

NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1953

Αρ. Φύλλου 440/199

NAYTIKA XPONIKA



MIXNICK

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Κ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 440/199

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1953

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΥΜΕΡΟΝ

Τὸ γενικὸν συμφέρον

Μάς έλεγεν εἰς τὸ Λονδίνον "Ελλην ἔφοπτιστής, ἐκ τῶν εὐρυτέρων ἐπαγγελματικῆς ἐπιφανείας: «Τὰ «χολιντέϋς» τῶν ἔφοπτιστῶν ἔτελείσαν. Η ἑποκή τῶν κολαν ναύλων, μὲ τοὺς ὅποιους καὶ ἐκαλύπτοντο τὰ πολλὰ σφάλματα ὃν μακρινοῖς καὶ αἱ ὑπέρμετροι δαπάναι, παρθῆθε. Τώρα ή Ικανότης περὶ τῶν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, οἱ καλύτεροι συνδισμοί εἰς τὰς ναυλώσεις, η οἰκονομία εἰς τὰ ἔξοδα τῆς κινήσεως καὶ τῆς συντήρησεως του, η καλύτερα ἀπόδοσις τοῦ ἔργατος ἐπὶ τῶν πλοίων παράγοντος, εἶναι τὰ μόνα ἔφόδια, ποὺ θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὴν ἐπιχείρησιν νὰ σταθῇ μέσα εἰς μίαν συδιδασκαλίαν κρίσιν τῆς ναυλαγραφᾶς, χειροτέραν ἵσως τῆς προκοφεατικῆς προϊόδου καὶ ὃν φει πέντε ὁδούτατου ἄνταγωνισμού ἀπὸ τὰ οἰκονομικῆς διαχειρίσεως πλοῖα.

ταύτων ανταγωνισμού από τα σκοινιμήτικα οικείωσες πλαισία. Δέν θέλω νά είμαι μάντικας κακών. Εντά πάμπορού όμως νά μη υπόδειξα και την έπιτακτικήν ανάγκην τού περιοσισμού τών δαστανών τών έλληνικών πλοίων κατό πρώτον και την έλληνικής ιδιοκτησίας ένν συνεχεία. Μέ ξεσδία ήμεροσία διακοσίων και πλέον λιώνων διά το 'Ελληνικόν και έκατον έβδομηκοντα πέντε διά το Παναμαϊκόν ως 'Ελληνικὸν πλήρωμα, δεν θά σταθμώνεις εἰς την άγοράν. Τά σκοφοί αναποφεύκτως θά προπλισθούν. Θά μηνίουν ένν υπηρεσία τά 'Αγγλικά, τά 'Ιταλικά και τά Σκανδιναϊκά. 'Ιδουν ένα παραδείγμα: 'Ιταλικὸν σκάφος έδειχθη πρό πημερών 27 ½ σελ. κάρβουνο ἀπό το Χάμπτον Ρόδες διά το Κόντινεντ. Τό 'Ελληνικὸν με τον γαύλουν αὐτών ζημιώνει τέσσαρας χιλιάδας λιρών. Τό 'Ιταλικὸν καθύπεται. Μένει εἰς την άγοράν διά νά έπιτυχη τό καλύτερον. Δεύτερον παραδείγμα: "Εφυγε πρό ήμερών κε νόν ὁ από τό Κάρδιφ διά την Βρετανικήν Κολομβίαν 'Αγγλικὸν φωτηγόν πρό παρασλαβήν έκειθεν φοοτίου ξελείας με ναύλων κατ' ἀποκοπήν 200 κλ. δολλαρίων διά την Αυστραλίαν. Τό 'Ελληνικὰ λίμπερτς, τά εύρισκομενα πλησιέστερον εἰς τόν Εισηνικόν ('Ιπανών) δέν πάμπορούσται νά δενθύνουν τόν προσφερείν γαύλων. Τό 'Αγγλικὸν υπὲ δυσκολωτέραν θέσιν έκκινησεως τόν έδειχθη και ἀσφαλῶς θά κεοδίση.

“Σωρείαν τοιούτων παραδειγμάτων ημπορούν τάχισαφείοι τού Λονδίνου και τής Νέας Υόρκης για παρουσιάσουν. Πρέπει, λοιπόν, όλοι να τόπει καταλάβουν. Δεν στεκόμεθα καλά είς την άγνωστην. ”Αν ή κρίσις αυτή, ή κρίσις, τής ανάπτυξης μοργής—όπως χαρακτηρίζεται—κρατήση επί τινας άκοπων μήνας—αἱ ποδολέψεις διαιλούν περὶ ἐτῶν—τὰ ‘Ελληνικά σκάφοι θά πασσοπλισθούν. διά δὲ τὰ υπὸ ξένας σημαίας θὰ τεθῇ πρὸ τῶν ἐφοπλιστῶν των τὸ θιλερὸν δίλημμα: ‘Ηθὸ συνεχίσουσι οὗτοι τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πατίονων των αὐτῶν υπὸ ξένα, ειδηθότερα εἰς μισθοδοτικά δίχιώσεις καὶ ύπερωσίας πληρώματα, ἢ θά τὰ δέσουν

καὶ αὐτά.
«Ἄς σκεφθούν πωτοί οἱ ἀμεσώτεον ἐνδιαφερόμενοι καὶ τὸ Κράτος τί ποέπτει νὰ γίνη ἐν ποοκειμένῳ. Ἐκείνο ποὺ κατὰ τὴν ὄρθην ἀποψιν ἐπιβάλλεται, εἶναι νὰ ἀποφύγωμεν τὸν παροπλισμὸν καὶ τὴν ἐπίτασιν τῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας. Δὲν θὰ πρέπῃ ὅμως νὰ αἰτιώμεθα τοὺς ἐφοπλιστάς, ἀν εἴς τὸ τέλος ὑποχρεωθῶν νὰ ἀναζητήσουμε ἀλλὰ μέσα τὴν ἐπικόπτησιν εἰς τὸν ἀγώνα τῆς ἑπιβίσεως.

«Πολλοί, ἔκτος τοῦ ἐπαγγέλματος κείμενοι, πιστεύουν ὅτι παροδικὴ εἶναι καὶ πάλιν ἡ τωρινὴ πτῶσις τῶν ναυλῶν. Δὲν σηριζόνται ἀτυχῶς εἰς τὰ πράγματα οἱ προσδοκίαι αὐτά. Δὲν θὰ ἐπανίδιψην καποιαν νέαν Κορέαν καὶ πυρετὸν ἐξοπλιστικὸν, ώμοιον τοῦ 1951. Ἡ ὁμολότης εἰς τὰ διεθνεῖς συναλλαγαῖς φείδει νὰ εἶναι ἡ μόνη μας εὔκη. Ἀπὸ αὐτῆν ἡ παγκόσμιος οικονομία βάθη ἴδη, τὴν ἀνάπτυξιν της, φυ-

σικά δε και αι μεταφοραι την ζωηροτέραν κίνησιν.
«Οι ναυλοι δύμας δὲν θα υπωθουν και πάλι. Ήτου κυμαίνωνται γύρω από τα επίπεδα που βάθι έχουν πρετερούν την τακτικήν έπισταν απόσβεσιν της άξιας του πλοίου και ένα τόκον διά τα απησχολημένα κεφάλαια, με βάσιν πάντοτε τα οικονομικά νευτέρων δηλεκόντων πλοία, τα δύο ποιά πληθυνονται και τα χαυηλά ξέσδα κινήσεως τών Αγγελικών τραμπτ. «Αν οι «Ελληνες εφοπλισται δέν κατοιδώσουν νά δισθέτουν και αύτοι πλοια με κόστος κινήσεως χαυηλόν. δέν θα είναι εις θέσιν νά σταθούν εις τών συναγωνιστών. Δέν θα ζημιωθούν δώμας μόνον οι εφοπλισται, άλλα και οι ναυτεργάταις και το Κλατός.

«Τα πράγματα είνε απλά, εύκολονότας από δλους. Εύχομαι—κατέληξεν σ όσυνιμητης μας—να τα αντιτηθούν έγκαιρως δλοι οι παραγόντες τών Ναυτιλίας».

Περὶ τὴν ἐπάνοδον

Ἐφοπλιστής, ἐνισχύσας, κατὰ κοινὴν ἀναγνώσιτον. ποικιλότρόπως διὰ τῆς δημιουργικῆς του πωτοδουλίας τὴν προπολεμικὴν καὶ μεταπολεμικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, μᾶς γράφει ἀπὸ τὴν Νέαν· Υόρκην μεταξὺ ἄλλων καὶ τὰ έξης: «Δέν θὰ πρέπει νὰ περιένωμεν καὶ μετὰ τὴν ἑφασμογήν τῶν ὄσων μέτων ὑπεσχέθη εἰς τοὺς ἔδω ἐφοπλιστὰς ὁ κ. Μαρκεζίνης, τὴν ἀθρόαν στοοφήν πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν του ἀπόδημον ἐφοπλιστοῦν. Ἐγώ προστοπικοῖς εἴμαι καὶ τάλιν πρόθυμος νὰ συμβάλω εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς «ἐπεινόδου», όπως θέλουν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» νὰ χαρακτηρίζουν τὴν ὑψησιν τῆς κυανολεύουν ἐπὶ τῶν ἔξαντα πλοίοιν μας. Πρέπει όμως νὰ ὅμολογηθῇ, ὅτι οἱ πλειστοὶ τῶν ἐφοπλιστῶν ἔχουν πλέον συνηθίσει εἰς τὴν ὄμβοτητα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὑπὸ ἔξαντα σημαίας πλοίων των—τὴν ἀσυδοσίαν ἢν θέλετε—καὶ δυσκόλως θὰ θελήσουν νὰ ἐπανίδουν τὰς παρεμβάσεις, τὰ «κοντρόλ», τὸ ψύρος, τέλος, μερικῶν κοστικῶν ὄργανων, ὅπως καὶ τὰς γνωστὰς γνωστικοθεατικὰς διατυπώσεις (Ν.Α.Τ., ἀντικανονικὴ σύνθεσις, δηλωσεις φορολογικοὶ μετ' ἔνορκον Βεβαίωσεων κλπ.). Δέν θέλω νὰ ισχυσισθῶ ὅτι τὰ μέτρα αὐτὰ τοῦ». Μαρκεζίνη, ἀλλοφύουν, δὲν θὰ ἔχουν ἐπίδοσιν εἰς τὰς σκέψεις τῶν ἐφοπλιστῶν. Θὰ φέρουν ἵσως εἰς τὴν ἀσχήν μερικὰ πλοῖα ὑπὸ τὴν κυανολεύουν καὶ ἄλλα μέτοπα ἀπόδωσουν θά Ελλουν καὶ περισσότερος «Οπωσδήποτε» όμως, ἔτη ἀρκετὰ θὰ παρέθουν διὸ νὰ ἴδωμεν ἐδραιωμένην τὴν ἐμπιστοσύνην καὶ ἀποκαθισταμένην τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν εἰς τὴν μεγάλην δύνανταν, τὴν ὅποιαν θὰ ἡμπορούσε νὰ ἀποκτήσῃ, ἀλλά ὅταν ὑπὸ ἔξαντα σημαίασις πλοίοι ἐνεγκάρφοντο εἰς τὸ «Ἑλληνικὸν νηολόγιον.

«Η σκέψις μου δύως στοέφεται πεισθόστεον όχι εἰς τους φθασμένους πλέον ἐπαγγελματικῶν ἑφοπλιστάς, ὅλλα εἰς ἔκεινους ποὺ ἔχονται, εἰς τοὺς αὐτίστανούς. Αὐτοὶ θὰ πρέπει διὰ τῶν κυβερνητικῶν μέτρων νὰ πεσθοῦν καὶ κατώψουν τὴν ἐπίκειματικήν των δραστηριότητα ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σπουδαίαν. Δικαιούνται κάθε ποστασίας ἀπὸ μέρους του Κράτους εἰς τὴν ποστασίαν των. "Αὐτὸν τοῦ καθεστώς τῆς κυανολεύκου παράσχη εἰς αὐτὸὺς τὴν αὐτὴν ὄνειραν τῶν ἄλλων ξένων σπουδιῶν, εἰναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι δὲν θὰ φύγουν καὶ αὐτοί, δύνας ἔφυγαν οἱ ἑφοπλισταὶ τοῦ πολέμου καὶ τῆς ἀμέσου μεταπολεμικῆς περιόδου, διότι πικρῶν πεισμῶν ἀπέκτησαν τῆς κρατικῆς ἀσυνεπείας, ἢν μή τὰς καὶ αὐτῶν διώλεσεν.

Θά επιδιώχωμεν, λοιπόν, τὸ μὲν τὴν ἐγγυαφήν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον μεοικῶν τῶν νῦν ὑπὸ ξένας σημαῖας πλοίων μας, τὸ δὲ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ἔργου τῶν νεωτέρων ἐφοπλιστῶν, ἵνα ἀπὸ τὰ ποιῶτα βῆματα τῆς ἐπαγγελματικῆς των σταδιοδρομίας δεχθούν νὰ ψύχουσιν ἐπὶ τῶν πλοίων των τὴν Ἑλληνικὴν σημαῖαν. Προϋπόθεσις ἡ κρατικὴ συμπορεύστασις

«Είμαι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζω, ότι ἀφοκετοὶ ἀπὸ τὴν γένεσιν καὶ σύντοι προεοχόμενοι, θὰ εἰσέλθουν εἰς τὸ ἐπάγγελμα, εὐθὺς ὡς αἱ τιμαὶ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων γίνονται προσιταί. Ἀν τὰς πληρώματα, δῆτα καὶ μετά τὴν κοινήν του 1931, ἔνισχυσον τὴν προσπάθειαν τῆς ἀναπτυξέως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ τὸ Κράτος δὲν δημιουργήσῃ ἐμπόδια, ἀλλὰ κάνωλυτον ἐπιτρέψῃ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ιδιωτικῆς ποτωτούσιλισ. Ἐλπίζω πολλάς, συν τῷ χρόνῳ, νέας μονάδας νὰ κερδίσται καυστηρούς.

Ζήτημα βεβαίως κεφολαίων δημιουργεῖται διὰ τούς νέους ἐφοπλιστάς. Αὐτὸς εἶναι καὶ τὸ σοβαρότερον σημεῖον τῆς ποσπαθείας. Ἐλπίζω δῆμως, ὃν τὰ οἰκονομικά πράγματα τοῦ κόρυφου βαδίσουν πρότις θυμαλόπτωτα, ἀν γίνεται ἡ μεταποεψιώτης τῆς λίθιας καὶ οἱ πιστώσεις εἰς τὸ Ἀγγλικόν. Σίτι ἀφεθεῖν ἐλεύθεροι πάντα, νὰ ἔξειρθον καὶ τὰ κεφάλαια, ποὺ θὰ ἐνισχύσουν τοὺς νεοεισερχομένους, ὅπως ἐβοήθησαν τοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς μετά τὸν πόλεμον πρώτης δεκαετίας. Τὰ σημειώνα γραφεῖται τοῦ Λοιδίνου, ἥ και ἄλλα ποὺ θὰ δημιουργηθοῦν, θὰ ἀναλαβοῦντο τὸν μεσαζόντα πόλον των.

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Ο χώρος του πασόντος τεύχους

Τὸ λιθεριανὸν «Ολυμπία»

Μέσα είς τὰ πολλὰ σκάφη, ποὺ κατασκευάζονται ἢ ἐπισκευάζονται εἰς τὰ διάφορα σκωτικά ναυπηγεῖα τοῦ ποταμοῦ Κλάυθ, ιδιαιτέρως ἐλκύει τὰς τελευταὶς αὐτὰς ἡμέρας τὴν προσοχὴν ἡ κατάλευκη σιλουέττα ἐνὸς ωριστόταν ὅσον καὶ ἐπιθλητικὸν ὑπερώκεανίου. Είναι τὸ λιθεσιανὸν «Ολυμπία» τοῦ κ. Ι. Λ. Γουλανδρῆ.

Ο γραφών τὴν στήλην αὐτὴν τὸ εἶδε μόνον ἀπὸ ἀεροπλάνου, ταξιδεύων πρὸς τὴν Γλασκώνη. Δεν ήθελησε νὰ τὸ ἐπισκεφθῇ. Ἀπέφυγε τάς Θλιβεράς ἐντυπώσεις. Πρὸς τί ἄλλωστε; Τί κοινὸν ἡμπορεῖ νὰ ἔχωμεν μὲ λιθειανὸν ὑπερωκεάνιον; Τὸ σκάφος εἶναι πλέον ἔτοιμον. Ἔντος τῶν ημερών περασθίδεται: καὶ τὴν 15ην Οκτωβρίου ἀρχίζει τὰ δρομοδόγια του.

Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὸ Πικαντίλου τοῦ Λονδίνου ἐγκατεστάθη ἔνα νέον γεωτικὸν προακτόρευον. Ἐκεῖ, κατὰ μίαν μεγάλην φωτεινήν ἐπιγραφήν, είναι τὰ γραφεία τῆς «Γερήκ Αἴγαν». Εἰς τὴν προθήκην του τὸ προτύπου τοῦ «Ολύμπια». Ἡ ἐθνικότης τοῦ σκάφους, διὰ λογίους εὐνόητους, δὲν ἀναφέρεται. Οὔτε καὶ τοῦ «Νεπτούνικ» καὶ τῶν ὄλλων υπερωκεανίων Γουλανδρή. Νὰ θέλουν, ἀσά γε, νὰ τὴν ἀποκρύψουν οἱ πλοιοκτῆται, διότι γνωρίζουν, ὅτι κακώς ἐμφανίζονται ἔχοντες τὴν τιμὴν νὰ ἐπονοοῦσαν τὴν ἐπιχείρσιν των μὲ τὸ «Γερήκ Αἴγιν». Αὐτό, μαζὶ μὲ τὸ άλογο θέμα τῆς υπερωκεανίου γραμμῆς, θὰ τὸ συζητήσουν αἱ στήλαι αὐταὶ λίσιαι προσεχώς.

Ai τιμαὶ τῶν πλοίων

"Εφθασεν αισίως ή ἀξία τῶν «λίμπερτος» ύπό τὰς ἀσύνδοτους σημαίας εἰς τὰς 180 χιλ. λιγῶν Αγγλίας. Ή τελευταία πώλησις ἐνὸς νορβηγικού μεταλλάγματος σημαίας εἰς «Ελλήνας ἐφοπλιστὴν ἐκλείσθη εἰς τὴν τιμὴν αὐτῆς. Τώρα προσφέρεται καὶ ἄλλο νορβηγικὸν εἰς τὰς 175 χιλιάδας λιρῶν, χωρὶς ἀγοραστάς.

Η ψυχολογία της αγοράς είναι σαφώς υποτιμητική και δεν υπάρχει άμφισθεία, ότι αι ήδη των πλοιών θα έπεισουν άκούγει περισσότερον, έφοσσον η ναυλαγορά διατηρήσει την σημειωνήν χαλαρότητά της. «Αγοράσται, καραβδούντες την κατοιτέρων δυνατήν τιμήν, φαίνεται να υπάρχουν». Ενθυμούνται, δημως, ότι έπωλήθη πρό της Κοοέας άγγει-
κόν «εμπάτιρ» είς τάς 105 χιλ. λιών και περιμένουν. Τα σημεινά σκάφη είναι τώρα κατά τοίκ περίοδον έτη παλαιότερα και ή προκορετική περίοδος είς τούς ναυλώνεις έφθασε σχεδόν. Αι τιμαὶ επίστης των πλοιών θα άκολουθησουν μοιραίως τὴν κατιούσαν τῶν ναυλών.

* * *

Δέν φαίνεται, ούμως, ποσάτα τα σημειωθείσας τελευταίως ἀνατιμήσεις τῶν ὑλικῶν καὶ τῶν ἡμερομίσθιων. νὰ μὴ θεωρηταὶ ἀδάσιμος ἡ πρόβλεψις περὶ ἐκπεσμοῦ καὶ τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους, λόγω κυρίως τοῦ συναγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν διαφόρων ναυπηγικῶν γωρῶν καὶ τῆς ἐπιμόνου ἀναζητήσεως νέων παραγγελῶν. Τὸ σύνθημα τῶν ὑποτιμησεων μᾶς ἔχεται ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν. Ἐπέτυχον οἱ Ἰάπωνες ναυπηγοὶ τὴν κρατικὴν ἐπιχορηγήσιν εἰς τὰς τιμὰς τοῦ χάλυβος, ἐν συνδυασμῷ δὲ καὶ πρὸς τὸ γαμπόλων ἡμερομίσθιον, προσφέρονται νὰ ναυπηγησουν ιεγάλα τὰς τάνκες — 30 χιλ. τόννων καὶ ἄνω — εἰς τὰ 125 καὶ κάτω, ἵστως, δολάριοι τὸν τόννον ἔναντι τῶν πρὸ διετίας 200! Η τοιάυτη ἕκπτωσις τῶν τιμῶν θὰ ἔχῃ, ἀσφαλῶς, τὸν ἀντίκτυπον της εἰς τὸ κόστος τῶν ναυπηγήσεων εἰς τὰς ἄλλας χώρας. Οὔτε ἡ Γερμανία οὔτε ἡ Ἀγγλία θὰ ἡμιπορεύσουν νὰ ἀγόνησουν τὰς ιαπωνικὰς προσφοράς. Ἡ εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιευμένη ὀμιλία τοῦ διευθυντοῦ τῶν ναυπηγείων Σκώττ' εἶναι ἀρκετά χαρακτηριστική.

Σκώτις ήταν αρχεία χαρακτηριστική.
Διερχόμεθα, πάντως, περιόδου δύσκολου διὰ τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν. Τὴν χαρακτηρίζουν ώς περιόδου ἀναπροσφορμογῆς. Ή επιφύλαξις καὶ ἡ ἀναμονή μετά τὸ σῆσα ἄλματα ἐπετέλεσε καὶ ὁ Ἑλληνικὸς ἔφοπτρισμός, δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβελλεται.

TODD SHIPYARDS CORPORATION

Complete Shipyard Service

and Drydocks

Also MOBILE Service for Ships
at Anchor or Dockside

NEW YORK • BROOKLYN • HOBOKEN • NEW ORLEANS

GALVESTON • HOUSTON • LOS ANGELES • SAN FRANCISCO

ALAMEDA • SEATTLE • BARRANQUILLA • LONDON

ПЕНОН

Άθανάσιος Κουλούρας

Ένας άκομη ἀπὸ τοὺς παλαιούς, τῆς παρελθόντης γενεᾶς, καραβοκυράσιος, ὁ Ἀθανάσιος Κουλούρας, μᾶς ἔφυγε. Ή θάλασσα τὸν ἔγαλλουχησε καὶ αὐτὴ μέρι τῶν 80 ἑταῖς τῆς μακράς ζωῆς του δὲν ἐπισεψε νὰ τὸν ἀπασχολῇ. Τὴν ἐγνώσιν ὡς ναυτοπάτης ἐπὶ τὴν οἰκογενειακῶν ἴστιοφόρων, ὡς ναύτης, ὡς πλοιάρχος καὶ ὡς ἐφοπλιστής, τελός. Διὰ τὸν Ἀθανάσιον Κουλούραν η στοργὴ πρὸς τὸ πλοῖον καὶ τὸ θαλασσινὸν ἐπάγγελμα δὲν ἀπέρρευε ἀπὸ μόνον τὸν ὑπολογισμὸν τῆς κερδοφόρου ἐπίχειρησεως. «Ητο κοι δι' αὐτὸν, διπὼς διὰ τοὺς ἄλλους τους παλαιοὺς ἐφοπλιστάς, ὑπόθεσις συναισθηματική, μη ἐπιδεχομένη συμβιδασμὸν μὲ τὰς σημειεινὰ περὶ ἐφοπλισμοῦ ἀντιλήψεις. Οἱ Ἀθανάσιος Κουλούρας ἦτο κατὰ πρώτον λόγον ναύτης καὶ ἐπειτα ἐφοπλιστής. Βοηθόταπην ἔτρεφεν ἀγάπην, διὰ τὸ πλοῖον καὶ τοὺς ἀνθρώπους του. Συντήρησις πλοίου καὶ ἐπισκευὴ δὲν ἥδηνον νὰ θυμῇ χωρὶς τὴν πρωταρκὴν συμμετοχὴν καὶ τὴν παράστασιν του, ὅπως καὶ ἡ ἐπάνδρωσις του ἦτο ὑπόθεσις ἀμέσου παρ' αὐτοῦ ἐπιλογῆς τῶν συνεργατῶν του. Πιστώς καὶ αὐτὸς ἡκολούθησε, καθ' ὅλην τὴν ἐπαγγελματικὴν του, τὴν τούς εὐδόκιμους σταδίοδονταν, τὴν παραδόσιον κατὰ τὴν ἀσκησιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ἐπαγγέλματος. Τὸ φορτίον ἀπετέλει ἵεραν παρακαταθήκην καὶ ὁ λόγος συμβόλαιον, ὑπὲρ τὸ ναυλοσύμφωνον. Μέχρι καὶ τῶν τελευταίων πρὸ τοῦ πολέμου ἐτῶν, ὁ Ἀθανάσιος Κουλούρας συνήθιζε διὰ λόγου νὰ ναυλώνῃ τὰ σκάφη του εἰς τοὺς στιπεμπόρους του Πειραιῶν. Τὴν ἀσδοσίαν τῶν γυνωτῶν στηματῶν οὐδέποτε τῆραν ἀνείγητησεν. Εἰς τὴν σημαίαν τῆς πατριδὸς του ἦτο προσηλωμένος.

—Ο Ύδραιος ναυτικός ἐλέγε συχνά δεν ήμπορει να γίνη Αφρικανός ύπηκοος τῆς ζούγκλας.

Τὴν ἄγαπτην καὶ τὴν ἐκτίμησιν ὀλῶν ἔκδηπτος ὁ αειμνῆτος Κουλούρας. Λευκὸς καθ' ὅλην τὴν μακρὰν σταδιοδρομίαν του, πολίτης ὑποδειγματικός καὶ εὐγενικός ἀνθρώπος, καταλείπει τὰς καλλιέργειας τῶν ἀναμνήσεων εἰς δύσους πύτυχοσαν οὐκάντα γνωρίσουμεν. 'Υπῆρξεν ὁ ἐλέκτος μετοξὺ τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας. 'Η γύνωμ του, ἔγκυρος πάντοτε καὶ ἀντικειμενική, ἔτυχανε πάσις προσοχῆς.

“Η ιδιαιτέρα του πατρίς, ή “Υδρα, χάνει ένα καλόν τέκνον της. Ένα προστάτην των ναυτικών της.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στενώτατα μὲ τὸν μετασάντα συνδεόμενα, ἀπευθύνουν τὰ θερμά των συλλυπητήρια πρὸς τὴν οἰκογένειάν του καὶ τὸν μεγαλύτερον ἀδέλφον του κ. Γκίκαν Κουλούραν.

Περὶ τὴν ἐλευθέραν ζώνην

Ἐπαναλαμβάνομεν. Καλὰ καὶ ἄγια τὰ διατάγματα περὶ ἐλευθέρων τελωνειακῶν χώρων διὰ τὴν ἔγκαταστασίαν καὶ λειτουργίαν ἐντὸς αὐτῶν βιομηχανίων ναυπηγήσασις καὶ ἐπισκευῆς πλοίων, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ ἀρκοῦν. Χρειάζονται κεφάλαια διὰ τὰς τοιαύτας ἔγκαταστάσεις, ὅπως καὶ διὰ τὴν προμήθειαν τῶν ὑλικῶν ἐπισκευῆς τῶν πλοίων καὶ τὰ κεφάλαια αὐτὰ δὲν ἡμπορούν νὰ τὰ διαθέσουν, ἀφοῦ δὲν τὰ ἔχουν, οἱ σιδηροδιοι-μῆχανοι. Αὐτοὶ εἰναι κυριολεκτικῶς κατεστραμμένοι οἰκονομικῶς καὶ εἰναι ἀνίσχυροι νὰ προδούν εἰς οἰανδήποτε προώθησιν τῶν ἐπιχειρή-σεών των.

Τὸ Κράτος συνεπός ὁφεῖται νὰ ἀντιμετωπίσῃ καὶ τὸ πρόβλημα τῶν κεφαλαίων, τὰ ὄποια ἦταν ἐπιτέρεψουν τὴν ἔγκαττάστασιν τῶν συνηργείων ἐπίσκεψίς ἐντὸς τῶν ἐλεύθερων χώρων καὶ τὸν ἐμπλουτισμὸν τῶν μὲ τεχνικά, μέσα, συγχρονισμένα.

Τὸ χαριτόλον κόστος τῶν ἐπισκευῶν, αὐτὸ ποῦ προϋποθετεῖται διὰ νὰ προτιμηθῇ ἡ ἔγχωρίος σιδηροδιοχηνάις ἀπὸ τοὺς ἑφοπλιστάς, δὲν θὰ ἐπιτευχθῇ παρὰ μόνον με τὸν καλύτερον τεχνικὸν ἔξοπλισμὸν τῶν ἐργοστασίων καὶ μὲ τὴν ἀπολλαγὴν τῶν ἀπὸ τὰς πολλὰς καὶ μεγάλας ἐπιβαρύνσεις φορολογικὰς καὶ κοινωνικῆς προονίας. Τὰ εἰσαγόμενα ἐπιστροφὴν υλικά θὰ πρέπῃ ἐν ἀφθονίᾳ νὰ διατίθενται εἰς τὴν ἀγοράν, ἀπηλλαγμένα δασμῶν καὶ φόρων, ὅπως ὁρθῶς προβλέπει τὸ σχετικὸν διάτοκνα.

Αν αἱ ἀνωτέρω προοῦποθεσίεις δὲν πληρωθοῦν—ἡ πλήρωσίς των εἰναι ἔργον τῆς κρατικῆς μερίμνης—δέν θὰ πρέπη να περιμένωμεν ἀποτελέσματα ἐπιτυχῆ ἀπό τὴν τόσον ἀξιεπαίνων ἀνάλογεσσαν προσπόθειαν ἀπὸ μέρους τοῦ ὑπουργείου Βιομηχανίας διὰ τὴν ἀξιοποίησιν μιᾶς πράγματος ἔχοντος παραγγυικῆς πηγῆς διὰ τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου οὗτος.

“Εχουμενί έπισης για παρατηρημένων έν σχέσει με την δηλών διεξαγομένων συζητησιν γύρω από την καθιέρωσιν πραγματικής έλευθερας έμπορικής και βιομηχανικής ζώνης, εις τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, διτο αὶ προϋποθέσεις δυστυχώς διὰ την σύστασιν αὐτῆς ἀκριβῶν της ζώνης δὲν υίστανται ἀδόκιμη παρήν, ὥστε νὰ πιστεύσωμεν εις τὸ δυνατὸν της ἐπιτυχίας μιᾶς τοιαύτης προσποτείας.

Δέκα πρόσκειται διά μακρών νά αναπτυξωμεν τώρας τας προϋποθέσεις αύτάς. Θά περιορισθώμεν όμως νά τας απόριθμήσωμεν ἐν συντομίᾳ, καὶ τούτο διά νά υποδειξώμεν εἰς τοὺς συζητοῦντας τὴν ἀνάγκην τῆς προσεγγίσεως των εἰς τὴν πραγματικότητα.

Δια να λειτουργήσῃ, λοιπόν, μία ζώνη ἐλευθέρα, χρειάζονται: 1ον) χώροι παραλιμενοί σύρεις, με ἀναπτυπτεμένα κρηπιδώματα και ἄρτια μέσα σ φορτεκφορτώσεως, καθώς και εύρυτα χερσάια περιοχή διά την ἀνέγερσιν ἀπόδημων και την ἐγκατάστασιν τῶν βιομηχανῶν ἐπεξεργασίας και συσκευασίας τῶν ποώτων ὅλων και τῶν ἡμικατειργασμένων προϊόντων. 2ον) Ἀπόλυτος ἐλευθερία συναλλασσών εντὸς τῆς ζώνης, συναλλαγῶν δηλαδὴ ἀπλλαγμένων κάθε συναλλαγματικού περιορισμού και καθε παρεμβάσεως εἰς τὰς διενεργουμένας εἰσαγωγάς και ἔξαγωγάς. 3ον) Κόστος διακινήσεως και μεταφορτώσεως τῶν φορτίων και παραγωγῆς χαμηλόν. 4ον) Πυκνὸν δίκτυον τακτικῶν ἀπὸ θαλάσσης γραμμῶν πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα, που θὰ ἐπρόκειτο νὰ ἑκτείνη τὴν ἀκτινοθολίαν τῆς ἐλευθέρα ζώνην, καθώς και διδικὸν τοιούτον πρὸς τὴν ἐνδοχώραν. 5ον) Κεφαλαία διαδεσμία ἀρκετά και ἐμπορικὸν κλίμα πρόσφορον διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς ζώνης. 6ον) Νοοτροπία τῶν κρατικῶν διοικητικῶν ὄργανων και τοῦ ἐργατικοῦ παράσημος, πλήρως προσηρμοσμένη εἰς τὴν διὰ τῆς ζώνης καθιερωμένην ἐλευθερίαν και εἰς τὴν ἀνάγκην χαμηλού κόστους παραγωγῆς και μεταφορᾶς καὶ 7ον) Προσπάθεια θετική και συστηματική διεύρυνσεως τῆς πρὸς τὸ ἔξωτερον ἀκτινοθολίας τῆς ζώνης και προσελκύσεως τοῦ ξένου ἐνδιαφέροντος δι' αὐτήν.

Πιστεύουν οι συζητούντες τα μέρη των αρμόδιων και τα αναμεμένα, όπως οφελώνται από την πειραϊκή μεταβολή που έχει γίνει. Ταγγέρην, όπις είναι δυνατότερη να πληρωθούν οι άνωτέρω προϋποθέσεις: „Αν ναι, δεν θα πρέπει

νὰ χάνωμεν τὸν καιρὸν μας. 'Η ἐλευθέρα ζώνη διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς καὶ διὰ τὴν Ἑλληνικὴν οἰκονομίαν εἶναι μία ἐπιτακτική ἀνάγκη.' Ας συσταθῇ μία ἐπιτροπὴ ὀλιγομέλης ἀπὸ κατάλληλα προσωπα, διὰ νὰ μελετήσῃ τὴν ὑπόθεσιν καὶ νὰ εισηγηθῇ πρὸς τὴν Κυβερνησιν τὸ τί δέον γενέσθαι.

'Η ἀνάγκη δηζελομηχανικῶν

Μηχανικούς, εἰδικευμένους καὶ πεπειραμένους εἰς τὰς μηχανὰς ἐσωτερικῆς καυστερᾶς χρειαζόμενα πολλούς. Φάνουν τὰ πεντηκοντά τὰ δύο σκαφή διὰ λόγουν. Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν θὰ παραληφθοῦν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα μέχρι τοῦ 1957. Εὔκολος εἶναι ὁ ὑπολογισμὸς πόσους ἀξιωματικούς θὰ χρειασθοῦν αὐτὰ καὶ μόνον εἰς τὰ μηχανοστάσια των. Θὰ πρέπῃ ἐπίσης νὰ ληφθῇ ὑπὸ ὅμιλον ὅτι, ἔστω καὶ καθυστερημένη, ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, ὑπὸ σᾶς ξένας σημαίας καὶ τὴν κυανόλευκον, φερεται σὺν τῷ χρόνῳ πρὸς τὸ οὑζελοκίνητον σκάφος. Κατὰ τὴν προσέχει δεκατίαν τὸ ποσοστὸν τῶν κινουμένων μὲν μηχανῶν δῆζε Ἑλληνικῶν πλοίων μᾶλλον αὐξήθη σημαντικῶς, εἰς βάρος του ἀτμοκινήτου τονά.

Μηχανικούς διὰ τὰς μηχανὰς δῆζε δὲν διαθέτομεν ἀρκετούς, οὐτε καὶ πεπειραμένους. 'Απὸ τούδε θὰ πρέπῃ νὰ ἀντιμετωπίσουμεν τὴν κατάστισιν καὶ τὴν ἐκμάθησιν χειριστῶν διὰ τὰς μηχανὰς αὐτάς. Τὸ πρόγραμμα τῶν νυκτερινῶν σχολῶν ἀπὸ τὸν δρομομένουν σχολικοῦ ἔτους ἐπιδιάλλεται ιδιαιτέρως καὶ περισσότερας ὥρας μαθημάτων νὰ περιλάβῃ διὰ τὰς μηχανὰς ἐσωτερικῆς καυστερᾶς καὶ τοὺς ἀτμοστροβίλους, δοκίμους δὲ νὰ ὑποδείξωμεν εἰς τὸν ἐφοπλιστὰς τῶν οὑζελοκίνητων πλοίων περισσότερους τούς ἐνός νὰ προσλαμβάνουν. Πολλοὶ ἐπίσης ἐφοπλισταὶ ἀπὸ τοὺς ναυπηγουντας οὑζελοκίνητα σκάφη εὐχαριστῶσι τὰς έδεχοντα τὴν πρόσληψην ἀτμομηχανικῶν, κατόχων τῆς Ἀγγλικῆς διὰ τὰ ὑπὸ ναυτηγησιν πλοιά των, οἵτινες θὰ παροκλούουσιν εἰς τὰ μηχανουργεῖα τὴν κατασκευὴν τῶν μηχανῶν καὶ τὴν τοποθέτησιν των, θὰ ἔφοιτων δὲ ταύτοχρόνων εἰς εἰδικὰς νυκτερινὰς σχολὰς, διὰ νὰ ἀποκτήσουν οὕτω πλήρη τὴν ἐκμάθησιν τῆς δῆζε μηχανῆς.

'Απὸ σχετικὰ μέτρα, που θὰ λάβῃ τὸ υπουργεῖον καὶ ἀπὸ τὴν καλὴν θέλησιν τῶν ὅδων ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀτμομηχανικῶν, τῶν τελούντων μάλιστα ὑπὸ ἐπαγγελματικὸν πληθωρισμόν, ἔξαρταὶ ἡ πρὸς τὰ νεώτερα μέσα προσώσεως τῶν πλοίων στροφῆ τῶν ναυτομηχανικῶν μας, ὡς τε νὰ μὴ χρειασθῇ ἡ ἐφοπλιστὰς νὰ ἀναζητησταὶ τὰς υπηρεσίας τῶν ξένων μηχανικῶν, ὅπως δυστυχώς εἶναι καὶ τώρα υποχρεωμένοι νὰ τὸ πράττουν.

Θὰ ἡτού ἀκόμη περισσότερον ἐνισχυτικὴ τῆς περὶ ἐπανόδου προσπάθειας, ἀν καὶ τὸ ἔμφυχον ὑλικὸν τῆς Ναυτιλίας μας προσφέρετο ἐν ἐπαρκείᾳ δῆκτος μόνον ποσοτική, ἀλλὰ καὶ ποιοτική.

Τὰ «μπῶνκερς» εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς

'Ἐχομεν ὑπὸ διφι μας τὸ τελευταίον—τοῦ μηνὸς Σεπτεμβρίου—τιμολόγιον τῆς ἑταῖριας «Σὲλλα» διὰ τὰς «μπῶνκερς» τῶν πλοίων εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τοῦ κόσμου. Αἱ τιμαὶ ἀναφέρονται δι' ὅτα τὰ εἰδή τῶν καυστίμων καὶ δῆλα τὰ λιμενικὰ κέντρα τῆς Μεσογείου, ἀπὸ τοῦ Πόρτ-Σαΐδ μέχρι τῆς Τεργέστης καὶ ἄλλων δευτερευόντης σημασίας λιμένων. Μόνον διὰ τὸν Πειραιά καρμία τιμὴ δὲν καθορίζεται.

Δεδομένου ὅτι ἡ ἑταῖρια «Σὲλλα» εἶναι καὶ ἡ μόνη διατηρούσα ἀποθήκης καυστίμων πετρελαίων ἐν Ἐλλάδι, φυσικὸν εἶναι νὰ δημιουργῆται ἡ ἐντύπωσις ὅτι ἔχει αὐτὴ συμφέροντας διαιτέρων νὰ κρατήται ἀκαθόριστος ἡ τιμὴ τῶν «μπῶνκερς» εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς, τόσον διὰ τὰ πλοία ἐξωτερικοῦ, σύνονται καὶ τὸν ἐσωτερικοῦ. Πραγματὶ, ὅπως καὶ ἄλλοτε ὑπεδείξαμεν, ἡ διαφορὰ τῶν τιμῶν τοῦ «Φιούελ Όɪl» καὶ τοῦ «δῆζε δῆλο μεταξὺ» τοῦ Πειραιῶς καὶ τῶν ἄλλων μεσογειακῶν λιμένων εἶναι σημαντική. Ισχει ἡ αὐτὴ ἡ διαφορὰ δὲν θέλει ἡ «Σὲλλα» νὰ εἶναι ἐμφανής εἰς τοὺς τιμοκαταλόγους. Διὰ λόγους, πάντως, τοὺς ὅποιους δὲν κατέστη δινοτὸν νὰ ἔξαριθωσῃ οὐδὲ αὐτὴ ἡ Κυβερνητικής τὰς «μπῶνκερς» εἶς τὸν λιμένα Πειραιῶς στοιχίζουν ἀκριβῶτερα.

Αὐτὴ ὥμις νὰ κατάστασις, η καθιστώσα καὶ ἀπὸ τὴν πλευράς αὐτῆς τὸν πρώτον λιμένα τῆς χώρας μας ἀπροστέλλονταν εἰς τὰ πλοία τοῦ ἐσωτερικοῦ, ἡ ἐπιβαρυνόντας ἐν ταυτά καὶ τὰ ἀκτοπλοϊκά σκάφη μὲ κόστος καυστίμων ὑπερβολικόν, πρέπει νὰ ληξῃ.

'Αγενταρίτως τῶν γενικωτέρων μετρών, ἐπιβαλλέται νὰ κληρῇ ἡ ἑταῖρια «Σὲλλα» νὰ δηλώσῃ ποιαὶ αἱ τιμαὶ τῶν «μπῶνκερς» διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς καὶ διατί εἶναι υψηλότεραι τῶν καθοριζόμενων ἀπὸ τὴν ιδίαν τὰς έταιριστας εἰς τοὺς ἄλλους μεσογειακῶν λιμένων.

Κρατεῖ ἡ ἀντίληψις, ὅτι αὐτὸν τὸ μονοπάλιον, σπέρη ἐδημιουργῆσεν ἡ ἑταῖρια «Σὲλλα» διὰ τὰ ὑγρά καυστίμων ἐν Ἐλλάδι, εἶναι καὶ ἡ ἀφορμὴ τῶν ἐπιβαρυνσέων εἰς τὰς τιμάς. 'Αγδ δοθοῦν τὰ μέσα καὶ εἰς τὰς ἄλλας ἑταῖριας νὰ συστήσουν ὅποιαν τὴν κατανάλωσις ἀπὸ τὸν συναγωνισμὸν ποὺ θ' ἀναπτυχθῇ. 'Οπωδόποτε ὅμως, δὲν εἶναι τιμητικὸν δι' ἔναν κράτος νὰ ύψισταται μίαν τοιαύτη ἐκμετάλλευσιν καὶ δὲν ἔχηστεται εἰδικῶτερον τὰ συμφέροντα ἐνός μεγάλου λιμενικοῦ κέντρου τὸ ἀκαθόριστον τῶν τιμῶν τῶν «μπῶνκερς». Τὰ πλοία τῶν ἀποφεύγουν διὰ τὰς προμηθείας των καὶ ἡ οἰκονομία τοῦ τόπου πολλὰ ἀπὸ τὴν φυγὴν αὐτὴν ζημιούται.

Τὰ «μπῶνκερς» εἰς τὸν τάνκερς

Οὐ φαῦ, ίσως, περίεργον καὶ ζιμως εἶναι γεγονός. Τὰ πλορώματά μας δὲν δέχονται εύχαριστως νὰ ὑπηρετοῦν ἐπὶ νεοτεύκτων σκαφών, δεξαμενοτρόπων ίδιων, παρὰ τὸ γεγονός τῶν μεγαλύτερων ἀνέσεων, ποὺ ἔχουν ἐπ' αὐτῶν. 'Ο λόγος εἶναι εὐεξήγητος. 'Υπερωρίαί πολλαὶ δὲν πληρώνονται εἰς τὰ σκάφη αὐτά, οὐτε καὶ ἔκτακτοι ἀμοιβαὶ καὶ συμφωνίαι ίδιαιτερῶν.

Εἰς τὰ λίμεντρας καὶ τὰ παλαιότερα σκάφη πολλαὶ εἶναι αἱ περιπτώσεις ὑπερωρίων, τῶν ιδιαιτέρων δὲ συμφωνίῶν περισσότεραι. Φάνουν συνήθως τὸ κονδύλια αὐτὰ εἰς τὰ 20% τῆς βασικῆς μισθοδοσίας ἐνός πληρώματος.

Εἰς τὰ γενέτυκτα δεξαμενόπλοια ἡ ἐνδιστήσις εἶναι πράγματι ἀνετος. Τὰ διαμερίσματα τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος πληρούν δῆλους τοὺς ὄρους τῆς καλῆς, τῆς ὑγιεινῆς διαμονῆς καὶ ἡ ἐπὶ αὐτῶν ὑπηρεσία δὲν εἶναι πλέον ἐπιμούδης τῶν συντήμων φορητῶν. Παρὰ ταῦτα, ἡ διαδιώσις τοῦ ναυτικοῦ ἐπὶ ἐνός δεξαμενοπλοίου δὲν εἶναι καθόλου εὐχάριστος. Εἰς ὧδε μόνον ὑπολογίζεται ἡ ἐνός δημιουργήσεως τῶν τάνκερς καὶ αὐτὴ εἰς τὰς ἀπομεμάρκυσμένας ἀπὸ τὰς πόλεις περιοχάς, ὡς τὰ πληρώματα νὰ μὴ προφθάσουν νὰ πατήσουν τὸ πόδι των εἰς τὴν ἔρηράν, οὗτε καὶ νὰ ἀγοράσουν κάτι διὰ τὰς οἰκογενείας των. Οἱ λιμένες, ἐπὶ πλέον, φορτώσεως τῶν δεξαμενοπλοίων κείναι συνήθως εἰς ζώνας θερμάς — Περσι-

κός Κόλπος, Ἐρυθρὰ καὶ Καραϊβικὴ Θάλασσα — ἀμέσως δὲ ἀπὸ τὴν ἀποτυπωτικὴν τροπικὴν ἀτμόσφαιραν, μεταπέπτων τὰ πληρώματα εἰς τὰ ψυχρὰ κλίματα τῶν Ἀμερικανικῶν ἀκτῶν, τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ ἢ τοῦ Εύρωπαϊκοῦ Κόπτινεντ.

Αὐτοὶ εἰναι οἱ λόγοι, οἱ προκαλούντες εἰς τινὰς περιπτώσεις, τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν πληρωμάτων νὰ ὑπηρετήσουν ἐπὶ δεξαμενοπλοίοι. Ἀλλὰ καὶ αὐτό, δυστυχώς, εἰναι τὸ ἐπάγγελμα τοῦ γαυτικοῦ. Εἰναι σκληρότερον τῶν χερσαίων ἀπαχούλησεων, εἰναι, ὅμως, καὶ ἀπὸ πολλῶν ἀπόφεων — μισθοδοσία, τροφοδοσία, πρώνοια καπτ. — ἀσυγκρίτως καλλίτερον οἰσσόπηποτε εἰς τὴν ἔρηραν ἐργασίας, ὑπὸ πολλῶν προϋπόθεσιν, ὅμως, ὅτι ἡ ὑπηρεσία εἰπὶ τῶν πλοίων θά είναι, ὅπωσδηποτε, διαφράγμα.

Πρὸς τὸν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης

'Ἄξιζει καθεὶς ὑποστηρίξεις ἡ προστάθεια τῶν δύο ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρησεῶν — τῶν ἑταῖριων Φουστάνου καὶ Καρουνίδου — διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς τακτικῆς γραμμῆς ἐπὶ Πειραιῶς πρὸς τὴν Θεσσαλονίκην. Τὰ δύο διατεθέντα πλοῖα, τὸ «Ἐρμούπολις», καὶ τὸ «Δελφίνι», εἶναι τὰ καταλληλότερα. Θὰ πρέπῃ ἐμπορικὸς κόσμος, δον καὶ τὸ ταξιδεύοντα κοίνων τῆς Μακεδονίκης πρωτευούσης, νὰ τὰ προτιμήσουν ἀπὸ τὰ ἄλλα συγκοινωνιακά μέσα, διὰ νὰ σταθούν εἰς τὴν γραμμὴν τὰ δύο αὐτά ἐπιβατηγά σκάφη.

'Αρρυθμίσιν, χαρακτηριστικὴν τῆς κρατούσης συγκοινωνιακῆς ἀσυδοσίας, ἀπέτελε καὶ ἡ ἀνύπαρξία τῆς ἀπὸ τὸ θαλάσσης τακτικῆς ἐπικοινωνίας τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης μὲ τὴν λοιπὴν Ἐλλάδα.

