

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουλίου 1951

Αρ. Φύλλου 387/146



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΙ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 387)146

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΑΝΗ Τ. ΖΩΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1951

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Αι θλιβεραι συνέπειαι

Έπιστεύσαμεν, ότι κάποτε θὰ καταστῆ δυνατὸν νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον μερικά, ἀν δχι δλα, ἀπὸ τὰ πολλὰ ὑπὸ ἔνος σημαντικῶν πλοίων μας. Υπεδείξαμεν καὶ ἡμεῖς τὴν θεομοθητήσιν ὠρισμένων μέτρων φορολογικῶν καὶ διοικητικῶν, ποὺ θὰ δημιουργήσουν τὴν ἐπάνοδον αὐτὴν καὶ ὁμολογοῦμεν, ότι ποὺ στιγμήν, μὲ ὑπέμετρον ἵσων αισιοδοξίαν, ληπτίσαμεν ζωρᾶς εἰς τὴν ἐπιτίχιαν τῆς προσποθείας. Ή Κυδεόνησης Βεγκέλου ἐφάνετο, πράγματι, διατεθείμενη νὰ ἐπιλύσῃ τὰ ζητήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου νὰ ἀσκήσῃ σώφρωνα καὶ ἀπροκαταλήπτων ναυτιλιακὴν πολιτικήν, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ ἀκριβῶς τὴν ἐπάνοδον τῆς φυγαδευθεῖσας ἐμπιστοσύνης τοῦ ἐφοπλιστοῦ πρὸς τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἑθνικῆς Ναυτιλίας.

Διὰ τὴν ἐκκαθάρισιν πάντως τοῦ κακοῦ παρελθόντος καὶ διὰ τὴν ὄμαλωτέραν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεων διασχείριστον μία καλὴ ἔργασία είχεν ἐν τῷ μεταξὺ συντελεσθῆ. Πολλὰ διασικά ζητήματα ἐπελύθησαν, ἀπτινούν θὰ ἡδύναντο καὶ νὰ θεμελιώσουν τὴν περιοδέων προσπόθειαν. Τὸ ναυτεργατικὸν κατὰ πρότον λόγον διὰ τῶν ἐν ισχύι συλλογικῶν συμβάσεων προσλάβει πλέον τὴν ὄριστική τῆς ἐπιλύσεως του μορφὴν. Ἐλπίζομεν ἡ οὕτω ἀσύρματη καλὴ συνεργασίας ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν νὰ κατασφαλίσῃ ἔνα καλύτερον μέλλον διὰ τὰ σχέσεις τῶν δύο παραγόντων του πλοίου.

Τὸ ζῆτημα ἐπίστις τοῦ παροκρατήματος εὔρε τὴν λύσιν του. Δὲν εἶναι ἡ καλυτέρα. Ὅποτε τὰς συνθήκας, δῶμα, ὑπὲ τὰς ὅποιας ὁ τόπος μας διαβιοὶ καὶ τὰς ἐπιτακτικὰς ἀνάγκας τοῦ Δημοσίου, δῶλα δὲ ἐπρεπε, τὰ χειρότερα ἀκόμη, νὰ περιμένωμεν. Τὸ διλγύτερον τὴν ἐκκρεμότητα μέχρι του 1952, ὀπότε νέα ἀντιδικίο μὲ τὸ Δημόσιον θὰ ἡγείρετο, μὲ ἀγνωστα τὰ ἀποτελέσματα διὰ τοὺς ὑποχρέους νὰ καταθέσουν τὸ παροκράτημα. Ὅπροχον οἱ γνωστοὶ καλοπρόσφετοι κύριοι τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, οἵτινες ὑπελόγιζον ἀκριβῶς καὶ εἰς τὸ παρακράτημα ὡς μελλοντικὸν ἔσοδον τοῦ Προϋπολογισμοῦ.

Τὸ ζῆτημα, τέλος, τῆς ναυτικῆς ἐπικαθίδεσεως, ἔνα ἀπὸ τὰ βασικῶτερα καὶ ἡμᾶς τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως, αὐτῆς τῆς ὑποστάσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, διὰ τοῦ τελευταίου Ἀναγκαστικοῦ Νόμου εἰσῆλθεν εἰς τὴν ὁδὸν τῆς ὄριστικῆς του διευθετήσεως κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον.

Πέραν, δῶμα, αὐτῶν εἴχομεν τὸ φορολογικὸν καὶ τὴν παροχὴν πλήρους ἐλευθερίας διὰ τὴν πώλησιν τῶν πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς. Καὶ διὰ τὰ δύο αὐτὰ δικαιά σιτήματα τῆς Ναυτιλίας ληπτίσαμεν, ἔχοντες ὑπὸ ὄψιν τὰς παρασχεθεῖσας ἐπισήμους διαβεβαιώσεις, ότι θὰ συνήντων τὴν δέουσαν κατανόησιν παρὰ τὴν Κυδεόνησην.

Η πτοτήμημεν, δυστυχώς, εἰς τὰς προβλέψεις μας αὐτάς. Διὰ τὸ φορολογικόν, ὅπερ καὶ εἶνε τὸ Ἀχίλλεος πέτρεω τῆς Ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως, τὸ Κράτος ἐπέδειξε καὶ πάλιν τὴν γνωστὴν ἀλλοπρόσθαλλον τακτικήν τῆς αὐθαιρέτου ἐξ ἀπίνης ἐπιβολῆς φόρων ἀδικαιολογήτων καὶ ὑπέρμετρων.

Όσον ἀφορά τὸν ἀλλαγὴν τοῦ φορολογικοῦ συστήματος, ἵνα ἐπὶ τέλους καταργήθῃ ὁ περίφυμος ἀναγκαστικὸς νόμος 1411 θὰ δεσμοθετήσουν — λέγοντας οἱ ἀριθμόδοι — ἐντὸς τῶν ἡμερῶν τὸν νέον νόμον, μὲ βάσιν την πρότασιν της «Ἐνωσεώς των Ἐφοπλιστῶν» ἀλλὰ μὲ ποσοστὸν 2½ τοὺς ἑκατόν ἐπὶ τὸ ἀκαθορίστων ναύλων. Ο νόμος θὰ ισχύσῃ διὰ τὸ ἡμερολογιακὸν ἔτος 1952, προηγουμένως δὲ δι. δύο μόνον ένας πλοίος ὑψώσει ἐν τῷ μεταξὺ τῶν Ἑλληνικὴν σημασίαν.

Η σκέψης των εἰνες διασφόνης. Θὰ εἰσπάσουν τοὺς δῆσους ὑψηλοὺς φόρους ἐπιβάλλουν δῆδι τὸ 1951 καὶ διότι εἰνε τὸ πιθανότερον οἱ ναυλοὶ κατὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰ γνωστὰ ἐπίζημα ἐπίπεδα, θὰ ἐπικήτησουν τὴν διασφάλισιν φόρου, καὶ κατὰ τὰ ἔτη τῆς κρίσεως.

Ἡ πρότασις, δῶμα, τῶν ἐφοπλιστῶν ἀπέβλεπεν, ἀκριβῶς, εἰς τὴν δημιουργίαν ἐνὸς μέσου ὄρου φορολογικῆς ἐπιβαρύνσεως. Νὰ πληρώσουν, προετείναν οἱ ἐφοπλισταί, φόρον σταθεόν, ἀκόμη καὶ ὅταν τὰ πλοῖα ζημιώνων ἀπὸ τὰ ταξιδιά των, νὰ φορολογηθοῦν δῶμας καὶ ἐλαφρότερον. Οἱ κερδοφόροι εἰνε ἡ ναυλαγορά. Τούτο ἀκριβῶς θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν δημιουργίαν ἀποθεματικῶν καὶ θὰ καταστῇ δυνατὴν τὴν ἀνανέωσιν τοῦ φθειρομένου ἀγεντανοθότως πλωτῶν μας ὑλικοῦ. Αὐτό, ἄλλως τε, λέγεται ναυτιλιακὴ πολιτική. Οὕτω μόνον ἐπιτρέπεται ἡ ἐπιβίωσης τῆς Ναυτιλίας, διὰ νὰ κινήται ἀκριβῶς, διὰ νὰ ἀποδίδη, διὰ νὰ φορολογηθῇ. Ο κ. Ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν θέλει νὰ ἀγορᾷ τὴν δῆλην αὐτὴν ὑπόθεσιν. Μοναδικὴ τοῦ σκέψης είνε ἡ ἔξειρεσις πόρων διὰ τὴν ισοσκέλισιν τοῦ Προϋπολογισμοῦ.

«Ἀντιμετωπίζομεν, λοιπόν, τὴν κακὴν καὶ πάλιν θέλησιν τοῦ Κρά-

τους διὰ τὴν ὄριστικὴν τακτοποίησιν τῶν βασικῶν προβλημάτων τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας. Ή ἐκκρεμότης διατηρεῖται καὶ ἡ ἀμφιβολία περὶ τὴν καλὴν τοῦ Κράτους πιστού οὐδ' ἐπ' ἐλάχιστον κλονίζεται.

Ἄπο τούδε, πλέον, παρὰ τὴν καταβληθεῖσαν προσπάθειαν, δύσκολος διαγράφεται η δέσις τοῦ ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ προσβλήματος, ἀφαλῆς δὲ προπετεῖ νὰ θεωρήσῃ ὅ εἰς τὸ ἐλάχιστον περιοδισμὸς τῆς ὑπὸ τὴν Κυανοδελευκὸν χωρικότητος, μὲ δῆλας τὰς θιβεραὶς ἐξ αὐτοῦ συνεπειῶν διὰ τὴν ναυτιλούμενην Ἐλλάδα. Τὸ σημερινὸν ἐκατομμύριον τόννων τῆς φορτηγού Ναυτιλίας θὰ φθάσῃ, μετὰ μίαν τριετίαν, τὰς ἐπτακοσίας περίπου χιλιάδας, διὰ νὰ κατέλθῃ κάτω καὶ τῶν πεντακοσίων χιλιάδων μετὰ τῆς ὑποληπτικῆς τῶν παρηλίκων προπολεμικῶν σκαφῶν διαγράφειν ἐκ τῶν νηολογίων λόγω διαλύσεως ἡ ἐκποίησεως καὶ τὴν προϊούσαν τῶν «λιμπερτούς» ἀχρήστευσιν. Προσήκη καμμία δὲν θὰ προκειται βεβαίως νὰ λάβῃ χώραν, αἱ διαγραφαὶ τουναντίον θὰ συνεχίζονται. Μία κρίσις εἰς τὴν ναυλαγοράν θὰ είνει ἀρκετὴ νὰ δηγυγήσῃ εἰς τὰ ἐργαστάσια τῶν διαλύσεων τὰ προπολεμικὰ φορτηγὰ καὶ νὰ καθηλώσῃ εἰς τὴν ἀργίαν τὰ ἀντιοκονιμικά «λιμπερτούς». Άπο τὸ περιορισμὸν, δῶμα, αὐτὸν τῆς δυγαμεως τῆς Ναυτιλίας μας, ἀπὸ τὴν συστολὴν τῆς κινήσεως τῆς γενικήτερα συμφένοντα τῆς οἰκονομίας τοῦ Τόπου μας καὶ ὀμεσωτερού τοισάντα τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας ἐξαρτώνται. Τὸ Δημόσιον θὰ παύσῃ ὑπολογικῶν φορολογικῶν πειρεύσμενον εἰς τὸ ἑλληνικὸν πλοίον. Κατὰ τὰ ἔτη 1947, 1948, 1949 καὶ 1950 εἰσέπρασε καὶ θὰ εἰσπράσῃ ἀπὸ φόρους, εἰσφοράς καὶ τέλη περὶ τὰ εἴκοσιν ἐκατομμύρια δολαρίων ἐνώ διὰ τὸ 1951 ζητεῖ ἀπὸ τούδε έκφρενικά ποσά. Ή Τραπέζα τῆς Ελλάδος θὰ παύσῃ, ἐπίσης, ἐσόδους ουσίας ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, ὅπως καὶ ὁ «Οἶκος του Νάυτου» θὰ περιέλθουν, ἀσφαλῶς, εἰς ἀδυνατίαν νὰ ἐπιτρέψουν τὴν μεγάλην κοινωνικὴν τῶν ἀποστολὴν πρὸς τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν.

Αἱ δέκα χιλιάδες, τῶν συνταξιδιούμενών των, καὶ δόλκηρος η ναυτιλούμενην Ἐλλὰς θὰ χάσῃ τὸ μοναδικὸν στήσιγμα προνοίας καὶ περιθάλψεως. Τεραπτίον θὰ ἔγειρῃ τὸ κοινωνικὸν πρόσθλημα. Ο «Ἑλλην ναυτεργάτης» θὰ ἔδῃ ἐξανεμίζομενόν ὅτι κατέβαλεν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. διὰ τὴν μελλοντικὴν του σύνταξιν καὶ θὰ παύσῃ ὑπολογίζων εἰς μίαν ἀνακούφισιν οἰκονομικήν, ὅταν κατάκοπος ἀποσυρθῇ ἀπὸ τὸ πλοίον. Αὐταὶ θὰ είνει αἱ κυριώτεροι θιβεραὶς χωρίς νὰ λάβωνται ὑπὸ δύφιν μας τὴν ἀπόλυτον πλεον ἐξαρτησιν τῆς οἰκονομίας μας διὰ τὰς μεταφοράς της ἀπὸ τὰ ξένα πλοῖα καὶ τὴν διοικητικὴν παρακράτησιν τῶν ναυτικῶν μας κέντρων. Δὲν ὑπερβάλλομεν ποσῶν τὰ πράγματα. Μὲ πλήρη κατασκόντην τῆς πολυτίμου συμβολῆς τοῦ ναυτιλιακοῦ παραγόντος εἰς τὴν οἰκονομικὴν καὶ κοινωνικὴν προσαγωγὴν τοῦ Τόπου μας προδιαγράφομεν τὴν κατάστασιν, πρὸς τὴν ὄποιαν, ἀσφαλῶς, φερομέσα, ἀν καποια τὸ πλεόν στοργικὴ φορτίον δὲν θήδει καταβληθῆ διὰ τὴν ἐπιλύσην τοῦ ὄλου ναυτιλιακοῦ προβλήματος, ἀν δηλαδή η Ναυτιλία δὲν ἐπιτύχη τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ζητημάτων της, τὴν ἀνασυγκρότησίν της.

Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐφόρονται ἐγκαίρως γὰρ τακτοποίησουν τὰς ὑποθέσεις των. Υπὸ τὰς ξένας σημασίας ἀναπτύσσονται ἐπιχειρηματικῶς καὶ δὲν ἀνησυχοῦν, δύσον θὰ προπετεῖ νὰ ἀνήσυχουν τὸ Κράτος καὶ οἱ ναυτεργάταις διὰ τὴν σύγχιον τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως. Τῶν δύο τελευταίων τοῦ κυρίως ἀμεσον είνε τὸ συμφένον τῆς ἐπιλύσεως ὅλων τῶν γνωστῶν ζητημάτων τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου διὰ νὰ παύσῃ, ἐπὶ τέλους, ὑφισταμένη η σημερινὴ ἐκκρεμότητας καὶ αὐτὴ νὰ προσβάλλεται ὡς βάσιμος δικαιολογία διὰ τὴν πράγματα τα πειραμένοντα ποσά τὰς ξένας σημασίας φυγὴν τῶν ἐφοπλιστῶν.

Τὸ Κράτος ὅπειλει πιεζόμενον ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς ναυτιλούμενους, νὰ δώσῃ τὴν λύσιν εἰς τὰ αἰτήματα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς ἄλλους, ἀν παρέπλιδα, οἱ προϋποθέσεις τῆς ἀπανόδου ἐκληρωθεῖν, ὁ φεὶ λού συνάντηται τὸν ἐγκαταλεῖσθαι τὴν ἐπιφύλαξιν καὶ νὰ σκεφθούν σοβαρῶς τὰς πρὸς τὴν γενετείραν καὶ τοὺς συνεγάτας των, τοὺς ναυτεργάτας, ἀπαραγράπτους ὑποχρέωσεις των. Κάτι πρέπει νὰ γίνη διὰ νὰ προληφθῇ η καταστροφή. Ή κατὰ τὸν πότιστην τὰς ξένας διὰ τὴν δημιουργίαν τῶν ουσίων τῶν δέ θα ἐπισύρῃ βαρυτάτας, ιστορικὰς εὐθύνας, τὰς ουσίας δὲν θὰ είνει εὔκολον εἰς κανένα νὰ ἀποσείσῃ.

Η αύθαριτος μεταχείρισις

Εἰς συναπτάς συνεδριάσεις τῆς ἀμοδίας κατὰ νόμον γνωμοδοτικῆς ἐπιτροπῆς συνεκτήητη τὸ ποσοστὸν τοῦ φόρου τῶν μηχανοκινήτων πλοίων διὰ τὸ έτος 1950, βάσει τοῦ γνωστοῦ Αναγκ. Νόμου 1411. Ο ἐκτρόσωπος τῶν ἐφοπλιστῶν κ. Στρατῆς Ανδρεάδης ἀνέπτυξε βάσει ἀριθμῶν καὶ στατιστικῶν δεδομένων ἀδιαβλήτων, την θέσιν της Ναυτιλίας κατὰ τὸ ὑπὸ κρίσιν ἔτος. Κατεδέξει τὰς δυσκόλους συνθήκας ὑπὸ τὰς ουσίας ἐκινήθησαν τὰ φορτηγὰ σκάφη μέχρι τῆς ἡμέρας τοῦ πολέμου τῆς Κορέας καὶ παρέταξε συγκεκριμένα περιστατικά, καταδεκνύοντα πόσον ἐλάχιστα, ἀν μὴ καθόλου, ἐπωφεληθῆσαν τὰ πλοῖα τῆς σημειωθείσης κατὰ τὴν πρώτην περίοδο τοῦ Κράτους.

κράς ἀνατιμήσεως τῶν ναύλων εἰς ὥρισμένους μόνον τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς.

"Αν έπρεπάνευε παρά τη έπιτροπή ή δόθη και δικαία επί του ζητήματος σκέψι και καὶ σὺν οἱ ἐπεργωσποι των οἰκονομιῶν δὲν ἔπεικυνον και πάλιν τὴν γνωστὴν διάθεσιν τῆς εἰστράξεως δόρων περισσοτέρων, μη δικαιολογούμενων τα παντελώς ἀπό τὰ πράγματα και τὰς ἀπόδοσεις τῶν πολίων, τὸ ποσσότον τοῦ φόρου της Ναυτιλίας διὰ τὸ 1950 δὲν θὰ πήτο αἰσθητὰς ἀνάτερον τοῦ ἐπιδιδούμενος κατά τὸ 1949. Εἰς τὰ 16% τοῦ φόρου τοῦ 1947 ὑπελογίσθηκε η εἰσφορά τοῦ 1949, εἰς τὰ 18 — 20 % θὰ ἡδύνατο, κατὰ κρίσιν δικαίαν, να φθάσῃ τὸ ποσσότον διὰ τὸ 1950.

'Ο κ. Ανδρεάδης έδεχθη τα 18 %. Ό Γενικός Διευθυντής του ύπουργείου της Ναυτιλίας Νάυσαρχος κ. Τσεμπερόπουλος έφθισε την δεκαπέτη 20 %. Άνενδότως, αλλά χωρὶς καμίαν ητοιολογημένην βάσιν, ούτι έκπροσώπωτοι του ύπουργείου των Οικονομικών ήξιώσαν τα 30 τοις εκατόν, διά νά καταλήξουν, μειοψφούντων τών κ. κ. Ανδρεάδη και Τσεμπερόπουλου, είς τις 28 τοις έκατον του φόρου του 1947. Ή διπλή φύφισ ου προέδρου της έπιτροπής παρέσχε τό άμφιβολον δικαίωμα είς τὸν κ. Υπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν ἡ ἀγνοηση τὰς γνώμας τῶν μειοψφούντων μελῶν της. Καὶ οὕτω ἡ αὐθαρεσία εἰς βάρος τῆς Ναυτιλίας συνεχίζεται. Βάσει ένος ἀναγκαστικοῦ νόμου προχειρών κυρώθεντος ἀπό μιαν υπηρεσιακὴν Κυβέρνησιν καὶ κατόπιν γνωμοδοτήσεως τῆς ἀμοδίας ἐπιτροπῆς, εἰς τὴν ὁποῖαν τὰ δυο ἀπό τὰ τέσσαρα αὐτῆς μελή διεφωνήσαν, καλεῖται καὶ πάλιν ἡ Ναυτιλία νὰ πληρώσῃ φόρουν ἀνώτερον τῶν ὅσων τὸ δίκαιον καὶ τὰ πράγματα ὑπηργεούν.

Γνωρίζουμεν καλῶς ὅτι οἰδηπότε διαισθιωμα, ὃσον ἔντονος καὶ ᾧ εἶναι, δὲν πρόκειται γὰρ ληφθῆ ὑπ' ὄψιν. Αἱ ἀδηφαγικαὶ διαισθέσεις τῶν γνωστῶν ἀνθρώπων τοῦ υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν δὲν ἐκορεύθησαν ἀκόμη, ποσὶ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ Ναυτιλία, ὑφισταμένη τὴν τοιαύτην κακόδουλον μεταχείρισιν, βαίνει σύν τῷ χρόνῳ πρὸς τὸ ἀφανιστόμ., ἐνώ πηγὴ τοῦ πανικοβλήτου κεφολαίου συνεχίζεται καὶ θά συνεχισθῇ δυστυχώς. Αἱ ἀπόφεις τῆς ταμιευτικῆς καὶ μόνον φορολογικῆς πολιτικῆς κατισχύουν καὶ πάλιν τῶν διαδηλουμένων ἀγαθῶν προθέσεων ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας ἀπό μέσους τῆς Κυβερνήσεως καὶ ιδιαίτερως τοῦ Προέδρου αὐτῆς.

“Εχει δημαρχος, και συνέχειαν ή φορολογική ύποθεσις. Συνέχειαν, δυστυχώς, δροματικήν. Δύο και ήμισυ εκατομμύρια δολλαρίων άξιουν ώς φόρον από την Ναυτιλίαν διά το 1950 και δέκα εκατομμύρια διά το 1951!

“Ολαι οι προσφάτως άκομη δοθείσαι υποσχέσεις περι τροποποίησεως τού γνωστού άγαγκαστικού νόμου, περι καθιερώσεως συστήματος νέου με σταθερούς φορολογικούς συντελεστάς, έλησης μονήθησαν. Το έτος δέν έκλειστεν άκομη, ή αύριον της Ναυτιλίας είναι άγνωστος και δύναμας προβάλλεται ή άξιωσις της άπο τούδε εισπράξεων έντος του πρέχοντος έτους, τών δέκα αύτῶν έκατομμυρίων δολλαρίων. Τὰ ύπερδειξαν — λέγουν — οι ‘Αμερικανοί. Δέν δικαιολογούν βέβαια, πόθεν και βάσει ποιών στοιχείων ηρύθμισαν τὰ δεδομένα διά την έπιβολλήν μιᾶς καθαυτοῦ δημευτικής φορολογίας. Αδιαφορούν άκομη και διά τη πυτικά προσχήματα. Δέκα εκατομμύρια δολλαρίων έπληρωσεν ή Ναυτιλία διά την κατροφόδρα έπη 1947 και 1948, κατό τὰ όποια τα πλοία έκινηθησαν έντατικός με έξοδο άλιγτερα κατά 25 τόια εκατόν τῶν σημερινῶν. Τὰ καυστικά ήσαν εύθινότερα, τὰ έκφορτωτικά χαμηλότερα καὶ οι μισθοί τῶν πληρωμάτων έπίσης. Τὰ σκάφη τότε ήσαν ωτέρα — περι τῶν ‘λίμπερτους’ πρόκειται — και διά την συντήρησί τιν έλαχίστο έδαπτανότω.

Οι ναύλοι του 1951 είς πολλούς τομείς δὲν έφθασαν τὸ ἐπίπεδον τῶν ναύλων τοῦ 1947. Ἐνώ τότε τὰ σκάφη μῆσαν ναυλωμένα διὰ συνεχῆ πολύμηνα ταξίδια, καὶ τώρα ήσαν προναυλωμένα μὲ καρποῦντα ναύλους ἀπὸ τοῦ 1950 καὶ ἡ ναύλωσίς των ἐξήκολουθησε διὰ πολλούς μῆνας καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Υπάρχουν πλοῖα, ποὺ δὲν ἔγνωσταν απόμενοντα καὶ κατέβαιναν ἕπειτα.

Ολα στά τα άδιάφευστα γεγονότα, τα γνωστά είς τὸν οἰσονήποτε
έχοντα τὴν καλὴν θέλουσιν καὶ τὴν καλὴν πίστειν νὰ τὰ πληροφορθῆι,
διὸ οὐδὲ μὴ διέπειν τὰ δικαιώματα τῶν Οἰκουμενικῶν.

—Θά μάς δώσετε — λέγουν — 150 δισεκατομμύρια δραχμών. Τόσα
πάρα καρέκλες τα οποία είναι διάδεινα πολλά.

μας χρειάζονται. Τα πλοιά εκεδίσπασαν πολλά.
"Αν είς τοὺς κυρίους αύτούς προβληθῆτα τὸ ἑρώτημα, ποῦ στηρίζουν τὴν τοιαύτην ἀξίωσιν τῶν καὶ πῶς διηκρίθωσαν τὰ μεγάλα κέρδη, ἀπάντησιν συγκεκριμένην δὲν θὰ ἔχουν νὰ δώσουν. Θὰ ἐκτοξεύσουν, ἵσως τὰς γνωστά την ἐφοπλιστικά ἀπειλάς, ἀκόμη δὲ θὰ καταφύγουν καὶ εἰς τὸ εὐτέλες δημοκρατικὸν σύνθημα: Οἱ ἐφοπλισταὶ ἔχουν μεγάλας περιουσίας, φρείλουν νὰ δώσουν.

Αλλά δέν πρόκειται περὶ τῶν ἐφοπλιστῶν. Πολλοί πράγματι ἀπαύτους εἶνε πλούσιοι, ἐνώ η Ναυτιλία ή Ἑλληνική εἶνε πτωχή, ή πτωχέτερα ὅλως εἰς τὸν κόσμον. Αὐτὴ ἀκριβῶς εἶνε καὶ η μεγάλη μᾶς δισφορά μὲ τοὺς φοροτέχνας καὶ τοὺς ὑπουργούς τῶν Οἰκονομικῶν. Ή βασιστήτη, ή αὐντούστος καὶ αὐθαίρετος φορολογικὴ ἀπομάστευσις του Ἑλληνικού πλοίου δὲν του ἐπιτούπει πλέον οὔτε να ἤστη οὔτε να προσθαψῃ. Κεφάλαια διὰ να βετλιώθη πιοικικῶς δὲν ἔχει. Οι ἐφοπλισται δὲν ὑποδογίζουν κανεὶς την ἡλληνικὴν ναυτιλίακην ὑπόθεσιν. Πτωχότεροι δὲν θὰ γίνουν ἐν πειθαναγκαζόμενοι ήδη πληρώσουν ἐκα-

ποκλείεται όριστικῶς, καὶ ἀμετακλήτως. Δὲν ὑπάρχει κανένα μέλλον δι' αὐτοῦ. Μὲν τὰ τρία προπολεικά καὶ τὰ δυσμέραι καταφρέοντας «ἄλιμπετος» θά μείνωμεν. Αὐτή θά είνε ή Ἑλληνικὴ Ναυτιλία. Οὔτε ένα σκάφος δὲν θά ἐπανελθῇ εἰς τὴν σημασίαν μας.

Ἐφέτος θὰ ἐπιτίχουν καὶ πάλιν—τὸν νόμον ἔχουν εἰς χειράς των νῦν ἀφαιρέσουν ἀπό την ναυτικὴν ἐπίχειρισιν περισσότερος καὶ ἀπό τὰ διαθέσιμα τῆς διὰ τοὺς φόρους της 1951. Τὸ ἐπόμενον καὶ τὸ μεθέπομενον, ὅμως, ἔτος, ὃντας οἱ ναῦλοι ἐκτέσουν, τὰ Ἑλληνικά πλοῖα θὰ παροπλισθοῦν καὶ ὁ φόρος θὰ περιορισθῇ εἰς τὸ ἑλάχιστον, διὰ νὰ πάυσῃ ἀναγραφόμενος καν εἰς τὸν Ποσεύδολοισμὸν μετά τινα ἔτη. Αὕτη είναι ἡ σκληρὰ πορευματικότης. Θέλει, ἀφο γε, ὁ κ. Μαύρος να τὴν πληροφορηθῇ η θέλει νὰ τὴν ἀγνοήσῃ καὶ αὐτός;

Λυπούμεθα εἰλικρινῶς διὰ τὴν θλιβεράν ἐξέλιξιν τῆς φορολογικῆς ὑπόθεσεως. Ἐπιτευχαμεν εἰς τὰς ἐπισήμους, τρόπημάρια ἀκόμη, διαβεδοτίσεις περὶ ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καὶ λυτούμεθα διὰ τοὺς καταβαλλέντας κόπους, ὅπως ἀντιληφθούμενοι τὴν πορευματικότητα οι

Λυπούμεθα διὰ τὰς ἐλπίδας περὶ ἐπανόδου τῶν ὑπὸ ζένας σημαίας πλοίων μας περὶ τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς σημαίας μας.

Ούδεν ἀπὸ ὅσα ἐπιστεύσαμεν εἶνε, δυστυχῶς, μνατὸν εἰς τὸν Τόπον αὐτὸν. Ἡ τύχη τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἶνε, ὡς φάσεται, προδι-
γεμένην. Καμιά αὐτίδοσις δὲν πούκεται νὰ τὸ σώσῃ. Εἶνε μοι-
ραίον νὰ αφανισθῇ τούτῳ παντελῶς. Πρέπει, ίσως νὰ τὸ χάσουν οἱ
άρχοστοι των Ἀθηνῶν, νὰ πάσουν νὰ ἀσχολούνται μὲ αὐτὸ και-
τότες θεῖ ἀντικατόπιν τὴν ἔρεις τοῦ

τότε θα εκτιμήσουν την αξίαν του.
"Εχουν δικαιοίο οι πιστεύοντες, ότι έπρεπε να ἐκλείψῃ παντελῶς ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, διά νὰ ἀνασυσταθῇ κάποτε. Ὡταν κολύτεσαι συνθήκει διοικήσεως τοῦ Κράτους καὶ περισσότερον στοιχικὴ διὰ τὸ πλοίον ναυτοποτία, ἐπίτρεψουν τὴν ἀναδίωσιν ἐνὸς κλάδου τόσον παραγωγικοῦ, ἀλλὰ καὶ τόσον εὐπάθοδυν εἰς τὰς αὐθαιρέτους κρατικὰς παρεμβάσεις, τὰς δημεύσεις καὶ τὰς τόσας ἀλλας διοικητικᾶς ἀκρότητας.

Πῶς σκέπτονται

Απασχολούμεν πέραν ίσως τού δέοντος τὰς ὄλιγας στήλας τοῦ παρόντος τεύχους μὲ τὸ ζῆτημα τῆς φορολογίας τῆς Ναυτιλίας. Οφειλούμεν νὰ παράσχωμεν τὴν διαβεβαίωσιν, διτὶ σκοπός μας δὲν εἶνε νὰ ύποστηριζώμεν τὴν φοροδιαφυγήν. Τούναντίον, μάλιστα, πάσσαν τοιαύτην προσπάθειαν θὰ ἀποκαλύψουμεν καὶ θὰ ἐπικρίνωμεν.

Ἐπιδιώκουμεν, ὅμως, ἐκ παραλλήλου, τὴν ἀναγνώρισιν ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους τοῦ Ιδίουπου τῆς θέσεως τοῦ ποντοπόρου πλοίου, διότι αὐτὸς ἀκριβῶς ἡ Ιδίουπον ὑποδεικνύει διάφορον φορολογικὴν μεταχείρισιν τῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τὰς δασμοδιώσεις, τῆς ἑπτετερικής καταναλώσεως, βιομηχανίας τῆς ἔρας. Ἡ Ναυτιλία ἡ Ἑλληνική, ἐνώ κινεῖται εἰς τὸν στίθιον τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ, Βαρύνεται, δυστυχώς, μὲν μεγάλα ωιενοκτήματα, Ἡ ἐπαγχής, δυσον καὶ αὐθαίρετως ἔκστοτε ἐπιβαλλομένη, βάσει ἐνὸς πρωτοφανούς εἰς ἔπειροισμὸν καὶ ἀδικίαν φορολογικήν, ἀναγκαστικοῦ νόμου, ἐπιτείνει τὰ μειονεκτήματα τοῦ Ἑλληνικού πλοίου καὶ πρὸ παντὸς δὲν ἐπιτέπει τὴν δυαλίην ἀντικατάστασιν τοῦ δύλουνεν φθειρομένου πλωτοῦ μίλικον, μὲ τὰ ἀκριδοῦ κόστους νεοναυπηγητα σκάφη. Νὰ πληρώσῃ, λοιπόν, ἡ Ναυτιλία φόρους. Νὰ πληρώσῃ, ὅμως, μὲ γνώμονα τὴν μέσην πραγματικήν, ὅχι τὴν ἀνωτάτην, ἀπόδοσιν των πλοίων καὶ μὲ ποσοστὸν αἰσθητὸν χαμηλότερον τῶν χερσαίων ἐπιχειρήσεων.

Άπο τού σημείου, διως, αύτού μέχρι τού σημείου νά φορολογήται τὸ πλοῖον, βάσει ἀνακριβῶν διαπιστώσεων καὶ αὐθαιρέτων συμπερασμάτων τού οἰουμῆτό πανειδικέυτον ὑπαλλήλου τού ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν η οἵτα τὰ κελεύσατα παραπτήρων. ἀγούσουντα παντελῶς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα, ἡ διαφορὰ εἰνε μεγάλη καὶ ἡ ἀδικία κατάφωρος, προκαλούσας τὴν ἀγάνακτην κάθε πονητὸν τῆς Ναυτιλίας, ἀνησυχοῦντος διὰ τὸ ἀφιβολούν μέλλον αὐτῆς. Ἀλλ᾽ ίνα ἀκριβῶς πλήρως ἀποκαλυφθῆ ὁ τρόπος τού ἀκέπτεσθαι τῶν ἀνθρώπων τού ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τὸ ἀκολουθώμενον προτόγονον σύστημα τῆς ἐπιβολῆς τού φόρου εἰς τὰ ποντοπόρα σκάφη, δημοσιεύμενον κατωτέρω τὴν εἰσήγησιν τού κ. Γεβαλᾶ, εἰσηγητού τού θέματος, πρὸς τὴν κατά νόμον Γνωμοδοτικὴν Ἐπιτροπὴν διὰ τὸν φόρον τού 1950. Ὡρισμέναι διαπιστώσεις τῆς εἰσηγήσεως αὐτῆς δὲν ἀφίστανται τῆς πραγματικότητας, ἄλλαι. διως, πρέπει νά χαρακτηρισθούν ὡς ἀνακριθεῖς, χωρίς, βέβαια, νά θέλωμεν νά πιοτεύωμεν, διτι ἐν γνώσει καὶ τῆς ἀνακριθεῖται τῶν περιελήφθησαν εἰς τὴν εἰσήγησιν διὰ νά δικαιολογήσουν τὰ ἀδικιαλόγητα.

Οἱ μὲν κατέχοντες τὸ θέμα δλίγα θὰ πρόκειται νὰ ἀρυσθοῦν συμπέρασματα ἀπὸ τὴν εἰσήγησιν τοῦ κ. Γαβαλᾶ. Διὰ τοὺς περὶ τὴν Ναυτίλιαν, δύως, κινουμένους αἱ ἀνάκρισεις είναι εὐδιάκριτοι καὶ αἱ περὶ κερδῶν διατετάρτους πανελόδες ἀπότικτοι.

Ἐπὶ τοῦ πρὸς ρύθμισιν ἔτηματος τῆς φοροδογίας τῶν μηχανοκινήτων πλοίων

διά το ημερολογιακόν έτος 1950 λαμβάνω την τιμήν ν' αναφέρω τα έξη:

1. ΓΕΝΙΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.— Το έτος 1950 ήρχισεν υπό συνθήκας ούχι εύνοιακά διά την ναυτίλιαν μένουντος παραπλήσιους τών του έτους 1949 καθ' οζημερώσαν οι κατωτεροί μεταπλεικοί ναυλοί. «Η κατάστασις αυτή συνεχίσθη καθ' όλον σχεδόν το πρώτον έξαμηνον του 1950. «Έκτοτε, δημορ, οι συνθήκαι μετεβλήσθησαν έπι τα βελτίων ουσιώδων με χαρακτηριστικά γνωρισμάτα αφ' ένδος μὲν τὴν στεβέρων ὑψωσιν τὸν ναυλῶν, αφ' έπερος δὲ τὴν ζητήσιν χρηστικότητος πρὸς διαφόρους κατεύθυνσις, καὶ διαφορα φορτί.

