σχετικὴν ἐμμονὴν τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως, ἔπαισε πλέον νὰ φοιτῇ τοὺς κατόχους λιρῶν. Ἀγορασταῖ, θεσσαίως, ὑπάρχουν ἀκόμη ἀρκετοὶ εἰς τὴν ἀγοράν «Ἐλληνες καὶ Ἰταλοὶ κυρίως. Δὲν φάνονται, δημως, διαστειθεῖμοι νὰ πληρώσουν τὰς πρὸ μηνῶν τιμάς. Αἱ κρατοῦσαι, ἔξ, ἄλλου, ἀπαγορεύσεις, δῆμον εἰς τὴν πώλησιν εἰς ἔνους Ἀγγλικῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἀγοράν ὑπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν πλοιῶν, μὲ κεφάλαια εἰς λίρας, κατατεθεῖμενα εἰς ἔνους λογαριασμούς, καθιστοῦν δυσχερεστέραν κάθε ἀγοραστῶν. Οἱ πλεῖστοι, τῶν παρηλίκων ἴδιᾳ, Ἀγγλικῶν σκάφων ἀγορασταῖ, ἵσαν «Ἐλληνες ἐφοπλισταῖ.

«Οσον ἀφορᾷ τὰ παλαιά Παναμαϊκά, αἱ ἀξιῶν των εἶνε ὑψηλότεραι, χωρὶς δῆμως, παρὰ τὸ ἀγοραστικὸν ἐνδιαφέρον τῶν Ἰταλῶν, νὰ φαίνεται πιθανὴ ἡ πραγματοποίησις τῶν πρὸ τριμήνου τιμῶν. Τὰ 35 καὶ 40 δολάρια αἱ διὰ σκάφη τριακονταεῖς περίπου ἡλικίας, μὲ δύο καταστρώματα, Ἀμερικανικῆς κατασκευῆς καὶ μὲ λήξασαν τὴν ἐπιθεώρησίν των, δὲν ἔπιτυχανται τώρα. Εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόν «Ἐλληνες ἐφοπλισταῖ ἵσαν εὐτυχεῖς πωλήσαντες μερικὰ ἔκ τῶν παρηλίκων αὐτῶν σκάφων. Πολλὰ ἀκόμη εἶναι τὰ προσφέρομενα, χωρὶς δῆμως νὰ ὑπάρχουν καὶ οἱ πρόθυμοι ἀγορασταῖ. Μετά τὰ: «George» 9.600 τόν. τοῦ 1919, μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1946 (δολ. 340.000), τὸ «Culebra» 8.300 τόν. τοῦ 1919, μὲ λήξασαν τὴν ἐπιθεώρησιν του (δολ. 338.000) καὶ «Primavera» 9.642 τόν. τοῦ 1920, μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1947 (δολ. 360.000), καμ-

μία ἄλλη πώλησις δὲν ἐπραγματοποιήθη μεταξὺ τῶν τόσων παρηλίκων προσφερομένων. Εἰς τὰς ἀνωτέρω πωλήσεις λέγεται, ὅτι παρεσχέθησαν καὶ εὐκολία πληρωμῆς.

Διὰ τὰς ἀνωτέρω πωλήσεις τοῦ Παναμαϊκῆν. «Υπὸ τὴν Ἑλληνικὴν ἡ σχρικὴ τιμὴ τοῦ κόστους ἶσως νὰ ἐπιτυγχάνεται.

Ἡ ἐπιφύλαξις, πάντως, εἶνε τὸ χαρακτηριστικὸν γνώρισμα τῆς ἀγορᾶς. «Ολοὶ προβλέπουν δυσκόλους ἡμέρας διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν καὶ ἡ πρόδειψις αὐτῆς ἀμεσον ἔχει ἐπιδρασιν καὶ εἰς τὰς ἀξιῶν τῶν πλοιών. «Ἀν ἡ Ἀγγλικὴ Κυβερνήσεις ἐπέτρεψε τὴν πώλησιν εἰς ἔνους παρηλίκων σκάφων, θά κατεδεικνύετο ἐμφανέστερα ἡ πρὸς τὰ κάτω τάσις τῆς ἀγορᾶς. Πρὸς τὸ παρόν αἱ τυχὸν ἀγοραστολησίαι Παναμαϊκῶν σκάφων εἶνε αἱ ἀντιπροσωπευτικῶτεραι διάταξις κρατούσας τιμῶν, παρὰ τὸ γεγονός, διὰ τὸ λόγω τῆς γενικῆς ἀσυδοσίας τῆς Παναμαϊκῆς σημαίας· αἱ τιμαὶ τῶν πλοιών τῆς θά εἶνε πάντοτε ὑψηλότεραι.

Ἡ περίπτωσις τῶν «Τάνκερς»

Οἱ ναῦλοι διὰ τὰς «Τάνκερς» ἀποτόμως ἐντὸς τοῦ τελευταίου διημένου ἔξπεσαν εἰς μὴ προβλεπόμενον σημεῖον. «Ἐφθασαν εἰς τὰς 30 τοῖς ἔκατον κάτω τοῦ ναυλολογίου τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς». Ζημία δηλαδὴ θετικὴ δεκάδων χιλιάδων δολλαρίων διὰ κάθε ταξίδιον. Πολλὰ χάνουν τὸ τύπου «Λίμπερτο» τάνκερς, δολιγότερα τὰ T. 2. «Ο παροπλισμὸς ἶσως νὰ εἶνε μία διέξοδος. Ἐλπίδας τρέφουν οἱ ἐφοπλισταῖ, διὰ τὸ ναυλαγόρα κατά τοὺς χειμερινούς μῆνας θὰ ἀνακύψῃ, ἀν δεσμῶτες καὶ ἡ ἀνακύψη τῆς Παλαιστίνης παραταθῆ, διὰ νὰ ὑπάρχῃ προσφορά φορτίων περισσοτέρων ἀπὸ τὰ διύλιστηρια τῆς Χάιφας.

Οἱ πρὸ ἔξαμην δέσμαια ναῦλοι ἀνήκουν εἰς τὴν ιστορίαν. Δὲν πρόκειται ποτὲ νὰ ἐπανέλθουν. Τότε ὑπὸ τὴν πίεσιν μιᾶς ψυχολογικῆς μᾶλλον ἀνάγκης, ἐνὸς πανικοῦ, ἡ Γαλλία πρώτη εἰσῆλθεν εἰς τὴν ἀγορὰν ναυλώνουσα διὰ συνεχῆ ταξίδια σκάφη εἰς οἰανδήποτε τιμῆν. Τὴν ἡκολούθησαν καὶ τὰ ἄλλα κράτη, ἐκ Φέδου μὴ στερηθούν μεταφορικῶν μεσων καὶ πετρελαίων, διὰ νὰ δημιουργήθῃ τέλος τὸ «εισοδο» τῶν 225 τοῖς ἔκατον ἀνω τοῦ ναυλολογίου. Εὔτυχείς δοσι προέλασαν νὰ ἐκτελέσουν μερικὰ ταξίδια μὲ τοὺς ναύλους αὐτοὺς οἱ προεναύλωσαν τὰ σκάφη τῶν «τάνκ-τόπτερε» μὲ μικρότερους ἔστω ναύλους.

«Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ γνωστὴ ιστορία ἐπανελήφθη. Οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταῖ, οἱ εἰς μιμούμενος ἀξιοθρηνήτως τὸν ἄλλον, ἀθρόοι πρὸς τὰ τάνκερς ἐστραφοῦσαν. T. 2 καὶ «Λίμπερτος» πολλὰ ἡγόρασαν ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν. Είχαν καὶ πάλι προεξόφλησει τὰ κέρδη. «Αφονα, μιθῶδη προεθέποντο.

Εἰς τὰς καλὰς ἀπόδοσεις τῶν πλοίων ἐστηρίχθησαν διὰ νὰ συνάρουν δάνεια ὥραξησης, ἐξοφλήσεως ἐνὸς καὶ δύο τὸ πολὺ ἔτῶν, εἰς τὰς ἀμερικανικὰς τραπέζας διὰ τὸ ἡμισυ τῆς ἀξιῶν τῶν ἀγοραζούμενων πλοιών.

«Οσοι ἐπρόθιασαν νὰ τὰ προναυλώσουν, εἰς συνεχῆ ταξίδια 12—18 μηνῶν, μὲ ἔνα περιθώριον 50 τοῖς ἔκατον ἀνω τοῦ ναυλολογίου, αὐτοὶ θὰ ἀντικρύσουν τὰς ὑποχρεώσεις τῶν. Μετά ἔτος ἡμιπορεῖ καὶ ἡ ναυλαγόρα νὰ βελτιώθῃ καὶ πάλιν. «Ἡ ζῆτησις τῶν πετρελαίων δὲν πρόκειται νὰ σταματήσῃ. «Οσοι ὅμως επιστέουσαν εἰς ναύλους καλυτέρους τῶν πρὸ τριμήνου κρατούντων, αὐτοὶ τὴν ἔπαθαν. Θὰ δυσκολευθοῦν νὰ ἔξοφλήσουν τὰς ὑποχρεώσεις τῶν, διὰ τὴν κατάστασις αὐτὴ τῶν χαμηλῶν ναύλων κρατήσῃ ἐπὶ μακρόν. Θὰ χάσουν καὶ μέρος τῶν ἀρχικῶν των κεφαλαίων, ἀν δὲν ἔχουν, ἐπως πολλοὶ ἔχουν, διαθέσιμα ἄλλα κεφαλαία.

Τὰς «Λίμπερτος» ίδιας τάκερς θεωροῦνται ἀντιοκονομικά. Εἶνε σκάφη τῆς ἀνάγκης. «Οταν θὰ ὑπάρχουν διαθέσιμα εἰς τὴν ἀγορὰν T. 2, αὐτὰ θὰ προτιμῶνται. Εἶνε ταχύτερα καὶ μεταφέρουν διπλάσιον σχεδόν φορτίον. «Ἄς σημειωθῇ διὰ οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταῖ κατέχουν τῶρα ὑπερτριάκοντα «Λίμπερτο» τάνκερς. Εἶνε δόλαρα χρεωμένα διὰ τὸ ἡμισυ τῆς ἀξιῶν των ναύλων τῶν ταχύτερων.

Οἱ ναυπηγοῦντες σκάφη, ιεπάροισαν μέχρι καὶ τοῦ 1951, εἶνε πλεονεκτικὴν κατάστασιν. Οἱ πλεῖστοι τὰ ἔχουν προναυλώσει διὰ πενταετές διάστημα, μὲ παράδοσιν διὰ τὴν ἀποπερατώσαν. Θετικὴ εἶνε ἡ ἐπιχειρήσις. Γά τα καλά καὶ μεγάλα σκάφη πιστεύεται τὰ ἔχουν εύρυτατον πρὸ αὐτῶν τὸ μέλλον. Αἱ μεταφοραὶ τῶν πετρελαίων συνεχῶν διὰ τὸ ἡμισυ τῆς ἀξιῶν των ναύλων.

Καὶ διὰ νὰ καταλήξωμεν: Αὐτὴ ἡ πρόσφατος ιστορία τῶν «τάνκερων» καταδεικνύει πόσον ρευστὴν ἔχει τὴν ἐξελίξιν ἡ ναυτικὴ ἐπιχειρήσις. «Ἐνέχει ἀπόλυτα τὰ στοιχεῖα τῆς κερδοσκοπίας. «Ἀστάθητοι παράγοντες ὑπεισέρχονται εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοιών καὶ τὰς διακυμάνσεις τῶν ἀξιῶν των. Αὐτοὶ ἀκριθῶς οἱ παράγοντες δὲν ἐπιτρέπουν εἰς τὸν συνετὸν ἐπιχειρηματίαν τὴν τολμηράν κερδοσκοπίαν. Αἱ ὀπότομοι ἐπίσης μεταπτώσεις, μεταξὺ τῶν μεγάλων κερδῶν τῶν ἀπροβλέπτων ζημιῶν ὑπερχρέωσαν διὰ τὰς ναυτικὰ κράτη μετ' ἐπιφύλαξεων καὶ συντηρητικότητος νὰ ἀναζητοῦν ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν των φορολογικήν εἰσφοράν. Κατὰ τὴν περίοδον τῶν παχειῶν ἀγελάδων ἐπιτρέπουν τὴν ἔλευθερον συσσωρευσιν τῶν ἀποθεματικῶν. Αὐτὰ θὰ κρατήσουν τὴν ἐπιχειρήσιν κατὰ τὴν περίοδον τῶν ισχνῶν ἀποδόσεων, τῶν ζημιῶν. Οὕτω μόνον διασφαλίζεται ἡ συνέχεια εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ ἡ τακτικὴ ἀνανέωσις τοῦ πλωτοῦ τῆς ύλικου. «Ἡ περίπτωσις τῶν «τάνκερων» μᾶς ἀγεῖ εἰς τὰς ἀνωτέρω παρατηρήσεις. Θὰ τύχουν, ἀρά γε, κάποιας προσοχῆς ἀπὸ τοὺς ιδιοκούς μας κρατικούς ἀρμοδίους;

ROGER MARGOSCHES

SHIPPING, CHARTERING, FORWARDING
& INSURANCE AGENT
SALE & PURCHASE BROKER

HEAD OFFICE PIRAEUS TRAVEL OFFICE «NEPTUNIA»
Yannoulatos Building 27, Akti Miaouli
Telegrams NEPTUNIA Phone: 40-613
P.O.B. 20 Phone: 45-887
Sub Agencies in all the Hellenic Ports

ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ ΤΥΠΟΥ "T. 2,"

ΤΟΥ Κ. ΕΥΓΕΝΙΟΥ Π. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ

Η έπανθησις τού διπορικού μας στόλου διὰ τῆς ἀποκήσεως τῶν ἑπτὰ πετρελαιοφόρων τύπου «T2—NE—AI» ἀποτελεῖ τὸ δευτέρον ἀπὸ τεχνικῆς πλευρᾶς μέγα βῆμα πρὸς τὰ ἐμπόδης —ἢ μᾶλλον πῆδημα τὴν φοράν αὐτήν,— μετὰ τὴν παραχώρησην τῶν 100 «Λίμπερτζ». Τὰ πετρελαιοφόρα αὐτὰ ἀποτελοῦν τὴν τελευταίαν λέξιν προδόσου, δύσον ἀφορᾶ σκάφος καὶ μηχανῆν. Σκοπὸς τού παρόντος ἀρθρου εἶναι ἡ περιγραφὴ, καὶ ἡ, οὕτως εἰπεῖν, ἐκλατενεῖς τῶν ἀρχῶν, ἐπὶ τῶν ὅποιων ἔστησεῖν ἡ γνωτιγῆσις τῶν ἐν λόγῳ πλοίων, ἄτινα ἐλπίζομεν καὶ εὐήρμενα νὰ ἀποτελέσουν τὴν πρωτοπελεάν διὰ τὴν ναυτιλίαν μας τὴν μέλλουσαν νὰ ἔχασφαλισθεῖσιν αὐτὴν μίαν θέσιν εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τῆς προδόσου.

Τὰ σχέδια κατασκευῆς σκάφους καὶ μηχανῶν ἔξεπονθήσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοέμου ὑπὸ τῶν ἀμερικανῶν γυαπτηγίων «SUN SHIP-BUILDING», ἐν συνεργασίᾳ μετά τῆς ἀμερικανῆς «Επαντίλασῆς Ἐπιτοπῆς». Διέπουσαν ἀρχὴ τῶν σχεδίων κατασκευῆς υπῆρχεν ἡ κατὰ τὸν πόλεμον ἀνάγκη μεγαλυτέρουν καὶ ταχυτέρουν «ετονά», ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς τότε ἐπιφατούσας συνθήκας, δύσον ἀφορᾶ τὰ ὑλικὰ καὶ τὰ διαθέσιμα γνωτιγῆσις.

ΣΚΑΦΟΣ: Ή κατασκευὴν τοῦ σκάφους εἶναι ἐξ ὀλοκλήρου ἥλεκτροσυγκολλητῆ, τοῦ τρόπου ἀντὸν κατασκευῆς νίσθετηθέντος διὰ τὰ γνωστὰ πλεονεκτήματα, ἄτινα ἔξηγήσαντα εἰς τὸ περὶ τῶν «Λίμπερτζ» ἀρθρον μας. Πάχη ἑλασμάτων καὶ γενιδῶς ἡ ὄλη κατασκευὴ ἔγένετο συμφώνως πρὸς τὸν κανονισμὸν τοῦ «Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος». Όπως καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν «Λίμπερτζ», οὐδεμία ἐλάττωσις διαστάσεων ή αντοχῆς ἔγένετο ἀνεκτῇ διὰ λόγους οἰκονομίας!

Η γενικὴ διάταξις τοῦ σκάφους ἐμφαίνεται εἰς τὰς εἰκόνας 1 καὶ 2. Τὸ ἐπιφόρθετον «ψευδοπάτσημα» ἀνοθεν τοῦ κνήμοιν καταστρόματος ἐτοποθετήθη ἐπὶ κατακορύφων απίλων ἀπλῶν καὶ μόνον διὰ τὴν μεταφοράν ἑτάτων φροτίων, π.χ. ἀποβατηρῶν πλοιαρίων, ἀεροπλάνων κτλ., μετὰ δὲ τὸν πόλεμον ἀφαιρεῖται ὡς ἀχρηστόν.

Αἱ δεξαμεναὶ φροτίων εἶναι 9, ἔκαστη δὲ χωρίζεται εἰς 3 διαμερίσματα, ἕνα κεντρικὸν καὶ δύο πλευρικά, πλὴν τῆς ὑπὸ ἀριθμὸν 1, ἡτοι χωρίζεται εἰς δύο μόνον μέρη. Αἱ δεξαμεναὶ καυσίμων εἶναι 4, δύο εἰς τὸ πρωφαρὸν «εντελέκταν» καὶ δύο πλευρικαὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Τὰ διαμήκη καὶ ἐγκάρσια στεγανὰ διαχωρίσματα εἶναι ἐξ ὀλοκλήρου συγκολλητά, ὅπως καὶ τὸ ὑπόλοιπον σκάφος, τὰ δὲ ἐλάσματά των εἶναι κυματοειδῆς ἐπιφανείας, διὰ νὰ παρουσιάζουν τὴν μεγαλυτέραν δυνατήν ἀντοχὴν μὲ ἐλάχιστον βάρος. Οἱ νομίες τοῦ σκάφους εἶναι διαμήκεις, ἡ ὄλη δὲ ἐσωτερικὴ ἐνίσχυσης τοῦ σκάφους, καταστρωμάτων καὶ στεγανῶν διαχωρισμάτων ἔγενετο συμφώνως πρὸς τὸν κανονισμὸν τοῦ «Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος.

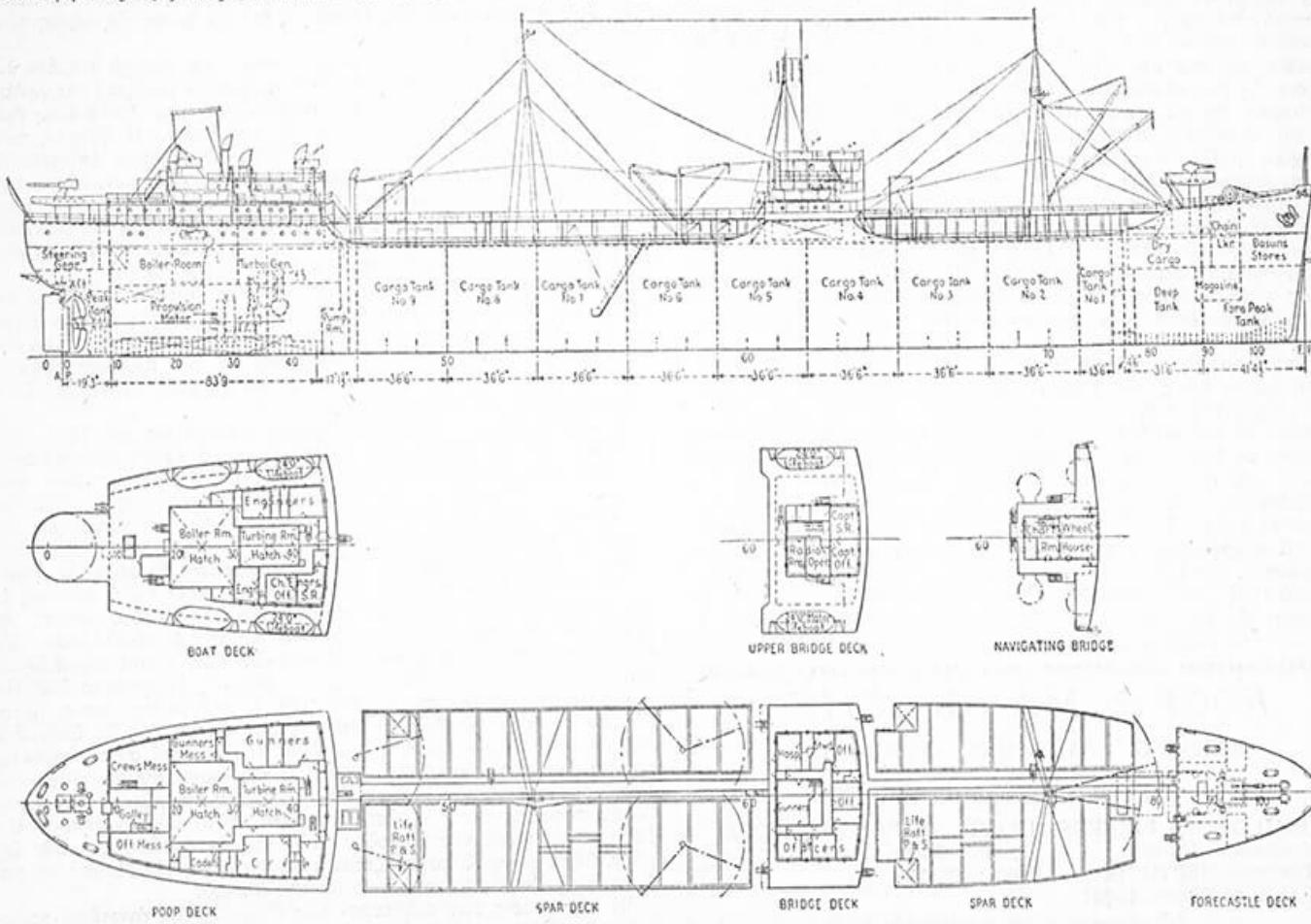
Τυπικαὶ διαστάσεις καὶ ἄλλοι χρήσιμοι ἀριθμοὶ δίδονται κατωτέρω: Μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων 503 πόδες Μῆκος μέγιστον 523 πόδες Πλάτος 68 πόδες Βάθος 39 πόδ. 3 δάκτ. Βύθισμα θερμῆς φροτώσεως ὠκεανοπόλοις 30 πόδ. 2 δάκτ. Ἐπιτόπισμα εἰς ἀνωτέρω βάθισμα 21.880 τόννοι Ὡφέλιμον φροτίον (Ντετγονέτ) 16.286 τόννοι Χωρητικότης νέτ 6.301 κόροι Χωρητικότης γκρός 10.448 κόροι Χωρητικότης δεξαμενῶν φροτίον 141.158 βαρέλια Χωρητικότης δεξαμενῶν καυσίμου 9.735 βαρέλια Ταχύτης 15 κόμβοι μὲ πλήρες βάθισμα πλοίου, Ἰπποδόναμος εἰς ἄξονα ἑλικού 6.000 καὶ στροφαὶ 90 ἀνὰ λεπτόν.

Τὰ διαμερίσματα ἐνδιατήσεως τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀξιωματικῶν καταστρόματος εἰνίσκονται εἰς τὴν ὑπερκατασκευὴν γεφύρας, εἰς τὸ μέσον περίπου τοῦ σκάφους. Διαπερίσματα μηχανικῶν καὶ κατωτέρων πληρώματος, τραπέζαιραί αἱ ἀξιωματικῶν καὶ πληρώματος, μαγεισῶν καὶ φρεγίας τροφίμων εἰνίσκονται εἰς τὴν πρωματικὴν ὑπερκατασκευὴν, ὡς ἐμφανέται ἐπὶ τῶν εἰκόνων 1 καὶ 2. «Ἄνεοις καὶ ὑγιεινὴ δέπονταν τὴν διαρρόματιν τῆς διῆς ἐνδιατήσεως ἀξιωματικῶν καὶ πληρώματος.» Ή χελιτεῖς ξιλείας καὶ ἄλλων εὐρέλεστων ὑλῶν ἔχει περιορισθῆ εἰς τὸ ἐλάχιστον διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ ἐπίλιωσιν τῶν διαμερισμάτων, συμφώνως πρὸς τὸν κανονισμὸν τῶν ἀμερικανῶν κρατικῶν «Οργανισμῶν διὰ πετρελαιοφόρα πλοῖα.

Τὸ πηδάλιον κινεῖται ὑπὸ ἥλεκτροδραματικοῦ μηχανήματος, ἡ διαβίβασις δὲ τῶν κινήσεων ἀπὸ τὴν γέφυραν γίνεται μέσῳ ὑδραντικοῦ «τηλεμότορο». Τὸ ἄνω ἥμισον τῆς πλανῆς πηδάλιον σχηματίζει μικρὸν γωνίαν μὲ τὸ κατώτερον ἥμισον, δύος καὶ εἰς τὰ πηδάλια τῶν «Λίμπερτζ». Τοῦτο γίνεται διὰ νὰ παρουσιάζῃ τὸ πηδάλιον ἐλάχιστην ἀντίστασιν εἰς τὸν εὐθύνα τῆς Ελλίκος καὶ διευκολύνεται ἡ διακυβερνητικὴ τοῦ πλοίου. Τὸ πηδάλιον στηρίζεται ἐπὶ δύο στροφέων ἐπὶ τοῦ ποδοστάμου, ὡς ἐπὶ τούτου δὲ δὲν παρουσιάζονται τὰ γνωστὰ μειονεκτήματα τῶν πηδάλιων τῶν «Λίμπερτζ».

Η Ελλίξ ἔχει διάμετρον 19 ποδῶν καὶ μέσον βῆμα 17 πόδας καὶ 6 δακτύλ. Είναι κατεσκευασμένη ἐξ δρειχάλων καὶ φέρει 4 πτερύγια.

Αἱ ἀγκυραὶ εἶναι βάρους 11.410 λιθρῶν ἑκάστη, δύο εἰς τὴν θέσιν των καὶ μία ἀμοιβή. Πάχος ἀλσεως 2 5/16 δακτύλων καὶ μῆκος 135 δρυγιῶν διὰ κάθε πλευράν. Τὸ θαρροῦλκον τῶν ἀγκυρῶν εἶναι ἀτμοκίνητον,



Εἰκόνα 1.

τοῦ συνήθους τύπου. Υπάρχουν ἀλλά καὶ τρία ἄλλα ἀτμοσινήτα βαροῦληκα ἐπὶ τοῦ κυρίου καταστρώματος, σκοπὸν ἔχοντα τὴν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος μετακίνησιν φορτίων, χειρισμὸν τῶν σωλήνων ἐκφροτώσεως κ.τ.λ. Ἐπὶ τῆς πρωτείας ὑπερκαταπενή τάράχη ἐν ἀκόμη βαροῦλον κεπικοπούμενον διὰ τὴν πρόσδεσιν τοῦ πλοίου.

ΜΕΣΑ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ: Αἱ ἀντλίαι φορτίου εὑρίσκονται εἰς τὸ πριναῖον ἀντλιοστάσιον, πρόφρασθεν τοῦ μηχανοστασίου. Υπάρχουν τρεῖς κύριαι ἀντλίαι ἡλεκτροκίνητοι, ἐκ τῶν ὅποιον αἱ δύο δύνανται νῦν συνδέονται ἀτὰ ἐνθείας εἰς ἀτμοστροβίλους, ἐν περιπτώσει διακοπῆς τοῦ ἡλεκτροκίνητοῦ φεύγατος. Αἱ ἀντλίαι αὗται δύνανται νῦν ἀντλοῦν 2.000 γαλόνια ἀνά λεπτὸν ἐκάστη. Υπάρχουν ἐπίσης εἰς τὸ ἀντόνον ἀντλιοστάσιον τρεῖς ἀντλίαι ἀποστραγγίσεως δεξαμενῶν, (στριψυγκ), ἐκ τῶν ὅποιον αἱ δύο εἰναι ἡλεκτροκίνητοι, παροχῆς 400 γαλόνιον ἀνά λεπτὸν ἐκάστη, καὶ μία ἀτμοκίνητος παλινδρομῆς 700 γαλόνιον ἀνά λεπτόν.

Εἰς τὸ πρωταριὸν ἀντλιοστάσιον ὑπάρχουν δύο ἀτμοκίνητοι ἀντλίαι, μία μεταφράστης πετρελαίου «μιτράνγκ», παροχῆς 700 γαλόνιον καὶ ἡ ἄλλη ἔργος καὶ πυροπλάνης, 300 γαλόνιον.

Οἱ ἡλεκτροκίνητοις τοῦ ἀντλιοστάσιου καταστρώματα εὑρίσκονται εἰς τὸ μηχανοστάσιον, ἡ δὲ κίνησις μεταδίδεται εἰς τὰς ἀντλίας δι' ἄξονος διερχομένου μέσῳ στιπειοθίτερον ἐπὶ τοῦ στεγανοῦ διαχωρίσματος τοῦ ἀντλιοστασίου. Τοῦτο δέ, διότι οἱ κανονισμοὶ δὲν ἐπιτρέπουν ἡλεκτρικὰς ἐγκαταστάσεις ἐντὸς ἀντλιοστασίου, τὸ ὅποιον συνέχεται μὲν δεξαμενὰς φορτίου, ὃν μεταφέροντα πετρικὰ φορτία (βενζίναι καὶ τὰ τοιάτα).

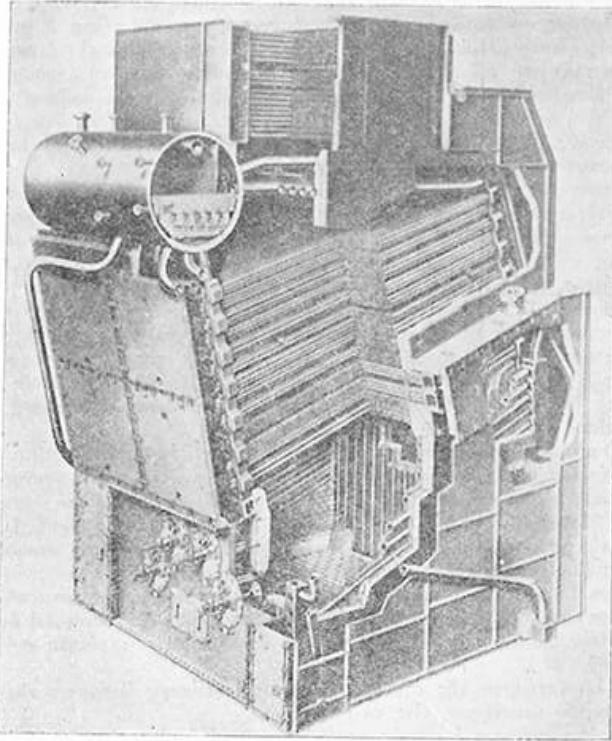
ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΚΛΑΦΟΥΣ: Τὰ πετρελαιοφόρα «Τ2» παρουσίασαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυπηγήσεως των καὶ μετέπειτα, τὰ σημήνη ἡλαττώματα τῶν ἡλεκτροσυγκολλημένων σκαφῶν, διπλῶς ἔξηγήσαμεν εἰς τὸ περὶ τὸν «Διμερεῖτος» ἄρθρον. Λόγῳ τῶν μεγαλύτερων καταπονήσεων ποὺ ὑφίστανται γενικῶς τὰ πετρελαιοφόρα πλοῖα, μερικαὶ περιπτώσεις φοργμῶν τοῦ σκάφους ὑπῆρχαν ἔξαιρετικῶς σοβαραὶ, φθάσασαι μέχρι τελείας καὶ αἰσινιδίας ἀποκοπῆς τοῦ σκάφους εἰς δύο. Τελευταία τοιάντα περιπτώσεις παρουσίασθαι τὸ παρελθόντα χειμῶνα εἰς Βοστώνην, δύον πετρελαιοφόρον «Τ2» ἐκόπῃ εἰς δύο ἀνεν ἐξωτερικῆς στίλας, κατὰ τὴν διάρκειαν ἐποκενῶν. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν πλοίων εὐτὸν ἡ ἐνίσχυσις τῶν σκαφῶν διὰ τοῦ «στράπανγκ» κατέστη ὑπόχρεωτικὴ ὑπὸ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος. (Ὄς θὰ ἐνθυμοῦνται ίσως οἱ ἀναγνῶσται μας, «στράπανγκ» εἶναι ἡ τοποθέτησις διαμήκοντος ἐπὶ τοῦ σκάφους καρφωτῆς λωρίδος ἐλάσματος. Τὸ ἔλασμα τοῦ σκάφους κόπτεται σκοτίας, καὶ ἡ λωρίδης καρφώνται ἐπὶ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς σχημῆς, σκοπός δὲ τῆς ἐνίσχυσεως αὐτῆς εἶναι ὁ σηματισμὸς μᾶς καρφωτῆς ἐνώσεως τῶν ἀρχικῶν ἐλασμάτων, ἥτις παρεμπλέκει τὴν ἐπέκτασιν τυχόν παρουσιασθησμένων φοργμῶν). Οἱ κανονισμοὶ ἐπιβάλλουν τὴν τοποθέτησιν τεσσάρων λωρίδων, δύο ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ δύο ἐπὶ τοῦ πυθμένος, πολλὰ δύος ἐπαρισταὶ διοικήτραι «Τ2» προτιμοῦν τὴν τοποθέτησιν 6 λωρίδων, ἡ καὶ 8. (Αἱ δύο η τέσσαρες ἐπιπρόσθετοι τοποθετοῦνται ἐπὶ τῶν πλευρῶν).