Ἀλλοτε διετέρετο πυκνὸν τὸ δίκτυον τῶν τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὴν Βορείαν Ἐλλάδα μὲ ἐπιβατηγά σκάφη καὶ ὁ δεύτερος λιμήν τῆς χώρας, μὲ τὴν πρέσχουσαν θέσιν του, ζωρὸν διετήρει τὴν κίνησίν της, ως σταθμὸς διαμετακομίσεως πρὸς τὸ ἐσωτερικόν. Σὺν τῷ χρόνῳ ὅμως οἱ τόσον δισταύνουσα τὸν δύμασιον πρόσθιον προϋπολογισμὸν ἀφεπορία κατέστησε καὶ τὴν ἀπὸ θαλάσσης γραμμὴν Θεσσαλονίκης ἐπίζημιον εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς ἐπιχειρησίες. Απὸ διετίας ἐπαυσε νὰ ἔτελπται.

Άλλα καὶ ἡ τωρινὴ προσπάθεια, ἀν δὲν τοῦ διακοπή μετρίων κατὰ τὸν χειμώνα, η δὲ Θεσσαλονίκην προστίθεται πυκνὸν διετήρεται πυκνὸν τὸ δικτύον τῶν τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὴν Βορείαν Ἐλλάδα μὲ ἐπιβατηγά σκάφη καὶ ὁ δεύτερος λιμήν τῆς χώρας, μὲ τὴν πρέσχουσαν θέσιν του, ζωρὸν διετήρει τὴν κίνησίν της, ως σταθμὸς διαμετακομίσεως πρὸς τὸ ἐσωτερικόν. Σύνωνται πρὸς τὴν νοιοτανοτολικὴν Μεσογείον, θὰ είχε προέλθει εἰς τὰς καταλληλὰ μέτοικα, ἀκόμη καὶ τὴν ἐπιχορήγησιν, διὰ νὰ τὸ ἐπιτύχη. Τὸ ἐπιχείρημα διὰ τὴν κίνησις εἶναι μικρὰ διὰ νὰ δικαιολογηθῇ μια τοιαύτη γραμμή, δὲν εὐσταθεῖ. Πρώτον διότι ἡ κίνησις θὰ ἀναπτυχθῇ σύνων τῷ χρόνῳ, μὲ προέλευσιν καὶ τὴν Γιουγκοσλαβίαν ἀκόμη, ἀν ἡ



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

MARINE DIVISION

The PEROLIN COMPANY, Inc

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

Tel. Murray Hill 5-6940

REPRESENTATIVES and STOCKS

GREECE DITTA ALESSANDRO GAETA

D. VLACHOS

7, Leo Haros Street

PIRAEUS

Tel. No. 43-018

Cable: «GIOXASCO»

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

21, Talaat Harb Pacha

ALEXANDRIA

Tel. No. 23-2812

25, Sultan Hussein

PORT-SAID

Tel. No. 2174

Cables all offices: «DIOORYX»

ITALY GENOA

Tel. No. 51-358

Cable: «DEOXIDO»

HOLLAND ZANNIS - BROTHERS

Veerhaven 12

ROTTERDAM

Tel. No. 24765-21613

Cable: «ZANNIS»

Representatives and Stocks in Principal World Ports

γραμμή συσταθῆ, καὶ δεύτερον διότι προπολεμικῶς ἡ γραμμή ἔχεται τοπικώτατα μὲ τὰ πλοῖα τῆς «Ἐλλέσ», τὰ προερχόμενα ἀπὸ τὴν Αἴγυπτον, τὴν Συρίαν, τὴν Παλαιστίνην καὶ τὴν Κύπρον.

Ἐλπίζομεν δόλοι εἰς τὴν εἰρηνικήν διεύθετην τῶν σχέσεων μας μὲ τοὺς γείτονας τῆς Βαλκανικῆς. Ἐλπίζομεν ἀκόμη εἰς τὸν ἐντονώτερον ρυθμὸν τῆς παραγωγικῆς μας προσπάθειας. Υπὸ τὰς προύποθεσεὶς αὐταῖς ὁ λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης προέχουσαν θὰ καταλάβῃ θέσιν εἰς τὴν κινησιν καὶ τοῦ ἑξωτερικοῦ μας ἐμπορίου. Τότε καὶ ἡ ἐπικοινωνία του μὲ τοὺς μεγάλους λιμένας τῆς Ἀνατολικῆς καὶ Δυτικῆς Μεσογείου, δύον καὶ πρὸς τὴν Κωνική πολιν καὶ τὴν Τεργεστήν, θὰ καταστῇ μία ἀνάγκη, τὴν ὧδην τὸ Κράτος θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ἀντιμετωπίσῃ, παρέχον ἀμερίστον τὴν ὑποστοριξιν του διὰ τὴν προώθησιν των ἐπιστημονικῶν της Θεσσαλονίκης τακτικῶν γραμμῶν.

Τὰ παρανόμως πωληθέντα

Τὰ τριακοστὸν δεύτερον ηῷ σκάφος κατεσχέθη πρὸς ἡμέραν ἀπὸ τὰς Ἀμερικανικὰς ἄρχας, ὡς πωλήθεν πορὰ τὸν νόμον τοῦ 1916 περὶ ἐκποιήσεως Ἀμερικανικῶν πλοίων, εἰς ἑταῖρον ἐλεγχομένην ἀπὸ ἑναὶ συμβορεύοντα. Η τοιαύτη ἐνέργεια τοῦ ὑπουργείου τῆς Δικαιούσης τῆς Οὐασιγκτόνος ἐπιδιώκει τὴν ἀπόδοσιν εἰς τὸ Ἀμερικανικὸν Δημοσίον ὑπερεδδόμηκοντα πλοίον πολεμικῆς ναυπηγήσεως. Πλοιοκτήται αὐτῶν φέρονται μεταξὺ ἄλλων καὶ Ἐλλήνες ἐφοπλισταί, κυρίως δὲ οἱ κ. κ. Ωνάσης καὶ Νιάρχος. Ἐκ τῶν μέχρι τούδε κατασχέσεντων, 19 εἰναι τάνκερες, τὰ ὑπόλοιπα δὲ φορτηγά λιμπερτούς καὶ βίκτορος, ἀξίας ἐν δώδεκα 33 ἑκατομ. δολαρίων περίπου. Ὁκτὼ τάνκερες καὶ πέντε λιμπερτούς ἀντικούν εἰς ἑταῖρις ἐλεγχομένους διθέν ἀπὸ τὸ κ. Κ. Νιάρχον καὶ ἔξι τάνκερες, πέντε βίκτορος καὶ ένα λιμπερτού εἰς ἑταῖρας τοῦ κ. Ωνάσης.

Τὰ σκάφη μετὰ τὴν κατάσχεσιν παραμένουν ὑπὸ τὴν αὐτὴν διασχέρισιν, ὑπὸ δικαστικὴν δικαίωσην, μέχρις ὅτου τὰ δικαστήρια ἀποφανθοῦν ἐπὶ τῆς ἀμφισθούμενης κυριότητος. Ὁ πλοιαρχὸς καὶ ὑποπλοιαρχὸς ἐκάστου σκάφους θεωροῦνται μετὰ τὴν κατάσχεσιν ἑκπρόσωποι τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου. Τὰ κέρδη ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν κατασχεθέντων πλοίων—ἀν υπάρχουν—κατατίθενται εἰς ιδιοίτερον δεσμευμένουν λογαριασμὸν. Αἱ ναυλώσεις των τυγχάνουν τῆς ἐγκρίσεως τῆς ἀρμόδιας κρατικῆς ὑπηρεσίας.

Δίκαιοι δεδαίως θὰ διεκαθάρουν μακράς διαρκείας διὰ τὴν ἐκκαθάρισιν τῆς δῆλης ὑπόθεσεως. Θὰ πρέπει, μεταξὺ ἄλλων, νὰ καθορισθῇ ἀν Ἀμερικανούς πολίτης δικαιούντα νὰ διανειδῇ χρήματα ἀπὸ συγγενῆ του ἄλλοδαπόν, τὸν πατέρα του ἢ τὸν ὀδελφόν του λ. χ., ἢ ἔνιον ἕστω διαινειστήν του, διὰ νὰ ἀγόρασται παράνομος, ἐφ' ὅσους τὸ πλοίον διατηρεῖ τὴν θεικότητά του καὶ φέρει Ἀμερικανικὸν πλήρωμα. Ἡ περίπτωσις αὐτῆς ἀφορᾷ τοὺς Ἐλληνας κυρίως ἐφοπλιστάς. Οι νομικοὶ κύκλοι τῆς Νέας Υόρκης της πιστεύουν ὅτι τελικῶς τὰ δικαιοτήρια θὰ ἀποφανθοῦν ὑπὲρ τῶν πλοιοκτήτων, ἐν τῷ μεταξὺ δικαίῳ ἡ περίπτεια αὐτή θὰ στοιχίσῃ ἀκριβά, χωρὶς νὰ ἀποκλείεται μία ἀπόφασις ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου νὰ δημιουργήσῃ καὶ ἀπαιτήσεις ἐπιστροφῆς τῶν δσῶν μέχρι τούδε ἀπὸ τοῦ 1948 ἀπεκόμισαν κερδῶν τὰ κατασχεθέντα σκάφη.

Πρός τὴν Λιβεριανήν

Ἄξιοσημέωτος εἶναι ἡ πρὸς τὴν Λιβεριανὴν σημαίαν στροφὴ τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ. Οἱ Ἀμερικανοί, οἱ «Ἐλλήνες καὶ οἱ Ἰταλοὶ ἐφοπλισταὶ τὴν προτιμούν. Η Παναμαϊκὴ ἀπένθη ὀλιγώτερον συμφέρουσα. Μεγαλούτερα εἶναι ἡ παρέμβασις τῶν προξενικῶν ἀρχῶν εἰς τὰ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πληρώματος καὶ τὰ εἰσπραττόμενα τέλη σημαντικῶν ὑψηλότερα. Η φορολογία ἐπίσης. Μὲ τὴν κατούσαν εἰς τὴν ναυλαγορᾶν κρίσιμον καταστάσιν, ἡ οἰκονομία ὑποδεικνύεται ὡς ἀμερίσης ἀνάγκη. Τὰ ἔξοδα τῶν πλοίων τείνουν νὰ περιορισθοῦν διὰ νὰ ἀποφεύχθῃ ὁ παροπλισμός των. Ὅπο τὴν Λιβεριανὴν σημαίαν ἡ ἀσύνδοσια εἶναι πλήρης, μὲ δῆλη τὴν κυριολεξίαν. Η οἰκονομία σινεντόπλη μεγαλύτερα. Διὰ ἔνα λίμπερτο νὰ διαφορά φθάνει τὰς δέκα περίπου λίρας ἡ μερησίως. Εἶναι ἀξιόλογον τὸ ποσόν, ὅταν ληφθῇ ὑπὸ ὅψιν ὅτι μὲ τοὺς σημερινοὺς ναύλους οἱ λογαριασμοὶ τῶν ταξιδίων κυμαίνονται μεταξύ χιλίων λιρῶν ἀκαθαρίστου κερδούς η ζημίας.

Ἡ ναυτιλία διὰ τοὺς σεισμοπλήκτους

Ποία ἡτοὶ ἡ ἔκτασις καὶ ποία ἡ συγκεκριμένη ἐπιτυχία τοῦ Παναμαϊκοῦ Ἐράνου, διστὶς διενηργήθη τὸν 14ην τρέχοντος, μεταξὺ τῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων, ὑπὲρ τῶν σεισμοπλήκτων τῶν Ιονίων, δὲν εἶναι δυνατόν, πρὸς τὸ παρόν, ἐπακριβῶς νὰ γνωρίζωμεν. Περὶ τοὺς τρεῖς μῆνας, ὑπόλογοί εἰσται, διὰ δὲ ἀπαιτήση η διαδικασία τῆς ἀποστολῆς ὑπὲρ τῶν Ἐλλήνων Πλοιάρχων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν συγκεντρωθησομένων ἐκ τοῦ Ἐράνου χρονάτων, ἐνώ διπλάσιον, περίπου, χρονικὸν διάστημα θὰ ἀπαιτήσῃ, ἐπίσης, ἡ διεκπεραίωσις τῆς σχετικῆς λογιστικῆς ἐργασίας. Αἱ ὑπάρχουσαι προδιλέψεις, δάσκει τῶν σχετικῶν πληροφοριῶν, αἱ διοικητικοὶ δῆμοι εἰς τὰς ναυτικὰς ὄργανά της οἰκονόμησι, καὶ τὸν Π.Ν.Ο. καὶ αἱ ὀποῖαι διμοιδίων διαδύομηται καὶ συγκεκριμένη συμμετοχήν δῶλων τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν εἰς τὸν Ἐράνον τῆς 14ης Σεπτεμβρίου, προδικάζουν μίαν ιδιαιτέρως μεγάλην ἐπιτυχίαν. Συγκεκριμένως, η Π.Ν.Ο. ἐπὶ τῶν ἀκολούθων ἀριθμῶν δασίμως ὑπόλογοί εἰσι:

Ἡ εἰσφορά τῶν ὑπηρετούντων ὡς ἀξιωματικῶν ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοί-

ων θὰ πρέπει νὰ ἔνθετη — μὲ βάσιν τὸ ἔνα ήμερομίσθιον — εἰς 4.200 λίρας Ἀγγλίας. Ἡ εἰσφορά τῶν πληρωμάτων, ἐπίσης τῶν φορτηγῶν πλοίων, θὰ ἀποδώσῃ 8.000, περίπου, λίρας Ἀγγλίας. Ὁ ἔρανος μεταξὺ τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν πληρωμάτων τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Νέας Ἐλλάς» θὰ ἔχῃ ἀποδώσει 500 λίρας Ἀγγλίας. Ἡ Π.Ν.Ο. ὑπολογίζει τὴν προαιρετικὴν εἰσφοράν τῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ τὸν ὑπὸ ἔναν σημαίαν σκαφών μας, διὰ τὸ ἔνθετη εἰς 7.000 λίραν Ἀγγλίας. Τὸ σύνολον, ἐπομένως, τῶν εἰσφορῶν τῶν πληρωμάτων τῶν Μεσογειακῶν ἐπιβατηγῶν ἀμαρτεῖται νὰ διακυμανθῇ γύρω των 20.000 λιρῶν Ἀγγλίας. Μεγάλης ἐπίσης, πρέπει νὰ εἰναι ἡ ἐπιτυχία, τὴν ὑπολογίζειν τὸν ἔρανος μεταξὺ τῶν δραχμομισιών πληρωμάτων τῶν μικρῶν καὶ μεγάλων πλοίων τοῦ ἐσωτερικοῦ, «δάσκει τῶν ιδίων πάντοτε προβλέψεων. Εἰς 250 ἑκατομμύρια δραχμῶν ὑπόλογοί εἰσι η Π.Ν.Ο., διὰ δὲ ἀνέλθη η εἰσφορά τῶν ναυτικῶν τῶν ἐργαζομένων εἰς τὰ μότοροπιτα, τὰ πετρελαιοκίνητα, τὰ ιστοφόρα, ἐνώ 80 ἑκατομμύρια θὰ εἰναι, περίπου, τὸ προϊόν του Ἐράνου μεταξὺ τῶν πληρωμάτων τῶν σκαφῶν τῆς ἀπόκτοπλοιας. Ἐάν εἰς τοὺς ἀριθμούς αὐτοὺς προστεθοῦν: 84 ἑκατομμύρια δραχμῶν, τὰ διόποια ἐπευπομπανά νὰ προσφέρουν τὰ διάφορα ἐλληνικὰ πληρωμάτα, πρὶν ἡ Π.Ν.Ο. ἀναγγείλῃ τὴν σχετικὴν διὰ τὸν παναυτικὸν Ἐράνον ἀπόφασιν της, 16, ἐπίσης, ἑκατομμύρια δραχμῶν, τὰ διόποια προσεφέρουν συμβολικοὺς αἱ ναυτεργατικαὶ δραχμῶνες αἱ 250 ἑκατομμύρια δραχμῶν, εἰσφορά τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ταμείων τῆς «Ελληνικῆς Ναυτικῆς Οἰκογενείας, θὰ ἔχωμεν τὸ δύκον τῆς διλῆς δυνηθείας, τὴν ὧδην οἱ διοπλαστισταὶ τοῦ κύματος, μεγαλικοὶ προσθυμίαν καὶ με εἰλικρινεῖς ἐκδηλώσεις φιλαδελφίας, προσέφερον ὑπὲρ τῶν δεινῶν πληγέντων πληθυσμῶν τῶν Ιονίων.

* * *

Ἐν τῷ μεταξὺ, συνεχίζονται πάντοτε αἱ εἰσφοραὶ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν τοῦ ἐσωτερικοῦ διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς κρατικῆς προσπαθειας πρὸς ταχεῖαν ἀποκατάστασιν τῶν πληγεισῶν νήσων. Οὕτω, ἐκτὸς τῶν διατεθέντων εἰς τοὺς ἔρανους πασῶν, ἡ οἰκογένεια Βεργωτῆ προσέφερεν ὑπὲρ τῶν σεισμοπλήκτων Κεφαλληνίας 1) 6.000 δολαρίων, δ. κ. Γεώργιος Χ. Βεργωτῆς καὶ 2.000 δολαρίων οἱ κ. κ. Ρόκος καὶ Παναγῆς Γ. Βεργωτῆς διὰ τὸν προσωρινὴ στέγασιν τοῦ χωρίου Κουρκουμελάτα, Μεταξάτα καὶ Καλλιγάτα, 3) 4.500 δολαρίων οἱ κ. Ανδρ. Χ. Βεργωτῆς καὶ 2.000 δολαρίων οἱ κ. κ. Ρόκος καὶ Παναγῆς Γ. Βεργωτῆς διὰ τὸν ἀμερίσην χρηματικὴν ἐνίσχυσιν τῶν κατοίκων τῶν χωρίων Κουρκουμελάτα, Μεταξάτα καὶ Καλλιγάτα, 4) 10.000 λιρῶν Ἀγγλίας δ. κ. Παναγῆς Χ. Βεργωτῆς, 10.000 λιρῶν Ἀγγλίας δ. κ. Γεώργιος Χ. Βεργωτῆς, 5.000 λιρῶν Ἀγγλίας δ. κ. Ρόκος Γερ. Βεργωτῆς διὰ τὸν ὄριστικὴν ἀνοικοδόμησην τοῦ χωρίου Κουρκουμελάτα. — Ἡ οἰκογένεια Κωνστ. Μιχ. Λαιμού τῆς Νέας Υόρκης προσέφερεν εἰς τὸν Ἐράνον ὑπὲρ τῶν σεισμοπλήκτων 5.000 δολαρίων διὰ τοῦ Μητροπολίτου Νέας Υόρκης, 250 λίρας Ἀγγλίας διὰ τοῦ Ἐράνου τοῦ Λονδίνου, καὶ 10 ἑκατομμύρια δραχμῶν διὰ τοῦ θεοφίλου Αθηναγορᾶ.

— Ἡ Εταιρία Γεώργιος Νικολάου «Ἐλλάς» κατέθεσε, κατ' ἐντολὴν τῆς κ. Ζωγραφίας Γ. Νικολάου, εἰς τὴν ὑπὲρ τὸν Αρχιεπίσκοπον ἔρανον 83.500.000, ισότοπον 1.000 λιρῶν Ἀγγλίας. Ἐπίσης, εἰς τὴν έρανην ὑπὲρ τῶν σεισμοπλήκτων ἐπιτροπὴν δ. κ. Νικ. Γ. Νικολάου κατέθεσεν ἐπέρας 1.000 λίρας Ἀγγλίας.

— Ὁ πλοιαρχὸς τοῦ ἀριθμοῦ 55 λίρας Ἀγγλίας, προσέφερεν εἰς τὸν Εράνον τῆς Αρχιεπισκοπῆς Πατρών 1.000 λίρας Αγγλίας.

— Ὁ πλοιαρχὸς, οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ τὸ πληρώμα τοῦ ὑπὸ τὸν Αρχιεπίσκοπον Αθηνῶν προσέφερον εἰς τὴν ὑπὲρ τὸν Αρχιεπίσκοπον Αθηνῶν 346 λίρας Ἀγγλίας.

Αἱ ισπανικαὶ ἀποζημιώσεις

Κύριε Διευθυντά,

Μου ὑπέρειχη ἀπόκομμα δημοσιευθέντος ἄρθρου εἰς περιοδικόν τι, διὰ τοῦ διοικοῦ ἐξιστορεῖται εἰς πεζὸν λόγον ἡ «Οδύσσεια τῶν περιπλανήσεων (θὰ ἐλέγουμεν παραπλανήσεων) περὶ τὰς Ἰσπανικὰς ἀποζημιώσεις, τοῦ διὰ δοῦς τοῦ ἀριθμογράφου χριστεῖσθαι καὶ ἐμφανίζονται ὡς δημοσιευθέντος τοῦ ἀριθμογράφου τοῦ ἀριθμογράφου τοῦ διοικοῦ ἐξιστορεῖται εἰς πεζὸν λόγον τοῦ γράφοντος τὴν νέαν ταυτην τοῦ «Οδύσσειαν», διὰ χρήσεως καὶ καταχρήσεως τῆς θῆμηκης καὶ ἐπικλήσεων πρὸς τὸν Εἰσαγγελέα, διατὶ δὲ ἀνὰ ταλαπώρος καὶ ἀνασφάλιστος δικαιούχος, πρέπει νὰ εἰναι ὁ μόνος ἀνεισ οὐ πληρωθῆ ἐκ τῆς Ἰσπανικῆς ἀποζημιώσεως.

Τὸ υφέρον ὑπογράφει διὰ τὸ περιοδικόν τοῦ Ἀλλόζ, θὲν, κατὰ κανόνα τάξεως, αὐτὸν πρῶτον νὰ περιλύσσωμεν, μὲ πρόθεσην νικῶν τὸν ἐφουντίσωμεν, διὰ νὰ ἔσκαπούθησῃ, ἀν δέλη, τὴν ἔρευνάν του περαιτέρω.

Εἰναι γνώρισμα τῆς ημῶν τῶν Ἐλλήνων τὸ πολὺ ὀμιλεῖν καὶ πολὺ γράφειν. Ἄλλη ἐνώ εἶναι διεύσηση σημασίας τὸ πῶς ὀμιλούμεν, εἶναι στοιχεῖον τὸ πῶς γράφομεν. Γράφομεν, λοιπόν, καλὰ καὶ ἀσχηματικά, ἀρμοδίων καὶ ἀναρμοδίων, ὑπευθύνων η ἀνευθύνων, μὲ χολὴν η μὲ μέλι, καλοθούλων η κακοκοπίστων καὶ, ἀκόμη, ἐραστικήν η κατ' ἐπάγγελμα. Καὶ οἱ ἀναγκῶσται τῆς εὐφορίας αὐτῆς τοῦ γραπτοῦ ημῶν λόγου, ἀναγκάσσονται πρὶν η

CANADIAN CHANDLERS LIMITED

WHOLESALE SUPPLIERS

HEAD OFFICE:

437 St. James Street West

MONTREAL, 1, CANADA

Tel. HA-0115

Εξυπρετούμεν ὄλους τοὺς λιμένας ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Ἀγ. Λαυρεντίου, τοῦ Ἀνατολικοῦ καὶ τοῦ Δυτ. Καναδᾶ. Οἱ πράκτορες μας θὰ συναντήσουν τὰ πλοῖα σας εἰς 18 Καναδικούς λιμένας.

Main branch in West Coast

41 Alexandre Street

VANCOUVER, B. C. CANADA

Tel. Tallow 3221

πούς καὶ ἀντικανονικῆς συνθέσεως, παλιννοστήσεων ἐκ μακρινῶν λιμένων, ὑπερβολικοῦ ἀριθμοῦ ἀσθενῶν κλπ.) καὶ ἔθεωρήθη ὡς ἔχον ἀνάγκην ρυθμίσεως.

Νῦν τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐφόδιμοις τὸ ζῆτημα κατὰ τρόπον, ὅπωσδήποτε ἵκανοποιητικόν, ἐντὸς τῶν δυνατοτήτων, ποὺ παρέχει ἡ ιδιοτητία τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Τὰ ἐν τῇ ἔγκυκλῳ τοῦ Υ.Ε.Ν. ἀναφερόμενα μέτρα πρὸς περιορισμὸν τοῦ ἀτόπου εἰναι τὰ ἔξι :

α) Θὰ ἀναγράφεται εἰς τὸ φυλλάδιον τοῦ ἀδικαιολογήτως λύσαντος τὴς σύμβασιν ναυτικοῦ, ὅτι ἀπολύται οὗτος, λόγω ἀδικαιολογήτου καὶ προώρου λύσεως ἐκ μέρους τοῦ τῆς συμβάσεως ἐργασίας. β) Αἱ προξενικαὶ καὶ λιμενικαὶ σάχαι δὲν θὰ παρέχουν εἰς αὐτὸν διοικητικὰς διευκολύνσεις. Καὶ γ) Κατὰ τὴν ναυτολόγησιν ἔκστος ναυτικοῦ θὰ ἔχουσι οὐτος ἐκ τῶν προτέρων τὸν πλοίαρχον δι' εἰδικοῦ ὄρου τῆς συμβάσεως ναυτολογίας, ὅπως, ἐν περιπτώσει πρώσου καὶ ἀδικαιολογίους ἔγκαταλείψεως τοῦ πλοίου πρὸ τῆς λήξεως τοῦ χρόνου, δι' ὃν ἐναυτολογίη, παρακρατοῦντας ἐκ τοῦ μισθοῦ του τὰ ἔξοδα ἀποστολῆς τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸν λιμένα, ὅπου ἐπέδη τοῦ πλοίου ἀπὸ τὸ μέρος ὅπου προσελθῇ, ὡς μέλος τοῦ πληρώματος.

Ἐλπίζεται, ὅτι τὰ μέτρα ταῦτα, τὰ ὅποια δὲν θίγουν τοὺς καλοὺς καὶ εὔσυνειδῆτος ναυτικούς, θὰ ἀσκήσουν σοδαράν ἐπίδρασιν ἐπὶ ἕκεινων, οἱ ὅποιοι, παραγνωρίζοντες τὴν εἰδύνην, ποὺ ἀναλαμβάνουν ὅταν ναυτολογοῦνται ὡς μέλη τοῦ πλησιόντος ἐνὸς πλοίου, τὸ ἔγκαταλείπουν ἀπλῶς καὶ μόνον διότι εὐπίσκουσκαν κατοικιαν διαφοράν εἰς τὸ μισθολόγιον, ἐνὸς ἄλλου πλοίου, ἀδιαφοροῦντες διὰ τὴν ἀνωμαλίαν ποὺ προξενοῦν εἰς αὐτό.

Τὸ ρυθμισθέν, δῆμος, ζῆτημα τοῦτο κατὰ τρόπον ὅσω τὸ δυνατὸν εὐστοχότερον ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου, εἴναι ἔν μόνον μεταξὺ ἄλλων, τὰ ὅποια ἔχουν κατ' ἐπανάληψιν ἀποτελέσει ἀντικείμενον μελέτης καὶ πρέπει νὰ συμισθοῦν, ὅπως τὸ ζῆτημα τῆς ἐλλιποῦς καὶ ἀντικανονικῆς συνθέσεως, ἐξ αἰτίας τοῦ ὅποιου ἐπιβαρύνονται τὰ πλοία μὲν ὑπερογκαὶ καὶ ἀδικαιολογήτη ἔξοδα, τὸ ζῆτημα τῶν παλιννοστήσεων ἐκ μοκρινῶν λιμένων μὲ τὴν τεραστίαν δαπανὴν δι' ἔξοδα εἰσιτηρίου καὶ τὸ ἀκανθωδές ζῆτημα τοῦ υπερβολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐμφανιζούμενών τοῦ ἀσθενῶν μελῶν τῶν πλησιάτων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, κατ' ἔξαρσιν ἀπὸ τὸ πλοία τῶν ἄλλων σημασιῶν.

Καὶ ταῦτα τὸν ζητημάτων τούτων ἔχει γίνην σχετικὴ πορεργασία ὑπὸ τῆς «Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν» καὶ πρὸ μακροῦ ἔχουν τεθῇ ὑπὸ δψιν τοῦ ὑπουργείου καὶ τῆς Π.Ν.Ο. οἱ ἀπόφεις τῆς περὶ τοῦ τοόπου ρυθμίσεως των, Ἐπιβάλλεται, νομίζομεν, νὰ ἐπιστευθῇ ἡ οὐθιμίσις καὶ τὰ τῶν ζητημάτων τούτων ἐντὸς τῆς πλασιών τῆς καταβολούμενής προσπαθείας πρὸς βελτίωσιν τῆς καταστάσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἐπανδρώσεως του.

Ἐνα πλοίον μὲ σκανδαλώδη τύχην!

Κάθε πλοίον συνοδεύεται καὶ ἀπὸ τὴν ιδικήν του τύχην ὅπως πιπτεύουν οἱ θαλασσινοί. Ἀλλα τερματίζουν πρόωρα τὴν ζωὴν των καὶ ἀλλα συνεχίζουν ἐπὶ δεκαετρίας δλοκλήρους τὴν δραστηριότητα τῶν εἰς τὸ θαλάσσια ἔογχο. Ἡ τελευταία αὐτὴ περίπτωσις ἀντιτροπεύεται χαρακτηριστικῶς ἀπὸ τὸ ἴταλικὸν σκάφος «Στάντιουμ», χωρητικότητος 927 τόν., γκρός καὶ ἡλικίας 76 ἑταῖρος!... Πολυκύμαντος είναι ὁ βίος του καὶ δικαιολογημένην ἡ ἐκπλήρωσις τῶν Βερατανῶν ναυτιλῶν, δύον πρὸ ἡμέρων εἶδον τὸ πλοίον αὐτὸν τοῦ παρελθόντος αἰώνων νὰ καταπλέει ἔμφορτον μὲ χορτονομὴν ἀπὸ τὴν Ἀδριατικὴν εἰς τὸ ποταμὸν Μέρσεϋ. Προήρχετο ἀπὸ τὴν Ριτέκαν καὶ ἐξεβότωσε 350 τόν. χόρτου εἰς Λίβερπουλ, μεθ' ὅπληνευσην εἰς Ἐΐδουμάσιον διὰ νὰ ἐκφορτώσῃ τὸ ἔκ 500 τόνων ὑπόλοιπον.

Ίδουν ἡ ἀνδισφέρουσα ιστορία του: Ἐπρόκειτο ἀρχικῶς περὶ σιδηρού ιστιφόρου, χωρητικότητος 815 τόνων, κατασκευασθέντος τὸ 1877 εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Λίβερπουλ, διὰ λογαριασμὸν ἐνὸς τροφοδότου πλοίων καὶ οἰνεμπόρου, δύομάτι Μπρούμχαλ. Τὸ 1892 ἐπώληθη παρ' αὐτῷ εἰς τὴν ἑταίριαν ἐνὸς Ε.Α. Γιάσμπιτς, τῆς Τεργέστης, δοτὶς καὶ τὸ ἔξειτανελέθη εἰς μεταφοράς ἀνὰ τὸν Μεσόγειον καὶ τὴν Ἡπειρωτικὴν Εύρωπην ἐπὶ εἰκοσί συναπτά τέη, ὑπὸ τὴν Αὐστριακὴν σημαίαν. Ἀκολούθως ἐπωλήθη εἰς ἔτεον ἀγροστήπην δοτὶς τὸ μετωπισμὸν «Στάντιουμ», τὸ παρώπλισεν δριστικῶς εἰς τὴν Τεργέστην καὶ τὸ ἔχρησιμοποίησεν ἑκεῖ, ὡς πλωτὴν ἀποθήκην. Βραδύτερον ἐχρησιμοποιήθη ὡς ἀπλούν σλέπι καὶ ἔξειτελεσ, ρυμουλκύωμενον, διοιώνυτιν τινὰ ταξιδίων μεταξὺ Τεργέστης καὶ Μομφαλκόνε. Ἐκτότε, καὶ μέχρι τοῦ 1938, παρέμενεν εἰς Τεργέστην ἐν ἀχρηστίᾳ καὶ ἐπρόκειτο νὰ πωληθῇ πρὸς διάλυσιν.

Ἐπῆλθεν, δῆμος, ἡ πολεμικὴ ἀναταραχὴ τοῦ 1939 ὅποτε καὶ ἡγοράσθη ὑπὸ τῶν σπιρεούνων ιδιοκτητῶν του. Οὗτοι τὸ ἔδειξανεν καὶ ἐλκυσθέντες ἀπὸ τὴν στερεότητα τῆς κατασκευῆς του καὶ τὴν ἀρίστην διατήρησιν τῶν ὑφάλων του, ἀπεφάσισαν, ἀφοῦ προηγουμένως συνεδουλεύθησαν καὶ τοὺς τεχνικούς, νὰ τὸ κρατήσουν ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ νὰ τὸ μετατρέψουν ἀπὸ ιστιφόρον εἰς δηζελοκίνητον! Ἡ μετατροπὴ πήρχισεν, ἀλλ' ἀνεκόπη λόγω τοῦ πολέμου, συμπληρωθεῖσα μόλις κατὰ τὸ 1948. Τὸ

σκάφος ἐφωδιάσθη μὲ μηχανὴν «Δῆζελ» δυνάμεως, 600 ππων, ἀπέκτησε, κατόπιν εἰδικῆς διαρρυμίσεως, χωρητικότητα 1270 τόνων d.w. καὶ ἀνέπτυξε «κατὰ τὰς δοκιμάς του» σταθεράν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 10 μιλλῶν. Ἐκτὸτε ὡς «βετεράνος» αὐτὸς τῶν θαλασσῶν ἐργάζεται συνεχῶς καὶ διασταύρωνται εἰς τὰ ὄνοκτά πελάγη καὶ εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας τῆς Εὐρώπης, μὲ τὰ πλέον σύγχρονα σκάφη, τὰ ἀποτελούντα τὴν τελευταίαν λέξιν τῶν συνεχῶν κατακτήσεων τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Ἀποτελεῖ τὴν «ζωντανήν» ἀνάμεικην τῶν σκαφῶν τοῦ 19ου αἰώνος, διὰ τὸν ἀκόμη ἡκμαζεῖ τὸ ιστίον καὶ ὡς ἀπόμος υἱοθετεῖτο μὲτ' ἐπιφυλάξεων....

Η Ἐλεβετικὴ ναυτιλία

Ἐντὸς τοῦ ἔτους ὡς νεός ναυτικὸς κῶδις τῆς Ἐλεβετίας θὰ ἔχῃ ὑπόστη ὅλες τὰς νομετεχνικὰς διατυπώσεις καὶ θὰ καταστῇ νόμος τοῦ Ὀμοσπονδίου Κράτους.

Ἡ ιδιάζουσα περίπτωσις τῆς Ἐλεβετίας, χώρας στερεούμενης ιδίων συνόρων πρὸς τὴν θάλασσαν, χώρις ναυτικὴν παράδοσιν καὶ μὲ σταθεράν την προστήλωσιν τῆς εἰς τὴν πολιτικὴν τῆς οὐδετερότητος, ἐδημιουργήσει τὴν ἀνάγκην τῆς θεμοθετήσεως προβλέψεων, αἵτινες δὲν ἀπαντώντων εἰς τὴν νομοθεσίαν τῶν ναυτικῶν χωρῶν.

Μέσα εἰς τὰς 150 σελίδας τοῦ νέου κώδικος περιλαμβάνονται αἱ διατάξεις ὀκριῶν ἐκείναι, διὰ τῶν ὅποιων ἡ θέσις τοῦ Ἐλεβετικοῦ πλοίου προσφρόμενη εἰς τὴν εἰδικήν, δύον καὶ ἀσυνήθη περίπτωσιν τῆς ἐμπικοτάτους του. Οὕτω διὰ τοῦ κώδικος ἡ ἐθνικότητος τοῦ πλοίου ἀπόλυτος διαφυλάσσεται. Πλοιοκτήται Ἐλεβετικοῦ σκάφους δὲν δύνανται κατὰ τὸ ἀρθρον 15 νὰ είναι παρὰ μόνον: α'. Τὸ Ὀμοσπονδίον Κράτος, τὰ καντόνια καὶ οἱ ὄργανοι δημητρίου δικαιοίου. β'. Αἱ ἀνώνυμοι ἐταιρίαι, αἱ ἐδρεύουσαι καὶ ἀναπτυσσούσαι τὴν δραστηριότητά των στενῶν, ἐντὸς τῆς Ἐλεβετίας καὶ τῶν ὅποιων οἱ μέτοχοι, οἱ διοικούντες καὶ οἱ ἐλέγχοντες εἰναι Ἐλεβετοί τὴν ἐθνικότητα, διαμένοντες ἐν Ἐλεβετών. Τὰ κεράλαια τῶν ναυτικῶν ἐταιριών θὰ πρέπει νὰ εύρισκωνται ἐξ οἰκείων ὄργανησιμών.

Γραπτῶς προσδίνονται εἰς τὴν δῆλοισι οἱ πλοιοκτήται, ὅτι ἡ ἐπιχείρησης των δὲν ἐλέγχεται οὔτε καὶ ἔχει ξένα κεκαλυμμένα συμφέροντα, πλὴν τῶν κατόπιν αρδείας παρεχομένων ἐνυποθήκων δανείων καὶ αὐτῶν μέχρι ποσοστοῦ 20 % τῆς ἀξίας τῶν πλοίων. Ή κέματελλευσις, τέλος, τῶν πλοίων θὰ διευθύνεται μόνον ἀπὸ τὴν Ἐλεβετίαν, μέσω τῶν καταλήλων ἐταιρικῶν ὄργανων.

Ἡ τοιαύτη αὐστηρότης διασφάλισης τῆς ἐθνικότητος τοῦ Ἐλεβετικοῦ πλοίου ὑπογερεθή ἀπὸ τὴν ἀνάγκην τοῦ ἀδιαθέτου τῆς οὐδετερότητος του, εἰς τὴν περίπτωσιν πολέμου. Λαμβάνονται δόλια τὰ προκαταδολικῶς, ὅπως ἀναγνωρισθή ἀπὸ τοὺς τόπους. Εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τῶν ἔκει δικαιοτήσιών της κατασκευάσθησαν οἱ ναυτικοί τοῦ θάλασσας τῆς Χάρσας.

Διὰ τὸν κατανοηθῆ, δῆμος, πλήρως τὸ Ἐλεβετικὸν ἔγχεισία τῆς καρδιῶν ποὺς τὴν θάλασσαν, δοτεῖ πρόπετην νὰ ληφθῇ ὑπὸ σημαντικούς τοῦ θάλασσας τοῦ θάλασσας τῆς Αλφένης, ὅπερι δὲν ἔχει ξιμένα παραθαλάσσια, δοτεῖ δὲν ἔχει ναυπηγεῖα, δοτεῖ δὲν ἔχει ἀκόμη καὶ πληρώματα. Διὰ τοῦ κώδικος καθοδίζεται ἡ πόλις τῆς Βασιλείας ὡς κέντρον τηνολογίασσας ὀλῶν τῶν πλοίων. Εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τῶν ἔκει δικαιοτήσιών της περιέχονται οἱ ναυτικοί τοῦ θάλασσας τῆς Χάρσας.

Εἰς τὰς ἔξι ναυπηγεῖα κατεσκευάσθησαν δόλια τὰ νεοτευκτατὰ Ἐλεβετικὰ σκάφα, ἡ ἐγχώριος δῆμος της θιβορεύθησεν, δοτεῖ πρόπετην νὰ ληφθῇ ὑπὸ σημαντικούς τοῦ θάλασσας τῆς Αλφένης ὅπερι δὲν ἔχει ξιμένα παραθαλάσσια, δοτεῖ δὲν ἔχει ναυπηγεῖα, δοτεῖ δὲν ἔχει ἀκόμη καὶ πληρώματα. Διὰ τοῦ κώδικος καθοδίζεται ἡ πόλις τῆς Βασιλείας ὡς κέντρον τηνολογίασσας ὀλῶν τῶν πλοίων. Εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τῶν ἔκει δικαιοτήσιών της περιέχονται οἱ ναυτικοί τοῦ θάλασσας τῆς Χάρσας.

Ἡ κατάστοικης, συνεπῶς, πληρωμάτων ποσοέχει, καὶ ὡς κῶδις εἰδικὰς ἀφιερωνεῖ προσβλέψεις εἰς τὸ ζῆτημα τοῦτο. Ἐλπίζεται, σύν τῷ χρόνῳ, νὰ στραφοῦν πρὸς τὸ θάλασσαν τὸν ἔπαγγελμα, δύον καὶ ἄν εἰναι δένοι πρὸς τὸν πλοίον προσιστορεῖον τὸν Ἐλεβετοί, δοτεῖ πρόπετην τὰ πληνόντα πλοίων τῶν πλοίων. Οἱ δοκίμοι πλοίασσοι ἔχουν πρὸς τὸ παρόν εἰς τὴν διάθεσίν των τὴν ναυτικὴν σχολὴν τοῦ Ράνου καὶ τὰς ἔνας ναυτικὰς σχολάς, ἐνώ οἱ μηχανικοί, λόγω τῆς χώρας της προηγμένης τεχνικῆς πασαδόσεως τῆς Ἐλεβετίας, τὰ μεγάλα τὰς χώρας μηχανουργεῖα. Πάντως δὲν είναι εὔκολον τὸ ἔγχειρμα διὰ τὴν δρεινὴν Ἐλεβετίαν νὰ ἀποκτήσῃ ναυτικὴν συνείδησην καὶ νὰ φέρῃ πρὸς τὴν θάλασσαν τοὺς ὄρεσθίους κατοικούς της.

“Ἄσ σημειωθῆ, τέλος, ὅτι ἡ Ἐλεβετία εἰσάγει ἐτησίων 700 χιλ. τόν. σίτου, 120 χιλ. τόν. ζακχάσεως καὶ πολλὰ φοτία εἰς χύμα μεταλλεύματα καὶ διάλων πρώτων ὑλῶν. Τὸ πλείστον τῶν φοτίων αὐτῶν μεταφέρονται τώρα μὲ τὰ Ἐλεβετικὰ τράμπτες.

CODE MARHAG.
TELETYPE P.D. 400
PORTLAND, OREGON

MARDEN & HAGIST

MARINE and INDUSTRIAL SHIP SUPPLIES

1705. N.W. 14th AVENUE

PORTLAND — OREGON

ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ καὶ ἔξυπηρετοῦμεν πλοῖα εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τῶν Πολιτειῶν OREGON—WASHINGTON καὶ COLUMBIA RIVER.

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ, ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ

“Ἐλληνες ἀντιπρόσωποι: M. ΣΩΤΗΡΙΟΥ
Δ. ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ

937. N.E. TILLMOOK, ST.

3236. N.E. ST. HUYLER, ST.

PHONE: A.T. 6666
T.R. 0929
GA 0235

ΜΙΑ ΝΕΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΣ ΜΟΝΑΣ

Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΤΗΣ "ΜΑΡΙΕΤΤΑΣ ΝΟΜΙΚΟΥ,,

ΚΥΜΑΤΙΖΕΙ Η ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΣ

Ο κ. Μάρκος Νομικός έχασεις είς τήν 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν το δεύτερον νεότερον δεξιαμενόπλοιον. Άναπτέων τό ρεύμα της δυσπτίσιας πρός τὴν κυανόλευκον, έκαλψε καὶ πάλιν μὲ αὐτὴν τὸ καθελκυστήραν τὴν 23ην Σεπτεμβρίου ἀπὸ τῆς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Σκώττες τοῦ Γκρήνοκ τάνκερ «Μαριέττα Νομικού», 17.500 τόν. d.w.

Σεμνὴ καὶ ἀπέριττος ὑπῆρξεν ἡ τελετὴ τῆς καθελκύσεως. Ἡ οἰκόγενεια τοῦ κ. Μάρκου Νομικού παρίστατο μόνον, τὸ προσωπικόν τῶν γραφείων Νομικού τοῦ Λονδίνου καὶ τὸ προσωπικόν τῶν ναυπηγείων. Ήλιόλουστος ἦταν ἡ ἡμέρα—σπάνιον γεγονός διὰ τὴν Σκωτίαν—καὶ τὰ χρώματα τῆς σημαίας μας ἐνηρμονίζοντο μὲ τὸ περιβάλλον τοῦ γαλανού οὔρανον. Ἐπὶ τῆς ἐξέδρας τῆς καθελκύσεως καὶ τοῦ ἀναμένοντος τοῦ βαπτισμοῦ ὄγκωδους πλοίους ἡ κυανόλευκος ἐκυμάτιζεν.

'Ανάδοχος τοῦ σκάφους ἡ θυγάτηρ τοῦ κ. Νομικού, ἡ κυρία Μαριέττα Ζόνναρς. Ὑπὸ τὰς ζητακοραγός τοῦ προσωπικού τῶν ναυπηγείων καὶ ὄλων τῶν παρισταμένων, ἔθραυστη τὴν φιάλην τοῦ καμπανίτου εἰς τὴν πλευράν τοῦ σκάφους καὶ ἐπίσεος τὸ ἡλεκτρικὸν κομβίον, ὅπερ θὰ ἀπέλυε τὸ ὄγκωδες σκάφος τῶν τελευταίων μὲ τὴν ἥραν δεσμῶν του καὶ θὰ τὸ ἀπεῖδεν εἰς τὸ στοιχεῖον του.

—Τὸ σκάφος ἡρέματος ἐφέρετο πρὸς τὴν θάλασσαν. "Ολοι τὴν στιγμὴν ἔκεινην ἔδακρυσαν. Μία παλλομένη ἀπὸ ζωὴν ὑπαρξίας ἐγεννήτη. Τὰ πλοῖα, πιστεύουν οἱ ναυτικοί, διτὶ εἶναι ὄντα πράγματι ζωντανά.

Τὸ «Μαριέττα Νομικού» εἶναι δηζελοκίνητον, τόννων φορτίου 17.500 περίπου. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, εἶναι συστήματος Ντέζφορδ, δυνάμεως 7.300 ίππων. Προδιεπομένη ταχύτης 15½ μιλλίων. Θά παραδοθῇ ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς 'Ιανουαρίου. Κόστος γύρω του ἐνός ἐκατομμυρίου λιγών Ἀγγλίας.

Τὰ ναυπηγεῖα Σκώττες τοῦ Γκρήνοκ, ἀπὸ τὰ παλαιότερα Βρεταννικά, εἶναι πασίγνωστα διὰ τὴν ἀριότητα τῶν κατασκευῶν των, διὰ τὴν στερεότητα αὐτῶν. "Εχουν κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν ναυπηγῆσει τέσσερα τοῦ αὐτοῦ τύπου δεξιαμενόπλοια διὰ λ.)μον" 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ πρόσκειται ἔνα ἀκόμη νὰ κατασκευάσουν, μὲ προάδοσιν πεοὶ τὸ 1956, διὰ λ.)μον τοῦ Οἴκου Λούζη. Τὸ «Μαριέττα Νομικού» θὰ

ριστον καθῆκον νὰ ἔγειρω πρόποσιν ὑπὲρ προκοπῆς τοῦ πλοίου «Μαριέττα Νομικού» τοῦ δροσοῦ πρὸ δὲ λίγου εἰδότες τὴν τόσῳ χαρίσσαν καὶ ἐπιτυχῆ καθέλκυσιν ὑπὸ τῆς κυρίας Ζόνναρς.

"Ἄν, ἐνθυμούμαι καλῶς τὰ σχολικά μου διδάγματα, ἡ λέξις Νομικός σημαίνει εἰς τὴν κλασσικὴν Ἑλληνικὴν γλώσσαν «πεπαιδευμένος ἐν τοῖς νόμοις». Βεβαίως ἡ νομική μόρφωσις ἀποτελεῖ μέγα ἐνεργητικὸν εἰς πάσαν ἐπιχείρησιν. Δὲν γνωρίζω ἀν δὲ Νομικός εἶναι ἡ σκημένος ἐν τοῖς νόμοις, γνωρίζω δὲ, ὅτι ἡ οἰκογένειά του ἔχει μακρὰν καὶ



Ἡ ἀνάδοχος Κα Μαριέττα Ζόνναρς θραύσουσα τὴν φιάλην. Δεξιὰ ὁ πατήρ της κ. Μάρκος Νομικός.

λαμπτρὰν ιστορίαν μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ εἶναι ἐνθαρρυντικὸν τὸ νὰ ἀκούῃ τις, εἰς τὰς ἡμέρας ταύτας τῶν μεγάλων συνιδιασμῶν καὶ τῶν ἀμύχων ἑταῖρῶν τοῦ Κοινοῦ (Κοινῆς Ωρελείας), διτὶ ὑπάρχει ἀνὴρ μὲ θάρρος καὶ μὲ προοπτικὴν νὰ διακινδυνεύῃ τὰς ίδιας του οἰκονομικᾶς πηγᾶς εἰς ἐπιχειρήσεις, καὶ συγχρόνως νὰ μετέχῃ εἰς τὴν διοίκησιν τῶν κοινῶν ἐν τῇ ίδιᾳ του πατρίδι.

"Ομιλῶ ἐν τούτῳ κατεχόμενος ὑπὸ τίνος συναισθήματος, βεβαίως, καθ' ὅσον ὁ Οἶκος Σκώττης εἶναι εἰς ἀπὸ τοὺς δίλιγον ἀπομενούτας ίδιωτικοὺς ναυπηγικοὺς οἰκους, τῶν ὄποιων δὲ ίδιοκτησία καὶ διαχειρίσις ἀνήκει εἰς μίαν οἰκογένειαν. Θά εἶναι δὲ λυπτρός ἐν Ἐλλήνι ποτὲ ήμερα καθ' ὅν, καὶ εἰς τὴν χώραν ταῦτην θά ἐξοστρακισθῇ ἡ ίδιωτικὴ ἐπιχειρήσεις καὶ η ναυπηγικὴ Βιομηχανία θά ἐλέγχεται ὑπὸ ἑταῖρῶν Κοινῆς Ωρελείας καὶ του Κράτους.