Έπειτα συντέλεται, ἐπράσσοντες τὴν Ἑκκετόλλεων τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ ἔτος 1950, ὑπὸρρεαί· α) Ἡ Μαρφά ἀδησίς, τῆς τιμῆς του πετρέλαιου, τὸ ώποιον χρησιμοποιεῖται ὡς καύσμος ὥλη καὶ β) ἡ μείσιας τῶν δασκαλών ἐκμεταλλεύσεις αἱ ὄποιαι εἶται προσδιορίζομεναι εἰς λίρας Ἀγγλίας, ὡς ἡ μισθοδοσία πληρώματος, εἴτε πραγματοποιούμεναι εἰς λίρας υπετρόπων τὸν εὐμένη διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλαιοῦ ἀντίκτυπον τῆς υπόπτωσεως τῆς λίρας ἐναντὶ τοῦ δολλαρίου.

Λευκού της παρούσας αντικτυπώς της υποτιμήσεως της λιρας έγιναν οι νομορρόπι. Περί ένος έκδοτος τῶν ἀνώτερων συντελεστῶν πράγματευόμεθα κατετέρω.

2. ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ.— Οι ναυλοί παρουσιάζουσι τὴν ἀκόλουθην κατάστασιν:

α) Συμφώνας πρὸς πίνακα τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, συνταγόντες βάσει τῶν δεδομένων των συναθροίσιών ναυλωσεών κατὰ ταξίδιον εἰς λίρες Ἀγγλίας, ἔργονται οἱ ἀκόλουθοι διακύμαντις τῶν ναυλῶν κατὰ τὴν τελευταῖαν τριετίαν λαμβανομένων ὡς βάσεως τῶν ναυλῶν τοῦ ἑτού 1948 ἐκραζομένων διε τοῦ ἀριθμοῦ 100. (Βλ. σελ. 2 τοῦ Lloyd's List And Shipping Gazette τῆς 18

CONSIGN YOUR VESSELS AT MARSEILLES TO
MICHAELIDES & C^{IE}

7, Rue Beauvau

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS
CHARTERING SALE & PURCHASE
SUB - AGENT AT PORT . DE . BOUC
AND ALL PORTS SOUTH AND NORTH FRANCE

PERSONAL ATTENTION

Telephones: Colbert 18-35 & 18-34

QUICK DESPATCH

Telegrams: "**MICAL**,"—Marseilles

Και ζητάει μερτικό...

"Εχουμεν και μέντερα διὰ τὴν ὑπόθεσιν τῶν Ισπανικῶν ἀποζημιώσεων. Ενεφανίσθη πρὸ τίνος εἰς τὰς Ἀθήνας ὁ Ἰσπανὸς κ. Καλδίνος Ὁζόρες. Παρουσιάσθη ἐνώπιον τῶν ἄρμοδιων ὑπηρεσιῶν τῶν ὑπουργείων: 'Ο. κ. Ιωάννης Μυλωνᾶς ἦτο ὑπαλλήλος τοῦ, τὸ δὲ αὐτὸν πρόνοιας τῆς Ναυαρίνου', εἰκονικῶς εἶχεν αγορασθῆ ἐπ' ὄνυματι τοῦ. Τὸ αὐτὸν εἶμενον κατὰ τὴν ἐποχὴν τοῦ ἐμφύλιου Ισπανικοῦ πολέμου, προκειμένου καὶ περὶ ἄλλων Ἑλληνικῶν πλοίων, προριζομένου διὰ τὴν μεταφοράν πολεμεφοδίων τῆς νομίμου τότε Δημοκρατικῆς Κυβερνήσεως.

"Ο κ. Οζόρες ἔδεινασεν, διὰ τὸ πλοῖον «Λένας ἀνήκει εἰς αὐτὸν, ὑπὸ τὴν ιδιότηταν τοῦ ὡς ἀντιπροσώπου τῆς τότε Ισπανικῆς Κυβερνήσεως. 'Εδει, συνεπῶς, εἰς αὐτὸν νὰ καταβληθῇ ἡ σχετικὴ ἀποζημιώσεως.'

"Ασχέτως, Βένδαια, τοῦ ζητήματος, ἔαν καὶ ἐφόσον τὸ πλοῖον ἀποδειχθῆ, διὰ τὴν ισπανικὸν, δικαιούται, οἰσασθῆ ποτε, ἀποζημιώσεως, ἐν εἴναι τῷ γεγονότῳ. Η πλοιοκτίσια τοῦ Ἀλένου τίθεται ὑπὸ ἀμφισβήτησιν, συνεπῶς, δὲ καὶ η διὰ τὸ πλοῖον τῆς Αποζημιώσεως δὲν μπορεῖ, μέχρις ἐκκαθαρίσεως τοῦ ἐγερθέντος ζητήματος, νὰ καταβληθῇ.

Η ἀπεργία

"Η στήλη αὐτὴ ἐπὶ συναπτάς ἡδη δεκαετηρίδας ἦταν ἀκτοπλοϊκὴν ὑπόθεσιν. Θά πρέπει νὰ ὅμοιογην, διὰ τὸ παρελθόντα κατάστασις τραγελαφική, παρομοία μὲ τὴν σημερινήν, δὲν ἐσημειώθη εἰς τὴν Ἀκτοπλοϊαν, μεσούντος, μάλιστα, τοῦ θέρους. Δὲν πιστεύουμεν νὰ ὑπερηφανεύωνται διὰ τὸ κατάνυμα αὐτὸν οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργάτων, ἀλλ' οὔτε καὶ αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας — περὶ ὑπουργοῦ οὐδὲ λόγος νὰ γίνεται. Αἱ τελευταῖς, μάλιστα, αἱ διαιτητικὴν ἔχουσαι τὴν παρέμβασιν, θὰ ἐπρεπεν ἀπὸ πολλοῦ ἡδη χρόνου, πρὶν ἡ τὰ πράγματα εἰκίσθων εἰς τὸ σημερινὸν ὀδιεδόν, νὰ ἐπιβαλλούν δόλον τῶν τὸ προϋποτιθέμενον κύρος, διὰ νὰ τερματισθῇ ἡ ἀρχικὴ διαφορά, ἡ δχι καὶ τόσον σοδαρά, ἀν ἐκατέρωθεν ἐπράτευεν ἡ στοιχειδῆς λογικῆς καὶ ἡ ἀναγνώρισις τῶν ἐκ τοῦ νόμου 1091 δικαιωμάτων τοῦ ἐφοπλιστῶν.

Τώρα, μετὰ πάροδον τῶσαν ἑδομάδων ὀξυτάτης διαμάχης καὶ ἀφοῦ τινες τῶν ἐφοπλιστῶν ἀνεγνώρισαν αἵτιματα τῶν ναυτεργάτων, ποὺ οὐδ' αὐτοὶ οἱ ἴδιοι δὲν ἐπίστευον ἐφίκτα, οἱ ἀπεργίας ζητοῦντα τὴν ἡμερομίσθια τῶν ἡμέρων τῆς ἀπεργίας. Εἶνε τοῦτο ζῆτημα ἀρχῆς διὰ τὰς ἐργατικὰς ὀργανώσεις. Αἱ ἡμέραι, δῆμως, αὐταὶ εἶνε πολλαὶ καὶ ἡ μισθοδοσία τῶν σργούντων δέκα πλοίων, τῶν μεγαλυτέρων, ἀνέρχεται εἰς ἀρκετάς ἑκατοντάδας ἑκατομμυρίων. Οἱ πλοιοκτῆται τῶν ἀργυρούντων σκάφων, προβάλλουν παντελή ἀδυναμίαν εἰς τὴν ἱκανοποίησιν τοῦ αἰτήματος αὐτοῦ τῶν πληρωμάτων. Οσον παρέρχονται αἱ ἡμέραι ή ἀδυναμία αὐτὴ καθίσταται μεγαλυτέρα. Τὸ Κράτος δὲν πρόκειται, βέναια, νὰ τὰ δωτῇ. Οἱ πλοιοκτῆται τῶν κινουμένων σκαφών, ἐπίσης, ἀφοῦ ηδη πληρώνουν αὐξησην μισθοδοσίας κατὰ 50%. Ίδου τὸ ἀδιέξοδον, ἀνεκαρπτῶς πάστης ἄλλης διαφοράς ἀπόψεων μεταξύ ἑφοπλιστῶν καὶ πληρωμάτων.

Πρέπει, δῆμως, νὰ ἔξευρεθῇ μία συμβιβαστικὴ λύσις, καὶ τὸ ταχύτερον μάλιστα. Πρέπει τὸ ὑπουργείον ἀποφασιστικῶν νὰ παρέμβη, νὰ φέρῃ τὰ διεστώτα μέρη πρὸ τῶν μέσον δρόμου. Αὐτὸς θὰ μάς δόηγήσῃ εἰς τὴν προσωρινήν, ἐστο, λόσιν τῆς ἀπεργίας. Η σημερινή, πάντως, κατάστασις, δὲν ἡμέραι νὰ συνεχισθῇ. "Ολοι ζημιώνονται, τὸ περισσότερον δὲ δεινοπαθεῖ δι ταξιδεύουν κόρμος, ἀφοῦ εἶνε ὑποχρεωμένος νὰ συνωστίζεται εἰς τὰ δίλγα κινούμενα σκάφη καὶ νὰ ἔχῃ συγκοινωνίαν μὲ τὰς νήσους ἔξαιρετικῶν χαλαράν.

**ECONOMY AND EFFICIENCY
IN
QUICK
TURNAROUND
VOYAGE REPAIRS
AND DRYDOCKING
TODD
SHIPYARDS CORPORATION**

I Broadway, NEW YORK 4
Cable: ROBIN New York

Conveniently located on the Atlantic, Gulf and Pacific Coasts of the United States and Barranquilla, Colombia

NEW YORK	BROOKLYN	HOBOKEN	NEW ORLEANS
GALVESTON	HOUSTON	LOS ANGELES	SAN FRANCISCO
ALAMEDA	SEATTLE	BARRANQUILLA	LONDON

ΕΝΑ ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΚΑΤΟΡΘΩΜΑ

ΔΙΑ ΜΕΣΟΥ ΤΩΝ ΠΟΤΑΜΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΓΑΛΑΣ ΛΙΜΝΑΣ

Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΣΘΕΝΤΟΣ «ΒΙΚΤΟΡΥ»

Τὰ χαλυβουργεῖα τοῦ Κλήβελαντ ἔχειαζοντο διὰ νὰ ἐπαρκέσουν εἰς τὴν αὔξουσαν παραγωγὴν τῶν περισσότερον μετάλλευμα. Ἀπὸ τὸ Βορειον Μίτσιγκαν διὰ τῆς ὁμώνυμου λίμνης θὰ τὸ μετέφερον. Τὰ ἑκατόν, δῆμως, διαθέσιμα σκάφη δὲν ἔκαλππον τὰς τελευταῖς δημητριαγγείας μεγάλας μεταφορικάς ἀνάγκας. Ἐπειγόντως ἐπρεπε νέα νὰ προστεθοῦν. Ένα «βίκτορυ», ἀπὸ τὰ πρώτα μηνών παρωπλισμένα εἰς τὸ ποταμὸν Τζέμι, ἡγοράσθη. Θὰ μετεπευτάση εἰς πλοῖον τῶν λιμνῶν. Μεταξὺ τῶν ἀλλών μετασκευῶν τὸ σκάφος θὰ ἐπεμπικύνετο κατὰ 165 πόδας. Ἐπειτα ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Μπέθλεμ εἰς τὴν Βαλτιμόρη θὰ ἐρυμουλκείτο κατὰ μῆκος τῆς Ἀκτῆς τοῦ Ατλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου εἰς τὴν Νέαν Όρλεανην καὶ ἐκεῖθεν διὰ μέσου τῶν ἐσωτερικῶν ὑδατίνων δρόμων τῶν



Route of the
Cliffs Victory

© BUSINESS WEEK

3.100 μίλια! Τὸ ταξίδιον τοῦ μετασκευασθέντος «βίκτορυ» ἀπὸ τὴν Βαλτιμόρη εἰς τὸ Σικάγον, διαρκείας 37 ἐν ὅλω ημερῶν.

Ηνωμένων Πολιτειῶν, 1500 μιλλίων, θὰ μετεφέρετο εἰς τοὺς λιμένας Αἱ δυσχέρεια ἔπρεπε νὰ παρακαμφθοῦν. Τὰ χαλυβουργεῖα τοῦ Κλήβελαντ μεγάλων λιμνῶν. Πρωτότυπον καὶ ἔξαιρετικά δύσκολον ἐγχείρημα, ἀξιού, δῆμως, τῆς ἐφευρετικότητος καὶ τῶν μέσων τῶν Ἀμερικανῶν τεχνικῶν.

Βελαντ ἔπρεπεν ἐπειγόντως νὰ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσίν των ἐντὸς τοῦ τρέχοντος θέρους ἔνα σκάφος εἰδικῶν διὰ τὰ μεταλλεύματα. Τὸ κατώρθωσαν 18 μῆνες ἐνωρίτερον, παρὰ ἐὰν προέδαινον εἰς τὴν παραγγελίαν νεοτεύκτου.

Τὸ μετασκευασθέντος «Βίκτορυ» θὰ εἶναι, ἔξι ἄλλου, τὸ ταχύτερον φορτηγὸν τῶν λιμνῶν. Μὲ ταχύτητα 18 μιλλίων τὴν ὥραν, θὰ εἶνε εἰς θέσιν νὰ παραδίδῃ εἰς τὰ χαλυβουργεῖα, κατὰ τὴν θερινὴν μέχρι τοῦ φθινοπώρου περιόδου, 400 χιλ., τόννων μεταλλεύματος. Ἐνδιαφέρουσαι εἶνε αἱ κατά στάδια λεπτομέρειαι τῆς ἀγορᾶς, τῆς μετασκευῆς καὶ τῆς μεταφορᾶς τοῦ σκάφους. Ἐπρεπε, κατὰ κύριον λόγον, νὰ διασφαλισθῇ τὸ δυνατόν τῆς μεταφορᾶς ἐνὸς σκάφους 620 πόδων θλιβίστων τοῦ Μισισιππή καὶ τοῦ 'Ιλλινόις εἰς τὸ Σικάγον. Αἱ μηχανικαὶ ὑπερεσίαι τοῦ στρατοῦ παρέσχουν τὸν διαβεβαίωσιν τῆς ἀποτυχίας τῆς μεταφορᾶς. Ἡ ἀσφάλισις, ἐπίσης, τοῦ σκάφους εἰς τὸ ταξίδιον τοῦ πρὸς τὰς μεγάλας λιμνῶν οὐτό μια προϋπόθεσις. Οἱ ἀσφαλισταί, Ἀμερικανοί καὶ Ἀγγλοί, ησαν διστακτικοί διὰ νὰ καλύψουν τὸν κίνδυνον. Ἐπειτεῦθη, τέλος, η ἀσφαλιστικὴ διὰ τὸ ποσό τῶν 5 ἑκατομμυρίων δολαρίων, τὰ πρέμια, δῆμως, ὑπῆρξαν ἔξαιρετικῶν ψηλᾶ.

Διὰ τὴν μετασκευὴν τοῦ σκάφους εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Μπέθλεμ, τῆς Βαλτιμόρης, μὲ κόστος 3 ἑκατομ., δολαρίων, ἐκόπη τούτο εἰς τὸ μέσον. Τηνία, νέον μηκούς 165 πόδων προσετέθη. Οἱ ιστοί, αἱ διάφοροι ἐπὶ τοῦ σκάφους ἔξαιρτησεις καὶ τὰ στόμια τῶν κυτῶν, τὰ συνήθη διὰ σκάφη ποντοπόρα, ἀφηρέθησαν. Νέα στόμια τῶν κυτῶν καὶ σιδηρὰ διαφράγματα (bulkheads) αὐτῶν, ἵνα βαστάσουν τὰ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος μηχανήματα ἐκφορτώσαν τῶν μεταλλεύματων προσετέθησαν. Τὰ διαμερίσματα τοῦ πλοιούρχου καὶ τῆς πηδαλιούχιας μετεφέρθησαν πρὸς τὰ πρέμια.

Η Μπέθλεμ, ἐπίσης, ἀνέλαβε τὸ δύσκολον ἔργον τῆς παραδόσεως τοῦ μετασκευασθέντος σκάφους εἰς τὸ Σικάγον. Η ἐτοιμασία του διὰ τὸ ταξίδιον ἐπέβαλε τὴν ἀφαίρεσιν τοῦ πλείστου τῶν ὑπερκατασκευῶν

τού σκάφους άπό τὸ κύριον κατάστρωμα καὶ τὴν προσωρινὴν ἐναποθήκευσιν αὐτῶν εἰς τὰ κύτη. Χαλύβδιναι ἔξ αλλοι μικραὶ δεξαμεναὶ ἡλεκτροσυνεκόλληθσαν προσωρινῶν εἰς τὴν πρύμνην. Διὰ τῆς πληρώσεως καὶ ἑκκενώσεώς των τὸ σκάφος θά δήδαντο νὰ ἔχῃ βύθισμα μέγιστον μὲν 17 ποδῶν, ἐλάχιστον δὲ 8 ποδῶν, ὅπεις νὰ δύναται νὰ πλέῃ κάτωθεν τῶν γεφυρῶν ἢ νὰ ἐπιπλέῃ τοῦ βυθοῦ τῶν ποταμῶν.

Μὲ τὴν λεπτολόγυον πρόβλεψιν τῶν δυσχερειῶν καὶ μὲ τὴν καλὴν τέχνην τὸ σκάφος, δὲπερ ἔφερε τὸ δύναμα «Κλὺφς Βίκτορος», ἔφθασε, τέλος, εἰς τὰ τελευταῖς 3 μόλις μέτρα τοῦ ἐκ 3 χιλ., μιλλίων ταξιδίου του. Ἐκεῖ, δικαὶος, ἀντεμετώπισε καὶ τὴν σοδαρωτέραν δυσχέρειαν, ἥτις καὶ ἐκινδύνευσε νὰ καταστρέψῃ τὸ δλον ἐγχειρίαμα.

Διὰ νὰ φάσται τὸ σκάφος τῶν 620 ποδῶν εἰς τὴν λίμνην Μίτσιγκαν διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Σικάγου ἐπρεπε νὰ διατελεύῃ ὑδατοφράκτας μῆκος 600 ποδῶν. Δυσκολία, ἐκ πρώτης ὄψεως, ἀνυπέρβλητος. Οἱ ὑδατοφράκται αὐτοὶ συνῆθεν κατακλύζονται ἀπὸ ὕδωρ ὑψοῦ 1½ ποδῶν διὰ νὰ ψύφωσουν τὰ πλοῖα εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς λίμνης. Εἰς τὴν προκειμένην, δικαὶος, περίπτωσιν οἱ ὑδατοφράκται δὲν ἂντο δυνατὸν νὰ κατακλυσθούν, διότι τὸ ὅπισθεν θυρόπλιον δὲν ἔκλειεν. Ἡ πρύμνη τοῦ σκάφους προεξεῖχε κατὰ 20 πόδας.

Τὸ ἀρχικὸν σχέδιον προέβλεπε νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ δυσκολία αὐτὴ διὰ τῆς μερικῆς διανοίξεως τοῦ ἔμπροσθεν θυρόπλιον τοῦ ὑδατοφρά-

ΤΟ ΜΝΗΜΟΣΥΝΟΝ ΤΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Ο «Οἶκος τοῦ Ναύτου» ἐτίμησε τὴν μνήμην τοῦ Ἰωάννου Π. Γουλανδρῆ. Τὴν παρελθόνταν Κυριοκήν 8 Ἰουλίου ἐτέλεσεν ἀρχιερατικὸν μνημόσυνον εἰς τὸν ἐν Πειραιεὶ ἵερὸν ναὸν τοῦ Ἅγιου Κωνσταντίνου, ὑπέρ ἀναπαύσεως τῆς ψυχῆς τοῦ μεγάλου τοῦ εὐεργέτου.

Γύρω ἀπὸ τὸ φιλοτεχνήθεν εἰς τὸ μέσον τοῦ ναοῦ ἐπιβλητικὸν κενοτάφιον συνέρρευσαν καὶ προσηγόρισθον διὰ τὴν ἀνάπαυσιν τῆς ψυχῆς τοῦ τόσον προώρος ἐκλιπόντος ἐπιφανεύσης ἐφοπλιστοῦ ἐκπροσωποῦ ὅλων τῶν τάξεων τῆς ναυτιλλούμενῆς Ἑλλάδος. Παρέστησαν: «Ο Πρόδρομος τῆς Κυβερνήσεως κ. Σ. Βενιζέλος μετὰ τοῦ κ. Γ. Μοάστου, ὃ δημορχος τοῦ Πειραιῶς καὶ πρώτου ναυτικοῦ Δήμου τῆς χώρας κ. Γ. Ανδριανόπουλος, ὃ πρώτης ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Θ. Κιζάνης, Βουλευτὴς τῶν ναυτικῶν περιφερειῶν, τὸ προεδρεῖον τῆς Εὐνόσεως «Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν», ἀνάπτωτοι ἀξιωματικοὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, τὸ προεδρεῖον τῆς Π.Ν.Ο., σύστασις ή Ανδριανή παροικία Πειραιῶς καὶ Ἀθηνῶν, πολλοὶ ἐφοπλισταὶ καὶ ἔνα ὄλοκληρον πλῆθος ναυτιλλούμενών.

Μετὰ τὰς ἐπιμνημοσύνους δεήσεις ὡμίλησεν ἀπὸ μέρους τοῦ ὑπουργείου «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὁ Γενικὸς Διευθυντής του, Ναύαρχος κ. Τσεμπερόπουλος, ὡς ἔξης:

Τὸ σημερινὸν μνημόσυνον τελεῖται ὑπὸ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» ὑπὲρ ἀναπαύσεως τῆς ψυχῆς τοῦ Ἰωάννου Π. Γουλανδρῆ, εἰς μνήμην τοῦ ὅποιού ἡ σύζυγος, τὰ τέκνα καὶ οἱ ἀδελφοί αὐτοῦ, ἐδώρησαν εἰς τὸν «Οἴκον τοῦ Ναύτου», ποσὸν πεντακοσίων ἑκατομμυρίων δραχμῶν πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἐπέκτασεως τῆς παρεχούμενης ὑπὸ αὐτοῦ προστασίας, εἰς τοὺς εἰς τὴν ιδιαιτέραν αὐτῶν πατρίδα, «Ἀνδρον, κατοικοῦντας ναυτικούς καὶ τὰς οἰκογενείας των.

Ἡ οἰκογένεια Π. Γουλανδρῆ, διὰ τῆς εὐγένειας της χειρονομίας, ἔξωτερικεύεται λίαν ἐπιτυχώς, χαρακτηριστικά τῆς Ἑλληνικῆς ψυχῆς γνωρίσματα, ἥτοι, τὴν ἀπότισιν φόρου τιμῆς πρὸς ἐκλιπὸν προσφιλές μέλος της, τὸν πρὸς τὴν γενέτειραν ιδιαιτέρον πατέος «Ἐλλήνος σύνδεσμον καὶ τὴν γενναιόφρονα διάθεσιν μέρους τῶν κτηθέντων ὅ; αθῶν ἐπ᾽ ὀφέλεια τῆς ὄλότητος.

Ο σκοπὸς ἔξ αλλοι διι τὸν σκοπὸν τοῦ οἴκου Γουλανδρῆ καὶ ἡ σχέψις των, διποὺς ἀνακουφίσωσι τοὺς πάσχοντας ἀνέρους ναυτικούς καὶ τὰς οἰκογενείας τῶν ἐργαζομένων, συγκινοῦντας τὸν ήγειον τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» καὶ τοῦ ὑπουργείου «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δσον καὶ τὴν τάξιν τῶν «Ἐλλήνων ναυτικῶν, οἱ δοποὶ λόγω τῆς ἀκαταπούτητος ἐργασίας των, τῶν ιδιαιτέρων καὶ παρὰ πάντων ἀνεγνωρισμένων ικανοτήτων των καὶ τῆς πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ τὸ πλοῖον ἀγάπητων, ὑπῆρξαν ἀνέκαθεν οἱ τίμοι ἀγωνισταὶ μᾶλις σκληρᾶς βιοπάλης καὶ οἱ εύσυνειδητοι συμπαραστάται τοῦ «Ἐλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ.

Ἡ παρεχούμένη προστασία εἰς τοὺς κατοικοῦντας ἐν Πειραιεῖ ναυτικούς θέλει νῦν ἐπέκταθη καὶ εἰς τὴν νῆστον «Ἀνδρον, τὴν κυψέλην αὐτῶν τῶν ναυτικῶν. Οἱ «Ἀνδροι ναυτικοί, δσον παραμένουν ἐν ἀνεργίᾳ εἰς τὴν «Ἀνδρον, ἦ, δσαν ἀπόμαχοι πλέον τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ἀποσύρωνται εἰς τὴν γενέτειραν, θεέσασθαι της υγειονομικῆς αὐτῶν περίθαλψιν καὶ προστασίαν, χάρις εἰς τὴν δωρεὰν τῆς οἰκογενείας Γουλανδρῆ, διὰ τῆς δοποὶς μεγάλων ὑποβοηθεῖται ἡ ἐπέκτασις τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» ἐν «Ἀνδρω. Τοὺς ἐργαζομένους ἔξ αλλοι ναυτικούς, δσαν μακρά τῆς πατρίδος καὶ τῆς οἰκογενειακῆς θαλπωρῆς, ἀποδύναται εἰς τὸν σκληρὸν τῆς θαλάσσας ἀγώνα, δὲν θά ἀπασχολή πλέον ἡ σκέψις διὰ τὴν ύγειαν τῶν προσφιλῶν αὐτῶν προσώπων, ἀλλὰ θά εἰναι ἥσυχοι, διτὶ ὁ «Οἴκος τοῦ Ναύτου» παρέχει εἰς αὐτὰ πάσαν συνδρομὴν καὶ ἀναγκαῖαν περιθάλψιν.

Ἡ εὐγνωμοσύνη διλῶν αὐτῶν τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενείων των, θά ἀποτελῇ, ἐσαεί, τὸ καλλίτερον μνημόσυνον ὑπὲρ ἀναπαύσεως τῆς ψυχῆς τοῦ Ιωάννου Γουλανδρῆ.

Αἰώνια τὴν μήνη τοῦ ἀειμήνου «Ιωάννου Π. Γουλανδρῆ.

‘Ομιλησε κατόπιν ἐκ μέρους τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου ὁ κ. Λουκᾶς Νομικός μὲ τὰ ἔξης:

Ἐάν δεχθῶμεν, σεβασμιώτατε «Ιεράρχα, διτὶ ἐν τῷ κόσμῳ τούτῳ ὑπάρχουν καὶ Χριστιανοὶ, φιλάνθρωποι καὶ ἐλεημονες, ἀναμφισβήτωτας, ἡ πρᾶξις τῆς οἰκογενείας Ιωάννου Π. Γουλανδρῆ καὶ τῶν ὀδειφῶν του εἰς μνήμην τοῦ τόσον πρωτώρων μεταστάντος πρὸς Κύριον Ιωάννου Γουλανδρῆ, δύναται νὰ θεωρῇ ὡς ἐπὲν τῶν μεγαλυτέρων, τόσον ἀπὸ ηθικῆς καὶ ὑλικῆς πλευρᾶς, δσον καὶ σκοπιμότητος.

Διότι, τὶ ἄλλο μένει εἰς τὸν ἀνθρώπον, εἰς τὸν ἐπιχειρηματίαν, ἀπὸ τοῦ νὰ ἀφήσῃ διὰ μιᾶς καλῆς πράξεως, ἐνθύμιον, δσον τὸ δυνατὸν μεγαλύτερον τῆς διαδιάσεως του, ἐκ τοῦ προστακάρου καὶ ματαίου τούτου κόσμου;

Καὶ εἰνε τοσοῦτῳ μᾶλλον ἀξιέπαινος, ἡ πρᾶξις, ἐφόσον τὸ ἔδρυμα δητερ θὰ μνημονεύτη τοὺς δωρητὰς καὶ θά μακαρίζει τὸν μεταστάντα, θά ἐγκατασταθῇ εἰς τὴν ιδιαιτέραν πατρίδα τῶν δωρητῶν.

Καὶ θά μακαρίζεται, διτὶ Ιωάννης Π. Γουλανδρῆς, ἐάν εὐγνωμονούμεν τοὺς δωρητὰς σύζυγον, τέκνα καὶ ἀδελφούς του. Ἡ πρᾶξις αὐτὴ προστικούεται τὴν γνώμην, διτὶ θά λασσαστα ἀδελφούς καὶ συσφίγγει, δσον οὐδεμία ὅλη ἐπιχείρησις τοῦ Κεφαλαίου μὲ τὴν Ἐργασίαν.

Καὶ ἀποδεικνύει, διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, διτὶ τὸ ἐφοπλιστικὸν δένδρον,

SHIPPING & GENERAL AGENCY C° L^{TD.}

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A. E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Ἀγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως ἐμποροναυτικαὶ ἐργασίαι.

‘Αντιπρόσωποι ἐν «Ελλάδει τῶν BRITISH PAINTS, LTD., προμηθευτῶν ἀριστούς τῆς Ἀγγλίας, χρωματοποιημένου ἀπὸ τῆς τρόπαιος μέχρι τῶν κοιτωνίστων καὶ ἴστων.

Μεγάλη παρακαταβήτη TRANSITO τῶν «NELSON» καὶ «EMPIRE» COMPOSITIONS SUPERTROPICAL καὶ TROPICAL.

Γραφεῖα: ἐν Πειραιεὶ Ἀκτὴ Ποσειδῶνος 28 πτλέο. 41-479
» » Ἀθηναῖς: Εύπολιδος 10, πτλέο. 21-441, 81.680

Τηλεγρ. Διεύθυνσις Εὐωτερικοῦ: «UNION»
» » » Εσωτερικοῦ: «O UNION»

σπερθήθη είς τὴν μυροβόλον κύμαφυν τῶν Κυκλάδων, τὴν "Ανδρον, θὰ ρίζωσται καὶ θὰ γιγαντωθῇ εἰς πανύψηλον κυπάρισσον, εἰς δένδρον, οὐχὶ μόνον εὔσκιουρολλον ὑπὸ τὸ ὄπιον θᾶ σκέπτωνται πολλοί, ἀλλ' ἐν τῷ αὐτῷ, εἰς ἀρκετὰ ἀγλαόκαρπον, ἀπὸ τὸ ὄπιον θὰ τρέφωνται πάρα πολλοί.

Ἐφόπλιστικὸς Οἶκος Γουλανδρῆ, ἐκ τῶν τὰ πρώτα φερόντων εἰς τὴν ἐφόπλιστικὴν οἰκογένειαν, δίδει πρώτος τὸ παράδειγμα τῆς εύποιας, ἀξιον πρὸς μίμησιν, καὶ είμαι πλέον ἡ Βασιλίσση, διτὶ θὰ εὑρεθοῦν καὶ συντόμως, μιμηταὶ, τῆς ἀγαθοεργοῦ αὐτῆς πράξεως.

"Ιωάννη Γουλανδρῆ! Σὲ πενθούν ὅσοι συνειργάσθησαν μαζί σου. Σὲ πενθεῖ ἡ εὐανδρος καὶ μυροβόλος πλουσιωτέρα νήσος τῶν Κυκλάδων, ἡ "Ανδρος, τιμὴ καὶ δόξα τῆς ἐφόπλιστικῆς οἰκογένειας.

Θά σὲ μακαρίσουν αἰώνια, ὅσοι θὰ προστατευθοῦν καὶ εὐεργετηθοῦν ἐκ τῆς ἀγαθοεργοῦ πράξεως τῶν ἀδελφῶν σου. Σὲ πενθεῖ ἡ "Εἰνωσις τῶν Ἑλλήνων Ἐφόπλιστών, τῆς ὄπιος ὑπῆρχες θεμέλιος λίθος καὶ στυλοβάτης.

Θά μεινῃ, ἐπὶ τούτοις, τὸ δινομά σου, μεταξὺ τῶν τὰ πρώτα φερόντων εἰς τὴν ἐφόπλιστικὴν ἀπίχειρον, τιμὴ καὶ δόξα, τῆς ναυτικῆς μας Ἑλλάδος. "Ιωάννη Π. Γουλανδρῆ, αἰώνια σου ἡ μνήμη.

Μετὰ τὸν κ. Λ. Νομικὸν ὡμίλησεν ἀπὸ μέρους τῆς Π.Ν.Ο. ὁ γενικὸς γραμματεὺς αὐτῆς καὶ πρόεδρος τῶν Ραδιοτηλεγραφητῶν κ. "Ηλίας Κροκίδης, ὡς ἔξις:

"Ιωάννη Γουλανδρῆ,

Γονεὶς τῆς παλαιᾶς ἐφόπλιστικῆς οἰκογένειας Γουλανδρῆ. Συνεχιστὴ τῶν ἱερῶν παραδόσεων τῆς γηραιᾶς πατρίδος τοῦ ἱστορικοῦ νησιοῦ, ποὺ ἀπὸ τὸν πρώτο του κάτοικο πήρε τὸ ὄνομά του, τὸν μαντῆν "Ανδρο, γυιὸν τοῦ "Αἴνιου, τὸ γηπὶ ποὺ ἔδωσε τόσους καὶ τόσους μεγάλους "Ἑλλήνας, ποὺ πραγματικά ἐπάσχισαν γιὰ τὴν Πατρίδα μας Ἑλλάδα καὶ γιὰ τὸν Ἑλληνισμό.

"Ἐνας ἀπὸ αὐτοὺς εἶσαι καὶ σὺ ἔνδοξε νεκρέ, καλέ συνεργάτα, ἐφοπλιστὰ! "Ιωάννη Γουλανδρῆ.

Ἐκουάρασθε γιὰ τὸ μεγαλεῖο τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ ἀφοσες ἕνα δυσαναπλήρωτο κενό, στὸν ἐφόπλισμὸν καὶ τὴν ναυτικὴν οἰκογένεια, μὲ τὸν πρόωρο ὑπὸ σου. Ναί, λέμε ἡμεῖς ποὺ σὲ γνωρίσαμε, πρόωρο ὑπὸ σου καὶ δχι θάνατο.

Γιατὶ πάντας ἔξις μαζὶ μὲ τοὺς "Ἑλληνας ναυτικοὺς καὶ ἄσκονα μετέφερες τὴν δόξα τῆς Ἑλλάδος στὸ Νέον Κόσμο, μὲ τὸ ἀκατάβλητο Ἑλληνικό σου πνεύμα, δίδοντας πάντοτε χαρὰ στοὺς δικούς σου καὶ στοὺς φίλους σου "Ἑλληνας, ναυτικοὺς καὶ ἐφοπλιστας.

Καὶ προτού μετοκήσθης εἰς τὸν χρονεῖον τῶν ἀειμήστων, συνέχισες τὸν προρρισμὸν τῶν μεγάλων Ἀνδρίων καὶ ἔδωρησε ἕνα ποσὸν διὰ τὴν ἱατροφρακευτικὴν ἀνακούφισιν τῶν συνεργατῶν σου ναυτικῶν, ποὺ αὐτὸν, εἶμενα βέβαιον, στὸν μηνή σου, ὡς τοιενὸν παράδειγμα θὰ συνέχισουν εὐεργεοίς κι ἄλλοι συνεργάται, γιὰ τὸ γενικὸ καλὸ τῆς πολυβασιανόμενης Πατρίδος μας Ἑλλάδος καὶ τοῦ ταλαπίωρου "Ἑλληνα ναυτικοῦ.

"Ιωάννη Γουλανδρῆ: "Ἐχε τὴν γαῖαν ἐλαφράν. Αἰώνια σου ἡ μνήμη.

Τέλος, ἀπὸ μέρους τῶν "Ἀνδρίων, ὡμίλησεν ὁ πρόεδρος τῆς ἐν Πειραιεὶ "Ἀνδριανῆς παροικίας κ. Γ. Μπουμπούς, εἰπὼν τὰ κάτωτα:

"Η παροικία καὶ ὁ "Σύνδεσμος τῶν ἐν Πειραιεὶ "Ἀνδρίων" στρέφουν εὐγνώμωνα τὴν σκέψιν των πρὸς τὸ τιμώμενον σῆμερον εὐγενεῖς τέκνον τῆς "Ανδροῦ: Τὸν "Ιωάννην Πέτρου Γουλανδρῆν. Καὶ αἰσθάνονται βαθεῖαν, βαθυτάτην τὴν ὑποχρέωσιν νὰ εὐχαριστήσουν θερμῶς τὴν διοίκησιν τοῦ "Οἴκου τοῦ Ναύτου" διὰ τὴν σημερινὴν θρησκευτικὴν τελετουργίαν εἰς μνήμην "Ἐκείνου.

Τὸν "Ιωάννην Πέτρου Γουλανδρῆν δὲν ἐθρήνησε μόνον ἡ οἰκογένειά του. Τὸν ἐθρήνησε καὶ τὸν θρηνεῖ ὀλόκληρος ἡ ναυτιλούμενη Ἑλλὰς καὶ ἡ "Ανδρος. Τὸν ἐθρήνησαν καὶ τὸν θρηνοῦν αἱ μυριάδες τῶν Ἑλλήνων ναυτιλῶν, ποὺ πλέουν ἀνὰ τοὺς πόντους καὶ τοὺς ὥκεανούς. Ἀκόμη τὸν θρηνοῦν αἱ χιλιάδες τῶν "Ἀπομάχων Ἑργατῶν Θαλάσσης, ἔκεινοι, τοὺς ὄποιους δὲ κάματος τοῦ χρόνου καὶ αἱ ἀσθένειας καθῆλοσσα ὀριστικῶς πλέον εἰς τὴν Ἑράν, διὰ νὰ ζοῦν, δραματιζόμενοι μόνον καὶ ἀδύνατοι πρὸς δραστιν.

