

NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1954

Αρ. Φύλλου 455/214



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΑ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 455)214

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΟΤΤΑΚΗΣ επι της γαλη Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
15 ΜΑΐΟΥ 1954

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Βασική μας φροντίς τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον

Η τακτική ἐπικοινωνία τῶν στηλῶν αὐτῶν μὲ τὸν ἐφοπλισμόν, τὸ διαιμένοντα εἰς τὸ ἔξωτερικόν, παρέχει καὶ τὴν δυνατότητα διαπιστώσεως τῶν ἐντυπώσεων του ἐπὶ τῶν ληφθέντων ἀπὸ τὴν παρούσαν Κυβέρνησιν μέτρων ὑπὲρ τῆς ναυτιλίσκης μας ἀποκαταστάσεως. Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι τινὲς ἐκ τῶν ἐφοπλιστῶν δεν εἰναι πλήρως εἰσέτι καταποτίσμενοι ἐπὶ τοῦ ἔδου συντελεσθέντος, μέχρι τούτου ἔργου, ὅλοι ὁπωσδήποτε ἔχουν μορφωσεῖ τὴν γνώμην, ὅτι Βαίνεις ικανοποιητικῶς ἡ ἀντιμετώπισις ἀπὸ τῆν Κυβέρνησιν τῶν προβλημάτων τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ ὅτι τὸ νοικοχυρεύμα αὐτοῦ μὲ γοργὸν ρυθμὸν συντελεῖται.

Οἱ πρῶτοι ἄλλως τε λογαριασμοὶ τῶν ταξιδίων καὶ τῶν συναφῶν διπανῶν ῥήξισαν ὥην νὰ βαθανεῖν εἰς τὰ Ναυτικὰ Γραφεῖα, τὰ διαχειρίζομενα ἡλληνικὰ πλοῖα. Δέν θὰ ἀργήσουν ἐν συνεχείᾳ καὶ αἱ πρῶται ἐντυπώσεις ἀπὸ τὴν τεθείσαν εἰς ἐφαρμογὴν νέαν συλλογικὴν σύμβοσιν καὶ τὴν νέαν συνθεσιν τῶν πλαρωμάτων. Οἱ λογαριασμοὶ τῶν πλοιάρχων θὰ εἰναι καὶ ἡ ἐπιβεβαιώσις τῶν σῶν ἔδων κατεβληθῆσαν καλῶν προσπαθειῶν διὰ τὸν περιορισμὸν τῆς σπατάλης, διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς συναγωνιστικῆς ικανότητος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Κανεὶς, ὅμως, ἀντικειμενικός τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας μας παραπτητῆς, πολὺ δὲ περισσότερον αἱ στήλαι αὐτοῖς, δέν ἡμποροῦν νὰ ισχυρισθοῦν, ὅτι ἐπελύθησαν καὶ ὅλα τὰ περὶ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον πολλὰ καὶ ποικίλα προβλήματα καὶ τοῦ ἡ κενηνότητα διὰ τὴν Ναυτιλίαν μέριμνα δέν ἔχει τι πλέον νὰ ἐπιτελέσῃ. Τούναντίον μάλιστα ικανὸν εἰσίτι δρόμον ἔχουεν νὰ διακύνωμεν διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς τὴν ὁλοκλήρωσιν τῆς προσπαθείας, διὰ νὰ ιδωμεν τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον χειραφεστούμενον εἰς τὸν σκληρὸν ἀγώνα εἰπιδιώσεως, τὸν ὅποιον καὶ πάλι διεσάγει. Τὰ ὅσα μέχρι τούτου ἐθεσμοθέτησαν εἰναι ἡ καλὴ ἀπαρχή, εἴνε τὸ σταθερὸν θεμέλιον. Τὰ ὅσα ἀπομένουν πρὸς ρύθμισιν θὰ εἰναι ἡ ἀπαραίτητος συμπληρωσις καὶ τὸ ἐπιστέγοσμα. Λαμπρὸν καὶ μὲ ἔδραίς τὰς βάσεις θὰ ἀνέγερθη οὕτω τὸ ναυτιλιακὸν οἰκοδόμημα, ὅπως τὸ δραματιζόνται δόλοι οἱ ὑπὲρ αὐτοῦ ωχθήσαντες καὶ πρῶτος αὐτὸς οὗτος ὁ πολύτιμος φίλος τῆς Ναυτιλίας, ὁ Στρατάρχης Παπάγος.

"Οσου, λοιπόν, καὶ ἄν αἱ πρῶται ἐντυπώσεις εἰναι πράγματι ἐνθαρρυντικοῖ, ὅσον καὶ ἡ ἐμπιστοσύνη πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον μὲ βραδύν τῶν ρυθμῶν πρίξηις νὰ ἀνακτᾶται, δέν θὰ πρέπει ἀπὸ τοὺς διαχειρίζομένους ἀπὸ τῆς κρατικῆς πλευρᾶς τὴν ναυτιλίσκην ὑπόθεσιν νὰ διαφένη καὶ ἡ πραγματικότης. Αὐτὴ εἰναι ἀκόμη πολὺ διάφορος ἀπὸ τὴν κρατούσαν εἰς τὰς σκέψεις καὶ τὴν διαφαινούμενην εἰς τὰς δηλώσεις τῶν ἀρμόδιων κυβερνητικῶν παραγόντων αἰσιόδεξιν."

Ο Στρατάρχης Παπάγος λ.χ. καὶ αὐτὸς ὁ κ. Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας φέρονται διὰ τῶν τελευταίων δηλώσεων τῶν ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν περὶ συνθέσεως διαταγμάτων πιστεύοντες, ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον ἀνέκτησε τὴν συναγωνιστικήν του ικανότητα καὶ ὅτι κανεὶς πλέον ἐμπόδιον δέν παρεμβάλλεται διὰ τὴν ἀθρόων ἐγγραφὴν εἰς τὰς ἔδων νηοδιγίας τῶν ὑπὸ ἔνεσις σημαίσεις σκαφῶν. "Ἐφθασε ὁ κ. Βογιατζῆς νὰ ἐμφανίζεται ἐπιδιώκων καὶ τὴν σύγκλησιν ναυτιλιακοῦ συνδρίου, ἀποσκοπούντος τὴν συζήτησιν τοῦ δόλου θέματος τῆς ἐπανόδου.

Τὰ πράγματα, ἀτυχῶς, δέν δικαιολογοῦν τὴν εὔκολον αὐτὴν ἔξελιξιν τοῦ ναυτιλιακοῦ μας προβλήματος οὔτε καὶ ἐπιτέρουν, πρὸ τῆς ὀλοκλήρωσεως τῶν ληπτῶν μέτρων, τὴν σκέψιν τοῦ ναυτιλιακοῦ συνεδρίου. Πλανητὴ ἡ ητο, ικανὴ νὰ μᾶς ὀδηγησῃ εἰς συμπεράσματα σφαλερά, ἀλλὰ καὶ ἐνεργείας τῶν ἀντικείμενων, ἀν πιστεύωμεν, ὅτι ὁ δρόμος τῆς ἐπανόδου εὑρὺς καὶ χωρὶς πλέον ἐμπόδια διηνοίχθη καὶ ὅτι διὰ τῆς προώρου καθ' ἡμάτη συγκλήσεως τοῦ συνεδρίου θὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ὄριστικοποιησιν τῶν προσπαθειῶν διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ἑθνικῆς Ναυτιλίας.

Καὶ διὰ νὰ ειμεθα ἀκριβῶς ἐντὸς τῶν πραγμάτων ὀφείλομεν νὰ δηλώσωμεν, βάσει ἀπηκριθωμένων λαζμῶν, ὅτι ἡ διαχειρίσισις τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰναι ἀκόμη ἀκριβή, παρὰ τὰς ἐπελθούσας οἰκονομίας καὶ συνεπῶς ἡ προπλεμική συναγωνιστική ικανότης δέν ἀποκατεστάθη εἰσέτι. "Οχι μόνον τὰ παναμάκια, ἀλλὰ καὶ τὰ πλοιά διῶν τῶν εὐρωπαϊκῶν σημαιῶν εἰναι εὐθηνότερα εἰς τὰς δαπάνας τῆς κινήσεως των. Θὰ πρέπει ἀκόμη νὰ προσθέσωμεν, ὅτι ἡ ἐμπιστοσύνη τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου δειλά πρήξει μὲν νὰ ἐπανέρχεται πρὸς τὴν Κυανόλευκον, χωρὶς ὅμως νὰ ἡμπορῇ τις νὰ ισχυρισθῇ ὅτι τὰ οἰκτρά τοῦ παρελθό-

τος σφάλματα ἐλησμονήθησαν καὶ δὲν συνέχει ἀκόμη τοὺς ἐφοπλιστὰς μία δικαιολογημένη ἐπιφύλαξις διὰ τὸ μέλλον.

Ἡ σταθερότης τῆς χαραχθείσης ἀπὸ τὸν Στρατάρχην Παπάγον κυβερνητικῆς πολιτικῆς προύτοτιθεται πάσις ἀλλῆς περὶ τῆς ἐπανόδου τῶν ἔνεων πλοίων εἰς τὴν σημαίαν μας σκέψεως καὶ ἡ συμπλήρωσις, δόσην καὶ ἡ πιοτή ἐφαρμογὴ τῶν προστατευτικῶν ὑπὲρ τοῦ πλοίου μετρων ἐπιβάλλεται διὰ νὰ ἔχωμεν μὲ τὸν καιρὸν τὸ δικαίωμα, ἐπιδεικνύοντες ὅτι τὸ καλὸν ὑπὲρ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας συνετείσθη, νὰ καλέσουμεν ἔδω τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ νὰ ἀκούσωμεν ἐπὶ τέλους τὰς οἰσσόητος ἐπιφύλαξις τῶν διακαταστάσιν τῆς Ναυτιλίας.

Ἡ Κυβερνητικής, δηλαδή, θὰ ἐπιτελέσῃ ἀκέραιον τὸ καθήκον της πρὸς τὴν Ναυτιλίαν την Ἑλληνικήν—τὸ τονίζουμεν ιδιαιτέρως—ὑποδειγματικήν θὰ καταστήσῃ τὴν ἔσωτερην διοίκησην τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τότε πρέπει νὰ είναι ὑπερβεβαία, ὅτι θὰ ἐλθῃ τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου, διὰ νὰ ιδῇ τὸ ἔργον τῆς αποδίδον θετικά ἀποτέλεσματα, διὰ νὰ καμπάρωσῃ τὸ ἐμπορικόν μας Ναυτικὸν σταθερῶς πλέον ἀντιπατούμενον.

Κατὰ δέκα πέντε, τούλαχιστον, χιλιάδας δολλαρίων τὸ ἔτος είναι ἀκόμη ἀκριβώτερον τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον ἔναντι τῶν περισσότερων ἔνεων εἰς τὰ ἔξοδα τῆς διαχειρίσεως του. "Υπὸ τὴν παρούσαν καίσιν τῆς ναυλαγοφάς, τὸ ποσὸν αὐτὸ δέν είναι εὐκαταφρόνητον. Δέν πιστεύομεν διὰ τὰ πλοιά νὰ τὸ κερδίζουν. Τὰ ἀναύλωτα δεξαμενόπλοιαὶ ιδιαιτέρως, ἀκόμη καὶ τὰ νεότερα, ασφαλῶς δέν ἔχουν ἀπὸ τὰς τρεχουσαὶς ναυλώσεις των νὰ ἀποκομίσουν ἐνεργητικὸν τὸ ὑπόλοιπον. Δέν ποδοβάλλεται δεβαίως ή σίεισις τῆς πλήρους γεφυρώσεως τοῦ καρματού τῆς διαχειρίσεως μεταξὺ ἔνεων καὶ ιδικῶν μας πλοίων. Πρέπει ὅμως νὰ μειωθοῦν ὠρισμένα ἀκόμη κονδύλια δαπανῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, διὰ νὰ καταστῇ ἐλκυστική πλέον διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν ἡ ὑπόθεσις τῆς ἐπανόδου εἰς τὴν σημαίαν τῆς πατρίδος του. Τὸ συμφέρον του θὰ τὴν υπαγορεύσῃ.

"Ἐν τῷ μεταξὺ, χάρις εἰς δόσα θὰ ἔχουν λόγηθη ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου μέτρα καὶ χάρις εἰς τὴν χρηστή διοίκησην καὶ τὴν κολήν την περιεργασίαν ὅλων τῶν παραγόντων αὐτοῦ, θὰ ἔχωμεν, μὲ κάποιαν δόσιν μάλιστα ὑπερφανείας, νὰ ἐμφανίσωμεν τὸ μικρὸν ἔστω εἰς ὅγκον Ἐμπορικὸν μας Ναυτικὸν νοικοκυρεύμενον κάτω απὸ τὴν κυανόλευκον, μὲ διαχειρίσιν οἰκονομικήν, μὲ τὰ πληρώματα πειθαρχημένα, προσλαμβάνειν εἰς τὸ κρηβόκον τῶν, μὲ πλήρως κατηφολισμένην τὴν πλοιοκτησίαν, ἐνώ ἐξ ἀντιθέτου θὰ ἐπαυξάνουν αἱ ἀνησυχίαι τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὰς ὅπια ἀπιθανών περιπτετέας τῶν μεγάλων περιουσιῶν των, τὰς δόσις εἰς τὸν Παναμάν μὲ τοὺς προξένους του, ὅπως εἰς τὰς ἀπίθανα κρατίδια τῆς Κεντρώας, Ἀφρικῆς, Ο κομμουνισμὸς κατακτᾷ καθημερινῶς ἔδαφος εἰς τὴν Κεντρώαν Αμερικήν (Γουατεμάλα, Γουιάνα, Βρεταν. Χονδύραν) καὶ τὰ κινήματα τῶν μαύρων εἰς τὴν Αφρικήν δέν είναι προμηνύματα σταθερότητος καὶ ἐκεὶ πολιτικῆς.

Αὐτὴ τὴν κατεύθυνσιν, πιστεύομεν, ὅτι θὰ πρέπει νὰ λάβῃ τὴν κυβερνητική διὰ τὴν Ναυτιλίαν μέριμνα. "Ἄς σταματήσῃ τὸ τροπάριον τῆς ἐπανόδου καὶ ἀς πλαισιωθεῖν ἐντὸς τῆς πραγματικότητος αἱ παραινέσεις καὶ ἡ ἐπικλήσης πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς. Θὰ χωρίσωμεν εἰς τὴν λῆψιν ὅλων τῶν ὀλλών μετρῶν—ἡ ἀπόριμησίς των ἐν καιρῷ θὰ γίνη—πρὸ διὰ κατοχυρώσουν τὴν θέσην τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, βέβαιοι δύντες, ὅτι η μεταφορά ὅχι δέκα, οὔτε εἴκοσι πλοιών εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἀλλὰ δεκάδων πολλών, ἀν μη καὶ περισσότερων, θὰ γίνη ἀπὸ μόνην τὴν πρωτόδουλον ἐνέργειαν τῶν ἐφοπλιστῶν, χάρις τοῦ ίδιου τῶν συμφέροντος. Κανεὶς ἄλλως τε περισσότερον ἀπὸ αὐτοὺς δέν είναι εἰς θέσιν τὸ συμφέρον αὐτὸν νὰ σταθείστη.

Τρία κύρια σημεῖα

Αἱ δύο ἐγκριτικαὶ πράξεις διὰ τὴν βάσει τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ νόμου περὶ προσελκύσεως κεφαλαίων μεταφορὰν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον τῶν δύο δεξαμενοπλόιων τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου «Παγκόσμιος Αρινονία» καὶ «Ἀντιόπη» ὑπεγράφησαν ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους ὑπουργούς καὶ ἐπρόκειτο νὰ ὑποβληθοῦν εἰς τὰ ἀνάκτορα πρὸς υπογραφήν.

Τρία κύρια σημεῖα τῶν πράξεων εἰστονεῖσθαι εἰς τὴν Εφοπλιστικήν εἰς τὴν ΕΦΕΜΕΡΙΔΑ τῆς Κυβερνήσεως, ἃν δὲν προέκυπτε, κατόπιν ὑποδειξεως τῶν πλοιοκτητῶν, τὸ τυπικὸν ζήτημα τοῦ πλήρους προκαθορισμοῦ

της διαδικασίας έκπλειστηριάσεως τῶν πλοίων, εἰς ἣν περίπτωσιν, ἐπιποτεύει τῶν ἐνυπόθηκων δανειστῶν, ηθελον τὰ σκάφη ἔκποιηθη ἐν πλειστηριασμῷ, βάσει τοῦ ἀγγλικοῦ ἢ τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου περι ὑπόθηκης.

Διὰ τὴν μελέτην καὶ τὴν κατάλληλον διατύπωσιν τοῦ ὄρου, τοῦ ἐπιλύνοντος καὶ τοῦ ὡς ἀνώ ζητημα, ἐκρίθη σκόπιμον νὰ ἀναστάλῃ ἡ δημοσίευσις εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» τῶν ἑγκριτικῶν πράξεων. Νέαι τοιστοῦται θὰ ὑπογραφοῦν τὸ ταχυτερον, ώστε πρὸ τὸ «Παγκόσμιος Ἀρμονία» είναι ἔτοιμον πρὸς παράδοσιν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα νὰ εχῇ ἀναγνωρισθῇ ὡς ἀλληλικόν.

Θὰ πρέπει πάντοι νὰ λάθουν ὑπὲρ ὅψιν τῶν οἱ ἐνδιαφερόμενοι νὰ μεταφέρουν πλοῖοι εἰς τὸ ἀλληλικὸν νηολόγιον καὶ τὰς ἀνωτερῶν τρεῖς νέας βασικᾶς ἔξελιξεις εἰς τὰς κυβερνητικὰς ἀπόφεις ἐπὶ τῶν διευκολύνσιων διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ὑπὸ ξένης σημαίας πλοίων εἰς τὴν Κυανόλευκον. Η πενταετής φορολογικὴ ἀπάλλαγή, ἡ μείωσις τῶν εἰσφορῶν εἰς τὸ N.A.T. καὶ ἡ κατάργησις τῆς ὀνομαστικοποίησεως, τὰ τρία αὐτὰ κύρια αἰτήματα τῶν ἑφοπλιστῶν, ικανοτοιούνται. Τὸ γεγονός αὐτό, πιστεύομεν, νὰ δαρύνῃ εἰς τὰς περὶ ἐπανόδιον σκέψεις τῶν. Η κυβερνητικὴ ἀπεφάσιστεν, ὅπως τῶν αὐτῶν διευκολύνσιων τύχουν ὅλα τὰ μελλοντα νὰ υψώσουν τὴν Κυανόλευκον πλοΐα. Αἱ ἑγκριτικαὶ πράξεις διὰ τὸ «Παγκόσμιος Ἀρμονία» θὰ πρέπει νὰ θεωρηθοῦν ὡς καθορίζουσαι τὰς ἐν προκειμένῳ ἀντιλήψεις τῆς Κυβερνήσεως.

Διατί ἀνησυχοῦν

Η γνωστὴ ἀγγλικὴ «Ἐφημερίς τοῦ Ἐμπορίου», σχολιάζουσα τὰς διεξαγομένας διαπραγματεύσεις μεταξὺ Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν ιδιοκτητῶν πλοίων ὑπὲρ ξένης σημαίας πρὸς μεταφορὰν τῶν σκαφῶν των εἰς τὴν ἀλληλικήν, γράφει ἐν κυρίῳ ἀρθρῳ τὰ ξένη:

«Ἐκ πρώτης ὅψεως θὰ φανῇ ίσως ὅτι ὑπόθεσις αὕτη εἶναι ἐσωτερικὴ ἀλληλική ὑπόθεσις, διὰ τὴν ὅποιαν ἡ Βρετανία—ἡ καὶ πάσσα ἄλλη πράγματι χώρα—δεῖν ἔχει ἀμεσον ἐνδιαφέρον. „Ἀλλ᾽“ αἱ σκεψή της καλά, θὰ διολογοῦσῃ ὅτι καὶ ἡ Βρετανικὴ Κυβερνητικὴ καὶ οἱ Βρετανοὶ πλοιοκτήται καὶ οἱ Βρετανοὶ ναυτικοὶ ἔχουν πράγματι ἀμεσον ἐνδιαφέρον. Η Βρετανικὴ Κυβερνητικὴ ἔχει ἀνιδιάφερον, διότι ἡ μεταφορὰ πλοίων ὑπὲρ Βρετανικήν σημαίαν, ἀνέκοντας εἰς Ἑλλήνας ἑφοπλιστάς, θὰ ἀπογυμνώσῃ τὴν χώραν αὐτῆν ἀπὸ σημαντικὸν ὅγκον τονικά ὀκεανοπόρων σκαφῶν τράμπης καὶ ἀπὸ τὰς ἔσοδα τὰ προερχόμενα ἐκ φορολογίας τῶν ἑταῖρων Ἑγγλίας ἐγγεγραμμένων ἀτειρίων ἐλεγχομένων ὑπὲρ Ἑλλήνων ἐπιχειρηματιῶν. Οἱ πλοιοκτήται ἔπειτα ἀνιδιάφερούνται, διότι Ἑλληνικὰ ὑπὲρ Βρετανικήν σημαίαν πλοῖα θὰ μεταφερθοῦν εἰς τὴν ἀλληλικήν μόνον ἢ ἀκμετάλλευσις τῶν σκαφῶν θὰ εἶναι ἐπικερδεστέρα διὰ τοὺς πλοιοκτήτας—μὲν ἀλλὰς λέξεις δηλαδή, ἢν ἡ διαχείρισις αὐτῶν θὰ εἶναι εὐθητοτέρα ὡς ἀλληλικῶν παρὰ ὡς ἀγγλικῶν. Τέλος, ὡς πρὸ τοὺς ναυτικούς: Μέγας ἀριθμός Βρετανῶν ναυτικῶν ὑπέτρεπε εἰς τὰ ἀλληλικὰ πλοιοκτητήσις ὑπὲρ Βρετανικήν σημαίαν πλοΐα. Θὰ χάσουν δὲ τὴν ἐργασίαν των ἄμα τὰ πλοῖα αὐτὰ μεταφερθοῦν εἰς τὸ ἀλληλικόν νηολόγιον.

Ως ἔχουν νῦν τὰ πράγματα, ἀλληλικά πλοῖα ὑπὲρ Βρετανικήν σημαίαν συναγωγίζονται τὰ βρετανικής πλοιοκτητήσις σκάφη ἐπὶ ἰσοις δροις, συγχρόνως δὲ παρέχουν ἐργασίαν εἰς τοὺς ναυτικούς μας (τοὺς Βρετανούς). «Ἀν τὰ σκάφη αὐτὰ μεταφερθοῦν εἰς τὴν Ἑλλάδα, διότι θὰ εἶναι εὐθητοτέρα ἢ ἀκμετάλλευσις αὐτῶν ὑπὲρ ἀλληλικήν σημαίαν, οἱ Βρετανοὶ πλοιοκτήται θὰ ἔχουν νὰ αντιμετωπίσουν καὶ ἄλλον, μεγαλύτερον δὲ πλέον συναγωγισμὸν ἀπὸ μέρους πλοιοκτητῶν, οἱ δροῖοι θὰ εύρισκονται εἰς πλεονεκτικὴν πρὸς τοῦτο θέσιν. Οἱ Ἑγγλοί, συνεπώς, θὰ χάσουν ἐργασίας, τὰς δροῖας θὰ προσελκύσουν οἱ Ἑλλήνες ἑφοπλισταῖ. Αν συμβῇ τοῦτο, δὲν θὰ εἶναι μόνον οἱ ναυτικοὶ οἱ δροῖοι θὰ χάσουν τὴν ἐργασίαν των, τὴν δροῖαν ἔχουν σήμερον ἀπασχολούμενοι εἰς τὰ ἀλληλικά πλοῖα, ἀλλὰ θὰ ζημιωθοῦν καὶ ἕκεινοι, οἱ δροῖοι θὰ πληγοῦν ἀπὸ τὸν ἄνισον συναγωγισμὸν. Είναι ἐκπληκτικὸν τὸ γεγονός πόσοι Βρετανοί ναυτιλιακοὶ ἔταιροι ὑπάρχουν, εἰς τὰς δροῖας μεγάλως συμμετέχουν Ἐλληνες. Τινὲς τούτων ἔχουν ίδρυθη ἐν Ἑγγλίᾳ πρὸ πολλῶν ἔτων, ἐνώ ἄλλαι ἔχουν ίδρυθη ἐσχάτως. Ἐπιχειρήσεις τινὲς φέρουν προφανῶς ἀλληλικάς ἐπωνυμίας καὶ οἱ διευθυνταὶ τῶν ἀλληλικῶν ὄνοματα, ἐνώ εἰς ἄλλας περιπτώσεις αἱ ἐπωνυμίαι παρέχουν ἴσως τὴν ἐντύπωσιν διὰ αἱ ἔταιροι τυπικῶν εἶναι βρετανοί, διανομή θέση τις εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ Συμβούλου, τῶν Διευθυντῶν, ἀνακαλύπτει τὴν ἀλληλικήν ἐπιρροήν.

«Μολονότι ἡ μεταφορὰ τοῦ ἀλληλικής ιδιοκτητήσις ἀγγλικοῦ τονιά

θὰ εἴναι, Σι' οὓς λόγους ἔξεθεσμεν ἀνωτέρω, σοφαρὸν θέμα διὰ τὴν Βρετανίαν, φρουρούμενοι διὰ δὲν ὑπάρχει λόγος ἀνησυχίας, ἐφ' ὅσον ἡ βρετανικὴ Κυβερνητικὴ ἔχει τὴν δύναμιν νὰ περιορίσῃ τὴν πώλησιν πλοίων καὶ τὴν μεταφορὰν κεφαλτίων εἰς τὸ ἀλληλικόν. Η βρετανικὴ Κυβερνητικὴ θὰ ἀπορρίψῃ βεβαίως πάσσαν αἴτησιν περὶ μεταφορᾶς μεγάλων ὄγκων σκάφων εἰς τὴν ἀλληλικήν. Εκτὸς τούτου δύναμις, καὶ ἀνάκομη ἡ ἀλληλικὴ Κυβερνητικὴ προσφέρει ἔξαιρετικῶς ἀλληλικούς δρους πρὸ τοὺς οὓς δύοσθενες τῆς πλοιοκτητής διὰ νές μεταφέρουν τὰ πλοῖα τῶν εἰς τὸ ἀλληλικόν νηολόγιον, οὐδεμία θὰ ὑπάρχῃ ἔγγυτης ὅτι, ἀπαξ τούτων νηολογηθεῖσαν ἐν Ἑλλάδι, δὲν θὰ ἐπανεισπογούντων περιοριστικοὶ νομοί διά τὴν ναυτιλίαν.

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ». «Ἄς ἡ σημάχαση ὁ ἀρθρογράφος τῆς ἀγγλικῆς ἐφημερίδος. Δὲν πρόκειται δυστυχώς νὰ ἰδῃ εἰς τὸ σμέσως προσεχές μελλόντα τὴν κυανόλευκον τὰ πολλὰ ποάγματι ἀλληλικῆς ιδιοκτητήσις ἀγγλικὸς σκάφη. Εἰδίκοι συνθῆκοι δὲν τὸ ἐπιτέρησιν πρὸ τὸ παρόν. Οὔτε καὶ τοιστά τις διάθεσις ἀπὸ μέρους τῶν ἐνδιαφερούμενων πλοιοκτητῶν ἔξεδητο. Δὲν χρείαζεται ἄλλως τε νὰ γίνουν ἀλληλικά τὸ ἀγγλικό σκάφη. Εχομεν πάμπολλα παναμαϊκά, λιθεριανά. Αύτῶν ἐπιδιώκουμεν τὴν ἐπάνοδον.

Είναι οὖς κακόπιστος ὁ διατυπωμένος ὑπαινιγμὸς περὶ ὑπανωρήσεως, τῆς ἀλληλικῆς Κυβερνήσεως ἀπὸ τὸ μέτρο πού ἔλαβε καὶ ἐν συνέχει τὸ δέλβινο ὑπὲρ τὸν ἀλληλικὸν πλοῖον. Δὲν πρόκειται πογίδια νὰ στησῃ ἡ Κυβερνητικὴ Παπάγου. Θά νοικοκυρεύσεται ἀπλῶς τὴν Ναυτιλίαν μας, θὰ καταστήσῃ τὸ ὀκεανοπόρον πλοῖον εὐθηνὸν εἰς τὴν διασείρισιν του — τόσον εὐθηνόν, οὖν τουλάχιστον τὸ ἀγγλικόν — καὶ ἀφήσῃ εἰς τοὺς ἑφοπλισταῖς νὰ κρίνουν οἱ ίδιοι τὸ σμέρον των.

Αἱ ἀνησυχίαι οὖς κακόπιστος ὁ διατυπωμένος ὑπαινιγμὸς περὶ ὑπανωρήσεως, τῆς ἀλληλικῆς ιδιοκτητήσις πλοίων. Γνωρίζουν ὅτι τοῦτο δὲν εἶναι δυνατόν διὰ πολλοὺς λόγους, ποὺ δὲν εἶναι τοὺ πορόντος. Ἀνησυχοῦντες περισσότερον, διοτὶ τὸ ἀλληλικὸν πλοῖον τείνει γάλανητης τὴν προπολεμικὴν συναγωνιστικὴν του ικανότητα, αὐτὴν ποὺ ἔχει μετὰ τὸν πολέμον, αὐτὴν ἀκριβῶς ποὺ ἐκέδισται μεταπολεμικῶς τὸ ἀγγλικόν, ὥστε πράγματι κατέτη ἀσυναγώνιστον. Αν ποτὲ αὐτὸ τὸ ἐπιτύχωμεν, πρέπει νὰ είμεθα προτοιμασμένοι νὰ ἀκούσωμεν καὶ πάλι τὰς γνωστάς εἰς τὸ παρελθόντος ἀδίκους ἐπιθέσεις τῶν Ἀγγλον ἑφοπλιστῶν κατὰ τῆς ἀλληλικῆς ναυτιλίας τροποποιήστος. Αἱ ἐπιθέσεις οὖς αὐταὶ θὰ εἶναι καὶ δηλωτικαὶ τῆς ἐνισχυμένης πλέον ἀντιδράσεως εἰς τὸν ἀφανισμόν, πρὸ τὸν ὅποιον ἐφέρετο τὸ ἀλληλικό πλοίον. Οἱ Ἀγγλοί πρώτοι, οἱ κύριοι συναγωνισταί του, προχισαν ἡδη ἀνησυχούντες. Αὐτὸ εἶναι ἔνα παρήγορον σημείον. Σημαίνει ὅτι

Οταν τὸ κράτος θέλε...

«Η κατωτέρω δημοσιευμένη ἀνακοίνωσις τοῦ Στρατάρχου Παπάγου, σχετικῶς μὲ τὴν ἀπόφασιν τῆς Κυβερνήσεως περὶ ἑφαρμογῆς τῶν δημοσιευθέντων ήδη Βασιλικῶν Διαταγμάτων περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων, έθεσεν ἐπὶ τέλους τέρμα εἰς τὰς ἀκάρτους συζητήσεις, τὰς πλατωνικὰς διαμαρτυρίας, καὶ τὸν ὑποδολιμαῖον θόρυβον. Διὸ μιαν ἀκόμη φοράν διποδεικνύεται διὰ τὸν Διοτί τοῦ Κράτους θέλη, ἔχει καὶ τὴν δύναμιν νὰ ἐπιβάλῃ διὰ τοῦ αὐτοῦ πολεμικῆς πολιτικῆς τοῦ ὑποδεικνύου. Αν πράγματι, μετὰ τὰς τόσας γύρων ἀπὸ τὴν νέαν σύνθεσιν συζητήσεις τῶν ὑπηρεσίων τοῦ Στρατάρχου Παπάγου, καὶ τὸν δημοσιευθέντα τὸν δέλβινον θέλη, ἔχει καὶ τὴν δύναμιν νὰ ἐπιβάλῃ διὰ τοῦ αὐτοῦ πολεμικῆς πολιτικῆς τοῦ ὑποδεικνύου. Αν πράγματι, μετὰ τὰς τόσας γύρων ἀπὸ τὴν νέαν σύνθεσιν συζητήσεις τῶν ὑπηρεσίων τοῦ Στρατάρχου Παπάγου, καὶ τὸν δημοσιευθέντα τὸν δέλβινον θέλη, ἔχει καὶ τὴν δύναμιν νὰ ἐπιβάλῃ διὰ τοῦ αὐτοῦ πολεμικῆς πολιτικῆς τοῦ ὑποδεικνύου. Οἱ οὐρανοί πρώτοι, οἱ κύριοι συναγωνισταί του, προχισαν ἡδη ἀνησυχούντες. Αὐτὸ εἶναι ἔνα παρήγορον σημείον.

«Οφείλουμεν νὰ διολογώσωμεν, ὅτι ἡ παρέμβασις τοῦ Στρατάρχου θετική προσφέρειν ὑπηρεσίαν εἰς τὴν περὶ ἐπανόδου τῶν πλοίων προσπάθειαν. Κατέδειξεν εἰς δόλους, ὅτι αἱ κυβερνητικαὶ ἀποφάσεις ἀπαξ ληφθοῦνται, αὐτοῖς συνέδονται καὶ ἑφαρμόζονται.

«Η ἀνακοίνωσις τοῦ Στρατάρχου Παπάγου ἔχει ὡς κάτωθι:

«Εὐχαρίστως ἀνακοίνωσι τὴν ἑφαρμογὴν τῶν προσφάτων ἐκδοθέντων διαταγμάτων, διὰ τῶν ὅποιων ωμοίζεται ἡ σύνθεσις τῶν πληρωμάτων τῶν ἀλληλικῶν πλοίων.

Διὰ τοῦ καθορισμοῦ τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἀλληλικῶν

CORNES & CO. LTD.

(Established Japan 1861)

TOKYO - YOKOHAMA - OSAKA - KOBE

SURVEYORS - SHIPPING AGENTS - SHIPPING BROKERS - INSURANCE

AGENTS FOR

Lloyds London - Ben Line Steamers Ltd. - Marconi Wireless Telegraph Co. Ltd. De-Haviland Aircraft Co. Ltd. - Northern Assurance Co. Ltd. - Dominion Insurance Co. Ltd. - Etc., etc.

HELLENIC SHIPPING DEPARTMENT

We invite inquiries from Greek Shipowners which should be addressed to CORNES & CO. LTD.
HELLENIC SHIPPING DEPARTMENT (P.O.Box 411 Yokohama - Cables: Grecian Yokohama) which will receive the personal attention of our Associate Mr. A. E. PAPPADOPoulos who has been prominently connected with Greek Shipping and its protection since 1934.

πλοίων εἰς τὰ ἐπίπεδα τῶν πληρωμάτων τῶν λοιπῶν σηματιῶν, καὶ τῆς ὑπογραφῆς συλλογικῆς συμβάσεως μεταξὺ ἐφοπλιστῶν ποντοπόρου ναυτιλίας καὶ ναυτικῶν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς διὰ τοῦ νομοθ. διατάγματος 2687 «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξωτικου», παρεχομένας εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς διευκολύνσεις, ἐπιτυγχάνεται ἡ ἐλάφρυνσις τῶν ἔξδων ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς σημεῖον ἐπιτρέποντας εἰς αὐτὸν νὰ συναγωνισθῇ ἐπιτυχῶς τὰ πλοῖα τῶν λοιπῶν σηματιῶν ἐπὶ τοῦ διευθύνου πεδίου τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν, καὶ δημιουργεῖ ἐξ ὅλου τὰς ποσούποθεσεις καὶ τὸ κλίμα ἐπανόδου ὑπὸ ἐλληνικῶν σηματιῶν πλοίων ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἀλλὰ ὑπὸ ἑνίκην σηματιῶν, ηπειρικῶν καὶ Ἱονίσιων ἧδη πραγματοποιούμενων.

Διὰ τῆς νέας συνθέσεως τῶν πληρωμάτων, ὁ ναυτεργατικὸς κόσμος καλεῖται, ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς ὑφισταμένης πραγματικότητος, νὰ ἀναγνωρίσῃ ὅτι διὰ τοῦ μέτρου τούτου συμβάλλομεν ἐπὶ περισσεύσεις εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ ταχθέντος σκοπού, ηπειρικῶν τῆς προσελεύσεως τῶν ὑπὸ ἑνίκην σηματιῶν ἐλληνικῶν πλοίων καὶ τῆς αὐτήσεως τῆς συναγωνιστικῆς ἱκανότητος τῶν ἐλληνικῶν πλοίων. Ἡ προσωρινὴ δυσχέρεια θὰ ἀντιμετωπισθῇ διὰ τῆς δυνατότητος εὑρυτέρας ἀπασχολήσεως εἰς περισσότερα σκάφη.