Πρὸ δὲ λίγων ἔδομάδων ποτύχουσαν νὰ θῶμεν σκάφος ναυπηγηθὲν ὑπὸ τοῦ κ. Νομικού ἐν 'Ιαπωνίᾳ. Τὸ σκάφος αὐτὸν εἶναι λαμπτρὸν πλοῖον καὶ καθ' ὅσον ἡτο δυνατὸν νὰ ίδῃ τις, ίκανωτατὸν νὰ συναγωνισθῇ πρὸς πλοῖα ναυπηγούμενος εἰς πάσαν ἀλλήν χώραν. Νομίζω, διτὶ κοστίζει ἀρκετά περιστότερα κατὸ τὸν ἀφ' ὅτι, τοῦ ἀκόμη δέ λυπτρός εἰς τὴν χώραν μας. 'Αλλὰ τοῦτο ἀπεσταθμισθῇ ἐν τινὶ μέτρῳ ἐκ τοῦ γεγονότος, διτὶ ἐναυπηγήθη πολὺ ταχύτερον.

"Ἡ 'Ιαπωνίᾳ τῶν Τζίλμπερτ καὶ Σώλλιδων ἀνήκει εἰς τὸ παρελθόν. Δὲν ὑπάρχουν ἐμπορικά δρίσις ἐκεῖ, οὔτε ἔδομάς τῶν πέντε ημέρων. Τὸ ἐν 'Ιαπωνίᾳ ναυπηγηθὲν αὐτὸν πλοῖον ἀποτελεῖ σοδαράν ὑπόμνηστιν περὶ τοῦ συναγωνισμοῦ τὸν ὄποιον ἔχουμεν νὰ ἀντιμετωπίσωμεν. Πολὺ συντόμως θὰ ζητῶμεν ἐργασίαν, καὶ ἀν δὲν δυνθῶμεν νὰ ναυπηγήμεν ταχύτερον καὶ εὐθηνότερον ἀπὸ σημερον, οἱ μὲν Βρετανοὶ πλοιοκτῆται δὲν θὰ δύνανται νὰ δίδουν παραγγελίας πρὸς ναυπηγῆσιν, οἱ δὲ ξένοι πλοιοκτῆται θὰ στραφοῦν ἀλλοῦ.

"Ἐπιθυμοῦμεν νὰ ἐκφράσω καὶ πρὸς τὸν κ. Νομικόν τὴν συμπάθειάν μας διὰ τὰς ἑκατοσμού καταστροφάς τὰς ὄποιας ὑπέστη ἡ Ἑλλάς. Χάιρω, διτὶ ἡ πατρίς μας ἐποιεῖ τὸ καθ' έσυτὴν πρὸς ἀνακούφισιν μέρους τῶν δεινῶν τὰ διποία οἱ σεισμοὶ προσκάλεσαν. Σκληρὰ ἡτο καὶ ἡ πρόσθετος αὐτῆς δοκιμασία, τὴν ὄποιαν ὑπέχρεωθεν νὰ ὑποστῇ ἡ Ἑλλάς μόλις ἀνακώψασα ἀπὸ ἔνα ἐξολοθρευτικὸν πόλεμον. 'Απὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων τοῦ πολιτισμοῦ οἱ 'Ελλήνες ὑπῆρχαν μαχηταὶ καὶ σκαπτανεῖς εἰς πάσαν μορφὴν δράτεως, καὶ ἀν κριναὶ ἐξ ὄσων 'Ελλήνων ἐγνώρισαν κατὰ τὰ δίλιγα παρελθόντα ἔτη, τὸ ρητικέλευθον αὐτῶν πνεῦμα οὐδόλως ἔξειτε, η δὲ ίκανότης των διὰ σκληρὰ ἔργα καὶ δι' ἐπιχειρήσεις ἀποτελεῖ δι' ήματος εἰς τὴν χώραν μας ταῦτην πρόστυπον.

"Ἐπιτρέψατε μοι νὰ εἴπω, διτὶ ὑπῆρχε μεγάλη δι' ἔμε τεύχαριστης, διτὶ συνειργάσθη εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ πλοίου τούτου μετό του κ. Γιόγκ καὶ τῶν συναδέλφων του. Μὲ ἔδοιθησαν πάντοτε πάρα πολὺ καὶ σιχδεῖσις μας ὑπέρβαν ἀρριστούσι.

Λυπτούμαι, διτὶ ἡ καθέλκυσις τοῦ πλοίου τούτου ἔγένετο κατ' ἀνάγκην τρεῖς μῆνας Βραδύτερον τῆς δρισθείσης κατὰ τὴν ύπογραφὴν τοῦ συμβολαίου προθεσμίας, ἀλλὰ δὲν μέλλω νὰ ζητήσω συγγράμμην, διότι δεῖται s'excuse s'accuse (ὅποιος δικιαλογεῖται κατηγορεῖται) ἀλλ' ἀνηθούον ὑπ' ὅψει δαι αἱ ἀντίσσοι περιστάσεις μὲ τὰς ὄποιας εἰχομεν

"Ἐνῷ τὸ σκάφος ἐγκαταλείπει τὴν ξηράν παραδοθῇ μὲ καθυστέρησιν ἔξι καὶ πλέον μηνῶν ἀπὸ τὴν προβλεφθεῖσαν διὰ τῶν συμβολαίων.

Τὴν μεσημβρίαν τῆς 23ης Σεπτεμβρίου, μετὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ σκάφους, τὰ ναυπηγεῖα Σκώττης παρέθεσαν γεγονός εἰς τὸν προσκεκλημένους τῶν. "Ητο μία εὐκαιρία διὰ νὰ ἀκουσθοῦν διὰ τοῦ στόματος του γενικοῦ διευθυντοῦ τῶν ναυπηγείων κ. Σκώττης θερμοὶ ὑπὲρ τῆς Ἑλλάδος καὶ τῶν ναυτιλλομένων της λόγοι. 'Η προσφώνησις τοῦ κ. Φίλιππος είχεν δές:

Κύριε Νομικέ, Κύρια καὶ Κύριοι,

Είμαι εύτυχης ὑποδεχόμενος ύμᾶς σήμερον. 'Επιθυμῶ νὰ μοὶ ἐπιτραπῇ νὰ εἴπω πόσον χαίρω διότι κατέστη. ἐπὶ τέλους, δυνατὸν εἰς τὸν κ. Νομικὸν νὰ μᾶς ἐπισκεφθῇ ἐνταῦθα σήμερον. "Έχω συνάμα τὸ εύχα-

KARL LEICH

SHIPS—, TANKS—AND BOILER—CLEANING
HAMBURG 4, Bernhard Nochtstr. 77

Telephone: 42 07 29

(Night call: 45 72 01)

συστόν και τάς ύπερ τού Δημοσίου, 'Ασφαλιστικών Ταμείων και Α.Ο.Κ. Π. οφειλάς και εισφοράς του Α.Ν. 2393 (40) και Ν. Δ. 240(41). Το ύπερ τού Ν.Α.Τ. ποσοστούν δι. Π. Λ. Λ. θα έμβαζη εις την Τράπεζαν της 'Ελλάδος ύπερ τού Ν.Α.Τ., ειδοποιών συγχρόνως αύτό, τάς δέ λοιπάς οφειλάς και εισφοράς θα άποδιδη εις τους οίκειους λογαριασμούς, ειδοτούων σχετικώς τάς άρμοδιας υπηρεσίας.

5. α) Προκειμένου περὶ παρακρατήματος συμπλοιοκτήτου κατά ποσοστόν μέχρι 25%, θα έξοφήται ή άναλογούσα εις τό ποσοστόν συμπλοιοκτησίας οφειλή τού Ν.Δ. 240(41) και Α. Ν. 2393(40).

6. β) Προκειμένου περὶ παρακρατήματος συμπλοιοκτήτου κατά ποσοστόν μεγαλύτερον τών 25%, θα έξοφήται τό σύνολον της οφειλομένης εισφοράς τού Ν. Δ. 240(41) και Α. Ν. 2393(40).

Τά παρακρατούμενα ή κατατίθεμενα ποσά έκ της εισφοράς Ν. Δ.240 (41) δὲ θα εισάγωνται όπα τού Π. Λ. Εις όριστικόν λογαριασμὸν, ἀλλά θα μένων, ως παρακαταδήκη παρ' αὐτό.

6. γ) Περὶ τῆς έξοφλοσεως τῶν διαφόρων οφειλῶν και τῶν εισφορῶν τού Α. Ν. 2393(40) και Ν. Δ. 240(41) ή τῆς παρακρατήσεως τούτων ἐκ τού ποσού τού παρακρατήματος, ώς και περὶ τῶν ποσῶν τῆς άσφαλιστικῆς άποκημάσεως ή τού τιμήματος μεταβίσεως και τού ποσού τού καταβλητού ύπερ Ν.Α.Τ., δέον νὰ γίνεται ρητή μνεία ἐν τῇ εἰσηγήσει τού Προενικοῦ Λιμενάρχου Λουδίου.

7. Επὶ εἰσηγήσει ἀποδεσμεύσεως κατατεθέντος φόρου ύπερεξίας θα ἀναφέρηται: α) 'Η ἀναλογία τού αίτουντος ἐπὶ τού συνόλου τού κατατεθέντος φόρου ύπερεξίας. Τού ποσού τούτου ὁ Πραξέν. Λιμενάρχης Λουδίου θα εισηγήσηται τὴν ἀπόδεσμευσιν. Και β) 'Η διαφορά μεταξὺ τῆς ἀναλογίας και τού παρακρατήματος, ἥν ώφελεν ὁ αἵτων ὅπως καταθέτῃ, συμφώνων τῷ Ν. Δ. 60 (1946) πρὸς συμπλήρωσιν τού παρακρατήματος τού.'

Τῆς διαφορᾶς ταύτης δ. Π. Λ. Λ. θα εισηγήται τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τῆς ύποχρεώσεως πρὸς κατάθεσιν.

II. ΑΠΟΔΕΣΜΕΥΣΙΣ ΠΑΡΑΚΡΑΤΗΜΑΤΟΣ ΕΠΙ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ (Α. Ν. 545/1945) : Α') Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτης, ὁ ἀνδιαφέρομενος δέον νὰ υποβάλῃ εις τὸν Προενικὸν Λιμενάρχην Λουδίου:

1) Αἴτησιν, διτὶ ἐπιθυμεῖ, δημοσίως ἀποδεσμευθῆ τὸ παρακράτημα ή ἀπαλλαγὴ τῆς ύποχρεώσεως πρὸς κατάθεσιν τούτου, βάσει ἀντικαταστάσεως ἀπολεσθεῖσης χωρητικότητος.

2) Πιστοποιητικὸν τού Γραφείου Νηολογίων και Ναυτικῶν Υποθηκῶν τού οίκεου Λιμεναρχείου, ἔξ οὐ νὰ ἐμφαίνηται ἡ κυριότης ή η μετοχικὴ μερις ἐπὶ τού ἀπολεσθεῖσαν πλοίου.

3) Πιστοποιητικὸν τού Λιμεναρχείου υηολογήσεως τού νεοαγορασθέντος πλοίου, ἐμφαίνον τούς πλοιοκτήτας ή μεριδιούχους μετά τῶν ποσοστῶν συμμετοχῆς των και διτὶ δημοσίως ἀπολεσθεῖσης χωρητικότητος.

4) 'Υπεύθυνον δήλωσιν τού αίτουντος ή τού διαιχειρισθέντος τὸ ἀπολεσθὲν πλοίον περὶ τού ποσού τῆς εἰσπραχθεῖσης ἀσφαλιστικῆς ἀποζημίωσεως.

5) Πιστοποιητικὸν ἐμφαίνον τὴν ἀξίαν τού νεοαγορασθέντος σκάφους.

Β'.) Κατὰ τὴν ἀποδεσμευσιν παρακρατήματος ή τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τῆς ύποχρεώσεως πρὸς κατάθεσιν τοιούτου ἐπὶ τῇ ἀντικαταστάσει πλοίου, δημοσίη θα ἀπατήται ἐξοφλησις υφισταμένων οφειλῶν πρὸς τὸ Δημόσιον, τὸ Ταμείον Ε. Ν. κλπ.

Γ'.) 'Ἐν περιπτώσει εἰσηγήσεως πρὸς ἀποδεσμευσιν παρακρατήματος, βάσει ἀντικαταστάσεως ἀπολεσθεῖσης χωρητικότητος, ἐὰν ή ἀξία τού ἀγορασθέντος πλοίου είνει ἐκπεφρασμένη εἰς δολλαρία Η.Π.Α., διὰ τὴν μετατροπὴν τῶν δολαρίων εἰς λίρας 'Αγγλίας θα λαμβάνηται ὑπὸ δύνην ή τιμὴ ισοτιμίας ή ισχύουσα κατὰ τὸν χρόνον τῆς ύπογραφῆς τού συμβολαιού χρονῶν τού πλοίου και προκειμένου περὶ ἐπισκεψῶν και διαποτῶν ἐνισχύσεως, ή τιμὴ ή ισχύουσα κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐνεργείας αὐτῶν.

Δ'.) 1) Πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἀποδεσμευσεως τού παρακρατήματος, ἐπιτρέπεται, δημοσίη δ. Π.Λ.Δ. δέχεται αἴτησις τού διαιχειριστού θυμούθεντος πλοίου περὶ ἀποδεσμευσεως παρακρατήματος συμπλοιοκτήτῳ, ἀνεύ ἐγγράφου ἐξουσιοδοτήσεως αὐτῶν. 'Οπωδόποτε, δημοσίη, ή ἀποδεσμευσιτος τού παρακρατήματος εἰς τοιαύτας περιπτώσεις θα ένεργηται οὐχὶ ἐπ' ὄνδρατοι τού υποβαλλόντος τὴν αἴτησιν, ἀλλ' ἐπ' ὄνδρατοι τού δικαιούχου, ως οὗθα δημοσίηνται ἐκ τού υποβαλλόμενου πιστοποιητικοῦ ηηολογίων.

2) Τὰ ἀνωτέρω ισχύουν και προκειμένου περὶ κληρονόμων, οἵτινες δύνανται νὰ υποβάλουν τὴν σχετικὴν αἴτησιν ἀποδεσμευσεως ἀπ' εύθειας ή διὰ τού διαιχειριστού τού πλοίου. Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτη ή ἀποδεσμευσιτος θα ένεργηται ἐπ' ὄνδρατοι τῶν εἰς τὸ πιστοποιητικὸν Νηολογίων ἀναφερομένων πλοιοκτήτων ή συμπλοιοκτήτων.

3) Αἱ δύο προηγούμεναι περιπτώσεις εἰνει ἀσχέτοι πρὸς τὴν περίπτωσιν τῆς παρ. 6, τῆς προστεθεῖσης εἰς τὸ τέλος τού ἀρθρ. 2 τού Α. Ν. 1833 (51) διὰ τῆς παραγ. 2 τού ἀρθρ. 2 τού Ν. 2149(52) τού κυρώσαντος τὸ Α. Ν. 1833(51).

Η παραγράφως 6 ή προστεθεῖση εἰς τὸ ἀρθρον 2 τού Α.Ν. 1833(51) ἀφορά τὴν ὑπαρξίαν ἐγγράφου ἐξουσιοδοτήσεως, ὅποτε ἐπιτρέπεται ή ἀπόδοσις τού παρακρατήματος εἰς τὸν ἐξουσιοδοτημένον πρὸς τοῦτο διαιχειριστὸν τού πλοίου ή τὸν εἰσπράξαντα τὸ τίμημα ή τὴν ἀποζημίωσιν.

Ε'.) Πάσα προγενεστέρα ἀπόφασις ή διαταγὴ ἀντικειμένη εἰς τὴν παρούσαν καταργεῖται.

Ο 'Υπουργὸς
Εμπορικῆς Ναυτιλίας
Α. ΛΑΜΠΡΙΑΝΙΔΗΣ

Ο 'Υφυπουργὸς Οἰκονομικῶν
Λ. ΕΥΤΑΞΙΑΣ

Ελληνες Πλοιοκτῆται και Πλοιάρχοι,

Διά τὴν καλὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν πλοίων σας πριμάτε πάντοτε τὸ καθαρῶς Ελληνικὸν Γραφεῖον

UNION PROVEDORING C° OF N.S.W

107-109 Elizabeth Street, SYDNEY-AUSTRALIA

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ - ΤΜΗΜΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΠΟΛΕΙΣ
ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ

Cables: UNPROVCO-YDNEY
or VLASS - YDNEY

Teleph. M. 3728
Private FF. 2948

Αἱ τριμηνιαῖαι στατιστικαὶ μας

Η δύναμις τῆς ναυτιλίας μας

292 σκάφη, I. 132.311 τ. γκρός

Μολονότι ἀρκεταὶ ἐσημειώθησαν μεταβολαὶ εἰς τὴν ύπὸ ἐλληνικὴν σημαῖαν χωρητικότητα τῆς ἐμπόρικης μας ναυτιλίας, κατὰ τὴν διάρκειαν τού τριτού τριμήνου τού τρέχοντος ἔτους, ἐν τούτοις καθαρὰ προσθηκή εἰς τὴν δύναμιν της δὲν ἐπραγματοποιήθη καὶ πάλι. Ή ἀπὸ μακρού χρόνου συνεχιζομένη ύποχρεώσεις καὶ κατὰ τὸ ύπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνον. Αἱ προσθηκαὶ οφειλόμεναι εἰς τὰς κρατικὰς ναυπηγήσεις ἀφ' ἐνὸς ή ύποταγορευόμεναις ἀφ' ἔτερου ἀπὸ ἐνειλημένας τιναὶ ἐφοπλιστικὰς ύποχρεώσεις καὶ κατὰ τὸν χαρακτήρα τῆς ἐργασίας τῶν προστεθέντων σκάφων, ἐξουδετερώθησαν πλήρως μεταβολαὶς εἰς τὸν πληθυνόμενον πλοαρχείον τούτου, ἀλλὰ καὶ δὲν ἀνηγγέλθη εἰσέτι η μπότην την έγγραφη τού τούλοος 'Λόδδις Ρέτζιστερ'.

'Υπὸ τὰς ἀνωτέρω συνθηκαὶ, η δύναμις τῆς ναυτιλίας μας ἐνεφάνισε κατὰ τὸ γ'. τριμήνον μιαν περατωκαὶ μεταβολήν, ἀλλού τότε 1104 τόν. γκρός. Θά ἦτο η μείσως αὐτῆς μεγαλύτερα, ἀλλού εἴχον ἐκπέσει εἰς λίαν χαμηλὰ και ἀσύμφορα ἐπίτεδα αἱ τιμαὶ τῶν παλαιοτισδήνων. Πολλὰ ἀκόμη μη σκάφη μας παλαιάς ἡλικίας και ἀπὸ μακρού χρόνου παρωπλισμένα, θα ἐπωλούντο πρὸς διάλυσιν, ὃν αἱ τιμαὶ κάπως ίκανες ικανοποιητικαί.

'Αντιθέτως πρὸς τὴν Κυανόλευκον, δραστηρίστης ἐπεκράτησε κατὰ τὸ γ'. τριμήνον τούτου, προκειμένου διαστήνοντας 1104.004 τόν. γκρός. Εἶναι, σχετικῶς, ἀρκετά χαρακτηριστικὰ αἱ μεταξὺ τῶν σημαῖαν Παναμᾶ, 'Ονδούρας, Λιβερίας και Κοσταρίκας—ύπὸ τὰς ὀποῖς τὰ σκάφη, κατὰ κύριον λόγον, ἐπανδρώνονται μὲν ἐλληνικά πλοράματα — προκύψασαι κατὰ τὸ γ'. τριμήνον μεταβολαὶ. Αἱ δύο πρώτων σημαῖαι εἰκασταί περιτελείσπονται σταθερῶς ἀπὸ τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμόν, ἐλλείψει ἐμπιτοσύης, ἐνώπιον την ένεναυπηγήτη 'ετράμπτε'. Αἱ προσθηκαι μεταχειρισμένων φορητῶν, λίμπερτος και τάκερς, λόγῳ τῆς γνωστῆς κρίσεως τῆς ναυλαγορᾶς, υπῆρχαν αἰσθήτος περιωρισμέναι 'Εσημειώσης θησαυρούς μάλισται και περιπτώσεις μη παραλαβῆς συμφωνηθεῖστων πρὸς ἀγοράν πλοίων (λ.χ. λίμπερτος 'Μπέναρτος', 'Τράγιδικ' κλπ.), τῶν δοπίων τὰ προσύμφωνα είχον υπογραφή πρὸ παιρού. 'Ιδού ἀναλυτικότερον οι χαρακτηριστικοὶ ἀριθμοὶ τῶν αὐξομείωσεων κατὰ τὸ γ'. τριμήνον εἰναγκύρισεις και πρὸς τὰ δύο προηγούμενα:

A'. 3μηνον	B'. 3μηνον	C'. 3μηνον
Σημεῖαι	Πλοιαὶ	Πλοιαὶ
Παναμᾶ . . .	+ 1 + 32.841	+ 2 + 54.191
Λιβερίας . . .	+ 9 + 110.196	+ 12 + 114.245
'Ονδούρας . . .	-	- 1 - 7.176
Κοσταρίκας . . .	+ 3 + 23.453	+ 4 + 19.861
	+ 13 + 166.490	+ 17 + 181.121
'Ελληνική . . .	- 1 - 8.197	- 8 - 34.374
	+ 12 + 158.293	+ 9 + 146.747
Αξ. 5 σημ.: . . .	+ 9 + 146.747	+ 7 + 102.900

Λεπτομερέστερον, ώς πρὸ τὴν δύναμιν μας ύπὸ τὸν ἐλληνικὸν σημαῖαν, ἐνεγράφουν διαιρούντος τού γ'. τριμήνου 9 σκάφη, 24.518 τόν. γκρός, και διεγράφουν ἔτερα 9, χωρητικότητος 25.622 τῶν πλοίων γκρός, προελθούστης οὐτω μιας ἐπὶ ἐλαττον διαφοράς — ώς πρὸ τὴν χωρητικότητας μόνον — κατὰ 1104 τόν. γκρός.

Τὰ προτεθέντα σκάφη ήσαν τὰ ἀκόλουθα:

Φορητὸς γραμμῆς: «'Αθηναία' 3600 τόν. γκρός, καθελκυσθεν ἐν 'Ιταλίᾳ διὰ λογαριασμού τῆς ἐλληνικῆς κυβερνήσεως. Καὶ «Πλάτραι» 2754 τόν. γκρός, τῆς ἑταίριας «'Ελληνική», ητὶς τὸ διέθεσεν εἰς τὴν τακτικὴν της γραμμῆς 'Ελλάδος — Κόντινεγ.

Δεξαμενόπλοια: «'Λέρος» 5576 τόν. γκρός, εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ πρὸ μηνῶν πωληθέντος τάνκερ «Ρόδος».

Επιβατηγά: «'Αγαμέμνων» 5514 τόν. γκρός και «'Αχιλλεύς» 5509

GEBR. SCHOEMAKER BREMEN

Established 1888

TEL. NR. 275.41 and 275.42 OFFICE SCHLACHTE
Telegrams: AUSRUESTUNG BREMEN

AGENTS OF VACUUM OIL COMPANY LTD. NEW YORK
BELDAM PACKING & RUBBER CO. LTD. LONDON

PIETER SCHOEN MARINE PAINTS ROTTERDAM

SHIPPING-BUTCHERS-SHIPCHANDLERS

MANAGER OF THE GREECE DEPARTMENT

JOANNIS KARAGIANNIDIS Tel. 537 38

τόν. γκρός, ναυπηγηθέντα έναν 'Ιταλίας διά λογαριασμὸν τῆς ἑλληνικῆς κυβερνήσεως. Καὶ τὸ σύντερον «πτοῦλμαν» «Ἄγινα» 255 τόν. γκρός, διὰ τὴν γραμμὴν 'Αργοσαρωνικοῦ.

Διάφορα: «Βερνίκος Νικόλαος» 434 τόν. γκρός (ναυαγοσωστικόν). «Ιάσων» 449 τόν. γκρός (ἀλιευτικὸν ἀνοικτῆς θαλάσσης) καὶ «Μαριγώ Μάτσα 111.» 427 τόν. γκρός (ναυαγοσωστικόν).

Τὰ διαγραφέντα ἔξι ἄλλου σκάφη ἥσαν τὰ κάτωθι:

Φορτηγά: «Ἀγ. Γεώργης» 2098 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς 'Ιταλίας διαλυτάς, «Ιλισσός» 4724 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς 'Ιάπωνας διαλυτάς, «Μάρπισσα» 5476 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς 'Ιάπωνας διαλυτάς, «Μάρω» 5585 τόν. γκρός, ἀντικαταστήσαν τὴν Κυανόλευκον διὰ τῆς σημαίας τῆς Κοσταρίκας. Καὶ «Ὀρος Ελικών» 5525 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς 'Αγγλίας διαλυτάς.

Διάφορα: «Ασημίνα» 951 τόν. γκρός, πωληθὲν ἐν δημοπρασίᾳ ἐν Μασσαλίᾳ εἰς 'Ιταλίας διαλυτάς, «Κόνιτσα» 148 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς 'Ιταλίας ἀγοραστάς, «Κοραλία» 344 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς ἄλλοδαπούς. Καὶ «Μαριέλλα» 771 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς ἄλλοδαπούς.

Ἄπο τὰς ἀνωτέρω μεταβολάς προέκυψε μία καθαρὰ μείωσις 1104 τόν. γκρός, ἥτις ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 30ην Ιουνίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημειρινὴν τοιαύτην, ἀπὸ:

292 σκάφη, 1.132.311 τόννων γκρός

"Οσον ἀφορᾷ τὴν σύνθεον τῆς ἡ ἀνωτέρω δύναμις κατανέμεται εἰς τὰς ἀκολούθους κατηγορίας πλοίων:

Φορτηγά συνήθων τύπων	88	τ. γκρός	259.081
Φορτηγά «Λίμπερτος»	91	»	654.426
Φορτηγά τύπου «Κριός»	2	»	7.627
Δεξαμενόπλοια	16	»	116.636
Υπερωκέανια	1	»	16.991
Ἐπιβατηγά	29	»	54.743
Διάφορα	65	»	22.807
Σύνολον:	292	»	1.132.311

ΥΠΟ ΤΗΝ ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΗΝ

Εἰς τὴν ἀνασκόπησίν μας τοῦ προηγουμένου β'. τριμήνου εἶχομεν ἀναγράψει, ὅτι ἐδὲ ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἔπαισε πλέον ν' ἀτενίζῃ μετὰ τόσης ἐμπιστούης, δῶς εἰς τὸ παρεχόν, πρὸς τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶς καὶ ὅτι ἡ κατὰ τὸ β'. τριμήνον σημειεύεται καθαρὰ αὐτῆσις τῆς σημαίας ταύτης ὡφελεῖτο κυρίως εἰς τὴν μεταφορὰν ἀριθμοῦ τίνος «Λίμπερτος» τῆς ἑταῖρίας «Οράιον» ἀπὸ τὴν ὀστερόεσσαν εἰς τὴν παναμαϊκήν, συμφώνως πρὸς σχετικὴν ἀδειαν τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως καὶ εἰς τὰς καθελκύσεις ἀριθμοῦ τίνος μεγάλων τάκερες, κατασκευαζομένων ἐν Ἀμερικῇ διὰ παναμαϊκὰς ἑταῖριας καλυπτούσας ἑλληνικὰ συμφέροντα. Χαροκτηριστικῶς ἐνδιεκτικὰς τῆς στορφῆς ἀπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶς ὑπῆρχαν τὰ ἀποτελέσματα τοῦ γ'. τριμήνου, ὅποτε ἡ σημαία αὐτῆ ἐνεφάνισε καθαρὰ μείωσιν κατὰ 7 σκάφη καὶ 28.056 τόν. γκρός. Δύο μόνον μεγάλα νεότευκτα δεξαμενόπλοια τῆς «Οράιον» ἐτέθησαν υπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν, ἐνῷ ἡ κάτωθι σημειούμενη προσθήκη διὰ δύο λίμπερτος («Κογκέρο» καὶ «Ντόντζερ») ὑπῆρχε τυπική. Τὰ δύο ταῦτα σκάφη ἥσαν «Λίμπερτος—τάκερες». ὑποστάντα δὲ μετατροπὴν διὰ ἔρον φορτίου, μετερρέθονταν ἀπὸ τὴν κατηγορίαν τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν «Λίμπερτος». Ἐσημειώθησαν ἀκόμη καὶ περιπτώσεις ἀντικαταστάσεως τῆς παναμαϊκῆς σημαίας διὰ τῆς λιβεριανῆς.

ΠΡΟΣΩΘΗΚΑΙ: Φορτηγά λίμπερτος: «Κογκέρο» 7229 τόν. γκρός καὶ «Ντόντζερ» 7246 τόν. γκρός. Ἀμφότερα ἥσαν λίμπερτος-τάκερες καὶ μετετράποσαν εἰς λίμπερτος ἔρον φορτίου.

Δεξαμενόπλοια: «Ἀνδρος Βέντοντα» 18.736 τόν. γκρός καὶ «Ἀνδρος Χίλλες 18.735 τόν. γκρός, ἀμφότερα νεότευκτα.

ΔΙΑΓΡΑΦΑΙ: Φορτηγά: «Καπετάν Λευτέρης» 4290 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς 'Ιάπωνας διαλυτάς, «Ουτζάρ ΙΙ.» 1852 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς ἄλλοδαπούς ἀγοραστάς. Καὶ «Πρωτεύς» 4823 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς 'Ιάπωνας διαλυτάς.

Λίμπερτος: «Δόξα» 7171 τόν., μεταφερθὲν εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν ὑπὸ τὸ ὄνομα «Μάκρων». «Καβόλιδη» 7161 τόν., πωληθὲν εἰς 'Ιταλίας. Καὶ «Τείνι» 7229 τόν. γκρός, μεταφερθὲν εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν ὑπὸ τὸ ὄνομα «Γλοριάνων».

Δεξαμενόπλοια: «Κογκέρο» 7229 τόν. γκρός, μετατραπένειν εἰς λίμπερτος ἔρον φορτίου. «Μιχαηλ Λ.» 10.900 τόν. γκρός (προσωρινὴ καταστρέπτησις) μεταφερθὲν εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν (ἀντὶ τῆς ἀρχικῆς σημειωθεῖσης παναμαϊκῆς). «Ντόντζερ» 7246 τόν. γκρός, μετατραπένειν εἰς λίμπερτος ἔρον φορτίου. «Τζών» 11.625 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς ἄλλοδαπούς. Καὶ «Τραϊόμφεντ» 10.455 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς 'Ισπανοὺς ἀγοραστάς.

Ἄπο τὰς ἀνωτέρω προσθήκας 4 σκαφῶν, 51.946 τόν. γκρός καὶ τὰς διαγραφὰς ἔτερων 11 σκαφῶν, 80.002 τόν. γκρός, προβλῆμα μία καθαρὰ μείωσις ἔξι 7 πλοίων καὶ 28.056 τόν. γκρός, ἥτις ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν

ὑπάρχουσαν τὴν 30ην Ιουνίου ἐ. ἐ. δύναμιν, μᾶς δίδει σημειρινὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν, ἀπὸ:

283 σκάφη, 1.828.663 τόννων γκρός

Ἡ σύνθεσις τῆς δυνάμεως ταύτης κατὰ κατηγορίας πλοίων ἔχει ὡς ἔξης :

Φορτηγά συνήθων τύπων	64	τ. γκρός	298.012
Φορτηγά «Λίμπερτος»	115	»	827.220
Δεξαμενόπλοια	72	»	642.791
Υπερωκέανια	3	»	33.849
Ἐπιβατηγά	3	»	10.551
Διάφορα	26	»	16.240

Σύνολον: 283 » 1.828.663

Εἰς τὴν ἀνωτέρω δύναμιν καὶ εἰδικώτερον εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ὑπερωκέανων διένει περιελάσσομεν τὸ ἀγορασθὲν ἥδη ὑπὸ τῆς «Χού Λάτιν» ἀλλὰ τελοῦν εἰσοῦ ὑπὸ παραλαβῆν, ἀμερικανὸν ἐπιβατηγὸν λάινερ «Μαριπόδω» 18.152 τόν. γκρός (τοῦ 1931), ὅπερ πρόκειται νὰ μεταφερθῇ εἰς τὸ παναμαϊκὸν νηολόγιον.

ΛΙΒΕΡΙΑ, ΟΝΔΟΥΡΑ, ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ

Τὴν ζωηροτέραν κίνησιν εἰς προσθήκας σκαφῶν ἐνεφάνισεν, ἀναμφισθῆτας, κατὰ τὸ γ'. τριμήνον, ἡ λιβεριανὴ σημαία. Δύο νεότευκτα τράπτησαν φορτηγά, τέσσαρα λίμπερτος, ἐξ νεότευκτα μεγάλα δεξαμενόπλοια καὶ ἕνα μικτὸν μεταχειρισμένον σκάφος, ὑπῆρξεν ἡ πλούσια συγκομιδὴ τοῦ λιβεριανοῦ νηολογίου, ὅπερ διεκδικεῖ καὶ τὸ πολυτελές λάινερ «Ολύμπιος» 24.000 τόν. γκρός, ὡς ναυαρχίδια τοῦ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἐμπορικῶν στόλου τῆς λιβεριανῆς.

Τοῦ 1800 ἀναλυτικώτερον οἱ μεταβολαὶ τοῦ γ'. τριμήνου:

ΠΡΟΣΩΘΗΚΑΙ: Φορτηγά: «Νίκιν» (νεότευκτον) 7200 τόν. γκρός καὶ «Νόρβη Κούνι» (νεότευκτον) 5700 τόν. γκρός, ἥτοι 2 σκάφη, 12.900 τ. Δέον, ὅμως, νὰ προσθεθῇ καὶ μία διαφορά 1950 τόν. γκρός, προελθούσα ἀπὸ τὴν δριστικήν καταμέτρησιν τοῦ νεότευκτον «Τζερόπτε» (προσθέντος κατὰ τὸ β'. τριμήνον). Τὸ σκάφος τοῦτο ἐσημειούστο κατὰ τὴν καθελκυσίαν του μὲν 7200 τ. γκρός, ἐνῷ τελικῶς καταμετρηθεῖν εὐρέθη 9150 τόννων γκρός. Ήτοι, προσθήκαι 2 σκάφη καὶ 14.850 τόν. γκρός.

Λίμπερτος: «Ἀλκυων» 7163 τόν. γκρός, «Γλοριάνων» 7229 τόν. γκρός, «Θεομήτωρ» 7131 τόν. γκρός καὶ «Μάκρων» 7161 τόν. γκρός, ἥτοι 3 σκάφη, 28.684 τόν. γκρός.

Δεξαμενόπλοια: «Αρκούδων» 19.500 τόν. γκρός, «Αἴδιοναν Μεσσηνζερ» 13.500 τόν. γκρός, «Μιχαηλ Λ.» (όριστικὴ καταμέτρησις) 11.289 τόν. γκρός, «Νικόλας» 12.396 τόν. γκρός, «Ολύμπικ «Γουίντ» 14.000 τόν. γκρός καὶ «Τίνα Όνταπη» 28.000 τόν. γκρός (καὶ οὐχὶ 25.000 τόν., ὡς εἰχε προσαναφεθῆ), ἥτοι 6 σκάφη 98.685 τόν. γκρός.

Ἐπιβατηγά: «Σεμιράμις» (μικτὸν) 1964 τόν. γκρός.

ΔΙΑΓΡΑΦΑΙ: Τὸ λίμπερτο «Οκεανός» (εκ «Βενάρτη») 7275 τ. γκρός, ματαιωθείσης τελικῆς τῆς παραλαβῆς τους) καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον «Ἐσμεράλδα» (εκ «Εντίνα») 12.225 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς 'Αργεντινὸν ἀγοραστάς.

Προήλθεν ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω μεταβολάς, μία καθαρὰ προσθήκη 11 σκαφῶν καὶ 124.683 τόν. γκρός, ἥτις προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 30ην Ιουνίου ἐ. ἐ. δύναμιν μᾶς ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, μᾶς δίδει σημειρινὴν τοιαύτην, ἀπὸ:

109 σκάφη, 1.045.340 τόννων γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά συνήθων τύπων	15	τ. γκρός	94.417
Φορτηγά «Λίμπερτος»	45	»	323.792
Δεξαμενόπλοια	48	»	625.167
Ἐπιβατηγά	1	»	1.964

Σύνολον: 109 » 1.045.340

Εἶναι χαρακτηριστικόν, ὅτι ἡ ποιοτικὴ θέσις τῆς ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν χωρητικόττος μᾶς εἶναι ψηφλή, δεδομένου ὅτι τὰ περιστέρατα ἐκ τῶν δεξαμενόπλοιων καθὼν καὶ 7 φορτηγά, 49.859 τόν. γκρός, εἶναι νεότευκτα.

— Η ΟΝΔΟΥΡΙΑΝΗ σημαία παρουσίασε κατὰ τὸ τρίμηνον δύο μεταβολάς, τὴν πλάστην δηλαδή δύο παλαιῶν φορτηγῶν, παρωπλισμένων ἐπὶ μηνῶν εἰς Πουέρτο Κορτέζ. Πρόκειται περὶ τῶν φορτηγῶν «Ισαβέλλα» 4719 τόν. γκρός καὶ «Κάρμεν» 4647 τόν. γκρός, ἀπίστα ἡγοράσθησαν ἀπὸ ιστρατηγικὴν ἑταῖριαν. Μετὰ τὴν ἀφάρεσιν τῶν δύο πλοίων φορτηγῶν «Τζών» 11.625 τόν. γκρός, ἀπέμειναν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Ονδούρας:

46 σκάφη, 266.167 τόννων γκρός

Ἡ χωρητικότης μᾶς αὕτη, κατὰ κατηγορίας σκαφῶν, εἶχε τὴν κάτωθι

ΥΙΟΙ ΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ

Τὸ 'Αρχαιότερον καὶ Τελείωτερον τῶν ἐν 'Αλεξανδρείᾳ Μηχανουργείων, 1890 τῷ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ: Τοῦ 'Αγγλικοῦ 'Υπουργείου Πολ. Μεταφορῶν.

Τοῦ 'Αγγλικοῦ Ναυτορχείου.

Τοῦ 'Ελληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ Μ. Α.

ΤΕΛΕΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 1.500 ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

'Επισκευασία πλοίων πάσης φύσεως καὶ εἰσαγωγὴ αὐτῶν εἰς Δεξαμενήν. 'Εκτέλεσις πάσης ἐργασίας ἀφορώσης τὴν Μηχανουργίαν καὶ τὴν Λεβητοποιίαν.. 'Οινογονοκόλλησις καὶ 'Ηλεκτροσυγκολήσις. — Χυτήριον 'Ορειχάλκου καὶ Χυτοσιδήρου.

'Εργοστάσιον καὶ Γραφεῖον: 68-70. 'Οδός ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

θη μία περαιτέρω μείωσις του άργούντος τονάζ αύτής κατά 2621 τόν. γκρός. Εύνοικως έπειδη σαν έπι πή της άπασχολήσεως τών Μεσογειακών μας φορτηγών κατά τό ύπτο άνασκόπησην τρίμηνον, μερικαί είκα Δουνάβεως διαταγαί διά φορτία ξυλείας και μία άναφανείσα έργασία μεταφορών άσφαλτου και τοιμέντων έξι Ιταλίας πρός την Έλλασα και την Μεσηνή Αιακοτήλι.

Έπληγη αφ' έπειρου από την Ελλειψην ικανοποιητικής έργασίας ή κατηγορίας τών δεξαιμενοπλοίων, προκειμένου κυρίως, περί τών τάκερς μικράς και μετρίας χωρητικότητος, προπολεμικής δὲ ναυπηγήσεως. Τὰ μεγάλα καὶ νεοτευκτά τάκερς ἀντιμετωπίζουν την ίσχυραν πώσων τῶν ναυλών υγρῶν καυσίμων, διὰ τῆς μεγάλης εἰς d.w. χωρητικότητος των, τῆς μείζονος αὐτῶν ταχύτητος και γενικῶς διὰ τῶν πλεονεκτημάτων τῆς οικονομικής, των ἐκμεταλλεύσεως. Αντιθέτως, τὰ παλαιά και μετρίου μεγέθους τάκερς, πολυδιάστημα έχοντα τὴν κίνησην των, δὲν ήδυνθησαν νὰ ἀντιστούνται τῆς κρίσιν. Μοιραία δι' αὐτά διέξεδος ύπηρεν δὲ παροπλισμός. Πράγματι, τὰ 15 τάκερες, 95.543 τόν. γκρός (διὰ τὰς πέντε σημειώσιας) ἀπένταν ήσαν παραπλισμένα κατά τὸ β. τριμήνου, πλέκτησαν εἰς τὸ τέλος τοῦ γ'. τριμήνου εἰς 34, συνολικής χωρητικότητος 225.107 τόν. γκρός. Ο τελευταῖς αὐτῶν ἀριθμός ἐπεισάνεται, ἀν ληφθῇ υπ' διψήν, διὰ διαρκούντος τοῦ γ'. τριμήνου, τρία δεξαιμενόπλοια μας 34.305 τόν. γκρός, επικυρίθησαν εἰς ἀλλοδαπούς ἀγοραστάς, ἐνώ ἔτερα δύο, 14.475 τόν. γκρός, ήτοι τὰ «Λίμπερτο—τάκερες» *«Κούγκερο*» και *«Νότόντζερ*», μετετράπτησαν εἰς λίμπερτς ἡρούς φορτίου.

Η πορεία, τέλος, τῆς ἀργούντος φορτηγού χωρητικότητος μας ἀπό τον Αύγουστον τοῦ 1949, δὲτε ἔκδηλωθή η πρώτη μεταπολεμική κάτηψης τῆς ναυλαγορᾶς — ἔξουδετερωθεῖσα ἐπὶ τὸ διάστημα ἀπό τὸ Κορεατικὸν πόλεμον — μέχρι σήμερον, δὲτε καὶ πάλιν τὸ θεικὸν πλοίον διασανεῖ περίδον Βαρείας κρίσεων, δεικνυταὶ ἀπό τὸν κατωτέρων πίνακα:

1 Αύγουστον	1949	ηρούν	56	πλοΐα	192.534	τόν. γκρός
30 Σεπτεμβρίου	»	»	93	»	414.241	»
30 Νοεμβρίου	»	»	140	»	622.143	»
31 Δεκεμβρίου	»	»	131	»	623.026	»
31 Μαρτίου	1950	»	115	»	489.714	»
30 Ιουνίου	»	»	86	»	359.375	»
30 Σεπτεμβρίου	»	»	60	»	238.267	»
31 Δεκεμβρίου	»	»	17	»	40.608	»
31 Μαρτίου	1951	»	35	»	115.488	»
30 Ιουνίου	»	»	12	»	43.993	»
30 Σεπτεμβρίου	»	»	15	»	59.377	»
31 Δεκεμβρίου	»	»	4	»	7.284	»
31 Μαρτίου	1952	»	30	»	98.319	»
30 Ιουνίου	»	»	49	»	138.947	»
30 Σεπτεμβρίου	»	»	136	»	622.962	»
31 Δεκεμβρίου	»	»	117	»	517.487	»
31 Μαρτίου	1953	»	114	»	455.708	»
30 Ιουνίου	»	»	84	»	334.910	»
30 Σεπτεμβρίου	»	»	96	»	455.300	»

stop scale in your boilers

Σταματήσατε τὰς καθαλατώσεις
ἐντὸς τῶν λεβήτων

- ΔΙΑΦΥΛΑΞΑΤΕ ΤΟΥΣ ΛΕΒΗΤΑΣ ΣΑΣ ΚΑΘΑΡΟΥΣ, ἐλεύθερους καθαλατώσεων και σκωριάσεως διὰ τῶν χημικῶν τῆς **DEARBORN**.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ No 66, 77 ΚΑΙ 88: Διὰ τὸν ἔλεγχον καθαλατώσεων, καθίζημάτων, ἐλάττωσιν σκληρότητος και διατήρησιν ἀλκαλικότητος.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ No 700: 'Ελέγχει τὴν ἔξυδατωσήσεων. Προλαμβάνει τὴν σκωρίασιν τῶν σωληνώσεων ἐπιστροφῆς, διὰ τῆς προσθήκης τοῦ χημικοῦ τούτου εἰς τὸ unction τῶν λεβήτων.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ No 659: 'Αντιαναβραστική σύνθεσις πρὸς ποιοτικήν καλλιτέρευσιν τοῦ ἀτμοῦ, ἐπιτρέπουσα ψύλητέραν συμπύκνωσιν.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ No 134: Διὰ τὴν ταχείαν ἀπομάρυνσι τῶν καθαλατώσεων ἀπὸ τοὺς προθεμαντήρας, λένθητας, βραστήρας και τὰ συστήματα ψύξεως. Προστατεύει τὰ μέταλλα.

DEARBORN CHEMICAL COMPANY

NEW YORK 17 N.Y.

ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΤΟΥ "ΓΚΡΗΝΒΙΛΛ,"

Η ΠΡΟΣΗΛΩΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟ ΚΑΘΗΚΟΝ

"Υπὸ δραματικᾶς ἀληθῶς συνήκας κατεποντίσθη τὴν 21ην πρὸς τὴν 22αν Σεπτεμβρίου εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν περὶ τὰ 250 μίλια δυτικῶν τῆς Ἰρλανδίας, τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν μας «Γκρήνβιλλ» (6343 τόνων γκρός, τοῦ 1920). Πάλι ἄγρια διεξήχθη ἐπὶ τέσσαρα πλευράντων διεργατών μὲ τὰ μαίνενα στοχεῖα τῆς φύσεως. Τὸ σκάφος ἐκτυπώτα ἀπὸ τὰ κύματα και τὰ πάντα ἐπὶ τοῦ καταστρώματός του κατέρρεον. Τὸ πνεύμα δικαίωσε τὸ σκάφος τοῦ πλευράντος τοῦ φορτηγοῦ διέλαμψε διὰ μίαν ἀκόμη φοράν κατὰ τὰς τραγικὰς ἐκείνας ἡμέρας. Ό πλοιαρχὸς τοῦ σκάφους κ. Δ. Ποταμιάνος ἐκράτησεν ὑπῆρχα τραγανής ναυτικῆς παραδόσεις τοῦ «Ελλήνος ναυτίλου». Δὲν ήθελησε νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸ σκάφος του, παρὰ τὰς πρὸς αὐτὸν ἐπικλήσεις και παρὰ τὰς ὑπαγορεύεις τῆς Θιβερέως πραγματικότητος.

"Ιδού πῶς ἀφηγεῖται εἰς τοὺς Ἀμερικανοὺς δημοσιογράφους δὲ πλοίαρχος τοῦ υπερωκεανοῦ «Ιλ ντε Φράνς» κ. Φράνκ Γκαριμπ, ἀμα τῷ καταπλω του εἰς τὸν λιμένα τῆς Ν. Υόρκης, τὰς τσαγικὰς ωραὶς τῆς δοκιμασίας διατάσσεται προσπετάθει νὰ πειστὴ τὸν κινδυνεύοντα συνάδελφον τοῦ νὰ ἐγκαταλείψῃ πλέον τὸ σκάφος του. Τὸ «Ιλ ντε Φράνς», διπέρ περί τοῦ διέσωσης τοῦ ναυαγού τοῦ «Γκρήνβιλλ», ἐφθασεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ν. Υόρκης μετὰ καθυστέρησιν 36 ὥρων ὁρῶν.

"Ο ἀνέμος — εἶπεν ὁ γάλλος πλοιαρχὸς — ἐπενε μὲ ταχύτητα 130 χιλιομέτρων και τὰ πελώρια κύματα ἔθθαναν εἰς ψόφο, 18 μέτρων. Εἰς τὰ 33 χρόνια τῆς θαλασσινῆς μου ζωῆς, ποτὲ δὲν συνήπησα τόσης ἀγριότητος τρικυμίαν. 'Οταν ἐλάνθεμεν τὸ S.O.S. τοῦ «Γκρήνβιλλ», εἰς στίγμα πλάτους 50 B. και μήκους 23-30° Δ., ἐστέψαμεν διοταχῶς, ἵνα παράσχωμεν τὰς βοηθείας μας. Εἰχεν ἡδη ἐπέλθει ἢ νῦν τῆς Κυριακούν, 20ης Σεπτεμβρίου, ἡ δὲ χωρίζουσαν ήμας απόστασίς απὸ τὸ κινδυνεύοντα σκάφος, ἀνήρχετο — βάσει τοῦ δοθέντος στίγματος εἰς 10 μίλια. Ἐθέσαμεν περὶ τὸ μεσονύκτιον εἰς τὸ υποδειγμένη στίγμα, χωρὶς νὰ συναντήσωμεν τὸ «Γκρήνβιλλ». Είχε τοῦτο παρασυρθῆ ἀπὸ τὴν τρικυμίαν. Παρὰ τὴν περιωρισμένη δροστότητα, τὸ ἀνεύρουμεν περὶ τὴν αὐγήν τῆς Δευτέρας 21ης Σεπτεμβρίου, ἀφοῦ διηγήσαμεν 85 μίλια.