Διότι, ὁ "Ιωάννης Γουλανδρῆς ἐγεννήθη καὶ ἡνδρώθη εἰς τὴν θάλασσαν. Καὶ ὡς συνεχιστὴ τῆς ὥραίς καὶ μακράς παραδόσεως τῶν προγόνων καὶ τῆς πατρίδος του "Ἀνδροῦ δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ μὴ ἀγαπήσῃ τὴν ἀτέρμονα πόντουν καὶ ἔκεινους τῶν ὄποιων ἡ ζωὴ καὶ ἡ τυχὴ εἶναι συνυφασμένη μὲ τὴν θάλασσαν.

"Ἔχων δὲ ιδίος πειραν τῶν συμβικῶν ὑπὸ τὰς ὄποιας διαβιοῦν οἱ ἐν τῇ θάλασσῃ, διότι καὶ δὲ ιδίος ὑπῆρξε τὸ σέμνωμα τῆς σεμνῆς ναυτικῆς οἰκογένειας τῆς Ἑλλάδος, προσεπάθησε παπούτων καὶ πάντοτε νὰ ἀμβλύνῃ τὴν τραχύτητα τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ζωῆς καὶ ἐργασίας καὶ νὰ καταστήσῃ ἀρμονικὴν τὴν εἰς τὰς πλωτάς μικράς κοινωνίας τῶν πλοίων διαβιοῦν.

Διὰ τὸν "Ιωάννην Γουλανδρῆν δὲν ὑπῆρχε διάκρισις ναύτου καὶ ἀξιωματού. "Εκκινῶν δὲ τιμῶμενος ἀπὸ τὴν ἀπλήσιαν, ἀλλ' ἐντὸνας φιλοσοφούμενος σκέψιν, διτὶ οἱ κοινοὶ κίνδυνοι καὶ ἡ κοινὴ τύχη ἑξαφανίζουσι, τὰς διακρίσεις καὶ σφυρηλατοῦν ἀκαταλύτως τοὺς δεσμούς τῶν ἀνθρώπων, ἔταθή παράπλευρος πρὸς τὰ πληρώματα τῶν πλοίων του, εἰς τὰ ἡλιοκαπή πρόσωπα τῶν ὄποιων ἔδλεπε τοὺς ἀγαπητοὺς συναδέλφους του, τοὺς ἀφανεῖς, ἀλλ' ἀξίους καὶ σεμνούς πρωτεργάτας τοῦ ναυτικοῦ μεγαλείου τῆς Πατρίδος.

Εἶναι ἀληθεῖς, διτὶ φιλῶν δὲ θεός τοὺς καλοὺς—κάγαθούς, ἀκαίρως καλεῖ τούτους πλησίον Του. Τοιούτους καλός—κάγαθος ὑπῆρξε καὶ ἡ "Ιωάννης Πέτρου Γουλανδρῆς δοτίς, νέος ἀκόμη, πλήρης σωματικοῦ σφυρίους, ψυχικῆς ἀνωτερότητος καὶ ἐφέσεως πρὸς δημιουργικὴν δρᾶσιν ἐκλήθη, θεία Βουλή, νὰ ἀφήσῃ πρώρως τῶν ἑγκοσιών τὴν ματαίτητα, διὰ νὰ καταλίπῃ, μὲ τὸν ἀδόκτον τὸν θάνατον του, δυσαπατήσαντος τῆς θέσεών του τὸ κενόν.

Οἱ ἀλτρούσται οὗτοι "Ἀνδριοι, εἰς ἐκδῆλωσιν τῶν ἀγαθῶν αἰσθημάτων τῶν πρὸς τοὺς ἀναξιοπαθοῦτας καὶ ἀσθενεῖς ἀπομάχους προσέφερον, εἰς μνήμην τοῦ ἀειμήστου ἀδελφοῦ των, τὸ γενικὸν ἔκεινο ποσόν, χάρις εἰς τὸ ὄποιον ἡ πρώτη ναυτικὴ νήσος τοῦ "Ἑλληνικοῦ Βασιλείου, ἡ "Ανδρος, ἀπέκτησε παραρτήμα του «Οἴκου τοῦ Ναύτου» πρὸς περιθαλψιν τῶν ἀσθενῶν ἀπομάχων της. Διὰ τὴν πρᾶξιν των ταύτην σύμπασαν διαστήσαντος τῆς "Ανδροῦ τοὺς εὐγνωμονες.

Εἴθε νὰ εἶνε ἐλαφρόν τὸ χῶμα τῆς ζένης γῆς, τὸ ὄποιον ἐσκέπτασε τὸν ἀλησμόντον "Ιωάννην Πέτρου Γουλανδρῆν. Καὶ θὰ εἶνε, ἀσφαλῶς, ἐλαφρόν τὸ χῶμα ἐκεῖνο τῆς ζένης, διότι καὶ ἡ γῆ γνωρίζει νὰ σέβεται τοὺς σεμνούς καὶ τιμίους, οἷος ὑπῆρξεν ἐν ζωῇ ὅ τιμώμενος ἀειμηνός της "Ανδρου.

Ο. Κ. ΤΣΑΛΔΑΡΗΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΝ

Σχετικῶς μὲ τὴν καταδαλομένην κατὰ τὰς τελευταίας αὐτὰς ἡμέρας προσπάθειαν δημιουργίας «εναυτιλιακού κλίματος», περὶ ἣς γράφουμεν εἰς τὰς πρώτας σελίδας τοῦ παρόντος τεύχους, διὸ Ἀρχηγὸς τοῦ Λαϊκοῦ Κόμματος κ. Κ. Τσαλδάρης ἀπέτυχε πρὸς τὸν κ. Βενιζέλον, τὴν κάτωθι ἔξαιρετικῶν ἐνδιαφέρουσαν ἐπιστολήν:

Κύριε Πρόεδρε,
Εἰς ἀπάντησιν τῆς ἐπιστολῆς σας 10ης τρέχοντος, σχετικῆς πρὸς τὸ ἐπειγόν πράγματι, ζήτημα τῆς ρυθμίσεως τῆς φορολογίας τῶν ποντοπόρων πλοίων, στεύδησε νὰ σᾶς μεταδώσωμεν τὰς ἀπόψεις μας, αἵτινες ἔχουσιν ὡς ἀκολούθως:

Αἱ συνθῆκαι ὑπὸ τὰς ὄποιας εὐρέθη μεταπολεμικῶς ἡ ναυτιλία μας, ἀποπαχόλησαν σοδαρώτα τὸ Λαϊκὸν Κόμμα, εύθυνος ἀπὸ τῶν ἐκλογῶν τοῦ 1946, ὅποτε ἀνέλαβε τοῦτο τὴν διακυβέρνησιν τῆς χώρας. Τὰ πρόληματα τὰ ὄποια ἀντέμετέποιτεν ὑπὸ την παραστατικής αἵματος ἀπὸ τὸν λαὸν καὶ σκληραὶ θυσίαι χρήματος ἐξητήσθησαν ἀπὸ τὸν λαὸν καὶ σκληραὶ θυσίαι χρήματος ἐξητήσθησαν ἀπὸ τὸν παραγωγικὸν τοῦ οἰκονομικῶν περιοδίου, καθ' ἣν τὸ Λαϊκὸν Κόμμα εύθυνος ἔχειν τὸν παραστατικὸν τοῦ ποντοπόρων πλοίων πλούτην της ναυτιλίας τῆς χώρας.

Γνωρίζετε, ὅμως, ὅπως καλῶς γνωρίζει καὶ ὁ ἐφόπλιστικὸς κόσμος, ὅτι πρὸ τῶν τεραστίων τῶν στοργῶν του Κράτους ἔναντι τῆς ναυτιλίας μας εἰπὸν ὅτι τὸν παραστατικὸν τοῦ οἰκονομικού περιοδίου, καθ' ἣν τὸ Λαϊκὸν Κόμμα συμμετέχειν τῆς τριμερούς Κυβερνήσεως Σεπτεμβρίου — Ὁκτωβρίου 1950 ήλεγχει δι' ὑπουργού τοῦ τοῦ "Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπειδήθη πάντας τοῦ ζητήματος τῆς συνθέσεως καὶ αἵματος τῶν πλορωμάτων καὶ την ποντοπόρων πλούτου την παραστατικήν της ναυτιλίας μας πρόδηλην.

Κατὰ τὴν μοναδικὴν δὲ την ποντοπόρων πλούτου την παραστατικήν της ναυτιλίας μας, αἵματος την ποντοπόρων πλούτου την παραστατικήν της ναυτιλίας μας πρόδηλην.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι η φορολογία εκείνη, ὅπως καὶ ὡς τὸ πρόσωπον της προσωρινής, ἀπομένως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχειρήσεως τόποιον, διότι οὐτε καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι ἐπεζήτησαν νὰ διαφύγουν.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχειρήσεως τόποιον, διότι οὐτε καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι ἐπεζήτησαν νὰ διαφύγουν.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχειρήσεως τόποιον, διότι οὐτε καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι ἐπεζήτησαν νὰ διαφύγουν.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχειρήσεως τόποιον, διότι οὐτε καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι ἐπεζήτησαν νὰ διαφύγουν.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχειρήσεως τόποιον, διότι οὐτε καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι ἐπεζήτησαν νὰ διαφύγουν.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχειρήσεως τόποιον, διότι οὐτε καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι ἐπεζήτησαν νὰ διαφύγουν.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχειρήσεως τόποιον, διότι οὐτε καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι ἐπεζήτησαν νὰ διαφύγουν.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχειρήσεως τόποιον, διότι οὐτε καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι ἐπεζήτησαν νὰ διαφύγουν.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχειρήσεως τόποιον, διότι οὐτε καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι ἐπεζήτησαν νὰ διαφύγουν.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχειρήσεως τόποιον, διότι οὐτε καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι ἐπεζήτησαν νὰ διαφύγουν.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχειρήσεως τόποιον, διότι οὐτε καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι ἐπεζήτησαν νὰ διαφύγουν.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχειρήσεως τόποιον, διότι οὐτε καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι ἐπεζήτησαν νὰ διαφύγουν.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχειρήσεως τόποιον, διότι οὐτε καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι ἐπεζήτησαν νὰ διαφύγουν.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχειρήσεως τόποιον, διότι οὐτε καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι ἐπεζήτησαν νὰ διαφύγουν.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχειρήσεως τόποιον, διότι οὐτε καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι ἐπεζήτησαν νὰ διαφύγουν.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχειρήσεως τόποιον, διότι οὐτε καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι ἐπεζήτησαν νὰ διαφύγουν.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχειρήσεως τόποιον, διότι οὐτε καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι ἐπεζήτησαν νὰ διαφύγουν.

Προσωρινή, ἐπομέως, ὅτι τὸ ποντοπόρον πλούτον της ναυτιλίας μας δυσμενεῖς συντελεστάς τῆς ἐπιχε

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΕΙΣ TANKER T2

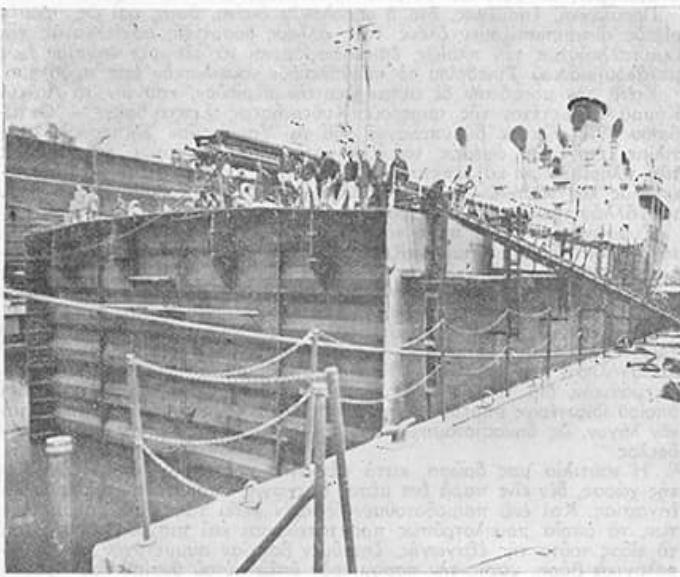
Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ

Ός γιαντούτοι αἱ τάσεις εἰς τὰς νέας ναυπηγήεις πετρελαιοφόρων σκαφών στρέφονται κυρίως πρὸς τὰ μεγέθη τῶν 18.000 περίπου τόνων καὶ τῶν 30.000 τόνων τῶν κοινῶν ἀποκαλούμενών «σουστέρτακέρες». Υπὸ ναυπήγησιν ἡ ὑπὸ παραγγελίαιν ὑπάρχουν καὶ τὰ μεγαλύτερα μεγέθη, ὡς παραδείγματος χάριν ἐν δεξαμενοῦτοιον ζένης ἑταῖρις Ἑλληνικῶν συμφερόντων τῶν 40.000 τόνων.

Συγκρινόμενα μὲ τὰ μεγέθη αὐτά, τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς πετρελαιοφόρα T2, αἰσθητῶς μειονεκτοῦν. «Έχουν χωρητικότητα 16.500 τόνων, καὶ ἡ ταχύτης τῶν εἶνε ικανοποιητική. Τὸ μειονέκτημα μεγέθους θὰ εἴνε σηματικότερον εἰς τὸ μέλλον ἐφ' ὅσον τὰ παλαιότερα πετρελαιοφόρα θὰ ἀποσύρωνται τῆς ὑπηρεσίας καὶ ἐφ' ὅσον ἡ τάσις σπρέων εἰνε πρὸς μεγαλύτερας χωρητικότητας.

Μία ἀμερικανικὴ ἑταῖρις τῆς Νέας Υόρκης, ἀντιπροσωπεύουσα καὶ ἀρκετὰ ἔλληνικὰ συμφέροντα, προβαίνει εἰς ἐπαύγησιν τῆς χωρητικότητος τῶν ὑπὸ τὴν ίδιοκτησίαν τῆς σκαφῶν T2 διὰ τῆς προσθέσεως μιᾶς ἐπὶ πλέον δεξαμενῆς μῆκους 41 ποδῶν εἰς τὸ μέσον τοῦ σκάφους.

Ἡ ἔργασιον ἔξετελέσθη ἡδη ἐπὶ ἑνὸς T2 μὲ λίαν ικανοποιητικὰ ἀποτελέσματα, ὑπὸ τῶν ναυπηγείων Μπέθλεμ τῆς Βαλτιμόρης. Τὸ πρῶτον τοῦτο σκάφος εἴνε τοῦ συνήθους T2 τύπου μὲ μηχανὴν ἵπποδυνάμεως 6.000 ἵππων. «Υπολογίζεται, ὅτι ἡ ἀπώλεια ταχύτητος θὰ εἴνε μόνον δύο δέκατα τοῦ μιλλίου. Τὸ δεύτερον, τῶν ὑπὸ μεγέθυνσιν πλοίων, εἴνε T2 τύπου «MIS SION», δηλαδὴ σκάφος καθ' ὅλα δυοῖς μοιον ἀλλὰ μὲ μηχανὴν δυνάμεως 10.000 ἵππων. «Υπολογίζεται, ὅτι μετὰ τὴν μετατροπήν, τὸ δεύτερον αὐτὸν σκάφος θὰ ἔχῃ αὐξησιν τῆς ταχύτητος του, κατὰ ἐν δέκατον τοῦ μιλλίου. Τὸ ἔκ πρώτης ὄψεως περιέργων αὐτὸν φαινόμενον δοφείλεται εἰς τὸν ἔξῆς τεχνικὸν λόγον: 'Ἡ ἀντίστασις εἰς τὸ οὖρον ἑνὸς



Τὸ πρυμναῖον τρῆμα τοῦ σκάφους ἐν δεξαμενῇ μετὰ τὴν ἀποκοπὴν του.

σκάφους εἴνε δύο εἰδῶν. Τριβὴν τοῦ ὑδατος ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ σκάφους καὶ ἡ ἔκτόπισις τοῦ ὑδατος ὑπὸ τῷ δύγκου τοῦ πλοίου, ἔχουσα ἀποτέλεσμα τὸν σχηματισμὸν κυμάτων καθὼς τὸ σκάφος προχωρεῖ. Εἰς ἔνα βραδὺ πλοίον ἡ ἀντίστασις τριβῆς τοῦ ὑδατος εἴνε περισσοτέρα. Ἐπὶ παραδείγματι εἰς ἔνα κοινὸν φορτηγόν, ταχύτητος 10—11 μιλίων, εἴνε 70 περίπου τοῖς ἑκατὸν τῆς συνολικῆς ἀντιστάσεως. Εἰς ἔνα ταχὺ πλοίον συμβαίνει τὸ ἀντίθετον καὶ ἡ ἀντίστασις ἑκτόπισες τοῦ ὑδατος εἴνε σημαντικωτέρα. "Οταν τὸ μῆκος ἑνὸς σκάφους αὐξάνῃ καὶ ἐφ' ὅσον αἱ ἄλλαι διαστάσεις παραμένουν αἱ αὐταὶ, ἡ μὲν ἀντίστασις ἐκ τῆς τριβῆς αὐξάνει, ἐνῷ ἡ ἀντίστασις τῆς ἑκτόπισεως τοῦ ὑδατος σχετικῶς ἐλαττοῦται. Ἐπίσης, μετὰ τὴν ἐπιμήκυνσιν, τὸ βύθισμα τῶν πλοίων ἐλαττοῦται ὑπὸ τοῦ Νηογνώμονος κατὰ δεκάτην, γεγονός ὅπερ περιπτεροῦ ἐλαττωνει τὴν διλκήν ἀντίστασιν. Οὕτω τὸ T2 τύπου «MIS SION» κερδίζει εἰς ταχύτητα μετὰ τὴν μετατροπήν.

Αἱ διαστάσεις καὶ ἄλλαι λεπτομέρειαι τῶν δύο τύπων T2, πρὸ καὶ μετὰ τὴν μετατροπήν, εἴνε ὡς κάτωθι:

	Πρὸ τῆς μετατροπῆς	Μετὰ τὴν μετατροπὴν
Μῆκος μεταξὺ καθέτων	503 πόδ.	544 πόδ.
Πλάτος	68 »	άμετάβλητον
Βάθος	39 »	»
Βύθισμα	30'-2"	29'-7 1/2"
'Εκτόπισμα (έμφορτον) τόνων ..	21.880	24.221
» (άφορτον) » ..	5.360	5.721
Ντεντρούεετ, τόνων	16.520	18.500

Μετὰ τὴν προσθήκην τῆς νέας δεξαμενῆς φορτίου τὸ σκάφος ἐνισχύθη διὰ 10 ἐνισχυτικῶν λωρίδων κατὰ μῆκος τοῦ σκάφους, ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, τῶν πλευρῶν καὶ τοῦ πυθμένος. Μεγάλη προσοχὴ ἀπέδοθη εἰς τὴν ἑκτέλεσιν τῆς ἔργασίας καὶ αἱ κυριώτεραι ἡλεκτροσυγκολλήσεις ἥλεγχθησαν δι'. ἀκτίνων «X».

Μέγας ὑπῆρχε τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Ἀμερικανῶν τεχνικῶν διὰ τὸ ἔργον αὐτό, ὅπερ θεωρεῖται ὡς λίαν ἐπιτυχές Βῆμα ἀπό ἐμπορικῆς καὶ τεχνικῆς πλευρᾶς. Τὸ νέον τμῆμα τοῦ σκάφους εἶχε προετοιμασθῆ ἐις ἡλεκτροσυγκολλημένα τεμάχια 25 περίπου τόνων βάρους, ὥστε νὰ ἐλαττωθῇ εἰς τὸ ἑλάχιστον ὁ χρόνος δοσίς θὰ ἀποτελῆ διὰ τὴν ἔργασίαν ἐπὶ τοῦ πλοίου, περιορίζομένης οὕτω τῆς καθυστερήσεώς του.

Τὴν τεχνικὴν ἐπίβλεψιν τῆς ἔργασίας ἔχει ἀναλάβει ὁ ἐν Νέᾳ Υόρκη γιαντούτος Ἐλλην ναυπηγὸς κ. Εύγ. Παναγόπουλος.

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΑΝΑΓΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ

Ο πόλεμος μεταξὺ ἑργοδοτῶν καὶ ἑργαζομένων στὴν Ναυτιλία θητεῖ. Ή νέα στυλογικὴ σύμβασις ἔχει τούλαχτισσον αὐτὸν τὸ περιεχόμενον. Οι μισθολογικὲς καὶ ἄλλες διαφορὲς εἰτε παροχετεύονται εἴτε παρακάμπτονται. Καὶ μιὰ ποὺ μπήκαν τὰ θεμέλια, δὲν εἰνε μακρὰ ἡ ἐποχὴ διουσὶ διατάσσεται ζητήματα θῦ δυσμίζεται ἔται φιλάκια καὶ ἐτοι μέ τέοισα κατανόηση καὶ ἀπὸ τις δύο περιερές τῶν ἐνδιαφέροντων.

Η παλαιόμαχος ἐθνικὴ καὶ σεμνὴ ὄργανωσις τῆς Π.Ν.Ο. μὲ τὴν ἐπίσημο πλέον αναγνώρισι τῆς ἀπὸ τὸν ἑργοδοτικὸν κόσμον βρίσκεται τὴ θέση της καὶ τὸ δρόμον της. Τὸ σχετικὸν ἄρθρο τῆς ὑπογραφείσης συμφωνίας, σαφεῖστα ρυθμίζει, διτὶ πάντες οἱ προσλαμβανόμενοι, στὸ μέλλον, ναυτεργάται πρέπει νὰ είναι μέλη τῶν νομίμων ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων.

Τὸ ώραίο αὐτὸν γεγονός, συμπτίπον λίγο μόλις μετά τὴν ἔξοφάνισι τὴν σιγὴν τοῦ «καθοδηγητοῦ», πολλὰ μέλλει ν' ἀποδοσῃ ὠφελημάτα καὶ στὶς δύο παρατάξεις τῶν συμβληθέντων, ἀλλὰ καὶ σὲ δὴ τὴν τεραστίαν ὑπόθεσι τῆς «Ελληνικῆς Ναυτιλίας».

Ήταν δὲ καιρός. Ήταν καιρὸς δὲν δισαλθῇ πλάνη τοῦ ἑργοδοτοῦ, ὅτι ἀντιστρατεύμενος τὴν ἐπαγγελματικὴν ὄργανωσι τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων του, λύνει τὰ χέρια του καὶ τὰ χέρια τῶν Πλοίαρχων του πρὸς μίαν ἐπωφελεύοντα ρύθμισιν τῆς ἔργασίας στὴν ἐπιχείρησί του. «Ἀντίθετα, εἴνε χιλιαποδέειγμένον γεγονός, ὅτι τὸ μόνον που κατάφερε ήταν νὰ συμμαχήῃ ἀκουσίων μὲ ἀκατονόμαστες ἀλλες ὄργανωσεις, τοὺς σκοπούς τῶν ὀποίων κανεὶς δὲν μένει ποὺ νὰ γνωρίζῃ.

Ήταν, ἐπίσης, καιρός, εἰς ὄργανωσεις νὰ μὴν ἔχουν στὸν ἀστερισμὸν τῶν ζητημάτων τους καὶ τὸν οὐσιώδη οἰκονομικὸν παράγοντα, δοτὶς ποιαρίων προέκπτε αὐτὸν τὸν προσθυμίαν τῶν μελῶν πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις των πρὸς αὐτάς.

Καὶ δυσχέρεια ήταν καὶ ἀσχήμια ηταν καὶ δυσφήμησις ηταν ἀδικος.

Συνέπεια δὲ κακὴ καὶ εἰς βάρος τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου ηταν τὸ γεγονός, διτὶ αἱ ὄργανωσις ήσαν καταδίκασμεναι ἐκ τοῦ ἑργοδοτικοῦ πλοίου ἀλλὰ καὶ τὶς οἰκονομικῆς ἀνεπαρκείας νὰ ἀκινητοῦν, πειροποίησεν μόνον στὴν ἐπίλυσι τῶν εἰδίκων τινῶν ζητημάτων καὶ στὴν προστασία τῶν εἰς τὰ κέντρα εύρισκομένων τῆς ἔργασίας των πειρατῶν.

Ἐτοι, πολλὰ καὶ πολλές εἰπιδώξεις τῶν ὄργανωσεων ηταν τὸ οὐσιώδη πρόσωπον της ζητημάτων των μελῶν τους. Διευκόλυνσι τῆς ζητημάτων της ζωῆς των μελῶν τους, στὴν οἰκονομική ἐπάρκεια τῶν μελῶν τους καὶ τὴ γενικὴ βελτίωσι τῆς ζωῆς τῶν μελῶν τους.

Πολὺς καιρὸς είνε, διποὺς ἔνα στήματα στεγάσεως διὰ οἰκοδομικῶν Συνεταιρισμῶν, ικανώτατα ἀπέδωσεν ἀποτελέσματα.

Οι δημόσιοι ὑπάλληλοι, οἱ τραπεζίτοι, πολλοὶ συνταξιούχοι καὶ ἔνα σωρὸ ἀλλες τάξεις, πετυχαὶ ν' ἀποκτήσουν καπποὶ ἀκίνητο, καπποὶ ιδιοκτητὴ ἑστία μὲ λίγα πράματα. Οἱ ναυτικοὶ γιατὶ νὰ μένουν πίσω;

Νὰ ἔναι θαυμαστὸ ζήτημα, ποὺ τάχιστα πρέπει ν' ἀναληφῇ. Μὲ τὸν μισθό, εἴτε αὐτὸν ποὺ ἐπεδήληθη, εἴτε ἄλλον καλλίτερο, προκοπὴ δὲν πρόκειται νὰ δούμε. Εἰνε τόσες, ἀνθεμάτια τε, τῆς ζωῆς οἱ ἀμερικανοί. Τὸ σύστημα τοῦ οἰκοδομικοῦ Συνεταιρισμοῦ, δημως, παρέχει τὴ διανοτήτη συμμετοχῆς, μὲ δὲς τὶς αὐτές οἰκονομικούς.

Τὸ ζητημάτων ἐγγονούμενο. Δὲν πρόκειται νὰ τὸν ζητησούμενον ποὺ τὸν ζητησούμενον ἀπό την ζωῆς της ἀφίσουμενον. Αὐτὸς δὲν εἴλοτε ποὺ τὸν ζητησούμενον ποὺ τὸν ζητησούμενον ἀπό την Ναυτιλία, χωρὶς καὶ νὰ συνεισφέρει τίποτε, ἀπολύτως τίποτε, εἰς αὐτήν. Νὰ μιὰ εὔκαιρια νὰ λάβη καὶ αὐτὸς θέστι.

Τὸ Κράτος ἐγγονούμενο. Δὲν πρόκειται νὰ τὸν ζητησούμενο οὔτε επίδομα, οὔτε επιμισθία, οὔτε εὐφάνταστες ἀλλες συμμετοχές. "Ἄν καὶ κατέ τέοισα σὲ πολλὰ ἄλλα Κράτη, γίνονται.

Λέμε, λοιπόν: 'Ἐζητήθη ἀπὸ τὸν ναυτεργατικὸν κόσμο νὰ κατέληθη σὲ μισθολογικὰ ἐπίπεδα ποὺ νὰ ἐπιτέρπουν ἔνα τίμιο συναγωγισμὸν τῆς Ναυτιλίας μας μὲς τὶς ἄλλες Ναυτιλίες. Σύμφωνοι.'

Ἄντι, δημως, δὲν εἴλοτε τὴν ζωῆς της προστατεύοντα παντοῦ στοὺς ναυτικοὺς, μείς νὰ ἐπιτύχουμε λίγες περιωρισμένες τελωνειακὲς διευκολύνσεις ὥστε τὴν χαμηλὸ μας μισθολόγιο νὰ ἀποδῃ ἐπαρκές στὴ συντήρηση μιᾶς Ελληνικῆς μετρίας οἰκογενείας.

"Οπως σήμερα ἔχουν τὰ πράγματα, ἡ ἀνεπάρκεια εἴνε ἀναμφισδήτητος. Ἄνθρωποι, ποὺ ὀλωνίζουν τὸν οἰκεανὸν πέντε καὶ ἀκόμη χρόνια, πουθενάν την διανοτήτη τοῦ ξεμπάρκασματος καὶ τὴν παραμονὴ στὸ σπίτι τους οὔτε γιὰ ἔνα μόλις δίμηνο.

Η δασμολογικὴ φορολογία εἴνε, βέβαια, ἐπιτακτικὴ γιὰ τὸ Κράτος. Ἄλλα δὲν είναι κρίμα η ζάχαρη νὰ ἔχῃ στὴν παραγωγὴ τῆς τρεις χιλιάδες δραχμές ή οᾶκα, στὸν Πειραιά δὲν νὰ κατανῆται 20 καὶ ὀκομά;

Δὲν είναι κρίμα, δὲν εἴλο της πρώτης περιοδίας στὴν πατρίδα μας νὰ φθάνουν σὲ ὑψη ἀστρονομικὰ ἄλλα καὶ ν' ἀποτελοῦν ὑλικὸ ἀσχημίας ἀπὸ τὸν ἀδερφεύτευτο μαυραγορίτισμό;

Θά ήταν, ἀρά γε, ἀδικο καὶ θ' ἀποτελούσε η ἀξίωσίς μας ἀνακιδῆ δρεῖ ἀνεπιδικότευτο καπποὶ διάκρισις στὴν εἰσαγωγὴ ἐκ τοῦ έξωτερικοῦ στοιχειωδῶν τινῶν εἰδῶν τροφίμων καὶ ρουχισμού γιὰ τὶς ἀνάγκες τῶν οἰκογενειῶν μας;

Δὲν πρόκειται ν' ἀνατρέψουν οἱ δέκα χιλιάδες ναυτεργάται τῶν ὄκεανῶν τὸ οἰκονομικό ισοζύγιο τοῦ Κράτους. 'Απλούστατα ζητοῦν τὴ δυνα-

SPYROS A. HANOS
SHIP CHANDLERS & GENERAL MERCHANTS

FREMANTLE & PERTH
167 Oxford Street W. A. AUSTRALIA

τότητα νὰ συνεχίσουν ἐργαζόμενοι καὶ νὰ συνεχίσουν προσκομίζοντες δσα προσκομίζουν πρὸς τὸ κοινωνικὸ σύνολο.

Ρίχνουμε μερικὲς ίδες. Πρόχειρες καὶ ἀβάσαντιστες, βέβαια. "Απομένει στὰ 'Προεδρεῖα' νὰ τὶς καλλιέργησουν ἄν ταΐρουν καλλιέργεια.

Νὰ εἰναι βέβαιοι, διὶ κατὰ τέτοια ζητήματα, όπου τόσο ἑνίαφέρουν τοὺς ἐργαζόμενους συναδέλφους των, θὰ ἀπόδονται στοιχεῖα συνδικαλιστικῶν ἑνίαφέρουντος. Θὰ ἀπόδονται ἀφοριὴ νὰ ἐμφανισθοῦν πρὸ τῶν θυρῶν τῶν Σωματείων ἀκόμη καὶ ἡκεῖνοι, όπου ποτὲ στὸ παρελθόν δὲν εἶχαν ἀνίση παρτίδες μὲ τὰς ὅριανσών των, ἀρκούμενοι νὰ ἐπιδιωνται μακρόθεν καὶ ἀνευθύνων σὲ κριτικὴ καὶ ἐν συνεχείᾳ σὲ ἐπικρίσεις.

"Η ἐπιβαλλοτένη δραστηριότης θὰ ἀφοπλίσῃ τὸν ναυτεργατικὸ κόσμο ἀπὸ τὸ νὰ νοικῇ, διὶ διὰ τῆς ἀδιαφορίας του πληρώνει μία ἀλλή ἀδιαφορία.

Τὴν ἀδιαφορία τῶν ὁργανώσεων πρὸς τὰ πραγματικὰ συμφέροντα τοῦ πολλοῦ, ἀλλὰ καὶ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΥ ναυτεργατικοῦ κόσμου.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

— Η ΠΟΙΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

"Η κατωτέρω δημοσιευμένη ὑπ' ἀριθ. 406)50 ἀπόφασις τοῦ 'Αρείου Πάγου, ἑκδοθεῖσα ἐπὶ τῆς ὑποδέσεως τοῦ Ναυαγίου τῆς 'Χειμάρρας', εἰναι ἡ πρώτη καὶ μόνη μέχρι τῶν ἡμερῶν μας ἀπόφασις τοῦ ἀνωτάτου μας κακοστρίου δι' ής ρυμίζεται ἡ ποινικὴ ἀλλὰ καὶ ἡ ἀστικὴ εὐθύνη τοῦ Πλοιάρχου. Παλαιότερον τὸ 'Ἐφετεῖον' Ἀθηνῶν διὰ τῆς ὑπ' ἀριθμοῦ 331)917 ἀπόφασεώς του («Θέμις τόμ. ΚΘ' σελ. 280) ἐδέκθη, διὶ ὁ Πλοιάρχος εἰναι ὑπεύθυνος κατὰ τὴν ἑκτέλεσιν τῶν καθηκόντων του διὰ τὰ πταίσματα αὐτῶν ἔστω καὶ τὰ ἀλαφάρ, τὸ ίδιον δὲ Δικαστήριον διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 1179)911 ἀπόφασεώς του («Θέμις τόμ. ΚΔ' σελ. 165) ἐδέκθη, διὶ ὁ Πλοιάρχος ἀπαλλάσσεται πάσης εὐθύνης, ἐὰν ἀποδείξῃ, διὶ ἐδίσθη ἐξ ἀκαταμάχητον ἀνάγκης. 'Ἐπίσης δι' εὐθύνην Πλοιάρχου διὰ βλάβην ἐμπορευμάτων κατὰ τὴν μεταφοράν βλ. τὴν 1953)50 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Πειραιῶς («Ναυτικά Χρονικά» τ. 136 σελ. 11).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

Δικηγόρος

ΑΡΙΘ. 406)50 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΤΟΥ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ
 'Ἐπειδὴ διὰ τῆς διατάξεως τοῦ ἀριθμοῦ 57 ἐδάφ. β'. N. Δ. τῆς 23ης Δεκεμβρίου 1923, περὶ ποινικοῦ καὶ πειθαρχικοῦ Κώδικος τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ καθ' ἡν τιμωρεῖται διὰ φιλακίσεως καὶ χρηματικῆς ποινῆς ὁ Πλοιάρχος, ὅστις ἐπὶ περιπτώσει κινδύνου διὰ τὴν στιγμὴν καθ' ἦν ἐγκαταλείπει τὸ πλοίον παραμελεῖ τὴν διάσωσιν τοῦ πληρώματος, τῶν ἐπιβατῶν, τῶν δυναμένων νὰ διασωθῶσιν ἐγγράφων τῶν πλοίου κλπ., τῆς περιεχομένης εἰς τὰς διατάξεις τοῦ 'Ε' Κεφαλαίου τοῦ ὡς εἴρηται Κώδικος, αἵτινες ἀνάγονται εἰς τὰς ἀδικήματα περὶ τὴν ἑσωτερικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου καὶ τὴν 'Αστυνομίαν τῶν ναυσιπλοίας, συνιστάται εἰδικὴ ὑπόχρεωσις τοῦ Πλοιάρχου κατὰ τὸ σάρθρον 310 τοῦ 'Εμπορικοῦ Νόμου, ὅπως ἐν κινδύνῳ διὰ τὴν διάσωσιν τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου προσώπων καὶ πραγμάτων λαμβάνη τὰ προσήκοντα μέτρα ἐπὶ τὴν παραμελήσει καὶ μόνον τῆς λήψεως τῶν ὅπων λόγω τῆς ἐξαιρετικῆς σπουδαίότητος τοῦ δι' αὐτῶν διωκούμενου σκοπού τῆς διασώσεως προσώπων καὶ πραγμάτων, κατὰ τὴν ἀληθῆ ἔννοιαν τῆς διατάξεως τοῦ ἀριθμοῦ 57 ἐδάφ. β' τοῦ Κώδικος, ὑπεξειδούσης τοῦ διαδικασίας, διὶ ὁ ἀνατρεσίων πρώτος Πλοιάρχος τοῦ ἀτμοπλοίου 'Χειμάρρα' παρημέλησε μετὰ τὸν ἑπτὸν τῆς προσκρουσίων εἰς ὑφαλον κίνδυνον τὴν διάσωσιν τοῦ πληρώματος καὶ τὸν ἑπτήσταν, μὴ λαβῶν τὰ προσήκοντα μέτρα διὰ τὴν κανονικὴν λειτουργίαν τῶν σωστικῶν τοῦ πλοίου μεσων, μηδὲ ρίψας ἐπὶ πλέον φωτοβολίδας πρὸς πρόκλησιν πιθανῆς βοηθείας, καίτοι διέβεται πρὸς τοῦτο χρόνον καὶ μεσα, μετὰ τὸν δὲ κηρύξαν τούτον ἔνοχον καὶ ἐπιβαλλόν τὴν ἐπὶ τὴν προσβαλλομένην ἀπόφασει ποιητὴν ὄρθων ἡμιπινεύσει καὶ ἐφήμορος τὰς ποινικὰς διατάξεις τοῦ ἀριθμοῦ 57 ἐδάφ. β' τοῦ 'Εμπορικοῦ Κώδικος, οὐτινος τὰς συνιστώσι τὰ γενόμενα δεκτὰ περιστατικὰ καὶ οἱ ἐναντίοι λόγοι ἀναιρέσων εἰσὶν ἀπορριπτέοι ως ἀδύσιμοι, μὴ ἀπαιτούμενου διὰ τὴν συγτελειν τοῦ δι' ὁ κατεδικάσθη ὁ ἀναιρεσίων ἀδικήματος, καὶ τοῦ θανάτου τῶν ἐπιβατῶν.

ΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ

Η ΘΕΩΡΙΑ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ

Συνεχίζονται εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας εἰς τὴν πρᾶδιν, πλέον, αἱ δοκιμαὶ ἐπὶ τῆς γνωστῆς θεωρίας τοῦ ἐν Νέα Υόρκη 'Ελληνος ναυπηγού κ. Εύγ. Παναγοπούλου σχετικῶς μὲ τὰς συχνὰς θραύσεις τῶν ἀξόνων τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως πλοίων. Τὰ 'Ναυτικά Χρονικά' ἐπανειλημένας ἥσχοληθήσαν μὲ τὸ ζήτημα αὐτό.

Ούτως καὶ τὸν παρελθόντα Μάλιον ἐξετελέσθησαν ἐκτεταμέναι δοκιμαὶ ἐπὶ τοῦ πετρελαιοφόρου τοῦ 'Αμερικανικοῦ Στόλου 'Μίσσισιπαν Σάν Λουίς 'Ομπίσπο', τὸ ὅποιον ἐτέθη εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ειδικῶς συσταθείσης ἐπιτροπῆς ὑπὸ τῆς Διοίκησης τοῦ Π. Ναυτικού.

Τὸ πειραματικὸν πετρελαιοφόρον, χωρικότητος 16.500 τόνων καὶ ταχύτητος 18 μιλιάρια, ἐφωδιάσθη διὰ νέου ἀξόνου διατρέθεντος εἰς τὸ κέντρον, διὰ νὰ διέλθουν τὰ ἡλεκτρικὰ καλώδια, τὰ ὅποια συνέδεον τὰ ἡλεκτρονικὰ ὄργανα — τοποθετηθέντα εἰς τὸ σημεῖον ἀκριβῶν τοῦ ἀξόνου, τὸ εὐρισκόμενον ἔξω τῆς χοάνης ἐπὶ τῆς πρύμνης — μετὰ τοῦ ἐστοπεύσης τοῦ πλοίου, ὅπου ἐφωτογραφοῦντο αἱ μετρήσεις τῶν ὄργανων.

Αἱ δοκιμαὶ διήρκεσαν ἐπὶ τριήμερον, εἰς δὲ τὸ πετρελαιοφόρον, ἐπαναπλέυσαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ 'Νιούπορτ Νιούζ', ἐποπθετήθη νέος ἀξόνων, διαστάσεων βασιζόμενων εἰς τὰ πορίσματα τῶν δοκιμῶν, ἀφαιρεθέντος τοῦ πειραματικοῦ τοιούτου.

Εἶναι ἡ πρώτη φορά, καθ' ἧν τοποθετούνται εἰς τὸ ἔξω μέρος τοῦ ἀξόνου — γεγονός, τὸ ὅποιον ἐθεωρεῖτο μέχρι τῆς στιγμῆς ὡς τεχνικῶς ἀκατόρθωτον — ἡλεκτρονικὰ ὄργανα μετρήσεως τῶν καταπονήσεων τοῦ ἀξόνου.

Χαρακτηριστικὴ τῆς διειθώς ἀποδιδομένης σημασίας εἰς τὴν χρησιμοποιητικῶν αὐτῶν ὄργανων, πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ ὑποδεικνυμένου ὑπὸ τοῦ κ. Παναγοπούλου τρόπου ἀντιμετωπίσεως τοῦ προβλήματος τῶν ἀξόνων τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως πλοίων, εἶναι ἡ εἰδικὴ ἐπ' αὐτοὺς ἀπασχόλησης τῶν τεχνικῶν διασκέψεων, αἱ ὅποιαι συνεκροτήθησαν εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν, ἐπ' εὐκαιρία τοῦ ἄγγλικον 'Φέστιβαλ'. Εἰς σχετικὴν ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ἀξόνων ἀνακοίνωσίν του, ὁ διευθυντής των Λούδης δρ. Φ. Σ. Ντούρευ ἀνέφερε, μεταξὺ ἀλλων, 'ὅτι ἐλπίζεται νὰ ὑπερνικηθοῦν αἱ δυσκολίαι εἰς τὸ μέλλον', διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ἡλεκτρονικῶν ὄργανών μετρήσεως.

Αἰσθησιν βαθεῖαν ἐνεπούρευε εἰς τὴν βρετανικὴν διάσκεψιν ἡ παρὰ τοῦ τεχνικοῦ διευθυντοῦ τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος ἀποκάλυψις, διὶ ἡ τεχνικὴ αὕτη πρόσδοση συνετελέσθη ἡδη εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ ὅτι τὰς αντίστοιχα ἀποτελέσματα θά ίδουν τὸ φῶς τῆς δημοσίστητος, εὐθὺς ὡς συμπληρωθοῦν αἱ μαθηματικαὶ ἀναλύσεις τῶν κατὰ τὰς δοκιμὰς τοῦ 'Μίσσισιπαν Σάν Λουίς 'Ομπίσκο' ληφθείσων φωτογραφίων.

Υπογραμμίζεται ἐπ' εὐκαιρίᾳ ὁ ἐπιστημονικὸς συναγωνισμὸς μεταξὺ τοῦ 'Αγγλικοῦ καὶ τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος, κορυφωθεὶς ιδίᾳ, μετὰ τὴν ματαίωσιν τῆς πρὸ διετίας καταβληθείσης προσπαθείας διὰ τὴν συγχώνευσιν τῶν δυο κρατικῶν ὄργανων.

Αἱ δαπάναι διὰ τὰς δοκιμὰς ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ἀξόνων, ἀνελθοῦσαι μεχρι τούδε εἰς τὸ ποσὸν τῶν 100 περίπου χιλιάδων δολαρίων, ἐκαλύφθησαν, ἐξ ἡμίσεις, ὑπὸ τοῦ 'Αμερικανικοῦ Ναυαρχείου καὶ τοῦ 'Ινστιτούτου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἐν τῷ μεταξὺ πρόκειται νὰ ἐπακολουθήσῃ σειρὰ νέων πειραμάτων ἐπὶ πετρελαιοφόρων, κατὰ προτίμησιν, σκαφῶν, κατόπιν σχετικῆς ὑποδείξεως τοῦ Ναυαρχείου, χάριν τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῆς Ἑθνικῆς ἀμύνης.

Ἐκ τῶν γνωσθέντων μέχρι τούδε ἀποτελεσμάτων προκύπτει, διὶ αἱ τάσεις πρὸς κάμψιν, συνεπεία τῶν κραδασμῶν, εἰνε πράγματι αἱ προκαλούσαι τὰς θραύσεις τῶν ἀξόνων. Πρὸς ἔξουδετέρωσίν των, βάσει τῶν καταμετρουμένων λεπτομερειῶν, λαμβάνονται ἀνάλογα μέτρα.



Baldwin-Lima-Hamilton Corporation

NEW YORK OFFICE: 60 E. 42nd Street - NEW YORK, I⁷, N.Y.

Telephone: MURRAY HILL 2-4747

ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΕΛΙΚΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.

BALDWIN Ἐλικες τοποθετούνται ἐπὶ τῶν περισσοτέρων μεγάλων ἀμερικανικῶν ὑπερωκεανίων, θωρηκτῶν, σεροπλανοφόρων, τάνκερς καὶ φορτηγῶν.

Μερικὰ ἐκ τῶν πλοίων μὲ Ἐλικας **BALDWIN**:
 'Υπερωκεανοὶ "UNITED STATES", 50.000 τόνων (ὑπὸ ναυπήγησιν)
 » "AMERICA", 26.500 »

Θωρηκτὰ τύπου **MISSOURI**.

Αεροπλανοφόρα τύπου **FRANKLIN D. ROOSEVELT**.

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Του κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Ιούλιος. — 'Ο ψυχολογικός παράγων σημαντικήν έχει τώρα έπιδρασην είς τὴν ἀγορὰν τῶν πρώτων υἱών καὶ τῶν ναυλών. Πρὸς τὰ κάτω κινοῦνται αἱ τιμαὶ καὶ ἡ σύναψις ἀνακωχῆς εἰς τὴν Κορέαν θὰ ἀσκήσῃ μεγαλύτεραν πρὸς τὴν ὑποτίμησην πίεσιν. 'Η ναυλαγορά δὲν θὰ κρατηθῇ εἰς τὰ σημειρινά της ἐπίπεδα. 'Η πρώτη ἔδομας τοῦ μηνὸς ἀντικαποτρίζει αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν πίεσιν.'

• 'Ἐν τῷ μεταξὺ νέα σκάφη ἔρχονται τῶν ἀγυροδολίων τῆς ἀργίας, ὑπάρχουν δὲ πληροφορίαι, ὅτι ἡ E.C.A. θὰ προσταθῆση νὰ φέρῃ τοὺς ναύλους εἰς τὸ πρὸ δίλγονον καθορισθὲν ναυλολόγιον διὰ τοὺς γαϊάνθρακας καὶ ταῖς σητήρα διὰ τὰ ἀμερικανικά σκάφη, μὲ δύο δολλαρία κάτω διὰ τὰ ξένα.

• 'Η κατάστασις, ἔξ αλλοῦ, εἰς τὸ 'Ιράν καθιστᾶ τοὺς ναυλωτὰς ἐπιφυλακτικοὺς εἰς τὴν ναυλωσιν δεξαμενοπλοίων. Πιστεύουν, ὅτι πολλὰ τάκερς θὰ παραμείνουν διαθέσιμα μὲ τὸ κλείσιμον τῶν διῆλιστηρίων τοῦ Ἀμπαντάν. 'Αποτέλεσμα ἡ σημειουμένη ἀπό τινων ἡμέρων πρὸς τὰ κάτω καὶ πάλιν στροφὴ τῆς ναυλαγορᾶς, μετα τὴν ἐπὶ ἔξ ἔδομάδας διαρκέσασαν ἀνατιμητικὴν πῶς ζωρόττητα.

• 'Η ἀνακωχή εἰς τὴν Κορέαν διαφόρους προβλέπεται νὰ ἔχῃ ἐπιδράσεις, κατὰ χώρας. 'Η Γαλλία δὲν ἔχει καὶ πολὺ ἀποδῦθη εἰς ἐπανεξοπλισμούς. Μίκρος, συνεπῶς, θὰ εἰναι δι' αὐτὴν ὁ ἀντίκτυπος. 'Η Ἰταλία ἔχει ἀνάγκην διὰ τὴν πλήρη βιομηχανικὴν τῆς δραστηριότητα τῶν παραγγελιῶν, τοῦ ἐξοπλισμοῦ. 'Η Δυτικὴ Γερμανία πολλὰ ἔχει νὰ κάνει, χωρὶς τὸν ἐπανεξοπλισμόν. 'Η Ἰσπανία, ἐπίσης, ἔχει ἀνάγκη νὰ ἐπανασυνδέσει τὰς ἀποτυπώσεις τῆς σχέσεις μὲ τὴν Κίναν. Χρειάζεται τὰ μεταλλεύματα καὶ τὸν γαϊάνθρακα. Αἱ χώραι, ἔξ αλλοῦ, τὴν Νοτίο—ἀνατολικῆς Ἀσίας δὲν ἀνέστειλαν ποσῶς τὰς συναλλαγάς των μὲ τὴν Κίναν. 'Ο ἀποκλεισμὸς οὐδέν μέχρι τούτου σπέδεινται.

• 'Εναν ἐπιτευχθῆναι ἡ ἀνακωχή εἰς τὴν Κορέαν, τὸ ζήτημα τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῆς Κίνας, θὰ ἔγερθη καὶ πάλιν. 'Η Ἀγγλία ἐπιδιώκει τὴν ἄρσην τοῦ ἀποκλεισμοῦ. 'Η Ἰαπωνία, ἐπίσης, ἔχει ἀνάγκη νὰ ἐπανασυνδέσει τὰς ἀποτυπώσεις τῆς σχέσεις μὲ τὴν Κίναν. Χρειάζεται τὰ μεταλλεύματα καὶ τὸν γαϊάνθρακα. Αἱ χώραι, ἔξ αλλοῦ, τὴν Νοτίο—ἀνατολικῆς Ἀσίας δὲν ἀνέστειλαν ποσῶς τὰς συναλλαγάς των μὲ τὴν Κίναν. 'Ο ἀποκλεισμὸς δένειν μέχρι τούτου σπέδεινται.

• 'Εις 54 μόλις ἑκατομμύρια δολλαρίων ἔρχονται τὰ ἐνεργητικὰ ὑπόλοιπο τῆς περιοχῆς τῆς στερλίνας εἰς χρυσὸν καὶ δολλαρίου διὰ τὸ β'. τρίμηνον τοῦ 1951, ἔναντι τῶν 300 ἑκατομμυρίων τοῦ πρώτου τριμήνου. 'Η πιώτως τῶν τιμῶν καὶ ἡ περιστολὴ τῆς ἀγοραστικῆς δραστηριότητος τῆς Ἀμερικῆς εἰναι αἱ ἀφορμαὶ. 'Ἄς σημειωθῇ, διτὶ αἱ εἰς δολλαρία δαπάναι τῆς περιοχῆς τῆς στερλίνας θὰ αὐξηθοῦν, ἀν τοῦ στερλήνα αὐτὴ τὰ περιοικά πετρέλαια καὶ στραφῆ πρὸς τὸ Δυτικὸν Ἡμισφαίριον διὰ τὴν καλύψιν τῶν ἀναγκῶν της.

• 'Η ἐπιδιωχθεῖσα ισορρόπησις μεταξὺ τῶν περιοχῶν στρελίνας καὶ δολλαρίων φαίνεται καὶ πάλιν μὴ ἐξεφαλισμένη. Οἱ Βρετανοὶ πρήξισαν νὰ διακρίνουν πτώσιν τοῦ ἐξεπερικοῦ τῶν ἐπιτορίου. 'Αγοράζουν πολὺ περισσότερα ἀφ' ὅτι πωλοῦν εἰς τὰς πέραν τοῦ Ὦκεανού ἀγοράς. Τὸ ἐμπορικὸν ἔλλειμμα, κατὰ τοὺς πέντε μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους, εἶναι μεγαλύτερον τοῦ σημειωθέντος δι' ὅλον τὸ ἔτος 1950. Αἱ εἰσαγωγαὶ εἰναι κατὰ τὰ 37% ἀνώτεραι τοῦ τοῦ παρελθόντος ἔτους. Αἱ ἔξαγωγαὶ παρουσίασσαν αὔξησην μόνον κατὰ 17%. Αἱ τιμαὶ πάλιν τῶν εἰσαγομένων εἰδῶν εἰναι ἀκόμη ἀνώτεραι τῶν ἔξαγωγέων προσίδων. Αἱ τιμαὶ τῶν τροφίων καὶ πρώτων υἱών εἰναι κατὰ πολὺ ἀνώτεραι τῶν τιμῶν τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων.

• 'Εις τὴν λοιπὴν περιοχὴν τῆς στερλίνας τὰ πράγματα ἔβασισαν ὀλίγον τοὺς καλλίτερον ἀφ' ὅτι εἰς τὴν Βρετανίαν, ἀλλ' οὐχὶ καὶ καλῶς. Αἱ τιμαὶ σημαντικῶν πρώτων υἱών αἱ ὀποῖαι παράγονται εἰς τὰς χώρας τῆς Βρετανικῆς Συμπολιτείας παρουσιάζουν πτώσιν ἐπὶ συνεχεῖς μηναῖς. Μέγα μέρος τοῦ διτὶ ἐκέρδισεν ἡ περιοχὴ τῆς στερλίνας ὅφειλεται εἰς ἀπόλειμμα τῶν Ἕν. Πολιτειῶν. Οὕτω τὰ εἰς χρυσὸν ἀποθέματα τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν ἐμειώθησαν μεταξὺ 30 Σεπτεμβρίου 1949 καὶ 31 Μαρτίου 1951 κατὰ 3 δισεκατομ. δολλαρίων. Τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ ποσοῦ τούτου μετεφέρθη εἰς λογαριασμὸν τῆς Βρετανίας. 'Εκ τοῦ ὑπολοίπου τὸ μείζον μέρος ἐτράπη εἰς Μεξικὸν καὶ Οὐράγουαντην κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1950 διὰ νὰ ἀποφύγῃ (τὸ κεφάλαιον) τὴν βαρείαν φοροδογίαν καὶ τὸν ἐλεγχόν του.

• 'Η Ἀγγλία ἀντιμετωπίζει ἔλλειψην πρώτων υἱών, λόγω τοῦ προγράμματος τοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ τῆς. Εἰσαγωγαὶ μεγάλης πρόκειται νὰ γίνουν διαφόρων εἰδῶν, διὰ νὰ καλύψουν, κατὰ τὸ δυνατόν, αἱ ἀνάγκης.

• 'Κατὰ 30 τοῖς ἑκατὸν ηύθυνος αἱ δαπάναι κινήσεως τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν, μετὰ τὴν τελευταίαν ἀπέργιαν. 'Ο ὑψωμὸς ἐκ παραλλήλου τῶν πετρελαίων καθιστᾶ διστακτικοὺς τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν ἀποδοχὴν ναυλῶν κατωτέρων τῶν κρατούντων. Τὰ κέρδη ἀρχίζουν νὰ γίνουνται ἀμφιβολία.

• 'Εις προσφατον διμιλίαν του ὁ σέρ Φρέντερικ Ρέμπεκ, γενικὸς διευθυντής τῶν ναυπηγείων «Χάρλοντ—Βόλφ», προέδειπε τὴν προσεχῆ ναυπηγήσιν δεξαμενοπλοίων τῶν 50.000 τόνων d.w. Πρὸ τινων χρονῶν — εἶπε — προερίτευσα τὸ «σούπερ—τάνκερ» τῶν 40.000 τόνων d.w. καὶ αἱ προβλέψεις μου ἐκείναι ἐπραγματοποιήθησαν μὲ τὴν πρὸ μηνῶν ἀναγγελίαν τῆς παραγγελίας εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία παρὰ τὸν «Ἐλληνος ἐφοπλιστον κ. Ὁνάστης ἐνὸς τάκερ τῶν 40.000 τόνων. Οἱ ὑπολογισμοὶ μου στρέφονται ἡδη πρὸς τὸ δεξαμενόπλοιον τῶν 50.000 τόνων.

• 'Πλὴν τῶν δύο Ἑλληνικῶν κορβεττῶν «Ἀλμυνος» καὶ «Πάτραι», αἱ ὀποῖαι διατηροῦν διὰ τὸν φαλανιοθηρικὸν στόλον τοῦ κ. Ὁνάστης καὶ τελούν ἡδη ὑπὸ μετασκεψήν εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία, ἡγοράσθησαν ἀκόμη ἡ κορβέττα «Γούντστοκ» καὶ τρέις ἔτεραι τοιαῦται ἀπὸ τὸ καναδικὸν ναυτικόν. Θά ρυμούλκησούν καὶ αὐταὶ πρὸς διασκεψήν εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία καὶ προβλέπεται νὰ εἰναι ἔτοιμαι τὸν προσεχῆ Σεπτεμβρίου, ὅποτε ἀρχεται ἡ νέα φαλανιοθηρικὴ περίοδος.

• 'Τὸ πρῶτον φορτίον λιβεριανῶν μεταλλεύμάτων ἔθμασε πρὸ ημερῶν εἰς τὸν λιμένα τῆς Βαλτιμόρης. Τὰ δρυχεῖα, ἐκ τῶν ὀποίων προήρχετο τὸ ἐν λόγῳ πρώτου φορτίου, κείνητον 40 μιλλάρια B.D. τῆς Μονρόβιας καὶ ὑπολογίζεται, ὅτι περιέχουν 25 ἑκατομμύρια τόνων σιδηρομεταλλεύματος, μὲ περιεκτικότητα 65% εἰς σίδηρον. Θεωροῦνται, δηλαδή, ὡς τὰ πλουσιότερα τοῦ είδους ἐν τῷ Κόσμῳ. Διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν λιβεριανῶν μεταλλεύμάτων παρηγγέλθησαν, ὡς γνωστόν, εἰδικὰ πλοῖα.

• 'Εις τὰ σουηδικά ναυπηγεία τοῦ Γκόττεμπουργκ παρηγγέλθη πρὸ τι-

νος ἔνα πρωτότυπον σκάφος, διπερ θὰ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ τόσον διὸ τὴν μεταφορὰν μεταλλεύμάτων, δοσον καὶ πετρελαίων. Θά ἔχῃ χωρητικότητα 12.000 τόνων d.w. καὶ θὰ μεταφορεύεται ἀπό τὸ Τακοράντι, τὴν Δυτικής Ἀφρικῆς, εἰς Σάουντα τῆς Νορδρήγης, δηλαδή δὲ σημειούται ἔλλειψις τοιούτων φορτίων, θὰ δύναται εὐχερώς νὰ μετατρέπεται εἰς δεξαμενόπλοιον. Διὰ τὴν χρηματοδότησην τῆς ναυπηγήσεως τοῦ σκάφους τούτου θὰ ἔνδιαφερούμενή ἔταιρια ἐπώλησεν εἰς «Ελληνικά ἐφοπλιστάς ἔνα ἀπὸ τὰ 17 σκάφη της, τὸ φορτηγόν της «Βίνταφγιορδ», διπερ, ὡς γνωστόν, μετωνυμάσθη «Γκλαντιέτορο».

• 'Ἐκπρόσωπος τῶν Ἀμερικανῶν γαιανθρακοπαραγωγῶν ὑπελόγισεν, διτὶ κατὰ τὸ τρίτον τρίμηνον τὸ τρέχοντας ἔτους αἱ φορτώσεις γαιανθρακῶν διὰ τὴν Δυτικὴν Εύρωπην θὰ ἀνέλθουν εἰς 7 ἑκατομμύρια τόνων, μὲ ἔνα πιθανὸν σύνολον ἐξαγωγῆς δι' ὀλόκληρον τὸ ἔτος ἐκ 30-έπιπλου τοῦ παραγγελμάτου. Τούτων ἡ τοπική περιοχή τοῦ παραγγελμάτου θὰ καπί περισσότερον. 'Ἐν τὰ εἰς γαιανθρακας ἀποβέματα τῆς Δυτικής Εύρωπης — προσέθεται ὁ αὐτὸς Ἀμερικανὸς ἐκπρόσωπος — κατεβάλλετο προσπίθεια νὰ ἐνισχυθοῦν διὰ τὴν ἐρχομένην χειμερινὴν περιόδον, περιόδον τοῦ δυσχέρεος, ἀν μὴ ἀδυνατον, ἐλλειφει ἐπάρκους ἀριθμού διαθεσίμων σκαφῶν.

• 'Ο γνωστὸς ἀπὸ τὰς πολεμικὰς ναυπηγήσεις Ἀμερικανὸς τεχνικὸς κ. Κάιζερ πρόκειται νὰ ἐπανέθηκε καὶ πάλιν εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, ἔναν αἱ διεξαγούμενα εἰς Οὐασιγκτώνα διαπραγματεύει μὲ τὸ Κράτος διὰ τὴν ναυπηγήσην ἐτέρων πέντε σκαφῶν μεγάλης ταχυτητὸς ἡγεμονίας εἰδούσας.

• 'Ο γνωστὸς ἀπὸ τὰς πολεμικὰς ναυπηγήσεις Ἀμερικανὸς τεχνικὸς κ. Κάιζερ πρόκειται νὰ διεξαγούμενα εἰς Οὐασιγκτώνα διαπραγματεύει μὲ τὸ Κράτος διὰ τὴν ναυπηγήσην ἐτέρων πέντε σκαφῶν μεγάλης ταχυτητὸς ἡγεμονίας εἰδούσας.

• 'Ο γνωστὸς ἀπὸ τὰς πολεμικὰς ναυπηγήσεις Ἀμερικανὸς τεχνικὸς κ. Κάιζερ πρότεινει σχετικῶς τὴν ἐνοικίασιν τοῦ κρατικῆς ιδιοκτησίας ναυπηγείου Ρίτσμουτ, ἐπ. τῆς Δυτικῆς ἀπό τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, δηλαδή καὶ τὸν πολέμων πόλεμον περιγέλθειν τὸ περιόδον τοῦ παραγγελμάτου τῶν 20 μιλλίων d.w. καὶ τὸν πολέμων περιγέλθειν τὸ περιόδον τοῦ παραγγελμάτου τῶν 20 μιλλίων d.w. Τὸ πολεμικόν σπίτι ἐστερήθη ἀπὸ τὴν 10 Ιουνίου τοῦ θερμού ὥστας, προκειμένου νὰ διευκολυνθῇ ἡ δημιουργία ἀποθέμάτων γαιανθράκων καὶ κών διὰ τὰς χειμερινὰς ἀνάγκας τῆς χώρας. 'Η Σουηδία ἀγοράζει, συνήθως, γαιανθρακας ἀπὸ τὴν Πολονίαν, ἡ οποία, οὖμως, τελευταίως, δείκνυται ἀπρόθυμος εἰς τὴν παράδοσιν με-

**stop
scale
in your boilers**

**Σταματήσατε τὰς καθαλατώσεις
ἐντὸς τῶν λεβήτων σας**

— **ΔΙΑΦΥΛΑΞΑΤΕ ΤΟΥΣ ΛΕΒΗΤΑΣ ΣΑΣ ΚΑΘΑΡΟΥΣ,** ἐλευθέρους καθαλατώσεων καὶ σκωριάσεως διὰ τῶν χημικῶν τῆς **DEARBORN**.

— **ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 66, 77 ΚΑΙ 88:** Διὰ τὸν ἔλεγχον καθαλατώσεων, καθιζημάτων, ἐλάττωσιν σκληρότητος καὶ διατήρησιν ἀλκαλικότητος.

— **ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 700:** 'Ελέγχει Ph. ἔξυδατώσεως. Προλαμβάνει τὴν σκωρίασιν τῶν σωληνώσεων ἐπιστροφῆς, διὰ τῆς προσθήκης τοῦ χημικοῦ τούτου εἰς τὸ θόρακα τῶν λεβήτων.

— **ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 659:** 'Αντιαναθραστική σύνθεσις πρὸς ποιοτικὴν καλλιτέρευσιν τοῦ ἀτμοῦ, ἐπιτρέπουσα ὑψηλοτέραν συμπύκνωσιν.

— **ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 134:** Διὰ τὴν ταχείαν ἀπομάκρυνσιν τῶν καθαλατώσεων ἀπὸ τοὺς προθερμαντήρας, λέβητας, βραστήρας καὶ τὰ συστήματα ψύξεως. Προστατεύει τὰ μεταλλα.

DEARBORN CHEMICAL COMPANY

205 E. 42nd St., NEW YORK 17, N.Y.

γάλων ποσοστήτων, ηδησε δέ και τὰς τιμὰς κατά 100 %, εἰς τρόπον ὥστε νὰ στοιχίζῃ ήδη εὐθύντερον ὁ αμερικανικὸς γαιάνθραξ παραδοτέος εἰς τὴν Στοκχόλμην. Ἐν τῷ μεταξὺ καὶ ἡ ἡπειροσιά ἀπειλεῖ τὴν συγκομιδὴν τῶν σιτηρῶν καὶ ἐμφανίζει τὸν κίνδυνον ἐφαρμογῆς ἑνὸν τὸν δελτίου ἄρτου καὶ περιορισμοῦ τοῦ παρεχομένου λίπους.

● Ἡ αμερικανικὴ Κυβερνήσης ἐπιδιώκει τὴν μεταβολὴν τῶν ἐγκαταστάσεων, που καταναλίσκουν πετρέλαιον, πρὸς ἐπάνοδόν των εἰς τὸν γαιάνθρακα. Ἡρχισαν ἡδη νὰ σημειοῦνται αἱ πρώται τοιαῦται μετατροπαὶ εἰς τὰ ἔργοστάσια, κυρίως, τῆς παραγωγῆς ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας. Ἡ κρίσις τῶν υγρῶν καυστιμῶν ἐπέβαλε τὴν τοιαύτην στροφὴν πρὸς τὸν γαιάνθρακα, τοῦ ὅποιου αἱ τιμαὶ εἶναι ἡδη σταθερότεραι καὶ ἡ παραγωγὴ ὑπὲρεπαρκής.

● Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος περὶ τοὺς 300.000 Ἀμερικανοὶ περιηγοῦνται ἐδπάνησαν 230 ἑκατομμύρια δολαρίων εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην — δολαρὶ 30% περισσότερα τῶν δῶνες ἐδιαπανήθησαν ὑπὸ Ἀμερικανῶν περιηγητῶν κατὰ τὸ ἔτος 1949. Ἐπιπρόσθετα 131 ἑκατομμύρια δολαρίων ἐπλήρωσαν οἱ Ἀμερικανοὶ εἰς τὰς θαλασσὰς καὶ ἀρεποτρικὰς ἐταιρίας τῶν χωρῶν τοῦ Σχεδίου Μάρσαλ, 115 δὲ ἑκατομμύρια δολαρίων διὰ τὸν διάπλωσιν καὶ διατήσιν τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τὰς ἔκειθεν τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἐπιβατικὰς μεταφορᾶς. Τὰ ἔσοδα τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανοὺς περιηγητὰς ἐκάλυψαν τὰ 22% τοῦ κατὰ τὸ ἔτος 1950 ἐλέμενατος τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν αὐτῆς μετὰ τῶν Η. Πολιτειῶν, ἔναντι τῶν 9% τοῦ 1949 καὶ τῶν 6% τοῦ 1948. Ὁ ἀριθμὸς τῶν Ἀμερικανῶν περιηγητῶν, οἱ ὅποιοι θὰ ἐπισκεφθῶν τὴν Εὐρώπην, ὑπολογίζεται νὰ ἀνέλθῃ εἰς 320.000 καὶ οἱ ὅποιοι θὰ δαπανήσουν εἰς τὰς χώρας τοῦ Σχεδίου Μάρσαλ 250 ἑκατομμύρια δολαρίων.

● Ἔργοστάσια «ρομπτώ», λειτουργοῦντα τελείων ἀνεύ ἐργατῶν πιστεύεται ὅτι θὰ εἰνε δυνατὸν νὰ γίνουν ἐντὸς δέκα περίπου ἑτά. Ἐπιστήμονες τοῦ Τεχνολογικοῦ Ἰνστιτούτου τῆς Μασασαχουσέτης, οἱ ὅποιοι ἔχουν τελειοποιήσει τὸ μηχανήματα βασικοῦ ἐλέγχου, φρονοῦν, ὅτι τοιάτια ἐργοστάσια δύνανται νὰ τεθοῦν ἐν χρήσει εἰς τὰς χημικὰς βιομηχανίας καὶ τὰς βιομηχανίας ἐλαιωδῶν. Αἱ ἀρχικαὶ δαπάναι διὰ τοιαῦτας εὐκολίας εἰνε ἀνώτερα κατὰ πέντε φοράς τὸν ἀπαιτούμενον διὰ τὴν ίδρυσιν ἐργοστασίων συνθήμους τύπου. Μὲ τὴν πίεσιν ἑνὸς κομβίου θὰ δύναντο νὰ ἀπλοποιηθοῦν πολλαὶ ἐργαστασιακαὶ ἐργασίαι. Προβλήματα δύνακύποταν ἐκ τυχαίων ἀτυχημάτων, κακοῦ ἀερισμοῦ, ὑπερθολικῆς θερμότητος καὶ παρομίων θὰ δύναντο, μὲ ἀπουσίαν τῆς ἀνθρωπίνης υπαρκείας εἰς τοὺς χώρους τούτους, νὰ ἀποφευχθῶν. Θά πητα, ἐπίσης, δυνατὸν νὰ ιδρύωνται τὰ ἐργοστάσια ἐγγὺς τῶν τόπων τῆς καταγαλωσεως χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ ἡ ἀνησυχία καὶ ἡ μέριμνα διὰ τὴν ἑξασφάλισιν ἐργατῶν.

● Ἡ Δυτικὴ Γερμανία ἐπιδιώκει νὰ ἔχασφαλίσῃ μεγάλας ἀγορὰς καταναλώσεως καὶ μεγάλην ζήτησιν τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων τῆς. Αἱ γερμανικαὶ ἔξαγωγαὶ παρουσιάζουν ὄγκῳδην αὔξησιν, βαίνουσαν πολὺ ψηλότερα τῶν εἰσαγωγῶν. Κύριοι πελάται τῆς γερμανικῆς βιομηχανίας εἰνε αἱ γειτονικαὶ χώραι καὶ ἡ Λατινικὴ Ἀμερικὴ. Ὑπάρχει, βεβαίως, ἔλλειψις ἄνθρακος. Οἱ σιδηρόδρομοι ἔχουν ἀπόθεμα καλύπτουν ἀνάγκας μόνον μιὰς ἔβδομάδος. Ἡ παραγωγὴ χάλιβος παρακολύεται διὰ ἐκ τοῦ λόγου τούτου κατ' ἀνάγκην δὲ θὰ περιορισθοῦν καὶ αἱ ἔξαγωγαὶ χάλιβος. 'Αφ' ἐτέρου αἱ γερμανικαὶ βιομηχανίαι πρέπει νὰ εἰσαγάγουν προϊόντα, ώς βάμβακα, ἔρια, ἀκατέργαστα δέρματα, χαρτόμαζαν, ἐλαστικὸν καὶ μετάλλα μη περιεχούτα σίδηρον καὶ θεῖον. Αἱ Ἕνωμέναι Πολιτείαι τῆς Ἀμερικῆς καὶ αἱ σύμμαχοι χώραι θέλουν νὰ συνδέσουν τὰς τοιαῦτας ἔξαγωγάς μὲ μίαν ἀναγνώρισιν ἐκ μέρους τῆς εἰσαγούσας τὰ εἰδη ταυτῆς χωρῶν, διὰ τὴλικὴ αὐτῶν χροής εἰνε σημαντικὴ διὰ τὴν κοινὴν ἀνησυχίαν. 'Αν κατορθωθῇ νὰ συστηματοποιηθῇ ἡ πίστις καὶ ἔδομανθοῦν αἱ δυσχέρεια εἰς τὴν προμήθειαν πρώτων ύλων, ἡ Δυτικὴ Γερμανία μὲ τὴν ἔδοχον ἐργατικὴν καὶ βιομηχανικὴν ικανότητά της θὰ παιδεῖ σημαντικὸν ρόλον εἰς τὸν ἐπανεξοπλισμόν.

● Ἡ Νοτιοσλαυία εἰνε εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τοῦ πίνακος τῶν χωρῶν τῶν ἔχουσῶν ἀνάγκην δανείου. Ἡ ικανότης τῆς Νοτιοσλαυίας νὰ ἀποκτήσῃ δολλάρια εἰνε μικρά, ἐνώ, ἀφ' ἐτέρου, παρουσιάζει πιστωτικὸν υπόλοιπον εἰς τὸ μετά τὴν Δυτικὴν Εὐρώπης ἐμπόριον τῆς. Δύναται διὰ δανείου εἰς εὐρωπαϊκὸν συναλλαγμα να αγοράσῃ ἐν Εὐρώπη πυχανήματα, ὃν ἔχει ἀνάγκην.

● Ἡ αμερικανικὴ τακτικὴ πρὸς συμπίεσιν τῶν τιμῶν τῶν εἰσαγομένων

διὰ τὴν βιομηχανίαν ὑλῶν συνεχίζεται. Πίεσις ἡσκήθη καὶ ἀσκεῖται ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς τοῦ φυσικοῦ ἐλαστικοῦ. Οἱ Ἀμερικανοὶ ἐτράποραν εἰς παραλίους παράγωγον, τὸ σύνθετον δηλαδὴ ἐλαστικόν. Αἱ τιμαὶ τοῦ φυσικοῦ ἐλαστικοῦ ἐν Σιγκαπούρῳ ἐπέσαν κατὰ 35% τὸ τρέχον ἔτος. Ἀλλὰ καὶ πάλιν ἡ τιμὴ τοῦ εἶναι 48 σέντς ἡ λίτρα ἔναντι 22 σέντς, τιμῆς τοῦ συνθετικοῦ.

● Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος κατηναλώθησαν ἐν 'Ηνωμέναις Πολιτείαις 720.000 τόνοι φυσικοῦ καὶ 500.000 τόνοι συνθετικοῦ. Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ὑπολογίζεται, διὰ ἡ κατανάλωσις τοῦ φυσικοῦ θὰ πέσῃ εἰς τους 440.000 τόνους καὶ τοῦ συνθετικοῦ θὰ ἀνέλθῃ εἰς 830.000 τόνους. ἀντιστροφὴ αὐτὴ ἀποτελεῖ σοδάρων πλήγμα διὰ τὰς παραγωγικὰς τοῦ καστού περιοχὰς τῆς Νοτιοανατολικῆς 'Ασίας.

