

NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1951

Αρ. Φύλλου 388/147



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΗ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 388(147)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1951

Η ΝΕΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΤΟΥ Κ. ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Η Κυβέρνησις έπετέλεσε τὸ καθηκόν της πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. Τὰ ἐκκρεμοῦντα ἀπὸ μακροῦ χρόνου καίρια ζητήματά της ἐπελύθησαν κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον καὶ κατευθύνσεις σαφεῖς προσεδόθησαν εἰς τὰ τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

Ἄπο τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους ἐπετεύχθη ἡ συνεννόησις τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Αἱ ὑπογραφεῖσαι συλλογικαὶ συμβάσεις καὶ ὁ φησισθεὶς ἐν συνεχείᾳ ὑπὸ τῆς Βουλῆς Νόμος περὶ συμβάσεως ναυτολογίας ἀποκατέστησαν — πρώτην φορὰν ἀπὸ τοῦ 1943 — τὴν ὄμαλότητα εἰς τὰς συνθῆκας ἔργασίας ἐπὶ τῶν ποντοπόρων φορτηγῶν. Τὰ ἀγαθὰ ἀποτελέσματα τῆς τοιαύτης συνεννόησεως εἶνε πλέον κατάδηλα. Τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον ἀδιατάρακτον ταξιδεύει εἰς τοὺς ὥκεανούς.

Οχι ὀλιγωτέρας σημασίας διὰ τὸ μέλλον τῆς Ἑθνικῆς Ναυτιλίας εἶνε ὁ τελευταίως κυρωθεὶς Ἀναγκαστικός Νόμος περὶ συστάσεως τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν. Ἀπὸ τὰ μορφωτικὰ αὐτὰ ἴδρυματα θὰ ἔξελθουν μετ' ὀλίγα ἔτη, ἅριστα κατηρτισμένοι εἰς ἥθος καὶ γνῶσιν, οἱ νέοι πλοιαρχοὶ καὶ οἱ νέοι μηχανικοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Διὰ τῶν σχολῶν πληρούται μία ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη τῆς Ναυτιλίας καὶ ίκανοποιεῖται κοινὸν καὶ ἐπίμονον αἴτημα τῶν ναυτιλομένων. Μετά τίνα ἔτη εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὸ μηχανοστάσιον τῶν πολλῶν νεοτεύκτων πλοίων μας θὰ εἶνε παρόντες οἱ ἀπόφοιτοι τῶν σχολῶν αὐτῶν. Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι εἰς τὴν διοίκησίν των συμμετέχουν κυρίως ἐκπρόσωποι τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπαγγελματικῶν ὄργανώσεων.

Τὰ ζητήματα, συνεπῶς, τοῦ ἐμφύχου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας εὑροῦν τὴν λύσιν των, σύμφωνα μὲ αὐτὰς τὰς ὑποδείξεις καὶ τὰ αἰτήματα τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων.

Δέν ήσαν, ὅμως, τὰ μόνα προβλήματα μὲ τὰ ὅποια ἡ ναυτιλιακὴ ὑπόθεσις ἔβαρύνετο. Πολλαὶ ήσαν αἱ ἐκκρεμότητες, αἴτινες παρημπόδιζον τὴν δημιουργίαν τοῦ κλίματος τῆς ἐμπιστοσύνης, τῆς καλῆς συνεννόησεως μεταξὺ Κράτους καὶ ναυτιλια-

κῶν παραγόντων. Διὰ τὴν διευθέτησιν τῶν διαφορῶν δὲν εἶχεν εἰς τὸ παρελθόν ἀναληφθῆ ἀποφασιστικὴ τις προσπάθεια. Ἡ ἀποδέσμευσις λ. χ. τοῦ παρακρατήματος ἐπιμόνως ἡξιούτο ἀπὸ τοὺς μικρομετόχους κυρίως τῶν βυθισθέντων κατὰ τὸν πόλεμον πλοίων, οἵτινες δὲν κατώρθωσαν μεταπολεμικῶς μὲ τὰ ὄλιγα κεφάλαια τῶν νὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν ἰδιοκτησίαν ἐνὸς σκάφους. Ἡ Κυβέρνησις ἔκρινε δίκαιον τὸ αἴτημα τῆς ἀποδεσμεύσεως. Μὲ μικράν, ἀναλόγως τοῦ κεφαλαίου, ἐπιβάρυνσιν ὑπέρ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, τὸ παρακράτημα ἀπεδεσμεύθη διὸ Νόμου.

Ἡ φορολογία, ἐπίσης, τῶν εὐπόρων διὰ τὰ ὑπὸ ἑνας σημαίας πλοία, περιωρίσθη εἰς ἐκατομμύριον δολαρίων. Διὸ τῆς καταβολῆς του ἐκλείπει μία ἀκόμη ἀντιδικία μὲ τὸ Δημόσιον.

Τὸ σοδαρώτερον, ὅμως, ζήτημα, ὅπερ ιδιαιτέρως μὲ ἀπησχόλησε καὶ μακράς ἔτους μελέτης ἀπὸ μέρους τῆς Κυβερνήσεως, ὑπῆρξε τὸ φορολογικόν.

Ἐπρεπεν ἡ Ναυτιλία νὰ τύχῃ κάποιας ιδιοτύπου φορολογικῆς μεταχειρίσεως, διότι ιδιότυπος εἶνε καὶ ἡ μορφὴ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως. Ἀνεγνώρισθη, ὅτι τὰ φορολογικὰ κριτήρια δὲν ἡμποροῦν νὰ εἰνε τὰ αὐτὰ μὲ τὴν χερσαίαν ἐπιχείρησιν, τὴν στηριζομένην εἰς τὴν ἐσωτερικὴν κατανάλωσιν καὶ τὴν κρατικὴν προστασίαν. Τὸ ἔλληνικὸν πλοίον ἐργάζεται εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, μακρὰν τῶν ἐθνικῶν του βάσεων καὶ ἡ συναγωνιστικὴ του ίκανότης ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν τῆς ἐργασίας του καὶ τῆς ἀναπτύξεώς του. Ο Ἀναγκαστικός Νόμος 1411, βάσει τοῦ ὃποιού ἐφορολογήθη ἡ Ναυτιλία κατὰ τὰ τε-

λευταῖα ἔτη, ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον δεινῶν ἐπικρίσεων διὰ τὸ ἀσταθές τῶν φορολογικῶν συντελεστῶν, διὰ τὸ ἀγνωστὸν κυρίως τοῦ φόρου ποὺ θὰ ἐκαλεῖτο νὰ πληρώσῃ ἐκ τῶν ὑστέρων ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις. Ἐφοτλισταὶ καὶ ναυτεργάται, διὰ τῶν ὄργανώσεων τῶν, ἔζητησαν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τὴν καθιέρωσιν φορολογικοῦ συστήματος μὲ σταθερούς τοὺς συντελεστάς, ἀπλούς εἰς τὴν ἄμεσον βεβαίωσιν τοῦ φόρου ἐπὶ τῶν ἐκάστοτε ἀ-



καθαρίστων ναύλων. Αὕτη ἡ σταθερότης, χωρὶς τὸ Δημόσιον νὰ ὑποστῇ ζημίαν τινὰ ἀπὸ τὴν φορολογίαν τῶν ποντοπόρων πλοίων, νομίζω ὅτι ἐπετεύχθη διὰ τοῦ κυρωθέντος ἀπὸ τὴν Βουλὴν νέου Νόμου.

Διὰ νὰ καταστήσω, δύμας, ἀδιάβλητον καὶ παγίαν τὴν οὕτω θεσμοθετουμένην φορολογικήν μεταχείρισιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἀπηυθύνθην πρὸς τοὺς κ. κ. Ἀρχηγοὺς τῶν Κομμάτων καὶ ἔξηρτησα ἀπὸ τὴν συγκατάθεσίν των τὴν καθιέρωσιν τοῦ νέου συστήματος. Κοινὴ οὕτω — διακομματική — ἐδημιουργεῖτο ἡ ἔναντι τῆς Ναυτιλίας κρατική πολιτική, σταθερὰ καὶ διὰ τὸ μέλλον. Ὁφείλως ιδιαιτέρως νὰ ἔξαρψῃ τὴν κατανόησιν καὶ τὴν πρόθυμον συμπαράστασιν, τὴν ὥποιαν συνήντησα ἀπὸ τοὺς κ. κ. Ἀρχηγούς τῶν Κομμάτων καὶ τὴν Βουλὴν εἰς τὴν προσπάθειαν μου αὐτὴν. Κατεδείχθη τὸ ἐνδιαφέρον ὅλου τοῦ πολιτικοῦ κόσμου διὰ τὴν μεγάλην ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας.

Αύτὸς εἶνε ὁ σύντομος ἀπολογισμὸς τῶν ἐπιτελεσθέντων. Ἡ-
το καθῆκον διὰ τὸ Κράτος νὰ ἐπιδείξῃ στοργὴν καὶ συναντίλη-
ψιν διὰ τὴν τύχην τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Τὰ ζητήματά του εἰ-
χον φθάσει εἰς τοιούτον κρίσιμον σημεῖον, ὡστε τὸ μέλλον του
νὰ εἴνε πλέον προβληματικόν. Ἐκινδύνευε νὰ στειρεύσῃ ὄρι-
στικῶς καὶ ἀμετακλήτως μία πολύτιμος παραγωγικὴ πηγὴ διὰ
τὸν Τόπον μας, ἐνῷ τὰ ιδρύματα προνοίας διὰ τὸν ἀπόμαχον
ναυτικὸν καὶ τὴν οἰκογένειάν του θὰ περιήρχοντο, ὀσονούπω,
εἰς ἀδυναμίαν νὰ ἐκπληρώσουν τὸν τόσον εὐεργετικὸν διὰ τοὺς
“Ἑλληνας ναυτιλλούμενους προφορισμόν των.

Ἐπεβάλλετο ως ἀδήριτος ἀνάγκη ἡ ἀποφασιστικὴ ὅλων τῶν ζητημάτων ἐπίλυσις διὰ νὰ σταματήσῃ τὸ πλέον ἡ κατασπορὰ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλιακῆς δραστηριότητος πρὸς τὰς ξένας σημαίας, διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν καλυτέραν αὔριον τῆς ἔθνικῆς Ναυτιλίας. Ἡ Κυβέρνησις ἔπραξε τὸ καθῆκόν της. Ἀποκατέστησε τὴν ὄμαλότητα, διεκανόνισε τὰ ἐκκρεμοῦντα ζητήματα καὶ ἔθεμελίωσεν ἀδιατάρακτον τὸ μέλλον τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Εἰς τὰς ἐνεργείας τῆς ἔλαβεν ὑπ' ὄψιν της καὶ τὰς γνώμας αὐτῶν τοιτῶν τῶν ναυτιλούμενῶν, ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν.

Δέν έξαρτάται, διμως, ἀπὸ τὸ Κράτος η ὄλοκλήρωσις τῆς ναυτιλιακῆς προσπαθείας. Τώρα τὸ κύριον ἔργον τῆς ἀναπτύξεως τοῦ Ἐμπορικού μας Ναυτικοῦ κεῖται εἰς χειρας τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ πρὸς αὐτοὺς ἀκριβῶς, μετὰ τὴν ἐπιφήσιν καὶ τοῦ φορολογικοῦ νομοσχεδίου, ἀπειθύνομαι. Εἶνε ή σειρὰ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν νᾶ ἐπιτελέσουν τὸ καθῆκον των πρὸς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν Πατρίδα των. Οἱ ναυτεργάται διὰ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων καὶ τῆς τόσον ἀποδοτικῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασίας των, ἔξεπλήρωσαν καὶ ἐκπληρώνουν τὸ ιδικόν των.

Αἱ ἀφορμαὶ τῶν παραπόνων καὶ τῆς ἀντιδικίας ἤρθησαν.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Οι Ναυτεργάται διὰ τὸ φορολογικὸν

Τὰ ἀγαθὰ ἀποτελέσματα τῆς συνεργασίας ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, ὅπως τὰ προδίεγραψαν καὶ τὰ ἐπεδικαῖα διὰ τῶν συλλογικῶν υποβάσεων, σσοι ἐπίστευσαν εἰς τὴν συνενόντην τῶν δύο δημιουργών τῆς Ναυτιλίας· κείνται κατάδηλα τώρα πρὸ ἡμῶν.¹ Ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτεργάται κοινής ἀλλώς τε ὑπερασπιούνται υπόθεσεών καὶ κοινᾶς ἀφειδοῦν, ἀνέκαθεν γὰρ ἔχουν κατεύθυνσεις κατά τὴν προσάπτισιν τῶν γενικωτέρων προθλημάτων τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Το φορολογικὸν ὑπῆρχε τὸ καιριώτερὸν ζῆτημα καὶ ἐπ' αὐτοῦ πρὸ ἡμέρων διεδήλωθή ἡ ταυτότης ἀντιλήψεων τῶν ἐφοτιλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν. Κοινὸν ἐνεφάνισε μέτωπον ὅλοκληρος ἡ ναυτικὴ μας οἰκογένεια.

Ούτω ὁ Γενικός Γραμματεὺς τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας κ. Ηλ. Κροκίδας, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς συζήτησεως εἰς τὴν Βουλὴν τοῦ φορολογικού νομοσχεδίου ἀπῆγεν πρὸς τὴν Κυβενθησιν καὶ τοὺς Ἀρχογούς τῶν Κομιστῶν τὸ κάτωθι τιλέγερφαμα:

«Προκειμένου κατατεθή εἰς Βουλήν ύπό Κυβερνητικώς σχέδιον Νόμου περὶ ρυθμίσεως φορολογίας τῆς Ναυτιλίας κατά τρόπον πάγιον και παρέχοντα δυνατότητα επιβίωσεως και αναπτύξεως 'Εθνικής Ναυτιλίας. Πανελλήνιος Ναυτική Ομοσπονδίας ἐπροσπάθουσα τὸ σύνολον τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν αἵτεται ὅμοδυμον ψῆφισιν ύπὸ πολιτικοῦ κόσμου κυβερνητικοῦ νομοσχεδίου οὕτως ἀπό την ψηφοφορίαν όπου τοποθετούσανται τα προστίθια της Κυβερνητικής μεταβολῆς. Ναυτικοὶ καὶ ἔφοπλισται ἐπέτευχον διὰ προσφάτων συμφωνιῶν πληρὴς ρύθμισιν μεταξὺ τῶν σχέσεων, θεμελιώσαντες δόσον ἑξαρτᾶται ἀπό αὐτούς, στερεάς βάσεις δι' ἀνάδημοις υργίαν ἔθνικής Ναυτιλίας μὲν ὑπαρκής ὅποιας εἴνει συνυπασμένη ζώνη χιλιάδων ναυτικῶν καὶ οἰκογενειῶν των. 'Εναπόκειται οὖν εἰς Κράτος, πολιτικὸν κόσμον καὶ ἔκαστον Κυβερνήσεις νά ἕντευχουσαν καὶ διλογηρώσουσαν προστάθειαν ταύτην δι' ἐφαρμογῆς γεγονότος καὶ πρὸ παπτὸς σταθερᾶς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, πρωταρχικοῦ κεφάλαιον τῆς ὅποιας εἴνει ἡ θεσμοθέτησις καὶ διατήρησις φορολογικοῦ καθεστώτος, παρέχοντες δυνατότητα εἰς 'Ελληνικὸν πλοίον ἀντιμετωπίσ- την παναχύρους καὶ προνομιούχους ἀνταγωνιστάς εἰς στίδιον διεθνῶν μεταφορῶν».

ΕΝΤΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ

ΗΛΙΑΣ ΚΡΟΚΙΔΑΣ

Πειραιεὺς 14 Ἰουλίου 1951

1

Είς κύριον ἐξ ἄλλου ἀρθρον τοῦ τεύχους τοῦ Ἰουνίου τοῦ καλοῦ περιο-

Βάσιμος πλέον δικαιολογία διὰ τὴν διατήρησιν τῶν ξένων σημαίων εἰς τὰ ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας πλοῖα δὲν ἡμπορεῖ νὰ προβληθῇ. Τὸ ναυτεργατικόν, τὸ φορολογικόν, ἡ κατάρτισις τοῦ ἐμφύχου ὄλικοῦ, ἡ καλὴ διοίκησις ἀπὸ τῆς κρατικῆς πλευρᾶς ἔχουν πλέον θεσμοθετηθῆν 'Η ἐλευθερία, ἐπίσης, παλησσεως εἰς ἀλλαδιποὺς τῶν νεοεισερχομένων εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον ὑφίσταται, προθύμως δὲ θὰ προωχήσωμεν εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον πρὸς τὴν ἄρσιν τῶν περιοριστικῶν φραγμῶν καὶ διὰ τὰ ἥδη ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοΐα. Ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἔξαρτάται καὶ τοῦτο.

Ἐμπόδια διὰ τὸν δρόμον τῆς ἐπανόδου δὲν ύφίστανται πλέον. Γνωρίζω, βεβαίως, ὅτι διὰ τὸν οἰονδήποτε ἐπιχειρηματίαν πρυτανεύει ἡ σκέψις τοῦ συμφέροντος κατὰ τὴν διαχείρισιν τῶν οἰκονομικῶν του ὑποθέσεων. Γνωρίζω, ἐπίσης, ὅτι πολλὰ ἐκ τῶν παραπόνων τοῦ ἐφοπλισμοῦ διὰ τὸ κακόν, τὸ ἀνώμαλον παρελθόν, ἥσαν δικαιολογημένα. Παράπονα τώρα δὲν ἡμπτοροῦν, ὅμως, νὰ ἐγερθοῦν, ἐκ παραλλήλου δὲ πιστεύω, ὅτι αὐτὸ τούτῳ τὸ συμφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν, ἡ προστασία τῶν κεφαλαίων των, ἔγκειται εἰς τὴν ὑψωσιν τῆς ἔθνικῆς σημαίας ἐπὶ τῶν πλοίων των. Είμαι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζω, ὅτι πολλοὶ εἰνὲ οἱ κίνδυνοι τῆς περιέργου αὐτῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὰς ἔνεας σημαίας, ἐνῷ τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος, ἔξ αντιθέτου, κατέδειξε, πιστεύω, τὴν βαθείαν κατανόησιν καὶ τὴν θερμήν του φροντίδα διὰ τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας. Τὸ κακόν παρελθόν διεσκεδάσθη. Τὸ μέλλον αἰσιώτερον διαφαίνεται.

Δέν αναμένω από της μιᾶς ήμέρας εις τὴν ἄλλην τὴν ταύτοχρονον ὀλλαγὴν σημαίας εἰς τὰ τόσα ἔνα έλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοια. 'Ολίγα κατ' ἀρχάς, περισσότερα ἐν συνεχείᾳ, θέλω νὰ πιστεύω, ὅτι θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὸ έλληνικὸν νηολόγιον. 'Η ἐπάνοδος αὐτὴ θὰ ἐκτιμηθῇ κατὰ τὴν πολύτιμον ὁξίαν της ἀπό τὴν 'Ελληνικὴν Κυβέρνησιν καὶ τὴν 'Αμερικανικὴν 'Αποστολήν.

Η Έλλάς έχει άναγκην των ύπηρεσιών όλων των τέκνων της διὰ νὰ έπουλώσῃ τάς πληγάς της, διὰ νὰ έπιτυχή τὴν οἰκονομικὴν καὶ τὴν κοινωνικὴν της ἀποκατάστασιν. Η εἰσφορὰ τῆς Ναυτιλίας δὲν θὰ είναι ή μικροτέρα μεταξὺ τῶν παραγωγικῶν κλάδων. Υπολογίζουμε εἰς αὐτὴν ὡς προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς Χώρας. Οι "Ελληνες ἐφοπλισταὶ ήσαν πάντοτε παρόντες εἰς τὸ ἔθνικὸν προσκλητήριον, δὲν θέλω νὰ πιστεύω, ὅτι καὶ τώρα, μετὰ τὴν ὀλόκληρωτικὴν ἄστριν τῶν ἐμποδίων, ποὺ παρενεβάλλοντο εἰς τὸ ἔργον τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, θὰ ύστερησῃ ὁ ἐφοπλισμὸς εἰς τὸ καθηκόν του πρὸς τὴν Πατρίδα. Τὸ παρελθόν δὲν μᾶς ὑποδεικνύει τοιοῦτόν τι. Η Έλληνικὴ Ναυτιλία εἰσέρχεται εἰς μίαν νέαν περίοδον ἀνόδου καὶ εὐημερίας.

ΣΟΦΟΚΛΗΣ Ε. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

δικού της 'Ενωσεως Μηχανικών του Ε. Ν. αναπτύσσονται αἱ ἀπόφεις τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου ἐπὶ τῇ φοροδολγίκῃ πολιτικῆς τοῦ Κράτους ἔνειντι τῆς Ναυτιλίας. Τὸ σύμβολον αὐτὸν εἶνε ἐνδιαφέρον. Τὴν ἀναδημοσίευσιν τοῦ θεωρούμενη ἐπιβεβλήμενην.

Πολλάκις είχομεν από τών στηλῶν τούτων ἑκέφει τάς γνώμας μας, που εἶνε γνόμαι, δχι μόνον τῆς Π.Ε.Μ.Ε.Ν., ἀλλά και διλοκλήρου τῆς Π.Ν.Ο., και συνεπές τοῦ ναυτικοῦ κόσμου, ἐπὶ τοῦ ἡγεμονίας τῆς φορολογίας τῶν ποντοπόρων σκοφῶν. Είχομεν δὲ διατυπώσει τούτας, φρονούντες, ὅτι, ἐάν τὸ Κράτος θέλειν ἀκόλουθην μιαν σφράγιδαν και λελογίσμενην φορολογικὴν πολιτικὴν διό τὸ ποντοπόρο πλόοι, σκοφῷ θεῖται ὑπέστελλον τας διαφόρους ποικιλοχώρων σημασίας των και ἄντ' αὐτῶν βάσιμων την Κυανόλευκον. Είναι ἀληθές, οὐτὸ τὸ Κράτος ἐπήξει φορολογικῶς τὴν Ναυτιλίαν μας, ἡ ὥσπεια, ὡς γνωστον, κινεῖται, ἐργάζεται και δρᾷ μεταξις εἰς τὸ διεθνή στίθιον τῶν μεταφορῶν και πάντοτε πλαίσιο με ἀντίπαλους συναμικούς και ὥργανους μένους, οἱ ὥσπειοι ἔχουν και τὴν ἀμέριστον ποστάτηριν τῶν ἔθνων των κυβερήσεων. Αντιθέτως, τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον, δχι μόνον δὲν τυγχάνει συμβασίας κυβερνήτης ἀρωγῆς, ἀλλὰ ἐπιβαρύνεται και δεσμευεται διὰ διαφόρων νόμων και διαταγμάτων, οἱ οποίοι δυσχεράνεται τὴν κινήσιν του και μειώνουν κατὰ πολὺ τὴν συναγωνιστικὴν τοικινότητα. Αποτέλεσμα δῶλων τούτων τῶν ἀστόχων κυβερνήτων μετρῶν, σχετικῶς μὲ τὴν φορολογίαν του Ἑλληνικού πλοίου, εἶναι ἡ ἀπώλεια τῆς πίστεως τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὴν ἔθνηκη σημαίαν, καθὼς και ἡ ἀπρωματία μιλλῶν ἡ ἀρρηστησία τῶν ἔνοντων χρηματοδότων, ἵνε τοποθετήσουν τὰ χρηματά των εἰς πλοίοι, που θα ἔφερον τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος μας. Κοι ὅστοι ἡ ἐφοπλιστικὴ δραστηριότητα ἔτραπτε πρὸς τὰς ἄλλας σημαίας. Παροπάσια δὲ σήμερον μάρτυρες τοῦ θλιβεροῦ φαινομένου, τὰ ύπο τέσσερα σημαίαν Ἑλληνικά σκάψη να αντιπροσωπεύουν ἀνα τὸν 70 % τῶν Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων. Ήμεις δὲν είμεθα φοροτεχνικοί, οὐτε οικονομοδόγοι, οὐτε τῶν πολιτικῶν μηχανισμῶν τῶν διαφόρων φορολογικῶν συνδιασμῶν κατέχομενοι. Ήμεις δὲλπόμεν τὸ πράγματα ἀπό τῆς πρακτικῆς πλευρᾶς και τὰ κρίνομεν μὲ τὴν ἀπλὴν λογικὴν. Λέγομεν τι συμφέρει στὸ Κράτος, να εἰσπράττῃ περισσότερα χρήματα ἀπό τὰ πλαίσια σκάψη ἡ διλογία τε χρηματά ἀπό τὰ δίλιγα; Εἰσκέθησαν καὶ οἱ διαφόροι Μανδαρίνοι τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, ὅτι, ἐάν η φορολογία του Ἑλληνικού πλοίου ήτο ἡ αὐτὴ μὲ τὴν τῆς προπολεμικής, περίσσου, ἡ κατάστασις τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μας θὰ ἦτο κατὰ πολὺ διαφορετική; Καὶ οἵ μόνοι τοῦτο, δλλαὶ και ἔξοι πλοία ἀδύντη προετοίμων τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν. Επειδήθαν, ἐπίσης, πόσον περισσότερο θὰ εἰσπράττει τὸ Κράτος ἀπό τον μεγάλον ὀρίσματος τοῦ ύπο τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίοιν, ἀντὶ τῆς καταθλιπτικῆς φορολογίας και τῶν ἄλλων ὑποχρεώσεων, ποὺ ἔχει ἐπωισθὶ σημερον τὸ ποντοπόρων φορτηγῶν; Εἰσκέθησαν ποσοὶ Ἐλληνες ναυτικοὶ ήταν εἰργάσαντο εἰς τὰ πλοία αὐτά; Καὶ πόσον συναλλάγμα θὰ εἰσέργειν εἰς τὸν πόλον τοῦκ ἐι τῶν ἐμβασίων τῶν ναυτικῶν; Καὶ πόσαι οικογένειαι θὰ συνεπροῦντο και θὰ εἴχον τὴν καταναλωτικῆς δύναμιν τῶν διαφόρων ὄγκων; Τοι θάνοις δὲν αὐτὰ ὑπὸ δρινῶν, Ἀσφαλῶς, ὁχι. Διότι, δλλοι, δὲν ἔχειται ἡ ἀλλούσας ἀτιμονή εἰς τὴν μέριν τοῦδε τακτικῶν των. Εἰς τὸν τύπον της 27 'Ιουνίου εἰδομεν, θτι γίνεται κατόπιν συζήτησης με τοὺς τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν και τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς ρύθμισιν του φορολογικοῦ ἡγεμονίας. Ως είπομεν, δὲν είμεμε ειδικοὶ εἰς τὰ ἡγεμονία ταῦτα. 'Εν τούτοις, φρονούντες, ὅτι, ὑποδιδόποτε, τὸ φορολογικὸν ἡγεμονία τῶν ποντοπόρων σκοφῶν πρέπει νὰ ρυθμισθῇ ἀπόκαι και διὰ παντός. Διότι η ρύθμισις τούτου θὰ σημάνῃ τὴν ἀρχὴν τῆς ἐπανόδου του ύπο τέσσερα σημαίαν, ἀλλ' Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας, πλοίων εἰς την Κυανόλευκον. 'Εν τεθούν ωριμέναι προϋποθέσεις διὰ τὴν ἐπανόδον τῶν πλοίων

τούτων είς τὴν Κυανόλευκον, ἀσφαλῶς θά πρέπει νὰ τεθῇ καὶ ζήτημα μειώσεως τῶν εἰσφόρων τῶν ἐφοπλιστῶν υπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ., αἵτινες, γάρ γνωστον, σημειοῦνται ἀνέρχονται εἰς 12 % καὶ τῶν ναυτικῶν εἰς 8%. Εάν πρόκειται νὰ ἐπανέλθουν τὰ πλοῖα υπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν, τότε, δῆκινον αἱ εἰσφοραὶ τῶν ἐφοπλιστῶν πρέπει νὰ μειωθοῦν εἰς ἐλλογικόν δριόν, ἀλλὰ καὶ αἱ τῶν ναυτικῶν δόκμη, χωρὶς μούτον νὰ μειωθοῦν ἐν τῷ συνδύῳ τῶν αἱ πρόσδοσι τοῦ Ταμείου. Εἶναι δέ δεδομένον, ὅτι θὰ συμβῇ τούτῳ, διότι, ἔσται ἐπανέλθουν τὰ ποντοπόρα φορτγάρεις εἰς τὴν Ἑλληνικῆν σημαίαν καὶ μειωθοῦν αἱ εἰσφοραὶ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν, οἷς μόνον οἱ πόροι τοῦ Ταμείου δὲν θὰ μειωθοῦν, ἀλλὰ θὰ αὐξηθοῦν σημαντικῶς ἐπειδὴ τῶν κατοδήλων τοῦ μεγάλου ὀρθρίου τῶν πλοίων, ποὺ ἥραμένων υπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν καὶ τοῦ συνεπειτα τούτου μεγαλεῖτερού ἔριθμού τῶν ἐργαζομένων ναυτικῶν. Καὶ εἰναι μὲν ἀλλίες, ὅτι τὰ ὑπὸ ἔχεν την σημαίαν, ἀλλὰ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοία χρησιμοποιοῦν κατά τὸ πλείστον Ἑλληνικῆς πληρωματος, ἐκ τῶν οποίων, ομοίως, οὐδείς οχέδον καταβάλλει εἰσφοραίς τοῦ Ν.Α.Τ. Ἀλλά εἴτε ἐπίσης ἀλλίες, ὅτι τὰ πλοῖα ταῦτα παρουσιάζουν πολλάκις «μοσσαϊκά» φιλῶν· καὶ ίδιος ὅσσον ἀφορᾷ τὸ κατώτερον πρωταρικόν—τὸ όποιον, ἀσφαλῶς, θὰ ἐκλείψῃ μὲν τὴν ψυχωσιν τῆς σημαίας μας. «Ολοὶ μας γνωρίζομεν· καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ καλλιτεροὶ ἡμῶν· διὸ Ἐλλήν ναυτικὸς εἶνε ὁ ἀπόδοτοκτέρος οἰουνήποτες ἔξουν συνδεδόμενοι του.

«Ἐλλήν ναυτικὸς πονεῖ τὸ βαθόριον του. Εἰναι φιλότιμος, καλὸς οἰκογενεύειράς καὶ οὐδέποτε ἐκτρέπεται εἰς πρόξεις ἀνταποκριῆς καὶ ἀπειθερίας, πράγμα του γάρ τους ξένους ναυτικούς εἶνε κομμημερινὸν λητητη. Ξεμορφώνεται πλειστά προσδεγμάτων ἔξινα πληρομάτων, ποὺ στα διάφορα μέρη δὲν πατοῦν στὰ βασιόρια, ἀλλὰ περιφέρονται μεθυσμένοι στὰ Μπάρα τῶν διαφόρων λιμανιών. Ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς τοιαύτα κρύουσματα ἐλλαστία παρουσιάζονται. Εἶναι, ὡς ἐκ τούτου, φανερὸν πόση καὶ ποια ἀφέλεια θὰ ἐπέλθῃ εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον καὶ γενικὸν εἰς τὴν Ἐπιτορικὴν μας Ναυτιλίαν. Νομίζουμε, ὅτι εἶναι καριόρ, ὅτι εἶναι ἐπιτακτικὴ ἡ ἀνάγκη αἱ ἀποτίναξη, ἐπὶ τέλους, τὸ Κράτος τὴν νάρκην, εἰς τὴν δότονταν εὐώρυκτα καὶ νὰ θεοπίσῃ καὶ ἀκόλουθησῃ μίαν ναυτιλιακὴν πολιτικήν, πρὸς ίδιον αὐτοῦ συμφέρον καὶ πρὸς τὸ συμφέρον γενικῶς τοῦ Ἑλληνικοῦ Εθνους. Ήμεῖς οἱ ναυτικοί, διὰ τῆς εσχάτως ὑπογραφής της Συλλογικῆς Συμβάσεως, τὴς Συνθέσεως τῶν πληρωμάτων καὶ τῆς μεταρρυθμίσεως των Ναυτικοῦ Κώδικος, έθεσαν τάς δέσποις μιᾶς συνεργασίας Κεφαλαιον καὶ Ἐργασίας, τῆς δόπιας συνεργασίας τ' ἀποτελέσματα δὲν θ' ὄργησον νά ἐκδηλωθοῦν. Παρὰ ταὶς ἀτελεῖαι που παρουσιάζει η σύμβασις σύντηξης πολλὰ οἰημένη, παρὸ τὸ γεγονός, ὅτι δὲν δυνοται, νά είναι φυσικόν, νά χωριστησῃ τοὺς πάντας, ἐν τούτοις, τὸ ἔργον τοῦτο εἶναι σοδεωτότερη σημασίας, διότι ἀποτελεῖ τὴν ἀπάρχυν μιᾶς ομοιούσιας κατανοήσεως, ἥτις μελλοντικῶς θὰ ἐξελιχθῇ εἰς πλήρη συνεργασίαν ἐφ' ὅλων τῶν ζητημάτων, που ἀφορούν τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον. Καὶ ἀλλοτε ἔτοιμασι, διότι ἔχομεν καὶ δεῖ ἔχομεν τὰς ἀντιδράσεις εἰς ἀμφότερων τῶν πλευρῶν. Τοῦτο, δημος, διὰ μᾶς πατεῖ τὸ ποράτιον. Διότι γνωρίζουμε καλῶς, ὅτι ἡ ἀντίδρασις είναι φυσικῶς τὸ ἀντίθετον τῆς δραστείας. Θά πρέπει, δοιτόν, καὶ τὸ Κράτος να δοθητῇ εἰς τὰς προσποθεῖς τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν διὰ τὴν ευημέριαν της Ναυτιλίας μας. Σύνουμος μὲν ὁ ναυτικὸς κόμος εἰς τὸ λητητη τῆς φορολογίας τῶν πλοίων έχει ἐκπεφράσεμέν την γνώμην, ὅτι πρέπει τὸ λητητη νά κατανοηθῇ σπαξ καὶ διὰ παντός. Πρέπει νὰ δοθῇ εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφαλαιον ἡ εὐχέρεια νά μεταρρυθμισθοῦν. Πρέπει ἡ φορολογία του να κονονοῦθη ἐπ' ἀγάνω ώλον μας. Διότι μόνον καὶ συτὸν τῶν τρόπων θὰ ἐπενθεῖται ἡ ποιτία τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόμου που εἶτε τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος, θὰ ἐπανέλθουν τὰ πλοῖα υπὸ την Κυανόλευκον, θὰ εὐημέρησῃ ἡ ναυτικὴ οἰκογένεια καὶ τὸ Δημόσιον Ταμείον δὲσσαρη τὰς πρόσδοσεις του. Τοῦν ἔξικολουδοτέρη ή μυωτικὴ πολιτικὴ τοῦ Κράτους έναντι τῆς Ἐπιτορικῆς μας Ναυτιλίας, πολὺ ταχέως ἐλλαστία πλοίου θὰ πομείνουν υπὸ την Ἑλληνικῆν σημαίαν. Τὸ Κράτος δὲς καθέστη τὰς εἰς της Ναυτιλίας προσδόσεις του, τὰ Ταμεία μας θὰ μαρανθοῦν, οἱ ἀγώνισται τοῦ κύματος καὶ αἱ οἰκογένειαι των θὰ περιπέσουν εἰς ἀδιάτοπα καὶ δυστυχίων καὶ... τότε;

«Ἄναλογοισθον, λοιπόν, οἱ ιθύνοντες τὰς τύχας τοῦ Κράτους τὸ μέγα κοινωνικὸν πρόδηλον, ποὺ θὰ δημιουργηθῇ, συνεπείᾳ τῆς ἀκολουθουμένης τακτικῆς των καὶ ἃς ἀναμετρήσουν τὰς εὐθύνας των.

Αφιερώνομεν τὰ ἀνωτέρω εἰς τοὺς ὄλιγους, ἀντιδράσαντας διὰ τὴν σύναψιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων. "Ἄς οἰκτίσουν ἑαυτούς.

Κεφάλαιον πολύτιμον

Πρὸς τοὺς βουλευτὰς κ. κ. Κιζάνην, Ναυτικαὶαν καὶ Μπουρινιάν ἡ Ναυτιλία χάριτας ὁφέλει. Κατὰ τάς διεξαχθεῖσας εἰς τὴν Βουλὴν συνητήσεις διὰ τὸ φορολογικὸν νομοσχέδιον ὑπέρμαχοι τῆς ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεως ἀνέδειχθησαν. Μὲ βαθείαν γνώσιν καὶ μὲ στοργὴν ἔξαιρετικῶν ἔχειρισθαναν τὸ δόλον θέμα. Ἐννιέρωσαν τοὺς ἀγνοοῦντας τὰ πράγματα βουλευτάς ἔχοντος τὴν ἀνάγκην τῆς θετικῆς μερίμνης ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, διεσκέδασαν τὴν θολὴν ἀπόδοσιαν τῶν προκαταληφθεῶν καὶ ἀπεστόμωσαν τοὺς ἐπιδιωξαντας τὴν εὐθηνήν δημο-
καϊκήν ἀνάτασσαν.

ΚΟΠΙΚΗ ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΝ.
"Η Ναυτιλία δὲν ήταν ηγέρησε πολλούς νὰ ἔχῃ συνηγόρους τῆς ύποθέσεως της. Εἰς τὴν Βουλὴν παρετηρήθη ἀνέκαθεν τὸ θλιβερὸν φαινομένων τῆς ἀγνοίας τῶν ζητημάτων της. "Άλλοι μὲν τῶν βουλευτῶν εἶνε συνήθως ἀπληροφόροι ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων καὶ καλὴ ίσως τῇ πίστει διάστροφον περὶ εὐτῶν διατυπώνουν γνώμην, ἄλλοι δὲ τὴν χθανατήλην δημοκοπίαν ἔχουστην προσδόλουν πεισμόνα ἀντι-
έρασιν εἰς κάθε μέτρον τείνον νὰ ἐνισχύσῃ πως τὴν ἀνάπτυξιν τῆς

ναυτικής ἐπιχειρήσεως.
'Ολίγοι, ὅμως, βουλευταί παγκόινου τυχάνοντες ἔκτιμησεως, ικανοί ἔγκυρον νά ἔχουν γνώμην ἐπὶ τοῦ θέματος «Ναυτιλία», ἀρκούν διὰ νά στριξούν τὰ δίκαια αἰτήματα ἐνὸς παραγωγικού κλάδου, συνυφασμένου μὲ αὐτὴν τὴν ζῶνταν καὶ τὴν μακριώνα ιστορίαν τοῦ "Ε-θνους". Εἶδον κάθε ἐναντίως διὰ νά στριξην καὶ νά περισσέψων.

Οι κ. Κιζάνης, Κάντζιας και Μπαυρίας και ώρισμένοι άλλοι, δύλιγοι, μεστυχώς, απότελουν πολύτιμον κεφάλαιον διά την υπόθεσιν των Ελλήνων.

Διάτηση σε οικογένεια

Τὴν ἀπογραφὴν τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν κατωτέρων κατὰ κλάδους πληρωμάτων τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ὑπεδίξαμεν ἐπανειλημένων. Ἐπιτακτικὴν ἀποτελεῖ ἀνάγκην διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας συγκρότησιν. Τὸ ἀρμόδιον ἀτυχῶς ὑπουργείον παρεῖδε καὶ τὴν ὑπόδειξιν αὐτῆν. Ο δύκος ἴσως τῆς δῆλης ἐργασίας κρίνεται ὑπερβολικός. Αἱ γραφειοκρατικαὶ ἀπασχολήσουσ· δὲν ἔπιτρέπουν τοιαύτας, πρωτοθουλίας εἰς τοὺς προϊσταμένους τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου.

Τώρα, χωρίς τάξ στατιστικές διαπιστώσεις τής άπογραφής, είναι άδυνατον να έκτιμηση τις τάξ ανάγκας της Ναυτιλίας είς έμψυχον ύλικον, τὴν ἔκτασιν των κενῶν πού, ασφαλώς, εἰς ὀρισμένους κλάδους ή παρουσιασθεῖν ή τὸν πληθωρισμὸν ἐξ ἀντίθετου εἰς ἄλλους. Κανεὶς οὔτε αὐτοὶ οἱ διοικούντες τὰς ναυτεργατικὰς ή τὰς εφοπλιστικὰς ὄργανωσεις, πολὺ δὲ περισσότερον οἱ αρμόδιοι του Υπουργείου της Ναυτιλίας, δεν είνει εἰς θέσην γανωρίζουν: Ποίοις ὡς ἀριθμὸς των στρατευμάτων, των ἐνέργειας δηλαδή ναυτικῶν. Ποίον τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς ἕκαστου κλάδου εἰς τὸ σύνολον. Τὴν μέσην ἡλικίαν τῶν ὑπηρετούντων ἀξιωματικῶν, χωριστὰ κατὰ κατηγορίας καὶ τὸν χρόνον τῆς ὑπερεσίας των.