"Ανασφερόμενος, ἐν συνεχείᾳ, ὁ γάλλος πλοιαρχὸς εἰς τὰ τῆς διασώσεως, ἐδῶ μαίνονται παραστατικήν εἰκόνα τῶν δυσχερῶν συνθηκῶν και τῆς ἐπιμονῆς τοῦ «Ελλήνος πλοιαρχού» κ. Δ. Ποταμιάνου, μὴ ἐπιθυμούντος νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸ σκάφος του, πρὶν ἡ ἐξηντεῖ και τὴν τελευταίαν προσπτάθειαν διασώσεως τοῦ πλοίου και τοῦ φορτίου του. «Εύρεθημεν εἰς δύνσκολον θέσιν, ἐδήλωσαν δὲ κ. Γκαριμπ. 'Απὸ τὴν μέραν πλευρῶν ἡμεῖς προσεφερόμεθα νὰ διασώσωμεν τὸ πλήρωμα και ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευρῶν δὲ «Ελλήνος πλοιαρχὸς» δὲν ἀπεφάσισε τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου.

Περὶ τὴν 4ην πρωινὴν τῆς Δευτέρας 21ης, δὲ Γάλλος πλοιαρχὸς ἀντῆλαξε μὲ τὸ «Γκρήνβιλλ» τὰ κάτωθι σῆματα:

— Θέλετε νὰ σᾶς σώσω;

— Δύνασθε νὰ περιμένετε μέχρι τῆς μεσημβρίας;

— Μὲ ἓντανον, ώς τὸ «Ιλ ντε Φράνς», μεταφέροντας 2.000 ἐπιβατῶν, δὲν μοῦ είναι δυνατὸν νὰ περιμένω νά περιπάτω στην τρικυμίαν.

— Εκευρισμένος ὁ Γάλλος πλοιαρχὸς και ἀφοῦ ἀνέμενε μέχρι τῆς 10ης πρωινῆς, ἀποπύνθυνε νέον σῆμα:

— Ἐπὶ τέλους, τί ἀπεφασίσατε;

— Συνερχόμεθα εἰς σύσκεψιν μὲ τοὺς ἀξιωματικούς. Ἀναμείνατε μας μερικά λεπτά...

Παρῆλθε μία ἀκόμη ώρα διαμονῆς. Νέον τότε σῆμα τοῦ «Ιλ ντε Φράνς»: «Ἀνακοίνωσατε τὰς ἀποφάσεις σας». Ἀπὸ ταχαλῶ, δλίγα λεπτά ἀκόμη...». Παρήλθεν, ὅμως, ἀπρακτός ἀλλη μία ώρα. Ήτοι μεσημβρία. «Ἐπὶ ἐννέα ὀλοκλήρους ώρας — εἶπεν ὁ Γάλλος πλοιαρχὸς του — ἔνα δράμα ἐξετύλιστο ἐπὶ τοῦ «Γκρήνβιλλ», μὲ τὸ πλοίωρον του ἀνοινύμευον νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸ σκάφος και μὲ τὸ πλήρωμά του, ποὺ ἡδελ νὰ διοσωθῆ, διότι ἐβλεπε τὸ ἀδύνατον τῆς διασώσεως τοῦ σκάφους 'Η ζητηθεῖσαν ὅμως ἀπὸ τὸν πλοιαρχὸν παράτασις ἀποκτήσει εἰς παρέλκυσιν, ἵνα φάστη τὸ ναυαγοσωστικὸν *«Τουμούδης*

Τοῦτο, ὅμως, θὰ ἔχειάστε 2½ ἡμέρας, διὰ νὰ φάστη ἐπὶ τόπου. 'Ἐν τῷ μεταξὺ κατὰ τὴν νύκτα τῆς Δευτέρας ἀπεκούρωθή ἡ ἔντασης τῆς τρικυμίας και τὸ «Γκρήνβιλλ», ἡμικατεστραμένον ἡδη, δὲν θὰ ἡδύνατο, ἀνθέξη.

"Οταν, τέλος, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς σκληρᾶς πραγματικότητος, ἔδοθη ἡ διαταγὴ τῆς ἐγκαταλείψεως και ποχισεν ἡ περισυλλογὴ τῶν ναυαγῶν, τὸ «Γκρήνβιλλ» πασσούσας λιβερεάν εἰκόνας. Τὰ καταστρώματά του εἰχον σαρωθῆ ἀπὸ τὰ κύματα, ἀμφότεροι οἱ ιστοί του εἰχον καταπέσει, αἱ λέμβοι του εἰχον θυμηματισθῆ, ἡ γένουσα του εἰχε μεταβληθῆ εἰς σωρὸν ἔρειπίων και τὸ πλοίον εἰχεν ἀποκτήσει ικανὴν κλίσιν πρὸς τὴν μίαν αὐτού πλευράν. 'Ετελει ὑπὸ κατάστασιν βρασέως, ἀλλ' ἀσφαλῶς ἐπεχομένου καταποντισμοῦ. 'Ο υποπλοίαρχὸς του Χαρ. Βόγιας εἰχεν ἡδη

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ — ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

ΥΑΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRICKON: 158/9. HIGH STREET, HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ:

57/65, Fontenoy Street, LIVERPOOL, 3.

II, Bothell Street, GLASGOW, C. 2.

ΕΠΙΣΗΣ:

E.E.SHARP & SONS(NORTHERN), LTD,

Borough Road, NORTH SHEIELDS.

φουευθή κατά τὴν καταστροφὴν τῆς γεφύρας.

Η διάσωσις τῶν ναυαγῶν ὑπῆρξε κοπιώδης καὶ πολύωρος, ἀπώλεσθη δὲ κατὰ τὴν διόρκειάν της, ὁ βοηθὸς μαχείρου Νικόλαος Μανδράκας. Γάλλος ναύτης, δόσις ἡγωνίσθη διὸς νὰ τὸν ανασύρῃ ἐπὶ τοῦ «Ἴλ ντε Φράνς», ιδοὺ πῶς περιέγραψεν εἰς ἀφήγησίν του, γενομένην εἰς Νέαν Υόρκην πρὸς τοὺς διμοσιογράφους, τὰς τελευταῖς στιγμᾶς τοῦ ἀτυχοῦς ναυτιλίου μας: «Ἡγωνίσθημεν ἔγω καὶ οἱ συνάδελφοι μου νὰ ἀνασύρωμεν τὸν γεαρὸν Μανδράκαν, δόσις ἐπάλαινες ἀπεγνωσμένων μὲ τὰ κύματα. Τὸ πρώτον σχοινιον, ποὺ τὸν ἐρρίψαμε, δὲν κατώθωσεν νὰ τὸ πιάσῃ. Τὸ δευτέρον σχοινιον, τὸ ἄφηκε, ἐλλείψει δυνάμεων. Κατώθωσε, πάντως, νὰ φθάσῃ εἰς τὴν καταβίθασθεῖσαν ἀπὸ τὸ «Ἴλ ντε Φράνς» σχοινίνην κλίμακα. Εἰδὼ τὴν ωρότητα τοῦ θανάτου εἰς τὸ πρόσωπον του. Χωρὶς ναυαγωστικὴν ζώην, κατῆλθον ἐν τάχει τὴν κλίμακα καὶ ἔφθασαν εἰς ἀπόστασιν ἡμίσεων μέτρου ἀπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης. Αἰσθανθῆκα διὰ μιαν στιγμὴν τὸ χέρι μου νὰ πλάνη τὸ ιδίκον του. Τὸν ἔσυρα μὲ δόλας μου τὰς δυνάμεις. Ἐπῆλθεν, δώμας, ἔνα κῦμα καὶ μᾶς ἐκάψει ἀποτέλεσμα. Τὸ χέρια μας ἐγένετον καὶ ὁ ἀτυχῆς ναυάγος, παρασυρθεὶς ἔχαθη ἀπὸ τὰ μάτια μας...».

Ἐκ τῶν 26 ἀνδρῶν τοῦ πληράματος τοῦ «Γκρήνθιλλ» ἐσώθησαν οὕτω οἱ 24. Ἐξ αὐτῶν ὅκτω «Ελλήνες καὶ τρεῖς ἀλλοδαποί ήσαν τραυματίαι καὶ εἰσιχθῆσαν εἰς τὸ νοσοκομεῖον τοῦ «Ἴλ ντε Φράνς». Ἡσαν οὗτοι: ὁ ἀνθυπολούχος Ἐμμ. Βλάχος, ὁ θαλασητόλος Ιω. Μεραβελιώτης, ὁ μάγειρος Μιχ. Μαγδράκας (ἀδελφὸς τοῦ πνιγέντος), ὁ λιπαντής Νικ. Δεληγιάνης, ὁ γαυτόπατος Ἀλέξ. Κοράκης καὶ οἱ ναύται Αθ. Ζυγούρης, Ἐλευθ. Δαμούζανος καὶ Κ. Βορηᾶς.

Τὸ «Ἴλ ντε Φράνς» ἐτέτυχε νὰ ἐπαναλάβῃ τὸ πλοῦν του πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην, τὴν ἐσπέραν τῆς 21ης Σεπτεμβρίου, ἐπειδὴ δὲ τὸ «Γκρήνθιλλ» δὲν εἶχεν εἰσέτη καταποντισθῆ, ἔδωκε πρὸς δόλα τὰ πλοῖα τὸ στίγμα του, διὰ νὰ προσέχουν, διότι τὸ παρασυρόμενον ναυάγιον ἀπέτελε κίνδυνον διὰ τὴν γαυστηρότηταν.

Η ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

Τοῦ κ. ΣΑΒΒΑ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

Ο λιμὴν τῆς Κωνσταντινούπολεως, ὅπως καὶ ὁ λιμὴν τῆς Σμύρνης, εὐρέθη ἀνέτοιμος, ὑπὸ ἐποφίων ὑδατίνης ἐπιφανείας, προκυμαιῶν καὶ τεχνικῶν ἔξπολισμῶν, διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναγκῶν τῆς τεραστίας εμπορευματικῆς κινήσεως, ἡ δρόσις ἐδημιουργήθη, μὲ ἐπιληπτικῶν ἐπιταχυνόμενον ρυθμόν, κατὰ τὴν τελευταῖαν, ίδια, τριετίαν. Η αὐξήσις αὐτὴ τῶν εἰσαγωγῶν καὶ τῶν ἐξαγωγῶν τῆς Τουρκίας ὑπῆρξεν ἀποτοκός τῆς πρωταφανῶν εἰς τὰ χρονικά τῆς χώρας ἀναπτύξεως τῆς γεωργικῆς της παραγωγῆς, εἰς τὰ βασικά, κυρίως, προϊόντα τοῦ σίτου καὶ τοῦ βάμβακος.

Δεκάδες πλοίων μεταφέρουν καθημερινῶς τὰ φορτία των εἰς τὰς προκυμαῖς τοῦ Ιστορικού λιμένου, ἀναζητοῦντας ἀναλόγους μεταφοράς τῶν τουρκικῶν πλοίωντων εἰς τὰ μεγάλα καταναλωτικά κέντρα τοῦ ἑξαετερικοῦ, προεξαρχούσης τῆς Δυτικῆς Γερμανίας. Τὴν 10ην Σεπτεμβρίου ἀνοικτά τοῦ Γαλατά συνωτίστηκεν 40 ἔνεα φορτηγά, τὰ ὅποια, ἐλλείψει χώρων πλευρίσεως εἰς τὰς προκυμαῖς, ἀπέζητοσαν — πράγμα σχεδὸν ἀπίστευτον — τὸ προσωπιών των ἀγκυροβόλιον εἰς τοὺς πλωτοὺς σημαντήρας τοῦ λιμένος. Στόλος ἐκ 300 καὶ πλέον φορτηγιῶν ἐκινήθη διὰ τὴν ἐδρότρωσιν τῶν πλοίων αὐτῶν, πρὸς ἀπόφυγή τῶν ἐπί πλέον ἐπιβαρύνσεων τῶν ἐμπορευμάτων διὰ τῶν συμβατικῶν σταλίων.

Η δυνατότης μιᾶς στοιχειῶδες ἀνέτου κινήσεως τῶν πλοίων, ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς Κωνσταντινούπολεως καὶ μιᾶς ἐγκαίρου παραδεισῆς τῶν φορτίων των, ἔχει καταστή τόσον προβληματική, ώστε σκέψης κρατεῖ παρὰ τοῖς ξένοις φορτωταῖς, νὰ κατευθύνουν τὰ πλοῖα των πρὸς ἄλλους λιμένες. Εἴναι γνωστόν, ἐξ ἄλλου, ὅτι καὶ σήμερον ἐπιβάλλονται διακριτικοὶ ναῦλοι εἰς τὰ διά την Κωνσταντινούπολιν προσρύζομενα φορτία, πρὸς κάλων τῶν ἐκ τῶν Βεβαίων καὶ μαυστηρήσεων προκατόπτων τεκνῶν.

ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ ΑΝΟΙΚΟΔΟΜΗΣΕΩΣ: Η κυβερνήσις τοῦ κ. Μεντέρες, ἔργον τῆς ὅποιας ἀποτελεῖ ἡ ἐπαύξησις τῆς ἔθνικής παραγωγῆς τῆς Τουρκίας πρὸς Ιστορικούς τοῦ ἐμπορικού της ιστογείου, ἢταν φυσικὸν νὰ λάβῃ μέτρα θετικὰ διὰ τὴν ἀναπτυσσαρμογήν τῶν φυσικῶν καὶ τεχνικῶν δυνατοτήτων τοῦ πρώτου ἔθνικού της ἐπινείου. Κατήρτισε πρὸς τοῦ σχεδίου ἀνοικοδομήσεως τοῦ λιμένος τῆς Κωνσταντινούπολεως, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ὅποιου ἔχει ηδη ἐγκριθῆ εἰδικὴ πίστωσις 20 ἑκατομ. χαρτίνων λιρῶν Τουρκίας. Τὸ σχέδιον τοῦ νέου λιμένος — διότι προκειται περὶ ἀνακαίνισεως καὶ συμπλήρωσεώς του ἐκ βάθρων — ἔχει ηδη ἐγκριθῆ παρὰ τῶν ἀρμόδιων ὑπουργῶν Συγκοινωνιῶν, Δημοσίων Εργών καὶ Οἰκονομικῶν, ἀπομένει δὲ διὰ τὴν ἔναρξην τῆς ἐκτέλεσέων του μόνον ὁ τυπικὸς θλεγχος τοῦ 'Ανωτάτου Τεχνικοῦ Συμβουλίου.

Η ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΔΙΑΡΡΥΘΜΙ ΣΙΣ: «Ἐνδιαφέρομενοι ιδιαιτέρως είναι αἱ πρὸς συντάκτην τῆς Τουρκικῆς ἐφημερίδος «Τζουμχουρίέ» ἀνακοινώσεις τοῦ ἀναπτυρωτοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τῆς «Ντενιζέζλικ Μπανκαστίκ». Ούλδι Γεναλή, σχετικῶς μὲ τὴν προβλεπομένην νέαν διαρρύμησιν τοῦ λιμενικοῦ συγκροτήματος τῆς Βασιλίδηος τῶν πόλεων.

Ο ἐπιφανῆς Τούρκος εἰδίκος τούτης, εἰς τὰς ἀνακοινώσεις του αὐτάς, ὅτι ἡ ἀναδιάρθρωσις καὶ διὰ εἰς τεχνικά μέσα πλήρης ἐξοπλισμὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς τῆς Κωνσταντινούπολεως — καταλλήλως ἐμπλουτιζομένης καὶ με κλειστούς καὶ ἀνοικτούς χώρους ἐναποθηκεύεσσες τῶν διακομιζομένων ἐμπορευμάτων — προέβαλλεν ὡς ἐν τῷ τούτῳ ἐπιτακτικῶν τεράτων ἔθνικῶν προβλημάτων. ἡ ἀντιμετώπισις τοῦ ὅποιου δικαίως ἔχαιρετοίσθι ὡς ἔνας σταθμὸς ιστορικὸς εἰς τὸν τομέα τῆς ἐμπορικῆς ἀναγνήσεως τῆς Τουρκίας. Η κατὰ τὰ τελευταῖα ἐπὶ κτηθεῖσα περί τῶν τουρκικῶν κυκλῶν, ἐν συνδυασμῷ καὶ μὲ τὸ πορίσματα, ἐκ τῆς μελέτης τῆς ἀρθρώσεως καὶ τῆς λειτουργίας τῶν μεγάλων ἐμποροναυτικῶν κέντρων τοῦ ἑξωτερικοῦ, ἀπτελεσταί την Βάσην τοῦ νέου σχεδίου τοῦ λιμένος, τὸ ὅποιον περιλαμβάνει τὸ Καράκοι, τὸ Σιρκετζί, τὸ Σαραϊμπούρνού, τὸ Τοπχανέ καὶ τὸ Σαλιπαζάρι, εἰς τρία δισταύπερα λιμενικά συγκρήτηματα, ἀνταποκρινόμενα πλήρως πρὸς τὰς ἀνάγκας τῶν ἀντιστοίχων αὐτοῦ θαλάσσης μεταφράσεων.

Α'. ΣΑΡΑΪ-ΜΠΟΥΡΝΟΥ: «Η περιοχὴ τοῦ Σαραϊμπούρνου, ἀρχομένη ἀπὸ τὸ Γκιούλχανεπάρκ καὶ καταλήγουσα εἰς τὸ Γιαλικίον, ἀποτελεῖ τὸν πρῶτον τομέα τοῦ νέου λιμενικοῦ σχεδίου τῆς Κωνσταντινούπολεως. Εἰς τὸν τομέα αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθῆ καὶ 4όροφος ἀπόθηκη διανυκτικότητος 20 χιλ. τ. μ. Οὔτως, δὲ τομέας αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθῆ καὶ 4όροφος ἀπόθηκη διανυκτικότητος 20 χιλ. τ. μ. Οὔτως, δὲ τομέας αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθῆ καὶ 4όροφος ἀπόθηκη διανυκτικότητος 20 χιλ. τ. μ. Οὔτως, δὲ τομέας αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθῆ καὶ 4όροφος ἀπόθηκη διανυκτικότητος 20 χιλ. τ. μ. Οὔτως, δὲ τομέας αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθῆ καὶ 4όροφος ἀπόθηκη διανυκτικότητος 20 χιλ. τ. μ. Οὔτως, δὲ τομέας αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθῆ καὶ 4όροφος ἀπόθηκη διανυκτικότητος 20 χιλ. τ. μ. Οὔτως, δὲ τομέας αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθῆ καὶ 4όροφος ἀπόθηκη διανυκτικότητος 20 χιλ. τ. μ. Οὔτως, δὲ τομέας αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθῆ καὶ 4όροφος ἀπόθηκη διανυκτικότητος 20 χιλ. τ. μ. Οὔτως, δὲ τομέας αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθῆ καὶ 4όροφος ἀπόθηκη διανυκτικότητος 20 χιλ. τ. μ. Οὔτως, δὲ τομέας αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθῆ καὶ 4όροφος ἀπόθηκη διανυκτικότητος 20 χιλ. τ. μ. Οὔτως, δὲ τομέας αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθῆ καὶ 4όροφος ἀπόθηκη διανυκτικότητος 20 χιλ. τ. μ. Οὔτως, δὲ τομέας αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθῆ καὶ 4όροφος ἀπόθηκη διανυκτικότητος 20 χιλ. τ. μ. Οὔτως, δὲ τομέας αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθῆ καὶ 4όροφος ἀπόθηκη διανυκτικότητος 20 χιλ. τ. μ. Οὔτως, δὲ τομέας αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθῆ καὶ 4όροφος ἀπόθηκη διανυκτικότητος 20 χιλ. τ. μ. Οὔτως, δὲ τομέας αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθῆ καὶ 4όροφος ἀπόθηκη διανυκτικότητος 20 χιλ. τ. μ. Οὔτως, δὲ τομέας αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθῆ καὶ 4όροφος ἀπόθηκη διανυκτικότητος 20 χιλ. τ. μ. Οὔτως, δὲ τομέας αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθῆ καὶ 4όροφος ἀπόθηκη διανυκτικότητος 20 χιλ. τ. μ. Οὔτως, δὲ τομέας αὐτὸν προβλέπεται ἡ κατασκευὴ μεγάλου λιμενικοῦ κτηρίου καὶ εύρυχώρων ἀπόθηκῶν, κατὰ μῆκος τῆς προκυμαίας. Εἰς βάθος 15 μέτρων, ἀπὸ τῆς προκυμαίας, θὰ κατασκευασθοῦν 2 ὑπόστεγα, ἑκάτασ 4.500 καὶ 3.000 τ. μ. Ολίγον διποθεν τῶν ὑποστέγων θάνατοις ἀνεγερθ

σκευή 5 μονίμων έκ μπετόν όμρε προβλήτων, άπεχόντων άλληλων κατά 90 μέτρα. Εις τούς προβλήτας αύτούς θά τοποθετήσουν γερανού, διὰ τὴν έκφρασιν τῶν ἐμπορευμάτων, θὰ κατασκευασθούν δὲ καὶ ὑπόστεγα διὰ τούς ἐπιβάτας τῶν πλοίων τῶν ἔξωτερικών γραμμῶν καὶ διὰ τὴν προσωρινὴν ἐναπόθεσιν τῶν ἀποσκευῶν καὶ τῶν ἐμπορευμάτων. Εἰς τούς μεταξὺ τῶν προβλήτων σχηματισθεῖσιν διαιροῦσι, τὰ πλοῖα θὰ χρησιμοποιοῦν ρυμουλκά, διὰ τὴν ἀσφολῆ προσέγγισιν τῶν. Ἐν τῷ μεταξὺ θὰ δημιουργηθεῖν ἀγκυροδόλια διὰ 10 ταύτοχρόνων πλοίων, ἀπομακρυνούμενα τῶν σημαντήρων τῆς πρώτης πρὸς τὴν προκυμαίαν ζώνης, διὰ νὰ ἔξασφαλισθῇ ὑδατίν ἐπιφάνεια ἐπαρκής διὰ τούς ἐλίγους τῶν καταπλεόντων καὶ τῶν ἀναχωρούντων πλοίων.

Γ'. ΟΠΟΧΑΝΕ: 'Ο τομεὺς αὐτὸς ὅρθεται ἀπὸ τοῦ τέματος τῆς προκυμαίας τοῦ Γαλατᾶ καὶ ἔξικενται μέρι τοῦ Σαλιπάζαρ. Εἰς τοὺς χερσαίους χώρους του ὑπάρχουν ἔγκατεσπαρομένα παμπάλαια κτίρια, τὰ δοῖα ἔξακολουθούν νὰ χρησιμοποιοῦνται ως ἀπόθηκαι. Τὸ ὑπουργεῖον τῶν Μεταφορῶν ἀνεγέρει ἥδη, εἰς τὴν περιοχὴν αὐτήν, ὑπόστεγα 16.730 τ. μ., ἐνώ, ταύτοχρόνως, ἐπεκτείνει καὶ τὴν προκυμαίαν ἀτὰ 355 μέτρα. Η συμπλήρωσις τῶν ἔργων αὐτῶν, κατὰ τοὺς σχετ. οὓς ὑπόλογιοι οὖν, θὰ ἀπαιτήσῃ χρονικὸν διάστημα 1 ½ ἔτους. Παρὰ τὴν δημιουργίαν τῶν νέων ὑπόστεγών, διὰ τὴν ἔξυπηρέταν τῆς ζωνοθότατῆς ἐπιφορῆς κινήσεως, δὲν θὰ ἐπιτραπῇ ἡ ἐπί μακρὸν χρονικὸν διάστημα ἐναποθήκευσις τῶν προωθουμένων ἀγαθῶν. Πρᾶς μονίμους ἐναποθήκευσιν τῶν ἐμπορευμάτων ἐπὶ καταβολῆ ὀποθηκεύτων. Θὰ ἀνεγέρθῃ δραστύτερον νέον κτίριον. Εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Τοπανῆ, ἐμπλουτίζουμενην μὲ δύο νέα ὑπόστεγα, θὰ δύνανται νὰ πλευρίζουν καὶ νὰ ἔξυπηρετοῦνται ταύτοχρόνως μὲ τοὺς πλέον συγχρονισμένους τεχνικούς ἔξπλισμούς. 6 πλοῖα ποικίλης χωροτικότητος. Ο τομεὺς αὐτὸς θὰ διαθέτῃ συνολικῶς 225.660 τ. μ. κλειστῶν καὶ 55.000 τ. μ. ὄνοικῶν χώρων, διὰ τὴν ἐναπόθεσιν ή τὴν προσωρινὴν ἐναπόθεσιν τῶν ὑποτερευόμενών.

ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ: Τὸ τελικῶς ἐκτελεσθησόμενον νέον σχέδιον θὰ ἔξασφαλίσῃ, κατὰ τὸν κ. Οὐλίδι Γεναλῆ, εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινουπόλεως τὰ ἀκόλουθα βασικὰ πλεονεκτήματα:

1) Θὰ ρυθμισθῇ ὁριστικῶς τὸ ἀκάνθωδες φορτοεκφορτωτικὸν ζήτημα. Μὲ τὸν συγχρονισμὸν τῶν μέσων τῆς φοτοειδοστόσεως, θὰ ἀποκατασταθοῦν αἱ διεύθυνσις μεταξὺ ἔσοδοτῶν καὶ ἔργατων ἐν τῷ φορτοεκφορτωτικῇ ἔργασίᾳ. 'Ικανὸς ἀριθμὸς ἔργατων, μὲ τὸν διεύρυνσιν τῶν ὀφελίμων χώρων τοῦ λιμένου θὰ εὕρῃ μόνιμον ἀπασχόλησην.

2) Μὲ τὴν πλεύσιν τῶν πλοίων εἰς τὰς προκυμαίας καὶ εἰς τοὺς προβλήτας τοῦ Γαλατᾶ, τὰ ἐμπορεύματα δὲν θὰ υφίστανται τὰς ζημίας, εἰς τὰς δοῖας ὑπόκεινται, λόγῳ τοῦ κρατούντος στήμερον συστήματος τῶν μεταφορῶν διὰ φορτηγίδων. 'Υπολογίζεται, διὰ 400 φορτηγίδες θὰ ἀχρηστεύσουν, ἀφοῦ τὰ πλοῖα δὲν θὰ πασσιδίουν πλέον ἐπὶ ἀγκύρα τὰ φορτηγία τῶν, αἱ δὲ ἀντίστοιχοι δαπαναὶ θὰ ἀποφευχθοῦν, ἐπὶ μεγίστη φόρεσι τοῦ κόστους τοῦ λιμένος.

3) Τὸ χονδρευτόριον θὰ διαθέτῃ εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν ἐπάρκεις κλειστῶν χώρων, διὰ τὴν εὔχερεστέραν καὶ ἀσφαλεστέραν διακίνησιν τῶν ἀγάθων.

4) Τὸ πάσης φύσεως πλοῖα, προσεγγίζοντα εἰς τὰ καθαρισμένα ἀγκυροδολιά των, θὰ διευκολύνωνται εἰς τοὺς ἀλιγυόους των, ἐνώ καὶ οἱ ἐπιβάται θὰ προσασπαλίζονται εὐχέρεστερον πρὸς τὰ σημεῖα τοῦ προρισμοῦ τῶν. Τὸ κόστος τοῦ λιμένου θὰ μειωθῇ αὐτομάτως, μὲ τὸν συντομισμὸν τοῦ ισθμοῦ τῶν φορτοεκφορτώσεων, ὁ εὐεογετικὸς ἀντίκτυπος τοῦ ὅποιου θὰ εἴνει ἀμεσος καὶ ὑπολογίσιμος εἰς τὴν διλην Οἰκονομίαν τῆς χώρας. Καὶ

5) Η φήμη τοῦ λιμένου τῆς Κωνσταντινουπόλεως θὰ ἀποκατασταθῇ καὶ πάλιν εἰς τοὺς διεθνεῖς ναυτικοὺς κύκλους, μὲ ἀμεσον ἀποτέλεσμα τῆς διαστολῆς τῶν διακοιτικῶν ναυῶν, οἱ ὅποιοι εἰσπράττονται στήμερον, προκειμένου περὶ τοῦ δρασμούντος ἐπινείου τοῦ κλεινοῦ Βυζαντίου.

ΣΑΒΒΑΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΩΠ "ΜΙΑΟΥΛΗΣ"

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μμ Πάτρας Σάμην Ιθάκην, Κέρκυραν, Βρινδήσιον, Βενετίαν.

ΔΩΠ "ΚΑΝΑΡΗΣ"

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μμ Χίον, Μυτιλήνην.

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6 μμ Ήρακλείον, Ρέθυμνον, Χανιά

Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2 μμ Σύρον, Τήνον, Μύκονον, "Αγ. Κήρυκον, Καρλόβασι, Βαδύ.

ΔΩΠ "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ"

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μμ Χανιά, Ρέθυμνον, Ήράκλειον,

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ. Λέρον, Κάλυμνον, Κω, Ρόδον.

Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μμ Χίον, Μυτιλήνην.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ: "Ακτὴ Ποσειδῶνος", τηλ. 47-500, 45-033. Διεύθυνσις: Τηλ. 44-046 καὶ εἰς δῆλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

ΤΑ ΔΥΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΣΚΑΦΗ

ΟΙ ΟΡΟΙ ΕΚΠΟΙΗΣΕΩΣ ΤΩΝ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας προεκρύθη πλειοδοτικὸς διαγνωσμὸς διὰ τὴν 21ην 'Οκτωβρίου, πρὸς ἐκποίησιν τῶν δύο ἐπιβατηγών πλοίων Μεσογειακῶν γραμμῶν «Ἀγαμέμνων» καὶ «Ἄχιλλεύς».

Κατωτάπει τιμὴ ἐκάστου ἐκποιουμένου πλοίου δρίζεται τὸ ποσὸν τῶν 2.600.000 δολαρίων.

Τὰ δύο πλοῖα θὰ ἐκποιηθῶν ταύτοχρόνως καὶ ὑπὸ τὸν ἀποκλειστικὸν δροῦ τῆς ἀγορᾶς καὶ ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ φυσικοῦ η νομικοῦ πρόσωπου, πάσα δὲ προσφορά, μὴ ἐκπληρούστη τὸν δροῦ τούτου, εἰνε ἀπαράδεκτος καὶ θεωρεῖται ὡς μὴ ὑποδηληθεῖσα.

Δικαιόματα συμμετοχῆς εἰς τὸν πλειοδοτικὸν διαγνωσμὸν ἔχουν: α) Πεῖται φυσικὸν η νομικὸν πρόσωπον ἐλληνικῆς ὑπηκοότητος, τὸ διποίον εἰνε ἡ διετέλεσε πλοιοκτήτης η συμπλοιοκτήτης κατὰ 50% ἐλληνικοῦ πλοίου η πλοίων διλικῆς χωροτικότητος, τούλαχιστον, 5.000 κόρων. Τοῦτο διὰ καταβάλλητο τὸ τίμημα τῶν ἐπ' ὄνοματί του κατακυρωθησομένων πλοίων τηματικός, ητοι 15% τοῦ τιμῆματος σὺν τῷ ὑπογραφῇ τοῦ συμβολαίου, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 85% εἰς εἴκοσιν ἵσταν ἐποίσιας δόσεις, ἐπὶ τόκῳ 2% ἐποίσιας, καταβλητέω διὰ δύο ἔξαμηνον. 'Ἐδει τὸ νομικὸν η φυσικὸν πρόσωπον πλοιοκτήτης η συμπλοιοκτήτης κατὰ 50% ἐλληνικοῦ πλοίου η πλοίων διλικῆς χωροτικότητος τούλαχιστον 5.000 κόρων ἐξυπηρετεῖ δι' ἐλληνικοῦ πλοίων τὰ δέ πολοίον 50% εἰς εἴκοσιν δέσσις δόσεις εἰπεὶς τόκῳ 2%.

Β) Πάντα φυσικὸν η νομικὸν πρόσωπον ἐλληνικῆς ὑπηκοότητος, μὴ ἐκπληρούσι τὰς προύποθεσεις τῶν προηγουμένων παραγράφων, δηλαδὴ μὴ πλοιοκτήτης. Τούτο θὰ καταβάλλητο τὸ τίμημα κατὰ 50% τοῖς μετρητοῖς σύν τη ὑπογραφῇ τοῦ συμβολαίου, τὸ δὲ ὑπόλοιπον 50% εἰς εἴκοσιν δέσσις δόσεις δέσσις ἐπὶ τόκῳ 2%.

Πρόσωπα, μετέχοντα τῆς ἐπιτροπῆς διαγωνισμοῦ ἐκποιήσεως καὶ πρόσωπα μετασχόντα τῆς ἐπιτροπῆς ἐμπειρογνωμόνων, ἀποκλείονται τοῦ πλειοδοτικοῦ διαγνωσμού.

Ως ἔγγυότις διὰ τὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν δημοπρασίαν ὀρίζεται ποσὸν τούτου πρὸς 5% ἐπὶ τὸ κατωτάπει τιμῆς ἐκάστου πλοίου, κατατιθέμενον ὑπὸ μορφής ἔγγυης πτολεμαϊκῆς ἐπιτοποίης Τροπέζης.

Τὸ τίμημα ἐκποιήσεως δόσσις εἰπεὶς δολλάριας καὶ καταβάλλεται εἰς λίρας Ἀγγλίας.

Πρός ἔξαπλασίαν τοῦ ὑπολοίπου τοῦ καταβάλλομένου τηματικῶν τηματικούς, τὸ Δημόσιον ἔγγραφοι πρότην ὑποθήκην ἐπὶ τὸν πλοῖον. Εἰς περιπτώσιν καθυστερήσεως δύο κατὰ σειράν τηματικῶν δόσεων, τὸ Δημόσιον δύναται ν' ἀναλάβῃ τὰ πλοῖα καὶ νὰ ἐκποίησῃ σύτον ἐναγκαστικῶν διάσπολιτοις διὰ τειρίσιας ἔγκρισεως τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου. 'Η ἀσφαλίσιος δύο γίνεται εἰς δολλάριας καὶ εἰς ποσὸν καλύπτον τὸ ἐκάστοτε δόσειδισμον εἰς τὸ Δημόσιον ὑπόλοιπον, προσημηνένον διὰ τοῦ προχούστην δέσσις 10% ἐπὶ πλέον.

Απαγορεύεται η εἰς ἀλισθαπούς ἐν δῷλῳ η ἐν μέρει ἐκποίησίς, ὡς καὶ ἡ ἐπιφέρουσα τὴν ἀποβολήν τῆς ἐλληνικῆς θέμικότητος ὑποθήκευσις τῶν πλοίων, ἐπὶ 20 ἔτη ἀπὸ τῆς 24ης Απριλίου 1953. Μετὰ τὴν παρέλεισην 20 ἔτων, ἐπιτέλεσται εἰς δολλάριας καὶ εἰς ποσὸν καλύπτον τὸ ἐκάστοτε δόσειδισμον εἰς τὸ Δημόσιον ὑπόλοιπον, προσημηνένον διὰ τοῦ προχούστην δέσσις 10% ἐπὶ πλέον.

Αντιποσθοφοῖς κατὰ τὴν διεύθυνσι τοῦ πλειοδοτικοῦ διαγωνισμοῦ γίνονται δεκταὶ, ἔος' ὅσον ὑποβληθοῦν ἐντὸς 72 ὥρων ἀπὸ τῆς ποικιλοτέρων τῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ ἐνεργούθεντος διαγωνισμοῦ. Τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὰς ἀντιποσθοφόρας νέον τίμημα δέσσιν νὰ είνει μείζων τοῦ διαντάπτου τηματικού, τοῦ ἐπιτευχθέντος εἰς τὸν διαγωνισμόν, κατὰ 5% τούλαχιστον.

Διὰ τὰς ἐκποιούμενα πλοῖα δὲν καταβάλλεται φόρος μεταβιβάσεως η δῆλος φόρος η τέλος προβλεπόμενον διὰ τὴν ἐπ' αὐτῶν σύστασιν καὶ ἐγγνωσθήσιν ὑποθήκης ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου, τὰ δὲ συμβολαιογραφικά δικαιύματα πειρούσιονται εἰς τὸ εἰς δοσικούς ἀντίτυμον λιρῶν 'Αγγλίας 800 κατ' ἀνάτητον δισιού πλοίου διὰ τὴν μεταβίσασιν καὶ τὴν σύνταξιν τοῦ ὑποθηκοσυμφώνου.

Τὰς ἐκποιούμενα πλοῖα δημοιολογούνται ὑπογρεωτικῶς εἰς γραμμὰς μετασχέσεως δέσσιν λιμένων τῆς Μεσογείου, μὲ ἀφετηρίαν τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς.

Ἐπέντεσις τῆς γραμμῆς τῶν πλοίων τούτων εἰς λιμένας ἐκτὸς τῆς Μεσογείου ἐπιτρέπεται, κατόπιν ἀδείας τοῦ ὑπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΘΗΝΑΙ, Κολοκοτρών 48'—Τηλ. 32-823 & 24-303

ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Ναυαρίνου 23γ'—Τηλ. 41-111

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

HEAD OFFICE: ATHENS, 4d, Kolokotroni Street.

SURVEYING STAFF: PIRAEUS, 23c, Navarinou Street.

AGENCIES: In Algeria, Arabia, Australia, China, Cyprus, Egypt, England, France, Germany, Holland, India & Pakistan, Italy, Malta, Morocco, Portugal, Spain, Tunisia, Turkey, U.S.A.

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

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER	HAMBURG	BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIU MELLIS)
13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables: «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions»	SHIPCHANDLERS
20—58, The Crescent, Steamer Point Tele: 226 Cables: «Vassiliou»	SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IN PORT & EXPORT.	Tele: 32 62 08 and 33 73 81	
AMSTERDAM		LIVERPOOL	REAGN LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»
STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.		STEVEDORES
Tele: 41860 Binnenkant 47 Cables: «Fransswart»	STEVEDORE		
ANTWERP		LOURENCO MARQUES	VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables: «Cretikos»
STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.		N. KASSIMATIS	SHIPCHANDLERS
Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»	STEVEDORE	63, Avenue Alvares Cabral Tele: 5254 Cables: «Nikas»	SHIPCHANDLERS
JOSEPH J. LEE & CO 17, Batavia Street, Tele: 33.61.36—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS		
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY. Avenue d'Italie 92, Tele: 337.846 Cables: «Bellbunker» Telex. An. 212	STEVEDORING SUPERINTENDING	MADRAS & COAST PORTS	N. SELVARADJALOU CHETTY & CO Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables: «Stevedore — Madras»
STEVEDORING CO. GYSEN Rue de Genes 7. Cables: «Gylen»	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	MELBOURNE	STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES	UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»	STEVEDORES
BALTIMORE		THE FLEET FORGE PTY Ltd.	TIE: MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables: «Fleetways»
TERMINAL SHIPPING CO Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»	STEVEDORES	UNITED SHIP SERVICES PTY LTD. Tie: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»	SHIP'S FITTINGS
MARYLAND SHIP CEILING CO INC. 320 Chamber of Commerce Bldg., Tele: Lexington 1860—61 Cables: «Marshipe»		Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street, Tele: MB 3155 Cables: «STEVEDORE».	SHIP REPAIRERS
BENGHAZI		NAPLES	A. M. VOLPE & CO Telefoni: 22068—63533 Piazza Municipio 85d Teleg.: Avolp—Napoli
ABDALLA BENHARIZ Municipality Marketg P. O. B. 206 Telef. 1361 Tel Address: Benhariz.			SHIPPING AGENTS
BOMBAY		DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa Cables: «Pucci Bros»	SHIPCHANDLERS & BONDED WAREHOUSE OWNERS
FERN'S SHIP SUPPLY CO Wakefield House, Ballard Estate Tele: 20884 Cables: «Prospect»	SHIP CHANDLER		
CALCUTTA		NEW YORK	MORAN TOWING & TRANSPORTATION CO INC. Tele: 3—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS
ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele: Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS CHIPPING & PAINTING CONTRACTORS		
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD		PENANG	S. V. K. PATCHEE BROS (Manum) Cables: «Ismalia» STEVEDORES
Tele: 3—1478 2 Selkirk St. Cables: «Hermes»	SHIPCHANDLERS		
DAKAR		PHILADELPHIA	INDEPENDENT TOWING CO Pier 34, South Wharves Tele: Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco»
SOCOMAR 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS		TOWAGE
DUNKIRK		INDEPENDENT PIER CO INC Pier 34, South Wharves Tele: Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco»	STEVEDORES
SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	MURPHY COOK & CO The Burse Philadelphia 6, Cables: «Stevedore»	STEVEDORES
JOKELSOM & HANDTSAEM Tele: 782/5. 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»			
FINLAND		RANGOON	COMOTTO SON & CO LTD. P.O. Box No 139, Cables: «Macotto»
ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES MEMBERS AT ALL PORTS	STEVEDORES		STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
FREMANTLE		ROTTERDAM	N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK Tele: 72868 Bolnes Cables: «Boele»
NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables: «Stevnichol»	STEVEDORES		SHIP REPAIRERS & BUILDERS
GENERAL COMMERCIAL CO 11, Pakenham Street Tele: L. 3412 Cables: «Genecomco»	SHIPCHANDLERS	STEVEDORE CO RIJN DELTA LTD. Meent 94 Minerva House, Cables: «Rijndelta»	STEVEDORING, SUPERINTENDING
GEORGETOWN (DEM)		N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS Tele: 23168 Willemskade 21 Cables: «Advantage»	STEVEDORES
S. R. WILTSHIRE & SONS 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables: «Wilbut»	SHIPCHANDLERS	STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD. Maaskade 113 Cables: «Fransswart»	STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES
GIBRALTAL		SINGAPORE DAWOOD & CO 57 Raffles Quay Tele: 4757 Cables: «Lathiphia»	SHIPCHANDLERS
JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables: «James»	SHIPCHANDLERS	SYDNEY N S W. N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD Tele: B 4067 & BW 1528-28 O' Connell Street Cables: «Motive»	STEVEDORES
GULF PORTS Covering New Orleans, Galveston, Houston, and Sabine HANSEN, TIDEMAN & DALTON INC. District Cables: «Handt» Cotton Exchange Bldg.	STEVEDORES & SHIP'S AGENTS	VANCOUVER B.C. EMPIRE STEVEDORING CO Tele: Pacific 8341/3 395 Railway Street Cables: «Despatch»	STEVEDORES
HAMBURG THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables: «Stevedoring Hamburg»	STEVEDORES	LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER) 850, Hastings Street West Tele: Marine 6481—2 Cables: «Louiswolfe»	GRAIN FITTERS AND STEVEDORES

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τοῦ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Ν. ΥΟΡΚΗ (Σεπτέμβριος). Η τελευταία σημαντική πτώσις των αξιών είς το Χρηματιστήριον της Ν. Υόρκης, δηλατική κάποιας άνησυχίας διά το μέλλον της οικονομίας, κατέστησε ζητούμενάς και τάς ουζητήσεις περὶ τῆς προβλεπομένης ύφεσεως των συναλλαγών. Ομως, παρά τὰς απάντισιδόδους κύκλων τινῶν προσδέψεις, διαπιστώθηκαν από σχετικάς επαστικάς, διά τὸ δύγκος των συναλλαγών καὶ ἡ ἐμπιστοσύνη τοῦ κοινοῦ διά τὸ μέλλον δὲν ἐμειώθησεν. Τὸ υπουργεῖον, ἐμπορίου ἀνέκουσας περὶ ήμερων, διά 27.000 ἑκατομ. δολ. θὰ δαπανηθοῦν κατά τὸ τρέχον ἔτος διά νεας βιομηχανικᾶς ἐγκαταστάσεις καὶ τεχνικῶν ἔξοπλισμον τῶν ὑφιστομένων ἐργοστασίων. Άλλης είναι διά τὴν ἀκύρωσις παραγγελιῶν τινῶν τοῦ ἐξοπλιστικοῦ προγράμματος προεκάλεσε τὴν ἀπόλυτον ἐργατῶν καὶ τὸ κλείσιμον ὠρισμένων ἐργοστασίων. Η ἀνεργία δύμως είναι εἰς τὸ κατώτερον της σημείου ἀπό τὸ πολέμου. (1.242.000 ἀνεργοί τὸν μηνὸν). Οἱ βιομήχανοι καὶ οἱ ἐμπόροι πιστεύουν διά οἰστρητούς συστολὴν τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς θὰ εὕρῃ τὸ ἀντιστάθμισμά της εἰς τὴν διέμρυσην τῆς ιδιωτικῆς καταναλώσεως.

• Οἱ φόδοις τῆς συστολῆς τῶν συναλλαγῶν βαρύνει τὴν ἀμερικανικὴν ἀγοράν. Διὰ πρώτην φοράν διά τὴν παντὸς εἴδους ἀποθεμάτων, εἰς χειράς τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς διανομῆς, ἀνῆλθε τὴν Ιούλιον εἰς 77,3 δισεκατομμύρια δολλαρίων, μὲ αὐξήσιν 600 ἑκατομ. δολ. ἐναντὶ τοῦ Ιουνίου.

— 'Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ ἔκτιμησεις διὰ τὴν παραγωγὴν τῶν σιτηρῶν ἐμφανίζονται διλγύντερον αἰσιόδοδοι. Τοῦ σίτου ἡ συγκομιδὴ προβλέπεται νὰ ἀνέλθῃ εἰς 1.169,3 ἑκατομμύρια μπούσελ, ἐναυτὶ 1.202,8 ἑκατομμύρια τῆς ἔκτιμησεως τοῦ Αύγουστου. Τοῦ ἀράβοσίτου εἰς 3.216 ἑκατομμύρια μπούσελ, ἐναυτὶ 3.30 ἑκατομ. Ζημία πράγματι ἐσημειώθησαν εἰς τὴν παραγωγὴν, λόγῳ τῆς ἐπρασίας εἰς ὠρισμένα περιφερείας. Αἱ τιμαὶ ἐπίσης — τοῦ ἀράβοσίτου κυρίως — ἐσημειώσαν κατὰ τὰς τελευταίας ἔβδομάδας σταθερότητα χαρακτηριστικὴν τῆς μειώσεως τῆς ὑπερπαραγωγῆς. Η σταθερότητα αὐτῆς πιθανὸν καὶ νὰ σημάνῃ περιστέρας ἀγορᾶς ἀπό τὸ ἑδωτερικόν.

• 'Η μετατρεψμότης τῆς Ἀγγλικῆς λίρας δὲν φαίνεται νὰ ἀπέχῃ. Αἱ τελευταία συσκεψίεις εἰς τὴν Οὐασιγκτόνα καὶ ἡ προσεχῆς διάσκεψίς τῆς Βρετανικῆς Κοινοπολίτειας θὰ προσγάγουν σημαντικῶς τὸ καίριον αὐτὸς ζῆτημα τῆς παγκοσμίου οικονομίας. Η ἀμερικανικὴ βοήθεια προϋποτίθεται. Συγκεκριμένως ζητεῖται ἡ δημιουργία εἰδίκου κεφαλαίου εἰς δολλαρίου, διπερ θὰ κατοχυρώσῃ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ μέτρου.

• Κίνησιν ηδημένην σημαντικῶς ἐμφανίζουν αἱ στατιστικαὶ τοῦ λιμένος τῆς Σμύρνης. Κατὰ τὸ β' τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἐτούτου 838 πλοῖα, τόνυν νέτ 1.026.508 κατέλευσαν εἰς τὸν λιμένα. Τὰ 547 ήσαν Τουρκικά, τὰ 69 Ἑλληνικά, τὰ 52 Ἰταλικά, τὰ 40 Ἀγγλικά, τὰ 23 Γερμανικά κλπ. Κατὰ τὸ αὐτὸς τρίμηνον τοῦ 1952 κατέλευσαν 721 πλοῖα, 844,165 τόνυνων. Η κατάστασις τοῦ λιμένος, κατὰ σχετικὰς ἀνακοινώσεις, ἔβελτιμη, δύσον ἀφορᾷ τὰς φορτεκφορτώσεις, ὡστε καὶ αἱ διασκεψίεις τῶν τακτικῶν γραμμῶν νὲ δεχθούν νὰ ἄρουν τὰς πέραν τοῦ ἀρχικοῦ ναυλολογίου ἐπιβαρύνεις.

• 'Ολαι αἱ ἔκθεσεις τῶν ἀρμοδίων εἰς τὴν Ισπανίαν παραπορητῶν τονίζουν, μετά τὴν ἀνάσκωσή εἰς τὴν Κορέαν τὴν ἀνάγκην τῆς στροφῆς, κατὰ ἔνας εἰς ουδῆποτε τούτον, τῆς Ισπανικῆς οικονομίας πρὸς τὸ Ἀσιατικὸν Κόντινεν διὰ τὴν προμήθειαν τῶν πρώτων υλῶν μὲ κόστος χαμηλότερον. Η Ισπανικὴ ἐπίσης βιομηχανία χρειάζεται, πλὴν τοῦ χαμηλοῦ κόστους, καὶ ἀγορᾶς καταναλώσεως. Η Κίνα είναι ἡ προσφορτέρα. Τὸ ἔλλειμμα πάντος τοῦ Ιστολογίου τῶν πληρωμῶν — 725 ἑκατομ. δολ. διὰ τὸ 1952 — καὶ ἡ ἀνεπάρκεια δολλαρίων, μετά τὴν κατάπτωσιν τῶν ἔμβροτραπίνων εἰς τὴν Κορέαν, ὑποχρεώνουν τὴν Ισπανίαν νὰ ἀναζητήσῃ τὸν γαιάνθρακα, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὰ δημητριακά ἀπὸ τὴν Κίναν, μὲ ἀνταλλαγὴν διομηχανικῶν προϊόντων. Συμπέρασμα: Αἱ μεταφοραὶ πρὸς τὴν Ισπανίαν ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν θὰ περιορίζωνται σύντονο χρόνον, ἀν δὲ στροφὴ πρὸς τὴν γειτοναία Κίναν λάβῃ χώραν.