● Ἐπίσης διὰ τιμᾶς τοῦ καστού περιηγοῦνται τὰς παγκόσμιας ἀγορὰς σταντά τὰ πλήγματα τῆς ἀμερικανικῆς τακτικῆς. Ὁ πρότος γύρος ἐγένετο τὸν ἑφτεινόν Μάρτιον, ὅταν οἱ Ἀμερικανοὶ ἀπειρούσθησαν ἀπὸ τὴν ἀγορὰν ὡς ἀγορασταὶ τοῦ εἰδούς τούτου. Τότε αἱ τιμαὶ τοῦ καστού πέσανται ἐντὸς δύο ἐδῶμάδων κατὰ 20%. Ὁ δεύτερος γύρος ἡριεῖ τὰς τιμὰς πωλήσεως καστού περιηγοῦνται κατὰ τὸν τιμῶν τῆς παγκόσμιου ἀγορᾶς. Ὁ τελεῖος σκοτὸς φαίνεται ἡ περαιτέρω μείωσις τῆς τιμῆς τοῦ καστού περιηγοῦνται κατὰ 15% διὰ νὰ φθάσῃ τὸ 1.15 δολλαρίων κατὰ λίτραν.

● Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ τιμαὶ τοῦ χαλκοῦ παρουσιάζουν μίαν σύχυσιν.

Αὕτη προέρχεται ἀπὸ τὴν συμφωνίαν τὴν πολύτιμην χλιδιανοῦ χαλκοῦ εἰς τὰς 'Ηνωμέναις Πολιτείας πρὸς 25½ σέντς τὴν λίτραν, ἐνῷ οἱ ἔγχωροι παραγωγοὶ δύνανται νὰ πωλήσουν κατὰ ἀνώτατον δριμοῦ πρὸς 24½ σέντς τὴν λίτραν. 'Ολος δὲ ὁ χαλὶς εἰσαγόμενος χαλκός προέρχεται ἐξ ὄρυχεων ἀντικόντων εἰς δύο ἀμερικανικὰς ἑταῖριας.

● Ἡ πρὸς τὰ κάτω τὰς τιμῶν παραπρετεῖται εἰς τὸν βάμβακα καὶ τὴν εριστίαν. Ιδιαίτερως αἱ τιμαὶ τῶν ἔριων παρουσιάζουν τὴν συμπιεστικὴν ἐργείαν τῶν ἀγροστῶν. Οἱ μεγάλοι ἐριποπαραγωγοὶ τῶν χωρῶν τῆς Βρετανικῆς Συμπολιτείας εἰνε σημποτίσθαν ἐπὶ τοῦ λόγου τούτου μετὰ τῶν Βρετανῶν πρὸς συγκράτησιν τῶν τιμῶν τοῦ ἐρίου εἰς ἐπίπεδον ἀνώντων κατὰ κοινὴν συμφωνίαν θεωρουμένου βασικού.

● Τὰ Καναδικὰ ἐργοστάσια παραγωγῆς δημιοσιγραφικοῦ χάρτου διητούν νὰ ἀναβιβάσουν τὰς τιμὰς τῶν ἀπὸ Ιησού Ιουλίου. Ἡ Οὐάσιγκτον, δύομας, κινεῖ τὸν δάκτυλον ἀπίλουπα σάντιτονα. Πώς θέλεται — λέγει — αἱ τιμαὶ τῶν ἔξαγομένων μας προϊόντων εἰς Καναδᾶν νὰ τελοῦν ὑπὸ ἐλεγχοῦ καὶ αἱ τιμαὶ τῶν καναδικῶν προϊόντων, τῶν εἰσαγομένων εἰς Ἀμερικήν, νὰ είνει ἀριστούτοι;

● 'Εξ ἀλλοῦ δὲ εἰκὼν τὴν διποίαν παρουσιάζει ἡ προσφορά διαφόρων εἰδῶν καὶ διδώματος εἰνε δέξεις: Πολλὰ ἀνεπαρκής εἰνε δέξεις Προσφορά ἀλουμινίου, χαλκοῦ, μολύβδου, κασσιτέρου καὶ ψευδοργύρου. Φειδωλῆ ἐνὶ προσφορά ἀντιμονίου, βισμούσιου, καδμίου, νίκελ, κοβαλτίου καὶ τσιγκοστενίου. 'Ελλειψις δὲ ἐλίπτης ἀγγύελλεται ἡ προσφορά ἐν ψυχρῷ ἐλικτοῦ καὶ ἐν θερμῷ ἐλαστοῦ χάλυβος διὰ ράβδους, χυτοσιδήρου, ἀντιστάσεως εἰς θερμότηταν, διάδρομους, βαρέος μετάλλου σιδηρουργείων, ἡμικατειργασμένου χάλυβος, καστερίπων πλακών, γαλβανισμένων ἐλασμάτων σωλήνων, λωρίδων καὶ σύμματος. Μόνον ἐπὶ τοῦ ἀνθρακούχου χάλυβος καὶ φαιού χυτοσιδήρου, μικρῶν χαλυβδίνων μετάλλων σιδηρουργίων, βορίου, καλσίου, τιτανίου καὶ ζιρκονίου παρετηρήθη καλὴ τὶς προσφορά.

● Ἡ βιομηχανικὴ ἐπέκτασις βαίνει μὲ γοργότερον ρυθμὸν ἀφ', διὰ ἀνεύνετο ἀπὸ τὸν Κυβερνήσιον. Προϋπελογίσθη δαπάνη 18 δισεκατ. δολλαρίων διὰ τὴν ίδρυσιν καὶ ἐφοδιασμὸν νέων ἐργοστασίων διὰ τοὺς πρώτους 9 μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους. 'Οσον ποσὸν περίπου ἀπητήθη διὸ δολάρiorum τὸ ἔτος 1950. Αἱ δαπάναι ἐπὶ τοῦ τομέως τούτου κατὰ τὸ ἔτος 1948 ἔθεσαν τὰ 19.2 δισεκατ. δολλάρια.

● Κατὰ σχετικὰς δηλώσεις τοῦ Ἀμερικανοῦ ὑπουργοῦ τῆς Γεωργίας, ἡ γεωργικὴ παραγωγὴ θὰ παρουσιάσῃ περισσέματα. Μίαν ἀμεσοῦ δὲ εἰρήνη θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα μεγάλας προσφοράς γεωργικῶν προϊόντων καὶ ὀλιγωτέρας ἀγοράς καταναλώσεως.

● 'Ο προϋπολογισμὸς τῶν πολεμικῶν παρασκευῶν προστίθη διὰ τὸν ποσὸν 1951 μὲ 21 δισεκατ. δολλαρίων. Σήμερον ἔφθασε τὰ 30 δισεκατ. καὶ πρόκειται κατὰ τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος ἔτους νὰ φθάσουν τὰ 44 δισεκατ. ἐπησίως.

I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ



Μετατροπαὶ τοῦ καυσίμου εἰς πετρέλαιον, πλήρης καὶ ταχεῖα ἐκτέλεσις ἐπιθεωρήσεων, ἐπισκευὴν ταξιδίου καὶ μετασκευὴν.

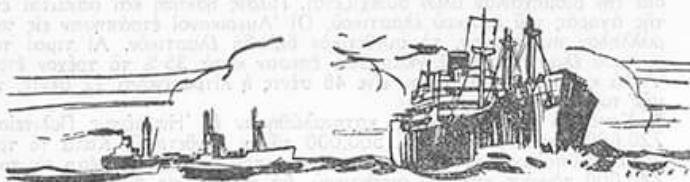
*
Αντιπρόσωπος εἰς ΕΛΛΑΔΑ:
ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ
Μπουμπουλίνας 33.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



RYE-ARC LIMITED OVEX WHARF-MILLWALL·Phone: EAST 3047(3 Lines) Telegrams: RYARK·FORGATE·LONDON

HEAD OFFICE: MARINE HOUSE, 24, LEADENHALL STREET, LONDON E.C. 3

PHONE: ROY. 7941 (10 lines)



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γερμανία

Παράπονα διὰ τὸν γαιάνδρακα

Παραπονούνται οἱ Γερμανοὶ διὰ τὴν ἑνεργουμένην παρὰ τῶν συμμάχων ἀπομάστευσιν τῶν γαιανθράκων τῆς περιοχῆς τοῦ Ρούρ. Ἀναφέρουν, σχετικῶς, διὰ συχνὰ ὑπερχρέωθησαν νὰ ἀγοράσσουν τὸν ίδιον αὐτῶν γαιανθράκα εἰς τιμὴν πλατασίαν ἔκεινης, εἰς τὴν ὅποιαν τὸν ἐπώλησαν, προκειμένου νὰ κρατήσουν εἰναῖς τὴν βιομηχανίαν των. Ἡ γερμανικὴ οἰκονομία ύψισταται σύτῳ ὑπέρμετρον δαπάνην ἐκατομμυρίων δολαρίων ἐπησίως, τὸ δέ γεγονός τούτο τὸ ἀναγκωρίζουν καὶ αὐτοὶ οὗτοι οἱ Ἀμερικανοὶ παραπτηροῦν.

Κάθε τριήμερον — λέγουν οἱ Γερμανοὶ — 6.200.000 τόν. γαιανθράκων τοῦ Ρούρ ἔδαγονται εἰς τὰς ὄλλας ευρωπαϊκὰς χώρας μὲ μίαν ὥρα—σμένην τιμὴν 45 μάρκων κατὰ τόννον (10.25 δολαρίων). Συνεπείᾳ τούτου δὲν ἀπομένει διὰ τοὺς Γερμανοὺς ἵκανη ποσότης γαιανθράκων, δι᾽ ὃ κοιτάζουνται πρὸς κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν των νὰ πληρώσουν 120 μάρκα κατὰ τόννον (56.57 δολαρία). Ἔστησεν ὑπόθεσαν μάλιστα καὶ περιπτώσεις, καθ᾽ ὃ δὲ ἀγοράζειν γαιανθράκα ἦτο ὁ παρ᾽ αὐτῶν ἔχασθεις, δοτὶς καὶ ἐπανεπαλήθη εἰς τὴν Γερμανίαν μὲ τόσον ἀδικαιολογήτως μεγάλην διαφορὰν κέρδους.

‘Ηνωμ. Πολιτεῖαι

Φραγμοὶ εἰς τὴν ἀλλαγὴν σημαίας

Ἡ μεταφορὰ ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς ξένα νηολόγια φέρει καταστὴ τοῦ λοιποῦ παντελῶς ἀδύνατος, ἐφόσον ἡ Κυβέρνησις τῆς Οὐασιγκτώνως θὰ παρεῖχε τὴν συγκατάθεσιν τῆς πρὸς Ἑγκρίσιν ἐνὸς νομοσχεδίου ὑποδεύθεντος πρὸ τὴνερῶν εἰς τὸ Κογκρέσον ἀπὸ μέρους τοῦ γνωστοῦ γερουσιαστοῦ κ. Μάνιουσον. Διὰ τοῦ ῥηθέντος νομοσχεδίου τροποποιούνται οἱ «περὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» νόμοι τοῦ 1916 καὶ τοῦ 1936 καὶ προλαμβάνεται — Ιδιαίτερως — οἰσαδήποτε μεταφορὰ ἀμερικανικού σκάφους εἰς τὴν παναμαϊκήν, κυρίως, σημαίαν, μεταφορά, ἵτις περιγράφεται ἀπὸ τὸν γερουσιαστὴν κ. Μάνιουσον, ὡς ἔνα ἔγκλημα λαμβάνοντος καθ᾽ ἡμέραν εὐρυτέρας διαστάσεις καὶ ἀπόδεπτον εἰς τὴν ἀποφυγὴν τῆς καταβολῆς τῶν φόρων ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς ναυτικὰς ἑταῖρος.

Διὰ τοῦ πρώτου ἔρθρου τοῦ νομοσχεδίου ἀπαγορεύεται εἰς τὸν υπουργὸν τοῦ «Ἐμπορίου» νὰ ἐγκρίνῃ τὴν πώλησιν, μακροχρόνιον ναύλωσιν ἢ τὴν μεταφορὰν οἰουδήποτε πλοίου φέροντος τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν εἰς ἔτερον υπολόγιον, ἔξαν προγονούμενων δὲ ὑπουργὸς τῆς Ἐθνικῆς Ἀμύνης δὲν ἀποφανθῇ, διὰ τὸ πλοῖον δὲν ἔχει ἀξίαν τινὰ διὰ τὴν ἀμυναν τῆς χώρας καὶ ἔξαν δὲ ὑπουργὸς τῶν Ἐξωτερικῶν δὲν πιστοποιεῖ, διὰ τὸν ἀιτούμενην μεταφορὰν διευκολούνει τὴν ἐξωτερικὴν πολιτικὴν τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν». Ἀπαιτεῖται ἀκόμη, διὰ τοῦ ίδιου ἄρθρου, δῆπος καὶ ἡ ὁμοσπονδιακὴ διοίκησις τῆς Κρατικῆς Ναυτιλίας διαπιστώσῃ, κατόπιν δημοσίων ἀκροάσεων, διὰ τὸ λόγω πλοίου δὲν εἶναι ἀπαραίτητον πρὸς διατήρησιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας.

Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν του ἔκθεσιν δὲ γερουσιαστὴς κ. Μάνιουσον ἀναφέρει, διὰ τὸν εὑρύνεται ἀπὸ τὸν γερουσιαστὴν τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν. Καὶ προσθέτει: «Ἡ παναμαϊκὴ ναυτιλία εἶναι σῆμερον ἡ τετάρτη κατ᾽ ὅγκον ἐν τῷ Κόσμῳ, ἡ δὲ τάσις τῆς πρὸς περιστέρω διόγκωσιν ἀποτελεῖ κίνδυνον διὰ τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν καὶ θὰ πρέπει νὰ τεθῇ τέρμα εἰς αὐτήν».

Ἡ ἀπεργία τῶν πληρωμάτων

Ἀντιδροῦν πλείστοι δοσοὶ ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανοὺς ἐφοπλιστᾶς εἰς τὴν ἐπελθοῦσαν μετὰ τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων τῆς C.I.O. συμφωνίαν διὰ τὴν λύσιν τῆς ἀπεργίας. Τὴν συμφωνίαν ὑπέγραψαν 40 μόνον ἐπιχορηγούμενοι εἴταιροι, ἐνώ αἱ μὲν ἐπιχορηγούμενοι τοιαῦται, αἵτινες, κατὰ δῆλωσιν τοῦ ἐκπροσώπου των κ. Μόργκαν, ἀντιπροσωπεύουν τὰ 70 %

τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, ἐζήτησαν τὴν ἀναθεώρησίν της, μὲ τὸ ἐπιχείρημα, διὰ τὸν μισθολογὸν τοῦ Ιανουαρίου 1950 καὶ εἶναι ἀντίθετοι πρὸς τὴν κυβερνητικὴν προσπάθειαν σταθεροποίησεως τῶν μισθῶν. Σημειούται σχετικῶς, διὰ τὸν εἰσαγόρευσε τὸν μισθολογὸν δύο ἑκατόντα παραπλισμὸν εἰς αὔξησιν 8%.

Αἱ δοθεῖσαι, ὡς γνωστότον, παραχωρήσεις ἀναφέρονται εἰς αὔξησιν 8% ἐπὶ τὸν βασικὸν μισθῶν, εἰς τὴν ἀπόδοσην τῆς ἔδδομάδος τῶν 44 ὥρων ἐργασίας ἐν πλῷ, ἵτις απὸ 16ης Δεκεμβρίου θὰ μειωθῇ εἰς 40 ὥρας καὶ εἰς τὴν καθιέρωσιν τῶν ἀδειῶν μετ᾽ ἀποδοχῶν, αἵτινες ὑπολογίζονται — ὡς πρὸς τὴν ἐπιβάρυνσιν — εἰς 4% ἐπὶ τὸν μισθολογὸν. «Ἐναντίον δηλαδὴ σκόπος «Βίκτορος» θὰ ἔχῃ μισθολογὸν, μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀνωτέρω συμφωνίας, 20.000 δολαρίων μηνιαίων, πήσοι κατὰ 5.000 δολαρίων ηγεμόνευσεν, ἐναντίον τοῦ προηγουμένου. Ή διὰ τὰς «Λίμπερτς» ἐπιβάρυνσις ὑπολογίζεται εἰς 3 — 4000 δολαρίων μηνιαίων. Ή ἔδδομάς τῶν 40 ὥρων σημαίνει, διὰ τὰς ὑπολογίους 16 ὥρας — διότι ὑπωστρόποτε πρὸς τὴν ἐργασία τοῦ 16ης Δεκεμβρίου, διὰ τὰς ἔργων πλέον ὑπερωρίας διὰ 4 μέν ὥρας τὴν ἔδδομάδα ἀπὸ τῆς ημέρας λίγες τῆς ἀπεργίας καὶ διὰ 10 ὥρας ἀπὸ τῆς 16ης Δεκεμβρίου, διὰ τὰς ἔργων μηνιαίων 40 ὥραν.

Μετά τὴν ἀπώλειαν τοῦ Ἀμπαντάν

Είχομεν ἀναγράψει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας τὴν πληροφορίαν, δῆτα αἱ μεγάλαι ἀμερικανικαὶ ἑταῖραι πετρελαιῶν, ἀντιμετωπίζουσαι τὸ κλείσιμον τῶν διύλιστηρίων τοῦ Ἀμπαντάν, προκλήθων εἰς τὴν σύστασιν ἑνὸς «πτούλω», εἰς τὸ διπόδιον θὰ εἰσέφερον τὴν διαθέσιμον ἐν τῷ ἐγκαταστάσεων τῶν εἰς διύλιστηρία κλπ., ἵνα ἐπιτύχουν τὴν ἀντιμετώπισην τῆς κρίσιμου καταστάσεως, ἀπὸ τὴν Ἐλλειψιν πετρελαιοειδῶν, μετὰ τὴν ἀπώλειαν τῆς παραγωγῆς τοῦ Ἀμπαντάν. Ἡ Ἐλλειψις ἀφεώρω κυρίως τὸ Ἀνατολικὸν Ἡμισφαίριον, ἀκρίβως δὲ πρὸς τὰς χώρας τοῦ Ἡμισφαίριού τούτου θὰ ἐστρέφετο ἡ προσπάθεια τοῦ «πτούλου». Η Ἑγκρίσις τοῦ ἀμερικανικού ὑπουργείου τῆς Δικαιοσύνης ἀνέμενετο διὰ τὴν προώθησιν τῆς προσπαθείας τῶν ἑταίρων, προκειμένου νὰ ἀπολάσσοντο τῆς πιθανῆς κατηγορίας, διὰ τὸ παρειδίασαν τὸν νόμον «περὶ τράστο».

Αἱ νεώτεραι ἔξι οὐαστιγκτώνος πληροφορίαι ἀναφέρουν σχετικῶς, δῆτα ἡ Ἑγκρίσις τοῦ σχεδίου — τροποποιημένου πως — θὰ χορηγηθῇ, δεδομένου, δῆτα αἱ ἀνάγκαι τῶν ιδιών καὶ τοῦ Πακιστάν εἰναι αἱ ἀμεσώτεραι καὶ πρέπει νὰ ἀντιμετωπίζουν τὸ ταχύτερον, χωρὶς πλέον νὰ ὑπολογίζεται ἡ πηγὴ τοῦ Ἀμπαντάν. Ἡ Νότιος Ἀφρική, ἐπίσης, καθὼς καὶ ἡ Αύστραλιας θὰ ἀνεφοδιάζωνται μὲ καυσίμα ἀπὸ τὸ δημιουργούμενον «πτούλο», ἐνώ ἡ Ἄγγλια, δημοσίευσε τὸν πετρερόφα μέχρι τοῦδε τὰ 20% τῆς καταναλούσκομένης παραγωγῆς της πετρελαίου λεβίτων, θὰ χρειασθῇ νὰ ἀντικαταστήσῃ ἐν μέρει τὰς πηγὰς τῆς ἀπὸ τὴν παραγωγὴν τοῦ Κουβαΐτη. Ὁ ὄλοκληρος ἡ παραγωγὴ τῶν διύλιστηρίων τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, ἀνερχομένη εἰς 320.000 βαρελίων ημερησίων, θὰ παραχωρῇ εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς Ἀνατολῆς, ἐνώ τὰ διύλιστηρία τῆς «Σέλλα» καὶ τῆς «Στάνταρ Βάκουουμ», εἰς τὴν Απωλήσην, θὰ ἐργασθοῦν ἐντατικῶτερον, χωρὶς νὰ ἀποκλείεται ἡ ἀπόστολη παραγωγῶν τοῦ πετρελαίου καὶ ἀπὸ τὴν Καλιφορνίαν πρὸς κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν τῆς Απωλήσης.

Αἱ χώραι τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης θὰ ἀντικαταστήσουν τὰς ἔξι «Ἀμπαντάν» εἰσαγωγαῖς τῶν ἀπὸ τὸ Κιουρασάα καὶ τὸν Ἀρουάπταν, τῶν Δυτικῶν ιδιών, μὲ τινας προσθέτους, θως εἰσαγωγαῖς καὶ ἀπὸ τὰς Ἰνδίας τῆς Πολιτείας, ἐνώ παραλλήλως καὶ τὰ διύλιστηρίων τῆς Εὐρώπης θὰ ἐργασθοῦν ἐντατικῶτερον. Προβλέπεται ἐπίσης ἡ ἀπαναλειτουργία τῶν διύλιστηρίων τῆς Χάιφας, μὲ ἀπόδοσιν 65.000 βαρελίων ημερησίων καὶ μὲ μεταφορὰν εἰς αὐτὰ προσθέτου ποσότητος ἀκαθάρτου πετρελαίου ἀπὸ τὴν Βενεζούελαν.

Ἐπὶ τὴν βάσει τῶν ἀνωτέρω συνδυασμῶν, τὸ ἀνακοῦν πρόδλημα ἐκ τῆς ἀπώλειας τῶν περιστικῶν πετρελαιῶν, προστέμεται δῆτα ἡ ἀντιμετωπίσθη μὲ τὰς ὀλιγωτέρας δυνατὰς ἐλλείψεις. «Ἐντονος βεβαίως ζήτησις θελεῖ παρατηρηθῆ διὰ φορτωσίεως πετρελαιοειδῶν ἀπὸ τοὺς λιμένας τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν» καὶ τῆς Καπαϊκῆς Θαλάσσης, χωρὶς δῆμως, καὶ νὰ προβλέψωνται ἐκ τοῦ γεγονότος τούτου δυσκολίας εἰς τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῶν ἀμερικανικῶν κέντρων καταναλώσεων.

‘Ιταλία

Ο λιμενικός ἀνταγωνισμός

Ο ἀπὸ δεκαετηρίων ὑφιστάμενος ἀνταγωνισμός μεταξύ Μεσογειακῶν λιμένων καὶ λιμένων τοῦ Ηπειρωτικού Κόπτηνετ διὰ τὴν συγκέντρωσιν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης συνεχίζεται. Τελευταίως, ή προσαρμογὴ τοῦ Ιταλοσουστριακοῦ σιδηροδρομικοῦ τιμολογίου παρέσχεται εἰς τὴν κίνησιν τοῦ αὐτοτριακοῦ ἐμπορίου μέσων ἔκπτωσιν 15%, μὲ τὸν ἀντικειμενικὸν σκοπὸν νὰ ἀποσπασθῇ ἐργασία ἀπὸ τὸ

OCEAN OPERATORS AGENCIES CORP.

STEAMSHIP AGENTS

Cable Address: OCEANSHIP

80, BROADSTREET
NEW YORK, N.Y.

'Αμβούργον καὶ τὴν Βρέμην ἐπ' ὀφελεῖα τῆς Τεργέστης καὶ τῆς Βενετίας. Ταῦτοχρόνως, δῆμος, οἱ φορτωταὶ ἐπέτυχον ἐκπτώσιν τῶν φορτο-εκφορτωτικῶν τιμολογίων τῶν λιμένων τῆς Βρέμης καὶ τοῦ 'Αμβούργου, καθὼς ἐπίσης καὶ τῶν ναύλων ἀπὸ τοὺς δύο τούτους γερμανικούς λιμένας πρὸς τοὺς ὑπερποντίους προσρισμούς.

Κατόπιν τούτου, αἱ ἔκ Βενετίας καὶ Τεργέστης ιταλικαὶ γραμμαὶ ὑπερχερῶθησαν, ἐν τῇ προσπίσι τῶν συμφερόντων τούς, νὰ ὑποβιδάσουν τὸ ναυλολόγιον τούς, γεγονὸς ὅπερ ἡνάγκασε ταῖς Ἑγείοις καὶ Σαδόναις γραμμάτα νὰ ἀκολουθήσουν εἰς τὴν ἑφερμογήν ἀντιστοίχου μέτρου. Οἱ ἀνταγωνισμός, δῆμος, μεταξὺ τῶν λιμένων τοῦ Κόντινεντ καὶ τῆς Ἑγείας ἐξακολούθησε πάντοτε, ὅσον ἀφορᾷ καὶ τὴν ἐξασφάλισιν τῆς ἐλδετικῆς ἐμπορίκης κινήσεως. Καὶ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου τὸ πάν πράττοντος οἱ 'Ιταλοί, διὰ νὰ ἀσφαλίσουν ὑπὲρ τῆς Ἑγείας μεγαλύτερον κατὰ τὸ δυνατόν ποσοστὸν διαμετακομιστικῆς κινήσεως.

Kai aústriká plōtia

Ἡ αὐστριακὴ σημαία πρόκειται νὰ ἐπανεμφανισθῇ εἰς τὰς θαλάσσας. Εἰς τὸ μεταξὺ τῶν δύο παγκοσμίων πόλεμων μεοδολοδίσαν χρονικὸν διάστημα προσεπάθησεν ἡ Αὐστρία νὰ ἐπαναποκτήσῃ κάπιον πυρῆνα ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἀλλ' ὁ δύνατος πόλεμος ἀνέκοψε τὴν προσπάθειαν τῆς ταύτην. 'Ηδη, συνεπήθη πρὸ τούς εἰς τὴν Τεργέστην μία ἐταιρία ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Αὐστριακὸν Λόιδον» καὶ μὲ δύομαστικὰ κεφάλαια 30.000 σελινιών. Ἡ ἐταιρία αὐτὴ πρόκειται ν' ἀγοράσῃ ἐναὶ φορτηγὸν «Βίκτορο» ή «Λίμπερτο», τὸ ὄποιον θά τελῇ ὑπὸ τὴν διαχείριστην ίταλικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, θᾶ φέρη, δῆμος, τὴν αὐστριακὴν σημαίαν.

Μία δευτέρᾳ ἐταιρίᾳ συνεστήθη, ἐπίσης, ὡς πόια καὶ ἀναζητεῖ τὴν χρηματοδότησιν τῆς ἀπὸ έδους κεφαλαίας, προτίθεται δὲ νὰ ἀγοράσῃ ἔναν καὶ περισσότερα σκάφη, ἀπανταὶ καὶ θᾶ δρομολογήση εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Αἰγαίου. Διὰ τῶν ἀνωτέρων σκαφῶν ἐπιδιώκεται καὶ κατὰ ποσοστὸν συμμετοχὴ τῆς στατιστικῆς σημαίας εἰς τὰς δι' Αὐστρίαν μεταφορὰς τῶν φορτίων τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. Ἡ ἐπιτυχία τῆς 'Ελβετίας νὰ ἀποκτήσῃ καὶ διατηρήσῃ ίδιον στόλον διὰ τὰς θηνικὰς τῆς μεταφορὰς καὶ ἀπαλλαγῆς τῆς ἔξαρτήσεως τῆς ἀπὸ τὰς ζένες σημαίας, φαίνεται δῆτα ἀποτελεῖ παράδειγμα καὶ διὰ τὴν Αὐστρίαν.

Kαναδᾶς

Κατάργησις τῶν ἐπιχορηγήσεων

Ἡ ἐκ 3.000.000 δολαρίων ἐπιχορήγησις πρὸς τὰ καναδικὰ πλοῖα, ἡ πόια παρεχωρήθη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος δι' ἓνα μόνον δαδεκάμηνον, δὲν πρόκειται νὰ ἐπαναποθῇ. Εἰς σχετικὰς δηλώσεις του δι' Καναδὸς πρωθυπουργὸς ἐτόνισεν, διὰ ἐπρόκειτο περὶ μέτρου προσωρινοῦ, οὐτίνος δὲν δικαιολογεῖται πλέον, διότι τὰ καναδικὰ πλοῖα ἐργάζονται ἡδη ἀποδοτικῶς. Περαιτέρω ἐτόνισεν, διὰ ἀπηγρεύθη ἡ μεταφορὰ δὲλλων καναδικῶν σκαφῶν εἰς τὸ Βρετανικὸν νηολόγιον καὶ προσέθηκεν, δῆτα ἐκ τῶν ἀρχικῶν ὑπολογισθέντων 123 φορτηγῶν, μόνον τὰ 93 ὑψώσαν τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν.

Μεγ. Βρεταννία

Τὸ ὑπερδαλάσσιον ἐμπόριον

Ἡ εἰδικὴ ἐπὶ τῷ μεταφορῶν ἐπιτροπὴ τοῦ 'Οργανισμοῦ τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν ἐδημοσίευσε πρὸ διημέρων εἰς ίδιαιτέρων ἑκδοσιν τὰς στατιστικὰς τῆς ὑπερποντίου ἐμπορικῆς κινήσεως διὰ τὰ ἔτη 1928—38 καὶ 1946—49. Παρέχονται τὰ σύνολα τῶν φορτωθέντων καὶ ἐκφορτωθέντων φορτίων τοῦ ἔξωτερού ἐμπορίου εἰς τὰς διαφόρους περιοχὰς τοῦ Κόσμου, ἐνῷ εἰδικὰ διαγράμματα διευκολύνουν τὴν μελέτην καὶ κατανόσην τῶν στατιστικῶν. Οὕτω, τὸ σύνολον τῆς κινήσεως τοῦ παγκοσμίου ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου διὰ τὸ 1949 ὑπολογίζεται εἰς 500 ἑκατομμύρια μετρικῶν τόννων καὶ εἶνε ἀνωτέρων παντὸς προηγουμένου. Κατωτέρω παραθέτονται τοὺς σχετικοὺς μὲ τὴν κίνησην ταύτην ἀριθμοὺς κατὰ τομεῖς διὰ τὸ 1938 καὶ διὰ τὰ μεταπολεμικά ἔτη 1946 ἥως καὶ 1949. Οἱ ἐν λόγῳ ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς ἑκατομμύρια μετρικῶν τόννων:

Το μείς	1938	1946	1947	1948	1949
Παγκόσμιος κίνησις	470	370	450	490	500
ΑΦΡΙΚΗ:					
Φορτώσεις	28.2	27.1	26.9	31.2	35.1
'Εκφορτώσεις	23.4	20.2	21.8	26.9	28.6
ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗ:					
Φορτώσεις	107.6	154.1	196.4	164.3	142.3
'Εκφορτώσεις	80.9	124.0	144.4	150.4	150.8
ΝΟΤ. ΑΜΕΡΙΚΗ:					
Φορτώσεις	52.3	77.3	86.8	95.6	90.9
'Εκφορτώσεις	19.5	19.3	25.3	28.8	27.1
ΑΣΙΑ:					
Φορτώσεις	83.8	47.6	62.7	86.2	99.3
'Εκφορτώσεις	67.8	33.2	42.5	47.2	50.7
ΕΥΡΩΠΗ:					
Φορτώσεις	185	60	72	104	125
'Εκφορτώσεις	266	163	208	223	234
ΩΚΕΑΝΙΑ:					
Φορτώσεις	7.73	4.78	5.41	6.91	6.67
'Εκφορτώσεις	9.09	8.15	8.29	9.37	11.17

Δεξαμενόπλοια καὶ μεταφοραὶ

Μέχρι πρὸ ἔτους ἀκόμη ἐπιτεύχθησε καὶ ἀπὸ ὑπευθύνους μάλιστα ἐφοπλιστικῶν κύκλων, δῆτα παρηγγέλθησαν περισσότερα τοῦ δέοντος δεξαμενόπλοια καὶ δῆτα συνετεία τούτου ηθελε σημειώθη ἀπὸ τοῦ 1955 καὶ ἐπέκεινα κάποια δυσαναλογία μεταξὺ μεταφορῶν καυσίμων καὶ προσφερομένης χωρητικότηος. Έκ τῶν υφισταμένων ηδη τετικῶν προβλέψεων ἀποδεικνύεται, δῆτα τὸ ἀντίθετον θᾶ παρατηροῦθη. Ἡ ἀναλογία μεταξὺ τάνκερς καὶ παγκοσμίου παραγωγῆς πετρελαίων εὐνοεῖ τὰ πρώτα. Κατὰ τὸ 1939 τὰ ἐπέρεσις δεξαμενόπλοια ἀνήρχονται εἰς 16.900.000 τόννων δ.ώ., ηδη δὲ ἐφθασαν εἰς τὰ 26 ἑκατομ. τόν. δ.ώ., ἐνῷ τὰ ὑπὸ παραγγελίαιν καὶ μὲ παράδοσιν μέχρι τοῦ 1955 τάνκερς, ἀναθίσανται εἰς ἔτερα 7 ἑκατομ. τόννων δ.ώ. Θᾶ ἔχων μειονεύσεις κατὰ τὸ 1955 ἔνα στόλον δεξαμενόπλοιων συνολικῆς χωρητικότηος 33 ἑκατομμύριων τόννων δ.ώ., μειόν, φυσικά, τῶν ἀναποφεύκτων ἀπωλειῶν ἐξ ἀτυχημάτων καὶ διαλύσεων, ἐνῷ ἡ παραγωγὴ τῶν πετρελαίων θᾶ εἶνε κατὰ 75% ἀνωτέρα, ἔναντι τοῦ 1939 καὶ ἵσως διπλασία τῆς προπολεμικῆς, μὲ μεταφορικήν ικανότητα τοῦ στόλου τῶν τάνκερς κατωτέ-

ριαν τοῦ διπλασίου, ἔστω καὶ ἄν ληφθῇ ὑπὸ διψάγων τῆς μεγαλύτερας ταχύτητος τῶν συγχρόνων δεξαμενοπλοιοίων. Σημειούνται, ἐπὶ, εὐκαιρία, δῆτα ἀπὸ Ιητού Ιανουαρίου καὶ ἐντεῦθεν παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ἀγγλικά ναυπηγεία 124 τάνκερς, 2.320.000 τόννων δ.ώ.

Παναμᾶς

Τὸ λαδρεμπόριον πολέμου

Οἱ εἰς Ταϊπέχ, τῆς Φορμόζας, πρεσβευτὴς τοῦ Παναμᾶ κ. Μάριος Γκούλεν ἐδήλωσε πρὸ διημέρων, δῆτα ἄν οἱ πλοιοκτῆται τῶν ὑπὸ παναμαϊκῆν σημαίαν σκαφῶν ἐπιτιμείουν νὰ προσεγγίζουν τὰ πλοια τῶν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Κομούνιστικῆς Κίνας, βάση πράττουν τοῦτο ὑπὸ ίδιαιν τῶν καὶ μόνων εὐθύνην. 'Ἐφόσον, δῆμος, παρὰ τὰς γενομένας ἀπαγορευτικὰς συστάσεις, πλοία φέροντα τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ ηθελούθησε προσεγγίζουν τὰς τούς λιμένας τῆς Ἐρυθρᾶς Κίνας — προσέθηκεν δὲ τὸ Κούλεν — ὑπέδειξα εἰς τὴν Κυβέρνησιν μου, δῆτα θὰ ἐπρέπει νὰ ἀφαιρεθοῦν ἀπὸ αὐτὰ τὰ ναυτιλιακά ἔγγραφα καὶ ἡ ἐθνικότης τῶν, μὲ τὸ αἰτιολονικόν, δῆτα ἡγεμόνησαν τὰς τούς λιμένας τῆς Ἐρυθρᾶς Κίνας — προσέθηκεν δὲ τὸ Κούλεν —

Touρκία

Αἱ τουρκικαὶ γραμμαὶ

Αἱ τουρκικαὶ ἐφημερίδες δημοσίευσεν εἰς περιόπτον τέσσειν ἀνακοίνωσιν τῆς Διευθύνσεως τῆς «Ντενιγιολλάρι», καθ' ἣν αἱ τακτικαὶ τουρκικαὶ γραμμαὶ πρὸς 'Άλεξανδρειαν, Βηρυττὸν καὶ πρὸς τοὺς Εύρωπας λιμένας ἡρχίσαν — ὑπερκαλύψασαι τὸ παθητικὸν τοῦ παρελθόντος.

Εἰδικῶς διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Χαΐφας ἀναφέρεται, δῆτα τὰ ἐκτελούντα αὐτὴν σκάφη ἀπόδιδουν κέρδον 50—60 χιλ. λιρῶν κατὰ ταξίδιον, σκέψις δὲ κρατεῖ, δῆτα εἰς τὴν προσδοκόφόρον ταύτην γραμμὴν τοποθετηθούν νεώτερα καὶ ταχύτερα πλοῖα.