Ἄλλο μέσον προφυλάξεως κατὰ τῶν φοργμῶν εἶναι ἡ ἀνόπτησις «STRESS RELIEVING» τῶν συγκολλήσεων. Αὕτη γίνεται διὰ θερμάνσεως τῶν συγκολλήσεων τοῦ σκάφους καὶ τοῦ γειτνιάζοντος μετάλλου τῶν ἐλασμάτων διὰ φλογὸς ἀστετούλης, μέχρις ὡρισμένης θερμοχωρίας, καὶ ἡ ψηφιστής κατόπιν δὲ ὑπάτερης. Η ἐφαρμογὴ τοῦ μέσου αὐτοῦ εἶναι προαιρετικής, ἡ δὲ ἀποτελεσματικότης τοῦ θερμεῖται προβληματική εἰστι.

Ἐπειργον τοῦ πλούτου ποὺ παρουσιάσθαι, ἀρ̄ διὸς τὰ πλοῖα αὐτὰ ἐτέθησαν ἐν ὑπερσειρὶ εἶναι αἱ τοπικὲς φοργμαὶ εἰς τὰ ἐλάσματα τῶν στεγανῶν διαχωρισμάτων, διαμήκων καὶ ἐγκαρπίων, εἰς τὰ σημεῖα συγκολλήσεως τῶν κατακορύφων καὶ δριζοντίων γινοντῶν ἐνίσχυσεως, ὡς ἐπίσης καὶ εἰς τὰ ἄκρα τῶν ἐπιτροπίδων. Ωρισμένα θεραπευτικά μέτρα συνιστῶνται, συγκεκριμένα εἰς μικρὰς καταπλευρικὰς μεταλλαγάς, αἵτινες κατὰ τὸ παρελθόν μὲν ἀπεδείχθησαν μὴ ἀποτελεσματικαὶ, κατὰ τὸ τελευταῖον δύον σύστημα μᾶλλον ικανοποιητικαὶ. Αἱ μεταλλαγαὶ αὐταὶ, πλὴν τῆς τῶν ἐπιτροπίδων, δὲν εἶναι ὑποχρεωτικαὶ, μέχρις ὡς τοῦλάχιστον.

Ἐναὶ ἄλλο ἀκόμη ἐλάττωμα, ποὺ παρουσιάζεται ἐξ ίσου σοβαρὸν εἰς τὰ «Τ2» ὅπως καὶ εἰς τὰ «Διμερεῖτος», εἶναι ἡ διάβρωσις τῶν συγκολλήσεων τῆς γάστρας τοῦ πλοίου. Αἱ διαβρώσεις αὗται παρουσιάζονται τελευταῖς εἰς τὰ πλευστά τῶν ἡλεκτροσυγκολλημένων σκαφῶν, ἀλλοῦ μὲν ὡς ἐλαφραὶ, ἀλλοῦ δὲ ὡς σοβαραὶ καὶ ἀλλοῦ ὡς λίαν ἀνησυχηστικαὶ. Τὸ

μέταλλον τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως διαβιβρώσκεται, ὅταν εἰναι ἡλαττωματικῆς ποιότητος. Πρέπει τότε τὸ παλαιὸν μέταλλον νὰ ἀποκοπῇ καὶ ἡ ἔνωσις νὰ γεμοθῇ ἐπὶ νέου δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως. Η ἐργασία αὐτὴ καθ' ἐαυτὴν εἶναι μαρῷ καὶ πολύζηδος, ἐπιπροσθέτως δὲ πρέπει προγνωμένως νὰ καθαρίζονται μὲν δεξαμεναὶ πετρελαίου τὴν διπλόμενα, πρᾶγμα ὅπερ ἀδέξανται περιπτέρῳ τὴν καθυστέρησιν καὶ τὰ ἔξοδα, ίδιως δὲ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν πετρελαιοφόρων. Υπὸ τοῦ γράφοντος συνιστᾶται, διάσπαις δεξαμενές τοῦ πλοίου, καὶ γίνεται τελεία ἐκκαθάρισις τῶν σκοφίασεων καὶ παλαιῶν χρωμάτων ἀπὸ τὰς συγκολλήσεις, διὰ κοπομούν καὶ συμματοψήκτων δημιουργίας ἡ προτιμότερον δι' ἐκσφενδονίσεως ἄμιον (SAND BLASTING), κατόπιν δὲ νὰ ἐπικαλύπτεται τὸ γυνόν καὶ καθόρων μέταλλον δι' εἰδικοῦ πλαστικοῦ χρώματος ἐπὶ τῶν διαφράγμων ἐν τῷ σύγχρονῷ τοιούτῳ. Οὕτω, τὸ μέταλλον τῶν συγκολλήσεων προσφυλάσσεται ἀπὸ πάσης ἐπαφῆς μὲ τὸ υδωρ ἐπὶ ἀρχετύ την, ἐφ' ὅσον θεραπείας ἡ ἐκλο-



Εἰκόνα 3.

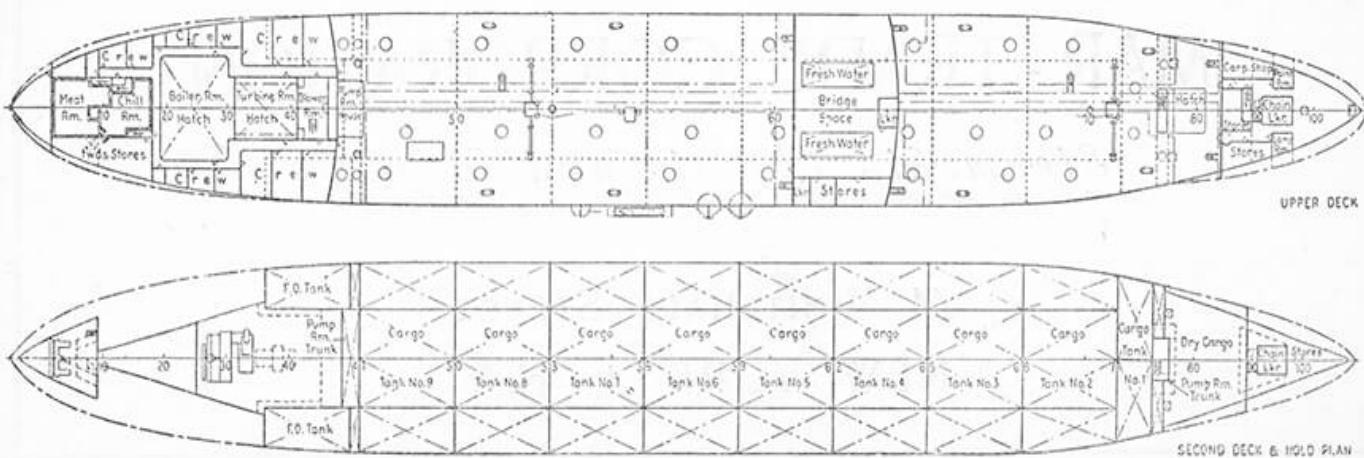
γὴ τοῦ πλαστικοῦ χρώματος γίνη μετὰ τῆς δεούσης προσοχῆς.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ: Μέχρι τοῦ 1945 ὅποτε ἐτερματίσθη τὸ πρόγραμμα ναυπηγήσεων «Τ2», κατεσκευάσθησαν συνολικῶς 481 τοιαῦτα σκάφη ὑπὸ τῶν ἑξῆς γαυπηγείων:

ALABAMA DRY DOCK Co	102 πλοῖα
KAISER Co, SWAN ISLAND	147 >
MARINSHIP CORPORATION	34 >
SUN SHIPBUILDING Co	198 >

Τὰ σκάφη ἐναυπηγήσθησαν μὲν πολεμικὸν ἔξοπλισμὸν ἐπὶ δύο βαρέον πυροβόλων καὶ ὄλλων ἐλαφρῶν ἐπαναληπτικῶν, δύον πυριτιδαποθήκων, πλαστικὸν θωρακισμὸν τῆς γεφύρας καὶ ἐπιπρόσθετα διαμερίσματα διὰ τὸν πυροβολητάς. Τὰ χαρακτηριστικά αὐτὰ ἀφαροῦνται μεταπολεμικῶς.

ΜΗΧΑΝΗ ΚΑΙ ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ: Οἱ στροβιλογένετοις τόποις προώσεως θεούτηθη διὰ τὰ «Τ2» διότι δὲν ἐπηρέσχεται τὸ περιστρεφόμενόν τοῦ θεούτηθη προσοχή εἰστι.



Εἰκόνα 2.

τάπου αὐτοῦ προώσεως, καθ' ὅσον ἀποτελεῖ οὗτος ἔνα ἐκ τῶν πλέον τελειοποιημένων συστημάτων διὰ μεγάλας ἵπποδυνάμεις.

'Αφ' ἡς δὲ ἀτιμοστόβιλος ἥρκισε χρησιμοποιήμενος εἰς ναυτικᾶς ἐγκαταστάσεις ἔνα ἐκ τῶν σοβαρωτέων προβλημάτων ὑπῆρχεν ἡ ἡλάτωσις τῶν στροφῶν διὰ μετάδοσιν τῆς κινήσεως εἰς τὴν Ἑλλα. 'Η καλυτέα ἀπόδοσις τοῦ στροφίλου ἐπιτυγχάνεται εἰς ὑψηλὸν ἀριθμὸν στροφῶν, π.χ. 3.000 ἢ 4.000 ἀνὰ λεπτόν, ἐνῷ δὲ καλυτέα ἀπόδοσις τῆς Ἑλλικος ἐπιτυγχάνεται εἰς πολὺ καλύτερον ἀριθμὸν στροφῶν π.χ. 80 ἢ 130 διὰ φροτηγῆ πλοιού καὶ 300 δι' ἤντεις μὲ τὴν Ἀζούτην τοῦ στροφίλου συνδεθῆ ἀπ' ἕνδεις μὲ τὴν Ἀζούτην, θά πρέπει νὰ ἀλαττοῦῃ ὑπερβολικά ἡ ἀπόδοσις τῆς ὄλης πρωτητίου ἐγκαταστάσεως η νὰ αὐξηθῇ τὸ μέγεθος τοῦ στροφίλου πέραν λογικῶν ὅρων. 'Η λόνις τοῦ προβλήματος μιώσεως τῶν στροφῶν ἐπιτυγχάνεται δι' ἐγκαταστάσεως μηχανικῶν ὁδοντωτῶν μειωτήσιμων ἀπλῆς ἡ διπλῆς μεταδόσεως, η διὰ στροβιλολεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως. Κατὰ τὴν δευτέραν ἀντὴ μέθοδον, ὁ ἀτιμοστόβιλος στρεφόμενος μὲ μεγάλην ταχύτητα κινεῖ ἡλεκτρικὴ γεννήτηρα δι' ἀπ' ἕνδεις συνδέσεως, τὸ δὲ παραγόμενον ἡλεκτρικὸν ρεῦμα διοχετεύεται εἰς ἡλεκτρικὸν κινητήρα, ἀπ' ἕνδεις συνδεδεμένον μὲ τὴν Ἑλλα. Τὰ χορακτηριστικὰ τοῦ κινητήρος τοῦτον εἶναι τοιαῦτα, διότε νὰ ἀποδίδῃ μὲ τὴν ἴδιαν ἵπποδυνάμιν, ἀλλὰ στρέφεται μὲ πολὺ μικρότερον ἀριθμὸν στροφῶν ἡ ἡ γεννήτηρα.

Συνέχεις ἡ ἐναλλασσόμενον οεῦμα χρησιμοποιεῖται, τὸ πρῶτον κυρίως εἰς μικρὰ σκάφη καὶ ἐγκαταστάσεις, ὃπου ἀπαιτεῖται ἔξαιρετηκ ἐνέργεια κινήσεων καὶ ἀλιγάδινη. 'Αν κοι τὸ συνεχὲς οεῦμα παρουσιάζῃ πολὺ μεγαλυτέρας δυνατότητας μεταβολῶν ταχύτητος τοῦ κινητήρος διὰ μεταβολῆς τοῦ ρεύματος διεγέρσεως, ἐν τούτοις ὡς ἐκ τῆς ἀνάγκης χρησιμοποιήσεως συλλέκτου εἰς τὸν κινητήρα καὶ τὴν γεννήτηραν, περιορίζονται ἀμφότερα, ἡ ἀπτεροπομένη μεγίστη ταχύτης τῆς γεννητηρίας καὶ ἡ ἀπτεροπομένη μεγίστη τάσης, (βοτάνως), ἣντις δὲν ὑπερβαίνει τὰ 1.000 βόλτ, συγχρονομένη μὲ τάσεις τετραπλασίου ἡ καὶ πενταπλασίου μεγέθους εἰς ἐγκαταστάσεις ἐναλασσόμενον ρεύματος. 'Ως ἐκ τῆς καμηλῆς τάσεως καὶ τῆς καμηλῆς ταχύτητος τῆς γεννητηρίας, ἐγκαταστάσεις συνεχοῦς ρεύματος διὰ μεγάλας ἵπποδυνάμεις καθίστανται ὑπερβολικά ὁργώδεις καὶ βαρεῖα.

'Ο κινητήρος ἐναλασσόμενον ρεύματος λειτουργεῖ ἐν συγχρονίσμῳ μὲ τὴν γεννήτηραν καὶ ἐπομένως ἡ σχέσις στροφῶν κινητήρος καὶ γεννήτηρας ἡ Ἑλλας καὶ στροφίλου παραμένει πάντοτε σταθερὰ εἰς ὅλας τὰς τάξης ταχύτητας. Εἰς τὰ «T2» π.χ. ἡ γεννήτηρα ἔχει δύο μαγνητικούς πόλους, ἐνῷ ἡ κινητήρος ἔχει 80. 'Η ἀλλαττοῦσις τῶν στροφῶν ἐπομένως εἶναι πάντοτε ἡ πρὸς 40. Μεταβολὴ τῆς ταχύτητος τῆς Ἑλλας κατὰ τοὺς χειρισμοὺς τοῦ πλοίου ἐπιτυγχάνεται διὰ μεταβολῆς τῆς ταχύτητος τοῦ ἀτιμοστόβιλου. Μόνον κατὰ τὴν ἐκκίνησιν ὁ κινητήρος ἐργάζεται ὡς ἀσύρμονος ἐπὶ δραχὺ κρονικοῦ διάστημα καὶ δὴ μέχρις δύο ἀποκτήσης τὴν ταχύτητα συγχρονίσμοι.

Πλεονεκτήματα τῆς στροβιλολεκτρικῆς προώσεως ἀπέναντι τῆς διὰ μηχανικῶν μειωτήρων, εἶναι τὰ ἀκόλουθα:

1. 'Αποφεύγεται ὁ εἰδικὸς στροφίλος τοῦ «ἀνάποδα». 'Αντιστροφὴ τῆς κινήσεως τῆς Ἑλλας ἐπιτυγχάνεται δι' ἀναστροφῆς τοῦ ρεύματος εἰς τὸν κινητήρος, ἐνῷ δὲ στροφίλος καὶ ἡ γεννήτηρα στρέφονται πάντοτε κατὰ τὴν αὐτὴν φοράν.

2. Χρησιμοποίησις τῆς κυρίας γεννητηρίας διὰ τὴν κίνησην ἐν δύο τῶν ἀντλιῶν ἐκφροτάσσεως ἐπὶ πετρελαιοφόρων πλοίων. Οὕτω, ἀλλαττοῦται ἡ ἀναγκαῖα ἵπποδυνάμιν τῶν βοηθητικῶν γεννητηρῶν, καὶ εἶναι δυνατὸν ἡμὲν τῇ ἀποτεραπότε τῆς ἐκφροτάσσεως νὰ κινηθῇ ὁ πρωτητήριος κινητήρος ἀμέσως, ἐφ' ὅσον ἡ κυρία γεννητηραία εὑρίσκεται ἡδη ἐν λειτουργίᾳ, χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ ἀνάγκη περιτερά προθερμάνσεως τοῦ στροφίλου.

Μειονεκτήματα τῆς στροβιλολεκτρικῆς προώσεως εἶναι τὰ ἀκόλουθα:

1. Μεγαλυτέρα κατανάλωσις καυσίμου διὰ τὴν ἵπποδυνάμιν:

Τοῦτο δρεῖται εἰς τὰς μεγαλυτέρας ἀπολείας θερμότητος εἰς τὴν γεννήτηραν καὶ τὸν κινητήρα, ἐν συγκρισὶ μὲ τοὺς δόντων μηχανικούς μειωτήρας.

2. Εἴπαθενα τῆς ἐγκαταστάσεως : 'Η ἡλεκτρικὴ μόνωσις ἐνὸς ἡλεκτρικοῦ κινητήρος ἡ γεννητηρίας ἡμιορεῖ νὰ ἔχῃ ἀλλοιωθῆναι εἰς ἐπικινδυνὸν θαλαμόν, χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ ἐξιτερική περὶ τούτον ἐνδειξις. 'Υγρασία, ἐπικάθισης θαλασσίου ἀλατος ἡ λιπαντικῶν ἔλαιων καὶ σκόνης ἡμιποροῦν νὰ ἔχουν πολὺ σοβαρὰ ἀποτελέσματα ἐπὶ τὸν μονώσεων. 'Εὰν δὲ κύριος κινητήρος ἐμποτισθῇ, λόγω ἀτυχήματος, μὲ θαλασσίου ὄντως, η δηλητικότητα πρέπει νὰ ἀνανεωθῇ, ἐργασία, δηλαδή, η δημιαί εἰναι μακρὰ καὶ λίαν δαπανηρά.

ΛΕΒΗΤΕΣ : Οι ἐπὶ τὸν «Γ. 2» λέβητες εἶναι δύο τύπου «BABCOCK—WILCOX», τοῦ γνωστοῦ τύπου μὲ συλλέκτας. Φωτογραφία λέβητος ἐν τοῷ φαίνεται εἰς τὴν εἰκόνα 3. 'Υπάρχουν 4 κῶνοι κανονήσιμον ἀνά λέβητα. Τὰ τοιχώματα τῆς εστίας καλύπτονται ὑπὸ αὐλῶν. Οἱ ὑπερθερμαντήσεις εὑρίσκονται μεταξὺ τῶν αὐλῶν, ἀνωθεν τῆς 4ης σειρᾶς, ἐνῷ οἱ προθερμαντήρες ἀρέος εὑρίσκονται εἰς τὸ ἀνώτερον μέρος τοῦ λέβητος.

Έκαστος τῶν λέβητων δύναται νὰ παραγάγῃ 32,000 λίθρας ἀτμοῦ καθ' ὥραν, πλέοντας 450 λιθρῶν ἀνὰ τετραγωνικό δάκτυλον καὶ θερμοχασίας, (μὲ ὑπερθερμαντήν), 730 θαλαμῶν Φαρενάϊτ. Θερμαινομένη ἐπιφάνεια ἀνά λέβητα 4,934 τετρ. πόδες. Προθερμαντήρες ἀρέος 2,468 τετρ. πόδ. Αἱ κάτιοι δύο σειραὶ αὐλῶν εἶναι διαμέτρου 2 δακτύλων, ἐνῷ οἱ πόλοι ποτέ τὸν εἰκόνα 1 1/4 δακτύλων.

Έλεν εἰδότην, διὰ οἱ λέβητες αὐτοὶ λειτουργοῦν μόνον μὲ ἀπεσταγμένον ὄντων, εἰδικὴ δὲ χρησικά ἀνάλυσις καὶ ἐπεξεγασία τοῦ ὄντος γίνονται, διὰ νὰ ἀποφεύγεται ἐπικάθισης ἀλάτων καὶ δεξιδωσίας τοῦ μετάλλου τῶν λέβητων.

Εἰδικοὶ φραγμῆρες ἐκκαπνισμοῦ εὑρίσκονται τοποθετημένοι εἰς τὰς πλευράς, διὰ τὸν ἐκκαπνισμὸν τῶν αὐλῶν κατὰ τὸν χρόνον λειτουργίας τῶν λέβητων. "Οποιας καὶ διὰ τάντας τοὺς ὑδραυλικοὺς λέβητας, ἡ ἐπικάθισης ἔλαιων ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τῶν αὐλῶν ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν καπνίσιν καὶ διάτησην αὐτῶν.

Οἱ καδίσιοι τοῦ πετρελαίου καὶ οἱ ἀνάλογοι ποσότηταις αὐτοῦ μέρος φυματίζονται τοποθετημένοι εἰς τὰς εἰκόνα 4. **ΣΤΡΟΒΙΛΟΣ, ΓΕΝΝΗΤΡΙΑ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΗΡ ΠΡΟΩΣΣΕΩΝ :** 'Η ἵπποδυνάμιν τῆς μηχανῆς τῶν «T2» εἶναι 6,000 ἑπτάνετον ἐπὶ τοῦ ἀξονος τῆς Ἑλλας, μὲ 90 στροφὰς ἀνά λεπτόν. Μὲ μεριάς μεταλλαγῆς ἐπὶ ὥρισμένων πλοίων ἡ ἀπτεροπομένη ἵπποδυνάμιν ἡτο ἀντέτοπα, φάσασα μέχρι 8,250, μὲ ἀντιστοιχόνσας στροφὰς 100, ἀλλὰ διὰ περιπτώσεις ἀνάγκης μόνον.

Οἱ ἀτιμοστόβιλοι εἶναι τύπου ἀντιδράσεως, μὲ δύο μόνον ὁργικὰς βαθμίδας δράσεως. 'Ατμὸς διὰ προθερμαντήρων τοῦ τροφοδοτικοῦ ὄντος λαβάνεται ἡ «ἀπομιζάται», ὡς συνήθως λέγεται, ἀπὸ τοῖς σημείας τοῦ στροφίλου, εἰς διαφόρους βαθμάδας. Μέγιστος ἀριθμὸς στροφῶν 3,700 ἀνά λιπτόν. 'Η ταχύτης τοῦ στροφίλου ουθείζεται ἀπὸ δύο ὁρισμοτάτας, ἐναὶ ἀνωτάτης ἀπτεροπομένης ταχύτητος καὶ ἔπειρον, μέσω τοῦ δόποιον ἡ ταχύτης τοῦ στροφίλου μεταβάλλεται κατὰ βοηλησιν κατὰ τοὺς χειρισμοὺς τοῦ πλοίου. Τὸ κύριον ψυγεῖον εὑρίσκεται κάτωθεν τοῦ στροφίλου, διατηρεῖ δὲ κενών 28 1/2 δακτύλων. 'Ἐὰν διὰ τὸν ἔνα ἡ ἀλλοιον λόγον ἡ ταχύτης τοῦ στροφίλου ὑπερβῇ τὴν μεγίστην ἀπτεροπομένην ἡ ἔλιν σταματήσῃ ἡ παροχὴ ἔλαιου εἰς τὰ ἔδρανα, δὲ οὐθιστής ἀνωτάτης ταχύτητος κλείει ἀπομάτως τὸ κύριον ἀπτοστόμιον παροχῆς ἀτμοῦ καὶ ὁ στροφίλος σταματᾷ.

Η γεννήτηρα συνδέεται ἀπ' εύθειας μετὰ τοῦ στροφίλου ἐπὶ τοῦ στροφίλου ἀξονος. Εἶναι τριφασικὸν ρεύματος, 62 περιόδους εἰς πλήρη ταχύτητα καὶ τάσεως 2,400 βόλτ, μὲ δύο πόλους ἐπὶ τοῦ στροφίλου. Διέγερσιν λαμβάνει ἀπὸ χωριστήν γεννήτηρα συνεχοῦς ρεύματος 125 βόλτ. 'Η μονάς στρο-

Telephone: Digby 4-5900

Cable Address: POSEIDON

MAR-TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44 WHITEHALL STREET
NEW YORK 4, N.Y.

βίου—γεννητρίας ενδιόσκεται εἰς τὸ ἀνώτερον δάπεδον τοῦ μηχανοστασίου (εἰκὼν 4).

'Ο κινητήριο πρωσίσως ενδιόσκεται ἐπὶ τοῦ κατωτέρου δαπέδου τοῦ μηχανοστασίου (εἰκὼν 5). "Οπως καὶ ή γεννητρία, ούτω καὶ ὁ κινητήριος εἶνε προιστρεφόμενος πόλων, 80 τὸν ἀριθμόν, 20 τὸν ἀριθμόν, 80 τὸν ἀριθμόν, 125 βόλτ. Αἱ φάσις γεννητρίας καὶ κινητήρος εἶνε συνδεδεμένα κατ' ἀστέρα καὶ ὁ κινητήριος ἔργαζεται ὡς σύγχρονος. 'Αναστροφὴ τῆς κινητήρως ἔπιτυχάνεται δι' ἄλλαγῆς τοῦ ρεύματος τῶν δύο φάσεων. 'Εφ' ὅσον ὁ κινητήριος ἔργαζεται ἐν συγχρονισμῷ μετὰ τῆς γεννητρίας, αἱ στροφαὶ ἀμφοτέρων εἶνε πάντας κατὰ τὴν ἀνάλογιαν τοῦ ἀριθμοῦ μαγνητικῶν πόλων, ἡτοι 2 πόλ. 80, δηλαδὴ αἱ στροφαὶ τοῦ κινητήρος καὶ τῆς ἔλικος εἶνε τὸ ἐν τεσσαρακοστών τῶν στροφῶν τῆς γεννητρίας καὶ τοῦ στροβίλου, δι' οἰανδήποτε ταχύτητα.

Η φύσις τῶν μοτίσεων τῆς γεννητρίας καὶ τοῦ κινητήρος γίνεται διὰ κιλεστὸν κυκλώματος ἀέρος, μέσῳ εἰδίκων φυγείων διὰ κυκλοφορίας θαλασσίου ὑδατος. Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ κινητήρος ὁ ἀέρης κυκλοφορεῖ δι' εἰδίκον ἀνεμιστήρος. Εἰδικὰ δργανα προφυλάσσουν τὴν διηγήσαστον ἔναντιν δραχυκινλωμάτων καὶ ἀνισθήτος φάσεων, διασπόντων τὰς διεγέρσεις ἐν περιπτώσιοι σοβαρᾶς ἀνυμάλισ. 'Η τάσις ρυθμίζεται καὶ τηρεῖται σταθερὰ δι' εἰδίκων ρυθμιστῶν ἐπενεργούντων ἐπὶ τῆς διεγέρσεως τῆς γεννητρίας.

Χειρισμός τῆς πρωστικῆς ἐγκαταστάσεως γίνεται διὰ τριῶν μοχλῶν, ἐκ τῶν οποίων δὲ εἰς μεταβάλλεται τὴν ταχύτητα τοῦ στροβίλου, μέσῳ τοῦ ρυθμιστοῦ ταχύτητος, ἐνῷ δὲ τοῦ φρέατος εἰς συγχρονισμὸν μὲ τὴν γεννητρίαν εἴλι κανονικὴν πλέον λειτουργίαν. 'Ο τότες μοχλὸς εἶνε διὰ περιπτώσεις ἀνάγκης μόνον, ρυθμίζει δὲ τὴν ταχύτητα τοῦ στροβίλου ἀπ' εὐθείας καὶ οὐχὶ μέσῳ τοῦ ρυθμιστοῦ. Διὰ τοῦ πρώτου μοχλοῦ ἐπιτυχάνεται ὁ ρυθμός ταχύτητος τῆς ἐγκαταστάσεως ἀπὸ διοταχῶς μέχρι 15 o) τῆς πλήρους ταχύτητος.

Η περιελίξις τοῦ κινητήρος εἶνε οὕτως ὑπόδιηρηνείν εἰς στοιχεῖα, ώστε ἐν περιπτώσει πλάβης ἐνὸς ἢ ἀετῶν, δύναται τοῦτο νὰ δραχυκινλωμῇ καὶ ἀπομοιωθῇ τοῦ ὅλου κυκλώματος. Δι' οἰανδήποτε ἐποκενή τῆς περιελίξεως, ἀλλαγὴν δεβλαμένων στοιχείων ἡ στρεγώσων καλαρωθέντων τοιούτων, τὸ δόλον πλαίσιον τοῦ κινητήρος διλοισθανεῖ πρὸς τὰ διπλά ἀποκαλύπτον τὸ στροφεῖον. 'Η γεννητρία ἐν δῷμῳ τροφοδοτεῖ τὰς ἀντίλιας ἐκφροτώσεως, μέσῳ εἰδίκων μετασχηματιστῶν ἐλαττούντων τὴν τάσιν εἰς 440 βόλτ.

Κατασκευασταὶ τῶν μηχανῶν «T2» ὑπῆρξαν τρεῖς ἑταῖροι, ἡ WESTINGHOUSE, ἡ GENERAL MOTORS καὶ ἡ ELLIOTT.

Τὰ σημαντικότερα τὰ δόπια παρονσίσαν μέχρι τοῦδε αἱ μηχαναὶ τῶν «T2» εἶνε τὰ ἀκόλουθα:

1. Χαλάρωσις τῶν στοιχείων περιελίξεως κυρίου κινητήρος: Συχνὰ περιηρῆτη τοῦτο, δρειλόμενον κυρίως εἰς καλάρωσιν τῶν σφράνων, αἱ δόπιαι συγκρατοῦν τὰ στοιχεῖα ἐντὸς τῶν ἐγκοπῶν τοῦ πλαίσιον.

2. Καταστροφὴ μονώσεων γεννητρίας ἡ κινητήρος: 'Οφείλεται συνήθως αὕτη εἰς ἐπικαίουν ἀλάτου, λόγῳ διαρροῆς τοῦ φυγείου ἀερισμοῦ ἡ εἰς διασθροφὴν διὰ θαλασσίου ὑδατος ἡ εἰς ἐπικάθισιν ἐλαίου καὶ κόνεως ἐπὶ τῶν μοτίσεων τῆς περιελίξεως.

3. Ρήγματα δραχύτων πλαισίου κινητήρος: Παρουσιάσθησαν ἐπανελημένος εἰς τὰς μηχανὰς τὰς κατασκευασθείσας ὑπὸ τῆς ἑταίρας ELLIOTT. Εἰδικαὶ ἐνισχύσεις συνιστῶνται ὑπὸ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νησσινού.

4. Διάρρηξις τοῦ στροβίλου, λόγῳ ὑπερβολικῆς ταχύτητος: 'Ελάχιστα ταιαῖτα δυστυχήματα συνέβησαν, δρειλόμενα εἰς κακὴν λειτουργίαν τῶν ρυθμιστῶν ταχύτητος καὶ μεγίστης ἐπιτροπομένης ταχύτητος. Τὰ ἀποτέλεσματα ὑπῆρξαν καταστρεπτικά.

ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ: Τὸ ἀπεσταγμένον ὑδωρ τὸ συγκεντρωμένον εἰς τὸ φυγεῖον ἀντλεῖται ὑπὸ μᾶς ἐκ τῶν δύο ἀντιλίων στραγγίσεως καὶ στέλλεται εἰς τὸν προθεμαντῆρα χαμηλῆς πέσεως, δρόν τὸν ὑδωρ θερμαίνεται ἀπὸ τὸν ἀτμὸν τὸν ἀπομεζόμενον ἀπὸ τὰς βαθμίδας χαμηλῆς πέσεως τοῦ στροβίλου καὶ ἀπὸ τὰς ἐπιστροφάς τῶν καλοφιέρων καὶ ἄλλων θερματήρων. Μετά τὸν προθεμαντῆρα χαμηλῆς πέσεως τὸ ὑδωρ διοχετεύεται εἰς κλειστήν δεξαμενήν ἔξαιρόσεως, δρόν θερμαίνεται περιπτέρῳ ἀπὸ τὸν ἀτμὸν τὸν ἀπομεζόμενον ἀπὸ τὰς βαθμίδας μέσης πέσεως τοῦ στροβίλου. 'Απὸ τὴν δεξαμενὴν ἔξαιρόσεως τὸ ὑδωρ ἀναρριφάται ὑπὸ τῶν τροφοδοτῶν ὄντλιον καὶ στέλλεται εἰς τὸν λέβητα, ἀρόβιο πρῶτον διέλθῃ διὰ τοῦ προθεμαντῆρος ὑψηλῆς πέσεως, δρόν θερμαίνεται ἔτι περισσότερον ἀπὸ τὸν ἀτμὸν τὸν ἀπομεζόμενον ἀπὸ τὰς βαθμίδας ὑψηλῆς πέσεως τοῦ στροβίλου. Οὕτω τὸ ὑδωρ δὲν ἔρχεται εἰς τὴν περιφέρειαν τῶν λεβήτων. Τὸ κενόν διαπηρεῖται εἰς τὸ φυγεῖον παρ' ἐνὸς τοῦ ὑδατος ἔχοντος ἀτμοῦ (τειχάρι), ψυχούμενον διὰ κυκλοφορίας τοῦ τροφοδοτοῦσοῦ ὑδατος. Τὸ βοηθητικὸν φυγεῖον ἔχει τὴν ίδιαν τὸν ἀντίλιαν στραγγίσεως καὶ ἐγγυτήρας. 'Η στάδιμη τοῦ ὑδατος εἰς τὸν λέβητα διατηρεῖται σταθερὰ δι' αὐτομάτου ρυθμίσεως τῆς παροχῆς τῆς ἐργαζομένης τροφοδοτικῆς ὄντλιας.

ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ: 'Υπάρχουν δύο βοηθητικὰ γεννήτραι στροβίλουσιν, παράγονται ἡλεκτρικὸν φεῦγα μεταφορικὸν ἐναλλασσόμενον, τάσεως 450 βόλτ, 60 περιόδων καὶ ισχύος 400 κιλοβάττ, διὰ τὴν κίνησιν τῶν βοηθητικῶν υπηρετημάτων. 'Επὶ τοῦ αὐτοῦ αἵστος μεθ' ἐκάστης τῶν δύο βοηθητικῶν γεννητριῶν εὑρίσκονται καὶ ἔτεροι δύο συνεχοῦς φεῦγατος 125 βόλτ, ἐκ τῶν οποίων ἡ μία παρέχει διέγερσιν διὰ τὴν κυρίαν γεννητρίαν καὶ ἡ ἔτερα διὰ τὸν κινητήρα προώσεως.

Ρεῦμα δι' ἄλλας κοίσεις τοῦ πλοίου, πλὴν τῆς κινητήσεως τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, παρέχεται ἀπὸ τὰς βοηθητικὰς γεννητρίας 450 βόλτ, μέσῳ μετασχηματιστῶν ἐλαττούντων τὴν τάσιν εἰς 220 βόλτ. Διὰ μερικὰς κοίσεις παρέχεται φεῦγα μετενεχεῖσα 120 βόλτ ὑπὸ τῶν γεννητριῶν συνεχοῦς φεῦγατος.