Αποφασίζουν την διενέργειαν ἔξετάσεων, ἐκδίδουν πτυχία καὶ ναυ-

τικά φυλλάδια, ὅχι ἐπὶ τῇ βάσει θετικών προδόθεων τῶν εἰς ἐμψυχόν

λικόν, κατὰ κλάδους, ἀναγκαῖον, ἀλλ᾽ ἀνάλογός τῶν πιέσεων που ύφι-

στανται οἱ καλοί μας ἀρμόδιοι ἀπὸ τοὺς αἰτούμενους τὰ διπλώματα

τὰ πτυχία ἢ τοὺς ἀδρόβιους ἀπὸ την θάλασσαν ἀνάκτησον τὰν

βιοπορίσμων νεοεισχρομένους εἰς τὸ ἐπάγγελμα μὲ λευκὰ φυλλάδια.

Μάς παρεσχέθη πρό ήμερών ή έυκαιρία νὰ συζητήσωμεν τὸ θέμα τῆς ἀπογραφῆς μὲ τὸν ἀρμοδιώτερον ἐν προκειμένῳ, τὸν Διευθυντὴν τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. Ήστισμέναι υπέυθυνοι πληροφορία τοῦ κ. Παγώνη, σχετικῶς μὲ τὴν κατὰ κλάδους μέσην μηνιαῖαν κίνησιν ναυτολογῆσεων, εἰνε ἀρκετὰ ἔνδιαφέρουσαι. Σπάνιαι λ. χ. εἶναι αἱ περιπτώσεις θερμαστῶν ἀναζητούντων ἔργασιαν. Ἡ ἀνεργία εἰς τὸν κλάδον τῶν δὲν εἶναι ἐμφανής, βάσει τούλαχιστον τῶν διαπιστωσεων τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., παρὰ τὴν περὶ ἀντιβέτου κρατοῦσαν ἀντίληψιν. Ἐν τῷ μεταξὺ πτυχίᾳ θερμαστῶν ἔπαισαν νὰ ἐκδιδῶνται καὶ ἡ δυνατότης εἰσόδου νεων εἰς τὸν κλάδον περιορίζεται, δεδομένου, ὅτι ἀνθράκεις πλέον ἐλάχιστοι ὑπάρχουν καὶ εἰς τὰ καταναλίσκοντα πετρέλαια σκάψη οι καθαρισταὶ θερμοπίσθη νὰ εἶνε πτυχιούχοι θερμασταί. Ο κλάδος, λοιπόν, ἐκορέθη εἰς τὴν πραγματικότητα, χωρὶς νὰ εἶνε εἰς θέσιν κανεὶς νὰ βεβαιώσῃ ἀν καὶ αἱ ἀνάγκαι τῆς Ναυτιλίας καὶ τὰ μελλοντικά κενά τὸ ὑπαρέουν.

„Άλλο παράδειγμα: Οι άσυρματισταί έμφανιζονται έν υπερεπαρκεία. Αριθμούς απέκριβωμένους στα τών υπέρτευτωντα επί τών πλοιών και τών πιθανών άνεργων ή τών έξελθοντων από το έπαγγελμα το Υπουργείον δεν διαθέτει. Και ούμω διπλόματα νέων άσυρματιστών δέν έδιδονται, διότι ύποστηρίζεται η υπερεπάρκεια τών ψήφισταμένων. Δέν άποκλείεται αυτή να είνει η πραγματικότης. Διερωτώμεθα, ούμω, από το Υπουργείον δεν θα ἔπειπτε την υπερεπάρκειαν αυτήν να τὴν έχει διαπιστώσει διά τῆς ἀπογραφῆς.

Ο κ. Παγώνης έχει καταλήξει είς ώρισμένα συμπεράσματα ἐπὶ τοῦ ὄλου θεμάτος. Πιστεύει καὶ αὐτός, ότι ἡ στατιστικὴ διατίστωσις τῆς ὅλης καταστάσεως τοῦ ἔμφυχου ωικοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ἐπιβαλλεται. Ἀπὸ αὐτῆν θὰ πρέπει νὰ προέλθουν σαφεῖς αἱ κατεύθυνσεις τῆς κρατικῆς πολιτικῆς καὶ νὰ προδιαγραφούν τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Γαιεμοὶ αἱ μελλοντικαὶ ἔξελιξεις.

Προβάλλει, λοιπόν, το ἔρωτημα: Διατί το Ὑπουργείον δὲν στέργει εἰς μίαν ἐνέργειαν, τὰς ὅποιας ἡ ἀνάγκη ἀπὸ κανένα δὲν ἀμφισθέται; Τὴν ἀπάντησιν θὰ πρέπει τὸ Ὑπουργείον νὰ μᾶς τὴν δώσῃ. Μετ' αὐτῆς θὰ ἑτανέλθωμεν.

Άξιοπρόσεκτος δραστηριότης

Πλήρης ή συντελουμένη άναδιοργάνωσις είς τό Γραφεῖον εύρεσεως ναυτικής έργασίας (Γ.Ε.Ν.Ε.). Τετράμηνον μόλις παρήλθεν, αφότου άναλαβε την διεύθυνσιν τού Γραφείου ό — αντιπλοίαρχος — λιμενικός κ. Π. Παγώνης και τά πάντα έχουν άλλως είς αυτό. Μέ εξαρετικούν ζηλού έπεδόθη ό κ. Παγώνης είς τήν άνασυγκρότησιν τῶν υπτρεσίων τῆς σοδαράς ταύτης διὰ τὴν Ναυτιλίαν ύπτρεσίας. Οἱ προσφέγοντες τώρα εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. ναυτικοὶ διεκπεραιώνουν ταχέως και χωρὶς τάς γνωστὰς ταλαιπωρίας, τάς έργασίας των. Αὐτό τούτο τό εσωτερικού τοῦ κτιρίου έχει εύτρεπτοθή.

Τὸ σύστημα τῆς ιδιαιτέρας δί' ἔκστον ναυτεργάτην μερίδος καθιερώθη. Ἰναὶ διευκολύνωται οἱ ναυτικοὶ ἐντύπῳ αἰτήσεις χρησιμοποιοῦνται καὶ αἱ αἱρέσεις συνεχίζονται κατὰ τὸ ἀπόγευμα. Στατιστικαὶ λεπτομερεῖς ἀνέργων καὶ ἐργαζομένων τηρούνται, μὲ συστατικήν τὴν προσπάθειαν τῆς διαπιστώσεως τῶν ἐξ ἐμψυχον ὑλικὸν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῶν δημιουργουμένων κεφνῶν.

Η κυριωτέρα απασχόλησης τών ύπηρεσιών του Γ.Ε.Ν.Ε. κατά τὸ ἀπὸ Ιησοῦ Μαρτίου μέχρι τῆς 15ης Ἰουνίου χρονικὸν διάστημα ὑπῆρξεν ἡ προετοιμασία καὶ ἡ ἀποστολὴ πρὸς ναυτολόγησιν ἀνέργων ναυτεργάτων. Οὕτω ἀπέσταλθαν κατὰ τὸ ως ἄνω χρονικὸν διάστημα εἰς τὰς Ἕνωμενὰς Πόλιτείας 185 ἐν συνδόλῳ καυτοῖς.

Πρός πλήρωσιν τών δημιουργουμένων κενών έκ τῆς ἀγορᾶς νέων πλοίων παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀφ' ἑνὸς καὶ ἀφ' ἔτερου διὰ τὴν ἀνανεώσιν τοῦ ἐμψυχου ὑλικοῦ, τῷ Γ.Ε.Ν.Ε. διηγκόλυνε τὴν εἰσοδον εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ νέων στελέχων.

Εἰς τὸ σημεῖον αὐτό, τὸ κατ' ἔξοχὴν λεπτόν, τῆς βαθμιαίας ἀντικαταστασεῶν τῶν ἀπόστρυμμένων, λόγω δρίου ἡλικίας ναυτεργατῶν μὲν νέους τοιούτους, ἐδόθη ἡ ἐμπρέπουσα προσοχὴ. Τῷ Γ.Ε.Ν.Ε. κατέβαλε κάθε προστάθεισαν πρὸς ἐπιλογὴν τῶν καταλληλοτέρων νέων ἀπό ἀπόφεως ήθους, κοιωνικῶν φρουημάτων, ναυτικῆς παραδόσεως καὶ ἄλλων τινῶν προσόντων, τὰ δόπια ἔξασφαλίζουν τὴν ἐξειλικτικὴν βελτίωσιν τοῦ ἐμψυχου ὑλικοῦ τῆς ἐπιποποϊκῆς ναυτικῆς.

Ούτω είσπλθον εἰς τὸ ἑπάγειμα κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ Ιησοῦ Μαρτίου 1951 μέχρι 15 Ἰουλίου 1951 663 ναυτόπαιδες, ἐνῷ σημαντικός ἀριθμός ἀλλών κατόχων ναυτικῶν φυλλαδίων μὲν ἐλάχιστην προϋπηρεσίαν ἔναυτογόνθησαν εἰς διαφόρους ἄλλας εἰδικότητας ἐπὶ πλοίων Ἕλλησικῶν ἢ ὑπὸ Σένιου στρατίου.

Παρά τὴν μεγάλην ἔπιπλην ναυτεργατῶν, λόγω τῆς ἀθρόας ἀγορᾶς πλοίων παρ'. Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς ἐντατικῆς κινήσεως τῆς ναυτιλίας, δεν ἔλειψαν καὶ γνωστοὶ ἐκμεταλλεύται τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου, οἵ ἄπειροις ἀνθρώπων που γενέται.

Η διεύθυνσης τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. έκινηθή δραστηρίως καὶ πρὸς τὴν δίωξιν τῶν παραπότων αὐτῶν. Κατώρθωσε διὰ καταλήξην ἐνέργειών καὶ μετά παρακολούθησιν συστηματικήν νὰ συλλέξῃ τὰ ἔνοχοποιητικά στοιχεῖα, ὅπει τὰ νὰ συλλάβῃ καὶ ἀποστείλῃ εἰς τὴν Εἰσαγγελίαν Πειραιῶς τοὺς μετέχοντας εἰς τέσσαρας διαφορετικάς σπείρας μεστίας.

Δέν συνετέλεσεν, ὅμως, ὅλιγων τούς εἰς τὴν ἑξουσιότερωσιν τῶν μεστίων καὶ ἡ καθιερώθείσα ἀρχὴ τῆς ἀπ' οὐθείας, καθ' ὅλας τὰς ἐργασίας μῶρας καὶ ἡμέρας, ἀκροάσεως τῶν ἐνδισφερομένων πρὸς ἑξέύρεσιν ἐργασίας ναυτεργατῶν, παρὰ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Γραφείου καὶ τῶν ἄλλων ὀργάνων τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., ὅπει τὰ νὰ μὴ καταλείπεται κανένας πειριθύριον δράσεως εἰς τοὺς ἀσκοῦντας τὸ παράνομον ἐπάγγελμα τοῦ μεστίου πληνούστεν.

Άξια πάσης έξαρσεως και ιδιαιτέρας προσοχής είναι ή συντελουμένη εις τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. ἐργασία. Ἀν ἀπροσκόπτως μὲ τὸν αὐτὸν ομιλώντα πινε-

Ocean Oil Co. (1942) Ltd.
LONDON.
SPECIALIZING IN THE MANUFACTURE
OF
Marine Steam Engine, Steam Turbine
AND
Diesel Lubricating Oils.
STOCKS HELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ

Ο ΝΕΟΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ

ΑΙ ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΩΝ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΝ

‘Η Ναυτιλία συνήνησεν, ἐπὶ τέλους, τὴν κατανόησιν. Χάρις είς τὴν Κυβέρνησιν Βενιζέλου — τὸ προσωπικὸν κυρίως ἐνδιαφέρον τοῦ Προέδρου αὐτῆς — ἀλλὰ καὶ χάρις εἰς τὴν συμπαραστασιν τῶν Ἀρχιγῶν τῶν Κομμάτων, τῶν κ. κ. Τσαλδάρη, Πλαστήρα καὶ Παπανδρέου, ἡ Ναυτιλία ἀπό τῶν ἀρχών τοῦ προσεχοῦς ἔτους θὰ τύχῃ τῆς φορολογικῆς μεταχειρίσεως, την ὅποιαν αὐτοὶ οὗτοι, οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτεργάται, ὑπέδειξαν.

**Άδιάβλητον, διακομματικώς άποδεκτόν, είνε τὸ θεσμοθετήθεν φορολογικὸν σύστημα. Σταθεροὶ καθορίζονται οἱ συντελεσταὶ βε-
βαιώσεως τοῦ φόρου, χωρὶς τὰ τεκμήρια, τοὺς ναυλαριθμούς καὶ τὰς αὐθαιρέτους εἰσηγήσεις τοῦ Νόμου 1411.**

Είναι, τούτως, η πρώτη φορά που τό Κράτος και ο πολιτικός μας κόσμος επέδειξαν έμπρακτας τον διά την υπόθεσιν της Ναυτιλίας. Είναι ή πρώτη φορά που θεωρούται μέτρον φορολογικόν, αποδέλχον, χωρὶς τὰς γνωστὰς ἔχθρικὰς προκαταλήψεις τοῦ παρεδόντος, εἰς τὴν ἔνισχυσιν τῆς ναυτιλίας προσπεθείας. Είναι, τέλος, η πρώτη ἐπίσης φορά, που κοινὸν ἐνεφανίσαν μέτωπον ὑπὲρ της Ναυτιλίας, οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ γαυτεργάται.

Ἡ Κυβέρνησις Βενιζέλου ἡκολούθησε τὸν ὄρθον δρόμον κατὰ τὴν διαχείρισιν τοῦ ὅλου ναυτιλιακοῦ προβλήματος. Ἐξεκαθάρισε τὰ ἐμπόδια, ἀποκατέστησε τὴν ἐμπιστοσύνην καὶ κατέδειξε τὸ ἐνδιάφερον τῆς διὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον. Ἡ ναυτιλομένῃ Ἑλλὰς δὲν θὰ λησμονήσῃ τὴν ὑπὲρ αὐτῆς στοργικήν, ἀλλὰ καὶ ἀποφασιστικὴν πρωτοβουλίαν τοῦ καὶ Βενιζέλου. Καὶ τώρα διὰ μίαν κατύεραν αὐτοῖς ἔφιστανται. Ἀπὸ τούτης ἐφοπλίστας ἔξαρταται ἡ συνέχεια τῆς προσποθείας. Θέλομεν νὰ πιστεύουμεν, ὅτι θὰ ἐκτιμησούμενον τοῦ Βενιζέλου, πὲ καίνουμενον.

Λόγω του γενικωτέρου ένδιαφέροντος δημοσίευμαν κατωτέρω πληρή τά πρακτικά τών συζητήσεων της Βουλῆς, τα κείμενα των εισηγήσεων και του φορολογικού Νόμου, όπως ούτος τελικώς ένεκριθη κατά τας συνεδριάσεις της 24ης και: της 26ης Ιουλίου.

Η ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ κ. ΜΑΥΡΟΥ

‘Ος είναι γνωστόν, ή προπολεμικώς άνθυσα και προσδέψυσα ‘Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία ύπεστη, συνεπείᾳ τού πολέμου πλήρη ακρωτηριασμόν, δεδομένου ότι άπωλεσε τά δύο τρίτα περίπου της δλης χωριτικότητος αύτης.

Εξαρτείσει τών 100 πλοίων τύπου Liberty, ώς και μικρού τινος άριθμού άλλων πλοίων, ή Ελληνική φορτηγός ναυτιλία δέν διδύμητο νά απόκτησε και άλλας μονάδας πρός άναπτληρωσιν τών έκ του πολέμου δημιουργηθέντων κενών. Ούτο, συμφώνως πρός τάς στατιστικάς του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ή άλικη χωρητικότης της ύπο Ελληνική σημαίας άτμηρους ναυτιλίας άνηρχετο κατά την 31η Δεκεμβρίου 1950 είς 1.303.647 κόρων (πλοϊα 337) έναντι 1.837.315 κόρων (πλοϊα 577) τού έτους 1939.

"Η κατά τὰ μεταπολεμικά ἔτη παρατηρουμένη στασιμότης ἐν τῷ ἀναπτύξει τῆς Ἐμπορίκης μας Ναυτιλίας δὲν διφέλεται εἰς τὴν οἰκονομικήν ἀδυναμίαν τοῦ ἐφοπλιστικού κεφαλαίου, ἢ εἰς τὴν μειώσιν τοῦ ἐνδιαφέροντος δι' ἐπενδύσεις εἰς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις, ἀλλὰ εἰς διαφορούς ἄλλους λόγους, εἰς τῶν ὅπιών — διὰ καὶ κυριώτερος — εἰνες διτοῖ οἱ οἰκονομικοὶ δροὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων είναι συγκριτικῶς δυσμενεύστεροι τῶν δροῶν ἐκμεταλλεύσεως δομιών πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας. Τὸ βάσιμον τῶν ἐκτεθειών ως ἄνω ἀπόψεων ἀποδεικνύεται ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι μεταπολεμικῶς τὸ Ἑλληνικὸν ἐφοπλιστικὸν κεφαλαίον ἐστράφη καὶ πάλιν πρὸς τὰ πλοῖα μὲν δημόνη τὴν διαφοράν, ὅτι ἐπὶ τούτων δὲν ύψουσται πλέον ἡ κυανόλευκος, ἀλλὰ σημαίας ἄλλων Κρατῶν. Τὰ Κράτη ταῦτα ἐφαρμόζοντα εὑρύτεραν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν παρείχον καὶ ἔξακολουθούν παρέχοντα, διά τὴν προσέλκυσιν νέων μονάδων, εἴτε ἀμέσως εἴτε ἐμμέσως, λίαν εύνοούντων οὕτω τὴν συναγωνιστικὴν αὐτῶν δύναμιν εἰς τὸν διεθνῆ στίσιον καὶ συνεπώς τὴν δυνατότητα μεγαλυτέρων κερδῶν.

μεγαλύτερων κέρουν.

Κατ' αόστοις επί πληροφορίας ή υπό έλληνικό διάλογο έλεγχον 'Εμπορική Ναυτιλία, δηλαδή τά υπό έλληνική και έξιν σημαίαν πλοία, αντίπροσωπούς στη μέρον χωριτόκτητα φέρουσσαν τὴν 'Ελλάδα ως τρίτην ναυτικήν δύναμιν ἐν τῷ Κόσμῳ μετά τὰς Ἡν., Πολιτείας τῆς 'Αμερικῆς καὶ την Μεγ. Βρετανίαν. Επὶ πλέον τούτου εύρισκονται σήμερον υπό ναυπήγησιν διὰ λογαριασμούς 'Ελλήνων ἑφοπλιστών πλοία διλκῆς χωριτόκτητος 2.000.000 τόνων περίπου, τὰ διποία ύπουν υπό σημαίας έξιν Κρατών.

Επί τῶν ανωτέρων προκύπτει, διτὶ τὸ ἐθνικὸν συμφέρον ἐπιβάλλει τὴν ἀμεσον ἡλήψιν ἀποτελεσματικῶν μέτρων διὰ τὴν ἐπιτίλουν τοῦ προβλημάτος τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅχι μόνον διότι ἡ ὑπαρξία τοῦ σχερού υπεροικού στόλου ἀποτελεῖ σπουδαίον παράγοντα εἰς τὰς διεθνεῖς σχέσεις, ἀλλὰ καὶ διότι ἡ ναυτιλία ἀποτελεῖ σπουδαίοταν τομέα τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, ὡς πηγὴ ἔνουσι συναλλαγμάτων, καὶ ἀνθρωπίνης ἀπασχολήσεως. Υπὸ φθίνουσαν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν μέγας ἀριθμός προσώπων, ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν θὰ ἀναγκασθῇ να στραφῇ πρὸς ἄλλας ἐργασίας, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ὁριζθῇ ἔτι περαιτέρω τὸ ἐργατικὸν πολύλιμπα τὰ Χώρας.

προσβάσια της χώρας.

"Οσον άφορε την έπαναφοράν των πλοίων ύπό έλληνικήν σημαίαν, κατεδείχθη έτη της δλης μελέτης του ζητήματος, ότι άποκλείεται ή ληψις άναγκαστικών μέτρων διά τὸν ἀπλούστατον λόγον, ότι οι πλείστοι τῶν πλοιοκτήτων εύρισκονται ἐκτὸς τῶν δρίων τῆς Ἐπικρατείας. 'Απομένει, θόμε, ὡς μέσον προσελκυσεών των ή παροχὴ θετικῆς ενισχύσεως εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ύπό τοῦ Κρατους, ἀναλόγως πρὸς τὴν παρεχομένην ύπό ἄλλων χωρῶν υπὸ διαφόρους μορφὰς (π. χ. χρηματοδότησις ύπὸ ἔσορ-
τετικῶν εὐνοϊκούν δρους, ἐπιδότησις εἰς ἐποχὰς ναυτιλιακῆς κρίσεως, ποτιζήσις εἰς τὰς μεταφορὰς κλπ.).

προτίμησις εις τας μεταφοράς ΚΠΤ.).
"Αυτούς, αἱ οἰκονομικαὶ δυνατότητες τῆς Χώρας, δὲν ἐπιτέρπουν τὴν παροχὴν τοιαυτῆς οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως καὶ συνεπῶς δέον γὰ στραφῶμεν πρὸς ἄλλας λύσεις, δυναμένας νὰ δημιουργήσουν εὐνοϊκὸν και-τλικόν πλαίσιο.

λαμβανούμενους υπ' ὄψιν, διτὶ φορολογικός παράγων, ὡς ἔκ τῶν ἀμέσων συντεπιέντων τὰς ὁποίας ἐπάγεται, ἐπιδρᾷ ἀποτελεσματικῶς ἐπὶ τῶν ἐπενδύσεων καὶ ἐν γένει ἐπὶ τῆς ἔτιχειρηματικῆς δραστηριότητος, ἐκρι-
πτούμενοι δηπότε καιθεοῦθιν ἀπλῶ καὶ σταθερῶ φορολογίας τῆς ναυτι-

λίας, διὰ τοῦ καθορισμοῦ παγίου ποσοστοῦ φόρου ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων.

Ἐπὸ τὸ πνεῦμα αὐτὸ κατηρτίσθη τὸ ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς Βουλῆς τιθέμενον σχέδιον νόμου.

Φαινομενικώς τὸ σύστημα αὐτὸ καὶ ὁ προτεινόμενος συντελεστής, ἐ-
ξετάζομενοι εἰς ἐποχὴν ὑψηλῶν νεανῶν, παρουσιάζουν τὴν Ἐμπορικὴν
Ναυτιλίαν φορολογούμενην ἡπιώτερον, ἐν σχέσει μὲ τὸ ὑπάρχον στήμερον
φορολογικὸν καθεστώς. Τούτο, δῆμος, δὲν είναι ἀπολύτως ἀκρίβεις. Ἡ ἀ-
πόδοσις τῆς φορολογίας τῶν πλοίων μὲ τὸ ἵσασθαινον τὸν σύστημα,
η μὲ οἰνοδήποτε ἄλλο σύστημα, θὰ ἐπερπετε νό ἔξετασθη διὰ περιόδου
μακροτέραν τοῦ ἡμερολογιακοῦ ἔτους καὶ νά συγκριθῇ ἡ ἀπόδοσις μὲ
τὸ ἔνα καὶ τὸ ἄλλο σύστημα διὰ διάστημα μᾶς πενταετίας ή δεκαετίας.
Ἐκ τούτων θέλει προκύψει, ὅτι είναι μειώνων η ἀπόδοσις τῆς φορολογίας
μὲ τὸ προτεινόμενον σύστημα, διότι τὸ Κράτος θὰ ἔχῃ μόνιμον ἔσδομον
κατ' ἔτος ἐκ τῆς Ναυτιλίας, ἀνέχαρτή τως τῆς πραγματοποίησεως η
μή κερδῶν ὑπὸ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως,
ἐνῷ μὲ τὸ ισχύον στήμερον σύστημα η ἀπόδοσις
κατὰ μὲν τὰ ἔτη τῆς μὴ πραγματοποίησεως κερ-
δῶν είναι τελείως ἀνύπαρκτος, κατὰ δὲ τὰ ἔτη
πραγματοποίησεως μικρών κερδῶν η ἀπόδοσις
είναι πληντικός.

ειναι ασημαντος.
“Ας σημειωθή, ότι τά έτη τών μικρών άποδόσεων της Ναυτιλίας είναι περισσότερα, αι δέ περιόδοι ούψηλών ναυλών, άπότοκοι συνήθως διεθνών ανωμαλιών, άποτελουν έξαιρεσιν εις τήν έκμεταλλευσιν τών πλαιών και συνεπώς τά κερδοφόρα άποτελέσματα έξουδετερούνται έκ τών ζημιών, άν ληφθή ύπ’ ούψιν ή κυκλική περίοδος τών κρίσεων και εύμερισας τής ναυτιλίας. ‘Εν δρει τούτων εισάγεται και εις τήν προκειμένην φορολογίαν, κατά τινα τρόπου, ή άπό του έτους 1947 καθιερωθείσα διά του Α. Ν. 942)1949 εις τήν φορολογίαν έμπορικον έπιχειρήσεων άρχη τής άλληλεγγύης τών χρήσεων, καθ’ ήν τά άποτελέσματα έκάστη διαχειριστικής περιόδου δὲν έξετάζονται αυτοτελώς, άλλα έν συναρτήσει πρός τά τών προηγουμένων τοιούτων, έπιτρεπτομένου τού συμψηφισμού τών τυχόν ζημιών μιας χρήσεως εις τά κέρδη έπομένων τοιούτων. Ούτω δὲ έπιτυγχάνεται, εν τινι μέτρῳ, η φορολογία τού μέσου δρου τών άποτελεσμάτων δεδομένης χρονικής περιόδου.

μικόν κ. Γ. Μαύρος.

"Η τυχόν παρατήρησις, διτά τά κέρδη έξι άλλων έπιχειρήσεων έν τη Χώρᾳ εύρισκομένων φορολογούνται ταύτη υψηλότερον, αντικρουεται με τὸ ἐπίχειρομ, διτι εἰς μὲν τὴν φορολογίαν τῶν κερδῶν τῶν πραγματοποιουμένων ἐντός τῆς Ἐπικρατείας, τὸ Κράτος είναιτι θέσιν νά ἔχασφασιτι σίσα συνήθικας συναγωνισμοῦ διὸ τῆς ἐφαρμογῆς της φορολογικῆς νομοθεσίας καθ' διοιον τρόπον καὶ ὡφ' δλων τῶν ἐπιχειρήσεων, ἐνώ δέν δύναται νά πράξῃ τούτη ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διότι τὰ πλοῖα ἑργάζομενα εἰς τὸ Ἑστερικὸν ψύστανται τὸ συναγωνισμὸν πλοίων ὑπό ζένην σημαίαν τὸν δποίον διευκαλούνων αἱ νομοθεσίαι ἔχων Κρατος, ἀγύνεμαί ἀπό ἀπόψεις γενικωτέρας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Τὴν κατάστασιν αὐτὴν δὲν δύναται νά ἀγνοήσῃ ή Χώρα μας, ή δποία, ως μεγάλη ναυτική δύναμις, μειονεύεται τῶν ἄλλων δεδομένου, διτι τὰ πλοῖα της σπανίως προσεγγίζουν εἰς ἐλληνικούς λιμένας.

Τοιάπετε είνε, ἐν γενικαῖς γραμμαῖς, ή βάσισι τοῦ νέου φοροδολγικοῦ συστήματος τῶν πλοίων, αἱ λεπτομέρειαι τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ὅποιου ρυθμίζονται ὑπὸ τῶν καθ' ἔκστατα διατάξεων τοῦ ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς Βουλῆς τιθέμενου σχεδίου νόμου.

Έγγραφο Ελληνικής Δημοκρατίας

Ο έπι τῶν Οἰκονομικῶν 'Υπουργός
Γ. ΜΑΥΡΟΣ
Βουλευτής 'Αθηνῶν

ΕΚΘΕΣΙΣ

τῆς ἐπὶ τῶν Οἰκογονικῶν Κοινοβουλευτικῆς Ἐπιτροπῆς
ἐπὶ τοῦ σχεδίου νόμου «περὶ φορολογίας τῶν πλοίων».

Πρὸς τὴν Βουλὴν τῶν Ἑλλήνων

‘Η ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν Κοινοβουλευτικὴ Ἐπιτροπὴ συνελθοῦσα ἐν τῷ Βουλευτηρίῳ πρὸς ἐπέξεργασίαν τοῦ ἀνωτέρω σχεδίου παρουσίᾳ καὶ τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ ἀκούσασα τὴν ὑπὲρ τοῦ Εἰσηγητοῦ καὶ Προέδρου κ. Λ. Μπουριά γενομένην κατωτέρω εἰσήγησιν, πρό δέχεται τοῦτο μετὰ τάς κατωτέρω τροποποιήσεις, προτείνουσα πρὸς τούτοις καὶ τὴν εἰς μίαν καὶ μόνην ἀνάγνωσιν ἐπιψηφισιν του ὡς ὑπηρε-

σιακού και κατεπείγοντος άποδεχθείσα πρότασιν τού παραστάντος κ. 'Υπουργού.

Τό ύπο τού κρίσιν σχέδιον νόμου είναι τὸ πρώτον μεταπολεμικὸν φορολογικὸν νομοσχέδιον τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ ὅποιον περιέχει, πράγματι, ύγειες ἀρχάς. Δὲν κινεῖται ἀπὸ τὴν ἐσφαλμένην ἀρχὴν τῆς φορολογίας τῶν κερδῶν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως μὲ τὸ αὐτὸ μέτρον φορολογίας τῶν κερδῶν τῶν λοιπῶν ἐν 'Ελλάδι ἐπιχειρήσεων, ἀλλὰ καθεροῦ τὸν ὄρθιν ἀρχὴν ἀσκήσεως κατὰ πρώτον λόγον γενικωτέρας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἡτοι κυρίων ἐπιδιώκεται δι' αὐτοῦ καὶ κατὰ δευτέρον λόγον ἔξηπτηρετο δι' αὐτῆς καὶ τὸν φορολογικὸν σκοπόν. 'Ιση μεταχειρίσις τῆς Ναυτιλίας πρὸς τὰς λοιπὰς ἐν 'Ελλάδι ἐπιχειρήσεις περιέχει μεγάλην ἀνίστοτη πρώτον, διότι τὰ κέρδη τῆς δὲν πραγματοποιοῦνται ἐντὸς τῆς ἐπικρατείας ἀλλὰ εἰς τὸ ἑξωτικὸν μὲν τοῦ φερούσας ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἐκπατριζέντας καὶ ἔχοντα τὴν εὐχέρειαν ἐπενδύσεων εἰς ἔναν ἐπιχειρήσεις, ναυτιλιακάς ἢ μὴ τοιαύτας, καὶ δευτέρον, διότι ὑφιστατο τὸν συναγωνισμὸν τῶν πλωτῶν ἀλλων χωρῶν, αἱ ὅποιαι, ὡς γνωστόν, ἐνισχύουν θετικῶν τὴν ναυτιλίαν των. 'Η κατανοῦσις αὐτῆς τῆς ἀληθείας καὶ ἡ ἀξασφαλίσις εἰς τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν εὔμενον οἰκονομικῶν ὅρων πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς συναγωνιστικῆς τῆς ἰκανότητος εἰς τὸν διεθνῆ στίβον καθεύδρησε πολὺ καὶ ἀπετέλεσε τὸν κύριον λόγον διὰ τὸν ὅποιον μικρὸν μόνον μέρος τῆς ὑπὸ ἐλεγούν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας φέρει τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν, ἐνώ ὁ μεγάλος δύκος τῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν εὐρίσκεται ὑπὸ ἔνας σημαία.

'ΑΦ' ἡς ἐτερματίσθη ὁ ἄγων τού 'Εθνους καὶ εἰσήλθομεν εἰς τὴν ὁμαλότητα ὥφειλαμεν νὰ στρέψουμε δῆλην μας τὴν προσοχὴν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν. 'Αντι ν' ἀποβλέπωμεν μόνον εἰς τὴν φοροδοτικήν τῆς ἰκανότητα, εἴχομεν χρέος νὰ προτάσσωμεν τὸν ἑθνικὸν καὶ κοινωνικὸν σκοπόν. Μεθ' ὑπερφανείας ἤκουσε πρὸ ἡμέρων ἡ Βουλὴ κατὰ τὴν εἰσήγησην τοῦ Προϋπολογισμοῦ τοῦ 1951—52 τὴν ὑπεύθυνον δήλωσιν τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν, διτὶ τὸ ὑπὸ 'Ελληνικῆν καὶ ξένην σημαίαν, ἐλλη-

νικῆς πλοιοκτησίας πλοια, ἀντιπροσωπεύουσαν σήμερον χωρητικότητα καθιστῶσαν τὴν 'Ελλάδα τὴν τρίτην ναυτικήν δύναμιν ἐν τῷ κόσμῳ μετὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. Θά δητο, δηλαδή, σήμερον ἡ 'Ελλάς μεγάλη ναυτική δύναμις, ἐὰν εἴχεν ὅλα τὰ πλοιά τῶν τέκνων τῆς ὑπὸ τὴν γαλανόλευκον, ἀντὶ νὰ ὑστερῇ καὶ τοῦ προπολεμικοῦ δρίου εἰς τονά. 'Κατ' ἐπίσημον στατιστικήν τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἡ ὀλικὴ χωρητικότης τῆς ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίας ἀτμήρουσα ναυτιλίας, ἀνῆρχετο, κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1950, εἰς 1.303.647 κόρων, ἔναντι 1.837.315 κόρων τοῦ ἔτους 1939. 'Ίδου διατὶ ὑπῆρξεν ἀδικαιολόγητος ἡ ἐμμονὴ τοῦ 'Ελληνικοῦ Κράτους εἰς μίαν στενόκαρδον φορολογικὸν πολιτικήν. Εὐτύχως εἰς τὴν κατάστασιν αὐτὴν θέτει τέρμα, καὶ ἀς ἀπέστωμεν δριστικόν, τὸ ὑπὸ κρίσιν σχέδιον νόμου, τὸ ὅποιον ρυθμίζει τὴν φορολογίαν τῶν πλοιών ἐν γένει ἀπὸ 1.152 καὶ ἐφεξῆς. Σήμερον βλέπομεν εὐχαριστῶς, διτὶ τὸ 'Υπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν διέπεται ἀπὸ νέον πνεύμαν καὶ ἀποβλέπει εἰς τὴν δημιουργίαν ναυτιλιακοῦ κλίματος. 'Εστω καὶ ἀργά κατενούσαμεν τὴν ἀνάγκην τῆς ἀντὶ πάσης θυσίας μεταφορᾶς ὑπὸ τὴν 'Ελληνικήν σημαίαν τῶν πλοιών καὶ τὴν ἀποτροπὴν τῆς ὑψώσεως ἔξινης σημαίας εἰς τὰ ὑπὸ ναυτικήσιν διὰ λογαριασμὸν 'Ελλήνων κεφαλαιούχων πλοιά διλκῆς χωρητικότης 2.000.000 τόνων περίπου. Αὐτούς τοὺς δύο σκοπούς ἐπίδιωκει κυρίως τὸ σχέδιον νόμου.

Εἶναι ἀναμφισβήτητον, διτὶ ὑπὸ τὰς σημειώνας εὐμενεῖς ναυτιλιακάς συνθήκας ἡ ἀλάττωσις τῆς φορολογίας τῶν πλοιών ἀποτελεῖ γενιαίαν παραχώρησιν πρὸς τοὺς 'Ελληνας ἐφοπλιστάς. 'Άλλ' είνε ἔξι ἵσου βέβαιον, διτὶ ἡ διατήρησις διὸ μακράν περιόδου τοῦ νέου φορολογικοῦ συστήματος φορολογίας τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων τῶν ἀνω τῶν 300 κόρων φορτηγῶν πλοιών δὲν θὰ ἀπόδητη τῆς ἀπόδοσεως τοῦ ἰσχύοντος σήμερον φορολογικοῦ συστήματος.

Εἰς μακροτέρα φορολογικὰ περιόδους κρίσεως καὶ χαμηλῶν ναύλων, αἱ δοκοὶ εἰναι σχέσει πρὸς τὰς περιόδους μεγάλων κερδῶν εἰναι περισσότεραι. 'Ως ὄρθιν ὑποστριζεται καὶ εἰς τοὺς φορούς τῶν πλοιών, ἡ διὰ τοῦ A. N. 949/1949 καθειρωθεῖσα ὄρθιν ἀρχῆ τῆς ὀλληλεγγύης τῶν χρήσεων, ἡ ἐπιτρέπουσα τὸν συμψηφισμὸν εἰς τὰ κέρδη τῶν ἐπομένων χρήσεων. Λαμβανομένου ὑπὸ διν τοῦ μέσου δρου μιᾶς μακρᾶς σχετικῆς χρονικῆς περιόδου, δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν, διτὶ ἡ ἀπόδοσις τοῦ φόρου κατὰ τὸ νέον σύστημα δὲν θὰ ὑστερήσῃ τῆς ἀπόδοσεως τοῦ ἰσχύοντος σήμερον φορολογικοῦ συστήματος.

'Άλλα καὶ τοῦτο ἔὰν δὲν συνέβαινε τὴν διαφορὰν θὰ ἀπέδιδεν ἡ νέα χωρητικότης, ἡ δοκοὶ θὰ προσετίθετο εἰς τὴν ὑπάρχουσαν. Δὲν εἶναι, λοιπόν, μόνον τὸ ἑθνικὸν συμφέρον, τὸ ὅποιον ἐπιβάλλεται τὴν ὑπαρξίαν ἰσχυροῦ στόλου. Οὕτε ἐπὶ πλέον τὸ γεγονός, διτὶ πρόκειται περὶ σπουδαίου πλουτοπαραγωγικοῦ κλάδου ἐνδιαφέροντος τὴν 'Εθνικὴν Οἰκονομίαν καὶ ἀπὸ ἀπόδωμας εἰσφορᾶς ἔνουσα συνασλλάγματος καὶ ἀπὸ ἀπόφεων παροχῆς ἐργασίας εἰς χιλιάδας ἐργάτων θαλάσσης, οἱ δοκοὶ διὰ τῶν ὀργανώσεων τῶν μᾶς καλοῦν εἰς ψήφισμαν τοῦ νομοσχέδιου.

Καὶ ἀπὸ δημοσιονομικῆς καθαρῶς πλευρᾶς ἐπιβάλλεται ἡ προτεινομένη φορολογική μεταρρύθμισις, διότι καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης εἰναι ὀφέλιμος διὰ τὸ Κράτος δι' οὓς ἀντώνων ἀναφέρων λόγους.

Τὸ σχέδιον νόμου κατατάσσει τὰ εἰς φορολογίαν ὑποκείμενα πλοια καὶ πλοιάρια εἰς τρεῖς κατηγορίας. 'Η πρώτη ἀφορᾷ τὰ μηχανοκίνητα φορτηγά πλοια δεσμανέπλοια καὶ πλοια ψυγεία χωρητικότητος διλκῆς (γκρός) τριακοσιῶν κόρων καὶ ἀνω. Διὰ τὴν κατηγορίαν ταύτην, ἡ δοκοὶ εἰναι καὶ ἡ σπουδαίοτέρα, δ φόρος ἐπιβάλλεται ἐπὶ τῶν ἀκαθαρί-

στων ἐσόδων ἐκ ναύλων βάσει συντελεστοῦ, τὸ ὑψος τοῦ δόποιον ἔξαρτατο ἀπὸ τὸ εἶδος τῆς ναυλώσεως. Οι συντελεσταὶ καθορίσθησαν εἰς τρόπον πόσης εἰς πάσαν περιπτώσιν νὰ ὑπάρχῃ ἡ αὐτὴ ἀλάττωσις τοῦ φόρου ἐν σχέσει με τὸ ἰσχύον σύστημα. Μικρα παρέκκλισις ὑπάρχει εἰς τὸν συντελεστὴν πλοιών δρομολογούμενων εἰς τακτικά γραμμάτα (Liners), δοτις εἰναι κατὰ τὶ μικρότερος.

'Η δευτέρα ἀφορᾷ ἐπιβατηγά πλοια ἐπεκτείνοντα τὸν πλάσιν των εἰς λιμένας ἔξωτερον ἔπιστημα καὶ ἡ τρίτη ἀφορᾷ τὰ λοιπά μηχανοκίνητα πλοια, ιστιοφόρα καὶ πλοιάρια γενικῶν.

Τὰ πλοια τῆς δευτέρας καὶ τρίτης κατηγορίας φορολογούνται ἐπὶ τὴν βάσει καὶ εἰς κάροις διλκῆς χωρητικότητος (Gross). Τὸν συντελεστὴν τῆς τρίτης κατηγορίας, ἡπτις περιλαμβάνει τὰ ἐντὸς τῶν ἐλληνικῶν θαλασσῶν ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον κινούμενα ἐπιβατηγά καὶ μικρά φορτηγά ἀτμόπλοια, ιστιοφόρα καὶ πλοιάρια, ὑπὸ δυσμενεῖς ὡς ἐπὶ τὸ πολὺ συνθηκή, εὐρίσκων υψηλόν καὶ προτείνων τὴν μείσων αὐτοῦ εἰς τὸ μησον. 'Ἐπίσης προτείνων νὰ περιληφθοῦν εἰς τὴν μείσων τῆς παραγράφου 2 τοῦ αὐτοῦ ἀρθρου 12 τὰ ιστιοφόρα, τὰ δοκοὶ εὐρίσκονται εἰς ἡσσόνα μοίραν ἀπὸ τὰ ἐπιβατηγά καὶ γενικῶν τὰ πλοια ουλίνης κατασκευῆς πετρελαιοκίνητα καὶ μη, καὶ νὰ καθορισθη μείσων τῆς κλίμακος κατὰ 75% προκειμένου περὶ ἀλιευτικῶν, πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ἀλιείας, ἡπτις αποτελεῖ ἐπίσης σπουδαίον κλάδον τῆς ἔθνης μας οικονομίας, δοτις μόλις τελευταίων είκοσιαν τὸ ιδιαίτερον ἔνδιβαρον τοῦ Κράτους.