SOL
Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS "ESOLEL", GOTHENBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST
SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK
TELEGRAMS: "OCEANSHIP", GÖTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES
Transports of fresh grapes to London

Nautikai Eidioses

'Ο φόρος διὰ τὸ 1950

Διὰ Διατάγματος ἑκδοθέντος εἰς ἑκτέλεσιν τῆς διατάξεως τοῦ ἅρθρου 11 τοῦ Α. Ν. 1411)50 καθωρίσθησαν ώς ἀκολούθως τὰ τῆς φορολογίας τῶν μηχανοκίνητων πλοίων τῶν ἐργασθέντων κατὰ τὸ ἡμερολογιακὸν ἔτος 1950.

1) 'Ο φόρος καθωρίσθη εἰς ποσοστὸν εἰκοσὶ ὅκτω τοῖς ἑκατὸν (28%) τοῦ ποσοῦ τῆς κλίμακος τοῦ ἅρθρου 1 τοῦ Α. Ν. 1411)50. 'Ο σύτῳ προκύπτων φόρος ὑπόκειται εἰς μείωσιν κατὰ τὰς διατάξεις: α) τοῦ ἅρθρου 6 τοῦ Α. Ν. 1411)50 λόγω ἀργίας τοῦ πλοίου καὶ β) τοῦ ἅρθρου 5 τοῦ Α. Ν. 1833)1951 λόγω κτησίας ναυλών οὐσιωδῶν κατωτέρων της ναυλαγορᾶς. 2) 'Η καταβολὴ τοῦ φόρου θά πραγματοποιήθη εἰς τρεῖς ίσας μηνιαῖς δόσεις ἐντὸς τοῦ πρώτου δεκαπενταύην τῶν μηνῶν Αὔγουστου, Σεπτεμβρίου καὶ Ὀκτωβρίου 1951. 3) 'Η προθεμία ἀσκίσεως ἐντάσεως περὶ μείωσεως τοῦ φόρου διὰ τοὺς ἀνωτέρους ἐν παραγράφῳ 1 λόγους καὶ προσκομίσεως τῶν δικαιολογητικῶν τούτων ἐγγράφων λήγει τὴν 31ην Αὔγουστου 1951.

Κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας, τὸ ἀναλογούν ποσὸν τοῦ φόρου εἰς ἑκαστὸν «λίμπερτο» δίνεται γύρω τῷ 20 χιλιάδων δολαρίων, μὲ προσδοκώμενον ἕσσον διὰ τὸ Δημοσίου 2.500.000 δολαρίων, ἔναντι 1.500.000 δολαρίων εἰσπραχθέντων διὰ τὸ 1949.

Σημειώσοντος, ὅτι βάσει τοῦ τελευταίου «Ἀναγκαστικοῦ Νόμου» περὶ παρακρατημάτος τοῦ φορολογούμενοι πλοιοκτήται ἔχουν τὸ δικαίωμα ἐντάσεως καὶ μείωσεως τοῦ φόρου ἀπόδειξουν, ὅτι τὰ σκάφη των εἰργάσθησαν, λόγω προναυλώσεως, μὲ καῦλον κατώτερον τοῦ κρατοῦντος εἰς τὴν ναυλαγορᾶν. Τὸ σχετικὸν ἅρθρον καθορίζει:

Εἰς τὴν παράγραφον 1 τοῦ ἅρθρου 6 τοῦ Α. Ν. 1411)50 προσθίθεται τὸ ἀκόλουθον δύνατον εἰδίφους ἐφαρμοζόμενον ἐπὶ τῆς φορολογίας τῶν ἡμερολογιακῶν ἔτων 1950 καὶ ἔξεις:

«Εἰς περίπτωσιν εἰσπράξεως ναυλών οὐσιωδῶν κατωτέρου τῆς ναυλαγορᾶς λόγω προναυλώσεως ἢ ἐπιτάξεως τοῦ πλοίου καπ. ὁ ὑπόχρεως δύναται νῦ ζητηση, δι᾽ ἐντάσεως, τὴν μείωσιν τοῦ φόρου τοῦ πλοίου του. 'Η εἰς τοὺς οἰτίςς αὐτῆς μείωσις τοῦ φόρου εἰνε, καὶ ὅρχην, αὐτόλογος πρὸς τὸ ποσοστὸν καθ. δ συνεπειτεῖ τοῦ ἀνωτέρου λόγου τὰ κέρδη τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ὑπελεῖθοσθαι τῶν κερδῶν τῶν ὑπὸ κανονικῆς συνήθεις ἐργασθέντων πλοίων όμοιας ἢ τοῖς παρεμφεροῦσι κατηγορίαις.

· Ή λοιχὺς τῷ παρόντος ὅρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως του εἰς τὴν «Ἐφορείδα τῆς Κυβερνήσεως καὶ ὑποβλήθησται πρὸς κύρωσιν εἰς τὴν Βουλὴν ἥρα τῇ ἐνάρξει τῶν ἐργασιῶν της.

A) Διατυπώσεις διὰ τὴν ἀγορὰν «λίμπερτος»

Τὸ «Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας» ἀπέστειλε πρὸς τὰς λιμενικὰς καὶ προδενικὰς ἀρχὰς ἐπεκτηματικὴν ἐγκύκλιον, σχετικῶς μὲ τὴν ἀκολουθήτων διαδικασίαν διὰ τὴν μεταβίβασιν τῆς κυριότητος τῶν ἀγορασθέντων μὲ τὴν κρατικὴν «λίμπερτο».

· 'Η ἐγκύκλιος αὐτὴ ἔχει ὡς ἔξεις:

· Εἰλικρίνες ὑπόκειται ἐπιθυμούντες να προδοῦν εἰς τὴν ὄγραν πλοίου «λίμπερτο» ἐξ δόλοιρου ἢ κατὰ ποσοστὸν ἐκ τῶν ἀγορασθέντων τῆς ἐγγύησης τῆς Ελληνικῆς Κυβερνήσεως, δέοντα νὰ ἀκόλουθον τὴν κάτωθι διαδικασίαν:

1. — Νὰ υποβλωτοῦνται πρὸς τὴν Οὐσιαγκτῶν «Ελληνικὴν Β. Πρεσεβείαν» ἢ τὸ «Υπουργείον» Εμπορικῆς Ναυτιλίας σχετικῶς αἵτιον ἐν δέοντος περιπλανάνται τὴν ἀριθμ. 63241)28.2.48 κοινὴ ἀποφασίη τῶν υπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Εξωτερικῶν καὶ Εμπορικῆς Ναυτιλίας προβλεπομένων δρῶν καὶ ὑποχρεώσεων. 'Η δήλωσις δέοντα νὰ περιλαμβάνῃ ὑποχρεωτικὰς καὶ πράττας ταῦτα:

α) «Οι ὡς νέος ἀγοραστῆς μέρους ἢ δύο τοῦ πλοίου ἀπόδεχται ἐκ τῶν προτέρων ὑπάρχουσας τὰς ὑποχρεώσεις ὃς εἰχον οἱ ὄρχικοι ἀγορασται τόσον ἔναντι τῆς ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως, δύον καὶ ἔναντι τοῦ Ελληνικοῦ Δημοσίου.

β) «Οι ὡς νέος ἀγοραστῆς ἀπόδεχται ἐκ τῶν προτέρων πάσαν ὑποχρεώσιν ἥτις ἔθελεν ἵπιδηλήση αὐτῷ πορὰ τοῦ Ελληνικοῦ Δημοσίου ἔναντι αὐτοῦ (Δημοσίου) ἀνεξαρτήτως ἔναν τοισάντη πρόσθετον ὑποχρέωσις ἐπελθεῖται, ἐπιβάλλεται, ἐπιδιλήθησται ἢ οὐ εἰς τοὺς ἀρχικούς ὄγραστάς των 100 λίμπερτος».

γ) «Οι ὡς καὶ τέλος ἀγοραστῆς ἀπόδεχται ἐκ τῶν προτέρων τὴν ὑποχρεώσιν, πῶς ἀνάθεση διὰ συμβολαίου τὴν διαχείρισιν τοῦ πλοίου του εἰς ἐφοπλιστικὸν γραφεῖον τῆς προηγουμένης ἐγκύρωσεως τοῦ «Υπουργείου» Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀναλογισμῶντος τῶν ὑποχρεώσεων, τῶν γραφείων τούτου, πῶς εἰς τὸν προσδιοίην τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου παρακρατητὴς ἔτος τῆς ἀπαιτούμενος ποσὸς διὰ τὴν καταβολὴν πρὸς τὸ Ελληνικὸν Δημοσίον τῶν συμβατικῶν καὶ φορολογικῶν ὑποχρεώσεων τοῦ πλοίου, μόνον δὲ μετὰ τὴν ἐξασφάλισην τῆς πληρωμῆς τῶν ἀνωτέρων ὑποχρεώσεων τοῦ πλοιοκτήτου, τὸ ἐφοπλιστικὸν Γραφεῖον διὰ τὴν διάθεσην τοῦ πλοιοκτήτου πόσον διὰ τὴν διάθεσην τοῦ πλοίου. Νοεῖται, διὰ τοῦ πλοίου ἀλλαγὴ τοῦ «Ἐφοπλιστικοῦ Γραφείου» διὰ ὑπόκειται εἰς τὴν προηγουμένην ἐγκύρωσην τοῦ υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Διὰ τὴν ἐπομένην τοῦ παρόντος όρου δέοντα ἐν τῷ δηλωσει νό ἀναφέρεται τὸ ἐφοπλιστικὸν γραφεῖον (πλήρης ἀπονομῆς καὶ διεύθυνσις) τὸ δόποιον διὰ συμβολαίου ἀναλαμβάνει τὴν διαχείρισην τοῦ πλοίου.

Κατ' ἔξαιρεσιν προκειμένου περὶ μεταβίβασιν πλοίων εἰς ἑταῖραν ἔκτος τῶν ἀνωτέρων δρῶν θὰ ἀπατήται τὸ συντετύθησαν τοῦ παλητοῦ ἀλληλεγγύων καὶ διδιστρ-

τῶν μέχρι πλόρους καὶ διλοσχεροῦς ἐπιτρέψεως τῶν ἐκ τῶν συνδέσεων ἀγοραπωλησίας καὶ ὑποθήσης ἀπορρεούσων ὑποχρεώσεων.

2. — Εἴναι ἡ αἴτησις τῶν ἐνδιαφερομένων εἰς σύμφωνο πρὸς τὴν ῥημέσιαν κοινῆν ἀπόφασιν ἡ Ελληνικὴ Β. Πρεσεβεία ἢ Οὐσιαγκτῶν ἀπευθύνει ἐγγράφων πρὸς τὴν ἀρμόδιαν Αμερικανικὴν Υπηρεσίαν (Maritime Administration) ἢ δηλούσαι, ὅτι ἡ Ελληνικὴ Κυβερνήσης εἶναι, κατ' ὅρχην, σύμφωνος νό ἀρχηγῆση τὴν ἐγγύησην τῆς διατάξεως τοῦ τετραγωνικοῦ ἀγοραστοῦ ποσοστοῦ ἢ κατά ποσοστόν, ὅποιον διά τοῦ πλοίου φέρεται, τὸν πλοίον ἀποδέχεται.

3. — Ο ἐνδιαφερόμενος δέοντα νὰ υποβολῇ προαλήλως πρὸς τὴν αἴτησιν τοῦ πρόστιμον τὴν Ελληνικὴν Β. Πρεσεβείαν ἢ Οὐσιαγκτῶν ἢ τὸ Υπουργείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ αἴτησιν πρὸς τὴν Maritime Administration.

· Η Maritme Administration μετὰ τὴν ληφθηση τοῦ ἐγγράφου τῆς Πρεσεβείας ἢ ὡς δηλούσαι ἡ ἀρχηγῆση τῆς ἐγγύησης τῆς Ελληνικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὸν νεον ὑπορρεούσην, καλεῖ τὸν ἐνδιαφερούσην νό ὑπογράφη εἰδικοῦ ἐγγράφου ἀναληφθεῖσαν ὑποχρεώσεις τοῦ παλητοῦ, διὰ τῆς κορηγῆσης ὑποθηκού δικαιωμάτος καὶ τῆς παροχῆς γραμμάτων.

4. — Μετὰ ταῦτα καὶ ἐπὶ τὴν διετοί τῶν ὑποχρεώσεων οἱ ἐνδιαφερόμενοι προσεχτικῶς παρακαλήσαι πρὸς τὴν αἴτησιν τοῦ πρόστιμον τὴν Ελληνικὴν Β. Πρεσεβείαν.

5. — Διὰ τὴν ἀνάληψην τῆς ὑπέρ τοῦ Ελληνικοῦ Δημοσίου κατατεθεῖσης ὑπὸ τοῦ ἀρχηγού ἀγοραστοῦ ἀντεγύησης εἰς τὴν περίπτωσιν μεταβίβασης τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου διόν νὰ κατατεθῇ προηγουμένως ὑπὸ τοῦ νεον ἀγοραστοῦ.

6. — Διὰ τὴν ἀνάληψην τῆς ἀντεγύησης εἰς περίπτωσιν ἐξοφλήσεως τοῦ πρόστιμον τὴν Αμερικανικὴν Κυβερνήσην κρέους, δι᾽ ὁ ἐχοργήθη ἡ ἐγγύηση τῆς Ελληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ δι᾽ τὴν κατετήσην τοῦ Ελληνικοῦ Δημοσίου ἀντεγύησης παπιτούναι, συμβανούσας πρὸ τὸ ὑπ' ὄριθ. 185251)25.9.48 ἐγγράφο τοῦ Υπουργείου Οἰκονομικῶν (Γ.Δ.Δ.Λ. Δ/σις Δημ. Χρέους) τὰ κάτωθι:

α) 'Υπογραφὴ ὑμοτούρων τῶν ἐνδιαφερούσην τῶν ἐγγράφων τοῦ πλοίου καὶ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου διὰ τὴν λειτουργία τοῦ πλοίου τοῦ Westminster Bank Ltd., London, λογαριασμού τῆς ἀντεγύησης.

β) 'Υπογραφὴ ἡ ή 6^η ἀπόδεξη Τράπεζα διὰ λογαριασμὸν τῆς Ελληνικῆς Κυβερνήσεως είναι η υπογραφὴ τοῦ Ελληνικοῦ Πρεσεβετοῦ η το νομίμου ἀναπληρωτοῦ.

γ) Προσαγωγὴ πιστοποιητικοῦ ἀκόδεντος ὑπὸ τῆς Ελληνικοῦ Δημοσίου Αρχῆς (Π.Δ.Δ.Λ. Δ/σις Δημ. Χρέους) καὶ ουμαποιηθέντος ὑπὸ τῆς Ε. Βρετανίαν Αμερικανικῆς Προδενικῆς Αρχῆς δι᾽ οὐ νὰ πιστοποιηθῆται, ὅτι ἐξωφλήθη τὸ πρόστιμον.

δ) Εντολὴ τοῦ ἐλληνικοῦ Πρεσεβετοῦ ἡ τοῦ νομίμου αὐτοῦ ἀναπληρωτοῦ μητρονούσα, στοιχεῖ της ἀνάθησης τοῦ πλοίου.

ε) Τοῦ πρότερον τὸν ἀπόδεξην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως είναι δεόντως δεσμευτική.

7. — Αἱ παράγραφοι 1, 2, 3, 4, 5 ἔχουν ἐφαρμογὴν καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν ἀναγκωρίσεως τῆς συμπλοιοκτησίας συμπλοιοκτησίας μετέχοντος εἰς τὴν ιδιοκτησίαν τῶν ἀγορασθέντων μὲ τὴν ἐγγύησην τῆς Ελληνικῆς Κυβερνήσεως πλοίων τοῦ πλευτηρίου ἀπὸ τῆς ἀγορᾶς του, δόλως ἢ ἀπειρατηπή, δηλαδή, εἰς τὰ σκάφη ταῦτα νὰ διενεργούν μεταφοράς μεταξὺ τοῦ πλοίου, ἐνώπιον τῆς ἀπομενούσας δικαιολογητικῆς συμβασίας, ἀνάγκης, εἰς τὴν περιπτώσην τῶν ἀνωτέρων δρῶν καὶ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ πλοίου.

· Αἱ ναυπηγήσεις μας εἰς τὴν Αμερικὴν

Τὸ 'Ομοσπονδιακὸν Γραφεῖον τῆς «Κρατικῆς Διοικήσεως» τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας ἀνεκούντας πρό τημέρων, δοτὶ ἐνέκρινε τὴν κατασκευὴν 6 μεγάλων δεσμευτικοῦ πλοίων διὰ λογαριασμὸν ἔνοντας ἐφοπλιστῶν, συμπριεριμαδονισμῶν καὶ δύο τάνκερς τῶν 29.300 τόν. d.w. ἔκστον, ἀπίνατα παρεγγέλθησαν παρ' ἑταῖρίας ἐλληνικῶν συμφερόντων. 'Η ἀδεια παρεγγέλθησεν ἦπερ τὸ πλοίον τοῦ πλευτηρίου ἀπὸ τῆς ἀγορᾶς του, δόλως. Δὲ θά ἐπιτραπή, δηλαδή, εἰς τὰ σκάφη ταῦτα νὰ διενεργούν μεταφοράς μεταξὺ τοῦ πλοίου, ὡς ἔγγυησεως διὰ τὴν τήρησιν τῶν ἀνωτέρων δρῶν. Τὰ δύο ἐλληνικῶν συμφερόντων δεσμευτόπλοιοι πρόκειται νὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ ναυπηγεία Μπέθεμ. Σημειωτέον, ἀκόμη, διτὶ — διὰ τὸν ἀνεκοινώθητον τοῦ πλοίου, δὲ μεταφοράς μέσω τοῦ πλοίου, δὲ πιστοποιημένην καὶ σύμφωνην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

Τὰ δύο ἐλληνικῶν συμφερόντων δεσμευτόπλοιοι πρόκειται νὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὴν Αμερικανική Ναυτιλία, διτὶ — διὰ τὸν πλοίον τοῦ πλευτηρίου, δὲ πιστοποιημένην καὶ σύμφωνην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

· Ο διάστασης τοῦ πλοίου διὰ τὸν πλοίον τοῦ πλευτηρίου, δὲ πιστοποιημένην καὶ σύμφωνην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

· Τὸ πλοίον τοῦ πλευτηρίου διὰ τὸν πλοίον τοῦ πλευτηρίου, δὲ πιστοποιημένην καὶ σύμφωνην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

· Τὸ πλοίον τοῦ πλευτηρίου διὰ τὸν πλοίον τοῦ πλευτηρίου, δὲ πιστοποιημένην καὶ σύμφωνην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

· Τὸ πλοίον τοῦ πλευτηρίου διὰ τὸν πλοίον τοῦ πλευτηρίου, δὲ πιστοποιημένην καὶ σύμφωνην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

· Τὸ πλοίον τοῦ πλευτηρίου διὰ τὸν πλοίον τοῦ πλευτηρίου, δὲ πιστοποιημένην καὶ σύμφωνην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

· Τὸ πλοίον τοῦ πλευτηρίου διὰ τὸν πλοίον τοῦ πλευτηρίου, δὲ πιστοποιημένην καὶ σύμφωνην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

· Τὸ πλοίον τοῦ πλευτηρίου διὰ τὸν πλοίον τοῦ πλευτηρίου, δὲ πιστοποιημένην καὶ σύμφωνην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

· Τὸ πλοίον τοῦ πλευτηρίου διὰ τὸν πλοίον τοῦ πλευτηρίου, δὲ πιστοποιημένην καὶ σύμφωνην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

· Τὸ πλοίον τοῦ πλευτηρίου διὰ τὸν πλοίον τοῦ πλευτηρίου, δὲ πιστοποιημένην καὶ σύμφωνην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

· Τὸ πλοίον τοῦ πλευτηρίου διὰ τὸν πλοίον τοῦ πλευτηρίου, δὲ πιστοποιημένην καὶ σύμφωνην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

· Τὸ πλοίον τοῦ πλευτηρίου διὰ τὸν πλοίον τοῦ πλευτηρίου, δὲ πιστοποιημένην καὶ σύμφωνην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

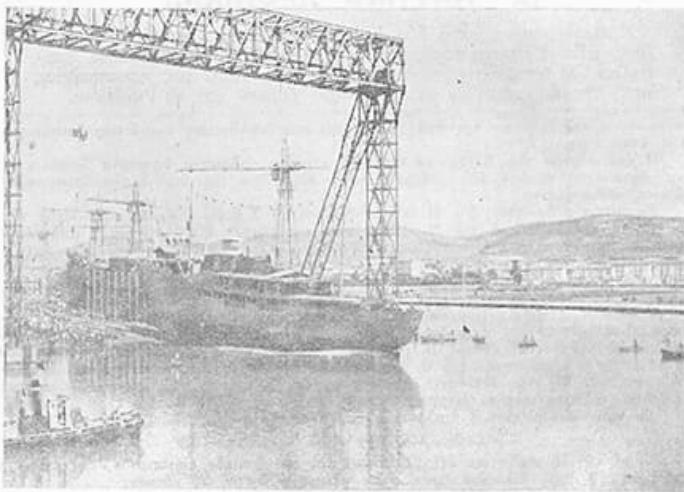
· Τὸ πλοίον τοῦ πλευτηρίου διὰ τὸν πλοίον τοῦ πλευτηρίου, δὲ πιστοποιημένην καὶ σύμφωνην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

· Τὸ πλοίον τοῦ πλευτηρίου διὰ τὸν πλοίον τοῦ πλευτηρίου, δὲ πιστοποιημένην καὶ σύμφωνην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

· Τὸ πλοίον τοῦ πλευτηρίου διὰ τὸν πλοίον τοῦ πλευτηρίου, δὲ πιστοποιημένην καὶ σύμφωνην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

· Τὸ πλοίον τοῦ πλευτηρίου διὰ τὸν πλοίον τοῦ πλευτηρίου, δὲ πιστοποιημένην καὶ σύμφωνην της Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

AI NAYPHTHSEIS EIS THN ITALIAN



Tο «Κανάρης», το πρώτον των 1.800 τόνων έπιβατηγόν, καθελκυόμενον από τα ναυπηγεία της Τεργέτης.

Σύντομοι ναυτικοί ειδήσεις

Το πωληθέν πρότοιον είς 'Ιάπωνος έφοπλιστάς παναμάκιον φορτηγόν «Νίκια» (ex «Εχαδίωτης») 4386 τόν. γκρός (τοῦ 1929) παραδόθεν είς Κόπτε εἰς τοὺς ἀγοραστάς του ὑφαστή τῆς Ιαπωνικῆς σημαίαν και μετωνομάσθη «Εινιάκια Μαρι». — Διεγράφη ἐκ τῶν νηολογίων Πειραιώς, ὡς πωληθέν εἰς ἀλλοδαπούς πρὸς διάλυσιν τὸ φορτηγόν «Άγιος Διονύσιος» 2088 τόν. γκρός (τοῦ 1906), ὄντον εἰς τὴν Επιτροπήν «Αργών».

— Τὸ παναμάκιον δεξαιενόπλοιον «Αντεντενόρερ» 6869 τόν. γκρός (τοῦ 1930) ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταίρων «Μαρτινίκος».

— Τὸ πανηλήνον πρὸς καιρού Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀγγλικὸν φορτηγόν «Granhill» 7072 τόν. γκρός (τοῦ 1944) παρεκάθη πρὸς ἡμέραν εἰς Τάιν ἀπὸ τοὺς «Αγγλοὺς ἀγοραστούς τοῦ και μετωνομάσθη «Baxtergate».

— Τὸ πωληθέντα εἰς τὸν δύναμιν τῆς ἑταίρων «Ελληνικῆς πλοιοκτησίας φορτηγὰς «Aegae Hill» 10.100 τόν. d.w. (τοῦ 1942) καὶ «London Craftsmen» 11.137 τόν. d.w. (τοῦ 1940), ἀντίνα μετωνομάσθησαν «Ωμέη Μανῆ» καὶ «Igal-glòriæ», ἡγεράσθησαν ἀντὶ 350.000 λιρῶν τὸ πράτον καὶ 357.000 λιρῶν τὸ δεύτερον.

— Τὸ πρώτην βοηθητικὸν ἀροπλανοφόρον «Κόνδωρ» 7933 τόν. γκρός (τοῦ 1943) μετακευασθεῖν εἰς τὸ γερμανικὰ ναυπηγεῖα εἰς φορτηγόν, εἰσήλθεν ἥδη εἰς τὴν ὑπηρεσίαν. 'Ανήκει εἰς τὴν παναμάκιον ἑταίρων «Ntelē Ester».

— Τὸ πωληθέν πρὸ τοὺς εἰς τὸν δύναμιν τῆς ἑταίρων «Ελληνικῆς ἔφοπλιστάς ἀγγλικὸν λίμπερτον «Ruyvillio», μὲ δύο καταστρώματα, 7118 τόν. γκρός, 10.400 τόν. d.w., μὲ ἡμεροτὸν βιθίσμον 26.10% ποδῶν καὶ ναυπηγήσων 1942, μὲ ἐπιθέωσιν τοῦ 1948, ἡγεράσθη ἀπὸ τὴν παναμάκιον ἑταίρων «Ekrōnōs» ἀντὶ τιμῆς 350.000 λιρῶν. Τὸ αὐτὸν σκόφος ὑπὸ τὸ δύναμιν «Εμπορε Wondrefort» εἰς πωληθῆ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1947 ἀπὸ τὸ ἀγγλικὸν Δημόσιον εἰς ἀγγλικὴν ἑταίρων ἀντὶ τιμῆς 115.000 λιρῶν.

— 'Εγοργήθη ἀδεια πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς τοῦ φορτηγού «Κωνσταντίνος Η.» 2507 τόν. γκρός (τοῦ 1905).

— Δι' ἀποράσθεως τοῦ Υπουργοῦ τοῦ 'Εμπορίου, λόγῳ μὴ καταβολῆς τοῦ δρισθέντος μετοχικού τοῦ κεφαλαίου, ὅπερισθενσαν αἱ δῖεσι συστάσεως τῶν 'Ανωμάτων 'Εταιρῶν: 1) Ναυτικὴ 'Εταιρία 'Ανδριανᾶ A. E. καὶ 2) Ναυτικὴ 'Εταιρία 'Αιδοῖος A. E.

— Κατὰ τὴν πλειρόδημα οἱ Μελβούρνης, οἱ τοεῖς 'Ελληνες μηχανικοὶ τοῦ σκάφους ἵναγον τὸ πλαΐσιον τοῦ ἀπὸ 'Επακιστῶν Προσπίτρων, διότι τοὺς κακοκετεχείσθη καὶ ἔχειρισθεῖσαν καὶ αὐτῶν, ἀξιωσάντων τοὺς μισθούς των. 'Εγγήσιοι κατέτιθην καὶ τὸ σκάφος ἀρχὴν ἐλεύθερον.

— Τὴν 3ην Αὔγουστου θὰ διενεργηθούν αἱ ἔξτασεις διὰ τὴν ὁπόκτησιν διπλώματος τοῦ διοικητηρίου τοῦ Κέρκυρας τὸν 15ην 'Ιουλίου. 'Η ὑγειονικὴ ἔξτασις τὸν ὑποψήφιον θὰ διενεργηθῇ πρὸς τῆς A.N.Y.E. τὴν 31ην 'Ιουλίου. 'Η προθεσμία ὑποδολῆς αἰτήσεων λήγει τὴν 15ην 'Ιουλίου.

— Δι' ἔτερος ἀποράσθεως δρίσθησαν διὰ τὴν 12ην Σεπτεμβρίου αἱ ἔξτασεις πρὸς ἀπόκτησιν πτυχίου κυβενούσητος Α'. τάξεως καὶ ναυκλήρου ἀπομολίον. 'Ημερομηνία ὑποδολῆς δικαιούσησθαι διέρισται τὸ ρύποτερον μέρος τῆς 15ης Αὔγουστου.

— 'Απὸ τὴν 1ην Αὔγουστου οἱ ποσερχόμενοι εἰς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς διὰ νὰ λάβουν ναυτικὰ φυλλάδια μαθητευομένου ναυτικοῦ, νάυτον ἢ ἐργάτου θαλάσσης, θὰ ὑπόκεινται εἰς τὴν καταβολὴν ὑγειονικῆς ἔξταστρων ἐκ δρυ 30.000.

— Τὸ ἀγορασθέν πρὸς καιρού παρὸ τοῦ 'Ελληνικὸν λίμπερτον «Ramon de Lantignie» 7293 τόν. γκρός (τοῦ 1944), παραλόθεν εἰς λιμένα τῆς Αὔστραλίας ἐτέλη ὑπὸ τὴν παναμάκιην σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Πικεντόρες».

Θαλάσσια ἀτοχήματα

«ΜΑΡΓΚΩ»: 'Οταν τὰ κύτη ἥνοιχαν εἰς τὸ Χόγκ—Κόγκ, τὸ γαιανθρακοφορτίον τοῦ ἔξ 9.500 τόν., ἀπὸ τὰς 'Ινδιας, εἰς τὸ κύτος No 2, ἐκάπετο. 'Η ἐκφόρωσις ἦρχεν.

«ΤΗΝΟΣ»: Τὸ σκάφος ἐπιθεωρήθη εἰς Χάϊφαν, ἵνα διαπιστωθούν αἱ ἐλαφραὶ ἡγιαῖαι, ποὺ ὑπέστη εἰς συγκρουσίαν μεταρρυθμούν σκάφος, ἐνώ ἦτο ἡγικυροδολημένον εἰς τὸ λιμένα τῆς Χάϊφας τὸν 15ην 'Ιουνίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ»: 'Εδησινοργήθη ἔγητηρα διάσιας διάπλου τῆς διάρρυγος τοῦ Σουεζ. Τελικῶς ἐπετράπη ἡ διέλευσις την 28ην 'Ιουνίου.

«ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ»: Μετὰ ἐπιθεωρήσιν, λόγῳ ἡγιαῖαι, μετὰ πρόχειρον ἐπισκευὴν διελαμβάνενον ἐλάμπατος.

«ΠΑΡΘΕΝΩΝ»: Αἱ προσπάθειαι συνεχίζονται διὰ τὴν διάσωσιν μικροῦ μέρους τοῦ φορτίου του.

«ΟΝΤΡΥ»: Μὲ φορτίον ζυλείας. 'Απὸ τὴν σύγκρουσίν του μὲ τὸ δεξαιενόπλοιον «Ἀλαν Σήγκερ» ὑπέστη ἡγιαῖαι εἰς τὴν πρώτων καὶ τὴν πρύμνην καὶ ἔχει τὰς πρὸς τὴν χαλάρωσιν. Οἱ ναῦλοι εἰς πλειστους τομεῖς ἔξτεπον, ὁ παράγον δὲ τοῦ 'Αμερικανικοῦ γαιανθρακού συνέτεινε κυρίως εἰς τὴν διατήρησιν τῶν τιμῶν, μὲ ἡγιαστον, δέ-βαισι, τὴν ἔξιδιξην, ὅπου αἱ ἀκριβοτάται εἰς τὴν Κορέαν σταματήσουν.

Διὰ τὸν ὑμετανομάσθηκαν πολλὰ σκάφη ἐκτίσθησαν διὰ συνεχῆ ταξίδιον ἀπὸ τοῦ Αὔγουστου, κυρίως, μέχρι καὶ τοῦ Μαρτίου. Οἱ ναῦλοι ἔθεσαν τὰ 9.900 δολάρια ἀπὸ Χάμπτον ρόδος δι 'Αμερέσαν διὰ τρία ἡ τέσσαρα συνεχῆ ταξίδια. Διὰ Σαββάναν δολ. 11, ἐνώ δι' ἀπὸ τοξιδία 'Ιουλίου—Αὔγουστου δι 'Αμερέσαν—Ρόττερνταμ, ἐπληρώθησαν δολ. 10.25 καὶ ἔναντι συνεχεῖς δολ. 10.50. Διὰ Ρίου συνεχῆ τοξιδία μέχρι Μαρτίου (50 χιλ. τόν., γαιανθράκων) δολ. 15, Σεπτέμβριον καὶ διὰ τατόπιν δολ. 13.25. Διὰ Μοντεβίδεο δολ. 17.50, Σεπτέμβριον. Δι 'Ισπανίαν δολ. 19.50, 'Ιουλίου καὶ δολ. 13.50, Σεπτέμβριον.

Γεννήματα δολ. 22. Βραζιλίαν ἀπὸ Νόρδερν ρεῖντε δολ. 16 'Ιουλίου—Αὔγουστον, διὰ Μασσαλίαν δολ. 13.75 καὶ 13.50.

Αἱ ζαχάρεις Κούβας δι 'Αγγλίαν 140)—, δι 'Αμερέσαν δολ. 21, 'Ισπανίαν δολ. 27 καὶ Καράπταν δολ. 28.50 (Αὔγουστον). 'Ο Βόρειος Ειρηνικὸς σιτηρός εἰς τὰ 150)— δι 'Αγγλίαν. 'Απὸ Βρετανικῶν Κολομβίαν διὰ Νότ. 'Αφρικήν δολ. 285 χιλ. φίο, Δεκέμβριον.

Αἱ πλεύτες μικρὰ ἔργοσια καὶ χωρὶς καμπίαν διὰ τὸ μέλλον προσπικήν. Δι 'Αμερέσαν—Ρόττερνταμ εμπέρθε—τέρμενος ἐπληρώθη σκάφος 90)— καὶ 'Ελληνικὸν σκάφος 97)6 διὰ δύο λιμένας ἐκφόρωσεν. 'Εν συνεχείᾳ δι 'Αγγλίαν 77)6 καὶ δι 'Αμερέσαν 75)—, 'Ιουλίου. Διὰ Καζμπατάγκαν, κατὰ τὰς πρώτας ἥμέρας τοῦ 'Ιουλίου, 85)— ἀπὸ ἄνω καὶ κάτω ποταμὸν καὶ Μασσαλίαν 90)—. Δι 'Ινδιας προσφέροντα 140)—, 'Ιουλίου.

Τὰ μεταλλαὶ λεύκη μετατρέπονται σε ποταμούς τοῦ Φιλαδέλφειαν 126)6, Αὔγουστον καὶ διὰ Γκόττεμπουργκ 120)—. Διὰ Μελβούρην 133)9, Σεπτέμβριον. 'Απὸ Πολωνίαν διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 58)—, 'Ιουλίου. Αἱ 'Αγιον Μαρίκιν 'άχαρις δι 'Αγγλίαν 110)— καὶ ἀφράσθησαν ἀπὸ Νότιον 'Αφρικήν δι 'Αγγλίαν 100)—, Αὔγουστον. 'Απὸ Κωνσταντίναν μικρὸν φορτίον σιτου σελ. 50)— δι 'Αλεξανδρείαν. 'Άλας ἀπὸ Σικελίαν δι 'Ισπανίαν δολ. 16 φίο, ἀπὸ Αλεξανδρείας δι 'Πόρτ Σαΐδ 120)—, 'Ιουλίου—Σεπτέμβριον. Τοιμέντα ἀπὸ Βρετανίας δολ. 18 φίο, ἀπὸ Αλεξανδρείας δι 'Πόρτ Σαΐδ 120)—.

Χαλαραὶ αἱ τιμαὶ καὶ τὰ τάξιδια τοῦ Αρτερίου. Διὰ 5—7 μῆνας, μὲ παράδοσιν εἰς τὸ Κόντινεντ, δολ. 5.30 καὶ δι' ἔτος δολ. 15.30 μηναῖς δολ. 60 χιλ. μηνιαῖς. Ταξίδια πρὸς τὴν Αὐστραλίαν, μὲ παράδοσιν 'Αγγλίαν 100)—, δι 'Αλεξανδρείας, 'Άλας δι 'Ισπανίαν δολ. 18 φίο, ἀπὸ Αλεξανδρείας δι 'Πόρτ Σαΐδ 120)—, 'Ιουλίου—Σεπτέμβριον. Τοιμέντα ἀπὸ Βρετανίας δολ. 18 φίο.

Χαλαραὶ αἱ τιμαὶ καὶ τὰ τάξιδια τοῦ Αρτερίου. Διὰ 5—7 μῆνας, μὲ παράδοσιν εἰς τὸ Κόντινεντ, δολ. 5.30 καὶ δι' ἔτος δολ. 15.30 μηναῖς δολ. 60 χιλ. μηνιαῖς. Ταξίδια πρὸς τὴν Αὐστραλίαν, μὲ παράδοσιν 'Αγγλίαν 100)—, δι 'Αλεξανδρείας, 'Άλας δι 'Ισπανίαν δολ. 18 φίο, ἀπὸ Αλεξανδρείας δι 'Πόρτ Σαΐδ 120)—, 'Ιουλίου—Σεπτέμβριον.

Τὰ ναυαλωθέντα φορτηγά μας

ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΟΝ ἀπὸ λιμένας 'Ανατ. Καναδά 1500 φάδομας ἐλαύνεις δι 'Αγγλίαν 447)6 τὸ φάδομα, φόρτωσις 1—20 Αὔγουστου.