Ἡ ὄρθη λύσις

Οὐ ύψωσῃ, λοιπόν, τὴν Κυανόλευκον τὸ «Ολύμπιο»; «Ἐστω καὶ καθετερημένη, ἡ ὑπαναχωρησίς αὐτὴ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ νεοτεκτοῦ ὑπερωκαίου ἀπὸ τὰς περὶ φυγῆς ἀπὸ τὴν σηματίαν μας ἀποφάσεις τῶν, ἱκανοποιεῖ ὅλως ἰδιαίτερος κάθε ἐπιδίκωντα τὴν προαγωγὴν τῆς Ναυτιλίας μας. Ἀν ἀκόμη ἐλθῇ νὰ ἐκτελέσῃ ἐντεῦθεν δρομολόγια πρὸς τὴν Βόρ. Ἀμερικήν, τόσον τὸ καλλίτερον διὰ τοῦ πλοιοκτητᾶς καὶ τὴν γραμμήν.

Δὲν μᾶς ἐνδιαφέρουν οἱ λόγοι, οἵτινες ἥγανον τὴν «Γκρὶκ Λάιν» εἰς τὴν αἴτησιν τῆς περὶ νηολογήσεως τοῦ σκάφους τῆς εἰς τὴν σηματίαν μας. Αὐτὸ τοῦτο τὸ γεγονός τῆς ὑψώσεως, ἐπὶ τέλους, τῆς Κυανόλευκου ἐπὶ τὸ «Ολύμπιο»—ἄν πραγματοποιηθῇ—θὰ είναι ἐκτάκτως εὔχαριστον. Τὸ Πανελλήνιον ἔφερε βασύτατον τὴν φυγὴν ἀπὸ τὴν σηματίαν μας ἐνὸς σκάφους, κτηθέντος ἀπὸ ναύλους Ἐλληνικούς, προορισμὸν ἔχοντος ἀποκλειστικὸν ἐδῶ νὰ ἐλθῇ καὶ τὴν ἐντεῦθεν γραμμήν τῆς Β. Ἀμερικῆς νὰ ἐκτελέσῃ. Οἱ πλοιοκτηταὶ, διάδοχοι τοῦ μακαρίου Λ. Γουλανδροῦ, ἄλλως ἐσκεφθησαν. Χαίρομεν ὅτι μετέγνωσαν.

Δὲν θὰ ἐπρεπεν, ὅμως, διότι μετενόησεν ἡ «Γκρὶκ Λάιν», νὰ λησμονῆσται καὶ τὸ Κράτος τὰς συμβατικάς του ὑποχρεώσεις. Αὐταὶ εἶναι ρηταὶ καὶ ἀνέληφθσαν εἰς μίαν στιγμήν, καθ’ ἣν ἐκινδύνευεν ἡ Ἑλλὰς νὰ χάσῃ τὴν μοναδικὴν ὑπερωκαίην γραμμὴν τῆς, τὴν τόσα ἐγκλείουσαν συμφέροντα ἑθνικὰ καὶ οἰκονομικά. Τὸ «Ἀτλάντικ» είναι τὸ αἷον συμβατικὸν σκάφος. Αὐτὸ τὸ ἀναλάβητον νὰ ἐκτελέσῃ τὴν γραμμὴν τῆς Νέας Υόρκης καὶ πρὸς αὐτὸν ὀφείλομεν νὰ παρέχωμεν κάθε ὑποστήριξιν.

Ἄλλοιμον ἄν ἤγνουντο ἀπὸ τὸ Κράτος αἱ συμβατικαὶ του ὑποχρεώσεις. Θλιβεροί θὰ ἴσαν αἱ ἐντυπώσεις, εἰς τὸν ἐφοπλιστικὸν μας κοσμὸν, ἐνῷ καὶ πάλιν θὰ ἐκινδύνευεν ἡ Ἑλλάδος γραμμὴ νὰ ἐκτελήται μὲ τὸ «Νέα Ελλάς» καὶ νὰ μείνωμεν μὲ τὰς 17 Ημέρας τῶν ταξιδίων τοῦ ἀπό τὴν Ν. Υόρκην εἰς Πειραιά. Ἀμφιβολούν θὰ ἡτο ἀν τελικῶς θὰ ἀπευθύνετο τὸ παρθένον σκάφος, διὰ νὰ ἀντικατασταθῇ καθ’ ὅλου τὸ ἔτος, μὲ τὸ «Ολύμπιο».

Εὕτως, ὅμως, ὅτι ὁ Στρατόχορης Παπάγος, βαθυτάτην ἔχων ἐπίγνωσιν τῶν συνεπιώνων, ἔδωσε καὶ τὴν μόνην ἐνδεικνυούμενην λύσιν εἰς τὸ προκύψαν μὲ τὴν αἴτησιν τῆς «Γκρὶκ Λάιν» ζήτημα. Τὸ κατωτέρω ἀνακοινώθην, ἐκδοθέν μετὰ τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον, ὥστε ἡ σχολή με τὸ θέμα τῆς ὑπερωκαίην γραμμὴν, ὅμιλει ἀφ’ ἑαυτοῦ.

«Τὸ Κυβερνητικὸν Συντονιστικὸν Συμβούλιον κατά τὰ συνεδρίασίν του τῆς 12ης Μαΐου συνεζήτησε, κατόπιν εἰσηγήσεως τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, τὰς ὑποβληθέσιας ὑπὸ τῆς «Γκρὶκ Λάιν» προτάσεις διὰ τὴν υψώσιν τῆς Ἐλληνικῆς σηματίας ἐπὶ τοῦ ὑπερωκαίου «Ολύμπιο».

Ὦτις ἀνεκοινώθη ἀρμοδιώς, ἡ Κυβερνητική σεβασθῆται τὴν ὑφισταμένην συμβάσην μεταξὺ Δημοσίου καὶ τοῦ Οἴκου Εὐγενίδη, εύχαριστῶς ὅμως δέχεται νὰ παραχωρήσῃ καὶ εἰς τὸ «Ολύμπιο» τὸ πλεονεκτήματα τοῦ σάθρου 13 τοῦ Νόμου περὶ προσελκύσεως ἔξωτικων κεφαλαίων, ὡς καὶ πάσαν ὅλην διευκόλυνσιν, προκειμένου νὰ διολογηθῇ τοῦτο ὑπὸ τὴν Ἐλληνική σηματίαν, ἐφ’ ὅσον καὶ αὐτὴ δὲν ἀντιτίθεται εἰς τὰς συμβατικάς ὑποχρεώσεις, τὰς ὅποιας ἀνέλαβε τὸ Κράτος ἔναντι τοῦ Οἴκου Εὐγενίδη.

Ἐν τῷ μετενόητην ἀνεκοινώθη ἀρμοδιώς, ὅτι τὸ ὑπερωκαίον «Ἀτλάντικ» μὲ προσωρινὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα, ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, συμφώνως πρὸς τὰς συμβατικάς ὑποχρεώσεις τοῦ Οἴκου Εὐγενίδη, θὰ ἀποπλεύσῃ τὴν 7η Δεκεμβρίου τρέχ. Ἐπουρά διὸ Πειραιά, ἐκτελούν τὸ πρωτόν του δρομολόγου τῆς γραμμῆς «Ἑλλάδος»—Ἀμερικῆς. Ἡ νηλόγησις τοῦ σκάφους θὰ λάβῃ χώραν ἐν Πειραιεί.

Αντὶ τῶν Ἐλλήνων, «Αραβεῖς!

«Αραβεῖς, λοιπόν, θὰ ἀντικαταστήσουν τοὺς «Ἐλληνας» ναυτικούς εἰς τὰ πλοῖα τοῦ κ. Ζανάση, ποὺ θὰ ύψωσουν τὴν ἀραβικὴν σηματίαν. Ἡ σχετικὴ συμφωνία ὑπεγράφῃ καὶ ἐδημοσιεύθη πρὸ ημέρων εἰς τὴν Ἐφερμείδη τῆς Κυβερνητικῆς Συμβατικῆς Αραβίας. Βάσει αὐτῆς τῆς συμφωνίας πληρώματα ἀραβικὰ θὰ ἐπανδρώσουν τὰ πλοῖα τῆς ίδρυμης ἑταίριας, σχολὴ δὲ ναυτική διὰ 50 δοκίμους ἀξιωματικούς καὶ συνεργείας ἐπίσκεψών μετὰ δεσμονήσης συνιστώνται εἰς τὴν ζέδδαν.

Ο ναυτικός μας κόσμος δῶρος καὶ αἱ στήλαι αὐταὶ δὲν πρόκειται νὰ ἀπευθύνουν τὰ συγχαρητήριά των εἰς τὸν κ. Ζανάση διότι σπάσαν καὶ καλάς φροντίδας καλεῖται νὰ καταβάλῃ ὑπὲρ τῆς νέας πατρίδος τῶν πλοίων του. Θὰ ἐπρεπε μᾶλλον νὰ ἀδιαφορήσουν διὰ τὴν ἀσχημίαν τῶν ἐπιχειρηματικῶν ἀκροβατισμῶν τοῦ ἐν λόγῳ ἐφοπλιστού. Τὸ γεγονός, δημοσίευσης πρὸς τὴν σηματίαν τῆς Συμβατικῆς Αραβίας στροφή τοῦ κ. Ζανάση διανοτὸν νὰ ἀποστερήσῃ τῆς ἐργασίας τῶν ἑκατοντάδας Ελλήνων ναυτικῶν, δὲν ηπιοτερεῖ νὰ μεινεῖ καὶ ἀπαρατήρητον.

Μετὰ τὴν ορικέλευθον προσπάθειάν του ἓντα παναδωσης εἰς τὴν χαρτοπατικήν λέσχην τοῦ Μοντεκάρδο τὴν πολαιάν της αἰγάλην, μετὰ τὰς ἐπαγγελίας περὶ ύψωσισης της σηματίας του Πριγκηπάτου ἐπὶ τινῶν πλοίων του, ἀξίζει νὰ ὑπογραμμισθῇ καὶ ἡ ἀναληφθεῖσα συμβατικῶν ὑποχρέωσις τοῦ κ. Ζανάση νὰ φέρῃ τοὺς Αραβας πρὸς τὴν θά-

λασσαν, νὰ ἀναπτύξῃ εἰς τοὺς νομάδας τῆς ἀραβικῆς ἐρήμου τὸ ναυσίδιον πνεύμα καὶ νὰ δημιουργήσῃ τὸ ναυτικὸν ἀραβικὸν κράτος.

Εἰς τὴν σκέψιν θεβαίων τοῦ κ. Ζανάση κανεὶς δὲν ἐνεφιλοχώρησεν θήμικος δισταγμός, σταν ἀνέλαβε τὰς σιάς η σύμβασίς του μὲ τὴν Σαουδικήν Αραβίαν περιλαμβάνει υποχρεώσεις. Τὸ ἐπιχειρηματικὸν του συμφέροντος πεδείκνυεν εἰς αὐτὸν νὰ καταστήσῃ ἐλκυστικὰ τὰς προτάσεις του. Τὶ ἀλλο θὰ ἡδύνατο νὰ τὸ διευκολύνῃ περισσότερον εἰς τὰς ἐπιδιώξεις του, παοὰ ἡ ὑπόσχεσις περὶ ἔθνικῆς ἀραβικῆς ναυτιλίας, περὶ καταστίσεως τῆς Αραβίας ναυτικῶν καὶ ἀκόμη περὶ δημιουργίας βιομηχανίας ἐπισκευών τῶν πλοίων; Αν αἱ ἐπαγγελίαι αὗται βά πραγματοποιηθοῦν ἢ ἀπλῶς ἔχρησίμευσαν ως τὸ δέλεαρ τῆς συμφωνίας, ὁ χρόνος θὰ μᾶς τὸ δείξῃ. Είναι πάντως γεγονός, ότι ἀπεσταλμένος τοῦ κ. Ζανάση ἔφθασε νὰ ληπτῇ στὸ πρόστιμο τὸν ἀρμόδιον τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας τῶν ὄγραντος τοῦ Αραβίας ναυτικοῦ. Μέχρις ὅτου ἀποκτήσῃ οὗτος ἔπαγγελματικὴν συνείδησιν — ἀν ποτὲ θη την ἀποκτήση καὶ ὃν φάση νὰ γίνη ναυτικὸς — θὰ προσφέρεται ἀντὶ πινάκου φακῆς νὰ ἔργασθῃ. Θὰ είνει ἀσφαλῶς ευθυγότερος καὶ ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς «κούληδες».

Δὲν ἀποκλείεται ἀκόμη νὰ ἔρδουνε εἰς τὰς σκέψεις τοῦ κ. Ζανάση καὶ τὸ εὐθυγότερον κόστος τοῦ Αραβίας ναυτικοῦ. Μέχρις ὅτου ἀποκτήσῃ οὗτος ἔπαγγελματικὴν συνείδησιν — ἀν ποτὲ θη την ἀποκτήση καὶ ὃν φάση νὰ γίνη ναυτικὸς — θὰ προσφέρεται ἀντὶ πινάκου φακῆς νὰ ἔργασθῃ. Θὰ είνει ἀσφαλῶς ευθυγότερος καὶ ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς «κούληδες».

Δὲν θέλησωμεν, ὅμως, νὰ προχωρήσωμεν εἰς τὰς σκέψεις μας. Θὰ περιμείνωμεν τὰ γεγονότα. Αύταὶ θὰ μᾶς ἐπιτρέψουν νὰ ἐκτιμηθωμενει, ἔχοντες ὅπων τὰ παρελθόν, τὸ ἀπώτερον καὶ τὸ πρόσφατον, μέχρι ποιού σημείου ὁ μεγιστάντης ἐφοπλιστής ηγούνησε βασικαὶ υποχρεώσεις τοῦ πλούτου καὶ τοῦ ἀνθρωπισμοῦ.

Αὐτά ἔχανται τὸν ὄγραντος τοῦ Αραβίας ναυτικοῦ. Μέχρις ὅτου ἀποκτήσῃ οὗτος ἔπαγγελματικὴν συνείδησιν — ἀν ποτὲ θη την ἀποκτήση καὶ ὃν φάση νὰ γίνη ναυτικὸς — θὰ προσφέρεται ἀντὶ πινάκου φακῆς νὰ ἔργασθῃ. Θὰ είνει ἀσφαλῶς ευθυγότερος καὶ ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς «κούληδες».

Τὸ πληροφορία, ὅτι ἀκρίβεια τῶν ὅποιων ἀπὸ τὴν Σαουδικήν Αραβίαν δὲν ἀναφέρεται εἰς τὸν ἐνέργεια στόλο τοῦ κ. Ζανάση, ἀλλὰ εἰς τὸ ὑπὸ παραγγελίαν σκάφη εἰς τὴν Γερμανίαν, τὰ μήπω καθελκυσθέντα. Αὐτά ἔχανται τὸν ὄγραντος τοῦ Αραβίας ναυτικοῦ Εταιρεία καὶ αὐτὰ δὲν ἐπανδρώθων μὲ τὸ Αραβίας. Ο κ. Ζανάσης καὶ τὴν Σαουδικήν Αραβίαν, θὰ προσκούσῃ εἰς τὸν ἐντονού ἀντίθεσιν ὅλων τῶν διεθνῶν ἐταιριῶν πετρελαϊκού τῆς Μέσης Ανατολῆς, τῶν ὅποιων τὰ συμφέροντα ἐκτίθενται εἰς πολυπλεύρους κινδύνους, συνεπεία τῶν καθεισούμενών ὑπὸ τῆς συμφωνίας διακρίσεων. Ο «Εκόνομιστ» φοβεῖται ὅτι ἀπόπειρα τῆς Σαουδικῆς Αραβίας νὰ μετάσχῃ εἰς τὸ κέρδη ὅχι μόνον τῆς παραγωγῆς, ἀλλὰ καὶ τῆς διεύλεσης καὶ τῆς ἐμπορίας τοῦ πετρελαϊκού, ἀναποφεύκτως θὰ ἔφελκυσθῇ τὴν ζηλόφθορον ποσοσοχὴν τῶν γειτόνων της.

Τὸ Ναυτιλιακὸν Επιμελητήριον ἔχαρακτήρισεν ως «ἀπὸ τὸν παράδειγμα διακρίσεως σηματίας» τῶν συμφωνίων μεταξὺ τῆς Κυβερνητικῆς Συμβατικῆς Αραβίας καὶ τοῦ «Ελλήνος ἐφοπλιστού κ. Ζανάση». Ή

TODD SHIPYARDS CORPORATION

I BROADWAY NEW YORK 4—CABLE: ROBIN - NEW YORK

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

συμφωνία αύτή έπιτρέπει εἰς τὸν κ. Ὁνάσην νὰ ίδουσῃ νέαν έταιρον πετρελαιοφόρων διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελαίων τῆς Σουσιδικῆς Ἀραβίας μὲ πλοία υπὸ σημαίᾳ τῆς χώρας ταῦτης.

Ο «Ἐλλην ἐφοπλιστής» θὰ ἔχῃ τὸ ἀποκλειστικὸν δικαίωμα τῆς μεταφορᾶς ὅλων τῶν πετρελαίων τῆς Σουσιδικῆς Ἀραβίας, το ὅποια δὲν μεταφέρονται διὰ τῶν πετρελαιοφόρων τῶν τεσσάρων ἀμερικανικῶν ἑταῖρων πετρελαίων, αἱ ὅποιαι ἐργάζονται εἰς τὴν Σουσιδικῆν Ἀραβίαν. Περὶ τὰ 10.000.000 τόννοι ἀκαθάρτου πετρελαίου ἔχονται ἐπησίως διὰ πλοίων ἄλλων, ἐκτὸς ἐκείνων τῶν ἀμερικανικῶν ἑταῖρων, αἱ ὅποιαι ἀποτελοῦν τὴν ἀραβοσυμερικανικὴν ἑταῖραν πετρελαίων «Ἀράμπου». Τὰ πλοῖα ταῦτα εἰνεῖ, ιδίως, βρετανικά, ιταλικά, δανικά, λιβεριανά καὶ νορβηγικά.

Ἡ ἀνακοίνωσις τοῦ Ἐπιμελητηρίου ἀναφέρει ἐπίσης, ὅτι «τὸ ἀποτέλεσμα τῆς συμφωνίας μεταξὺ τῆς Σουσιδικῆς Ἀραβίας καὶ τοῦ κ. Ὁνάση θὰ εἴνει, ὅτι τὰ πλοῖα ταῦτα, ἐνδεχομένως, θὰ ἀποκλεισθοῦν τῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν κίνησιν ταῦτην καὶ ὅτι ἡ συμφωνία ἀποτελεῖ σοδαράν διατάραξιν τῆς συνήθους ἐμπορικῆς πρακτικῆς».

Διά τὸν κ. Βογιατζῆν

Ἄπο τὴν Νέαν Ὅρκην μᾶς ἔρχεται ἡ καταπληκτικὴ πληροφορία, ὅτι τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἀπόγγειρεν εἰς τὸν ἑκὲν προξενικὸν λιμενάρχην τὸν Ἀχῆν νὰ μεταβῇ εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα καὶ παρασχῃ εἰς τοὺς ἀρμόδιους Ἀμερικανούς ὠρισμένας διευκυνήσεις, σόσον ἀφορᾷ τὴν κρατουσαν παρὸν ἡμῖν νομοθεσίαν, εἰς ἣν περίπτωσιν πλοίον Ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας ηθελεν ὑψώσει τὴν κυανόλευκον, ἀντὶ τῆς παναμαϊκῆς ἡ τῆς λιβεριανῆς.

Τὴν ἐπαφὴν αὐτὴν τοῦ κ. Ἀχῆν μὲ τοὺς διαχειριζομένους τὴν ὑπόθεσιν τῆς μεταφορᾶς εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαῖαν πλοίων ἀμερικανικῶν, ὑπέδειξαν αὐτοὶ οὐτοὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι «Ἐλληνες ἐφοπλισταί». Ἐπρεκείτο κυούσιος περὶ παροχῆς εἰς τοὺς Ἀμερικανούς πληροφοριῶν τεχνικῆς ὅλως, μορφῆς, ἐπὶ ζητημάτων κυρίων ιδιωτικοῦ καὶ δημοσίου Δικαίου, ἐπὶ τῶν ὅποιων καὶ προσβάλλονται αἱ ἀντιρρήσεις τῆς Οὐασιγκτώνος.

Ἡ κατόπιν διαταγῆς τοῦ Ὑπουργείου ἀναστολὴ τῆς παρεμβάσεως τοῦ κ. Ἀχῆν κατέπληξε τοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς Νέας Ὅρκης. Εἰς ἐπίστολὴν τῶν μᾶς γράφουν: «Ἐπαυσε πράγματι ἡ Ἑλληνικὴ Κυβένοντος νὰ ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἐπανόδου; Πῶς νὰ ἔξηγωμεν τὴν διαταγὴν περὶ μὴ ἀναμίξεως τοῦ προξενικοῦ λιμενάρχου εἰς ζητημα, ἡ κολι τοῦ ὅποιου ἐπίλυσις πιθανῶν εἶναι νὰ φέρῃ εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηοδιογίον ὑπέρτερανον σκάφη; Καὶ, ἐπὶ τέλους, τί θὰ ἐβλαπτεῖν ἡ παροχὴ εἰς τοὺς Ἀμερικανούς ἀρμόδιους χορσίμων ὑπωσδῆποτε πληροφοριῶν διὰ τὴν κρατουσαν παρὸν ἡμῖν νομοθεσίαν; Ὁμολογοῦμεν ὅτι μᾶς ἀπεγγίγευεν ἡ στάσις αὐτῆς τῶν Ἀθηνῶν».

Τὴν αὐτὴν μὲ τοὺς ἐπιστολογράφους μᾶς ἐφόπλιστάς ἔχουμεν καὶ ἡμεῖς ἀπορίαν. Δὲν θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἔδωσε τὴν διαταγὴν εἰς τὸν κ. Ἀχῆν νὰ μὴ ἀναυιχθῇ εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων. Θὰ πρόκειται μᾶλλον περὶ τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν. Οἰδηπότε, πάντας, ὥρχη τῶν Ἀθηνῶν καὶ ἀν ἔδωσε τὴν ἐντολὴν αὐτῆν, εἶναι ἀξία πάσης ἐπικρίσεως. Ἡ ἔνεργεια τῆς ἀντίκειται πρὸς τὴν πολιτικὴν τῆς Κυβερνήσεως, ἡτίς πάση θυσία τὴν ἐπάνοδον τῶν πλοίων μᾶς ἀπειδίωκει.

Πρέπει νὰ διευκρινισθῇ τὸ δημιουργηθὲν ζῆτημα. Αἱ τὸ ἔξετάσῃ ὁ κ. Βογιατζῆς καὶ ὁ θελητὴ νὰ δώσῃ τάξις ἀναλογους πρὸς τὸν κ. πρεξινού λιμενάρχην διαταγάς, ἐπὶ περαιτέρου ἐνεργειῶν του.

Ἡ ἔξόρμησις πρὸς τὴν Μεσόγειον

Ἡ μεσογειακὴ ναυτιλία καὶ αἱ ναυπτηγήσεις ἐπιβατηγῶν γραμμῆς, εἰς ὃς προβαίνουν αἱ γειτονικὲς χώραι, θὰ μᾶς ἀπασχολήσουν καὶ πάλιν. Τηλεγράφημα ἀπὸ τὸ Τόκιο μᾶς πληροφορεῖ:

«Τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα φαίνεται ὅτι θὰ ἐπικρατήσουν εἰς διεθνῆ διαγωνισμὸν διακρηγόμενα ἐκ πλευρῆς τουρκικῆς ἀπομονωτικῆς ἑταῖρος διὰ τὴν ναυπηγήσιν πέντε πλοίων, ἐκ τῶν ὅποιων δύο τῶν 7.300 τόνων καὶ τρία τῶν 5.000 τόνων ἔκαστον. Εἰς τὸν διαγωνισμὸν μετέχουν 17 ἑταῖρια ναυπηγήσεων ἐξ χωρῶν, ἦτοι τῆς Μ. Βρετανίας, τῆς Δονίας, τῆς Φινλανδίας, τῆς Ἰταλίας, τῆς Δυτικῆς Γερμανίας καὶ τῆς Ιαπωνίας. Τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα ἐζήσαν διὰ τὴν ναυπηγήσιν πέντε τούτων πλοίων ποσὸν 16.000.000 δολαρίων, ήτοι ποσὸν κατὸ πολὺ κατώτερον ἔκεινον, τὸ ὅποιον προσέφεραν αἱ ἄλλαι ἑταῖροι. Εξ ὅλων ἡ παράδοσις τῶν πλοίων θὰ γίνει ἐντὸς προθεσμίας 18 μηνῶν, ἢτοι πολὺ ἐνωρίτερον τῆς προθεσμίας, τὴν ὅποιαν ἀνέφερον αἱ ἄλλαι ἑταῖροι».

Ἐξ σῶν ιδιαιτέρων πληροφοριῶν κατέχομεν, τὸ τηλεγράφημα τοῦ Τόκιο εἶναι ἀκριβές. Τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μιτσουμπίσι θὰ ἐπι-

τύχουν, ὡς φαίνεται, τὴν παραγγελίαν τῆς τουρκικῆς Ναυτικῆς Τραπέζης. Θὰ ναυπηγηθοῦν δύο μεγαλα ἐπιβατηγά διὰ τὴν γραμμὴν ἴσως τῆς Βορ. Ἀμερικῆς καὶ τρία μεσογειακά διὰ τὰς γραμμὰς ἀνατολικῆς-δυτικῆς Μεσογείου καὶ Ἀδριατικῆς. Εἰδικώτερον τὰ μεσογειακά θὰ είναι μῆκους 110 μετρων, πλάτους 15, ἐκτοπίσματος μὲ πλήρη φόρτον 5.000—5.500 τόννων καὶ Δ.Β. 2.500 τόννων. Μηχαναὶ δῆξελ, 4.500 ἵππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὸς 16 μιλλίων. Θέσεις 72 εἰς τὴν δευτέραν, 240 εἰς τὴν τουριστικὴν εἰς θαλάσσους τῶν 30 κλινῶν καὶ 300 καταστρόματος, μὲ εὔκολιας κατακλίσεως τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὸ τούν-ντεκ. Χώρος διὰ φοτιὸν 3.200 κ. μέτρων καὶ ψυγεῖον 800 κ. μέτρων εἰς τέσσαρα κύτη. Πολυτελής προβλέπεται ἡ πτίλωσις καὶ ἡ ὅλη διάταξη τῶν διαμερισμάτων δι' ἐπιβάτας. Ὁ παρὸς ρητῶς ἀναφέρεται εἰς τὴν σχετικὴν προκήρυξιν τῆς δημοπρασίας, ἐφοιτίλλος πρέπει νὰ είναι πρὸς τὴν τῶν γαλλικῶν καὶ ιταλικῶν μεσογειακῶν πλοίων.

Τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι προσέφερον διὰ τὰ τρία ὡς ἄνω σκάφη δολ. 8.655.000, μὲ παράδοσιν ἐντὸς 12 μηνῶν τὸ πρῶτον, 15 μηνῶν τὸ δευτέρον καὶ 18 μηνῶν τὸ τρίτον. Πίστωσις πενταετής, μὲ τόκον 5%.

Διὰ τὰ δύο τῶν 7.500 τόνων προσέφερεται τὸ ποσὸν τῶν 8.084.000 δολαρίων, μὲ παράδοσιν 18 μηνῶν.

Πρόκειται δολαρὴ περὶ ἑξαριθμούσεως εἰς τὰς μεσογειακάς γραμμὰς ἀνεψιαγόνουμένων, τόσον τῶν Τούρκων, ὃσον καὶ τῶν Ἰταλῶν καὶ τῶν Ἐβραίων. Οὔτετος θὰ ἀναπτυχθῇ ὡς συναγωνισμός, ἀφοῦ διὰ τὰς τρεῖς περιπτώσεις τῆς ιταλικῆς, «Ἀντριάτικο», τῆς τουρκικῆς «Ναυτικῆς Τραπέζης» καὶ τῆς Ἐβραϊκῆς «Ζίμ» τὰ κράτη θὰ κληθοῦν νὰ πληρώσουν τὰς ζημιὰς.

Διὰ τὴν ιδικήν μας Ναυτιλίαν, τὴν ἀκοιδήν εἰς τὴν διαχείρισίν της, τὴν μὴ ἐπιχορηγουμένων, τὴν κινουμένην δὲ ἐπὶ πλέον ὑπὸ τὸ καθεστώς καὶ ἐσωτερικού ἀνταγωνισμού, τὸ μέλλον, εἶναι ποσοθηματικόν. Πολὺ ἀμφιδάλλομεν ἀν διατηρήση ἐπὶ μακρῷ τὸ σημειόν του δίκτυον γραμμῶν τὸ μεσογειακὸν ἐπιβατηγὸν σκάφος μας. Προτοῦ τὰ νέα ἔνα πλοία δρομολογήσουν, θὰ πρέπει νὰ μελετήσωμεν ἐπισταμένως τὴν θέσιν μας. Δισκολὸς προδιαγράφεται διὰ τὰ ὀμέσων προσεχές μέλλον.

Τὸ ὑπουργεῖον εἰς τὸν Πειραιά

Ορθοτάτη ἡ σκέψις τῆς μεταφορᾶς ὠρισμένων ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας εἰς τὸν Πειραιά. Καμμία ἀνάγκη δὲν ἔχει πρετείται μὲ τὴν παραμονὴν τῶν εἰς τὰς Ἀθήνας, μεγάλη, τούναντίον, ἡ διευκόλυνσις τοῦ ναυτικοῦ μας κοσμού, τὸν αὐταὶ ἐδρεύουν εἰς τὸν Πειραιά. Η ἔξεύρεσις τοῦ καταλλόλου κτηρίου, ἀναλόγου πρὸς τὸ οἰκηματικό τὸ δόμου Κριεζώτων τοῦ Ν.Α.Τ., δὲν είναι δύσκολος. Μὲ δίληγην καλήσιν καὶ νὰ προβάλλωται, η ἐγκατάστασις τοῦ Ἀπομακινοῦ Ταμείου, τῶν Μητρώων καὶ τὸν ὑπέρεσις τῶν διπλωμάτων δυνατῶν νὰ γίνη εἰς τὸ μεγαρον Σπυράκη ή τῆς Ριζαρέων ή ἔστοι καὶ προσωρινῶν εἰς τὸ μέγαρον τῆς Τοσπέζης Ἐθνικῆς Αθηνῶν, μετὰ τὴν μεταφορὰν τῆς πελευτούμενον νέον της κτίριον.

Ἐν ταῖς μεταξύ ὃς ἀντιμετωπίσθη τὸ ζῆτημα τῆς μονιμωτέρας στεγάσεως, ὅλων δομῶν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου, ἀν πράγματι ὑπάρχει σκέψις νὰ μεταφερθῇ τοῦτο ἐπὸν συνδωλού τοῦ εἰς Πειραιά. Αἱ Αθήναι, ἀλλως τε, μὲ τὸ ἐπίνειον ἀποτελοῦν πλέον μίαν πόλιν. Ο Πειραιεὺς εἶναι ἐν μικρογραφίᾳ διὰ τοῦ λονδίνον τὸ Σίτυ η τὸ Νταστόνταν διὰ τὴν Νέαν Ὅρκην. Λογικὸν εἶναι αἱ ειδικῶς μὲ τὰ θαλασσῖα ἔργα ἀσχολούμενα κρατικαὶ υπερεσιαὶ νὰ ἐλθουν ἐγγύτερον πρὸς τὰς καὶ πρὸς τὴν ἔδραν τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τῶν ἐπαγγελματικῶν ὄργανων. Αἱ μεσωτέραις δὲ ἔχουν τὴν ἐπαφὴν μὲ τὴν ζωή της Ναυτιλίας, ἀμεσωτέραις δὲ ἰσως κατανόησιν διὰ ἀποκτήσουν τῶν ἀναγκῶν καὶ τῆς κινήσεως τοῦ πλοίου.

Καὶ αὐτὰ, ἀνεξαρτήτως τῆς ἀνάγκης, ὅπως ὁ Πειραιεὺς, τὸ πρῶτον ἐμποροναυτικόν μας κέντρον, ἐνισχυθῇ εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς ἀποκαταστάσεως τοῦ.

Οἱ Πειραιεῖς καὶ ιδιαιτέρως ὁ κόσμος τῶν ναυτιλλομένων, εὐχαριστοῦν τὸν Στρατάρχην Παπάγον. Εἰς αὐτὸν ὁφείλεται ἡ σκέψις τῆς μεταφορᾶς. Αἱ πόλεις καὶ τὸν ἀρμόδιον ὑπουργὸν περιμένουν καὶ τὴν πραγματοποίησιν τῆς.

Πληροφορύμεθα διὰ μεταξὺ τῶν προταθέντων πρὸς ἐνοικίασιν κτηρίων διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν μεταφερομένων εἰς Πειραιά ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, μεταξὺ τῶν ὅποιων καταλέγεται καὶ ἡ ὅλη ὑπηρεσία τοῦ Ν.Α.Τ., ἐπέλεγη ὡς τὸ καταλλήλοτερον, κατόπιν συσκέ-

TRADESHIP LTD.

(REGISTERED IN KOREA)

HEAD OFFICE: 116, Sokong Dong, Seoul, Korea.
BRANCHES: PUSAN, (25 Kwong Bok Dong), Inchon, Masan.
 TOKYO, 214 Nikkatsu Bldg., Marunouchi.
 YOKOHAMA, 75 Yamashita-cho.

AGENTS, CHARTERERS & TRANSPORTATION AGENTS FOR

Boise Griffin Steamship Company Inc. New York, Japan Locker Fund and MSTS U.S.A. and U.N. Forces in KOREA.
 BRITISH, GREEK, JAPANESE Shipping Companies.

We are a Shipping Company operating commercial vessels in all the leading ports of Korea through our Branch-Offices. Our operations are supervised by an experienced staff and our Liaison Office in Yokohama directed and managed by our Associate Mr. A. E. PAPPADOPoulos veteran protagonist of Greek Shipping in Japan and the Far East. We are now offering our services as Agents to Greek Shipping Companies on more advantageous to competition terms and assurance of first class service unavailable with other firms in Korea.

μεωρίας του κ. Δημάρχου Πειραιώς μετά τών κ. κ. Γ. Δρακοπούλου αντιπλοίαρχου λιμενικού και Δ. Μελέτη, προέδρου τής Ειδικής Πλοιάρχεων, το άνεγειρόμενον είς τό Πασσαλιμάνι κτίριον τού Ταμείου Προνοίας των Αξιωματικών του Ε. N.

Πρόκειται πράγματι περὶ πολυυρόφου και πολυτελούς οικοδομήματος, με εύρυτα ύπόγεια διὰ τὴν ἀσφαλῆ ἐγκατάστασιν τῶν Μητρώων, διὰ τὸ ὅποιον ἔχουν ἄχρι τοῦδε δαπανηθῆ εἴκοσι περίπου χιλιάδες χρυσῶν λίρων. Δεδουμένου, διὰ τὸ Ταμείον Προνοίας δὲν διατίθεται ἀλλὰ κερδάλια πρὸς ἀπόπεράστων τοῦ κτίριου, δάνειον ὁκτακοσίων περίπου ἐκατομμυρίων παλαιῶν δραχμῶν προτείνεται νὰ παραχωρήσῃ τὸ NAT ἐφοδιαζομένον τοκοχρεωλιτικῶς ἀπὸ τὰ εἰσπράττομενα ἐνοίκια.

Ίδεως εστέραν πάντων ἐγκατάστασιν δὲν θὰ ἀδύνατο νὰ ἐπιτίχουν καὶ μεταφέρομεναι ὑπηρεσίαι καὶ μάλιστα ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὰ κτίσια, που κατέχουν ἡδονὴν Ἀθηναῖς.