'Ἄξιοσμενείτο εἰναι διατάξις τοῦ ἀρθρου 15 ἡ καθιερώσις ἀπαλαγὴν ἐπὶ μίαν τριετίαν ἀπὸ τοῦ φόρου διὰ τὰ τιθέμενα ὑπὸ 'Ελληνικήν σημαίαν πλοια ήλικιας μικροτέρων τῶν δύο ἑταῖρων. Προτείνων μὰς αὐτοῦ η πετρελαιοκίνητα καὶ μη, καὶ νὰ καθορισθη μείσων τῆς κλίμακος κατὰ 75% προκειμένου περὶ ἀλιευτικῶν, πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ἀλιείας, δοτις μόλις διατάξεις είναι διατηρεῖται νὰ νεοναυπηγούμενα τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμού. Αι λοιπαὶ διατάξεις είναι διατηρεῖται νὰ έχουν καλῶς.

Τέλος, ἔχω νὰ παραπηρησα τὰ ἔξης:

Δοθέντος διτὶ τὸ νομοσχέδιον ρυθμίζει τὸν φορολογίαν τῶν πλοιών ἀπὸ τοῦ τοῦ 1952 καὶ ἐφεξῆς καὶ δρίζει, χρονολογίαν ὑποβολῆς τῆς πρώτης δηλώσεως ἐντὸς τοῦ 'Απριλίου 1952, θεωρῶν ὡς χρονίσμων διάταξιν καὶ διὰ τοὺς σκοποὺς τοῦ νομοσχέδιον καὶ διὰ τὸ καλῶς ἐννούμενον συμφέρον τῆς Ναυτιλίας, τὴν προσθηκή τρίτης παραγράφου εἰς τὸ ἀρθρον 3, δρίζοντας δοτι διὰ τὰ πλοια τῆς πρώτης κατηγορίας ἡ νέα φορολογία θὰ ποτηται ἀπὸ τὴν ἐν τῷ μεταξύ (μεχρι 31.3.1952) μεταφορὰν ὑπὸ ἐλληνικήν σημαίαν ἐνός ποσοστοῦ τῆς ὑπὸ ἔνην σημαίαν ἐλληνικῆς χωρητικότητος. Θεωρῶν ὡς ἀνάγκαιον νὰ προσθέσω, δοτι εἰς τοῦτο διάταξισται ἡ ἀποψις τὴν δοκοὶ συμμερίζεται καὶ διὰ τὸ καράντερον τῆς Ναυτιλίας, δοτι μίαν τοιαύτη προσθηκή θὰ ἐμπατίου ποσοστοῦ τῆς κατηγορίας τοῦ νομοσχέδιον, προκειμένου περὶ τοὺς λίστας λίστας, δοτι δὲν δικαιολογούμενοι πλέον λόγοι δυσπιστίας τοῦ ηλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου πρὸς τὸ Κράτος. 'Η υπογραφὴ τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως καὶ ἡ ψήφισμας τοῦ νόμου περὶ ναυτικῆς ἐργασίας μεγάλα βήματα ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἀποτελούν πλέον μίαν πραματικότητα τὴν δοκοὶ εἰναι διαπράττοντα νὰ συμπληρωσῃ ἡ ψήφισμας τοῦ ὑπὸ κρίσιν σχέδιον νόμου, δοτι εἰσηγούμειαι.

Εἰσηγούμειαι, ἐπίσης, δοτις καρυκεύθη τοῦτο περιστακόν καὶ κατεπείγον καὶ ψηφισθῇ εἰς μίαν ἀνάγνωσιν κατ' ἀρχήν, κατ' ἀρθρον καὶ εἰς τὸ σύνολον.

'Ἐν 'Αθηναῖς τὴν 18η Ιουλίου 1951

Ο Πρόεδρος καὶ Εἰσηγητής
Λ. ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ

ΣΧΕΔΙΟΝ ΝΟΜΟΥ

('Ως ἐπερποτοίηθη κατὰ τὴν ἐπεξεργασίαν ὑπὸ τῆς Κοινοβουλευτικῆς 'Επιτροπῆς καὶ τοῦ κ. 'Υπουργοῦ).

"Ἀρθρον 1.— Πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς δημιουργίας τῶν ἀνάγκαιων προποδεύσεων διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Χώρας, η φορολογία τῶν ὑπὸ ἐλληνικήν σημαίαν πλοιών καὶ πλοιάριών διατάξεις:

α) Πρώτη κατηγορία. Μηχανοκίνητα φοτηγά πλοια, δεσμανέπλοια καὶ πλοια ψυγεία χωρητικότητος διλκῆς (Gross) τριακοσίων κόρων καὶ ἀνω.

β) Δευτέρα κατηγορία. 'Επιβατηγά πλοια ἐπεκτείνοντα τοὺς πλάσιν τῶν εἰς λιμένας ἔξωτερον πλοιών η ἐκτελούντα πλόας μεταξύ λιμένων ἔξωτερον.

γ) Τρίτη κατηγορία. Λοιπά μηχανοκίνητα πλοια, ιστιοφόρα καὶ πλοιαριάρια γενικῶν.

2. Ο δρος 'πλοιον, δοάκις ψηφισμοποιεῖται ἐφεξῆς εἰς τὸν παρόντα Νόμου, περιλαμβάνει καὶ τὰ πλοιάρια, ἐφόσον εἰς τὸ σχετικὸν κείμενον δὲν γίνεται σαφής ἀντιδιαστολὴ μεταξύ τῶν δύο τούτων δρων.

Α'. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΩΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

"Ἀρθρον 3.— 1. 'Ο φόρος ἐπὶ τῶν πλοιών τῆς πρώτης κατηγορίας ἐπιβάλλεται ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων ἐκ ναύλων αὐτῶν βάσει συν-



Ο εἰσηγητής τοῦ νόμου κ. Λ. Μπουρνιάς, δουλευτής Χίου.

τελεστού καθοριζόμενου, άναλογως τοῦ εῖδους τῆς ναυλώσεως, ώς ἀκολούθως:

- α) Εἰς 2,5% ἐπὶ τῶν ναυλώσεως κατὰ ταξίδιον.
- β) Εἰς 4% ἐπὶ τῶν χρονοναυλώσεων (Time Charter).
- γ) Εἰς 6% ἐπὶ ἔκμισθώσεως τοῦ πλοίου (Bare Boat). Καὶ
- δ) Εἰς 1,5% ἐπὶ δρομολογημένων πλοίων εἰς τακτικά γραμμάς (Liners).

2. Ο φόρος δ προκύπτων βάσει τῶν συντελεστῶν τῆς προηγουμένης παραγράφου μειούται α) κατὰ 20% προκειμένου περὶ πλοίων δικῆς χωρητικότητος (Gross) μικροτέρας τῶν 3.000 κόρων, β) κατὰ 30% προκειμένου περὶ πλοίων δρομολογημένων εἰς τακτικά γραμμάς μεταξύ Ἑλλήνικών καὶ ξένων λιμένων καὶ γ) κατὰ 30% προκειμένου περὶ πλοίων χρησιμοποιούντων γαιάθρακα ώς καύσιμων ψλήν.

Προκειμένου περὶ πλοίων ἐμπιπλόντων εἰς πλείονας τῆς μᾶς περιπτωτικές τῆς παρούσης παραγράφου διὸ φόρος μειούται διαρθριτικῶς.

3. Αρθρον 4.— 1. Διὰ τοῦ ὄρου «ἀκαθάριστα ἔσοδα» νοοῦνται οἱ κτηθέντες ναῦλοι προσημειώνονται κατὰ τὸ ποσόν τῆς εἰσπραχθείσης ἀπό την χωρητικότητας λόγω καθιστερήσεως τῆς φορτώσεως ἡ ἐκφορτώσεως τοῦ πλοίου καὶ μειωμένοι κατὰ τὸ ποσόν τῆς καταβληθείσης ἀπό την χωρητικότητας λόγω πραγματοποίησεως τῆς φορτώσεως ἡ ἐκφορτώσεως τοῦ πλοίου εἰς χρόνον βραχύτερον τοῦ προβλεπούμενου ὑπὸ τοῦ ναυλούσυμφώνου, πρὸ οἰστόποτες ἐκπτώσεως διὰ προμηθείας καταβάλλομένων εἰς τρίτους.

2. Διὰ τοῦ ὄρου «κτηπλέντες ναῦλοι» νοοῦνται: α) ἐπὶ ναυλώσεως κατὰ ταξίδιον οἱ ναῦλοι οἱ ἀναλογούντες εἰς τὰ περισταθέντα ταξίδια, β) ἐπὶ χρονοναυλώσεων (Time Charter) καὶ ἐκμισθώσεως πλοίων (Bare Boat) οἱ ναῦλοι τῶν ληξάντων μηνῶν καὶ γ) ἐπὶ δρομολογημένων πλοίων εἰς τακτικά γραμμάς οἱ ναῦλοι οἱ ἀναλογούντες εἰς τὰ ληξάντα κυκλικά ταξίδια αὐτῶν.

Αρθρον 5.— 1. «Ἐντὸς τῶν μηνῶν Ἀπριλίου, Ἰουλίου, Ὁκτωβρίου καὶ Ἰανουαρίου ἐκάστου ἔτους ἐπιδίδεται ὑπὸ τοῦ ὑποχρέου διήλωσις εἰς τὸν ἀρμόδιον Οἰκονομικὸν Ἐφόρον περὶ τῶν ἀκαθάριστων ἔσοδων ἐκ ναυλῶν ἐκάστου πλοίου, τὰ δικαιά της ἐκπτώσησαν κατὰ τὸ ἀμέσως προηγουμένου τριμήνου, καταβάλλομένων ἀματές ἐξ διοκλήρου τοῦ ἀναλογούντος φόρου.

Η δήλωσις πρέπει νὰ συνοδεύηται ὑπὸ πάντων τῶν δικαιολογητικῶν ἔγγραφων περὶ τῶν κτηθέντων ναῦλων κατὰ τὸ εἰδικότερον δι’ ἀποφάσεων τοῦ Υπουργού τῶν Οἰκονομικῶν καθορισθεῖσα.

Η προθεσμία ἐπιδόσεως τῆς δηλώσεως τῆς παρούσης παραγράφου εἶναι διατετακτική, μὴ ἐπεκτεινομένη λόγω ἀποστάσεως.

2. Η δήλωσις εἶναι ἀπαράδεκτος ἔλαν δὲν συνοδεύεται ὑπὸ: α) ἀποδεικτικοῦ τοῦ ἀρμόδιου Δημοσίου Ταμείου περὶ τῆς γενομένης καταδόλης τοῦ φόρου καὶ β) ἐνόρκου βεβαιώσεως τοῦ διλούντος, συντασσομένης ἐνώπιον «Ελληνικῆς Δημοσίας Ἀρχῆς τοῦ ἐστωτερικοῦ» ἡ ἐξωτερικοῦ, διτὶ τὸ περιεχόμενον τῆς δηλώσεως τοῦ τυχάνειν εἰλικρινές.

3. Κατ’ ἔξαρτεσιν, ἐν ἀδυναμίᾳ προσκομίσεως δικαιολογητικῶν ἔγγραφων περὶ τῶν κτηθέντων ναῦλων ἐντὸς τῆς προθεσμίας τῆς παραγράφου 1 τοῦ παρόντος ἡμέρου, ὁ φορολογούμενος δικαιούται, δύος ἐντὸς τῆς αὐτῆς προθεσμίας, ἐπιδίωση προσωρινῆς δηλώσιν φορολογίας ὑπολογίζων τὸν ἀναλογούντα φόρον βάσει τῶν τεκμηρίων τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἡμέρου 7 τοῦ παρόντος καὶ ἐπιφυλασσόμενος ὅπως ἐντὸς διμήνου ἀνταρτεπτικῆς προθεσμίας, ἀρχομένης ἀπὸ τῆς ληξίας τῆς προθεσμίας τῆς παραγράφου 1 τοῦ παρόντος ἡμέρου, ὑποβάλλει τὴν ὄριστικην δηλώσιν περὶ τῶν κτηθέντων ναῦλων μετὰ δικαιολογητικῶν ἔγγραφών ως καὶ τῆς ἐνόρκου βεβαιώσεως τῆς περιπτώσεως β’ τῆς προηγουμένης παραγράφου.

Ἐπὶ ἐπιδόσεως προσωρινῆς δηλώσεως, διὸ βάσει ταύτης ἀναλογῶν φόρους καταβάλλεται εἰς διοκλήρους σὺν τῇ δηλώσει, ἐνεργουμένης νέας ἐκκαθαρίσεως τοῦ φόρου μετὰ τὴν ἐπίδοσιν τῆς ὄριστικής δηλώσεως.

Αρθρον 6.— 1. Ο φόρος καταβάλλεται εἰς τὸ νόμισμα εἰς τὸ ὄποιον εἰσεπράχθησαν οἱ ναῦλοι ή εἰς δολλάρια ή εἰς λίρας Ἀγγλίας ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἐπιστήμου ἰσοτιμίας μεταξύ τῶν νομισμάτων τουτών κατὰ τὸν χώρον τῆς καταβολῆς.

2. Η καταβολὴ τοῦ φόρου διναται νὰ γίνη καὶ διὸ δραχμῶν προερχομένων ἐπεισαγγείων γαυτιλιακοῦ συναλλάγματος εἰς δολλάρια ἢ λίρας Ἀγγλίας ἐπὶ δύομάτι τοῦ ὑποχρέου πλοιοκτήτου ή τοῦ ἐν Ἐλλάδι πράκτορός του ή τοῦ δισχειριστοῦ τοῦ πλοίου, πέραν τοῦ ὑποχρεωτικῶς εἰσαχθέντος ή εἰσακτέου συναλλάγματος κατὰ τοὺς κειμένους κόμων.

3. Δι’ ἀποφάσεως τοῦ Υπουργού τῶν Οἰκονομικῶν διναται νὰ ἐπιτρέπηται η καταβολὴ τοῦ φόρου καὶ εἰς τὸ νόμισμα ἑτέρας Χώρας ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἐπιστήμου ἰσοτιμίας αὐτοῦ πρὸς τὸ νόμισμα βεβαιώσεως κατὰ τὸν ἡμέραν τῆς καταβολῆς.

Αρθρον 7.— 1. Επὶ παραλείψεως ἐπιδόσεως ἐμπροθέσμως ὄριστικῆς δηλώσεως ή ἐπιδόσεως ἀνειλικρινούς τοιούτης θεωρεῖται κατ’ ἀμάχτον τεκμηρίου, διτὶ τὸ πλοίον εἰργάσθη ἐπὶ χρονοναυλώσει (Time Charter). Εν τοιούτῳ περιπτώσει τὰ ἀκαθάριστα ἔσοδα τοῦ πλοίου προσδιορίζονται δι’ ἀποφάσεως τοῦ Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναυλαρίθμου, διὸ ποὺς καθορίζεται κατὰ τριμήνου δι’ ἀποφάσεως τοῦ Υπουργού τῶν Οἰκονομικῶν μετὰ γώμην τῆς κατ’ ἡμέραν 20 τοῦ παρόντος Ἐπιτροπῆς, θεωρουμένου κατ’ ἀμάχτον τεκμηρίου, διτὶ: α) τὸ πλοίον ἐργάζεται ἐπὶ 345 ἡμέρας ἐπιστρέψεως, καὶ β) οἱ ναῦλοι εἰσεπράχθησαν εἰς δολλάρια ή Π.Ν.Α.

2. Θεωρεῖται ἀνειλικρινής η δήλωσις φορολογίας εἰς περίπτωσιν καθ’ ἦν: α) τὰ ἐν αὐτῇ ἀναφερόμενα ποσά ἀκαθαρίστων ἔσοδων ἀποδεικύνονται ὑπὸ τοῦ Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου ἀνακριβή, ἀνεξαρτήτως ποσοῦ, β) οἱ ἀναφερόμενοι εἰς τὰ σχετικά συμφωνίατο ναῦλοι εἰναι κατώτεροι τούλαχιστον κατὰ δέκα πέντε τοις ἑκατόν (15%) τῶν κρατούντων τοιούτων εἰς τὴν διεθνή ναυλαγοράν κατὰ τὴν ἐποχήν της συνάψεως τῆς ἔγγραφου συμφωνίας διὰ τὰ πλοία οἷμοι τούπου καὶ ὑπὸ παραδοσίους δρους ναυλώσεως καὶ γ) δὲν ὑπεβλήθησαν πάντα τὰ δικαιολογητικά ἔγγραφα περὶ τῶν κτηθέντων ναῦλων.

3. Ο δι’ ἀποφάσεως τοῦ Υπουργού τῶν Οἰκονομικῶν καθοριζόμενος ναυλαρίθμος χρονοναυλώσεων διναται νὰ είναι διάφορος κατὰ κατηγορίας πλοίων, προσδιορίζονται δὲ βάσει τοῦ ἐν τῇ διεθνεῖ ἀγορᾷ ισχύοντος κατὰ τὸν αὐτὴν ἐποχὴν ναυλαρίθμου διὰ πλοία οἷμοι τούπου καὶ ὑπὸ παραδοσίους δρους ναυλώσεως καὶ τόπου παραδόσεως καὶ ἐπαναπαραδόσεως τοῦ πλοίου.

4. Εἰς περίπτωσιν παραλείψεως ἐπιδόσεως ὄριστικῆς δηλώσεως ἐντὸς τῶν προθεσμῶν πάντων παραγράφων 1 καὶ 3 τοῦ ἡμέρου 5 τοῦ παρόντος, ἢ ἐπιδόσεως ἀνειλικρινούς δηλώσεως, ἐπιτρέπεται εἰς βάρος τοῦ ὑποχρέου προσαρχήσης ἑκατόν (100%) τοῦ φόρου τοῦ ἀναλογούντος βάσει τῶν τεκμηρίων τῶν διστάξεων τῆς παραγράφου 1 τοῦ παρόντος ἡμέρου.

5. Βάσει τῆς ἀποφάσεως τοῦ Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου ἐνεργεῖται βεβαίωσις τοῦ φόρου ἐπιδιωκομένης ἀμάτης τῆς εἰσπράξεως αὐτοῦ.

Αρθρον 8.— 1. Κατὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου, διὰ τῆς ὁποίας προσδιορίσθησαν βάσει τῶν τεκμηρίων τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἡμέρου 7 τὰ ἀκαθαρίστα ἔσοδα τοῦ πλοίου χωρούσι τὰ ὑπὸ τῶν διστάξεων τοῦ Κώδικος φορολογίας καθαρῶν προσδόδων ἐπιτρεπόμενα ἔνδικα μέσα.

2. Κατὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου διὰ τῆς ὁποίας ἐκριθῆ ἀνειλικρινής η ἐπιδιωκομένη δηλώσις τοῦ φόρου φορολογουμένου κατὰ την προσδιορίσθησαν τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἡμέρου 7 τὰ ἀκαθαρίστα ἔσοδα τοῦ πλοίου χωρούσι τὰ ὑπὸ τῶν διστάξεων τοῦ Κώδικος φορολογίας καθαρῶν προσδόδων ἐπιτρεπόμενα ἔνδικα μέσα.

3. Διὰ τῶν ἐνδίκων μέσων δύναται οἱ φορολογουμένοι νὰ ἀποδείξηται μόνην τὴν εἰλικρίνειαν τῆς ἐπιδιωκομένης δηλώσεως τοῦ.

4. Η προθεσμία ἀσκήσεως ἔνδικων μέσων εἴναι μηνιαία ἀρχομένη τὴν ἐπιούσαν τῆς κοινωνίας προσδιορίσθησεως τῆς προσδόδων λόγω παρέλθη η κατὰ ἀριθμὸν ἀντίστοιχος πρὸς τὴν ἡμέραν τῆς ἐνάρξεως καὶ ἐλειπούσης ἀντίστοιχου, η τελευταία ἡμέρα τοῦ ἐποικού.

5. Η ἀσκήσης ἔνδικων μέσων δὲν ἀναστέλλει τὴν βεβαίωσιν η καταβολὴν τοῦ φόρου.

B'. ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΔΕΥΤΕΡΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

Αρθρον 9.— 1. Ο φόρος ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγών πλοίων τῆς δευτέρας κατηγορίας τοῦ ἡμέρου 2 τοῦ παρόντος ἐπιβαλλεται εἰς δολλάρια Ἡνωμένων Πολιτειῶν Ἀμερικῆς κατὰ πλοίον, ὑπολογιζόμενος κατὰ τρίμηνον ἐπὶ τὴν βάσει τῆς κόρους δηλικῆς χωρητικότητος (Gross) αὐτοῦ:

Κληράκιον εἰς κόρους δηλικῆς χωρητικότητος	Φορολογικός συντελεστής κληράκιον εἰς δολλάρια κατὰ κόρον δλ. χωρ.	Φόρος κληράκιον εἰς δολλάρια	ΣΥΝΟΛΟΝ	
			Χωρητικότητος (Gross)	Τριμηνιαίου φόρου εἰς δολλάρια Η.Π.Α.
2.000	0,15	300	2.000	300
2.000	0,20	400	4.000	700
3.000	0,30	900	7.000	1600
3.000	0,40	1200	10.000	2800

Διὰ τὴν ἐπὶ πλέον τῶν 10.000 κόρων δηλικής χωρητικότητας (Gross) ὁ φόρος καθορίζεται εἰς δολλάρια 0,70 κατὰ κόρον.

2. Διὰ B. Διατάγματος, ἐκδιδούμενον προτάσει τοῦ ἡμέρου 2 τοῦ παρόντος, διναται τὰ πλοία τῆς Επιτροπῆς τοῦ ἡμέρου 20 τοῦ παρόντος, δύναται νὰ γνωμηθῶσιν ἀπότελλανται ἐκάστοτε πλημμύραις καὶ κατὰ δηλικής χωρητικότητος καὶ κατὰ δηλικής χωρητικότητος τοῦ πλοίου. Εἰναι μεταγενεστέρων πλημμύραις προκύπτει ἐπὶ πλέον ἡ ἐλαστότητα διαφορά εἰς τὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου διπλασιά την πλημμύραντος προτάσεων τοῦ πλοίου.

3. Η καταβολὴ τοῦ φόρου τριμήνου ἐνεργεῖται εἰντὸς τοῦ ἡμέρας της κατηγορίας τοῦ παρόντος νόμου δριζόμενου φόρου δι’ ἐνστάσεως τοῦ ἐποικούμενου ποσού.

4. Η προθεσμία ἀσκήσεως ἔνταξεως εἶναι ἀνατεπτική μὴ ἐπεκτεινομένη λόγω ἀποστάσεως.

5. Η ἐνστάξη δέοντα νὰ περιέχῃ σαφῶς καὶ συγκεκριμένως τοὺς λόγους δι’ οὓς ζητεῖται η μείωση τοῦ φόρου καὶ νὰ συνοδεύηται ὑπὸ πάντων τῶν ἀποδεικτικῶν στοιχείων.

Ο ἐνιστάμενος δι’ ἐνόρκου βεβαιώσεως ύποβαλλομένης εἰς τὸν Οἰκονομικὸν Εφόρον μέχρι καὶ τῆς ἡμέρας εκδικάσεως τῆς ἐνστάσεως, θά βεβαιοῖ, διτὶ τὸ περιεχόμενον τῆς ἐνστάσεως τοῦ εἰναι εἰλικρινές.

3. Κατὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Πρωτοβαθμίου Φορολογικοῦ Δικαστηρίου συγχωρούνται τὰ ὑπὸ τοῦ Κώδικος Φορολογίας καθαρῶν προσδόδων.

CANAROPA LIMITED

Exporters — Shipchandlers

MONTREAL — HALIFAX — ST. JOHN

CANADA

Tηλέφωνον PL. 1139—Οἰκίας WA 7308

PROVISIONS CABIN - DECK & ENGINE SUPPLIES

ΣΤΑΥΡΟΣ ΖΗΣΟΠΟΥΛΟΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις : ORANAC—Montreal
351 PLACE—ROYAL MONTREAL - CANADA

ΕΠΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ Ν. 1752) 1951

Τοῦ κ. ΗΛΙΑ Ι. ΤΣΑΓΚΑΡΙ

'Αξίζει νὰ χαιρετισθῆ, μετ' ἐνθουσιασμοῦ μάλιστα, ἡ ψηφισθεῖσα ἑσχάτως σύμβασις ναυτικής ἐργασίας, δότι διότι αυτὴ καθ' εαυτὴν ἐπιλύει νομοθετικῶς διαφοράς μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων ἡ προβλέπει περὶ τῶν τοιούτων διαφορῶν, ἀλλὰ διότι διὰ πρότην φοράν ἀπὸ τῆς συστάσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Βασιλείου, οἱ ἔργοδοι πλοιοκτήτων καὶ οἱ ἔργαζομενοι ναυτικοὶ διὰ κοινῆς συμφωνίας δημιουργούσι νομοθετικὸν καθεστώς περὶ τῶν μεταξὺ αὐτῶν σχέσεων, πράγαζον ἔκ κοινῆς συμφωνίας. Δὲν πρόκειται ὅρα περὶ δικαίου ἐργασίας ἐπιβαλλομένου ὑπὸ τῆς Πολιτείας, ἵνα προστατεύεται τὸν ἄντον τῶν παραγόντων τῆς ἐργασίας, ἀλλὰ περὶ τοιούτου κατὰ συμφωνίας μεταξὺ τοῦ ἔργοδού του καὶ τοῦ ἔργατου. Εἰνε, λοιπόν, ιδίαζων ὁ χαρακτὴρ τοῦ νόμου (1752) 1951, ἀπόδειτον εἰς τὴν σύμβισιν τῶν σχέσεων μεταξὺ πλοιοκτήτου καὶ πληρωμάτος. Ἀλλὰ ὅχι μόνον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης ἐρμηνευομένη ἡ σύμβασις ναυτικής ἐργασίας δικαιωτεῖται ὑπὸ ταυτὸς πονούτους καὶ τοῦ πλοιοκτητῆν καὶ τοῦ πληρωματοῦ, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἀπόφεως χαράξεως νέας ἀρχῆς καὶ νέας κατεύθυνσεως εἰς τὴν ἐπίλυσιν τῶν ζητημάτων τῆς Ἐπιτροπῆς μας Ναυτιλίας. Καὶ ἀν τὰ 68% τῆς φορτηγού μας ναυτιλίας πλέουσιν ὑπὸ ξένην σημαίαν καὶ ἀν τὸ ζητηματοῦ τῆς φορολογίας τῶν πλοιοκτητῶν μας παρέμεινε μέχρι σημεροῦ ἀλιτον καὶ δύνονται καθ' ἥμεραν αἱ σχέσεις μεταξὺ Κράτους καὶ πλοιοκτητῶν, νομίζουμε, διτὶ αἵτια εἶνε ἀφ' ἐνός μὲν ἡ ἀδυναμία τῶν διευθυνόντων τὴν ἐμποροναυτικὴν ἐν Ἑλλάδι πολιτικὴν, ἢ ἀντιληφθεῖσα τὰ βαθύτερα αἵτια τῆς τοιαύτης διαστάσεως καὶ ἀφ' ἔτερου τῆς παρανόστης τῆς θέσεως τοῦ Ἐλλήνος πλοιοκτητῶν ἐν τῇ ἑθνικῇ οἰκονομίᾳ τῆς χώρας.

Αἱ διαφοραὶ μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων, αἱ ὑφιστάμεναι μέχρι σημεροῦ, ἥσαν ἀνεψιαὶ τιούς συνέπειαν τοῦ γεγονότος, διτὶ ποτὲ μέχρι σημεροῦ οἱ δύο οὗτοι παράγοντες δὲν ἐκάθισαν ἐν ισότητι καὶ ἀπηλλαγμένοι προκαταλήψεως εἰς τὴν αὐτὴν τραπέζαν καὶ ποτὲ δὲν συνωμίλησαν ἀδέσμευτοι παρεγγένεταις. Καὶ αἱ δύο παρατάξεις ἐπίστευον κακῶς, διτὶ ὥσειλον νὰ ὑποβλέπωνται καὶ νὰ ἐπιπτερώνται ἀμοιβαῖς. 'Ἐπίστευον ὅχι μόνον, διτὶ ἡ μία εἶνε ἔχθρα τῆς ἄλλης, ἀλλὰ καὶ τὸ χειρότερον, διτὶ ἐπρεπε νὰ είνει καὶ διτὶ ἡ ἔκ τῶν προτέρων συνεννόσης ἡτοῦ ἀδύνατος. Τὰ πληρώματα ἔθεωρον τοὺς πλοιοκτήτας τὰ πληρώματα ὡς ἔξ ανάγκης συνεργάτας. Ἐθεώρουν τὴν σύμβασιν ναυτικής ἐργασίας, ὡς σχέσιν πολλακίας καὶ διχὶ σχέσιν συζύγου, κατὰ τὴν γνώμην διαπρεπούς "Ἐλλήνος πλοιοκτητῶν ἐν τῇ ἑθνικῇ οἰκονομίᾳ τῆς χώρας.

Αἱ ἀνα προκαταλήψεις καὶ παρεκηγήσεις αἴρονται πλέον καὶ χαράσσεται νέα γραμμὴ ἐπιλύσεως τῶν μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ πληρωμάτων διαφορῶν, παρ' ὅλου δὲ, διτὶ ὑφιστάνται ἐν τῷ νέῳ Νόμῳ ὅχι μόνον κενά καὶ ἀσφεισιά ἀρκετά, περὶ ὧν, ὅμως, ἐν ίδιατέρᾳ μονο μελέτῃ, προσεγκός ἐκδιδομένη, ἐν τούτοις ὁ νέος Νόμος καὶ αἱ ἐπὶ τῇ βάσει τούτου ὑπογραφεῖσα συμβάσεις, ἀποκαθιστῶσι μίαν ταξίν εἰς τὰς σχέσεις τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ μιαν ἀφετηρίαν πρὸς ὀμαλὴν λειτουργίαν τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ὑπηρεσίας. Οἱ πλοιοκτήται ἀποδεικνύοντες ὅχι μόνον τὴν καλήν των θέλησιν, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐπιθυμίαν των πρὸς ἐπιλύσιν τῶν διαφόρων των μεταξὺ πληρωμάτων, ἔθεσαν τὰς βάσεις τῆς πλειονότητος των εἰς τὴν ἔκδοσιν τοῦ νέου Νόμου, ὡς καὶ τὴν ὑπογραφῆς τῶν σχετικῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας. 'Ἀποδεικνύονται, ὅμως, συγχρόνως, διτὶ καὶ οὐδεμία προκατάληψης ὑπῆρχεν, ὡς πρὸς αὐτούς, ἔναντι τῶν πληρωμάτων. Ἀλλὰ καὶ οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὰ πλορώματα ἀποδεικνύονται συγχρόνως, διτὶ δὲν ἦτοροφάρω ναυτικά Κράτη, ἀρχικῶς μὲν εἰς Ἀγγλίαν, Δανίαν, Βέλγιον καὶ Ολλανδίαν, ἀκολούθως δὲ εἰς ὅλα τὰ ἄλλα.

Σκοπός τῆς Διεθνούς Ναυτικῆς Ενώσεως (Comité Maritime International) ήτας ἐτέθη ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ τότε Βέλγου πρωθυπουργοῦ Βεργκερ.

Η "Ἐνωσίς αὐτὴ ἀποτελεσθεῖσα ἀπὸ ἐφοπλιστάς, ἀσφαλιστάς, νομικούς κλπ. διαφόρων Εθνών ιδρυσεν ἐν εἰδει παραρημάτων Εθνικάς Ενώσεως εἰς ἑνίσαφαρά ναυτικά Κράτη, ἀρχικῶς μὲν εἰς Ἀγγλίαν, Δανίαν, Βέλγιον καὶ Ολλανδίαν, ἀκολούθως δὲ εἰς ὅλα τὰ ἄλλα.

Σκοπός τῆς Διεθνούς Ναυτικῆς Ενώσεως ὡρίσθη ἡ ἐνοποίησις (Unification) τῶν κανόνων τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἐπιτυχούσα ἐν λαμπρῷ μάλιστα δράσει τὴν σύγκλησιν τῶν κατωθι Ναυτικῶν συνεδριών (Conferences): α) Βρυξέλλων (1897), μὲ θέμα τὰς συγκρούσεις καὶ τὴν ἐπιβαλλάσσοντας ἀράγην. β) Αμβέρσης (1898) μὲ τὰ αὐτά θέματα καὶ τὸ περὶ εὐθύνης τῶν πλοιοκτητῶν, γ) Λονδίνου (1899) μὲ τὰ αὐτά θέματα, δ) Παρισίων (1900) μὲ τὰ αὐτά θέματα, ε) Αμβούργου (1902) μὲ θέματα τὴν ἐπιβαλλάσσοντας ἀράγην, ἀρμοδότητα ἐπὶ συγκρούσεων, ναυτικά προνόμια καὶ ναυτικὴν υποθήκην, στ) Αμστερδάμ (1904) μὲ τὰ αὐτά θέματα. ζ) Λίβερπούλ (1905) μὲ τὰ αὐτά θέματα. η) Βενετίας (1907) μὲ τὰ αὐτά θέματα. θ) τῆς Βρέμης (1909) μὲ θέμα τὴν συγκρούσιν νόμων συτικῶν πρὸς τὸν κανόνων καὶ τὴν εὐθύνην δι) ἀτυχήματα εἰς πρόσωπα. 1) Τῆς Γενούς (1925), μὲ θέματα τὴν υποχρεωτικὴν ἀσφάλισην τῶν ἐπιβατῶν, τὴν ἀτέλειαν τῶν κρατικῶν πλοίων, τὰς νωλώσεις, τὴν ναυτικὴν υποθήκην καὶ τὰ ναυτικά προνόμια, ὡς καὶ ἄλλα.

Κατὰ τὸ 1907, ὁλγω τῆς προσκλήσεως καὶ τῆς 'Ελλάδος πρὸς συμετοχήν εἰς τὴν Διεθνή Ναυτική Ενώσιν, ὁ τότε 'Υπουργός τῶν Ναυτικῶν αειμνήστος Ἐπ'. 'Εμπειρίκος, κατηρτίστην ἐπιτρόπον ἐκ νομικῶν, τραπεζίτων καὶ ἐφοπλιστῶν, ὁ πότιος, ὡς 'Ελληνική Ναυτική Ενώσις, προεδρευομένην ὑπὸ τοῦ Γ. Στρέτη, ἐνήργησεν ίνα ἡ 'Ελλάς ἀντιπρόσωπευθῆ ὑπὸ τοῦ Γ. Διοδούσιου Ναυτικοῦ Δικαίου, τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασσίου.

Κατὰ τὸ 1911 ἡ 'Ελληνική Ναυτική Ενώσις ὡραγωνώθη εἰς Σωματεῖον, ἀλλὰ δυστυχῶς ἀπεμακρύνθη τοῦ ἀρχικοῦ σκοποῦ της, ἥτοι τῆς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐπεδόθη καὶ εἰς τὴν ἐνεπούσεως τῶν συτικῶν πρὸς τὸν κανόνων καὶ ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῆς Ενώσεως ταῦτης προήργησε μέχρι σημεροῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασσίου.

Κατὰ τὸ 1911 ἡ 'Ελληνική Ναυτική Ενώσις ὡραγωνώθη εἰς Σωματεῖον, ἀλλὰ δυστυχῶς ἀπεμακρύνθη τοῦ ἀρχικοῦ σκοποῦ της, ἥτοι τῆς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐπεδόθη καὶ εἰς τὴν ἐνεπούσεως τῶν συτικῶν πρὸς τὸν κανόνων καὶ ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῆς Ενώσεως ταῦτης προήργησε μέχρι σημεροῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασσίου.

Κατὰ τὸ 1911 ἡ 'Ελληνική Ναυτική Ενώσις ὡραγωνώθη εἰς Σωματεῖον, ἀλλὰ δυστυχῶς ἀπεμακρύνθη τοῦ ἀρχικοῦ σκοποῦ της, ἥτοι τῆς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐπεδόθη καὶ εἰς τὴν ἐνεπούσεως τῶν συτικῶν πρὸς τὸν κανόνων καὶ ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῆς Ενώσεως ταῦτης προήργησε μέχρι σημεροῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασσίου.

Κατὰ τὸ 1911 ἡ 'Ελληνική Ναυτική Ενώσις ὡραγωνώθη εἰς Σωματεῖον, ἀλλὰ δυστυχῶς ἀπεμακρύνθη τοῦ ἀρχικοῦ σκοποῦ της, ἥτοι τῆς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐπεδόθη καὶ εἰς τὴν ἐνεπούσεως τῶν συτικῶν πρὸς τὸν κανόνων καὶ ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῆς Ενώσεως ταῦτης προήργησε μέχρι σημεροῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασσίου.

Κατὰ τὸ 1911 ἡ 'Ελληνική Ναυτική Ενώσις ὡραγωνώθη εἰς Σωματεῖον, ἀλλὰ δυστυχῶς ἀπεμακρύνθη τοῦ ἀρχικοῦ σκοποῦ της, ἥτοι τῆς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐπεδόθη καὶ εἰς τὴν ἐνεπούσεως τῶν συτικῶν πρὸς τὸν κανόνων καὶ ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῆς Ενώσεως ταῦτης προήργησε μέχρι σημεροῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασσίου.

Κατὰ τὸ 1911 ἡ 'Ελληνική Ναυτική Ενώσις ὡραγωνώθη εἰς Σωματεῖον, ἀλλὰ δυστυχῶς ἀπεμακρύνθη τοῦ ἀρχικοῦ σκοποῦ της, ἥτοι τῆς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐπεδόθη καὶ εἰς τὴν ἐνεπούσεως τῶν συτικῶν πρὸς τὸν κανόνων καὶ ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῆς Ενώσεως ταῦτης προήργησε μέχρι σημεροῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασσίου.

Κατὰ τὸ 1911 ἡ 'Ελληνική Ναυτική Ενώσις ὡραγωνώθη εἰς Σωματεῖον, ἀλλὰ δυστυχῶς ἀπεμακρύνθη τοῦ ἀρχικοῦ σκοποῦ της, ἥτοι τῆς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐπεδόθη καὶ εἰς τὴν ἐνεπούσεως τῶν συτικῶν πρὸς τὸν κανόνων καὶ ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῆς Ενώσεως ταῦτης προήργησε μέχρι σημεροῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασσίου.

Κατὰ τὸ 1911 ἡ 'Ελληνική Ναυτική Ενώσις ὡραγωνώθη εἰς Σωματεῖον, ἀλλὰ δυστυχῶς ἀπεμακρύνθη τοῦ ἀρχικοῦ σκοποῦ της, ἥτοι τῆς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐπεδόθη καὶ εἰς τὴν ἐνεπούσεως τῶν συτικῶν πρὸς τὸν κανόνων καὶ ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῆς Ενώσεως ταῦτης προήργησε μέχρι σημεροῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασσίου.

Κατὰ τὸ 1911 ἡ 'Ελληνική Ναυτική Ενώσις ὡραγωνώθη εἰς Σωματεῖον, ἀλλὰ δυστυχῶς ἀπεμακρύνθη τοῦ ἀρχικοῦ σκοποῦ της, ἥτοι τῆς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐπεδόθη καὶ εἰς τὴν ἐνεπούσεως τῶν συτικῶν πρὸς τὸν κανόνων καὶ ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῆς Ενώσεως ταῦτης προήργησε μέχρι σημεροῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασσίου.

Κατὰ τὸ 1911 ἡ 'Ελληνική Ναυτική Ενώσις ὡραγωνώθη εἰς Σωματεῖον, ἀλλὰ δυστυχῶς ἀπεμακρύνθη τοῦ ἀρχικοῦ σκοποῦ της, ἥτοι τῆς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐπεδόθη καὶ εἰς τὴν ἐνεπούσεως τῶν συτικῶν πρὸς τὸν κανόνων καὶ ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῆς Ενώσεως ταῦτης προήργησε μέχρι σημεροῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασσίου.

Κατὰ τὸ 1911 ἡ 'Ελληνική Ναυτική Ενώσις ὡραγωνώθη εἰς Σωματεῖον, ἀλλὰ δυστυχῶς ἀπεμακρύνθη τοῦ ἀρχικοῦ σκοποῦ της, ἥτοι τῆς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐπεδόθη καὶ εἰς τὴν ἐνεπούσεως τῶν συτικῶν πρὸς τὸν κανόνων καὶ ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῆς Ενώσεως ταῦτης προήργησε μέχρι σημεροῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασσίου.