Οἱ στροβίλοι τῶν βοηθητικῶν γεννητριῶν ἔργαζονται μὲ τὴν πλήρη πίεσην καὶ θερμοπρασίαν τοῦ ἀτμοῦ, εἰδίκοι δὲ μειωτήρες ἐλαττώνουν τὰς στροφάς πρὸς ἡ κίνησις μεταδοθῆ εἰς τὰς γεννητρίας.

Αἱ δύο βοηθητικὰ γεννήτραι δύνανται νὰ ἐργάζονται ἐν παραλλήλῳ, ἀλλὰ καὶ οὕτως ἐργαζόμεναι ἐπαρχοῦν διὰ τὴν κίνησιν δύο· μόνον ἐκ τῶν ἀντιλίων ἐκφροτώσεως, ἐπομένως ἡ κυρία γεννητρία πρέπει νὰ ἐργάζεται, ἐὰν πρόκειται νὰ λειτουργῆται διὰ τὸν αὐτόν. Τὸν πλήρην περιοδόν της ταχύτητος.

'Η ἔξαγωγὴ τῶν στροβίλων τῶν δύο βοηθητικῶν γεννητριῶν δύνανται νὰ κατευθύνεται εἰς τὸ βοηθητικὸν φυγεῖον, τὸ κύριον φυγεῖον. Ἡ κατασκευαστὴ τῶν μηχανῶν γεννητρίας εἶναι τὸν πλήρην περιοδόν της ταχύτητος.

Τὰ σπονδαιότερα τῶν ἀλλων βοηθητικῶν μηχανημάτων είνε τὰ ἀκόλουθα:

1. Τροφοδοτικὰ ἀντίλια: Δύο περιστροφικὰ στροβίλουσιν, λειτουργοῦσαι μὲ ἀτμὸν πλήρους πέσεως. 'Εκάστη εἶνε παροχῆς 200 γαλονίων ἀνά λεπτὸν εἰς πίεσιν 575 λιβρῶν ἀνά τετρ. δάκτ., ισχύος 115 πίπων.

2. Βοηθητικὴ τροφοδοτικὴ ἀντίλια: Μονοζύλινδρος πλανιδομηνή, παροχῆς 130 γαλ. ἀνά λεπτὸν εἰς πίεσιν 575 λιβρῶν.

3. 'Αντίλια κυκλοφορίας κυρίου φυγείου: Περιστροφικὴ ἡλεκτροκίνητος, παροχῆς 14.000 γαλ. ἀνά λεπτὸν εἰς ψήφο 25 ποδῶν, ισχύος 125 πίπων.

4. 'Αντίλια κυκλοφορίας βοηθητικοῦ φυγείου: Περιστροφική, ἡλεκτροκίνητος, παροχῆς 3.000 γαλ. ἀνά λεπτὸν εἰς ψήφο 30 ποδῶν, ισχύος 30 πίπων.

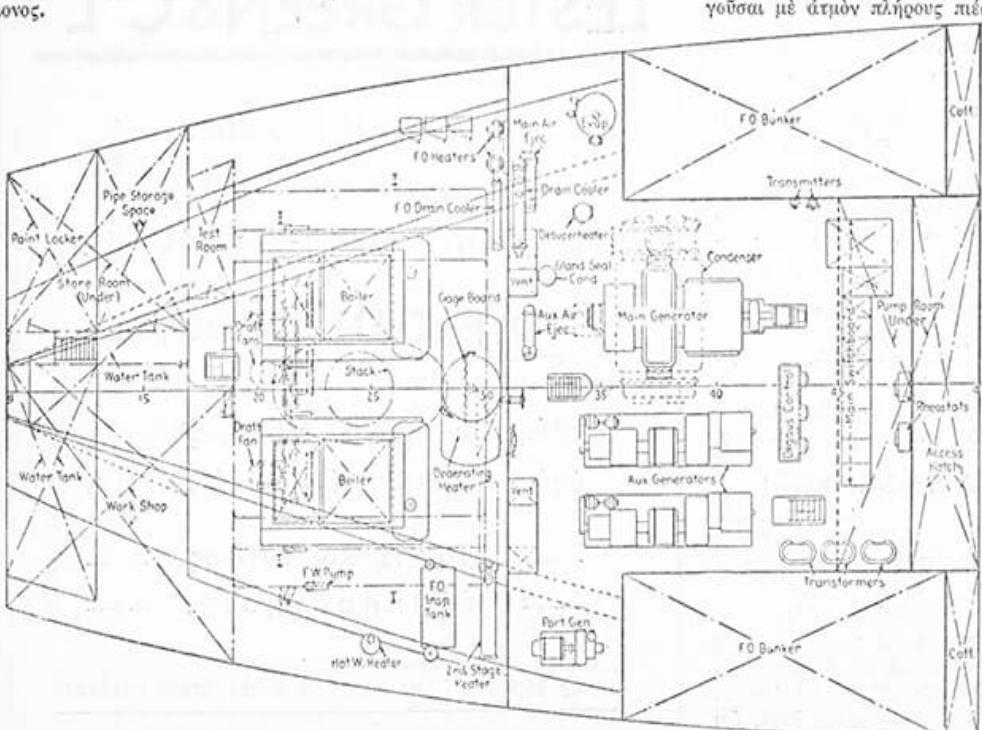
5. 'Αντίλια στραγγίσεως φυγείου: Δύο περιστροφικά, ἡλεκτροκίνητα, ἐκάστη παροχῆς 180 γαλ. ἀνά λεπτὸν εἰς ψήφο 220 ποδῶν, ισχύος 25 πίπων.

6. Αντίλια πετρελαίου λεβήτων: Δύο, βοηθητικής πετρελαίου φυγείου: Περιστροφική ἡλεκτροκίνητος, παροχῆς 90 γαλ. ἀνά λεπτὸν εἰς ψήφο 200 ποδῶν, ισχύος 15 πίπων.

7. Αντίλια πετρελαίου λεβήτων: Δύο, βοηθητικής πετρελαίου φυγείου: Περιστροφική, ἡλεκτροκίνητη, παροχῆς 15 γαλονίων ἀνά λεπτὸν εἰς πίεσιν 325 λιβρῶν.

8. Αντίλια μεταγγίσεως πετρελαίου: Δύο, βοηθητικής πετρελαίου φυγείου: Περιστροφική, ἡλεκτροκίνητη, παροχῆς 150 γαλ. ἀνά λεπτὸν εἰς πίεσιν 100 λιβρῶν.

9. Αντίλια μεταγγίσεως πετρελαίου



Εἰκὼν 4: 'Ανώτερον δάπεδον μηχανοστασίου.

εις προφαίνον αντλιοστάσιον: Δικύλινδρος, παλινδρομική, άτμοκίνητος, παροχής 700 γαλ. άνα λεπτόν εις πίεσιν 100 λιθρών.

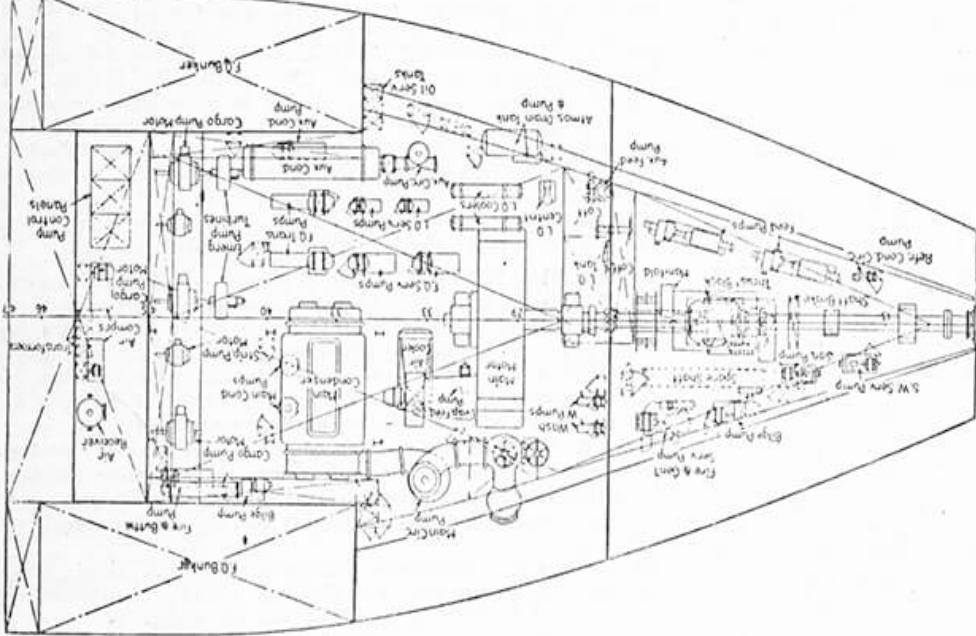
10. Αντλία λιπάνσεως: Δύο, ήλεκτροκίνητοι, περιστροφικοί, έκαστη παροχής 60 γαλ. άνα λεπτόν εις πίεσιν 100 λιθρών.

11. Αντλία πυρκαϊάς και συστήματος καθαρισμού δεξιαίων, «Μπάτεργονούθ»: Ήλεκτροκίνητος, περιστροφική, παροχής 450 γαλ. άνα λεπτόν εις πίεσιν 125 λιθρών, ισχύος 50 ίππων.

12. Αντλία πυρκαϊάς και γενικής χρήσεως: Ήλεκτροκίνητος, περιστροφική, παροχής 450 γαλ. άνα λεπτόν εις πίεσιν 125 λιθρών, ισχύος 50 ίππων.

13. Αντλία θαλασσίου υδατος: Ήλεκτροκίνητος, περιστροφική, παροχής 120 γαλόνιαν άνα λεπτόν εις πίεσιν 50 λιθρών, ισχύος 7 1/2 ίππων.

14. Αντλία ύγιεινής: Ήλεκτροκίνητος, περιστροφική, παροχής 125



Εικόνα 5: Κατώτερον δάπεδον μηχανοστασίου.

γαλ. άνα λεπτόν εις πίεσιν 50 λιθρών, ισχύος 7 1/2 ίππων.

15. Αεροσυμπεστάτι: Δύο, ήλεκτροκίνητοι, διά παροχής 20 κυβικών ποδῶν εις πίεσιν 100 λιθρών και διά έπερος 52 κυβ. ποδῶν εις πίεσιν έπισης 100 λιθρών.

16. Βραστήρας: Παραγωγής 20 τόννων ήμερης οίως από θαλάσσιον υδατος 40 τόννων άπο γύλικύν υδατος.

17. Αντλία ζριδιάς και πυρκαϊάς εις προφαίνον αντλιοστάσιον: Άτμοκίνητος, παλινδρομική, δικύλινδρος, παροχής 300 γαλ. άνα λεπτόν εις πίεσιν 100 λιθρών.

18. Περιστροφικὸν καθαριστήριον έλαιον λιπάνσεως: Ήλεκτροκίνητον, καθαρίζον 300 γαλόνια άνα ώραν.

19. Ανεμιστήρες τεχνητοῦ έλκυσμού λεβήτων: Τρεῖς, ήλεκτροκίνητοι, παροχής έπιστος 15.000 κυβ. ποδῶν άρρενος άνα λεπτόν, εις πίεσιν 13 1/2 δακτύλων υδατος.

20. Αντλία κινήτων (σεντινέν): Δύο, ήλεκτροκίνητοι, περιστροφικοί, έκαστη παροχής 175 γαλ. άνα λεπτόν, εις πίεσιν 40 λιθρών, ισχύος 10 ίππων.

21. Έγχυτήρ (τζιφάρι) κυανίου ψυγείου και έγχυτήρ δοηθητικού ψυγείου: Άμφοτεροι λειτουργοῦν με άτμον ήλιαττωμένης πίεσεως και διά πλοφορία γίνεται διά τον τροφοδοτικού υδατος.

22. Μηχανήματα πηδαλίου: Ήλεκτροδιδρακτικόν, μετ' άντιτιθεμένον έμβολων. Κινεῖται ίπο δύο αντλίων, αἵτινες και αὐτά κινοῦνται ίπο δύο ήλιαττροκινητήρων ισχύος 35 ίππων έκαστος. Υπάρχει και χειροκίνητος άντιλια διά περιπτώσεις άναγκης.

23. Βαρούλκον άγκυρας: Τοῦ συνήθους άτμοκίνητον τύπου, με δύο κυλίνδρους διαστάσεων 12X14 δακτύλων, κινούμενον δι' άτμον πίεσεως 175 λιθρών.

24. Ψυκτικά μηχανήματα τροφίμων: Δύο, ήλεκτροκίνητα, λειτουργοῦντα δι' άρρενον «Φρέσον». Εκαστον ισχύος 7 1/2 ίππων.

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΣ ΤΩΝ «Τ. 2» ΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ: Αὗτη, ως έμετρηθή άπο δοκιμάς, με πλήρη φέτωσιν και διά διαφόρους ταχυτήτας, έχει ως κατωτέρω:

Ταχύτης Στροφαὶ Ιπποδύν. Κανανά.

λωτις ήμερησία
εις βαρέλια

Κόμβοι	.....	15	90	6.000	285
>	.....	14	84	4.500	229
>	.....	12.3	73	3.000	194

ΠΡΟΒΑΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ: Πολλοί είναι οι άπορούντες κατά πόσον οι Έλληνες μηχανικοί τουν Εμπορικού Ναυτικού διὰ είναι ικανοί να χειρισθούν πλοία με έγκαταστάσιες, οιαί αἱ ἐπι των «Τ. 2». Η ἀπάντησις, κατὰ τὴν γνώμην του γράφοντος, είναι εναέρια. Δυστυχῶς, δύμως, δηλούνται τῶν μηχανικῶν μας, ιδίως έκ τῶν παλαιοτέρων, έχουν τὴν γενικήν

έκπαθεντιν, ή όποια ἀπαιτεῖται, διὰ νὰ βασισθῇ ἐπ' αὐτῆς ή εἰδικωτέρᾳ ἐπιπλέοντις καὶ έξασκησις εἰς τὴν συντήρησιν καὶ χειρισμὸν τῶν «Τ. 2». Μέγα κώλυτα ἀποτελεῖ διὰ πολλοὺς ή ἄγνοια τῆς Αγγλικῆς γλώσσης, διότι σχεδὸν καθ' ήμέραν οι μηχανικοὶ διὰ πρέπει νὰ προσφένη εἰς τὰ εἰδικά βιβλία ήδηγηῶν, έξ αὐτῆς ισχύοντος ένδιαφέρονται.

Πλὴν τῶν γνώσεων, ἀπαιτεῖται έξαιρετικὴ τάξις, ἐπιμέλεια καὶ σχολιστικὴ ἐκτέλεσις τῶν καθημεοῖνων καθηκόντων. Απὸ αὐτῆς τῆς ἀπόψεως, νομίζομεν, διότι διὰ τῆς Ελληνης μηχανικὸς είναι διὰ πλέον εἰδονεύεται τὸ παρελθόντα πόλεμον μὲν μηχανικούς προσοφέντερους ξένους έξ δυον τούλχιστον συναντῆ κανεὶς σήμερον. Ιδοὺ τὶ ἔδιδαξεν η πείρα τοῦ γράφοντος ἐκ τῆς συνεργασίας του κατὰ τὸν παρελθόντα πόλεμον μὲ έφεδρους μηχανικούς, προσοφέντερους μὲν τὰς τάξεις τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ: Μετὰ δραχεῖαν ἐκπάθενται, τούς ένεπιστεύθησαν μηχανῆματα έξ ισον ή καὶ πλέον πολλόπλοκα τῶν ἐπὶ τῶν «Τ. 2», μὲ ἀποτελέσματα ἄξια κάθε ηπιούντων.

ΑΝΑΓΚΑΙ ΕΙΣ ΑΜΟΙΒΑ ΤΕΜΑΧΙΑ ΚΑΠ.: Αὗται είναι μεγάλαι καὶ πάντοτε τὰ πλοῖα πρέπει νὰ είναι πλήρως ἐφωδιασμένα, ἀλλως ίπάρχει φόβος νὰ σταματήσουν εἰς ἀπομεαρούμενον τινὰ λιμένα, ἀναμένοντα τὴν έξ Αμερικῆς ἀποστολὴν τοῦ ἀναγκαστικοῦ τεμαχίου. Είναι καὶ αὐτὸς ένα μειονέπιημα, διότι τὰ πλείστα τῶν τεμαχίων, ίδιως τῶν ήλιατρῶν, είναι εἰδικῆς κατασκευαστῶν τῶν δύναται νὰ τὰ προμηθεύσουν έντος λογικῶν δριών γρόνου καὶ τιμῆς.

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΖΩΗΣ ΤΩΝ «Τ. 2»: Η ζωὴ τοῦ σκάφους πρέπει νὰ ἀναμένεται οὐχὶ δραχυτέρα παντὸς ἄλλου πετρελαιοφόρου πλοίου. Ως είναι γνωστόν, ἐὰν μεταφέρωνται διαιρώδες ἐλαφρὰ πτητικὰ φορτία, ως βενζίναι καὶ τὰ τοιαῦτα, η ζωὴ τοῦ σκάφους δύναται νὰ περιορισθῇ εἰς 10 ή 15 έπη, λόγῳ τῆς παρουσιαζούμενης ἐσωτερικῆς διαβρώσεως τοῦ μετάλλου. Εἴναι τούναντίον μεταφέρονται ἀνάθαρτα πετρέλαια, τὸ ἐσωτερικὸν

συντηρεῖται εἰς ἀρίστην κατάστασιν ἐπὶ πολλὰ ἔτη. Ως πρὸς τὴν διάρκειαν ζωῆς τῶν μηχανῶν, δὲν πρέπει νὰ ίπάρχουν ἀνηργίαι, διότι, ἂν καὶ διά τύπος αὐτὸς παρουσιάζῃ ώρισμένα ἀδύνατα σημεῖα καὶ χρήσι μεγάλης προσοχῆς καὶ καλῆς συντηρήσεως, ίπάρχουν, ἐν τούτοις, σημεῖον ἐν κινήσει στροβιλοθετηρικαὶ ἐγκαταστάσεις, κατασκευασθεῖσα πρὸ 20ετίας καὶ πλέον. Είναι, πάντως, ἀληθές, διότι η πείρα ἐπὶ τοιούτων ἐγκαταστάσεων δὲν είναι ἀκόμη τόσον πλήρης, διότι πλέον δεδοκυμασμένων τύπων.

Νέα 'Υδρος,
'Ιούνιος 1948. ΕΥΓΕΝΙΟΣ Π. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ
Μηχανολόγος — 'Ηλεκτρολόγος — Ναυπηγός

LESTER GREEN & C. O. LTD.

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΚΑΙ ΥΔΙΚΩΝ

ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ - ΜΗΧΑΝΗΣ

ΤΟΥΡΜΠΑΝ - NOT. ΑΦΡΙΚΗΣ

Έλληνικὸν Τμῆμα διαχειριζόμενον
ὑπὸ ΜΑΝΩΛΗ Α. ΚΙΕΠΠΑ

Ταχεῖα καὶ ἔντιμος
έξ υπηρέτησις:

ΠΡΟ ΕΚΑΤΟΝ ΠΕΡΙΠΟΥ ΕΤΩΝ

«ΠΕΡΙ ΑΜΟΙΒΑΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ Ε.Ν.»

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΙΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΟΝ ΝΟΜΟΥ

B'. (τελευταίον)

ΤΙΤΛΟΣ Ε'. Περὶ τῆς διαιρείσας τῶν κινδύνων εἰς βάρος τῆς Ἐπαρχίας.

Ἄρθρον 16. Οἱ κίνδυνοι ἀρχίζουν διὰ τὴν Ἐπαρχίαν ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ὁριστικῆς ἐκτιμήσεως κατὰ τὸ ἄρθρον 9 καὶ πάνον τὴν τὴν ἡμέραν, καθ' ἣν ἔκπειται ὁ χρόνος τῆς διαιρείσας τῆς ἐκτιμήσεως ἐὰν δὲν ἀνανεώθῃ συμφώνως μὲ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος νόμου.

Πάνον ἐπίσης ἐὰν ὁ πλοιάρχος δὲν ἔχει πρόσωπον τὰς παρὰ τοῦ Νόμου ἐπιβαλλομένας πρὸς τὴν Ἐπαρχίαν ἀποχρεώσεις, ἐκτὸς ἐὰν ἀποδεῖχῃ τὸ ἐδόντον τῆς ἀνανεώσεως, λόγῳ διαιρείσας τοῦ πλοίου, ἢ διὰ τοῦ περιβόλου αὐτίαν, ἀλλ' ἡ ἀναβολὴ τῆς ἀνανεώσεως καὶ ἐκτιμήσεως δὲν δύναται νὰ παραταθῇ πλέον τῶν τριῶν μηνῶν.

Πάνον ὡσαύτως οἱ κίνδυνοι ἀπὸ τὴν ἡμέραν τῆς πωλήσεως τοῦ πλοίου εἰς ἀλλοδαπόν.

Ἐὰν τὸ πλοίον πωληθῇ πρὸς ἡμεδαπόν, διαιροῦντος τοῦ διὰ τῆς ἐκθέσιος τῶν ἐκτιμητῶν προσδιορισθέντος χρόνου, οἱ κίνδυνοι ἔχουν παραταθεῖσαν διὰ τὴν Ἐπαρχίαν, ἀλλ' ὁ νέος ἀγοραστὴς ὑφεῖται ἐντὸς ἐνός μηνὸς γὰρ ἀναφέρῃ πρὸς τὴν διεύθυνσιν, ἐγγραφίζουν τὴν ἀναφοράν του ἐπὶ ἀποδείξει πρὸς τὴν πλησιεστέραν λημενικὴν Ἀρχὴν, ἐὰν ἡ ἀγορά ἔγενετο ἐντὸς τοῦ Κράτους, ἢ πρὸς τὸν πλησιεστέρον πρόσενον, ἐὰν ἡ ἀγορά ἔγενετο ἐκτὸς τοῦ Κράτους.

Ἄρθρον 17. Ἡ Ἐπαρχία διὰ τὰ πρὸς αὐτὴν ὑφείλομένα κχρεῖται τὸ διὰ τοῦ ἄρθρου 191 παραγ. 1 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου διὰ τὰ ἀσφάλιστρα προσδιορισμένον πρόσωπον ἐπὶ τοῦ σκάφους τοῦ πλοίου, τῶν ἀρμένων καὶ τῶν ἔξαρτιον, τῶν ἐπάλιων, τοῦ ἐφοριασμοῦ, τῶν τροφῶν, τοῦ ναυλῶν τοῦ πόλιστον τοῦ πλοίου.

ΤΙΤΛΟΣ Ζ'.: Περὶ διοικήσεως τῆς Ἐπαρχίας

Ἄρθρον 18. Ἡ διοίκησις τῆς Ἐπαρχίας ἀνήκει εἰς τὸν διευθυντήν καὶ ὑπὸ τὴν ἀντιτίθεσιν διαιροῦνται καὶ ἀναθεωρητικοῦ συμβούλιον καὶ ἐνός Βασιλικοῦ Ἐπιτρόπου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'.: Περὶ τοῦ Διευθυντοῦ.

Ἄρθρον 19. Ὁ Διευθυντής διορίζεται καὶ πάνει παρὰ τοῦ Βασιλέως ἐπὶ τῇ προτάσει τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν. Ἀλλὰ δὲν δύναται νὰ πάσῃ μετανομήν προτάσεως τοῦ Ἀναθεωρητικοῦ Συμβούλιου.

Ο διευθυντής είναι ὁ ἐντολοδότης τῆς Ἐπαρχίας καὶ ἀντιπροσωπεύει αὐτὴν ὑπογράφει ἐν ὅνδραι τῆς Ἐπαρχίας τὰ χορηγοῦντα ὑπογραφῆς ἔγγραφα, ἀλλὰ δὲν ὑποχρεῖται τὴν Ἐπαρχίαν διὰ πράξεις μη περιεχομένων εἰς τὸν παρόντα νόμον ἡ ἀνατείσις εἰς αὐτὸν παρὰ τὸν ἐκδοθεσμένον κανονισμὸν τῆς Ἐπαρχίας.

Ἐκδέγει καὶ διορίζει τὸν ἀναγκαῖον ὑπαλλήλουν τῆς Ἐπαρχίας, καθὼς καὶ τὸ κατάστημα αὐτῆς, ἀνεν ὑπερβάσεως τοῦ προϋπολογισμοῦ.

Συγκαλεῖ καὶ προεδρεῖ τὸ διαιρέτης συμβούλιον, ὑφεῖται νὰ συνέργηται διὰ τῆς ἔδρας καὶ ὑφεῖται νὰ διορισθεσμένην παρὰ τὸν διευθυντήν τῆς Ἐπαρχίας.

Ὑποβάλλει εἰς τὸ Συμβούλιον διὰ τὰ περὶ ζημιῶν καὶ ἀβαριῶν ζητήματα καὶ πάν τὸ ἀφορῶν τὰ συμφέροντα τῆς Ἐπαρχίας.

Ἐκτελεῖ τὰ ἀποφάσεις τοῦ συμβούλιον, ἐκκαθαρίζει μετ' αὐτὸν τὰς ζημιὰς καὶ διανέμει αὐτὰς ἀναλόγως τῆς μετοχῆς ἐκάστου πλοίου, προηγουμένης ὁριστικῆς ἐκκαθαρίσεως τοῦ πληρωθησμού ποσοῦ τῶν ζημιῶν καὶ εἰδικῆς ἐγκρίσεως τοῦ συμβούλιον.

Ο μισθός τοῦ διευθυντοῦ προσδιορίζεται περὶ 500 δραχμῶν κατὰ μῆνα.

Ἄρθρον 20. Οσάκις ἡ σύγχρονος πληρωθησμένη ζημιά ὑπερβαίνη ἐν εἰς τὰ χίλια τὰ κατὰ τὸ ἄρθρον 9 προσδιορισθέντα κεφάλαια τῆς Ἐπαρχίας, ὁ διευθυντής ὑφεῖται νὰ δημιουρισθεῖ ἐπάκτως καὶ πρὸ τῆς τρομητικας πίνακα τῶν ζημιῶν καὶ τῆς διανομῆς αὐτῶν, συμφώνως μὲ τὸ ἄρθρον 14 τοῦ παρόντος νόμου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'.: Περὶ Υποδειγμάτων.

Ἄρθρον 21. Ο ὑποδειγμάτης διορίζεται καὶ πάνει παρὰ τοῦ Βασι-

DAWOOD & CO.

7, Raffles Quay-SINGAPORE

Cables "LATHIPHIA", Telephone No. 6810
Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores
Provision Merchants, Lighter Suppliers.
Ship Chandlers &c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND
CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

Agents in United Kingdom: JONES ROBERTS & Co.
26, Chapel Street. LIVERPOOL 3.

λέως ἐπὶ τῇ προτάσει τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, ἀλλὰ δὲν δύναται νὰ πάσῃ ἀνεν προηγουμένης προτάσεως τοῦ ἀναθεωρητικοῦ συμβούλιον, συνεργάζεται δὲ μετὰ τοῦ διευθυντοῦ καὶ ὑπὸ τὰς διαταγὰς αὐτοῦ ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ παρενέσκηται τὶς τὰς συνεδριάσεις, ἔχον συμβούλευτικὴν φήμον καὶ ἀναπληροῦται τὸν διευθυντήν κωλύμενον.

Ο μισθός τοῦ προσδιορίζεται εἰς δραχμάς 300 κατὰ μῆνα, ἀλλ' δοάκις ἀναπληροῦται τὸν διευθυντήν πλέον τοῦ μηνὸς ἀδιακόπως, λαμβάνει 200 δρ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ': Περὶ τοῦ Διαφοροῦ Συμβούλιου.

Ἄρθρον 22. Τὸ διαιρέτης συμβούλιον σύγκειται ἐκ δύοδεκα μελῶν διοριζόμενον παρὰ τοῦ Βασιλέως ἐπὶ τῇ προτάσει τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν, προτιμωμένων τῶν μετόχων τῆς Ἐπαρχίας: διαιρεῖται δὲ εἰς τρία τμῆματα κατὰ ταριχά τὴν ὑπόλην ἔχοντα εἰς τὸ Διάταγμα τοῦ διορισμοῦ των, συγκειμένον ἔσπαστον ἐπ τοῖς τεσσάρων μελῶν, καὶ ἐργάζεται ἔσπαστον τμῆμα τοῦ ἀναθεωρητικοῦ μῆνας. Ἐν περιπτώσει κωλύματος ἡ ἀπονοίας ἐνὸς τῶν μελῶν, ἀναπληροῦται ἀπὸ τὸ ἐπόμενον μέλος.

Ἡ θέσις των εἰναι ἀμισθος καὶ τιμητικη.

Τὸ συμβούλιον συνέργεται διὶς τῆς ἔδρας τοῦ προεδρίαν τοῦ Διευθυντοῦ καὶ ἀποφασίζεται κατὰ πλειονψηφίαν περὶ δλων τῶν ἀφορώντων τὰ νανάγια, ζημιάς, ἐγκαταλείψεις καὶ ἀβαρίας ζητημάτων καὶ πάν τὸ ἐπιβαρύνον τὴν Ἐπαρχίαν ἡ ἀφορά τὸ συμφέρον αὐτῆς.

Προσδιορίζεται τὸν προϊτολογισμὸν τῶν δαπανῶν τῆς ἀστοκήσης ὑπηρεσίας τῆς Ἐπαρχίας, ἐπιθεωρεῖ τὰ βιβλία, τὸ ταμεῖον καὶ δλα τὰ ἔγγραφα.

Ολαὶ αἱ ἀποφάσεις τοῦ συμβούλιον ἔγγραφάνται εἰς ἐπὶ τούτῳ κρατούμενον βιβλίον.

Οσάκις ὁ ἔχων συμφέρον, διευθυντής εἰς τὸν πρώτην Μαρτίου, τὴν πρώτην Ιούνιου καὶ τὴν πρώτην Οκτωβρίου ἔχαστον ἔτους.

Ἄρθρον 24. Τὸ Ἀναθεωρητικὸν Συμβούλιον ἐπιθεωρεῖ:

1) Τὰς ἀποφάσεις τοῦ Διαιροῦ Συμβούλιον, τὰς ἀφορώσας τὰς λαθούσας χώραν ζημιάς η ἀβαρίας, δοάκις οἱ ἔχοντες συμφέρον, ὁ διευθυντής η ὁ ἐπανεῳτητής, ἐξεπάλεσεν αὐτάς.

2) Ἐπιθεωρεῖ καὶ ἐπικυρώνει τοὺς γενικοὺς λογαριασμούς.

3) Προσδιορίζει τὸν γενικὸν προϋπολογισμὸν τῶν δαπανῶν τῆς Ἐπαρχίας.

4) Προτείνει τὰς ἀναγκαῖας τροποποιήσεις καὶ βελτιώσεις τοῦ νόμου καὶ τῶν κανονισμῶν.

Ἄρθρον 25. Διὰ νὰ ἔχωσι κύρος αἱ ἀποφάσεις του, ἀπαιτεῖται ἡ παρούσα ἐπὶ τοῦ περιπτώσεων μελῶν.

Αἱ ἀποφάσεις του γίνονται κατὰ πλειονψηφίαν τῶν παρόντων μελῶν καὶ εἰναι ὁριστικές.

Προσφυγή εἰς τὰ διαιρήσηα διαντίσιον τῶν ἀποφάσεων τούτων δὲν ἐπιτέπεται καὶ ἐν περιπτώσει καθ' ἣν ἡθελει λάβει γέρων ποινὴ καταδίωξις καὶ ἡθελει ἐδοθῆ ἀθωτικὴ ἡ καταδίκαστικὴ ἀπόφασις τῶν ποινικῶν δικαιοστηρίων.

Τὰ μέλη τοῦ Ἀναθεωρητικοῦ Συμβούλιον λαμβάνονται παρὰ τοῦ Ταμείου

John A. Papadopoulos & C°

116 Broad Street—NEW YORK N.Y. U.S.A.

Γενικαὶ ναυτικαὶ ἐργασίαι

Καθαρισμὸς λεβήτων
καὶ ύφαλων χρωματισμοὶ

Παντὸς εἰδούς ἐπισκευαὶ

Προμήθειαι ύλικῶν καὶ ἐφοδίων

Τιμαὶ ἀσυναγώνιστοι

Προσφέρομεν πᾶσαν πληροφορίαν σχετικὴν μὲ ἀγοράν, πώλησιν, ἀλλαγὴν σημαίας πλοίων.

Προμηθεύομεν ρυμουλκά πά σης ἵπποδυνάμεως.

Tηλεγρ. PAPADOPO

Tηλέφωνον B. Owling Green 9-6639

της Εταιρίας μικράν αντιμετώπιαν, έλαν άπωτήσωσι, προσδιορισθησούμενην παρά τον κανονισμό της Εταιρίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ε'. : Περὶ τοῦ Βασιλικοῦ Ἐπατέρου

"Ἄρθρον 26. 'Ο Β. Ἐπίτροπος διορίζεται καὶ πάνει παρὰ τοῦ Βασιλέως ἐπὶ τῇ προτάσει τοῦ ὑπονομοῦ τῶν Ναυτικῶν. 'Ἐχει τὸ δικαίωμα νὰ λαμβάνῃ γνῶσιν ὅλων τῶν πρᾶξεων, νὰ παρεργίσκηται εἰς ὅλα τὰ συνεργιάσεις, νὰ ὑποβάλῃ ἔγγράφους παρατηρήσεις, αἱ δόπαι καταχωροῦνται εἰς τὰ πράκτικα, έλαν τὸ ἀπαιτήσῃ καὶ νὰ ἐκκαλῇ τὰς ἀποφάσεις τοῦ Διαρκοῦς Συμβούλου.'

'Οφείλει δὲ νὰ ἐπιτηρῇ εἰς τὴν ἀκριβῆ ἑφαδιογήν τοῦ Νόμου καὶ τῶν κανονισμῶν καὶ νὰ προστατεύῃ τὰ συμφέροντα τῆς Εταιρίας ἐν γένει καὶ ἐνδέξαστον τῶν μετόχων.

'Ο Βασιλικὸς Ἐπίτροπος δὲν ἔχει ἀποφασιστικὴν ψῆφον.