Η ἐπιθράβευσις

Ἡ Πατρὶς ἐτίμησε τὸν ἀείμνηστον Εὐγενίδην. Τὸν ἐτίμησεν ἐν ζωῇ. Τοῦ ἀνεγνῶσις και μετὰ βάνοτον τὰς ὑπὲρ αὐτῆς ὑπηρεσίας. Σπανίως μέχρι τοῦδε ἀπένεμηθη ὁ Μεγαλοστάυρος εἰς πρόσωπον μὴ ἀνηκον εἰς τὰ ἀνώτερα ἐπίπεδα τῆς πολιτικῆς ή τῆς στρατιωτικῆς ζωῆς τοῦ τόπου, σπανίως δὲ νεκρὸς ιδίωτου ἐπιχειρηματίου ἔτυχε τὸν ἀπὸ μέρους τοῦ Κοστού τιμῶν κατὰ τὴν ἐκφόρων του. Οὐ Εὐγενίδης πράγματι ἐκηδεύθη μὲ τὴν μεγαλοπρέπειαν ἐκείνην, τῆς ὥποιας δικαιοιούνται τὰ ἄξια τέκνα τῆς Πατρίδος.

Ἡντλητὴν ὅμως καὶ ἡ Ναυτιλία τὴν ἀναγνώσισιν ἀπὸ τὰς τιμᾶς ποὺ ἀπεδόθησαν εἰς τὸν νεκρὸν τοῦ καλοῦ αὐτοῦ Ἐλληνος. Ἐτιμήθη καὶ ὁ ἐφοπλιστής, ὅστις, ὅφου ἐμεγαλούογησεν εἰς τὴν ἔνενην, ἐπανῆλθεν εἰς τὴν Γενέτειραν διὸ νὰ ἐνιστύσῃ τὴν κυβερνητικὴν προσπάθειαν τῆς οἰκενομικῆς μας ἀνασυγκορθεσσος. Ἡ Κυβερνητικὴς διὰ τῆς παραστούσιας τῆς εἰς τὴν κηδείαν, μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ Στρατάρχην Παπάνον, ἡθέλησεν ἀκοιδῶς νὰ διαδηλώσῃ πόσον βαθύτατα ἐξετίσησε τὰς ἀγαθὰς παρεῖσαι καὶ τὴν ἐπανόδον τοῦ πολυκλαύσου Εὐγενίδη εἰς τὴν Μπτέρα-Πατρίδα.

Οἱ πρόπετροι ὄμως ἰδιαιτέως νὰ τύχουν συγχαρητήριών τὸ Λιμενικὸν Σώμα καὶ ὁ προϊστάμενος αὐτοῦ Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας. Ἄνελαστον νὰ ἐκτροπώσουν κατὰ τὴν κηδείαν τὴν κρατικὴν παράστασιν καὶ, κατὰ κοινὴν ὄμολογοιν, τὸ ἐπράξαν ἐποδίως. Πεζὴ ὁ κ. Βογιατζῆς, συνοδευόμενος ἀπὸ τὸν κ. Μπουσινᾶν καὶ τὸν ναύαρχον Στοβακόπουλον, ἡκολούθωσαν τὴν πομπὴν, ἐν στολῇ δὲ πασέστησαν οἱ λιμενικοὶ ἀξιωματικοί. Ἀγῆμα λιμενοψυλάξων ἡκολούθησε τὴν ἐκφόρων, ἡ μουσικὴ τοῦ Σώματος ἐπαιάνισε τὰ πένθιμα ἐμβοτήρια καὶ τελεταρχῆς εἶχεν ὄρισθη ὁ ἀντιπλοίσοχος-λιμενικὸς κ. Χανίδης. Ἐκεῖνευτο ὁ διοικεριμένος ἐφοπλιστής. Τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἦτο πράγματι τὸ ἀφοδιώτεον νὰ ἀπόδοση τὰς τιμὰς.

Ἡ Κυβερνητικὴ τοῦ Στοατάρχου Παπάγου, ἀφότου ἀνέλαβε τὴν ἀρχὴν, ἡθέλησε δι’ ὅλων αὐτῆς τῶν ἐκδηλώσεων καὶ τῶν διοικητικῶν ἐνεργειῶν ἴδιαιτέως νὰ προσδώσῃ εἰς τὴν στογείρων τῆς μέριμναν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν δημιουργῶν τῆς. «Οσοι ἔνεστεροι θίσθησαν τὸ κήρουγμα τῆς κοινῆς ὑπὲρ τῆς ἐπικεφαλῆς τοῦ τόπου μας προσποδείας, ὅσοι ἔγγυτερον πρότειναν Πατρίδας ἐπεζήτησαν νὰ φέρουν μέρος ἐστοῦ τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν δραστηριότητος καὶ ἔθεμαν διὰ τοῦ πλούτου των τῆς μεγάλην δυστυγίαν, αὐτοὶ ἔτυχον καὶ ὅδα τύχουν ὅλων τῶν τιμῶν τῆς παγκοίνου ἀνάγνωσισεων. Μέστος εἰς τὴν ματαιότητα τῶν ἐγκοσίων πλαγμάτων, δὲν πιστεῦσεν κανεὶς ἀπὸ τοὺς ἀρχοντας τοῦ πλούτου νὰ ἐπιτυμήσῃ δι’ ἑαυτὸν καλυτέον ἐπιθύμευσιν ἀπὸ αὐτὴν ποὺ ἀπῆλαυσεν ἐν ζωῇ καὶ μετὰ θάνατον ὁ ἀείμνηστος Εὐγενίδης. Ἐκέδισε τὴν πανελλήνιον ἐκτίμησιν. Ἡ ἀπώλειά του κατέβαλε τοὺς πάντας.

Πῶς ἐσκέπτετο καὶ πῶς ἐνήργει;

«Οοι στενώτεροι συνεδέθησαν μὲ τὸν ἀείμνηστον Εὐγενίδην, δύος απότρωμαν νὰ τὸν παρακολουθήσουν εἰς τὴν Ἰλιγγιώδη ἀνοδόν του, πολλὰ ἔχουν νὰ διηγηθῶν περιστατικὰ τῆς σταδιοδρομίας του χαρακτηρίζοντα τὸν τρόπον τοῦ σκέπτεσθαι καὶ τοῦ ἐνεργείν τοῦ διακεκριμένου ἐφοπλιστοῦ.

Μερικὰ ἀπὸ τὰ περιστατικὰ αὐτὰ ἵσως νὰ είνει καὶ λίαν διδاكتικά διὰ τοὺς νεωτέρους. Καταδεικνύουν, πράγματι, πόσον δύσκολον, δύσην, πολλὰ ἔχουν νὰ διηγηθῶν περιστατικὰ τῆς σταδιοδρομίας του χαρακτηρίζοντα τὸν τρόπον τοῦ σκέπτεσθαι καὶ τοῦ ἐνεργείν τοῦ διακεκριμένου πλούτου.

Συχνά, λ. χ., εἰς τὸν στενὸν κύκλον τῶν φίλων του διηγεῖτο ὁ Εὐγενίδης, πῶς κατὰ τὰ πρώτα διῆματα — μετὰ τὸ 1923 — τῆς Σουηδικῆς Ανατολικῆς Γραμμῆς ἐπέτυχε τὴν κάθοδον τοῦ τότε Διαδόχου καὶ μὲν

ανατολικῆς Μεσογείου. Ὁ Σουηδὸς Διάδοχος ἦτο ὁ φορεὺς ἐπὶ ἀνωτέρου ἐπιπέδου τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τῆς χώρας του, λόγῳ δὲ καὶ τῆς ἐπιστημονικῆς του, ὡς ἀρχαιολόγου, καταρτίσεως, ἦτο φυσιογνωμία γνωστὴ καὶ συμπεθεστάτη εἰς τὴν Ἐλλάδα.

Ο Εὐγενίδης ἐγνώριζεν, διὰ κάθε ἐνίσχυσις τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν μὲ τὰς Μεσογειακὰς χώρας θὰ προεκάλει καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς γραμμῆς, τὴν ὅποιαν ἔξεπροσώπει διὰ τὴν Μεσόγειον. Τὴν ἐπισκεψιν, λοιπόν, τοῦ Διαδόχου ἐπιμονᾶς τὴν εἰσηγήθη εἰς τὴν ἐλληνικὴν κυβέρνησιν καὶ διὰ τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν τὴν ὑπέδειξεν εἰς τὴν Σουηδικήν. «Οταν αὐτὴ ἀπεφασίσθη, διὰ τὸν Εὐγενίδην ἀνέλθει καὶ τὰ τῆς ὑποδοχῆς. Δὲν ἡρκεύθη εἰς τὰς ἑταῖρας προβλεπόμενα διατάνας. Πρό-έθη, ἔξδοις του, εἰς τὴν λαμπροτέραν ὄργανωσιν τῆς ὑποδοχῆς τοῦ Υψηλοῦ ἔνου, δύστις συνωδεύεται καὶ ἀπὸ τὴν συμπαθεστάτην θυγατέρα του. Εδαπανήσεν, ἔξι ίδιων του, πολλά. Τὰ πάντα, δύμας, κατὰ τὴν ἔδω διαμονήν του Διαδόχου ἦσαν τέλεια. Ἐμεινεν ούτος καταγοητευμένος. Ἐκτοτε χρονολογούνται καὶ οἱ φιλικοὶ δεσμοί του πρὸς τὸν Εὐγενίδην. Δὲν ἔμειναν, φυσικά, αἱ καλαὶ ἐντυπώσεις ἐκ τῆς ἐπισκέψεως, χωρὶς θετικὸν ἀποτέλεσμα. Οἱ Σουηδοὶ ἐπρόσεξαν τὴν Ἐλλάδα. Ἐμελετήθησαν αἱ δυνατότητες τῆς οἰκονομικῆς συνεργασίας τῶν δύο χωρῶν καὶ τὰ ἀποτελέσματα δὲν ἤργησαν νὰ φανούν. Τὰ ἐλληνικὰ λ. χ. καπνά ἐπωλοῦνται ἀπ’ εὐθέας πλέον εἰς τὸ Σουηδικὸν Μονιτώλιον καὶ δχι μέσω Ἀμβούργου. Η ξυλεία ἐφορτώνεται, χάρις εἰς τὸν ξελέμπτορον Εὐγενίδην, εἰς μεγάλας ποσότητας. Τὰ δρυμολόγια τῆς S.O.I. καθίσταντο πυκνύτερα καὶ νέα σκάφη ταχύτερα καὶ καταλληλότερα κατεσκεύαζοντο. Ο Εὐγενίδης ἦτο ὁ υποδεικνύων τὰς τελειοποίησεις καὶ τὰ πλεονεκτήματα τῶν νέων πλοίων γραμμῶν.

Ἀρτίαν, δύσον καὶ μοναδικὴν διετήρει στατιστικὴν ὑπηρεσίαν τὸ ἐν Πειραιεῖ Σκανδιναϊκὸν Πρακτορεῖον. Διὰ τὸν Εὐγενίδην αἱ στατιστικοὶ της μεταφορικῆς κινήσεως ἦσαν ἡ ἀφετηρία τῶν μελλοντικῶν κατεύνων του. «Ολαὶ αἱ φορτώσεις τῶν λιμένων τῆς Ανατολικῆς Μεσογείου πρὸς τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν Βαλτικὴν καὶ δλαι αἱ ἔκειθεν μεταφοραὶ διὰ πλοίων γραμμῶν λεπτομερέστατα κατεγράφοντο.

Εἰς τὰς κατὰ περιόδους συγκλονιμένας Διασκέψεις τῶν τακτικῶν γραμμῶν Μεσογείου—Κόντινεντ αἱ στατιστικαὶ τοῦ Εὐγενίδην ἦσαν καὶ τὰ ἀδιάφευστα κριτήρια τῆς δραστηριότητος ἑκάστης ἑταῖρης.

Ο Εὐγενίδης μὲ θρησκευτὴν εὐλάβειαν ἦτο προσηλωμένος εἰς τὰς υποχρεώσεις τοῦ μεταφορέων διὰ τὴν καλὴν τοῦ φορτίου μεταχειρίστιν. «Η στοιδασία ἦτο μία ἀπὸ τὰς εἰδίκευσεις του. Αὔτην συχνὰ ἐδίδασκεν εἰς τοὺς ὑπαλλήλους καὶ τὰ πληρώματα τῶν πλοίων. Διηγείτο καπτοτε, πῶς κατὰ τὴν φόρτωσιν καπνών εἰς τὴν Καβάλαν ὑπεχρέωσε καὶ αὐτὸν τὸν μεγάλον ἐφοπλιστὴν Μπρόστομη, ἐν τῶν ιδιοκτητῶν τῆς Σουηδικῆς Ανατολικῆς Γραμμῆς, νὰ κατέλθῃ μετ’ αὐτοῦ εἰς τὸ κύτος καὶ νὰ παρακολουθήσῃ ἐπὶ δώρας τὴν φόρτωσιν καὶ τὰς δόηγιας τοῦ Εὐγενίδη διὰ τὴν ἐσφαλή στοιδασίαν τοῦ εὐπάθους αὐτοῦ φορτίου. Πράγματι, τὰ πληρώματα τῶν σουηδικῶν πλοίων κατέλαβαν ἔξαρμαδον ἀπὸ τὰς τοποδείξεις καὶ τὴν συχνὴν παρουσίαν, κατὰ τὰς φορτώσεις, τοῦ Εὐγενίδη.

«Οταν, τελευταίως, ἐπρόκειτο νὰ προσάληντη πλοίαρχον ἐπὶ τοῦ λαίνερ «Ἀθηναῖ», παρουσίασθη ζητῶν τὴν θέσιν πλοίαρχος μὲ μακράν προ-ὑπηρεσίαν. Εἰς σχετικὴν μὲ τὸν Εὐγενίδην συζήτησιν, ἡρωτήθη ὁ πλοίαρχος, ἀν παρελαύνειν ἐπὶ τῶν ὑπὸ τὴν διακυβέρνησιν του πλοίων καὶ μικρὰς μερίδαις φορτίων. «Η ἀπάντησις τοῦ πλοίαρχου υπῆρχεν ἀφελῆς. Αὔτη καὶ τὸν ἀπέκλειστε τὴν δυνατότητα τῆς προσλήψεως του ἐπὶ τοῦ «Ἀθηναῖ». «Σκουπίδια» ἐχαρακτήρισε τὰς μικρομερίδας. Πλοίαρχος μὲ τοιαύτην περὶ τὸν φορτίον ἐπίτιληψιν δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ προσταται τοῦ πληρώματος πλοίου γραμμῆς. Ακόπι καὶ τὰ σκουπίδια, διὰ τὸν Εὐγενίδην, ὡς φορτίου, ἦσαν ἄξια καλῆς μεταχειρίσεως.

«Οταν, εὐθὺς μετὰ τὸ πλέον, εἰσηγήθη ὁ Εὐγενίδης εἰς τοὺς φίλους του Σουηδῶν ἐφοπλιστὰς τὴν ναυπηγήσιν μεγάλων πλοίων, ἀποκλειστικῶν ψυγείων, δὲν συνήτησεν ἀμέσως τὴν κατανόησιν. Τεράστια ἦσαν τὰ ἀπαιτούμενα κεφαλαία καὶ ἡ ἐπιφύλαξις ἴσως νὰ ἐδικαιολογεῖτο. Διότι, δύμας, αἱ εἰσηγήσεις Εὐγενίδη ησαν πάντοτε ἄξια ἰδιαιτέρας προσοχῆς, ἡ ἀπάντησις μερικῶν ικανοποίει τὸ αίτημα. «Ἐδέχθησαν νὰ παραγγείλουν ἐν καὶ μόνον σκάφος, ἔναντι τῶν ἔξ, που εἰσηγεῖτο ὁ Εὐγενίδης. «Η ἀντίδρασις ὑπῆρξεν ὀμέσος. «Εἰς ἐφοπλιστὰς μόνον τράμπης σκαφῶν—τηλεγραφεῖ εἰς τὸ Γόκτεμπουργκ—ἀρμόζει ἡ παραγγελία ἐνὸς μόνου πλοίου. «Η κατασκευὴ τῶν ἔξ προϋποτίθεται διὰ τὴν διολκήρωσιν τῶν ἐπιδιώκεων μας». Τὸ τηλεγράφημα ἦτο ὀρκετόν. Τὰ σκάφη παρηγγέλθησαν. Εἴνε τὰ γνωστά τοῦ τύπου «Οσεαπ», τὰ ὑπόδειγματικάτωρα καθ’ δλον τὸ κόσμον. Αύτά μεταφέρουν τὰ κατεψυγμένα κρέατα ἀπὸ τὴν Ἀργεντινήν, τὰ σταφύλια τῆς Ελλάδος καὶ τῆς Τουρκίας, τὰ φρούτα τῆς Ιταλίας καὶ τῶν νήσων τῆς Καραϊβικῆς. Αἱ περὶ τῶν ἀπεδόσεων προβλέψεις τοῦ Εὐγενίδην ἐδίκαιωθησαν.

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"

Address: P.O. Box 306

"Όταν, έν συνεργασία μὲ τοὺς Γερμανούς, συνέστησεν δὲ Εὐγενίδης τὴν γραμμήν Εύρωπαϊκοῦ Κόντινεντ — Νοτίου Ἀφρικῆς, συνήντησεν ἐρωμένην τὴν ἀντίδρασιν τῶν "Ἀγγλῶν καὶ τῶν 'Ολλανδῶν ἐφοπλιστῶν. Κολοσσῖσιαν ναυτικὰ ἔταιρια ἀντέταχθσαν. Εἰς ἑκατοντάδας χιλιάδας λιρῶν ἔθασαν αἱ ζημιαὶ τοῦ Εὐγενίδη διὰ νὰ κρατήσῃ τὸν συναγωνισμόν. Επέμεινε καὶ τὸ κατώρθωσεν. Ἡ γραμμή του ἔγινε δεκτή εἰς τὴν Κόμφεραν. Τώρα ἀποδίδει. Νέα σκάφη ἐσχεδίαζεν ὄλιγον πρὸ τοῦ θανάτου του νὰ παραγγείλῃ δὲ Εὐγενίδης διὰ τὴν γραμμήν αὐτήν. Αἱ ζημιαὶ ήδη ὑπερεκαλύψθησαν.

★★★

Παροιμίδως ὑπῆρχεν ἡ πρὸς τὰ πληρώματα ἀγαθὴ διάθεσις τοῦ Εὐ-
γενίδη. Τους ναυτικούς τούς ἔθεψερε ἀμέσους συνεργάτας του. Δεν πα-
ρέλειπεν εἰς κάθε ἐπίσκεψιν τῶν ὑπερωκεανῶν του ίδιαιτέρας ἀμοιδᾶς νὰ
παρέχῃ εἰς τὰ πληρώματά των ἐφόσον ἐκ τῆς ἐπιθεωρήσεως ἔμενεν ι-
κανοποιημένος.

Έδάκρυσεν, οταν, τελευταίως, τὸν ἐπεσκέφθησαν οἱ ἔκπρόσωποι τῶν ναυτεργατικῶν μας, δργανῶσεων. Αἱ παρασχεθεῖσαι πρὸς τὸ ἔργον του καὶ στενῆς συνεργασίας, ἀποφασιστικῶς ἐπέδρασαν εἰς τὸ νάν φέρη ὁ Εὐγενίδης ἐδά τὸ «Ἀτλάντικ» καὶ νὰ αγοράσῃ τὸ «Ομηρόκ».«

Σελίδες πολλαὶ θά ἔχειασθον, διὰ νὰ γραφοῦν ἐν συντομίᾳ τὰ τῆς σπαδιζόμενος τοῦ Εὐγενίδη. Ὁλίγον πρὸ τοῦ ἀδοκήτου θανάτου του, υπεδείξαμεν εἰς αὐτὸν τὴν ἔκδοσιν διβλίου, ἀναμηνηστοῦ τῆς ἑργά-
δους πεντηκονταετούς δράσεώς του. Μετά τὴν διάσκεψιν τοῦ Μοντρέ-
ῖσως ἡ ἔκδοσις νὰ ἐπραγματοποιείτο. Θὰ ἡτο, πράγματι, ἔξοχῶς διακτική
διάς τους ἀπίγγονονένους. Θὰ υπεδείκνυνε εἰς αὐτοὺς τὶ τὸ αξιόλογον ημ-
πορεῖ μὲν ἀπόδοσθα ἡ πτίστις, τὸ θήσος καὶ ἡ ἐπίμονος προσήλωσις εἰς μίαν
γενικωτέραν ἐπίδιξιν.

Tò N.A.T. kai aí συντάξεις του

Εἰς τὴν ἐπικαιρότητα φέρεται καὶ πάλιν τὸ συνταξιοδοτικὸν θέμα τῶν ναυτικῶν μας. Αἱ σχετικαὶ δηλώσεις τοῦ νέου Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν δεβίτων τῶν «γλίσχων συντάξεων» των ἀπομάχων τοῦ κύματος, ἀλλὰ καὶ ἡ ὑπὸ τῆς μηροπίσιον τυπου ἔγεοθείσας θερμῇ συνηγορίᾳ διὰ μιαν καλλιτέραν ἔξασφαλιστὸν τῶν ἀνάλιθεντων εἰς τὸ τραχὺ ἐπαγγέλμα βιοπλασιῶν, δημιουργούν εἰς τὰς στήλας αὐτὰς, τὴν ὑποχρέωνταν μιᾶς, διὰ πολλοστῆν, ἴσως, φοράν, συνοψίσεως καὶ ἐρεύνης τοῦ σοθιαροῦ αὐτοῦ ζητήματος.

Βεσσαρίως, ή μελετώματα μετά προσοχής πλήρης άναδιάρθρωσις τῆς σχετικῆς μὲ τὸ N.A.T. νομοθεσίας ἀναμένεται νὰ ἔχῃ θετικὸν τὸν ἀντικτυόν της εἰς τὸν δασικῶπερον προορισμὸν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ αὐτοῦ ὄργανους, εἰς τὴν συνταξιοδότησιν, δηλαδή, τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν σικογενειῶν τῶν. Ἡ αὐτῆς καὶ γενικῶτεον ἡ κατὰ δικαίου καὶ πλέον ὅρθιολογιστικὸν τρόπον παροχὴ τῶν συντάξεων, θὰ πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ τὴν κατακλείδᾳ τῆς καταβαλλομένης σύμερον ἔχυγιαντικῆς προσπεθείας διὰ τὸ Ταμείον τῶν ναυτικῶν μας. Ὁπωδήποτε, δικαὶος, τὸ δῆλον θέμα ἐμφανίζεται ως ιδιαιτέρως δύσκολον καὶ πέραν του δέοντος, ἵσως, περίπλοκον. Σταθμητοὶ καὶ αστάθμητοι παράγαντες δημιουργούν δυσχερεῖας, τῶν οποίων ἡ υπερπτήσις θὰ ἀπαιτήσῃ ἐπιδειξιότητα μεγάλην καὶ τολμηρὰς πρωτόπολισσα. Τὰ διεύσδικα κατωτέρω παρεχόμενα στοιχεῖα διδύμων μίαν συγκεκριμένην εἰκόνα τῆς συνταξιοδοτικῆς λακοδαιμονίας, ητις ἀπό ἑταῖρον πολλῶν ἐνδημεῖ εἰς τὸ N.A.T.

Εις 13.000 άνέρχονται σήμερον οι έκ του Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου συνταξιδούμενοι. Μεγάλος, άνωφισθητώς, ό αριθμός, αν ληθῇ υπ' ὄμιν, οὐτὶ καλύπτει τὸ τρίτον καὶ πλέον τῶν ἐν ἔνεργεια ναυτικῶν, ἐκ τῶν ὀπίων, ὅμως, μόνον οἱ ἑνόκεα χιλιάδες εἰσέφερον τὰς καταβολὰς τῶν εἰς τὸ N.A.T. Ἡ κλίμαξ, τώρα, τῶν παρεχούμενον εἰς αὐτοὺς συντάξεων ἀνέρχεται ἀπὸ 280 δραμάκων (ιεάς) μέχρι 3.000. Τὸ τελευταῖον αὐτὸ ἐνώπιον δριον ἔχει καθαρῶς θεωρητικὸν χαρακτήρα, δεδούμενον, οὐτὶ μόνον ἐνὸς πλατιμάχου ἡ σύνταξις τὸ προσεγγίζει, μετά μιαν ὑπέρπετηκονταετῆ ὑπορεσίαν, ἐνῷ, ὠσάυτω, αἱ ἔγγιζουσαι τὸ ποσὸν τῶν 2.000 δραχ. συντάξεις ἐνὸς ὑπερβαίνουσαν τὰς πέντε. Τὸ ἡμιτοῦ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συνταξιδούμενων, λαμβάνονται μηνιάσιων 280 δραχ., ἐνῷ ἔτερον 6.000 ἡσφαλισμένων αἱ συντάξεις κυμαίνονται ἀπὸ 280 μέχρι 1.000 δραχ. Ἐξ αὐτῶν, πάλιν, οἱ 2000 συνταξιδούμενοι λαμβάνουν 500 δραχ. μηνιάσιων καὶ οἱ 3000 περὶ τὴν 1.000 δραχ. μηνιάσιων.

Έ'αν, δηλαδή, έξαιρεθεί τό ποσοστών τών συνταξιοδοτούμενών με το τοσσόν τών 1.000 δραχ. και ανω, δύκος τών είτε τό Ν.Α.Τ. ή φραγισμένων—περι τούς 10.000 ναυτικούς—έχουν ώς μηνιαίον έσοδον την γλίσχρων σύνταξιν, την κυματιονινήν ἀπό 280 μέρις 800 δοσάδες ένδιαιρέθη. Ιστος, νά σημειωθῇ, δτι, διά νά ἀποτκήσῃ τό δικαιώμα μας τοιαύτης πενιχρᾶς συνταξιοδοτήσεως, ένας ναυτικός, δστις ἀ-ήλθε μέχρι τού βαθμούν τού πλαισίουχον, θα πρέπει νά ἔχῃ είκοσιπενταετής ἡ ὑπέρσεισιν ἐπί μέσους χωρητικότητος ποντοπόρου πλοίου, καταβάλλων καθ' ὅλους αὐτό τό διάστημα εἰς τό Ν.Α.Τ. το 8% τών μηνιαίων ἀ-ροδούνων του. Επίσης, θα πρέπει νά σημειωθῇ, δτι διά την δόλοκλήρωσιν ἀσφαλίσεως τού ἐν λόγῳ ναυτικοῦ ἀπτήθη με γενναϊα κατά μηνα φοττλιστική εισφορά ἐπτι εικοστή πέντε ἐπτας ἐπτας Ας σημειωθῇ τό-

λος, ότι απόθηκσκων ο ναυτικός αύτός, καταλέπει εἰς τὴν οἰκογένειάν του οἰκονομικήν ἔξασφάλισιν ἀνέρχομένην μόνον εἰς τὰ 55 % τῆς συντάξεως, τὴν δποίαν ἐν ζῷῳ οὐτοῦ ἐλάμβανε. Πρόκειται, ἀσφαλῶς, περὶ τραγικῆς καταστάσεως, ἡ δποία αὐτομάτως ἀφίεται τὸ δικαίωμα ἀπό τὴν ναυτικήν μας χώραν νὰ ἰσχυρίζεται, ὅτι ἀσκεῖ πολιτικήν στοιχειώδους. Εστώ, κοινωνικῆς προνοίας διὰ τοὺς ναυτικούς της.

Δέν είνε ολίγοι, ούτε καὶ ἀπόλοι οἱ λόγοι, ὡς προανεφέραμεν, οἱ ὄποιοι ὀδήγησαν εἰς τοιάντην χρεωκοπίαν τὸ συνταξιοδοτικὸν σύστημα τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου. Ἡ ἐπισήμανσις καὶ ἡ χριθμασίς τῶν κυριωτέρων μόνον ἔξ αὐτῶν είνε εὔχερής εἰς μίαν πρόχειρον, ὥπερ δῆποτε, ἔρευναν. Κατ' ἀρχὴν, ὁ μεγάλος ἀριθμός τῶν λαμβανόντων μεταπλευρικὰ συντάξεις εκ τοῦ Ν.Α.Τ. δημιουργεῖ δασικὰ δυσχερείας διὰ τὴν αὐξήσαν τῶν συντάξεων. Οἱ μὲν χαριστικὰς διατάξεις ἐντάχθεντες εἰς τὴν συνταξιοδότησιν τοῦ Ἰδρύματος, ὡς καὶ αἱ μὲν χαριστικάς, ἐπίστις, διατάξεις μεταβιβάζονται συντάξεις, περιορίζουν ἐντελῶς τὰς δυνατότητας μιᾶς καλλιτέρας οἰκονομικῆς μεταχειρίσεως τῶν πραγματικῶν ἀπομαχῶν ναυτικῶν.

Έναν ωπομάχων ναυτικών.
Όντως οι Αθηναίοι προσέταξαν την απόβαση της θάλασσας στην Εύβοια, κατά τη διάρκεια της ιστορίας της Ελληνικής Δημοκρατίας, με την προστασία της Βασιλικής Ναυτικής, σε περιόδους πολλών επιθέσεων και αποβολών στην περιοχή. Το πρώτο απόβαση της Ελληνικής Δημοκρατίας στην Εύβοια έγινε στις 10 Ιανουαρίου 1821, με την απόβαση της Βασιλικής Ναυτικής στην Καστέλλα, στην περιοχή της Καστέλλας, στην Εύβοια.

Την μεγαλύτερον, όμως, «σκιάν» και είς τὸ θέμα τῶν συντάξεων τὴν πρότεινε τὸ πρόδρομον τῆς ἐλληνικής ὑπὸ ἔντονι σημαίαν πλοιοκτησίας. Τὸ N.A.T. θὰ ἦτο εἰς θέσιν νὰ καλύψῃ πολλαπλασίαν δασπάνων ἐκείνης, ἢν ὅποιαν ἡ σημειούντη πενιχρὰ συνταξιοδότησις τῶν ναυτικῶν ἀπάτει, ἀν τὰ ἐλληνικὲς πλοιοκτησίας σκάφη καὶ ὅλα τὰ ἐπί^τ αὐτῶν ἐλληνικὰ ληρώματα κατέβαλλον τὴν ἀσφαλιστικήν των εἰσφοράν ἐστω καὶ σηματικώς, ὡς ἄλλος τε θὰ ἔπειτε, μειωμένην. Βεβαίως, τὸ θέμα τούτο ἐνείναι δυνατῶν παρὰ εύρυτερον νὰ ἀντιμετωπισθῇ. Ἡ κυβερνητικὴ ποτικὴ ἡ ἐπανόδου εύδοσμην, θὰ λύσῃ ταυτοχρόνως καὶ τὸ πρόδρομο τῆς οἰκουμενικῆς εὐεξίας τοῦ N.A.T. καὶ κατὰ συνέπειαν ἀποτελεσματικῶς θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ρύθμισιν τοῦ δόλου συνταξιοδοτικοῦ ζητήματος. «Ανεξαρτήτως, όμως, μιᾶς τοιαύτης γενικωτέρας ρυθμίσεως, διὸ ὅποιαν δὲν είναι δυνατὸν ἀπόλυτος δεναύσιος τὰ νόστιμα σταταταὶ πρὸς τὸ ταρόν, θὰ πρέπει ιδιαιτέρως νὰ ἐπιδιωχθῇ στήμερον, προκειμένου νὰ δημιουργηθοῦν αἱ προϋποθέσεις διὰ μίαν σχετικὴν δελτίσιον τῶν ναυτιλίων συντάξεων, ἡ αὐξήσις τῶν ἐπί τῶν τὰς ἀπάτουσιν προϊόντηρειάς τρόπων συνταξιοδότησιν ἀφ' ἕνδος καὶ η λελογισμένη, δικαία καὶ αὐστηρά, ἐκκαθαρίσιας τῶν συνταξιοδοτούμενῶν ἀφ' ἔτεον. Χωρὶς τὰς δύο ὑπάτα δασικὰς προϋποθέσεις, ἡ εύρυτερά ποστπάθεια διὰ τὸν αὐξησινῶν πόρων τοῦ N. A. T. ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν αξιοποίησιν τῶν διαθεσίμων εφαρμάσιων του, δὲν θὰ είνει δυνατὸν ὑπὲρ τοῦ ἀπομάχου ναυτικοῦ νὰ ἀσθῆται. Τὸ νοικοκύρεψα καὶ ἡ πεισούσλογη τοῦ Ἰδρύματος πρέπει νὰ ρωτηγηθοῦν. Είνει ἔκταντόν τους, σύνον καὶ ἀσυγχώρωτον, νὰ ἀδικούνται τοις δικαιώτερον τῶν αἰτημάτων των αὐτοῖς ποὺ ἥνδιλωσαν δῆλη τὴν ἀγορὰ των στηληρῶν διοπταλάσιοντες εἰς τὸ τοαρχίν τοῦ ναυτικοῦ ἐπάγγελμα.

Παράλειψις ἀξιοπρόσεκτος

Εις ἄλλην σελίδα δημοσιεύμενη δηλώσεις τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ναυλίας ἐπὶ τῶν ληπτέων μέτρων διὰ τὴν ἀνάδιογάνων τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Τακείου. 'Ομοιούμενη. ὅτι μός ἔξεπληκτος κατὰ τὴν ἀπαθίμησιν τῶν σχετικῶν ἐπιδιώξεων ἡ σιωπὴ τοῦ κ. Βογιατζῆ ἐπὶ δύο οισαρωτάτων ζητημάτων, ἀμεώτατα συνδεομένων μὲ τὴν πεπιχειρου-
ένην ἔξιγυνσιν τοὺς ὅρμους τῶν ἀπομάχων. Τὸ πρῶτον εἰναι ἡ δια-
ίρισις τοῦ 'Κεφαλαίου 'Ανεργίας' καὶ τὸ δεύτερον ἡ μείωσις τῶν
σφρών τοῦ τε πλοίου καὶ τοῦ πληρωματος.

Αποτελεῖ σκάνδαλον, δυσκόλως πλέον ἀποκρυπτόμενον, ὁ τρόπος εἰς τὸν ὅπιον, αὐτοθύνωνς καὶ ἀνέελέγκτως, διαχειρίζονται ἀμύδιοι αἱ ἀναρμόδιοι τοῖς τρίτον τῶν ἐσόδων τοῦ Ν.Α.Τ., τὸ μεταξὺ ἥμενον εἰς τὸ *'Κεφαλαίον Ἀνεργίας'*. Φραγμός νομοθετικός θά περιέι νὰ έθη εἰς τὰ τῆς διαδεσθέας τῶν χρημάτων αὐτών, εἰς τοὺς σκοπούς κυρίως τοὺς ὅπιους καλούνται ταῦτα νὰ ἔχυπερτερήσουν. Οσον ἀφόρα τας τεμέτρους εἰσφοράς, ἐπιτεύχουμεν, ὅτι τὸ θέμα είνει πλέον ἔξηντληνον καὶ ὅτι ὁ κ. *'Υπουργὸς* δὲν θὰ παρέβλεπε τὴν ἄμεσον ἐπίλυσιν των καταστάσεων.

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

MARDEN & HAGIST
MARINE and INDUSTRIAL SHIP SUPPLIES
1705, N.W. 14th AVENUE
PORTLAND—OREGON

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

**ΠΡΟΜΗΘΕΥΟΜΕΝ καὶ ἔξυπηρετοῦμεν πλοῖα εἰς ὅλους τοὺς λιμένας
τῶν Πολιτειῶν OREGON—WASHINGTON καὶ COLUMBIA RIVER.
ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ, ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ**

Έλληνες άντιπρόσωποι: M. ΣΩΤΗΡΙΟΥ 937. N.E.
Δ. ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ 3236. N.E.

Θεὸς γὰρ μοῦ τὸ ἐπιτρέψη.

Ο Θεός τού τό επέτρεψε. Ο Ευγένιος Ευγενίδης εβλήθη ἐν πλήρει μάχῃ, ὅπως
ἴνας στρατιώτης, ἀπὸ μίαν σφαιράν εἰς τὴν καρδίαν.