Κατὰ τὸ 1911 ἡ 'Ελληνική Ναυτική Ενώσις ὡραγωνώθη εἰς Σωματεῖον, ἀλλὰ δυστυχῶς ἀπεμακρύνθη τοῦ ἀρχικοῦ σκοποῦ της, ἥτοι τῆς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐπεδόθη καὶ εἰς τὴν ἐνεπούσεως τῶν συτικῶν πρὸς τὸν κανόνων καὶ ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῆς Ενώσεως ταῦτης προήργησε μέχρι σημεροῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασσίου.

Κατὰ τὸ 1911 ἡ 'Ελληνική Ναυτική Ενώσις ὡραγωνώθη εἰς Σωματεῖον, ἀλλὰ δυστυχῶς ἀπεμακρύνθη τοῦ ἀρχικοῦ σκοποῦ της, ἥτοι τῆς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐπεδόθη καὶ εἰς τὴν ἐνεπούσεως τῶν συτικῶν πρὸς τὸν κανόνων καὶ ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῆς Ενώσεως ταῦτης προήργησε μέχρι σημεροῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασσίου.

Κατὰ τὸ 1911 ἡ 'Ελληνική Ναυτική Ενώσις ὡραγωνώθη εἰς Σωματεῖον, ἀλλὰ δυστυχῶς ἀπεμακρύνθη τοῦ ἀρχικοῦ σκοποῦ της, ἥτοι τῆς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐπεδόθη καὶ εἰς τὴν ἐνεπούσεως τῶν συτικῶν πρὸς τὸν κανόνων καὶ ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῆς Ενώσεως ταῦτης προήργησε μέχρι σημεροῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασσίου.

Κατὰ τὸ 1911 ἡ 'Ελληνική Ναυτική Ενώσις ὡραγωνώθη εἰς Σωματεῖον, ἀλλὰ δυστυχῶς ἀπεμακρύνθη τοῦ ἀρχικοῦ σκοποῦ της, ἥτοι τῆς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐπεδόθη καὶ εἰς τὴν ἐνεπούσεως τῶν συτικῶν πρὸς τὸν κανόνων καὶ ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῆς Ενώσεως ταῦτης προήργησε μέχρι σημεροῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1910 περὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ ἐπιθαλασσίου.

Κατὰ τὸ 1911 ἡ 'Ελληνική Ναυτική Ενώσις ὡραγωνώθη εἰς Σωματεῖον, ἀλλὰ δυστυχῶς ἀπεμακρύνθη τοῦ ἀρχικοῦ σκοποῦ της, ἥτοι τῆς ἐνοποίησεως τῶν κανόνων τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐπεδόθη καὶ εἰς τὴν ἐνεπούσεως τῶν συτικῶν πρὸς τὸν κανόνων καὶ ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Τῆς Ενώσεως ταῦτης προήργησε μέχρι σημεροῦ τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ 1910 περὶ συγκρού

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τοῦ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ. Ιουλίος.— Μετά τὴν σημειωθεῖσαν κατὰ τὸ α', δεκαπενήμερον τοῦ 'Ιουλίου κάμψιν τῆς ναυλαγορᾶς, ὁμολογέντινοι κυρίως εἰς τὴν Ἑλλειψιν φορτίων γαιανθράκων καὶ εἰς τὸν ψυχολογικὸν παράγοντα, λόγῳ τῶν διαπραγματεύσεων τῆς Κορέας, οἱ ναῦλοι πῆρασαν καὶ πάλιν ἀναλαμβάνοντες τὴν γνώμοναν ἀντιμητικὴν τῶν πορείαν. Αἱ ἀνάγκαι τῆς Εὐρώπης εἰς γαιανθράκα διαγράφονται ἡδη ἀπότευτος μεγάλαι. Σιδηρόδρομοι καὶ βιομηχανίαι ἐξακολουθοῦν νὰ διαπτεροῦν ἀπόθεματα, διὰ πέντε μόνον ἡμέρας, ἐνῷ ἡ Ἀγγλία ἀντιμετωπίζει τὴν ἄμεσον καὶ πάλιν εἰσαγωγὴν γαιανθράκων.

Οἱ κίνδυνοι, ἔπιστης, τῆς ἐλλείφεως ἐπαρκῶν πετρελαίων, λόγῳ τῶν περιστῶν γεγονότων, ἐπαυξάνουν τοὺς φόδους διὰ τὴν περιστολὴν τῆς βιομηχανίκης παραγωγῆς τῆς Εὐρώπης. Κατὰ συνέπειαν ἡ προσπάθεια τῆς συγκεντρώσεως ἀποθεμάτων γαιανθράκων προβάλλεται ὡς ἔπιτακτική. Εἰς τὴν χαλαρῶν ναυλαγορῶν τῶν τάκερων δὲν ἔχει ἀκόμη ἀποσφυγὴν ἡ ἔτη τῶν γεγονότων τῆς Περσίας δημιουργηθεῖσα ἀναταραχή.

● Πρόβλημα δολλαρίων θὰ ἀνάκυψῃ ἔφετος διὰ τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. Αἱ πιστώσεις διὰ τὸ 1951)52 δὲν θὰ είνει ἀρκεταὶ νὰ καλύψουν τὴν δαπάνην διὰ τὰ καυτίσια (γαιανθράκα καὶ πετρέλαιον) καὶ τὴν ὅχι ταυτελῶς ἀπόκλιεμοντας ἀνατιμησιν τῶν πρώτων υἱῶν.

● Τὸ Κογκρέσον δὲν φαίνεται ἀπό τὰς μέχρι τοῦδε συζητήσεις νὰ παραχωρήσῃ πιστώσεις μεγαλύτερα. Αἱ στρατιωτικὴ παρασκευαὶ θὰ ἀπορροφήσουν τὸ μεγίστον μέρος τῶν υπὸ Ἑγκρίσιν κονδυλίων διὰ τὰς χώρας τοῦ Ἀτλαντικοῦ Συμφώνου. Φόδοι, ὡς ἐκ τούτου, ἐκφράζονται διὰ τὴν νομιμοτικὴν καὶ τὴν ὅλην οἰκονομικὴν σταθερότητα τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης.

● Ἡ Μεγάλη Βρετανία παρήγαγε κατὰ τὸ α', ἔξαμπνον τοῦ 1951 περισσότερον γαιανθράκα, ἐνὶ συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντίστοιχον ἔξαμπνον τοῦ 1950, ήτοι 116.895.000 τόν., ἐναντὶ 114.212.000 τόν. Παρὰ ταῦτα, αἱ ἔξαγωγαι ἔπειτα περιωρίσθησαν ἔφετος εἰς τὸ ἥμισον τῶν περιστῶν ἀριθμῶν (3.298.000 τόν. τὸ τρέχ. ἔτος, ἐναντὶ 7.883.000 τόν. τοῦ παρ. ἔτους), ἀντιμετωπίζεται δὲ καὶ πάλιν ἡ ἀνάγκη εἰσαγωγῆς ἀμερικανικοῦ γαιανθράκου 3 ἑκατόντα τόνων.

● Εἰς τὴν Οὐδαϊστικῶν οἱ κύκλοι τῆς περισκῆς πρεσβείας ἀπεκάλυψαν, διὰ ὡρισμέναι ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσεφέρθησαν νὰ παράσχουν τὰ μεταφορικά μέρα καὶ ἀλλὰς εὐκολίας εἰς τὸ περιστοκὸν κράτος εἰς ἀντικατάστασιν τῶν ἀντιστοίχων ὑπηρεσῶν τῶν περισχομένων υπὸ τοῦ στόλου τῆς Ἀγγλοτρίνειαν. Οἱ Ἀγγλοί, ἐνδιαφερόμενοι, χαρακτηρίζουν τὴν ἀνάτερω πληροφορίαν ὡς ἀνακριβῆ.

● Τὸ σοδαράθερον ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τοὺς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Πρὸς ἀντιμετώπισιν ἀκριβῶν μάις τοιστῆς περιπτώσεως μελετᾶται ἀπό τοῦδε ἡ συγκέντρωσις τῶν μέσων μεταφορᾶς τῶν υγρῶν καυσίμων υπὸ ἐνιαίαν διαχείρισιν (ρούλ), ἀνέχαρτής πλοιοκτησίας καὶ σημασίας.

● Ἡ μέση ἡμεροσία ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τοὺς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Πρὸς ἀντιμετώπισιν ἀκριβῶν μάις τοιστῆς περιπτώσεως μελετᾶται ἀπό τοῦδε ἡ συγκέντρωσις τῶν μέσων μεταφορᾶς τῶν υγρῶν καυσίμων υπὸ ἐνιαίαν διαχείρισιν (ρούλ), ἀνέχαρτής πλοιοκτησίας καὶ σημασίας.

● Ἡ μέση ἡμεροσία ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τούς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Τὸ σοδαράθερον ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τούς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Τὸ σοδαράθερον ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τούς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Τὸ σοδαράθερον ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τούς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Τὸ σοδαράθερον ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τούς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Τὸ σοδαράθερον ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τούς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Τὸ σοδαράθερον ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τούς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Τὸ σοδαράθερον ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τούς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Τὸ σοδαράθερον ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τούς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Τὸ σοδαράθερον ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τούς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Τὸ σοδαράθερον ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τούς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Τὸ σοδαράθερον ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τούς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Τὸ σοδαράθερον ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τούς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Τὸ σοδαράθερον ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τούς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Τὸ σοδαράθερον ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τούς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Τὸ σοδαράθερον ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τούς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

● Τὸ σοδαράθερον ζῆται διὰ τοὺς Πέραστος δὲν εἶνε ἡ ἔξερος τεχνικῶν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς Λειτουργίας τῶν διύλιστηρίων. Γερμανοί, Ἰταλοί καὶ πιθανῶς Ρώσοι τεχνικοὶ θὰ προσφερθοῦν πρὸς ἔργασιαν. Δεξαιμενόλιοι, δύμες, δὲν θὰ ὑπάρκουν, διὰ νὰ μεταφέρουν τὰ περιστοκά πετρελαία, παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας, διὰ μερικαὶ δευτερεύουσας σημασίας ἀμερικανικοῖ ἑταῖροι πετρελαίων προσφέρονται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν τούς στόλους καὶ τὰς ὑπηρεσίας τῶν.

- Διὰ νὰ ἐπιτύχῃ ἡ Κυβερνησίς τῶν Ἰνδίων τὴν διὰ δελτίου διανομὴν ἡμεροήσιας μερίδος 335 γραμμαρίων ἄρτου κατ' ἀπομον. Θὰ χρειασθῇ, πέραν τῆς ἑγχωρίου παραγωγῆς καὶ ἔτερα 7 ἑκατομμύρια τούνων στοὺν ἑτησίων. Εύρυτάτη προσπάθεια πρόκειται νὰ καταβληθῇ κατά τὰ προσεχῆ ἔτη εἰς τὰς Ἰνδίας πρὸς ἔξασφάλισν τῆς σιταρκείας τῆς.

• Ἡ ἀγροκοτικὴ δύναμις τοῦ ἀμερικανικοῦ λαοῦ εἶνε, σήμερον, κατὰ 40% ἀνάτερων. Ἰναντὶ τοῦ 1939, τοῦτο δέ — κατὰ τὴν δῆλωσιν τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν κ. Συνάντητε — παρὰ τὴν ἐπιθοδὴν τῶν εἰσαγγειών δασμῶν καὶ παρὰ τὴν αὔξεσην τῶν τιμῶν.

• Ἡ Δυτικὴ Γερμανίας θὰ εἶνε εἰς θέσιν ἀπὸ τοῦ τρέχοντος ἔτους νὰ ἔξασφαλίσῃ τὸ 1)3 τῶν εἰς πετρέλαια ἀναγκῶν τῆς ἀπὸ τὴν ίδιαν αὐτῆς παραγωγὴν, συμφώνως πρὸς τὴν διατυπωθεῖσαν γνώμην διμούρου εἰδικῶν. Ἡ γερμανικὴ παραγωγὴ πετρελαίου, ἥτις προέρχεται κυρίως ἀπὸ τὰς πηγὰς τῆς Κάτω Σαξωνίας καὶ τῶν κατὰ μῆκος τῶν ὀλλαγδικῶν συνόρων κειμένων, ἐτριπλασιάσθη κατὰ τὴν τελευταίαν 15ετίαν, φθάσασα ἀπὸ 450.000 τόν. (τοῦ 1936) εἰς 1.187.000 τόν. κατὰ τὸ τρέχον ἔτος.

• Ἀπεργία λιμενεργατῶν κηρυχθεῖσα εἰς τὴν δυτικὴν ἀκτὴν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καθηλώσεων ἐν ἀπραξίᾳ εἰς τοὺς ἔκει λιμένας ἀπὸ τῆς 18^{ης} Ιουλίου πλεύστα δσα φορτηγὰ σκάφη, ἀπεις ἐπρόκειτο νὰ παραλάβουν φορτία ἔμπειδας καὶ στιρῶν.

• Εἰς ἐπίσημους ἀνακοινώνιαν του τὸ ἀμερικανικὸν ὑπουργεῖον τῆς Γεωργίας αναφέρει, δὅτι κατὰ τὰς προδιέψεις τῶν ἀρμόδιων ἐμπτευρογυμνώμων, ἡ ἐσοδεία τοῦ σίτου κατὰ τὸ 1951 θὰ εἴνε μία ἀπὸ τὰς μεγαλύτερας εἰς τὴν ιστορίαν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ αὐτὴ εἰς 1.070.132.000 μπούσελς, θὰ εἴνε, δηλαδή, ἡ υψηλοτέρα πάσης προηγούμενές.

• Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τρίτης ἔδημοάδος τοῦ Ιουλίου ἐσήμειωθησαν σημαντικαὶ προτολησεῖς καναδικοῦ καὶ ἀμερικανικοῦ σίτου, βάσει τῆς γνωστᾶς συμφωνίας διὰ τὸ ἔτος, τὸ ὅποιον ἀρχίζει ἀπὸ τὴν Αὔγουστον. Ο καναδικὸς σίτος προορίζεται, κυρίως, διὰ τὸ Ἰσραὴλ καὶ τὴν Νορβηγίαν, ἐνώ κυριάτεροι ἀγορασταὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ σίτου εἰναι ἡ Βραζιλία, ἡ Ὀλλανδία καὶ αἱ Ἰνδίαι. Αἱ συνοικιαὶ προπολησεῖς καναδικοῦ σίτου κατὰ τὴν ριθεῖσαν ἔδημοάδα ἔθρασαν εἰς 193.000 τόν., καὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ εἰς 112.000, ἐνώ τοῦ αὐστραλιανοῦ σίτου περιωρίσθησαν εἰς 4000 τόν., μόνον. Εἰς τὰς καναδικὰς πωλήσεις περίσσουνταν 27.000 τόν., διὰ τὸ Ἰσραὴλ καὶ 4.100 τόν. διὰ τὴν Νορβηγίαν.

• Αὔξενται αἱ ἐπικορηγήσεις πρὸς τὰς ἀμερικανικὰς ἔταιρις τακτικῶν γραμμῶν ἀπὸ 50 εἰς 75%. Προσπάθεια καταβάλλεται ὅπως ἀποκατασταθῇ καὶ πυκνωθῇ τὸ πλήρες δίκτυον τῶν γραμμῶν πρὸς διατάξην τῆς ὑδρογείου ἀπὸ τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας.

• Ἡ δύναμις τοῦ ιδιωτικοῦ ἀμερικανικοῦ στόλου ἡγέηθη κατὰ 130 σκάφη 1.484.000 τόν. d.w. ἐντὸς τοῦ α'. ἔξαιμνου τοῦ τρέχοντος ἔτους. Ἀνέρχεται τώρα εἰς 1307 σκάφη 15.514.000 τόν. d.w.

Ναυτικαὶ Δῆκαὶ

— Ἀπώλεια φορτίου καὶ ναυσίπλουν

"Ενώπιον τοῦ Ἐφετείου τοῦ Μοντρέαλ ἔξεδικάσθη ἐσχάτως ἔφεσις τῆς ἀτμοπλοΐας. Πάτερον ίδιοκτήτριας τοῦ ἀτμοπλοίου «Ἀμιλντόκ» ἐναντίον των πρωτόδικον ἀπόφασεων δικαστηρίου τῆς αὐτής περιφερείας, δι' ἣς ἀποφάσεως ἐπεδικάσθη ἀξίωσις τῆς Καναδικῆς Ἐταιρίας «Ἀλουμινίου εἰς βάρος τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας δι' ἄπωλειαν φορτίου βωβίτου, φορτωθέντος επὶ τοῦ «Ἀμιλντόκ» κατὰ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1942. Τὸ πλοῖον εύθυν μετὰ τὸν ἀπόπλουν του ἐκ τῆς Βρετανικῆς Γουϊάνας, διὰ τὴν Τρινιδάδ ἐπαρουσιάσκει βλάβην τοῦ δεξιοῦ λέβνητος καὶ ἡγυκρόσθη νὰ ἀγκυροβολήσῃ πρὸς ἐπισκεψήν. Οταν μετὰ ταῦτα ἀνέλαβε τὸ ταξίδιον του καὶ δέλγον μετὰ τὴν ἀκίνητην, παρουσιάσθη βλάβη εἰς τὸν ἀριστερὸν λέβνητο καὶ τὸ πλοῖον ἡγυκράσθη καὶ πάλι νὰ σταματήσῃ, ἐνώπιον ἡτο ἡγυκροβολημένον ἐκόπη εἰς τὰ δύο καὶ ἐδυθίσθη μετὰ τοῦ φορτίου. Τὸ πρωτόδικον δικαστηρίου ἀπέφανή, ὅτι τὸ πλοῖον ἐδυθίσθη λόγῳ τοῦ δὲν ἦτο ίκανὸν πρὸς πλόων καὶ ὅτι οἱ πλοιοκτῆται δὲν ἦδυνηθησαν νὰ ἀποδείξουν, ὅτι κατέβαλον τὴν ὀφειλομένην ἐπιμέλειαν ὥστε τὸ πλοῖον νὰ ἦτο κατὰ τὴν ἑναρξιν τοῦ ταξίδιου ίκανὸν πρὸς πλόων.

Τό «Εφετείον ἐν τῷ σκεπτικῷ τῆς ἀποφάσεως του θέτει ὡς πρῶτους ἔξεταστέοντας ζήτημα, τὸ ζῆτημα τοῦ ἀνὴρ καλύπτουσα τὸ φορτίον φορτωτικῆς ἡ πόρτας δημιουργούσα συμβατικήν σχέσιν μεταξὺ τῶν δισδικών. Ἡ φορτωτική, τὴν δοπίον προσήγαγεν εἰς τὸ δικαστήριον ἡ ἐπεισθαλλομένη, «Εταιρία, κυρίᾳ τοῦ φορτίου, ἔφερεν ἐπικεφαλίδα μὲν *Saguenay Terminals Ltd.*, ὑπογραφήν δὲ «Σπρόστοις Λτδ., Μπρόνς Μισισιπά», τούτης τούτης.

Μπρέπεται, πλοίαρχος, η πράκτορες». Τὸ ἀπόμπολον εἶχε ναυλωθῆ δί ωρισμένον χρονικὸν διάστημα πρὸς τὴν ἄλλῳ Ἔταιρίᾳ, ἥτις μετὰ τῆς «Σπρόστονς Λτδ» ήσαν ἀδελφά συγκροτήματα. Τὸ ναυλοσύμφωνον προέβλεπεν, διτὶ πλοίαρχος μιλονότι διορίζομενος ὑπὸ τοῦ πλαισιοκήπου — θά τελή ὑπὸ τὰς διαστάγας καὶ θά ἐκτελή τὰς δηγίας τῶν ναυλωτῶν, ὅσους ἀφορᾶ τὴν ἀπασχόλησιν καὶ πρακτόρευσιν τοῦ πλοίου. Οἱ ναυλωταὶ ήσαν ὑποχρεομένοι νὰ ἔνεργον ίδιαις δαπάναις τὴν φόρτωσιν, στοιχασίαιν καὶ τακτοποίησιν τοῦ φορτίου ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ πλοίαρχου, δοτὶς ὑποχρεούται νὰ ὑπογράψῃ τὰς φορτωτικὰς ἕματα τῷ ὑποβληθῆσαι.

συνεπειών μάς φορτωτικής πρέπει νά λαμβάνηται υπ' άριστης διάκρισις μεταξύ δύλικής ναυλώσεως (καθ' ήν δη ναυλωτής ύποκαστα τὸν πλοιοκτήτην) καὶ γαυλώσεως ὀδρισμένης χρονικῆς διαφορείας. Εἰς τὴν περιπτώσιν τὸ πλοίον παραχωρεῖται εἰς τὸν ναυλωτήν καὶ κατὰ γενικόν κανόνα πάσα φορτωτική ἐδίθεται ὑπὸ τοῦ τούτου τὸ πλοιοκτήτην. Εἰς τὴν περιπτώσιν, δῆμως, καθ' ήν ναυλωτής εἶνε ὀδρισμένης χρονικῆς διαφορείας ἡ κατοχὴ τοῦ σκάφους παραμένει εἰς τὸν πλοιοκτήτην ὃ διοικεῖ καὶ εἶνε ὑπεύθυνος διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ πλοίου ὥστε νὰ μεταφέρῃ τούτῳ φορτίον οἷον θά ηθελεν καὶ πρὸς τόπους προορισμοῦ, οὐς θά ὠρίζεν ὁ τελευταῖος οὗτος. Εἰς τὴν περιπτώσιν ταῦτα τὸν δύναται οἱ ναυλωταὶ νὰ ἔκδωσουν φορτωτικήν, δύναται, δῆμως, νὰ ἔκδωσῃ καὶ ὃ πλοιοκτήτης δια τοῦ πλοίορχου ἢ τοῦ ὄνυματι τοῦ πλοιαρχού ἐνεργούντος πράκτορος. "Αν ἡ φορτωτική δεσμεύῃ τὸν πλοιοκτήτην ἢ τὸν ναυλωτήν, τούτῳ ἔξαρτάται ἐτού πῶς ὑπεγράφετο ἡ φορτωτική. Εἰς τὴν προκειμένην περιπτώσιν τὸ Ἐφετείον ἔδειχθη ἀδιστάτης, δῆτι ὅτι η φορτωτική εἶχε ὑπογραφή ὑπὸ τοῦ ἐφεσιτάλλοντος. "Εἴ" δοκεῖ δὲ δὲν ὑπῆρχεν ἀμφιβολίας ὡς πρὸς τὸ δῆτι οἱ ἐφεσιτάλλομενοι είχον τὸ δικαίωμα τῆς παραδόσεως τοῦ φορτίου, ἐδημιουργήθη συμβατική σχέσις μεταξὺ τῶν νῦν διαδικόνων καὶ ἐφόρμοσθη εἰς τὴν μεταφορὰν ὁ Ισχύους κανονισμὸς περὶ θαλασσίων μεταφορῶν ἐν τῷ Βρετανικῷ Γουϊνά. Διὰ τοῦ κανονισμοῦ τούτου — ἐν τῷ πραγματικότητα ταύτοσήμου πρὸς τὸν νόμον τοῦ 1924 περὶ θαλασσίων μεταφορῶν ἐμπορεύματων — ὁ πλοιοκτήτης ἀπαλλάσσεται τῆς εὐθύνης δι' ἀπώλειαν ή βλάβην τοῦ φορτίου λόγῳ θαλασσίου κινδύνου. "Απαλλάσσεται, ἐπίσης, τῆς εὐθύνης δι' ἀπώλειαν ἡ βλάβην ὁφειλούμενην εἰς τὴν ἀνικανότητα τοῦ πλοίου πρὸς πλούτον, ὑπὸ τὴν προύτασθεν, δῆμως, δῆτι ὁ πλοιοκτήτης κατέβαλε τὴν ὁφειλούμενήν ἐπιμέλειαν, δῆπας εἶναι τὸ πλοῖον ίκανὸν πρὸς πλοῦτον.

Τὸ «Ἀμιλντόκ» είσπληνε εἰς τὰς δεξαμενὰς τοῦ Μόντρεαλ κατὰ μῆναν Ιούλιον τοῦ 1941 ὅπου ὑπεβλήθη εἰς τὴν περιοδικήν ἐπιτέωρησιν. Κατά τὸν Δεκέμβριον κατέταχθη εἰς τὸν Νησιώναν πάνω ικανὸν πρὸς πλούτον. Παρὰ τὴν κατάταξιν ταύτην πρήσηεν ἐντὸς δίλγονον νὰ παρουσιάζῃ βλάβης λέβητος. Καὶ τὸ πλεῖστον τοῦ ἔτους 1942 παρέμεινεν ἀναύλωτον λόγω ἐπισκευῶν. "Ἐκτεταμένη" ήσαν αἱ γενούμεναι κατὰ τὸ διάστασης τοῦτο ἐπισκευαὶ τοῦ σκάφους. Τὸ σκάφος ἐπαρουσιάσθει διαρροάς, παρέστη δὲ ἀνάγκη συνεχούς ἀπασχολήσεως τῶν ἀντλιῶν τοῦ πλοίου. Τριακόσιοι ἔδησμοικοντα δύο ήλοι είχον ἀποκότη. Τοὺς ἀνεψηλήρωσαν διάταξις κωνοειδῶν τὴν κεφαλὴν κοχλιῶν. Εἶνε νὴ μόνη μεθόδος ἀνταπορίωσεως τῶν ὑπὸ τὸ ὑδωρ πήλων διταν τὸ σκάφος δὲν εἶνε δυνατὸν νὰ εἰσέλθῃ εἰς δεξαμενάς. "Η προσαρμογὴ τῶν κοχλιῶν τούτων δὲν ἦτο ἀπολύτως ίκανη ποιητικὴ διότι ή κίνησις τοῦ πλοίου θὰ ἐμποιούργει νέαν διαρροὴν εἰς τὰ σημεῖα ἑκείνα τοῦ σκάφους καὶ μετὰ βραχύν χρονικὸν διάστημα ἐπειούτω ή ἀντοχὴ αὐτοῦ. "Ανεπληρώθησαν δὲ μόνον οἱ περισσότεροι ἔθεμαρμένοι ήλοι. Τὸ γεγονός, δῆτι ἀνάγκη νὰ ἔσπασούμενον νὰ ἐργάσηται οἱ ἀντλίαι, ἀπέτελε ἀπόδειξιν, δῆτι τὸ σκάφος δὲν εύρισκετο ἐν καλῇ καταστάσει, ἀσφαλῶς δὲ καὶ κατὰ τὸ τελευταῖον του ταξίδιον. "Εἰς τῶν καταθέσεων πολλῶν μαρτύρων, οἱ διοίοι ἐκλήθησαν εἰς τὴν δίκην διεπιστώθη, δῆτι ἡμπορεῖ ή χρησιμοποιήσις τούτων ἐμβαλματικῶν κοχλιῶν νὰ εἴναι ἀρκετὴ ὡς προσωρινή ἐπισκεψὴ ἔνος πλοίου, ἀλλὰ μόνον διὰ νὰ δηγηγθῇ τούτῳ εἰς μόνιμον δεξαμενήν πρὸς τακτικὴν ἐπισκεψήν. Ούδαμοις δικαιολογεῖται νὰ κινδυνεύσῃ τὸ φορτίον καὶ ή μεταφορὰ νὰ πραγματοποιηθῇ διὰ σκάφους τὸ διόποιον ἔχει ἐπισκευασθήσατο προσωρινά ἐν ἀναμονῇ εὔκαιριάς, δῆπας εἰσέλθῃ τοῦτο εἰς μονίμους δεξαμενάς πρὸς τακτικὴν ἐπισκεψήν.

Η δηλ Ιστορία των Επισκευών, αἱ ὅποιαι ἔγενον κατὰ τὸ 1942 καὶ ὥλων τῶν ἄλλων ἀνωμαλιῶν, αἱ ὅποιαι ἀνεφέρθονται προηγουμένως καὶ ἐπέτρεψε νά γενήσαντο εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τὴν ἀμφιβολίαν περὶ τῆς καλῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου των, ὡστε νά είνε τούτο ἰκανὸν πρὸς πλοῦν. Οἱ πλοιοκτήται σαχυρίσθησαν, διτὶ ἡ Βύθισις τοῦ πλοίου των, ἀνέδειξε τῶν τοῦ ἄντο μόντο ἵππον ἦ μη πρὸς πλοῦν, κατὰ τὴν ἑναρέν τοῦ ταξιδίου του, ὠφείλετο εἰς θαλάσσιον κινδυνον, καὶ δὴ εἰς τὸ διτ, ἐνῷ τοῦτο ἡτο ἡγκυροδημόπλευρον εἰς ἀδαμῆ οὔδατα μεταξὺ 29 Δεκεμβρίου τοῦ χρόνου καθ' ὅ ἐδύθισθι. ήτοι τῆς Ιης ἱανουαρίου, προσέκρουσε εἰς τὸν βυθόν, παρασυρθὲν ὑπὸ σφρόδας θυέλλης, θραυσθήσας τῆς τρόπιδος αὐτοῦ. Τὸ δικαστήριον εύρεν, διτ δὲν ὑπῆρχε ἀπόδειξις περὶ ἀσυνθίουσας κακοκαρίας οἰασκόπτη πορφύρης η περὶ τοῦ ὅτι τὸ σκάφος προσέκρουσεν εἰς τὸν βυθόν. Τὸ δικαστήριον ἐδέχην, διτ τὸ πλοῖον ἦτο ἀνίκανον πρὸς πλοῦν ὅταν ἐπέκεινό τοῦ τελευταῖον του ταξιδίου.

Ἐγείρεται νῦν τὸ ζῆτιμα ἀν οἱ πλοιοκτήται κατέβαλον ἢ μη τὴν διειλο-
πενήν ἐπιμέλειαν, ὅπως τὸ «Ἀμιλντόκ» εἶναι Ικανὸν πρὸς πλοῦν προτο-
ἐπιχείρησθαι τὸ τελευταῖον του ταξίδιον. Ὁφειλούμενόν ἐπιμέλεια σημαίνει
νὰ πράξῃ τις πάν οὗτοι πρέπει καὶ οὐχὶ πάν οὗτοι εἰνὲ δυνατῶν. Μόνη ἡ
διάρκεια του χρόνου τοῦ κατακαλωθέντος εἰς ἐπισκευάς δὲν εἶνε ἀρκετή
ἀπόδειξις περὶ τοῦ οὗτοι κατεβλῆτη ἢ δέουσα ἐπιμέλεια. Ἀναμφιβόλως τοι
πλοιοκτήταις κατέβαλον προσπαθείας διὸ καὶ διατηρήσουν τὸ σκάφος των
ἔντι λειτουργίας. Λαμβανομένων, οὖμως, ὑπὸ όψει τῶν συνέχων καὶ ἐπισει-
λημμένων βλαβῶν τῶν λεβήτων, τὸ Ἐφετείον ἔθεώρησεν ἐαυτὸν ὑποχρέ-
ωμένον νὰ συμφωνήσῃ πρὸς τὸ πρωτόδικον δικαστήριον καὶ νὰ δεχθῇ
διὸ οἱ πλοιοκτήται δὲν κατέβαλον τὸν δέουσαν ἐπιμέλειαν διὰ τὴν ἀπο-
κατάστασιν τῆς λειτουργίας τῶν λεβήτων πρὸ τοῦ τελευταῖον ταξίδιού του
πλοίου. Τὸ Ἐφετείον ἔξεφρασεν, ἐπίσης, ἀμφιβολίας φύσης πρὸς τὴν
στερεότητα του κύτους, ὃστε νὰ εἶναι Ικανὸν το πλοίον πρὸς πλοῦν καὶ
δέσχεται τὴν γνώμων, διτὶ τὰ χρησιμοποιηθέντα ἐμβαλώματα δὲν ἀποκτεί-
στησαν τὴν πλευριμότητα αὐτοῦ διὰ τὴν ύπο τοιαύτας συνθήκας μετα-
φοράς φροτιού. Κατὰ ταῦτα τὸ Ἐφετείον ἔθεώρησεν ἀπορριπτέαν τὴν

SHIPPING & GENERAL AGENCY C° L^{TD.}
SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

Α. Ε. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

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

'Αντιπρόσωποι εν 'Ελλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD., προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων Ἑργοστασίων τῆς Ἀγγλίας, καπνομούσουμένων ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέγιστων κοινωνίων και Ἰστῶν.

Μεγάλη παραστατήση TRANSITO των «NELSONS» και «EMPIRE» COMPOSITIONS SUPERTROPICAL και TROPICAL

Γραφεία: έν. Πειραιεί 'Ακτή Ποσειδώνος 28 τηλέφ. 41-479
> > 'Αθηναίς Εύπολιδος 10, τηλέφ. 21-441, 81.680



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γερμανία

Η ναυτιλιακή της άνασυγκρότησις

Από προσφάτους δηλώσεις του υπουργού των Συγκοινωνιών, προκύπτει, ότι αἱ κατεύθυνσεις πρὸς τὰς όποιας στρέφεται ή γερμανική ναυτιλιακή προσπάθεια, εύνοος, κυρίως, την ναυπηγίαν πλοίων τακτικών γραμμών, ἀτίνα θεωρούνται ώς πολύτιμα δρύανον διὰ τὴν ἐμποροδιομηχανικήν δραστηριότητα τῆς χώρας. Αἱ διαστάσεις καὶ η ταχύτης τῶν προκριμένων σκαφῶν δὲν θὰ είνε πέραν τῶν λογικῶν διών διὰ μίαν οικονομικήν, ἀπόδοσιν. Ο τύπος, ἔξ αλλου, πρὸς τὸν όποιον στρέφεται ή ἐφοπλιστική προτίμησις, είνε δὲ τοῦ ταχέος φορτηγού μέσης χωρητικοῦ γύρω τῶν 8000 έως 10.000 τόνων Δ.Δ., μὲ ἀριθμὸν τινὰ θέσεων δι' ἐπιβάτας, χωρὶς ἔξελητημένη, θμῶς, πολυτέλειαν.

Η Γερμανία κατέχει σήμερον ἐμπορικὸν στόλον 800.000 τ. γκρός, ἔναντι 250.000 τ. πρὸ ἔτου. Ο Πρόεδρος τῆς «Ἐνωσεώς» τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν, ἐδήλωσε, ἔξ αλλου, διὰ τὴν γερμανικὴν ναυτιλίαν ἔχει ἀμερικανὸν πλοίων 500.000 τ. γκρός εἰσότει, διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς μεταφορικὰς ανάγκας τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς βιομηχανίας της. Θὰ χρειασθῇ δυστυχῶς, — εἶπε — νὰ ἀγορασθῶν τὰ πλοῖα ταῦτα ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, πρὸς τὸν σκοπὸν δ' αὐτὸν θὰ ἀπαιτηθῇ μία δαπάνη 200 ἑκατομμύριων μάρκων.

Δεδομένου, διὰ τὰς ἔξοικονομοθή διὰ τῆς προσκτήσεως τῶν ἔναντι σεβαστὸν ποσὸν συναλλάγματος, ὅπερ, ἀλλοι, τε, θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς ναυλους πρὸς τὰς πολια, πρόβλεψις κρατεῖ, διὰ τὴν Κυβέρνησις τῆς Μπόν θὰ διασθέῃ τὸ ἀναγκαῖον συναλλαγμα. Ἔτοινίζετο, σχετικῶς, διὰ σοὶ Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ ἥγασταν πλασιά πολια, ἔργανται τώρα λιανικαποτηκῶς καὶ κατωρθωσαν ἐντὸς ἔνος ἔτους νὰ ἔξοφλήσουν τὰ εἰς συναλλαγμα συναθέντα παρ' αὐτῶν κρατικὰ δάνεια. Ἔν τῷ μεταξὺ εἰς τὰς γερμανικὰ ναυπηγεία τελοῦν ήδη ὑπὸ κατασκευὴν 107 ἐν ὅλῳ σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 228.700 τόνων γκρός, συμπεριλαμβανομένων εἰς αὐτὰ 71 φορτηγῶν καὶ 3 δεξαμενοπλοίων.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Καὶ ἄλλα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν

Η «Κρατικὴ Διοίκησις τῆς Ναυτιλίας» διέταξεν, διπὼς 33 ἀκόμη «λίμπερτς» τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου ἐπανέλθουν ἐκ τῆς ἀργίας εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν, διὰ νὰ μεταφέρουν φορτία σιτηρῶν καὶ γαιανθράκων εἰς τὰς τοῦ Βοηθούμενας διὰ τοῦ σκεδίου Μάρσαλ χώρας. Οὕτω, δὲ ἀριθμὸς τῶν ἐπανεξιστημένων σκαφῶν θὰ ἀνέλθῃ εἰς 220.

Ἄπο τῆς 13ης Μαρτίου ἐ. δ., διὰ τὸ πρῶτον ἀπέραστίθη ἡ ἔξοδος πλοίων ἐκ τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου πρὸς ἐνίσχυσιν τοῦ διασεῖμου τοννᾶ, ἔχετελος 107 ταξίδια μὲ φορτία βοηθείας, τὰ δὲ σκάφη κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν μετέρεφρον ἀπό διαφόρους περιοχάς εἰς τοὺς ἀμερικανοὺς λιμένας 60.000 τόν. μεταλλευμάτων περίπου. Ἔν τῷ μεταξὺ ἔτερα 102 ταξίδια μὲ φορτία βοηθείας συμπληρώνονται ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερών.

Ἡ στουδὴ μεθ' ἡς τὰς ἀργούντα σκάφη ἐπανεξοπλίζονται, εἰνε, χαρακτηριστική. Ἔντος ἔξ ουρών κατὰ τὸ α', 15θμερον τοῦ 'Ιουνίου 22 τοιαύτα πλοία ἀνέχωροσαν ἀπό τοὺς ἀμερικανοὺς λιμένας ἔμφορτα καὶ ἔτερα 19 ἐτέλουν ὑπὸ φόρτων, ἐνώ 32 ἄλλα παραδόθησαν εἰς διαφόρους Ἀμερικανοὺς ἐφοπλιστὰς πρὸς πρακτόρευσιν.

Σημειώτεον ἀκόμη, διὰ τὸ 13 σκάφη ἐτέθησαν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν μεταφορὰν μεταλλευμάτων ἀπό τὴν Βόρειον Αφρικήν εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἐνώ διὰ τὸν ἐπιστισμὸν τοῦ λιμώτοντος πληθυσμοῦ τῶν Ἰνδίων διετέθησαν 36 πλοία, ἀτίνα κατὰ τὸ πρῶτον ταξίδιον τῶν μετέφερον 344.583 τόν. σιτηρῶν.

Καὶ ταχέα σοῦπερ-τάνκερς

Η «Κρατικὴ Διοίκησις Ναυτιλίας» πρόκειται συντόμως νὰ ζητήσῃ ἀπό τὸν Λευκὸν Όίκον τὴν ἔγκρισιν μιὰς νέας πιστώσεως 100 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἀπό τὰ κονδύλια τῆς Ἑθνικῆς ἀμύνης, διὰ τὴν ναυπηγήσιν μεγάλων δεξαμενοπλοίων, ταχύτητος πέραν τῶν 20 μιλίων, ικανῶν νὰ διαφέγγουν τὰς ὑποδρυμικὰς ἐπιθέσεις, ταξιδεύοντα ἀνέντα συνοδείας. Τὸ πρόγραμμα τῆς κατασκευῆς τῶν ἐν λόγῳ δεξαμενοπλοίων ἔρχεται ἐν συνεχείᾳ πρὸς τὴν συντελουμένην ήδη ναυπηγήσιν τριάκοντα σκαφῶν τοῦ τυπου «Μάρινερ», ἀτίνα θὰ ἔχουν καὶ αὐτὰ ταχύτητα 20 μιλίων. Σημειούται, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, διὰ διά λογαριασμῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν ναυπηγούνται ήδη 35 μεγάλα τάνκερς, ἐκ τῶν όποιων τὰ 20 εἰς τὰς ἀμερικανικὰ ναυπηγείας καὶ τὰ λοιπά 15 εἰς τὰς ἀγγλικὰς.

Τὸ μισθολόγον

Συνεχίζεται ἡ ἀντίδρασις τῶν μὴ ἐπιχοργουμένων Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν κατὰ τῆς ἐπελθούσας συμφωνίας μὲ τὰς ναυτεργατικὰς ὄργανοσεις διὰ τὴν αὐξήσιν τῆς μισθοδοσίας τῶν πλορωμάτων καὶ τὴν μείωσιν τῶν ωρῶν τῆς ἐργασίας τῶν. Εἰς 25 ἐνώ 30 % ὑπολογίζεται ἡ μηνιαία ἐπιβάρυνσις τοῦ κονδύλου τῆς μισθοδοσίας, μὲ ἐπησίαν τοιαύτην διὰ τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν 100 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

Τὸ ζῆτημα ήδη εὐρίσκεται ὑπὸ τὴν κρίσιν τοῦ «Ομοοποιιδικοῦ Γραφείου» σταθεροποίησεως τῶν μισθῶν καὶ ἡμερομισθίων. Φόβοι, θμῶς, διατυπώνονται μήπως τοῦθι θελήσῃ καὶ ἔξαιρεση τὴν ναυτιλίαν ἀπὸ τὰς βιομηχανίας, αἱ ὄποιαι ὑφίστανται τὸν ἔλεγχον τῆς παραγωγῆς καὶ τῶν ἡμερομισθῶν τῶν. Η ἀτίρα τοῦ «Ισμπράντσεν», ητίς είχεν υποχρεωθῆ νὰ παροπλίσῃ ἑπ' αρκετάς ἡμέρας πέντε ἐν ὅλῳ σκάφη της, ἐδέχθη καὶ αὐτὴ τελικῶς τὸ νέον μισθολόγιον.