• 'Η ἐν Τόκιο ἐμπορικὴ Σοβιετικὴ ἀντιπροσωπεία προσέφερεν εἰς Ιαπωνικοὺς ἐμπορικοὺς οἶκους σῖτον, πετρέλαιον, μαγγάνιον πότασσαν, ἀσθετον, ξελύρια καὶ δισφόρους ἀλλας πρότας ὑλας. Τὰς ἐν λόγω προσφορὰς δὲν ήτολούθησαν καὶ διαπραγματεύσεις παρὰ τὴν πρὸς τοῦτο ἐπιθυμίαν τῶν Ρώσων. Πολλαῖ, ὡς γνωστόν, ψιώστανται δυσχερεῖαι διὰ τὴν ἐπανάληψιν τῶν Ρώσοισι προϊόντων συναλλαγῶν, κυριωτέρα τῶν δόπιων ἐγκεῖται εἰς τὸ διό τοῦ Ρώσοις ἐπιδιόκουσι τὴν ἀνταλλαγὴν μὲ πρώτας ὑλας στρατηγικῆς ἢ ημιστρατηγικῆς σημασίας. Εἰναι βεβαίως οἱ Ιάπωνες κατὰς περισσότερον ἀντηρεῖοι εἶναι αὐτοῦ τροφῆς.

• 'Ἐν τῷ μεταξὺ 25 μελῶν Ιαπωνικῆς ἀντιπροσωπείας, ὡς ἀνηγγέλθη ἐκ Γόκιο, πρόκειται νὰ μεταβῇ κατ' αὐτὰς εἰς Πεκίνον, μέσω Χόγκ Κόγκ, διὰ μίαν ἐπίσκεψιν τῆς κοινωνικοτεκνικῆς Κίνας, διαρκείας τριῶν ἔβδομά-

δων. Σκοπὸς τῆς ἐπισκέψεως είναι ἡ ἀναζωγόνησις τῶν σινοῖσπανικῶν ἐμπορικῶν σχέσεων. Τὴν ἀντιπροσωπείαν θὰ συγκροτήσουν, πιθανῶς 13 ἑκτάρων πορεία τῆς Ιαπωνικῆς Διάπτης, 11, ἐμποροὶ ὡς πραγματογόνους καὶ εἰς κληρικούς. Μεταξὺ τῶν βουλευτῶν θὰ είναι εἰς κυβερνητικούς καὶ ἔτεροι τῶν ἄλλων κομμάτων, ὡστε νὰ μὴ δημιουργηθῇ ἡ ἐντύπωσις, διὰ ἡ ἀντιπροσωπεία θὰ υπερβῇ τὴν υπὸ τοῦ Στατῆτη Νηπάρτητον χαραχθεῖσαν ἐν προκειμένω πολιτικήν.

• Κατὰ τὴν ἔκθεσιν τῆς Διεθνούς Ὀργανώσεως ἐπὶ τῶν τροφῶν καὶ τῆς γεωργίας, διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τοῦ 1939 ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ τοῦ 1952/53 ἀναβούειν ἀνάλογος πρὸς τὴν αὐξήσιν τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Γῆς. Ηὔξηση κατὰ 17% ἔναντι τοῦ 1939, δοσον καὶ οἱ κάστοικοι τοῦ πλανήτου μας. Διαπιστώθηται διάλογος διά τὴς παραγωγῆς πρὸς τὴν ιαπωνική μεγαλύτερα εἰς τὴν Βόρ. Ἀμερικήν, ἐνώ εἰς τὰς χώρας τῆς Ασίας ὑπῆρξε κατωτέρα καὶ τῆς προπολεμικῆς. Εἰς τὴν Εὐρώπην ἐπίσης, τὴν δόρειον καὶ τὴν δυτικήν, ἡ παραγωγὴ ηὔξηση κατὰ 16% ἔναντι τοῦ 1939, ἐνώ εἰς τὴν Β. Ἀμερικήν κατὰ 45%. Εκείθεν καὶ τὰ μεγάλα ἀποθέματα τροφίμων εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν πτώσις τῶν τιμῶν. Απὸ τὰς ἀνωτέρας διαπιστώσεις συνάγεται τὸ συμπέρασμα, διὰ ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη ἐν τινὶ μέτρῳ καὶ ἡ Ασία κατὰ κύριον λόγον θὰ χρειασθούν νὰ καλύψουν τὰς ἐπιστοποτικάς ἀνάγκας των ἀπὸ τὴν Βόρ. Ἀμερικήν. Εκείθεν καὶ αἱ περισσότεραι μεταφοραί.

• Παρὰ τὸ γεγονός διὰ ὧρισμέναι παραγγελίεις ἡ κυρώθησαν καὶ αἱ τιμαὶ τοῦ πλανητικοῦ, αἱ συνήθισται χαρακτηρίζουσαι τὴν πορείαν τῆς χολυδουργίας, ἔξεπεσαν, ἡ παραγωγὴ τοῦ χάλυβος κατὰ τὸ τρέχον ἔτος προβλέπεται νὰ σημειώσῃ νέον ρεκόρδ εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας.

• Η παραγωγὴ τούναντίον τῶν πετρελαίων κατὰ τὸ τελευταῖον τριμήνιον τοῦ 1953 προβλέπεται μειωμένη κατὰ 2%. Τὰ ἀποθέματα τῶν πετρελαιοειδῶν διαπιστώθηται μεγάλα, ἀνόλογος διώμως προβλέπεται νὰ είναι καὶ ἡ ζήτηση. Τῆς δευτέρης λ. χ. τὰ ἀποθέματα είναι κατὰ 26% κατομένη, διαρέστια περισσότερα, ἔναντι τῆς ἀντιποτίχου περιστικῆς περιόδου. Ανέρχονται εἰς 144 ἑκατομ. θαρρείων. Βαρελίων. Η βιομηχανία πάντως θὰ χρειασθῇ νὰ ανακούψῃ τὸ ρυμβόν τῆς ἐντόπικης παραγωγῆς.

• Κατὰ δηλώσεις τοῦ δικοικοῦ τῆς κρατικῆς ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ὑπερσίας κ. Ροτσάλδη, δὲν προβλέπεται διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μελλοντὶ διάθεσις κρατικῶν κεφαλαίων διὰ τὴν ναυπήγησιν ἐμπορικῶν πλοίων, διότι πολλά συνέδεται μὲ τὸ 35 τοῦ τύπου «Μάρινερ». Η κατάστασις τοῦ διμοσίου προϋπολογισμοῦ δὲν ἐπιτρέπει τούτο, κατόπιν μάλιστα τοῦ πνεύματος τῶν οἰκονομιῶν, διπερ ἐπίκρατει εἰς τὸ «Λευκὸν Οίκου».

• Καὶ εἴναι ἄλλο ὀφέλος τῆς Αμερικανικής λίμεπτο, τὸ «Μόσχας», τὸ τριακοστόν κατὰ σειράν, κατεσχέθη ἀπὸ τὸ Δημόσιον εἰς τὸν λιμεναῖ τῆς Ν. Υόρκης, ὡς δῆθεν παρανόμως πωλήθεν εἰς ἑταίρηκην δργάνωσιν. Ἐγχομένην ἀπὸ τὸν κ. Νιάρχον. Τὸ σκάφος θὰ συνεχίσῃ τὰ ταξίδια του, ὑπὸ δικαιοτικὸν διώματος λέγεται.

• Πολλὰ μεγάλα ἡμεροβούραια ἐπιβατηγά σκάφη, ἡλικίας δύω τῶν 20 ἔτων, προσφέρονται πρὸς πώλησιν, μὲ ἀλλαγὴν, ὑπὸ ὠρισμένας προϋποθέσεις, καὶ τῆς σημασίας των. Αἱ ζητούμεναι τιμαὶ δὲν φαίνεται νὰ είναι διάθεσις περιβολική.

• Κυλοφορεῖ ἐπιμόνων ἡ φήμη, διὰ τὴν Ρωσίαν πρόκειται, πλὴν τοῦ ἀργύρου, ποὺ ἐπώλησεν ἦδη εἰς τὴν Αγγλίαν, νὰ πωλήσῃ καὶ χρυσόν. Κρίνεται τούτο ὡς λογικὴ συνέπεια τῶν πολλῶν καὶ μεγάλων παραγγελιῶν τῆς Μόσχας εἰς τὰς χώρας τῆς περιοχῆς τῆς στερλίνας — βούτυρον, πλοίον, ἡλεκτρικά εἶδη, ψιώσματα κλπ.

• Απὸ τὰ μεταριά τῆς Ρωσικῆς οἰκονομίας. Βούτυρον, κατὰ μεγίστας ποσότητας ἀγοράζει ἡ Μόσχα ἀπὸ τὰς χώρας τοῦ ἐλεύθερου κόσμου. Τὸν παρελθόντα ίούλιον αἱ ἀγοραὶ τῆς Εφθασαν τὰς 30 χιλ. τόνων, διαπραγματεύσεις δὲ διεξάγονται μὲ τὴν Αὐστραλίαν καὶ Νέαν Ζηλανδίαν διὰ τὴν ἀγοράς δικύ μονών δουτύρου. ἄλλα καὶ κρέατος. Διερωτῶνται οἱ παραπορηταὶ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης: Πρόκειται πράγματι περὶ προσταθείσας δειπτίσιων τῶν διοτικοῦ ἐπιπέδου τῶν κατοικών τοῦ ἐρυθροῦ παραδέσιου ή τῶν δυσφορίων πορείας διά τὰς στερνήσεων δουρφόρων;

• 'Εξήπτωσαν οἱ Ρώσοι, ἔναντι ἀνταλλαγῆς σιτηρῶν καὶ χυλείας, τὴν ναυπήγησιν πλοίων φορτηγών καὶ διλευτικῶν εἰς τὴν Αγγλίαν. Υπάρχουν πληροφορίαι διὰ τὴν Κυβέρνησης τοῦ Λουδίνου δὲν στέρεγει εἰς τὴν ἀπόδοσην τῆς προτάσεως. Τὰ πλοία θεωρούνται ὡς προτίθεματα. Τελευτώς ἐπώλησε σίτον εἰς τὴν Ιαπωνίαν μὲ ἀνταλλαγὴν χάλυβος.

• Αὐξησην παραγωγῆς δύρζεις εἰς τὰς χώρας τῆς Ασίας κατὰ 7% διαπιστώσουν αἱ τελευταῖα στατιστικαὶ πληροφορίαι διά τὸ λήγον τὸν μῆνα Μάρτιον τοῦ τρέχ. ἔτους δωδεκάμηνον. Τῶν δημητριακῶν, τούναντίον, ἡ παραγωγὴ δὲν ὑπῆρξε αὐτωτέρα τῷ προγονικέν τους. Η παραγωγὴ τὰς ἀποθέματα της ἀνταλλαγῆς νὰ περιορίσῃ τὰς ἀποθέματα της. Τελευτώς ἐπώλησε σίτον εἰς τὴν Ιαπωνίαν μὲ ἀνταλλαγὴν χάλυβος. Ακαθόριστον συνεπῶς είναι καὶ τὸ κύριον κέντρον τῶν μεγάλων σιτοφορτίων.

• Διυσκολίας μεγάλας ἀντιμετωπίζουν αἱ σιτοπαραγωγοὶ χώραι εἰς τὴν διάθεσιν τῆς οικονομικῆς των. Η Αὐστραλία λέγεται διὰ τὸ δὲν θὰ κυρώσῃ τὴν διεθνή συμφωνίαν ἐπὶ τὸν σίτον, κατόπιν τῆς συγκομιδῆς τοῦ Καναδά ἀνέλθουσαν τὰς 594 ἑκατομ. μπούσελ, καὶ τῆς ἐκτὸς συμφωνίας τελούσας τὸν ἀργεντίνην, τῆς προσπάθει διὰ τῆς ἀνταλλαγῆς νὰ περιορίσῃ τὰς ἀποθέματα της. Τελευτώς ἐπώλησε σίτον εἰς τὴν Ιαπωνίαν μὲ ἀνταλλαγὴν χάλυβος.

• Αὐξησην παραγωγῆς δύρζεις εἰς τὰς χώρας τῆς Ασίας κατὰ 7% διαπιστώσουν αἱ τελευταῖα στατιστικαὶ πληροφορίαι διά τὸ λήγον τὸν μῆνα Μάρτιον τοῦ τρέχ. ἔτους δωδεκάμηνον. Τῶν δημητριακῶν, τούναντίον, ἡ παραγωγὴ δὲν ὑπῆρξε αὐτωτέρα τῷ προγονικέν τους. Η παραγωγὴ τὰς ἀποθέματα της ἀνταλλαγῆς νὰ περιορίσῃ τὰς ἀποθέματα της. Τελευτώς ἐπώλησε σίτον εἰς τὴν Ιαπωνίαν μὲ ἀνταλλαγὴν χάλυβος. Ακαθόριστον συνεπῶς είναι καὶ τὸ κύριον κέντρον τῶν μεγάλων σιτοφορτίων.

• Αἴδησην παραγωγῆς δύρζεις εἰς τὰς χώρας τῆς Ασίας κατὰ 7% διαπιστώσουν αἱ τελευταῖα στατιστικαὶ πληροφορίαι διά τὸ λήγον τὸν μῆνα Μάρτιον τοῦ τρέχ. ἔτους δωδεκάμηνον. Τῶν δημητριακῶν, τούναντίον, ἡ παραγωγὴ δὲν ὑπῆρξε αὐτωτέρα τῷ προγονικέν τους. Η παραγωγὴ τὰς ἀποθέματα της ἀνταλλαγῆς νὰ περιορίσῃ τὰς ἀποθέματα της. Τελευτώς ἐπώλησε σίτον εἰς τὴν Ιαπωνίαν μὲ ἀνταλλαγὴν χάλυβος.

• Αἴδησην παραγωγῆς δύρζεις εἰς τὰς χώρας τῆς Ασίας κατὰ 7% διαπιστώσουν αἱ τελευταῖα στατιστικαὶ πληροφορίαι διά τὸ λήγον τὸν μῆνα Μάρτιον τοῦ τρέχ. ἔτους δωδεκάμηνον. Τῶν δημητριακῶν, τούναντίον, ἡ παραγωγὴ δὲν ὑπῆρξε αὐτωτέρα τῷ προγονικέν τους. Η παραγωγὴ τὰς ἀποθέματα της ἀνταλλαγῆς νὰ περιορίσῃ τὰς ἀποθέματα της. Τελευτώς ἐπώλησε σίτον εἰς τὴν Ιαπωνίαν μὲ ἀνταλλαγὴν χάλυβος.

• Αἴδησην παραγωγῆς δύρζεις εἰς τὰς χώρας τῆς Ασίας κατὰ 7% διαπιστώσουν αἱ τελευταῖα στατιστικαὶ πληροφορίαι διά τὸ λήγον τὸν μῆνα Μάρτιον τοῦ τρέχ. ἔτους δωδεκάμηνον. Τῶν δημητριακῶν, τούναντίον, ἡ παραγωγὴ δὲν ὑπῆρξε αὐτωτέρα τῷ προγονικέν τους. Η παραγωγὴ τὰς ἀποθέματα της ἀνταλλαγῆς νὰ περιορίσῃ τὰς ἀποθέματα της. Τελευτώς ἐπώλησε σίτον εἰς τὴν Ιαπωνίαν μὲ ἀνταλλαγὴν χάλυβος.

• Α

- Οι άριθμοί του πρώτου έπατμήνου, άφούτο ή Εύρωπαϊκή Κοινότης "Ανθρακος-Χάλυβος" ήρχισε λειτουργώσα, ενιαί αρκετά δηλωτικοί και τῆς σπηλαιουμένης μεταφορικής άπραξίας είς τὸν Ἀμερικανικὸν γαιαύθρακα. Πράγματα αἱ ἔχοντας τῆς κοινότης περιώρισαν σημαντικῶς τὰς εἰς γαιαύθρακα εἰσαγωγάς των καὶ ἔχρησιμοποιησαν ἀπόδοτικάτερον τὴν ίδιαν των παραγωγῶν. Οὐτῷ ή Γερμανίᾳ εξηγαγεῖ εἰς τὰς ὄλλας πεντε χώρας 426 χιλ. τὸν γαιαύθρακος περισσότερον ἔναντι τοῦ ἀντιστοιχού 7μήνου τοῦ παρελθόντος ἔτους, αὐθησίος 8% τῶν πωλήσεων τῆς. Τὸ Βέλγιον ηγήσεται τὰς πωλήσεις του κατὰ 34%, 448 χιλ. τὸν περισσότερον καὶ ἡ Γαλλία ἔξηγαγε πρὸς τὰς συνεργαζομένας χώρας 301 χιλ., τὸν περισσότερον γαιαύθρακο, μὲ αὐθησίον 5% ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους. Τοῦ κῶν ἑπτοῖς τοῦ ὅποιου τόση ὑπῆρχεν ἐλλειψις, ἡ παραγωγὴ ηγήσεται κατὰ τὸ ἔπατμηνον τοῦ 1953. "Οσον ἀφορᾶ τὸν χάλυβο, αἱ παραγελίαι εἶναι ὀλιγάτεραι. Τόσον ἡ ἐσωτερικὴ κατανάλωσις, δύον καὶ ἡ ἔξαγωγὴ πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν σημειώνουν μίαν ἀντισυχτικὴν ὑποχώρησιν.

• "Η Ἰτανία ἐπλήσει νὰ ἔξαγάγῃ εἰς Ἀργεντινὴν 120.000—130.000 τὸν χυτοσίδηνον καὶ χάλυβον, ἀξίας 20.000.000 δολλαρίων, εἰς ἀνταλλαγματικὴν Ἀργεντινοῦ σίτου καὶ ἀκατεργάστων ἔριων. "Η Ἰτανία ἀπέστειλε τὰς τελικὰς προτάσεις ἐπὶ τῶν τιμῶν εἰς Ἀργεντινὴν καὶ ἀναιμένει τὸ κλείσιμον τῆς συμφωνίας.

• "Η Σουηδία προσέφερεν εἰς τὴν Βραζιλίαν πρὸς πώλησιν 50.000 τὸν τῶν σίτου πρὸς 88 Ἀμερ. δολλάριο κατὰ μετρικὸν τόνουν τοσφ. "Η πληρωμὴ θὰ γίνη εἰς Σουηδικὰς κορώνας. "Η τιμὴ εἶναι κατὰ 40% ευθυνοτέρα τῶν τιμῶν του σίτου Ἀργεντινῆς. "Επειδὴ ή Σουηδία δὲν ἔχει συνήθως σίτου, πιστεύεται δότι πρόκειται περὶ Ρωσικοῦ σίτου, ὁ ὅποιος εἰσήχθη εἰς Σουηδίαν καὶ ἐπανεξάγεται ἐκ ταύτης.

• Κατὰ τὸν Πρόεδρον τοῦ Οἰκονομετρικοῦ Ἰνστιτούτου τῆς Νέας Υόρκης, ἀσφαλῆς προβλέπεται ἡ ὑφεσίς τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος διὰ τὴν Ἀμερικήν κατὰ τὸ προσεχές ἔτος. Θά εἶναι πάντως μετρίας ἐντάσεως. "Ηδη ἡ παραγωγὴ εἶναι ὑπερέπερα τῆς ζητήσεως. "Η κατανάλωσις ἥπισθεν ἀπὸ τὸν 1952 βαθμητῶν νὰ ὑποχωρῇ δι' ἀγαθὰ μεγάλης πως διαρκείας, δῆπος τὰ αὐτοκίνητα. "Η βιομηχανία καὶ ἡ γεωργία δαίνουν ἥδη προσαρμοζόμεναι πρὸς τὴν νέαν κατάστασιν.

• Τὸ πρόβλημα τῶν ἀποθεμάτων γεωργικῶν καὶ κτηνοτροφικῶν προϊόντων τισαὶ νὰ ἀνέψυρη τὴν λύσιν του. ήτις καὶ νὰ παρασχεῖ ἔργασίαν σημαντικήν καὶ εἰς τὴν Ναυπλίαν. "Η Ἀμερικανικὴ Κυβερνήσις ἀντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκην νὰ τὰ προσφέρει εἰς τὰς ἔχουσας ἀνάγκην τροφίμων χώρας ἔναντι τῶν τοπικῶν των νομιματών των καὶ δοχὶ μὲ δολλάρια. Τὸ προϊόν τῆς πωλήσεων θὰ χρησιμοποιηθῇ ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας διὰ τὴν χρηματοδότησην τῶν κατὰ τὰς χώρας ἔργων τῆς Ἀμερικανικῆς βοθείας.

• Κρίσιν συνθαράνε ἐσωτερικῆς καταναλώσεως, ἀλλὰ καὶ ἔξαγωγῆς πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν διέρχεται ὁ Ἀμερικανικὸς γαιαύθραξ. Αἱ ποσοθεώρεις διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον εἶναι ἀπογοητευτικαῖ. Εἰς τὸ ἔσωτερικὸν τὸ πετρέλαιον καὶ ἡ φυσικὸν δέριον, εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τὸ ὑπηλὸν τὸν κόστους καὶ ἡ ἐλλειψις δολλαρίων περιώρισαν σημαντικῶν τὴν κατανάλωσιν καὶ τὴν ἔξαγωγην. "Η Ἰτανία δ.λ. εἰς τὴν ὅποιαν στοιχεῖ τῶν

Telephones
1001 - 1002

Cable Address
TONIO-COLON

**"TAGAROPULOS CORPORATION,
COLON, REP. PANAMA
SHIP CHANDLERS**

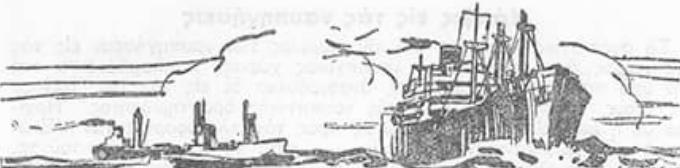
"Fresh Meats, Fresh Fruits and vegetables, complete line of European and North American canned foods and vegetables, Wine, Scotch Whiskey and other Liquors, fresh pasteurized Milk, Ice Cream and Butter..."

**General Representatives and Suppliers of Greek products
for the Latin America through the Colon Free Zone.**



S. H. & A. METAXA'S - COGNAC BRANDY
"PARNASOS," OLIVES OF TOULIATOS C^O.
JAMS & PRESERVES OF THE AEGIAN FACTORY
OF CLONIS BROTHERS
ACHAIA CLAUSS WINES (MAVRODAPHNE and RETSINA)

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γερμανία

Η γραμμή Βορείου Ατλαντικού

Άνηγγέλθη πρό ήμερον, ότι η «Σουΐντις-Άμερικα Λάϊ» έθεσε το υπερωκεάλιμα της «Γκρίποχαλμ» στις 19.105 τ. γκρές, εις τὴν διάθεσιν τῶν γερμανικῶν ἑταῖρων «Βορειογερμανικὸν Λόῳδ» καὶ «Άμβοργουροφαιράκι», αἵτινες κοινοπρακτοῦν εἰς τὴν ἀναδιοργανούμενην παρ' αὐτῶν τακτικήν των γραμμῆν της Βορείου Ατλαντικού. Τὸ ἔνοικιασθὲν σουδικὸν υπερωκεάλιμον θὰ ἐπανδρωθῇ μὲν γερμανικὸν πλήρωμα, λέγεται δὲ δῆτι απὸ τοῦ ἐπομένου ἔτους θὰ ὑψώσῃ, πιθανῶς, καὶ τὴν γερμανικὴν στηματαν. «Ἐτερον ἐπιβατηγὸν υπερωκεάλιμον, τὸ παναματικὸν «Ἴταλια», τῆς «Ἄδημ Λάϊ», διπέρ απὸ τοῦ 1951 ἐξυπρετεῖ τὴν γραμμὴν «Άμβοργουροφαιράκι»—Νέας Υόρκης καὶ εἶναι ἐπηγρωμένον μὲν γερμανικὸν πλήρωμα, ἐπιδιώκεται νὰ ναυλωθῇ ἀπὸ τὰς δύο ἑταῖρισ. Πάντως, αἱ διεξαγόμεναι ἀπὸ τοῖς καρού σχετικαὶ διαπραγματεύσεις δὲν ἐτερματίσθησαν εἰσέτι.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Θά ύποτιμηθῇ ὁ χάλυψ;

Πιθανὴ ἡδη διαφίνεται ἡ ὑφεσις τῆς μεγάλης ζωρότητος, τὴν δόπιαν ἐστημένων μέχρι τούδε αἱ ἐργασίαι ἐπὶ τοῦ χάλυβος εἰς τὴν Αμερικήν. Ο ρυθμὸς τῶν παραγγελιῶν αἱ δόπιαι καταθένων εἰς τὰ χαλυβουργεῖα γίνεται βραδύτερος. Αγγέλουνται μάλιστα καὶ δίγιαι ἀκύρωσεις παραγγελιῶν. Διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τοῦ ἔτους 1949 σημειούνται ίσορροπία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως.

Ἐπίσης ἀγγέλλεται, δῆτι οἱ πελάται τῶν παραγγωγῶν χάλκου, ψευδαργύρου καὶ μολύβδου φάνιονται στημένοι ἐπιφύλακτικά πάντα εἰς τὸ νὰ δώσουν παραγγελίας διὰ τὸ ἀπάντερον μέλλον. «Ἐπικρατεῖ ἀδειαστής ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν παραγκομένων ἀγρούρων.

Εἰς τὸν χάλυβα ἡ ὑφεσις προέρχεται ἐκ πολλῶν αἰτίων. Μὲ τὴν πτώσιν τῶν τιμῶν ἐπὶ τῶν γεωργικῶν προϊόντων ἐμειώθησαν αἱ πρόσδοσι τῶν γεωργῶν. Οὕτοι δὲν ἀγοράζουν πλέον γεωργικάς μπχανάς, ὡς ἡγραζούν ἄλλοτε. Τὰ ἐργοστάσια, δῆτε, τὰ δόπια κατεσκευάζουν ταύτας ἀπέλυσαν ἐργάτας καὶ ἡκύρωσαν παραγγελίας χάλυβος μελλουσῶν παραδόσεων.

Η μεγάλη πυρκαϊά εἰς τὰ ἐργοστάσια τῆς General Motor ἐν Λιδούνια τῆς Μίσιγκαν, κατέστρεψε σχεδόν τὰ τρίσια τμῆματα κατασκευῆς αὐτοκινήτων. Η κολοβωθέσα οὖτα ἔκει παραγγελγάθη ὡς ἔχη ἰσως ὡς συνέπειαν τὴν ἀκύρωσιν παραγγελιῶν χάλυβος διὰ τὸ τέλος τοῦ ἔτους.

Περικόπτεται ἡδη ἡ παραγγελγή στρατιωτικῶν τάκνων καὶ ὄχημάτων.

Η ζητησία ουτων χάλυβος κατὰ τὴν κατεύθυνσιν ταύτην μειούται.

Τὸ ἐδδομαδίσιον περιοδικόν «Χάλυψ» δημοσιεύει, δῆτι ἀρχίσει νὰ μειούται ἡ ζητησίας ράβδων ἐν θερμῷ σφυρηλάτου χάλυβος καὶ δῆτι πολλοὶ προλέγουν τὴν δυσούπιτη ταχείαν ἐπάνοδον εἰς τὴν χρηματοποίησιν πολλῶν ὅλων μορφῶν χάλυβος.

Οἱ ράβδοι, λέγεται τὸ ἐν λόγω περιοδικόν, εἶναι ἡ μᾶλλον παγκοσμίων χρηματοποιουμένη μορφὴ χάλυβος. Σχεδόν πᾶν τελειομένον βιομηχανικὸν προϊόν ἐκ χάλυβος περιέχει ποσότητά τινα ἐν θερμῷ σφυρηλάτου χάλυβος ἢ τοῦ παραγγώγου του, τοῦ ἐν ψυχρῷ σφυρηλάτου χάλυβος.

Αἱ τιμαὶ τῶν παλαιοστήρων παρουσιάζουν ἐλαφράν κάψων. Ή κατάστασις τῆς ἀγορᾶς τοῦ παλαιοστήρου εἴθισται νὰ θεωρήται ὡς δεικτής τῶν ἐπὶ χάλυβος ἐργασιῶν ἐν τῷ μέλλοντι.

Ἐν τέλει εἰς τοὺς μεγαλυτέρων λόγων τῆς κατεύθυνσις τοῦ χάλυβος πρὸς Ισορροπίαν προσφορᾶς καὶ ζητήσεως, εἶναι, ἀναμφιδόλως, καὶ ἡ ἀειδήσις τῆς προσφορᾶς. Τὸ μέγα μεταπολεμικὸν πρόγραμμα ἐπεκτάσεως τῆς βιομηχανίας τοῦ χάλυβος συνεπέφερε σημαντικὴν αὔξησιν τῆς παραγγελγῆς θυμωτικούτος τῶν χαλυβουργείων Ἀμερικῆς. Οὐδέποτε καὶ μὲ τοσην ἀπόδοσιν τὰ χαλυβουργεῖα ταῦτα ἐσπειρίσανταν περὲ παραγγελγῆς.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει τὰ μεγάλα χαλυβουργεῖα δὲν ἀνησυχοῦν. «Ἐχουν ἀκόμη τοὺς μεγάλους πελάτας των. Αἱ οικοδομικὲς ἐπιχειρήσεις ἀνεγέρουν ἐφέτος περισσότερας οικοδομάς ἀπὸ πρότερον — διλγωτρὰς ισως οικίας, ἀλλὰ περισσότερα κτίρια διὰ γραφεῖα καὶ ἀποθήκας,

καὶ περισσότερα ἐργοστάσια. Καταστρώνονται δὲ μεγάλα σχέδια ἀνεγέρσεως κτίριων διὰ νοσοκομεῖα καὶ σχολεῖα.

Εἰς τὰ μὴ σιδηρούχα μέταλλα, ἡ κυρία ἀνησυχία συνίσταται εἰς ἀποφασιστικὴν πάλην μεταξὺ τῶν μεταλλοπαραγωγῶν τῶν ἔνων χωρῶν καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ή δεσις τοῦ χάλκου ἐπηρεάζεται διὰ τῆς αὔξανούσης εἰσροής τοῦ μετάλλου τούτου ἐξ Ἀφρικῆς καὶ τῶν ἐπὶ πλέον 65.000 τόνων Χιλιανοῦ χαλκοῦ κατακλύζοντος τὴν ὄγοράν. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ ἡ Χιλή διαπραγματεύονται νὰ πωλήσουν τὸν χαλκὸν τούτον εἰς τὴν Κυβέρνησιν διὰ τὰ στρατιωτικὰ αὐτῆς ἀποθέματα.

Διὰ τὴν προστασίαν τῶν φορτίων

Πρὸς ἀποτροπὴν τῆς ὀλλοιώσεως καὶ τῆς διαβρώσεως, εἰς τὰς ὁποίας ὑπόκεινται ἐκ τῆς ὑγρασίας τὰ διὰ πλοίων μεταφερόμενα φορτία, ἐφευρέθη ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας χάλκου Μπέλλεμ καὶ τῆς ἑταῖρίας «Ἐπιφανειακῆς Καύσεως» (Surface Combustion Corp.), τοῦ Τολήντο (Οχάιο), ἕνα νέον σύστημα ἀερισμοῦ (marine air conditioning). Τὸ σύστημα ἐπωνυμάσθη «σύστημα Μπέλλεμ ἀφυγράνσεως τῶν κυτῶν διὰ πεπισμένου ἀέρου». Ή νέα μέθοδος ἀδοκιμάσθη ἐπιτυχῶς εἰς πρόσφατον, μηνίας διαφρείας ταξίδιον τοῦ φορτηγού «Γιόρκμαρ», τῆς ἑταῖρίας Καλμάρ.

Τὸ «Γιόρκμαρ» ἐταξίδευσεν εἰς θαλάσσας ἔχοντας ποικίλουσσαν θερμοκρασίαν, ἵησι ὅποι τῆς Φιλαδελφείας πρὸς τὸ Σηάπτλ, μέσω τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ, τοῦ Λόγκ Μπήτης καὶ τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου. Τὸ σκάφος μετέφερε φορτίον 11.000 τόνων προϊόντων χάλκου, ἀπαντά εἰχον φορτωθῆ ὑπὸ Βροχῆν. Εύθὺς μετὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ ἐκ Φιλαδελφείας τὴν 15ην Ἀπριλίου, ἐθέθη ἐξ φαρμογού τὸ νέον σύστημα. Κατὰ τὸν κατάπλουν εἰς Λόγκ Μπήτης, τῆς Καλιφορνίας, τὴν 4ην Μαΐου, ἐγένετο ἐπιθεώρησις τοῦ φορτίου παρ' ἀντιπροσώπων τῆς ἑταῖρίας Μπέλλεμ καὶ τῶν ναυτικῶν ἐπιθεωρητῶν, εὐρέθη δὲ τὸ φορτίον ἀπρόσθιτον ἀπὸ οιδίποτε σκωριῶν η διάρρωση.

Μολονότι τὸ ρηθὲν σύστημα ἐφηρόδισθη ἀρχικῶς πρὸς τὸν σκοπὸν, ὅπως ὁ χάλυψ παραδοθῇ εἰς τοὺς παραλήπτας τῶν ἀκτῶν τοῦ Εἰρηνικοῦ ἐν καλῇ καταστάσει, διὰ τῆς ἐδουδετερώσεως τῆς ὑγρασίας τοῦ εἰσερχομένου εἰς τὰ κύτη υγροῦ ἀέρου, θεωρεῖται ἐν τούτοις ὑπὸ τῶν δύο ἑταῖριων, δῆτι ἐπίλει τοῦ πρόδηματος καὶ τὸ πρόδημα τῆς προσβολῆς παντὸς τύπου φορτίου ἀπὸ τὴν υγρασίαν καὶ ἀπὸ τὸν υγρὸν ἀπὸ θαλάσσης ἀέρα. Υποστρίζεται σχετικῶς, δῆτι δύναται τὸ νέον σύστημα νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς πολλὰ ὄλλα ενδισθήσαι εἰς τὴν υγρασίαν φορτία, τὰ δόπια μεχρι τούδε μετέφερον δι'. Ἐτέρων μέσων. Προστίθεται ἀκόμη, δῆτι τὸ νέον σύστημα εἶναι τόσον ἀπόλυτον, ὡστε δὲν χρειάζεται νὰ προστεθῇ ειδικὸς μηχανικός εἰς τὸ τακτικὸν προσωπικὸν τοῦ σκάφους.

Τὰ παρανόμως πωληθέντα

Συνεχίζονται αἱ κατασχέσεις τῶν δῆμην παρανόμως ἀγορασθέντων ἀμερικανικῶν σκαφῶν. Τὴν 13ην Σεπτεμβρίου κατεσχέθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου τὸ 32ον σκάφος. «Ἐπρόκειτο περὶ τοῦ τοῦ «Κέρ ντ' Άλεν Βίκτορη», ἀνήκοντος εἰς ἑταῖρικον συγκρότημα, ἐλεγχόμενον ὑπὸ τὸν κ. Όνταζην. Τὴν 11ην Σεπτεμβρίου κατεσχέθη ἐπίσης τὸ τάκερ «Ἀνταρκ Οὐδαίγκτερ», τύπου T2, περφρέμον δῆτι ἐλέγχεται αἱ τάξην τοῦ κ. Νιάρχον. Ήτο τὸ 31ον κατὰ σειράν. Αἱ κατασχέσεις ὑπολογίζεται νὰ φθάσουν τὰ δύδικοντα σκάφα, ἐνῷ ἐν τῷ μεταξὺ συνεχίζονται αἱ ἀνάκρισεις διὰ τὴν ἔξαρκίων τῆς πλοιοκτησίας καὶ ἄλλων.

Τὰ πραγματικὴ ἀξία τῶν «Μάρινερς»

Μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων ἀμερικανικῶν κύδων συνεχίζεται ἡ συζήτησις ἐπὶ τῆς πραγματικῆς ἀξίας τῶν τύπου «Μάρινερ» σκαφῶν. Βάσει τῆς δόπιας δύναται νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ πωλησίας τῶν εἰς ιδιώτας ἐφοτιλίστας. Κατὰ τοὺς ἐφοπλιστάς, δῆτι τοῦ ἐφοπλιστικά, ἡ τιμὴ τῶν 4.500.000 δολαρίων θεωρεῖται σημερινού κάπως ὑπερδολική, συγκρινομένη πρὸς τὰς τρεχούσας εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν τιμάς. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφα ἐκόστισαν, ὡς γνωστόν, εἰς τὸ Κράτος μεταξὺ 7.7 ἐν 9.5 ἐκατομμύρια δολλαρίων ἔκστατον, λόγῳ τῆς υψηλῆς αὐτῶν ταχύτητος καὶ τῶν ἐπ' αὐτῶν ἔγκαταστάσεων ἑνίκης ἀμύνης.

Αναφέρεται σχετικῶς μία ἐνδιαφέρουσα σύγκρισις πρὸς παρομοίαν κατασκευὴν εἰς τὴν Ισπωνίαν. Σκάφος φορτηγὸν υψηλῆς ταχύτητος καὶ ἐλαφρού μικροτεροῦ, ἔναντι τοῦ τύπου «Μάρινερ» (ῆτοι 12.000 τ. π. w. καὶ ταχύτητος 18 μιλιάρων, ἔναντι 12.900 τ. π. w. καὶ 20 μιλιάρων, τῶν «Μάρινερς») κατεσκευάσθη εἰς τὴν Ισπωνίαν μὲ κόστος 1.500.000 λιρῶν (ῆτοι 4.2 ἑκατ. δολαρίων). Τὸ Ισπωνικὸν πρωθεῖται μὲ στροβίλους δυνάμεως 12.000 ἴππων, ἐνῷ οἱ στρόβιλοι τῶν «Μάρινερς» ἀναπτύσσουν δύναμιν 17.500 ἴππων. Κατὰ τοὺς ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς, τὸ κόστος τοῦ ἐν λόγῳ Ισπωνικού πλοίου δύναται νὰ ληφθῇ, ὡς μέτρον ὑπολογισμού τῆς πραγματικῆς ἀξίας ἐνὸς «Μάρινερ».

Σκάφος διὰ βαρέων φορτίων

Δύο ἀμερικανικὰ κρατικὰ πλοῖα ἀπεφασίσθη νὰ μετατραποῦν εἰς ειδικὰ φορτηγά, κατάλληλα διὰ τὴν μεταφορὰν βαρέων ἀντικειμένων, ὡς λ.χ. σιδηροδρομικῶν βαγονίων, ἀπαμαξῶν, ἀρμάτων μάχης κλπ. Πρόκειται

GENERAL SHIPPING AGENCY

E. ARVANITOPOULOS

SHIPPING AGENTS & BROKERS

CLEARING & FORWARDING AGENTS

*

PORT-SAID
SULTAN HUSSEIN QUAY—24
P.O.B. 394

SUEZ

P.O.B. 1

AGENTS FOR: THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES—PIRAEUS
AND OTHER GREEK NAVIGATION COYS. ESTABLISHED 1894

Telegraphic Address: (Both Offices) ARVANITOPOULOS

περί των πλοίων «Τζένεραλ Λεονάρτ Κ. Μπρόστον» 11.500 τόν. γκρός και «Μαρίν Φάιντλερ» 10.780 τόν. γκρός, άτινα μετά τὴν συμπλήρωσης τῆς μετατροπῆς τῶν θάλαττων εἰς τὴν υπερσύγχρονην τὴν Στρατιωτικὴν Μεταφορὰν, ητίς καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ Κορεατικοῦ πολέμου εὐρέθη εἰς τὴν ανάσην να ναύλων ἔνια σκάφη διὰ τὴν μεταφορὰν βαρέων φορτίων. Αἱ κυριώτεραι μετατροπαὶ ἀναφέρονται εἰς τὴν ἀφάρεσιν δύο διαφραγμάτων κυτῶν ἐξ ἕκαστου πλοίου, ὥστε ν' ἀποκτήσουν ταῦτα ἀνά δύο κύτη μήκους 100 ποδῶν καὶ τὴν ἐγκατάστασιν ἡλεκτροκινήτων βαρούλκων δυναμένων ν' ἀνυψώσουν βάρος 150 τόνων μὲ τοκύτητα 12 ποδῶν κατὰ λεπτόν.

Ἡ ἐπισήμανσις κοιτασμάτων πετρελαίου

Ἡ Ἐταιρία πετρελαίων «Σόκονο—Βάκιονο» πειραματίζεται ἐπὶ μίας νέας μεθόδου ἀποκαλύψεως κοιτασμάτων πετρελαίου καὶ πιστεύει, ὅτι θὰ ἐπιτύχῃ νὰ ἐπισημάνῃ ἔνα μέρος, τούλαχιστον, τῶν μεγάλων ποσοτῶν βαρέων πετρελαίου, ποὺ κρύπτει ἀκόμη τὸ ὑπέδαφος τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ὑπολογίζεται, πράγματι, ὅτι μόνον εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ὑπάρχουν ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ ἑδάφους περὶ τὰ τέσσαρα δισεκατομμύρια βαρελίων βαρέων, ἔξαιρετικά γλωϊδώντες, ἀκάθορτον πετρελαίου. Ἡ ἀφαροδόμην ὑπὸ τῆς «Σόκονο» μέθοδος, ἀποδεῖπει εἰς τὸ νὰ ἔξαγαγή ἐκ τοῦ ἑδάφους τὴν ἀκατέργαστον αὐτὴν ὑλὴν διὰ τῆς θερμάνσεως τῆς δι' ὑπογείων πυρῶν. Ἡ μέθοδος αὕτη διστίζεται ἐπὶ τῆς ἔρχης, καθ' ἥν, τὸ πετρελαίου, θερμανόμενον, θὰ ταχῇ ἢ θὰ καταστῆ ρευστότερον, διπλῶς, ἀκριβῶς, ἀναλύεται τὸ βούτυρον, διπλῶς θερμανθῆ.

Διὰ νὰ ὑποβληθῇ εἰς τὴν αὐτὴν ἀγωγὴν τὸ κυριπτόμενον εἰς τὰ ὑπόγεια κοιτασμάτων πετρελαίου, ἐφαρμόζεται ἡ ἀποκαλούμενή «επιτόπιος καύσις», ητίς δημιουργεῖται ὡς ἔξης: Διὰ τῆς ὅπτης ἀνοιγούμενου φρέατος καταδιβίζεται ἡλεκτρικός θερμαντήρ καὶ ἀκολούθως εἰσάγεται δι ἄντλιας ἀποσφαρικός ἀρότορ. Ἀποτέλεσμα τούτου εἶναι — κατὰ τὰς ἀνακοινώσεις τοῦ διευθυντοῦ ἑρευνῶν τῆς «Σόκονο» κ. Β. Μ. Χολανταΐη — ἡ ἔκπρεξη πυρκαϊᾶς εἰς τὸ κώνο τοῦ ὑπέδαφου. Τὸ κώνο — ἀνεπιθύμητος, κατὰ τὸν κ. Χολανταΐη, ὅη — καίεται λωρών καὶ διὰ τῆς οὔτω ἀναπτυσσομένης θερμότητος ἐπίτυχανται ἡ ἀράιωσις μεγάλου μέρους τοῦ βαρελίου πετρελαίου.

Ἐν τῷ μεταξύ, ὀλιγώτερον τῶν 15 % τοῦ δυναμένου νὰ χρησιμοποιηθῆ πετρελαίου ἀναλίσκεται ὑπὸ τῶν φλογῶν. Ὁταν πλέον τὸ πετρελαίου καταστᾶ ἀραιότερον, τότε χρησιμοποιεῖται σύστημα εἰσροῆς ἀέρου, διὰ τοῦ ὅποιου δύναται ν' ἀπαχθῇ τὸ πετρελαίου εἰς τὰ φρέατα παραγωγῆς. Διὰ νὰ κατασθεσθῇ ἡ πυρκαϊά, ὀρκεῖ ἀπλῶς νὰ διακοπῇ ἡ λειτουργία τῶν ἀντλιῶν καταιωνίσεως σέρων εἰς τὰ δάση. Ἡ «Σόκονο» τρέφεται μεγάλας ἀπλίδας διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς μεθόδου ταύτης, ὅμοιογενεῖ, ὅμως δι τοῦ εύρισκεται ἀκόμη εἰς τὸ στάδιον τῶν πειραματισμῶν. Θὰ χρειασθῇ ἀρκετή εἰσέτη ἐργασία διὰ ν' ἀποδειχθῇ κατὰ πόσον θὰ είνε πρακτικῶς ἐπωφελής ἡ νέα μέθοδος. Τὰ ἐν προκειμένῳ πειράματα διεξάγονται εἰς τὴν περιοχὴν τῆς 'Οκλαχόμας.

MITSUI LINE

ΤΑΚΤΙΚΗ ΙΑΠΩΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΔΡΟΓΕΙΟΝ

ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ

Γραμμὴ "Απω Άνατολῆς": Λιμένες προσεγγίσεως: ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΑΜΒΕΡΣΑ, ΧΑΒΡΗ, ΜΑΣΣΑΛΙΑ, ΓΕΝΟΒΑ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ, ΠΟΡΤ-ΣΑΙΔ, ΣΟΥΕΖ, ΑΝΤΕΝ, Κολόμπο, ΠΕΝΑΓΚ, Πόρτ Σουητενχάμ, ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ, ΣΑΙΓΚΟΝ, Μανίλα, ΧΟΓΚ-ΚΟΓΚ, Μόζι, ΚΟΜΠΕ, Οζάκα, Ναγκόγια, ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ.

ΔΕΚΤΑ έπισης ἐμπορεύματα μὲ μεταφόρτωσιν:

Εἰς τὸ ΚΟΜΠΕ: διὰ Πουσάν (Κορέας), Νάχα, Νάσε ('Οκινάβα), Ναγκόγια, Κήλουγκ.
Εἰς τὸ ΧΟΓΚ - ΚΟΓΚ ή ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ: διὰ Μπανκόκ.

«AZUMASAN MARU»

	Ἀφίξεις	Ἀναγωρήσεις
ANTWERP	(10th Oct. 1953)	19th Oct. 1953
ROTTERDAM	20th Oct. early	21st Oct.
HAMBURG	22nd Oct.	24th Oct.
LE HAVRE	26th Oct.	27th Oct.
MARSEILLES	2nd Nov.	3rd Nov.
GENOA	4th Nov.	4th Nov.
ALEXANDRIA	8th Nov.	9th Nov.
PORT SAID	9th Nov.	10th Nov.
COLOMBO	22nd Nov.	23rd Nov.
SINGAPORE	28th Nov.	30th Nov.
BANGKOK (KOHSICHANG)	3rd Dec.	4th Dec.
SAIGON	6th Dec.	7th Dec.
MANILA	10th Dec.	12th Dec.
HONGKONG	14th Dec.	15th Dec.
YOKOHAMA	20th Dec.	21st Dec.
KOBE	22nd Dec.	

ΓΡΑΜΜΗ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ (Βορ. Χαττέρας) - KONTINENT: Ἐπὸ τὴν ΒΑΛΤΙΜΟΡΗΝ, ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΝ, Ν. ΥΟΡΚΗΝ διὰ τὴν ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ καὶ ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ. Ἀναχώρησις τὴν 11ην ἔκαστου μηνὸς ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην, μὲ φόρτωσιν εἰς τὸ Αμβούργον τὴν 25ην ἔκαστου μηνός.

Διὰ ναύλους καὶ πάσαν ἄλλην πληροφορίαν ὀπευθυντέον εἰς τοὺς Πράκτορας:

Εἰς NEAN YOPKHN: Γενιοὶ Πράκτορες διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας WM. J. ROUNTREE Co INC. 21, WEST STREET N. Y. 6—Τηλ.) 21 Διεύθ. WILLTREE.

Εἰς ΓΕΝΟΒΑΝ: AGENZIA MARITTIMA ITALO-SCANDINAVA S. A. PIAZZA NUNZIATA 5) 12. Τηλ.) 21 Διεύθ. SNEAL

Εἰς ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ: SCANDINAVIAN NEAR EAST SHIPPING AGENCY (EGYPT) LTD P. O. B. 1280 — Τηλεγραφική Διεύθυνσις SNEAL.

ΚΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ Ι·ΚΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
ΠΕΙΡΑΙΕΣ, Μέγαρον Σπυράκη—Τηλ. 42.856, 42.721, 43.391

Κάμψις εἰς τὰς ναυπηγήσεις

Τὰ στατιστικὰ δεδομένα ἐπὶ τῆς πορείας τῶν ναυπηγήσεων εἰς τὰς κυριωτέρας ἀνά τὸν Κόσμον ναυπηγικάς χώρας, περιλαμβάνοντα καὶ τὴν ὑπὸ παραγγελίαν ἐργασίαν, ἀναφέρουμενα δὲ εἰς τὴν Ἰουλίου τρ. ἔτους, ἐμφανίζουν κάμψιν τῆς ναυπηγικῆς δραστηριότητος. Ἡρχισεν αὐτὴ ἐκδηλουμένη — συμφώνως πρὸς τὰς πληροφορίας τῶν «Ἐνσεων» τῶν ἀμερικανικῶν ναυπηγῶν — κατὰ τὸ α', τρίμηνον τοῦ τρ. ἔτους καὶ ἔξικολουμένης κατὰ τὸ β', τρίμηνον. Ἡ μείωσις ὑπῆρξε καθολική δι' δλας σχεδόν τὰς ναυπηγικάς χώρας, ὃ δὲ ὅγκος τῆς ὑπὸ ναυπηγησιν καὶ παραγγελίαν ἐργασίας κατέπεσεν εἰς τὰς ἐπιπέδους τοῦ 'Ιανουαρίου 1952. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα δείκνυνται αἱ κατὰ χώρας ναυπηγικαὶ ἐργασίαι κατ' Ἰουλίου τρ. ἔτους (διὰ σκάψη 1000 τ. γκρός καὶ ἀνά έκαστον), ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς τόνους ἀντιστοίχους ἀριθμοὺς τῆς Ἰανουαρίου ἐ.