'Ο μισθὸς αὐτοῦ προσδιορίζεται εἰς δοχ. 300 κατὰ μῆνα καὶ πληρώνεται παρὰ τοῦ Κεντρικοῦ Ταμείου.

ΤΙΤΛΟΣ Ζ'. : Περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τῶν Πλοίαρχων

"Ἄρθρον 27. 'Οιος οἱ πλοίαρχοι τῆς Εταιρίας μὲ τὰ πληρώματα τῶν ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν αὐτῶν πλοιοῖς καὶ ὄλᾳ τὰ εἰς τὴν ἔξουσιαν τῶν μέσα, δεῖπλουν νὰ χορηγοῦν ἀμοιβαῖς συνδρομὴν καὶ ὑποστῆριξιν ἐν καιρῷ ἀνάγκης. 'Ο δυνάμενος καὶ μὴ συμμορφούμενος μὲ τὴν παροδόταν διάταξιν πλοίαρχος καταδικάζεται προσωπικῶς παρὰ τῆς διεύθυνσις τῆς Εταιρίας εἰς πρόστιμον 10—100 δραχμῶν.

'Η ἀπόφασις δημοσιεύεται δι' ἔξόδων τοῦ καταδικασθέντος διὰ μιᾶς τῶν ἐφημεριδῶν καὶ τοιχοσύλλαπται εἰς τὸν κυριωτέρους λιμένας τοῦ Βασιλείου καὶ εἰς τὰ Ἑλληνικὰ Προξενεῖα.

"Ἄρθρον 28. 'Η Εταιρία διφέλειται ἀποζημίωσιν εἰς τὸν συμμορφωθεντα μὲ τὴν ἀνωτέρῳ διάταξιν πλοίαρχον, έλαν ζητήσῃ, διὰ τὰς ἀποδειχθησούμενας ζημιὰς τὰς δόπαις ὑπέστη.

Τὸ ποσὸν τῆς διφελομένης ἀποζημίωσεως βεβαιοῦνται δι' ἔκτιμήσεως ή διὰ τῆς ἐνόρκων ἔξετάσεως τοῦ πληρώματος.

"Ἄρθρον 29. 'Ἐν περιπτώσει ζημιάς ναναγίουν καὶ ὄταν ἀκόμη λάθη χρόνων ἔγκαταλειψις, ὁ πλοίαρχος διφέλειται νὰ καταβάλῃ ὄλας τὰς προσδοκίας διὰ γὰρ ἐκβιβλήσης ἡ σώσια τὸ πλοίον καὶ ἀν τούτῳ εἶναι ἀδύνατον, διὰ γὰρ διασώσθη διὰ δυνητῆς ἐκ τὸν σκάφους ἡ τῶν ἐπίπλων καὶ ἔξασταλιση τὰς διασωθέντας, συνεννοούμενος μὲ τὴν πλησιεστέραν λιμενικὴν ἡ προξενικὴν δρήχνη.

"Ἄρθρον 30. Μόνον, ὅταν βεβαιωθῇ παρὰ τῆς προξενικῆς ἡ λιμενικῆς δρήχνης καὶ παρὰ τομελοῦς Ἐπιτροπῆς τῶν ἐν τῷ τόπῳ τοῦ ναναγίου εὑρεθέντων πλοίαρχων, τῆς Εταιρίας, ἡ ἐν ἐλλείψει τοιούτον, παρ' ἀνδρῶν εἰδημάντων, διὰ αἱ ἀπαιτούμεναι δεσμάνων ὑπερβαίνοντας τὴν ἀξίαν τῶν δυναμένων νὰ διασωθῶσιν ἀντικειμένων, γίνεται ἔκταλειψις καὶ ὁ πλοίαρχος φροντίζει νὰ διασωθῇ διὰ την δυνητῆ.

"Ἄρθρον 31. 'Ολα τὰ διασωθέντα ἀντικείμενα δημοπρατοῦνται παρὰ τοῦ προξένου ἡ τοῦ λιμενάρχου, ἀφοῦ προηγούμενως βεβαιωθῇ παρὰ τομελοῦς Ἐπιτροπῆς ἐκ τῶν ἐκεῖ εὑρεθέντων πλοίαρχων τῆς Εταιρίας, ἡ ἐν ἐλλείψει τοιούτον, παρ' ἀνδρῶν εἰδημάντων, διὰ δὲν συμφέρει νὰ σταλῶσιν εἰς ἄλλον λιμένα πρὸς πόλησιν.

"Ἄρθρον 32. 'Οσακίς συμβῇ ζημία, ὁ πλοίαρχος διφέλειται δοσον ἔνεστι ταχύτερον νὰ εἰδοτομῇ τὸν διεύθυνσιν διὰ τὸν ἐνόρκων μέσων διφέλειται προσέτι νὰ διευθύνῃ ἀκριβῆ ἔκθεσην εἰς τὴν πλησιεστέραν λιμενικὴν ἡ προξενικὴ ἀρχήν, ητοι διορίζεται ἀμέσως τομελῆ Ἐπιτροπὴν ἐκ τῶν πλοίαρχων τῆς Εταιρίας καὶ ἐν ἐλλειψει τοιούτον ἐξ ἀνδρῶν εἰδημάντων, ητοι προεδρευομένην παρὰ τοῦ διορίσαντος αὐτῆν ὑπάλληλον, ἀνακρίνει ἐνόρκως τὸν πλοίαρχον, τὸν ναύτας καὶ ἐπιβάτας τοῦ πλοίου καὶ τὰς ἀνακρίσεις διευθύνει ἀμέσως ὁ διορίσας αὐτὴν ὑπάλληλος μὲ τὰς παρατηρήσεις τοῦ, συνοδευομένας μὲ ἐκθεσιν καὶ γνωμοδότησιν τῆς Επιτροπῆς, πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῆς Εταιρίας.

"Η διεύθυνσις, ἀν νομῇ ἀναγκαῖον, δύναται νὰ διατάξῃ νέας ἔξετάσεις ή τὴν ἐπανάληψην τῶν ἔξετασθέντων.

ΤΙΤΛΟΣ Η': Περὶ εἰδικῶν ἔργων τῆς Εταιρίας

"Ἄρθρον 33. 'Η Εταιρία θέλει δανείσει τὰ ἀποθεματικὰ αὐτῆς κεφάλαια εἰς νανοδάνεια εἰς τὰ πλοῖα τῆς Εταιρίας προτιμῶνται δὲ τὰ πλοῖα, τὰ ἔχοντα μεγαλύτεραν ἀνάγκην δανείσει.

'Ο τόκος προσδιορίζεται τὴν πρώτην Ὁκτωβρίου ἑκάστου ἔτους παρὰ τοῦ 'Αναθεωρητικοῦ Συμβούλου.

"Ἄρθρον 34. 'Ἐκ τῶν τόκων θέλει μορφωθῆ ἐδικὸν ταμεῖον καὶ ἀφαιρευμένων τῶν ζημιῶν, τὸ περίστεμα θέλει χρησιμεύσει πρὸς συνδρομὴν δυστυχῶν καὶ ἀνικάνων νανοδάνεων ἢ ηρῶων καὶ ὄργανῶν ἀποθανόντων νυντικῶν. Παρὰ τῆς διεύθυνσις θέλει προσδιορισθῆ τὸ ποσὸν καὶ ὁ τρόπος τῆς συνδρομῆς.'

"Ἄρθρον 35. 'Αμα τὸ ἀποθεματικὸν κεφάλαιον φθάσῃ εἰς δύο ἥμισυ ἑκατομμύρια, ἡ Εταιρία δύναται ν' ἀσφαλίσῃ τὰς ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς ἐπιβαζόμενας πραγματείας.

'Τὰ περὶ τούτων θέλουν κανονισθῆ δι' εἰδικοῦ κανονισμοῦ τῆς Εταιρίας, προηγούμενης γνωμοδοτήσεως τοῦ 'Αναθεωρητικοῦ Συμβούλου.

ΤΙΤΛΟΣ Θ': Περὶ ἐνάρξεως τῆς Εταιρίας

"Ἄρθρον 36. 'Η Εταιρία θεωρεῖται καυθιδρυμένη τὴν πρώτην Κυριακὴν μετὰ παρέλευσον ἐννεάνηστον ἡμερῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος νόμου, ὥστα 12 κατὰ τὸ ὄροφό της πόλεως Ἀθηνῶν ἀπὸ τῆς στιγμῆς ταύτης ὄλα τὰ πλοῖα, τῶν δόπων οἱ πλοίαρχοι καὶ οἱ ἰδιοκτῆται συνεμφωνήσαν μὲ τὸν παρόντα νόμον, δεωροῦνται ἡσφαλισμένα παρὰ τῆς Εταιρίας καὶ ἀρχονται τὰ ἀμοιβαῖα βάρη καὶ δικαιώματα, προβλεπόμενα ἀπὸ τὸν παρόντα νόμον.

"Ἄρθρον 37. 'Ενα μῆνα μετὰ τὴν δημοσίευσιν τοῦ παρόντος νόμου ἀπαγορεύεται εἰς τὰ 'Ἑλληνικὰ πλοῖα ν' ἀπολένσον 'Ἑλληνικὸν λιμένος, πρὸ τοῦ συμμορφωθοῦν μὲ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος Νόμου.

ΤΙΤΛΟΣ Ι': Περὶ τῶν μὲ δάνεια δεβαριμένων πλοίων καὶ τῶν συμμετοχικῶν.

"Άρθρον 38. 'Ἐὰν ἐν περιπτώσει ναναγίου πλοῖον τι εἰνε δεβαριμένον μὲ δάνεια ή ὑποθήκας ή ἔναν τρίτον ὑφίσιον ἀπὸ τῆς δημονδήποτε τίτλον συμφέρον, διφέλουν νὰ ἀναγγείλουν τοῦτο εἰς τὴν διεύθυνσιν τῆς Εταιρίας πρὸ τῆς πληρωμῆς, ὑπαρχούσης δὲ ἀμφισβήτησεις, ἀποφασίζοντα τὰ δικαιώματα.

"Τὸ παρὸ τῆς Εταιρίας διφελομένον ποσὸν ἐν περιπτώσει ναναγίου εἰνες ὑπέγγυον πρὸς πληρωμὴν τῶν ἐπὶ τὸν πλοῖον δανείων καὶ διανέμεται μεταξὺ τῶν δανειστῶν συμμόρων μὲ τὰς διατάξεις τοῦ 'Ἑμπορικοῦ Νόμου.'

ΤΙΤΛΟΣ ΙΑ': Εἰδικαὶ Διατάξεις

"Άρθρον 39. 'Η διεύθυνσις δύναται, προηγούμενης γνωμοδοτήσεως τοῦ 'Αναθεωρητικοῦ Συμβούλου καὶ τῆς ἐγκρίσεως τῆς Κυβερνήσεως, νὰ λάβῃ τὰ κατάλληλα μέτρα πρὸ τοῦ παρόντος νόμου.

"Άμεσως μετὰ τὴν δημοσίευσιν τοῦ νόμου θέλει διορισθῆ διευθυντῆς καὶ ὑποδιευθυντῆς καὶ τὸ Διαρκές Συμβούλιον καὶ ὑποβάλλει εἰς τὴν ἔγκρισην τῆς Κυβερνήσεως τὸν κανονισμὸν τῆς Εταιρίας.'

"Άρθρον 40. Εἴκοσι χιλιάδες δραχμῶν θέλουν πληρωθῆ παρὰ τοῦ ὑπονομείου τῶν Ναυτικῶν εἰς τὴν διεύθυνσιν τῆς Εταιρίας ἐπὶ ἐπιστροφῆ διὰ τὰς ἔξοδα τῆς ἀποκαταστάσεως καὶ ἀνοίγεται εἰδικὴ πίστωσις εἰς τὸ διεύθυνσιν τῶν Ναυτικῶν διὰ τὸ πασὸν τοῦτο.

"Άρθρον 41. Οἱ μισθοὶ τοῦ διεύθυντος, ὑποδιευθυντοῦ καὶ ὑποβάλλεις εἰς τὴν ἔγκρισην τῆς Εταιρίας πληρώνονται παρὰ τὸ Ταμείον αὐτῆς, καθὼς καὶ αἱ λοιπαὶ δατάνων συμφώνων μὲ τὸν προϋπολογισμὸν τῆς Εταιρίας καὶ ἐπὶ τῇ δάσει ἐνταλμάτων τοῦ διεύθυντος.

"Άρθρον 42. Κατ' ἔτος δημοσιεύεται ὁ προϋπολογισμὸς τῶν ἔξοδων τῆς Εταιρίας καὶ ἡ διανομὴ αὐτῶν κατ' ἀναλογίαν τῆς ζημίας ἐκάστου πλοίου, τὰ δόπαι εἰσπράττονται συμφώνων μὲ τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρον 13 τοῦ παρόντος νόμου.

"Άρθρον 43. 'Ολαι αἱ εἰς τὸν παρόντα νόμον ἀντιβάνονται διατάξεις καταργοῦνται.

Telephone: Whitehall 4-8835

Cable Address: "ORIONSHIP,"

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

MANAGERS

OPERATORS

80 BROAD STREET

AGENTS

BROKERS

NEW YORK, N.Y.

ΤΟ ΚΑΤΑΝΤΗΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

Η ΔΙΚΗ ΤΟΥ "ΡΙΧΑΡΔΟΣ ΛΑΪΟΝΣ,,

Η ΠΟΛΥΗΜΕΡΟΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Νέα και πάλιν διένεξις πληρώματος και έφοπλιστών. Ελληνικού φορτηγού ήχθη ένωπιον των Αγγλικών δικαστηρίων. Δέν είναι ή πρώτη, όπως δέν θά είνε, δυστυχώς, και ή τελευταία. Τροφήν αρθρον άπασχολήσεως, άλλα και συζητήσεων, έλαχιστα έποικοδομητικών διά το Ελληνικόν δύνομα, διά τον Ελληνικόν διοίκησιν και την Ναυτιλίαν ιδιαίτέρως, παρέχουν άπο μακροῦ διά τα Αμερικανικά και τα Αγγλικά δικαστήρια, όπως και διά τας άστυνομικάς άρχας των λιμένων δόλου του Κόσμου, αι μεταξύ των πληρωμάτων μας και των πλοιοκτητών δεύτερας διαφορά, αι συχνήστατα είς το έξωτερικόν προκαλούμεναι. Τήν φοράν αύτήν διτίδικοι είνε τά άπολυθέν πλήρωμα του Ελληνικού «Λίμπερτ» «Ριχάρδος Λαΐονς» και οι έφοπλισται του, ή άνωνυμος έταιρια «Γαλαξίας».

"Αν ύπήρχε ουλλογική σύμβασις ένισ Ισχύ, ρητῶς καθορίζουσα τά δικαιώματα και τάς υποχρεώσεις έκατέρου των συμβαλλομένων και άν ή έννοια τού νόμου και ή κρατική παράστασις ήτο σεθοστή, ή διένεξις, μέ την όποιαν άπο μερών ήδη άπασχολείται το Πρωτοθάμιον Δικαστήριον του Λονδίνου, ήδη δύνατον νά αποτελέσῃ διντικείμενον παρεμβάσεως διατητηκής, άλλα και άποδοτικής, οίασδήποτε προδεινικής μας άρχης. Διά τά ξένα πλοία έπεισδοις και διαφοραί τού είδους αύτου είνε σχεδόν άγνωστοι. Ο πρόδεινος, πάντως, έπιλευτική τυχούσσαν διαφοράν. Προδεινοί λιμενάρχαι, άστυνομοι και άκολουθοι αύτων διά καμίαν Ναυτιλίαν, ούδενεν κράτους, έξαποστέλλονται είς το έξωτερικόν. Ο προδεινοί λιμενάρχης είνε θεσμός άκραφων Ελληνικός. Διότι, δύως, ή κρατική παράστασις είς τους λιμενάς του έξωτερικού έχει παντελώς καταρρακωθή, διότι άσάφεια πλήρης έπικρατεῖ δύον έφορῷ τάς υποχρεώσεις έργοδότου και έργαζομένου έπι τού Ελληνικού πλοίου, διότι, τέλος, τά σχετικά άρθρα τού Έμπορικού μας Νόμου άναγονται είς την μακαρίαν του 19ου αιώνων έποχην, παρισταμέθα είς το θλιβερὸν έκαστοτε θέαμα της προσφυγῆς είς τά ξένα δικαστήρια, τών έκατέρωθεν διντεγκλήσεων, τού έξευτελισμού αύτης ταύτης της κρατικής μας υποστάσεως και τής δημιουργίας έντυπωσεων δυσμενών είς την διεθνή κοινήν γνώμην. Ο ξένος τύπος δέν παραλεπει εύκαιριαν νά δισχοληθή με κάθε Ελληνικήν ύπόθεσιν. Υπό μορφή σκανδάλων έμφανται.

'Αλλά ποσάκις αι άνωτέρω διαπιστώσεις κατέλαβον τόν χώρον των στηλῶν αύτῶν: 'Η έπανάληψις των είνε ίσως δινιαρά. 'Όταν δότος μας έπαναποκτήση την κρατικήν του εύρυθμιαν και δόταν δόνομος, ή έντος της πραγματ. κότητος κείμενος, λειτουργήση και πάλιν, τότε και τά ξένα δικαστήρια θά παύσουν ίσως δισχολούμενα μέ την Ελληνικήν Ναυτιλίαν.

'Ίδου τώρα μία περίληψις της συνεχιζομένης είσετι μακρᾶς άκρωσματικής δισιδικασίας έπι της ύποθεσεως του «Ριχάρδου Λαΐονς».

Τό ιστορικόν έχει ως έξης: 'Η έταιρια «Γαλαξίας» πλοιοκτήτρια τού ελίμπετρού «Ριχάρδος Λαΐονς» ένηγαγε 21 μέλη τού πληρώματος τού σκάφους, διότι ή άρνησις των νά συνεχίσουν την έπι τού πλοίου ύπορεσίαν, προεκάλεσε βαρυτάτας είς αύτην ζημιάς. Οι έναγόμενοι διά τού έπι προσώπων των θεωρων άβασμον την άπατησιν τόν πλοιοκτητῶν και άντιπροσώλουν τήν καταβολήν είς αύτούς καθυστερούμενον μισθών, έπι δομάτων και άποζημιώσεων, λόγῳ της άδικωσιολογήτον άπολυσεώς των και τής καταρατήσεως τῶν φυλλούδων των.

'Ο δικιγόρος τῶν πλοιοκτητῶν κ. Ντέβιλν, εισηγόμενος την ύπόθεσιν, άνεφερεν, ότι η διαφορά προεκλήθη κατά τον ιηνας Απριλίου και Μάιον. Τό πλήρωμα τού σκάφους, ότε τούν έινασκετο είς το Τάιν, ήρημην νά συνεχίσῃ τά ταξιδίον του, λόγῳ μή έξοφλήσεως τῶν άξιονμένων μισθῶν και έπιδομάτων.

'Η ναυτολόγησης τού πληρώματος έγένετο άσει τον ισχώντος Ελληνικού νόμου. Κατά τόν συνήγορον, θά έπερπεν άκριβῶς τά σχετικά άρθρα αύτου, έν συνδιαμόθ πρός την συλλογικήν σύμβασιν και άλλας παρεμπερεις άποφασίεις της Ελληνικής Δικαιοσύνης, νά άναλυθούν, διά νά διαπιστωθή πού τό δίκαιον έγκειται.

Τήν 27ην Ιανουαρίου, συνέχισεν δό κ. Ντέβιλν, δό πλοιαρχος τού σκάφους άνελαβε τήν διακυβέρνησην του είς το Νιούπορτ Νιούς τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν. Τότε συνετάγη και τό ναυτολόγημον τού πλοίου.

Τό σκάφος άνεχωδησεν έκεινέν τήν 4ην Φεβρουαρίου και άφον έξερπτωσε τό φροτίον τον είς την Ενδώπην, κατηνθυνθή είς τό Ταχοράτη, διότου και παρέλαβε φροτίον μεταλλεύματος διά την Σάουντα της Νορβηγίας. Τήν 11ην Μαρτίου τό «Ριχάρδος Λαΐονς» άπελκεντον διά τό Ταχοράτη και με προσωσινήν στάθμευσην είς το Σαονθάμπτον διά τήν παραλαβήν κανούμων, έφεσεν είς την Σάουντα τήν 31ην Μαρτίου. Τήν 9ην Απριλίου ήρχισεν ή έκρητωσί του.

'Η πρώτη διένεξις έσπειριθή τήν 17ην Απριλίου. Τό πλήρωμα είχε πιογγιμένως ζητήσει προκαταβολής είς δολλάρια έπι τόν δεδουλευμένων μισθῶν του διά νά τάς άποστελει είς Ελλάδα, ένως ή μισθοδοσία των προεκλέπτο είς λίρας. Μετά μίαν συνέλευσιν τῶν μελῶν τού πληρώματος, 22 έξ αύτῶν — ήσαν έν διώρ 38 έπι τού πλοίου — έδηλωσαν, διό τήν 19ην Απριλίου θά άπεργήσουν, έφόπον δέν θά έλαμβανον τάς είς δολλάρια

προκαταβολάς, έκει δόπον ήτο τό πλοίον των — είς τήν Νορβηγίαν — ή δέν άπεστέλλοντο τά έμβασματα άλλως πως είς τάς οίκογενειάς των είς Ελλάδα. Αύτο δόπον τό πρώτον εημείον τῶν διαφορῶν.

'Η άπεργία ήρχισε τήν πρώτην της 19ης Απριλίου, μέ κίνδυνον νά σταμάτηση ή έκρητωσί τού σκάφους. Νεωτέρα, διώς, έντος τής ήμέρας άποφασίστηκε σηνελεύση τῶν άπεργον, έτροποποίησε τάς άπατησης των είς τάς έξης: 1) Νά πληρωθή τό σύνολον τού μισθῶν των, μετά τήν έπερπτωσην τού σκάφους, όπότε ήγειρετο τό ζήτημα, αν ή σύμβασις ναυτολογίας έληγεν είς Σάουντα. 2) Νά δοθούν προκαταβολάι διά τό προβλεπόμενον ταξίδιον άπο Νάρβιν της Νορβηγίας είς τό Κάρδιφ. 3) Νά καταβληθῇ τό έξάμηνον, διέρ, κατά τόν άπεργον, ωφείλετο είς αύτον, θάσει της συλλογικής συμβάσεως, τήν κατάργησην, διώς, τού δοτούν οι πλοιοκτήταις έπεκαλοντο ήσ προ πολλού λαβούσαν ζώδιαν και 4) Νά κατεβληθῇ διά τά άνωτέρα άπειλήμενα ποσά είς Αγγλικόν ζαρτονύμισμα.

'Όπαν ύπερείχη είς αύτον τό άδυντον της καταβολῆς τῶν μισθῶν είς Αγγλικόν ζαρτονύμισμα, λόγῳ τῶν αύτησων άπαγορευτικῶν νομιματικῶν περιορισμῶν της Αγγλίας, ήζητηθῇ άπο τούς άπεργονς ή καταβληθῇ τόν μισθῶν των είς τήν ναυτεργατικήν θράνησιν Ο. Ε. Ν. Ο., είς τό Κάρδιφ.

'Η Ο. Ε. Ν. Ο., συνέχισεν δό κ. Ντέβιλν, έκηρυχθη τελευταίως παράνερος άπο τήν Ελληνικήν Κυβερνήσην, ώς δργάνωσις κομματιονιστική, έχουσα συνωμοτικά έπιδιάζεις. Οι πλοιοκτήται, συνεπῶς, ήρημησαν νά καταβλέσουν τά ζημιατα είς δργάνωσιν άποκηρυχθεῖσαν άπο τό έπισημον Κάρτεσ. Σημειωτέον, διό διά τήν πλοιοκτάστασιν της τάξεως, οι πλοιοκτήται έδεχθησαν νά πληρώσουν και τά έπιδυματα της έξαμηνον ήπηρεσίας.

'Τό πλήρωμα, πάντως, έπανέλαβε τήν έργασίαν του και τό σκάφος έπειρτωσε τήν έκρητωσί τού. Μετ' αύτην, τήν 22ην Απριλίου, οι 22 άνδρες ήρημησαν νά έργασιθούν έπι τού πλοίου. Από τής ήμέραμην αύτης οι πλοιοκτήται δεν ήθελλαν νά πληρώσουν τόν μισθόν των είς τούς άπεργον. Τήν 27ην Απριλίου έπι άπεργοι έδεχθησαν νά καταβληθούν τά διά έδικωσιον τού είς τό δημόνα τού είς μηχανικού τού σκάφους. Αργότερον, έντος τής ήμέρας, μετενόησαν. Έπειμεναν είς τήν 8ην Μαΐου.

'Τήν 8ην Μαΐου, κατόπιν παρεμβάσεως τού γραμματέως της έν Οσλο 'Ελληνικής Πρεσβείας, οι άπεργοι έπανέλαβον τήν έργασίαν των και τό σκάφος άπελπεισεν. Έν τό μεταξύ, διώς, τό ναυλοσύμφωνον τού σκάφους άπο τό Νάρβιν διά Κάρδιφ ήζημωθή, διέρτη παρηλθούν αι τακταί ήμερημία φροτώσεως. Τό «Ριχάρδος» διετάχθη νά πλεύσῃ είς τό Τάιν. Έπειτα έκει τήν 8ην Μαΐου.

'Τήν 10ην Μαΐου ή λιμενικός άξιωματος κ. Γουλιέλμος προέβη είς άνακρίσεις, μέ άποτέλεσμα τήν άπόλωσιν τῶν 22 άπεργων. Έπληρωθησαν τόν μισθῶν των άπο 5—13 Μαΐου, διότι και άπο 22 Απριλίου μέχρι 5 Μαΐου. Οι μισθοί της περιόδου αύτης κατετέθησαν είς τόν Προξενικόν Διαιενάρχη.

'Ο κ. Γουλιέλμος κατέσχε τά σκαλλάδια τῶν άπεργων — άπεργοι ομαινούνται έπι άλλον έλληνικον πλοίον. Θύ έπερπεν έν συνεχεία νά άναγκωήσουν δι' Ελλάδα, δόπον θά έδικωσον τό θάσει τού Ελληνικού νόμου. Οι άπεργοι τότε ήρημησαν νά έξελθον

TAGAROPULOS, S.A.

4041 Fed Boyd Avenue
Colón, R.P.

SHIP CHANDLING DEPARTMENT



Phones 1002
1003

FRESH MEATS
FRESH BUTTER
FRESH MILK
ICE CREAM
FRESH FRUITS
FRESH VEGETABLES

All Inspected by Health Dept.

NATIVE & IMPORTED LIQUORS

Complete Line Canned Goods

τον πλοίον. 'Ηξιόν την πληρωμήν τῶν μισθῶν κατά τὴν περίοδον τῆς ἀπεργίας, ἀποζημίωσιν διὰ τὴν ὁδικαιολόγητον κατ' αὐτοὺς ἀπόλυτον, τὸ ἔξαμηνον καὶ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν φυλλαδίων τῶν, μὲ ἀπόλυτον ἄμοιδας συνανέσει.

Τὸ σάκρος ὑπερχεώθη τότε εἰς παροπλισμόν. Προσφυγὴ ἐγένετο εἰς τὰ τοπικὰ δικαστήρια, ἥτινα καὶ διέταξαν τοὺς ἀπόλυτους νὰ ἔξελθουν τοῦ σκάφους. Οἱ πλοιοκτῆται ὑπερχεώθησαν νὰ πληρώσουν τὴν τροφὴν τῶν ἀπολυτέντων μέχρις ἐκδικάσεως τῶν ἀπατησέων τῶν ἀπὸ τὰ δικαιίας. Ἀπὸ τὸν πλοιοκτῆτας ἐπίσης κατέτησαν 3.965 λίρας εἰς κοινὸν τῶν συνηγόρων τῶν δύο ἀντιδικῶν λογαριασμὸν, εἰς δὲ ποσὸν ἀνήρχοντο καὶ αἱ ἀπατησέις τοῦ πληρώματος.

Εἰς παρατήσην τοῦ συνηγόρου τῶν ἀπολυτέντων ἀνδρῶν διὰ τὰ φυλλαδία τῶν ἥτινα ἤσαν ἴδιοτησία τῶν καὶ δὲν θὰ ἔπειπε κατ' αὐτὸν νὰ παραδοθοῦν ἀπὸ τὸν πλοιάρχον εἰς τὸ Λιμεναρχεῖον, ὁ κ. Ντέβλεν ἀπήντησεν, ὅτι ὁ Λιμενάρχης δὲν εἶναι ὁ ὑπότετης τῶν ἐφοπλιστῶν. Τὰ φελλάδια κατεσχέθησαν βάσει τοῦ 'Ελληνικοῦ νόμου.'

'Ἐπαρκούνθησεν ἡ κατάθεσης τοῦ πλοιάρχου τοῦ σκάφους κ. 'Ηλία Χαλκιά, ἐπεβεβαώσαντος τὰ δσα ἀνέπτυξεν ὁ κ. συνήγορος τῶν πλοιοκτητῶν. Διεβεβαίωσεν τὸ δικαστήριον ὅτι δὲν ὑπερχέθη ποτὲ εἰς τὸ πλήρωμα τὴν καταβολὴν τῶν μισθῶν τῶν εἰς δολλάρια, οὔτε καὶ τὴν κατάθεσίν των εἰς τὸν Ο.Ε.Ν.Ο.

Μετὰ τὸν πλοιάρχον ἐκλήθη ὡς μάρτυς ὁ κ. Καφάλης, γραμματεὺς τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Λονδίνου, δύσις καὶ παρέσχε τὴν διαθεβαίωσιν, ὅτι τὰ 'Ελληνικὰ δικαστήρια δὲν ἀναγνωρίζουν δικαίωμα μισθοῦ εἰς τὸν ἀπεργόν. 'Ἐπεβεβαίωσεν ἐπίσης τὴν πληροφορίαν διάλυσεως διὰ νόμου τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., ἀνεγνώσιος δὲ τῆς ζημίας, ἣντις προσγίνεται εἰς τὸν ναυτικὸν διὰ τῆς ἀφαρέσεως τοῦ φυλλαδίου τοῦ.

Περαιτέρω ὁ κ. Καφάλης παρέσχεν εἰς τὸ δικαστήριον τὴν πληροφορίαν, ὅτι οἱ ἀδικαιολόγητοι ἀπόλυτέντων εἰς τὴν 'Αγγλίαν 'Ελληνες ναυτικοὶ διακούντων διμήνουν καὶ δοκὶ τετραμήνουν ἀπόγνωσεως, ἀφοῦδια δὲ νὰ ἐπύνουν τὰς διαφορὰς ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων εἶναι μόνον τὰ 'Ελληνικὰ δικαστήρια.

'Ο λιμενικὸς ἀξιωματικὸς κ. Γονιλέμος ἀφηγεῖται τὰ τῆς διοικητικῆς παρεμβάσεώς του, κατόπιν διαταγῆς τοῦ προϊσταμένου τῶν ὑπουργείων. Τὸ ἀδίκημα τῶν ἀπεργῶν, κατὰ τὸν μάρτυρα, διεποτώθη ἀπὸ τὰς ἀνακοίσεις, τὰ φυλλαδία τῶν κατεσχέθησαν καὶ ἀπεστάλησαν εἰς 'Ελλάδα, ἵνα οἱ στασιασταὶ θύνεισαν τὸν πλοιάρχον εἰς δίκην.

* * *

'Ο λιμενικὸς ἀξιωματικὸς κ. Γονιλέμος συνέχει τὴν μαρτυρίαν τῶν καταθεσιν κατὰ τὴν τετάρτην ἡμέραν τῆς δίκης — 19 Ιουλίου. Εἰς σχετικάς ἔρωτήσεις τοῦ συνηγόρου τῶν ἐναγομένων διέφευσε κατηγορηματικῶς τὸ λεγέθεν, ὅτι οἱ ἀπεργοὶ ἔχετεν τὰ χρήματα, διὰ νὰ τὰ ἐμβάσουν εἰς τὸν Μάρκον:

—Δὲν πιστεῖν, προσέθεσε, νὰ ὑποστηρίζουν τὴν ἀνταρσίαν οἱ ἀπεργοὶ συντικοί.

'Ομώνυμον περαιτέρω περὶ τῆς Ο. Ε. Ν. Ο., ὑπέδειξεν, ὅτι δὲν εἶναι ή μόνη 'Ελληνικὴ ναυτεργατικὴ δργάνωσις. 'Η Πανελλήνιος Ναυτικὴ Όμοσπονδία συνεστήθη ἀπὸ τὸν 1911.

'Ἐξῆλθη, ἐν συνεχείᾳ, ὁ μάρτυρς κ. Μ. Λύρας, ὀντιπόδωστος τῶν πλοιοκτητῶν. Οὗτος εἶπεν, ὅτι ἡτού πρόσωπος νὰ πληρώσῃ δόλους τοὺς δεδουλεύμένους μισθῶν καὶ τὰ ἔξοδα πολινοστήσεως τῶν ἀπολυτέντων, δύος καθορίζει ὡς νόμος.

'Ἀπαντῶν εἰς ἔρωτήσειν τοῦ δικηγόρου τῶν ἐναγομένων ἐπεβεβαίωσε τὴν πληροφορίαν, ὅτι τὸ πλήρωμα ἀπήγνωσε διὰ τὸ ἔχεται τῶν μισθολογικῶν τοὺς ἀπατήσεων. Εἰς τὸν πλοιάρχον ἐδόθη ἡ ἐντολὴ νὰ πληρώσῃ ἀμέσως τοὺς μισθῶν εἰς κορώνας. 'Ἐν συνεχείᾳ οἱ πράκτορες τοῦ πλοίου ἐδέχθησαν νὰ πληρώσουν τοὺς μισθῶν, τις προκαταβολές καὶ τὰ ἔξαμηνα εἰς τὴν 'Αγγλίαν, ὑπὸ τὸν δρόμον τὸ σκάφος νὰ συνεχίσῃ τὸ ταξίδιόν του πρὸς τὸ Νάρβιν, διὰ νὰ παραλέψῃ τὸ φορτίον του. 'Η ὑπάρχεσις δὲν ἐπερήμη, διότι οὔτε οἱ ἀπεργοὶ ἐπήρχαν τὸν δρόμον τῆς ἐπελέσεως τοῦ ναυλοσυμφώνου.