Αἱ μεταφοραὶ εἰς τὴν Παναμαϊκὴν

Παρὰ τοῦ γνωστοῦ γερουσιαστοῦ κ. Μάνιουσον, εἰδίκου, περὶ τὰ ναυτιλιακά, κατέτεθη πρὸ ἡμέρων εἰς τὴν Γερουσίαν καὶ ἐψηφίσθη νομοσχέδιον ἀποβλέποντα εἰς τὴν πρόληψιν τῆς μεταφορᾶς ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς τὴν σημαῖαν τοῦ Παναμᾶ. Εἰς τὴν σχετικὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ Κόσμου, διάτεται, διὰ τὴν ἐκδηλουμένην ἀπό τοὺς στρατιώτας τοῦ Παναμᾶ νὰ είνε σήμερον τετάρτη κατὰ σημεῖαν ναυτιλιακὴ δύναμις τοῦ Κόσμου. Τὸ σύντομον νομοσχέδιον ἀπαγορεύει ἐπίσης καὶ τὴν πώλησιν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς ἑτέρας σημαῖας ἀνέντα τῆς γραπτῆς ἔγκρισεως τῶν ὑπουργῶν Ἐξωτερικῶν, Εθνικῆς Ἀμύνης καὶ Εμπορίου.

Θετικὴ ἐνίσχυσις τῆς ναυτιλίας

Αἱ τελευταῖαι ἔξ Οὐασιγκτῶν πληροφορίαι φέρουν τὸν Πρόεδρον κ. Τρούμαν ως προτιθέμενον ν' ἀπευθύνῃ μῆματα πρὸς τὸ Κογκρέσον, ἵνα ἐπιληφθεῖ τὸ τόπον ἀμέσως τῆς ἐπεξεργασίας τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ναυτιλίαν κατατεθεμένων ἀπὸ μακρού νομοσχέδιων οἰκονομικῆς ὀργανῆς. Παρό τὰς προβληθείσας ἀντιρρήσεις τοῦ υπουργείου Οἰκονομικοῦ διὰ τὴν ἐπιδιωκόμενην φορολογίκην ἀνακούφισιν τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου, δὲ τὸν Πρόεδρον κ. Τρούμαν ἐπέτυχεν, ὡς λέγεται, τὸν συγκερασμὸν τῶν ἀπόφεων τῶν φοροτεχνικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, εἰς τρόπον ὡστε νὰ καταστὴ εὔχερής η κύρωσις τῶν ἐπιμάχων νομοσχέδιων ἀπὸ τὸ Κογκρέσον.

Τοῦ κυριαρχούντος μέτρου ἔγκειται εἰς τὴν μὴ καταδολήν τῶν φόρων, ἵνα ταχύτερον ἀποσθεσθῇ ἡ ἀξία τῶν πλοίων καὶ εἰς τὴν χρησιμοποίησην ὅλων τῶν ἀποθεματικῶν συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν φόρων, διὰ τὴν ναυπηγήσιν νέων σκαφῶν, εἰς ἀντικατάστασιν τῶν παλαιῶν καὶ ἀκατλήπων.

Τὸ πρόβλημα τῶν ύγρων καυσίμων

Μὲ τὰ κατωτέρω ἀπαριθμούμενα μέτρα ἀντιμετωπίζουν αἱ ἀμερικανικαὶ ἀταρίαι πετρελαίων τὴν κρίσιν τοῦ 'Ιράν: Πρῶτον, ἵνα μέρος τῶν ἔγκαταστάσεων τῶν νέων ἐν Αγγλίᾳ διῆλιστρίων τοῦ Φόλευ, ἐτεθη πρὸ ἡμέρων ἐν λειτουργίᾳ, ἐπιτευχεῖσθαι τῆς ἐνάρεως τῶν ἐργασῶν τοῦ, ητὶς κανονικῶς προεβλέπετο διὰ τὸ 1952. Τὸ λειτουργήσαν τμῆμα δύναται νὰ κατεργάζεται τὸν δέκατον 60.000 Βαρέλιων ἀκαθάρτου πετρελαίου ἡμερησίως, διὰ τὸν δέκατον 30.000 Βαρέλιων πού παραλαμβάνουν ἡμερησίως αἱ ἀμερικανικαὶ ἀταρίαι αἱ ἀπορίαι αἱ πετρελαίων τῆς Εὐρώπης, δεδομένου, διὰ τὸν δέκατον 15.000 Βαρέλιων της παραγωγῆς τοῦ Τέξας προβλέπεται νὰ δύνατότης ἐπαυξήσεως τῆς παραγωγῆς του κατὰ 250.000 ἐνώ 300.

stop
rust

WITH NO-OX-ID

Prevent costly damage through corrosion with NO-OX-ID Rust Preventives. Dearborn's consistencies protect ballast, and water tanks, brine tanks, rigging, chain lockers, cargo areas, shaft alleys, bilges, life boats. Easily applied, long service life.

Write for descriptive catalogs:

DEARBORN CHEMICAL COMPANY

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

000 βαρελίων ήμερησίως. Τρίτον, τὸ ἐκ τῆς Μέσης Ἀνατολής εἰς Καναδάν μεταφέρομενον πετρέλαιον νά πάραχωρθῇ εἰς τὴν «Σέλλα», τῆς Ἀγγλίας, δὲ Καναδᾶς νά ἀνεφόδιαζεται ἐφεξῆς από τὸ Δυτικὸν Ήμισφαῖρον. Τέταρτον, δύο ὑπετιπρόπαι παραγωγῆς καὶ διύλισεως συνεστήθησαν, μὲ συμμετοχὴν ἑκπροσώπων ὅλων τῶν ἀμερικανικῶν ἑταῖρων, διὰ ν' ἀντιμετωπίουν τὰς καθημερινὰς ἔξελίζεις. Πέμπτον, ἡ λειτουργία τοῦ συσταθέντος ἀπούλα τῶν ἀμερικανικῶν ἑταῖρων δέον νά ἀρχίσῃ τὸ ταχυτέρον. Ἐκτον, ἡ διενέργεια νέων γεωτρήσεων ἀνά τὸν κόσμον ἐπιτεύδεται, ἵνα καταστῇ δυνατὴ ἡ αὐξησης τῆς παραγωγῆς. Εἰς τὸ Κουβέντ λ. χ. ἡ παραγωγή τῶν 375.000 βαρελίων ήμερησίως κατὰ Μάρτιον, ἔφθασεν ἡδη εἰς 650.000 βαρελίων καὶ θά αὐξηθῇ ἀσφαλῶς εἰς 700.000 βαρελίων ήμερησίως ἐντὸς ὅλιγου χρόνου. Τέλος, ἔνα υστότον μέτρον, ποὺ ἀντιμετωπίζεται ἀπό τούδε, εἴναι ἡ κατανάλωσις γαιάνθρακος ἀντί πετρέλαιου ἀπό τὰς ἀμερικανικὰς ἔκεινας βιομηχανίας, αἵτινες δύνανται νά χρησιμοποιήσουν τόσον τὰ υγρά, ὅσον καὶ τὰ στερεά καύσιμα. Εἰς 20 ἑκατομμύρια βαρελίων ὑπολογίζεται ἡ οἰκονομία ποὺ δύναται νά προέλθῃ εἰς τὰς ἀνατολικὰς Πολιτείας τῆς Ἀμερικῆς, ἃν ωρισμέναι βιομηχανίαι τῶν ἐπανέλθουν εἰς τὴν χρῆσιν τοῦ γαιάνθρακος.

Αἱ ἔξαγωγαι γαιανδράκων

Τὸ Χάμπτον ρόδος ἐγγνώρισε κατὰ τὸ σ'. δημητον τοῦ τρέχοντος ζετους ἐνα ἀπό τὰ μεγαλύτερα ρεκόρ τῆς κινήσεως του. Εἰς 3138 ἀνάλθον τὰ καταπλεύσαντα σκάφη, ἥτοι 1000 ἐπὶ πλέον ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαγηνον τοῦ 1950, τὴν δὲ ἀναδίωσιν τῆς ζωηρᾶς ταύτης ναυτιλιακῆς κινήσεως προεκάλεσε — κυρίως — ἡ ἐπανάληψη τῶν ἔξαγωγῶν γαιανδράκων πρὸς τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἰαπωνίαν. Κατ' Ιούνιον μόνον τοῦ τρέχ. ἔτους κατέλευσαν εἰς Χάμπτον ρόδος 534 σκάφη, τὰ περισσότερα τῶν ὅποιων πρωρίζοντο διὰ τὰ παρασάδην γαιανδρακοφορτίων. Τῆς κινήσεως ταύτης μετέσχεν ἡ ιταλικὴ σημαία μὲ 228 πλοία — ἔναντι 7 μόνον τοῦ Ιούνιον π. ἔ. — καὶ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία μὲ 113, ἔναντι 21 σκαφῶν τοῦ Ιούνιον 1950. Κατὰ τὸ ὑπό ἀνασκόπησιν ἔξαμηνον ἐφορτώθησαν ἀπό τὸ Χάμπτον ρόδος 16.053.696 τόν. γαιανδράκων, μὲ αὐξησησιν κατὰ 10 ἑκατομμύρια τόνων περίπου, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου δημήνου τοῦ 1950. Αἱ κατ' Ιούνιον ἔ. ἔ. φορτώσεις γαιανδράκων ἀνήλθον εἰς 2.724.307 τόν. καὶ ησαν μεγαλύτεραι κατὰ 1.825.666 τόν., ἔναντι τοῦ Ιούνιον παρελθόντος ἔτους.

Ἰαπωνία

Πρὸς ἀπόκτησιν ἐπαρκοῦς ναυτιλίας

Ο πρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως» τῶν Ἰαπωνῶν ἐφοπλιστῶν κ. Γιαμαγκάτα, εὐρισκόμενος ἀπό τίνος μετ' ἄλλων συναδέλφων τοῦ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἐδήλωσεν, διὰ τὴν Ἰαπωνία ἀναμένει τὴν ὑπογραφὴν τῆς συνθήκης εἰρήνης, προκειμένου ν' ἀναλάβῃ τὴν προσπάθειαν τῆς ναυτιλιακῆς τῆς ἀνασυγκροτήσεως. Ο κ. Γιαμαγκάτα υπολογίζει, διὰ τὴν προστεθούν ἐφέτος εἰς τὴν Ιαπωνικὴν ναυτιλίαν νεότευκτα σκάφη 250.000 τόνων γκρός, φοβεῖται, ὅμως, διὰ τὴν Ἑλλειψις ἐργατικῶν χειρῶν, πρώτων ὑλῶν καὶ διαθεσίμων κεφαλαίων θέλει παρεμποδίσει τὴν κινητοποίησιν μὲ πλήρη ἀπόδοσιν τῆς Ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἣτις δύνανται νά ἀπόδοση πλοία 800.000 τόνων ἐτησίως καὶ συνεπῶς είναι ἱκανὴ μὲ ρυθμὸν ταχύτητος νά ἀποκαταστήσῃ τὴν ἔθιμην ναυτιλίαν.

Ἐγ τῷ μεταξὺ μία νέα πίστωσις 17.225.000 δολλαρίων ἔχοργην ἐκ τῆς ἀμερικανικῆς βιοθείας εἰς τοὺς Ιάπωνας ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν κατασκευὴν νέων πλοίων, ἡ δὲ πίστωσις αὕτη συνυπολογίζουμενη μετὰ προγενετέρας τοισύτης ἐκ 14.450.000 δολλαρίων, αναδιθάσει εἰς 31.5 ἑκατομ. δολλαρίων τὸ κεφάλαιον τῆς βιοθείας, ὅπερ θὰ είναι συντόμως διαθέσιμον διὰ τὴν ἑκτέλεσιν τοῦ δου καὶ τοῦ Ζου μεταπολεμικῶν ναυπηγικῶν προγραμμάτων τῆς Ιαπωνίας. Προβλέπεται δι' αὐτῶν

ἡ ναυπήγησις καὶ ἡ διασκευὴ 51 πλοίων, εἰς τρόπον ὥστε τὴν 31η Μαρτίου 1952 νὰ διαθέτῃ ἡ Ἰαπωνία μίαν δύναμιν ἐκ 277 ὀκεανοτόπωρων πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 1.683.000 τόν. γκρός. Σημειώτεον ἀκόμη, διὰ μετέπειτα καὶ ἡ ἀγορά ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς 26 σκαφῶν, 150.000 τόνων, πρὸς συμπλήρωσιν τῆς προσπαθείας.

Ἡ Ἰαπωνία, συμφώνως πρὸς προσφάτους ἀνακοινώσεις τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Συγκοινωνῶν, συμμετεῖχε διὰ τῶν ἔθνικῶν τῆς πλοίων κατὰ 19% εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἑξωτερικοῦ τῆς ἐμπορίου, ἐνώ κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1950 κατέβαλε 75 ἑκατομμύρια δολλαρίων εἰς ναύλους πρὸς τὰ ξένα πλοῖα. Κατέχει σήμερον 108 μόνον ὀκεανοτόπωρα σκάφη, 631.000 τόνων, θά χρειασθῇ δὲ ἔπειρα 121, χωρητικότητος 851.000 τόνων, διὰ νὰ φθάσῃ ἡ χώρα εἰς ἕνα ἀνέκτον σημείον ναυτιλιακῆς ἐπαρκείας.

Διὰ τὸ 1952, ἐπὶ προβλεπόμενων εἰσαγωγῶν 16.194.000 τόνων, ἐπιδιώκεται νά μετάσχῃ εἰς αὐτάς κατὰ τὸ ἡμισυ τὸ Ἰαπωνικὸν πλοῖον. Πρὸς ἐπίτευξιν τούτου, ὅμως, θὰ χρειασθούν σκάφη 2.357.000 τόν. d.w. Σημαντικόν, συνεπώς, διὰ εἰναι καὶ πάλιν τὸ ἔλειμμα τῆς χωρητικότητος, λόγω τοῦ ὅποιου καὶ θὰ συνεχισθῇ πρὸς τὰς ξένας σημαίας διαρροή συναλλάγματος. Τὰ αὐτὰ ἑτοίστοντα διαιτήσων καὶ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια, ὑπελογίζετο δὲ εἰς 290.000 τόν. κατὰ μήνα, διὰ τὸ ἀρδέμενον οἰκονομικὸν ἔτος, τὸ ἔλειμμα τῆς εἰς τάνκερς ἀναγκαιούσης χωρητικότητος.

Μεγ. Βρεταννία

Ἡ ἀπόσθεσις τῶν νεοτεύκτων

Κατόπιν τῶν ἐντόνων διαμαρτυριῶν τῶν ἀγγλικῶν ἐφοπλιστικῶν ὄργανώσεων, ὑπερχερώθη ἡ Κυβέρνησης, ὅπως διὰ νεωτέρου νομοθετικοῦ αὐτῆς μέτρου παραχρήση διὰ τὰ μέρη τῆς 10ης Απριλίου ἔ. ἔ. παραγγελθέντα πλοία τὴν ἔκτακτον ἀπόσθεσιν τῆς αξίας των κατὰ 40%, τὴν ὅποιαν είχεν ἀναστείλει διὰ τοῦ κατατεθέντος πρὸ τινῶν μηνῶν νέου προϋπολογισμοῦ. Ἡ ἀνωτέρω παραχώρησις ἐξετάθη μέχρι καὶ τῆς περιπτώσεως, καθ' ἥν η παραγγελία τοῦ σκάφους δὲν είχε πραγματοποιηθῆ, ὅλῃ' εἰχον παραγγελθῆσαι αἱ μηχαναὶ τοῦ.

Τὰ δύο πολωνικά τάνκερς

Δύο νεότευκτα δεξαμενόπλοια κατασκευασθέντα διὰ λογοριασμὸν τῆς Πολωνικῆς Κυβερνήσεως τῆς Οὐασιγκτῶνος, ἀπό τὴν Ἀγγλικὴν Κυβέρνησην, βάσοι τοῦ νόμου περὶ ἔθνικῆς ἀμύνης καὶ ἐνετεύχθησαν εἰς τὴν δύναμιν τῶν θοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ, ἵνα προληφθῆ διὰ παράδοσίς των ἀπό τὰ ναυπηγεῖα «Μπάρτραμ» εἰς τὸν Πολωνικὸν πλοιοκτήτας. Πρόκειται περὶ τῶν τάνκερς «Τάτρια» καὶ «Μπέσκιτστον». Τὸ πρώτον ἐξετάσθησεν ηδη τὰς δοκιμάς του καὶ ἐπανδρώθη μὲ πλήρωμα τοῦ B. N. κατηψυχήθη εἰς τὸν γαυματόθημον τοῦ Πλύμουθ, ἐνώ τὸ δεύτερον θὰ παραδοθῇ εἰς τὸ Ναυαρχεῖον μετά τὴν συμπλήρωσιν του οὐ πάντα γενεθέντος τοῦ Σάντερλαντ. Τὸ πολωνικὸν πλήρωμα, ὅπερ ἀνέμενε νά ἐπιβῇ τοῦ «Τάτρια», ὑπερχερώθη εἰς ἀπανταποτισμόν.

Τὰ δύο ταῦτα δεξαμενόπλοια είχον παραγγελθῆ τὸν Μάϊον τοῦ 1948 καὶ είνε χωρητικότητος 7600 τόν. γκρός ἔκαστον.

Τὸ 6^ο ναυπηγικὸν τρίμυνον

Αἱ στατιστικαὶ τοῦ «Λόῳδ' Ρέτζιστερ» αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὴν ναυπηγικὴν δραστηρίοτητα τοῦ B'. τριμήνου ἔ. ἔ. διαπιστώνουν, διὰ τὸ ὑπό κατασκευὴν ἀνά τὸν Κόσμον χωρητικότης κατὰ τὴν 30ην Ιουνίου περιελάμβανεν 1214 σκάφη, 5.331.214 τόνων γκρός, μὲ αὐξησην 234.130 τόν. γκρός, ἔναντι τοῦ α'. τριμήνου τρέχ. ἔτους. Τὰ 38.4% τῆς ἀνωτέρω χωρητικότητος, ήτοι 181 σκάφη, 2.046.337 τόν. γκρός, ἀνεφέρουν εἰς δεξαμενόπλοια (1000 τόν. καὶ ἄνω ἔκαστον), ἐκ τῶν ὅποιων πάλιν τὰ 153, χωρητικότητος 1.679.187 τόν. γκρός ἡσαν δηζλοκίνητα καὶ τὰ

BALDWIN-LIMA-HAMILTON CORPORATION

NEW YORK OFFICE: 60 E. 42nd Street—NEW YORK 17, N.Y.
Telephone: MURRAY HILL 2-4747

ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΕΛΙΚΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.

BALDWIN ἐλίκες τοποθετούνται ἐπὶ τῶν περισσοτέρων μεγάλων ἀμερικανικῶν ὑπερωκεανίων, θωρηκτῶν, αεροπλανοφόρων, τάνκερς καὶ φορτηγῶν.

Μερικὰ ἐκ τῶν πλοίων μὲ ἐλίκας **BALDWIN**:

'Υπερωκεάνιον "UNITED STATES,"	50.000 τόνων (ὑπὸ ναυπήγησιν)
"AMERICA,"	26.500 "
Θωρηκτὰ τύπου MISSOURI .	
'Αεροπλανοφόρα τύπου FRANKLIN D. ROOSEVELT	

ύπόλοιπα 28, χωρητικότητος 367.150 τόν. γκρός ήσαν άτμοκίνητα.

Αἱ εἰς Ἀγγλίαν καὶ Ἰρλανδίαν ναυπηγήσεις ἐκάλυπτον τὰ 39.7 % τῆς παγκοσμίου ἔργασίας, με 345 σκάφη, 2.114.319 τόν. γκρός καὶ μὲ αὔξησιν κατὰ 41.596 τόν. ἔναντι τοῦ α'. τριμήνου. Ἐκ τῶν 345 σκαφῶν, τὰ 105, χωρητικότητος 729.313 τόν. γκρός κατεσκευάζοντο διὰ λαγαρισμῶν ξένων ἑροποιητῶν, ἐνῷ τὰ 55.9% τῆς ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰρλανδίᾳ ἔργασίας, ήτοι 101 σκάφη, 1.181.755 τόν. γκρός, ἀνεφέροντο εἰς δεξαμενόπλοια.

Εἰς τὰς λοιπὰς ὁμοῦ χώρας — ἔξαιρεσί τῆς Σοδιετικῆς Ρωσίας, τῆς Πολωνίας καὶ τῆς Κίνας, διὰ τὰς ναυπηγικὰς ἔργασίας τῶν ὅποιων δὲν ὑπῆρχον ὑπεύθυνοι πληροφορίαι — κατεσκευάζοντο τὴν 30 Ἰουνίου ἐ.ξ. 869 σκάφη, 3.216.895 τόν. γκρός, καλύπτοντα τὸ 60.3% τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς δραστηριότητος, μὲ αὔξησιν κατὰ 192.534 τόν. γκρός, ἔναντι τοῦ α'. τριμήνου τρέχ. ἔτους. Ἐκ τῶν 869 αὐτῶν σκαφῶν, τὰ 80 ήσαν δεξαμενόπλοια, χωρητικότητος 864.582 τόν. γκρός, ἀντιπροσωπεύοντα ποσοστὸν 26.9% ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν εἰς τὰς ξένας χώρας ναυπηγήσεων.

Ἀναλυτικάτερον, τὸ ναυπηγόμενον κατὰ χώρας τονάζ δείκνυται εἰς τὸν κατωτέρῳ πίνακα, μὲ τὴν προκύπτουσαν ἔναντι τοῦ α'. τριμήνου ἐ.ξ. διαφοράν:

Χώρα	Τ γκρός	Διαφορά
Ἀγγλία — Ἰρλανδία	2.114.319	+ 41.596 τ. γκρός
Ἰσπανία	520.665	+ 41.055 »
Γαλλία	439.363	+ 46.525 »
Γερμανία	387.853	+ 126.568 »
Ηνωμέναι Πολιτεῖαι	333.662	+ 63.378 »
Σουηδία	315.855	+ 13.820 »
Ἴταλία	311.333	+ 11.025 »
Ὀλλανδία	295.296	+ 494 »
Νορβηγία	122.326	+ 20.474 »
Δανία	116.390	+ 5.872 »
Ισπανία	108.235	+ 5.253 »

Ο χάλυψ καὶ αἱ ναυπηγήσεις

Φόδοι ἐκφράζονται, ὅτι ἡ Ἑλλειψις ἐπαρκοῦς χάλυβος καὶ ἡ πιθανότης ἐπαυξήσεως τῶν περικοπῶν κατὰ τὴν νέαν κατανομήν θὰ προκαλέσουν καθυστέρουσιν εἰς τὴν ναυπηγικὴν παραγωγὴν τῆς Ἀγγλίας. Αἱ ἀνὰ χώρας παραγγείλασι τὸν ναυπηγείων εἰνεὶ ἀρκεταὶ νὰ διατηρησούν αὐτὰ, ἐν πλήρῃ δραστηριότητῃ ἐπὶ τρία καὶ ἥμισυ ἑπτ., ἐπὶ τὴν βάσει τῆς ἀπόδοσεῶν των κατὰ τὸ 1950, ἐν τῷ μεταξύ, ὅμως, ὁ παρεχόμενος εἰς τὰ ναυπηγεῖα χάλυψ περιεκτικός κατὰ 15% καὶ θεωρεῖται ἀναπόφευκτον, ὅτι μία νέα περικοπὴ 5% θὰ πραγματοποιηθῇ κατὰ τὸ ἀράμενον γ'. τριμηνὸν τοῦ τρέχ. ἔτους.

Τὸ χαλυδουργεῖα ἔχουν Ἐλλειψιν πρώτων ὑλῶν καὶ πολλὰ ἐξ αὐτῶν—ιδίως εἰς τὴν Σκωτίαν — ἐργάζονται μὲ τὰ 85% τῆς ἀπόδοσεῶν των. Οἱ ναυπηγοὶ παραπονοῦνται, ὅτι διὰ νὰ δυνηθοῦν καὶ ἀντιμετωπίσουν τὴν συρροὴν τῶν παραγγελιῶν, ὑπερχεωθήσαν νὰ ἐπεκτείνουν τὰς ἐγκαταστάσεις των, ὡστε νὰ κατασκευάζουν μεγαλύτερα σκάφη, κυρίως δεξαμενόπλοια, ἥδη δὲ χρειάζονται περισσότερον χάλυβα. Ἐν τῷ μεταξύ ὁ ζεύκις ἀνταγωνισμὸς καθίσταται σημεραιός δύστερος δύστερος, τονίζεται δέ, ὅτι οἱ Σουηδοὶ ναυπηγοὶ κατώρθωσαν νὰ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσίν των σηματικὴν ποσότητα χάλυβος.

Τὰ 70% τῶν νέων παραγγελιῶν ἀναφέρονται εἰς τάνκερς, ἐὰν δὲ τὸ Ἀμπαντάν τελικὸς ἀπόλεσθι, ἵσως ἡ πίεσις διὰ τὴν ταχυτέραν παράδοσιν τῶν δεξαμενοπλοίων νὰ χαλαρώθῃ πως. Ἐξ ἀντιθετοῦ θὰ χρειασθῇ νὰ μεταφέρωνται εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀσίαν τὰ πετρέλαια ἐξ ἀποστάσεων περισσότερων μακρινῶν. Ἡ ἀνάγκη τότε περισσότερου τονάζ καθίσταται ἐμφανῆς. Μία δριστικὴ εἰς τὰ ἑρωτήματα ταῦτα ἀπάντησις δὲν δύναται, θεσσαλία, νὰ δοθῇ, πρὶν ἡ ἐκκαθαρισθῇ ἡ κρατοῦσα διὰ τὴν ἔξτριξιν τῆς καταστάσεως εἰς τὸ Ἰράν ἀδεβαίτης.

Ο παγκόσμιος στόλος τῶν τάνκερς

Στατιστικαὶ ἐπὶ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀναφέρομεναι εἰς τὸ μέχρι Ἰουνίου ἐ.ξ. διάστημα, διαποστώνουν, ὅτι ἀπὸ Ἰην Ἰουνιαρίου ἐ.ξ. καὶ ἐπεύθεν ἡ ἐν λόγῳ χωρητικότητος πολὺ ἔντευθεν κατὰ 1.400.000 τόνων d.w. Αἱ στατιστικαὶ περιέλαβον τὰ ὄντα τῶν 500 τόν. γκρός δεξαμενόπλοια, καθὼς ἐπίσης καὶ τὰ καθελκυσθέντα, ἀλλὰ μὴ παραδοθέντα εἰσέτι, ἐξηρέθησαν δὲ απὸ τοὺς ὑπολογισμοὺς τὰ τάνκερς τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Οὕτω, η ὑπάρχουσα τὴν Ἰην Ἰουνιού συνολικὴ παγκόσμιος χωρητικότητος ὑπελογίσθη ἀνερχομένη εἰς 28.177.856 τόν. d.w. (ἔναντι 16.078.000 τόν. d.w. τῆς Ἰην Ἰουλίου 1939), ἐκ τῶν ὅποιων τάνκερς 4.601.000 τόν. d.w. ἐφερον τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν. Κατωτέρω παραβέτομεν πίνακα κατανομῆς κατὰ σημαίας τοῦ ἐν λόγῳ τονάζ τῶν δεξαμενοπλοίων, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὴν Ἰην Ἰουνιαρίου ἐ.ξ.:

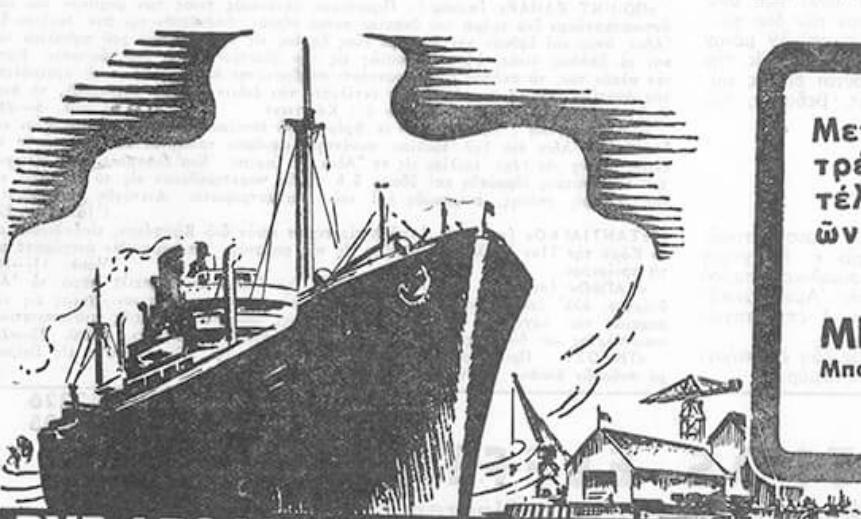
Την Ἰουνιαρ. 1951	Την Ἰουλίου 1951
Ἀγγλικὴ	7.137.812 τ. d.w.
Νορβηγικὴ	6.339.282 »
Παναμαϊκὴ	3.877.537 »
Γαλλικὴ	2.778.236 »
Ἴταλικὴ	1.051.075 »
Ὀλλανδικὴ	869.348 »
Λιθεριανὴ	648.862 »
Σουηδικὴ	557.719 »
Ἴσπανικὴ	412.454 »
Δανικὴ	366.876 »
Ἀργεντινῆς	378.013 »
Οὐδούρας	273.118 »
Σοδιετικὴ	195.226 »
Ἴσπανικὴ	195.573 »
Μεξικανικὴ	187.002 »
Βενεζούελλας	155.269 »
Ἐλληνικὴ	157.871 »
Γερμανικὴ	143.819 »
Λοιπαὶ σημαῖαι	602.752 »
Σύνολον	27.205.525 τ. d.w. 28.177.856 τ. d.w.

Ὦς προκύπτει ἀπὸ τὸν ἀνωτέρῳ στατιστικὸν πίνακα, ἡ ἀμερικανικὴ σημαία συγκεντρώνει τὰ 24.9% τοῦ συνόλου τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων, ἡ ἀγγλικὴ τὰ 22.7% καὶ ἡ νορβηγικὴ τὰ 15.7% ἐρχομένη τρίτη κατὰ σειράν. Ἰδιαιτέρως, ὅσου ἀφορᾷ τὰ συστῆματα προώσεων τὰ 56.47% ἀναφέρονται εἰς ἀτμοκίνητα τάνκερα, ἐνώ ὡς πρὸς τὴν ἡλικίαν τὰ 18.15% τοῦ συνόλου εἰνεὶ 16 ἑτῶν καὶ ἄνω, ἐξ αὐτῶν δὲ πάλιν τὰ ἡμίση εἰνεὶ ἡλικίας ἄνω τῶν 25 ἑτῶν. Τὰ 44.2% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τῶν τάνκερων ἐναπογήθησαν διαρκοῦντος τοῦ πολέμου 1940—45, τὰ δὲ 27% εἰνεὶ μεταπολεμικῆς κατασκευῆς.

Εἰδικότερον, τὸ ἀμερικανικὸν τονάζ κατὰ 80% ἐναυπηγήθη κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον, ἐνώ τὰ 38.6% τοῦ ἀγγλικοῦ τονάζ εἰνεὶ πολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ τὰ 29.7% μεταπολεμικῆς τοισύτης. Τὰ ἀντίστοιχα ποστάτα τοῦ νορβηγικοῦ τονάζ ἀναβιβάζουν μόνον εἰς 18% τὰ δεξαμενοπλοία πολεμικῆς κατασκευῆς, ἐνώ τὰ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως καλύπτουν ποσοστὸν 48%. Τέλος, τὸ παναμαϊκὸν τονάζ τῶν τάνκερων κατέχουν τὴν τετάρτην θέσιν, λόγῳ τῆς στροφῆς πρὸς τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ τοῦ Ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ τῶν ἀμερικανικῶν ἐταιρίων πετρελαίων, ἐμφανίζει ποσοστὰ 44.6% διὰ τὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως δεξαμενόπλοια καὶ 29% διὰ τὰ μεταπολεμικῆς τοισύτης.

Οσον ἀφορᾷ, ἐξ ἀλλοῦ, τὰ ὑπάρχοντα κατὰ τὴν Ἰην Ἰουλίου ἐ.ξ. πλωτὰ ἔργοστασίας κατεργασίας φαλαίνων, ἀνέρχονται εἰς 28, συνολικῆς χωρητικότητος 499.732 τόνων d.w. καὶ κατανέμονται εἰς τὰς κά-

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ



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



Μετατροπαὶ τοῦ καυσίμου εἰς πετρέλαιον, πλήρης καὶ ταχεῖα ἐκτέλεσις ἐπιθεωρήσεων, ἐπισκευῶν ταξιδίου καὶ μετασκευῶν.

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

PHONE: ROY. 7941 (10 lines)

τωθι σημαίσιας:

Νορβηγικά	10	τόνων d.w.	191.543
'Ιαπωνικά	7	>	107.651
Βρετανικά	4	>	88.642
'Αργεντινής	1	>	32.000
Σοδιετικά	2	>	27.730
Γαλλικά	2	>	20.992
Παναμαϊκά	1	>	16.674
'Ολλανδικά	1	>	14.500
Σύνολον	28	>	499.732

Τὸ σημειούμενον εἰς τὸ πίνακα παναμαϊκὸν εἶνε τὸ «Ολύμπικ Τσάλλεντζερ» τοῦ κ. Ἀρ. Ὁνάστη.

Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ Ἰουνίου

Ο καταρτιζόμενος παρὰ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λοιδίνου, ναυλοτιμάριθμος τῆς φορτηγού ναυτιλίας (μὲ βάσιν 100 τὸ ἔτος 1948) σημειώνεται διὰ τὸν μηνὸν Ἰουνίου ἐ. ἐ. εἰς τὰ 179.0 %, ἐνεφάνισε δὲ ὑποχώρησιν κατὰ 25 μονάδας ἔναντι τοῦ Μαΐου ἐ. ἐ. Η ἑπάνδοδος εἰς τὴν ὑπερρείαν ἀρκετῶν σκαφῶν τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου καὶ ἡ πιθανότης χαλαρώσεως τῶν πρὸς τὴν Ἀπο' Ἀνατολήν πολεμικῶν μεταφορῶν ἀπέτελεσαν τοὺς δύο σοδαροὺς παράγοντας, οἵτινες ἐπέδρασαν εἰς τὴν σημειωθεῖσαν ὑποχώρησιν. Ἀφ' ἑτέρου, αἱ εἰσαγωγικαὶ ἄναγκαι τῆς Εὐρώπης εἰς γαιάνθρακας καὶ πρώτας ὥλας κατὰ τὸν προσεκτικὴν χειμῶνα προβλέπεται νὰ κρατήσουν ὑπὸ ἀτάσχολην σηματικὴν χωρητικότητα, προκαλούμενές ούτας μιᾶς σταθερότητος τῆς ἀγορᾶς. Η πορεία τοῦ ναυλοτιμάριθμου δείκνυται ἀναλυτικότερον ἀπὸ τὸν κατώτερον πίνακα:

Mήνες	1948	1949	1950	1951
Ιανουάριος	111.3	87.1	72.8	151.9
Φεβρουάριος	104.5	100.5	75.5	164.7
Μάρτιος	105.5	95.0	75.8	180.6
Απρίλιος	107.7	94.6	74.4	176.8
Μάιος	104.6	99.7	71.4	203.8
Ιούνιος	99.8	86.7	74.3	179.0
Ιούλιος	99.4	73.3	78.8	—
Αύγουστος	100.7	70.6	86.6	—
Σεπτεμβρίος	97.2	71.6	89.0	—
Οκτώβριος	98.8	69.8	95.8	—
Νοέμβριος	88.8	66.5	97.6	—
Δεκέμβριος	86.8	72.8	115.7	—
Ἐπίσημος	100.0	82.3	84.0	—
= = = = =	= = = = =	= = = = =	= = = = =	= = = = =

Ομιλῶν, ἀναφορικῶν μὲ τὸν ναυλοτιμάριθμον, ὁ πρόεδρος τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», τοῦ Λοιδίνου, ἐτόνισεν, διὰ ὑπεδειχθῆ εἰς τὸ συμβούλιον τοῦ Ἐπιμελητηρίου ἡ ἀνάγκη, ὅπως παραβλήσων πρὸς τὸν ναυλοτιμάριθμον καταρτίζεται καὶ μιὰ γραφικὴ παράστασις δεικνύσσωσα τὴν ἀνοδὸν εἰς τὰς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως τῶν φορτηγῶν πλοίων. Κατὰ τὸν ἐπιφανὴν Ἀγγλον ἐφόπιτήν, ὃ υψηλὸς ναυλοτιμάριθμος δὲν σημαίνει καὶ ἀνάλογα κέρδος, δεδομένου, διὰ τὰ ἔξοδα κινήσεως τῶν φορτηγῶν σταθερῶς ἀπὸ ημέρας εἰς ημέραν αὐξάνονται.

Όλλανδία

Νέα λάτινες

Τὸ νέον ὑπερωκεάνιον «Ρίνταμ» 15.015 τόν. γκρός, τὸ ἀνῆκον εἰς τὴν «Χόλλαντ—Ἀμέρικα Λάιν» καὶ προοριζόμενον δι' οἰκονομικὰ ταξίδια, παρέδων πρὸς ἡμέρων εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖριν. Τὸ «Ρίνταμ», τοῦ ὃποιού ἐν καιρῷ ἀνέγραφαν τὸ «Ναυτικά Χρονικά» λεπτομερείας τῶν χαρακτηριστικῶν τῆς ναυπηγήσεως του, κατεσκευάσθη εἰδίκως διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τῆς τουριστικῆς κινήσεως μεταξὺ πλαισίου καὶ νέου Κόμσου, μὲ εὐηγένη εἰσιτήριον, τὸ σκάφος καὶ διὰ τὰς χειμερινὰς ἐκδρομὰς ἐκ Νέας Υόρκης πρὸς Νότον, μὲ δυον τὸ δυνατόν χαμηλότερον κοστός.

Ἐναὶ ἀδελφὸν αὐτοῦ ὑπερωκεάνιον, τὸ «Μάσασταμ», τελεῖ ἡδη ὑπὸ κατασκευὴν καὶ θά παραδοθῇ ἡ ἀπόδεινον ἔτος. «Εκσαντὸν τῶν δύο τούτων φλαίνερες διαθέτει 850 θέσεις εἰς τὴν «επούστι κλάση» καὶ 39 μόνον δι' ἐπιβάτας πρώτης θέσεως. «Ολοὶ οἱ κοινόχρηστοι χώροι εἰνεὶ εἰς τὴν διάδειν τῶν ἐπιβατῶν τῆς τουριστικῆς θέσεως, παρέχονται δὲ εἰς εἰς αὐτοὺς δῆλαι αἱ ἀνέσεις μιᾶς εὐχαρίστου διαμονῆς, χωρὶς, βεδαίως, τὴν πολυτέλειαν τῶν μεγάλων ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανίων.

Τουρκία

Παραγγελία 4 ἐπιβατηγῶν

Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ ἔξι 'Αγκύρας ἐπιστρέψαντος εἰς Κωνσταντινούπολιν βοηθοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τῆς «Ντενιζιολαρί» κ. Μπεχτούετ 'Οσμαναγάογλου, 6—8 ἑκατόμ., δολλαρίον, ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ τῶν 70 ἑκατομ. δολλαρίων τῶν ἐφετεινῶν πιστώσεων τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας, πρόκειται νὰ διατεθεῖ διὸ τὴν παραγγελίαν 4 ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, πύτου «Καρά Ντενιζ» (Μαύρης Θαλάσσης).

Τὰ νέα πλοῖα βά ναυπηγθοῦν εἰς ἀντικατάστασιν τῶν ηδη ἐν κινήσει ἐπιβατηγῶν «Ἐγκέ», «Καρά Ντενιζ», «Τσορούμ» καὶ «Ισμύρ».

Ο κανονισμὸς τῆς Ναυτικῆς Τραπέζης

Οι ναυτικοὶ κύκλοι τῆς Κωνσταντινούπολεως πληροφοροῦνται, διὰ ὃ πηγῶν ἐκκρεμῶν κανονισμὸς τῆς διοικητικῆς ἀρθρώσεως καὶ τῆς οἰκονομικῆς συγκροτήσεως τῆς Ναυτικῆς Τραπέζης (Ντενιζιολαρί), πρόκειται νὰ ἐγκριθῇ ὑπὸ τῆς Εθνοσυνελεύσεως τῆς Αγκύρας, πρὸ τῶν θεονυμῶν διακοπῶν τοῦ Σώματος.