Μετά έλεγε άκουμη: «Μή νοιρίσθε διτί έργαδόν μας διά την δημιουργήσω προσωπικήν περιουσίαν. Η περιουσία δὲν είναι διτί με πάρα ή σφραγίδης της νίκης, καὶ μόνον η νίκη μη ἔνδιοφρεῖ. Διτί ἔχω σύτε τὸν καιρόν, οὔτε τὴν ἐπιτυχίαν νὰ χωρὶς ταὶ ἀπόλουσεις τὰς ὅποιας δίδιε ὁ πλούτος εἰς τοὺς ὄργανοσχόλους. Ή χαρὰ μου ἔγκειται εἰς τὸν ἄγνωτον, καὶ τὸν καρπὸν τῆς νίκης τὸν ἐπιφύλασσω διά τὴν πατρίδα μου. Επονέστε ἀπὸ ταὶ συμφορᾶς τῆς Ἐλλάδος καὶ ἡ ἀγάπη πρὸς τὴν χώραν μου δὲν μη ἐμπειδίζει ἀπὸ τοῦ νὰ γνωρίω τὰς ἐλλείψεις τῆς. Αὐτὸ μαρτυρὸ χρόνοι ἐλάδο διαφέρεια μετρα διά τὸν συνιεσθέντα, συμφώνως πρὸς τὰς ἐπιδιώξεις μου, πρὸς Ἀσπατοφίας τῶν ἐλλειποντῶν τεύτον, δηλοῦται τὸν ἀνεπαρκὴ ὄριθμον τῶν ικανῶν Ἐλλήνων τεχνικῶν».

Ο Εὐγενίδης ὑπόστενεν ἔνας πολυγυμνοτήτης. Διτί ἥρκειτο εἰς λόγους. «Ηθελεν ἔργα

Ο Ευγενίστος υπέρτασε εις την πραγματικότητα, οπότε πρέπει να λέγεται ο Κούρτος. Τον ίδιον έπειτα έβλεψε την Εργασίαν της στην πόλη, με την απόλυτη αποτελεσματικότητα που ήταν γνωστή στην πόλη. Η Εργασία ήταν η μόνη που θα μπορούσε να διασφαλίσει την ασφάλεια της πόλης, καθώς οι άλλες δύο ήταν απλά απαράδεκτες.

Τὸ μεγαλεῖον ἔνος ἀνδρὸς ἀποτελείται ἀπὸ τὸ πορελθόν του. Τὸ μεγαλεῖον τοῦ Εὐγενίου Εὐγενίδη θὰ ἐκτιμήθῃ ἐπίσης ἀπὸ τὰς συνεπείας ἐν τῇ ἔξειδι τοῦ μέλλοντος, διότι καὶ μετὰ τὸν θάνατον του ὁ Εὐγενίδης θὰ υπηρετή ἀκόμη τὴν πατρίδα του.

·Ο λόγος τοῦ κ. Νομικοῦ

Λύπη και κοπρωτεία διοκετάρε πάντας ήμας, όφει λα τηγανίδης επιλορφοθημένης το οὖνητρόν γεγονός, όπι ο Εύγενίος Ευγενίδης έπωνος νόταρχός της. Και διερμηνεύεις: "Ινα τι η απώλεια αυτή;" Αξεχίναστοι αι βεβαίως του Υψίστου.

Ο Εὐγένιος Ευγενίδης άδειναστος ούτας πελάτης είναι την Ιστοπούλη, τόν Πει-

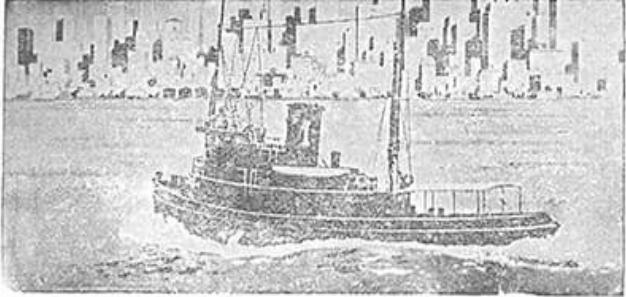
Ο Εύγενος, Ευγενίδης, σε θεώρηση αυτού πρωτείας εις την πατούμαντα, τον πειραιά την Γενεύην και εις τόσα άλλα σημεία της υδρογείου, πατούμαντα ὄψεις ἀπό την περιφέρεια της διαβάσεως του. Αἱ διάφοροι ἐπίχειρσεις του καὶ πρὸ παντὸς αἱ ἐφοτιλίστικαι, μαρτυρίουν τὴν φωτεινὴν δρᾶσιν τοῦ ἐκλίποντος ἡμέροιο.

Αφίνεις, ευγένεις Ευγένειη, τον πρωτόπορον μύστον και μαρτυρὸν λογοτ. με το μέτωπον σπάιπον και υψηλά και με την συνειδήσιμην ἀναπομένην, οὐτὶ ἔτελεσθε ἐπὶ τῆς Γῆς τὸ καθῆσόν σου. Σύ, ὁ καλὸς Σωμαρεῖτης, ἐπέδεσθε τὸ τραύματον τοῦ πληγαμένου ἀπὸ τὸν Ἐγκέλαδον πληθυσμοὺς τῶν Ιονίων νήσων. Σύ, ὁ καλὸς σοφερός, φρόντιστος καὶ ἐπιτέρεις σύχι ἐπὶ πέτραν καὶ ὅδον, ἐπὶ τὴν γῆ την ὄγαθην, ἥτις ἐβάστασθε καὶ ἐκατονταπλούσιος ἀπέδειν καρπούς. Σύ, ὁ καλὸς γεωργός, ἐφύτευσθε τὸ ἐφεπλικόν σου δένδρον, σύχι ἐπὶ τὴν ὄχθην τοῦ ποταμοῦ ἐκείνου, ὅπου ρέει τὸ οὐνύμες ὑφάκτημαν ὄωρα, ἀλλὰ παρὰ τὴν ὄχθην ποταμοῦ, ὅπου ρέει μελι και γόλα. Τὸ δένδρον ἐρρίσεις και μεγαλουνθῇ. Μετεβολὴν εἰς πανύψηλον κυπτόρισσον, οἷς δένδρον σχι μόνεν εώσκιφουλλον, ὑπὸ γὸ πότιον σκέπεται πολλοί, ἀλλὰ και ἀγάθοκεστον, ἀπὸ τὸ ωπίσιν πολλοὶ τρέφονται και εἰς τὸν αἰώνα βαῖ σε μακαρίζουν.

Εύγενιε Εύγενιδη, σε πενθεὶ τὸ Διδυμότειχον, ἡ Ιατροπούλη, ὁ Πειραιές, ἡ Γενεσίη. Σὲ πενθεὶ καὶ ἡ Ἔωσις τῶν Ἑλλήνων Ἐφοριστῶν¹, τῆς ὅποιας ὑπῆρχε τιμὴ καὶ καύσθημα, ὅπως καύσθημα ὑπῆρξε καὶ διὸ τὴν νωτικὴν μας Ἐλλάδα. Την πενθεῖ τετράκοιας, Εύγενιε Εύγενιδη· ταῦς νόμους ἐφύλαξας· σοι ἄξιει ὁ φωτοτε- φυνός τῆς άθανασίας.

Aleuria con ဟဲ မာရိမ္ဒ.

HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



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

MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

17 BATTERY PLACE - NEW YORK - CABLE: "MORANTOW,"
NEW YORK • NORFOLK • NEW ORLEANS

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΠΟ ΒΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

δῶν ἐφοπλιστῶν, πραγματευόμενον ἐπὶ τῆς ναυτίλιας τῶν Κατώ Χωρῶν καὶ ἔτερον τοῦ κ. Ἐρένου Μερσί, ἐπίτιμου προέδρου τοῦ Διεθνούς Ἑμπορικού Ἐπιμελητηρίου, ἀναφερόμενον εἰς τὸ μέλλον τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ.

Ο κ. Ογεβασφ, τού διπόσιου αυθεντικάι θεωρούνται αι γνώμαι εις τα ζητήματα της ναυτιλίας, ἔξεράζουν τό πρόδηλη μα τών θαλάσσιων μεταφορών, ὑπογραμμίζει τό ἀδέναιον τής ἐξελίξεων αὐτῶν. Τό θέμα τούτο—γράφει—ἅπασνολει σεβαρών τούς ἐφοπλιστάς, οἵτινες—ἄλλως τε ὑποχρεωμένοι νὰ μελετήσουν τό ζητήμα τῆς ἀντικαταστάσεως τῆς παρ-
ηλίκου χωρητικότητος, διερωτώνται, ποιαν θὰ ἔχουν ἔξελιξην εις τὸ μέλλον αι διά θαλάσσης μεταφοραι ἐμπορευμάτων. Ἐάν αὗται ἔκολουθων γίγινερον εύμεη τροπήν, τότε ὁ ἀκριβής χαρακτηρισμός τῆς κα-
ταστάσεως τῆς ναυτιλίας κατά τα ποσεχή ἔτη θὰ διέπεται ἀπὸ τό οπ-
τὸν «πάρα πολλά πλοιά, θηρεύοντα δίλγα φορτία!»

Αναφερόμενος ό όμβριογράφος είς το πρόδηλημα της διακρίσεως σημαίας και τών δυνητικών περιορισμών, πού περιστούγονταν την ναυτιλίαν, υπεμπιμπήκει. Ωτί τὴν δην Μαρτίου 1948 ἐξεπονήθη είς την Γενεύην από τοὺς ἑκπροσώπους 18 χωρῶν, συμπεριλαμβανομένων και πολλῶν σηματινῶν ναυτικῶν τοιούτων, σύμβασις βάσει τῆς ὅποιας συνεστίθηκε «Συμβούλευτικός Ναυτικός Ὀργανισμός», ἐπιφορτισμένος, πρὸς τοὺς ἄλλους, νά ἀγωνισθῇ κατὰ τῶν καταδίκαστέων αὐτῶν συστημάτων. Δέοντη ήδη ιόν ἀναμεινώμεν τί δά ἐπιτύχη ὁ ἐν λόγῳ Ὀργανισμὸς ἐπὶ τοῦ κανθάρους τούτου ζητήματος, ὅταν θὰ ἀσχιστὴ τὴν δρᾶσιν του, διὰ τοῦ ὅποιαν ἀπαιτεῖται προσχώρησις 21, τούλαχιστον, χωρῶν, ἔξ ὧν αἱ ἐπτὸν νά κατέχουν δύναμιν ναυτιλίας ἀνωτέρων τοῦ 1.000.000 τόνων γκρός. Αἱ μέχρι τοῦδε προσχώρησασαι εἰς την συμφωνίαν 14 χωρῶν, εἰς τε η Ἀργεντινή, η Αύστραλια, τὸ Βέλγιον, η Βιρμανία, ὁ Καναδᾶς, ἡ Γαλλία, η Ἐλλάς, η Ἰρλανδία, τὸ Ἰσραήλ, η Ἀϊτή, αἱ Κάτω Χώραι, η Ἀγγλία, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι καὶ η Αίγυπτος.

Ἐπέρον, κατά τὸν ἀρθρογράφον, σημείον προσαπατολισμού τῶν
πλιστῶν ἔγκειται εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν δεξαμενοπλοίων. «Μέχρι πρὸ τοῦ
νος τὰ σκάφη ταῦτα ἀπέτελουν, τρόπον τινά, προνόμιον τῶν μεγάλων α-
νῶν τὸν κόσμον ἐταῖριών πετρελαίων. Ἀπό τινος, ὅμως, καιροῦ παρε-
τηρήσῃ, οὐδὲ πρίστισαν νά στρέψουνται πρὸς τὰ τάνκερ καὶ ἀνέξαρτητοι
ἀπὸ τῶν ἐλύγων ἐταῖριών εφιπλασταὶ, τῶν δόπιων τὸ ἔνδιαφέρον. διά
τὴν ἐκμετάλλευσιν δεξαμενοπλοίων αὔξανε ὁ σημέραι».

Ἡ προοπτικὴ διὰ τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ

Ο κ. Έρευστος Μερσιέ, αφ' ἑτέρου, ασχολούμενος μὲ τὸ μέλλον τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ κατὰ τὴν προσεκή εἰσοδείαν, τονίζει τὴν αὔξουσαν σημασίαν. ποὺ ἐμφανίζει ἡ αὐτὴν τὸ πετρέλαιον καὶ τὰ παραγωγά του. Αἱ μεταφοραὶ τῶν πετρελαιοειδῶν καλύπτουν σήμερον τὰ 60%, περίπου τὸν ουνολικὸν ὅγκο τῶν μέσω τῆς διώρυγος διακινουμένων φορτίων. Τὸ γεγονός αὐτὸ δὲν ἔχει μόνον ιδιαιτέρων σημασίαν διὰ τὴν διώρυγα, ἀλλ᾽ ἐνδιαφέρει γενικῶτερον διάλογον ποὺ τὴν ναυτιλίαν. «Ἐλεῖ τόση ἡ αὔξησις τοῦ στόλου τῶν τάκερες δῶλων τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν, ὥστε ἡ κατηγορία αὕτη τῶν πλοίων νά καταλαμβάνῃ σήμερον δεσπόζουσαν θέσιν. Τὸ μέγεθος τῶν τάκερες συνεχεῖς αὐξάνει, ἡ δὲ διατήρησις τῶν ναυλῶν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα ἐπιτίθει τὴν τάσιν την. Τὸ 1930, λ. χ., δεξαμενότοιλα τῶν 20.000 τόνων ἐθεωρούντο ὡς πάρα πολὺ μεγάλα, ἐνώ τὸ 1953 τὸ μέγεθος τῶν 40.000 τόνων οὐδένας ἔξεπληξε. Πρό τινος, μάλιστα, καθειλκύσθη εἰς τὸ 'Αμβούργον καὶ τάκερ τῶν 45.000 τόνων.

Φρενεί το ἄρθρογραφός, ότι μοιριαίως βασιζούν εις συζητοῦ κατὰ τα προσεχῆ ἔτη τῆς Ιατανάλωσεώς τῶν πετρελαίων, παρὰ τοὺς ἐκστάτοτε ἑκδηλωμένους φόδους περὶ ὑπερπαραγγῆς. «Θά ίπτάρξη — τονίζει — πολλαπλασιασμός κατ' αὔξοντα ρυθμὸν εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τῶν πολυτίμων τούτων ὑδρογονανθράκων, λόγῳ τοῦ ὀλιγοστάτου τῆς χειρωνακτικῆς περὶ τὴν ἀνορύξιν τῶν ἐργασίας καὶ τοῦ ἔξαιρετικῶν χαυματῶν κόστους παραγώγων παρὰ τὴν εἰς εὐρύ περιθώριον ἐπιβάρυνσιν, μὲν φθειρίας, φόρους καὶ δασμούς. Ἀντιθέτως, η ἀνόρυξις τοῦ γαιανθρακοῦ παρουσιάζει προβλήματα πολὺ περισσότερον δύσκολα».

Χωρὶς νά θέλωμεν—συνεχίζει δ. κ. Μερσιέ—να σταθμίσωμεν και τα πιθανά ἔνδεξόμενα, πού δυνατόν νά παρουσίασουν οι πετρελαϊαγωγοί τῆς Μέσους Ἀνατολής και η Διώρυξ, ήπητορύνει, ἐν τούτοις, μετά ποιάς τινς βεβαίότητος νά ἀναμέωμεν, ὅτι θά ἔντασθούν εἰς τὸ μέλλον αἱ διαθαλάσσης μεταφοραὶ πετρελαίων, ἀκολουθούμεναι και ἀπὸ συνεχῆ αὐτοῖς τῆς χωροπικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων.

Φρονεῖ, ἐξ ἄλλου ὁ κ. Μερσέ, ὅτι μεγάλως θὰ ἐπηρεασθῇ ἡ ἔξελιξις τῶν θυλασσίων μεταφορῶν ἀπό τὴν βιομηχανικήν ἀνάπτυξιν τῆς ἀτομικής ἐνέργειας, τὴν ὅποιαν καὶ βλέπει ὡς πολὺ ταχείαν, μαλονότι ἐπί πολλάς ἀκόμη δεκαετίριας τὰ σημερινά κλασσικής μορφῆς κινητήρια μέσα θὰ ἐξακολουθήσουν τελειωτρύπανα, παραλλήλως πρός τὰ ἐργάστησα τῆς ἀτομικής ἐνέργειας. «Δυνάμεθα νὰ εἰπώμεν—τοινίζει—ὅτι αἱ νέαι υδροηλεκτρικαὶ ἔγκαταστάσεις θὰ πραγματοποιώνται ἐπὶ τῷ σίκονομικῷ προσφερομένῳ ὑδατοπτῶσεων, ἐνώ τὰ θερμικά ἔργοστασια τὰ δὴ ἔξελιχθον διαθηδὸν, εἰς τὴν ἐδὲ ὀδολήρουν χρησιμοποιοῦσιν ὑγρῶν καυσίμων ἡ καυσίμων ἀερίων. Τὰ δεξαιμενοπλοια, συνετῶς, θὰ ἐξακολουθήσουν νὰ πολλαπλασιάζωνται, ἐνώ, παραλλήλως, θὰ ἴωμεν ταχεών ταῦτα νὰ κινωνται δι' ἀτομικῆς ἐνέργειας καὶ νὰ εἶνε πολὺ μεγαλυτέρων διαστάσεων, λόγω τοῦ μεγαλύτερου κόστους τῶν μηχανικῶν των ἔγκαταστάσεων. Τὰ πάντα ὅδηγουν εἰς τὸ νὰ δεχθῇ τις, ὅτι αἱ σημεριναὶ τάσεις αὐξήσεως θὰ συνεχισθοῦν καὶ δὴ η διώρυξ τοῦ Σου-έζ θὰ βλέπῃ διερχόμενα ὀλονέν περισσότερα καὶ μεγαλύτερα δεξαιμενοπλοια.

Ως πρός τὰ λοιπά φορτία ὁ κ. Μερσιέ προσδέπει, οὗτοι μὲ τὴν ἀποκατάστασιν συμβικῶν εἰρήνης εἰς τὴν „Απόντα τὸν δῆμον τῆς ὑπέφερον οἰκουμενικῶν ἡ κοινωνικῶς, ὡς, λ. x. αἱ Ἰνδίαι, ἢ δοσαι κχώραντις ὑπῆρχαν πεδίον σοθισμῶν ἀνωμαλιῶν καὶ ταραχῶν, μὲ ἐπακόλουθα πολέμους ἀνεύ τελοῦν, ὅπως ἡ Κίνα, εἴτε συνετεῖλε ἔκρισεως πολέμων, οιτινής παροκάλυπται τὴν ἀρδαιμένην ἀνταπτικήν των, ὡς, λ. x. αἱ Ἰνδοκίνα,

Μαλαισία καὶ ἡ Ἰνδονησία, χώραι, δηλαδή, ἀντιπροσωπεύουσαι ἐν τῷ συνόλῳ τῶν τὸ ήμισυ, περίπου, τοῦ πληθυσμοῦ τῆς γῆς, θὰ ἀποδοθῶν εἰς ἔργα ἀνασύγκριτησεως καὶ παραγωγῆς, μὲν ἀποτέλεσμα, ὅτι θὰ ανασταθῇ νὰ ἐφοδιάσθων μὲ τὰ ἀπαραίτητα πρὸς τοῦτο μηχανικά· μέσα καὶ ἄγαθά. Κίνησις, οὖν θὰ ἀναπτυχθῇ καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς γενικῶν ἐμπορευμάτων.

Συγχρόνως, αἱ χώραι τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ ιδίως ἡ Γαλλία, έθασμα περιέβαλαν τὴν άναπτυξιν τῆς οἰκονομίας των, συμφώνως πρὸς τὴν ιδιοφύιαν τῶν λαῶν των. «Ἐχομεν — κατὰ τὸν κ. Μερσιέ — πολλά ἀκόμη καὶ μάθαμεν ἀπὸ τὴν τροφερὰν καὶ θαυμασίαν Ἀμερικήν, ἀλλ᾽ εἰς οὐδὲν σχεδὸν νά μιμηθῶμεν αὐτὸν. Τὸ ἀποτέλεσμα θὰ είνει νά ἐπανακτήσῃ ἡ Εὐρώπη τημαντικὸν ρόλον εἰς τὰς ἀνταλλαγὰς εἰδῶν μετά τῆς Ἀσίας. Ἐξ ἄλλου, προσθέτει ὁ κ. Μερσιέ, ἡ Δυτική Εὐρώπη καὶ ἡ Ἀμερική θὰ ἀποστέλλουν ἀδιακόπως τροφάς πρὸς τους ὑποσιτιζόμενους λαοὺς τῶν Ἀσιατικῶν χωρῶν, μεταξύ των προμηθείσαν εὐθηνῶν πρώτων ὑλῶν καὶ κατειργασμένων εἰδῶν.

Αι Εύρωπαϊκαι μεταφοραι πετρελαιών

Τά «Νορθηγικά Ναυτικά Νέα» αφ' ἑτέρου, σχολιάζουν Ιδιαιτέρως εις τελευταίον τεύχος των την ἔξελιξιν τῶν θαλασσιών μεταφορῶν πετρελαϊκών μεταξύ των εύρωπαικών χώρων, ἐπὶ τῇ βάσει ἀριθμῶν δοθεντῶν ἀπό τὸ «Γραφεῖον Τύπου Πετρελαϊσμού». Ή έξαγωγαὶ ούσιωδων παραγώγων πετρελαίου ἀπό τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἀνήλθον τὸ 1953 εἰς 27.7 ἑκατομμύρια μετρικῶν τόννων, ἔναντι 22.7 τοῦ 1952. Αἱ ἔξαγωγαὶ αὗται, πρὸ τοῦ 1948, ἀπέτελουν, ἐν τῷ πραγματικόττει, ἀμελητέαν ποσότητα. Αἱ πρὸς μὴ εὐρωπαικάς χώρας ἔξαγωγαὶ ἀνήλθον τὸ 1952 εἰς 1.7 ἑκατ. τόννων καὶ τὸ 1953 εἰς 5.2 ἑκατομμύρια τόννων, ἀναμένεται δὲ περαιτέρω νὰ αἱτηθοῦν κατά τὰ προσεχῆ ἔτη.

Πρωτεύουσαι έξαγωγικοί χώραι είναι ή 'Αγγλία, ή Γαλλία, ή 'Ιταλία, οι Κάτω Χώραι και το Βέλγιον. Αι στατιστικοί της 'Αγγλίας παρουσιάζουν λάτι τό έπειτακτικόν. Πράγματι, η χώρα αυτή έχηγαγε τό παρελθόν έτος 620.000 τ. πτερελαίου διυλισμένου είς τό 'Άδεν, 123.000 τ. είς Πακιστάν, 444.000 τ. είς Αύστραλιαν και 297.000 τ. διυλισμένου πτερελαίου είς τήν Μαλαισίαν. Η Γαλλία κατά τό αυτό έτος (1953) έχηγαγε σημαντικές ποσότητας πτερελαίου πέραν τού Σουεζ : 781.000 τ. είς 'Άδεν και 206.000 τ. είς 'Ινδίας. Εις τάς ποσότητας αυτάς δένον νά προσθεθούν αι ἀπόστολαι είς 'Ινδοκίναν, αι προκλεβεῖσαι από τό λέισμον τών διυλιστηρίων τού 'Αμπαντον. Τό διυλισμένου πτερελαίου μετεφέρετο έξι Εύρωπης διά δεξαμενοπλοίων, άτινας ἐκολούθως έφορτων ακάθαρτον πτερελαιού από τήν Μέσην 'Ανατολήν διά τήν Εύρωπην. Αι μεταφοραι αυται, ένθυμίζουσαν τό ρητὸν «μεταφοραι γαστάνθρακος είς το...Νιούκαστλ», θά συνεχισθούν, μέχρις διουν απόπεραθανάτον, κατά τό 1955—56, η κατασκευη και νέων διυλιστηρίων είς τό 'Άδεν, τάς 'Ινδίας και τήν Αύστραλιαν, έκτος αν έν τώ μεταξύ έπαναληφθῇ η λειτουργία τών διυλιστηρίων τού 'Αμπαντον, γεγονός, θιμως, μη διαγραφόμενον ως άμεσων προσεχες.

'Η νορδηγική έπιθεώρησις έξασίρει και αύτή, έν συνεχείᾳ, τὴν σημασίαν τῆς μεταφορικής αύτῆς κινήσεως τῶν πετρελαίων διὰ τὰ πετρελαιοφόρα. Επὶ συνόλου 8.2 ἑκατομμυρίων μετρικῶν τόνων βρέτανικῶν ἔξαγωγῶν διύλιστον πετρελαίου, κατὰ τὸ 1953, οὐχὶ ὀλιγύτεροι τῶν 3.7 ἑκατομμυρίων τόνων ἔξήθησαν εἰς ἄλλας εὐρωπαϊκάς χώρας, συν περιλαμβανομένα τῆς Δανίας (812.000 τ.), τῆς Ἰρλανδίας (592.000 τ.), τῆς Νορβηγίας (566.000 τ.) καὶ τῶν Κάτω Χωρῶν (465.000 τ.). Ή Γαλλία ἐπρομήθευσε μὲ τοιαῦτα εἰδή, κατὰ τὸ 1953, τὴν Σουηδίαν (483.000 τ.), τὴν Ἑλλάδα (361.000 τ.), τὸ Ἀλγέριον (837.000 τ.) καὶ τὸ Μαρόκον (637.000 τ.). Ή Ἰταλία ἐπρομήθευσε τὴν Ἑλλάδα (784.000 τ.), τὴν Τουρκίαν (276.000 τ.), καθὼς καὶ τίνας ἄλλας Μεσογειακάς χώρας. Αἱ Κάτω Χώραι ἀπέστειλαν εἰς τὸ Βέλγιον πετρελαιοειδῆ 910.000 τ., εἰς τὴν Ἀγγλίαν 742.000 τ., εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν 301.000 τ., εἰς τὴν Ἐλβετίαν 286.000 τ., εἰς τὴν Δανίαν 450.000 τ., εἰς τὴν Σουηδίαν 416.000 τ. καὶ εἰς τὴν Νορβηγίαν 252.000 τ. Τέλος, τὸ Βέλγιον ἐπρομήθευσε εἰς τὰς Κάτω Χώρας 475.000 τ., εἰς τὴν Ἐλβετίαν 241.000 τ., τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν 158.000 τ. καὶ τὴν Ἀγγλίαν 139.000 τόνων. Μέρος τῆς κινήσεως ταύτης μεταξὺ τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν θά ἐκλείψῃ εὖθὺς ὡς αἱ χώραι αὐτοὶ κατορθώσουν νὰ ἀναπτύξουν τὰς ικανότητάς των εἰς διύλιστη πετρελαίου. Πάντως, εἰνε τιθανόν, διὰ τοῦτο οὐλημάσιαν νὰ εἰσάγουν πετρελαίου μεσογειακαὶ τοιαῦται θὰ ἔσαι ὀλημάσιαν πετρελαίου, διότι

Περαιτέρω, τα «Νορδηγικά Ναυτικά Ηγαντή» προσθέτουν, ότι ή διανο-
μή τών υδρογονανθράκων είς τάς Σκανδινανικάς χώρας έχει κατά τοιού-
τον τρόπον όργανωθή, ώστε τά διύλισμένα παραγώγα νά μεταφέρωνται
διά δεξαμενοπλίων μήσης και μεγάλης χωρτικότητος είς κεντρικάς δε-
ξαμενάς, διπόθεν γίνεται ή μεταφορώσις είς τά ακτοπλοϊκά πετρελαιο-
φόρα, είς τά βυτιοφόρα σιδηροδρομικά όχηματα καὶ εἰς τά βυτιοφόρα
αύτοκίνητα. Ή ναυτήγησις σούπερ-τάνκερς κατέστησεν έλάχιστα έπι-
κερδή την χρησιμοποίηση τών παλαιών δεξαμενοπλίων τών 8000 έως
12000 τόνων διὰ ταξίδια ἐπί μακρών ἀποστάσεων. Εύρον, ἐν τού-
τοις, τά παλαιά τάνκερς ἀποδοτικήν ἀπασχόλησιν είς τάς μεταξὺ τών
εύρωπατικών χωρών μεταφοράς και είς τάς ἀκτοπλοϊκάς τοιαύτας. Τό-
πρόβλημα ούτω τῆς ἀντικαταστάσεως τών ἐν λόγῳ ὑπερολίκων τάνκερς,
μολονότι έχει τεθῇ κατ' ἀνέκκλητον τρόπον, δὲν ἀπαιτεῖ, ἐν τούτοις, ἐ-
πείγουσαν λύσιν, οὐχί, δηλαδή, πρὸ τῆς παρελένσεως νεφικῶν ἔτο-

Είναι προφανές, ότι τά νῦν χρησιμοποιούμενα μεγάλα δεξαμενόπλοια διά τὴν μεταφορὰν ἀκαθάρτων πετρελαίων, δὲν είνει κατάλληλα διά τας μεταξὺ τῶν εὐρωπαϊκῶν λιμένων διακινήσεις φορτίων. "Οταν ὁ σημερινὸς στόλος τῶν πατλαίων τάνκερς φθάσῃ εἰς τὸ διόριον τῆς ὀφελίμου ζωῆς του, τότε θὰ παραπλανᾶνάγκη νὰ ἀντιμετωπισθῇ ή κατασκευή τανκερ νέου τυπου καὶ μέσου μεγέθους, καταλλήλου διά τέος· Βραχείας μεταφοράς πετρελαίων." Επὶ τοῦ σημείου τούτου ποιά τις ἀδεβαιότης υφίσταται. Είναι, δηλαδή, δυνατόν, διατηρεῖσθαι ἀπότιστη ή στιγμή, διλαί αἱ εὐρωπαϊκαὶ χώραι νὰ ἔχουν ἀπόκτησις ἀρκετὴν δυναμικότητα παραγωγῆς διύλισμένου πετρελαίου, ὅπότε ή διά θαλάσσης μεταφορὰ τῶν παραγωγῶν πετρελαίου μεταξὺ τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν ήθελει καταστή περιττή.

Σημειωτέον, ότι μόνον είς τὴν περιοχὴν τῶν κρατῶν-μελῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας συντελοῦται ἡδη ἐγκαταστάσεις διύλιστηριών, δυναμένων νά αναβίσσουν τὴν δυναμικότητα διύλισεως εἰς 9.000.000 τ. πετρελαίου. Τὸ γεγονός τούτο, ἐσυνδυασμῷ μὲ τὴν διακοπὴν τῶν διὰ δεξαμενοπλοίων μεταφορῶν ἀνατολικῶν τοῦ Σουέζ, θὰ ἐπιφέρουν τροποποίησεις τόσον είς τὰ προγράμματα διύλισεως, ὅσον καὶ είς τὴν διαμόρφωσιν τῆς ἔξαγωγικῆς κινήσεως.

Έύρυ τό μέλλον τῆς πετρελαιοβιομηχανίας

‘Η πλειονότης των ιθυώντων της άμερικανικής διοικησίας πετρελαϊών είναι της γνώμης, ότι η ζήτησις άκαθάρτου πετρελαίου και τών διύλισμένων υποπροϊόντων αυτού δεν θα πάνη αυξανομένη κατά τό τρέχον έτος είς δλας τάς χώρας του κόσμου, μολονότι η αύξησης αυτή δεν θα φθάσῃ είς τα ποσοστά των προηγουμένων έτων. Κατά τό 1953, αι χώραι του έλευθερου κόσμου κατηγάλωσαν 12.4 έκατον μύρια βαρελίων πετρελαίου ήμερπίσιων, ήποι ποσοστόν 6.5% έπι πλέον της καταλώσεως του προηγουμένου έτους. Ή έπέκταση, έν τούτοις, της παραγωγής και της παραγωγικής ικανότητος τών διύλιστρών παρηκολούμησε και, μάλιστα, υπέρεβη την αύξησιν της κατανάλωσεως.

Εις τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἡ ἄγητης τοῦ πετρελαίου καὶ τῶν παραγώγων αὐτοῦ ὑπερέβη κατά 4% τὰς ποσότητας τοῦ 1952, ἡ δὲ ἀμεικανική παραγωγὴ ἔφασεν εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 2,363,000,000 βαρελίων (3,757,100,000 ἑκατολίτρων), μὲ αὐξῆσην 112,890,000 ἑκατολίτρων, ἐναντὶ τοῦ 1952. Συνεπείᾳ δὲ τῆς αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς πετρελαίου καὶ εἰς τὰς λοιπὰς χώρας τοῦ κόσμου, διὰ πρώτη φοράν εἰς ἣν ιστορίαν τῆς πετρελαιοθυμχανίας, ὅπουλοποιος κόσμος παρήγενεν ὅμου περισσότερον πετρελαίου, ἀπό τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

Η αμερικανική βιομηχανία πετρελαίων είσθηθεν είς τό 1954 μέ νημένη την παραγωγική δυναμικότητα τών διεύπτωσην της και με πετρέματα άκαθάρτου πετρελαίου φθάνουσα τό ρεκόρ τών 1.175.000.000 έκατολίτρων. Άτινα είναι κατά 104.940.000 έκατ. Επί πλέον του αριθμούς έτους. Οι διευθύνοντες, έν τούτοις, τάξ αμερικανικάς έται-
αίς πετρελαίου, λαμβάνοντες υπ' όψιν την κατ' ανισύσταν κλίμακα αύ-
την πτησίσεως πετρελαίου και τών παραγάγων του, τόσον είς τάς
νιωμένας Πολιτείας, σօσον και είς τάς λοιπάς ἀνὰ τὸν κόσμον χώρας,
ινέ βέδαιοι, δτὶ καὶ τά πλεονάσματα αύτά θὰ ἀπόρροφθησον. Ο πρε-
σός της «Σόκουν Βάκιου» κ. Μπριόύστερ είς τελευταίας δηλώσεις
ου, ἐτόνισεν, δτὶ η δυναμικότης παραγωγῆς τῆς αμερικανικής βιομη-
χανίας πετρελαίων παραμένει ἔντος λογικών όριών. «Μία τόσον ουσιώ-
νης βιομηχανία—είπεν—ώς ή τού πετρελαίου, πρέπει νὰ είνε ἀδιαλεί-
τως εἰς θέσιν νὰ ίκανοποιήῃ τὴν ζήτησιν, δπου καὶ ὅσάκις αὐτῇ ἐκδη-
μαται, ἀκόμη καὶ ἀν προκειται νὰ διατηρῇ πρός τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἀ-
θέματα. Η αμερικανική παραρόσσις δὲν ἐπιτρέπει, δπως δ καταναλω-
τῆς ύψισταται τὰς διακυμάνσεις τῆς ζητήσεως».

Και συνέχισεν: «Αἱ ἑταῖρίαι πετρελαίων εἰνε ἐνδεχόμενον ν' ἀντιμετίσουσιν μεγάλα προβλήματα, ἐνῷ αἱ ἄναγκαι τῆς σγορᾶς, κατὰ πάντα πιθανότητα, δὲν θὰ πάύσουν νὰ αὔξουν. Μολονότι κατά τὸ τρέχον ὃ ἀντιμετωπίζεται μείωσις εἰς τὸν ρυθμὸν τῆς αὐξήσεως τῆς καταλώσεως, τὸν σημειωθέντα ἀπό τοῦ τέλους τοῦ δευτέρου παγκοσμίου διέλευμα καὶ ἐπενθεῖ, θὰ χρειασθῇ, ἐν τούτοις, ὅπως πρὸς ἀντιμετώπι-ν τῆς ζητήσεως, ἀχθῇ η παραγωγὴ τοῦ ἀκαθάρτου πετρελαίου εἰς ἐπέδουν μὴ σημειωθεῖν μέχρι τούδε».

Η ήμερητος ζήπτησις πετρελαιοειδών είς τάς Ήνωμένας Πολιτείας είλθασει από 8.517.000 έκατολίτρων, τού 1946, είς 9.699.000 έκατολίτρων τό 1948. Ήποτε την πίεσιν τής σημαντικής μεταπολεμικής οικονομικής άναπτυξεως Η κατανάλωσις αύτη διετορθή άκολουθως έπικα χρόνου, μεθ' ὅ επισυνε νά αύξανη. Τό 1950, πάντως, έφθασε για 8.812.000 έκατολίτρων, τό 1951 τά 12.125.000, τό 1952 τά 12.3.000 και τό 1953 τά 12.720.000 έκατολίτρων. "Ανω τών 4.200.000 δολαρίων, έναντι 3.800.000.000 τού 1952 διετέθησαν πατών Έμεριτανικών έταιριών πρός έπέκτασιν τής παραγωγής άκαρτου πετρελαίου, αύξησην τής διύλιστικής δυναμικότητός των και έκταλλευσιν νέων κοιτασμάτων.

Κατά τους Ιωνοντας τής άμερικανικής βιομηχανίας πετρελαίων, ο ντικτικής έπενδυσης κεφαλαίων προβλέπονται και διά το 1954. Αι έπενδυσεις αύτης είναι πιθανόν υπέρβορυν τα 4 δισεκατομμύρια δολαρία-
ϊκών λόγου, στη διομηχανία Εξακολουθεῖ τάς έρευνας της πρός οικαδύνων πινέν πετρελαιοφόρων περιοχών και διότι ιδρύει δυνητιστήρια
την παραγωγήν δελτιαμένου απόσταγματος, άλλα και διότι, παρ-
λήλως πολλαπλασιάζονται αι άγοραι καταναλώσεως.