«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ» ἐξ 'Αγιον Αλυπεντίου τὸν γεννημάτων δι 'έκλεκτον λιμένας 'Ιταλίας δολ. 15.15, μὲ 2000 τόν. θευθέρων ἐκφόρτωσιν ἢ δολ. 15.40 μὲ 1000 τόν. θευθέρων ἐκφόρτωσιν, ἐὰν ἔτοιμα 'Ιταλίας ή ιταλικῶν νήσων δολ. 15.65, φίον δι 'Αδριατικήν δολ. 16.75, φόρτωσις 12—26 'Ιουλίου.

«ΡΕΝΑ» (παναμ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 7500 τόν. γαιανθράκων δι 'Ολλανδίας δολ. 10.50 (τέσσαρα συνεχῆ ταξίδια), ἐναρξίς 'Ιουλίου—Αὔγουστου.

«ΟΘΩΝ» ἐξ Χάμπτον ρόδος 9000 τόν. γαιανθράκων δι 'Ριον 'Ιανέριου δολ. 15.50, φόρτωσις 1—10 Αὔγουστου.

«ΑΟΥΡΟΠΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ» (παναμ.) ἐξ Χάμπτον ρόδος 5000 τόν. γαιανθράκων δι 'Ισπανίαν δολ. 20.50, φόρτωσις 3—12 'Ιουλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ἐξ 'Αμερέσαν 3200 τόν. λιπαρομάτων εἰς σάκκους δι 'Ελλάδα 78)7, μὲ 1000 τόν. φόρτωσιν, 450 τόν. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15—30 'Ιουλίου.

GENERAL SHIPPING AGENCY

E. ARVANITOPOULOS

SHIPPING AGENTS & BROKERS
CLEARING & FORWARDING AGENTS

PORT-SAID

Sultan Hussein Quay-24
P.O.B. 394

Agents for: THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES—Piraeus
and other Greek Navigation Coys.

Established: 1894

Telegraphic Adress: (Both Offices): ARVANITOPOULOS

SUEZ

P.O.B. 1

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπερτο) έκ Γδύνιας — Δάντσιγκ 9500—10.000 τόν. γαιανθράκων διά Μπουένος "Άρες 125"— φόρτωσις 23 'Ιουλίου—8 Αύγουστου.

«ΕΙΡΗΝΗ Κ.» (άγγλ.) από λιμένας Ανάτ. Καναδά 2050 στάνταρτς ζυλείας δι' 'Αγγλίαν 500)— το στάνταρτ, έαν 1900 φόδρος 435)— βάσιν, φόρτωσις 15—31 Αύγουστου.

«ΝΤΟΡΟΣ» εκ «Deed» (σημαία Κοσταρίκας) έκ Χάμπτον ρόδος 9000 τ. γαιανθράκων διά Ρίον 'Ιανέρινος δολλ. 16.25, φόρτωσις 5—15 'Ιουλίου.

«ΕΜΑΝΣΠΙΕΙΤΟΡΑ» (παναμ.) έκ Χάμπτον ρόδος 9000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 21, με φόρτωσιν πρό της 10ης Αύγουστου ή δολλ. 20.50, έαν καντούλος 10 Αύγουστου.

«ΕΛΛΑΣ» έκ Τάμπας 9000 τόν. φωσφάτων δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας δολ. 21, φόρτωσις 25 'Ιουλίου—10 Αύγουστου.

«ΚΑΛΥΓΕΡΑ» εκ «Alevone Fortune» (παναμ.) έκ Τάμπας 9000 τόν. φωσφάτων δι' 'Ιαπωνίας δολ. 21, φόρτωσις 'Ιουλίου—Αύγουστου.

«ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ» (παναμ.) έκ Βρετανίκης Κολομβίας 9500 τόν. γεννήματα δι' 'Αγγλίαν (συμπεριλαμβανόμενης της Βορείου 'Ιρλανδίας) δι' 'Αμερίσαν — 'Αμεριδώργον ρέντς 152)6, οφίων 'Αμερέρσαν ή Ρόττερνταμ 3)— έπι έλαττον, έαν την πρώτη φοράθηκε 2)6 έξτρα, φόρτωσις 1—20 Αύγουστου.

«ΕΚΩΣΙΤΗΣ ΛΩΣ» έκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τόν. γεννήματα δι' 'Αλεξανδρείαν δολ. 22, φόρτωσις 25 'Ιουλίου—13 Αύγουστου.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» έκ Καλκούτας 6400 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αλεξανδρείαν 95)— φόρτωσις 25 'Ιουλίου—14 Αύγουστου.

«ΜΑΤΘΑΙΟΣ» (όνδωρ) έκ Βρέμης 8700 τόν. σιδηρομεταλλεύματος διά Νόρφολκ δολλ. 5.50, φόρτωσις 25 'Ιουλίου—15 Αύγουστου.

«ΚΑΣΤΟΡ» έκ Χάμπτον ρόδος 9000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 20.25, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (ελληνικόν) από ένα διά λιμένας Φιλαδελφίας 950 φόδρος 5 ξυλίσιας δι' 'Αγγλίας, (όνδωρ) έκ Βρέμης 10.000 τόν. γεννήματα διά Νόρφολκ δολ. 15—30, φόρτωσις 25 'Ιουλίου και 340)— από ένα διά ζώνης Φιλαδελφίας, έλευθερον έκφρωτωτικών (δύο συνεχή ταξίδια), έναρξης 15 'Ιουλίου—5 Αύγουστου.

«ΝΙΚΟΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδος 9000 τόν. γαιανθράκων διά Μπουένος "Άρες δολ. 18.25, οφίων από ένα λιμένας Πλέιτ 18.75, φόρτωσις 'Ιουλίου και μέ βάσιν δολ. 18, έαν φόρτωσιν Αύγουστου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΑΟΣ» έκ Χάμπτον ρόδος 9500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν—'Αμεριδώργον ρέντς δολ. 10.95, έαν 'Αμερέρσαν ή Ρόττερνταμ 10.50, έαν έξτρα γερμανικού λιμένων δολλ. 11, με 2500 τόν. έλευθερον έκφρωτωσιν, φόρτωσις 25 'Ιουλίου—15 Αύγουστου.

«ΜΑΡΙΗ» (λιβερ.) ή «ΕΓΕΡΓΙΟΣ» (λιβερ.) έκ Κούδας 8500 τόν. ζαχάρεων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 28, φόρτωσις 15—31 Αύγουστου.

«ΝΟΡΑΝΤΙΑ» (παναμ.) έκ Χάμπτον ρόδος 9000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμεριδώργον δολ. 12.25, καντελέο 14 'Ιουλίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ» (παναμ.) από Ντάριεν ή Τσιμπαγκάτο 9500 τόν. σόγια δι' 'Ινδίας 120)— (ένα λιμένας άνατολικής άκτης, έξισερεις Καλκούτας), έαν διά λιμένας άνατ. άκτης 'Ινδιών, έξισερεις Καλκούτας 122)6, συμπεριλαμβανόμενης της Καλκούτας 122)6, (έξισερεις της Βορμάντης, έναν Βορμάντη 125)—, έαν διά λιμένας δυτικής Καλκούτας 123)9, όφιων ένα λιμένας δυτικής άκτης 'Ινδιών 120)—, έαν διά λιμένας δυτικής άκτης έξισερεις δυτικής Βορμάντης 127)6, όφιων διά πλήρες φορτίου όρυζης 5—βάσιν έξτρα 10—31 Αύγουστου.

«ΑΛΑΙΚΗ» (λιβερ.) ή «ΕΓΕΡΓΙΟΣ» (λιβερ.) έκ Κούδας 8500 τόν. ζαχάρεων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 29.50, με 1000 τόν. έλευθερων έκφρωτωσιν, φόρτωσις Αύγουστου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ από άπο Τακορόντη 7000 τόν. μαγγανέζας δι' 'Αγγλίαν 100)—, φόρτωσις 5—31 Οκτωβρίου.

«ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ» έκ Μόρφου Μπαΐν 7300 τόν. μεταλλεύματον δι' 'Ολλανδίαν 70)—, φόρτωσις 30 Αύγουστου—15 Σεπτέμβριου.

«ΠΡΟΣΠΕΡΟ» (παναμ.) από ένα διά ζώνης Φιλαδελφίας 2000 φόδρος ζυλείας διά Μπριότολ Τσάννελ 370)— τό φάδρο, φόρτωσις 15—31 Αύγουστου.

«ΣΑΠΙΩΝ» (όνδωρ) έκ Χάμπτον ρόδος 9000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμερέρσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 10.50, όφιων Γερμανίαν 10.90, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΦΟΡΤΗΓΑ» (ή της έπατρίας «Ορόπεν») έκ Χάμπτον ρόδος 9000 τόν. γαιανθράκων έκσοτου (13 έν άλο φορτίο) δι' 'Αμερέρσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 10.75, όφιων διά Γερμανίαν δολ. 11.25, φόρτωσις 10 άπο Αύγουστου έαν Δεκέμβριον.

«ΚΑΛΕΙΩΝ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 10.000 θείου δι' 'Αγγλίαν 125)—, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΜΑΤΘΑΙΟΣ» (όνδωρ) έκ Χάμπτον ρόδος 9000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 20, φόρτωσις Αύγουστου—Σεπτέμβριον.

«ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ» ένα διά του Σάν Λαρέντζο, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος "Άρες 8500 τόν. γεννήματων διά Γκότερπουργκ — Στοκχόλμη ρέντς 97)6 ένα λιμένα, 100)— έαν διά λιμένας έκφρωτωσιν, όφιων από Νικοτόρες με συμπλήρωσιν εις Μπουένος Μπάνγκον διόσις ναύλων, φόρτωσις 10—30 'Ιουλίου.

ΛΙΜΠΕΤΥ (παναμ.) έκ Βρετανίδιας 2000 στάνταρτς ζυλείας δι' Άστρολαίαν λιραρος 65 το στάνταρτ άλαντες—τερμάτια, διά λιμένας φόρτωσιν, διά λιμένας έκφρωτωσιν, φόρτωσις Οκτώβριον.

ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΟΝ (λιμπερτο) άπο Βιζαγκαπατόρη 9000 τόν. μεταλλεύματον διά Νόρδερν ρέντς, δολ. 14, φόρτωσις Αύγουστου—Σεπτέμβριον.

«ΠΡΟΣΠΕΡΟ» (παναμ.) από Κόρδιφ, Μπράρι ή Νιούπορτ 7000 τόν. γαιανθράκων διά Νόρδερν ρέντς, δολ. 14, φόρτωσις Αύγουστου—Σεπτέμβριον.

καν διά Μπουένος "Άρες 125)—, φόρτωσις 20 Σεπτέμβριος—10 'Οκτωβρίου. ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΑΓΡΑΦΙΑς έκ Χάμπτον ρόδος 9000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν, έποξης Αύγουστον.

«ΝΕΑΩΝ» έκ Χάμπτον ρόδος 9000 τόν. γαιανθράκων διά Μοντεβίδεο δολ. 18.25, με 500 τόν. έκφρωτωσιν, φόρτωσις 15—31 'Ιουλίου. ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπερτο) έκ Βικτορίας (Βρετανίδιας) 9000 τόν. μεταλλεύματον δριών.

«ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ» έκ Βαγκούνερ 9000 τόν. μεταλλεύματον διά Μοντεβίδεο δολ. 12.50 φίο, έαν οφίω φόρτωσεως από Λόγκ Μπήτης δολ. 13.50, φόρτωσις 15—31 Αύγουστου.

«ΕΖΙΑΝ» (παναμ.) από Κάλιαρι 9500 τόν. άλατος διά Μοντεβίδεο δολ. 20, «ΑΣΤΕΡΙΣ» από ένα διά λιμένας Τσιρικά, έποξης Αύγουστου.

«Τσιμπαγκάτο» ή Τσιμπαγκάτο 10.000 τόν. γεννήματων και όφρων (475.000 κ.π. διά δέκατα 370)— τό στάνταρτ, με 14)— φορτωτικά και 13)— έκφρωτωτικά, φόρτωσις 15—31 Αύγουστου.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» από κάποια ζώνη Φιλαδελφίας 880 στάνταρτς ζυλείας δι' 'Ελλάς περιφέρειας 10 Μάντσεστερ 415)— τό στάνταρτ, έαν Λίβερπολ 420)—, έαν Μπρικενχίτ Σεπτέμβριον.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.» (παναμ.) έκ Ελευσίνος 7500 τόν. βωξίτου διά Ρόττερνταμ 50)— φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΕΔΕΣΠΟΙΝΑ» έκ Πειραιώς 4700 τόν. μεταλλεύματον διά Ρόττερνταμ 50)— φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΕΜΑΡΙΑ» έκ Μόρφου Μπαΐν 7500 τόν. μεταλλεύματον δι' 'Ελλεσφερ

και 'Ιμπριγκαμ 67)6, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» από ένα διά λιμένας Φιλαδελφίας 880 στάνταρτς ζυλείας δι' 'Ελλάς περιφέρειας 10 Μάντσεστερ 415)— τό στάνταρτ, έαν Λίβερπολ 420)—, έαν Μπρικενχίτ Σεπτέμβριον.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.» (παναμ.) έκ Ελευσίνος 7500 τόν. βωξίτου διά Ρόττερνταμ 50)— φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΔΑΣΑΝΑΠΡΙΣ» έκ Φιλαδελφίας 1100 φόδρος ζυλείας διά λιμένας άνωτολικών άκτων διά Αγγλίας 300)—, έαν διά Μπριότολ Τσάνελ 340)— τό φάδρο, (δύο συνεχή ταξίδια), έαν διά Μπριότολ Τσάνελ 340)— τό φάδρο, (δύο συνεχή ταξίδια), έαν διά Τσάνελ 340)— τό φάδρο, (δύο συνεχή ταξίδια).

«ΤΕΣΕΩ» (ιταλ.) έκ Ρόττερνταμ 3600 τόν. γαιανθράκων διά Πάτρας ή Πειραιάδ 65)— φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» έκ Αλγερίας 2700 τόν. πιτύρων διά Φιλαδελφίαν κατ' άποκοπή 8500 λίρας και φορτίον τι επί του καταστρώματος 150)—, φόρτωσις Ιουλίου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ έκ Ιταλίας 5500 τόν. βωξίτου διά Λονδίνον 50)—, φόρτωσις Αύγουστον—Σεπτέμβριον.

«ΠΑΤΣΕΣ» (παναμ.) έκ Φιλαδελφίας 2700 στάνταρτς ζυλείας διά Μπουένος "Άρες 815)— τό στάνταρτ, φόρτωσις Σεπτέμβριον—Οκτώβριον.

57)6, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΚΗΦΙΦΟΣΣΟΣ» έκ Βρετανίδιας 6800 τόν. γενικού φορτίου διά Μπέραν κατ' άποκοπήν 60.000 λίρας φοριο και στόσουντα, φόρτωσις όρχης Σεπτέμβριον.

«ΠΑΝΑΓΙΑΙΑ» από Χάμπτον ρόδος 9.000 τόν. γαιανθράκων δολ. 17.50 (Σεπτέμβριον—Οκτώβριον).

«ΑΡΙΩΝ» (λιβερ.) 15.000 τ. d.w. (συνεχή ταξίδια μεταφοράς πετρελαιοειδών) 50% ένα της βάσεως του Ναυλοδογίου της U.S.M.C., έναρξης από Σεπτέμβριον έως 1953.

«ΒΑΛΙΕΝΤΕ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένας Αττάλιντος βορείων του Χάττερες (δύο συνεχή ταξίδια) 40% ένα της βάσεως του Ναυλοδογίου της U.S.M.C., έναρξης Αύγουστον.

«ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» (παναμ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 6.500 τ. πετρελαιοειδών διά Φέριγκχαψ 82)6, φόρτωσις 5—31 'Ιουλίου.

Phones: 31478.25889 Tel./add HERMES CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (PTY) LIMITED GENERAL SHIP CHANDLERS

Τρόφιμα, 'Υλικά Μηχανής, Καταστρώματος και «Τράνσιτ»

Γενικοί άντιπροσώποι των AMEROIDS εις N. A. C. P. I. K. H. N. 2 SELKIRK STREET CAPE TOWN

Telef: 82226
Part. 412905

Cable Address: LENICA

STAMATIOS ELEFTERIU
Ship Chandler—Bonded Stores & Cigarettes
Stevedor & Contractor—Paint and Shiftingboards
Import & Export

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

Offices & Stores
Calle Colon 1570

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	εις Ρόπτερνταμ 12 'Ιουλ. (διά Πειραιά)
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Δ. Κεράνης	11	3508	εις Λορέντζο Μαρκές 1 'Ιουλίου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 5 'Ιουλ. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. (δεξ.)	Έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εις Ρόπτερνταμ 1 'Ιουλίου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υιοί Δ. Πανταλέοντος.	11	4248	άνεχ. Καράτσι 6 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	έτ. «Άργω».	06	2088	άνεχ. Σφάξ 3 'Ιουλ. διά Πλύμουθ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν. & Άδ. Κ. Χ. πατέρας	43	7176	διήλθε Σουέζ 26 'Ιουν. δι' 'Ερυθράν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργ. Χαλκιάς	24	3658	έφθ. Κοπεγχάγη 1 'Ιουλίου
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Άρ. Αναστασάστος	18	2858	εις ταξίδια Τρίνινταν — Παραμαρίμπο
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έν πλώ έκ Χάμπτον ρόδος διά Πέπελ, 'Ιουλ. 6
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υιοί Γ. Σιγάλα	08	2098	διήλθε Ντόρερ 11 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΑΙΟΛΟΣ	Π. και Μ. Λύρας	18	5686	άνεχ. Τάιλ βό δη Μπένκ 10 'Ιουλ. διά Βαμπάναν
ΑΚΤΗ	έδ. Λιδανούς Α. Ε.	44	7176	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 14 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Άνδρεάδης	44	7207	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 1 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανής» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Κολόμπο 14 'Ιουλίου
ΑΛΙΚΗ	έδ. Λιδανούς Α. Ε.	43	7194	διήλθε Πουλό Μπούκομ 10 'Ιουλ. διά Ρόπτερνταμ
ΑΛΦΕΙΟΣ	Α. Λούζης	42	7176	διήλθε Πουλό Μπούκομ 4 'Ιουλ. δι' 'Αμδέρσαν
ΑΜΕΡΙΚΗ	Λαιμός και Πατέρας	42	7177	εις Λιμένας Δανίας 14 'Ιουλίου
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	'Ι. Λυκίδης	09	888	διήλθε Κριστοπόλια 4 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΙΑΝΝΑ Λ'	'Ιω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	εις Αλεξανδρείαν 14 'Ιουλίου
ΑΝΔΡΙΟΣ	Ν. Λυκιαρδόπουλος.	19	5173	άνεχ. Λουδίνον 11 'Ιουλ. δι' 'Αμδέρσαν
ΑΝΝΑ	Δ. Γουλανδρή	21	4358	εις Κούβαν 2 'Ιουλ. υπό φόρτωσιν
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	άνεχ. Έκ Χαϊφας 4 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	«Λιβανάς» Α. Ε.	43	7176	εις Ντάρεμ 8 'Ιουλ. υπό φόρτωσιν
ΑΞΙΟΣ	Λαιμός και Πατέρας	43	7176	διήλθε Κολόμπο 2 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΝΤΩΝΗΣ	Μαρής Έμπειρικος	21	4786	άνεχ. Καματσί 10 'Ιουλ. διά Τσιγκάτο
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Έλληνικόν Δημόσιον	18	5532	«Ιδε: «ΚΗΦΙΣΣΟΣ», ώς μετωνόμασθη
ΑΡΓΩ	«Λιβανάς» Α. Ε.	41	7460	διήλθε Αδεν 7 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΑΡΙΕΤΤΑ	Δ. Γιανναγά και Σία	19	4683	διήλθε Πουλό Μπούκομ 12 'Ιουλ. διά Ρόπτερνταμ
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άνεχ. Φρετάσουν 10 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΡΤΕΜΙΣ	Π. Μπατίκας	92	951	εις Βαλτιμόρην 11 'Ιουλ. δι' 'Αμδέρσαν
ΑΣΗΜΙΝΑ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	4854	εις Βαλτιμόρην 11 'Ιουλ. δι' 'Αμδέρσαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Εκτώρ Δρακούλης	43	7176	έφθ. Μόντρεαλ 9 'Ιουλίου
ΑΣΤΕΡΙΣ	Γ. Μ. Λιδανός	43	7176	έν πλώ άπο Λορέντζο Μαρκές διά Βαλτιμόρην, 'Ιουλ. 9
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Αντ. Παπαδάκης	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 'Ιουλ. διά Ρόπτερνταμ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Αλεξανδρείαν 13 'Ιουλ. διά Λουδίνον
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Αλμπατρός» Α. Ε.	18	4289	διήλθε Ντόρερ 7 'Ιουλ. διά Καζαμπλάγκαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	Δ. Γράτσουν	44	7176	έν πλώ έκ Βαγκούνερ διά Χάϊφαν, 'Ιουλίου 10
ΓΕΩΡΓ. Δ ΓΡΑΤΣΟΣ	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 12 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	έτ. Σ. Γ. Έμπειρικου	21	5728	εις Μπουένος Αύρες 12 'Ιουλίου
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουλίου
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	άδ. Ανδρεάδη	43	7176	έφθ. Αμδέρσαν 2 'Ιουλίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Ν. Παπαδάτος	18	1176	εις μεταφοράς έν Ελλάδι
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Π. Καλλιμανιούπούλου	44	7176	διήλθε Θεούσταν 6 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	άδ. Συνοδινούν	24	2740	έν πλώ άπο Κέμι διά Λονδίνον, 'Ιουλίου 14
ΔΑΝΑΠΑΡΙΣ	Ίω. Παράσχος κλπ.	07	3016	έφθ. Έλευσίνα 13 'Ιουλίου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	υιοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	διήλθε Κολόμπο 12 'Ιουλ. δι' 'Αλεξανδρείαν
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	εις Βαμπάναν 10 'Ιουλίου
ΔΗΜΟ. ΣΘΕΝΗΣ	«Αίγαιον» Α. Ε.	44	7207	διήλθε Πουλό Μπούκομ 14 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΗΜΟΣ ΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. και Β. Παντολέων	43	7176	έφθ. Παλέρμο 1 'Ιουλ. (είτα Πειραιά)
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρας	43	7176	έφθ. Ρόπτερντας 4 'Ιουλίου
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	Δ. Λιδανούν	37	4839	διήλθε Πουλό Μπούκομ 7 'Ιουλ. διά Ρόπτερνταμ
ΕΒΡΟΣ	«Ελληνικόν Δημόσιον	25	1412	έν πλώ έκ Μήλου διά Λίθερπουλ, 'Ιουλίου 14
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	έφθ. Πουλό Μπούκομ 5 'Ιουλίου
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. Σ. Γ. Έμπειρικος	27	4163	διήλθε Κιρβαλτάρ 7 'Ιουλίου διά Χάϊφαν
ΕΛΕΝΗ	Πετσόπουλος & Σία	22	988	διήλθε Πειραιά 13 'Ιουλίου διά Τεργέστην
ΕΛΕΝΗ	«Ηπειρωτική» Α.Ε.	18	4300	διήλθε Σουέζ 2 'Ιουλ. διά Τσιπταγκόκ
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκυων» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Λονδίνον 3 'Ιουλίου
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΑΪΚΟΥΝΤΗ	Δ. Κουλουκουντή	38	5548	διήλθε Πουλό Μπούκομ 29 'Ιουνίου. δι' 'Αμδούργον
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος και Σία	43	7176	έφθ. Γιανδούργον 13 'Ιουλίου
ΕΛΕΥΣΙΣ	Τεργιάζος και Λυκούρης	21	1549	εις Γέι ζαν 14 'Ιουλίου, επισκευή
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Δ. Μαζαράκη	22	3553	έν πλώ έκ Ρόπτερνταμ διά Πειραιά, 'Ιουλ. 14
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	άνεχ. Ριφον 7 'Ιουλίου διά Ρόπτερνταμ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	εις γερμανικούς λιμένας 13 'Ιουλίου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Καλλιμαν.	44	7207	φθάνει εις Πειραιά 16 'Ιουλίου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Σαβανάν 14 'Ιουλίου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	Α. Πρίντεζης	19	1492	διήλθε Αλγερίου 12 'Ιουλίου διά Χάμπτον ρόδος
ΕΛΠΙΣ	Άδελφοι Σιτινά	43	7244	φθάνει είς Κόπλον 16 'Ιουλίου διά Χάμπτον
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΣΤΙΤΙΝΑΣ	Νευρετ. — Σταθάτος	44	7198	έφθ. Βαλτιμόρη 12 'Ιουλίου διά Χάμπτον
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Καδών Σιγάλα	21	2369	διήλθε Πειραιά 13 'Ιουλίου διά Τεργέστην
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	υιοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	διήλθε Σουέζ 2 'Ιουλ. διά Τσιπταγκόκ
ΕΥΑΝΘΙΑ	Εύγ. Ι. Χανδρή	43	7177	έφθ. Λονδίνον 3 'Ιουλίου
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	«Δ. Γουλανδρή»	18	3553	διήλθε Πουλό Μπούκομ 29 'Ιουνίου. δι' 'Αμδούργον
ΕΥΘΑΛΑΙΑ	Γεώργης Χρ. Λαιμός	18	5687	έφθ. Γιανδούργον 13 'Ιουλίου
ΕΥΠΛΟΙΑ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	εις Ταξίδιον έξ αρχαγγέλου δι' 'Αγγλίαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	I. Κουμάνταρος	43	7176	διήλθε Πουλό Σάμπουτ 11 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΕΥΡΩΤΑΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεχ. Βαγκούνερ 8 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Αρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	έφθ. Μορμουγκάς 3 'Ιουλίου
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφόδης	44	1923	εις ταξίδιον έξ αρχαγγέλου δι' 'Αγγλίαν
ΘΑΡΡΟΣ	Z. Λαιμός — Π. Ποντικός	19	5253	διήλθε Πούλο Μπούκομ 3 'Ιουλίου δι' 'Αγγλίαν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον	44	7198	διήλθε Πούλο Σάμπουτ 4 'Ιουλίου δι' 'Αδεν
ΘΕΜΩΝΗ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	5237	εις Χιροχάτα 8 'Ιουλίου
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	Έλευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	έφθ. Πειραιά 15 'Ιουλ. (διά Ρόπτερνταμ)
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	υιοί Σπ. Πολέμη	42	2865	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 5 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	έφθ. Χάμπτον 8 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρέυς» Α. Ε.	30	4123	άνεχ. Τάμπαν 13 'Ιουλ. διά Τάμπαν
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θ. Επιφανειάδης.	35	2385	διήλθε Μπουένος Αύρες 3 'Ιουλίου
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	έφθ. Ιμπριχάμ 10 'Ιουλίου
ΙΓΟΡ	Λώς και Πεςάς	43	7207	άργει εις Πόρτ Σαΐδ από 8 Μαΐου 1950
ΙΘΑΚΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	06	3916	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 9 'Ιουλ. δι' 'Ιταλίαν
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	άνεχ. Χουλά 2 'Ιουλίου διά Φιλλανδίαν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Βομβάν 2 'Ιουλίου διά Καλκούταν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	εις Σαουθάμπτον 1 'Ιουλίου
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Έπιπ. Ναυτ. Έπιχ. Α.Ε.	27	1600	εις Τρίπολη 6 'Ιουλίου (διαταγάς)
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νουκίδης	28	1594	έφθ. Αλεξανδρείαν 10 'Ιουλίου
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	έν πλώ έκ Αλγερίας διά Φιλλανδίαν, 14 'Ιουλίου 12
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία I. Χανδρή	42	7035	άνεχ. Βαγκούνερ 20 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΙΩΝΙΑ (έπιβατ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμματί	13	4916	άνεχ. Πειραιά 14 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & Άδ. Κ. Χ. πατέρας	43	7244	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουλ. διά Ρόπτερνταμ
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	διήλθε Ούζαν 11 'Ιουλ. διά Ρόπτερνταμ

ΚΑΝΑΡΗΣ	Ελληνικὸν Δημόσιον	51	1800	εἰς Μομφαλκόνε ύπὸ κατασκευὴν
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Σ. Νιάρχος	45	7240	ἀνεχ. Ἰκούκι 9 Ἰουλ. διὰ Σουέζ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Κουλουκούντη	43	7176	διῆλθε Τρίνινταντ 10 Ἰουλ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	διῆλθε Σουέζ 6 Ἰουλ. διὰ Αμβούργον
ΚΑΣΤΩΡ	δδ. Γράτσου	44	7198	εἰς Ρόττερνταμ 14 Ἰουλίου
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	διῆλθε Γιβραλτάρ 14 Ἰουλ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υἱοὶ Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	εἰς Ντώρμπατον 6 Ἰουλίου
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Ἐπιφανειάδης	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Ἰουλίου δι' Ἀγγλίαν
ΚΗΦΙΣΣΟΣ	Ε. Πετρούποτης κλπ.	21	4786	εἰς Πειραιά 14 Ἰουλίου, ἐναυλώθη
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Ἐπιφανειάδης	43	7198	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 12 Ἰουλίου διὰ Γιοκοσούκαν
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (ἐπιδ.)	Ἐλλην. Μεσογ. Γραμμαὶ	11	3879	ἀνωχρεῖ ἐκ Πειραιῶ 21 Ἰουλίου διὰ Μασσαλίαν
ΚΡΙΟΣ	Μ. Ἐμπειρίκος	45	3805	ἀνεχ. Φροτάουν 11 Ἰουλίου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοὶ	27	4950	εἰς λιμένας Ἰαπωνίας 4 Ἰουλίου
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Ἐλλην. Μεσογ. Γραμμαὶ	11	7537	διῆλθε Σουέζ 11 Ἰουλ. δι' Αύστραλίαν
ΚΥΜΑ	«άδ. Λιβανῶν» Α. Ε.	43	7244	διῆλθε Βαλέστιαν 1 Ἰουλ. διὰ Βαμπάναν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	δδ. Κ. Πατέρα	43	7176	ἀνεχ. Πόρτ Σουδάν 12 Ἰουλίου διὰ Αμέρσαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ἡλιόπουλος	05	2527	ἐν πλῷ ἀπὸ Γκουαντανάμα Μπαΐν δι' Εύρώπην, 12 Ἰουλίου
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Ἀπόδικος	45	7176	εἰς θέσιν 5—31 Β. καὶ 90—58 Α. 29 Ἰουνίου, διὰ Χιροχάτα
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	ἀδ. Λώ καὶ Α. Πεζᾶς	43	7176	ἀνεχ. Πόρτα 12 Ἰουλ. δι' Αλεξανδρέτταν
ΛΑΚΩΝΙΑ	ἔτ. «Λακωνικὴ»	25	965	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 7 Ἰουλίου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάλος	43	7176	ἀνεχ. Νιούπορτ 5 Ἰουλίου διὰ Βαμπάναν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	ἀνεχ. Σαβδάναν 13 Ἰουλίου διὰ Χάμπτον ρόδος
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Κέιπ Τάουν 10 Ἰουλίου διὰ Μπέλφαστ
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εὐάγγ. καὶ Μ. Νομικός	43	7176	ἀνεχ. Οζάκαν 6 Ἰουλ. διὰ Ντάρεν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7176	ἀνεχ. Αρχάγειον 13 Ἰουλ. δι' Αγγλίαν
ΜΑΙΩΤΙΣ	δδ. Συνοδινόυ	19	3911	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 9 Ἰουλίου
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Ἀντ. Παπαδάκης	42	7044	ἔφθ. Μασσαλίαν 12 Ἰουλίου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	ἔφθ. "Ιμιγχαμ 3 Ἰουλίου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρῆ	20	5401	διῆλθε Γιβραλτάρ 13 Ἰουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ	Ι. Πετσόπουλος κλπ.	11	1881	εἰς λιμένας Ἰαπωνίας 10 Ἰουλίου
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Λώδ καὶ Πεζᾶς	43	7244	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 9 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7176	ἀνεχ. Αλεξανδρέιαν 11 Ἰουλ. διὰ Μπέιραν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	διῆλθε Τρίνινταντ 7 Ἰουλ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7176	εἰς Γένοβαν 14 Ἰουλίου, ἐπισκεψύ
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Εὔμ. Βιντιάδης	22	4949	ἐν πλῷ ἐκ Βορ. Ἀφρικῆς δι' Οδοσσόν, 13 Ἰουλ.
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	ἀνεχ. Τάιν 6 Ἰουλ. διὰ Γδύνιαν
ΜΑΡΠΗΣ ΣΑ	Ν. Εύσταθιου	19	5476	εἰς Ντάρεν 3 Ἰουλίου, ὑπὸ φόρτωσιν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	δδ. Κουλουκούντη	38	5548	διῆλθε Αδεν 12 Ἰουλ. δι' Αμδέρσαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ι. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	διῆλθε Κριστούπαλ 6 Ἰουλ. διὰ Σαντιάγκο
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	ἔφθ. Σιδηνεῦ (Νέας Σκωτίας) 13 Ἰουλίου
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κλρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 6 Ἰουλίου διὰ Τζιμπούτι
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	ἀνεχ. Λιόνδινον 14 Ἰουλίου
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθιου	44	7176	ἔφθ. Χαλιφαξ 13 Ἰουλίου
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Ἔτ. Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	18	5202	εἰς Αμδύργον 8 Ἰουλίου
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρρᾶς	44	7247	ἔφθ. Καράτσι 6 Ἰουλίου
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	16991	εἰς Λούδινον 14 Ἰουλίου
ΝΕΔΩΝ	ἔτ. «Εύγενία»	43	7176	ἔφθ. Θρήβερς 1 Ἰουλίου
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Μόντρεαλ 11 Ἰουλίου διὰ Ρουέν,
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηπλίας κλπ.	37	5205	ἐν πλῷ ἐκ Βορ. Ελλάδας, Ιουλίου 14
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας καὶ Σία	43	7176	διῆλθε Ντόρερ 10 Ἰουλ. δι' Αμδύργον
ΝΙΚ. ΚΑΙ·ΡΗΣ.	Ε. Κουλουκ.-Ι. Καΐρης	43	7196	ἀνεχ. Αδάνων 10 Ἰουλ. διὰ Χαβάνναν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	Κ. Μίχαλος	13	4342	ἔφθ. Βικτώριαν (Βραζ.) 10 Ἰουλίου
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανοπότρος» Α. Ε.	43	7194	ἔφθ. Μόντρεαλ 6 Ἰουλίου
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ἔτ. Γ. Νικολάου	44	7240	εἰς Αμδύργον 8 Ἰουλίου
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	ἔτ. Γ. Νικολάου	44	7207	ἔφθ. Καράτσι 6 Ἰουλίου
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	Φασαλοὶ καὶ Σία	27	5525	εἰς Λούδινον 14 Ἰουλίου
ΟΘΩΝ	Φασαλοὶ καὶ Σία	44	7176	ἔφθ. Θρήβερς 1 Ἰουλίου
ΟΛΓΑ	Ἐμπορ. - Εφοτλιστική	44	7176	ἀνεχ. Κάρδιφ ἀπὸ 28 Ἰουνίου
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλουθρος - Εμπειρ.	18	5215	ἔφθ. Νάρδικ 4 Ἰουλίου καὶ Μίδδλεσμπρο 12
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7176	ἔφθ. Ναγκόγια 9 Ἰουλίου
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρρέλλης	43	7176	διῆλθε Τρίνινταντ 2 Ἰουλ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	ἀνεχ. Αδάνων 10 Ἰουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΟΡΟΣ ΕΙΑΚΩΝ	«Τράμπιο Σο	18	5525	ἔφθ. Μασσαλίαν 6 Ἰουλίου
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Μ. Πιάγκος κλπ.	17	3704	ἔφθ. Βικτώριαν (Βραζ.) 10 Ἰουλίου
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	ἔφθ. Μόντρεαλ 6 Ἰουλίου
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραδίας	43	7176	διῆλθε Ντόρερ 11 Ἰουλίου διὰ Τακοράντι
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ίω. Γ. Λιβανὸς	43	7176	ἔφθ. Αγιον Φραγκίσκον 4 Ἰουλ. (διὰ Ρόττερνταμ)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	ἀνεχ. Τρίνινταντ 7 Ἰουλ. διὰ Μόντρεαλ
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Π. Λαιμός	20	5194	ἀνεχ. Καράτσι 11 Ἰουλ. διὰ Τάιν
ΠΑΡΑΛΟΣ	Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	ἔφθ. Νάρδικ 7 Ἰουλ.
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	Δ. Νίτοσ	20	1130	εἰς Κάρδιφ ἀπὸ 28 Ἰουνίου
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιος» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Νάρδικ 4 Ἰουλίου καὶ Μίδδλεσμπρο 12
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω. Μ. Νικόφορος	24	5026	ἔφθ. Ναγκόγια 9 Ἰουλίου
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μάρ. Εμπειρίκος	45	3822	διῆλθε Τσιπταγκόγη 8 Ἰουλ. διὰ Καλκούταν, ἐφρασε 12
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	Μ. Νομικός	43	10448	εἰς Πουέρτο Πάνταρ 2 Ἰουλίου
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ	44	10448	διῆλθε Σουέζ 3 Ἰουλ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	δδ. Γουλανδρῆ	23	4693	εἰς Κιουρασώ 2 Ἰουλίου
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	εἰς Αμδέρσαν ἀπὸ 14 Ἰουνίου
ΠΗΝΕΙΟΣ	ἔτ. «Αθήναις»	44	7207	ἔφθ. Ναγκόγια 11 Ἰουλίου
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρέαδης	43	10193	ἔφθ. Δουγκέρκην 1 Ἰουλίου
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	ἐπεντέλευσεν εἰς Αδεν 12 Ἰουλ. μὲν ζημίας (διὰ Μπέιραν)
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	Βαγιάννης καὶ Σία	16	1765	ἔφθ. Τεργέστην 11 Ἰουλ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑ·Ι·ΟΝΣ	ἔτ. «Γαλαξίας»	45	7176	ἀνεχ. Αδεν 24 Οκτ. 1950
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνικός» Α. Ε.	44	1923	ἀνεχ. Λιβερτούλη 7 Ἰουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΡΟΔΟΣ	ἔτ. «Τρανσόπετρόλ	17	4908	ἀνεχ. Αδεν 13 Ἰουλ. διὰ Σουέζ
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Ε. Πετρούποτης -Γ. Τάνες	01	3634	έπαντλευσεν εἰς Αδεν 12 Ἰουλ. μὲν ζημίας (διὰ Μπέιραν)
ΣΑΜΟΣ	υἱοὶ Δ. Ἰγγλεον	43	7177	ἔφθ. Τεργέστην 11 Ἰουλ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	υἱῶν Διγγάλα	43	7176	ἀνεχ. Γιαβάτα 3 Ἰουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΠΥΡΟΣ	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	ἀνεχ. Τσιπταγκόγη 8 Ἰουλ. διὰ Καλκούταν, ἐφρασε 12
ΣΤΑΘΑΙ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Μιχ. Κουλουκούντης	44	7176	εἰς Λούδινον 4 Ἰουλίου
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 10 Ἰουλίου
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	ἀνεχ. Μίδδλεσμπρο 7 Ἰουλίου διὰ Λουλέα
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	ἔφθ. Μιτάχιαν Μπλάγκαν 2, Ἰουλίου
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	δδ. Βλαστόπουλοι	43	7244	διῆλθε Κόρραλ 26 Ἰουνίου διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	διῆλθε Σιγκαπούρη 13 Ἰουλίου διὰ Καβασάκι
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	δδ. Λαιμού	13	4221	ἀνεχ. Βαγκούνερ 11 Ἰουλ. διὰ Λούδινον
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	20	844	εἰς Λίβερπουλ (διαταγάς)
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία Ι. Χανδρῆ	43	10448	ἐν πλῷ ἐκ Χερσόνεω δι' Αδριατικήν, Ιουλίου 13
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	«Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	ἀνεχ. Μπουένος "Αὔρες 23 Ἰουν. διὰ Κιουρασώ 14
ΤΗΝΟΣ	Ναυτ. Ἐπ. Πειραιών	11	1459	ἐν πλῷ ἐκ Κύπρου διὰ Αμστερνταμ, Ιουλίου 14
ΤΡΙΤΩΝ	δδ. Γράτσοι	44	7207	ἀνεχ. Πειραιάς 12 Ἰουλίου διὰ Σφαξ
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	διῆλθε Παναμάν 21 Ἰουν. διὰ Ντώρμπαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	ἔτ. «Σ. Γ. Ἐμπειρίκος»	44	7244	ἀνεχ. Γλασκώνη 1 Ιουλίου διὰ Μόντρεαλ, ἐφθασε 13
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	διῆλθε Σουέζ 5 Ἰουλίου διὰ Καράτσι
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	ἐν πλῷ ἐκ Φιλαδέλφιας διὰ Πειραιά, Ιουλίου 14
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεμ. Σταφυλοπάτης	27	757	εἰς μεταφοράς ἐκ Στρατωνίου διὰ Τεργέστην, 12 Ἰουλίου διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 11 Ἰουλ. διὰ Βενετίαν

ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	44	7176	θιηλθεν Ούζαν 7 'Ιουλ. έκ Ρόττερνταμ
ΦΩΤΕΙΝΗ	Ι. Μ. Καρράς	44	7176	άνεχ. Βαλτιμόρη 24 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247	άνεχ. Τάλαρα 8 'Ιουλ. διά Σάν 'Αντώνιο
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	07	4043	εἰς λιμένας Ινδοκίνας 1 'Ιουλίου
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	διηλθεν "Άδεν 4 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΡΥΣΗ	υἱοί Π. Γουλανθοῆ	44	7176	εἰς "Άρχοχος 1 'Ιουλίου
ΓΑΙΑ	'Αναστασίου - Φαφαλίος	45	7247	διηλθεν Γιβραλτάρ 27 'Ιουλ. δι' Ατλαντικὸν
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έφθ. Καράτσι 1 'Ιουλίου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	έφθ. Σιδώνα 12 'Ιουλίου
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7223	έφθ. Μόλταν 16 'Ιουνίου.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λάζ Πλάτα»	43	7239	διηλθεν Τενερίφαν 1 'Ιουλίου διά Ρόττερνταμ
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουλίου
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλω»	25	4954	έφθ. Κεμπέκ 2 'Ιουλίου
ΑΙΑΣ	έτ. «Σευτράλε»	29	5218	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουνίου
ΑΙΟΛΙΑ	έτ. «Ντέλ 'Ατλάντικ»	18	4249	άναχορεῖ έκ Πειραιῶς 19 'Ιουλίου δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	εἰς Βικτωρίαν (Βραζ.) 3 'Ιουλίου ὑπὸ φόρτωσιν
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133	ἐν πλῷ ἔξ "Απάω 'Ανατολῆς δι' Αμβέρσαν, 'Ιουλίου 4
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμα»	19	5409	εἰς Ντάρεν 26 'Ιουνίου ὑπὸ φόρτωσιν
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	έφθ. Λίβερπουλ 21 'Ιουνίου
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αλμαρύλλις»	45	7201	έφθ. Μόντρεαλ 5 'Ιουλίου
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. Ελλήνης άγορασται	31	7923	εἰς Αμπαντάν 2 'Ιουλίου (διαταγάς)
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσκο»	44	7207	έφθ. Χάμπτον ρόδες 4 'Ιουλίου
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	εἰς Τοιταγκόδυκό σπὸ 19 'Ιουνίου
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράπητ Τσάρτεριγκ»	45	7149	διηλθεν Πούλο Μπούκομ 27 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	διηλθεν Τζιμπούτι 29 'Ιουνίου δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτίνικα»	30	6869	άνεχ. Λίβερπουλ 2 'Ιουλίου δι' Αμπαντάν
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	εἰς μεταφοράς Ράς Σούντρ—Σουέζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	έφθ. Άμπτο 20 'Ιουνίου
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	εἰς Αγίου Λαυρέντιουν 10 'Ιουλίου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	διηλθεν Πούλο Μπούκομ 22 'Ιουνίου δι' Αμβούργον
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Πονούκα»	04	4784	έφθ. Πειραιᾶ 9 'Ιουλίου
ΑΟΥΝΤΑΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	έφθ. Γένοβαν 2 'Ιουλίου
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7176	εἰς Σαν Μικέλ 10 'Ιουλ., ἀπώλεια Ἐλίκος
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	εἰς Βιζαγκαπατάμ 29 'Ιουνίου
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Άλβιώνα»	28	5061	άνεχ. Αγίου Φραγκίσκου 26 'Ιουνίου (διαταγάς)
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	έφθ. Ντακάρ 1 'Ιουλίου
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δύν.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	διηλθεν Παναμάν 17 'Ιουνίου διά Χιλῆν
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	εἰς Μόντρεαλ 2 'Ιουλίου
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. Ντέλ «Εστε»	19	5244	διηλθεν φαρόπλοιον Γκάλλαπερ 2 'Ιουλίου δι' Αργεντινὴν
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ιστιμένια»	21	10388	εἰς Ράς Τανούρα 20 'Ιουνίου
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Πόνκα»	22	1979	άργει "Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 15 Φεβρ. 1950
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Ταλαμάκω»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδες 23 'Ιουνίου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λίβερ.)	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	διηλθεν Σιγκαπούρων 29 'Ιουνίου διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	ἐν πλῷ ἔξ "Αρχάγγελον 5 'Ιουλίου ὑπὸ φόρτωσιν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Οκεανός»	15	5751	διηλθεν Σιγκαπούρων 29 'Ιουνίου διά Γιοκοχάμαν
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Νόρβεστ»	30	9031	έφθ. Ντακάρ 1 'Ιουλίου
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	διηλθεν Παναμάν 27 'Ιουνίου δι' Ιαπωνίαν
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λίβερ.)	έτ. «Μάρ ντέλ Σούρ»	22	7053	εἰς Μπρεμεργάφεν ἀπὸ 11 Μαΐου, ἐπισκευὴ
ΑΣΤΗΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Φρισκό»	18	2224	εἰς λιμένας Βραζιλίας 1 'Ιουλίου
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Αστρας	21	8206	άνεχ. Παπούενος "Αύρες 19 'Ιουνίου διά Λάς Πιέντρας
ΑΣΤΡΑ (Χονδ. δεξ.)	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	διηλθεν Χούμπτερ 2 'Ιουλίου διά Πόρτ ντε Μπουκ
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Αττικας	27	5214	εἰς Καλκούταν 5 'Ιουλίου
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Ναγκούγια 25 'Ιουνίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικος	44	7247	έφθ. Γένοβαν 14 'Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΙ-ΝΤ.	έτ. «Ατλάντικος	44	7247	ἐν πλῷ ἔξ Ντάριεν δι' Εύρωπην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑ-Ρ	έτ. «Ατλάντικος	43	7176	διηλθεν Χάρτλεπουλ ὑπὸ άνακατασκευὴν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλάντικος	49	17094	διηλθεν Ντογκούν 23 'Ιουλίου διά Κιουρασώ, 'Ιουλίου 4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβερ.)	έτ. «Ατλάντικος	49	7310	διηλθεν Σιγκαπούρων 28 'Ιουνίου διά Μαντράς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικος	43	7176	έφθ. Σίενταμ 1 'Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικος	44	7176	εἰς Πλέι ἀπὸ 19 'Ιουνίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικος	44	7176	άνεχ. Τσεφού 25 'Ιουνίου δι' Εύρωπην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικος	43	8679	εἰς Οὐέστ Χάρτλεπουλ ὑπὸ άνακατασκευὴν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικος	43	7176	διέρχεται το Σουέζ 23 'Ιουλίου δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ-Ι-ΛΟΤ	έτ. «Ατλάντικος	43	7176	διηλθεν Ντογκούν 23 'Ιουλίου δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικος	48	10928	εἰς Περσικὸν Κόλπον 2 'Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικος	49	10908	άνεχ. Χάρδην 2 'Ιουλίου διά Κολομβίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικος	43	7176	εἰς Μένα έλλ Αχμάντι 25 'Ιουνίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ-	έτ. «Ατλάντικος	43	7176	διηλθεν "Άδεν 5 'Ιουλίου διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμας	45	7160	έφθ. Χόδη Κόγκ 28 'Ιουνίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤέρ	έτ. «Ατλάντικος	44	7247	φθάνει εἰς Ρόττερνταμ 16 'Ιουλίου
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρος»	27	5006	εἰς Αμβούργον ἀπὸ 10 'Ιουνίου, ἐπισκευὴ
ΒΑΙ-ΜΕΑ (δύν.)	έτ. «Λάζ Κρούτσες»	44	7178	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 29 'Ιουνίου
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. Ελλήνης άγορασται	35	8072	έφθ. Μπάρι 2 'Ιουλίου
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βαλιέντες»	43	10449	εἰς θέσιν 13—38 Β. καὶ 51—3 Δ., 'Ιουλίου 1 διὰ Νόνασχαν
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Παναμερίκαν	26	8624	έφθ. Αρούμπαν 23 'Ιουνίου
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	έφθ. Ρεσίφ 29 'Ιουνίου, μὲ ζημίας
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λίβερ.)	έτ. «Οσεάνικο»	43	7244	διηλθεν Σουεζ 24 'Ιουνίου δι' Ερυθρὰν
ΒΙΛΛΑ ΦΡΑΝΚΑ	έτ. «Αφρικάνων»	06	2035	άργει Καστάνζαν ἀπὸ 19 Σεπτ. 1950
ΓΕΩΡΓΙΑΝΑ	έτ. «Μαρτές»	19	4653	διηλθεν Ούζαν 1 'Ιουλίου διὰ Μαΐάμι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μονρόδια»	51	5840	εἰς Οὐέστ Χάρτλεπουλ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)	έτ. «Δάρω»	19	640	εἰς ταξίδια Τζέδδας
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρί Πάρντο»	43	7166	εἰς Χάρτλεπουλ ἀπὸ 18 'Ιουνίου
ΓΚΕΡΒΑ-Ι-Σ (δεξ.)	έτ. «Οβερσού Τάκερ»	43	10448	εἰς Αρούμπαν 6 'Ιουλίου
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ. Ελλήνης άγορασται	43	7263	έφθ. Αμέρεσαν 23 'Ιουνίου
ΓΚΡΗΝΒΙΛΛ (λιβ.)	έτ. «Γουορλόντσαντ»	20	6343	έφθ. Γκεελόγκ 29 'Ιουνίου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	εἰς θέσιν 35—30 Β. καὶ 17—25 Δ., 'Ιουλίου 1 διὰ Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διηλθεν Γιβραλτάρ 4 'Ιουλίου διὰ Τίλαδελφειαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμοσκο»	44	7216	εἰς θέσιν 24 'Ιουνίου διὰ Βικέντιον
ΔΗΜΟΣ ΘΩΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	έφθ. Λόγκες Μπάτης 10 'Ιουλίου
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξ»	20	6157	εἰς τὴν ράδαν τοῦ Αμπαντάν 14 'Ιουλίου (διαταγάς)
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ Εστε»	22	5905	έφθ. Χάμπτον ρόδες 4 'Ιουλίου
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	εἰς Σασέπιο ἀπὸ 27 'Ιουνίου, ΕΠΩΛΗΘΗ
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ποιντάτα Αρένας»	29	6941	άργει Σύρος 14 'Ιουλίου
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	16	1977	διηλθεν "Άγιον Βικέντιον 18 'Ιουνίου δι' Αργεντινὴν
ΕΑ ΓΚΡΕΚΟ	έτ. «Πλετρόλεος»	20	7744	έφθ. Ντόγκες 3 'Ιουλίου
ΕΑ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Στέλλας»	12	3663	εἰς θέσιν 38—10 Β. καὶ 47—47 Δ., 'Ιουλίου 2 διὰ Βουδάην
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	έφθ. Σαπέλλε 27 'Ιουνίου (διὰ Λίβερπουλ)
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Γκλόπιτο»	20	7631	εἰς Αλεξανδρέτταν 25 'Ιουνίου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγιας	21	3345	διηλθεν Σιγκαπούρην 24 'Ιουνίου διὰ Καλκούταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Γιανουλάτας»	28	6522	διηλθεν Πειραιά 10 'Ιουλίου δι' Αύστραλιαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγιας»	10	1484	έφθ. Νόρδροπιγκ 2 'Ιουλίου
ΕΜΑΝΣΙΠΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	διηλθεν Γιβραλτάρ 4 'Ιουλίου δι' Αμβούργον
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	άνεχ. Είβονμάουθ 23 'Ιουνίου διὰ Β. Αμερικήν
ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	έφθ. Νάρκι 4 'Ιουλίου

ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	έφθ. Μόμπιλ 25 'Ιουνίου
ΕΡΝΕΣΤΟ	έτ. «Βέροντε Λινέα»	19	5175	είς Χιροχάτα 6 'Ιουλίου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΕΥΑΝΟΙΑ	Πλέτρος «Αυτοχίδης	20	6419	έφθ. Τσιτιβαδέκιας 26 'Ιουνίου
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	έφθ. Χαδάνην 22 'Ιουνίου
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάνν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Σαντιάγκο 26 'Ιουνίου
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάνν Νικόλας»	45	7176	άνεχ. Νάρδικ 27 'Ιουνίου διά Βαλτιμόρην
ZAN	έτ. «Ορινόκος»	44	7165	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 23 'Ιουνίου δι' Ιταλίαν
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνα»	20	5627	έφθ. Ράς Τανούρα 26 'Ιουνίου
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	έφθ. Βαγκούνερ 1 'Ιουλίου
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7161	έφθ. Ειδονυάσουθ 20 'Ιουνίου
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	έφθ. Βιζαγκαπατάρ 26 'Ιουνίου
ΘΕΟΔΩΡ	έτ. «Θεοδώρη»	19	5524	έφθ. Γκρισμπι 5 'Ιουλίου
ΘΕΟΔΟΡΟΣ Σ.	άδ. Σαμωνᾶ	17	1276	είς Λορέντζο Μαρκές 6 'Ιουλίου
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	έφθ. Χάμπτον ρόδης 27 'Ιουνίου
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	είς Σαδάνην 10 'Ιουλίου
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	«Ελληνες άγορασται	28	7350	έφθ. Αμέρερσαν 1 'Ιουλίου
ΙΛΕΝΑΟ	έτ. «Λάς Κρούτσες»	43	7163	είς Θεσίν 36—25 Β. κατ' 42—35 Δ., 'Ιουνίου 29 δι' Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΥΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	διηλθε Τρίνινταντ 24 'Ιουνίου δι' Αργεντινήν
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	είς Κιουρασώ 20 'Ιουνίου
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	έφθ. Φιλαδέλφειαν 27 'Ιουνίου
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουλίου
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	διηλθε Σιγκαπούρην 1 'Ιουλίου διά Μαντράς
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	διηλθε Παναμάν 28 'Ιουνίου διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	άνεχ. Μπουνένος Αύρες 29 'Ιουνίου διά Κιουρασώ
ΚΑΛΛΑΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αριόνα»	22	8432	είς Μόντρεαλ 3 'Ιουλίου (διά Γερμανίαν)
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	13	7710	διηλθε Λάς Πάλμας 28 'Ιουνίου διά Μπείραν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	είς Λορέντζο Μαρκές 20 'Ιουνίου
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ Ρέϋ»	12	3964	έφθ. Στεττίνον 14 'Ιουλίου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεδέλ»	05	4298	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 29 'Ιουνίου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	είς Ρεσίφ από 8 'Ιουνίου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Στάρ»	19	3332	άνεχ. Λαϊττάλ Νάρροου 29 'Ιουνίου διά Υόρκην
ΚΑΡΜΕΝ (όνομαρ.)	έτ. «Μπαζί»	18	4647	είς Ρότερνταμ από 4 Μαΐου, έπισκευή
ΚΑΡΡΕΝΑ	έτ. «Καρρένα»	21	4507	είς Θεσίν 13—40 Β. κατ' 43—5 Α., 'Ιουλίου 1 δι' Αμβούργον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	έφθ. Τσίπολιν (Λιβύης) 26 'Ιουνίου
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα»	03	491	είς Αμστερτάμ 10 'Ιουλίου (είτα Σουάνζ)
ΚΑΒΟΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκούπιτς»	43	7257	είς Όσλο από 22 'Ιουνίου
ΚΑΒΟΛΙΔΙ (λιβερ.)	«Ελληνες άγορασται	42	7192	έφθ. Καλκούταν 26 'Ιουνίου
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	«Βαλεντόρ»	44	7124	διηλθε Κολόμπιο 1 'Ιουλίου διά Κοπεγχάγην
ΚΑΒΟΣΤΑΡΑΣ	«Ελληνες άγορασται	44	7192	είς Όσλο 10 'Ιουλίου
ΚΑΒΟΦΡΥΓΕΔΑ	«Ελληνες άγορασται	42	5236	έφθ. Χάρδρην 28 'Ιουνίου
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	«Πανιάρα»	43	7246	άνεχ. Τσιβαγκάτα 26 'Ιουνίου δι' Εύρωπην
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	διηλθε Σιγκαπούρην 21 'Ιουνίου δι' Αμβούργον
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κάνοπος»	41	7579	διηλθε Λάδσεντ 1 'Ιουλίου διά Χάμπτον ρόδης
ΚΛΕΙΟΙ	έτ. «Αρίγκα»	43	7176	διηλθε Βαλεντίσιαν 28 'Ιουνίου διά Β. Αμερικήν
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	έφθ. Μπρεμερχάφεν 3 'Ιουλίου
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	είς Αμστερτάμ από 14 'Ιουνίου
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	13	9424	είς Οσλού μεσής Ανατολής
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7933	άνεχ. Βομβάνη 1 'Ιουλίου διά Ντώρμπαν
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)	«Ελληνες άγορασται	44	7229	έφθ. Βαγκούνερ 28 'Ιουνίου
ΚΟΡΑ	Π. Γαστπαρινάτος	06	824	άνεχ. Τσιβαγκάτα 26 'Ιουνίου
ΚΟΡΣΑ-Ι.Ρ.	έτ. «Αρίστομαρ»	43	7167	άνεχ. Τσιταγκάτα 26 'Ιουνίου δι' Εύρωπην
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	19	5758	διηλθε Λάδσεντ 1 'Ιουλίου διά Αμερικήν
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7190	έφθ. Βλαράρτιγκεν 26 'Ιουνίου (είτα Νάρδικ)
ΚΟΥΡΑΖΕΟΥΣ (δεξ.)	«Ελληνες άγορασται	31	8440	έφθ. Αμστερτάμ από 14 'Ιουνίου
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Σφιγής»	06	704	είς ταξίδια Μέσης Ανατολής
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Βομβάνη 1 'Ιουλίου διά Ντώρμπαν
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	έτ. «Ναβάρρα»	44	7165	έφθ. Στεττίνον 26 'Ιουνίου
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μιτάλτικο»	43	10195	άργει Άλεξανδρειαν από 28 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Εξπλοραντόρ»	43	7207	έφθ. Μόντρεαλ 5 'Ιουλίου
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ	έτ. «Μπάρους»	14	7475	έφθ. Μπιντάν 4 'Ιουλίου
ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι.ΤΩΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	άργει Άλεξανδρειαν από 17 Ιανουαρίου
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 30 'Ιουνίου (διά Μπατάν Ρούζ)
ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβερ.)	έτ. «Ιντερνασίοναλ»	19	5250	έφθ. Μπατάνη 29 'Ιουνίου
ΛΟ-Ι-ΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Ατλαντικόν»	16	5505	έφθ. Βλαράρτιγκεν 26 'Ιουνίου διά Βομβάνη
ΜΑΙΡΗ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόδιας»	49	5841	έφθ. Χόγκ Κόγκ 24 'Ιουνίου
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Ταμπόγκα»	19	6040	διηλθε Ντακάρ 21 'Ιουνίου διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	έφθ. Γάνδην 1 'Ιουλίου (διά Πειραιά)
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίανα»	44	7176	είς Βαγκούνερ 2 'Ιουλίου
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	άργει Νέαν Υόρκην από 29 Οκτ. 1950
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάστιοναλ»	28	5660	έφθ. Σουέζ 2 'Ιουλίου (διά Γενοβαν)
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	διηλθε Πούλιο Μπούκομ 21 'Ιουνίου διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλ»	20	3326	έφθ. Μόμπιλ 25 'Ιουνίου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίανα»	43	7059	άνεχ. Χαδάνην 23 'Ιουνίου διά Τσιταγκόκ
ΜΑΡΖΟΥ	έτ. «Πιούντα «Άλτα»	19	2323	άνεχ. Φρήματλ 26 'Ιουνίου διά Βομβάνη
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαγκλιβέρας»	20	6109	έφθ. Χόγκ Κόγκ 24 'Ιουνίου
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	διηλθε Ντακάρ 21 'Ιουνίου διά Μελβούρνην
ΜΑΡΙΟΣ Κ. (όνδ.)	έτ. «Μιραμάρ»	43	7176	έφθ. Μαρακάιμπο 25 'Ιουνίου
ΜΑΡΚΑΡ	έτ. «Μέρκαρ»	19	5670	είς Κολόμπιο από 13 'Ιουνίου έπισκευή
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάντ Γκεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 26 'Ιουνίου διά Τρίνινταν
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρντορ»	20	7641	διηλθε Γιεράπετρα 5 'Ιουλίου διά Σουάνζ
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζέόλια»	27	6382	άνεχ. Περσικόν Καλπον 20 'Ιουνίου διά Λάδσεντ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασφίκ»	43	7176	έφθ. Μαστιλικό Μπατίν 14 'Ιουλίου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πρώρα»	01	3568	άργει Μασσαλίαν 10 'Ιουλίου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΜΕΝΤΕΣ	έτ. «Ιντερνασίοναλ»	43	771	άνεχ. Πειραιά 16 'Ιουλίου διά Μασσαλίαν
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΝΙΑΝ	άδ. Τυπάλδου	08	4625	έφθ. Λισασβάνα 24 'Ιουνίου
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	έφθ. Κύπρον 22 'Ιουνίου
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζος»	19	4999	έφθ. Χάμπτον 7 'Ιουλίου
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	έφθ. Κιουρασώ 26 'Ιουνίου
ΜΙΓΚΕΤ	έτ. «Σάντ Λεονάρντο»	20	2606	άνεχ. Λουδίνον 2 'Ιουλίου διά Τάγκαν
ΜΟΝΤΕΡΕ-Ι.ΤΩΡ (όνδ.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	είς Ντάριεν 2 'Ιουλίου
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	διηλθε Παναμάν 1 'Ιουλίου διά Γενοβαν
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	έφθ. Κύπρον 28 'Ιουνίου διά Καλάμας Ιουλίου 14
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άνεχ. Μοντεβίδεο 28 'Ιουνίου διά Βραζιλίαν
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	έφθ. Σεμπούτο 29 'Ιουνίου διά Βραζιλίαν
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	έφθ. Χάμπτον 6 'Ιουλίου
ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι.ΤΩΡ	έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	έφθ. Λίδρον 10 'Ιουλίου
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	άνεχ. Σαουθάμπτον 1 'Ιουλίου διά Νέαν Υόρκην
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	20	10474	έφθ. Ρόττερντας 4 'Ιουλίου
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτσα	43	7168	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 23 'Ιουνίου διά Βραζιλίαν
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	έφθ. Κιουρασώ 8 'Ιουλίου
ΝΙΚΥ	έτ. «Βικτώρια»	29	4386	διηλθε Κολόμπο 22 'Ιουνίου διά Τζιμπούτι
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	έτ. «Νάγκελος»	21	4979	είς Λίδρον 10 'Ιουλίου
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7023	άνεχ. Σαουθάμπτον 1 'Ιουλίου διά Νέαν Υόρκην
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερη Σιφάριγκα	43	7175	έφθ. Χάμπτον ρόδης 26 'Ιουνίου
				έφθ. Λίδερπούλ 4 'Ιουλίου

ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντομίνικα»	44	7176	έφθ. Ρουέν 28 'Ιουνίου (είτα 'Αμβέρσαν)
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	διηλθε Ντόρερ 29 'Ιουνίου διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναστόλε»	20	7030	έφθ. Συνάντζ 5 'Ιουλίου
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	διηλθε Πούλο Μπούκομ 28 'Ιουνίου διά Μαντράς
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	έτ. «Φαραλον»	43	7176	διηλθε Πούλο Μπούκομ 30 'Ιουνίου διά Τόκιο
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Κεζπακο»	25	5531	διηλθε Κιουρασώ 24 'Ιουνίου δι' Αλεξάνδρειαν
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Γκαυποω»	44	7244	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουνίου
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	είς Σάντος 10 'Ιουλίου
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Σαν Σοέ»	19	2659	άνεχ. Ειδονάμαστη 26 'Ιουνίου διά Χάμπτον ρόδς
ΟΛΑΓ	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	48	11298	είς Αλεξάνδρειαν 15 'Ιουν. (είτα δι' 'Ασπρα Σπίτια)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	50	17720	είς Περσικόν Κόλπον 3 'Ιουλίου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17722	διηλθε Σουέζ 29 'Ιουνίου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17722	διηλθε Γιρβαλτάρ 23 'Ιουνίου διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17722	άνεχ. Πόρτλαντ ('Ορεγκον) 27 'Ιουνίου διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17724	διηλθεν 'Αδεν 2 'Ιουλίου διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	10448	είς Κιέλον από 13 'Ιουνίου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι.Μ.	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	50	17724	διηλθε Σουέζ 22 'Ιουνίου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	είς Περσικόν Κόλπον 1 'Ιουλίου (διαταγάς)
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Άλεξ. Γουαρης»	19	5701	άνεχ. Βραζιλίαν 18 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ιρκαρ»	20	3280	έφθ. Αμβέρσαν 2 'Ιουλίου
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	διηλθε Τρίνινταν 27 'Ιουνίου διά Σάντος
ΠΑΝΑΓΟΣ	έτ. «Κάπτρι»	17	992	είς Πειραιά από 26 'Ιουνίου, έπισκευή
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	έφθ. Τσιμιταδέκιαν 2 'Ιουλίου
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	έτ. «Παρένεν»	29	4913	ΠΡΟΣΗΗΡΑΓΜΕΝΟΝ έγγυς τοῦ Βιζαγκαπατάμ
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Παναμ. -Ευροπέα»	21	6230	είς Κόμπη 1 'Ιουλίου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναμ. -Ευροπέα»	19	5555	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουνίου, έπισκευή
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. Πόρτλαντ ('Ορεγκον) 27 'Ιουνίου
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πάστιφικ»	44	7212	έφθ. Μπουένος 'Αιρες 21 'Ιουνίου
ΠΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάθο»	26	5937	διηλθε Γιρβαλτάρ 14 'Ιουλίου διά Πειραιά
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λι6.)	έτ. «Σάμοσοκ»	44	7166	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουλίου
ΠΕΛΩΨ (λι6ερ.)	έτ. «Σάμοσκ»	45	7148	άνεχ. Γιαβάτα 21 'Ιουνίου διά Βαγκούνερ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	διηλθεν 'Αδεν 3 'Ιουλίου διά Γιοκοχάμαν
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	είς Βαγκούνερ από 6 'Ιουνίου
ΠΟ-ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ	έτ. «Μπελλαδιστά»	20	7777	έφθ. Κολόμπο 1 'Ιουλίου (διά Ρόττερνταμ)
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	είς θείον 25—19 Β. και 35—38 Α. 'Ιουνίου 25 διά Κεελόγκ
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Λάμιας»	36	7104	έφθ. Χάδρων 29 'Ιουνίου
ΠΡΑΝΤΟ	π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν από 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενβένιντο»	19	5055	διηλθε Πούλο Μπούκομ 1 'Ιουλίου διά Κόντινεντ
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Σούντ 'Αμερικά»	14	4823	έφθ. Λίθερπουλ 4 'Ιουλίου (δι' 'Ελλάδα)
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστ»	44	7192	είς λιμένας Ισπανίας 8 'Ιουλίου
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λι6.)	έτ. «Μάρ Τρέιντ»	19	8374	διηλθε Γιρβαλτάρ 27 'Ιουνίου διά Σουάντ
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	είς λιμένας Ισπανίας 1 'Ιουλίου
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Ευπρέός»	42	7176	έφθ. Μπέιρα 28 'Ιουνίου
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάξ»	20	5686	έν πλώ είς Ρόττερνταμ, διά Β. 'Αμερικήν, 'Ιουλίου 5
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ελλήνες άγορασται	31	8205	έφθ. Νύμποργκ 1 'Ιουλίου
ΡΗΝΟΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Ελλήνες άγορασται	43	10448	άνεχ. Μελβούρνη 16 'Ιουνίου διά Λός "Αντζελες
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	άνεχ. Βουδάπητη 2 'Ιουλίου διά Κάντλα
ΡΙΟ (λι6.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	19	5627	είς Μόζι 1 'Ιουλίου. ΕΠΩΛΗΘΗ είς Ιάπωνας
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Πόρτ "Αλφρεντ 28 'Ιουνίου διά Τρίνινταν
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατούφικα»	44	7229	άνεχ. Χάιπτον ρόδη 28 'Ιουνίου διά Γερμανίαν
ΡΙΤΑΛΕΞ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	14	832	άργει Πόρτ Σαΐδ από 27 'Ιουνίου, έπισκευή
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Πορτούρη 25 'Ιουνίου
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κορρεντόρ»	21	6448	έφθ. Κιουρασώ 25 'Ιουνίου διά Μαντράς
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνια»	44	7281	διηλθε Πούλο Μπούκομ 29 'Ιουνίου διά Βαλτιμόρην
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	18	5664	έφθ. Πόρτλαντ ('Ορεγκον) 28 'Ιουνίου
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρη 19 'Ιουνίου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. Γλασκώνη 2 'Ιουλίου
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζας»	23	5374	έφθ. Βαλτιμόρη 24 'Ιουνίου
ΣΑΝ ΣΥΡΟ	έτ. «Μάρ ντελ Σούντ»	43	7264	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 24 'Ιουνίου διά Βόρ. Γαλλίαν
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Μελβούρνη 25 'Ιουνίου διά Νέαν Καλληδονίαν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	είς λιμένας Αύστραλιας 3 'Ιουλίου
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7176	διηλθεν 'Αδεν 2 'Ιουλίου διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΝΙΚΟΛΑ	έτ. «Νίγκους»	28	4944	έφθ. Μπαρόρου 26 'Ιουνίου
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	έφθ. Χαδάναν 25 'Ιουνίου
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	έφθ. Αρουάρταν 2 'Ιουλίου
ΣΑΞΩΝΙΣΤΑΡ (λι6. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	διηλθε Λάδονταν 26 'Ιουνίου διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Σούντ 'Αμερικάνα»	44	7212	είς Φιλαδέλφειαν 2 'Ιουλίου
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7116	άνεχ. Ναγκόγια 27 'Ιουνίου διά Βαγκούνερ
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 'Ιουνίου διά Τακοράντι
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Χούλ 29 'Ιουνίου
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	διηλθε Τρίνινταν 22 'Ιουνίου διά Σάντος
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουλίου
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λι6.)	κ. «Άτυχίδης»	25	5136	διηλθε Σουέζ 28 'Ιουνίου διά Γιοκοχάμαν
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αιολος»	43	7199	είς Τσιμιγκάτο 22 'Ιουνίου
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτος»	43	7232	άνεχ. Πόρτ "Αλφρεντ 20 'Ιουνίου διά Ντεμεράρα
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	έφθ. Πόρτλαντ ('Ορεγκον) 4 'Ιουλίου
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	διηλθε Πούλο Μπούκομ 28 'Ιουνίου διά Κιασσιούγκ
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αρίονας»	21	7409	άνεχ. Κάλκουταν 28 'Ιουνίου διά Κολόμπο
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	διηλθε Πειραιά 14 'Ιουλίου διά Μάλταν
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	έτ. «Μπλού Λάιν»	30	2480	άνεχ. Τρίνινταν 28 'Ιουνίου διά Παραμαρίπο
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λι6.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	έφθ. Μόμπιλ 29 'Ιουνίου
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λι6.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	είς Τζακάρτα από 6 Μαΐου, άπεργία
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Ωκεανός»	18	7914	έφθ. Στεπτένον 26 'Ιουνίου
ΤΖΟΥΓΑΙΑ	έτ. «Κογκόρντια»	20	3526	διηλθεν 'Αγιον Βικέντιον 1 'Ιουλίου διά Ρόττερνταμ
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Ωρόρα»	40	10470	είς θείον 53—29 Β. και 12—15 Δ. 'Ιουν. 29 διά Βαλτιμόρην
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λι6.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 'Ιουνίου διά Κιουρασώ
ΤΡΑ-Ι-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οριέντε»	38	10455	διηλθε Πούλο Μπούκομ 28 'Ιουνίου διά Μπουένος "Αύρες
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	διηλθε Κιουρασώ 23 'Ιουνίου δι' Αγγλίαν
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Τρίνιτ»	10	3649	διηλθε Κιουρασώ 23 'Ιουνίου δι' Αργεντινήν
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα 'Αμερικάνα»	43	7176	έφθ. Αλεξάνδρειαν 8 'Ιουλίου
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άργει Νέαν 'Υόρκην από 15 Μαΐου. 'Εναυλώθη
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7132	είς Περσικόν Κόλπον 2 'Ιουλίου
ΦΑΝΤΗΣ Ά. (λι6. δεξ.)	έτ. «Ιντερδούσεν»	18	7019	είς Αρχάγγελον 1 'Ιουλίου (δι' Αλεξάνδρειαν)
ΦΗΑΡΛΕΣ (δεξ.)	έτ. «Μιράντα»	27	6023	έφθ. Λονδίνον 1 'Ιουλίου (δι' Αλεξάνδρειαν)
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Λίστα»	14	3654	έν πλώ δι' Ισπανίαν έ Μεσογείου 4 'Ιουλίου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΦΙΟΙΣ ΒΟΣ	έτ. «Ελλήνες άγορασται	37	5234	έφθ. Αλεξάνδρειαν 6 'Ιουλίου
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κρούτοες»	20	6090	έφθ. Απούντας 1 'Ιουλίου
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπταλ»	21	7460	έφθ. Απούντας 1 'Ιουλίου
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7127	είς Ρίον 'Ιανέριον 2 'Ιουλίου
ΧΡΥΣΑΝΘΟ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Περούνιας 27 'Ιουνίου διά Δουγκέρκην
ΧΡΥΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Νεπτούνο»	18	7592	είς λιμένας Δυτ. Αύστραλιας 4 'Ιουλίου
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ελλήνες άγορασται	44	7293	