Χώρα	Ιανουάρ. 953	Ιούλιος 953	Ποσοστ. %	Διαφορά τ. γκρός
M. Βρετανία	6.181.000	5.779.000	40.0	— 402.000
Γερμανία	1.791.000	1.600.000	11.1	— 191.000
Σουηδία	1.606.000	1.565.000	10.8	— 41.000
Ηνωμ.	1.310.000	972.000	6.7	— 338.000
Όλλανδια	1.179.000	1.152.000	8.0	— 27.000
Γαλλία	854.000	824.000	5.7	— 30.000
Νορβηγία	627.000	619.000	4.3	— 8.000
Ιαπωνία	651.000	487.000	3.4	— 164.000
Ιταλία	355.000	377.000	2.6	+ 22.000
Βέλγιον	284.000	312.000	2.2	+ 28.000
Δανία	372.000	297.000	2.0	— 75.000
Λοιποὶ χώραι	420.000	443.000	3.2	+ 23.000
Σύνολον:	15.630.000	14.427.000	100.0	— 1.203.000

Ίαπωνία

Ἡ δίκη διὰ τὰ περσικὰ πετρέλαια

Τὸ ἔφετείον τοῦ Τόκιο ὀπέρριψε πρὸ ἡμερῶν ἔσφειν ἀσκηθεῖσαν ὑπὸ τῆς «Αγγλοιρένιας, δι' ἥν ἐπεδίωκε τὸ προσωρινὴ κατάσχεσις, ὑπὲρ αὐτῆς δύο φορτίων πετρελαίων, εἰσαχθέντων κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας εἰς τὴν Ιαπωνίαν ἀπό τὸ Αμπαντόν. Ἡ «Αγγλοιρένια» ισχυρίζεται εἰς τὴν ἔφεσιν της, ὅτι παραμένει κυρία τῶν πηγῶν καὶ τῶν ἐγκαταστούμενῶν της ἐπειδὴ περισσαὶ καὶ οὐ παρασύμως ἡ Περσικὴ Κυβέρνησης ἐπροώρησεν εἰς τὴν ἐθνικοποίησην των.

Κατόπιν τῆς ἀνωτέρω ὀποφάσεως, οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ιαπωνικοῦ ὑπουργείου Εμπορίου καὶ Βιομηχανίας ἀνεκόνυσαν, ὅτι τὸ χορηγθέν εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ιντερμίτσου» συνάλλαγμα ἐπέρκει διὰ τὴν εἰσαγωγὴν δ' ἔνας 7 φορτίων μόνον. Εἰς σχετικὸν ἀφ' ἐτέρου διάδημα τῆς Βρετανικῆς Κυ-

M/V «ASAKASAN MARU»

	Ἀφίξεις	Ἀναγωρήσεις
KOBE	Sept. 12	Sept. 15
OSAKA	> 15	> 15
YOKOHAMA	> 16	> 17
KAWASAKI	> 17	> 19
PHILIPPINES	> 18	> 25
SINGAPORE	> 28	Oct. 1
PORT SWETTENHAM	2	> 3
PENANG	> 4	> 6
COLOMBO	> 9	> 10
BOMBAY	> 13	> 15
PORT SAID	> 23	> 23
GENOA	> 26	> 26
CASABLANCA	> 29	> 30
NEW YORK	Nov. 8	

Τηλεγραφική Διεύθ. SNEAL—ΣΝΕΑΛ

ται εξ δόλοκήρου διάθαλάσσης. Μέγα μέρος τούτου καταναλίσκεται ἐπιποτίως—ώς λ. χ. εἰς τάς Ἰνδιμένας Πολιτείας—ἔνθα μεταφέρεται εἰς τὰ κέντρα καταναλώσεων δι' αγγών, βυθιστοφόρων ὀχημάτων πλεπτίων. Πάντως, τα 60 % τῆς παγκοσμίου καταναλώσεων τῶν πετρελαίων και τῶν παραγώγων αὐτῶν μεταφέρονται διὰ θαλάσσης.

Αναφέρομενος περαιτέρω ο δημιλητής είσι την έξειδιγι τῶν δεξιαμενοπλίοις, παρεπήρησεν ότι ή ἐταιρία «Σέλλ» χρησιμοποιεῖ στόλον έκ 450 τάνκερς, χωρητικότητος 6.750.000 τ. d.w. καὶ υπέμνησε τὴν σημειωθεῖσαν τάσιν αὐξήσεως τοῦ μεγέθους καὶ τῆς ταχύτητος τῶν δεξιαμενοπλοιών. Πρὸ τού πολέμου, τὸ τάνκερ τῶν 11.000 d.w. θεωρεῖτο μέγα. Κατὰ τὸν πόλεμον ἐναυπηγήθησαν τὰ «Γ.2» τῶν 16.600 τόνων καὶ στημέρον τὸ μεγέθη αὐτὰ εἶναι κοινὰ πλέον, διότι αἱ νέαι κατασκευαὶ αναφέρονται εἰς τὰς χωρητικότητάς των 23.000 ἔως τῶν 45.000 τόνων d.w. Εἰς δὲ σχεδὸν τὰ καυπηγεῖα, τὰ 60 % τῶν κατασκευῶν των ἀντιπροσωπεύουν τάνκερς, καὶ δὲ ναυπηγήσας ταχτέρων καὶ διλονίν μεγαλύτερων σκαφῶν τῆς καπηγορίας ταύτης ὀδηγήσας εἰς τὴν ἀναθέρωσιν τῶν μέρικοι τοῦδε παραδεδεγμένων, ὡς πρὸ τὰ συστήματα τῶν μηχανῶν προσάσσεως των. Προπολεμικώς, τὰ περισσότερα τῶν βρετανικῆς ιδιοκτησίας τάνκερες ἦσαν ἐφωδιασμένα μὲ πετρελαιομηχανᾶς. Σήμερον ἐκδηλοῦται τάσις προτιμήσεως των συνεζυγμένων ἀτμοστροβίλων, ή δὲ «Σέλλ» εἰς ἑνα τῶν σκαφῶν της—τὸ «Αουρις»—υιοθέτησεν ἐπιτυχῶς καὶ τὸ ἀεροστροβίλον.

Πέραν της έξελίξεως των πρωστηρίων συστημάτων, πολλοί άλλοι έπειγθησαν βελτιώσεις διά της έγκαταστάσεως ἐπί τῶν τάκερες ιστορέτων ἀντιλίων καὶ ἀγγών, ἐνώ παραλλήλως ἔνισχυθησαν καὶ τὰ ἐν τῇ ἔρη μέσα φορτεκφορτώσεως, εἰς τρόπον ὥστε τείνει νὰ ἔξουδετε ρωδή πόλεων τὸ μειονέκτημα τῆς μείζονος παραμονῆς τῶν δεξιμενοπλοΐων ἐν λιμένι. «Εἶναι χαρακτηριστικὸν τῆς ἐργασίας τῶν τάκερες εἶναι ὅτι ταῦτα δὲν ἐκτελούν παγίως προκαθωρισμένας μεταφοράς. Κατεύθυνθον ταὶ παντοῦ ὅπου χρειάζονται, διὰ νὰ καλύψουν μίση μεταφορὰν ὑγρῶν καυσίμων. Ἡ ἐπάνοδός των, συνεπώς, εἰς τὸν λιμένα τῆς ηπολιογήσεως των είναι ἀκανόνιστος, τὸ δὲ γεγονός αὐτὸ δημιουργεῖ διάφορα προβλήματα, ὡς λ. χ. ἀδείων καὶ παλινωπτήσεως τοῦ πληρώματος τῶν. Ἐπειρα προβλήματα ἐμφανίζει καὶ ἡ βραχεῖα παραμονὴ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν εἰς λιμένα, κατόπιν ἐνός μακροῦ ταξιδίου. Τὸ μειονέκτημα τοῦ διὰ τὸ πλήρωμα ἀντιμετωπίζεται διὰ τῆς βελτιώσεως τῶν συνηθικῶν διαδιώσεως ἐπί τοῦ πλοίου καὶ διὰ τῆς ἔξεσφαλίσεως δῆι μόνον υψηλοῦ ἐπιπέδου ἀνέσεως, ἀλλὰ καὶ ίκανῆς ψυχαγωγίας.

Τὰ ζητήματα τῶν ἀγγλικῶν τράμπες

Είς τὴν ἑτησίαν αὐτού ἐκθεσιν πρὸς τοὺς μετόχους τῆς ἑταιρίας «Φέρνεις»¹ πρός περδέρος αυτῆς σέρ «Ἐρνετ Μάρραντ ἀπῆχε τὰς δυσχέρειας που ἀντιμετωπίζουν οι Βρετανοί πλοιοκτήται ἐν τῷ προσπειστικῷ τῶν πρὸς διατήρησιν καὶ ἀνάνεωσιν τῆς φορτηγοῦ χωρικότητῶν των. Αἱ δυσχέρειαι αὗται—εἶπεν—δοφείλονται κυρίως εἰς τὸ ηὔξημένον ναυπηγικὸν κόστος καὶ εἰς τὴν διαρειστὴν φορολογίαν, διὰ τὴν μειώσιν τῆς ὀποίας ὀλαὶ οἱ ἀπλίδες στρέφονται σύμερον εἰς τὴν κρατικὴν ἐπιτροπήν, ἥτις μελετᾷ τὰ ναυτιλιακά προβλήματα τῆς χώρας. Ἐν τῷ μεταξύ, προσέθηκεν, ἀπέχοντες ἡ ὁχι, οἱ Ἀγγλοι ἐφοπλισταὶ ἀπὸ νέας παραγγελίας, ἔξαντλον τὰ κεράλαιά των, λόγῳ τῆς φορολογίας καὶ φέρονται ἀπὸ εἰς εἴς ἔτος εἰς κατάστασιν ἀδύναμίας πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν παλαιοτέρας ἡλικίας μονάδων των.

Τό 1949-50 — έτοισεν ο σέρης "Εργεστ Μάρραντ—παρηγγέλθισαν νέα φορητή σκάφη συνοιλικής άξιας 4.260.150 λιρών. Τό έπομενον έτος παρηγγέλθισαν έτερα άξιας 5.106.173 λιρών, τό 1952 έδόθισαν παραγγελίεις καλύπτουσαν μίαν άξιαν 6.356.240 λιρών και τό 1953 έμφανιζοντας μὲ έτέρας, συνοιλικής άξιας 12.454.735 λιρών. Βεβαίως, αι άνωτέρα υποχρεώσεις θάτι έξορθισμον προσδετικών μεχρι τού 1960, ότε θά δόκοι προσθουν αι παραδόσεις τῶν πλοίων, αι πηγαί διως ἀπό τὰς όποιας οι πλοιοκτήται άντλουν τὰ κεφάλαια των, διά νά καλύψουν τὰς υποχρεώσεις των, ήρχισαν νά έξαντλουνται ταχέων, και ὃν η βαρεία φορολογία διατηρηθῆ, θά πασσουν πλέον υφιστάμεναι.

Πρό τίνος χρόνου πολλά νωμπηγεία, πιέζονται από τούς έφοπλιστάς, κατέβαλλον προσπαθείας νά επιτελθούν εις την διμάλην μορφήν τῆς ἐργασίας των, νά παρέχουν δηλαδή προκαθωρισμένας τιμάς νωμπηγόσεως. 'Η ἀστάθεια, εν τούτοις, τοῦ κόστους τῶν ὑλικῶν καὶ τῶν ἐργατικῶν ἡμερομισθίων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ὄβεδαιον τῆς παραγωγῆς, απέδειξαν ὅτι η προσπάθεια βά απέδαινεν ἐπὶ ζημιὰ τῶν νωμπηγείων. 'Ηναγκάσθησαν, κατόπιν τούτου, νά παύσουν προσφέροντας ὠρισμένας τιμάς, εἰς τρόπον ὥστε οἱ ἐφοπλισταὶ καλούνται καὶ πάλιν στήμερον ὑπαρχεῖθων δλας τάς ἐνδεχομένας ἐπιβαρύνσεις ἐκ τῆς ἀστάθειας τοῦ κόστους κατὰ τὴν περιοδὸν τῶν τριῶν ἢ τεσσάρων ἐτῶν ἀπὸ τῆς τοποθετήσεως μιᾶς παραγγελίας μέχρι τῆς παρασδόσεως τοῦ νέου πλοίου.

νεοτεμέως μιας παράγγειας μεχρι της παραδοσεών του, νέου πλαισίου.
Αναφέρομενος ο δύο μήλητης είς την αὐξησιν τῆς ταχύτητος, παρεπήρησεν οτι αι ἐπ' αὐτῆς και ἐπὶ τῶν δαπανηρῶν ἐγκαταστάσεων δι' ἑπτάχυνσιν τῆς φορτοεκφορτωσεως τῶν πλοίων στηριχθείσιοι ήλπιδες διὰ τὴν ἐπιτείνειν φόρεμάτων, δὲν ἐπραγματοποιήθησαν. Οσαι ήμεραι στα ξειδίου έξοικονομούνται διά τῆς μεγαλυτέρας ταχύτητος, δαπανούνται διά σταλαίσις εἰς τους λιμένας. Πολλοί εἶναι οι λόγοι τῆς ὀργοπορίας τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας. Μεταξύ αὐτῶν συγκαταλέγεται καὶ η τεχνητὴ ἔλλειψις ἐργαστικῶν χειρῶν, μὲν ἀντικειμενικὸν σκοπὸν τὴν ὑποσιν τῶν ἡμερομοισιῶν. Συμβαῖνει πολλάκις τὰ φορτοεκφορτωτικά νὰ είναι τόσου μεγάλα, ὅπει ταῖς ἐνδιαφέρομεναι ἐταιρίαις νὰ τρέπωνται πρὸς ἄλλα ὄδους, καὶ πρὸς ἄλλα μεταφορικά μέσα, ἐπὶ προφανεῖ ζημιὰ τῶν πλοίων.

Τὸ πρόθλημα τῆς ἀντικαταστάσεως

Εις τὴν ἐπόσιαν ἔκθεσιν τῆς ὁμοσπονδίας τῶν Βρετανῶν ἀξιωματικῶν τοῦ E. N. ἀπηχούνται αἱ κρατοῦσαι ἀνήσυχαι, ὅσον ἀφορά τὴν ἀντικατάστασιν τῶν παρολίκων ἄγγλικῶν φορτηγῶν σκαφῶν. Οὐδὲν ποδὲ

τὴν κατεύθυνσιν ταύτην κυβερνητικὸν μέτρων — τογίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν — ἐλπίδη μέχρι τοῦδε. Αἱ φορολογικαὶ ἐπιβαρύνσεις παραμένουν αἱ αὐταὶ καὶ ἀπαγορεύουν εἰς τοὺς πλαισιοκτάτους νὰ δημιουργοῦν ἀποθεματικούς κερδάλιους δινάμενους νὰ καλύπτῃ ἑπταὶς τὸ 1)20 τοῦ κόστους ἑκάστης ναυπηγουμένης νέας φορτηγού μονάδος των. Ἡ βαρεία αὕτη φορολογικὴ πολιτική, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ υψηλὸν εἰσέτι ναυπηγικὸν κόστος, καθιστούν ἀνέφικτον τὴν τοποθέτησιν παραγγελιῶν ἀντικαταστάσεως.

Περαιτέρω ή ἔκθεσις ἐπικρίνει, ώς μὴ υγιά, τὴν εἰς εύρειαν κλίμακα στροφήν τῶν Ἀγγών ἐφόπλων πρὸς τὰ δεξιῶν πλοῖα. *Η βρετανική βιομηχανία εξαρτάται σήμερον σχεδόν έξι δόλαρίου,* ἀπό Βασικών πρωτών ὥλων εἰσαγόμενας ἐκ τοῦ ἑξατερικοῦ καὶ συνεπώς — τοινίζει ἡ ἔκθεσις — παρίσταται ἀνάγκη παραστῆσαι ἀναπτύξεως ὥλων τῶν κλάδων τῆς βρετανικής ναυτιλίας. *Η ισόρροπος κατανομὴ της συνέργειας τοῦ τοινίζα ἀποτελεῖ πράγαντα ζωτικὸν διά την ἀνάπτυξιν της ναυτιλίας, ἐνῷ ἀντίθετα ή διόγκωσις μιάς κατηγορίας σκαφῶν — λ. x. τῶν δεξιῶν πλοιών — ἐνδέχεται νὰ ἐπιφυλάσσῃ ἐπίζημα ἀποτελέσματα,*

Ο ναυλάριθμος κατ' Αὔγουστον

Ο παρά του «Ναυτικού Επιμελητηρίου» του Λονδίνου καταρτίζομενος ναυλάριθμος διά τήν φορτηγών ναυτιλίαν—μὲ τὴν νέαν βάσιν 100 διά τὸ 1952—έφθασε καὶ Αύγουστον τρέχ. ἔτους εἰς τὰ 73.9, μὲ ἐκπτωσιν δύο, περίπου, μονάδων, ἔναντι τοῦ προηγουμένου μηνὸς Ιούλιου, ότε ἐστημειούθεν εἰς τὰ 75.8. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα δείκνυται ἡ μηνιαία πορεία τοῦ ναυλαρίθμου διὰ τὰ συνήθη ταξίδια τῶν τράμπς καὶ ιδιαίτερων διὰ τὰ «τάιμς-τσάρτερς», κατὰ τὸν μῆνα Αύγουστον, ἐν συγκρίσει μὲ τοὺς προηγουμένους μῆνας τοῦ τρέχ.ἔτους καὶ ἔναντι τοῦ 1952:

ΜΗΝΕΣ	ταξ.	ταξ.	ταξ.	ταξ.
	τράμπτς	τ. τσάρτ.	τράμπτς	τ. τσάρτ.
Ιανουάριος	146.4	184.5	79.3	59.8
Φεβρουάριος	140.6	177.0	80.0	61.5
Μάρτιος	122.4	124.8	83.2	64.8
Απρίλιος	108.4	111.9	85.6	69.7
Μάϊος	105.8	116.5	82.2	65.5
Ιούνιος	91.2	104.1	73.8	61.6
Ιούλιος	73.5	85.2	75.8	57.4
Αύγουστος	71.2	56.5	73.9	59.0
Σεπτέμβριος	76.3	58.1	—	—
Οκτώβριος	84.9	65.6	—	—
Νοέμβριος	88.0	61.9	—	—
Δεκέμβριος	93.7	54.0	—	—

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 83.7 54.0
Κατ' είδος φορτίων, ο ναυλάριθμος του μηνός Αύγουστου, έν συγκρίσει με τούς προηγουμένους έξι μήνας του τρέχ. έτους, διεκυμάνθη διά τα συνήθη—κατά ναυάσιν—ταξιδία των τράμπς, ως έξης:

	1 9 5 3						
Ειδη φορτίων	Φεβρ.	Μαρτ.	Απρ.	Μάιος	Ιούν.	Ιούλ.	Αύγ.
Γαιάνθραξ	80.0	83.4	85.6	77.0	72.8	75.8	69.3
Σιπρά	84.7	90.7	90.0	88.8	73.1	75.8	74.3
Ζάχαρις	80.9	85.5	90.6	89.4	79.5	79.6	76.7
Μεταλλεύματα	76.3	77.9	79.5	77.2	71.4	74.5	84.7
Λιπάσματα	88.2	70.6	94.7	73.4	80.0	91.5	71.4
Ξυλεία	71.3	73.8	76.4	76.3	74.1	71.3	68.7
Χορτονομή	62.9	62.5	63.3	63.4	62.6	62.5	64.7

Σύνολον 80.0 83.2 85.6 82.2 73.8 75.8 73.9
 Ή πορεία, έξι άλλου, τοῦ ναυλαρίθμου διά τὰ τάιμ - τσάρτερς τῶν τράπτων φορτηγών, κατά τους αὐτούς, ως ἀνωτέρω, μῆνας, εἶχεν ως έξι (ιε. δέκαν 100 τὸ ἔτος 1952).

	Φορτηγά καταναλ. πετρέλαιου	Φορτηγά δηζελοκίνητα	Σύνολον
1953			
Φεβρουάριος	59.8	63.2	61.5
Μάρτιος	65.9	63.8	64.8
Απρίλιος	69.0	70.4	69.7
Μάιος	66.3	64.7	65.5
Ιούνιος	62.2	61.1	61.6
Ιούλιος	57.4	57.5	57.4
Αύγουστος	58.4	59.9	59.0

ΑΙ ΣΤΡΑΤΙΩΤΕΙΣ ΕΠΙ ΕΚΠΑΘΗΥ

Κατά τὴν συιελθούσαν εἰς τὸν Ἀγίον Σεβαστιανὸν διεθνῆ ἀσφαλιστικὴν διάσκεψιν, ὁ πρόεδρος τῆς ἐπὶ τῆς ἀσφαλίσεως τῶν σκαφῶν ἐπιτροπῆς ὑπερμάυθη τῆς συμφωνίας ἐπὶ τῶν ἀσφαλίστρων διὰ τὰ σκάφη καὶ ἀπήντησαν εἰς τὰς ἐπικρίσεις διὰ τὰς ἐπιβληθεῖσας τελευτώνων αὐξήσεις. «Αἱ ἀναμαλίαι—εἶπεν—δοσὶ διεπιστάθησαν ἔκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν αὐξήσεων ἔχουν ἡδη διακανονισθεῖσαι. Ὁ λόγος τῆς ὑπάρξεως τῆς συμφωνίας εἰναι τὴ διατήρησις σταθερότητος εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν. Αἱ παρούσαι συνθῆκαι εἰναι αἱ αὐταὶ πρότοι τῶν 1926, διτε πλήρης κατάρρευσις ἐπέλθεν εἰς τὴν ἔργασίαν τῆς ἀσφαλίσεως σκαφών, μὲ τὰς σημειουμένας τώρας αὐξήσεις των κόστους τῶν ἐπισκευών, ὡς πρόσθετον περιπλοκὴν τῆς στατατήσεως εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἐπικρίσιν.

S. ELEFTERIU LTD
SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS

Address: COLON 1570

Telephone: OFFICE 822-26 PRIVATE 4129-05

Telegrams: «LENICA» Montevideo. ALL CODES USED

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ

ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΑΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

Marine Services:	
CONTRACTORS	PROVISIONS
STEVEDORING	DECK & Eng. STORES
PAINTING	FRESH WATER
SHIFTINGBOARDS	RADAR
CLEANING BOILERS	GYROCOMPAS
> DEEP-TANKS	RADIO EQUIP. ETC.
> HOLDS	

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

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

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Διά τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων

Εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» ἐδήμοσιεύθη Ν. Δ. «περὶ τρόπου συστάσεων ἀλευθέρων, τελωνειακῶν συγκροτημάτων ναυπηγήσεως καὶ ἐπισκευῆς πλοίων. Ὁρίζεται δι' αὐτοῦ, διὰ διά Βασ. Διαταγμάτων ἐκδιδόμενών προτάσεις τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Βιομηχανίας, ἐπιτρέπεται διὰ καθορισμὸς «Ἐλευθέρων Τελωνειακῶν Συγκροτημάτων» εἰς ἐπιλεγμένους ή ἄλλους παραθαλασσίους χώρους καὶ ή ἐπὶ τούτων ἐγκατάστασις καὶ λειτουργία βιομηχανῶν ναυπηγήσεως καὶ ἐπισκευῆς πλοίων.

Αἱ εἰς τὰς ζώνας ταύτας βιομηχανικαὶ ἐγκαταστάσεις, τελούσσαι ὑπὸ τὸν ἔλεγχον καὶ τὴν ἐποπτείαν τῆς οἰκείας τελωνειακῆς ἀρχῆς, θέλουν λειτουργεῖν κατὰ τὰς διεπούσας τὸ καθεστώς τῶν «Ἐλευθέρων Τελωνειακῶν Συγκροτημάτων» τοῦ ἄρθρου 4, τοῦ Νόμου 436 (1914) διατάξεις.

Τὰ διὰ τὰς ναυπηγήσεις καὶ ἐπισκευὰς τῶν πλοίων χρησιμοποιούμενα ἐντὸς τῶν ἀνωτέρων χώρων πάστος φύσεως υλικά, ἀποστάσσονται τῶν εἰσαγωγικῶν διαστῶν καὶ τῶν τούτοις παρεπομένων φόρων.

Διόδωρῶν διαταγμάτων θέλουν κανονισθῆναι ὡς τρόπος τῆς λειτουργίας τῶν ἐγκαταστάσεων αὐτῶν, τὰ τῆς ἐποπτείας των ὑπὸ τῶν τελωνειακῶν ἀρχῶν, ως καὶ πᾶσα ἐν γένει ἀναγκαῖα λεπτομέρεια.

Ἡ ἀσφαλεία τοῦ «Ολυμπία»

Διαφεύγει τὸ «Φαιρπλαίου» τὴν πληροφορίαν περὶ τῆς ἀσφαλισθείσης ἀξίας τοῦ ὑπερωκεανίου «Ολυμπία», παρὰ τὸ γεγονός — ὅπως τούτοις — ὅτι ἀπὸ τηγὴν ἀξιόπιστον προσήλθεν ἡ σχετικὴ εἰδῆσις. Οὕτω ἡ ἀσφαλισθείση ἀξία τοῦ σκάφους εἶναι 12 ἑκατομ., δολ. δολαρίων καὶ τῶν διαπιῶν κινήσεως 3 ἑκατομ. δολ. Τὸ συμβολαιοῦν προβλέπει τὴν μετατροπήν — ἀν ζητήθη τοῦτο ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας — τῶν δολαρίων εἰς λίρας πρὸς 2.80 δολ. τὴν λίραν.

Καὶ αὐτὴ μὲν εἶναι ἡ κατὰ τὴν νεωτέρων πληροφορίαν ἡσφαλισθείση ἀξία τοῦ σκάφους, ὁπις διώς εἰς τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεως του, τὸ δόπιον, ἀσφαλῶς, θὰ εἶναι αἰσθητῶς μικρότερον. Λαμβανομένων ὑπὸ δόψιν καὶ τῶν τελευταίων προσφορῶν τῶν ἀγγλικῶν ναυπηγῶν διὰ τὴν ναυπηγήσιν παρομοίων πρὸς τὸ «Ολυμπία» σκαφῶν.

— Τὸ «Ολυμπία» κατόπινε τὸ πρῶτον εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης τὴν 19ην Ὀκτωβρίου. Ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸ «Νεπτούνιο» θά εκτελέσῃ κατὰ τὸ 1954 δέκα τρία ἐν δύο κυκλικά ταξίδια μεταξὺ λιμένων Δυτ. Εὐρώπης καὶ Βορ. Αμερικῆς. Ἀποκλείσται, κατὰ συνέπειαν, κάθε σκέψις περὶ ἐκτελέσεως ἀπὸ τὸ νέον ὑπερωκεανὸν τῆς μεσογειακῆς γραμμῆς.

— Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ «Ολυμπία» ἐναυλώθη διὰ τέσσαρα τουριστικά ταξίδια κατὰ τὸν χειμῶνα πρὸς τὰς Δυτικάς Ινδίας ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην. Ἡ διάρκεια εἴκαστου ταξίδιου θὰ εἶναι 13 — 15 ημέρων.

Οἱ νῦντοι τῶν πλοίων μας εἰς Τουρκίαν

Κατὰ τὰς διεδαγωγέντας εἰς τὴν «Ἀγκυραν διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς Ἐλληνοτουρκικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας θά συζητηθῇ καὶ τὸ γνωστὸν ζήτημα τῆς ἵστης μεταχειρίσεως ἀπὸ συναλλαγματικῆς ἀπόφεως τῶν Τουρκικῶν πλοίων, ποὺ προσεγγίζουν εἰς τοὺς λιμένας τῶν δύο συμμάχων χωρῶν. Αἱ ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀπόφεως τῆς Ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας εἶναι σαφεῖς. Οἱ νῦντοι τῶν εἰς τὴν Ἐλλάδα προσεγγιζόντων Τουρκικῶν πλοίων καὶ τῶν εἰς τὴν Τουρκίαν προσεγγιζόντων Ἐλληνικῶν θὰ ἐνεργούνται δι' ἀλευθέρων συναλλαγμάτων ἡ μέσω κλήριγκ. Εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ἡ Τουρκικὴ ἀντιπροσωπεία δὲν θηλεῖ προσμοποιηθῆ νό δεχθῆ τὰς ὡς ἄνω Ἐλληνικὰ προτάσεις, τότε ἡ ἀντιπροσωπεία μας θὰ δεχθῆ ὅποιαν δηπότε Τουρκικὴν ἀντιπρότασιν, ὑπὸ τὸν δρόν τῆς ἀπολύτου ἀμοιβαίρητος. Ἡ εὐρεῖα Βάσις, ἐπὶ τὴν δόπιον ἀπὸ ίδικης μας πλευρᾶς τίθεται ἡ ρύμισις τοῦ ἐπιμάχου τούτου ζητήματος, καταδικεῖν τὴν διάθεσιν τῆς Ἐλλάδος νὰ μὴ ἀδικῇ οὐδένα μετ' αὐτῆς συναλλασσόμενον, ἀλλὰ καὶ τὴν ἀ-

πόφασιν τῆς, ὅπως τερματίσῃ πᾶσαν εἰς βάρος τῆς γενομένην κατὰ τὸ περελθὸν ἀδικίαν.

‘Ανεχώρησε διὰ τὴν «Ἀγκυραν ὁ ἀντιπλοίαρχος λιμενικὸς κ. Βασιλ. Χανίδης, προκειμένου νὰ επιτύχῃ τὸν διακανονισμὸν τῆς πληρωμῆς τῶν ναύλων τῶν ἑλληνικῶν ἀποβατηγῶν πλοίων εἰς τὴν ἀνανεουμένην ἐμπορικὴν σύμβασιν μεταξὺ Ἐλλάδος καὶ Τουρκίας.

‘Ο νόμος περὶ πτυχίων τοῦ E. N.

‘Η κοινοβουλευτικὴ ἐπιτροπὴ ἔξουσιοδοτήσεως κατὰ τὴν συνεδρίασίν της τῆς 25ης Σεπτεμβρίου ἐνέκρινε τὸ νομοσχέδιον «περὶ διπλωμάτων, πτυχίων καὶ ὀδείων ναυτικῆς ικανότητος ἐν τῷ Ἐμπορικῷ Ναυτικῷ».

Εἰς τὸ ἄρθρον 4 τίθεται παράγ. 3, τῆς κάτωθι ἡδη παραγ. 3 λαμβανούσης τοῦ ἀριθμὸν 4. «Πτυχιούχοι ναυκλητοί καὶ κυβερνήται Α' τάξεως κεκτημένοι δεκαετή θαλασσίαν ὑπερεσίαν. ὑπὸ τὰς ἄνω ἰδιότητας, δύνανται νὰ μετάσχουν εἰδικῶν ἑξετάσεων πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Γ' τάξεως, καταλαμβάνοντες τὸ πολὺ μέχρι τοῦ 1)20 τῶν ἐπιστίων ἀπονομένων τοιούτων διπλωμάτων.

Οἱ οὕτω λαμβανοντες διπλωμάτου πλοιάρχου Γ' τάξεως δὲν δύνανται νὰ μετάσχωσι προαγωγικῶν ἑξετάσεων, ἐνεργουμένης ειδικῆς μνείας ἐπὶ τοῦ σώματος τοῦ διπλώματος».

Εἰς τὸ ἄρθρον 5 παράγ. 1, ἐδάφιον β' τίθεται ὡς τρίτον ὑπεδάφιον τὸ κατωτέρω, μετατιθεμένου τοῦ τρίτου ὑπεδάφιον εἰς τέταρτον. «Οἱ κεκτημένοι διπλωμάται Σχολῆς Μηχανικῶν Βιομηχανίας, ἀνεγνωρισμένης ὑπὸ τοῦ Κράτους, ἐδέδομένην μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἀναγνωρίσεως τῆς Σχολῆς καὶ τετραετή ὑπερεσίαν εἰς ἔργοστάσια κατασκευάζονται ἡ ἐπισκευάζονται κινητηρίους μηχανῶν, ἀποδεικνυμένων ἐκ βιβλίων μητρώου τῶν ἔργοστασίων, χαρακτηρίζονται κατ' ἔξιτρεσιν ὡς δόκιμοι μηχανικοί μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1955, ἀφοῦ ὑποστοῦν ἐπιτυχεῖς διεξαγωγαίς, κατὰ τὰ δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δρισθεῖσαν.

Τέλος, εἰς τὸ ἄρθρον 9 παράγ. 3, ἐδάφ. β' προστίθεται δεύτερον ὑπεδάφιον ἔχον ὡς κατωτέρω:

‘Η ὑπερεσία ἔφεδρων ἔχει διεργάσεις ἀξιωματικῶν τοῦ B. N. προερχόμενων ἐκ τῆς Σχολῆς ἔφεδρων μαχίμων ἀξιωματικῶν, διαυθεῖσα ἐπὶ πολεμικῶν πλοίων τοῦ B. N. ἐν ἐνέργεια λογίζεται, προκειμένου εἰδικῶν καὶ μόνον περὶ συμπληρώσων προσόντων πρὸς συμμετοχήν εἰς ἑξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Γ' τάξεως κατὰ τὸ ἡμισύ μέν, ἀλλὰ μέχρι συμπληρώσεως ὀλοκλήρου τῆς ἀπαιτούμενης θαλασσίας ὑπερεσίας.

Πλωτὸν κτηνοτροφεῖον

Μία ἀσκετὴ περίεργος μεταφορὰ διὰ φορτηγοῦ τράμπιτ ἀνελήφθη τελευταίων ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν Λίμεπτορ «Ριχάρδος Λάσιον». Μετεβλήθη κατὰ τὸ δωδεκάμερον τοιδίου τοῦ ἀπὸ τὸ Φρημάντλ τῆς Αὔστραλιας πρὸς τὸ Μπαγκόκ εἰς κτηνοτροφικὸν σταθμόν. Τὸ φορτίον του ἀποτρίζεται ἀπὸ 250 τόνων, 100 δρινθαρ, 22 χοίρων, 8 ήμιόνους καὶ 8 σκύλους. Τροφία 250 τόνων ἔφορτων προσφέρονται διὰ τὴν διατροφὴν τῶν ζώων, τὴν ὃποιαν ἐπέθελπον 4 κτηνοτρόφοι ἀπὸ τὸ Σιάμ, ἐπιβαίνοντες τοῦ πλοίου. Ο πλοιάρχος τοῦ σκάφους κ. E. Ανδρεάδης ἐδήλωσεν εἰς τοὺς δημιοτιγράφους τοῦ Φρημάντλ, διτὶ πρώτην φοράν μετέφερε τοιούτων φορτίου.

Τὸ «Ριχάρδος Λάσιον» ἔναυλωθη ἀπὸ τὴν Ιαπωνικὴν Εταιρείαν «Νίππον Γιουσέν» διὰ τὴν μεταφορὰν αὐτῶν.

Τὰ Ναυπηγεῖα Σύρου

‘Υπὸ τὴν ἐπανωμίαν «Ναυπηγεῖα Σύρου» A. E. καὶ μὲ εδραν τὴν Σύρον, συνεστήθη ἑταῖρία, σκοπὸς τῆς ποτίσας εἰναι ἡ ἐγκατάστασις συγχρονισμένης βιομηχανίας ἐπισκευῶν πλοίων ἐν Σύρῳ, ὅπου, ὡς γνωστόν, θὰ ρυμουλκηθῇ ἐπί Πειραιῶς, καὶ ἡ πλωτὴ δεξαμενή. Εἰς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς νέας ἑταῖριας μετέχουν οἱ κ. Κ. Μάρκος Νομικός, Στρατῆς Ανδρεάδης, Μανώλης Κουλουκούντης, Στ. Νιάρχος, Α. Βερδέλης, πρώτην προέδρον τοῦ Τεχνικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἐλλάδος κλπ.

Αἱ καθελκύσεις

‘Ἐκ τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων Βέζερ, τῆς Βρέμης, καὶ διὰ λογαριαστὸν τῆς ἑταῖριας «Ολυμπίκιο» μιᾶς τοῦ ἔφορτοιστικοῦ συγκροτήματος τοῦ κ. Ar. Όναστη, καθειλκύσθη τὴν 10ην Σεπτεμβρίου τὸ νέον δεξαμενόπλοιον «Ολυμπικό Γουίντ» 14.000 τ. γκρός καὶ 20.000 τόνων d. w. Τὸ σκάφος θὰ εἶναι ἐτοιμόν πρὸς παράδοσιν περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους. Σημαῖα Λιβερίας.

‘Ἐκ τῶν ναυπηγείων «Σβάν, Χάρτερ καὶ Ούγκαμ Ρίτσαρδον» καθειλκύσθη τὴν 23ην Σεπτεμβρίου τὸ νέοτευκτον τράμπιτ φορτηγὸν «Νέππουν» διὰ λογαριαστὸν τῆς Ἐλληνικῶν συμφερόντων παναματῆς ἑταῖριας «Εσπέρια». Ανάδοχος τοῦ σκάφους παρέστη ἡ δεσποινίς A. Χατζηλία. Διὰ τὸ πλήρωμα διατίθενται ἀνετοι θαλασσίτοι μὲ δύο κλίνας ἔκαστος. Η πρωταρχίας μηχανῆς τοῦ εἶναι τύπου Ντόρφορδ, τετρακύλινδρος, ἀναπτύσσουσα δύναμιν 4.400 ίππων ἔξονος εἰς τὰς 115

CONSIGN YOUR VESSELS AT MARSEILLES TO:

MICHAELIDES & CO

7, RUE BEAUVAU

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

CHARTERING, SALE & PURCHASE, BUNKERING, STEVEDORING & REPAIRS

Brokers for the Construction of Cargo Vessels & Tankers

Mortgages arranged on Shipping Property

BRANCH OFFICE AT PORT-DE-BOUC

SUB-AGENTS AT ALL PORTS IN SOUTH AND NORTH FRANCE

PERSONAL ATTENTION
TELEPHONES: COLBERT 18-33 & 18-34QUICK DESPATCH
TELEGRAMS: «MICHAELIDES»—MARSEILLES

TO MONON ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ EN ΜΑΣΣΑΛΙΑ

Πρακτορεύσεις, Ναυλώσεις, Αγοραπωλησία, Επισκευασία, Ανθρακεύσεις, Φορτοεκφορτώσεις.
Ναυπηγήσεις καὶ Δάνεια ἐπὶ ἀτμοπολοίων καὶ πετρελαιοφόρων.

στροφάς. Θά δύναται νὰ καταναλώσῃ καὶ πετρέλαιον λεβδήτων. Τὸ σκάφος κατὰ τὴν καθέλκυσίν του εἶχε βάρος 3.950 τόνων καὶ θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ φορτίον 10 χιλ. τόνων, μὲ ταχύτητα 13 μιλλίων.

Αἱ ναυπηγῆσεις

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Φέρνες» παρηγέλθη παρὰ τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ ἔνα δεξαμενόπλοιον τῶν 18.100 τόνων d.w. Περισσότεραι λεπτομέρειαι καὶ χρονος παραδόσεως δὲν ἔγνωσθαν.

Αἱ δοκιμαὶ τοῦ «Λαίδη Ντόροθιου»

Ἐπὶ δύο συνεχεῖς ἡμέρας, τὴν 21ην καὶ 22αν Σεπτεμβρίου ἐξετέλεσθησαν σὶ δοκιμαὶ τοῦ νεοεὐκτου δεξαμενοπλοίου «Λαίδη Ντόροθιου» 17.600 τόνων d.w. (ἀδελφός τοῦ τάνκερ «Νημερότης»), διὸ κατεκεύασθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σκώττης, τοῦ Γκρήνοκ, διὰ λογαριασμοῦ «Ἐλλήνος» ἐφοπλιστοῦ. Τὸ σκάφος ἀπέδωκεν ἑκτάκτως εὐνοϊκὰ ἀποτελέσματα καὶ ὑπὸ εὐνοϊκὸν ἀνέπτυξε τούτην 15.3 μιλλίων χωρὶς νὰ ἔχει τηλική σῆρας δῆλας τὰς στροφὰς τῶν μηνιάν του. Τὸ «Λαίδη Ντόροθιου» ἀπέπλευσε τὴν 23ην π. μηνὸς διὰ τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον.

Ἀγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ ἄγγιλικὸν φορτηγὸν «Suntgover» 7622 τόν. γκρός, 11.000 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς 'Ιθάκης (ἔταιρις «Δωρίς», τοῦ Λοιδίνου). Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθαν.

— «Ἐπίσης παρὰ λιβεριανῆς ἔταιριας ἡγοράσθη ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς τὸ ἀργοῦν εἰς Χόλιον Λόχον ἄγγιλικὸν λίμπερτο «Clan Macquarrie» 7131 τόν. γκρός, 10.200 τόν. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1942. Θὰ παραληφθῇ κατόπιν ἐπιθωρήσας ἐν δεξαμενῇ.

— Εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας εἰχομεν ἀναγράψει τὴν ὄγραδὸν δύο ἄγγιλικῶν δεξαμενοπλοίων παρ' Ἐλλήνων. 'Ἐγνώσθη ἦδη συμπληρωματικῶς ὅτι τὸ ἔν εἰνε τὸ τάνκερ «Benedik» 7104 τ. γκρός, 11.040 τ. d.w. (τοῦ 1928), τὸ δὲ ἔτερον εἰνε τὸ «Cherrywood», μὲ δύο καταστρώματα, 6401 τ. γκρός, 10.500 τ. φορτίου (τοῦ 1927), μὲ σερβέῳ τοῦ 1952. Τὸ πρώτων παραληφθὲν εἰς Φάλιμον, ὑψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Νόνο Μάρω». Τὸ δεύτερον, παραληφθὲν εἰς Τόνην, ὑψωσε τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας καὶ μετωνομάσθη «Εἰρήνη Μ.».

— «Ἐπίσης εἰς προηγούμενον τεύχος μας εἰχομεν ἀναγράψει, ὅτι ἡ γοράσθη παρ' Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ, μὲ ἀδειαν ἀλλαγῆς σημαίας, ἐνα Ἀμερικανικὸν λίμπερτο, ἀργόν, συνεπεία ζημιῶν, εἰς Μπουένος «Ἄρες. Ἐγνώσθη, ὅτι πρόκειται περὶ τοῦ λίμπερτο «Nathaniel B. Palmer» 7210 τ. γκρός, 10.500 τ. d.w. (τοῦ 1942). Τὸ σκάφος παρελήφθη ἥδη εἰς τὸ Μπουένος «Ἄρες. ὑψωσε σημαίαν Κοσταρίκας, μετωνομάσθη «Μανολίτο» καὶ ἐπίσκευασθέν, ἐναὐλόθη.

— Τὸ νορθηγικὸν λίμπερτο «Rupa» 7221 τ. γκρός, 10.500 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 180.000 λιρῶν.

— «Ἐπίσης τὸ παναμαϊκὸν τάνκερ «Esso Guyenne» 5011 τόν. γκρός, 8000 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1926, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. 'Ατυχίδη (τῆς Μασσαλίας) καὶ παρελήφθη ἥδη εἰς Πόρτ ντε Μπούκ. Τὸ ἔν λόγω σκάφος μετωνομάσθη «Ντεμιρχάν» καὶ ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας.

— Ἀμερικανικὸν ἔξ ἄλλου δεξαμενόπλοιον 14.000 τόνων d.w. προπλεμικῆς κατασκευῆς, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ ἀντὶ 150.000 δολαρίων. Περαιτέρω λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθαν.

Πρὸς διάλυσιν

Τὸ φορτηγὸν «Αργολικός» 4786 τόν. γκρός (τοῦ 1921) ἐπωλήθη εἰς 'Ιάπωνας δισιλτάς ἀντὶ τιμῆς 52.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος ἔχει ἥδη ναυλωθῆ διὰ τὴν μεταφορὰν μεταλλευμάτων ἀπὸ Μορμουγκάρο εἰς Ιαπωνίαν, ὅπου καὶ θὰ πασαδιθῇ.

Ἐκποίησις προσαράξαντος

Εἰς δημόσιον πλειστηριασμόν, κατέπιν ἐντολῆς τῶν ὁμοδίων δικαιοτηρίων τοῦ Πούερ Ρίκο, ἐξέτεθεν τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Γεωργιάνον». Ἐπιστεύθησε οἱ ναυαγοσῶσται διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ὄφειλομένων εἰς αὐτοὺς σώστρων. Τὸ σκάφος προσήραξεν εἰς τὸ Σάν Χουάν καὶ ἀνειλκύθη τὴν 21ην Μαΐου.

Κωνστ. Κραλίδης

Ἐπὶ τῶν ἐπάλξεων, ἡμπορεὶ τὶς νὰ εἴπῃ, ὅτι εὔρε τὸ θάνατον μία τόσον γνώριμος ὅσον καὶ συμπαθῆς φυσιογνωμία τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, ὁ ἐπιθεωρήτης μηχανικὸς Κραλίδης. Τὸ τραγικὸν τέλος τοῦ θλαστὸς χώραν ἐντὸς τῶν μονίμων δεξαμενῶν Πειραιῶν, εἰς τὰς ὁποῖας ἐπὶ συναπτήτας δεκαεπτήδιος ἐπειθώρει τὰ πλοῖα.

Ἄπο μακροῦ ἐγκατεστημένος εἰς τὸν Πειραιά ὁ μακαρίτης Κραλίδης προσέφερε τὰς τεχνικὰς υπηρεσίας του εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἐξειπάτησε καὶ διεκρίνετο διὰ τὸ ήδος, τὴν κατάρτισιν καὶ τὴν εὐγένειάν του.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ἀπευθύνουν εἰς τοὺς οἰκείους τοῦ μεταστάντος τὰ συλλυπητήρια τῶν.

Θάνατος «Ἐλληνος πλοιάρχου

Ἐκ Νέας 'Υόρκης ἀνηγγέλθη ὁ πρόωρος θάνατος τοῦ πλοιάρχου 'Ιωάννου Α. Λουκά, εἰς ἡλικίαν 33 μόνον ἔτων. Ο μεταστὰς είχεν ὑπηρετήσει εἰς τὸ B. N. κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἔτων 1940—46, ἀποτελεῖς μετ' τὸν Βαθμὸν τοῦ ὑποπλοιάρχου. Ἐκτὸτε, πλοιάρχων ἀπὸ τετρατίας εἰς διάφορα ἐμπορικὰ πλοῖα, παρέλαβε πρὸ τινῶν μηνῶν τὸ νέοτερον δεξαμενόπλοιον «Ανδρος 'Αίλαντ» 29.000 τόν. d.w., τῆς ἑταίριας «Οράτον». Ο θάνατός του ἐπήλθε κατά τὸ τελευταῖον ταξίδιον τοῦ ἐν λόγω τάνκερ τοῦ Βουδέτι οἰκισθέντος Φιλαδέλφειαν, ἡ δὲ κηδεία του ἐπέλεσθη εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην τὴν 26ην Σεπτεμβρίου.

Διεθνῆς διάσκεψις

Κατὰ τὴν συνερχομένην εἰς τὴν Κεϋλάνην ἀπὸ τῆς 5ης μέχρι τῆς 15ης Οκτωβρίου ναυτικῶν διάσκεψιν τοῦ Διεθνοῦ Γραφείου 'Εργασίας, ὁ 'Ελληνικὸς ἐφοπλισμὸς ἐκπροσωπεῖται ἀπὸ τὸν κ. Κώσταν Λύραν τοῦ Λοιδίνου. Κύριον θέμα αἱ συνθήκαι ἐργασίας τῶν δισιτῶν ναυτεργατῶν.

Τὸ νομοσχέδιον τοῦ N.A.T.

Κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς Κοινούσιουλευτικῆς 'Ἐπιτροπῆς τῆς 29ης Σεπτεμβρίου ἐψφισθεῖται καὶ τὸ σύνολον τοῦ σχέδιον N. Δ. Διατάγματος «περὶ ρυθμίσεως ζημιῶν τινῶν ἀφορῶντων τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον». Εἰς τὸ ἔγκριθέν N. Δ. ἐπινέχθησαν ὡρισμέναι τροπολογίαι, αἱ σημαντικῶτεραι τῶν ὁποίων εἶναι αἱ ἀκόλουθαι:

Εἰς τὴν α', παράγρ. τοῦ ἀρθρου 1 ὁρίζεται, ὅτι ἡ χορήγησις δανείων ὑπὸ τοῦ N.A.T. ἐπεκτείνεται καὶ ἐπὶ ἐπιβατηγών ἡ ναυαγοσωστικῶν καὶ μέχρι ποσοῦ μὲ ὑπερβαίνοντος τὸ τρίτον τῆς ἑκ τοῦ συμβόλαιου ναυπηγήσεως προκυπτούσης ἀξίας τοῦ πλοίου ἡ διὰ τὴν χορήγησην τοκοχρωλιτῶν δανείων πρὸς ἐπιβατηγών ἡ ναυαγοσωστικὸς πλοίος ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ἀλλικίας μέχρι 15 ἔτῶν καὶ μέχρι τοῦ τετάρτου τῆς ἐκάστοτε ἀξίας αὐτῶν.