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

HEAD OFFICE:

Tel. & Cable Address: «SPIRO»
Telephones: FA6280 - FA6387
After hours: FF3087 - FM5346

115-117-119 Riley Street
SYDNEY-AUSTRALIA

GENERAL MARINE SERVICES

(Est. 1938)

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

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΠΡΟΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥΣ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Τούς άγαπητούς μου συναδέλφους, πού μέ μακροσκελεῖς ἐπιστολάς των μοῦ ἀπειθύνουν παράπονα καὶ ἔρωτήματα ἐπί τη συνάψει τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως, παρακαλῶν ν' ἀπευθυνθοῦν εἰς τὸν Σύνδεσμον Ραδιοτηλεγραφήων, εἰς τὸν Πειραιά, ἀπό ὅπου δέον νὰ ζητηθούν αἱ σχετικαὶ πληροφορίαι.

Καὶ μὲ τὴν ἄω παράγραφον θὰ ἔκλεινα τὸ θέμα, ὃν μία πρόκλησις δι' ἐπιστολῆς ἀπό ραδιοτηλεγραφῆτην προεχομένη καὶ αὐτή, δὲν μὲ ὑπερχέοντας ν' ἀσχοληθῶ κάπτω πολύ.

Κυρίως, ὃ ἐπιστολογράφος ἀναφέρεται εἰς τὸ προηγηθὲν τῆς συμβάσεως δημοσίευμα ἐφοπλιστοῦ, τὸ ὅποιον καὶ σχολιάζει μὲ τρόπον τραχύν.

Τὸν πληροφορῶ λοιπόν, ὅτι ἡ γνώμη τοῦ καθ' ὅλα ἀξιοτίμου κ. Ἐφοπλιστοῦ δὲν ἀποτελεῖ γνώμην τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου. Ἀποτελεῖ μίαν ἀτομικὴν του γνώμην, γνώμην παλαιάν ἀλλωστε καὶ τὴν ὅποιαν ἡ μακρὰ ἀποχὴ του ἀπό τὴν ζωὴν τῶν πλοίων δικαιολογεῖ κάπτος.

Ἄν ὁ ἀρδοργάφος ἐγνώριε τὴν σημερινὴν ἔργασιαν τοῦ ραδιοτηλεγραφῆτον καὶ ἀνὴ τὸ έντμερος τῆς σημερινῆς θέσεως τοῦ ραδιοτηλεγραφῆτον τῶν πλοίων, ασφαλῶς, θὰ παρητεί τῶν ὄλιγων, ἀλλὰ προφανῶς ἀδίκων λέξεων, διὰ τῶν ὅποιων περιέβαλεν ἔνα κόσμον ἐντίμων καὶ ἀποδοτικῶν ἐργαστῶν τῶν πλοίων.

Ο καταπέλτης τοῦ κ. Γράτσου κατά τῶν ραδιοτηλεγραφῆτῶν στηρίζεται, ὡς λέγει, εἰς εὐνοήτους λόγους. Συνεπώς, μᾶς στερεῖ τῆς ὁδοῦ τῶν ἀναζητήσεων. Ὑποπτεύομεθα, ὅμως, ὅτι ἔχει ὑπ' ὄψιν του τὸ λίαν τετριμένου ἐπιχείρημα, ὅτι ὁ ραδιοτηλεγραφῆτης δὲν προσφέρει τοὺς ἀξιόλογον ὑπηρεσίαν στὸ σκάφος. Κυρίως, ἡ ἔργασία του δὲν εἶναι κουραστική, ἡ, ἐπὶ τέλους, χειρωνακτική, ὥστε νὰ ἀξιώνῃ διὰ τῆς τυχὸν παρατάσεων τῆς καὶ ἀμοιδὴν ὑπερωριῶν. Δέγη δικαιοῦται ἀκόμη οὐτε ἀπολλαγῆς ἀπὸ ἀλλην τυχὸν ἀποσχόλησιν, ἀν τὸν διέτασσε πρός τούτο ὁ Πλοίαρχος του.

Κατ' ἄρχην ὁ ραδιοτηλεγραφῆτης εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ ἐκτελῇ μίαν ὄκταρων φύλακὴν καθ' ἔκστην ἐπλῷ. Εἰς δὲ τοὺς λιμένας, ὁ φιλότιμος καὶ καλὸς ραδιοτηλεγραφῆτης ἔχει νὰ διαθέσῃ πλήρως τὰς ὥρας του εἰς τὴν συντήρησιν καὶ τακτοποίησιν τῶν ὄργανων τῆς ἔργασίας του. Οἱ ἄλλοι, δηλαδή, τὶ περισσότερο κάνουν;

Ἄλλα τὶ σχέσιν ἔχει τὸ ζήτημα τοῦ μισθοῦ μὲ τὸ εἶδος τῆς ἔργασίας; Στὴν περίπτωσιν αὐτὴν θὰ ἐπρεπεν ὅλος, ὅσος κόσμος δὲν ἀσχολεῖται χειρωνακτικῶς, νὲ στερήται ἀμοιδῆς.

Ο Δῆμος Ἀθηναίων καὶ ὁ Δῆμος Πειραιῶς καὶ ὅλοι οἱ μεγάλοι Δῆμοι καὶ οἱ πόλεις τοῦ κόσμου διατηροῦν πολυμελεῖς πυροσβεστικὲς ὑπηρεσίες. Ο κόσμος αὐτὸς πληρώνεται ἐπαρκῶς, χωρὶς νὰ προσφέρῃ τίποτε. Παίζουν τάβλι στὸ καφενεῖο γύρω ἀπὸ τοὺς πυροσβεστικοὺς σταθμοὺς καὶ μιαδιὸς φορὲς τὸν μῆνα τρέχουν κάπου νὰ προσφέρουν τὴν ἔργασία τους γιὰ λίγες ώρες. Καὶ ὅμως ἀν ἔργασθοῦν νύκτα ἡ πολλὲς συνεχῶς ώρες παίρουν καὶ τὶς ὑπερωρίες τους.

Ἄθαντι, λοιπόν, κατὰ τὸν κ. Ἐφοπλιστὴν. Νὰ τοὺς κόψουμε τὸν μισθό, γιὰ λόγους «εὐνοήτους».

Ἄλλα ὅσα σταματήσουμε μιὰ συζήτησι κακὴ καὶ χωρὶς σοθαρὸ περιεχόμενο. Κάθε ἔργαζόμενος, προσφέρων ἔργαστιν πέραν ἔκεινης διὰ τὴν

ὅποιαν προσελήφθη, δικαιοῦται ἀμοιδῆς. Ἡ δὲ γνώμη τοῦ ἀρθρογράφου, ἀποτελοῦσα προσωπικήν του κρίσιν, δὲν ὑποχρεώνει κανένα, οὔτε νὰ τὴν δεχθῇ, οὔτε νὰ τὴν συζητῇ.

Ἐκαμε, ὅμως καὶ τὴ ζημιά του τὸ δημοσίευμα. Ξαναζεσταίνει μιὰ ἔχθρα στοὺς συμβαλλομένους, ποὺ εἶχε ξεχασθῆ. Ὁ σημερινὸς ραδιοτηλεγραφῆτης προσφέρει, ἀνευ ὑποχρεώσεως, πολὺ περισσότερα ἔκεινων ποὺ ὁ κ. Γράτσος θὰ ἐπεθύμει νὰ τοῦ ἐπιβάλῃ. «Ηδη, ἀνοίγεται δρόμος πρὸς ἄρνησιν καὶ ἀδιαφορίαν.

Θά ἐπεθύμουν, λοιπόν, νὰ συστήσω καὶ νὸ ἐπιμεινῶ εἰς ὅ, τι ἔχω πολλὲς φορὲς σημειώσω. Ὁ νέος ἐργοδοτικὸς κόσμος κατέχεται ἀπὸ πλήρη πατανάστην τῶν σχέσεων καὶ ὑποχρεώσεων μὲ τοὺς ἔργαζομένους. Ἐπίσης καὶ οἱ ἔργαζομενοὶ ἔχουν θεμελιώδεις καλὸς σύστημα συνεργασίας τοσοῦ στὰ πλοῖα, ὅσο καὶ στὶς ἐπιδιώξεις των διὰ τῶν συνδικαλιστικῶν τους ὄργανων.

«Ἄς μὴν διαταραχθῇ ὁ ρυθμός. » Ας κατατοπίζωνται αἱ ὄργανωσεις μὲ τὰ συμβαίνοντα καὶ ἀς παρέρχωνται ἀπορατήρητα τὰ ἔξ ανευθύνων ζι-ζάνια.

Σὰν, ὅμως, τὸ πάριν κάποια δημοσιότητα, δὲν νομίζω, ὅτι ἐκτρέπομαι τῆς ιδιότητος μου, ὃν πὼ καὶ κάτι στοὺς συναδέλφους μου. «Υπάρχει μία λαμπρὰ εύκαιρια ὁ ραδιοτηλεγραφῆτης τοῦ μέλλοντος νὰ ἀποδῇ καὶ ἐμφανέστερα πολύτιμος στὰ πλοῖα, ἀλλὰ καὶ μὲ πολὺ μεγαλύτερες ἀξιώσεις ἀμοιδῆς νὰ ἐμφανίζεται.

Μοῦ ἐδόθη ἡ εύκαιρια νὰ παρακολουθήσω Ἀμερικανὸς καὶ Ἀγγλος συναδέλφους, ἀποκτώντας γνώσεις καὶ ἐκτεταμένας εἰδικεύσεις εἰς τὰ νέα ἡλεκτρονικὰ ὄργανα τῶν πλοίων. Τοὺς λίγους καὶ περιοδικοὺς μῆνας τῆς ἀναπαύσεως των τοὺς διαθέτουν λαμβάνοντες μαθήματα ράντάρ, γυροσκοπικῆς πυξίδος, βυθομέτρων.

Μὲ μεγάλη μου, ἐπίσης, εὐχαριστίσητη ἐσημείωσα καὶ τὸ γεγονός, ὅτι καὶ ἐλληνικὴ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησις, ἀπὸ τὶς σοθαρώτερες, ἐστειλεῖ ἐναράδη τῆς ραδιοτηλεγραφῆτης τῆς στὴν Ἀγγλία καὶ δι' ἔξδων της πῆρε ἐπαρκῆ μαθήματα τῶν ὄργανων σύντονα.

Νὰ γενικευθῇ τὸ σύστημα δὲν τὸ προτείνουμε. Ἡ ἐκπαίδευσις τῶν ἔργαζομένων δὲν ἡμπορεῖ νὰ ἀξιωθῇ ἀπὸ φροντίδα τῶν ἐργοδοτῶν. Οὔτε η παραμονὴ στὴν Ἀμερικὴ ἡ τὴν Ἀγγλία τῶν, ἐνδιαφερομένων εἰνες δυνατῶν νὰ γίνεται. Οὔτε τὰ οἰκονομικὰ μέσα υπάρχουν σὲ δῆλους, οὔτε διαθέσιμος χρόνος, ἀλλὰ καὶ οὔτε ἡ ἐπαρκῆς κατοχὴ τῆς ἀγγλικῆς γλώσσης ωφίσταται, δεδομένου, ὅτι πρὸς καλὴν ἐκπαίδευσιν πρέπει νὰ είναι πλορεστή.

Οὐδὲ ἡδόθη, ὅμως, δυνατὸν νὰ γίνεται τοῦτο στὴν Ἑλλάδα. Ἡ ἑταῖρια δύσματου, διαβέτει κατάλληλον προσωπικὸν καὶ τὸς νὰ ἀπό τὸ προσφερθῆ ἡ ἔξυπρητήσης της πρὸς τὴν προτεινομένην κατεύθυνσιν. Ο Σύνδεσμος τῶν Ραδιοτηλεγραφῆτῶν ἔχει τὸ λόγον.

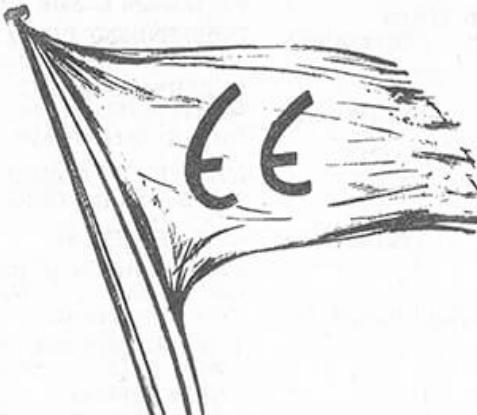
Οι νέοι συναδέλφοι πρέπει νὰ σκεφθοῦν ταῦτα σοθαρῶς. Φυσικά, δι' οἵσους πέρασαν τὴν ζωὴ τους καὶ μετροῦν τοὺς μῆνες, ποὺ τοὺς ἀπομένουν ὡς ὅτου κτυπήσουν τὴν πόρτα τοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, τέτοιες ἰδέες παρέρχονται ἀνευ ἐνδιαφέροντος. Ἀλλὰ οὔτε ἡ ζωὴ θὰ σταματήσῃ, οὔτε καὶ τὰ ἐπαγγέλματα θὰ ἐξαφανίζωνται.

Μακάριοι δὲ δοσοὶ κρατοῦν περισσότερα καὶ ἀποτελεσματικῶτερα ὥπλα στὸν ἀγώνα τῆς ζωῆς.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ



Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐξ Ἑλληνικῶν λιμένων διὰ τοῦ νεοτεύκτου φορτηγοῦ γραμμῆς

ΜΙΣ “ΑΘΗΝΑΙ,,

ΔΙΑ ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ, ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΗΝ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΝ.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: Μέγαρον Ε.Η.Σ. (Δωμ. 16 & 17) – ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ : ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ-Ι-ΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

Φίλωνος 5 - 6. - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - Τηλ. 42.721, 42.856

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

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER 13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	LIVERPOOL REAGN LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»	STEVEDORES
ADEN IONIAN SCANDINAVIAN LLOYD	20-58, The Crescent, Steamer Point Tele: 226 Cables «Vassiliou»	SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IMPORT & EXPORT.	LOURENCO MARQUES VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables: «Cretikos»	SHIPCHANDLERS
ALGIERS	S. A. SENIA Cables: Senia—Algiers	SHIPCHANDLER American Cigarettes Export	N. KASSIMATIS 62, Avenue Alvares Cabral Tele: 5254 Cables «Nikas»	SHIPCHANDLERS
AMSTERDAM	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD Tele: 41860 Cables: «Fransswart»	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	MADRAS & COAST PORTS N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables: «Stevedore — Madras»	STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
ANTWERP	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»	STEVEDORE	MELBOURNE UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»	STEVEDORES
JOSEPH J. LEE & Co	17, Batavia Street, Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	THE FLEET FORGE PTY Ltd. Tele: MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables: «Fleetways»	SHIP REPAIRERS
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.	Avenue d' Italie 92, Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex. An. 212 STEVEDORING SUPERINTENDING	STEVEDORING	UNITED SHIP SERVICES PTY LTD. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»	SHIP'S FITTINGS
STEVEDORING Co. GYLSEN	Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele: MB 3155. Cables: «STEVEDORE».	STEVEDORES & CONTRACTORS
BALTIMORE	TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminals»	STEVEDORES	JAMES PATRICK SHIPPING Co Melbourne, Sidney, Brisbane	SHIP AGENTS & STEVEDORES
MARYLAND SHIP CEILING Co INC.	320 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»	SHIP FITTERS	MORMUGAO LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING Cable: LEMUIR	SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS
CALCUTTA	ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele: Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS CHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	I. P. NORONHA Cable: IGNATIUSNORONHA	SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD	2 Selkirk St. Cables: «Hermes»	SHIPCHANDLERS	NAPLES DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa Cables: «Pucci Bros»	WAREHOUSE OWNERS
COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS			DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa Cables: «Pucci Bros»	
PORTRALD STEVEDORING Co	1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables: «Portsteve». Telephone Broadway 5497.	STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	NEW YORK MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 3—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS	
DAKAR	«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	PENANG S. V. K. PATCHEE BROS (Manum) Cables: «Ismalia» STEVEDORES Tele: 1085 15 Bishop Street	SHIPCHANDLERS & STEVEDORES
DUNKIRK	SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	PHILADELPHIA INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves Tele Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco»	TOWAGE
JOKELOSON & HANDTSAEM	Tele: 782/5 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	INDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves Tele: Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco»	STEVEDORES
FINLAND ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES	MEMBERS AT ALL PORTS		MURPHY COOK & Co The Burse Philadelphia 6, Tele: 3—5514, 3—5515 Cables: «Stevedore»	STEVEDORES
FREMANTLE	NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables: «Stevnichol»	STEVEDORES	RANGOON COMOTTO SON & Co LTD. STEVEDORES & SHIPCHANDLERS P. O. Box No 139, Cables: «Macotto»	SHIPCHANDLERS
GENERAL COMMERCIAL Co	11, Pakenham Street Tele: L. 3412 Cables: «Gencomco»	SHIPCHANDLERS	ROTTERDAM STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGES	
GEORGETOWN (DEM)	S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables: «Wilbut»	SHIPCHANDLERS	N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK Tele: 72868 Boines Cables: «Boele»	SHIP REPAIRERS & BUILDERS
GIBRALTAR	JAMES MOLINAR LTD Irish Town 40. Tele: A. 368 Cables: «James»	SHIPCHANDLERS	N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS. Tele: 23168 Willemeskade 21 Cables: «Advantage» STEVEDORES	
GULF PORTS	Covering New Orleans, Galveston, Houston, and Sabine HANSEN, TIDEMAN & DALTON INC. District Cables: «Handt» Cotton Exchange Bldg.	STEVEDORES & SHIP'S AGENTS	SINGAPORE DAWOOD & Co 57 Raffles Quay Tele: 4757 Cables: «Lathipha»	SHIPCHANDLERS
HAMBURG THOR NILSEN	21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables: «Stevedoring Hamburg»	STEVEDORES	SYDNEY N.S.W. N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street Cables: «Motives»	STEVEDORES
BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIU MELLIS)	3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions» Tele: 33 62 08 and 33 73 81	SHIPCHANDLERS	VANCOUVER B.C. EMPIRE STEVEDORING Co Tele: Pacific 8341/3 395 Railway Street Cables: «Despatch»	STEVEDORES
			LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER) 850, Hastings Street West. Tele: Marine 6481—2 Cables: «Louiswlife»	GRAIN FITTERS AND STEVEDORES

ΤΟ ΔΗΖΕΛΟΠΛΟΙΟΝ

ΤΟΥ κ. ΧΑΡΙΛ. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ

!!

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΜΗΧΑΝΩΝ, ΔΟΚΙΜΑΙ: 'Αναφερόμεθα τόσον εἰς ινωργείς δύσον, καὶ εἰς ἐπισκευασθείσας ἡ μετατραπείσας κυρίως χανάς.

Τὰ διάφορα τεμάχια τῆς μηχανῆς πρέπει νὰ καθαρισθοῦν καλὰ ἑσω-
κανῶς ίδιως αἱ διοδοὶ τοῦ λιπαντικοῦ ἐλαῖου μὲ εύκαμπτον καλώδιον
αἱ ἀπλῶς διὰ πεπιεσμένουν δέρος.

Κατ' ὅρχας πρέπει νὰ ἐλέγχονται τὰ ἐλάσματα, δηποτεῖς πρόκειται νὲ-
ποθετηθοῦν τακόκια (εἰσικές) καὶ ἐπ' αὐτῶν ἡ βάσις τῆς μηχανῆς, οὐ-
ς ὥστε νὰ παρουσίαζουν εύθυγράμμισιν καὶ νὰ εἰναι λεια.

Κατόπιν, τοποθετούμεν τὰ τακάκια, τὰ ὄπια πρέπει νὰ εἰναι ἀκρι-
ς εἰς τὰ μέτρα των. Τοποθέτησις προσθηκῶν εἶναι ἀπαράδεκτος. Εἰς
λαϊοτέρας μηχανᾶς τὰ ἐλάσματα κάτω τῆς βάσεως συνήθως δημι-
γούντουν υποδοχάς, αἱ διοδοὶ πρέπει νὰ ἔχαλειψωνται καὶ νὰ λειαίνων
διὰ σμυριδότροχού, ἔνν η μηχανὴ πρόκειται νὰ εύθυγράμμισθ̄ ἐκ
ιου. 'Αφοῦ τοποθετήσωμεν τὴν βάσιν τῆς μηχανῆς καὶ ἐλέγχωμεν τὴν
υγράμμισιν αὐτῆς, προχωρούμεν εἰς τὴν συναρμολόγησιν τῆς μηχανῆς,
γχοντες περιοδικῶς τὴν εύθυγράμμισιν, καθόδην λόγω τῆς προσθέ-
ως τῶν διαφόρων μερῶν τῆς μηχανῆς η εύθυγράμμισις ήμπορεῖ νὰ με-
βληθῇ π.χ. κατέν. τὴν τοποθέτησιν τοῦ στροφαλοφόρου δέρονος.

Πρωταρχικῆς σημασίας εἶναι νὰ γίνεται η συναρμολόγησις τῆς μη-
χανῆς ἀπό εἰδικευμένους μόνον τεχνίτας ὑπὸ τῆς καθοδήγησης ἀντιπρο-
πού τῶν κατασκευαστῶν. 'Επίσης οἱ ίδιοι τεχνίται, που ἀρχίζουν μίαν
ρασισιν, οἱ ίδιοι πρέπει νὰ τελειώνουν. Π. χ. εἰς κάθε κύλινδρον οἱ
τεχνίται πουν ἀρχίζουν ἀπὸ τὸ κάτω ἔδρανον τοῦ διωστήρων νὰ πα-
μενούν οἱ ίδιοι οἵσι ένων καὶ τοῦ κλεισθῆ ὁ κύλινδρος. 'Εάν διὰ συντομίαν τῆς
σκευῆς ἐναλλάσσωνται εἰς τὴν ίδιαν ἐργασίαν τεχνίται ἡμέρας καὶ
τός, η περού ἀπέδειξεν, οὐτὶ συχνότατα ἔχουν λυπηρὰ ἐπακόλουθα.
Κατὰ τὴν ἐπισκευήν πρέπει νὰ παρίσταται γνώσης τῆς μηχανῆς μὲ
χ τὰ σχετικά σχέδια καὶ πληροφορίας πρὸς ἀποφυγὴ λαθῶν. 'Ο γρά-
ν παρετήρησεν εἰς μίαν περίπτωσιν, οὐτὶ ἔνα ἔμβολον μίας μηχανῆς
ρουσίαζε σημεῖα ὑπερβερμάνσεως καὶ ὡς ἔκ τούτου μικρὰ ρωγμάτα.
Ἐτασθέντος τοῦ ἔμβολου, εύρεθησαν οἱ σωληνὲς ψύξεως τοποθετημένοι
ιστρόφως ἐπός τοῦ ἔμβολου, δεδομένου, οὐτὶ, ὀλα τὰ ἔμβολα ἐπε-
ιασθέντοσαν ταυτοχρόνως εἰς ἔνα ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα ἀμερικανικά ἐρ-
τάσια, παρέστη ἀνάγκη νὰ ἔκειται σοθοῦν καὶ τοῦ 8 ἔμβολα τῆς μηχα-
νῆς εὐρέθησαν καὶ τὰ 8 εἰς τὴν ίδιαν κατάστασιν μὲ τὸ πρώτον.
Μετὰ τὸ πέρας τῆς συναρμολογήσεως πρέπει νὰ εἴμειται σχολαστικοὶ
τὸ ζήτημα τῆς καθαρίτοπος ἐντὸς τῆς μηχανῆς.
Τρο πάσης δοκιμῆς βεβαιούμεθα, οὐτὶ η μηχανὴ κινεῖται ἐλευθέρως,
ἡποτε δοκιμάζουμεν τὸ σύστημα λιπάνσεως.

Αἱ σωληνώσεις πρέπει νὰ βεβαιωθῶμεν πώς εἶναι καθαραὶ πρὸ τῆς
σφραγίσεως, κατόπιν ιὰ βεβαιωθῶμεν, οὐτὶ διάφορα ἔνα σώματα
τκωρίατ ἐκ τῶν ἡλεκτροσυγκολλήσεων δὲν παρεσύρθησαν κατὰ τὴν
εκαπατκικήν κυκλοφορίαν τοῦ λιπαντικοῦ ἐλαῖου.

Η προκαπατκική κυκλοφορία δέσον νὰ γίνεται χωρίς τοὺς σωληνί-
ως τῶν ἔδρανων επὶ 3 — 4 ὥρας τούλαχιστον. Κατόπιν συνδέσμους
ισωληνίσκους τῶν ἔδρανων καὶ κυκλοφορούμενον πάλιν μὲ τὸ ειδικὸν
πον καθαρισμοῦ (flushing oil) ἐπὶ 3 — 4 ὥρας, ἐλέγχοντες τὸ σύ-
μια λιπάνσεως διὰ πιθανάς διαφυγάς. Τὸ χρησιμοποιηθὲν ἐλαῖον κα-
νομοῖ ημπορούμεν νὰ καυσμένει εἰς τὸν λεβότα. Κατόπιν καθοιζό-
την δεξαμενήν λιπαντικοῦ ἐλαῖου, κυκλοφορούμεν τὸ κανονικὸν ἔλαι-
τῆς μηχανῆς καὶ βεβαιούμεθα, οὐτὶ τὸ ἔλαιον ρέει ἔξ δλων τῶν ἔδρα-
νων, ἐνώ στρέφομεν τὴν μηχανῆν μὲ τὸν κρίκον.

Γὸ σύστημα ψύξεως κατὰ τὰ περιγραφούμενα εἰς τὴν ἐπιθεώρησιν τῆς
ανής. Κατόπιν στρέφομεν τὴν μηχανῆν διὰ τοῦ ἀέρος ἑκκινήσεως καὶ
αισιούειται καὶ πάλιν, οὐτὶ η μηχανὴ κινεῖται ἐλευθέρως. 'Ακολούθως μὲ
συνδεδεμένην τὴν μηχανῆν ἀπὸ τὸν ἐλικοφόρον ἀξονα ἑκκινούμεν τὴν
κανήν, παρέχοντες καύσιμον ἐναλλῆς εἰς τοὺς ήμοσιες μόνον κυλίν-
ως, οὐτως ὥστε οἱ ἀλλοι ήμοσιες κυλινδροὶ νὰ χρησιμεύουν ὡς τρο-
τεδη (φρένον). 'Η μηχανὴ ἐργάζεται οὐτω περὶ τὰ 10 λεπτά, όποτε

ἐλέγχομεν τὴν συμπεριφορὰν τῆς μηχανῆς, κατόπιν σταματῶμεν τὴν μη-
χανῆν καὶ ἐλέγχομεν τὰ ἔδρανα. 'Επαναλαμβάνομεν τὴν δοκιμὴν ἐπὶ 20
λεπτά, φθάνοντες εἰς τὸν ἀνώτερον ἀριθμὸν στροφῶν τῆς μηχανῆς καὶ
ἐπαναλαμβάνομεν τὸν ἐλέγχον.

'Η ἀνώτερη δοκιμὴ ἀπαιτεῖ καλὸν χειρίστην, διότι η μηχανὴ ἡμπορεῖ
εὐκόλα νὰ ἐπιταχυνθῇ ἐπικινδύνῳ. Μετὰ τὸ τέλος τῶν δοκιμῶν ἐν κενῷ,
συνδέομεν τὴν μηχανὴν εἰς τὸν ἐλικοφόρον ἀξονα καὶ δοκιμάζομεν τὴν
μηχανὴν μὲ τὸ πλοίον προσθέδεμένον καλῶς εἰς τὸν προβλῆτα (dock trials).
Κατὰ τὴν δοκιμὴν αὐτὴν η μηχανὴ κάνει ὀλιγωτέρας στροφὰς καὶ δὲν
ἀποδίδει πλήρη ἵπποδύναμον, διότι ἔχομεν μεγάλην ροπὴν ἀν-
τιστάσεων εἰς τὴν θλίκα. Πάντα, μὲ τὴν δοκιμὴν αὐτὴν ἔχουμεν κάθε ἐν-
δείξιν περὶ τῆς μηχανῆς ἐργασιμότητας.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀνωτέρω δοκιμῆς, η ὅποια πρέπει νὰ εἰναι
τούλαχιστον, τετράρωσ, ἀρχίζοντες καὶ μὲ χαμηλὸν ὀριθμὸν στροφῶν
ἐλέγχομεν τὴν ὀλην λειτουργίαν τῆς μηχανῆς. Μετὰ τὰ πρώτα 20 λε-
πτα σταματῶμεν καὶ ἐλέγχομεν τὰ ἔδρανα, κατόπιν μετέ, 30 λεπτά, καὶ
τέλος μετά μίαν δράων. 'Εάν οὐλα δούμεν καλῶς αὐτόν μεριμνεῖς
καὶ τὰ στροφὰ τῆς μηχανῆς καὶ ἐπαναλαμβάνομεν τὸν ἐλέγχον.

Εἰς τὴν περίπτωσιν κατανούγοντος μηχανῆς αἱ ἀνωτέρω δοκιμῆς, η
ποντίσιοι καὶ οἱ ισονόδηποι σημεῖαν τῶν δοκιμῶν παρουσιασθῆ ἀνωμαλία
η ὑπερέμανσις ἔδρανων, τὰ ἔδρανα πρέπει νὰ λύεται πρὸς ἐπιθεώρησιν
καὶ διχὶ νὰ προχωρούμεν μὲ τὴν ἐλπίδα, διτὶ θὰ στρώσῃ, μέχρις ὅτου ἔ-
χουμεν ζημιῶν.

Κατόπιν προχωρούμεν εἰς τὰς δοκιμὰς ταχύτητος τοῦ σκάφους καὶ
πλήρους φόρτου τῆς μηχανῆς. Κατέ, τὰς δοκιμὰς αὐτὰς πρέπει νὰ γίνη-
ται πληρῆς ἐλέγχος τῆς μηχανῆς ἐπὶ διαδέκαρων. Αἱ θερμοκρασίαι, αἱ πλέ-
ισι καὶ τὰ διαγράμματα πρέπει νὰ καταχωρῶνται διὰ κάθε ἀριθμὸν
στροφῶν, ἀφοῦ δοθῆ ἀρκετὸς χρόνος (συνήθως 20 λεπτά) ἴνο προσαρ-
μοσθῆ η μηχανὴ εἰς τὸν ὑπὸ παρατήρησιν ὀριθμὸν στροφῶν.

Αἱ ἀνωτέρω διαπιτώσεις καὶ καταχωρήσεις πρέπει νὰ γίνωνται ἀπὸ
πρόσωπον ὑπεύθυνον καὶ διχὶ ἀπὸ τυχόντα τεχνίτην.
Αἱ κρίσιμοι στροφαὶ τῆς μηχανῆς πρέπει νὰ ἐπαληθεύωνται μὲ ειδι-
κὴν συσκευὴν, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δοκιμῶν καὶ νὰ σημειωθοῦν ἐπὶ
τοῦ στροφομέτρου τῆς μηχανῆς. Οιαδήποτε ἀλλαγὴ ἀξόνων η ἔλικος,
ἐπηρεάζει τὰς κρίσιμους στροφαὶ τῆς μηχανῆς.

Μετὰ τὸ πέρας τῶν δοκιμῶν πρέπει νὰ λυθοῦν ἔνα ἔδρανον τοῦ στρο-
φοφόρου διὰ τὸν διωστήρος πρὸς ἀποθήρωσιν, οὐτὶ δοθῆ ἀρκετὸς χρόνος (συνήθως 20 λεπτά)
καὶ τὰ διαγράμματα πρέπει νὰ καταχωρῶνται διὰ κάθε ἀριθμὸν στροφῶν
τοῦ στροφοφόρου τῆς μηχανῆς. Μετά τὸ πέρας τῶν δοκιμῶν πρέπει νὰ γίνωνται
τὰ ζήτημα της καθαρίτοπος ἐντὸς τῆς μηχανῆς.
Κατὰ τὰ τὴν λειτουργίαν τῆς μηχανῆς πρέπει νὰ γίνωνται ἀπὸ
κατά τὰ τὴν λειτουργίαν τῆς μηχανῆς πρέπει νὰ γίνωνται.

ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ: 'Υπαρχει τάσις νὲ: ἐγκατασταθοῦν
πολλὰ βοηθητικὰ μηχανῆματα διὰ τὴν αὐτὴν λειτουργίαν, οὐτως ὥστε
ἔαν τὸ ἔνα πάθη βλάβη, νὰ χρησιμοποιηθῆται τὸ ἄλλο. Κατὰ τὴν γνῶμην
τοῦ γράφοντος τὰ βοηθητικά πρέπει νὰ είναι δοσον τὸ δυνατότερο
μὲ τὴν προϋπόθεσιν νὰ υπάρχουν τούλαχιστον δύο μηχανῆματα
καταλλήλα διὰ τὴν ίδιαν λειτουργίαν, χωρὶς τούτο νὰ συνεπάγεται, οὐτὶ
ὅτα τὰ βοηθητικὰ πρέπει νὲ: είναι διπλά. Είναι γνωστόν, οὐτὶ τὸ προσω-
πικὸν τῆς μηχανῆς σπανίως ἐπισκευάζει ἔνα μηχάνημα, ἔαν ἡμπορῇ νὰ
χρησιμοποιήση ἔνα ἄλλο εἰς τὴν θέσιν του. 'Εάν, δομως, ἔχωμεν δίλγα
βοηθητικοὶ είναι υποχρεωμένοι νὰ διατηροῦν εἰς καλὴν κατάστασιν.

Τὰ βοηθητικὰ μηχανῆματα πρέπει νὰ έχουν ἀρκετὰ περιθώρια παρο-
χῆς καὶ πιέσεως, διότι μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου καὶ τὰς φθοράς, ποὺ
ἐμφανίζονται διὰ τὸν θάρρον, διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ μηχανοστασίου. Εἰς
τὴν περίπτωσιν ἡλεκτρογεννητρίων καὶ κινητήρων πρέπει νὰ έχωμεν ὑπ'
δψιν μας, οὐτὶ μόνον τὰ ¼ τῆς ἀρχικῆς ισχύος θὰ ἡμπορούμεν νὰ χρη-
σιμοποιούμεν ἀφόδως ἐπὶ μακρὸν χρονικὸν διάστημα.

'Εάν ἔχωμεν ἡλεκτροκίνητα βοηθητικὰ μηχανῆματα, ἡλεκτρικὸν ρεῦ-
μα δοσον νὰ παράγεται ἀπὸ δύο γεννητρίας, ἔκαστη τῶν ὁποίων πρέπει νὰ είναι
νὰ είναι ικανή νὰ παραλαμβάνῃ δύο τὸ φορτίον, μὲ περιθώριον τούλα-
χιστον 30%. 'Επὶ πλέον πρέπει νὰ υπάρχῃ μία μικρὴ γεννητρία διά-

ΣΤΟΚ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ



ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ

Hempel's Marine Paints

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡ. ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: IMCA - ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 41-587

περίπτωσιν ἀνάγκης, ίκανή να κινήσῃ τὸ πηδάλιον ἐάν είναι ήλεκτρο-
δραστικόν, νά παράσχῃ φωτισμόν, τὰ δργανά πλευρέων (gyro, radar)
καὶ ξανά σεριπουπιστεύειν διά τὴν ἔκκινησιν τῆς υπεροχῆς.

“Οπως αναφέρουμε και άλλοχοι αι ἀντλίαι, αι ἔξυπητρούσαι την μηχανή δέον νά κινώνται υπό της κυρίας μηχανῆς, επί πλέον πρέπει νά υπάρχουν και ανεξάρτητοι δάντλαι διά την έκκινσην της μηχανῆς και διά χρήσιν εις περίπτωση βλάβης τῶν συνεργειών αντλίων.

Κατά τας δοκιμάς ταχυτήτος τούς σκάφους, αλι όποια είναι και αι τελικαί δοκιμαί, πρέπει να λυθούν δόλα τα ζητήματα τα όποια πιθανώτατα θά παρουσιασθούν, όφορως δόχι μόνον την μηχανήν άλλα και τέ. Βοηθητικά και γενικώς νά έλεγχθη ή δόλι συμπειροφόρού του μηχανιστασίου.