'Η κατάθεση τῶν χορηγάτων εἰς τὴν Ο. Ε. Ν. Ο. δὲν ἐπετράπη ἀπὸ τὰς Ἑλληνικὰς ἀρχὰς, διότι ἡ Ο. Ε. Ν. Ο. θεωρεῖτο παράνομος δργάνωσις. Καμία εἴσοδος τούς δὲν ὑπῆρχε διὰ τὸ νόμιμον τῆς ἀπόλυτεσσος καὶ ἔφερθεσσος τοῦ πληρώματος.

Περὶ τὸ τέλος τῆς συνεδρίασεως ἐκλήθη καὶ πάλιν ὁ κ. Καφάλης τῆς 'Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς, ἵνα ἀναλύσῃ λεπτομερέστερον τὰ σχετικὰ μὲ τὴν ναυτολόγησιν καὶ ἀπόλυτον ἀρθρα τοῦ 'Εμπορικοῦ Νόμου. Οὗτος εἶπεν, ὅτι ὁ πλοιάρχος ἐδέχθη νὰ πληρώσῃ τὰ ἔξαμηνα ὑπὸ τὸ κράτος εψυχολογικοῦ ἔκβιασμοῦ. 'Ετόντεν, ἐν συνεχείᾳ, ὅτι οὐδεμία μεταγενεστέρα

σιμφωνία εἶναι ισχυρὰ, ἐφόσον ἀντίκειται εἰς τὸν νόμον.

Τὴν 20ην Ιουλίου, μετὰ τινὰς ἔρωτήσεις τῶν συνηγόρων πρὸς τὸν μάρτυρα κ. Καφάλη, ὁ κ. Πρίτ, συνήγορος τῶν ἐναγομένων, εἰσήγηθε διὰ μακρῶν τὴν ἀποφίνησην τοῦ πληρώματος. Τὸ ἔχεται — εἶπεν — ἐντοπίζεται. 'Ολαι αἱ ἀνωμαλίαι προηῆδον ἀπὸ τὸ γεγονός, διότι οἱ ναῦται δὲν ἐπιληρώνοντο. Ἐχήτησαν τοὺς μισθῶν τῶν, ἐχήτησαν τὰς ὑπερωρίας τῶν καὶ τὰ ἔξαμηνα, περιπλέον δὲ τὴν ἀποζημίωσιν τῶν, ἐφόσον ἀπελύντο ἀδικαιολογήτως. Ἐξεταστέον ἀκόμη τὸν Νοσθιμόν παρεσχέθη ἀπὸ μέρους τοῦ Νιούκαστρου τῆς ἑκατοντάριας πλοίου εἰς τὴν Νιούκαστρον. 'Επερε πάντα νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν Ελλάδα, νὰ διωχθοῦν. Τέλος, ὁ κ. Πρίτ δὲν παρεδέχθη τὸ ἀμερικανικὸν τοῦ πλοίου, ὃς ἀπέδειξεν ἀμερικανικὸν τὸν γεγονότον.

Καλεῖται ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Παν. Μονίκος, γ'. μηχανικὸς τοῦ σκάφους,

ἀπολύτεις καὶ ἀντίτιτος εἰς τὸ Νιούκαστρο. 'Η ὅλη ἀνωμαλία, κατ' αὐτὸν, προελήθη ἀπὸ τὴν ἀρνητικήν τῶν πλοιοκτητῶν νὰ καταβάλουν τοὺς μισθῶν τοῦ πληρώματος. Πρὸι δὲ τὸ σκάφος κατατέλεση εἰς Σαουθάμπτον, ἐχήτησαν προκαταβολαὶ εἰς ἐπιταγὰς δολλαρίων — 150 διὰ τὸν κατωτέρους καὶ 250 διὰ τὸν ἀξιωματικὸν — διὰ τὰς οἰκογενείας τῶν εἰς τὴν Ελλάδα. Σημέωνα σχετικῶν παρεδόθη εἰς τὸν πλοιάρχον, δύσις καὶ τὸ ἀπέστειλεν εἰς τὴν Αμερικήν. 'Η ἀπάντησης τῶν ἐκεῖ πλοιοκτητῶν ἐπῆρξεν αὐγοτεκνία. 'Ἐπειταγαὶ δὲν ἔχειδίστον εἰς τὴν Αμερικήν, ἐφόσον ὁ ἐνδιαφερόμενος ναυτικός δὲν ἔτοι εἶει. 'Απεργία δίωρος ἐκηρύχθη τότε εἰς τὴν Σάουντα. Τὴν ἐπομένην ἡ ἀπεργία ἔγινε τετράωρος. 'Ἐφόσον δολλάρια δὲν ἔτοι δυνατὸν νὰ δοθοῦν, ἐχήτησαν λίρας εἰς ἔξοφλησιν τῶν μισθῶν. Χωρὶς ὅμως, καὶ ἀντίτιτος νὰ κατεβληθοῦν. Πλὴν τῶν μισθῶν ἐχητούντο τὰ ἔξαμηνα καὶ προκαταβολὴ διὰ τὸ ἐπόμενον ταξίδιον τοῦ Νάρβιν. 'Η ἐργασία τῆς ἐφορτώσεως ἐπινελήφθη μέχρι τοῦ πέρατος αὐτῆς; (19 Απριλίου). 'Ο μάρτυς παρεδέχθη, ὅτι δὲ πλοιάρχος, μὴ δυνάμενος νὰ ἔχῃ διαθέσιμους λίρας, προσεφέρθη νὰ πληρώσῃ τοὺς μισθῶν εἰς κορώνας. Τὸ πλήρωμα δὲν ἀπέδειχθη τὴν προσφοράν. Δὲν ἔδειντο μὲ τὸ Νοσθιμικὸν νέμασμα νὰ ἀντικειμονίσουν τὰς οἰκογενειακάς τῶν ἀνάγκας εἰς τὴν Ελλάδα. 'Αν, τούναντίον, τὸ ποσὸν τῶν 2.340 λιρῶν 'Αγγλίας κατετίθετο εἰς τὸν ἐπιτρόφοστον τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. κ. Κανέλλον, θύτικαντος ἡ ἀπεργεύοντο αἱ περαιτέρω αὐγομαλία. 'Οταν, ὅμως, δὲ πλοιάρχος ἐπέπορφρος τὸ πλήρωμα, διὰ τὰ κείματα δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ κατατεθοῦν εἰς τὴν Ο.Ε.Ν.Ο., τότε ἡ ἐργασία ἐπὶ τὸν πλοιός εἶναι ἀσταμάτησην. Εἰς τὸν πλοιάρχον ὑπερχεώθησαν διάφοροι τόποι καταβολῆς τῶν μισθῶν, δηῦτα δὲ νὰ κατατεθοῦν εἰς τὸ νομό ταῦτα', πηγαίνονταί περιστέρως αὐτῆς.

Περαιτέρω ὁ μάρτυς κατέθεσεν, ὅτι ὁ κ. Θανόπουλος τῆς 'Ελληνικῆς Προσεβείας εἰς τὸ 'Οστό παρεδέχθη καὶ ἐτίλεψεν πρὸ τὴν Σάουντα εἰς τὴν Προσεβείαν, ὅτι ἡ ὅλη ἀνωμαλία προηῆδεν ἀπὸ τὸ παρεξήγησεις, διὰ τὰς ὁποῖας δὲν εὐθύνεται ηδοκόληρον τὸ πλήρωμα. Μερικὴ εὐθύνη εὐθύνεται πρὸς τὸ μέρος τοῦ Πλοιάρχου. 'Ο κ. Θανόπουλος παρέσχε καὶ τὸν διαθεβαίωσιν, δηῦτα δὲν δύεται τὸν προσφέροντα τὸν πληρώμα τοῦ Νάρβιν.

Τὴν 22ην Ιουλίου ὁ μάρτυς γ'. μηχανικὸς κ. Μονίκος συνέχει τὴν κατάθεσην του, ἀπαντήσας εἰς δύσιμενα ἔρωτηματα τῶν συνηγόρων. 'Αργήθη καὶ πάλιν τὰ γνωστά πειρατικά τῆς ἀπεργίας καὶ τῶν μισθολογικῶν ἀξιωμάτων τοῦ πληρώματος.

Μετ' αὐτὸν ἐκλήθησαν ὡς μάρτυρες τὰ μέλη τοῦ πληρώματος κ. κ. Ποιλόπους, θαλαμηπόλεως, Σπύρος Καραμαράνης, ναύτης καὶ Σπύρος Λυγός, θεομαστῆς. Αἱ καταθέσεις τῶν δὲν ἀφίστανται τῶν δσων κατέθεσεος ὁ γ'. μηχανικός. Προσπάθεια τὸν συνηγόρον τῶν ἐναγομένων συνεκτρόψθη εἰς τὸ νὰ πλονίσῃ τὸ κῦρος τῶν διεξαγθεισῶν ἀπὸ τὸν λιμενάρχην κ. Γονιλέμηνον ἀνακρισθείσαν.

Οἱ μάρτυρες ἀπεργοὶ, προκαλούμενοι, ἐδήλωσαν, δηῦτα ἡγγόνον, ἄν και τὸ δέργησαν τὸ περιεχόμενον τῶν καταθέσεων τῶν ἐνώπιον τοῦ κ. Γονιλέμηνος.

'Η δίκη συνεχίζεται.

Cable address all ports: "DIORYX.."

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS & BROKERS

ALEXANDRIA - PORTSAID - SUEZ

ALEXANDRIA:	21—Talaat Harb Pacha	Telephone 23268
PORTSAID:	25—Sultan Husein Quay	Telephone 2174
SUEZ:	Rashed Street—Port Tewfick	Telephone 141



Αύστρια

Τά πρώτα σκάφη

Με πίστωσιν 300 χιλ. δολαρίων δύο κορόβεται ήγοράσθησαν εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας από τὴν Αύστριαν. Θὰ μετασκευασθῶν εἰς φροτηγά καὶ θὰ ἔξυπηρητήσουν τὴν γραμμὴν Τεργέστης—Ἐγγὺς Ἀνατολῆς. Οὗτος η αὐτοριακή σημαία ἐπανέρχεται εἰς τὴν θάλασσαν. Ἐξ ἀλλού οὖς «Ἀλμέρτους» θὰ παραχωρηθῶν από τὴν Ἀμερικὴν εἰς τὴν Αύστριαν, ἵνα μετάσχουν εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ σχεδίου Μάρσαλ καὶ ὑποβιβάσουν σύντοικος τὸ κόστος αὐτῶν. Θὰ περιορισθῇ οὕτω καὶ ή δαπάνη τῶν ναυλῶν εἰς δολλαρία, ἀφοῦ τὸ πλήρωμα θὰ πληρώνεται εἰς αὐτοτικάν νόμισμα.

Ἡ Τεργέστη, διεθνῆς πλέον ἡμήν, θὰ είνει ή δάσις τῆς νεαρᾶς Αύστριας Ναυτιλίας. Μετὰ τὴν Ἐλβετίαν, μία ἀκόμη χώρα, μὴ ἔχουσα ιδίαν διέζοδον πρός τὴν θάλασσαν, ἀποτικά έμπορικὸν στόλον.

Ηνωμ. Πολιτεῖαι

Ο προστατευτισμός

Τὰ δραστικὰ μέτρα προστασίας τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου, περὶ ὃν γράφουμεν εἰς ἄλλην σελίδα, τὰ ληφθέντα από τὴν Διαχείσιον τοῦ Σχεδίου Μάρσαλ, εὑνεῖν προεκτάλεσαν ὅχλια εἰς τοὺς ἑφοπλιστικοὺς κυκλοὺς τῆς Ν. Υόρκης. Οἱ ἐφοπλιστικὲς κυκλῶς τῶν «τρόμπες» διαδηλώνουν τὴν ικανοποίησιν τῶν, ἀν καὶ τινες τοῦτον ἑξεδήλωσαν καὶ φόβους, ὅτι τὸ ποστόν τῶν 50 τοῖς ἑκατὸν ἐπὶ τῶν φορτίον, δυνατὸν νὰ είνει μικρότερον διὰ τὰ εἰς χῆμα τοιαῦτα, καὶ μεγαλύτερον διὰ τὰ γενικοῦ φορτίον ἐμπορεύματα, τὰ δοῦλα φορτώνονται ἐπὶ τῶν «λάινερες» μόνον.

Προσβλέπεται ὅτι οἱ χωμῆλοι ναῦλοι, ποὺ θὰ προσφέρονται διὰ τοὺς γαλάνθρακας καὶ τὰ στηρῆ από τὰ ξένα εὐθηγῆς διαχειρίσεως σκάφη, θὰ ὑποχρεώσουν τοὺς φορτωτὰς νὰ προτιμήσουν αὐτὰ καὶ νὰ παραχωρήσουν περισσότερα φορτία εἰς τὰ ἀμερικανικὰ «ελάινερες» τῶν δούλων οἱ νεῦλοι, καθοριζόμενοι από τὰς διασκέψεις εἰναις κοινοὶ διὰ τὰ ἀμερικανικὰ καὶ τὰ ξένα.

Φάνεται πάντως ὅτι η περιττέων ἐπιστροφὴ σκαφῶν ναυλωμένων εἰς τὴν Ναυτιλίαν Ἐπιτροπὴν θὰ ἀποτραπῇ.

«Οοσι» ἀφορᾶ τὸν ναῦλον τῶν ἀμερικανικῶν «τρόμπες» ή τιμὴ τῶν δολλαρίων 10.40—10.65 τὸν τόννον διὰ ταξιδία Χάμπτον Ρόδος—Γαλλίας (γαλάνθρακας) θεωρεῖται ή ίκανοποιούσα διπλάσιητε τοὺς ἐφοπλιστάς. Ή κρατοῦσα τώρα είνει 9.40—9.65 δολλάρια.

Τὰ παρωπλισμένα

Ἄρχουσαν σημαντικὴν ἐμφανίζει τὸν τελευταῖον μῆνας ή ἐν ἐφεδρείᾳ χωρητικότης κρατικῆς ιδιοκτησίας. Ὁφελεῖται κοινὸς τοῦτο εἰς τὴν ἐπιστροφὴν τῶν ναυλωμένων από Ιδιώτας «Ἀλμέρτους» καὶ «Βίζτορους», λόγῳ τοῦ ἀσυμφόρου τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν. Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ ἀναφέρουν ὅτι: «Ἐναντὶ 816 «Ἀλμέρτους» τὸν, γκρός 5.850.000 τελούντων ἐν ἐφεδρείᾳ τὸν Ιανουάριον τὸν 1948, τὸν Μάιον ἡσαν παρωπλισμένα σκάφη 1.070 τόν. γκρός 7.650.000. Σημειωτέον τὸ διπλάσιον είναι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐφεδρικῶν σκαφῶν ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1947.

Δεξαμενόπλοια ἀργοῦντα δὲν ὑπάρχουν. Μερικὰ τελοῦν ἀκόμη ὑπὸ ἐπικεφυν.

Τὰ παρωπλισμένα «Βίζτορους» ἀνήρχοντο εἰς 100, ἔναντι 25 πρὸς ἔτους.

Τὸ σύνολον τῶν πωληθέντων κρατικῶν σκαφῶν ἀνέρχεται εἰς 1644, τ. γκρός 12.230.000. Ἐκ τούτων τῶν «Ἀλμέρτους» είναι 664 τόν. γκρός 4.778.000. Τὰ «Βίζτορους» 118, τόν. γκρός 896.000. Τὰ Τ2 τάνκες 361.

Οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ ἡγόρασαν σκάφη 4.524.000 τόν. γκρός, οἱ Αγγλοι 1.562.000 τόν. γκρός, ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν 1.215.000 τόν., οἱ Τ-

ταλοὶ 857.000 τόν., οἱ «Ελληνες» 758.000 τόν., οἱ Γάλλοι 737.000 τόννων καὶ οἱ Νορβηγοὶ 692.000 τόννων.

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 'Ιουνίου, κατὰ σχετικὰς στατιστικὰς τῆς 'Εθνικῆς Οργανώσεως τῆς 'Αμερικανικῆς Ναυτιλίας, τὰ ιδιωτικῆς ιδιοκτησίας σκάφη ἀνήρχοντο εἰς 1.175. Τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ κρατικὰ ναυλωμένα εἰς 660, ἔναντι 1128 διὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους. Τὰ ιδιωτικὰ σκάφη κατανέμονται εἰς 689 φροτηγά καὶ μετά καὶ εἰς 486 δεξαμενόπλοια. Η μείουσας τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ σκαφῶν ἀποδίδεται εἰς τὴν αὔξησην τοῦ ὅγκου τῶν ξένων ναυτιλῶν καὶ τὴν ἔκπτωσιν τῆς ἐξ 'Αμερικῆς κινήσεως τῶν εἰς χῆμα κυρίως φορτίων πρὸς τὴν Εὐρώπην (γαλάνθρακες καὶ σιτηρά).

Τὸ ύπερωκεάνιον «Ἀμερική»

Τὸ κρατικῆς ιδιοκτησίας υπερωκεάνιον «Ἀμερική» τὸν, γκρός 26.454, τὸ μεγαλύτερον τῆς 'Αμερικανικῆς Ναυτιλίας πρόσκειται νὰ ποληθῇ εἰς τὴν «United States Lines», τὴν ἐκμεταλλεύμενήν ηδη τὸ σκάφος ἐταύριαν διὰ λ.) σμὸν τοῦ Δημοσίου, ἐντὶ τιμῆς καθοδισθείσης 7.500.000 δολλαρίων.

Τὸ σκάφος ἔναντη γήγηθη δίλγην πρὸς τοῦ πολέμου ἀπὸ τὴν ηδη ἀγοράζουσαν αὐτὸν ἑταῖραν, μὲ συνολικὸν κόστος 18 ἑκατομ. δολλαρίων. Τὸ 1942 ἐπέταχθη απὸ τὴν Κυβέρνησιν καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡγοράσθη παρ' αὐτῆς, Ἐχομοιοποιήθη ὡς μεταγονικόν. Τὸ 1946 ἐπανήλθεν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ ἐπὶ καταβολῆς ἐτησίου μισθώματος 700 χιλ. δολλαρίων.

Η μεταπολεμικὴ μετασκευὴ τοῦ σκάφους, μὲ κόστος 6.800.000 δολλ. περιφέρει τὸν ἀριθμὸν τῶν θέσεων εἰς 1050 ἐπιβάτας. Διὰ τὴν πλέον κύντον τῶν πληρωμάτων ἐγκαταστασιν διετέθη χῶρος 150 θέσεων. Αὐτὸς ἀρχιδῆς ὁ περιορισμὸς τῶν θέσεων κατέστησε καὶ ἀδύνατον τὴν ἀποδοτικήν τοῦ σκάφους ἐκμετάλλευσιν.

Τὰ ἀποτελέσματα τοῦ πρότοντος ἔτους —16 κεκλικὰ ταξίδια— παρὰ τὸ γιγαντὸς ὅτι πλήρεις ησαν πάντοτε αἱ θέσεις τοῦ ὑπερωκεάνιου, ἐλάχιστον ἐνεργάνουσαν κέρδος. Επὶ μονάδος εἰσπράξεων χιλίων δολλαρίων τὸ κέρδος τῆς ἑταῖριας μετὰ τὴν πληρωμὴν τοῦ ἐνοικίου πρὸς τὸ Κράτος, ἀνήρχετο εἰς 27 μόνον δολλαρίων!

Οἱ ζητηθῆ πάντως ἐπιχορήγησις ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους, ἵνα τὸ σκάφος κρατηθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ μὲ τὰ ἱητὴλα ἔξοδα διαχειρίσεως ποὺ ἀντιμετωπίζει ή ἐκμετάλλευσις τοῦ.

Ἀπροδυμία διὰ τὰς ναυπηγήσεις

Η «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ» διαδέτει τόρα πιστώσεις 178 ἑκατομμυρίων δολλαρίων διὰ νέας ναυπηγήσεις. Ἀπριθνήθη πρὸς τοὺς ἐπιχορηγούμενους διὰ τὰς τακτικὰς τῶν γραμμῶν ἐφοπλιστὰς καὶ ξένητος τὴν ἐπαλήγωσιν τῆς ὑποχρεώσεως τῶν ὑπὸ τῆς ἀντικαταστήσουν τὰ ἀπολεσθέντα. Ἡ τὸ πλοηγικό πλοία τοῦ, διὰ νεοναπτηγήτων, καταβαλλομένης ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους τῆς διαφορᾶς τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους μεταξὺ ἀμερικανικῶν καὶ ξένων ναυπηγήσεων. Οἱ ἐφοπλισταὶ ὅμις δὲν φαινόνται καὶ πρόθυμοι νὰ διαβέσουν τὰ ἀποθεματικά τῶν εἰς νέας ναυπηγήσεις, ἐφόσον τὸ Κράτος δὲν ἀναγνωρίσῃ τὸν ιδικήν του συνεισφοράν εἰς τὰ 50 τοῖς έκαπτον τοῦ συνολικοῦ κόστους τῆς ναυπηγήσεως καὶ δὲν δεχθῇ τὴν ἀλευθέρωσιν, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἀπόσθεσιν τοῦ πλωτοῦ τῶν ψελλίκων.

Τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον είλεν πότερον ἀνήρχετο εἰς τὸ Κογχρέσσον. Η ἐγερθεῖσα ἀντίδοσης εἰς τὴν Γερουσίαν δὲν ἐπέτρεψε τὴν ἐπιφήμισην τοῦ. Τόρα καταβάλλονται ἐνέργειαν νὰ κυριωθῇ εἰς τὴν ἔκπτωσιν τῶν σύνοδων τοῦ Κογχρέσσον, τὴν συγκλήθεισαν διὰ τὸ τέλος 'Ιουλίου, ἐνῷ ἐν τῷ μεταξὺ ή «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ», προσειμένου νὰ ἀρχίσῃ ἐκτελούμενον τὸ ναυπηγικόν της πρόγραμμα, δέχεται νὰ ἐφαρμόσῃ καὶ

FOR ANY SERVICE IN MARINE OPERATION CALL «SOSTIM»

SOSTIM MARINE COMPANY INC

600-2-4 SOUTH BOND STREET

BALTIMORE 31. MARYLAND

JOHN MITSOS

PHONES

PRES. & TREAS.

BROADWAY 3664-4760

**R. S. STERN
BALTO. SALES & SUPPLY Co.
JOS. J. KEEGAN & C^o.**
(OWNED & OPERATED BY R. S. STERN)
SHIP CHANDLERS

Full Line of Groceries, Engine
Deck and Steward Supplies.

Telephone :
Plaza 4700

424 W. Conway St
BALTIMORE 30, M.

διὰ τοὺς ὑπογράφοντας τῷρα τὰ ναυπηγικὰ συμβόλαια ἐφοπλιστὰς τὰς δοσὶς ὁ νέος νόμος ὃν παρέξεν εἰνολίας καὶ πλεονεκτήματα μεταγενεστέρως. Πρόκειται, ὡς γνωστόν, νὰ ναυπηγήθουν 18 ἐπιβατηγὰ ἔξωτρικῶν γραμμῶν, 20 ταχύτατα μεγάλα δεξαμενόπλοια καὶ 2 ἐπιβατηγὰ ἀκτοπλοῖκα διὰ τὴν ἀκτὴν τὸν Εἰρηνικὸν.

Νέον κῦμα μεταναστῶν

Ἐντὸς τοῦ Αὐγούστου προβλέπεται νὰ φθάσουν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας οἱ πρότοι νέοι μετανάσται ἐξ Εὐρώπης. Θὰ προέρχονται ἀπὸ τὰ στρατόπεδα συγκεντρώσεως τῶν ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Ὀργανισμοῦ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν ἐκποιούμενων προσόπων. Διακόπια χιλιάδες τοιούτων ἀνευ πατρίδος Ἐβραίων καὶ Σλαβών, πολιτικῶν φυγάδων κυρίως ἐκ τῶν ὑπὸ κομμουνιστικὴν κυβέρνησην χωρῶν, πρόκειται, ὡς γνωστόν, νὰ γίνουν ἐντὸς διετίας, μέχρι τῆς Ἰητὸς Ιούλου 1950, δεκτοὶ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

Δέκα κρατικά ὑπερωκεάνια, τεῦ τέπου C 4, θὰ χρησιμοποιηθοῦν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν, ὅλα δὲ τὰ μεταγωγικὰ τοῦ στρατοῦ, τὰ προσεγγίζοντα εἰς τὴν Γερμανίαν, θὰ παραλαμβάνουν μετανάστας. Οἱ ἀριθμοὶ τῶν 100 χιλιάδων προβλέπεται διὰ τὸ πρῶτον ἔτος.

Ίταλία

Τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα

Ἡ Ίταλικὴ κυβέρνησης διεξάγει διαπραγματεύσεις μὲ τὴν Διεθνῆ Τράπεζαν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἵνα ἐπιτύχῃ δάνειον πρὸς ναυπηγῆσην εἰς τὰ ἔθνη ναυπηγεῖα τῶν ἀναγκαιόντων σταφῶν διὰ τὴν συμπλήρωσην τοῦ ὄλου δικτύου τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας. Σχετικαὶ πληροφορίαι ἀναφέρονται, ὅτι αἱ διαπραγματεύσεις βαίνονται ἐπιτυχῶς.

Τὸ πρόγραμμα τῶν κατὰ ἑταῖρις ναυπηγήσεων προβλέπεται : Διὰ τὴν «Ιτάλια τέσσαρα ὑπερωκεάνια τῶν 24 χιλ. τόννων, αἱ μηχαναὶ τῶν ὅποιών (δῆμος) εἰνεὶ ἥδη ἔτοιμαι. Αὐτὰ μὲ τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ τέσσαρα : «Βουλκάνια, «Σατούνια, «Κόντος Γιρφάτια καὶ «Κόντος Μπανακαμάνο», θὰ ἔξυπηρτεσθῶν τὰς πρὸς τὴν Βόρειον καὶ Νότιον Ἀμερικὴν γραμμάς. Διὰ τὴν αὐτὴν ἑταῖραν προβλέπονται ἀκόμη δύο μικτὰ σκάφη τῶν 11 χιλ. τόννων. Τὸ ἔνα παραδοτέον ἀμέσως, τὸ ἄλλο μετὰ διετίαν.

Τὸ «Λόιδη Τριεστῖνο» εἶναι τερισσότερον ἀπαιτητικόν. Δέκα δικτὸν ἐπιβατηγὴ σκάφη ἔχει 142 χιλ. τόννων γραός, περιλαμβανομένου τριῶν μόδιστων τῶν 16 μιλλίων, μεταφορικῆς ικανότητος 910 ἐπιβατῶν διὰ τὴν γραμμὴν Αθοριάλων. «Εξ δημελούντης ἐπιβατηγὴ τῶν 10 χιλ. τόννων δι' 800 ἐπιβάτας θὰ διατεθῶν διὰ τὴν γραμμὴν Νοτίου Αφρικῆς. Πέντε ἀκόμη τῶν 9000 τόννων θὰ δομοδογήθων διὰ τὴν γραμμὴν Ινδιῶν — Αφρικῆς.

«Ἡ «Ἀδριατικαὶ περιορῖζει τὸ πρόγραμμά της εἰς φορτηγὰ σκάφη μὲ ἐλαχίστας θέσεις δι' ἐπιβάτας 4 ἢ 6 τῶν 6 χιλ. τόννων καὶ 4 τῶν 2500 τόν., μίνα μὲ ἔνα σκάφος ἐπιβατηγὸν 9.000 τόννων θὰ ἀπασχοληθοῦν εἰς τὰς γραμμὰς «Ἐγγὺς Ανταλοῦς.

«Ἡ «Τυρρένια τέλος ζητεῖ πέντε ἐπιβατηγὰ καὶ φορτηγὰ τῶν 5.000 τόν. διὰ τὰς Μεσογειακὰς της γραμμάς.

Πρόγραμμα δέσμων μακρᾶς πνοῆς εἶναι τὸ ἀνωτέρω. Δεδομένου δικτοῦ ἀμέσου πρατικοῦ ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν ἀνασυγκρότησην τῆς ναυτιλίας, τῶν γραμμῶν κυρίως, καὶ τῆς ικανότητος τῆς ἔγκωριον ναυπηγῆς δὲν ἀποκλείεται ἡ κλιμακωτὴ ἐκτέλεσί του.

Μεγ. Βρεταννία

Αἱ ξέναι ναυπηγήσεις

Εἰς προηγούμενον τεῦχος εἰχομεν ἀναγράψει τὴν πληροφορίαν περὶ μέτρων περιοριστῶν τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως εἰς τὰς ναυπηγήσεις διὰ λοιπὸν ζένων ἐφοπλιστῶν δεξιαμενοπλοίων καὶ φορτηγῶν. «Ἡδη τὰ μέτρα ταῦτα ἀνεκοινώθησαν λεπτομερέστερον ἀπὸ τὸ Ἀγγλικὸν Ναυαρχεῖον εἰς τὸν ναυπηγόν.

Τὸ λοιπὸν ἡ προτεραιότης εἰς τὰς ἀδείας ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίων θὰ παρέχεται ἀναλόγως τῆς ἔθνικότητος τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν.

«Ἡ κυβέρνησης, ἀντιμετωπίζουσα τὴν στενότητα μεταφορικῶν μέσων διὰ τὰ πετρέλαια, θὰ παρέχῃ ἀδείας ναυπηγήσεως κατ' ἀπόλυτον προτεραιότητα εἰς τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν. Μετ' αὐτὴν θὰ προτιμῶνται αἱ νορθηγαῖαι παραγγελίαι καὶ τῶν ἄλλων μὲ ἐκτεσμένα νομίσματα κωρῶν. Η ἔγκρισις δικτοῦ τῶν παραγγελῶν αὐτῶν θὰ γίνεται ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ θὰ συμφωνήσουν προκαταβολικῶς, διπλαὶς χρονανύσσουν τὰ σκάφη των εἰς τὰς διεθνεῖς ἑταῖρις πετρελαίων, στασὶ ηθελεν ἔγκρινει τὸ ὑπονομεύον τῶν μεταφορῶν.

«Ἡ τοιάντη ναύλωσις τῶν ναυπηγουμένων ζένων πλοίων προέρχεται ἀπὸ τὴν προσπάθειαν τῆς κυβερνήσεως εἰς τὴν ἔξαστρα πλανήτη τῆς ἀναγκαιότητος.

Τέλος ἀλλοι τῶν δολλαρίων, εἰς τὰς ὁποῖς περιλαμβάνονται αἱ Ἡνωμένεις Πολιτείαι, ὁ Καναδᾶς, ἡ Ἀργεντινὴ καὶ ἄλλαι τίνες κῶραι τῆς Ν. Ἀμερικῆς, ἀποτελοῦν τὴν τρίτην σειράν προτιμήσεως. Εἰς τὰ σάκη τῶν κωρῶν αὐτῶν, τὰ τυχὸν ναυπηγηθόσεως δὲν δικαιολογεῖται ἀπὸ τὴν ἀνεπάρχουσαν τῶν δολλαρίων διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ναυλών εἰς δολάρια, ἡ πρόταση περὶ χρονοναλώσεως. Δύσκολος δικτοῦ θὰ είναι καὶ ἡ ἔδοσις ἀδείας προτεραιότητος διὰ τὰς ναυπηγήσεις τῶν κωρῶν μὲ δολλαρία, ἔστω καὶ ἀν τὸς δολλάρια καταβληθῇ τὸ ἀντίτιμον τῆς ναυπηγήσεως.

Διὰ τὴν παρούσην πάντως ἀδείας ναυπηγήσεως εἰς Νορβηγοὺς ἡ Ἀλλοιούς ζένους μὲ ἐπεισέμενον νόμισμα ἐφοπλιστὰς προϋποτίθεται τὸ ναυλώνημαν συμφωνον «τάμη-τσάρτερο» μὲ ναῦλον εἰς λίρας καὶ δρονσ. τὸν κρατοῦντας εἰς τὴν ἀγορὰν κατὰ τὴν ήμέραν τῆς χρονικῆς τοῦ ναυλοσυμφωνοῦ, διὰ χρονικήν περίοδον τοῦλάχιστον πενταετῆ ἀπὸ τὴν παραδόσεως τοῦ πλοίου ἀπὸ τὸν ναυπηγόν. Τρεῖς μήνας πρὸ τῆς ἀνάρχειας τῆς ναυπηγήσεως τοῦ σκάφους τὸ ὑπονομεύον τῶν Μεταφορῶν δέοντα νὰ ἔχῃ λάβει τὴν συγκατάθεσην τοῦ ἐνδιαφερομένου ἐφοπλιστοῦ διὰ τὴν παραχώρησην τοῦ σκάφους ὑπὸ χρονοναλώσεων.

«Ἡ ἀγγλικὴ κυβέρνησης ἀντιμετωπίζει τὴν ἐκπόνησην παρομοίων σχεδίων καὶ διὰ τὴν ναυπηγήσην φορτηγῶν σκαφῶν διὰ λογαριασμὸν ζένων ἐφοπλιστῶν.

Ἡ ταξινόμησις τῶν πλοίων

Σύμφωνον συνεργασίας ὑπεραρχῆ πρὸ δικτοῦ εἰς τὸ Λονδίνον μεταξὺ τοῦ Ἀμερικανοῦ Νηογνώμονος (American Bureau of Shipping) καὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ (Lloyd's Register of Shipping). Ἀποσκοπεῖται ἡ καλυτέρα ἀπόδοσις διὰ τῆς τεχνικῆς συνεργασίας τῶν κανονισμῶν ταξινόμησεως, ἡ έσθιμαία ἐνοποίησης τούτων ἡ χρησιμοποίησης τῶν κατὰ τὸπον τεχνικῶν τεχνητοῦ περιουσιού διαπιστώσεως κατὰ τὸπον οίκονομωτέοντος καὶ ἔντηρετικότερον καὶ τόπον διοίσιον τοῦ οἰκονομώτεοντος. Η διπλῆ ταξινόμησης θὰ διευκολύνεται ἐπατέροντας καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ είνει ἐλεύθεροι εἰς τὴν ἐπιλογὴν τοῦ Νηογνώμονος τῆς ἀρεσκείας τῶν.