Τὸς βασικοὶ ἐπιδιώκεις τοῦ νέου κανονισμοῦ φέρονται: 1) Ἡ κατάλυσις τοῦ καθεστώτος τῆς διοικητικῆς πολυτελείας, διὰ τῆς ὀριστικῆς ἀπολύτεως τῶν ἀπαντόπεδων καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐπαναπροσθόθεντων, διὰ διαφόρων μέσων, διοικητικῶν ὑπαλλήλων τῆς «Ντενιζιολαρί», καθὼς καὶ ἀξιωματικῶν τινῶν καὶ μελῶν τῶν πληρωμάτων τῶν κρατικῶν πλοίων. Καὶ 2) Ἡ ἐπὶ ἐμπορικῶτερων βάσεων ἀνασυγκρότησις τῶν γραμμῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ —κατὰ πρώτων λόγον— καὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Λόγῳ τῆς δημοσιοπαλληληῆς ἀπεργίας, ὠρισμένοι πληροφορίαι ἔπι τῶν θαλασσῶν ἀτυχημάτων ἐλήφθησαν μὲ βραδυτότητα καὶ δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ περιληφθοῦν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας. Τὸς δημοσιεύμεν, ἐν τούτοις, διὰ νὰ ὑπάρξῃ ἡ στατιστικὴ συνέχεια εἰς τὴν εἰδοποίησην μας:

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ» : Μὲ φορτίον γαιανθράκων ἐκ Χάμπτον ρόδες κατέπλευσεν εἰς Ρίον Ἰανέτρον, ἐνώ δὲ ἐξετελεῖ ἐλιγμούς, διὰ νὰ πλευρίσῃ, ηγειστὸν τὸν θυρόβραχον τοῦ Ιανέτρου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» : Απὸ Τζάκομποτατ μὲ φορτίον ζυλείας δι' Ἀγγλίαν, ἐμεινάρηστον, λόγῳ δλάδης τῶν ἀντιλίπων του, 200 μίλια μακρῶν τοῦ Τάνι καὶ ἔζητησε δοθείσιαν.

«ΑΡΙΣΤΟΝ» (δύν., δεξ.): Κατέπλευσεν εἰς Ντακόρ μὲ μικρὰς ζημιὰς τῶν μηχανῶν. Ἐπιθεωρήθη πρὸ τοῦ προσεκτικοῦ καὶ επισκευασθεῖσαν.

«ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ» (παν.): Τὸ ίδιον «Χαρβάτσα» εἰδοποίησε διὰ τοῦ ἀστικούτον, οὐ πάντας τὸ λιμεντόριον τοῦ Αουρόρα, ἐμφορτων, ἔχον δὲ καὶ 36 ἐπιβάτες, ἀπόλεσμα τῆς ἐλικάς τοῦ τοντού του εἰς τὸν Ατλαντικόν. Τὸν λόγων σφάσος προέσπειν εἰς δοθείσαν ὑπέγραψε σύμβολον τοῦ πολεμόπολον τοῦ Λόου καὶ ἔρρυμάλησε τὸ «Αουρόρα» τὴν 4ην Ἰουλίου εἰς Χόρτα. Εἰς διάστημα δοδεκάτη μηρῶν ἀντικατεσθεῖ τὸ ζύπηνος διὰ ηλιότητας ἡ έλιξ καὶ τρήμα τοῦ σκάφους ἀρκαίας ἀρρώστου, τὸ δέ πλοιον ἀνέγραψε τὴν 16ην Ἰουλίου διὰ Βαλτιμόρων.

«ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ» (παν.): Τὸ ίδιον «Χαρβάτσα» εἰδοποίησε διὰ τοῦ λιμεντόριου τοῦ Αουρόρα, ἐμφορτων, ἔχον δὲ καὶ 36 ἐπιβάτες, ἀπόλεσμα τῆς ἐλικάς τοῦ τοντού του εἰς τὸν Ατλαντικόν. Τὸν λόγων σφάσος προέσπειν εἰς δοθείσαν ὑπέγραψε σύμβολον τοῦ πολεμόπολον τοῦ Λόου καὶ ἔρρυμάλησε τὸ «Αουρόρα» τὴν 4ην Ἰουλίου εἰς Χόρτα. Εἰς διάστημα δοδεκάτη μηρῶν ἀντικατεσθεῖ τὸ ζύπηνος διὰ ηλιότητας ἡ έλιξ καὶ τρήμα τοῦ σκάφους ἀρκαίας ἀρρώστου, τὸ δέ πλοιον ἀνέγραψε τὴν 16ην Ἰουλίου διὰ τὸν προσεκτικόν του.

«ΘΕΟΔΩΡΑ» (τάκηρ): Κατέπλευσεν τὴν 21ην Ἰουλίου εἰς τὴν διάρυγα τοῦ Παναγία καὶ ἐπόστησεν εἰς Μπαρόπολα, μὲ διαρροὴ τοῦ Νο 1 κύτου του. Ο ἐπιθεωρητὴς συνέστησε νὰ ἐκφρασθῇ τὸ φορτίον τοῦ Νο 1 κύτους, διὰ τοῦ Νο 2 καὶ 3. Συνεπίεις τῆς δορέας τρικυμίας, δὲ προσεκτήσης ὑπέδειξε νὰ μὴ προχωρήσῃ τὸ σκάφος πρὸς τὴν Μορπάσσαν, συνεπότε δὲ νὰ ἐκφρασθῇ εἰς τὸ «Άδεν» καὶ νὰ ἐκτελέσῃ τὰς δεσμώτας ἐπισκευαστικῶν πλευρῶν.

«ΚΟΡΑΡΑ» (πανομ.): Κατενύθησεν τὸ Σύντομον 16 μίλια Δυτικός τοῦ Σύντομου Μπαρόπολης. Συνεπεία τε ζημιῶν εἰς τὰ θύρα του, κατελύθησαν ὄλληδοισιδώκων τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὰ κύτη του, αἱ δὲ κύριαι, δυον καὶ αἱ δονηθηταὶ μηχαναὶ τοῦ επαναστάσιον λειτουργούσαι. Η γραμμὴ φορτώσεως εύρισκετο 2 πόδες ὑπὸ τὴν ἐπιθεωρητὴν τοῦ φορτίου του εἰνὶ ὑπὸ τὰ θύρα του, εξαιρέσει 25 τόνων τείων. Πάντος, δὲ καρδὸς ἡ πληρωμα τοῦ σκάφους ἐτέλει εἰνὶ δοθαλεία. Τὸ Δανικὸν ναυαγοσωστικὸν «Εμπ. Σβιτζέρων» έφερε τὴν 21ην Ιουλίου παρὰ τὸ ναυάγιον καὶ τὴν ἐπομένην ηρχίσεις πρὸς διάστημαν τοῦ πολεμού.

«ΜΑΡΚΑΡΙΩΝ» (παν.): Περατώσαν τὰς ἐπισκευαστικῶν τῶν ζημιῶν του, διέπλευσεν εἰς Χάμπτον ρόδες μὲ τὸ ἀμερικανικὸν φορτίον «Πεγκόρο».

«ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΖΕΩΡΓΙΟΣ» (παν.): Μὲ ζημιὰς ἐκ πυρκαϊάς έθεσα τὴν 11ην Ἰουλίου εἰς Τεργέστη, ρυμούκωμενον καὶ τὴν ἐπομένην ηρχίσεις τῶν ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου του.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.» : Απὸ Φιλιππίνας νήσους διὰ Μασσαλίαν, κατέπλευσεν εἰς Κολόπιο μὲ ζημιὰς τῶν μηχανῶν του.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (παν.): Μὲ ζημιὰς ἐκ πυρκαϊάς έθεσα τὴν 11ην Ἰουλίου εἰς Τεργέστη, ρυμούκωμενον καὶ τὴν ἐπομένην ηρχίσεις τῶν ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου του.

«ΟΝΤΡΥ» : Κατέπλευσεν εἰς Αγιον Φραγκίσκον ἐκ Κούζ Μπαίη πρὸς διάστημαν τοῦ Ιανείρου.

«ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ» : Επέστρεψεν εἰς τὸ Καράτο πρὸς ἐπισκευὴν διάστημαν.

«ΠΟ-ΙΝΤ ΚΑΛΑΡΑ» (παναμ.): Περατώσαν ἐπισκευαστικῶν τῶν μηχανῶν του καὶ διέπλευσεν εἰς Αδεν τὴν 1ην Ἰουλίου εἰς τὸ «Άδεν», μὲ ζημιὰς. «Ενα λεισματάριον εἰς τὴν πλευρά του Νο 1 κύτου του, λόγῳ τοῦ κλουσισμοῦ. Τὸ σκάφος, ἐκφόρτωσαν, ἐλασθε πιστοποιητικὸν ναυστόπολισας καὶ διὰ ἀνέχωρει την 26ην Ἰουλίου διὰ Β. ἀμερικήν. (Ιουλ. 23—26)

«ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ» (παναμ.): Απὸ Μπίρκενχιντ κενὸν διὰ Βασιπάναν, εἰσέπλευσεν εἰς τὸ Κόρπ την 11ην Ἰουλίου μὲ δλάδην εἰς τὰς μηχανάς. «Επισκευασθεῖς ἀνέχωρης μετά τριμέρων.

«ΣΑΠΩΩ» (παναμ.): «Ἐκ Χάμπτον ρόδες διὰ Γερμανίαν ἐξώκειλος παρὸ τὸ Αρδούρων, ὅλλα εἰκαστήσην δύνημον διορθώσεως παρατηρήσης.

«ΤΗΝΟΣ» : Προερχόμενον ἐκ Σαράξ, κατέπλευσε τὴν 25ην Ἰουλίου εἰς Πειραιά μὲ σοδαρὸν δλάδην τοῦ πηδαλίου του.

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 Colón 1570

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Κυρώσεις εἰς τὰ Παναμαϊκά

Κατόπιν διαμαρτυριών τῆς, άμερικανικής Κυβερνήσεως, ή Κυβέρνησης τοῦ Παναμᾶ διέταξε τὴν ἀφάστειν τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγράφων καὶ τὴν διαγραφὴν ἀπὸ τὸ παναμαϊκὸν Νησούλγιον ὅλων τῶν παναμαϊκῶν πλοίων, ἀτίνα διενεργούν μεταφοράς μὲ τὴν Ἐρυθρὰν Κίναν καὶ τὴν Βόρειον Κορέαν.

Αἱ ναυτηρήσεις μας

Μόλις πρὸ ἡμέρων ὥα γγυλικός ναυτικός Τύπος ἀνήγγειλε παραγγελίας τινᾶς φορτηγῶν πλοίων διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, τὰς ὁποῖας ἐν καιρῷ εἶχον ἀναγράψει τὰ «Ναυτικά Χρονικά» κατὰ τὴν ὑπογραφὴν τῶν σχετικῶν συμβολαίων. Πρόκειται περὶ ἐνὸς δηζελοκινήτου «τραπίτη» 10.500 τ. d.w., δευτέρου κατὰ σειρῶν, παραγγελθέντος ὑπὸ τοῦ ίδιου ἐφοπλιστοῦ εἰς τὰ ναυτηρεῖα Μπορτάλαντ, μελλοντος δὲ νὰ ἐφοδιασθῇ διὰ τὴν πρώσων του μὲ μηχανᾶς Σούλτζερ, δυνάμεως 4900 πιπάνω, κατασκευασθεσμένας εἰς τὴν Ἐλεύθειαν.

— Ἐπίσης εἰς τὰ ναυτηρεῖα «Μπάτραμα» παρηγέλθη διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν τὸ τρίτον κατὰ σειρῶν φορτηγόν, 15.500 τόνων d.w., μὲ πεντακούλινδρους μηχανᾶς Ντίζελ, τύπου Ντόξφορον, κατασκευῆς τῆς «Νόρδη Ηστέρν Μαρίν». Προβλεπομένη ταχύτης 15 μιλίων. Δύο ἀλλοὶ φορτηγά τοῦ αὐτοῦ μεγέθους καὶ τῶν ίδιων πλοιοκτητῶν ἔχουν παραγγελθῆ πρὸ καιροῦ, τὸ μὲν ἐναὶ εἰς τὰ ναυτηρεῖα «Μπάτραμα» τὸ δὲ ἔτερον εἰς τὰ ναυτηρεῖα «Σόδοτ Μπρόδερ», θά ἐφοδιασθούν δὲ μὲ μηχανᾶς Ντίζελ, συστήματος «Μπορμέστερ καὶ Βέιν», ἀγγυλικῆς κατασκευῆς.

— «Εἳς ἄλλου ὥα γγέλλεται ἡδη, ὅτι διὰ λογαριασμὸν ἐπέτερων Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν παρηγέλθησαν εἰς τὰ ναυτηρεῖα «Σόδάν, Χούντερ καὶ Οὐγκάμ Ρίτσαρδσον» τρία δηζελοκινήτα φορτηγά, ἔκ τῶν ὁποίων τὸ ἐναῦ τῶν 9825 τόνων d.w., καὶ τὸ ἔτερον δύο τῶν 11.000 τόν. d.w. «Ἀπαντα θά ἐφοδιασθούν μὲ μηχανᾶς Ντίζελ, κατασκευῆς τῶν ναυτηρῶν.

— Πληροφορούμεθα, ἀφ' ἔτερου, ὅτι πέραν τῶν δύο «σούπερ—τάνκερων» τῶν 29.200 τόνων d.w., ἀτίνα παρηγέλθησαν πρὸ τινῶν μηνῶν παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν εἰς τὰ ναυτηρεῖα Μπέθλεμ παρηγέλθησαν εἰς τὴν Αμερικήν, ἐπίσης παρὰ τῶν ίδιων ἐφοπλιστῶν, δύο ἔτερον τοῦ αὐτοῦ μεγέθους δεξαμενόπλοια. Ή δευτέρα αὕτη παραγγελία ἐνεκριθῇ ὑπὸ τοὺς γνωστοὺς δρους τῆς «Κρατικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας», τοὺς ὁποίους ἀνέγραψαν, ἐπ' εὔκαρπίᾳ τῆς πρώτης παραγγελίας, τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς τὸ προσγεύμενον τεύχος των. Τὸ δύο πρώτα παραγγελθέντα θά παραδοθοῦν τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1952 τὸ δὲ καὶ τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1953 τὸ ἔτερον, θά κοστίσουν 225 δολ. κατὰ τόνων d.w., θά ἔχουν ταχύτητα (κατὰ τὰς δοκιμάς) 16 μιλίων καὶ θά δυνωμασθούν «Ἄνδρος «Αἴλαντ» καὶ «Ἄνδρος Σκάου». Τὰ δύο διελέφα τάκερες τῆς δευτέρας παραγγελίας θά παραληφθοῦν τὸν Ιούνιον τοῦ 1953. Θὰ φέρουν δὲ καὶ αὐτά, ὡς πρώτην λέξιν τῆς δυνωμασίας των, τὸ «Άνδρος...».

— Παρὰ τῶν ίδιων, ὡς ἀνών Έλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἡγοράσθη τὸ συμβόλαιον δύο παραγγελθέντων εἰς τὰ γερμανικά ναυτηρεῖα δεξαμενόπλοιων. Τὸ ἔνα τάκερον 16.500 τόν. d.w., θά παραληφθῇ δὲ μεταξὺ Φεβρουαρίου καὶ Μαρτίου τοῦ 1952 καὶ θὰ κοστίσῃ 205 δολάριας κατὰ τὸν. d.w. Τὸ ἔτερον είναι 29.500 τόν. d.w., θὰ κοστίσῃ 190 δολ. κατὰ τὸν. d.w. καὶ θὰ παραληφθῇ μεταξὺ Δεκεμβρίου 1953 μέχρι Μαρτίου 1954.

Ο στόλος τοῦ κ. Στ. Νιάρχου

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἶχον ἀσχοληθῆ εἰς προηγούμενον τεύχος τῶν μὲ τὴν καταπλοσσούσαν πράγματα, ναυτιλιακὴν δημιουργίαν τοῦ κ. Στ. Νιάρχου. «Ἐκτοτε, αἱ νέαι παραγγελίαι τοῦ κ. Νιάρχου συνετέλεσαν εἰς περαιτέρω βελτίωσιν τῶν παρ' ήμων ἀναφερθέντων ἀριθμῶν καὶ δίδουν μίαν περισσότερον ἐπιβλητικὴν εἰκόνα τοῦ ἔργου του. Πράγματι, μετὰ τὴν τελευταῖαν παραγγελίαν δύο ἀκόμη «σούπερ τάκερες» τῶν 32.000 τόνων d.w. ἔκσποτον, δὲ κ. Νιάρχος ἔχει ὑπὸ τακτασίαν ἐν «Ἄγγελος 10 δεξαμενόπλοια, χωρητικότητος 272.000 τόν. d.w. καὶ συνολικῆς ἀξίας ὑπολογίζουμενης εἰς 10.000.000 λιρῶν. Εἰς τὰς ναυτηρεῖας ταῦτας δέοντας νὰ προστεθοῦν τέσσαρας ἀκόμη τάκερες τῶν 20.000 τόν. d.w. ἔκσποτον, ἐκ τῶν ὁποίων δύο ναυτηρεῖαν τοῦ Όλλανδίαν καὶ ἔτερα δύο τοῦ Σουηδίαν. Μετ' αὐτῶν δὲ κ. Νιάρχος ἔχει ὑπὸ ναυπήγησιν 14 ἐν δύω δεξαμενόπλοια, μὲ πρωστήριον σύστημα τούς ἀτμοστροβίλους, συνολικῆς δὲ χωρητικότητος 352.000 τόνων d.w.

Τὰ συμφέροντα δῶμα τοῦ ὡριού ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου κατέχουν 28 ἀκόμη ἐν ὑπηρεσίᾳ δεξαμενόπλοια, χωρητικότητος 460.999 τόν. d.w. καὶ 10 φορτηγά, 105.800 τόνων φορτίου. Ἐπὶ πλέον ἔτερα 14 τάκερες, 218.000 τόνων d.w. τελοῦν ὑπὸ τὴν διασείρισιν τοῦ Οἴκου Νιάρχου, δοτὶς ἔχει ὑπὸ ναυλωσιν καὶ τρία ἀμερικανικά «Βίκτορυς», 32.021 τόνων. Συνεπῶς τὰ ὑπὸ παραγγελίαιν καὶ ναυπήγησιν σκάφος, τὰ ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν καὶ διασείρισιν τοισάντα, ἀναβιζάσουν τὸν στόλον τοῦ κ. Στ. Νιάρχου εἰς 69 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 1.168.870 τόνων d.w., ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 42 εἰνὲ δεξαμενόπλοια ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ὑπὸ ναυπήγησιν, χωρητικότητος 812.999 τόνων d.w.

«Μὲ τὴν ὁγκόδηλην αὐτὴν χωρητικότητα, ὁ στόλος τοῦ κ. Νιάρχου — γράφει τὸ «Λόδζ' Λίστα» — εἰνὲ, ἀναμφισβήτως, δὲ μεγαλύτερος μεταξὺ τῶν «ἀνεξαρτήτων» στόλων τοῦ Κόσμου». Σημειούνται σχετικῶς παρὰ τῆς ρηθείστης ἀγγυλικῆς ἐφημερίδος, ὅτι ἡ πολιτικὴ τῶν μεγάλων ἐταιριῶν πτερελαῖς ἔτεινε πάντοτε εἰς τὴν ἐνθάρρυνσιν τῶν «ἀνεξαρτήτων» ἐφοπλιστῶν δεξαμενόπλοιων, δῆπας δυνηθούν σύντοικοι καὶ ἀναπτύζουν τοὺς ίδιους αὐτῶν στόλους, συμβαλλόμενοι μὲ τὰς ἔταιριάς διὰ μακροχρονίων ναυλωτηρίων συμβολαίων τῶν νέων σκαφῶν των.

Αἱ ὁγοραπωληστῖαι

Πληροφορούμεθα, ὅτι ἡ ἀντί 400 χιλ. λιρῶν πώλησις εἰς Ἐδραίους τοῦ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρικας ἀλληλικῆς πλοιοκτησίας φορτηγοῦ «Σαΐντ

SPYROS A. HANOS
SHIP CHANDLERS & GENERAL MERCHANTS

FREMANTLE & PERTH
167 Oxford Street W. A. AUSTRALIA

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟΝ

Ἡ Σύζυγος, τὰ Τέκνα, ἡ Μήτηρ καὶ οἱ Ἀδελφοὶ τοῦ ἀειμνήστου

ΙΩΑΝΝΟΥ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

ἐκφράζουν τὰς θερμοτέρας τῶν εὐχαριστιῶν των πρὸς τοὺς ὄπωσδήποτε συμμετασχόντας εἰς τὸ τελεσθὲν παρὰ τοῦ «Οἶκου τοῦ Ναύτου» μνημόσυνον, ἐν Πειραιεῖ, εἰς μνήμην τοῦ προσφιλοῦ των νεκροῦ.

Νικόλας» (ex «Reynolds») 10.521 τόν. d.w. τοῦ 1944 μὲ σερβέῳ τοῦ 1951 καὶ παράδοσιν τὸν Δεκέμβριον, δὲν ἐπραγματοποιήθη. Ἡ Κυδένησης τοῦ Ισραὴλ δὲν παρέσχε τὴν ἀδειαν ἔχαγωγῆς συναλλάγματος.

— Παρ' Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 1.040.000 δολαρίων καὶ μὲ παρὰ τὸν προσεχῆ Οκτώβριον, τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὄνδουριαν λίμπερτο «Μάριος Κ.» 7176 τόν. γκρός (τοῦ 1943).

— Ἐπίσης παρ' Ἐλληνων ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Υόρκης ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 395.000 λιρῶν τὸ δανικὸν λίμπερτο «St. Jau» 7193 τ. γκρός (τοῦ 1943). Τὸ σκάφος θά παραληφθῇ τὸν προσεχῆ Οκτώβριον καὶ θὰ μετονομασθῇ «Καβοδιτάλι».

— Παρὰ τῶν ίδιων ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθησαν τὸ νορδηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Vardefjell» 8310 τόν. γκρός, 12.500 τόν. d.w. (τοῦ 1940) ἀντὶ τιμῆς 500.000 λιρῶν καὶ τὸ σουηδικὸν λίμπερτο «Sonata» 7236 τ. γκρός (τοῦ 1942) ἀντὶ τιμῆς 362.500 λιρῶν. Τὸ πρῶτον θὰ παραληφθῇ τὸν προσεχῆ Οκτώβριον καὶ θὰ μετονομασθῇ «Βίτζιλαντ», τὸ δὲ δεύτερον θὰ παραληφθῇ τὸν Ιανουάριον τοῦ 1952 καὶ θὰ μετονομασθῇ «Καβορτεμίδι».

Καθειλκύσθη καὶ τὸ δεύτερον

— Εκ τῶν ναυτηρεῖων τοῦ Μομφαλκόν καθειλκύσθη τὴν 14ην Ιουλίου τὸ δεύτερον κατὰ σειρὰν δηζελοκίντον τὸν ἀκτοπλοϊκὸν μας σκάφος, ἐκ τῶν κατασκευασμένων ἔναντι ἐπανωρθώσεων καὶ ἐπὶ τῆ βάσει τῆς γνωστῆς ἀλλοιοταλικῆς συμφωνίας. Τὸ σκάφος ὡνομάσθη «Μιαουλίς» καὶ εἶνε 1800 τόν. γκρός, ἀδελφὸν τοῦ προσεχούμενου καθειλκύσθητος «Κανάρης».

Η δεξαμενὴ διὰ τὴν Σύρον

— Εκ τοῦ Υπουργείου Συντονισμού ἀνεκοινώθη, ὅτι εἰς τὸ πρόγραμμα τῆς βιομηχανικῆς ανασυγκρότησεως τοῦ ἔτους 1951—52, ἀνεγράφη τὸ ποσὸν 150.000 δολαρίων πρὸς ἐπιδιόρθωσιν καὶ ἐγκαταστάσιν εἰς τὴν Σύρον τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς τῶν 12.000 τόνων. Πρόκειται περὶ τῆς δεξαμενῆς, ἡ ὁποία σήμερον εὑρίσκεται ἐγκατεστημένη εἰς Πειραιά.

Τὸ συμβούλιον τῶν Σχολῶν

Συμφώνως πρὸς τὸν τελευταῖον νόμον περὶ συστάσεως τῶν ναυτικῶν σχολῶν, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως συνεκροτήθη ἀπὸ τοὺς κ. κ. Ναύαρχον Αθ. Τσεμπερόπουλον, Γεν. Διευθύντην τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας, τὸν κ. Εμμ. Πολιτάκην, πλοιαρχὸν Αι-

ΝΑΥΤΙΚΗ ΥΔΡΟΔΟΤΙΚΗ

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Γ. ΣΚΟΥΖΕ 12

ΒΑΣΙΣ ΥΔΡΟΦ. ΣΚΑΦΩΝ: ΛΙΜΗΝΑ ΛΑΖΩΝ

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΣΕΩΣ | 45-875

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ | 43-532

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ | 43-902

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Πρὸς τοὺς κ. κ. Πλοιοκτήτας, Ἐφοπλιστὰς
καὶ Ναυτικούς Πράκτορας

Εὐχαρίστως ἀνακοινώμενον ὑμῖν, ὅτι κατόπιν δημοπρασίας ἐνεργηθείστης παρὰ τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ κατακυρωθείσης ὑμῖν, ἐγκριθείσης δὲ παρὰ τὸν Υπουργείου Δημοσίων «Ἐργων, ἀνελάβομεν ἀπὸ 19) 7/51 τὴν ύδροδότησιν παντὸς πλοίου πολεμικοῦ, ἐμπορικοῦ, πλωτῶν μέσων, παραλιακῶν ἐγκαταστάσεων κ.λ.π. τῆς περιφερείας τοῦ Ο.Λ.Π.

Διὰ τῆς συμβάσεως ταύτης ἀνελάβομεν τὴν ύποχρέωσιν, ὅπως μεταφέρωμεν διὰ καταλλήλων ιδιοκτήτων ύδροφόρων ἐκ τῶν πηγῶν Επαρχίας Τρικινίας (Πόρου) ὕδωρ, ὅπερ, ὡς γνωστόν, εἶνε ἄφθονον καὶ ἀριστής ποιότητος καὶ ὅπερ θὰ χορηγούμενεν εἰς τὰ πλοῖα καὶ λοιπάς ἐγκαταστάσεις μὲ τὰς αὐτὰς τιμὰς εἰς ἄς καὶ τὸ ἐκ τῆς Ἐλληνικῆς Εταιρίας Υδάτων (Οὐλεν) προερχόμενον τοιούτον.

Αἱ καθορισθεῖσαι τιμαὶ ὑδατος ἰσχύουν δι' ὀλόκληρον τὴν περιφέρειαν τοῦ Ο.Λ.Π. (ἐντὸς καὶ ἔκτὸς τοῦ λιμένος) δι' οἰσανδρήποτε ὥραν ἡμέρας τε καὶ νυκτός, ὡς καὶ διὰ τὰς Κυριακὰς καὶ Εορτάς, ἀνευ οὐδεμιᾶς προσθέτου ἐπιβαρύνσεως.

μενικόν, τοὺς κ. κ. Π. Γιαννουλάτου και Ἀντών. Δημάδην, ἐφοπλιστάς, τοὺς προέδρους τῶν ἑπαγγελματικῶν ὄργανώσεων Πλοίαρχων και Μηχανικῶν κ. κ. Δ. Μελέτην και Θ. Κοντόν, τὸν κ. Βασ. Φραγκούλην καθηγητὴν τοῦ Μετσοβίου Πολυτεχνείου και τὸν Διευθυντὴν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» κ. Δ. Κωττάκην.

Τὸ πλήρωμα τοῦ ἀπὸ τῆς Τζέννης

Εἴκοσιν ἐπτὰς Ἑλληνες ναυτικοί, μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ παναμαϊκοῦ φορτηγού «Τζέννη» μᾶς ἀποστέλλουν ἐνυπόγραφον ἀντίγραφον διαμαρτυρίας, ποὺ ἀπέψυνται πρὸς τὸν Πρόξενον τῆς Ἑλλάδος κ. Νικαράτην.

Παραπονοῦνται διὰ τὴν ἀδιαφορίαν, ποὺ ἐπέδειξεν ὁ κ. Πρόξενος κατὰ τὴν ὑποστήριξιν τῶν νομίμων δικαιωμάτων τοῦ πληρώματος τοῦ ἔλογον σκάφους.

Κατὰ τοὺς ὑποφράφοντας τὴν διαμαρτυρίαν καθυστεροῦντο ἀπὸ τὸν πλοίαρχον κ. Ἰωάνν. Ἀσπιτίνον οἱ δεσδουλεύμενοι μισθοὶ τοῦ πληρώματος και ἡ ὑπόθεσις τῶν ἑφθασες μέχρι τῶν τοπικῶν δικαστηρίων, κωρίς, δύμως, ὁ κ. Πρόξενος νὰ ἐμφανισθῇ και προστατεύσῃ τὸν «Ἑλληνος ναυτικούς. Αἱ τοπικαὶ ἀρχαὶ ἀνεγνώρισαν τὸ δίκαιον τῶν αἰτημάτων τοῦ πληρώματος. «Ἡ διαμαρτυρία ἀπεστάλη πρὸς τὴν Α. Μ. τὸν Βασιλέα και τὴν Κυβέρνησιν.

Ο Νόμος 1091

Τὸ Νομικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους, εἰσηγήσει τοῦ Νομικοῦ Συμβούλου τοῦ Υ.Ε.Ν. κ. Νικ. Κοντογιάννη, ἔγνωμοδότησεν, ὅτι πολῖσι δρομολογήθεντα κατὰ τὸ θέρος πρέπει νὰ διατηρουν τὰ πληρώματα τῶν καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ χειμῶνος. «Ο πλοιοκήτης ἐν τοιούτῳ περιπτώσει υπόκειται εἰς κυρόστις ποινικά και ἀστικός, ἀλλ' ὁ λιμενάρχης δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα ν' ἀρνηθῇ τὴν ἀπόλυτιν τοῦ πληρώματος, ἐάν τὸ ζητήσῃ ὁ ἐφοπλιστής.

Θάνατοι ναυτικῶν μας

Εἰς τὸ Σημᾶττα ἀπεβίωσεν ὁ ἐκ Σύρου α'. μηχανικός τοῦ λίμπερτου «Σύρος» Ανδρέας Αθανασιάδης.

— Ἐπίσης εἰς Πόρτλαντ (Ορεγκον) ἐπεσε θύμα αὐτοκινητιστικοῦ δυστυχήματος δὲξ «Ανδρού ναυτὸς τοῦ λίμπερτου «Ηγκλ» Σπυρ. Μήλας.

Νηολόγια Πειραιώς

Ἐνηρολογήθη εἰς Πειραιά τὸ ρυμουλόν—ναυαγωστικὸν «Βερνίκος Μάνος» 144 τόν. γκρός (τοῦ 1944) ὁμερικανῆς κατασκευῆς, ὀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Νικ. Ε. Βερνίκος» Α.Ε. Δηλούθειστος ἀξίας 697 ἑκατομμύριο δραχμῶν.

— Αἱ ὑδροφόροι «Ἄλυς Ποταμός» 149 τόν. γκρός και «Κατίνα Γ.» 1334 τόν. γκρός, ὀνήκουσσι εἰς τὴν ἑταίριαν «Ναυτική—Υδροδοτική», μετωνομάσθησαν «Αλιάκμων» ἡ πρότη και «Ἄξιός» ἡ δευτέρα.

— Τῷ 20% τοῦ μικροῦ φορτηγοῦ «Μαριέλλα» 771 τόν. γκρός, ἐπωληθησαν ἀπὸ τὴν κ. Αἰκ. Κανελλοπούλου εἰς τὰς κ.κ. Λουκίαν «Εκευερίσιδον 10% και Ειρήνην Σκοπελίτου 10%, ἀντὶ συνοικικῆς τιμῆς 120 ἑκατομ. δραχμῶν.

— Τὸ ρυμουλόν «Ἀγκόπη» 16 τόν. ἐπωλήθη παρὸ τοῦ κ. Μιχ. Περφάκη εἰς τὰς κ. Αἰκ. Σαρακίνη 25% και «Αμαλίαν Καρούρη 75%, ἀντὶ συνοικικῆς τιμῆς 70 ἑκατομ. δραχμῶν.

Η θεωρία Παναγοπούλου

Οἱ ἀμερικανικὸς και ἀγγλικὸς Τύπος ἀνέγραφαν ἐν ἑκτάσει τῆς τῶν δοκιμῶν, αἱ ὅποιαι ἔξετελέσθησαν ἐπὶ πειραματικοῦ πλοίου, εἰδικῶς πασαχωρηθέντος ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν Πολεικόν Ναυτικόν, ποὺς διαπίστωσιν και ἐν τῇ ποάδει τῆς θεωρίας τοῦ «Ἑλληνος ναυπηγοῦ» Παναγοπούλου διὰ τὴν θρασύτην τῶν ἀδένων εἰς τὰ πολεικῆς ναυπηγήσεως σκάφη. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀνέγραφαν σχετικάς λεπτομερείας εἰς τὸ προηγούμενον τεύγος τουν. Τὰ ποσίσματα τῶν ἐν λόγῳ δοκιμῶν θὲ ἀναγκαιωδῶν προσεχῶς, εὐθὺς ὡς ηθελον συγκεντρωθῆι αἱ παρ' εἰδικῶν δργάνων γενόμεναι καταμετρήσεις και γίνουν οἱ ἐπ' αὐτῶν ὑπολογισμοί.

Εἰς τοὺς πίνακας τῶν ἀνέργων

Τὰ Γραφεῖον Εύροτεσεων Ναυτικῆς Εργασίας ὑπένθυμιζε δι' ἀνακοινώσεως του εἰς τοὺς προσθετούμενους πρὸς ἑργασίαν ναυτικούς, ὅπως ἔγγονασθων τὸ ταχύτερον εἰς τοὺς καπαδόγους τῶν ἀνέργων τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. Ἀπὸ ίτης Αύγουστου εἰς οὐδέντα θὰ χορηγήται δελτίον ναυτολογήσεως. Εάν δὲν εἶναι πρὸ τριημέρου, τούλαχιστον, ἔγγεγραμμένος εἰς τὸν καταλόγον.

Σύντομοι ναυτικοί εἰδήσεις

Τὸ ὄγορασθὲν ποὺ καιοῦ πορ' «Ἑλληνων δανικῶν λίμπερτου «St. George» 7170 τόν. γκρός (τοῦ 1942) πισσαλαμβωμένουν κατ' αὐτὰς βά πεταφερθεὶς εἰς τὴν παναμαϊκήν πημαίαν και βά μετωνομάσθη «Μάσσον».

— Τὸ ὄγορασθὲν ποὺ τῆς Ἑλληνικῶν συμφέροντων παναμαϊκῆς ἑταίριας «Ιντερ Αυτρικάνων» λίμπερτου «Σαν Λανόναντος» 7176 τόν. γκρός (τοῦ 1944) μετωνομάσθη «Βάντορος» και παρείσιν ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμά.

— Ἐπίσης τὸ ὄγορασθὲν ποὺ τὸν κ. κ. Σιάν Σιγάλα κρατικὸν φορτηγὸν «Ειρήνη» 1412 τόν. γκρός (τοῦ 1925) μετωνομάσθη «Ρίτα».

— Τὸ πρὸ ἔτους ὄγορασθὲν ποὺ τοῦ κ. Γ. Κολαφάτη και ἑκτότε ὄγονυν εἰς τὸ Ρότερερτον μικρὸν ὀπτιόλοινον «Οστεωτο» 364 τόν. γκρός (τοῦ 1919), ὅπερ εἰχεν ἀναγνωσθῆι ὡς ἀλληγονικόν, ἐπωληθῆι εἰς «Ολλανδίους ποὺς διάλυσιν.

— Αἱ ἀνόρασθεις ποὺς τοῦ κ. Αρ. Πάνσιος τοῦ Καναδῶν και «Ηνωμένας Πολιτείες» κορέσταιον ὀνωρέσαντον «Μιλιστερπάτη», «Willow Ήρηνη και «Ηοπιόντην». Τὸ δύο τελευταῖς σκάφη, συμμελκόμενα ὑπὸ τοῦ πρώτου, ἀπέπλουσαν πρὸ ημέρων ἐκ Βοο. Ἀμερικῆς διὰ Κίελον. σημεῖον και τὸ διασκευασθῶν εἰς φαλαινοθηρικά.

— Τὸ νορδηγικὸν δεῖσεμπολειον τύπου «T.2» «Βινείπιπο» 10448 τόν. γκρός (τοῦ 1943) δηπερ ὄγορασθὲν πρὸ μηνὸς πορ' «Ἑλληνων ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Ύόρκης και ἑπούσκετο νὰ παραληφθῆ κατ' αὐτὰς και νὰ μετωνομάσθη «Ρηνόδουν», τιθέμενον εἰς τὴν σημαίαν τοῦ Παναμά. ἐπωπλωθῆι εἰς Ιταλούς. Οι νέοι ὄγορασταιοι τοῦ παρελάσον πρὸ μηρέν εἰς Λόρδος Ἀντέλες και τὸ μετωνόμασθαι «Μιλιστερπάτη».

— Τὸ πρὸ καιοῦ πορ' «Κάπταιν Τζάνα» 332 τόν. γκρός (τοῦ 1919) παραδοθὲν εἰς Ρεσιφ ὑφασε τὴν βραζιλιανὴν σημαίαν και μετωνομάσθη «Σάντα Μάρθα».

— Τέσσαρα νεαρογοροθέντει πορ' «Ἑλληνων σκάφη και τεθνάτην ὑπὸ τὴν παναμαϊκῆν σημαίαν ἀνήκουν εἰς τὰς κάτωθι παναμαϊκῶς ἑταίριας. Τὰ λίμπερτους «Κολύγερα» 7178 τόν. γκρός (τοῦ 1942) εἰς τὴν ἑταίριαν «Καλύγερας» και «Καβαλόδις» 7192 τόν. γκρός (τοῦ 1942) εἰς τὴν ἑταίριαν «Χαλόφετο», τὸ φορτηγὸν «Κεβασφύγελο» 5236 τόν. γκρός (τοῦ 1942) εἰς τὴν ἑταίριαν «Αρίκα» και τὸ τάκερ «Κογκέρο» 7229 τόν. γκρός (τοῦ 1944) εἰς τὴν ἑταίριαν «Βαλεαρία».

— Δι' ὄποιασθεις πορ' «Υπουργείου Εμπορίου» Ναυτιλίας προεκρύπτουν ἑξετάσεις πρὸ ὄποιασθις διπλώματος πλοιάρχου, Α' και Β' τάξεων διὰ τὴν 8ην Δεκεμβρίου. «Ἡ ὑγειονομικὴ ἔξετασις τῶν ὄφορων φιλοπάθων θὰ γίνη την 27η Νοεμβρίου ἐνώπιον τῆς Α.Ν.Υ.Ε., οι δὲ οἰτήσεις μετ' τῶν δικαιολογητικῶν θὰ γίνονται δεκταὶ πορὰ τοῦ τμήματος διπλωμάτων μέχρι και τῆς 15ης Νοεμβρίου.

— Τὸ Νομικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους εἰς ἀπάντησιν σχετικοῦ ἴωτημάτος τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας» έγκαρδότερον, διτὶ τῆς ὑποχρεωσεως τοῦ σύμματου, ρυθμίζονται ὑπὸ τοῦ Β. Δ. τοῦ

1937 ἐπειρ κανονισμοῦ ραδιοτηλεγραφικῆς ὑπηρεσίας. «Ἐπομένως τὰ πλοῖα τὰ μὴ ὑποχρεωμένα εἰς τὴν ἑγκαταστάσιν ἀσυρμάτου, δὲν ὑποχρεούνται εἰς πρόσθιτην σύμματον, πορὰ τὴν σχετικὴν διάταξιν τοῦ Β. Δ. τοῦ 1948 ἀπειρ συνέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν μηχανοκίνητῶν πλοίων.

— Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 199 Α' τεύχος τῆς «Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως» ἐδημοσιεύθη τὸ Β. Δ. περὶ ἑκτελέσθησαν πλοῖα τοῦ Α. Ν. 1411) 1950 περὶ φορολογίας τῶν μηχανοκίνητων πλοίων τῶν ἐργασθέντων κατὰ τὸ ἡμερολογιακόν ἔτος 1950.

— Δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, ἔχοργηθή αδεια πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς τοῦ ἀμπτοπλοίου «Ιλλογίου Πειραιώς» 669 κ.ο.χ. 1594, ναυτηργήσεως τοῦ 1880.

— Η ἀδεια παρεσχήθη: α) λόγῳ τῆς μεγάλης ἡλικίας τοῦ πλοίου, β) λόγῳ τῆς ἀντιοκυνημής του ἐκμεταλλεύσεως και γ) λόγῳ τοῦ ὡς ἀνα πλοίον ἀποτελεῖ τὸ μοναδικὸν σκάφος τοῦ αἰτούντος και διὰ τὸ ιδιοτήτης αὐτοῦ κ. Βερνίκος προκειται ν' ἀποσυρθῇ τῆς περιοτέρως ναυτιλιακῆς ἐργασίας, λόγῳ γήρατος.

— Διὰ τὴν ἀναγγελθέντων πρὸ καιοῦ ἀγόρασθεν πορ' «Ἑλληνων τοῦ νορδηγικοῦ φορτηγού «Κρονίγρινε» 7076 τόν. γκρός (τοῦ 1942) παρεσχήθη ἡ ἀδεια τῆς πωλήσεως του παρὰ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Οσλο. Τὸ σκάφος παραλαμβάνοντεν τὸν προσχήτη Δεκέμβριον βά μετωνόμασθαι «Καβοδόριο».