Ίδιατέρω θέλουμε νά τονίσωμεν την σημασίαν τών όργάνων ρυθμιστικών, ένδικεων, σήματα κινδύνου κ. α. Π. χ. οι ρυθμισταί τών δηζελαγεννητηρίων πρέπει νά διατηρώνται εις καλήν καταστασιν, διότι άπο αύτούς έξαρτονται μεμόνος και τά πάντοια βοηθητικά.

“Όλα τά σχετικά θλιβόμετρα, θερμόμετρα, στροφόμετρα, βολτόμετρα, άπμετρά πρέπει να είναι όλιγα, λαχυρώς κατασκευασμένα, εύανάγνωστα, μὲ σαφεῖς ἐπίγραφας καὶ εἰ μνατὸν συγκεντρώμενα εἰς πίνακας. Καὶ ἔδω πάλιν ἡ ὑπαρξίας πολλών όργανών δημιουργεῖ μᾶλλον σύγχυσιν. Οἱ Μηχανικοὶ τῶν πλοίων ἀνευ όργανών ἐνδείξεως εἰς τὰ θηζελόπλοια εἰνοῦν τιμόλος.

πλοία, είναι τυφλός.
Ακόμη συσπιδωτέρα είνε τὰ σήματα κινδύνου πιέσεως ὅπατος, ἐλάσιου, τὰ ὅποια πρέπει νά είναι ισχυρά ἡχητικά καὶ ὀπτικά, ή λειτουργίας των δέοντων νά ἐλέγχεται ὅ σον τὸ δυνατόν συχνότερα.

Κατά τὴν παραλαβὴν τοῦ σκάφους πρέπει νὰ ὑπάρχουν ἀνταλλακτικά διὸ 4 — 5 ἔτη. Πρέπει πάντοτε νὰ προβλέψωμεν, τὸ σκάφος νὰ εῖναι ἐφόδιασμένον διαρκῶς μὲ ἀριθμὸν καταλλήλων ἀνταλλακτικῶν, ἔχοντες ὑπ' ὅμη μας, ὅτι ἀνταλλακτικά μηχανῶν δῆζελ δὲν κατασκευάζονται ἀπὸ οἰνοδήποτε μηχανουργείον, ὅχι μόνον διὰ κατασκευαστικῆς δυσκολίας ἀλλὰ καὶ διὸ ἐλλειψιν καταλλήλου πριότητος μετάλλου. Τὰ ἀνταλλακτικά πρέπει δύον τὸ δυνατὸν νὰ προμηθευώμεθα ὅπο τοὺς κατασκευαστὰς ἢ ἀπὸ εἰδίκευμένον ἐργοστάσιον καὶ ὁ χρόνος παραδόσεως εἶναι συνήθως μακρός.

Τὰ κυριότερα ἀνταλλακτικά είναι: Ἀσφαλιστικοί βαλβίδες, ψεκαστήρες πετρέλαιου, αντίλιπα πετρέλαιου, βαλβίδες ἔκκινησεως καθώς και τά ἐσωτερικά μέρη τῶν ἁντάρεων, χιτώνια καυλίνδρων, Ἐλαστήρια μέμβροι, ἔμβολα, τούλάχιστον ἕνα ἀπό το κάθε είδους ἔδρανον πλήρες, καλύμματα καυλίνδρων. Ἀντίστοιχα ἀνταλλακτικά πρέπει νὰ διαθέτουμεν διάταξης τῶν γενιντηρῶν.

ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ ΚΥΡΙΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΒΟΗΘΟΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ : Είναι γνωστόν, ότι διά τα τακτικής επιβερώσεως τῶν διαφόρων μερών μάις μηχανῆς προλαμβάνονται αἱ ζημιαὶ. Αὐτὸ ισχεῖ δι' οἰστρού ποτὲ μηχανῆν ἀλλὰ διὰ τὰς μηχανᾶς δῆλοι εἰσίν αἴτητοι.

Εννοούμενος σε την επιθεώρωσην της υπαχόντς ως έκτης:
Σύ στη μα παροχής καυσίμου. Καυσίς: Τακτικά πρέπει νὰ έλεγχεται η θερμοκρασία, εις τὴν ἔξαγωγὴν τῶν καυστερίων ἐκάπου του κυλίνδρου, δι' εἰδικοῦ ὑδραργυρικοῦ θερμομέτρου. Τὰ συνήθως ὑπάρχοντα μόνιμα ἡλεκτρικά πυρόμετρα πολὺ συχνά παρέχουν ἐσφαλμένας ἔνδειξις.

‘Η θερμοκρασία τῶν καυσαερίων ἔκάστου κυλίνδρου παρέχει τὸ καλύτερον κρήτην τούς φορτίους ἔκάστου κυλίνδρου. Τὸ διάγνοιαμμα ἐν φάσει δὲ ἀπότελε ἀσφαλές κοιτάγμα τοῦ φορτίου τοῦ κυλίνδρου.

Ἐντοπίον τοῦ φύσιον τοῦ κοινοῦ.
Ἡ προειδή τῆς κατεύθυνσίς εἰς ἔκστασιν κύλινδρον τρέπει· νῦν ἐλέγχεται
μὲν τὸ ἀντεπτυγμένον διάγραμμα (diagram). Τὸ διάγραμμα αὐτὸν
γίνεται διὰ τοῦ δυναμιθείσκου, τὸ τύπων στρέφεται διὰ τῆς χειρὸς
τὴν κατάληπτὸν στιγμὴν, μὲ δὲ πάντας ἔξαστος ὁ υπαντικός τοῦ πλαισίου

¹ Εγκρίθηκε το πρόγραμμα από την Επιτροπή Ανάπτυξης στις 11 Δεκεμβρίου 2014.

Επιθριβρίσασίς εις την ένστρει της καυσεώς, παρουσιάζει υψηλάς θερμοκρασίας είς την έξαγωγήν του κυλίνδρου και συνεπώς μάλιστα πάρεχε έσφαλμένην ένδειξην του φορτίου, έπι πλέον δ κύλινδρος κατηγίζει.

Ταχεία έναρξεις της καυσεώς προκαθέτει κτύπους είς τὸν κυλίνδρον μὲ απομενοὺς ἀποτέλεσμα τὴν ταχεῖαν φωρᾶν τῶν ἔδραντος τοῦ διωτῆστος, ίδιως τὰ ἄνω ἔδρανα κοπιάσσουν πειραστήσεον καὶ ὑπάρχουν φόρος θορυβοῦ-

τοιων, τα οπων εργανα κομισιουν περιουσιερον και υπαρχει φοβος θραυσεως του λευκου μεταλλου.

—
—
—

Ἐάν η μηχανή καπνίζῃ, τούτο οφείλεται συνήθως εἰς τοὺς ψεκαστρας, εἴτε διότι πετρέλαιον διαρρέει μεταξύ τῆς βελόνης καὶ τῆς ἔδρα λόγω κακῆς ἐφαρμογῆς ή ἀκάθαρσιών, εἴτε τὸ ἐλαστήριον, τοῦ ψεκαστρού, τὸ δεύτερον είναι σπάνιον. Ἐάν τὸ πετρέλαιον διαρρέει εἰς τὸ κυλίνδρον ἡ ἐκτοξεύεται εἰς μεγάλας σταγόνας ἀπό ἐλαστώματικῶν ψεκαστρῶν, ή καύσις γίνεται ατέλης καὶ βραδεῖσι, ἀκόμη η συσσώρευσις πετρελαίου ἐντὸς τοῦ κυλίνδρου είναι επικινδύνως.

Όποτε υπάρχει υποψία διτης ενας φεκαστήρ δέν έργοςζεται κανονικά πρέπει να λύεται από την μηχανή, να δοκιμάζεται εις την δοκιμαστική αντλίαν. Ιδιαίτερων προσοχήν διά διαφυγάς πετρελαίου είς τούς κι λίνδρους άπαιτουν οι φεκαστήρες του τύπου τών μηχανών Ιωνερδ, διότι οι φεκαστήρες αυτοί διένιν διαρκώς υπό πίεσην πετρελαίου, και άν ύπαρχι διαφυγή θα είναι συνεχής και όχι περιοδική δηπως εις τάς μηχανάς άλλους τύπων.

Η δοκιμαστική άντλια τῶν ψεκαστήρων πρέπει νὰ τηρήται εἰς ἄριστην κατάστασιν, διότι μέσω αὐτῆς ρυθμίζονται οἱ ψεκαστήρες κομέσω αὐτῶν· καὶ καύσις τῆς μηχανῆς.

"Άλλοι λόγοι που η μηχανή ήται μηχανή συμπίεσης, τούτο φαίνεται από τό ανεπτυγμένον διάγοσμα (draw dia gram), δάκρυο έλλειψης έπαρκους άέρου σαρώσεως. 'Η Έλλειψης άέρου σαρώσεως ή μηπορεί νά προέρχεται συνήθως από άκαδρότυς βαλβίδας τη άντλιας σαρώσεως ή τών κυλινδρών ή άκομη αι θυρίδες τών χιτώνων ή μηπορεί νά έχουν φράξει από ένανθρακώσεις. Σπανιώτερα ανεπαρκή πτίεσης του άέρου σαρώσεως προέρχεται από έφθιμαριένα έλαστρια, ή πρόκειται περι έμβολοφόρου άντλιας ή υπέρβολικάς άνοχάς ή έναν προκειται πτερι περιστροφικής. 'Η πτίεσης του άέρου σαρώσεως πρέπει ν έλέγχεται δι' άνδραργυρικών και μηχανικών θλιβομέτρου. 'Η πτίεσης το άέρου σαρώσεως δέν πρέπει νά κατέρχεται κάτω τών 0.1 Kg/cm², ει μερικάς μηχανών φθάνει έως 0.25 Kg/cm².

'Από καιρού είς καιρόν, καλόν είναι νά έλέγχεται καὶ ή άντιθλιψι τών καυσαερίων της μηχανής εἰς τό σημείον διου ἀρχίζει ὁ ἀγώνας τώ καπνών πρὸς τὴν καπνοδόχον. 'Η άντιθλιψι μετράται ἐκαστοτά ἵντας ίνδας διὰ σωλήνων Ο πληρούμενον ίνδας χρωματισμένου.

Ακριβέστερος άκμηνής της καύσεως γίνεται δεν ήταν συσκευή ORSAT, με την οποίαν κάμψουν ανάλυσιν των καυσαερίων, δέν νομίζουμε ότι θα χρησιμοποιήθη πέραν τών δοκιμών τους σκάνουμε.

ζεῖσθαι μάρτυρας τοῦ οὐρανοῦ, πεπλέγματα τῶν δοκιμῶν του γραφούς.
Ἐάν τὸ κάπνισμα προέρχεται ἀπό ἀνεπαρκῆ καθαύνι πτερελαίου κο-
δὲν μπορούμε νότι εξαίρειμον τὴν αἵτιαν, καλούν εἰναῖς νά-
παρονταί λιπαντικού ἐλάσσουν εἰς τὰ κινδύνους διάτη τὸ σκοτώνων πετρο-

ΣΥΣΤΗΜΑ ΨΥΞΕΩΣ ΜΗΧΑΝΗΣ. Ή ψεδις, η καρβονάτηρων πετρέ λάσιον είναι έλλεινεται στην ιανότητα του ίδιου.

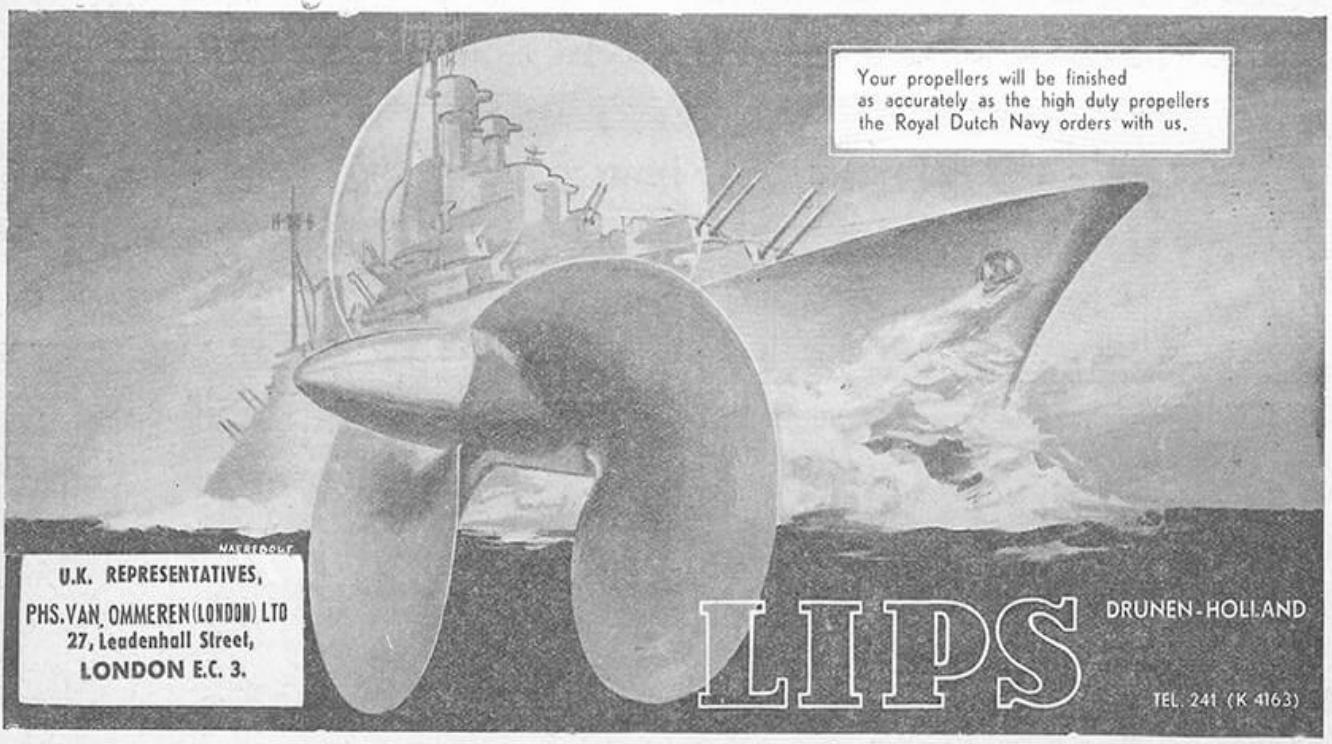
λατού ΕΛΕΥΧΕΤΟΥ άπαντα με το να εγγισμων τους σωλανικους εισιγα
γης και έξαγωγης του ψύχοντος υγρού (ύδατος ή πετρέλαιου) και βλέ
πουμε έπαντα τρέχουν οι έξαγωγες είς τάς χάραν.

Μψυχις των καλυμματων τουν κατινδρων παρακολουθείται από τη θερμόμετρα. Καλὸν είναι νὰ μὴν άνέρχεται ή θερμοκρασίας δάνω το 55ο C. Ιδίας είς την περίπτωσιν δύνη που μηχανή ψύχεται διὰ θαλασσῆς θερμών ποταμών, μὲν προσήνων ιδίων της γρήγορητης θερμοπλαστικής.

σιους υδατούς, πρέπει να τηρουμενοί ακομή χαμηλότερας θερμοκρασίας· φυσεὶς τών ἐμβόλων, έαν μὲν είναι διά γλυκερός υδατος, καλὸν είναι ν μὴν ὑπερβασίν 60 °C, εἰς τὸ θερμόμετρον τῆς ἔξαγωγῆς τοῦ υδατού έτον ψυχεῖται δι' ἔσαιος, κάπτων χαμηλότερας θερμοκρασίας πρέπει νά τι ροῦνται. Καὶ εἰς τὰς δύο περιπτώσεις ἡ ἔξαγωγὴ τῶν ἐμβόλων πρέπει ν είναι δρατή και προσιτή πρὸς ἐπιθεώρησιν.

Εις τὴν περίπτωσιν ψύξεως τῶν ἐμβόλων δι' ὑδατος. πρέπει νὰ ἐλέγχωμεν μὲ ίδιαιτέρων προσοχῆν δι' ἔνδεχομης διασφαγῆς τάς ποδοσχότων της λεπτοκοπικών σωλήνων ή τοὺς ἀρθρώντων βραχίονας ψύξεως τέ ἐμβόλων ἐκτὸς τῆς μηχανῆς. Σιώτι τὸ διαφεύγον υδωρ ἐν μέρει ἀναμνύνεται, ἐν μέρει ἐκτοπίζει τὸ λιπαντικὸν ἔλαιον, μὲ ἀποτέλεσμα ἐλλὰ πλίταντα τῶν ἐδράων, ὅποτε ἔχουμεν ως ἐπακόλουθα ὑπερθερμάσεις καὶ ζημιάς. 'Ο γράφων ἔχει ὑπ' ὄψιν του σοθικάς ζημιάς ἀπό τις ἀνωτέρω αἰτίαν. Η πίεσις τοῦ υδατος ψύξεως πρέπει νὰ είναι τούλοι χιστον 1 Kg/cm².

ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΠΑΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ. Η λίπανσις των κιλίνδρων της μηχανής γίνεται μέσω συστοιχίας μικρών άντλιών τύπο



ΙΑΝΤΖΕΙ. 'Η κίνησις είς τάς ἀντλίας τῆς συστοιχίας μεταδίδεται ἀπό τὴν μηχανήν μηχανικῶς ή ὑδραυλικῶς. 'Η παροχὴ τῶν ἀντλιῶν πρέπει χ' ἐλέγχεται τακτικά καὶ νὰ μετρῶνται αἱ σταγονές ἀνά λεπτὸν. Συ-
νήθως 20—30 σταγονές ἀνά λεπτὸν εἰναι ἀρκεταὶ. 'Ἐὲν τὸ χιτώνιον ἡ ἀ-
λατηρία τῶν εμβόλων εἶναι κινουργή, χρειάζονται περισσότερας ταγόνας, τάς ὅποιας βαθμοίσιας ἐλαττώνειν. Οἱ σωληνίσκοι ποὺ διο-
ετεύονται τὸ λάδι ἀπό τὰς ἀντλίας εἰς τους κυλίνδρους πρέπει νὰ εἶναι ακτοποιημένα εἰς τὸ διάστημα καὶ ὅχι νὰ μεταχειρισθῶν τὴν ἔκφρασιν
σάν τὴν τρελλῆς τὰς πόλλιας, ὡς συνήθως μεταβαίνει.

Τὰ ἀκροστολήνια (L. O. CYLINDER FITTINGS), ποὺ διαβιβάζουν ὁ ἔλαιον εἰς τὸ ἑσωτερικὸν τῶν κυλίνδρων μέσω τῶν κυλίνδρων καὶ χι-
ωνίων, πρέπει νὰ εἶναι εὐθέας καὶ ὅχι νὰ σχηματίζουν ὄρθινη γωνίαν, δι-
τι φράζουν πολὺ εὐκόλωτερα.

'Η ποιότης τοῦ ἔλαιου ἔχει μεγάλην σημασίαν, διότι ἔὰν μεταχειρι-
ζόμεθα ἀκατάλληλον ἔλαιον, ποὺ γρήγορα θὰ σχηματισθῶν ἐνανθρα-
στίες ἐντὸς τῶν ἀκροστολήνιων, ὅποτε θὰ σταματήσῃ ἡ λίτανσις καὶ
ἔχωμεν ταχεῖαν φθορᾶν τῶν χιτωνίων καὶ τῶν ἀλατηρίων. Συνήθως οἱ
ιηχανικοὶ τῶν πλοίων χρησιμοποιοῦν τὸ μηχανέλαιον τῆς μηχανῆς καὶ
τῶν κυλινδρέλαιον. Εἶναι τοῦτο συχνὰ ἀκατάλληλον καὶ πρέπει νὰ πα-
ιχνιγέλλωμεν εἰδίκον κυλινδρέλαιον. Κάθε φοράν ποὺ ἀνοίγομεν κυλίν-
δρον, πρέπει νὰ ἐλέγχωμεν ἔὰν αἱ ἀντλίας παρέχουν ἔλαιον, κινούμεναι
ιὰ τὴς χειρός.

Τὸ κύριον σύστημα λιπάνσεως πρέπει πάντοτε νὰ ἐπιθεωρήται δι' ἐν-
ιεχομένην διαφυγάς. Τὰ φίλτρα, κοινά καὶ μαγνητικά, πρέπει νὰ ἀλ-
ιασσονται ἡ νὰ καθαρίζονται τακτικῶς. Συνιστόμενοι φίλτρα τύπου AL-
GOCLEAN, 'Η τακτικὴ λειτουργία τῶν φυγοκεντρικῶν καθαριστῶν (L.
PURIFIERS) ἔλαιοιν, συστίνειν εἰς τὸ νὰ διατηροῦμεν τὸ ἴδιον ἔ-
ιαστον ἐπὶ μακρὸν χρονικὸν διάστημα. Εἰς δυνατόν, εἰς καθεὶδραν δεῖ-
μα τοῦ λιπαντικοῦ ἔλαιου ἔσον νὰ παραδίδεται πρὸς ἐλέγχον εἰς ἀν-
τιρρόστων. Εταιρείαι πετρελαιών. 'Η πειστὸς τοῦ συστήματος λιπάν-
σεως δέοντος νὰ διατηρήται μεταξὺ 1.5—2.0 Kg/cm². Εἰς μηχανῆς πα-
ιασιοῦ τύπου SULZER καὶ FIAT χρησιμοποιοῦμεν εἰδικῶς διὸ τὰς ἔδρα-
στὰς τῶν σταυρῶν, ίδιαίτερον σύστημα λιπάνσεως πιέσεως μέχρι 15
kg/cm², καὶ τούτο τὰς ἀνωτέρας ἔδρανα εἶναι μικρὰς ἐπιφανείας
καὶ εὐκόλα ὑπερβρεμάνονται.

Τὸ πλέον ἐναίσθητον σημείον τῶν μηχανῶν εἶναι τὰς ἔδρανα τῶν σταυ-
ρῶν, διότι μὲ τὴν ἐναλαστομένην φοράν κινήσεως καὶ μὲ τὰς κρούσεις
τῆς καύσεως τοῦ πετρελαίου ἐντὸς τοῦ κυλίνδρου, καταστρέφεται τὸ
τρόματα λιπαντικοῦ ποὺ σχηματίζεται μεταξὺ στροφίων καὶ ἔδρανων,
συνεπῶς δὲ ἔχομεν λίπανσην μικροτέραν ἀπὸ ὅτι εἰς τὰς ἔδρανα μὲ δι-
χροκός τὴν ίδιαν φοράν κινήσεως.

'Ολιγοί της πρὸ τῆς ἑκκίνησεως τῆς μηχανῆς, θέτομεν εἰς λειτουργίαν τὸ
σύστημα λιπάνσεως διὸ τῆς ἀνεξαρτήτου ἀντλίας λιπάνσεως, ὅποτε ἐ-
λέγχεται ἡ παροχὴ τοῦ ἔλαιου εἰς τὰς ἔδρανα τῆς εύθυντηρίας, καθὼς
καὶ σωληνώσεις απὸ τὴν ἀντλίαν εἰς τὰ φίλτρα καὶ τὴν μηχανήν, μη-
τως παρουσιάζουν διαφράσας.

'Ο ἀνωτέρω ἐλεγχός πρέπει νὰ γίνεται ἀπὸ τὸ 2ον μηχανικὸν καὶ
δικῇ ἀπό τὸν ἀνευθύνοντα λιπαντάς. 'Αμα τὴ έκκινηση τῆς μηχανῆς καὶ ἀφοῦ
ρθάσσουμεν τὰς κανονικὲς στροφάς, παρεμβάλλομεν εἰς τὸ σύστημα τὴν
τυνεζευγμένην ἀντλίαν λιπάνσεως καὶ ἀπομονώνομεν τὴν ἀνεξαρτήτον
ἰντλίαν. Κατὰ τὴν ἀλλαγὴν τῆς ἀντλίαν χρειάζεται προσοχὴ νὰ μη
(αθῆ) ἡ ἀναρρόφησης τῆς ἐκρητημένης ἀντλίας.

'Ἔναν ἡ πειστὸς τοῦ λιπαντικοῦ ἀλπαττωθῆ, πρέπει νὰ ἐλαπτώσωμεν ἀ-
ιεστάς τὰς στροφάς τῆς μηχανῆς καὶ ἔὰν ἡ πτῶσης τῆς πιέσεως εἶναι
ιεγδόλη, νὰ κρατητῶμεν τὴν μηχανήν.

Εἰς μηχανάς νέου τύπου, οἱ κατασκευασταὶ προέβλεψαν νὰ σταματᾶ
μηχανήν αὐτομάτως, ἔὰν ἡ πειστὸς τοῦ λιπαντικοῦ κατέληθῃ ἐπικινδύνως.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΚΚΙΝΗΣΕΩΣ. Εἰς μηχανάς ἄνω τῶν 1.000 ὑππων ἡ
κκίνησης γίνεται κατὰ κανόνα διὸ, πεπισμένουν ἀρέος. Τὸ πλέον ἐντί-
θητὸν σημείον τοῦ συστήματος εἶναι αἱ βαλδίδες ἐκκινήσεως ἐπὶ τὸν
ιλινδρων. Αἱ βαλδίδες αυταὶ πρέπει νὰ διατηροῦνται στεγαναὶ καὶ νὰ
πιθεωροῦνται συχνά, διότι ὑπάρχει φόδος νὰ κοπῆ τὸ στέλεχος μὲ τὸν
ισκόν τῆς βαλδίδος καὶ νὰ σπάσουν τὸ ὄνω μέρος τοῦ ἐμβόλου εἰς τὸ
ινάνιον σημεῖον. 'Ἔναν ἡ βαλδίδης δὲν εἶναι στεγανή, τότε θερμαίνεται
δὲ σῶμα τῆς βαλδίδος καὶ ὁ ἀγωγὸς τοῦ ἀέρος. Εἰς τὰς συγχρόνους
ιηχανίας η διανομὴ τοῦ ἀέρου εἰς τὰς βαλδίδες ἐκκινήσεως γίνεται διχ
ιέστω τοῦ ἐκκεντροφόρου ἀξονος, ἀλλὰ μέσω μικρῶν βαλδίδων (pilot
holes), που κανονίζουν τὸ ἀνοιγμα καὶ τὸ κλείσιμο τῶν κυριων βαλδί-
δων ἐκκινήσεως, μέσω ίδιαίτερου συστήματος πεπισμένου ἀρέος. Οἱ δο-
ροῖοι χρησιμεύειν μόνον διὸ τὸ ἀνοιγμα τῶν μεγάλων βαλδίδων.

'Ἐν αὖτοι σημείον, που ἀπαιτεῖται προσοχὴν εἶναι τὸ ἔξτης: Κατὰ τὴν
υμπίεσιν τοῦ ἀέρου εἰς τους ἀέροσυμπιεστάς πρέπει νὲ ἀποεύγωμεν
φ' ἐνὸς μὲν τὴν παροχὴν ἀρέον τοῦ ποὺ διαρροεῖται, οὕτως
φ' ἐτέρου δὲ ὃ πεπισμένος ἀπὸ νὰ ψύχεται ἀπαρκαῖς ἀπὸ δυνατόν μέσω
αὐθιδίας συμπιέσεως, διότι ἔὰν ὑπάρχει ἔλαιον ἐντὸς ἀέρου εἰς ψυφλήν
ερμοκρασίαν, πιθανὸν νὰ συμβῇ βιασία ἀνάφλεξης καὶ συνεπῶς ἐκρητικός.

'Πρὸ τῆς ἐκκινήσεως τῆς μηχανῆς διὸ ἀέρος, πρέπει νὰ ἀνοιγηται
οἱ εαριστικοὶ κρουσοὶ τῶν κυλίνδρων, οὕτως ὥστε μὲ τὰς πρώτας στρο-
φάς τῆς μηχανῆς διὸ ἀέρος νὰ καθαρίζονται οἱ κυλίνδροι ἀπὸ τοῦ πε-
ρέλαια, θέστα τὰς λιπαντικά ἔλαια.

Εἰναι σκόπιμον εἰς διχελόπολια νὰ περιορίζωμεν τὰς κινήσεις τῆς
ηχανῆς εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατόν, διότι φ' ἐνὸς μὲν ὑπάρχει φόδος ἐλ-
ειψεως ἀέρος, φ' ἐτέρου δὲ ἀλλεπάλληλος εἰσαγωγὴ ψυχροῦ ἀέρου εἰς
ερμήνη μηχανῆν εἶναι ἐπιβλαβής.

ΕΔΡΑΝΑ ΚΑΙ ΣΤΡΟΦΙΑ. 'Ἔναν τὸ λευκὸν μέταλλον ἐνὸς ἔδρανων
ρόκειται νὰ ἀντικατασταθῇ, πρέπει νὰ ἔχουμεν τὴν σύνθεσιν τοῦ λευ-
κοῦ μέταλλου ἀπὸ τοὺς κατασκευαστές καὶ διχι νὰ τὸ ἀντικαταστήσω-
νειν μὲ διτι μέταλλον ὑπάρχει διαθέσιμον εἰς τὸ ἐργοστάσιον ἐπισκευαστῶν.
ολλάκις δὲ ποιότης τοῦ λευκοῦ μέταλλου τῶν ἔδρανων τῶν σταυρῶν εἰ-
τι διαφορετική ἀπὸ τῶν ἔδρανων τῶν στροφαλοφόρων.

'Ἔναν τὸ μέταλλον εἶναι στροφότερον τοῦ δένοντος, ὑπάρχει φόδος φ' ἐν-
τοῦ κρουσίσησης τῆς μηχανῆς διὸ ἀέρος, πρέπει νὰ ἔχουμεν τὴν σύνθεσιν τοῦ λευ-
κοῦ μέταλλου καὶ τὸν χάλιβο τῶν ἔδρανων. Γενικῶς σήμερον προτιμώμεν μι-
αὶ πάχη λευκοῦ μετάλλου.

Εἰς κάθε λιμένα πρέπει νὰ ἐλέγχωνται αἱ ἐδράνων καὶ στροφίων, μεγάλαι
καὶ ἐλευθερίαι δημιουργούνται, καὶ προκαλούν θραύσιν ἡ πα-
ραμόρφωσιν τοῦ μετάλλου. Αἱ κόμη αἱ μεγάλαι ἐλευθερίαι ἐδράνων ἀ-
φίνουν τὸ λιπαντικόν ἔλαιον νὰ ρέῃ ἐλευθερώς, καὶ συνεπῶς ἀλαττώνων
τὴν πίεσιν εἰς τὸ σύστημα λιπάνσεως καὶ ὅτι μηχανῆν λιπαντικόν
τὸν πίεσιν εἰς τὴν στροφήν λιπάνσεως καὶ τελείως κυλινδρικόν, τὸ δὲ ἔδρανον κα-
τειργάσμενον μὲ τοῖς φρίξεις.

Αἱ κανονικαὶ ἐλευθερίαι τῶν ἔδρανων διδούνται ἀπὸ τὸν κατασκευα-
στάς. Κατὼν γενικόν κανόνα, δοσον καλυτέραν μηχανουργικὴν ἐφαρμογὴν
ἔχουμεν μεταξὺ ἔδρανου καὶ στροφίων, τόσον μικροτέρας ἐλευθερίας ἡ πο-
ρούμεν νὰ φέρῃ μεταξύ τῶν μετάλλων. 'Οπως εἰς τὴν περίπτωσιν διεμένα
τὸν πίεσιν τοῦ στροφίου παρουσιάζεται λιπάνσης καὶ τελείως κυλινδρικόν, τὸ δὲ ἔδρανον κα-
τειργάσμενον μὲ τοῖς φρίξεις.

Ἐάν τὸ στροφίον παρουσιάζεται τραχεῖαν ἐπιφάνειαν, ἡ μητρούμεν νὰ
λειάνωμεν διά της χειρός, χρησιμοποιούντες σμυριδόπανον, στερεωμέ-
νον εἰς ζυλίνην στεφάνην μὲ λαβήν.

Ἐάν τὸ στροφίον παρουσιάζεται τραχεῖαν ἐπιφάνειαν, διά της χειρός, χρησιμοποιούντες σμυριδόπανον, στερεωμένον νὰ
τοποθετηθῇ εἰς τὴν ἐργαλειομηχανήν, διόπος π.χ. τὰ στροφία τοῦ
στροφαλοφόρου, τότε ἡ μητρούμεν νὰ τονάρωμεν ἐπὶ τόπου μὲ ειδικήν
ἐργαλειομηχανήν.

Ἐάν τὸ στροφίον παρουσιάζεται ρωγμά, πρέπει νὰ δούσον δύσκολον
νὰ τοποθετηθῇ εἰς τὴν ἐργαλειομηχανήν, διόπος π.χ. τὰ στροφία τοῦ
στροφαλοφόρου, τότε ἡ μητρούμεν νὰ τονάρωμεν ἐπὶ τόπου μὲ ει-
δικήν ἐργαλειομηχανήν.

Ἐάν τὸ στροφίον παρουσιάζεται ρωγμά, πρέπει νὰ δούσον δύσκολον
νὰ τοποθετηθῇ εἰς τὴν ἐργαλειομηχανήν, διόπος π.χ. τὰ στροφία τοῦ
στροφαλοφόρου, τότε ἡ μητρούμεν νὰ τονάρωμεν ἐπὶ τόπου μὲ ει-
δικήν ἐργαλειομηχανήν.

Ρωγμὲς ἐπὶ τῶν στροφίων ἐλέγχουμεν διὰ συσκευῆς ἀκτίνων X, διὰ
συσκευῆς ὑπερήχων καὶ συνήθεστον διὰ τῆς μαγνητικῆς μεθόδου (μα-
γνητίζης), χρησιμοποιούντες ζηρὸν σκόνην σιδήρου ἢ μίγμα σκόνης καὶ
πτερόπλαστον. Εἰς τὸν στροφαλοφόρον δέξονται δύο εἰδῶν ἐλαττώ-
ματα: Εἰς μὲν τοὺς μονοκόμματους παραπτηρύνται ρωγμαὶ εἰς τὰς
κατάστασις τοῦ στροφαλοφόρου δέξονται δύο εἰδῶν περιγράφει εἰς
τὸν ὑγγάλικον περιόδιον «The British Motorships» (τεύχος Μαρτίου 1953).

Τὰ στροφία τῶν σταυρῶν εἶναι σχετικῶς εὐκολον νὰ τονάρωμεν δύσκολον.
Αὐτό, φυσικά, μέχρις ἐνὸς ὠρισμένου σημείου, διότι περαιτέρω ἀχρη-
τεύεται, κυρίως διὰ τὸν εὐλειπόντα πετροκούς ἐπιφανείας, διότι δοσον ἐλαττώ-
νται οἱ διάμετροι τῶν στροφίων, εἰστέντων εἰς τὰς παρουσιάζεται
διά της κιθάρας καὶ στροφίου. Εἰς δὲ τοὺς συθέτους στροφαλοφόρους παρουσιάζεται δύλι-
σθησης μεταξὺ μεταβολῶν πετροφόρου.

Τὰ στροφία τῶν σταυρῶν εἶναι σχετικῶς εὐκολον νὰ τονάρωμεν δύσκολον.
Αὐτό, φυσικά, μέχρις ἐνὸς ὠρισμένου σημείου, διότι περαιτέρω ἀχρη-
τεύεται, κυρίως διὰ τὸν εὐλειπόντα πετροκούς ἐπιφανείας, διότι δοσον ἐλαττώ-
νται οἱ διάμετροι τῶν στροφίων, εἰστέντων εἰς τὰς παρουσιάζεται
διά της κιθάρας καὶ στροφίου. Εἰς δὲ τοὺς συθέτους στροφαλοφόρους παρουσιάζεται δύλι-
σθησης μεταξὺ μεταβολῶν πετροφόρου.

Τὰ στροφία τῶν σταυρῶν εἶναι σχετικῶς εὐκολον νὰ τονάρωμεν δύσκολον.
Αὐτό, φυσικά, μέχρις ἐνὸς ὠρισμένου σημείου, διότι περαιτέρω ἀχρη-
τεύεται, κυρίως διὰ τὸν εὐλειπόντα πετροκούς ἐπιφανείας, διότι δοσον ἐλαττώ-
νται οἱ διάμετροι τῶν στροφίων, εἰστέντων εἰς τὰς παρουσιάζεται
διά της κιθάρας καὶ στροφίου. Εἰς δὲ τοὺς συθέτους στροφαλοφόρους παρουσιάζεται δύλι-
σθησης μεταξὺ μεταβολῶν πετροφόρου.