«Ἡ συμφωνία ἐλλίπεται, μετὰ τὴν προϋποτιθεμένην προταρασκευαστὴν ἡ ἐργασίαν, νὰ τεθῇ ἐν ἐφαρμογῇ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ προσεχοῦς ἔτοις.

Ἡ ναυτιλιακὴ ἀπόδοσις

«Ἡ δρεπανικὴ κυβέρνησης διζήτησεν ἀπὸ τὰς Ναυτικὰς Ἐπιμελητήρια τοῦ Λονδίνου καὶ τὴν «Ἐνσωτικὰς Ἐφοπλιστῶν τοῦ Λίβερπολούν νὰ ἀναλάσσουν τὴν ἐφευναν τῆς ἐπαρχιοῦ διαπιστώσεως τοῦ εἰσόδηματος τῆς Ἀγγλικῆς Ναυτιλίας. Η αὐτὴ δρεπανητὴ καὶ κατὰ τὰ ἔτη 1931 καὶ 1936. «Ἐκτοτε σημαντικὴ εἶναι αἱ ἐπελθόντας μεταβολαὶ εἰς τὴν συγκρότησην καὶ τὴν ἔκτασιν τῆς δραστηριότητος τοῦ δρεπανικοῦ πλοίου.

Τελευταῖαι στατιστικὰ φέρονται κατὰ προσωρινὴ ἐπέτημοι τὰ ἔσοδα τῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ 1947 εἰς 180 ἐκατομ., λιών διαντὶ 149 ἐκατομ. διὰ τὸ 1946 καὶ 100 ἐκατομ. διὰ τὸ 1938. Οἱ πληρωθέντες τούντινον νοῦλοι δι' ἀπλὰ ταξίδια καὶ ετάμη-τσάρτερο εἰς τὰς ξένας σημαίας ἀπὸ μέρους τῆς δρεπανικῆς Οἰκονομίας διὰ τὰς μεταφορὰς τῆς ὑπολογίζονται εἰς τὸ 163 ἐκατομ. λιών διὰ τὸ 1947, εἰς 140 ἐκατομ. διὰ τὸ 1946, επαντὶ 80 μόνον διὰ τὸ 1938.

Προσπάθεια θὰ καταβληθῇ, δραστηριότητα τοῦ ἀγγλικοῦ πλοίου κατὰ τὸπον, δύοτε οἱ στατιστικὴ ὑπηρεσία μὲ τὴν δραστηριότητα τοῦ ἀγγλικοῦ πλοίου.

Δέοντα νὰ σημειωθῇ διὰ τὸ 1947 δὲν θεωρεῖται περίοδος διμαλή διὰ τὴν Ἀγγλικὴν Ναυτιλίαν. Αἱ γραμμαὶ τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν δὲν συνεπληρώθησαν καθ' ὅλην αὐτῶν τὸ δίκτυον. «Ἐκατοντάδες χιλιάδων ἐπιβατῶν καὶ μεταναστῶν ἀναμένοντων τώρα διασένουμα πλοία πρὸς ἐγκατάστασην εἰς διάλιτας κώρας τῆς Αὔτοκρατορίας. Μόνη ἡ γραμμὴ τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ πλοακτεστάθη μεταπολεμώντων.

Τὸ 1949 προβλέπεται διὸ ἔτος ὅμαλωτέρας καταστάσεως. Πολλὰ νεοντηγαῖα σκάφα θὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν καὶ πολλὰ ναυλωμένα ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὸν Καναδᾶν θὰ ἐπιστραφοῦν. «Ἡ στατιστικὴ δρεπανητὴ δρεπανητὴ σημαία τὸν ὅλην ἀνὰ τὴν Υδρόγειον κίνησιν τοῦ ἀγγλικοῦ πλοίου καὶ δρι μόνον τῶν προσεγγιζόντων εἰς Ἀγγλίαν ἐπιβατηγῶν, φορτηγῶν γραμμῆς καὶ ετρόπωτος».

Bus. Telephone

BOWLINGGREEN 9-4552-3

Hom Telephone

MAIN 4-3999

ANDROS SHIP SUPPLY Co

ENGINE & DECK SUPPLIES
GROCERIES, MEATS & PROVISIONS

95 BROAD STREET

NEW YORK N.Y.

ROTTERDAM STEAMSHIP CO. LTD.

Shipbrokers & Agents

Teleph. 21040
Privet Teleph.
38328 N. MAVEROLEON
(Director)
Cables: DIOSKUROI

II, Calandstraat
ROTTERDAM

Branch Office
4, Raadhuisstraat
Teleph. 48722
AMSTERDAM

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,
Δεκαπενθήμερος έμποροναυτικής έπιθεώρησις
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ"**

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ / Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τηλ. 40.658
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΑΡΟΜΗΣ
Συνδρομαὶ Εξωτερικοῦ Δ. Ἀγγλ. 5.15.0 Ἐσωτερικοῦ Δρ. 50.000.
Δ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
"Αντιρρόσωπος μας εἰς τὴν Ἀγγλίαν:
A. E. SHEPPARD
«ETHELBURGA HOUSE»
913 BISHOPSGATE
LONDON E. C. 2

Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

Άγορὰ ὑπερωκεανίου

Πληροφορούμεθα, ότι ὁ κ. Ε. Εὐγένιος διατραγματεύεται τὴν ἀγορὰν τοῦ μεγάλου ἀμερικανικοῦ ὑπερωκεανοῦ «Ματεόνια» τὸν γραῦς 17.226, ναυπηγήσεως τοῦ 1927. Πρόκειται περὶ πολυτελοῦς σκάφους, καθ' ὃλα ἐτοίμου διὰ τὴν δρομολόγησον τοῦ. Εξετέλει μέχρι πότῳ τομήν τὴν γραμμὴν Ἀγ. Φραγκίσκον — Χονολούλου. Θὰ διατεθῇ καὶ αὐτὸς εἰς τὴν γραμμὴν Μεσογείου — Νοτίου Ἀμερικῆς. Σημαία Παναμᾶ.

Τὸ σκάφος ἐπειδεῶρημη ἡδη ἐν δεξιαινῇ εἰς τὸν "Ἀγίου Φραγκίσκον καὶ ἄνεμθη τῆς ἀφεσεῖς τοῦ ἀγναστοῦ. Ἡ τελικὴ πώλησις τοῦ ἔξαρτατοῦ ἀπὸ τὴν ἔγκρισιν τῆς: «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς καὶ τοῦ Ἐπιτελείου τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ.

Ἡ κωδικοποίησις τῆς Ναυτιλιακῆς Νομοθεσίας

'Υπὸ τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατετέθη εἰς τὴν Βουλὴν σχέδιον νόμου «περὶ συγχροτήσεως δύο ἐπιτροπῶν πρὸς κωδικοποίησην τῶν ναυτιλιακῶν νόμων».

Ἡ πρώτη ἐπιτροπὴ θὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὴν κωδικοποίησην τοῦ Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ ἡ δευτέρα μὲ τὴν κωδικοποίησην τοῦ 'Ιδιοτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Αἱ ἐπιτροπαὶ, εἰς τὰς ὅπιας παρέχεται προθεσμία ἐνὸς ἔτους, δῆλος στηληρόσων τὴν ἔργασίαν τον, θὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ κωδικοποίησον εἰς ἔνιαν σὸνον καὶ τὰς ισχυόσας παλαιὰς διατάξεις, ἀλλὰ καὶ νὰ περιλαμβάνουν διατάξεις ἀπὸ τὴν Ισχύοντας ζένην νομοθεσίαν.

Ἄμφοτεροι οἱ ὅντω καταρτιζομένοι κώδικες θὰ ἐγκριθῶσι τελικῶς ἐπὸ τῆς Βουλῆς.

Ραδιόφωνον εἰς ὅλα τὰ φορτηγά

Τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δι' ἔγγράφου τον πρὸς τὴν «Ἐνιστορίαν τῶν Ἑλλήνων Ἐφοριατῶν» ἔγραψε, δῆλος ἐφοδιασθεῖν διὰ τὰ πεντοπόρα φορτηγὰ πλοῖα διὰ οδιοφόρων καὶ μεγαφόρων, ὅπετε τὰ πληρόματα αὐτῶν νὰ δίνανται νὰ παρακολουθοῦν τὰς ἐκπομπὰς τοῦ Ἐθνικοῦ Ἰδρυματος Ραδιοφονίας καὶ ίδια τὰς εἰδικὰς ἐκπομπὰς τοῦ ὑπαγγείου πρὸς τοὺς ναυτιλλούμενους.

Τὰ πλοηγικά δικαιώματα

Παρὰ τοῦ Γνωμοδοτικοῦ Συνιστούντος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐλήφθη ἀπόρρησις, δῆλος αὖθισθιν τὰ πλοηγικά δικαιώματα κατὰ 60 οὐρῶν τὸν ἐν ισχύι τοιστόν, ἔφθον τὸ ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν ἔγκρινε τὴν αὔξησιν τῶν μισθῶν τῶν πλοηγῶν.

Αἱ νυκτεριναὶ σχολαὶ μηχανικῶν

Ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατεργάζεται ὁ νέος κανονισμὸς τῆς λειτουργίας τῶν νυκτερινῶν σχολῶν μηχανικῶν τοῦ Πειραιῶς. Ὁ νέος κανονισμὸς θὰ τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ νέου σχολικοῦ ἔτους.

ΠΕΝΘ

Γεώργιος Δρακούλης

Ἄκουμι ἔνας ἀπὸ τοὺς ὄλιγους ἀπομένοντας ἑφοπλιστάς τῆς παλαιᾶς καλῆς ἐποχῆς ἀπεξώρησε πλήρης ἡμερῶν. Ὁ Γεώργιος Δρακούλης. Ἀνήκε καὶ αὐτὸς εἰς τὸ πρὸ τὸν δύο πολέμων λαμπρὸν παρελθόν διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Καλὸς ἑφοπλιστής, μὲ σπιλον τὸ ἐπαγγελματικὸν τοῦ ὄντος καὶ καλὸς Ἑλλην πολίτης. Ἐπρόσθιτος μᾶς εὐγενικῆς οἰκογένειας παραδόσος ὁ ἀείμνηστος Δρακούλης δὲν ἐγνώσθη εἰς τὴν ζωὴν του παρὰ τὸ καθίκον. Ὡς ἀνθρώπος, ὡς πολίτης καὶ ὡς ἐπιχειρηματίας ἀπῆξεν ὑπερειγαντικόν, προσηλωμένος εἰς τὰ Ιδανικά, ποὺ ἔγαλον τὴν ἐποχὴν τοῦ.

Ἡ ἑφοπλιστικὴ τοῦ δραστηριότης δὲν προεκάλεσε τὴν κατάπληξιν. Ἡτο σεμνὴ, δῆλος μετριόφρων ὑπῆρξε καὶ ὅλη τοῦ ἡ κοινωνικὴ παράστασις. Εἰσέφερεν δικαὶα τὰ πάντα εἰς τὸ Τόπον μας, τὸν δόπον καὶ ποτὲ δὲν ἐγκατέλειψεν. Ἐδῶ ἔξεμέτρησε τὸ ζῆν. Τὰ πολεμικὰ κέρδη τοῦ εἰς τὴν Ἑλλάδα διὰ νησιώθησαν. Επιχειρήσεις δι' αὐτῶν ἐδημοσιεύθησαν, ἀλλα εὐνούχησαν τὸν ἐποχήν τοῦ.

Τὸ πέρασμα τοῦ Γεώργιου Δρακούλη ἀπὸ τὴν ζωὴν πρέπει νὰ είναι ἀπὸ τὸ παράδειγμα διὰ τοὺς νεωτέρους. Πολλὰ ἔχουν νὰ μάθουν διὰ νὰ κερδίσουν καὶ αὐτοὶ τὸ μόνον ποὺ μετά θάνατον διὰ τὸν ἄνθρωπον ἀπομένει, τὸ καλὸν δυναμικόν.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» θεομά ἀπευθύνονται συλλυπητήρια πρὸς τοὺς οἰκίους τοῦ ἀειμνήστου.

Αἱ ταραχαὶ εἰς τὴν ξένην

Ἀπὸ τὴν ἐφημερίδα τοῦ Νέαροις «Ledger Dispatch» τῆς 14ης Ιουλίου παραλαμβάνομεν ἐπὶ λέξει τὰ πάντα:

«Δραπίς καιωνιονιστῶν πρωτότονον ἐπὶ τὸ Lambert's Point, ἀπεκαλύψθη κατόπιν τηλεφωνικῆς ἐπικλήσεως βοηθείας πρὸς τὴν ἀστυνομικὴν διεύθυνσιν τὸ ἀπόγεια τῆς Ημέρης. Εξ ἀστυνομικᾶς αὐτοκίνητας, μὲ αὐτόματα τηλέφωνον τῆς Ημέρης, ἐπικονιάζει τὴν αὐτοκίνητη προστασίαν τοῦ πρώτου πορτού, διέπειν τὸ πρώτον πορτού πρόσωπον, δεδομένον διὰ τοῦ θεωρηθέντες ὡς κομμονιστῶν πράττοντας εἴχον ἐν τῷ μεταξύ ἔχαστεν τὸ σκάφος, κατόπιν διαταγῆς τοῦ πλοιάρχου κ. Παναγιώτη Σφερόντου.

Κατὰ τὸν πλοίαρχον ὁ ξυλονηγὸς τοῦ πλοίου 'Αντώνιος Καβάσιλας ἐκ Πόντου ἐφερεν ἐπ' αὐτῷ διὸ ἐπιρροσθεῖν τῆς θεοφοινήν· ὡς κομμονιστῆς ναυτεργατικῆς δραγμώσεως. Τὸ πλόωμα ἐκλήθη εἰς συνέλευσιν τεῖς τὰ διαιρεψίματα τῶν ναυτῶν καὶ οἱ δύο ἀντιπρόσωποι ἤρχισαν καταγγέλλοντες τὴν Ἑλληνικὴν Κυβερνησίουν, παρὰ ζητοῦντες τὴν ὑπογραφὴν διαμαρτυρίας κατὰ τὸν Ἑλληνικὸν 'Αρχόν.

Οταν ὁ πλοίαρχος διέταξεν εὐτὸν νὰ ἔξελθουν τοῦ πλοίου, ἀπήντησαν διὰ τὸ δικαίωμα νὰ παραμενούντων ἐπ' αὐτῷ, δῆλος ἐκπρόσωποι τῆς ναυτεργατικῆς δραγμώσεως. Οταν δικαὶος ἐξητήθη ἡ παρέμβασις τῆς ἀστυνομίας, ὁ ξυλονηγὸς ἐπενεψε νὸς ζητήση τὴν ἀπόλυτον τοῦ, τὴν ἐξόφλησην τῶν μισθῶν τοῦ καὶ ἀπεγκόρωσε τὸν σπάρανος μετὰ τῶν δύο ἀλλών.

Κατὰ τὸν πλοίαρχον ὁ ξυλονηγὸς προεκάλεσε διαταραχὰς ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὴν Γαλλίαν, δῆλον ηδηληστον νὰ διενεργήσῃ ζητανόν πέπει τῶν Ελλήνων ἀνταρτῶν.

Ἡ δραγμῶν τὴν ὄποιαν λέγοντας ὅτι ἀντιπροσωπεύονταν οἱ δύο ἐνδιθέντες τοῦ σκάφους, δὲν ἀναγνωρίζεται ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν Κυβερνησίουν. Παρὰ ταῦτα διατηρεῖ γραφεῖται εἰς τὸ Νιοπόρτ Νιοῦζ.

Τὰ ἀπολεσθέντα ἐν ἐπιτάξει πλωτά μέσα

Κατ' ἀνακοίνωσιν ἐξ τῶν ὑπουργείων Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν διὰ δημοσίευμα τὸ πρωτότονον τῆς συσταθείσης δι' ἀπόφασεως τοῦ κ. Υπουργοῦ ἐπιτροπῆς διὰ τὸν ἐξέτασιν τοῦ σημερινοῦ τῆς ηπειρωτικῆς δικαιολογίας τοῦ πλοηγικοῦ δικαιώματος τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας, ἀποτελεῖται πάλιον τὸν μισθῶν τοῦ καὶ ἀπεγκόρωσε τὸν σπάρανος μετὰ τῶν δύο ἀλλών.

Τὰ πλοηγικά δικαιώματα τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων

Τὸ Β. Διάταγμα επεὶ συνέθεσε τῶν πλοηγικῶν τῶν μηχανοκινήτων ἐπιβατηγῶν πλοίων, καταρτιζεῖν ὑπὸ τοῦ Επιτροποῦ Οἰκονομικῶν τὴν Ελληνικὴν Ναυτιλίαν, ἀποτελεῖται εἰς τὸ Σεμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας πρὸς γνωμάτων.

FOR ITALY

BRANCHES :

GREGOS & Co

At : Savona, Spezia, Leghorn
Civitavecchia, Naples
Venice, Trieste

Correspondents
in all Italian Ports

CODES { Boe
Scott's 10 th Ed
Lombard Code
The New oe

GREGOS & Co.

(EMM. J. GREGOS)

SHIP AGENTS & BROKERS

IMPORT - EXPORT
(ESTABLISHED 1922)

HEAD OFFICE GENOA

VIA BALBI № 4

Telegrams: «GREGOS Genoa»

Telephones :

Genoa 22827-28377

GREGOS & Co

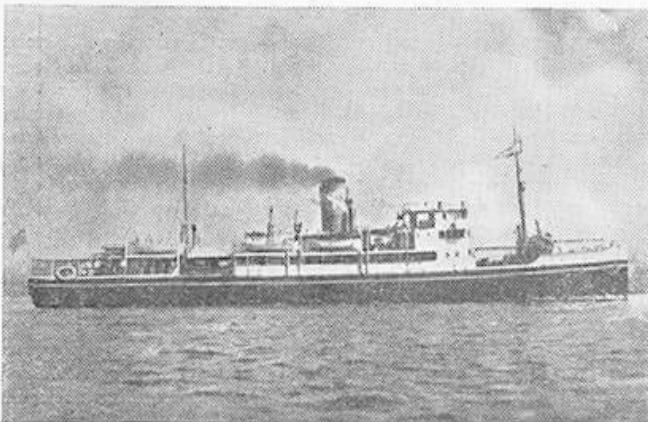
ANTWERP (Belgium)

ROTTERDAM (Holland)

PIRAEUS:
YANNOULATOS BUILDING

Tel. GREGA V.—Piraeus
Teléphone 40.259

Η ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ



Το έπιβατηγόν ά/π «Ε λ σ η» (ex «Πειραιεὺς»), άγορασθέν παρά της άτμοπλοίας τοῦ κ. Τσ. Τόγια και ὑποστάν φωτικήν διαρρύματος και ἀνακαίνων, δρουολογεῖται ἐντὸς τῆς ἔβδομαδος εἰς τὰς ἀκτοπλοίας μας συγκονωνίας.

Τὰ μερίσματα τοῦ Ταμείου Προνοίας Ἀξιωματικῶν

Δινάμει δημοσιευθέντος εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως νόμου, συνιστᾶται ἀναθεωρητική ἐπιτροπὴ, ἀποτελούμενή ἐν τοῦ Διευθυντοῦ Προνοίας Ἐργατῶν Θαλάσσης, τοῦ παρέδρου τοῦ νομικοῦ συμβούλου τοῦ ὑπουργείου, ἐνὸς παρέδρου τοῦ Ἐλεγκτικοῦ Συνεδρίου και ἐνὸς ἀντιπροσώπου τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν.

Ἡ ἐπιτροπὴ αὕτη θὰ ἔχῃ ὡς σκοπὸν τὴν ἐδίκασιν τῶν αἰτήσεων ἀναθερήσεως τῶν χορηγουμένων μερισμάτων ἐν τοῦ Ταμείου Προνοίας Ἀξιωματικῶν Ε. Ν.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδῆσεις

Τὸ ὑπὸ παναμάκην σημαίαν φρεγτηγόν «Γεώργιος» 5965 τ. γκρός (τοῦ 1917) πωλήθεν εἰς Ἰταλοὺς και παραληφθὲν ὑπὸ τῶν ἀγοραστῶν τοῦ μετονομάσθη «ΔΤΑ».

—Ἐπίσης τὸ πωλήθεν εἰς Ἰταλοὺς παναμάκην φρεγτηγόν «Κοντέρα» 5261 τόν. γκρός (τοῦ 1919), ὑψωσεν εἰς τὴν Γένοβαν τὴν ἵταλην σημαίαν και μετονομάσθη «RENATA».

—Τὸ ὑπὸ σημαίαν Παλαιστίνης φρεγτηγόν «Βηθλεέμ» 5320 τόνων γκρός (τοῦ 1918) ὑψωσεν εἰς Ῥόττερνταμ τὴν παναμάκην σημαίαν και μετονομάσθη «Σάντρα».

—Τὸ ὑπὸ παναμάκην σημαίαν μικρὸν φρεγτηγόν «Γιάγκος» 619 τ. γκρός (τοῦ 1898), πωληφθὲν ἐν δημοπραΐᾳ εἰς Λονδίνον, παρελήφθη ἀπὸ τῶν ἀλλαδαποὺς ἀγοραστάς των και μετονομάσθη «RAYMOND OLIVIER».

—Ἀγοραστῆς τοῦ ἀγγλικοῦ φρεγτηγοῦ «REAVELEY» 4998 τόνων γκρός (τοῦ 1940) εἶναι δ. κ. Μηλίδης (τοῦ Λονδίνου).

Νέαι ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἑλλήνων

Πέραν τῆς ἄγορᾶς παρὰ τῆς «Παναμένιαν Λάδια» (κ. Εὐγενίδη) τοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπεροχεανίου «MATSONIA» 17.226 τ. γκρός (τοῦ 1927), σύδεμια νέα ἀγορὰ παρ' Ἑλλήνων ἐγγόνθη κατὰ τὸ 6'. 15θήμερον τοῦ Ἰούνιου. Παρελήφθη μόνον εἰς Νέαν Υόρκην τὸ «Τ. 2» δεξαμενόπλοιον «PUENTE HILLS» 10.441 τ. γκρός (τοῦ 1945), ὅπερ είχεν ἀγορασθῆ παρὰ τῆς ἑταρίας «Ναυτίλος». Μετονομάσθη «Μιχαήλ» Ἐπωλήητη ἀφ' ἑτέρου ἀντὶ 340.000 δολαρίων εἰς Ἰταλούς τὸ ὑπὸ παναμάκην σημαίαν φρεγτηγόν «Γεώργιος» μὲ δύο καταστρώματα, 5965 τόν. γκρός, 9600

τόν. φρεγτίον (τοῦ 1917), μὲ σερβέν No 3 (τοῦ 1946). Τέλος, τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φρεγτηγόν «FINNAMORE HILL», μὲ δύο καταστρώματα 7235 τόν. γκρός, 10.500 τόν. φρεγτίον (τοῦ 1944), μὲ σερβέν ἀνανεωθέν, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταρίαν «Κάντιες» (τῶν κ. κ. Ρεθύμνη—Κούλουντρη) εἰς τὴν ἑταρίαν «Ντόριμπαν Σπιτζγκ Ἐντερπράζ» (τῶν κ. κ. Λευκαδοπούλου και Σια) ἀντὶ τιμῆς 205.000 λιρῶν.

Ἄτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ φορτηγά

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ»: Ἀπὸ Σίδεν (Νέας Σκωτίας) διὰ Θρήνος Ρίβερς, μὲ φρεγτίον γιαναθράκων, ἀνέρεσε διὰ τοῦ ἀσυμμάτου του, διὰ εἰς θέσην πλάτους 48—53 B. και μήκους 63—6 Δ., ἐσπιειώθη ἔκρηξις εἰς τὸ ὑπὸ ἔριθ. 5 κύτος του. Τὸ σκάφος μὲ φλεγόμενον τὸ φρεγτίον τοῦ ἐν λόγῳ κυτους, κατημέντος διλαχώς εἰς τὸν κόλπον Γκάσπ. Βραδύτερον ἀνηγγείλθη ὅτι τὸ πῦρ μετεδόθη και εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 4 κύτος, τὸ δὲ πλοῖον προσηρπάθη εἰς τὰ ἀβαθή τοῦ ἀντοτέρου κόλπου. Εἰς βοήθειάν του ἔφθασεν τὸ «DOUGLASTOWN», μία καναδικὴ ἀκταιωρός και τὸ ναυαγωστικὸν «Φαοντέιεν Ζοζεφάν». Δύο μέλη τοῦ πληρώματος, ὑποστάντα ἐγκαίνιατα, ἀπεβιάσθησαν εἰς τὴν ξηράν και εἰσήχθησαν εἰς νοσοκομεῖον. Ἐν συνεχείᾳ ἐγγόνθη ὅτι τὸ πῦρ ἐπεξετάθη και διὰ τὸ πληρώμα τὴν ἡναγκάσθη νὰ ἐγκαταστήψῃ τὸ σκάφος. (Ίουλ. 24—29)

«ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΙΔΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ» (σημαία Παναμᾶ): Κατευθυνόμενον ἐπὶ Μαύρης Θαλάσσης, ἔμφροτον εἰς Αντιρραίαν, ἔμενεν ἀκύρωντος 600 μῆλλα B. Δ. τοῦ Φρήμαντλ, τὸ δὲ σκάφος ἐξήτησε βοήθειαν ναναγεσσοστικοῦ και ἀποστολὴν τροφίμων, διότι τὰ ἀποθέματά του ἐξηντίσθησαν. Τὸ φυμανόκυνον «UCO» ἀπέπλευσεν ἐπὶ Φρήμαντλ τὴν 28ην Ιουλίου, ἐνῷ δ' ἀεροπλάνου ἐγένοντο ρίψεις τροφίμων. Τὸ σκάφος, παρὰ τὴν ἐλαφρών πακοκαρίαν, δὲν εύρισκετο ἐν κινδύνῳ. (Ίουλ. 27—31)

Η ναυλαγορά

Λι δυσκολίαι τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν Ἑλλήνων κυρίως, διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν σκαφῶν των ἐπιτείνονται ὀσημέραι. Φυσικὸν ἐπακολούθημα ἡ πιδωσις τῶν ναύλων. Ἀπὸ 300 τοὺς τομεῖς τὰ «έλευθερα ταξιδία ὑφίστανται τὴν πιεσινή τῆς προσφρομένης χωρητικότητος, ἐνῷ αἱ διαταγαὶ πριοφίζονται και ἀ διαρρίσεις τῶν κατὰ χώρας ἐθνικῶν πλοίων ἀποτελοῦνται κατάστασιν.

Οἱ γιανάνθρακες ἀπὸ τὴν Βορ. Ἀμερικὴν ἐλάχιστα ἀπησχόλησαν σκάφη κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν δεσπατενήμερον. Οἱ ναύλοι ἔφθασαν τὰ 6.75 δολ. διὰ Ρόττερνταμ ἀπὸ Χάμπτεν ρόδος, τὰ 8.40 διὰ Γαλλίαν και τὰ 8.80 διὰ Ν. Ἀμερικὴν (Ρίον Ιανέριον).

Κάποια καλύτερα κίνησις διπλαγῶν προβλέπεται διὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ Αγούντου ἀπὸ τὴν Βορ. Ἀμερικὴν διὰ τὸν γιανάνθρακας. Τὰ σκαφά πρός τοὺς λιμένας ἴσως κινηθῶσιν ἀφθονότερα, ἐνῷ και ἡ ζήτησις σκαφῶν ἀπὸ τὸν ἀμερικανὸν στρατὸν διὰ τὰς κατεχούμενας χώρας μὴ ἀραιώσῃ τὰς πικρὰς σειράς τῶν προσφερομένων πρὸς ναύλωσιν πλοίων.

“Οσον ἀφορᾷ τοὺς λιμένους τοιεῦς τῆς ναυλαγορᾶς, ἐσημειώθη πρόγυροι μία ἀνιανυσιοτικὴ ζήτησις σκαφῶν διὰ τὸν πέραν τοῦ Σουέζ ίδια τομεῖς, ήτις και περιώσιτε πως τὴν προσφερομένην χωρητικότητα. Εἰναι ἀρετὴ ἀπόδειξης τοῦτο διὰ ἣν ἡ Ἀπὸ Ανατολὴν κινηθῆ ζηηρότερον, ἢ ἀγαρά και πάλιν μὴ στραφῇ ὑπὲρ τῶν ἐφοπλιστῶν.

Τοῦδε αἱ κατησκεψασι τιμαὶ τῶν ναύλων κατὰ τομεῖς και διὰ τὰ κυριώτατα εἴδη φροτίων:

Τὰ σητηρά τῆς Βορ. Ἀμερικῆς μὲ μικρὰν κίνησιν. Παναμάκην λίμπιτον ἐπληρώθη δολ. 8.65 ἀπὸ Νόρδερν Ρέιντς δι' Ἀμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ, ἐνῷ ἀπὸ Γκάλβεστον (ἀγαδόσιτος) διὰ Ρόττερνταμ (Αγούντον) δολ. 10.50 προσεφέροντο. Οἱ γιανάνθρακες εἰς τὰς ὡς ἀναρεφεθείσας τιμάς.

Αἱ ζαχαρίες τῆς Κούβας διὰ αερίδας φρεγτίον εἰς τὰ 13.50—14 δολ. διὰ Γαλλίαν, ἐνῷ διὰ φωταράτα ἀπὸ Γκάλβεστον Τεργέστην (Αγούντον) ἐπληρώνοντο δολ. 10.50 και διὰ Γένοβαν 10.

Τὰ μεταλλεύματα τῆς Βαρπάνας εἰς τὰ 31 δι' Ἀγγλίαν, ἐνῷ τὰ σιτηρά τοῦ Καναδᾶ μὲ τὰς γνωστάς τιμάς δι' Ἀγγλίαν μόνον πλοία ἀπηγόλησαν ἀρετὴν χωρητικότητα.

Η συγκομιδὴ τοῦ ἀραβοσίτου εἰς τὴν Ἀργεντινὴν καθυστερεῖ λόγῳ τοῦ καιροῦ. Ναυλώσεις ἀρχετόνων ἀγγλικῶν σκαφῶν ἀνεκοινώθησαν μὲ τὰς γνωστάς τιμάς δι' Ἀγγλίαν. Δι' ὅλους προσφερομένες ἐλαχίστη κίνησις διαταγῶν. Δι' Ολλανδίαν δολ. 11 (Τούλιον) και ἔνα ἔτοιμον σκάφος μὲ

ANASTASIU GEORGE

SHIP STORES MERCHANT
— IMPORT - EXPORT —

Provisions of all kinds:
Dail—Sea Stocks Deck—Engine and Room Stores.

BEST ATTENTION

Cable Address: ANASTASIU
B. AIRES

PASEO COLON 755/757

Phone: 33-4229

πολλά κυβικά δολ. 15 διά Δανίαν (ελαφρών φορτίον).

Κίνησις εύνοτέρα πρός τὸν Ἰνδικὸν ωκεανὸν καὶ τὴν "Απω' Ανατολήν. Φωσφάτα ἀπὸ τὴν Ἐρυθρὰν θάλασσαν δι' Αντηραίων σελ. 50. "Άλας ἀπὸ Τράπου δι' Ιαπωνίαν σελ. 65)—. "Άλας ἀπὸ Αντεν διὰ Καλκούτας τὸν ποτίπες 30. Ἐνῷ τὰ παλαιοσίδηρα ἀπὸ τὴν Ιαπωνίαν διὰ τὴν ἀμερικανικὴν ἀστὴν Ειρηνικοῦ δολ. 14 φίο.

"Ἐναὶ ἐλληνικὸν Λίμπετον ἡλικίσθη ἀπὸ Ν. "Υόρκην καὶ Βαλτιμόρην διὰ Περσικὸν κόπον δολ. 125.000 φίο εἰλάπτουν. "Άπω Βαλτιμόρην ἐπίσης διὰ Ντόχμπαν φωσφάτα ἐπὶ ἐλληνικοῦ σκάφους δολ. 10 φίο.

"Οφίζα ἀπὸ Αλγυπτον δι' "Άπω Ανατολήν εἰς τὰ 50— δι' Ιούλιον— Αὔγουστον. Τὰ σιτηρά τῆς Αντηραίως μὲ τὰς γνωστὰς τιμὰς διὰ φορτούεις μέχρι Σεπτεμβρίου. Σελ. 110 διὰ Δυτ. "Ιταλίαν.

Τὰ σιτηρά τούτα τῆς "Άπω Ανατολῆς μὲ παράδοσιν εἰς τὰς Ἰνδίας σελ. 18/6, ἔνῳ πανεμπλακόν Λίμπετον ἐξέδητο σελ. 16) — μὲ παράδοσιν καὶ ἐπαναταράδοσιν εἰς Εδρόπην (5—7 μῆνας).

Τὰ σιτηρά τῆς Μαρόκης μὲ παράδοσιν εἰς τὰς Ἰνδίας σελ. 18/6, ἔνῳ πανεμπλακόν Λίμπετον ἐξέδητο σελ. 16) — μὲ παράδοσιν καὶ ἐπαναταράδοσιν εἰς Εδρόπην (5—7 μῆνας).

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» (πανα.) ἐξ Χούμπερ 8000 τ. γιανθράκων διὰ Δυτ. Ιταλίαν 19/—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΠΙΡ» (πανα.) ἐξ Αντηραίως 9500 τ. σιτηρῶν δι' "Αγγλίαν 90/—, φόρτωσις Αὔγουστον — Σεπτεμβρίου.

«ΠΕΡΖΟΛΟΥΤ» (πανα.) ἐξ Πλέιτ 9000 τ. γεννημάτων διὰ Ρόττερνταμ δολ. 11.50, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΧΙΟΣ» ἐξ Βιτσιώριας 9500 τ. γεννημάτων διὰ Δυτ. Ιταλίαν 111/—, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ» (πανα.) ἐξ Νόρδερν φείντες 9000 τ. γιανθράκων διὰ Μοντεβίδεο δολ. 9.40, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» ἐξ Μαρόκης Θαλάσσης 10.000 τόν. γεννημάτων δι' Αιθέρεαν 46/3, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ» ἐξ Νόρφοικ 9500 τ. γιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ δολ. 7.05, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΣΟΣ» ἀπὸ Αμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 9000 τόν. γεννημάτων διὰ Βόρ. Γαλλίαν δολ. 9.25, ἀμεσος φόρτωσις.

ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ ἀπὸ Νόρδερν φείντες 9300 τόν. γεννημάτων δι' Αιθέρεαν — Ρόττερνταμ δολ. 8.65, δύφον Μασσαλίαν — Γένοβαν δολ. 4.30 κάτω τοῦ παλαιοῦ σχεδίου, φόρτωσις 13—20 Αὔγουστον.

«ΚΡΗΤΗ» ἐξ "Αλεξανδρέττας 9.000 τ. χρωμάτων διὰ Βαλτιμόρην δολ. 6.25, καντσέλλο 10 Αὔγουστον.

«ΧΡΥΣΗ» ἐξ Βαλτιμόρης 9300 τ. φωσφάτων διὰ Ντόχμπαν δολ. 10 φίο, μὲ 1500 τ. φόρτωσιν, 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν, Αὔγουστον 1—15.

«ΣΤΑΥΡΟΣ» ἐξ Μπόνας 9000 τ. μεταλλευμάτων δι' "Αγγλίαν 27/—, δύφον Μίδδλεσερπρο 28/—, φόρτωσις 9—26 Αὔγουστον.

«ΒΙΚΤΩΡΙΑ» ἐξ Αιθέρεντζο Μαρκές 9000 τ. γιανθράκων διὰ Βαρεζένην—Χονέλεβα 65/— ἵνα λιμένα, 67/6 δύο, ἄ. φ.

«ΜΑΡΠΗΣΣΑ» ἐξ Μαρόκης Θαλάσσης 8000 τ. γεννημάτων δι' "Αγγλίαν 50/9, Αιθέρεαν ἡ Ρόττερνταμ 48/3, φόρτωσις 10—25 Αὔγουστον.

«ΥΔΡΑΙΟΣ Π.» ἐξ Μαρόκης Θαλάσσης 7300 τ. γεννημάτων δι' "Αγγλίαν 50/9, Αιθέρεαν ἡ Ρόττερνταμ 48/3, φόρτωσις 5—20 Αὔγουστον.

«ΟΘΩΝ» ἐξ Βαλτιμόρης 9000 τ. γιανθράκων διὰ Λισσαβώνα δολ. 7.10, καντσέλλο 31 Ιουλίου.

«ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ» (πανα.) ἐξ Νέας "Υόρκης ἡ Βαλτιμόρης (πλήρες φορτωτὸν γενικῶν εἰδῶν) διὰ Περσικὸν Κόλπου δολ. 127.000 κατ' ἀποκόπην, φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΡΙΑΛΤΟ» (Ιταλίδην) ἐξ Κούνιος 9000 τ. ζαχάρεως διὰ Πειραιᾶ δολ. 12.75, ἐλεύθερον ἐξφροτωτικῶν, ἄ. φ.

«ΑΡΜΑΘΙΑ» ἐξ Μόρφου Μπαΐν 7000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Χάβρην καὶ Ρούεν 35/—, ἄ. φ.

«ΜΕΜΦΙΣ ΤΑΟΥΝ» (ἄγγλ.) ἀπὸ "Ιμπιγκαμ 8000 τ. γιανθράκων

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ WEBSTERS

Φίλε κ. Γλύπτη,

Ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν μεταχειρίζομαι τὰ ὑφαλοχρώματα WEBSTERS καὶ δὲν δύναμαι παρὰ νὰ ἐκφέρω τὴν ἀφραν εὐαρέσκεται μον διὰ τὴν ποιότητα καὶ ἀντοχήν των.

Τὸ ἀτμόπλοιόν μον «ΕΛΠΙΣ», κατόπιν ἐνὸς ἔτους σειρᾶς ταξιδίου, δεξαμενούσθη τελευταῖος ἐν Πειραιεῖ, εὐρέθη τελείως καθαρόν.

'Ἐν Πειραιεῖ τῇ 24 Ιουλίου 1948

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ WEBSTERS

Γενικὸς "Αντηρόσωπος
ΙΩΛΝΗΣ ΓΑΥΠΙΤΗΣ
Ναύαρχον Μπήτταν ἀρ. 5
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Τηλέφ. 41.834

Μετὰ τημῆς

Α. ΠΡΙΝΤΕΖΗΣ
"Ιδιοκτήτης ἀπὸ «ΕΛΠΙΣ»

διὰ Μπονένος "Αἴρες 25/—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΚΡΟΥΤΕΡ» (σημ. Ν. "Αφρ.) ἀπὸ δύο λιμένας Βραζιλίας 8500 τόν. δρῦνης διὰ Νέας "Αφρικήν 80/—, Αὔγουστον — Σεπτεμβρίου.

«ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ» ἐξ Στέτιν 9000 τ. λιπασμάτων δι' "Ιαπωνίαν δολ. 14, Αὔγουστον.

«ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ» (πανα.) ἐξ Χάμπτον φόρδ 9000 τ. γιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ δολ. 6.80, δημόν Χάβρην 7.05, Αὔγουστον 6—12.

«ΘΕΤΙΣ» (πανα.) ἐξ Γκάλιεστον 9000 τ. θείου διὰ Σάντος δολ. 9.50, Αὔγουστον 14.

«ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ» ἐξ "Ιμπιγκαμ 7200 τόν. γιανθράκων δι' "Αδεν 35/—, μέσα Αὔγουστον.

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ» ἐξ Καζαππλάγκας 9000 τ. φωσφάτων διὰ Κέπι Τάουν δολ. 7, ἄ. φ.

«ΜΑΡΒΕΛ» (πανα.) ἀπὸ Σάρφι 2600 τόν. μεταλλεύματος διὰ Κότκα 42/—, φίο, ἄ. φ.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐξ Μάντζεστερ 2600 τ. γιανθράκων διὰ Βαλένθιαν 25/—, ἀμεσος φόρτωσις.

Τὰ χρονοναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ» 4.700 τ. l. w. «τάμη - τούρτερ» διὰ συνεχῆ ταξίδια Βορειοαμερικανικῶν λιμένων ἐπὶ 9 ἕως 12 μῆνας, δολ. 4.50, ἀμεσος έναρξις.

«ΑΝΝΑ Λ. ΚΩΝΔΥΛΗ» 10.300 τ. d. w. «τάμη - τούρτερ» δι' 7 μῆνας (ταξίδια Βορ. "Αμερικῆς) δολ. 3, ἔναρξις Οκτώβριον.

«ΕΥΑΝΘΙΑ» 10.450 τ. d. w., δρῦνης ὡς ἄνω, δολ. 3, Οκτώβριον.

«ΜΑΡΖΟΡΥ» 3610 τ. d. w., «ΜΑΡΚΕΛΛΑ» 5100 τ. d. w. καὶ «ΣΤΑΜΟ» 4150 τ. d. w., τάμη - τούρτερος διὰ 12 μῆνας (μεταφοραὶ βοϊζίτων μεταξὺ λιμένων Δυτ. Ινδίων — Βορ. "Αμερικῆς) δολ. 4.65 τὸ πρῶτον καὶ 4.25 τὸ δύο ἀλλα, ἔναρξις Αὔγουστον.

Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ. Π.» ἐξ Περσικοῦ Κόλπου 15.000 τόν. πετρελαίου διὰ Νότ. Αφρικήν (4 συνεχῆ ταξίδια) τημ σχεδίου, έναρξις Αὔγουστον.

«ΕΡΗ ΣΤΑΡ» τάμη - τούρτερ δι' 6 μῆνας (μεταφοραὶ πετρελαίων μεταξὺ λιμένων Ηνωμένων Πολιτειῶν) 30 o) ἀνω του σχεδίου, έναρξις Οκτώβριον.

«ΑΡΓΩ» ἐξ Περσικοῦ Κόλπου 7500 τόν. πετρελαίων διὰ Χάιφαν (4 συνεχῆ ταξίδια) 20 o) ἀνω τοῦ σχεδίου έναρξις Αὔγουστον.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ» (z. Εναγγ. Νομικοῦ) ἐξ Περσικοῦ Κόλπου 15.000 τόν. πετρελαίων διὰ Τεργέστην (δύο συνεχῆ ταξίδια) 20 o) ἀνω του σχεδίου, έναρξις Αὔγουστος.

«ΘΕΟΛΩΡΑ» ἐξ Βολδόνας 8.000 τ. πετρελαίων διὰ Μαύρην Θάλασσαν (2—3 ταξίδια) δολ. 5, έναρξις Αὔγουστον.

Έκδόσεις

Ἐξεδόθη παρὰ τοῦ κ. Κ. Δ. ΚΑΜΑΡΙΝΟΥ, καθηγητοῦ ἀγγλικῶν τῆς Σ. E. N., μέγα «Αγγλο - ἐλληνικὸν Λεξικόν τῶν ναυτικῶν ὁρῶν, περιλαβόντος πλῆρες Ναυτικὸν 'Ονοματολόγιον καὶ ὅρους ναυτιλιακούς, ἐπιστημονικούς (μαθηματικῶν, κοσμογοραφίας, γεωγραφίας κλπ.) καὶ τεχνοῦς (μηχανικῆς, ἡλεκτρολογίας, ἀσφράτων κλπ.).

Ἐλεῖ περιττὸν νὰ τούσιων τὴν μεγάλην χρησιμότητα τοῦ λεξικοῦ τοῦ διὰ τὸν ναυτικὸν μαζ κόσμου, τοὺς Πλοιάροχους καὶ Μηχανικοὺς τοῦ E. N., τοὺς μαθητάς τὸν διαφόρους Ναυτικῶν Σχολῶν, τὰ "Εφοριαστικά Γραφεῖα καὶ πάντα ναυτιλλόμενον ἐν γένει.

Πωλεῖται εἰς τὰ κεντρικώτερα βιβλιοπωλεῖα "Αθηνῶν καὶ Πειραιῶς, ὡς καὶ ἐν τῇ Σχολῇ Εμπορικῆς Ναυτιλίας (Καραγιώρη γη τῆς Σερβίας 12, Κον Σπαλιέρην 9—1 π. μ. καὶ 6—8 π. μ.).

ΤΗΛΕΜ. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ

·Αριστείδου 17—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς δόλους τούς "Ελληνικούς λιμένας

Τηλεγραφική Δ)σις: ΜΑΤΑΚΟΜ. Τηλέφωνα: 45288—43331.

TELEM. MATARANGAS

17. Aristidou Street—PIRAEUS

SHIPPING AGENTS

TELEGR.: ΜΑΤΑΚΟΜ.

TELEF.: 45288—43331.

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

Αγία Βαρθάρα	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Μαΐου, ἐπισκευὴ
Αγία Θαλασσινή	Λ. Κεράνης	11	3508	ἔφθ. Ἀντρόσσαν 18 'Ιουλ.
Αγιος Βίκτωρες	νίοι Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	εἰς Μασσαλίαν 26 'Ιουλ.
Αγιος Βλάσιος	Εὐγενία Ι. Χανδρῆ	18	2974	ἔφθ. Χούλι 17 'Ιουλ.
Αγιος Γεώργιος Β. (τάνκερ)	έ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἄνεγ. Κιουρασάο 17 'Ιουλ. διὰ Λάζ Πιέντρας
Αγιος Γεώργιος	νίοι Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 'Ιουλ.
Αγιος Νικόλαος	Νικ. Χατζηπατέρας	43	7176	δηῆλος Γιβραλτάρ 27 'Ιουλ. διὰ Β. Ἀμερικήν
Αεροπόρος Βασιλειάδης	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	εἰς Ντακάρ 27 'Ιουλ.
Αγιη Γεώργης	νίοι Γ. Σιγάλα	08	2098	ἄνεγ. "Άδεν 18 'Ιουλ. διὰ Μουπάσσα
Αικατερίνη	Στ. Καναβαριώτης	22	988	εἰς Ἀμποῦργον 25 'Ιουλ., ἐπισκευὴ
Αίκατ. Κουμαντάρου	άδ. Κουμάνταροι	17	7777	ἄνεγ. Ρίον Ιανέριον 24 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
Αἴκτη	«άδ. Λιβανοῦ Α. Ε.	43	7194	ἄνεγ. Φριζιαντ 27 'Ιουλ. δ' Εὐρώπην
Αλέξανδρος Κοριζῆς	Στρατῆς Ἀνδρεάδης	44	7207	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουλ.
Αλιάκμων	«Θεοφανὼν Α. Ε.	43	7176	δηῆλος Κολόμπο 21 'Ιουλ. διὰ Βιρτούτον
Αλίκη	«Θεοφανὼν Α. Ε.	43	7176	ἀνεγ. Ἀδελαΐδα 22 'Ιουλ. δ' Ἰτελίαν
Αλφείδης	«άδ. Λιβανοῦ Α. Ε.	43	7194	ἄνεγ. Λά Ζουνέττ 25 'Ιουλ. διὰ Μασσαλίαν
Αμερική	Α. Λούης	43	7176	ἔφθ. Σίδνευ 17 'Ιουλ.
Αμφίσλος	Αν. Καλλίνικος	22	578	δηῆλος Ντόβερ 15 'Ιουλ. διὰ Κέρδον
Αμφίπολις	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	21	325	εἰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφοράς
Αναστ. Πατέρας	Λαμπός καὶ Πατέρας	43	7177	δηῆλος Σαουθάμπτον 24 'Ιουλ. διὰ Νέαν Οὐλεάνην
Αντίκλεια	Π. Τζανετάπος	92	951	ἔφθ. Πειραιᾶ 25 'Ιουλ.
Αννα	Ν. Αγιαρδόποντος	19	5173	δηῆλος Κολόμπο 19 'Ιουλ. διὰ Τοπτατόγκ
Αννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γούλανδρη	21	4358	τις λιμένας Δυτ. "Αφριζῆς 20 'Ιουλ.
Αννα Λ. Κονδύλη	Ν. Κονδύλη	42	7191	εἰς Βαλτιμόρην ἀπὸ 13 'Ιουν., ἐπισκευὴ. Ἐναντιόθη
Αννα Σταθάτου	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	ἀργεῖ Λιμένεσαν ἀπὸ 5 'Ιουν.
Αξιός	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	άνεγ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ. διὰ Χάρδον
Αντώνης	Λαμπός καὶ Πατέρας	43	7176	δηῆλος Νοικέα 15 'Ιουλ. διὰ PAGUMENE
Αργολικός	Μαρῆς Ἐπιπειρῆς	21	4786	ἔφθ. Γένοβαν 26 'Ιουλ.
Αργώ	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	18	5532	ἄνεγ. Πειραιᾶ 29 'Ιουλ. δ' Αριαντάν
Αριέττα	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	δηῆλον "Άδεν 24 'Ιουλ. διὰ Σαγίχον
Αρμάθια	άδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 25 'Ιουν. Ἐναντιόθη.
Αρχάγγελος	«Θεοφανὼν» Α. Ε.	17	5692	ἄνεγ. Ιμιγκαμ 21 'Ιουλ. διὰ Χίλην
Ασπασία Νομικοῦ	«Θηρακῆς» Α. Ε.	38	4854	άνεγ. Χοῦστον 14 'Ιουλ. διὰ Ρέττερνταμ
Αστέρις	«Έκτωρ Δρακούλης»	43	7176	άνεγ. Σαβόναν 20 'Ιουλ. διὰ Κόρινθον—Ιθάκην—Κύπρον
Αταλάντη	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	ἔφθ. Ρούεν 17 'Ιουλ.
Βασιλ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆ	43	7176	ἔφθ. Ναβαλάκι 25 'Ιουλ. (διὰ Λίβερπουλ.)
Βερνίκος Νικόλαος	Κωνστ. Ν. Βερνίκος	20	7744	ἀργεῖ Πειραιᾶ 7 'Απρ.
Βιργινία	Άντ. Παπαδάκης	44	7176	άνεγ. Χάμπτον φόδος 20 'Ιουλ. διὰ Γαλλίαν
Βόρειος Έλλας	Ἐλληνικὸν Δημόσιον	44	1923	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 23 'Ιαν.
Γεράσ. Βεργωτῆς	P. καὶ Π. Βεγγωτῆς	20	6343	δηῆλος Βαλέντουαν 26 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπασης	18	4289	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 'Ιουλ., ἐπισκευὴ
Γεώργιος Ρ.	«Ἀτλαντῖς» Α. Ε.	21	721	άνεγ. Πειραιᾶ 25 'Ιουλ. (διαταγάς)
Γεώργ. Δ. Γράτσος	άδ. Γράτσου	44	7176	ἔφθ. "Αγιον Φραγκίσκον 23 'Ιουλ.
Γεώργ. Ποταμιάνος	«Ηπειρωτικὴ» Α.Ε.	13	4044	δηῆλον ἄγιον Βιζέντουαν 25 'Ιουλ. διὰ Κοπεγχάγην
Γεώργ. Μ. Ἐμπειρίκος	έτ. Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	21	5728	ἔφθ. Κέπτ Τάουν 26 'Ιουλ.
Γεώργ. Πανώρας	Θ. Ἐπιφανειάδης	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον φόδος 28 'Ιουλ.
Γεώργ. Φ. Ἀνδρεάδης	άδ. Ἀνδρεάδη	43	7176	άνεγ. Τσάρλεστον 18 'Ιουλ. διὰ Χάρδον
Γρηγόριος Κ. III	Π. Καλλιανούνθου	44	7176	δηῆλος Βηρυττὸν 11 'Ιουλ. διὰ Νέαν Υόρκην
Δάνασπιρις	άδ. Συνοδινοῦ	24	2740	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Μαΐου
Δέσποινα	Ίω. Παράσχος κλπ.	06	3016	εἰς Γύθειον 31 'Ιουλ. (διὰ Σούδαν)
Δημ. Ἰγγλέσης	νί Λ. Ἰγγλέση	18	5275	ἀργεῖ Σίενταμ 1 Μαρτ., ἐπισκευὴ
Δημ. Α. Κυδωνιεὺς	Π. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	δηῆλον "Άδεν 24 'Ιουλ. δ' Ιταλίαν
Δημοσθένης	«Αιγαῖον» Α. Ε.	44	7207	ἔφθ. Χάμπτον φόδος 24 'Ιουλ.
Δημοσθένης Πανταλέων	Π. & Β. Πανταλέων	43	7176	άνεγ. Βαλτιμόρην 17 'Ιουλ. δ' Ολλανδίαν
Διαμαντῆς	Λαμ. Πατέρας	19	5253	εἰς Γράσος—μπαί (Καναδᾶ), μὲ πορκαῖαν
Διρφούς	άδ. Πατέρας	43	7176	άνεγ. Χάμπτον φόδος 14 'Ιουλ. διὰ Βόρ. Ἀφριζήν
Δωρίς	«Ηλίας Χατζηλίας	17	4604	ἀργεῖ "Αμοστρενταὶ ἀπὸ 18 Μαρτ.
"Εβη Λιθανοῦ	Ν. Λιβανός	37	4839	άνεγ. Φριζιαντ 17 'Ιουλ. δ' "Άδεν
"Εβρος	Καδιώ Σιγάλα	25	1412	άνεγ. Τεργέστην 29 'Ιουλ. δ' Έλλαδα
"Εβρος	«Θεοφανὼν» Α. Ε.	43	7244	ἔφθ. Ἀλεξάνδρειαν 24 'Ιουλ.
Ειρήνη Σ. Ἐμπειρίκου	· τ. «Σ. Γ. Ἐμπειρίκος»	27	4163	ἔφθ. Μπάρου 14 'Ιουλ.
Ἐλένη Δ.	Δ. Δάμπασης	44	7176	άνεγ. Χάμπτον φόδος 20 'Ιουλ. διὰ Γαλλίαν
Ἐλένη Κουλουκουντῆ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	δηῆλος Πλότο Σαΐδ 24 'Ιουλ. διὰ Καζαμπλάγκαν
Ἐλένη Σταθάτου	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	ἔφθ. Ντιέγκο Σοναρές 24 'Ιουλ.
Ἐλευσίς	Τεργιάζος & Λυκούρης	21	1549	εἰς Πειραιᾶ 25 'Ιουλ.
Ἐλση (ἐπω.3.)	Ίω. Τόγιας	29	1493	ἀργεῖ Πειραιᾶ 30 'Ιουλ. Υπὸ δρομολόγησιν
Ἐλισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀνεγ. Μπιζέρταν 26 'Ιουλ. διὰ Τύνιδα
Ἐλλάς	«Ἐλληνική» Α. Ε.	16	2081	ἔφθ. Βαλτιμόρην 28 'Ιουλ.
Ἐλλάς	Γ. Χε. Λαμπός	44	7176	ἔφθ. Ν. Υόρκην 26 'Ιουλ.
Ἐλληνική Ἀκτή	«Ἐλληνική» Καλλιμανός	44	7207	ἔφθ. Κονιοπολίτην 27 'Ιουλ.
Ἐλληνικός Ἀστήρ	«Ἐλληνική» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Γένοβαν 24 'Ιουλ. καὶ Νεάπολιν 27 διὰ Πειραιᾶ
Ἐλληνικόν Κύμα	«Ἐλληνική» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Χαβάνναν 14 'Ιουλ.
Ἐλληνικός Ούρανος	«Ἐλληνική» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Πειραιᾶ 26 'Ιουλ.
Ἐλπίς	Α. Πρίντεψης	19	1492	ἔφθ. Θεσσαλίαν 24 'Ιουλ.
Ἐλπίς	Άντ. Χάλαιρης	44	452	εἰς μεταφορὰς ἐν Ἐλλάδι
Ἐνωσις (ψυγείον)	Ίω. Παράσχος κλπ.	43	235	άνεγ. Νάπ. Μπαί 7 'Ιουλ. διὰ Τσεμπλάριεν
Ἐπτάνησος	Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7198	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 23 'Ιουλ.
Ἐρμούπολις	Καδιώ Σιγάλα	21	2369	ἔφθ. Μασσαλίαν 16 'Ιουλ.
Εύανθια	νίοι Π. Γούλανδρη	43	7244	ἔφθ. Βαρκελόνην 14 'Ιουλ.
Εύεγνια Χανδρῆ	Εύγ. Ι. Χανδρῆ	43	7177	ἔφθ. Βρέμην 16 'Ιουλ.
Εύηνος	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5627	

Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3551	διήλθε Σάονθεντ 24 Ιουλ.	ρούσικη κίνη
Εύρυμέδων	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	διήλθε Τενερίφαν 23 Ιουλ. διά Κέπι Τάουν	ρούσικη κίνη
'Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς	Κουλουκουντῆς	38	5548	έφθ. Γκάλβεστον 23 Ιουλ.	ρούσικη κίνη
'Ηπειρος	'Αρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	άργει Πειραιάς ἀπό 18 Οκτωβρίου π.ε.	ρούσικη κίνη
'Ηράκλειον	«Λειανική» Α. Ε.	25	964	εἰς περιφερικήν γραμμήν Αίγαλιον	ρούσικη κίνη
"Ηρων II.	Δ. Κουφός κλπ.	44	1923	εἰς 'Αμβούργον ὥπερ παραλαβὴν	ρούσικη κίνη
Θεμιστοκλῆς	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. Ρίον Τανέιρον 19 Ιουλ.	ρούσικη κίνη
Θεμέλην	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7198	ενεγ. Πόρτα 'Αρθουρο 17 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ	ρούσικη κίνη
Θεοδώρα (τάνκερ)	'Ελευθεριάδης-Σκούβανος	10	5237	άργει 'Αμπελάκης ἀπό 20 Ιουν.	ρούσικη κίνη
Θεοκύτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμης	42	2865	έφθ. Νέαν 'Υδρων 25 Ιουλ.	ρούσικη κίνη
Θεομήτωρ	νιοί ΣΠ. Πολέμη	10	4427	"Ιδε : «ΡΙΒΑ», σημαία Παναμᾶ.	ρούσικη κίνη
Θεοφανώ Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	διήλθε Γιβραλτάρ 16 Ιουλ. διά Ν. 'Υδρων	ρούσικη κίνη
Θέτις	Ηλ. Χατζηλίας	30	4123	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Ιουλ.	ρούσικη κίνη
Θηρασία Νομικοῦ	«Θηρασίη» Α. Ε.	88	1356	ενεγ. Πειραιά 20 Ιουλ. (διαταγής)	ρούσικη κίνη
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	ενεγ. Ρόττερνταμ 22 Ιουλ. διά Στόκεϊ	ρούσικη κίνη
'Ιγόρ	Λῶς καὶ Πεζᾶς	43	7176	έφθ. Τάν 24 Ιουλ.	ρούσικη κίνη
'Ιθακος	"Επτώφ Δρακούλης	06	3916	έφθ. Μίδδλεμπρο 18 Ιουλ.	ρούσικη κίνη
'Ιλισσος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	έφθ. Μπενισάφ 16 Ιουλ.	ρούσικη κίνη
'Ιρις	Ίω. Παλαιοχρασσᾶς	11	1881	άνεγ. Κονγκλιν 21 Ιουλ. διά Λονδίνον	ρούσικη κίνη
'Ιω. Γ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆς	44	7176	διήλθε Σιγκαπούρην 23 Ιουλ. διά Χάροην	ρούσικη κίνη
'Ιω. Π. Σουλανδρής	οίκογ. Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Μπέρια 25 Ιουλ.	ρούσικη κίνη
'Ιω. Ζαφειράκης (τάνκερ)	έτ. «Αθηνᾶς κλπ.	44	10441	εἰς Ράς Τανούρα 18 Ιουλ.	ρούσικη κίνη
'Ιω. Μαρκέτος	Μαρκέτος - 'Αγγελάτος	27	1600	εἰς Λάμπτες 25 Ιουλ., ἐπόκεντη	ρούσικη κίνη
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	άνεγ. Λονδίνον 27 Ιουλ.	ρούσικη κίνη
'Ιωνία (ἐπιθετ.)	«Χανδρῆς» Α. Ε.	42	7035	έφθ. Δουνγκέρην 21 Ιουλ., διασκευή	ρούσικη κίνη
	Έλλην. Μεσογ. Γραμμαῖ	13	4916	τις Γλασκώβην 26 Ιουλ., διασκευή	ρούσικη κίνη
K. Χατζηπατέρας	Τ.ο. Χατζηπατέρας	43	7244	τις Τόνιδα 25 Ιουλ.	
Καθαριώτισσα	Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	έφθ. Λιβερτούν 28 Ιουλ.	
Κάππαν I. Ματαράγκας	Στ. Νιάρχος	44	7240	έφθ. Βορδό 19 Ιουλ.	
Κάππαν K. Παπάζογλου	Στ. Νιάρχος	45	7240	διήλθεν "Άδεν 26 Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν	
Κάππαν Φαρμακίδης	άδ. Κουλουκουντῆς	43	7176	έφθ. Βορδό 21 Ιουλ. (είτε Βουλώνην)	
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	ανεγ. Μόμπιλ 22 Ιουλ. διά Νότ. Γαλλίαν	
Κάστωρ	άδ. Γράτους	44	7198	έφθ. Πενέγκ 24 Ιουλ.	
Κάτε Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	άνεγ. Πειραιά 24 Ιουλ., Σούνι 27 δι' Αμπαντάν	
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιοί K. Χατζηπατέρα	13	3661	άργει Πειραιά 30 Ιουλ.	
Κεχρέα	Θ' Επιφανειάδης	44	7176	άνεγ. Γκάλβεστον 17 Ιουλ. δι' Ινδίας	
Κοζάνη	'Ελληνικόν Δημόσιον	30	255	τις κρατικάς μεταφοράς ἐν Ελλάδι	
Κονίστρα	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 26 Ιουλ. (διά Κονβάτη)	
Κόνιτσα	'Ελληνικόν Δημόσιον	22	269	άργει Πειραιά 30 Ιουλ.	
Κορινθία (ἐπιθ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαῖ	11	3874	άνεγ. Πειραιά 29 Ιουλ. δι' Αλεξανδρειαν	
Κρήτη	Γ. Μότσος	44	7244	έφθ. Λιβόριο 11 Ιουλ.	
Κριός	Μ. Εμπειρίος	45	3805	έφθ. Κιονισάσα 21 Ιουλ. καὶ Λά Γκοναΐδα 25	
Κυθερνήτης	Δ. Πατέρας & Υἱοί	27	4950	διήλθε Σιγκαπούρη 26 Ιουλ. δι' Αμβέρσαν	
Κύμα	«άδ. Λιβανοῦ» Α.Ε.	43	7244	άνεγ. Ιζούνι 22 Ιουλ. διὰ Κιονισάσο	
Κωνσταντής	άδ. K. Πατέρα	43	7176	έφθ. Μαντάρας 12 Ιουλ.	
Κωνσταντίνος H.	Γ. Ήλιόπουλος	05	2527	άνεγ. "Άδεν 27 Ιουλ. διὰ Ράς Τανούρα	
Κώστας Μίχαλος	N. Απόδιακος	45	7176	άνεγ. Χάμπτον ρόδος 15 Ιουλ. διὰ Γαλλίαν	
Κώστης Λαιμός	νιοί K. H. Λαιμού	43	7176	έφθ. Τακοφόρτην 23 Ιουλ.	
Κώστης Λώς	άδ. Λώ & Α. Πεζᾶς	44	7176	άνεγ. Τσάλεστον 21 Ιουλ. διὰ Χάροην	
Κώδες	'Ελληνικόν Δημόσιον	21	900	τις περιφερικήν γραμμήν Αίγαλιον	
Λεόντιος	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεγ. Ρουέν 22 Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος	
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζήδης	28	4573	άνεγ. έκ Βαλτιμόρης 26 Ιουλ.	
Λεωνίδας Μίχαλος	«Μιχαλίνος» Α. E. *	43	7176	άνεγ. Χάμπτον ρόδος 17 Ιουλ. διὰ Γαλλίαν	
Λούλα Νομικοῦ	Ενάγγ. & M. Νομικός	43	7176	άνεγ. Ντόρμπιταν 9 Ιουλ. διὰ Κεζαμπλάγαν	
Λύρας	H. καὶ M. Λύρας	18	5686	άνεγ. Λουέα 21 Ιουλ. διὰ Δάντσιγκ—Γδόνιαν	
Μαίανδρος	«Λιβανός» Α. E.	45	7177	έφθ. Βλαντινίγκεν 24 Ιουλ.	
Μαιώτις	άδ. Συνοδίνον	19	4046	άργει Πειραιάς ἀπό 9 Απρ.	
Μακεδονία	'Αντ. Παπαδάης	42	7044	έφθ. Λά Παλλίς 20 Ιουλ.	
Μαλιακός	Μαρῆς Εμπειρίος	12	3903	έφθ. Πειραιά 23 Ιουλ.	
Μαργ. γαρίτα	Στέφρ. Σοφιανὸς	89	2187	έφθ. Πειραιά 19 Ιουλ.	
Μαργ. Χανδρῆ	Εύγ. I. Χανδρῆ	20	5401	έφθ. Οινέπιλλα 19 Ιουλ.	
Μαρία Λ.	K. H. Λαιμός	12	4707	άνεγ. Κονγκολίν 21 Ιουλ. δι' Αλεξανδρέτταν	
Μαρία Μ.	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7176	έφθ. Μίδδλεμπρο 17 Ιουλ.	
Μαρία Νομικοῦ	Λουζᾶς Νομικός	33	486	άργει Πειραιάς 31 Ιουλ.	
Μαρία Σταθάτου	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεγ. Ρόττερνταμ 20 Ιουλ., διήλθε Τενερίφαν 27 διὰ RECIFE	
Μαριάμ	Μαροφίλιππας-Πατέρας	44	7176	διήλθεν 'Αζόρας 21 Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος	
Μάριος ΙΙ.	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	άνεγ. Μόρφου Μπαίη 31 Ιουλ.	
Μάρτησσα	N. Εύσταθίου	19	5476	έφθ. Μπέλφαστ 24 Ιουλ.	
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 24 Ιουλ.	
Μεγαλόχαρη	I. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	άνεγ. Χάμπτον ρόδος 20 Ιουλ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν	
Μέμφις	'Ελληνικόν Δημόσιον	18	1996	άργει 'Αμβούργον ἀπό 8 Οκτ.	
Μέντωρ	"Επτώφ Κ. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Λοριάν 25 Ιουλ.	
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	άνεγ. Κότικα 20 Ιουλ. δι' Αλεξανδρειαν	
Μιχαήλ	Κονστ. Λαιμός	43	7207	διήλθεν 'Οράν 25 Ιουλ. διὰ Βόρ. 'Αμερικήν	
Μιχαλάκης	N. Εύσταθίου	44	7176	διήλθε Κωνγκολίν 26 Ιουλ. δι' Αμβέρσαν	
Μιχ. Λ. Εμπειρίκος	έτ. Σ.Γ. Εμπειρίκου	18	5202	έφθ. Σαίν Τζόν 26 Ιουλ.	
Ναύαρχος Κουντουριώτης	Ίω. Καρράς	45	7247	άνεγ. Σίδνεϊ 27 Ιουλ. διὰ Ντόρμπιταν	
Νέα 'Ελλάς	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	έφθ. N. Ύόρκην 29 Ιουλ.	
Νέδων	«Λιβανός» Α.Ε.	43	7176	έφθ. COOS Μπαίη 18 Ιουλ.	
Νέστος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	άνεγ. Φρήμαντλ 23 Ιουλ. διὰ Γαλλίαν	
Νηρεύς	Έμμ. Χατζηλίας	37	5205	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 26 Ιουλ. δι' Εδρόπολην	
Νικόλας	X. Πατέρας & Σια	43	7176	διήλθε Βαλένσιαν 21 Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος	
Νικόλας	B. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	άνεγ. Κοστίν 26 Ιουλ. διὰ Καλιφόταν	
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	άδελφοι Σιτινᾶ	43	7244	διήλθε Ντατάζ 23 Ιουλ. διὰ Μασσαλίαν	
Νικ. Καίρης	E Κουλουκ.-Ι.Καίρης	43	7244	διήλθε Γιβραλτάρ 15 Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην	