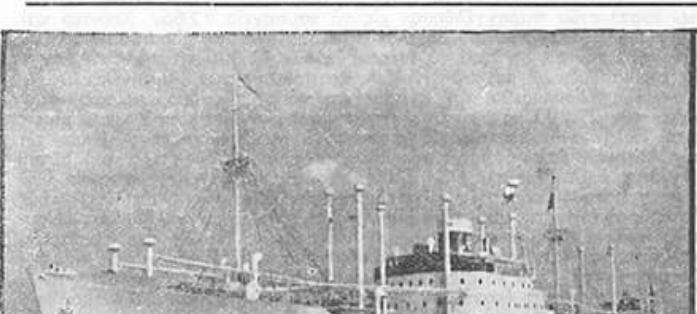
— Επίσης τὸ ἀγόρασθεν πορ' «Ἑλλήνων ἀγγλικὸν λίμπερτο» «Wye Valley» 7235 τόν. γκρός (τοῦ 1944) τελούν ἡδη ὑπὸ παραλαβήν εἰς τὴν «Αλεξανδρείαν, βά μετωνόμασθαι «Καρπόπατάνος».

— Τὸ παλιδέν εἰς ἱπάνων ἐφοπλιστάς παναμαϊκὸν φορτηγόν μας «Παρίτα Μπαΐτη» 6230 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παρεδόθη εἰς τὸ Κόρμπ, όπου και φωτισ την ιαπωνικὴν σημαίαν μετωνόμασθεν «Keiko Maru».

— Τὰ πρὸ καιοῦ ἀγόρασθεν πορ' «Ἑλλήνων ἀγγλικά λίμπερτος «Eastwater» και «Eastwave» 7139 τόν. γκρός ἔκαστον (τοῦ 1944), παραλαμβάνομενα κατ' αὐτούς, διὰ μετωνόμασθεν «Duneside» τὸ πρώτον και «Lagoonside» τὸ δεύτερον. Δι' ομόφερα, σημαία Καναδᾶ.

— Τὸ λίμπερτος «Εύρυθεύς» 7176 τόν. γκρός (τοῦ 1945) παρεσχήθη 7176 τόν. γκρός (τοῦ 1943) ὑπὸ παραλαβήν τοῦ Οσλο. Τὸ λίμπερτος «Εύρυθεύς» 7176 τόν. γκρός (τοῦ 1945) και «Εύρυθιάδης» 7176 τόν. γκρός (τοῦ 1943) ὑπέστειλαν τὴν ὄνδυριανην σημαίαν και ὑψωσαν ἀντί της τηλεριαστικής σημαίας την Ντεριέριαν.

— Τὸ ἀγόρασθεν πορ' «Εύρυθεύς» 7176 τόν. γκρός (τοῦ 1945) παρεσχήθη «Άγιος Διονύσιος» 2088 τόν. γκρός (τοῦ 1906) υψωσεν εἰς τὸ Πλύμουθ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν και μετωνόμασθαι «Σάν Ντένιζ».



SOL
(Always at your service)

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOEL", GOTHENBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP", GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

φόρτωσης αρχάς Αύγουστου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΑ» έκ Χάμπτον ρόδες 9200 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ δόλ. 10.50, όφιον 'Αμβούργον 10.90, φόρτωσης Αύγουστον. «ΝΕΔΔΩΝ» έκ Χάμπτον ρόδες 9000 τόν. γαιανθράκων διά Μοντεβίδεο δόλ. 18.25, με 500 τόν. έλευθερων έκφρτωσιν, φόρτωσης 15—31 Ιουλίου.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ» έκ Βαγκούνερ 9000 τόν. μεταλλευμάτων δι' 'Ισπανίαν δόλ. 12.50 φίο, φορτών από Λόγκ Μπίτς δόλ. 13.50, φόρτωσης 15—31 Αύγουστου.

«ΝΟΥΣΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ» (όνδουρ.) από Ένα ή δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 9500 τόν. γεννημάτων δι' Ένα λιμένα 'Αγγλίας ή Βορείου 'Ιρλανδίας 90)—, με 1000 τόν. έκφρτωσιν, όφιον 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς 87)6, με 2000 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσης 1—15 Αύγουστου.

«ΣΠΑΛΑΤΑΡΙ» (παναμ.) από Ένα ή δύο λιμένας Ντάρεν, Τσιβαγκτάο, Τάκο Μπάρ 10.000 τόν. γεννημάτων και διστρίου εις σάκκους δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ δόλ. 23.50 φίο, φορτών διά Τεργέζοντας 22.50, έπειτα Λονδίνου 24.50, όφιον Στοκχόλμης ή Γκόττεμπουργκ δόλ. 26, έπειτα 75 σύντηξης, φόρτωσης 1—20 Αύγουστου.

«ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ» (παναμ.) έκ Κολούντας 9000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αδεν 80)—, έπειτα 16 Ιουλίου—10 Αύγουστου.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΓΓΕΛΗΣΗΣ» από Ένα ή δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 7200 τόν. γεννημάτων δι' Ένα λιμένα 'Αγγλίας (συμπεριλαμβανομένης και της Βορ. 'Ιρλανδίας 90)—, με 1000 τόν. έκφρτωσιν, όφιον 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς 87)6, με 2000 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσης 6—18 Αύγουστου.

«ΑΤΜΟΠΟΛΙΟΝ» από Στρατών 3400 τόν. μεταλλευμάτων δι' 'Αριντρόσαν 74)6, φόρτωσης Αύγουστου.

«ΡΟΥ-Ι-ΣΝΤΑΛΕΑ» (νεοσαροσανθέν) έκ Κούνδης 9500 τόν. ζαχάρεως δι' Ένα λιμένα 'Αγγλίας 140)—, φόρτωσης 16—10 Αύγουστου.

ΔΥΟ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (Λαιρουό και Πατέρα) έκ Καλούντας 9000 τόν. γαιανθράκων έκστον διά Φιλαδέλφειαν 122)6, φόρτωσης τέλη Ιουλίου.

«ΑΖΟΥΡΕΡΟ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδες 9200 τόν. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ δόλ. 10.60, όφιον διά Βέζερ ή 'Ελμπερ δόλ. 11, φόρτωσης 25 Ιουλίου — 10 Αύγουστου.

ΔΕΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ (της έταιρης «Οράιον») έκ Χάμπτον ρόδες 80.000 έως 90.000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ δόλ. 10.25, έπειτα 'Αμβούργον 10.50, φόρτωσης από Αύγουστον 1951 έως Φεβρουάριον 1952.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έταιρης «Οράιον») έκ Βετανικής Κολομβίας 9500 τόν. ξυλείαν και γενικά είδη διά τρεις λιμένες από Κέιπ Τάουν έως Μπέρερα ρέιντς, κατ' άποκοπή δόλ. 285.000 φίο, φόρτωσης 15 Δεκεμβρίου — 25 'Ιανουαρίου.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» από Ντάρεν, Τσιβαγκτάο, Τάκο Μπάρ ή Τσιφού 10.200 τόν. γεννημάτων (495.000) δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 165)— είοιο, φόρτωσης 15—31 Αύγουστου.

ΑΤΜΟΠΟΛΙΟΝ (παναμ.) έκ Μπενισάρδ 7500 τόν. μεταλλευμάτων διά Φιλαδέλφειαν ή Βατιτίδην δόλ. 5.50, κανονιόλιο 23 Ιουλίου.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ» από Ένα ή δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 9200 τόν. γεννημάτων δι' Ένα λιμένα 'Αγγλίας (συμπεριλαμβανομένης της Βορείου 'Ιρλανδίας 90)—, με 1000 τόν. έκφρτωσιν, όφιον 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς 87)6, με 2000 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσης 16—26 Ιουλίου.

«ΚΑΣΠΙΑΝΑ» (λιβαρό) έκ Βετανικής Κολομβίας 9000 τόν. γεννημάτων δι' 'Αγγλίας (συμπεριλαμβανομένης της Βορ. 'Ιρλανδίας) ή 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς 150)—, όφιον 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 147)—, φόρτωσης 28 Ιουλίου—10 Αύγουστου.

«ΔΙΩΝΗΣ» (παναμ.) έκ Χάμπτον ρόδες 8500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αυδέσσαν ή Ρόττερνταμ δόλ. 9.85, όφιον Γερμανίαν 10.10 (τέσσερα συνεχή ταξίδια), έναρξης 10—25 Αύγουστου.

«ΠΑΤΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ» (όνδουρ.) από άμερικανικούς λιμένες Κέλπου 9000 τόν. γεννημάτων διά Μάλταν δόλ. 17.50, φόρτωσης Αύγουστου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (της «Ονάιον») έκ Βορείου Ελληνικού 9000 τόν. γεννημάτων διά Κολλάρ δόλ. 14.25, με 750 τόν. έλευθερων έκφρτωσιν, φόρτωσης 14—27 Αύγουστου.

«ΑΛΛΑ» (παναμ.) έκ Καλούντας 7000 τόν. γαιανθράκων διά Χόρκ Κόρχ 80)—, φόρτωσης 1—15 Αύγουστου.

ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ (λίμπερτη) έκ Χάμπτον ρόδες 9000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ δόλ. 10.25, φόρτωσης Αύγουστου.

«ΝΗΡΕΥΣ» από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 8700 τόν. γεννημάτων διά Ρόττερνταμ δόλ. 13.60, με 3000 τόν. έλευθερων έκφρτωσιν, φόρτωσης 15—30 Αύγουστου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» έκ Χάμπτον ρόδες 9000 τόν. γαιανθράκων διά Μοντεβίδεο δόλ. 17.50, φόρτωσης 10 Σεπτεμβρίου — 5 Οκτωβρίου.

«ΚΑΛΥΓΕΡΑ» (παναμ. ον. «Αλευτόνη Νότης») έκ Βορ. Ειρηνικού 9500 τόν. ξυλείας και γενικά είδη 491.000 κ.π. διά δέματα δι' 'Αγγλίαν δόλ. 23.25 φίο, φόρτωσης 25 Σεπτεμβρίου — 20 Οκτωβρίου.

«ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ» (Κοσταρίκας) έκ Βεταν. Κολομβίας 9500 τόν. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης της Βορείου 'Ιρλανδίας) ή 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντς 150)—, όφιον 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 147)—, φόρτωσης 18—31 Αύγουστου.

«ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» (παναμ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τόν. γεννημάτων δι' 'Αγγλίας (συμπεριλαμβανομένης της Βορείου 'Ιρλανδίας) ή 'Αμβέρσαν — 'Αυδέσσαν ρέιντς 150)—, όφιον δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 147)—, φόρτωσης 20 Αύγουστου ή ανατολικό 3 Σεπτεμβρίου.

«ΜΑΡΙΑ Γ.» (παναμ.) έκ Κωνσταντίπης 4600 τόν. γεννημάτων εις σάκκους δι' 'Αλεξανδρούπολης 50)— φίο, φόρτωσης 2—25 Αύγουστου.

ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ (της έταιρης «Οράιον») έκ Χάμπτον ρόδες 9000 τόν. γαιανθράκων έκστον δι' 'Αυδέσσαν ή Ρόττερνταμ δόλ. 10.50, όφιον δι' 'Αμβούργον δόλ. 10.90, φόρτωσης 1—15 Σεπτεμβρίου.

ΔΥΟ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (της έταιρης «Οράιον») από Χάμπτον ρόδες 9000 τόν. γαιανθράκων διά Βατιτίδην δόλ. 10.50, φόρτωσης 20—31 Ιουλίου.

«ΠΑΡΑΛΟΣ ΙΙ.» (παναμ.) έκ Χάμπτον ρόδες 7500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αυδέρσαν ή Ρόττερνταμ δόλ. 10.50, φόρτωσης 1—10 Αύγουστου.

«ΘΕΤΙΣ» έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 6800 τόν. γεννημάτων εις σάκκους διά Τρίπολιν και Βενεζέλην 130)—, φόρτωσης 15—31 Αύγουστου.

ΑΤΜΟΠΟΛΙΟΝ (παναμ. έταιρος «Οράιον») έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 9000 τόν. γεννημάτων δι' 'Αλεξανδρείαν δόλ. Καναδικά 15.70, με 1000 τόν. έλευθερων έκφρτωσιν, φόρτωσης 1—15 Σεπτεμβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (της έταιρης «Οράιον») έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 9000 τόν. κριθή δι' Ένα λιμένα 'Ισπανίας δόλ. 21.65, με 1000 τόν. έλευθερων έκφρτωσιν, φόρτωσης 10—27 Οκτωβρίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έταιρης «Οράιον») έκ Βρετανικής Κολομβίας 9000 τόν. μεταλλευμάτων διά Βατιτίδην δόλ. 6.40, φόρτωσης 15—30 Νοεμβρίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟ ή πλήρης Στρατών 7500 τόν. μεταλλευμάτων διά Άνατολικήν όκτην 'Αγγλίας 61)6, φόρτωσης 8—25 Αύγουστου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ» έκ Χάμπτον ρόδες 9500 τόν. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ δόλ. 10.50, όφιον Γερμανίαν 10.90, φόρτωσης 10—25 Αύγουστου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (της έταιρης «Οράιον») έκ Χάμπτον ρόδες 9000 τόν. γαιανθράκων διά Δυτ. Ιταλίαν δόλ. 15.75, όφιον 'Αδριατικήν 17.15, με 1000 τόν. έλευθερων έκφρτωσιν, φόρτωσης 10—30 Αύγουστου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (της έταιρης «Οράιον») έκ Χάμπτον ρόδες 50.000 τόν. γαιανθράκων διά Βατιτίδην και ένα πλήρης Στρατών δόλ. 13.25 δι' ένα φορτίον τόν. Νοεμβρίου και ένα φορτίον τόν. Δεκέμβριου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπερτη) 35 ή ρουτίας, όφιον φορτωσεως 1000 τόν. έκ Βιζαγκαπατόμ 15)— έπι έλαττον, Φόρτωσης 25 Ιουλίου — 10 Αύγουστου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΙα (έταιρης ή Γερμανίας 20.000 τόν. λιπασμάτων δι' Ένα λιμένα 'Ελλάδος 71)— φίο, φόρτωσης Αύγουστου — Σεπτεμβρίου.

«ΒΕΡΑΓΚΟΥΑΣ» (παναμ.) έκ Ταμέσης 2300—2600 τόν. κιμαλίας διά Φιλαδέλφειαν δόλ. 9.50 φίο, φόρτωσης 5—25 Αύγουστου.

«ΦΑΛΩΡΑ Κ.» (πημ. άμερ.) έκ Βορ. Ειρηνικού 10.200 τόν. ζυλείας και γενικών είδων (499.000 κ.π. διά δέματα δι' 'Αγγλίαν δόλ. 23.75 φίο, φόρτωσης 25 Αύγουστου).

«ΒΑΙ-Ι-ΜΕΑ» (παναμ.) έκ Καλκούτας 7500 τόν. γαιανθράκων διά Μαυρίκιον 80)—, φόρτωσης Αύγουστου.

«ΡΕΑΛΛΑ» (παναμ.) έκ Μαυρίκιου 7000 τ. ζαχάρεως χύμα διά Λονδίνον 100)— φίο, φόρτωσης 1—31 Οκτωβρίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (έταιρης Λιβανού) από Ντάρεν ή Τσιβαγκτάο 9500 τόν. γεννημάτων και διστρίου δι' Ίνδιας 110)— ένα λιμένα, όφιον δύο λιμένας έκφρτωσεως 112)6, φόρτωσης 5—29 Σεπτεμβρίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (έλληνικόν) έξι 'Αρχαγγέλου 1600 φάδομης ζυλείας δι' 'Αγγλίαν 400)—, τό δόμος, έλευθερων έκφρτωσιν, φόρτωσης 10—20 Σεπτεμβρίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» έξι 'Αρχαγγέλου 2100 στάνταρτς ζυλείας δι' 'Αγγλίαν 500)—, έκφρτωσιν διαπανίας τών ιδιοκτητών, φόρτωσης 17 Σεπτεμβρίου — 8 Οκτωβρίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπερτη) έκ Βομβάς 9000 τόν. μεγανέζας δι' Ένα λιμένα 'Αγγλίας 88)9, φόρτωσης Αύγουστου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΙ-ΡΗΣ» έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αρδέρσαν ή Ρόττερνταμ δόλ. 12.30, έπειτα 12.55, όφιον βρώμην δόλ. 12.80, φόρτωσης 10—20 Αύγουστου.

«ΕΥΡΩΤΑΣ» έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 9000 τόν. γεννημάτων διά Σουηδίαν δόλ. 14.80, ένα λιμένα έκφρτωσεως, με 800 τόν. έλευθερων έκφρτωσιν, φόρτωσης 13—29 Αύγουστου.

HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



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

MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

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

NEW YORK • NORFOLK • NEW ORLEANS

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΕΝΩΣΙΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

ΣΧΟΛΗ ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΑΣΜΕΝ

ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ

Φέρομεν εις γνώσιν τῶν μηχανικῶν Ε.Ν., διτι αἱ ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀττιμοπηκανικοῦ καὶ Μ.Ε.Κ. Α'. καὶ Β'. τάξεως ὥρισθησαν διά τὴν 12ην Οκτωβρίου ἐ. ἔ. Τὰ τρίτης προντιστρίας (Σχολή Μετεκπαίδευσεως) τῆς Α.Σ.Μ.Ε.Ν. τῶν ὑποψηφίων διὰ τὰς ἄνω ἔξετάσεις ἀρχονται τὴν 2αν Αὔγουστου, ήμέραν Πέμπτην.

Ἐγγυαρφαὶ καὶ πληροφορίαι καθ' ἔκάστην εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Ενωσεως Μηχανικῶν.

(Ἐκ τῆς Διευθύνσεως τῆς Σχολῆς)

«ΣΑΠΦΩ» (όνδορα.) έκ Χάμπτον ρόδις 9000 τόν. γαιανθράκων δι' Αμερίσσαν ή Ρόττερνταμ δολλ. 10.55, όφιον διο Γερμανίας 10.95, Σάντος 5-15 Αύγουστου. «ΑΡΙΩΝ» (παναμ.) έκ Σάντος 7500 τόν. άραδοσίτου είς σάκκους δι' Αγγλίαν—Αμερίσσαν—Αμβούργος 15-31 Αύγουστου.

«ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ» έκ Βενετίας 1250 τόν. άραδοσίτου διά Χάιφαν δολλ. 8 φίο, δημοσιος φόρτωσις.

«ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.» έκ Κωνσταντζής 2500 στάνταρτς ξυλείας δι' Αύστραλιαν 40 λίτρας το στάνταρτ, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ» έκ Φιλαδελφίας 950 φάδομες ξυλείας δι' ένα λιμένα ανατολικών ακτών Αγγλίας 310)—τό φάδομ (3-4 συνεχή ταξίδια), έναρξης Αύγουστου.

«ΕΛΑΥΣΙΣ» όπως Νεμούρ 2400 τόν. γαιανθράκων διά Χάιφαν 72)6, φόρτωσις 1-15 Αύγουστου.

«ΠΡΩΤΕΥΣ» (παναμ.) έκ Ρόττερνταμ 7000 τόν. γαιανθράκων δι' ένα λιμένα Ελλάδος 55), φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΓΕΡΓΙΟΣ Ρ.» έκ Νεαπόλεως 1000 τόν. λιπασμάτων διά Κατάκωλον η Καλάμας 60), δημοσιος φόρτωσις.

«ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ» (παναμ.) όπως άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9200 τόν. γεννημάτων δι' Αμερίσσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 14, με 3000 τόν. έλευθεραν έκφρτωσιν, φόρτωσις 20-31 Αύγουστου.

«ΙΑΙΣΣΟΣ» έκ Καλκούτας 8000 τ. γαιανθράκων διά Μορμουγάκο 38 ½ ρουπίας, κανονέλα 10 Αύγουστου.

«ΝΙΚΟΙΑ» (λιθερ.) όπως ένα ή δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 9000 τόν. γεννημάτων δι' Αγγλίας (συμπεριλαμβανομένης της Βορ. Ιρλανδίας) 90), με 1000 τόν. έκφρτωσιν, όφιον δι' Αμερίσσαν—Αμβούργον ρείντζ 87)6, με 2000 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 1-15 Αύγουστου.

«ΕΠΑΤΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ» (όνδορα) όπως Τσάμ Άλτη 9500 τόν. άλατος δι' Ιαπωνίαν 75, φόρτωσις 1-15 Αύγουστου.

«ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ» όπως άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τόν. γεννημάτων δι' Αμερίσσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 14, με 3000 τόν. έλευθεραν έκφρτωσιν, όφιον Μασσαλίας ή Γενεύης δολ. 15, με 2000 τόν. έλευθεραν έκφρτωσιν, φόρτωσις 15-31 Αύγουστου.

«ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ» (παναμ.) όπως Ντάρεν, Τσιβαγκάτο η Τάκου Μπάρ 10.100 τόν. γεννημάτων ειδών νησιών έμποριο (490.000 κ.π. διά Κωνσταντζήν ή Βάρνας δολ. 22 φίο, όφιον Γεύνην δι' Δάντσιγκ δολ. 25, δύο λιμένας φόρτωσιν 75 σύντης έξτρα, με διών των ναυλωτών διά φόρτωσιν φυτικών ίλαίων εις τό Νο 3 νηπιανά, φόρτωσις 15 Αύγουστου—5 Σεπτέμβριον.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» έκ Χάμπτον ρόδις 9000 τόν. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ δολ. 10.85, με 3000 τόν. έλευθεραν έκφρτωσιν, φόρτωσις 1-10 Αύγουστου.

«ΚΑΖΟΣ» όπως άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 8000 τόν. γεννημάτων δι' Αμερίσσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 14.25, έλευθεραν έκφρτωσικον, Αύγουστον—Σεπτέμβριον.

«ΗΡΩΝ» (όνδορα) έκ Βαγκούνερ 9000-9900 τόν. σιτηρών δι' Ιαπωνίαν δολ. 13, φόρτωσις 8-20 Αύγουστου.

«ΕΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» έκ Χάμπτον ρόδις 9000 τόν. γαιανθράκων δι' Αμερίσσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 10.50, όφιον Γερμανίας 10.90, φόρτωσις Αύγουστου—Σεπτέμβριον.

«ΧΙΟΣ» 7500 τόν. και έπερν 6500 τόν. όπως Ντάρεν (σόγια κλπ.) δι' Αγγλίαν δολ. 28 φίο, με 1000 τόν. φόρτωσιν και 750 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 1-15 Αύγουστου δι' άμφοτέρα.

«ΑΜΕΡΙΚΗ» όπως Χάμπτον ρόδις 9000 τ. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ δολ. 11.25, με 3000 έλευθεραν έκφρτωσιν, φόρτωσις 1-10 Αύγουστου.

«ΑΛΟΥΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» όπως Χάμπτον ρόδις 9000 τ. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ δολ. 11, με 3000 τ. έλευθεραν έκφρτωσιν, φόρτωσις 15-31 Αύγουστου.

Αἱ χρονοναυλώσεις

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (παναμ.) 10.500 τόνων d.w. (495.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10-10½ μιλίων και κατανάλωσις 24-25 τόν. πετρελαίου), τάιμ—τσάρτερ δι' 6 έως 8 μήνας, δολ. 60.000 κατ' αποκόπη μηνιαίως, παράδοσης εἰς ένα άμερικανικού λιμένα Ατλαντικού Ίσαλιον.

«ΟΛΓΑ» 10.735 τόνων d.w. (490.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10-10½ μιλίων με κατανάλωσις 24-25 τόν. πετρελαίου), τάιμ—τσάρτερ δι' 6 έως 8 μήνας, δολ. 62.000 κατ' αποκόπη μηνιαίως, παράδοσης εἰς Μασσαλίαν 25 Ίσαλιον, έπαναπαραδόσης εἰς Βηρυτόν.

«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ» (όνδορα) 10.500 τόνων d.w. (500.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10-10½ μιλίων, με κατανάλωσις 24-25 τόν. πετρελαίου), τάιμ—τσάρτερ δι' 6 έως 8 μήνας, δολ. 62.000 κατ' αποκόπη μηνιαίως, παράδοσης εἰς Νόρδερν ρείντζ 1-15 Αύγουστου, έπαναπαραδόσης εἰς Νόρδερν ρείντζ.

«ΕΑΞΙΑΡΧΗΣ» 4221 τόν. γκρές (ταχύτης 10 μιλίων, με κατανάλωσιν 26 τόν. γαιανθράκων), τάιμ—τσάρτερ δι' 6 έως ταξίδιον έβαλσαν τον Καρά σελ. 55)—κατά τόνων d.w., παράδοσης εἰς Λίβερπουλ έντος του Αύγουστου, έπαναπαραδόσης εἰς ένα λιμένα Αγγλίας—Κόντινεντ.

«ΚΟΡΣΑΙΡ» (λιθερ.) 10.270 τόνων d.w. (488.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10-10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 24-25 τ. πετρελαίου), τάιμ—τσάρτερ δι' 6 έως 8 μήνας δολ. 61.500 μηνιαίως, παράδοσης εἰς Νόρδερν ρείντζ, Σεπτέμβριον.

Τὰ δεξιαὶ μενόπλοια

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιθερ.) όπως λιμένας Κοραιθίης Θαλάσσης ή άπο Προσκόν Κόλπου 17.000 τόν. πετρελαίου διά Βόρειον Γαλλίαν 30% έως της βάσεως του Ναυλολογίου της U.S.M.C., φόρτωσις Αύγουστουν.

«ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ» (παναμ.) όπως Ντομινίκα 5150 τόν. πελάσσης (τημήα φορτίου) διά Φιλαδέλφειον, δολ. 30.000 κατ' αποκόπη, δημοσιος φόρτωσις.

«ΑΣΤΡΑ» (λιθερ.) έκ Βενεζουέλας 11.500 τόν. πετρελαίου διά Σάντος 40% έως της βάσεως του Ναυλολογίου της U.S.M.C., φόρτωσις άρχας Αύγουστου.

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ» (παναμ.) όπως Σιδώνα 5000 τόν. πετρελαίου δι' άνατολικήν ακτήν Ιταλίας 25% έως της βάσεως του Ναυλολογίου της U.S.M.C., φόρτωσις Ίσαλιον.

«ΤΖΩΝ» (παναμ.) 15.000 τόν. d.w., συνεχή ταξίδια μεταφορᾶς ήγρων κουσίμων ήπατον τον Κόρδοβα μερικά τέλοντας Μαρτίου 1952, 50% έως της βάσεως του Αμερικανικού Ναυλολογίου, Έναρξης Σεπτέμβριον.

«ΑΣΤΡΑ» (λιθερ.) έκ Ρίζερ Πλειτ 11.500 τόν. φυτικῶν ήλαιών δι' Αγγλίαν 130), φόρτωσις Αύγουστου—Σεπτέμβριον.

«ΑΝΤΡΟΙ-Λ.» (σημ. ομέρ.) έκ Φορμόλης 9500 τόν. μελάσσης διά Καλιφόρνιαν (τημήα ναύλου διά άνεκοινώθη), φόρτωσις Αύγουστου.

«ΡΟΑΔΟΣ» διά Ριζέκαι 6500 τόν. πετρελαίου διά Φιλαδέλφιαν 90), φόρτωσις Ιούλιον—Αύγουστου.

«ΝΟΡΜΑ» (παναμ.) έκ Σέπτης 10.000 τόν. πετρελαίου διά Καζαμπλάγκαν 1275 γαλακτικά φράγκα, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ» (παναμ.) έκ Κούβας 7000 τόν. μελάσσης δι' άμερικανικούς Κόλπου (δύο έως τέσσαρα συνεχή ταξίδια) 40% έως της βάσεως του Ναυλολογίου της U.S.M.C., έναρξης Σεπτέμβριον.

«ΜΙΧΑΗΛ» (σημ. ομέρ.) 15.000 τόν. d.w. τάιμ—τσάρτερ διά συνεχή ταξίδια μεταφορᾶς πετρελαιούδων ήπατον τον Κόρδοβα έτρις έτη, 25% έως της βάσεως του Ναυλολογίου της U.S.M.C., έναρξης από τον Δεκεμβρίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ» (όνδορα) έκ Περιουκόν Κόλπου 26.000 τόν. πετρελαίου διά Ιαπωνίαν 17 ½% έως της βάσεως του Ναυλολογίου της U.S.M.C., φόρτωσις Αύγουστου.

ΝΕΟΑΓΡΟΠΑΣΘΕΝ 12.500 τόν. d.w. τάιμ—τσάρτερ διά δύο έτη 21)—κατά τόνων d.w. (συνεχή προηγουμένης χρονοναυλώσεως από Οκτωβρίου υπέρ των νέων άγριωστων).

ΝΕΟΑΥΓΗΓΡΗΤΟΝ 29.500 τόν. d.w. τάιμ—τσάρτερ διά δέκα έτη δολ. 3 τόν. τόνων d.w., έναρξης Δεκεμβρίου 1953—Μάρτιον 1954.

ΝΕΟΑΥΓΗΓΡΗΤΟΝ 16.500 τόν. d.w. τάιμ—τσάρτερ διά τέσσαρα έτη δολ. 3.90. Παράδοσης Φθινοπώνιου — Μάρτιον 1952.

«ΕΡΥΞΑΝΘΗ» (λιθερ.) από λιμένας Κοραιθίης Θαλάσσης 10.000 τ. πετρελαιούδων διά Αγγλίαν—Κόντινεντ, με όφιον διά λιμένας Σκανδινανίας 60% έως της βάσεως του Ναυλολογίου M. O. T., φόρτωσις Ιούλιον—Αύγουστου.

«ΚΑΤΕ Ν. Λ.» 15.000 τ. d.w. (συνεχή ταξίδια μεταφορᾶς πετρελαιούδων διά τέσσαρας μήνες) 32½% έως της βάσεως του Αμερικανικού Ναυλολογίου, έναρξης Σεπτέμβριον και λήξης τέλος Δεκεμβρίου.

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

OCEAN OPERATORS AGENCIES CORP.

STEAMSHIP AGENTS

Cable Address: OCEANSHIP

80, BROADSTREET
NEW YORK, N.Y.

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 'Ιουλ. δι' 'Ελλάδα
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Δ. Κεράνης	11	3508	είς Λορέντζο Μαρκές 20 'Ιουλίου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενια I. Χανδρή	18	2974	έφθ. Ιωνίτες 22 'Ιουλίου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλίου διὰ Κιουρασώ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Τσιτταγκόγκ 23 'Ιουλίου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. K. X' πατέρες	43	7176	είς Τζιμπούτι 16 'Ιουλίου
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργιος Χαλκιάς	24	3658	έφθ. Τάιν 26 'Ιουλίου
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. Αναστασάτος	18	2858	έφθ. Τρινιτάντ 21 'Ιουλίου
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άνεχ. Πεπέλ 20 'Ιουλίου διὰ Βαλτιμόρην
ΑΙΓΑΙΟΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υιοί Γ. Σιγάλας	08	2098	έφθ. Βαρεμουντε 17 'Ιουλίου
ΑΙΟΛΟΣ	Π. και Μ. Λύρας	18	5686	άνεχ. Γλασκώθην 10 'Ιουλίου διὰ Βαμπάναν
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιβανού» A. E.	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλίου δι' Αμβούργον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	άνεχ. Τακοράντι 23 'Ιουλίου δι' Αγγλίαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	έφθ. Κολόμπο 16 'Ιουλίου
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» A. E.	43	7194	έφθ. Καλκούταν 27 'Ιουλίου
ΑΛΦΕΙΟΣ	«άδ. Λιβανού» A. E.	42	7176	έφθ. Καλκούταν 23 'Ιουλίου
ΑΜΕΡΙΚΗ	A. Λούζης	43	7176	εἰς θεσσ 52—16 Β. και 30—55 Δ. 'Ιουλ. 24 διὰ Χάμπτον ρόδης
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός και Πατέρες	42	7177	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 20 'Ιουλίου
ΑΝΔΡΙΟΣ	Ίω. M. Γουλανδρής	22	2038	άνεχ. Λονδίνον 21 'Ιουλίου διὰ Μούρμανσκ
ΑΝΝΑ	N. Λυκιαρδόπουλος.	19	5173	έφθ. Λίβερπουλ 27 'Ιουλίου
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδρή	21	4358	έφθ. Σμύρνη 14 'Ιουλίου
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κουδύλη	42	7191	έφθ. Μαντράς 26 'Ιουλίου
ΑΞΙΟΣ	«Ελιβανός» A. E.	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην 9 'Ιουλίου διὰ Βαμπόα
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός και Πατέρες	43	7176	άνεχ. Καματίσι 10 'Ιουλίου διὰ Τσιγκτάο
ΑΡΓΩ	Έλληνικόν Δημόσιον	18	5532	έφθ. Πειραιάς 22 'Ιουλίου
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» A. E.	41	7460	διηλθε Κεύλανη 18 'Ιουλίου διὰ Ρόττερνταμ
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά και Σία	19	4683	έφθ. Σάντερλαντ 28 'Ιουλίου
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	έφθ. Κούνιαν 18 'Ιουλίου
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» A. E.	38	4854	έν πλώ έξ Αυστραλίας δι' Ιατλίαν 20 'Ιουλίου
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκταρ Δρακούλης	43	7176	διῆλθε Κριστομπαλ 27 'Ιουλίου δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. M. Λιβανός	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρη 23 'Ιουλίου
ΒΙΡΓΙΝΙΑ				
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	Άγτ. Παπαδάκης	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουλίου διὰ Χάμπτον ρόδης
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Ελληνική» A. E.	44	1923	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλίου διὰ Χούλλ
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	«Άλμπατρος» A. E.	18	4289	έφθ. Χάδρην 22 'Ιουλίου
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	έφθ. Χάφαιν 22 'Ιουλίου
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	«Ηπειρωτική» A. E.	13	4044	έφθ. Ροάριο 23 'Ιουλίου
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεχ. Μπουένος Αϊρες 23 'Ιουλίου διὰ Μοντεβίδεο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουλίου
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Κωνσταντινούπολιν 26 'Ιουλίου διὰ Ρόττερνταμ
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινή	24	2740	άνεχ. Νέαν Ορλέανην 25 'Ιουλίου δι' Αγγλίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	07	3016	
ΔΗΜ. ΠΙΓΓΕΣΗΣ	υιοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιέν	26	4862	
ΔΗΜΟΣ ΣΘΕΝΗΣ	«Άγιανον» A. E.	44	7207	
ΔΗΜΟΣ ΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. και Β. Πανταλέων	43	7176	
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7176	
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανού	37	4839	
ΕΒΡΟΣ	Έλληνικόν Δημόσιον	25	1412	
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7244	
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος	27	4163	
ΕΛΕΝΗ	«Ηπειρωτική» A.E.	18	4300	
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυων» A. E.	44	7176	
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος και Σία	43	7176	
ΕΛΕΥΣΙΣ	Τεργιάλας και Λυκούρης	21	1549	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	16	2081	
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμαν.	44	7207	
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεπς	19	1492	
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΙΤΙΝΑΣ	Άδελφοι Σιτινά	43	7244	
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδίδη Σιγάλα	21	2369	
ΕΥΑΝΘΙΑ	υιοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	
ΕΥΤΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύη. Ι. Χανδρή	43	7177	
ΕΥΘΑΛΙΑ	άδ. Γουλανδρή	18	3553	
ΕΥΠΛΟΙΑ	Γεώργιος Χρ. Λαιμός	18	5687	
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	
ΕΥΡΩΤΑΣ	I. Κουμάνταρος	43	7176	
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	
ΗΠΕΙΡΟΣ	Άρ. Σταύριδης κλπ.	18	5572	
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	
ΘΑΡΡΟΣ	Z. Λαιμός — Π. Ποντικός	19	5253	
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» A. E.	44	7198	
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	Έλευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	υιοί Σπ. Πολέμη	42	2865	
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A. E.	37	4815	
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρέυς» A. E.	30	4123	
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θ. Επιφανειάδης	35	2385	
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	
ΙΓΟΡ	Λώς και Πεζάς	43	7207	
ΙΘΑΚΟΣ	«Εκταρ Δρακούλης	06	3916	
ΙΑΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	15	4724	
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρή	44	7176	
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνά» κλπ.	44	10441	
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Έμπ. Ναυτ. Επιχ. A.E.	27	1600	
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νουκός	28	1594	
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενια I. Χανδρή	42	7035	
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & Άδ. K. X' πατέρες	43	7244	
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	
				είς Πόρτ Σαΐδ 20 'Ιουλίου, Εναυλώθη
				άνεχ. Λιβόριο 20 'Ιουλίου διά Σούσα
				είς λιμένας Βαλτικής 20 'Ιουλίου
				έφθ. Καλκούταν 17 'Ιουλίου
				διῆλθε Πούλο Μπούκομ 4 'Ιουλίου δι' Εύρωπην
				διῆλθε Πούλο Μπούκομ 14 'Ιουλίου διά Χιροχάτα
				διῆλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουλίου διά Ρόττερνταμ
				έφθ. Καλκούταν 9 'Ιουλίου
				άνεχ. Χάμπτον 16 'Ιουλίου διά Μόντρεαλ
				διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 24 'Ιουλίου δι' Αμβούργον
				διῆλθε Βαλέντσιον 20 'Ιουλίου διά Χάμπτον ρόδης
				έφθ. Γένοβαν 16 'Ιουλίου
				άνεχ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουλίου διά Πειραιά
				έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλίου
				διῆλθε Βαλέντσιον 16 'Ιουλίου διά Τάμπαν
				διῆλθεν Αλγερίου 13 'Ιουλίου διά Ελλάδα—Κωνσταντινούπολιν
				έφθ. Νέαν Υόρκην 25 'Ιουλίου διά Γένοβαν
				εἰς Χάμπτον πόδης 30 'Ιουλίου
				άνεχ. Νέαν Ορλέανην 23 'Ιουλίου διά Λονδίνον
				διῆλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλίου διά Ρόττερνταμ
				διῆλθε Τρινιτάντ 22 'Ιουλίου διά Βαλτιμόρην
				έφθ. Υμουτέν 22 'Ιουλίου
				εἰς Ροστόκ 20 'Ιουλίου
				έφθ. Βομβάνη 22 'Ιουλίου
				έφθ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουλίου
				έφθ. Καράστι 24 'Ιουλίου
				άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουλίου δι' Αρχάγγελον
				έφθ. Μπουένος Αϊρες 22 'Ιουλίου
				έφθ. Λίβερπουλ 25 'Ιουλίου
				διῆλθε Πούλο Μπούκομ 4 'Ιουλίου δι' Εύρωπην
				διῆλθε Πούλο Μπούκομ 14 'Ιουλίου διά Χιροχάτα
				διῆλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουλίου διά Ρόττερνταμ
				έφθ. Καλκούταν 9 'Ιουλίου
				άνεχ. Χάμπτον 16 'Ιουλίου διά Ρόττερνταμ
				έφθ. Αδεν 21 'Ιουλίου διά Μομπάσα
				άνεχ. Χαδάνιναν 25 'Ιουλίου διά Πουέρτο Ταράφα
				άνεχ. Μπάχιαν Μπάλαγκαν 25 'Ιουλίου διά Σουηδίαν
				έφθ. Λονδίνον 18 'Ιουλίου
				έφθ. Κέμι 23 'Ιουλίου
				είς Πόρτ Σαΐδ 20 'Ιουλίου, Εναυλώθη
				άνεχ. Λιβόριο 20 'Ιουλίου διά Σούσα
				είς λιμένας Βαλτικής 20 'Ιουλίου
				έφθ. Καλκούταν 17 'Ιουλίου
				διῆλθε Πούλο Σαΐδ 25 'Ιουλίου διά Πόρτλαντ
				είς Κέμι 20 'Ιουλίου

ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Στ. Νιάρχος	45	7240	διήλθε Παναμάν 18 'Ιουλίου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	43	7176	άνεχ. Πόρτ "Αλφρέντ 10 'Ιουλίου διά Τρίνινταντ
ΚΑΣΣΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	έφθ. Κοπεγχάγην 22 'Ιουλίου
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλίου
ΚΑΤΕ Ν. Α. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	διήλθεν "Άδεν 23 'Ιουλίου διά Περσικὸν Κόλπον
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υἱοὶ Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεχ. Ντώρμπαν 17 'Ιουλίου δι' "Αμπου Τζενίμα
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	έφθ. Μπέλφαστ 12 'Ιουλίου
ΚΗΦΙΣΣΟΣ	Ε. Πετρούτσης κλπ.	21	4786	εἰς Πειραιάς 31 'Ιουλίου ὑπὸ ἀναχώρησιν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	διήλθεν "Άδεν 23 'Ιουλίου διά Γιοκοχάμαν
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Πέπελ 11 'Ιουλίου διά Φιλαδέλφειαν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοὶ	27	4950	άνεχ. Σιγκαπούρην 25 'Ιουλίου διά Μαντράς
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαῖ	11	7537	διήλθε Κολόμπο 22 'Ιουλίου διά Φρήμαντλ
ΚΥΜΑ	«άδ. Λιβανῶν» Α. Ε.	43	7244	διήλθε Πούλο Μπούκομ 23 'Ιουλίου διά Κοσσίν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρας	43	7176	διήλθε Πρόλ. Πόιντ 22 'Ιουλίου διά Βαμπάναν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπολος	05	2527	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 12 'Ιουλίου δι' 'Αμπαντάν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. 'Απόδικος	45	7176	άνεχ. Σάντα Κρούζ 13 'Ιουλίου διά Λίβερπουλ
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λῶ καὶ Α. Πεζᾶς	43	7176	έφθ. Χιροχάτα 15 'Ιουλίου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 15 'Ιουλίου διά Ρόττερνταμ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	εἰς Θέσιν 50—43 Β. καὶ 10—35 Δ., 'Ιουλ. 24 διὰ Πόρτ Τάλμποτ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνος» Α. Ε.	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουλίου διὰ Χάμπτον ρόδος
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εὐάγγ. καὶ Μ. Νομικός	43	7176	διήλθε Ντακάν 24 'Ιουλίου διὰ Μπέλφαστ
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανῶς» Α. Ε.	45	7176	άνεχ. Οζάκαν 6 'Ιουλίου διά Ντάϊρεν
ΜΑΙΟΤΙΣ	άδ. Συνοδινοῦ	19	3911	έφθ. Χάρτλεπούλ 23 'Ιουλίου
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάης	42	7044	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 26 'Ιουλίου διὰ Βέλγιον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σφοιανός	89	2187	έφθ. Μπόναν 15 'Ιουλίου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρῆ	20	5401	έφθ. Νιούπορτ 28 'Ιουλίου
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος κλπ.	11	1881	διήλθε Θέούταν 26 'Ιουλίου διά Πάτρας
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Λῶς καὶ Πεζᾶς	43	7244	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 20 'Ιουλίου
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουλίου διά Βαγκούνερ
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Μασσαλίαν 22 'Ιουλίου
ΜΑΡΙΑΜ	«Είρηνικός» Α. Ε.	44	7176	διήλθε Τρίνινταν 7 'Ιουλίου διά Μπουένος "Αὔρες
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Έμμ. Βιντιάδης	22	4949	εἰς Γένοβαν 28 'Ιουλίου, ἐναυλώθη
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	άνεχ. Χάιφαν 20 'Ιουλίου διὰ Γκόλο
ΜΑΡΠΗΣ ΣΑ	N. Εύσταθιον	19	5476	διήλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουλίου διὰ Νεάπολιν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	διήλθε Κεύλαντην 20 'Ιουλίου διὰ Λονδίνον
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	I. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	εἰς θέσιν 36—45 Β. καὶ 8—25 Δ., 'Ιουλίου 24 δι' 'Αμβούργο.
ΜΕΝΤΩΡ	«Εκτώρ. Δ. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Σάντων 20 'Ιουλίου
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	διήλθε Πούλο Μπούκομ 6 'Ιουλίου διὰ Μόζι
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδημαστος» Α. Ε.	43	7207	άνεχ. Αθελαΐδα 25 'Ιουλίου διὰ Σίνενεύ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιον	44	7176	εἰς θέσιν 48—16 Β. καὶ 49—45 Δ., 'Ιουλίου 20 διὰ Λίβερπουλ
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	18	5202	εἰς θέσιν 38—57 Β. καὶ 64 Δ., 'Ιουλίου 22 διὰ Μάντζεστερ
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρρᾶς	44	7247	φθάνει εἰς Πειραιά 3 Αύγουστου
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 26 'Ιουλίου διὰ Μοντεβίδεο
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7176	άνεχ. Καράτσι 17 'Ιουλίου διὰ Βαμπόα
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Λονδίνον 18 'Ιουλίου
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Λίβερπουλ 18 'Ιουλίου
ΝΙΚΟΛΑΣ	X. Πατέρας καὶ Σία	43	7176	έφθ. Βορδώ 23 'Ιουλίου (εἴτα Ρουέν)
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E. Κουλουκ.-Ι. Καΐρης	43	7196	διήλθε Ούζαν 17 'Ιουλίου διὰ Θεσσαλονίκην
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	K. Μίχαλος	13	4342	άνεχ. Αμβούργον 17 'Ιουλίου, Ούζαν 20 διὰ Πέπελ
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	έφθ. Χάμπτον ρόδος 26 'Ιουλίου
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	εἰς θέσιν 30—10 Β. καὶ 31—6 Δ., 'Ιουλ. 26 δι' Αμμαυ Bay
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	διήλθε Τρίνινταν 24 'Ιουλίου διὰ Βαλτιμόρην
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	Φασαριοῦ καὶ Σία	44	7176	διήλθεν "Άγιον Βικέντιον 22 'Ιουλίου διὰ Μασσαλίαν
ΟΘΩΝ	'Εμπορ. - 'Εφοπλιστικὴ	44	7176	εἰς θέσιν 20—5 Δ. καὶ 17—43 Δ., 'Ιουλ. 22 διὰ Τακοράντι
ΟΛΓΑ	Κούλουρος - 'Εμπειρ.	18	5215	έφθ. "Άγιον Φραγκίσκον 4 'Ιουλίου (διὰ Ντάϊρην)
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κράτσος	45	7176	άνεχ. Μόντρεαλ 24 'Ιουλίου δι' Ιταλίαν
ΟΝΤΡΥ	Κον. Β. Σκαρβέλης	43	7176	επόδισεν εἰς Λορέντζο Μαρκές 14 'Ιουλίου
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	«Αλαντοκός» Α. Ε.	29	4230	άνεχ. Τάιν 22 'Ιουλίου διὰ Νάρβικ, έφθ. 27
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Τράμπτη» Co.	18	5525	άνεχ. Κάρδιφ 19 'Ιουλίου διὰ Σάφαι
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	M. Πίαγκος κλπ.	17	3704	άνεχ. Νάρβικ 24 'Ιουλίου δι' Αγγλίαν
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	εἰς θέσιν 48—16 Β. καὶ 49—45 Δ., 'Ιουλίου 20 διὰ Λίβερπουλ
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	A. Καραδίας	43	7176	εἰς θέσιν 38—57 Β. καὶ 64 Δ., 'Ιουλίου 22 διὰ Μάντζεστερ
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	'Ιω. Γ. Π. Λίδανός	43	7176	φθάνει εἰς Πειραιά 3 Αύγουστου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 26 'Ιουλίου διὰ Μοντεβίδεο
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Π. Λαϊμός	20	5194	άνεχ. Χαύλλα 22 'Ιουλίου δι' Αρχάγγελον
ΠΑΡΑΛΟΣ	'Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	έφθ. Ραγγούν 22 'Ιουλίου
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	Δ. Νίτσος	20	1130	εἰς ταξίδιον Τεργέστης—Ελλάδος
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Λός "Αντζελες 22 'Ιουλίου
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	'Ιω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	έφθ. Καλκούταν 12 'Ιουλίου
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 25 'Ιουλίου
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)	M. Νομικός	43	10448	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 26 'Ιουλίου διὰ Πόρτ ντε Μπούκ
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ	44	10448	άνεχ. Μπούενος "Αὔρες 19 'Ιουλίου διὰ Κιουρασώ
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	έφθ. Γάνδην 20 'Ιουλίου (διὰ Ρόττερνταμ)
ΠΗΝΕΙΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άνεχ. Ναγκόγια 21 'Ιουλίου δι' "Άγιον Φραγκίσκον
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	έτ. «Αθηνᾶς»	44	7207	άνεχ. Χουδίνον 26 'Ιουλίου διὰ Χαϊφόγκ
ΠΟΠΗ	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	εἰς Σίενταμ ἀπό 21 'Ιουλίου
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)	Mih. Βερνίκος	96	1594	άργει Αμπτελάκι ἀπό 24 'Οκτωβρίου 1950
ΡΙΤΑ	Βαγιάννους καὶ Σία	16	1765	άργει Αμπτελάκι ἀπό 24 'Οκτωβρίου 1950
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	υἱοὶ Σιγάλας	25	1412	ἐν πλώ Ἐλλήνων 20 'Ιουλίου διὰ Λίβερπουλ, 'Ιουλίου 25
ΡΟΔΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	45	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουλίου
ΣΑΛΛΑΜΙΝΙΑ	τ. «Τρανσπετρόδλ. E. Πετρούτσης - Γ. Τάνες	17	4908	διήλθεν Αλγερίον 21 'Ιουλίου διὰ Κωνσταντινούπολιν
ΣΑΜΟΣ	υἱοὶ Δ. Ιγγύλστη	01	3634	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 23 'Ιουλίου διὰ Ριτζέκαν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	7177	ἐπόδισεν "Άδεγ 12 'Ιουλίου (διὰ Μπέιραν)
ΣΠΥΡΟΣ	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	7176	έφθ. Βενετίαν 21 'Ιουλίου
ΣΤΑΘΗ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Mih. Κουλουκουντῆς	44	2400	άνεχ. Λονδίνον 25 'Ιουλίου διὰ Λαπταλούσο
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φασαλίδης	14	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 12 'Ιουλίου διὰ Νότ. Αμερικήν
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	25	4853	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 2 'Ιουλίου
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 9 'Ιουλίου
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	Εγγενία 1. Χανδρῆ	43	10448	άνεχ. Καμάτσι 20 'Ιουλίου διὰ Ντάϊρεν
ΣΥΡΟΣ	Έκτωρ. Δρακούλης	11	3658	διήλθε Νάρβικ 21 'Ιουλίου δι' Αρούμπαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Ναυτ. 'Ετ. Πειραιῶς	11	1459	έφθ. Πειραιάς 25 'Ιουλίου
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Δ. Γράτσοι	44	7207	έφθ. Ντάϊρην 23 'Ιουλίου
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Αθαν. Κουλούρας	30	4557	άνεχ. Μόντρεαλ 25 'Ιουλίου διὰ Τρίπολιν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	44	7244	άνεχ. Καράτσι 26 'Ιουλίου διὰ Βομβάνη
ΤΗΝΟΣ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	έφθ. Κέμι 10 'Ιουλίου

ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	44	7176	έφθ. Μπανιόλι 14 'Ιουλίου καὶ Πειραιᾶ 27
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. Μ. Καρράς	44	7176	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 22 'Ιουλίου
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» A.E.	45	7247	έφθ. Αντώνιο 17 'Ιουλίου
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» A. E.	07	4043	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 20 'Ιουλίου
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» A. E.	39	5643	διῆλθεν "Άδεν 4 'Ιουλίου δι' Ιαπωνίαν
ΧΡΥΣΗ	υἱοὶ Π. Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Μόντρεαλ 20 'Ιουλίου
Γ'ΑΙΡΑ	'Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	άνεχ. Βαλτιμόρην 14 'Ιουλίου διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	διέπλευν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν 25 'Ιουλίου διὰ Τουρκίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	άνεχ. Σιδώνα 14 'Ιουλίου διὰ Φαλκονέρα
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανασεάνικα»	43	7223	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλίου διὰ Μοντεδίδεο
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7239	άνεχ. Πλέπε 22 'Ιουλίου διὰ Ρόττερνταμ
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουέρο»	44	7176	έφθ. Χάιππτον ρόδης 24 'Ιουλίου
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλα»	25	4954	έφθ. Κεμπέκ 22 'Ιουλίου
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλες	29	5218	έφθ. Βαλτιμόρην 15 'Ιουλίου
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	άνεχ. Βικτωρίαν (Βοάζ.) 4 'Ιουλίου διὰ Τρίνινταν
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Άκροπολης»	28	5133	διῆλθε στενά Μαλασίσια 11 'Ιουλίου δι' Αμβούργον
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμας	19	5409	διῆλθε Σιγκαπούρην 14 'Ιουλίου διὰ Μαντράς
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	άνεχ. Λίνερπολ 24 'Ιουλίου διὰ Πόρτ ντε Μπούκ
ΑΜΑΡΥΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	έφθ. Γένοβαν 23 'Ιουλίου
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Έλληνες ἀγορασταὶ	31	7923	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 21 'Ιουλίου διὰ Σουάκ
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμος»	44	7207	έφθ. Ρουέν 19 'Ιουλίου
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	έφθ. Καλκούταν 19 'Ιουλίου
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	άνεχ. Γιοκοχάματ 25 'Ιουλίου διὰ Βαγκούνερ
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7970	διῆλθε Φορμόζαν 20 'Ιουλίου διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869	διῆλθε Σουέζ 16 'Ιουλίου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	εἰς μεταφράσ. Ράς Σουντρ—Σουέζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνα»	08	1763	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουλίου δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Γένοβαν 21 'Ιουλίου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 17 'Ιουλίου δι' Αμβούργον
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Πογούκας	04	4784	εἰς Πειραιά 20 'Ιουλίου
ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	έφθ. Γένοβαν 5 'Ιουλίου, έπισκεψή
ΑΟΥΡΟΡΑ (δύορ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7176	έφθ. Σάντος 21 'Ιουλίου διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	έφθ. Μπαλμπόσ 20 'Ιουλίου, ζημιάι
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Άλβιώνι»	28	5061	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 10 'Ιουλίου διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	άνεχ. Λός "Αντζελες 7 'Ιουλίου διὰ Σάν "Αντώνιο
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δύορ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	έφθ. Κιουρασώ 17 'Ιουλίου
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	έφθ. Ταλκαχουάνο 20 'Ιουλίου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	έφθ. Σάιν Ναζάρι 15 'Ιουλίου
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστέ»	19	5672	διῆλθε Ντακάρ 14 'Ιουλίου διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ιστεμένια»	21	10388	διῆλθε Σουέζ 22 'Ιουλίου διὰ Περσικόν Κόλπον
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Πόνκας»	22	1979	άργει Αλεξανδρειαν ἀπό 15 Φεβρουαρίου 1950
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λίθερ.)	έτ. «Ταλαμάγκα»	43	7176	άνεχ. Δουσθλίνον 24 'Ιουλίου διὰ Χάμπτον ρόδης
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνιον»	44	7157	άνεχ. Αμβούργον 18 'Ιουλίου διὰ Κούβαν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκούελ»	28	4809	έφθ. Χούλλ 21 'Ιουλίου
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ωκεανός»	15	5751	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουλίου
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Νόρδεστ»	30	9031	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 18 'Ιουλίου διὰ Βενεζουέλαν
ΑΣΠΙΡΕΙΤΟΡ (λίθερ.)	έτ. «Ντιάμαντο»	44	7210	άνεχ. Λός "Αντζελες 9 'Ιουλίου διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΣΤΗΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ ντέλ Σούρ»	22	7053	έφθ. Κωνστάντζαν 21 'Ιουλίου
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Φρισκό»	18	2224	διῆλθε Τρίνινταν 19 'Ιουλίου διὰ Παραμαρίπο
ΑΣΤΡΑ (Χονδ. δεξ.)	έτ. «Άστρα»	21	8206	διῆλθε Τρίνινταν 13 'Ιουλίου διὰ Μασσαλίαν
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλίου διὰ Δανιαν
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττίκα»	27	5214	έφθ. Καλκούταν 6 'Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	διῆλθε Φορμόζαν 20 'Ιουλίου διὰ Μάλταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΙΝΤ	έτ. «Ατλαντικ»	44	7247	έφθ. Κάλλιαρι 23 'Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Α·Ρ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	έφθ. Μαντράς 20 'Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλαντικ»	49	17094	εἰς θέσιν 37—6 Β. καὶ 31—54 Δ., Ιουλ. 19 διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λίθερ.)	έτ. «Ατλαντικ»	49	7310	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 23 'Ιουλίου διὰ Χάμπτον ρόδης
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	άνεχ. Αμβέρσαν 24 'Ιουλίου διὰ Γιοκοσούκα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλαντικ»	44	7247	έφθ. Κωνστάντζαν 21 'Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	έφθ. Κάλλιαρι 23 'Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	50	8679	εἰς θέσιν 37—6 Β. καὶ 31—54 Δ., Ιουλ. 19 διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 18 'Ιουλίου διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑΙ·ΑΛΟΤ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	άνεχ. Πανασέαν 24 'Ιουλίου διὰ Στάτερν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	48	10928	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 23 'Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	49	10908	εἰς Πόρτ ντε Μπούκ 23 'Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην 22 'Ιουλίου διὰ Ντουγκούν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ.	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 6 'Ιουλίου διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμος»	45	7160	εἰς Τάκου Μπάρ 16 'Ιουλίου διὰ φόρτωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλαντικ»	44	7247	έφθ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλίου
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	άργει Αμβούργον ἀπό 10 'Ιουνίου, ζημιάι
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ (δυδ.)	έτ. «Λάς Κρούτσες»	44	7178	έφθ. Χάμπτον ρόδης 25 'Ιουνίου
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Έλληνες ἀγορασταὶ	35	8072	διῆλθε Σουέζ 15 'Ιουλίου διὰ Περσικόν Κόλπον
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βολιεντέ»	43	10449	διῆλθε Αζόρας 23 'Ιουλίου διὰ Λάς Πιέντρας
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ Αμερικάνο»	44	7176	διῆλθε Παναμάν 23 'Ιουλίου διὰ Γιοκοχάμαν
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Παναμέρικαν»	26	8624	εἰς Αρούπτωνα 20 'Ιουλίου
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορούντος»	43	7067	έφθ. Μοντεδίδεο 25 'Ιουλίου
ΒΕΝΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (λίθερ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	διῆλθε στενά Μαλασίσια 17 'Ιουλίου διὰ Γιοκοχάμαν
ΒΙΛΛΑ ΦΡΑΝΚΑ	έτ. «Αφρικάνα»	06	2035	άργει Κωνστάντζαν ἀπό 19 Σεπτεμβρίου 1950
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρτέ»	19	4653	έφθ. Πόρτ εθνικής λεωφόρου 20 'Ιουλίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μουρόδια»	51	5840	εἰς Ούεστ Χάρτλεπουλ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	έφθ. Γκάλβεστων 21 'Ιουλίου
ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ (δεξ.)	έτ. «Οδερσο Τάνκερ»	43	10448	έφθ. Μπανιόλι 21 'Ιουλίου
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43	7263	έφθ. Κεελούγκ 22 'Ιουλίου
ΓΚΡΗΝΒΙΛΛ (λιθ.)	έτ. «Γουωρλητσάιντ»	20	6343	εἰς θέσιν 13—43 Ν. καὶ 77—22 Α., Ιουλ. 23 δι' Αλεξανδρειαν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	εἰς θέσιν 18—20 Ν. καὶ 57—25 Α., Ιουλ. 24 διὰ Περσ. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΠΙΣ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουλίου διὰ Πουέρτο λά Κρούζ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμος»	44	7216	άνεχ. Λός "Αντζελες 11 'Ιουλίου δι' Ιαπωνίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	εἰς Αμπατάντα 16 'Ιουλίου (διαταγάς)
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξ»	20	6157	έφθ. Αμβέρσαν 24 'Ιουνίου
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ Εστέ»	22	5905	έφθ. Όζάκαν 9 'Ιουλίου. ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς Ιαπωνίας
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα Αρένας»	29	6941	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 11 'Ιουλίου
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	16	1977	άνεχ. Μάντζεστερ 24 'Ιουλίου διὰ Πόρτ Ζερόμ
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	έτ. «Πετρόλεο»	20	7744	διῆλθεν "Άδεν 25 'Ιουλίου διὰ Βομβάρη
ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Στέλλως»	12	3663	άνεχ. Ράς Τανούρα 16 'Ιουλίου διὰ Σουέζ
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	διῆλθε Ντακάρ 24 'Ιουλίου δι' Εύρωπην
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Γκλόμπος»	20	7631	άνεχ. Άλεξανδρετταν 10 'Ιουλίου διὰ Βαλτιμόρην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγιος»	21	3345	άνεχ. Γιανουσούλατος.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Εμπ. Γιανουσούλατος.	28	6522	έφθ. Αντζελες 19 'Ιουλίου δι' Αυστραλίαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγιος»	10	1484	έφθ. Φάλμουθ 26 'Ιουλίου (διὰ Μπουένος "Αὔρες)
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασθίκα»	43	7207	άνεχ. Αμβούργον 17 'Ιουλίου διὰ Χάμπτον ρόδης
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενεσενάντα»	44	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 13 'Ιουλίου διὰ Λισσαβόνα

ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ								
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Πουαρόζα»	43	7176	εἰς θέσιν 36—20 Β., καὶ 62—54 Δ., 'Ιουλίου 25 διὰ Μόμπιλ				
ΕΡΝΕΣΤΟ	έτ. «Διεθής»	43	7225	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 12 'Ιουλίου διὰ Γαλλίαν				
ΕΥΑΝΘΙΑ	έτ. «Βέρυτε Λινέω»	19	5175	έφθ. Χούκ Κόγκ 19 'Ιουλίου, ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς 'Ιάπωνας				
ΕΥΓΕΝΙΑ	Πέτρος 'Ατυχίδης	20	6419	διῆλθε Σουέζ 17 'Ιουλίου διὰ Σαΐγκον				
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	άνεχ. Χαβάνναν 5 'Ιουλίου διὰ Τάρκης 'Αιλαντ				
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Σάν Ζουάν (Περσούδιας) 22 'Ιουλίου				
ZAN	έτ. «Σάν Αυτώνιο»	45	7176	άνεχ. Χάμππτον ρόδος 19 'Ιουλίου διὰ Ρόττερνταμ				
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλίου διὰ Χάμππτον ρόδος				
ΗΓΚΑ	έτ. «Ιγκουάνα»	20	5627	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 29 'Ιουλίου δι' 'Αλγέριον				
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. 'Ολύμπια 20 'Ιουλίου δι' 'Αγγλίαν				
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	44	7161	άνεχ. Οζάκαν 23 'Ιουλίου διὰ Βαγκούνερ				
ΘΕΟΔΩΡ	έτ. «Θεοδώρω»	43	7151	έφθ. Δουγκέρκην 15 'Ιουλίου (διὰ Μαδαγασκάρην)				
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	άδ. Σαμωνά	17	5524	έφθ. Καλκούταν 7 'Ιουλίου				
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	άνεχ. Μπλάθ 21 'Ιουλίου διὰ Σουηδίαν				
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθής»	43	7200	έφθ. Λορρέντζ Μαρκές 8 'Ιουλίου				
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έλληνες αγορασταὶ	28	7350	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 6 'Ιουλίου διὰ Βόρ. Γαλλίαν				
ΙΛΕΝΑΟ	έτ. «Λας Σούτσες»	43	7163	άνεχ. Μόντρεαλ 20 'Ιουλίου διὰ Τέλ 'Αβίδ				
ΙΩΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	διῆλθε Βεομύδας 16 'Ιουλίου διὰ Γκρηνλαντ				
ΙΩΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	έφθ. Μπουένος 'Αϊρες 17 'Ιουλίου				
ΙΩΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	διῆλθε Τρίνινταν 19 'Ιουλίου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ				
ΙΩΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άνεχ. Λάς Πιέντρας 16 'Ιουλίου διὰ Γιοκούμαν				
ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	άνεχ. Λός 'Αντζελες 14 'Ιουλίου διὰ Γιοκούμαν				
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	έφθ. Καλκούταν 16 'Ιουλίου (δι' 'Αιμέρσταν)				
ΚΑΙΤΗ								
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176					
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Αριόνας»	22	8432					
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Ντέλ Εστε»	13	7710					
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Κανόπους»	44	7157					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ντέλ Ρέϋ»	12	3964					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Ελγκεβέλ»	05	4298					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771					
ΚΑΡΜΕΝ (όνδουρ.)	έτ. «Στάρ»	19	3332					
ΚΑΡΡΕΝΑ	έτ. «Μπαζίλ»	18	4647					
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρρέαν»	21	4507					
ΚΑΒΟΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Καρέτο»	43	7160					
ΚΑΒΟΛΙΔΙ (λιβερ.)	έτ. «Άρεκουΐπα»	43	7257					
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Χαλφέτο»	42	7192					
ΚΑΒΟΠΛΑΤΑΝΟΣ	έτ. «Βαλεντόρ»	44	7124					
ΚΑΒΟΣΤΑΡΑΣ	έλληνες αγορασταὶ	44	7235					
ΚΑΒΟΦΡΥΓΕΛΟ	έτ. «Ελλήνες αγορασταὶ	44	7192					
ΚΑΛΥΤΕΡΑ	έτ. «Αρίκα»	42	5236					
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Καλύνεργο»	42	7178					
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Πανυμάρ»	43	7246					
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κένταυρος»	19	6064					
ΚΛΕΙΩ	έτ. «Κάντους»	41	7579					
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Αρίγκο»	43	7176					
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248					
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160					
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ Εστε»	13	9424					
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7933					
ΚΟΡΣΑ·Ι·Ρ	έτ. «Βαλεαρίκα»	44	7229					
ΚΟΥΗΝΗ	έτ. «Άριστομαρ»	43	7167					
ΚΟΥΡΑΖΕΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190					
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έλληνες αγορασταὶ	31	8440					
	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157					
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ								
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ναθάρρα»	44	7165	έφθ. Κατάνων 28 'Ιουλίου				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	διῆλθεν ἀνοικτά 'Αδεν 23 'Ιουλίου διὰ Ράς Τανούρα				
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ	έτ. «Εξπλοραντόρ»	43	7207	άνεχ. Σιμίζου 21 'Ιουλίου δι' 'Αγιον Φραγκίσκον				
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άργει Φρήμαντλ ἀπὸ 17 'Ιανουαρίου, ζημιαὶ				
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	έφθ. Παραμαρίποτα 27 'Ιουλίου				
ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβερ.)	έτ. «Άτλαντικο»	43	7176	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 15 'Ιουλίου διὰ Τρίνινταν				
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	19	5250	άνεχ. Μίδδλεσον πρώτη 21 'Ιουλίου διὰ Βαπτιάναν				
ΜΑΙΡΗ (λιβερ.)	έτ. «Άτλαντικού»	16	5505	άνεχ. Νέαν 'Υδρκην 27 'Ιουλίου διὰ Χαῦστον				
ΜΑΙΡΗ								
ΜΑΙΚΙΚΙ	έτ. «Μονρόβια»	49	5841	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλίου διὰ Ρόττερνταμ				
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Ταμπόγκα»	19	6040	διῆλθεν Τρίνινταν 17 'Ιουλίου διὰ Σάντος				
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Κρούνες»	17	5924	διῆλθε Σουέζ 24 'Ιουλίου διὰ Τσιτταγόκ				
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Φωστάν»	44	7176	έφθ. Βομβάν 16 'Ιουλίου				
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Ούλτραμαρινά»	43	7160	διῆλευσε Κινεζικὴν Θάλασσαν 24 'Ιουλίου δι' Εύρωπην				
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	άνεχ. Λίβερπουλ 14 'Ιουλίου διὰ Φρητάσουν				
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	διῆλθε Παναμάν 18 'Ιουλίου διὰ Φιλαδέλφειαν				
ΜΑΡΖΟΡΥ	έτ. «Κρυστάλλ»	20	3326	έφθ. Πάτρας 22 'Ιουλίου				
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Φωστίαν»	43	7059	εἰς θέσιν 26 B.—45—12 Δ., 'Ιουλίου 17 δι' Αλεξάνδρειαν				
ΜΑΡΙΕΝΝΑΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Πούντα Αλτα»	19	2323	άργει Νέαν 'Υδρκην ἀπὸ 29 Οκτωβρίου 1950				
ΜΑΡΙΟΣ Κ. (όνδ.)	έτ. «Μαγκλίδερας»	20	6109	άνεχ. Γένοβαν 22 'Ιουλίου διὰ Σάδαξ				
ΜΑΡΚΑΡ	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	διῆλθεν Παναμάν 24 'Ιουλίου διὰ Μελδούρην				
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Μίραμάρ»	43	7176	διῆλθε Σάντα Λουτσία 23 'Ιουλίου δι' 'Αγιον Βικέντιου				
ΜΑΡΝΑ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	διῆλθε Σιγκαπούρων 14 'Ιουλίου διὰ Κόμπε				
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Σάν Γκεράνιμο»	20	3483	έφθ. Χάμππτον ρόδος 24 'Ιουλίου				
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έλληνες αγορασταὶ	42	7170	άνεχ. Καλκούταν 24 'Ιουλίου διὰ Κοπεγχάγην				
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Μάρτντορ»	20	7641	διῆλθε Νότρερ 24 'Ιουλίου διὰ Αλεξάνδρειαν				
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Ματζεόλια»	27	6382	έφθ. Σουέζ 17 'Ιουλίου (διὰ Λάδσεντ)				
ΜΠΝΟΒΑΝΕΤΟΥΡΕ	έτ. «Νόδορ Πασφίκι»	43	7176	διῆλθε Βισκαϊκὸν 23 'Ιουλίου δι' 'Εμδεν				
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Πρώρα»	01	3568	άνεχ. έκ Χάιφας 13 'Ιουλίου				
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	έφθ. Λισσαδῶν 24 'Ιουλίου				
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	διῆλθε Νότρερ 24 'Ιουλίου διὰ Ρόττερνταμ				
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Αρίόνα»	19	7588	έφθ. Δουσθίρεν 27 'Ιουλίου				
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Σάν Λεονάρντο»	20	2606	άνεχ. Χάμππτον ρόδος 18 'Ιουλίου διὰ Μπαχάμας				
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Μίραμάρ»	44	7210	διῆλθεν Κολόμπια 19 'Ιουλίου διὰ Ντάιρεν				
ΝΙΓΚΕΤ	έτ. «Ζαρτι»	18	4965	έφθ. Γιβραλτάρ 26 'Ιουλίου				
ΜΟΝΤΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (όνδ.)	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	έφθ. 'Αμβέρσαν 22 'Ιουλίου				
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άνεχ. 'Ικουϊκ 19 'Ιουλίου διὰ Μπαλμπόσαν				
ΜΥΡΤΩ	έτ. «Χάροι»	43	7196	έφθ. Κιουρασώ 19 'Ιουλίου				
ΝΑΥΤΙΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Αρίστα»	43	7176	εἰς θέσιν 44—30 Β., καὶ 8—42 Δ., 'Ιουλ. 24 διὰ Ρόττερνταμ				
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Καρούμπιαν»	43	7176	άνεχ. Λιβόρνο 20 'Ιουλίου διὰ Τεργέστην				
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ναθόλ»	20	6416	έφθ. Μπρεμερχάφεν 25 'Ιουλίου				
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	20	10474	έφθ. Χάμππτον ρόδος 23 'Ιουλίου				
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Ζίτα»	43	7168	έφθ. Ρίον Ιανείρον 19 'Ιουλίου				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	έφθ. Ρίον Ιανείρον 19 'Ιουλίου				
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Νάγκελος»	21	4979	έφθ. Κολόμπια 23 'Ιουλίου				
	έτ. «Αζόρες»	45	7023	έφθ. 'Αλγέριον 20 'Ιουλίου				

ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερν Σιφάριγκ»	43	7175	διηλθε Βαλένσιαν 22 'Ιουλίου διά Χάμπτον ρόδς άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 'Ιουλίου διά Γαλλίαν
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντομίνικο»	44	7176	έφθ. Αμδούργον 28 'Ιουλίου
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	διηλθε Πόρτ ου μπούραν 17 'Ιουλίου
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	διηλθε Πούλα Μπούραν 23 'Ιουλίου διά Βρετ. Κολομβίαν άνεχ. Μόζι 22 'Ιουλίου διά Βαγκούνερ
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	έφθ. Αλεξάνδρειαν 17 'Ιουλίου
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Μπιλμπάρα 23 'Ιουλίου
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Κεμπάκος»	25	5531	έφθ. Σάντος 4 'Ιουλίου
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Εικαμπός»	44	7244	άνεχ. Βατιμόρην 13 'Ιουλίου διά Ρίον 'Ιανέριον
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	εις 'Ιταν 25 'Ιουλίου υπό φόρτωσιν
ΟΛΓΑ	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	48	11298	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 19 'Ιουλίου διά Χάρρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ-ΙΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	50	17720	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 20 'Ιουλίου διά Γιρβαλτάρ (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	49	17722	άνεχ. Σιδηνα 22 'Ιουλίου διά Λονδίνον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΥΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	49	17722	άνεχ. Ράς Τανούρα 23 'Ιουλίου διά Πόρτλαντ (B. 'Αμερικής)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	49	17724	διηλθε Γιρβαλτάρ 23 'Ιουλίου διά Πώλαμπορω
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	49	17724	άργει Κιελον από 12 'Ιουνίου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	10448	άνεχ. Λονδίνον 23 'Ιουλίου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ. Ι.Μ	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	50	17724	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 24 'Ιουλίου διά Χάρρην
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άνεχ. Χάππτον ρόδς 16 'Ιουλίου διά Ρίον 'Ιανέριον
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Άλεξ. Γούναρς»	19	5701	
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ίρκαρος	20	3280	διηλθε Φινιστέρον 15 'Ιουλίου διά Χάιφαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπτώ»	44	7223	έφθ. Σάντος 13 'Ιουλίου
ΠΑΡΑΛΟΣ Η.	έτ. «Πάραλος»	18	6049	διηλθε Γιρβαλτάρ 18 'Ιουλίου διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Παναμ. -Ευροπέας	21	6230	μετωνομάσθι «ΚΕΙΚΟ ΜΑΡΥ», ιαπωνικόν
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναμ. -Ευροπέας»	19	5555	έφθ. Λουέτ 20 'Ιουλίου
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. Χονολουρούν 12 'Ιουλίου (δι Αύστραλιαν)
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πάσφικ»	44	7212	έφθ. Παραμαρίπο μον 19 'Ιουλίου
ΠΑΤΑΣ	έτ. «Πάθο»	26	5937	άνεχ. Λός "Αντζελες 15 'Ιουλίου διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λι6.)	έτ. «Σάμσοκ»	44	7166	διηλθε Λός "Αντζελες 12 'Ιουλίου διά Βαγκούνερ—Ιαπωνίαν
ΠΕΛΟΨ (λιδερ.)	έτ. «Σάμσοκ»	45	7148	άνεχ. Σιγκαπούρην 25 'Ιουλίου διά Γιοκοχάμαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρς	19	6495	άνεχ. Νανάσιο 21 'Ιουλίου διά Λονδίνον
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	έφθ. "Αδεν 21 'Ιουλίου (δι Εύρωπην)
ΠΟ-ΙΝΤ ΚΛΗΡΑΡ	έτ. «Μπελλαδίστας»	20	7777	εις θέσιν 18—30 Δ. και 118—14 Α., 'Ιουλίου 20 διά Κεελόγκ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Άλ Πλάτας»	44	7163	έφθ. Μπάχρειν 25 'Ιουλίου
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Λάμα»	36	7104	άργει Μασσαλίαν από 15 Μαΐου 1948
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτσαρόπουλος	19	2256	διηλθε Σουέ 25 'Ιουλίου διά Κόντινεντ
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπινενδενίτο»	19	5055	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλίου
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Σούντ Άμερικα»	14	4823	
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ Εστ»	44	7192	άνεχ. Γιασδάτα 13 'Ιουλίου διά Κούζ Μπαίν
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λι6.)	έτ. «Μάρ Τρέιντ»	19	8374	διηλθε Γιρβαλτάρ 20 'Ιουλίου διά Λίβανον
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμας	28	4225	διηλθε Σιγκαπούρην 19 'Ιουλίου διά Κοσσίν
ΡΕΖΟΛΟΥγ+ (Χονδ.)	έτ. «Ευπρέσσα»	42	7176	άνεχ. Μπέρα 6 'Ιουλίου διά Βαλτιμόρην
ΡΕΝΑ	έτ. «Πλέ»	20	5686	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλίου διά Χάμπτον ρόδς
PETΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	έτ. «Γοργόνα»	31	8205	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 19 'Ιουλίου διά Πόρτ Σαΐδ
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα	21	1925	άνεχ. Βουδάνη 2 'Ιουλίου διά Κάντλα
ΡΙΟ (διδ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	19	5627	εις θέσιν 20 'Ιουλίου. ΕΠΩΛΗΘΗ εις Ιάπωνας
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Τρίνινταντ 10 'Ιουλίου διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Παστφίκος	44	7229	έφθ. Νάρβικ 24 'Ιουλίου
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κορρεντόρ»	21	6448	έφθ. Κιουρασώ 20 'Ιουλίου
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνα»	44	7281	διηλθε Σιγκαπούρην 21 'Ιουλίου διά Βαγκούνερ
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	18	5664	έφθ. Φιλαδέλφειαν 13 'Ιουλίου
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	εις θέσιν 9—29 Β. και 86—13 Δ. 'Ιουλ. 24 δι 'Αλεξάνδρειαν
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	"Ιδε: «ΒΑΝΤΕΡΕΡ», ως μετωνομάσθι
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζα»	23	5374	άνεχ. Γλασκώνην 13 'Ιουλίου διά Βαυπάναν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζο»	06	2088	άνεχ. Πλύμουθ 20 'Ιουλίου διά Φιλλανδίαν
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	έτ. «Μάρ ντέλ Σούντ»	43	7264	έφθ. Μπλέφαστ 17 'Ιουλίου
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Ρουέν 19 'Ιουλίου διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝΤΑ ΔΕΞΠΩ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	έφθ. Παγκούεν 4 'Ιουλίου
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7176	έφθ. Μελδούρην 14 'Ιουλίου
ΣΑΝΝΙΚΟΛΑ	έτ. «Νίγκους»	28	4944	διηλθε Μαλαισίαν 15 'Ιουλίου διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	διηλθε Κόμπ 14 'Ιουλίου διά Βαυπάναν
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άβια»	20	2606	άνεχ. Βαλτιμόρην 18 'Ιουλίου διά Σαντιάγκο
ΣΑΞΕΝΟΣΤΑΡ (λι6. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	άνεχ. Νέαν Υόρκην 20 'Ιουλίου διά Λάς Πιέντρας
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Σούντ Άμερικάνα	44	7212	έφθ. Αμδούργον 24 'Ιουλίου
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλαρ»	44	7116	διηλθε Παναμάν 18 'Ιουλίου διά Χιλήν
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 24 'Ιουλίου δι 'Αγγλίαν
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άνεχ. Τακοράντι 18 'Ιουλίου διά Βόρ. Αμερικήν
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουλίου διά Σαντιάγκο
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	έφθ. Σάντος 10 'Ιουλίου
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λι6.)	έτ. «Άτυχίδης	25	5136	άνεχ. Βλασάροντικεν 20 'Ιουλίου διά Νάρβικ
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αίολος»	43	7199	διηλθεν "Άδεν 4 'Ιουλίου διά Γιοκοχάμαν
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	διηλθε Κολόμπο 14 'Ιουλίου διά Τζιμπούτι
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	άνεχ. Πόρτ "Άλφρεντ 19 'Ιουλίου διά Βρετ. Γουιάναν
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ	45	7204	έφθ. Λός "Αντζελες 17 'Ιουλίου (δι Απω Ανατολήν)
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνα	21	7409	έφθ. Μανίλλαν 12 'Ιουλίου
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	άνεχ. Κοσσέρι 25 'Ιουλίου δι 'Ιαπωνίαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λι6.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	άνεχ. Ορλέανη 21 'Ιουλίου διά Κίγκστον
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λι6.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	διηλθε Παναμάν 20 'Ιουλίου διά Ειρηνικόν
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Ωκεανός»	18	7914	εις Τζακάρτα από 6 Μαΐου (δι Αίγυπτον)
ΤΖΟΥΑΙΑ	έτ. «Κογκόρντια»	20	3526	έφθ. Μπιλέρταν 24 'Ιουλίου
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Ωρόρα»	40	10470	έφθ. Βαλτιμόρην 21 'Ιουλίου
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λι6.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 'Ιουλίου διά Μπόκα Γκράντε
ΤΡΑ-Ι-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οριέντε»	38	10455	άνεχ. Βοστώνη 22 'Ιουλίου διά Κολομβίαν
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	άνεχ. Ρουέν 21 'Ιουλίου διά Πόρτ Σαΐδ
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Τρίνιτι»	10	3649	έφθ. Αμδέραν 24 'Ιουλίου
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα Άμερικάνα	43	7176	έφθ. Μπλάχιαν Μπλάχιαν 19 'Ιουλίου
ΦΑΙΑΣ Η.	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 26 'Ιουλίου δι 'Ιαπωνίαν
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	άνεχ. Βαγκούνερ 24 'Ιουλίου διά Λονδίνον
ΦΑΝΤΗΣ Α. (λι6. δεξ.)	έτ. «Ιντερόσεαν»	18	7019	εις Νέαν Υόρκην από 15 Μαΐου, έπισκεψή
ΦΑΡΑΛΕΣ (δεξ.)	έτ. «Μιράντα»	27	6023	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 19 'Ιουλίου διά Στανλόου
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Αίσαν»	14	3654	έφθ. "Αμστερνταμ 15 'Ιουλίου
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	έτ. «Ελληνες άγορασται	37	5234	διηλθε Παντελλάριαν 22 'Ιουλίου δι 'Αλεξάνδρειαν
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κρούστες»	20	6090	άνεχ. Τζιμπούτι 19 'Ιουλίου δι 'Ιαπωνίαν. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	διηλθε Σουέ 26 'Ιουλίου δι 'Ευρώπην
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	έφθ. Κολόμπο 24 'Ιουλίου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέρισαν	43	7243	άνεχ. Ρίο Γκράντε 14 'Ιουλίου διά Τρίνινταν
ΧΡΥΣ (Κωσταρ.)	έτ. «Νεπτούνο»	18	7592	έφθ. Δουγκέρην 19 'Ιουλίου
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ελληνες άγορασται	44	7293	εις λιμένας Αύστραλιας 20 'Ιουλίου