Ἐπίσης προστίθεται ἡ ὑπὸ ἀριθ. ε', παράγρ. ἔχουσα οὕτω: Διὰ τὴν συμμετοχὴν ἡ δανείσμον τοῦ N.A.T. εἰς ἐπιχειρήσεις κοινῆς ὠφελείας ἡ βιομηχανικάς ἐπιχειρήσεις γενικωτέρας σημιστίας ἀμφοτέρας ἀμέσως ἐξυπηρετούσας τὴν Ναυτιλίαν (οἷον ναυπηγεία, συγχρονισμένα ἐργοστάσια ἐπισκευῶν πλοίων).

Τέλος προστίθεται τὸ ὑπὸ ἀριθ. 11 ἀρθρου 11 ὁρίζεται τὸ πλοίον οὕτω:

Τὸ N.A.T. πρὸς ἐξασφάλισιν τῆς εἰσπράξεως τοῦ εἰσπράξεως τοῦ δημόσιεσσιν τοῦ παρόντος ὀφειλομένου ὑποδοίποιου τῆς πρὸς αὐτὸν γενομένης εἰσφορᾶς ὑπὸ τῶν ἰδιοκτητῶν τῶν ἐπτά δεξαμενοπλοίων, τῶν ἐκτοπισθέντων ὑπὸ τῆς 'Αμερικανικῆς Κυβερνήσεως εἰς 'Ελληνικὸς πλοιάρχητας τῆς μεσοδαβίδης τῆς 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως, συμφώνως πρὸς τὸ ὑπόγραψεν ὑπὸ τῶν ἀγοραστῶν ἐν Νέᾳ 'Υόρκη τὴν 23ην Ιανουαρίου 1948 πρακτικόν, δικαιούται νὰ ἐγγράψῃ ὑποθήκην ἐπὶ τῶν δεξαμενοπλοίων τῶν ὁποίων οἱ πλοιοκτήται δεν ἔξεσθαν τὴν εἰσφοράν. Η ὑποθήκη ἐγγράφεται κατόπιν ἀπόφασεως τοῦ Δ. Σ. τοῦ N.A.T., ἐγκρινομένης ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, αἱρέται δὲ κατὰ τὴν αὐτὴν διαδικασίαν ὅμα τὴν ἐξοφλήσει τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ τῆς εἰσφορᾶς. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις δὲν ἀπαιτεῖται ἡ σύναψις συμβολαιογραφικοῦ ἐγγράφου.

Τὸ «σούπερ τάνκερ» τοῦ κ. Νιάρχου

Εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Μπέθλεμ προχωρεῖ μὲ Ικανοποιητικὸν ρυθμὸν ναυπηγήσεις τοῦ «σούπερ-τάνκερ» τῶν 45.400 τόνων d.w., τοῦ κ. Σ. Νιάρχου. Τὸ σκάφος, διὰ τὸ ὅποιον ἀνηγγέλθη ἥδη ὅτι θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



1953

MANAGERS A. LUSI LIMITED,

LONDON E.C. 3

PLANTATION HOUSE,
AIALLAZAK AND MAZZAK LTD.

κυανόλευκον, θάλασσα στην οποία τα μέσα Δεκεμβρίου είναι έξι. Επίσης, «Ηδη καθαρισμένη» είναι η θάλασσα του πλοίου, με πέντε πτέρυγας, με δύλικον βάρος 70.000 άγγιγκιών λιτρών και με διάμετρον 22.6 ποδών.

Σύντομοι ναυτικοί ειδήσεις

Τότε ομερικανικόν λίμπετρο της έταιριος «Οράιον» (Seavigil) 7251 τ. γκρές (τοῦ 1944) μετωπούσαθη «Οεσεν Νίμπετ».

—Τότε καθελκουσθεντέοντας ή έλιξ τού πλοίου, με πέντε πτέρυγας, με δύλικον βάρος 3600 τ. γκρές.

—Τότε νεοτευκτοντος δεξαμενόπλοιον «Μιχαήλ Λ.» 11.289 τ. γκρές, ένεγραφή εἰς τὴν δύναμιν τῆς έταιριος «Λαζαρίποτούς».

—Τότε καθελκουσθεντέοντας ή έργανικον δεξαμενόπλοιον «Αρκούρους», τῆς παναμαϊκῆς έταιριος «Φαιρπλάν», σημειούσατο προσωρινής με χωρητικότητα 19.500 τ. γκρές. Σηματικά λιδερίσιος.

—Επίσης τότε καθελκουσθεντέοντας ή Καναδάν δεξαμενόπλοιον «Ανδρος Βέντσιαρ» τῆς έταιριος «Ατλαντικ Σιππιγκ» (τοῦ συγκροτήματος τῆς «Οράιον») σημειούσατο προσωρινής με χωρητικότητα 20.000 τ. γκρές. Σηματικά Παναρά.

—Κατόπιν, έπιτυχον δοκιμών, παρελθόσθισαν καὶ έτεσθον ἡδη ἐν ὑπερεσίᾳ τὰ νεότυπα τὸ πόλιον λιθερίσιον σημειώσαν δεξαμενόπλοια με «Ολύμπιον» Μέσουτεντα 13.660 τ. γκρές, ἀποτελεσθαν ἐκ Κιέλου τὴν 18ην Σεπτεμβρίου διὰ Νέαν Ρέθην, «Αιόνιον» Τσαλλέντερην 13.490 τ. γκρές, ἀποτελεσθαν ἐκ Γιοκοχώρας τὴν 19ην Σεπτεμβρίου διὰ Περιστού Κόλπου καὶ «Μαρίταιν» Τρίτερην 13.033 τ. γκρές, ἀποτελεσθαν πρὸ τῶν ἔθοδοντος ἐξ Αιγαίου διὰ Βόρ. Αιγαίην.

—Παρελθόμητος, έπισης, κατόπιν έπιτυχον δοκιμών, εἰς τὸ Γκρέριον καὶ νυνωθεν δεξαμενόπλοιον «Λειζέν Ντόροφου».

—Τότε ὑπὸ παναμαϊκῆς σημειώσαν λίμπετρο «Ατλαντικ Πάιλοτ» 7176 τόν. γκρές (τοῦ 1943), μετωπούσαθη «Πλάιλατ».

—Ἐντός τοῦ ἀρχαρινοῦ μηνὸς «Οκτώβριον» διέκοπεν ἐκ τῶν γαλλικῶν νουπρεγίων τοῦ Ιο. Τραϊτ, ἀκέντη κατασκευάζοντος δεξαμενόπλοιον 12.000 τόν. γκρές καὶ 19.800 τόνων d.w. διὰ λογαριασμῶν τῆς Ἑλληνικῶν συμφερόντων λιθερίσιος έταιριας «Ατλαντικ Οίλο». Εἰς τὸ σκάφος θεοῦ δοθῇ τὸ ονόματος «Ατλαντικ Λαΐηντος».

Θαλάσσια ἀτυχήματα

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (λιβ.): «Ἐκ Βαγκούρεω διὰ Λονδίνου έφθασεν εἰς Μπαλμπά μὲ ἀναρπάδιον εἰς ζάντην. Θάλασσαν ασθεῖ ἐν Αγγλίᾳ.

(Σεπτ. 13)

«ΕΥΓΕΝΙΑ» (παν.): «Ανελκυσθεντέοντας έρρυμουλήμητος εἰς Βοστόνην. Τὸ σκάφος θάλασσαν στρών ζημιῶν τοῦ εἰς ἐλάσσαμα καὶ νευρεῖ, καθὼν καὶ πρὸ πλούσιον. Μηχαναῖ, λίθετος καὶ βαρύσιος ἀλλὰ τίτικερονθεν.

(Σεπτ. 15)

«ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ» (λιβ. δεξ.): «Έφθασεν εἰς Γιοκοχώραν μὲ ζημίας εἰς τοὺς κακίνους Νο. 4 καὶ 8, τῶν μηχανῶν του. Η ζημία προσθίθεται ἐξ ἀμελείας τοῦ πληρώματος καὶ ἀλλούσιων λιπαρώσεων. Διετάχθη λόστον τῶν μηχανῶν καὶ γενικὴ ἐπιθεώρησις.

(Σεπτ. 24)

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ»: «Ἐκ Ροζάριον διὰ Φάλμουθ προσήρχεν εἰς «Ιντιο Τόάνελ. Ανελκυσθεντέοντας ἐκ νέου εἰς τὴν ἔτεραν πλευράν τῆς διώρυγος. Ρυμούλκη ἐργάζεσθαι διὰ τὴν ἀνέλκυσιν του.

(Σεπτ. 26)

«ΝΙΚΟΣ» (λιβ. δεξ.): «Έφθασεν εἰς Φράμπαντ, κατόπιν προσαρέσων ἐπὶ ὑψάλου. Υπέστη ζημίας τινῶν εἰς Ελικα καὶ σημειούσατο διαρροή εἰς τὰ κύπεια του Νο. 1, 2, 3 καὶ 6.

(Σεπτ. 19)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ» (λιβ. δεξ.): Προσήρχεν ἐμφόρτων εἰς Πόρτ Σαΐδ τὴν 13ην π. μηνὸς καὶ ὄντελκυσθη τὴν 18ην, ἀφοῦ εξερρόθησαν 3000 τ. φορτίον. Επαναφοτάσσαν ἀνεχώρησε τὴν 19ην διὰ τὸ προσιόντος του.

(Σεπτ. 13—19)

Η ναυλαγορά

Παρὰ τὴν ζωροτέραν κίνησιν τῶν ναυλωσεων κατὰ τὸ διαρρεύσαν δεκαπεντήμερον, λόγῳ τῶν περισσότερων πωλήσεων στηρώντων ἀπὸ ωρίσμαν ἄγοράς, καιμάν δε σημειούσαι αἰσιοδοξίαν μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς. Τὰ σκάφη εἶναι περισσότερα τῆς ζητησίας. Ο τόνος τῆς ἀγορᾶς ἀν δὲν εἶναι ὁκοῦ ὑποτιμητικός, δὲν ὑποδεικνύει καὶ προσεχεῖ τὴν διεύρυνσιν τῆς ἀπαυχολήσεως τοῦ φορτηγού πλοίου.

Καλλίτεροι, βεβαίως, οὐδεὶς ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὸν τομέα τοῦ «Ἀγίου Λαυρεντίου» διὰ στιτρῷ, ἀλλὰ καὶ τὸν οὐλόπλοιον ἀπὸ τὸν τομέα τοῦ «Ἀγίου Λαυρεντίου» διὰ στιτρῷ, ἀλλὰ καὶ τὸν οὐλόπλοιον μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν. Διατογαὶ ὀρκεῖσθαι ἀπὸ τὸν τομέα τοῦ «Ἀγίου Λαυρεντίου» καὶ νευρεῖς τοῦ Κόλπου διὰ Πανακτόνην, Ιστανίν, Ισραήλ, Τεργέστην καὶ τὸ Κόνγρεντ.

Οι προσφερόντεον ναῦλοι στεμένοις ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ Τεργέστην, Φορτία δι' Ιστανίν ἐπλεύσθησαν ἀπὸ τὸν Βασιληπόρου εἰς 67(6) καὶ τὸ 9 δολ. «Ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντς δι' Ιρλανδίαν 45» — (Οκτώβριον) καὶ ἀράδοτοίς διὸ Λίθερπολού εἰς 7 δολ. «Οκτώβριον». «Ἀπὸ τὸν Αγίου Λαυρεντίου διὰ τὸν Αμέρερον — Αμερύρουγον 37(3) καὶ διὰ Αγίου Λαυρεντίου 37(9) θεοῦ, ἐφορτωτικῶν καὶ τὸ 45— γκρές ἐπανελήφθησαν δι' Αγγλίαν. Απὸ τὸ Πόρτ Αρτόριολού δολ. 8.25 διὰ Γερμανίαν. Διὰ καιανέρας περιωρισμένη ἡ ἐργασία. Τὰ 27(6) θεοῦ 28(6) ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὸ Χάμπτον ρόδος 9.200 τ. γαιανθράκων διὰ Τούρτεριολ 9800 τ. γενικάτων χώμα δι' Αγγλίαν 54 — ἔνα λιμένα, 57(6) δύο λιμένας μὲ 1000 τ. θεοῦ. Ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 24 Σεπτεμβρίου — 3 Οκτώβριον.

«ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ» (πανα.) ἐκ Χάμπτον ρόδος 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ι-ανέριου δολ. 4.35, φόρτωσις 20—25 Σεπτεμβρίου.

«ΘΕΟΔΩΡΑ» (δύνωρ). ἐκ Χάμπτον ρόδος 20 Σεπτεμβρίου — 5 Οκτώβριον.

«ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ» (λιβερ.): «Ἐκ Χάμπτον ρόδος 9.200 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ι-ανέριου. Διά σύνια δι' Ιστανίν δολ. 9.65, φόρτωσις 13—25 οὐρώριον.

«ΕΙΡΗΝΗ» (πανα.). ἐκ Χάμπτον ρόδος 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Σεπτεμβρίου 28—, φόρτωσις Επταμέριον.

«ΑΛΜΠΑ» (πανα.): «Ἐκ Βαλτιμόρης 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Καβασάκι δολ. 8.55, μὲ 1000 τ. θεοῦ περιθέρασταν, καντόνειον 30 Σεπτεμβρίου.

«ΑΟΥΡΟΡΑ» (δύνωρ). ἐκ Αμερικανικῶν λιμένων Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων καὶ ἡ σύνια δι' Ιστανίν δολ. 9.65, φόρτωσις 13—25 οὐρώριον.

«ΑΝΤΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (Κεστορ.). ἐκ Τούρτεριολ 9800 τ. γενικάτων χώμα δι' Αγγλίαν 54 — ἔνα λιμένα, 57(6) δύο λιμένες μὲ 1000 τ. θεοῦ. Ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 24 Σεπτεμβρίου — 3 Οκτώβριον.

«ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ» (πανα.). ἐκ Χάμπτον ρόδος 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ι-ανέριου δολ. 4.35, φόρτωσις 20—25 Σεπτεμβρίου.

«ΘΕΟΔΩΡΑ» (πανα.). ἐκ Χάμπτον ρόδος 9.200 τ. γαιανθράκων διὰ Οκτώβριον.

«ΠΑΝΑΓΙΑ» (πανα.). ἐκ Χάμπτον ρόδος 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Καβασάκι δολ. 8.45, μὲ 1000 τ. θεοῦ περιθέρασταν, φόρτωσις 1—10 Νοεμβρίου.

«ΜΥΡΙΑΜ» (δύνωρ). ἐκ Τάμπας 9000 τ. γενικάτων χώμα δι' Ιστανίν δολ. 8.50, φόρτωσις Επταμέριον — Οκτώβριον.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗ» (πανα.). ἐκ Νέας Όρλεανς δολ. 9.50, μὲ 1000 τ. θεοῦ περιθέρασταν, φόρτωσις 1—10 Νοεμβρίου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» (λίμπετρο). ἐκ Αγίου Λαυρεντίου 9000 τ. γεννημάτων διὰ Βέροιαν δολ. 3.85, μὲ 750 τ. θεοῦ περιθέρασταν, φόρτωσις 16—28 Οκτώβριοι.

«ΚΑΣΠΑΝΑΣ» (λίμπετρο). ἐκ Αγίου Λαυρεντίου 9800 τ. γεννημάτων διὰ Ρίον Ι-ανέριου δολ. 4.45, φόρτωσις 9—19 Οκτώβριοι.

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. Σ.» (πανα.). ἐκ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ιαπωνίαν δολ. 8.65, μὲ 1000 τ. θεοῦ περιθέρασταν, φόρτωσις Οκτώβριον.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» (λίμπετρο). ἐκ Αγίου Λαυρεντίου 9000 τ. γεννημάτων διὰ Βέροιαν δολ. 3.85, μὲ 3000 τ. θεοῦ περιθέρασταν, φόρτωσις 16—28 Οκτώβριοι.

«ΚΑΣΠΑΝΑΣ» (λίμπετρο). ἐκ Αγίου Λαυρεντίου 9800 τ. γεννημάτων διὰ Ρίον Ι-ανέριου δολ. 3.85, μὲ 3000 τ. θεοῦ περιθέρασταν, φόρτωσις 15—26 Οκτώβριοι.

«ΑΚΡΟΝ» (δύνωρ). ἐκ Τούρτεριολ 9000 τ. γεννημάτων δι' Αμερίσσαν δι' Ρόττερντερος δολ. 8.25, θεοῦ περιθέρασταν, φόρτωσις 1—10 Οκτώβριον.

«ΠΕΡΙΚΛΗΣ» (πανα.). ἐκ Χάμπτον ρόδος 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Νόρδερν περιθέρασταν, φόρτωσις 1—10 Νοεμβρίου.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗ» (πανα.). ἐκ Νέας Όρλεανς δολ. 9.50, μὲ 1000 τ. θεοῦ περιθέρασταν, φόρτωσις 2—16 Νοεμβρίου.

«ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ» (πανα.). ἐκ Χάμπτον ρόδος 9.75, μὲ 1000 τ. θεοῦ περιθέρασταν, φόρτωσις 10—20 Οκτώβριοι.

«ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ» (πανα.). ἐκ Χάμπτον ρόδος 8500 τ. γαιανθράκων διὰ Βόρειου Ταύρου περιθέρασταν, φόρτωσις 5—12 Οκτώβριοι.

«ΠΑΙ·ΛΟΤ» (εχ Ατλαντικ Πάιλοτο). ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9300 τ. γεννημάτων διὰ Νόρδερν περιθέρασταν, φόρτωσις 1—10 Οκτώβριοι.

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. Σ.» (πανα.). ἐκ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Καβασάκι δολ. 8.50, μὲ 1000 τ. θεοῦ περιθέρασταν, φόρτωσις Οκτώβριον.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» (πανα.). ἐκ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διὰ Νόρδερν περιθέρασταν, φόρτωσις 1—10 Οκτώβριοι.

«ΚΑΤΩΝΑΣ» (λιμπετρο). ἐκ Χάμπτον ρόδος 9.85, μὲ 1000 τ. θεοῦ περιθέρασταν, φόρτωσις 18—25 Οκτώβριοι.

«Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» (πανα.). ἐκ Αμερικανικῶν λιμένων διὰ Βαρεσίου Είσηνικού δι' Αγγλίαν δολ. 6.80, μὲ 1000 τ. θεοῦ περιθέρασταν, φόρτωσις 1—13 Οκτώβριοι.

«ΞΑΠΑΛΛΑΤΟΡΙΑ» (πανα.). ἐκ Βαγκούθερ, Νιού Ούεστερντερ δι' Βίκτωριαν 9000 τ. γεννημάτων εἰδῶν 475.000 κ. π. διὰ δέματα δολ. 6.80, μὲ 1000 τ. θεοῦ περιθέρασταν, φόρτωσις 1—15 Οκτώβριοι.

«ΠΑΙΔΙΟΣ» (πανα.). ἐκ Βαρεσίου Είσηνικού 9500 τ. γεννημάτων δι' Ιστανίν δολ. 6.75, μὲ 1000 τ. θεοῦ περιθέρασταν, φόρτωσις Οκτώβριοι.

«ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ» (λιμπετρο). ἐκ Βαρεσίου Είσηνικού 10.000 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν δολ. 9.50, φόρτωσις 5—20 Νοεμβρίου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» (λίμπετρο). ἐκ Βαρεσίου Είσηνικού 9.000 τ. γεννημάτων δι' Ιστανίν δολ. 6.75, φόρτωσις Οκτώβριοι.

«ΧΙΟΣ» (εχ Βαρεσίου Είσηνικού 9600 τ. γεννημάτων εἰδῶν δι' Αγγλίαν δολ. 9.75 φίο, φόρτωσις 10—24 Οκτώβριοι.

«ΒΟΡΙ» (πανα.). ἐκ Βαρεσίου Είσηνικού 9000 τ. γεννημάτων δι' Ιστανίν δολ. 9.75, φόρτωσις 15—28 Οκτώβριοι.

«ΙΓΟΡ» (εχ Βαρεσίου Είσηνικού 9000 τ. γεννημάτων δι' Ιστανίν δολ. 9.75, μὲ 750 τ. θεοῦ περιθέρασταν, φόρτωσις 10—20 Νοεμβρίου.

«ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ» (εχ Βαρεσίου Είσηνικού 9800—10.200 τ. γεννημάτων δι' Νόρδερν περιθέρασταν, φόρτωσις 5 (499.000 κ. π. διὰ δέματα) δολ. 9.75, μὲ 1000 τ. θεοῦ περιθέρασταν, φόρτωσις 1—13 Οκτώβριοι.

75.000 φίο, φόρτωσις 10—22 'Οκτωβρίου.

«ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ» ἐκ Βρετανικής Κολομβίας 9200 τ. ξυλείας και γενικών εἰδών (521.000 κ. π. διά δεμάτα) δι' 'Αγγλίαν, κατ' άποκοπή δολ. 92.000, φόρτωσις 20 Νοεμβρίου — 20 Δεκεμβρίου.

«ΑΙΓΑΙΟΡΕΙΤΟΡ» (παναρ.) ἐκ Βρετανικής Κολομβίας 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 64)6, φόρτωσις Σεπτέμβριον—'Οκτωβρίου.

«ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ» (περ. «Εύφωνας») ἐκ Βορείου Ειρηνικού 9300 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 65)—, φόρτωσις 'Οκτωβρίου—Νοέμβριον.

«ΑΛΚΥΩΝ» λίθερ. (περ. «Lake Atlin») ἐκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Ειδουσισμ 65)—, φόρτωσις 15—30 'Οκτωβρίου.

«ΒΕΝΕΡΕΙΤΟΡ» (λίθερ.) δχι ἀνά τού Σανί Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Άρες 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης τῆς Βορείου 'Ιρλανδίας) 71)3, όφιον ἀπό Νεκοτάσια, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπάσχιαν Μπλάγκαν δι' αυτοὺς ναύλος, έαν διὰ πλήρες φορτίου ἐις Μπουένος 'Άρες η Μπάσχιας Μπλάγκαν δι' 'Αμέρεσαν—Αμδουργόν ρέιντς 68)9, φόρτωσις 15—31 'Οκτωβρίου.

«ΕΓΚΛΑΝΤΙΞΤΟΡ» δχι ἀνά τού Σανί Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Άρες 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης τῆς Βορείου 'Ιρλανδίας) 71)3, όφιον ἀπό Νεκοτάσια, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπάσχιαν Μπλάγκαν δι' αυτούς ναύλος, έαν διὰ πλήρες φορτίου ἐις Μπουένος 'Άρες η Μπάσχιας Μπλάγκαν δι' 'Αμέρεσαν—Αμδουργόν ρέιντς 68)9, φόρτωσις 20—31 'Οκτωβρίου.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» (λίθερ.) ἐκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρη δολ. 6.25, φόρτωσις 'Οκτωβρίου—Νοέμβριον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» δχι ἀνά τού Σανί Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Άρες 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης τῆς Βορείου 'Ιρλανδίας) 77)6, όφιον 'Αμέρεσαν—Αμδουργόν ρέιντς 75)—, φόρτωσις 24 'Οκτωβρίου—16 Νοέμβριον.

«ΑΠΟΡΤΑ ΑΛΕΓΚΡΕ» (λίθερ.) δχι ἀνά τού Σανί Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Άρες 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης τῆς Βορείου 'Ιρλανδίας) 71)3, όφιον 'Αμέρεσαν—Αμδουργόν ρέιντς 67)6, διά διός δι' 'Αμέρεσαν—Ρότερνταμ—Αμαρτερνταμ 66)3 ένα λιμένα, 68)9 διά δύο λιμένες ἔκφρτωσιν, φόρτωσις 15—31 'Οκτωβρίου.

«ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ» (λίθερ.) ἐκ Βικτωρίας (Βραζ.) 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρη δολ. 6.25, φόρτωσις 'Οκτωβρίου—Νοέμβριον.

«ΕΥΦΡΑΤΗΣ» δχι ἀνά τού Σανί Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Άρες 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης τῆς Βορείου 'Ιρλανδίας) 77)6, όφιον 'Αμέρεσαν—Αμδουργόν ρέιντς 75)—, φόρτωσις 15—30 'Οκτωβρίου.

«ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ» (παναρ.) δχι ἀνά τού Σανί Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν ἀπὸ κάτω λιμένας Ποταμού 8000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν—Βόρ. 'Ιρλανδίας 77)6, όφιον δι' 'Αμέρεσαν—Αμδουργόν ρέιντς 75)—, ένα λιμένα, με 2)6 έξτρα διά δύο λιμένες, φόρτωσις 26 'Οκτωβρίου—10 Νοέμβριον.

«ΕΜΑΝΟΙΤΟ» λίθερ. (περ. «National Η. Palmer») ἀπὸ Σανί Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Άρες 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης τῆς Βορείου 'Ιρλανδίας) 72)6, με 1000 τ. ἔκφρτωσιν, όφιον δι' 'Αμέρεσαν—Αμδουργόν ρέιντς 70)—, με 2000 τ. ἔκφρτωσιν, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου—10 'Οκτωβρίου.

«ΕΝΑΡΕΑΣ Γ.» (παναρ.) ἐκ Σανί Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Άρες 8200 τ. γεννημάτων δι' 'Αμέρεσαν—Αμδουργόν ρέιντς 70)—, όφιον δι' 'Αμέρεσαν δι' Ρότερνταμ 68)9, φόρτωσις 25 'Οκτωβρίου—10 Νοέμβριον.

«ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐκ Σανί Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Άρες 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμέρεσαν—Αμδουργόν 70)—, όφιον δι' 'Αμέρεσαν δι' Ρότερνταμ 68)9, φόρτωσις 2—23 Νοέμβριον.

'Εξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.» ἐκ Ρότερνταμ 4700 τ. γαϊανθράκων διά Βόλον 30)—, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΑΝΤΩΝΗΣ» ἐκ Ρότερνταμ 10.000—10.300 τ. λιπασμάτων εἰς σάκκους 8 Καράτα 46)6 φίο και στόνευτ, διάσος φόρτωσις.

«ΔΔΑΝΑΠΡΙΣ» ἀπὸ Μπράκες 3800—3900 τ. τοιμέντων διά Κατάνη 31)—, φίλ. φόρτωσις 7—20 'Οκτωβρίου.

«ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.» ἐξ Αμέρεσης 8000 τ. γαϊανθράκων διά Γένοβαν. Σαδόναν, Σπίτιαν, ή Λιβόνιο 16)—, καντόσελο 24 Σεπτεμβρίου.

«ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ» ἐξ Αμδουργούν 9500 τ. λιπασμάτων διά Φιλαδέλφειον-Τζάνονθιλ ρέιντς (ένα ζως τρεῖς λιμένας) δολ. 3, βάσιν ένα λιμένα, φόρτωσις 1—15 'Οκτωβρίου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» ἀπὸ Κουέν 2500 τ. διαφόρων έμπορευμάτων διά Πειραιά 48)9, φίο, φόρτωσις όρχας 'Οκτωβρίου.

'Εκ Μεσογείου καὶ 'Αδριατικής

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (παναρ.) ἐκ Χουέλας 7700 τ. φωσφάτων διά Ρότερνταμ 23)3, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

«ΜΑΡΙΑΝ» ἐκ Πόρτα Μάργεκα 3000 τ. άσφαλτος εἰς διαρέλια διά τρεῖς έλληνες δολ. 3.90, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΕΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ.» ἐκ Σαντορίνης 9300 τ. Θρακικής γῆς δι' ένα λιμένα Ήκουμένων Πολιτείων, κατ' άποκοπή δολ. 25.000 φίο, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΑΤΤΙΚΗ» (περ. «Σπύρος») ἐκ Κωνσταντζής 3400 κ. μ. ξυλείας διά Βηρυττόν—Τρίπολιν 25)— τὸ κ. μ., φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΕΛΑΕΥΣΙΣ» ἐξ Οδησσού 4250 κ. μ. ξυλείας δι' Αλεξανδρειαν, κατ' άποκοπή λίρας 3750, φόρτωσις όρχας 'Οκτώβριου.

«ΦΩΡΑΓΚΙΣ» ἐκ Κωνσταντζής 1600 κ. μ. ξυλείας διά Βηρυττόν και Τρίπολιν 25)— τὸ κ. μ., φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ» (Κοσταρ.) ἐκ Σαμφούντος ή Τραπεζούντος 3700 τ. σιτηράν χύμα, δι' ένα ισπανικόν λιμένα Μεσογείου 32)2, έαν διό δύο λιμένες 33)6, με 800 τ. έλευθέρων ἔκφρτωσιν, φόρτωσις 24—30 Σεπτεμβρίου.

«ΕΛΑΡΙΟΣ ΙΙ.» ἐκ Κωνσταντζής 2300 κ. μ. ξυλείας διά Λονδίνον 60)— και 400 κ. μ. δοκών 65)—, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

'Εξ Αύστραλίας, Ινδίων καὶ 'Απων Ανατολής

«ΑΙΒΩΡ ΡΙΤΑ» (σημ. άγγλική) ἐκ Μαυρικίου 9500 τ. ζαχάρεων εἰς σάκκους δι' 'Αγγλίαν 62)6, φόρτωσις 5—20 'Οκτώβριον.

«ΕΜΠΟΡΙΟΣ» (παναρ.) ἐκ Μοριούγκον 9000 τ. μεταλλευμάτων δι' άμερικανικούς λιμένας Αλαντικού (βορείων τού Χάττερες) δολ. 10, φόρτωσις 20 'Οκτώβριον—10 Νοέμβριον.

«ΤΑΣΟΣ» (Κοσταρ.) ἐκ Καλκούτας 4000 τ. μεταλλευμάτων διά Κωνσταντζήν 57)6, φίο, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΧΡΗΣΤΟΣ Μ.» (σημ. άμερικ.) ἐκ Βομβάρης 9650 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρ-

δερην ρέιντς δολ. 8.10, φόρτωσις 15—25 Νοέμβριον.

«ΟΥΡΑΝΙΑ» (παναρ.) ἀπὸ Μαριπούγκα 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερην ρέιντς 10, φόρτωσις 4—25 Νοέμβριον.

'Εκ παντούν όλλων ἀγορῶν

«ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ» (όνδουρ.) ἐκ Λούρεντζ Μαρκές 8000 τ. γα τανθράκων διά Λούρεντζ 40)2—, φόρτωσις Νοέμβριον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ.» ἐκ Μπέριας 9000 τ. χρωμάτων δι' άμερικανικούς λιμένας Αλαντικού (βορείων τού Χάττερες) δολ. 7.25, φόρτωσις 5—20 Νοέμβριον.

«ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΣΠΟΥΛΟΣ» ἀπὸ Λούλια 10.200 τ. μεταλλευμάτων διά Μόρτιδη δολ. 3.95 φίο, φόρτωσις 30 Σεπτεμβρίου—15 'Οκτώβριον.

«ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΣ» (παναρ.) ἐκ Μεζικού 9000 τ. ζαχάρεως δι' άναλιμένα Περσίας δολ. 14.75 φίο, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΘΕΟΔΟΡΑΣ» (παναρ.) ἐκ Νάρδηκ 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερην ρέιντς 17)2—, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΒΑΙ·ΜΕΑ» (παναρ.) ἀπὸ Κούνισλον 9800 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους δι' 'Αγγλίαν 108)9, φόρτωσις 5—20 Νοέμβριον.

«ΣΥΡΑ» (παναρ.) ἀπὸ Μαντινέλλο 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' άμερικανικούς λιμένας Αλαντικού (βορείων τού Χάττερες) δολ. 4.50 φίο, με 2000 τ. φόρτωσιν καὶ 1500 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» ἐκ Καζαρπτάγκας 9500 τ. φωσφάτων διά δύο ισπανικούς λιμένας Γιοκούσαρ-Μόρτιδη ρέιντς δολ. 8.50, καὶ διά τρίτον λιμένα 20 σύντς έξτρα, με 3000 τ. φόρτωσιν 1)6 καὶ 1000 τ. έλευθέραν ἔκφρτωσιν, ἀμεσος φόρτωσις.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (παναματικόν) 9300 τόνων d.w. (465.000 κ. π. διά δέματα, κατανάλωσις γαϊανθράκων), ταΐμ-τοάρτερ δι' 6 μηνών 12)6 (ταξίδια μεταξι λιμένων Ινδίων), παράδοσις εἰς Καλκούταν—Νοέμβριον, έπαναπαράδοσις εἰς εἰς Ίνδιναν.

«ΠΕΤΑΛΟΙΔΙΟΝ 5995 τόνων d.w. (237.000 κ. μ. διά δέματα, ταΐμ-τοάρτερ διά τρεις λιμένας, έπαναπαράδοσις εἰς Καλκούταν—Νοέμβριον).

«ΑΦΡΟΣ» (παναρ.) 10.400 τόνων d.w. (498.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 22—24 τ. πετρελαίων), ταΐμ-τοάρτερ διά τρεις λιμένας έπιστροφής εἰς Νοτιούς Αφρικήν, δολ. 2.70, παράδοσις εἰς Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 30 Σεπτεμβρίου, έπαναπαράδοσις εἰς Νόρδερην η Ανατολικής Αφρικής.

«ΑΦΡΟΣ» (παναρ.) 10.400 τόνων d.w. (498.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 22—24 τ. πετρελαίων), ταΐμ-τοάρτερ διά τρεις λιμένας έπιστροφής εἰς Νοτιούς Αφρικήν, δολ. 2.70, παράδοσις εἰς Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 30 Σεπτεμβρίου, έπαναπαράδοσις εἰς Νόρδερην η Ανατολικής Αφρικής.

«ΒΑΝΜΑΣ» (λίθερ.) ἀπὸ Λάζ Πιέντρας 10.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Χούστον 17.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά λιμένας Βορείου Αφρικής θαλασσής 15.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά διό μερικούς λιμένας Αλαντικού (βορείων τού Χάττερες) δολ. 6. τού ουδέποτε άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου.

«ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ» (λίθερ.) ἐκ Ναρθέντας 10.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά διό μερικούς λιμένας Καραϊβικής θαλασσής 15.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά διό μερικούς λιμένας Αλαντικού (βορείων τού Χάττερες) δολ. 6. τού ουδέποτε άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου.

«ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ» (σημ. ίπαλκη) 18.800 τόνων d.w. (ταΐμ-τοάρτερ διά δύο έπι ηλιέττας, έπαρδος Νοέμβριον).

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ» (λίθερ.) ὅπο έγκριται 22½ % ἐπί θαλασσής της έναστρας τού Βρετανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 28 Σεπτεμβρίου—10 'Οκτώβριον.

«ΕΥΑΝΟΙΔΗ» (Κεστ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικής θαλασσής 11.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά διό μερικούς λιμένας έπι έναστρας της έναστρας τού Βρετανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΑΟΡΝΤΑΝΤΣ» (λίθερ.) ἐκ Περσικού κόλπου 17.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά διό μερικούς λιμένας έπι έναστρας της έναστρας τού Βρετανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 7—25 Σεπτεμβρίου.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΠΙ. Σ» (λίθερ.) ἐκ Περσικού κόλπου 17.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά διό μερικούς λιμένας έπι έναστρας της έναστρας τού Βρετανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου.

«ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ» (παναρ.) ἐκ Ουδούνιον 5.500 τ. πετρελαιοειδῶν (τημήα φορτίου) διά Μόντρεαλ, κατ' άποκοπή δολ. 35.000, φόρτωσις 5—31 'Οκτώβριον.

«ΝΗΜΕΤΗΤΣ» (λίθερ.) ἐκ Καλιφορνίας 8000 τ. πετρελαιοειδῶν (τημήα φορτίου) διά διό ιπατούς 45 % ἐπί έναστρας της έναστρας τού Άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 'Οκτώβριον.

HEAD OFFICE:

Tel. & Cable Address: «SPIRO»
Telephones: FA6280 - FA6387
After hours: FF3087 - FM5346
II5-II7-II9 Riley Street
SYDNEY-AUSTRALIA

GENERAL MARINE SERVICES

(Est. 1938)

Shipping Agents
Charterers »
Booking »
Stevedores
Ships Chandlers
Ships Suppliers
Ships Repairs
Crew Matters
Bunkers etc.

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	02	2453	άργει Πειραιάδ από 19 'Ιανουαρίου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΤΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	άργει Πειραιάδ από 30 'Απρ. 1952
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Κ. Πετρούτσης	18	3800	άργει Πειραιάδ από 10 'Ιουνίου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Περισκόπι Κόλπουν 18 Σεπτ. διά Λάδσεντ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άργει Πέραμα από 23 Μαρτίου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7241	άνεχ. Ναυγούα 9 Σεπτ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοτσαύτης	20	844	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. 'Αναστασάτος	18	2858	ἔθ. Χούστον 9 Σεπτ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άνεχ. Βηρυττόν 13 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Υιοί Γ. Σιγάλα	08	2098	άργει Πειραιάδ από 13 Αύγ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	'Ιω. Σαμωνάς	22	2308	άνεχ. Μπάροι 24 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελληνικόν Δημόσιον	53	3600	εἰς Ιταλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Πετσόπουλος κλπ.	22	988	άργει Πειραιάδ 30 Σεπτ.
ΑΚΤΗ	'Αδ. Λιβανού' Α.Ε.	44	7176	άνεχ. Βαλτιμόρου 20 Σεπτ. διά Καβασάκι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	διήλθε Τρίνινταντ 12 Σεπτ. διά Ρίον 'Ιανέρην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	'Θεοφανώ' Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 10 Σεπτ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΛΙΚΗ	'Αδ. Λιβανού' Α.Ε.	43	7194	εἰς λιμέναν 'Ισπανίας 25 Σεπτ.
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούζης	43	7176	ἔθ. Ρίον 'Ιανέρην 22 Σεπτ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άνεχ. Λιβερτούλη 19 Σεπτ. διά Μιτουένος "Αύρες
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	άνεχ. Λός 'Αντζελες 19 Σεπτ. διά Λονδίνου
ΑΝΝΑ	N. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	ἔθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 Σεπτ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	'Αδ. Γουλανδρή	21	4358	άργει 'Ελευσίνης ἐπό 11 Αύγ. 1952
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κονδύλη	42	7191	άνεχ. Κοκουίπτο 16 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΞΙΟΣ	'Λιβανός' Α.Ε.	43	7176	ἔθ. Γιουκάρο 11 Σεπτ. (δι 'Αγγλίαν)
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	ἔθ. Ρότερνταμ 20 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	K. Πετρούτσης	21	4786	ἔθ. Μοριουγκάρο ρόδης 21 Σεπτ.
ΑΡΓΩ	'Ελληνικόν Δημόσιον	18	5532	άργει 'Άλπελάκι ἐπό 16 Δεκ. 1952
ΑΡΙΕΤΤΑ	'Λιβανός' Α. Ε.	41	7460	άνεχ. Βαγκούνερ 2 Σεπτ. διά Καλκούταν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Σεπτ. δι 'Αγιον Φραγκίσκον
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	52	13415	άνεχ. Φάλμουθ 20 Σεπτ. διά Περισκόπι Κόλπουν
ΑΣΤΕΡΙΣ	'Εκτών Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Μόντπιλ 22 Σεπτ. διά Παραμαρίμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΑΤΤΙΚΗ	N. Μαυράκης και Σια	43	2400	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 18 Σεπτ. δι 'Ισπανίαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	ἔθ. Σμύρνην 22 Σεπτ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	'Ελληνική' Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 18 Σεπτ. δι 'Ισπανίαν
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	ἔθ. Σμύρνην 22 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	'Άδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Σημάτη 19 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	διήλθε Αγιον Βικέντιουν 20 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Αμβούργον 23 Σεπτ., Ντόρερ 25 διά Χαβάναν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	'Άδ. 'Ανδρεάδη	43	7176	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 15 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάκης	18	1176	άργει Πειραιάδ 30 Σεπτ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ.	P. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Άλεξανδρειαν 11 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	'Άδ. Συνοδινού	24	2740	εἰς μεταφοράς 6 Σεπτ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιοί Δ. 'Ιγγλεση	18	5275	άργει Πειραιάδ από 19 'Ιανουαρίου
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιέως	26	4862	άνεχ. Αμβούργον 18 Σεπτ. διά Καράτσι
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	'Άδ. Βογιατζίδου κλπ.	18	5202	άργει Πειραιάδ από 7 Μαρτίου
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ	«Αιγαίον» Α.Ε.	44	7207	έθ. Βαγκούνερ 23 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	P. & B. Πανταλέων	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 Σεπτ. διά Τεργέστην
ΔΙΡΦΥΣ	'Άδ. Πατέρα	43	7176	διήλθε Κιουρασώ 14 Σεπτ. διά Αλεξάνδρειαν
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	20	1603	άργει Πειραιάδ από 31 Δεκ. 1952
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανού	37	4839	έθ. Καζαμπλάγκαν 19 Σεπτ.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7244	διήλθε Βερμούδας 19 Σεπτ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	άνεχ. Μπόναν 21 Σεπτ., Γιρβαλτάρ 27 διά Μίδδλεσμπρο
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκιών» Α.Ε.	44	7176	διήλθε Τρίνινταν 10 Σεπτ. διά Σάντος
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	'Άδ. Κουλουκούντη	38	5548	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 Σεπτ. διά Βαγκούνερ
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	διήλθεν 'Άλσος 22 Σεπτ. διά Λονδίνου
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού — Πρίντεζη	21	1549	έθ. Οδησσόν 23 Σεπτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	'Άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιάδ από 14 Δεκ. 1952
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	16	2081	άνεχ. Πάτρας 28 Σεπτ. δι 'Άλγεριον
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαϊμός	43	7176	άνεχ. Τακοράνι 10 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμανοπ.	43	7207	έθ. Πειραιάδ 20 Σεπτ. (είτε Βηρυττόν)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	έθ. Νέαν 'Ορλεάνη 8 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	έθ. Νέαν 'Ορλεάνη 16 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 Σεπτ. διά Βηρυττόν
ΕΛΠΙΣ	A. Πρίντεζης	19	1492	εἰς Πειραιάδ 30 Σεπτ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαιρος» Α. Ε.	43	7176	έθ. Όζάκαν 21 Σεπτ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	άργει 'Εύδονμάσου ἐπό 28 Αύγ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδών Σιγάλα	21	2369	έθ. Γενόβαν 23 Σεπτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 21 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	έθ. Νέαν 'Ορλεάνη 24 Σεπτ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	'Άδ. Γουλανδρή	18	3553	άργει Πειραιάδ από 18 'Ιουνίου
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	P. Μαρκεσίνης	43	7176	έθ. Τεργέστην 17 Σεπτ.
ΕΥΦΡΑΤΗΣ	Ηλίας Φράγκος	29	4230	έθ. Άλεξανδρειαν 21 Σεπτ.
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Άδ. Κουλουκούντη	38	5548	διήλθεν έγγυς Μάλτας 21 Σεπτ. δι 'Αμβερσαν
ΗΡΩΝ ΙΙ.	Ν. Κουφός	44	1923	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 21 Σεπτ. διά Χαβάναν, έθ. 23
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Σαΐν Τόμας 23 Σεπτ. διά Σαΐν Κρουά
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσο» Α.Ε.	44	7198	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 Σεπτ. διά Βακαμάτου
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	Έλευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	εἰς Πέρασμα ἐπό 3 Σεπτ.
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	Yiοl. Σπ. Πολέμην	42	2865	άνεχ. Χούστον 15 Σεπτ. (διαταγάς)
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	4815	άνεχ. Λός 'Αντζελες 22 Σεπτ. διά Μάλταν
ΘΕΤΙΣ	έτ. Νηρέυς Α. Ε.	30	4123	άργει Πέρασμα 30 Σεπτ.
ΘΕΤΙΣ	Μακρή — Φωνάρη	19	845	άργει Πότσι Σάιδ ἐπό 20 Μαΐου 1950
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	άνεχ. Ράς Αρχάγγελου 19 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΓΟΡ	'Απ. Πεζάς	43	7207	διήλθεν Σιγκαπούρην 17 Σεπτ. διά Μόζι. ΕΠΩΛΗΘΗ.
ΙΙΑΣ ΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	εἰς ιπποδρέσιαν περιθλήψεων σεισμοποτθών
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ	N. Παπαδάτος	22	902	εἰς Λίβεστοπουλί από 29 Αύγ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	'Άδ. Γουλανδρή	44	7176	διήλθεν Πούλο Μπούκουν 19 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνά» κλπ.	44	10441	εἰς Αρχάγγελου 20 Σεπτ.
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	άργει Πορτούριο 23 Σεπτ.
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία I. Χανδρή	42	7035	άργει Παρασκευής 16 Σεπτ. δι 'Αγ. Φραγκίσκον
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & 'Αδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7244	άργει 'Αμπελάκι από 26 Δεκ. 1952
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άργει 'Αμπελάκι από 2 'Ιανουαρίου
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	24	3226	άνεχ. Ροζάριο 19 Σεπτ. διά Μπούένος "Αύρες
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Στ. Νιάρχος	45	7240	άργει Μπάροφουν ἐπό 6 Σεπτ. ΕΠΩΛΗΘΗ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΡΜΑΣ	υιοί Δ. Κυδωνιέως	18	4289	άνεχ. Μοντεβίδεο 1 Σεπτ. δι 'Αμβερσαν, ἐν πλῷ 24
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	'Άδ. Κουλουκούντη	43	7176	έθ. 'Εύδονμάσου 18 Σεπτ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	έθ. Γκρενάντα 24 Σεπτ.
ΚΑΣΤΩΡ	'Άδ. Γράτσου	44	7198	άνεχ. Σιδώνα 23 Σεπτ. διά Καρθαγένην
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιασκή» Α.Ε.	43	10448	άνεχ. Σημάτη 6 Σεπτ. διά Πουσάν
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιοφανειάδης	44	7176	διήλθε Χονολουλού 5 Σεπτ. δι 'Αγγλίαν
ΚΡΗΤΗ	N. Κονδύλης	44	7176	

ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Έπιφανειάδης	43	7198	έφθ. Γιουκάρο 9 Σεπτ. (δι' Ιαπωνίαν)
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Ειρίκος	45	3805	διήλθε Τρίνινταντ 21 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας & Υιοί	27	4950	έφθ. Μορμουγκάλο 14 Σεπτ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Έλλην. Μεσού. Γραμμάτι	11	7537	όργει Πέραμα από 3 Αύγ. 1952
ΚΥΜΑ	«Αδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7244	έφθ. Βαλτιμόρην 23 Σεπτ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	«Άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	διήλθε Χονολουλού 11 Σεπτ. διά Καλκούταν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	άνεχ. Λουδίνον 24 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. 'Απόδιακος	45	7176	εἰς Νέαν 'Υόρκην από 20 Αύγ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	Άδ. Λώς	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 13 Σεπτ.
ΛΑΚΩΝΙΑ	Άλεξάτος - Δούκας	25	965	εἰς γραμμήν 'Ελλάδος—Μ. 'Ανατολής—Τουρκίας
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 21 Σεπτ.
ΛΕΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	18	5576	όργει 'Αμπελάκι 30 Σεπτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 10 Σεπτ. διά Μπρεμερχάφεν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνος» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Πειραιάδ. 5 Σεπτ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύάγγ. & Μ. Νομικός	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 17 Σεπτ. καὶ Χάμπτον ρόδις 23
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιδανός» Α.Ε.	45	7176	άνεχ. Λουδίνον 17 Σεπτ. διά Χαβάννων
ΜΑΙΩΤΙΣ	Άδ. Συνδινού	19	3911	εἰς 'Αρχάγγελον 6 Σεπτ..
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	διήλθε Τρίνινταν 19 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	έφθ. Μπορντάιλαντ 13 Σεπτ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρής	21	6784	άνεχ. Τρίνινταν 14 Σεπτ. διά Λάς Πιέντρας
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος	11	1881	εἰς ταξίδια Τουρκίας — 'Ελλάδος — Τεργέστης
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Άδ. Λώς	43	7244	άνεχ. Πόρτ "Εβεργκλαντ 13 Σεπτ. δι' Ινδίας
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	έφθ. Νικοτσέα 20 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 21 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7176	διήλθε Παναμάν 20 Σεπτ. διά Χαβάννων
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	'Εμμ. Βιντιάδης	22	4949	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 21 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	11500	εἰς Γκρίνοκ, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Κεραφάργης	22	1175	διήλθε Κων(κ)πολιν 19 Σεπτ. διά Λαστάκια
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	N. Εύσταθιος	19	5476	όργει 'Αρμέροσαν 14 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεχ. Νιού Ούστεμίνστερ 23 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Ηλίος»	44	7198	διήλθε Παναμάν 21 Σεπτ. διά Καλκούταν, έφθ. 23.
ΜΕΝΤΩΡ	"Εκτώρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Βιζαγιασταπάτ 21 Σεπτ. διά Μπόνων
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Κρήτην, υπό συμπλήρωσιν
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	24	1435	διήλθε Κων(κ)πολιν 19 Σεπτ. διά Λαστάκια
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7207	όργει Πειραιάδ. 8 Αύγ. 1952
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιος	44	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 11 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΠΟΤΖΟΣ	Δ. Νίτσος	20	1114	έφθ. Γιοκάρο 8 Σεπτ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρράς	44	7247	όργει Πειραιάδ. 30 Σεπτ.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	Άδ. Γουλανδρή	22	16991	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 13 Σεπτ.
ΝΕΔΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 19 Σεπτ. καὶ άνεχ. 23 διά Πειραιάδ.
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Λουδίνον 21 Σεπτ.
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	διήλθε Παναμάν 15 Σεπτ. διά Λίθερπουλ
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας & Σία	43	7176	άνεχ. "Αμστερδαμ 21 Σεπτ. διά Ματάνζας
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ. Σιτιά	43	7254	έφθ. Λούδινον 25 Σεπτ.
ΝΙΚ. ΚΑΙ·ΡΗΣ	Ε. Κουλουκ.— Ι. Καΐρης	43	7196	άνεχ. Χούλλ 21 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μιχαλίνδης» Α. Ε.	42	7167	διήλθε Γιβραλτάρ 25 Σεπτ. διά Πειραιάδ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	Γ. Νικολάου	44	7207	διήλθε Μάλταν 24 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	όργει Σίενταμ από 8 Μαΐου
ΟΛΓΑ	Έμπτορ. — 'Εφοπλιστική	44	7176	διήλθε Παναμάν 19 Σεπτ. διά Γκουαγιάμας
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 17 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κών. Β. Σκαρδέλης	43	7176	έφθ. Αλεξάνδρειαν 20 Σεπτ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΑΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούς	17	3704	όργει Πειραιάδ. 30 Σεπτ.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Οκεανός» Α.Ε.	19	5182	έφθ. 'Ελευσίνας από 4 Σεπτ. 1952
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραδίας	43	7176	έφθ. Αλεξάνδρειαν 8 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ίω. Γ. Π. Λιθανός	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Αιμέροσαν 12 Σεπτ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Π. Λαπίδης	20	5194	έφθ. Αλεξάνδρειαν 9 Σεπτ.
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α. Ε.	47	2754	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 11 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω. Μ. Νικόφρος	24	5026	όργει Αμστερδαμ από 3 Απριλίου
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 25 Σεπτ.
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	M. Νοικός	43	10448	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	Υιο! Π. Γουλανδρή	44	10448	έφθ. Αιμστερνταμ 14 Σεπτ.
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδ. Γουλανδρή	23	4693	όργει 'Ελευσίνας από 5 Αύγ. 1952
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άνεχ. Θήραν 12 Σεπτ., Γιβραλτάρ 25 διά Βόρ. Αμερικήν
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Άθηνα»	44	7207	άνεχ. Πειραιάδ. 21 Σεπτ. διά Βαγκούδερη
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρέαδης	43	10193	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 15 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	όργει 'Αιπελάκοι 30 Σεπτ.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Σ. Σταυρίδης κλπ.	43	952	όργει Πειραιάδ. 30 Σεπτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σία	16	1765	όργει Πειραιάδ. από 25 Ιουλίου
ΡΙΤΑ	Υίοι Σιγάλα	25	1412	άνεχ. Ανεβάστα 21 Σεπτ. διά Βαγκούδερη
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Α. ΛΑ··ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 15 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	όργει Αιπελάκοι 30 Σεπτ.
ΣΑΜΟΣ	Υιο! Δ. Ιγγλέση	43	7177	όργει Πειραιάδ. από 5 Αύγ. 1952
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υίλων Σιγάλα	43	7176	άνεχ. Θήραν 12 Σεπτ., Γιβραλτάρ 25 διά Βόρ. Αμερικήν
ΣΟΥΣΑΝΝΑ II	N. Παταδάτος	08	811	άνεχ. Πάρα Τανούρα 14 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	έφθ. Φρέμαντλ 2 Σεπτ.
ΣΤΥΓΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	Άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	έφθ. Κόντινεντ 14 Σεπτ. (διὰ Κόντινεντ)
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	άνεχ. Γουόρκιγκτων 23 Σεπτ. διὰ Κάρδιφ, έφθ. 24
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία I. Χανδρή	43	10448	διήλθε Σιγκαπούρου ρόδις 23 Σεπτ. διά Καλκούταν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	εἰς Ήππερεσίαν περιθράψεως σεισμοπαθών
ΤΗΝΟΣ	I. Πετσόπουλος	11	1459	έφθ. Μπουένος "Αύρες 15 Σεπτ.
ΤΡΙΤΩΝ	Άδ. Γράτσοι	44	7207	έφθ. Λίβερπουλ 16 Σεπτ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	άνεχ. Μορυούγκας 25 Σεπτ. διά Καβασάκι
ΦΛΩΡΑ Δ. ΙΑ··ΟΝΣ	Λουκάς Νομικός	21	1783	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 15 Σεπτ. διά Κιουρασώ
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άνεχ. Νέων 'Ορλεάνην 20 Σεπτ. διά Σμαλκάντεν
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλόπατης	27	757	έφθ. Κανστάντζαν 19 Σεπτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	άνεχ. Βαγκούδερο 9 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247	έφθ. Γιοκάρο 14 Σεπτ.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	X. Χατζηπατέρας	44	7176	άνεχ. Καμαΐσι 14 Σεπτ. διά Βαγκούδερο
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	44	7176	διήλθε Χονολουλού 16 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	39	5643	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Σεπτ.
ΨΑΡΑ	«Αναστασίου Φασαλίδης	45	7247	έφθ. Λίβερπουλ από 26 Αύγ.
ΟΡΕΟΙ	Γεών. 'Ευσίπες	39	4967	εἰς Λίβερπουλ από 2 Ιουλ., άνακατασκευή.
ΑΒΑΝΣ	έτ. «Άθαν»	21	3271	έφθ. Πειραιά 17 Σεπτ.
ΑΓΑΘΩ	έτ. «Πτέλη Μάρ»	44	7158	εἰς θέσιν 39 B.και 45 Δ., Σεπτ. 20 διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεις»	17	3976	εἰς μεταφορά Νεαπόλεως—Πειραιώς (πετρέλαια)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	όργει Πέραμα από 10 Αύγ.
ΑΕΛΛΩ	έτ. «Ράιτσες»	44	7292	έφθ. Κάρδιφ 14 Σεπτ.
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Ιανοσεάνικο»	43	7223	εἰς Λορέντζο Μαρκές 20 Σεπτ.
ΑΖΙΑΤΙΚ	έτ. «Ιρκάρ»	20	3280	όργει Καλκούταν από 10 Ιουλ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7239	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 15 Σεπτ. διά Πόρτ Σαΐδ
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπλικ»	53	13752	άνεχ. Ράς Τανούρα 14 Σεπτ. διά Φρήμαντλ

ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	άνεχ. Βαγκούθερ 8 Σεπτ. διά Ναυκόγια
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλω»	25	4954	άνεχ. Μπόνιαν 24 Σεπτ. διά Αγγλίαν
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλε»	29	5218	διήλθε Τρίνινταν 14 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΑΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Αίας»	22	1057	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 22 Σεπτ. διά Κύπρου
ΑΙΜΙΔΙΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	20	7016	διήλθε Σουέζ 23 Σεπτ. διά Λάσσεντ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΛΩΡ	έτ. «Ντελ Έτζεο»	44	7286	έφθ. Ντώρμπαν 8 Σεπτ.
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	1935	άνεχ. Χαδάνιαν 22 Σεπτ. διά Χούστον
ΑΚΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ. διά Τσάρτσιλ
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζέλια»	18	5599	άργει Φλαμουσθ από 26 Απριλίου
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβια»	53	7560	έφθ. Είβονμάουθ 12 Σεπτ.
ΑΛΙΚΗ Π. (όνδ.)	έτ. «Τρανσόλε»	44	7212	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Σεπτ.
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Ελληνες άγορασται	43	7176	εἰς θέση 4.50 Ν. και 30 Δ.. Σεπτ. 23 δι' Αργεντινήν
ΑΛΚΥΩΝ (λιβερ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	44	7163	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 6 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΛΥ (λιβ.)	έτ. «Γκρινιθλά»	12	3962	άνεχ. Κάλιξ 17 Σεπτ. διά Χούλλ
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7195	άνεχ. Αμερικήν 6 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διά Γκρείντζενμάουθ
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	διήλθε Τρίνινταν 5 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Άλτα Μάρες»	44	7144	διήλθε νήσον Ούάιτ 8 Σεπτ. διά Β. Αμερικήν
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Μπλάγκο»	31	7923	άνεχ. Κιουρασώ 20 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμσοκ»	44	7207	διήλθε Πλαναμάν 18 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	διήλθε Νόσθ Φόρελαντ 21 Σεπτ. διά Γδυνιάν
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	παναμαϊκή έταιρια	53	18800	εἰς Καναδάν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ Σ.Η (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Ράς Τανούρα 11 Σεπτ. διά Καλιφόρνιαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	παναμαϊκή έταιρια	53	18675	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκα	45	7149	άνεχ. Λός "Αντζέλες 23 Σεπτ. διά Νέαν "Υόρκην
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	διήλθε Πλαναμάν 6 Σεπτ. διά Περουθίαν
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτίνικα»	30	6869	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Σεπτ.
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθής»	14	4164	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	έφθ. Πόρτ Σαΐδ από 5 Ιουνίου
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	διήλθε Πλαναμάν 24 Σεπτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 Σεπτ. διά Νέαν "Ορλεάνην
ΑΟΥΡΟΡΑ (δυνδυρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7176	άνεχ. Πούντα Καρντόν 10 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΠΟΙΚΙΑ (δεξ.)	έτ. «Αίλα Βέρντε»	44	7331	
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Άλβιδώ»	28	5061	
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330	
ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοστ.)	έτ. «Ρίταλεν»	19	2609	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένη»	43	7191	
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένη»	43	7244	
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαρτιάμι»	40	10224	
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Έστε»	19	5672	
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ιστμένια»	21	10388	
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλάκης»	53	19500	
ΑΡΜΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Άστρω»	43	7273	
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουνέτ»	43	7176	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Ταλαμάκων»	43	7176	
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πενέτος»	44	7161	
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάνι Μιγκούελ»	28	4809	
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Νόρβεστ»	30	9031	
ΑΣΠΙΡΕΙΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	
ΑΣΤΕΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Μάρη τελ Σούρ»	22	7053	
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Σαντιάγκο	25	4853	
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττίκο»	27	5214	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΓΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικο	43	7176	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΙΝΤ	έτ. «Ατλάντικο	44	7247	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Α·Ρ	έτ. «Ατλάντικο	43	7176	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Ατλάντικο	49	17094	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβερ.)	έτ. «Ατλάντικος	53	11648	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικος	53	12694	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικος	53	12696	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικος	44	7176	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικος	44	7176	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. 8.)	έτ. «Ατλάντικος	44	7176	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικος	44	7176	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικος	43	7200	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικος	52	10930	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικος	50	8679	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑΙ·ΛΟΤ	έτ. «Ατλάντικος	43	7176	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικος	48	10928	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικος	49	10908	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικος	43	7176	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·	έτ. «Ατλάντικος	43	7176	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρπίτιμος	45	7160	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικος	44	7247	
ΑΥΡΑ	έτ. «Ατλάντικος	42	7236	
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Παλμέρος»	27	5006	
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Αρκτούρους»	44	7198	
ΒΑΙ·ΜΕΑ (δυνδυρ.)	έτ. «Βαλιόζο»	44	7178	
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Λάζ Κρούντες»	44	10449	
ΒΑΝΜΑΣ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Βαλιέντες»	43	7127	
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Βάνιας»	21	5212	
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Ιντερ Αμερικάνω	44	7176	
ΒΑΡΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Πλαναμέρικαν»	26	8624	
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Βαπτόρες»	43	7180	
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	
ΒΕΝΕΡΕΙΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Καστελλάνω»	45	7290	
ΒΕΝΟΥΣ (δυνδυρ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Βαλαρπασίσος»	31	8440	
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβερ.)	έτ. «Μαρστομάντες»	52	11348	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	έτ. «Ινσουλαρχ	44	7159	
ΒΙΤΖΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Τρανσμεντιτερράνιαν»	17	2041	
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο Γκουάντπο»	40	8122	
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούνα»	43	7156	
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γερούντας»	43	7271	
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζέδλιος»	27	5586	
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρτέ»	19	4653	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόβιο»	51	5739	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μερίντιαν»	19	5405	
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρτο»	43	7166	

ΓΙΟΥΜΠΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Βαντόμα»	31	9889	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 15 Σεπτ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ.	«Γιουρόπω»	43	7207	άνεχ. Λός 'Αντιζέλες 6 Σεπτ. διά Κόμπε
ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ (δεξ.)	έτ.	«Οβερού Τάνκερ»	43	10448	είς θέσιν 0.2 Β. και 43 Δ., Σεπτ. 22, διά Κιουρασώ
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ.	«Πάλμαρ»	43	7263	έφθ. Αμέρερσαν 26 Σεπτ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ.	«Μίντ 'Ατλάντικ»	43	7248	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 24 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΚΟΛΦΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δεξ.)	έτ.	«Φάρκλες»	27	6023	άργει Πειραιάς άπό 30 'Απριλίου
ΓΚΡΗΝΒΙΛΛ (λιβερ.)	έτ.	«Γουορλντσάϊντ»	20	6343	ΕΒΥΘΙΣΘΗ είς Βόρ. 'Ατλαντικόν 21—22 Σεπτ.
ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	έτ.	«Καρέρτο»	44	7247	άνεχ. Γιασβάτα 1 Σεπτ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	52	20628	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ (δ. λ.)	έτ.	«Διεθνής»	52	20350	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ. λιβ.)	έτ.	«Διεθνής»	52	20600	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 16 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ.	«Διεθνής»	49	17738	είς θέσιν 15 Β. και 52 Α., Σεπτ. 21 διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιβ.)	έτ.	«Γιουρόπω»	44	10892	έφθ. Χάμπτον ρόδς 17 Σεπτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ.	«Άρτεμις»	17	3322	έφθ. Νεάπολιν 24 Σεπτ. και Πειραιά 30
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ.	«Πάξ»	20	6157	άργει είς 'Αμπελάκι άπό 14 Σεπτ.
ΔΙΩΝΗ	έτ.	«Λεόλγκος»	19	812	έρωμαυλήθη είς 'Αρούμπαν 9 Σεπτ.
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ.	«Πούντα 'Αρενάς»	29	6941	διῆλθεν 'Αγ. Βικέντιον 10 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΕΙΡΗΝΗ	έτ.	«Ελλήνης αγόρασται	27	6401	άνεχ. Μπόναν 17 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ. Κοστ.)	έτ.	«Γιουέρτο Ρίκο»	24	4991	έφθ. Αμέρερσαν 19 Σεπτ.
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ.	«Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	είς μεταφοράς έν 'Ελλάδι
ΕΛΕΝΗ	έτ.	«Λίμπερολ»	18	629	άργει Γενιόβατ άπό 17 Σεπτ. 1952
ΕΛΕΟΥΣΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Αταλάγια»	21	3345	άργει Κολόμπο άπό 10 'Ιουνίου
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έμμ.	«Γιανουλάτος	28	6522	άργει Κάρδιφ άπό 25 Σεπτ. 1952
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ.	«Αταλάγια»	10	1484	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 11 Σεπτ. διά Χιροχάτα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ.	«Τρανσπασίφικας	43	7207	άνεχ. Σορέλ 22 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ.	«Τσεντόουρι»	44	7201	άνεχ. Βαγκούμπερ 11 Σεπτ. διά Βοιμάνη
ΕΜΠΑ·Ι·Ρ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ.	«Εγκόφο 'Αζουλ»	42	7058	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Σεπτ. διά Γκάλεστον
ΕΜΠΟΡΙΟ	έτ.	«Ενεσενάντω	44	7207	είς Περουβίαν άπό 22 Αύγ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ.	«Λατσιοφέρους»	43	7264	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Σεπτ. διά Βαγκούμπερ
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)	έτ.	«Πομαρόσα»	43	7176	έφθ. Βαγκούμπερ 18 Σεπτ. (διά Βαλτιμόρην)
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ.	«Λόγγιος»	41	7122	άργει Νέαν 'Υόρκην άπό 13 Αύγ., έναυλωθη
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ντέλ Μάρφι»	44	7240	έφθ. Λίβερπουλ 24 Σεπτ. (είτα 'Αινδούργον)
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ.	«Διεθνής»	43	7225	ΑΝΕΛΚΥΣΘΕΝ, έρωμαυλήθη είς Βαστώνην 13 Σεπτ.
ΕΡΑΤΩ	έτ.	«Ατυχίδης	22	7766	έφθ. Βαστώνην 19 Σεπτ. και Χάμπτον ρόδς 26
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ.	«Μονρόδιας»	52	7404	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβερ.)	έτ.	«Είρηνης»	19	2624	διῆλθε Σιγκαπούρην ρόδς 23 Σεπτ. διά Πουσάν
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ.	«Γκόφο Ντεζεάντο»	44	7210	άνεχ. Οζάκαν 16 Σεπτ. διά Νάουρου
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβερ.)	έτ.	«Σάν Νικόλας»	52	15869	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Σεπτ. δι' 'Αινδούργον
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ.	«Σάν Νικόλας»	43	7176	ΖΑΝ
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ.	«Σάν 'Αντώνιο»	45	7176	διῆλθε Παναμάν 4 Σεπτ. δι' Ειρηνικόν
ΕΦΦΗ (λιβερ.)	έτ.	«Μαλάγιο»	43	7194	έργει Αλλέργιον άπό 9 'Ιουνίου 1952
	έτ.	«Ορινόκο»	44	7165	έργει Απόστολος άπό 14 Μαρτίου
	έτ.	«Μπόνα Έσπεράντζα	19	5950	άνεχ. Βαγκούμπερ 16 Σεπτ. (διαταγάς)
	έτ.	«Ιγκουάνα»	20	5627	διῆλθεν 'Αγιον Βικέντιον 23 Σεπτ. δι' Αργεντινήν
	έτ.	«Ιουνάιτεντ Κρός»	52	12650	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 23 Σεπτ.
	Κ.	«Ατυχίδης	20	7638	έφθ. Φρόπτανος 20 Σεπτ.
	έτ.	«Ντέλ Νόρτες	43	7191	διῆλθε Γιβραλτάρ 13 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
	έτ.	«Ντέλ 'Εστες»	44	7161	άνεχ. Τερόγενταν 23 Σεπτ. διά Πουσάν
	έτ.	«Θαλασσοπόρος»	43	7252	διῆλθε Σαούντα (Νορβηγίας) 15 Σεπτ.
	έτ.	«Τρανυμαρίνα	44	7265	έφθ. Χαύλη 24 Σεπτ.
	έτ.	Ντέλ Νόρτες	43	7151	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
	έτ.	«Δώρα»	45	7151	έφθ. Λίβερπουλ 24 Σεπτ.
	έτ.	«Σπαδαμαντόρι»	17	1276	άνεχ. Εργαστήραν 19 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
	έτ.	«Ελλήνης αγόρασται	43	7131	έφθ. Πέραμα άπό 27 Αύγ.
	έτ.	«Λάς Πέρλας»	28	5068	άργει Νέαν 'Υόρκην άπό 29 'Ιουνίου
	έτ.	«Απόστολος Παύλος	24	3658	άνεχ. Βαγκούμπερ 19 Σεπτ. διά Ηγγλίαν
	έτ.	«Σαπφώ»	35	8072	άνεχ. Νάρδικ 19 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
	έτ.	«Σιγκουένας»	43	7163	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
	έτ.	«Ιντάλγκο»	43	7194	έργει Αμστερδαμ άπό 17 'Ιουλίου
	έτ.	«Παταγκόνιας	35	8072	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 Σεπτ. διά Ντεμεράραν
	έτ.	«Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	25	5090	έφθ. Φραγκίσκον άπό 28 'Ιουλίου
	έτ.	«Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	44	7176	έφθ. Χούστον 11 Σεπτ.
	έτ.	«Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	29	9086	διῆλθε Χονιολούδην 23 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
	έτ.	«Πετράλεουμ Κ.Κ.»	53	13500	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 19 Σεπτ. διά Μαρακάϊμπο
	έτ.	«Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	31	9767	έφθ. Μπούμπον 11 Σεπτ.
	έτ.	«Τρανσόσεαν»	53	15826	διῆλθε Σιγκαπούρην 23 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
	έτ.	«Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	44	7198	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 17 Σεπτ.
	έτ.	«Τρανσόσεαν»	53	13490	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
	έτ.	«Κορρεαντόρ»	43	7176	άργει Σελμπούρον άπό 7 Σεπτ.
	έτ.	«Αριόνα»	22	8432	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 19 Σεπτ. διά Μαρακάϊμπο
	έτ.	«Αρεκούμπα»	43	7257	έφθ. Μπούμπον 19 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
	έτ.	«Νεπτούνια»	13	7710	έφθ. Μπούμπον 19 Σεπτ. διά Πόρο
	έτ.	«Κανόπους»	44	7157	άργει Σύρου 19 Αύγ.
	έτ.	«Παγκόλφο»	45	7267	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 Σεπτ. και Κόμπε 24
	έτ.	«Βαπόρες»	19	4683	διῆλθε Θέουταν 23 Σεπτ. διά Βόλουν
	έτ.	«Ελλήνης αγόρασται	07	1075	διῆλθε Σιγκαπούρην 23 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν. ΕΠΟΛΗΘΗ.
	έτ.	«Ελγκεδέλ»	05	4298	διῆλθε Κων(πολί) 24 Σεπτ. διά Βαλέντιαν
	έτ.	«Λουνίνο»	19	5354	άνεχ. Βαγκούμπερ 19 Σεπτ. διά Μόζι
	έτ.	«Αντόρ»	43	7129	άνεχ. Βοστώνην 15 Σεπτ. διά Νομέδιτας
	έτ.	«Μπράΐτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Κάρδιφ 24 Σεπτ. διά Μπουένος 'Αύρες
	έτ.	«Γιουρόπα»	44	7124	έφθ. Σκελεφέτας (Βαλτικής) 16 Σεπτ.
	έτ.	«Μάρκαρ»	19	5670	άνεχ. Φεντάλλα 20 Σεπτ. διά Πόρτ Λουταί
	έτ.	«Νολίντο»	44	2370	διῆλθε Σιγκαπούρην 24 Σεπτ. διά Βαλέντιαν
	έτ.	«Καρέτο»	43	7160	άνεχ. Βαρκελώνη 10 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
	έτ.	«Δελφίν»	44	7115	διῆλθεν 'Αγ. Βικέντιον 19 Σεπτ. διά Μπουένος 'Αύρες
	έτ.	«Μάριν»	43	7166	έφθ. Οζάκαν 13 Σεπτ.
	έτ.	«Καλύγερος»	42	7178	έφθ. Φεντάλλα 20 Σεπτ. διά Αμέρερσαν
	έτ.	«Πλανάρ»	43	7246	διῆλθεν 'Αγ. Βικέντιον 20 Σεπτ. δι' Αινδούργον
	έτ.	«Καρνάσιον»	44	7281	έφθ. Νέαν 'Οιδίζα 10 Σεπτ.
	έτ.	«Λιμπέριαν»	44	7281	άργει Βελτιμόρην άπό 22 'Ιουν. 1952
	έτ.	«Κένταυρος»	19	6064	διῆλθε Τζιμπούτι 14 Σεπτ. δι' Οζάκαν
	έτ.	«Κάνοπους»	41	7579	διῆλθε Ν. Δ. Βαλέντιας 24 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
	έτ.	«Ιντάλγκο»	43	7194	άργει Μασσαλίαν άπό 15 Δεκ. 1952
	Κ.	«Ατυχίδης	17	5700	διῆλθε Βιγραλτάρ 11 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
	έτ.	«Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	άνεχ. Οζάκαν 16 Σεπτ. διά Βαγκούμπερ
	έτ.	«Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	άνεχ. Σαούθμποτον 19 Σεπτ. διά Κευτέκ
	έτ.	«Νεπτούνια»	13	9424	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 4 Σεπτ.
	έτ.	«Ντέλ 'Εστες»	43	7933	έφθ. Σουάν 16 Σεπτ.
	έτ.	«Βαλεαρίκα»	44	7229	έφθ. Αντιζέλες 6 Σεπτ. διά Αργεντινήν
	έτ.	«Μονάρκα»	43	7177	άργει Ρόττερνταμ άπό 25 'Ιουν.
	έτ.	«Μοντεπάρτον»	43	7261	έφθ. Σουάν 16 Σεπτ.

ΚΟΡΣΑΙΡ		έτ. «Αρίστομαρ»	43	7167	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Σεπτ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας όργει Καζαπλάγκαν όπό 10 Αύγ. 1952.
ΚΟΡΣΙΚΑ (έπιδ.)		έτ. «Μπάρου»	44	7475	έφθ. Σουάν 16 Σεπτ.
ΚΟΥΗΝ		έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	διήλθε Πόρτ Σαιδ 21 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην συνεχ. Γκρήνοκ 23 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ		έτ. «Κογκισταντό»	45	7157	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 16 Σεπτ. διά Φόλεϋ
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΕΡΟΟΥ		έτ. «Ελληνες άγορασται	53	11500	διήλθε Βερμούδας 16 Σεπτ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	άνεχ. Χάρδην 21 Σεπτ., Γιβραλτάρ 25 διά Μπάνιας
ΛΑΜΥΡΑ		έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	άνεχ. Λάς Πόλμας 21 Σεπτ. διά Κιουρασώ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)		έτ. «Μίραμόντε»	53	14000	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 19 Σεπτ.
ΛΕΙΒΑΔΑ (δεξ.)		έτ. «Κάλομπρα»	43	7218	άνεχ. Βικτόριαν (Βρετ. Κολομ.) 24 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΛΙΔΙΜΠΕΤ		έτ. «Μοντεβέρντε»	44	7235	έφθ. Καλλάρ 15 Σεπτ.
ΛΙΜΠΕΡΕ-ΙΤΟΡ		έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	άνεχ. Σουάν 23 Σεπτ. διά Πειραιά
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ		έτ. «Ατλαντίκα»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 23 Σεπτ.
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Βίβλατ»	27	6192	άνεχ. Σητάτη 6 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ		έτ. «Μπρόστ»	44	7160	άργει Μαλόπο μότο 20 Αύγ., ζημίαι
ΜΑΙΡΗ (λιδ.)		έτ. «Μονρόδια»	49	5841	έφθ. Σαουάπτιον 23 Σεπτ.
ΜΑΙΡΗ		έτ. «Ταμπόγκα»	19	6040	έφθ. Γιαδάτα 5 Σεπτ. διά Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΜΑΙΡΗ Ι. Γ.		έτ. «Ν. Κορντόμπιο	44	7215	έφθ. Μπουένος "Άυρες 20 Σεπτ.
ΜΑΚΡΩΝ (λιδ.)		έτ. «Γουέστερν»	43	7161	έφθ. Γιοκοχάμαν 13 Σεπτ.
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοστ.)		έτ. «Ελληνες άγορασται	42	7210	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 23 Σεπτ. διά Καλκούταν
ΜΑΝΤΩ		έτ. «Φωσίανα»	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ. διά Μόγυρεαλ
ΜΑΡΓΚΩ		έτ. «Ούλατραμπάρινα»	43	7160	άνεχ. Ραγγούν 24 Σεπτ. διά Καλκούταν
ΜΑΡΙΑ		έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	άνεχ. Αμέρερσαν 18 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Βέγας»	43	7223	άργει Πέραμα όπό 1 'Απτριλίου
ΜΑΡΙΑ Γ.		έτ. «Κρυστάλλα»	20	3326	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Βορηγίαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Φωσίανα»	43	7059	έφθ. Ρόττερνταν (Με.) 17 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Βιβάλετ»	18	5564	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 19 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	έφθ. Βαλτιμόρην 22 Σεπτ.
ΜΑΡΙΤΑΙ·Μ ΗΝΤΕΡ (λιδ. δεξ.)		έτ. «Μαριτάιμ»	52	12995	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 20 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΤΑΙ·Μ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ (δεξ.)		έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Παραμάριμπο 20 Σεπτ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. «Εύκαριερς»	43	7132	έφθ. Γιοκοχάμαν 16 Σεπτ.
ΜΑΡΚΟΣ (λιδ.)		έτ. «Πλουέρτο Καμπέλλε	42	7170	άργει Άμμερσαν όπό 28 'Ιουν.
ΜΑΡΝΑ		έτ. «Μοτόρες»	52	8453	έφθ. Σαμψούντα 1 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Μάρπτορος»	20	7641	διήλθε Κιουρασώ 15 Σεπτ. διά Λουδίνον
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)		έτ. «Ματζεόλιας»	27	6382	άνεχ. Λός "Αντζέλες 18 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)		έτ. «Νόρθ Παστφίκ»	43	7176	διήλθε Παναμάν 13 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)		έτ. «Ινκόϊκα»	45	7264	άργει Κάρδιφ όπό 5 Φεβρ. 1952
ΜΕΛΙΝΤΑ		έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	έφθ. Καράτσι 18 Σεπτ.
ΜΕΝΙΤΕΣ		έτ. «Μέντωρα»	18	1395	άνεχ. Χάμπιτον ρόδς 23 Σεπτ. δι' 'Ισλανδίαν
ΜΕΝΤΩΡ		έτ. «Αριόνα»	19	7588	είς θέσιν 10 Ν. και 25 Δ. Σεπτ., 20, διά Βαλτιμόρην
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)		έτ. «Η. Κορντόμπιο	44	7215	άργει Μασσαλίαν όπό 14 'Ιουλ. 1950
ΜΙΧΑΗΛ Ι. Γ.		έτ. «Σάν 'Αντρες»	53	11289	είς λιμένων Περουβίας 1 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δεξ.)		έτ. «Μίρασμαρ»	44	7210	άνεχ. Τεογέστην 18 Σεπτ. διά Πουσάν
ΜΟΝΤΕΡΕ-ΙΤΟΡ (διδ.)		Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	8056	άργει «Αλεξάνδρειαν όπό 21 'Ιανουαρίου
ΜΠΑΓΚΟΚ (έπιδ.)		έτ. «Πιαμόντες»	43	7176	άνεχ. Τάμπαν 23 Σεπτ. διά Ριτζέκαν
ΜΠΑΤΣΙ		έτ. «Έλκαρριερς»	44	7207	έφθ. "Άμπελάκι όπό 15 'Ιουλίου 1952
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιδ.)		έτ. «Μπουρίκας	20	854	έφθ. Φορμάντα 12 Σεπτ.
ΜΠΟΥΡΙΚΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	έφθ. Σαμψούντα 1 Σεπτ.
ΜΥΚΟΝΟΣ		έτ. «Χάρι»	43	7196	έφθ. Τρίνινταν 1 Σεπτ.
ΜΥΡΙΑΜ		έτ. «Αρίστα»	43	7176	έφθ. "Άμπετερνταμ 23 Σεπτ. διά Καλκούταν
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)		έτ. «Καρρίμπιταν	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Σεπτ. διά Βουλώνην
ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΟΡ		έτ. «Νέπτουν»	20	3078	άνεχ. Κέιπ Τάουν 24 Σεπτ. διά Πόρτ "Ελίζαμπετ
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)		έτ. «Γκλόμπαλ»	44	7248	άνεχ. Χάμπιτον ρόδς 16 Σεπτ. διά Ρίον 'Ιανέΐρον
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιδ.)		έτ. «Ναφτόλα»	20	6416	διήλθε Πόρτ Σαιδ 21 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΑΦΤΟΛ	(τάνκερ)	έτ. «Εσπέρια»	53	5750	εις Τάιν, ύπό συμπλήρωσιν
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ		έτ. «Νεπτούνια»	20	10474	διήλθε Ντόρε 23 Σεπτ. διά Γερμανίαν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιδ. δεξ.)		έτ. «Πέργκα»	52	11267	διήλθε Σιγκαπούρων 17 Σεπτ. δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ		έτ. «Ζίτα»	43	7168	διήλθε Αθέν 20 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)		έτ. «Παράνας	53	12500	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 23 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΙΚΟΣ		έτ. «Αζόρες»	45	7023	έφθ. Φορμάντα 16 Σεπτ.
ΝΙΚΥ (λιδερ.)		έλληνικά συμφέροντα	53	7200	εις Ντάμπαρτον, ύπό συμπλήρωσιν
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)		έλληνες άγορασται	28	7104	παρελήφθη εις Ρίβερ Φόλ, 20 Σεπτ.
ΝΟΡΑ		έτ. «Ηατέρον Σιτφάριγκ»	43	7175	διήλθε Τρίνινταν 17 Σεπτ. διά Νότ. Αφρικήν
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)		έτ. «Πετρόλεας»	52	12191	άνεχ. Φόλεϋ 21 Σεπτ. διά Λίβανον
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιδερ.)		έλληνικά συμφέροντα	53	5700	εις Σάντερλαντ, ύπό συμπλήρωσιν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		έτ. «Πετόδελας»	52	12025	άνεχ. Λισσαδώνα 21 Σεπτ. διά Χούστον
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ		έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άνεχ. Σορέλ 11 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ		έτ. «Σιλετ»	42	7191	διήλθε Παναμάν 23 Σεπτ. (διαταγάς)
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)		έτ. «Νισφόλα»	20	7030	άνεχ. Ράς Τανούρα 18 Σεπτ. διά Λαδσεντ
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ		έτ. «Φάραλον»	45	7148	διήλθε Παναμάν 19 Σεπτ. διά Κέιπ Τάουν
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ		έτ. «Φάραλον»	43	7176	διήλθε Πούλο Μπούκομ 12 Σεπτ. διά Σακάιντε
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ		έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Σεπτ. διά Βαγκούνερ
ΝΤΑΡΝΙ (λιδερ. δεξ.)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12650	διήλθε Παναμάν 21 Σεπτ. διά Πουέρτο Κορτέζ
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)		έτ. «Βιβάλετ»	24	5981	άργει 'Αμπελάκι όπό 12 'Ιουλίου.
ΝΤΕΜΙΡΧΑΝ (δεξ. Κοστ.)		Π. 'Ατυχίδης	26	5011	παρελήφθη εις Πόρτ Ντέ Μπούκ 20 Σεπτ.
ΝΤΟΜΙΝΑ		έτ. «Κευπάκο»	25	5531	άνεχ. Καλκούταν 18 Σεπτ. διά Μαντράς
ΝΤΟΜΙΝΕ-ΙΤΟΡ		έτ. «Παρανασόδες»	44	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 Σεπτ. διά Βαγκούνερ
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιδ. δεξ.)		έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8236	άργει Πειραιά όπό 20 Αύγ.
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιδ. δεξ.)		έτ. «Σαντιάγκο»	35	7293	άνεχ. Μπέλφαστ 24 Σεπτ. διά Φόλεϋ
ΝΤΟΡΑΝΤΟ		έτ. «Γκαιπόρα»	44	7244	άνεχ. Γιαδάτα 21 Σεπτ. διά Βαγκούνερ
ΝΤΟΡΙΟΝ		έτ. «Ιμπέριος»	44	7175	έφθ. Βοέμην 18 Σεπτ. και Ντόρερ 25
ΝΤΟΡΟΣ		έτ. «Ντόρος»	43	6766	άργει Έργαν ήποτε 24 'Ιουνίου
ΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)		έτ. «Ρίο Βέρτον»	43	7246	εις Γκόβαν, ύπό παραλαβή
ΟΛΥΜΠΙΑ		έτ. «Γουλανδρή	53	24000	άνεχ. Μπάχρεν 11 Σεπτ. διά Σασέμπτο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)		έτ. «Ολύμπικ 'Ολλα»	48	11298	εις Βρέμην, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ολύμπικ 'Ολλα»	53	14000	άνεχ. Κέλδον 12 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)		έτ. «Ολύμπικ 'Ολλα»	50	17720	διήλθε Ντόρερ 23 Σεπτ. διά Γκότεμπουσογκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δεξ. λιδ.)		έτ. «Λίμπερτς»	53	14500	άνεχ. Λοινίνον 17 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)		έτ. «Ολύμπικ 'Ολλα»	49	17722	διήλθε Σουέζ 23 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)		έτ. «Ολύμπικ 'Ολλα»	49	17724	άνεχ. Κέλδον 13 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δεξ. λιδ.)		έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	13019	διήλθε Περσικόν Κόλπου 19 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Ολύπικ 'Ολλα»	50	17724	άνεχ. Ουρανός 24 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Μιραλόρες»	27	8627	άργει Ρόττερνταμ όπό 6 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)		έτ. «Ατυχίδης	17	5585	άργει Μασσαλίαν όπό 21 Δεκ. 1952
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. «Ατυχίδης	10	2439	άργει Βαγκούνερ 12 Σεπτ. διά Βουβάνη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ		έτ. «Λά Πλάτσα»	43	7265	έφθ. Παραμαρίπο 18 Σεπτ. και Τρίνινταν 23
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)		έτ. «Τέρροτς»	19	5701	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 9 Σεπτ. διά Χούλλ
ΟΡΑΜ (Κοστ.)		έτ. «Ντονόζο»	44	7210	
ΟΥΜΠΑΝ (Κοστ.)					
ΟΥΡΑΝΙΑ					
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ					
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ					

ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Σπρίγκιλλ»	43	7176	άνεχ. Μόζι 17 Σεπτ. διά Βαγκούνερ
ΠΑΙ-ΛΟΤ		έλληνικά συμφέροντα	43	7160	εἰς Πουσάν 20 Σεπτ.
ΠΑΝΑΟΣ		έτ. «Κάπρι»	17	992	έφθ. Κωνσταντίαν 15 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ		έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Νουμέα 18 Σεπτ. διά 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ		έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	έφθ. Πόρτ "Αλφρεντ 12 Σεπτ.
ΠΑΣ (δεξ.)		έτ. «Γκούντ Χόπ»	12	3663	άργει Βενετίαν ἀπό 16 Μαΐου
ΠΑΡΑΛΟΣ II.		έτ. «Πάραλος»	18	6049	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 16 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ		έτ. «Κοντυεντάλε»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 21 Σεπτ. καὶ Χάμπτον ρόδις 23
ΠΑΤΣΕ		έτ. «Πάθε»	26	5937	άνεχ. Κολόμπο 21 Σεπτ. διά Τζιμπούτι
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)		έτ. «Σάμσοκ»	44	7166	άνεχ. Βαλτιμόρην 17 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΛΟΨ (λιβ.)		έτ. «Σάμσοκ»	45	7148	έφθ. Βλασόντιγκεν 18 Σεπτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Πόλαρ»	19	6495	έφθ. Γκάλβεστων 17 Σεπτ.
ΠΙΤΡΟΦΟΣ		έλληνες όγορασται	45	7263	έφθ. 'Ιργουέλλ 20 Σεπτ.
ΠΙΟΝΕΡ		έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	διήλθε Τρίνινταν 11 Σεπτ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΠΛΑΤΑΝΟΣ (δεξ.)		έτ. «Πουέρτο Μιραμάρ»	30	11147	άργει Νέαν 'Υόρκην ἀπό 16 Αὔγ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	διήλθε Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Άρπος»	43	7257	άνεχ. Μοντεβίδεο 20 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιβ.)		έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	44	7223	άνεχ. Λονδίνον 19 Σεπτ. διά Μπούνεος "Άυρες
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)		έτ. «Πουκού»	36	7104	εἰς Μπόλνες ἀπό 29 'Άπρ., ἐπισκευή.
ΠΡΑΝΤΟ		Π. Γ. Κοταρόπουλος	19	2256	άνεχ. Άλγεριον 22 Σεπτ. διά Ντακάρ
ΠΡΟΣΠΕΡΟ		έτ. «Μπιενενίτο»	19	5055	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ. διά Μαλάγαν
ΠΡΩΤΕΥΣ		έτ. «Σούντ "Αμέρικας	14	4823	διήλθεν 'Αδεν 23 Σεπτ. διά Χόγκ Κόγκ. ΕΠΩΛΗΘΗ.
ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7192	έφθ. Χούλι 13 Σεπτ.
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβ.)		έτ. «Θρά Στάρς»	19	8374	άργει Σπέτζιαν ἀπό 26 'Απριλίου
PANTIAN (δεξ.)		έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	διήλθε Θέουταν 22 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΡΕΑ		έτ. «Ολίσσιπο»	21	1387	άργει Λισσαδάνων ἀπό 28 'Ιουνίου
ΡΕΑΛΜΑ		έτ. «Ρεάλιμας»	28	4225	διήλθε Ντόρερ 25 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)		έτ. «Ευπρέσσω	42	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδις 21 Σεπτ.
ΡΕΝΑ		έτ. «Πάθε»	20	5686	άργει Έλευσίνα ἀπό 12 Σεπτ.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ		έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Λιβερπουλ
ΡΙΟ ΜΑΡ		έτ. «Πατσόφικος»	44	7229	άνεχ. Πόρτ 'Αλμπέρι 21 Σεπτ. διά Εύρωπην
ΡΟΜΠΕΡΤ		έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Μπαγκόκ ἀπό 9 Μαΐου
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Κιοτανέρας»	21	6448	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 9 Μαΐου
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ		έτ. «Εσκουπάλα»	45	7151	διήλθε Σουέζ 11 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
SAINT ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)		έτ. «Παράνας»	44	7281	άνεχ. Δουβλίνον 12 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΣΑΜΟΥΑ		έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	έφθ. Μπούνεος "Άυρες 19 Σεπτ.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ		έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	διήλθε Παναμάν 23 Σεπτ. διά Κέελογκ
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ		έτ. «Σουμέλγκας»	44	7282	διήλθε Παγκούμεν 7 Σεπτ. διά Παναμάν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιαδίζιας»	23	5374	άργει Αμπελάκι ἀπό 16 Αὔγ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)		Π. Σαμωνάς	19	2659	άνεχ. Σαδόναν 23 Σεπτ. διά Μπόναν
ΣΑΝ ΝΤΕΝ		έτ. «Εσπεράντζας»	06	2088	άργει Πειραιᾶ ἀπό 12 Αὔγ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)		έτ. «Σάν Παντελείμων»	44	7283	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝ ΡΟΚ		έτ. «Φοίνιξ»	43	7250	έφθ. Καλάς 21 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ		έτ. «Σάν Μαρίτιμας»	44	7220	έφθ. Λοσεντζ Μαρκές 17 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ		έτ. «Σάν Μαρίτιμας»	43	7189	άνεχ. Μόζ 5 Σεπτ. διά Κολούμπια Ρίβερ
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Κρόνος»	43	7118	έφθ. Ντόρμπαν 18 Σεπτ. διά Σαίν Τζών
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ		έτ. «Βατόρες»	43	7257	άνεχ. Πόρταλαντ ("Ορεγκον") 18 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΣΑΝΜΠΗΜ (δεξ. λιβ.)		έτ. «Γκόλφ Σ.»	45	10656	άνεχ. Τσευπού 20 Σεπτ. διά Πάλεμπάγκ
ΣΑΝΤΕΛΕΝΑ		έτ. «Νίκη»	24	3279	άργει Μπορντάιλαντ ἀπό 10 Φεβρ.
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ		έτ. «Άδιας»	20	2606	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΣΑΞΩΝΗ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	13000	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 18 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΣΑΞΩΝΣΚΑ-Υ- (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	13000	άνεχ. Τσευπού 20 Σεπτ. διά Πάλεμπάγκ
ΣΑΞΩΝΧΙΔ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	έφθ. Βρέστην 3 Σεπτ.
ΣΑΠΦΩ		έτ. «Ορίενταλ»	53	13575	διήλθε Σουέζ 21 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΣΑΡΙΖΑ		έτ. «Τέρμασ»	44	7212	διήλθε Πρίνινταντ 23 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (λιβρ.)		έτ. «Νουέβα Γρανάδω	44	7177	άνεχ. Νόρβικ 16 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ		έτ. «Γουόλντοντούιντ»	35	1964	άργει Πειραιᾶ ἀπό 6 Σεπτ. διασκευή.
ΣΙΜΩΝ		έτ. «Ινσουλάρα»	44	7116	έφθ. Μάντζεστερ 25 Σεπτ.
ΣΙΡΑΜ		έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	εἰς Νουμέα 24 Σεπτ.
ΣΟΥΖΥ (Κοστ.)		έτ. «Σιράμ»	42	7146	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 Σεπτ. διά Νέαν Καλληδονίαν
ΣΟΥΛΑ		έτ. «Κάμαρον»	19	611	έφθ. Πειραιᾶ 17 Σεπτ.
ΣΟΥΖΑΝΝΑ (Κοστ.)		έτ. «Γκλόμπος»	19	6541	άνεχ. Οζάκαν 18 Σεπτ. διά Μανίλλαν, έφθ. 24
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)		έτ. «Κάμαρον»	18	849	διήλθε Κώνιον πολιν 18 Σεπτ. διά Λαττάκια
ΣΠΑΛΛΑΜΑΤΟΡΙ		Κ. 'Απυχίδης	25	5136	έφθ. Κουβέιτ 5 Σεπτ.
ΣΠΑΡΤΟ		έτ. «Άιολος»	43	7199	έφθ. Ιντσόν 8 Σεπτ.
ΣΤΑΡ (λιβρ.)		έτ. «Σπάτο»	43	7232	άνεχ. Βοδέην 6 Σεπτ. διά Βαμπάναν
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.)		έτ. «Στάρ»	44	7162	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 16 Σεπτ.
ΣΤΟΡΚ		έτ. «Πινογκάνα»	43	7324	έφθ. Καρδίφ 22 Σεπτ. καὶ ἄνεχ. 24 (διαταγάς)
ΣΤΡΑΠΟΥΡΙΕΣ (δεξ.)		έτ. «Μαρσόπαν»	41	7111	άνεχ. Πόρτ 'Αλμπέρι 18 Σεπτ. διά Βρεταν. Γουίανναν εἰς θέσιν 31 Β. καὶ 13 Δ., Σεπτ. 21 διά Πούντα Καρντόν
ΣΥΡΑ		έτ. «Ατζέκα»	43	7331	έφθ. Γιοκοχάμαν 12 Σεπτ.,
ΣΩΚΡΑΤΗΣ		έτ. «Βέτικαρ»	45	7204	άργει 'Αμβέσταν ἀπό 26 'Οκτωβρίου 1952
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)		έτ. «Άρινος»	21	7409	έφθ. Βιζαγκαπτατάμ 18 Σεπτ. (διά Ρόττερνταμ)
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)		έτ. «Σάν Ατανάσιο»	15	2557	έφθ. Σελίμπορον ἀπό 25 Σεπτ. 1952
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)		έτ. «Διδώ»	43	7176	άργει Σελίμπορον ἀπό 10 Σεπτεμβρίου 1952
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)		έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	άργει Σελίμπορον ἀπό 23 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)		έτ. «Ελληνες όγορασται	53	9150	άργει Αμβούνγον, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΤΖΟΥΔΙΑ		έτ. «Κούγκρτις»	20	3526	εἰς θέσιν 33 Β. καὶ 30 Δ., Σεπτ. 22 διά Πουέρτο λὰ Κρούζ
TINA ΩΝΑΣΗ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Λίμπερτος»	53	27000	έφθ. Βαλτιμόρην 17 Σεπτ.
TINI (δεξ.)		έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	52	12523	εἰς θιμένας Περούδιας 1 Σεπτ.
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιβ.)		έτ. «Ημισπάρο»	44	7246	όνεχ. Κοσσείρ 23 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (λιβ.)		έτ. «Αντρας»	44	7216	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 Σεπτ.
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιβ.)		έτ. «Πολύνα»	43	7162	διήλθε Παναμάν 1 Σεπτ. διά Περουβίαν
ΤΡΑ-Ι-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ορίεντε»	38	10455	άνεχ. Ράς Τανούρα 16 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΤΡΑΝΣΟΡΤΕΡ (δεξ.)		έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	άργει Πειραιᾶ ἀπό 31 'Ιουλίου 1952
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Τρίνιτυ»	10	3649	άργει Σελίμπορον ἀπό 7 Σεπτ.
ΤΡΟ-Υ (διβ. δεξ.)		έτ. «Κολόν»	21	8206	διήλθε Παναμάν 22 Σεπτ. διά Χιλῆν
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. «Ιντρα 'Αμερικάνω	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 10 Σεπτ.
ΥΨΗΛΑΟΥ		έτ. «Ναθεγκάντες»	45	7256	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 Σεπτ.
ΦΑΙΑΣ II.		έτ. «Πόλας»	44	7060	διήλθε Παναμάν 1 Σεπτ. διά Περουβίαν
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7132	άνεχ. Μπρισπάταιην 7 Σεπτ. διά Μαντράς
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II (λιβ.)		έτ. «Προγκόσεσπος	44	7247	άνεχ. Νιού Ούεστμινστερ 17 Σεπτ. διά Βοστάνην
ΦΡΑΝΤΑ (Κοσταρ.)		Π. 'Απυχίδης	42	7009	άργει Σιγκαπούρη ἀπό 31 'Ιουλίου
ΦΡΙΞΟΣ		έτ. «Κοίστονταλ»	21	7460	εἰς Τζίς, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΧΗΔΕΡ (δεξ.)		έτ. «Κολόν»	27	1412	άνεχ. Γιαδάτα 24 Σεπτ. διά Βαγκούνερ
ΧΛΑΟΗ (δεξ.)		έτ. «Τρανστοσεάνικος	53	16000	έφθ. Λός 'Αυτζέλες 14 Σεπτ.
ΧΟΚ		έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	53	12727	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 Σεπτ. διά Κούρδαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Κόμπε από 29 Αὔγ. διά Σουμάτραν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)		έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	έφθ. 'Ιγκάρκα 8 Σεπτ.
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)		έτ. «Τρανστοσεάνικος	42	7175	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτ.
ΟΚΕΑΝΙΑ		έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	έφθ. Γιαντάρα 17 Σεπτ.
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)					