Νικ. Μήχαλος	Κ. Μίχαλος	13	4342	έφθ. Γλαυκόβην 20 'Ιουλ. .δ
Νικ. Πατέρας	«Ωκεανοπόδος» Α. Ε.	43	7194	διῆλθε Λάς Πάλμας 27 'Ιουλ. διὰ Πέπελ
Νικολάου Γεώργιος	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	ανεχ. Χάμπτον φόδες 16 'Ιουλ. διὰ Χάρδην
Νικολάου Ζωγραφία	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	διῆλθε Κολόμπια 25 'Ιουλ. διὰ Βουλώνην
Νικολάου Μαρία (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	ανεχ. Αντιρόσσαν 17 'Ιουλ. διὰ Μόριαλ
Νίκος Τ.	«Καρημενές» Α.Ε.	19	5175	έφθ. Γιρεεντζενμάουθ 6 'Ιουλ.
Ξάνθη	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	41	674	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Φεβρ.
"Οθων	Φαφαλοὶ καὶ Σια	44	7176	διῆλθεν Ούζαν 20 'Ιουλ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
"Ολγα	'Εμπορ.-Έρπολιστικὴ ..	43	7244	έφθ. Χάμπτον φόδες 24 'Ιουλ.
"Ολυμπος	Κούλουθος - 'Εμπειρ.	18	5216	ἀνεχ. Καλκούταν 26 'Ιουλ. διὰ Μαρμονγκάο
"Οντρι	Κ. Γράτσος	45	7176	έφθ. Χερσούργον 15 'Ιουλ. (Εἴτα Χάρδην)
"Ορος "Αθως	Κον. Β. Σκαρδέλης ..	43	7176	έφθ. Τσάρλεστον 27 'Ιουλ.
"Ορος Αίτνα	«Ατλαντικὸς» Α. Ε.	29	4230	άργει Σιένταμ ἀπὸ 9 Μαρτ. 'Εναυλώθη.
"Ορος Ελικών	«Τρόπαιο Σο	18	5525	έφθ. Ραγγούν 18 'Ιουλ.
"Ορος Κυλλήνη	Μ. Πιάγκος κλπ.	17	3704	ἀνεχ. Κοσσίν 25 'Ιουλ. διὰ Καράτσι
"Ορος Ροδόπη	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	ἀνεχ. Νάρεβιν 22 'Ιουλ. διὰ Τάιν
"Οχι	Ίω. Λυκίδης	09	888	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Δεκ.
Παναγῆς	Ν. Λυκιαρδόπουλος ..	20	5194	έφθ. Μίδδλεσμπρο 14 'Ιουλ.
Παναγία Καθαριώτισσα	Α. Καραβίας	43	7176	έφθ. Ταματάβην 21 'Ιουλ.
Παναγιώτης	'Ιω. Λιβανός	43	7176	ἀνεχ. Πουάν Νούάρ 24 'Ιουλ. διὰ Πόρτ Ζαντήλ
Παναγιώτης Ν. (Ψυγείον)	Ν. Νικολαΐδης	21	601	ἀνεχ. Πειραιᾶ 29 'Ιουλ. δι' ἀνοικτὴν θάλασσαν
Παναγ. Κουμάνταρος	Η. Κουμάνταρος	44	7244	ἀνεχ. Σάνι Ναζάρι 19 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον φόδες
Πάργα	Γ. Σφιδάνος καὶ Σια..	15	999	άργει 'Αμπελάζι ἀπὸ 14 'Ιαν.
Πάτμος	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	31	200	τις απτοπλοῖκας μεταφορᾶς
Παῦλος Γ.	άδ. Γιαννακαρδῶν	20	1130	ἀνεχ. Πειραιᾶ 29 'Ιουλ. διὰ Χανιά
Πειραιεὺς (ἐπιθετ.)	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	29	1493	Ίδε: «ΕΛΣΗ»
Περικλῆς	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Βαλένσιαν 25 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
Περοφόνη	Ίω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	ἀνεχ. Ραγγούν 19 'Ιουλ. διὰ Μορμονγκάο
Πεταλοί	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	έφθ. Λά Γκοναΐρ 25 'Ιουλ.
Πετράκης Νομικός 111 (τάνκερ)	Μ. Νομικός	43	10448	ἀνεχ. Γλαυκόβην 25 'Ιουλ. διὰ Νέαν Υόρων
Πέτρος (τάνκερ)	νιοί Η. Γουλανδρῆ	43	10448	διῆλθεν "Άδεν 24 'Ιουλ. διὰ Σουέζ, έφθ. 28
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	έφθ. Θεσσαλονίκην 25 'Ιουλίου
Πέτρος Νομικός	Μάρκος & Ε. Νομικός	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 25 'Ιουλ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
Πήγασος	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	43	3610	εἰς μεταφορᾶς ἐν 'Ελλάδι
Πηγείδης	«Θεοφανώ» Α. Ε.	44	7207	ἀνεχ. Τοκοτύλλα 27 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Πολυτίμη 'Ανδρεάδη (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	διῆλθε Σουέζ 23 'Ιουλ. διὰ Φαγαχέλ
Πόπη	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Οκτ.
Πρέντεν	Καττούλας καὶ νιοί ..	06	2088	έφθ. Ζογκουλδάζ 14 'Ιουλ.
Ριχάρδος Δ. Λάτιονς	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	ένεχ. Τσάρλεστον 27 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον φόδες
Ροδόπη	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	44	1923	έφθ. Λονδίνον 25 'Ιουλ.
Ρόδος	«Τραναπετρόλη»	17	4908	ἀνεχ. 'Αμπανταν 21 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
Σαλαμινία	Ε. Πετρούσης - Γ. Τανές 01	3634	διῆλθε Λάδδεστν 23 'Ιουλ. δι' 'Ελσινκι	
Σάμος	νιοί Δ. 'Ιγγλέστ	43	7177	ἀνεχ. Καζαμπλάγκαν 23 'Ιουλ. διὰ Κοπεγχάγην
Σαντορίνη	Σιγάλα - Κουλουκούντη	43	7207	ἀνεχ. Νάρεβιν 14 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
Σέρραι	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	21	725	άργει Πειραιᾶ 31 'Ιουλ.
Σίμωνων φόνο Ούτρεχτ	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	22	4949	άργει Τάϊν ἀπὸ 17 Φεβρ.
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	έφθ. Ταϊτιταβένιαν 25 'Ιουλ.
Σούνιον	Μάνθος - Χατζηλίας ..	43	7244	ἀνεχ. Νάρεβιν 15 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
Στάθης I. Γιάνναγας	Μηχ. Κουλουκούντης ..	44	7176	διῆλθε Σαουθάμπτον 18 'Ιουλ. διὰ Κέν Ούέστ
Στάμος	Δ. Φαφαλίδς	14	3801	άργει Χούλι 18 'Ιαν.
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	έφθ. Γένοβαν 24 'Ιουλ.
Σταύρος Κουμάνταρος	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	έφθ. Ρουέν 17 'Ιουλ.
Στέφανος Σ.	Π. καὶ Ίω. Σαμωνᾶ ..	04	646	έφθ. Χούλι 24 'Ιουλ.
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	έφθ. Βομβάρην 20 'Ιουλ.
Στύλ. Ν. Βλασσόπουλος	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διῆλθε Σιγκαπούρην 22 'Ιουλ. διὰ Κόμπε
Σύρος	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	έφθ. Ρουέν 12 'Ιουλ.
Τάκης Κ.	Κατσουλάκος	20	471	εἰς τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Βορ. Αιγαίου
Ταξιάρχης	άδ. Λαμπū	13	4221	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 25 'Ιουν.
Ταύγετος	Κουλούνθου - 'Εμπειρίκον 18	5687	άνεχ. Χούλι 18 'Ιουλ., διὰ Γένοβαν	
Τέτη Νομικοῦ	Λουνᾶς Νομικός	20	844	ἀνεχ. Πειραιᾶ 21 'Ιουλ. δι' ἀνοικτὴν θάλασσαν
Τζών Χανδρῆς (τάνκερ)	Δ. Ι. Χανδρῆς	43	11448	ἀνεχ. Χούντον 18 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
Τηλέμαχος	«Επτώρο Δραυσόλης ..	11	3658	έφθ. Καλκούταν 11 'Ιουλ.
Τήγης	Ποθ. Μπάκιας κλπ. ..	11	1459	έφθ. Πρέβεζαν 20 'Ιουλ.
Τρίτων	άδ. Γράτσοι	44	7207	διῆλθε Θόρονταν "Αϊλαντ 16 'Ιουλ. δι' Ιολανδίαν
'Υδραίος II	Αθαν. Κουλούρας	30	4557	διῆλθε Σιρβαλτάρ 25 'Ιουλ. διὰ Νεάπολιν, έφθ. 29
'Υδρούσα	Π. Χριστόπουλος	22	2038	διῆλθε Σιρβαλτάρ 21 διὰ Βόρειγκτων
'Υπερίων	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	43	9539	ἀνεχ. Πειραιᾶ 27 'Ιουλ. διὰ Γένοβαν
Φλόγα	έτ. «Θαλάσσιοι Σίδημοι	05	480	εἰς απτοπλοῖκας μεταφορᾶς
Φλώρα Νομικοῦ	Λουνᾶς Νομικός	21	1783	ἀνεχ. Τεργέστην 25 'Ιουλ. διὰ Πάτρας
Φλώρινα	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	20	985	εἰς Πειραιᾶ 30 'Ιουλ.
Φραγκίς	Θεμ. Σταφυλοπάτης ..	27	757	εἰς μεταφορᾶς ἐν 'Ελλάδι
Φρέδ	Κ.Δ.Καλαφάτης	07	4043	ἀνεχ. Κάρδιφ 17 'Ιουλ. διὰ Σαλέρνο
Φωτεινή	Ι. Μ. Καρράς	44	7176	έφθ. Λιμπρεβίλ 19 'Ιουλ. (διὰ Τακοράντη)
Χαδιώτης	«Κάσος» Α. Ε.	45	7247	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 24 'Ιουλ. διὰ Ντωμπιλαν
Χάλκη	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	45	470	εἰς κρατικὰς μεταφορᾶς ἐν 'Ελλάδι
Χαλκιδική	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	01	541	εἰς ταξίδια Πειραιῶς—Δωδεκανήσων
Χέλαστρος	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 22 'Ιουλ. διὰ Μασσαλίαν
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	ἀνεχ. Μπέρια 24 'Ιουλ. διὰ Μελβούρην
Χρυσή	νιοί Η. Γουλανδρῆ	44	7176	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
Ψαρά	'Αναστασίου - Φαφαλίδς	45	7247	ἀνεχ. Χάμπτον φόδες 20 'Ιουλ. διὰ Γαλλίαν
Ψαράνδη	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	43	9539	ἀνεχ. Πειραιᾶ 27 'Ιουλ. δι' ἀνοικτὴν θάλασσαν
Ψαρίων	Πολ. Λύρας	09	4793	διῆλθε Βαλένσιαν 16 'Ιουλ. διὰ Νέαν Γήν.

Τὰ ύπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά μας

'Αγγελική (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	ἔφθ. Αμπαντάν 23 'Ιουλ.
'Αθάμας ΙΙ	έτ. «Αθάμας»	19	3537	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 11 'Ιουλ.
'Αζυρέρο	έτ. «Αζυνέρας	44	7176	ἔφθ. Σαούντα 13 'Ιουλ.
Αίτζιαν Στάρ (έπιθατ.)	έτ. «Τσάγκερες»	98	1573	άργει Πειραιᾶς ἀπό 5 Δεκ.
'Αναστασία	έτ. «Ωνεανός»	19	5869	ἔφθ. Γένοβαν 26 'Ιουλ.
'Ανδαλουσία	έτ. «Γρανσατλάντικα»	18	7717	άργει Λιβόρνο ἀπό 13 'Ιουν.
'Ανδρέας	έτ. «Σάμιος»	44	7207	ἔφθ. Σητάτη 21 'Ιουλ.
'Αντιόπη (τάνκερ)	Κ. Κονιαλίδης	14	4046	ἔφθ. Βαλτιμόρην 6 'Ιουλ.
'Αντωνιο Κ.	έτ. «Πονούκα»	04	4784	ἔφθ. Σαντάντερ 17 'Ιουλ.
'Αουρόρα Μπορεάλις	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	ἀνεχ. Μίδδλεσμπρο 20 'Ιουλ. διὰ Σουηδίαν
'Αριστείδης (Λονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	ἀνεχ. Βορδώ 24 'Ιουλ. διὰ Χάιπτον ρόδος
'Αριστογείτων	έτ. «Αριστομένης»	42	7176	ἔφθ. Λά Παλλίς 7 'Ιουλ. (Ελα διὰ Βόρ. 'Αμερικήν)
'Αριστοκράτης (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	ἔφθ. Λά Παλλίς 8 'Ιουλ.
'Αριστομένης (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	ἔφθ. Μασσαλίαν 21 'Ιουλ.
'Αριστόπας	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	ἀνεχ. Ρούνεν 14 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
'Αριστοτέλης (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	δηλήθεις Κιουρασάο 15 'Ιουλ. διὰ Χάιφαν
'Αρόξα	έτ. «Πόνκας»	22	1979	έτις Σούντοβαλλ 20 'Ιουλ.
'Ατλάντικ ΙΙ. (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ Αμέρικαν»	21	8206	ἀνεχ. Ρούνεν 21 'Ιουλ. διὰ Κιουρασάο
'Ατλάντικ Γουάιθ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Φρήμαντλ 12 'Ιουλ. διὰ Δονδλίνον
'Ατλάντικ Γουίντ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	ἔφθ. Γένοβαν 16 'Ιουλ.
'Ατλάντικ "Εϊρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔφθ. "Ουκλαντ 24 'Ιουλ.
'Ατλάντικ Κάπταιν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	δηλήθεις Πόρτ Σαΐδ 21 'Ιουλ. διὰ Δονδλίνον
'Ατλάντικ Κόστ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	δηλήθεις Κιουρασάο 16 'Ιουλ. διὰ Τέμπλ Μπαίη
'Ατλάντικ Μπρίς	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	ἀνεχ. Σίδνευ (Αντστραίας) 4 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
'Ατλάντικ "Οσεαν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άργει 'Αλεξανδρείαν ἀπό 1 'Απρ. Ζημίαν
'Ατλάντικ Πάιλοτ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔφθ. Κέιπ Τάουν 22 'Ιουλ.
'Ατλάντικ Σήμαν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 'Ιουλ. διὰ Βομβάην
'Ατλάντικ Σίω	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	δηλήθεις Χόγκ Κόγκ 14 'Ιουλ. διὰ Φουζάν
'Ατλάντικ Τρέιντερ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	δηλήθεις Κιουρασάο 19 'Ιουλ. διὰ Μοντεβίδεο
'Αφρικάνα	έτ. «Αρκτούρος»	27	4889	ἀνεχ. "Ιμπιγχαμ 22 'Ιουλ. διὰ Ταζοράντι
Βαΐμεα	έτ. «Κιουνές»	19	5670	ἔφθ. "Αρξεβ 13 'Ιουλ.
Βαλερόζο	έτ. «Τρινίτεντ»	20	2310	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 10 'Ιουλ. διὰ Πονέρο λὰ Κρούς
Βικτώρια	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	δηλήθεις Αμπαντάν 10 'Ιουλ. διὰ Λορέντζο Μαρζές
Βιράγκο	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	ἀνεχ. Λοράν 19 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Βύρων	έτ. «Βυρόνας	05	339	ἔφθ. Σουάν 27 'Ιουλ.
Γαρουφαλία	έτ. «Γλαύκος»	18	5222	ἔφθ. Τοντικόριν 24 'Ιουλ.
Γεροδήμος	έτ. «Αταλάγιας	99	3076	άργει 'Αμβέρεσαν ἀπό 1 'Απρ.
Γεώργιος Π. (Κωσταρίκας)	N. Παπαλίδης	19	611	ἀνεχ. Πειραιά 24 'Ιουλ. δι' Ιτέαν — 'Αλεξανδρείαν
Γιώργιε Σ. (τάνκερ)	έτ. «Ούφουγκονάνης»	13	5125	εἰς ταξίδια 'Αρούπτας — Μαρακάϊπο
Γκλόρια	έτ. «Αρόνικο»	12	6348	ἔφθ. Νάντην 20 'Ιουλ.
Δέσποινα	έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	ἔφθ. Σητάτη 22 'Ιουλ.
Δημοσθένης (τάνκερ)	έτ. «Πάξη»	20	6157	άργει Χάμπτον ρόδος ἀπό 31 Μαΐου, ἐποκενή.
Διώνη	έτ. «Μιραφλόρδες»	19	812	ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 20 'Ιουλ.
Δωδεκάνησα	έτ. «Αλμπάτρος»	20	5107	ἔφθ. Κάρδιφ 26 'Ιουλ.
'Εκουστόρ	έτ. «Ατμολοίδια Διεθνῆς	20	7681	δηλήθεις Τούνινταντ 13 'Ιουλ. διὰ Μπουένος "Αϊρες
"Ελλενικ (Χονδ.)	έτ. «Αταλάγιας	21	3345	άργει Πλήμουν ἀπό 24 'Απρ., ζημία.
"Ελλενικ Νόμφη	έτ. «Αταλάγιας	10	1441	ἔφθ. "Ιμμιγχα 23 'Ιουλ.
"Ελλενικ Χρυσούλα	έτ. «Καρρομπέαν	43	7207	δηλήθεις Τούνινταντ 12 'Ιουλ. διὰ Ρίον Ιανέζον
'Εμανσιπέιτορ	έτ. «Ενοενάντας	44	7207	ἔφθ. Κόρος 22 'Ιουλ.
'Ενσενάντα	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	ἀνεχ. Σάιν Τζόν 22 'Ιουλ. διὰ Χάιφαν
'Εντερπράϊς	έτ. «Διεύθηνης»	43	7225	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 21 'Ιουλ. διὰ Μαγιούντα
'Ερατώ	έτ. «Σάν νικόλας»	20	7582	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 28 'Ιουλ.
Εύριπιδης	έτ. «Σάν νικόλας»	43	7176	δηλήθεις "Άδεν 22 'Ιουλ. διὰ Σουέζ
Εύρυθιάδης	έτ. «Σάν νικόλας»	43	7176	δηλήθεις Πινθαλτάρ 20 'Ιουλ. διὰ Νέαν Υόρζην
Ξερυσθεύς	έτ. «Σάν νικόλας»	45	7176	δηλήθεις Πινθαλτάρ 20 'Ιουλ. διὰ Νέαν Υόρζην
Θεοδώρω	έτ. «Θεοδώρω»	19	5524	εἰς Καλκούταν ἀπό 6 'Ιουλ.
Θέτις (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεύθηνης»	43	7200	ἀνεχ. Ρούνεν 17 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
'Ιόνιαν Λήντερ	«Ναβίγκα, Κόριστομπαλ»	44	7176	ἀνεχ. Γιουκάρο 18 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
'Ιόνιαν Πίονερ (τάνκερ)	έτ. «Κέριστομπαλ»	16	4710	εἰς ταξίδια 'Αρούπτας — Μαρακάϊπο
'Ιόνιαν Τρέιντερ	«Ναβίγκα, Κόριστομπαλ»	44	7198	εἰς Χάμπτον ρόδος 16 'Ιουλ.
'Ισπαχάν	Σ. Α. 'Ατυχίδης	19	5636	δηλήθεις Σπόρων Χήντ 22 'Ιουλ. δι' "Αμπο
Ιωάν. Λιθανός	έτ. «Ζαράτια	18	7914	εἰς λιμένας Δυτ. 'Αφρικής 25 'Ιουλ.
Καλλιρόρη (τάνκερ)	έτ. «Αριόνας	22	8432	ἀνεχ. Γλασκώθην 13 'Ιουλ. διὰ Κιουρασάο
Καμπέρρα	έτ. «Ντέλ. "Εστε»	13	7710	ἔφθ. Καζαμπλάγκαν 21 'Ιουλ.
Καντούμλε	έτ. «Ντέλ. Ρέϋ»	12	3923	ἔφθ. 'Αμβούργον 19 'Ιουλ.
Κάπταιν Θέο (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	ἀνεχ. Βέρα Κρούς 23 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
Κάπταιν Μικές	έτ. «Λουτσίντας	18	480	εἰς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
Κάπταιν Τζόν	έτ. «Στάρος»	19	3332	ἔφθ. Γκάλθεστων 21 'Ιουλ.
Κατερίνα	έτ. «Κατερίνα»	03	491	ἔφθ. 'Αμβούργον 22 'Ιουλ.
Κατούμπα	έτ. «Αλμπάτρος»	43	892	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 'Ιουλ.
Κένταυρος	έτ. «Ντέλ. "Εστε»	13	9424	ἔφθ. Χάδοην 19 'Ιουλ.
Κλειώ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	εἰς 'Αλεξανδρέτταν 16 'Ιουλ.
Κέφαλος	«ο. «Αρίγκας»	43	7176	ἀνεχ. Σαιν Ναζάρ 12 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Κνόζα	έτ. «Τρανσεσέανικα»	17	3804	εἰς Ταμπίκαν ἀπό 24 'Ιουν. (διὰ Πλέιτ)
Κοκερέλ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	δηλήθεις Φρήμαντλ 22 'Ιουλ. διὰ Δουνδλίνον
Κόρα	έτ. «Κάντιας	04	3479	εἰς Κότκα 20 'Ιουλ.
Κύλεμουντ	Π. Γαπορινάτος	06	817	ἔφθ. Βεγγάζην 10 'Ιουλ.
Κυρήνεια	έτ. «Σφίγξ»	06	704	ἔφθ. Λεμησόδων 11 'Ιουλ.
Λέσανδρος	Παναμαϊκή έταιρο.	11	7527	ἀνεχ. Πειραιᾶ 31 'Ιουλ. διὰ Μασσαλίαν
Λίλα	έτ. «Μπενβενίτος	10	610	ἀργει Μασσαλίαν ἀπό 12 'Ιουν.
Λιμπερέττορ	έτ. «Ρίβω»	09	655	ἔφθ. Λονδίνον 24 'Ιουλ.
Λιμπερτάντ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	ἔφθ. Δουνγκέρχην 14 'Ιουλ.
	έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	δηλήθεις Γινθαλτάρ 21 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος

Λόιντα (τάνκερ)	έτ. 'Ατλαντικού	16	5505	άνεγ. Ἀριόπη 16 Ἰουλ. διὰ Μόρεζιντ Σίτυ
Λοϊντέστε (τάνκερ)	έτ. «Αντόρ»	21	8206	διῆλθε Σονές 25 Ἰουλ. διὰ Ράς Τανούρα
Λούξορ (ἐπιβατ.)	έτ. «Βικτώρια	15	5544	άργει "Αμστερνταμ" ἀπὸ 17 Μαΐου, ἐπισκεψή.
Μαΐρη Γ.	έτ. «Σεντράμεριάνα	43	7176	ἔφθ. Λονδίνον 26 Ἰουλ.
Μακίκι	έτ. «Κρούζες	17	5924	άργει Γένοβαν ἀπὸ 29 Ἰουν.
Μαντόννα	Π. Φιλίνης	42	855	άνεγ. Τολανδίαν 22 Ἰουλ. δι' Ἀγγλίαν
Μάντω	τ. «Φωσίαν	42	7176	διῆλθε Ινδρατάρ 20 Ἰουλ. δι' Ἀμερέσαν
Μάρβελ	έτ. «Οὐλτραμαρίνο	08	1763	ἔφθ. Σάρρι 16 Ἰουλ.
Μάρζορυ	έτ. «Πούντα Ἀλτα	19	2650	ἔφθ. Παραμαρίμπο 20 Ἰουλ.
Μαρία Γ.	έτ. «Κρυστάλλ	20	3326	άνεγ. Νέαν 'Υόρκην 4 Ἰουλ. διὰ Κουβάτη
Μαρκέλλα	έτ. «Σάν Γκεράσιμο	20	3483	διῆλθε Τείνινταν 18 Ἰουλ. διὰ Μεσγκό
Ματθαίος (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ	43	7176	διῆλθε Σάιν Τόμας 22 Ἰουλ. διὰ Πόρτ Αλφρεντ
Μεγαλόχαρη	έτ. «Πρώρα	01	3568	ἔφθ. Γένοβαν 17 Ἰουλ.
Μερίντιαν	έτ. «Μοντζό	19	4999	εἰς Λονδίνον 26 Ἰουλ.
Μερόπη (οημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα	19	7588	διῆλθε Τρίνινταν 8 Ἰουλ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
Μολτόδα	έτ. «Ιθάνη	11	4083	ἔφθ. Γουεζάρο 17 Ἰουλ.
Μπελαδίστα	έτ. «Ειρήνη	17	3517	άνεγ. Νάρβιαν 24 Ἰουλ. δι' Ἀρντρόσσαν
Μπιενέντιντο	έτ. «Ζαράτια	18	4965	άνεγ. Νιούζαρτ Νιούς 22 Ἰουλ. διὰ Φρίμπαντη
Μποναβεντούμρα	έτ. «Οὐλτραμάρες	20	6895	άνεγ. Λιοσαβόνα 19 Ἰουλ. διὰ Χάμπτον ρόδες
Μπούνις	έτ. «Βέριτας	21	1138	ἔφθ. Τζάκσονβιλ 19 Ἰουλ.
Μόριαμ	έτ. «Χάρια	43	7196	ἔφθ. Ρούνεν 25 Ἰουλ.
Μυρτώ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστας	43	7176	άνεγ. Μπονένος "Αὔρες 22 Ἰουλ. διὰ Πουέρτο Λά Κρούζ
Ναθύγκειτορ	έτ. «Καρρέμπιαν	43	7176	άνεγ. Βαλτιμόρην 18 Ἰουλ. διὰ Ρίον Τανέριον
Ναφτόλ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ	20	6416	εἰς Τεργεστήν ἀπὸ 30 Μαΐου
Νήσος Πάτμος (άμερ.)	έτ. «Πανομίτης	19	2592	άνεγ. Βαλτιμόρην 19 Ἰουλ. διὰ Κούβαν
Νόρα	έτ. «Ηστερον Σύμφαριγκ	43	7176	ἔφθ. Καρταγένα 21 Ἰουλ.
Νορίτα (τάνκερ)	έτ. «Σόνη	43	7176	διῆλθεν Αλγερίουν 23 Ἰουλ. διὰ Χάμπαν
Νορλάντια	έτ. «Σίλετρ	42	7191	άνεγ. Άλδες "Αντζελες 14 Ἰουλ. διὰ Νότ. Ἀφρινήν
Νορλάγκο	έτ. «Γρεβάτη	44	7207	ἔφθ. Βρέμην 21 Ἰουλ.
Νόρμα (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ	20	7030	διῆλθεν "Άδεν 20 Ἰουλ. διὰ Πόρτ ντε Μπούζ
Νουέβα 'Εσπεράντζα	έτ. «Φάραλον	43	7176	ἔφθ. Πόρτ "Αλφρεντ 14 Ἰουλ.
Νουέβα Φορτούνα	έτ. «Φάραλον	43	7176	άνεγ. Φιλαδέλφειαν 24 Ἰουλ. διὰ Βαλτιμόρην
Ντέρνα	Τζόν Λιβανός	15	5751	εἰς Μασσαλίαν 26 Ἰουλίου, ἐπισκεψή.
Ντόμινα	Κεμπάκο	21	5531	άνεγ. Χάμπτον ρόδες 19 Ἰουλ. δι' Ἰταλίαν
Ντοράντο	έτ. «Γκαμπά	44	7244	ἔφθ. "Εμπεν 20 Ἰουλ.
"Οντθάρ Ι Ι	έτ. «Μιραφαλόρα	18	1897	άνεγ. Χάμπτον ρόδες; 18 Ἰουλ. Ήπια Νέα Σκωτίαν
Ούρανία Γούναρη	'Αλέξ. Γούναρης	19	5701	άνεγ. Σαθάναν 21 Ἰουλ. διὰ Κούβαν
Ούτσαχαν	έτ. «Γρεβάτη	19	7031	εἰς Χάμπτον ρόδες ἀπὸ 29 Ἰουν.
"Οσεαν Γουαίζ	έτ. «Στέιτζ	19	4990	ἔφθ. Δευθύλιον 22 Ἰουλ.
"Οσεαν Ρόθερ	έτ. «Πένερολ	19	4988	ἔφθ. Νουέβιτας 18 Ἰουλ.
"Οσεαν Τρέιντερ	έτ. «Στέιτζ	19	5101	ἔφθ. Σάντος 5 Ἰουλ.
Πάν	έτ. «Ακραφύλλιξ	20	5595	ἔφθ. Μάραρον 26 Ἰουλ.
Πάραλος Ι Ι	έτ. «Πάραλος	18	6049	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Ἰουλ. (διὰ Πειραϊά)
Παρίτα Μπαίη	έτ. Παναμ. - Εουροπέα	18	6049	ἔφθ. Μπόναν 25 Ἰουλ.
Παρίτα Σούν	έτ. Παναμ. - Εουροπέα	19	5555	άνεγ. Γδένιαν 19 Ἰουλ. διὰ Γένοβαν
Πασιφίκ "Οσεαν	έτ. «Πασίφικ	44	7212	διῆλθε Τρίνιντας 24 Ἰουλ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
Πέρλα	έτ. «Ναβίερας	19	6040	ἔφθ. Σιεμπονέγκος 14 Ἰουλ.
Πηνελόπη	έτ. «Πάλαρ	19	6495	άνεγ. Νουέβιτας 14 Ἰουλ. διὰ Μεσσαλίαν
Πίντα	έτ. «Ναβίέρα	20	2606	εἰς Γκούζ Μπαίη 22 Ἰουλ.
Πόιντ Σάν Πάμπλο	έτ. «Γιοννάίτεντ	20	3280	όργει Βοστόνην ἀπὸ 18 Μαΐου
Πουκού (τάνκερ)	έτ. «Λάμα	36	7104	διῆλθε Σονές 25 Ἰουλ. διὰ Πόρτ ντε Μπούζ
Πράντο	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Μαΐου
Πριμαθέρα	έτ. «Σάμποκο	18	5695	εἰς Χάμπτον ρόδες 10 Ἰουλ.
Πρόσπερο	έτ. «Μπιενέντιντο	19	5055	διῆλθεν "Άδεν 23 Ἰουλ. διὰ Κόμπα
Πρωτεύς	έτ. «Παναμένιαντο	20	7783	όργει Τεργεστήν ἀπὸ 6 Μαΐου
Ρεζολούτ (Χονδ.)	έτ. «Ειρηνέσα	42	7176	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες 20 Ἰουλ.
Ρένα (ἐπιβατ.)	έτ. «Ρένα	06	1619	διῆλθεν "Άγιον Βικέντιον 24 Ἰουλ. διὰ Βραζιλίαν
Ρένα	έτ. «Πάξ	20	5686	ἔφθ. Μίδδλεσερτο 21 Ἰουλ.
Ρίχα	έτ. «Ρίβας	10	4427	άνεγ. Λουέα 20 Ἰουλ. διὰ Γδένιαν
Ριζάκουα	έτ. «Ρίζακουα	21	1925	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 20 Ἰουλ.
Ρόμπερτ	έτ. «Βέριτος	19	2632	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 20 Ἰουλ.
Ρούλ (παναμ.)	Ί. Πελτέκης	99	1109	διῆλθε Σονές 21 Ἰουλ.
Σάν Γιώργιε	έτ. «Σάν Λεονάρδος	44	7176	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 20 Ἰουλ.
Σάν Λεονάρδο	έτ. «Σάν Λεονάρδος	45	7176	διῆλθε Σονές 18 Ἰουλ. διὰ Κούβαν
Σάν Νικόλας	έτ. «Οὐλτραμάρ	08	2229	άργει Νιούπορτ 23 Ἰουν., ἐπισκεψή.
Σάν Τζεόρτζιο	έτ. «Γαλανός	16	4818	άνεγ. Καλκούταν 23 Ἰουλ. διὰ Κεσσίν
Σάντα "Αννα	έτ. «Φόρντοντο	44	7220	ἔφθ. Ρόττερντα 22 Ἰουλ.
Σαντιάγκο	έτ. «Σαντιάγκο	08	3864	ἔφθ. Κότζα 16 Ἰουλ.
Σάντουϊτς	έτ. «Αβία	20	2606	ἔφθ. Αγιαθηνα 16 Ἰουλ.
Σαπφώ	έτ. «Σούντ Αμερικάνα	44	7212	διῆλθε Χαβάναν 10 Ἰουλ. διὰ Γένοβαν
Σαράγια	«Ναβ. Σούντ. 'Αμερικ.»	44	7176	ἔφθ. Αμερέσαν 27 Ἰουλ.
Σίγκνετ	έτ. «Αρένας	11	3726	διῆλθε Πιναράτα 22 Ἰουλ. διὰ Πόρτ Τάλμποτ
Σίμων	έτ. «Σάν Λεονάρδος	45	7198	άνεγ. Χάμπτον ρόδες 17 Ἰουλ. διὰ Γαλλίαν
Σδνια	έτ. «Μαριάτο	19	5354	ἔφθ. Καλκούταν 21 Ἰουλ.
Σορδλ	έτ. «Λάζ Πέρλας	21	9547	ἔφθ. Νεάπολιν 20 Ἰουλ.
Σουέρτε	Κομτ. «Βιτόρες	10	3649	διῆλθε Ντάνιον 22 Ἰουλ. διὰ Πολωνίαν
Στάμο	έτ. «Πούντα Ἀλτα	18	2858	ἔφθ. Μπαραζακούμπλα 19 Ἰουλ.
Συνάδελφος	έτ. «Άλση	14	3634	· Ιδε: «ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ», σημαία Παναμᾶ.
Σωκράτης	έτ. «Αριόνα	21	7409	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 16 Ἰουλ.
Τερψιχόρη	«Μπλού Λάιν»	30	2480	διῆλθε Μάλταν 20 Ἰουλ. δι' Αλεξανδρειαν
Φαιξ Ι Ι	έτ. «Πόλαρ	44	7060	ἔφθ. Ρόττερντα 23 Ἰουλ.
Φιλάδελφος	έτ. «Άλση	14	3634	εἰς Χάρον 26 Ἰουλ., ἐπισκεψή.
Φιλίππα	έτ. «Πανελλήνια	02	10375	ἔφθ. Μπονένος "Αὔρες 13 Ἰουλ.
Φοίνιξ	έτ. «Ινσουλάρ	15	1255	ἔφθ. Μασσαλίαν 15 Ἰουλ.
Φρίξος	έτ. «Κρίστομπαλ	21	7460	άνεγ. Νέαν 'Υόρκην 23 Ἰουλίου διὰ Πειραϊά
Χρυσή Χονδρούλη	άδ. Χονδρούλη	44	1075	άργει Αμπελάκι 31 Ἰουλ.