Τὰ στροφία τῶν σταυρῶν εἶναι σχετικῶς εὐκολον νὰ τονάρωμεν δύσκολον.
Αὐτό, φυσικά, μέχρις ἐνὸς ὠρισμένου σημείου, διότι περαιτέρω ἀχρη-
τεύεται, κυρίως διὰ τὸν εὐλειπόντα πετροκούς ἐπιφανείας, διότι δοσον ἐλαττώ-
νται οἱ διάμετροι τῶν στροφίων, εἰστέντων εἰς τὰς παρουσιάζεται
διά της κιθάρας καὶ στροφίου. Εἰς δὲ τοὺς συθέτους στροφαλοφόρους παρουσιάζεται δύλι-
σθησης μεταξὺ μεταβολῶν πετροφόρου.

Τὰ στροφία τῶν σταυρῶν εἶναι σχετικῶς εὐκολον νὰ τονάρωμεν δύσκολον.
Αὐτό, φυσικά, μέχρις ἐνὸς ὠρισμένου σημείου, διότι περαιτέρω ἀχρη-
τεύεται, κυρίως διὰ τὸν εὐλειπόντα πετροκούς ἐπιφανείας, διότι δοσον ἐλαττώ-
νται οἱ διάμετροι τῶν στροφίων, εἰστέντων εἰς τὰς παρουσιάζεται
διά της κιθάρας καὶ στροφίου. Εἰς δὲ τοὺς συθέτους στροφαλοφόρους παρουσιάζεται δύλι-
σθησης μεταξὺ μεταβολῶν πετροφόρου.

Τὰ στροφία τῶν σταυρῶν εἶναι σχετικῶς εὐκολον νὰ τονάρωμεν δύσκολον.
Αὐτό, φυσικά, μέχρις ἐνὸς ὠρισμένου σημείου, διότι περαιτέρω ἀχρη-
τεύεται, κυρίως διὰ τὸν εὐλειπόντα πετροκούς ἐπιφανείας, διότι δοσον ἐλαττώ-
νται οἱ διάμετροι τῶν στροφίων, εἰστέντων εἰς τὰς παρουσιάζεται
διά της κιθάρας καὶ στροφίου. Εἰς δὲ τοὺς συθέτους στροφαλοφόρους παρουσιάζεται δύλι-
σθησης μεταξὺ μεταβολῶν πετροφόρου.

Τὰ στροφία τῶν σταυρῶν εἶναι σχετικῶς εὐκολον νὰ τονάρωμεν δύσκολον.
Αὐτό, φυσικά, μέχρις ἐνὸς ὠρισμένου σημείου, διότι περαιτέρω ἀχρη-
τεύεται, κυρίως διὰ τὸν εὐλειπόντα πετροκούς ἐπιφανείας, διότι δοσον ἐλαττώ-
νται οἱ διάμετροι τῶν στροφίων, εἰστέντων εἰς τὰς παρουσιάζεται
διά της κιθάρας καὶ στροφίου. Εἰς δὲ τοὺς συθέτους στροφαλοφόρους παρουσιάζεται δύλι-
σθησης μεταξὺ μεταβολῶν πετροφόρου.

Τὰ στροφία τῶν σταυρῶν εἶναι σχετικῶς εὐκολον νὰ τονάρωμεν δύσκολον.
Αὐτό, φυσικά, μέχρις ἐνὸς ὠρισμένου σημείου, διότι περαιτέρω ἀχρη-
τεύεται, κυρίως διὰ τὸν εὐλειπόντα πετροκούς ἐπιφανείας, διότι δοσον ἐλαττώ-
νται οἱ διάμετροι τῶν στροφίων, εἰστέντων εἰς τὰς παρουσιάζεται
διά της κιθάρας καὶ στροφίου. Εἰς δὲ τοὺς συθέτους στροφαλοφό

ξονος. Ή εύθυγράμμισις δέον νὰ ἐπιτυγχάνεται δι' ἔκσκαφῆς του μετάλλου, προσθίκαι δὲ κάτω τῶν ἐδράνων δὲν ἀποτελοῦν καλὴν τακτικήν.

Τὸ σύστημα τῶν ἑδράνων τοῦ διωστῆρος πρέπει ν.ε. ἔξασφαλίζει τὸ κάθετον τῶν ἐπιπέδων τοῦ ὄδηγού (ΓΛΥΣΤΡΑΣ-GUIDE) καὶ τοῦ ἐπιπέδου στροφῆς τοῦ κέντρου τοῦ στροφάλου. Ἀφοῦ ἔξασφαλίσωμεν τὸ κάθετον τῶν δύο αὐτῶν ἐπιπέδων, προχωροῦμεν εἰς τὴν εὐθυγράμμισι τοῦ ἐμβόλου. Κατ' ἀρχὰς μεταχειρίζομεθα τειμάχιον σωλήνος στερεωμένου εἰς τὴν θέσιν του βάκτρου τοῦ ἐμβόλου καὶ ἐλέγχομεν κατὰ πόσον οἱ σταύροις εύρισκεται εἰς τὴν κατάλληλον θέσιν οὕτως ὥστε δὲ ὁ σωλήνος εὐρίσκεται εἰς τὸ κέντρον τοῦ κυλίνδρου. Διὰ τὴν εὐθυγράμμισιν κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ πλάτους, τῆς μηχανῆς, προσδέτουμεν ἡ ἀφαιρούμενη προσθήκας μεταξὺ σταυρῶν καὶ τεβδίων, διὰ τὴν εὐθυγράμμισιν, κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ μήκους, τῆς μηχανῆς ποτοπεθεύμενη ἡ ἀφαιρούμενη προσθήκας εἰς τὰς βάσεις τῶν ἑδρῶν τῶν σταυρῶν, ἡ ἀκόμη μεταβάλλομεν τὴν θέσιν τῶν πεδίων (GUID SLIPER) ἐν σχέσει μὲ τὸν σταυρόν.

ΧΙΤΩΝΙΑ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ. Τὰ χιτώνια τῶν κυλίνδρων ἔχουν ἀνάγκη, ἀλλαγῆς, ὅταν ἡ φθορὰ φθάνῃ εἰς τὸ 1)200 έως 1)150 τῆς ἀρχικῆς δι- αμέτρου.

Μεγίστη φθορά παρουσιάζεται εἰς τὸ πρώτον τρίτον τῆς διαδρομῆς τοῦ ἐμβόλου ἐξ τῶν ἀνω πρὸς τὰ κάτω. Εἰς τὴν ζώνην αὐτὴν ευρίσκεται ἡ πρώτη σειρὰ ἀκροσαληνίων τὸ λίπανσεων τῶν χιτώνιων, ἡ ὅποια ἔχει καὶ τὴν μεγαλύτερην σημασίαν διά τὴν διάκρισιν ζωῆς τῶν χιτώνιων. Ἡ δευτέρα σειρὰ ἀκροσαληνίων εὑρίσκεται πρὸς τὸ τέλος τῆς διαδρομῆς τοῦ ἐμβόλου.

Αἱ μετρησίεις τῆς φθορᾶς τῶν χιτωνίων πρέπει νὰ γίνωνται ἀπὸ τὸν μηχανικὸν, νὰ καταχωρύναιται εἰς τὸ βιδίον τῆς μηχανῆς καὶ καθεῖταινον νὰ μετράται εἰς τρία σημεῖα τοῦ μήκους τῶν χιτωνίων σταυρείδιών κατά την ἔννοιαν τοῦ πλάτους καὶ μήκους τῆς μηχανῆς. Εἰς τὴν περιπτώσιν ἐπίσκεψουν καλῶν εἶναι νὰ ἔχωμεν μέτρησιν δι' ειδικοῦ ὅργανου, τὸ ὅποιον μᾶς παρέχει συνεχὲς διάγραμμα τῆς κορφῆς τοῦ χιτωνίου κατά μήκος αὐτοῦ.

Τα χιτώνια καλούν είναι νά παραγγέλλωνται εις τοὺς κατασκευαστάς. Οταν τοῦτο δὲν είναι δυνατόν, τούλαχιστον εἰς ἐργοστάσιον εἰδίκευμένον. Κατὰ τὴν παραδοσίην καὶ νορμούς χιτωνίου πρέπει νά προσέχωμεν τὴ χειλὶ τὸν θυρίδαν εἰσαγωγῆς καὶ ἔξαγωγῆς νά είναι στρογγυλεύμενα, ώστε νά ἀποφύγωμεν μελλοντικάς ἀφορμάς ρωγμῶν. Πάντοτε πρέπει νά υπάρχουν εἰς τὸ πλόιον ἀμοιβά παρεμβύσματα χιτωνίων, ώστε κατὰ τὴν τοποθέτησιν χιτωνίων νά ἔχωμεν τὰ κατάληπτα παρεμβύσματα καὶ δχὶ δτὶ υπάρχει διαθέσιμον τὴν στιγμὴν ἔκεινην. Προσοχή ἀπαιτεῖται κατὰ τὴν τοποθέτησιν τῶν χιτωνίων νά μὴ πολιθιστῇ κανένα περιέμβυσμα ἢ μητῶς είναι κανένα καλαρόν καὶ παρεμβλήθῃ μεταξὺ τῆς στεφάνης τοῦ χιτωνίου καὶ τῶν κυλίνδρων, διότι μὲ τὴν ἱσχυρὴν πίεσιν, που ἐφαρμόζομεν ἐπὶ τοῦ χιτωνίου, μπορεῖ νά θραυσθῇ ὁ κύλινδρος.

Συνήθως τὸ κατώτερον μέρος τῶν χιτωνίων εἶναι ἔχωριστὸν τεμάχιον καὶ φεύγεται πολὺ δόλιγον, ἐὰν κατὰ τὴν ἀλλαγὴν χιτωνίου διατηρήσωμεν τὸ παλαιὸν κατώτερον μέρος τῶν χιτωνίων, ἀρκεῖ νὰ βεβαιωθούμε, ὅτι τὰ δύο τεμάχια ἑποτεθῆται σαν χοκεντρῶας καὶ ὅτι δὲν σηματίζεται βαθμὶς εἰς τὴν ἔνωσιν λόγῳ διαφορᾶς διαμέτρων. Ἐὰν ὑπάρχῃ βαθμὶς την ἑξομαλύνομεν διὰ λεπτοῦ σμυριδοτροχοῦ. Πρὸ τῆς τοποθέτησεως τῶν χιτωνίων ἀποκέμεν καλῶς τὰ τοιχώματα τῶν κυλίνδρων διὰ συμματόδουρτσας καὶ καλύπτομεν τὰς πλευράς δι' ἀντιδιαστρι-
κῆς βαφῆς.

Αφού τοποθετήσωμεν τὸ χιτώνιον εἰς τὴν θέσιν του, δοκιμάζομεν στεγανότητα μεταξύ κυλίνδρων καιχιτωνίων δι' ὑδραυλικῆς πιέσης πενταπλασίας τουλαχιστον τῆς πιέσεως τοῦ ὄντας τοῦ φυξεῖν. Εάν ήταν τῶν κυλίνδρων γίγεται διὰ θαλασσίου ὄντας, συστιώμεν τὴν τοθέτησιν δίσκων φειδαργύρου εἰς τὸν χώρον μεταξύ χιτωνίων καιχιτωνίων, ἔχει χρηστιμοποιουμεν γλυκούς ὕδωρα, τότε προσθέτομεν διχρωμίαν καιχιτωνίων εἰς τὴν δέσμευσιν του ὄντας φυξεῖν.

Κατά τὴν ιπθεώρησιν τῶν χιτωνίων πρέπει νὰ ἀναζήτησωμεν ρωγικούς πέριξ τῶν θυρίδων ἔξαγωγῆς, ἀλλὰ ρωγμαὶ ήμπορεῖ νὰ παρσιασθοῦν καὶ εἰς ἄλλα σημεῖα.

Ἐὰν ὑπάρκῃ διαρροὴ ὅδας ἐντὸς τῶν χιτωνίων, θὰ παρατηρήσω ὑγρὰ εἰς τὸν ἔξαιρτικὸν κρουόν κατὰ τὴν Ἑκκίνησιν. Μεγάλην στιαν διά τὴν διάρρειαν τῆς ζωῆς τῶν χιτωνίων ἔχουν ἡ πορεία τῆς κοινωνίας, ἡ καταστασίς τῶν ἐμβόλων καὶ τῶν ἐλατηρίων. Ἐάν ἔχουμεν ἀτακύσιαν καὶ ἐναὐθιστικώσεις, τὸ χιτωνίου φθείρεται ταχέως, εἴαν πάλιν ἐμβόλον ἔχῃ μεγάλης ἐλευθερίας τότε κατὰ τὴν κινησίαν τῆς μηχανικής της τοιχώματα τῶν χιτωνίων καὶ τὰ φθείρει ἐκκεντρικώς. Ταρχικῆς σημασίας εἰναι ἡ καλὴ ἐφαρμογὴ μεταξὺ χιτωνίων καὶ ἐμβόλων εἰς μηχανικὰ χωρίς σταυρόν, διότι ἕκει τὸ ἐμβόλον χρησιμεύει ὡς δόῳδηγός του ἀνών μέρους τοῦ διωστῆρος καὶ φυσικά ὑφίσταται σημαντικὴ φόρτωσιν.

Κατασκευαστοί χιτωνίων ἔχουν δοκιμάσει διαφόρους κατεργαστούς οι οποίοι προσπαθούν να αποκτήσουν την πλήρη στοιχεία της γένησης των χιτωνίων. Το πρώτο στοιχείο που πρέπει να αναλυθεί είναι η ποικιλότητα των χιτωνίων, η οποία αποτελείται από μεγάλη ποικιλότητα σχεδίων, υλικών, κατασκευών και χρήσεων.

ΕΜΒΟΛΑ: Τό βάκτρον τῶν ἐμβόλων πρέπει νά είναι καλώς ἐσφιγή νον εἰς τὸν σταυρόν, διότι ἐξ χαλαρωθῆ, τότε ἀπό τὰς κρούσεις τη πρακτολούνται κατά τὴν κίνησιν τῆς μηχανῆς, φύεται ἡ ἐπιφάνεια φαρμογῆς βάκτρου καὶ σταυροῦ. Ἐάν μὲν ἡ ἐπιφάνεια ἐφαρμογῆς ἐπίπεδος, τότε εὐκόλως ἐπισκευάζεται, ἔαν δὲ μέντοι είναι σφαιρική, ὅτε εἰς τὰς μηχανὰς Ντόξφορδ, ἡ κατεργασία εἰναι δύσκολος. Ἐπι πλάναλλάσσει ἡ εύθυγράμμισις τῶν ἐμβόλων, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἔκκεντην ἀρρώστη, τὸν μηχανῆν.

κήν ψιθυρούν τών χιτωνίων.
Είς τάς θιπλῆς ἐνέργειας μηχανάς τὸ βάκτρον συνήθως προστατεῖ ταὶ ἔξωτερικὰ ἀπὸ χαλύβδιον κύλινδρον, δ ὅποιος ὑφίσταται τὴν π σθολὴν τῆς καύσεως εἰς τὸ κατώτερον μέρος τοῦ κυλίνδρου. "Οταν βάκτρον, ἐν ἀποστιά τοῦ προστατευτικού κυλίνδρου, φθείρεται, τότε μητροπούμενον ἡ πέπτικάρχων στεγανότητα μὲ τὸν στυποθίλπιτν καὶ καυσαέρια, διαφεύγουν ἔξω τῶν κυλίνδρων, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ταχεῖ φθορὰν τοῦ στυποθίλπιτν καὶ τοῦ βάκτρου. Τὸ βάκτρον συνδέεται ισχυρᾶς φλάντζας μὲ τὸ ἄνω μέρος τοῦ ἐμβόλου, τὸ ὅποιον εἶναι συνή χαλύβδινον. Μεταξὺ τῆς φλάντζας καὶ τῆς κεφαλῆς τοῦ ἐμβόλου είναι ψυχόμενος χώρος τοῦ ἐμβόλου. Κατὰ τὴν συναρμολόγησιν τοῦ ἐμβόλου πρὶν ἡ προσθέσις μετὸν κατώτερον μέρος, δοκιμάζονται τὴν στεγανότην ψυχούμενου χώρου δι' ὑδραυλικῆς πιέσεως. Τὸ κατώτερον μέρος ἐμβόλου είναι χυτοσιδηροῦν. Πολλοὶ κατασκευασταὶ τοποθετοῦν ζῷα ἀπὸ μαλακὸν κράμα χαλκοῦ. Ἡ τοποθέτησις γίνεται εἴτε διὰ σφυρή, τήσεως εἴτε δι.: συγκρατήσεως (ψηραγή welding). Ἡ τοποθέτησις τζωνών αὐτῶν ἀπαίτει ἐπιτηδειότητα καὶ πείραν καὶ δὲν συνιστώμενεπιτηδειήται από μη γνώστας τῆς μεθόδου. Διά τῶν ζωνών αὐτῶν περιζούμενον κατὰ πολὺ τὸν φθορῶν τόσον τῶν χιτωνίων ὅσον καὶ τῶν ἐμβόλων, ἀντικαθιστῶντες ἀπλῶς τάς ζωνάς αὐτάς. Οἱ κανονισμοὶ τούτοις ε

Telephones :

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. & E. & A. METAXA - COGNAC BRANDY
"PARNASOS," OLIVES OF TOULIATOS C[°].
JAMS & PRESERVES OF THE AEGIAN FACTORY
OF CLONIS BROTHERS.

ACHAIA CLAUSS WINES (MAYRODAPHNE and RETSINA)

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas

νεκρού χώρου, ήτοι τοῦ χώρου μεταξύ κεφαλής τῶν ἐμβόλων καὶ ἑσωτερικῆς ἐπιφάνειας τοῦ καλύμματος τοῦ κυλίνδρου, γίνεται διὰ τοποθετήσεως προσθηκῶν μεταξύ τοῦ πέλματος τοῦ διωστήρος καὶ τοῦ ἔδραιον τοῦ κομβίου στροφάλου ἢ σπανιότερον μεταξύ τοῦ βάκτρου καὶ τοῦ σταυροῦ. Ἡ δευτέρα αὐτὴ περίπτωσις πρέπει νὰ ἀποφεύγεται, διὸ τὸ δυνατόν. Εάν, δῆλος, ὑπάρχει ἀνάγκη, τότε ἡ προσθήκη δένει νὰ είναι πάχος 5 M/M τούλαχιστον, καὶ ἡ περαιτέρω ρυθμίσις νὰ γίνεται διὰ προσθηκῶν εἰς τὸ πέλμα τοῦ διωστήρος. Ὁ τελικός ἔλεγχος τοῦ νεκροῦ χώρου δέοντας νὰ γίνεται διὰ τεμαχίων μολύβδου.

Τὰ ἐλατήρια τοῦ ἐμβόλου πρέπει νὰ κινοῦνται ἐλεύθερως εἰς τὴν ὑπόδοχας τῶν καὶ νὰ ἔχουν ἐλαστικότητα διὰ νὰ ἐκπληρώσουν τὸν προσορισμὸν τῶν. Εἰς μηχανὰς ἐργάζομένας διὰ διαρέος πετρελαίου, πρέπει διὸ σταματᾶ ἡ μηχανή, νὰ ἔχουν μικρὰ ποσότητας φωτιστικού πετρελαίου μέσω τῶν ἀκροσωλάνων λιπάνσεως τῶν κυλίνδρων διὰ νὰ ἀποφεύγωμεν τὴν σύσφιγξην τῶν ἐλατηρίων λόγω τῆς παρουσίας παχειῶν ἐναπόθεσεων πετρελαίου. Αριστα ἀποτελέσματα ἀπέδωσαν ἐπιχρωσμένα ἐλατήρια ἐμβόλων καὶ τὰ συνιστώμενιν ίδιως εἰς μηχανὰς ἐργάζομένας διὰ βαρέων πετρελαίων.

ΒΑΛΒΙΔΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ : Αἱ βαλβίδες ἐκκινήσεως αἱ ἀσφαλιστικαὶ, αἱ ἀντλίαι πετρελαίου, τὸ σύστημα μεταδόσεως κινήσεως εἰς τοὺς ἐκκεντροφόρους ἀξοῖς, αἱ ἀντλίαι πετρελαίου, ὅλα αὐτὰ τὰ ἔξαρτήματα εἶναι μὲν μικροῦ μεγέθους, ἀλλ' ἔξι ἵσου σπουδαῖα μέρη τῆς μηχανῆς. Διὰ δὲ τὰς διαφόρους βαλβίδας, φεκαστήρας καὶ ἀντλίαι πετρελαίου, ἡ καλυτέρα τακτικὴ είναι νὰ ἔχωμεν ἀμοιδάς ἑτοίμους πρὸ τοποθέτησιν, καθ' ὃν χρόνον ἐπισκευάζουμεν τὰς ἐργάζομένας παρὰ νὰ ἐπιχειρώμεν προχειρίους ἐπισκευάς ἐπὶ τῆς μηχανῆς. Τὸ σύστημα μεταδόσεως κινήσεως εἰς τὰς ἐκκεντροφόρους καὶ τὰς ἀντλίας πετρελαίων ἔχει δόμοις ἀνάγκην τακτικῆς ἐπιθεωρήσεως καὶ συντηρήσεως, διότι ἔναν ἔχωμεν φθοράς καὶ συνεπώς ὑπερβολικὰς ἐλεύθεριας, δέν ἡμπορούμεν νὰ ἔχωμεν καλὴν ρύθμισιν τῆς μηχανῆς.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ : Οἱ Νηογνώμονες μᾶς παρέχουν ἐλκογὸν δύο συστημάτων ἐπιθεωρήσεως διὰ τὰς μηχανὰς δῆλοι. Εἴτε ἀνά τετραετίαν, δῆλος εἰς τὰ ἀτμοκίνητα σκάφη, εἴτε τὴν λεγομένην συνεχῆ ἐπιθεωρησιν (*Continuous Survey*). Διὰ τῆς συνεχούς ἐπιθεωρήσεως ἐννοεῖται ἡ τμηματικὴ ἐπιθεωρησις τῆς μηχανῆς δηλαδὴ ἀνοίγομεν μερικὰ ἐμβόλα καὶ ἔδρανα εἰς ἓντα μιμένα πρὸς ἐπιθεωρησιν ὑπὸ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ Νηογνώμονος, κατόπιν μερικὰ ἄλλα εἰς ἐπόμενον λιμένα, ἔνας δῦτος ὅλη ἡ μηχανὴ ἐπιθεωρηθῇ ἐντὸς τετραετίας. Πάντως ἐντὸς ἑκάστου ἔτους πρέπει νὰ ἐπιθεωρηθοῦν τὸ ¼ τῶν μερῶν τῆς μηχανῆς. Συγχρόνως μὲ τὴν μηχανὴν ἐπιθεωροῦνται τμηματικῶς καὶ τὰ δονθητικὰ μηχανήματα, ἔνας δῦτος συμπληρωθῆ ὡς κύκλος τῆς ἐπιθεωρήσεως. Η συνεχῆς ἐπιθεωρησις ἔχει τὸ πλεονεκτήμα, διότι παρακολουθεῖται ἡ μηχανὴ διαρκῶς ἀπὸ τοὺς μηχανικούς. Ή προετοιμασία τῆς ἐπιθεωρήσεως γίνεται ὑπὸ τοῦ πληρώματος τῆς μηχανῆς. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον τὸ σκάφος δὲν καθυστερεῖ ιδιαιτερῶς δι' ἐπιθεωρησιν καὶ ἐλαττώνονται αἱ πιθανότητες τοῦ νὰ ἔχωμεν δυσαρέστους ἐκπλήξεις, δῶσον ἀφορὰ τὴν κατάστασιν τῆς μηχανῆς μετά πάροδον τετραετίας. Φυσικὲν ἡ ἐπιθεωρησις λεδήτων είναι ἔτησια, δῆλος εἰς τὰ ἀτμοκίνητα σκάφη.

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΜΗΧΑΝΗΣ : Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ διαλεκτικού φορτηγοῦ μὲ ήλεκτροκίνητα βοηθητικὰ προτείνομεν τὴν κάτωθι σύνθεσιν πληρώματος μηχανῆς:

4 Μηχανικούς, 3 δόκιμους μηχανικούς ἢ λιπαντάς. 1 Συντηρητήν. Ο τελευταῖος καθὼς καὶ 2 τούλαχιστον δόκιμοι, πρέπει νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ χειρίζονται ἐργαλειομηχανάς, ὅπως τόρνον, φρέζαν, πλάνην, δράπανον, 1 Ἡλεκτρολόγον. 2 Καθαριστάς.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ἀτμοκίνητων βοηθητικῶν: 4 Μηχανικούς. 3 Δοκίμους μηχανικούς ἢ λιπαντάς. 1 Συντηρητήν. 3 Θερμαστάς. 1—2 Καθαριστάς.

Εἰς τὴν περίπτωσιν δεξαμενοπλοίων μὲ ἀτμοκίνητα βοηθητικά: 4 Μηχανικούς. 3 Δοκίμους ἢ λιπαντάς. 2 Συντηρητής. 3 Θερμαστάς. 1 Ἡλεκτρολόγον, 1 καθαριστήν.

Οἱ θερμασταὶ λόγω τῆς ἀπασχολήσεως τῶν μόνον, δταν τὸ πλοῖον καταπλέη ἐκ τοῦ λιμένος, πρέπει κατὰ τὸν πλούν, δταν οἱ λέθητες είναι ἐσθεσμένοι, νὰ ἔργαζονται ως βοηθοὶ τῶν μηχανικῶν ἢ καθαρισταί. Ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ πρέπει νὰ γίνεται ρητὴ συμφωνία.

Καθὼς γνωρίζομεν ἔχουμεν ὀλίγους μηχανικούς «Ἐλλήνας γνώστας τῶν μηχανῶν δῆλοι. Τὸ μειονέκτημα αὐτὸν ἡμποροῦμεν νὰ τὸ περιορίσωμεν ὡς ἔχει: 'Ο Α' μηχανικός είναι σκόπιμον νὰ παρακολουθῇ ἐξ ἀρχῆς τὴν

ἐγκατάστασιν τῆς μηχανῆς καὶ τῶν μηχανημάτων. Κατόπιν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς παραμονῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ μηχανικοῦ (*Guaranteee*) τοῦ ιαυπηγείου, ἡμπορεῖ νὰ κατατοπισθῇ ἀρκετὰ καλὰ εἰς τὸν χειρισμὸν καὶ τὴν συντήρησιν τῆς μηχανῆς. Φυσικὰ καὶ οἱ κατώτεροι μηχανικοὶ ἐπιφελούνται ἀναλόγως.

Ἄλλη λύσις εἶναι νὰ τοποθετήσωμεν μηχανικὸν Α' ξένης ἐθνικότητος, γνώστην τῶν μηχανῶν, ἔνως δῦτον κατατοπισθοῦν οἱ μηχανικοὶ τοῦ πλοίου. Δυστυχῶς ἡ τελευταῖα αὐτὴ λύσις ἐκτὸς τῆς δυσκολίας τῆς γλώσσης καὶ τῆς διασφαλίσεως τοῦ χαρακτήρος, ἔχει καὶ τὸ μειονέκτημα, ὅτι ἡ κατάστασις αὐτὴ ἔχει τὴν εἰναιαν τῆς προσωρινότητος καὶ ὁ μὲν Α' μηχανικὸς χανεὶ εύκολα τὸ ἐνδιαφέρον του, οἱ δὲ κατώτεροι μηχανικοὶ γίνονται ἀνυπάκουοι.

Συνιστῶμεν τὴν χρήσιν δοκίμων μηχανικῶν, δῶσον τὸ δυνατὸν περισσότερον εἰς τὴν θέσιν λιπατῶν καὶ συντηρητῶν, διότι ἀφ' ἔνδος μὲν ἐπιδεικνύουν μελλοντικὰ στελέχη μηχανικῶν.

Συντηρηταὶ εἶναι ἀπαραίτητοι εἰς τὰ δηζελόπλοια, διότι ἐλαττώσουν τὰς ἐπισκευαζόμενες τάσεις τῶν μηχανῶν καὶ ἀξιοποιοῦν τὴν ἐγκατάστασιν ἐργαλειομηχανῶν (τόρνος, πλάνη, φρέζα κλπ.).

Η καθαριστής εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοῦ δεξαμενοπλοίου ἀποτελεῖ ἀνάγκην, ὅχι ἀπλῶς καλαθοθησιαν. Κυρίως εἰς τὰς ἡλεκτρικές, ἐγκαταστάσεις καὶ τὰ μηχανήματα. Ἐπὶ πλέον, λόγω τῆς λεπτῆς ἐφαρμογῆς τῶν τεμαχίων τῆς μηχανῆς, ἡ ὑπαρξία ἀκαθαρτῶν δύνηει εἰς ταχείας φθοράς, ἀκόμη δὲ καὶ εἰς πυρκαϊάς, ὅπου εύρισκονται συσσωρευμένα λιπαντικά καὶ πετρελαία. Εν συμπεράσματι εἰς τὰ δηζελόπλοια δόμος τρόπος δύματος καὶ μακροχρονίου λειτουργίας εἶναι νὰ γίνωνται οἱ ἐπισκευές ἀπὸ τὸ πλήρωμα τῆς μηχανῆς. Η ἐπέμβασις ἐργοστασίου ἐπισκευών δέοντας νὰ γίνεται ἐν σχάρῃ ἀλάγη καὶ ὑπὸ διαρκῆ ἐπίδειξιν τῶν μηχανικῶν τοῦ πλοίου.

Nέα Υόρκη, Μάρτιος 1954

ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ
Μηχανολόγος

Serving
ship and owner



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF,
NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,
HULL AND GRIMSBY.

Telephone - Avenue 2000 · Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.B.LN 80901

N. SELVARADJALOU CHETTY & C^o (INDIA)

ΟΦΤΟΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

ΕΙΣ ΜΑΝΤΡΑΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΚΤΗΣ ΤΩΝ ΙΝΔΙΩΝ

**STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
AT MADRAS & COAST PORTS**

Tele: 3680

Cables: «STEVEDORE-MADRAS»

EUROPEAN AGENTS: **G.C.RIDLEY & CO. LTD.**

Tele: LON. 51257

Cables: RIDCO-LONDON

London E.C. 3

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΟΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1953

ΜΕΙΩΜΕΝΑΙ ΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ

Αι ύπηρεσίαι της Επιτροπής Εύρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας υπολογίζουν την παγκόσμιον παραγωγήν γαιάνθρακος κατά το παρελθόν έτος 1953, εις 1.487 έκατομμύρια τόννων. Το Γραφείον Στατιστικής τού Όργανισμού τών Ηνωμένων Έθνών την άνασθιάζει εις 1.442 έκατομμύρια τόννων. Η μεταξύ των δύο ύπολογισμών διαφορά είναι άσημαντος. Δύναται η παραγωγή γαιάνθρακος, κατά το παρελθόν έτος, αφίενεις κατά μέρος των αυστηρών έπιφυλάξεων εις τούς ανώ ύπολογισμούς — τὸ 1.5 δισεκατομμύρια τόννων περίπου, προσεγγίσασα, δηλαδή, σημαντικώς τὸ άνωταν έπιπεδον παραγωγής τού 1951, δηλαδή, τούς 1.519 έκατομμ. τόννους, κατά τούς ύπολογισμούς της Επιτροπής Εύρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας και τούς 1.475 έκατομμ. τόννους, κατά τούς ύπολογισμούς του Όργανισμού τών Ηνωμένων Έθνών.

Η παγκόσμιος παραγωγή γαιάνθρακος, κατά τούς ύπολογισμούς της Επιτροπής Οικονομικής Συνεργασίας, ήτο, κατά τα έπομενα έτη, ως έξη:

1913	1.220	έκατομμ. τόννων
1929	1.325	»
1939	1.294	»
1949	1.321	»
1951	1.519	»
1952	1.487	»
1953	1.487	»

Έξετάζων τις την έξελιξην της παραγωγής γαιάνθρακος εις τινας έκ των σημαντικέρων χωρῶν παραγωγῆς, διαπιστώνει αὐξήσιν ἀπὸ τοῦ 1951 μέχρι τοῦ 1953 καὶ εἰς τὰς περιοχὰς τῶν χωρῶν τῆς Οικονομικής Συνεργασίας και εἰς τὴν Ἀγγλίαν και τὴν Ρωσίαν. Τούλαντιόν, μείωσις σημειούται σημαντική εἰς τὴν ἀμερικανικὴν παραγωγὴν, ως ἐμφαίνεται αὐτὴ ἐκ τοῦ ἐπομένου πίνακος:

ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ

1947	621	έκατομμ. τόννων
1951	520	»
1952	457	»
1953	453	»

Πρὸς έξήγησιν τῆς μείωσεως ταύτης, δ' οργανισμὸς τῶν Ηνωμένων Έθνῶν ἀναφέρει, ως λόγον αὐτῆς τὴν χρησιμοποίησιν μηχανῶν δῆζει εἰς τὴν κίνησιν πολλῶν σιδηροδρομικῶν ἀμαξοστοιχίων και τὴν ταχείαν ἐπέκτασιν τῶν δίκτων παροχῆς φυσικοῦ ἀερίου.

Τὸ δέδιον εἶναι, ὅτι περιστατικά τινα, ἐπιδράσαντα κατὰ διάφορον τρόπον ἐπὶ μιᾶς ἔκαστης τῶν γαιανθρακοπαραγωγῶν χωρῶν, κατὰ τὰ τελευταῖα διαρρέουσαντα έτη, ἐπηρέασαν και τὴν συμβολὴν αὐτῶν εἰς τὸ σύνολον τῆς παγκόσμιου παραγωγῆς.

Η συμβολὴ αὐτὴ κατὰ τὰ ἔτη 1951—1963 ἔχει εἰς ποσοστὸν (%) ἐπὶ τοῦ συνόλου, ως έξης:

	1951	1952	1953
Δυτικὴ Εὐρώπη	32%	33.5%	33.2%
Βόρειος Ἀμερικὴ	36.1	32.5	31.—
Ἀν. Ευρώπη & Σοβ. "Ενωσις	22.1	23.6	25.—
Ἄσια	6.—	6.3	6.6
Ἀφρικὴ	2.1	2.2	2.3
Ώκεανία	1.2	1.4	1.4
Λατινικὴ Ἀμερικὴ	0.5	0.5	0.5

Εἰς τὸν ἀνα πίνακα ἔκεινο, τὸ δόπιον προκαλεῖ ιδιαιτέρων ἐντύπωσιν εἰνεὶ τὴν σημειουμένην αὐξήσιν παραγωγῆς τῆς Σοβιετικῆς Εὐώσεως. Εἰδικότερον ἐπ' αὐτῆς, σημειούμενεν, συμπληρωματικῶς, τὰ έξης:

Η παραγωγὴ τῶν Σοβιέτων κατὰ τὰ ἀκόλουθα έτη ἥτο:

τῷ 1913	30	έκατομμ. τόννων
» 1929	37	»
» 1939	124	»
» 1949	190	»
» 1951	221	»
» 1952	230	»
» 1953	245	»

Διὰ πρώτην φορᾶν ἡ παραγωγὴ γαιάνθρακος τῆς Ρωσίας ύπερεδην κατὰ τὸ 1953 τὴν παραγωγὴν τῶν χωρῶν τῆς Οικονομικῆς Εὐρωπαϊκῆς Συνεργασίας. Πράγματι, ἡ παραγωγὴ τῶν χωρῶν αὐτῶν κατὰ τὸ 1953 ἀνήλθει εἰς 238 έκατομμύρια τόννων. Καταλαμβάνει δὲ νῦν τὴν τρίτην θέσην πετά τὴν παραγωγὴν τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν και τὴν παραγωγὴν τῆς Ρωσίας.

Τὸ σύνολον τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου εἰς γαιάνθρακας και πλακούντας (μπρικέττες) ἀνήλθε τῷ 1951 εἰς 127 έκατομμ. τόννων, ἥτοι κατὰ 23 έκατομμ. τόννων περισσότερον τοῦ 1951 και τὰ 13 έκατομμ. τόννων ὁλιγώτερον τοῦ ἐπιπέδου εἰς ὃ ἀνήλθεν ἡ κίνησις αὐτὴ κατὰ τὸ ἔτος 1929. Η κίνησις αὕτη ἐμειώθη κατὰ τὸ 1952, κατελθούσα εἰς 120 έκατομμ.

Τηλεφανική Διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said & Suez

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευταὶ Ύλικῶν και Τροφίμων Έλληνικῶν, Άγγλικῶν, Αμερικανικῶν Παναμαϊκῶν και Σκανδιναϊκῶν πλοίων.
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ «INTRANSIT»

Κεντρικὸν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ. Υποκατάστημα:

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ταχ. Κιβ. 78, Rue Tanta, 1.
Ακίνητον SLAVICK—Τηλέφ. 455 καλ 8432.

ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No 39, Τηλ. 2585

ΣΟΥΖ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΟΪΚ)

RACHED STREET, NEGIEM Bld.
Ταχ. Κιβ. 48 Τηλέφ. 119, Οίκου: 201

τόννων, ἐκ τῶν διόποιων 84 έκατομμ. τόννων ἀπετέλουν ἀποστολὰς μεταξὺ χωρῶν τῆς αὐτῆς περιοχῆς.

Κατὰ τὸ έτος 1953 τὸ διεθνὲς ἐμπόριον τοῦ γαιάνθρακος ἐξηκολούθησε συμπτυσσόμενον. Τὸ σύνολον τῶν ἀνταλλαγῶν κατῆλθεν εἰς 112 έκατομμύρια τόννων. Αἱ εξαγωγαὶ μακρῶν ἀποστάσεων κατῆλθεν εἰς ὀλιγώτερον τῶν 15 έκατομμυρίων τόννων.

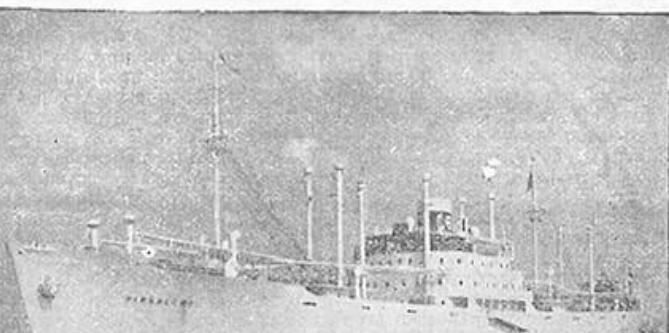
Τὸ μεγαλύτερον μέρος εξαγωγῶν γαιάνθρακος προέρχεται ἐκ τῶν Ήν. Πολιτειῶν, τῆς Πολωνίας, Μ. Βρετανίας, τῆς Δυτ. Γερμανίας και τοῦ Σάαρ. Κατὰ τὸ 1952 αἱ χώραι αὗται ἐπρομηθεύσαν ἐν τῷ συνόλῳ τῶν 90% τῶν εξαγωγῶν γαιάνθρακος τοῦ κόσμου και κατὰ τὸ 1953 τὰ 88%. Κατωτέρω λεπτομερειακὸς πίναξ:

	1952	1953
Ήνωμεναι Πολιτεῖαι	39.6%	29.5%
Πολωνία	22.9	25.—
Μ. Βρετανία	10.4	12.9
Δυτικὴ Γερμανία	10.3	12.5
Σάαρ	6.6	7.9

89.8% 87.8%

Ολιγώτερον συγκεντρωμέναι εἰνε, καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὰς εἰσαγωγάς, αἱ παγκόσμιοι ἀνάγκαι εἰς γαιάνθρακα. Ανω τῶν 100 χωρῶν εἰσάγουν κανονικῶς ἄνω τῶν 1.000 τόννων γαιάνθρακος ἐπησίως, μεταξὺ δὲ αὐτῶν περὶ τὰς εἰκοσιν εἰσάγουν ἄνω τοῦ ἑνὸς έκατομμυρίου τόννων ἐπησίως.

Σημειώτεον, πρὸς τούτοις, ὅτι αἱ εἰς τὰς χώρας τῆς Εύρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας εἰσαγωγαὶ γαιάνθρακος, προελεύσεως ἐκ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, σημαντικῶς ἐμειώθησαν τελευταῖς. Εκ τῶν 1.532.000 τόννων τοῦ 1951, ἀντιπροσωπεύσανταν τὸν μέσον δρόν τῶν μηνιαίων εἰσαγωγῶν, ή μέση (αὐτῇ) μηνιαία εἰσαγωγὴ κατῆλθεν εἰς 547 χιλ. τόννων, κατὰ τὸ έτος 1953. Αἱ ὑπάρχουσαι ἐνδιέξεις διὰ τὸ τρέχον έτος ἐπιπέδου πρόβλεψιν, καθ' ἥν αἱ μειωτικαὶ τάσεις τῆς κινήσεως ταύτης δὲ έξακολούθησουν και κατὰ τὸ 1954.



SOL
Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS "ESOEL", GOTHENBURG
FAST CARGO-LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST
SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP", GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

ΑΠΑΙΤΗΣΙΣ "ΝΤΗΣΠΑΤΣ,, ΚΑΙ "ΣΥΝΗΘΕΙΑ ΛΙΜΕΝΟΣ,,
Η ΑΠΟΨΙΣ ΤΟΥ ΕΝΟΣ ΤΩΝ ΔΙΑΔΙΚΩΝ

Προκειμένου ή 'Αγροτική Τράπεζα νὰ μεταφέρῃ λιπάσματα εἰς δικαιούμενούς της λιμένας, ύπεργράφε σύμβασιν μεταφορᾶς, εἰς ήντεθνή ώς ορός, ἐκφορτώσεως η «συνήθεια τοῦ λιμενοῦ». Μετά τὴν ἐκφόρτωσιν, ἔξητηθῇ ἀπὸ τῶν μετοφορᾶς ἡ καταδολὴ δικαιώματος ἐπιταχύνεσσεν αὐτῆς (despatch) διὰ κερδιζόντα χρόνον. Οὗτος η-
νῆντο καὶ διαφορά πήχη εἰς διατίθησιν, μὲ ἐπιδιατητὴν τὸν κ. B.
Σκαρπέτην, ναύαρχον λιμενικὸν ἐ. ἄ.

λόγω της πρωτοτυπίας του θέματος διό τάς ιδικάς μας μεταφοράς, (τὰ Ἀγγλικὰ δικαιοστήρια ἐπανειλημμένα ή σχολήθησαν ἐπ' αὐτοῦ) και τών ἔξεταζομένων συναφών, ζητημάτων, δημοσιεύομεν κατώτερων τα κυριωτέρα σημεῖα των ἀπόφεων του ἐκ των διαιτητῶν κ. Σπ. 'Αθανασούλια, ἐπιψηλαστόμενοι, γά δημοσιεύσωμεν ἐν συνεχείᾳ και τὴν ἀπόφασιν του κ. ἐπιδιοιτητού.

Ἐκ τῆς μελέτης τῶν ἐν τοῖς φακέλλοις στοιχείων, τῶν ἔκτειθεσῶν παρὰ τῶν διαδίκιων ἀπόφεων τῶν πράκτικῶν συνεδριάσεων καὶ τῆς γενομένης παρ' ἐμοῦ ἐρέυνης. Ουτάγω τὴν ἀκόλουθον γνώμην:

Επί έκφραστώνεμας με τὴν ῥῆτραν «εὐνήθεισα λιμένους» είναι νόμιμος ἡ ἀξίωσις τοῦ παραλίηπον περὶ καταβολῆς despather παρὰ τοῦ μεταφορέως, ἐάν υπάρχῃ ῥῆτρη πρόβλεψις-υμφωνία ἐν τῷ συμφωνητικῷ; «Ασφαλῶς θὰ δύνατον τοὺς ἐπόπτες ἔμοις ὃν εἴπεν ὅτι είναι τοὺς ἀνάγνωστον περιέργον

ηδουνται τις εκ πρωτης οφεων να ειπη στοι ειναι τουλαχιστον περιεργων, η αξιωσις του παραληπτου δια την κατασολον δεσμητη, έφ' οσον ή έκφρωσις δεν έχει καθωρισμένα χρονικά δρισια, έντος των όποιων δέον να συμπληρωθή, είτε διά καθορισμού ωρισμένου άριθμου ήμερων ή λιγότερων έκφρωσεων, είτε ήμερησίων έκφρωσων μένης ποσότητος. Την αποων ταύτην ύπωστηρίζει και το Ναυτικόν 'Επιμελητηρίον της 'Ελλάδος διά του ύπ' άριθ. 260)5-3-54 έγγραφου του. Την αυτήν αποψιν, και μάλιστα κατά τρόπον έψαφτικόν, ύπωστηρίζει και διειδνώς άνγενωρισμένους αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association δις της 18-2-54 έπιστολής του (όρα πρωτότυπον έν τη δικογραφία) γράφων:

68. regards despatch money, I have never heard of despatch money being payable with custom of the port of discharge. I do not see how it can be payable in such a case, as despatch money is a payment made to the Charterers or Receivers for discharging the goods faster than they are bound to do. If they are bound to do all that is reasonable, they cannot be more than this and therefore they cannot claim despatch money.

Πρόδη τὴν ἀποψιν ταύτην συνετάγῃ καὶ ὁ ὄν αὐτεπλήρωσα διαιτητῆς κ. Πετρέωτης. Παρὰ ταῦτα, νομίζω ὅτι τὸ θέμα δὲν ἡρευνήθη παρὰ τῶν ἀνωτέρων γενικώτερον ἐπὶ τῇ βάσει τῆς διεύθυνος νομολογίας καὶ τῶν γενικῶν ἀρχῶν τοῦ δικαίου, διότι διάφορος θάξ εἶδε τότε γά το ή γνώντων. 'Εαν ληφθῇ ὑπὸ δψιν ἡ αἰτιολογία τοῦ καθορισμού τοῦ despatch, οὐδέποτε θά είναι τόσον ἀπόλυτος, ωστε να μηδὲν δῆτι, ὑπαρχούσης ἀντιστοίχου προβλέψεως ἐν τῷ ναυλοσυμφωνητικῷ. νόμιμος εἶναι η ἀξίας τοῦ παραλήπτου διὰ τὴν κατασολὴν despatch διὰ τὸν κερδοθεύτη χρόνον. Η ὑπαρξία τοῦ δρου «συνήθεια λιμένος» κατ' οὐδένα μεταβάλλει τὴν ἀποψιν ταύτην, ἀρκεῖ νὰ ὑπάρχῃ καὶ νὰ δύναται νὰ ἀποδειχθῇ, διότι ἔκειρ δὴ θηρόν ο.ς. Τόσον ἡ Ἑλληνικὴ δύσαντος καὶ ἡ Ἀγγλικὴ νομολογία, σιωπώσιν ἐπὶ τοῦ θέματος (Παπαμιχαλόπουλος—*Ai statelias eis tis thēs thalassostōn metapafosdūna*—1948—Scruton on Charter-Parties 15η ἔκδοσις *W. Macrae And Mocatta—Λουδίνων 1948*). Η Γαλλικὴ δώμας νομολογίας ἔχει σφώδες ἐκφρασθῇ ἐπὶ τοῦ ζητήματος (*Gouvernaries-Sureties-Despatch Money-Paris 1928-No 333*—Παπαμιχαλόπουλος—σελ. 108). Καὶ ή ἀποψίς αὕτη, ὡς ὅρθοτέρα, δέοντα γίνεται δεκτή. Συνεπειῶς νόμιμων είναι τὸ αἴτημα τοῦ παραλήπτου διὰ τὴν κατασολὴν despatch, ἐφ' οὗσαν ἐκεδίκηθη χρόνος.

Δυσχέρεια άνακτηπει εις τὴν ἔξευσιν καὶ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ κερδηθέντος χρόνου, καὶ τοῦ διότι ἐν τῇ πρᾶξι ὑπάρχει πλήρης παρανόησις τῆς σημασίας του ὅσου «συνήθεια λιμένος». Δὲν δύναται δολ. νὰ νόμιστροιχιθ σοφαρώς, πολλῷ δὲ μάλλον νὰ διεκδικήσῃ ὑπὲρ αὐτῆς την δρόθιτην ἡ παρὰ τῆς διαδίκου ΑΤΕ προβαλλομένη ἄποψις, καθ' ἥν επί τέκνωσεων, αἵτινες ἀπέδωκαν ποσά ανώτερα τῶν συνήθων κατὰ μέσον ὅρων ἀποδιδούμενῶν, η τοιαύτη ὑπέρβασις δέον νὰ ἀποτελέσῃ τὸ μέτρον τῆς ἔπιτευχείσης ἐπιταγήσεως· καὶ τὴν βάσιν τοῦ ὑπολογισμοῦ τοῦ ὄφειλομένου δειριατεῖ, ἐφ' ὃσον οὐδεμία ἔκτακτος προσπάθεια ἡ δι- πάνη κατεδάλητη παρὰ τοῦ παταλήπτου (ΑΤΕ). 'Η πασαὶ τῶν διαφόδων ποπικῶν λιμενικῶν ἀρχών καθοριζόμενή ὡς ἡσπάτηδόστις κατ'¹ εἰδος καὶ κατὰ κύτος είναι μόνον ἐνδικτική. είναι δὲ ἐπὶ παντὶ δεκτική αὐξο- μειώσεων, ἔξαρτωμένη ἐκ τῆς μεταβολῆς ἐνὸς ἐκ τῶν συνθετόντων τοῦ την συντελεστῶν, κυρίως δὲ ἐκ τῆς ἀνψωτικῆς θυνάμεως καὶ τῆς κατα- στάσεως τῶν βαρούλων ἐνὸς ἔκαστου πλοίου. Ο τρόπος τῆς ἔκφορ- τώσεως (ιεταφόρτωσις ἐπὶ πλοτοῦ μέσου, ἔκφοτωσις ἐπὶ χερσάιων μέ- σων, ἔκφόρτωσις δι'² ἀποθέσεως ἐπὶ παραλίας κλπ.), η θέσις τοῦ πλοίου (ἐν παραβολῇ ή ἐπ'³ ἀγκύρᾳ), τὸ σημεῖον πασαβολῆς (πυκνότητα προ- πλέσεως κτλ.) ούσιωδῶς δύνανται νὰ μεταβάλωσι τὴν ὄπεδοσιν ἐν συναρτήσει καὶ πρὸς τὴν προσωπικότητα ἔκαστου πλοίου. Τούτου ἐν- κεν, η παρ.⁴ ἔκαστου πλοίου ἔκφοτωνυμένη ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας, εἰς κανονικὰς ὥρας ἐργασίας καὶ διὰ τῶν συνήθων μεσών ποσοτ- δέοντας· θεωροῦσται ὡς ἔκεινη τὴν πόσιμον ὑπονομεύτην ὁ πασαλόπτης κατ-

έκφορτώσῃ. Ἀναφορικῶς μὲ τὸς συνηθείας λιμένος, εἶναι παραδεδεγμένον δὴ εύθεως μὲν ἀναφερόμεθα εἰς τὸν τρόπον ἐκφορτώσεως καὶ μόνον ἐμμέσων εἰς τὸν χρόνον ἐκφορτώσεως (*Serutton*—Ἐνθά ἀντέτερω σελ. 355), ἐν συνεπείᾳ δὲ καὶ πρὸς τὴν τεθίσεαν ἀρχὴν δὴ ὁ μεταφορεὺς ὁ κερδίζων χρόνον, οὗτεὶ, ὑπαρχούσης συμφωνίας, νὰ καταβάλῃ δεκτητεῖ. Θὰ πρέπει νὰ γίνη δεκτὸν, δὴ διὰ τὴν προκύπτουσαν ἐπιτάχυνσαν δέον καὶ ὁ παραλίπτης νὰ καταβάλῃ ἀντιστοίχη ὑπέρεντασιν τῶν φορτοεκφορτωτῶν ἔργασιῶν καὶ προσθέτους δαπάνας (*Παταμιχαλόπουλος*—Ἐνθά ἀντέτερω σελ. 106), ἄλλως ἡ ἐκφόρτωσις δέον νὰ θεωρήται ὡς συντελεσθεῖσα κατὰ τὸν προσήκοντα τρόπον.

'Η έν τῷ νῦν φώνω ρήτρα περὶ δεσπατᾶς ἀναφέρεται καὶ εἰς τὴν ἐκφόρτωσιν;
'Ανέτρεξα εἰς τοὺς ὄρους τῆς διακηρύξεως καὶ δὲν εύρον ἐκδηλουμένην κατὰ τρόπουν ἰκανοποιητικὸν τὴν βούλησιν τοῦ ναυλωτοῦ. 'Η χρησιμοποίησις παρὰ τούτου ὡρισμένων ὅρων μαρτυρεῖ παντελῇ ἔλλειψιν γινώσκεις τῆς σημασίας τῶν ὄρων τούτων, διότι ἄλλως δὲν δύναμαι νὰ ἔχηγήσω τὸν ἐν αὐτῷ ὅρῳ δεσπατὴν reversibileν. Εἶμαι βέβαιος, ὅτι κατά τὸ σύνταξιν τοῦ νιφάδων τὸ θέμα διηγερνίσθη καὶ ἡ προσθήκη διὰ γραφομηχανῆς τοῦ ὄρου περὶ καταθολῆς δεσπατᾶς ἐσκόπει νὰ ρυθμίσῃ μόνον τὴν περίπτωσιν τῆς φορτώσεως, ἔνθα καθωρίζετο ἡμερησίᾳ ποστός τῆς πρός φόρτωσιν. Τὸ δῆτι ἡ φράσις είναι γενική (δέν ωμιλεῖ δῆλον περὶ φορτώσεως μόνον ἢ περὶ ἑκοφορτώσεως ἢ τέλος περὶ φορτοεκφορτώσεως) δέν ἄγει εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι ἀπότελει συμπλήρωμα τοῦ ἐντύπου ὃν πάρι. 7 δρου τοῦ γενειον, τοῦ ὀμιλούντος περὶ demurrage, καθ' ὃσον θεωρηταί εἶναι λογικόν νὰ προβλέπεται, ὅτι είναι δυνατόν ν.τ. ὑπάρχει εἰς ἀμφότερα τὰ στάδια φορτώσεως ἢ ἑκοφορτώσεως. 'Η δεξιωτις ἄλλως τε τοῦ ναυλωτοῦ, ὅπως ἡ ἑκοφορτώσις συντελεσθῇ κατὰ τὰς συνηθείας τοῦ λιμένος, μαρτυρούσαν ἀγγοναὶ καὶ τούτου ἀκόμη περὶ τῶν κατὰ τόπους συνηθειῶν καὶ συνεπῶς καὶ ἀποφυγὴν ἀνάληψεως εὐθύνην διὰ προκαθωρισμένην χρονικὴν περιόδον ἑκοφορτώσεως, ἀπότελει, κατά κοινὴν ἀναγνώρισιν, ὅρουν ἐπαχθῆ καὶ εἰς διάριος τοῦ ἐκναυλωτοῦ, ὥστε καὶ ἐπὶ τούτου νὰ μὴ δικαιολογηθῆται ἡ παράλειψις τῆς ῥητῆς ἀναγραφῆς περὶ τῆς ὑπάρχειας ὑποχρέωσεως δεσπατᾶς καὶ κατὰ τὴν ἑκοφορτωσιν. 'Ενισχύομαι ἄλλως τε εἰς τὴν ὑποστηριζομένην ἀποφύγιην μου ταύτην, ὅτι δηλ., ἡ διούλησις τοῦ ναυλωτοῦ ἀρχικῶς καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀμφοτέρων τῶν διδικίων ἦτο νὰ μὴ ὑπάρχει ἑκατέρωθεν ἐύθυνη πρὸς ἀπόδικούσιν (demurrage) ἢ πρὸς ἐπιστροφὴν (despatch). Ἐτούτη γενονότας ὅτι ἡ πρότη ὄχλησις πρὸς τὸν ἐκναυλωτὴν διὰ τὴν καταθολῆν δεσπατᾶς είναι τοσούτον μεταγενεστέρα, ὥστε νὰ ἔχῃ ἐνδεχομένας ὑποκύψει καὶ εἰς παραγναφοῖς ἡ ἀπάτησις τοῦ ναυλωτοῦ, ἡ τοιαύτη δὲ παράλειψις ἐνεργεῖσθα ἢ ἡ ἀσυγχώρωτος δι' ὅργανισμὸν οἵος είναι ἡ ATE, ἐάν πράγματι ἡ πρόθεσίς της, ὡς ναυλωτήριας, ἦτο νὰ εἰσπράξῃ δεσπατᾶ, βάσει τῆς ρήτρας τοῦ νυνού. Σοβαρῶς ἔξ έτερου ἐνισχύομαι εἰς τὴν ἀποφύγιην μου ταύτην καὶ ἐκ τοῦ ὅτι οὐδαμοῦ ἡ παραπλήσια εἰργάσθη ἔτετρα διὰ νέεπιτυχη καλλιτέρων ἀπόδοσιν ἑκοφορτώσεως, πράγμα τὸ διότοι, ἔξ ἀντίθετου, πάντοτε συμβαίνει ἐπὶ τῶν λοιπῶν ναυλώσεων-παραλαβῶν τῆς ATE, δοθέντος ὅτι δεσπατᾶς είναι πολλαπλάσιον τῆς extra δαπάνης διὰ τὴν ἐπιτάχυνσιν τῆς ἑκοφορτώσεως.

Ποιος ο ρυθμός έκφρασεως των πλοίων: Πώς έρμηνεύονται ή συνήθεια στην έκφραση των πλοίων;

λιμενών καὶ αἱ ἀπόδοσεις; Τί ισχεῖ εἰ τῷ λαῷ μετανοίας εἰσοιδεῖ; Καί τοι εἶμαι αὐτούλως βέβαιος ὅτι θά γίνη ἀπόδεκτή ἡ ἀποψίς μου διὰ δέν υπάρχει συμπεφυμένον λεκανῆς διὰ τὴν ἑκόρντωσιν, οὐχ πτον, διὰ τὴν ἀπίθανον περίπτωσιν, τῆς ἐπικρατήσεως τῆς ἀντίθετου ἀπόφεως, νομίζω ὅτι ἔρευνος καὶ ἡ διατύπωσις γνώμης ἐπὶ τῶν ἐν ἐπικεφαλαίδι οπηίων καθίσταται ἄνγακαία. Ἐκ τῶν ἐν τοῖς πρακτικοῖς ἀναφερομένων ἀναλυτικῶν κατὰ πλόον καὶ λιμένα στοιχείων, τῶν δοθέντων πασᾶ τῆς διαδικασίας ΑΤΕ, συνάγεται ὅτι η παραλήπτρια, πλὴν τριῶν περιπτώσεων, περὶ ὧν ὅμως κατωτέρω, οὐδαμοῦ ἀλλού εἰργάσθη ὑπερωριακώς, ώστε ἔρευντέος νὰ καθίσταται μόνον ἡ περίπτωσις τῶν τριῶν τούτων πλοίων (Ἐτρίνιτις καὶ Μαρίας ἐν Πειραιεῖ, «Πλέτρο Κανάλι» ἐν Καβάλᾳ), ἐφ' ὃσον κατὰ τὴν τεθέσαν ἀρχιν, μόνον εἰς τοιάτια περιπτώσεις δύναται ὁ παραλήπτης νὰ ἀξιώσῃ τὴν καταδόλην λεκανῆται. Λυπούμεται διαπιστώνων ἐκ τῆς πραθέσεως τῶν προσκομισθέντων πασᾶ τῆς ΑΤΕ στοιχείων, προσπάθειαν μεταθέσεως τῆς βάσεως τῆς ἐπιδίκου διαφορᾶς δι' ἑσφαλμένης ἐρμηνείας τῶν περὶ ἀπόδοσεως συνηθείων, εἰς ἀπάτησίν της, ἐνῷ υπάρχει ἀντίθετος εἰς τινας περιπτώσεις ἀπαίτησίς τοῦ ἑκανυλωτοῦ κατ' αὐτῆς, ἀλλ᾽ η διατύπωσις τοῦ συνυποστεχικού δὲν χρηγεῖ νομίζω εἰς τὸ δικαστήριον μας τὴν εὐχέρειαν τῆς ἑξετάσεως καὶ τοῦ ζητήματος τούτου. Παρά ταῦτα, δὲν θυνμαίη νὰ ἀντιπαρέλθω τὴν ὑπόθεσιν τοῦ ἀπ' Ναζίου ἐν Μυτιλήνῃ, διὰ νὰ δοθῇ μία εἰκὼν τῆς Βάσεως τῆς διαφορᾶς ἀπόφεων τῶν διαδικασιῶν. Τὸ πλοίον διαθέτει τέσσαρα κύτη, εἰργάσθη κατὰ οὐεν τὴν πρώτην ἡμέραν μὲ 2 κύτη, κατὰ τὴν δευτέρων καὶ τρίτην ἡμέραν μὲ 3 κύτη, ἐλλειψίει πλωτῶν μέσων διὰ τὴν ἡμέραν μεταδόρτωσιν, καὶ τὴν τετάρτην δύμοις ω. μ. μόνον μὲ 3 κύτη, διὰ τὴν αὐτήν αἰτίαν, ὥστε σαφῶς ἀναφέρεται, δι' ἀντιστοίχου παραποήσεως τῆς παραλήπτοιος ΑΤΕ ἐπὶ τοῦ *time-helc*. Τὸ πλοίον ὅχι μόνον δὲν εἰργάσθη ποσώς ἐν ὑπερωρίᾳ, ἀλλ' ὡς μνιώτερον ἔξετέθη εἰργάσθη πλημμελῶς, παρὸτε ταῦτα δύος, ἡ παραλήπτρια διεκδικεῖ τὴν πληρωμήν της λεκανῆς 1 ἡμέρας. Βάσεις ἀστρονήτων ὑπολογισμῶν συνηθείων ἀποδίδεται, ἐφ' ὃσον εἶναι ἀντιμετοθήποντος διῆτα δὲν εἰργάσθη δῆλος τὰ κύτη κατὰ τὰς ἐγνασίμους ἡμέρας καὶ ὠρας, ὡς εἰχεν ὑποχρέωνται. Καὶ οὐ τόσον φανερά ἀστοίκιος, ἀλλὰ καὶ πραλελογος, δύναμαι νὰ εἴπω ἀπάτησίς τῆς παραληπτοίος είναι ἀπότελε-



**ADEN
Ionian Scandinavian Lloyd**
Shipping Agents & Brokers—Clearing—Transit—Fuel & Water
Suppliers—Lighters & Tugs—Ship Repairers.

20-58, The Crescent, Steamer Point, ADEN (Arabia)

ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ — ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ : **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ**
AGENTS FOR GREEK & SCANDINAVIAN OWNERS — AGENTS & REPRESENTATIVES THROUGHOUT THE WORLD.
LONDON AGENTS: AVGHERINO & APERGIUS, 154 BISHOPSGATE EC 2 (ENGLAND)

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

Cables:—
) AETOS) ISCALLOYD } ADEN

PHONE:-
226 (3 Lines)

σμα ἐσφαλμένης ἔρμηνειας τῶν ὅρων «ευνήθεια λιμένος» καὶ «ἀπόδοσις». Λέγοντες «ευνήθεια λιμένος», ἐννοοῦμεν τὸν τρόπου ἐκφράσεως

καὶ ΟΥΧΙ τὸν χρόνον, πρὸς ἐκφόρτωσιν. Ἐν προκειμένῳ τρόπος ἐκφόρτωσες είναι ή σύγχρονος δί' διῶν τῷ κυτῶν, κατὰ τὰς κανονικάς ώρας καὶ μὲ κανονικάς συνθήκας ἐκφόρτωσης, ηπὶς δῆμος δὲν ἐπραγματοποιήθη. Λέγοντες δὲ «ἀπόδοσις», δὲν ἔννοούμεν τὴν κατὰ κύτος μόνον ὑπὸ κανονικάς συνθήκας καὶ εἰς τὰς κανονικάς ώρας ἐργασίας ὑπὸ μάς διμοχείριας ἐκφόρτωσεν ποσθόπτα, ἀλλὰ τὴν, βασεὶ τῆς μέστης της ἀπόδοσεως, ἔξερεν τῆς συνολικής ἡμερησίας ἀπόδοσεως, διά πολλαπλασιασμοῦ της ἐπὶ τὸν ἀριθμὸν τῶν διατιθεμένων πρὸς ἐκφόρτωσιν κυτῶν. Ἡ ἀποφίη, ἣν ὑπόστηριζει ή διάδικος Α.Τ.Ε. περὶ τοῦ μᾶλλον δεβαρυμένου κύτους καὶ πρὸς ἣν συμφωνεῖ καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίου, είναι ἀνέδοσική, προκειμένου περὶ πλοίων διαθετόνων πλείονα τῶν δύο κύτη καὶ ἔχοντων διμοιεῖδες φορτίον πρὸς σύγχρονον ἐκφόρτωσιν. Η πράξις ἔχει καταδείξει, ὅτι, ἔαν τὸ πλοίον διαθέτῃ περιστέρα τῶν δύο κύτη καὶ δὲν παρουσιάζει εἰς τὰῦτα διαφοράν πολλαπλασίαν τοῦ ἐνός πρὸς τὸ ἄλλο, ἡ ἐκφόρτωσις συντελεῖται συγχρόνως. «Ἀλλως θὰ είχε τὸ πρᾶγμα, ἔαν τὸ πλοίον διέβετε ἐν μόνον κύτος πρὸς ἐκφόρτωσιν η δύο, ἐξ ὧν τὸ έν, ὥμως, δεβαρυμένον πολλαπλασίας τὸ ἔτερόν. Ἀλλ' ὡς καὶ ἐν ἀρχῇ ὑπεστήριξα, ἡ κατὰ λιμένα ἀπόδοσις εἶναι δεκτικὴ αὐδομειώσεως ἐκ διαφόρων λόγων, δι' ὃ καὶ ἔμμενα εἰς τὴν ἀποψιν, ὅτι κάθε ἀπόδοσις εἰς κανονικάς ώρας ἐργασίας, ὑπὸ κανονικῆς συνθήκας καὶ μὲ τὰς κανονικάς καὶ συνήθη μέστα ἐκφόρτωσες, δέον νά διερχοταῖ ὡς ἡ κανονική ἀπόδοσης, προκειμένου περὶ οἵτως «Συνθετικαὶ Λιμένεος». Διότι ὑπάρχει τοιαύτη διαφορὰ ἀπόδοσεως μεταξὺ τῶν Ἑλληνικῶν λιμένων διὰ φορτία, ὡς ἐν προκειμένῳ, εἰς σακκους, (Κέρκυρα 60 τόνοι — Μυτιλήνη 150 — Καλάμαι 100 — Καβάλα 100 — Θεσσαλονίκη 130) καὶ ὑπὸ τὰς αὐτάς συνθήκας, ὥστε εὔχερώς νά δυνάμεθα νά δεχθῶμεν, ὅτι ἐκεὶ ὅπου τὰ ὄρια ἀπόδοσεως είναι χαμηλά ὑπάρχει περιθώριον ἀπόδοσεως, τὸ ὄποιον κατὰ τὰς περιστάσεις ἐκδηλούνται. («Ορα ΕΛΛΗΝΙΚΟ! ΛΙΜΕΝΕΣ — Ικανότητες καὶ συνήθειας αὐτῶν. «Ἐκδοσις Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἐλλάδος, 1952).»

Τό προβαλλόμενον παρά της Α.Τ.Ε. ἐπιχείρημα, διτὶ κατέβαλε διά την ἑκόφρωσιν τοῦ «Τρίνιντου» 1.416.000 ἔξτρα δι' ἐργασίαν 24 ὡρῶν, δὲν εύσταθει, καθ' ὅσον, ὡς συνάγεται ἐκ τοῦ συνδεύοντος τὴν παρούσαν ἀνάλυτικον σημειώματος, ἐκ τῶν 24 ὡρῶν μόνον ἐργασία 14 ὡρῶν ἀφερὰ τὸ πλοιόν, αἱ δὲ λοιπαὶ ὡραὶ τὴν παραλαβήν. Ἀλλὰ καὶ αἱ ὡραὶ αὗται συνθέτουσιν ἐργασίαν συμπληρωματικήν εἰς ἣ δύο κύτη ὑπεράσπεις 2, 3 ἢ 4 ὡρῶν πέραν τοῦ κανονικοῦ ἔξαρου, μαρτυρούσι δὲ ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΙΝ δαπανών παρὰ τῆς Α.Τ.Ε. καὶ οὐχὶ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΝ καὶ τούτῳ, διότι ὁ κανονισμὸς ἐργασίας Λιμένος Πειραιῶς ἐπιτρέπει παράτασιν τῆς ἐργαζομένης ὀμοιχείας καὶ μετά τὴν 2 μ.μ., ἐφ' ὃ σύν τοι παραπλήπτης κρίνει, διτὶ ἡ ἀνανεώσις τῆς ὀμοιχείας δὲν τὸν ἔχει ρετεῖ, ἔαν δὲν εἴναι παραλλήλως ἔτοιμος καὶ διά τὴν παραλαβήν ὀλοκλήρου τῆς ποσότητος, τὴν ὅποιαν θὰ ἑκόφρωση αὔτη. Προβάλλουσα, δθεν, ἡ διάδικος Α.Τ.Ε. τὴν καταβολὴν τῶν ἔξτρα, ὡς δικαιολογίαν ἐπιταχύνσεως τῆς ἑκόφρωσεως, δχι μόνον δὲν τὸ ἀποδεικνύει, ἀλλ' ἀντίθετα ἐπιτυγχάνει να θεμελιώσῃ ἐναντίον τῆς τὴν ἀποψιν τῆς πλημμελούσης ἑκόφρωσεως ἐφ' ὅσον δὲν είργασθη ὑπὸ τὰς συνηθεῖς καὶ κανονικὰς συνθήκας ἑκόφρωσεως. Είναιον ἀνατίρρητον, ὅτι συντίθεται λιμένος ἀπὸ ἀπόφεων τρόπου ἑκόφρωσεως, ὥς ζητεῖ καὶ παραδέχεται ἡ διεθνῆς νομολογία, είναι καὶ ἡ εἰς δύο στάδια ἐργασία (8—2 καὶ 2—8), ὡς ἐπίστηση συνθείας λιμένος είναι καὶ ἡ κατὰ τόνους ἑκόφρωσις, πρὸς ἐπιτευξίν μείζονος ἀπόδοσην (ὅρα κανονισμὸν ἐργασίας ἔργατον Λιμένος Πειραιῶς, ἀριθμ. 9, 11, 16, 20 καὶ 21). Η ὑποστηρίζουμένη ἀποψις καθ' ἦν καὶ ἡ ἑκόφρωσις δέον νὰ συντελεσθῇ εἰς λογικὰ χρονικὰ ὅρια (reasonable time) δὲν δύναται νὰ ἀποτελέσῃ ἐπιχείρημα πρὸς ἀπόκρουσιν τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ παραλήπτου νὰ ἐφαρμοσθῇ τὰς συνθείας τοῦ λιμένος καὶ τοὺς κανονισμούς ἐργασίας του, δταν αὐτὴ αὔτη ἡ ἐργασία τῆς ἑκόφρωσεως συντελῆται ὑπὸ τὰς κανονικὰς καὶ συνθεῖς συνθήκας ἑκόφρωσεως, καὶ εἰς τὰς κανονικὰς θάσας ἐργασίας. Τὰ αύτὰ πρὸς τὸ «Τρίνιντο» ιχθύουσι καὶ διά τὸ ἀπούπολον «Μαρία». «Οσον ἀφορᾷ τὸ ἀτμόπλοιον «Πλέιτρο Κανόλε» ἐκ Καθάλα, παραπέμπω εἰς τὸ time sheet τοῦ πλοιοῦ ἐξ οὐ καταδεικνύεται, δτι ἡ ἐπὶ τριῶν ωρῶν υπεριονὴ ἐργασία τοῦ ἐνός κύτους εἶναι ἀποτέλεσμα τῆς πλημμελούσης ἑκόφρωσεως ὅλων τῶν κιτῶν κατὰ τὴν διάσκειαν τῆς ἑκόφρωσεως.

φορτωσεών ολών των κινήτων κατά την οπαρέαν της εκφρωτώνεων.
'Εν τέλει νομίζω, ότι ούδεμία δίχιωσις της Α.Τ.Ε. πρόος καταδόλην
despatch δικαιολογείται, αντιθέτως δὲ θὰ ήτο δυνατόν νὰ στηριχθῇ
ἀπαίτησις τοῦ ἐκναυλῶτου διὰ δεμπιγγάδε, δεδουμένου, δικα, ότι δέν
ἔτει οιούσθι θέμα ὑπὸ διέψει τοῦ διαιτητικού δικαστηρίου, νομίζω, ότι
τελικώς θὰ πρόπεται νὰ διαγραφθῇ πάσα μεταξύ τῶν δισδικών ἀπαίτησις
ἐκ despatch δημητράγε.

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

N. YΩΡΚΗ, Μάιος.— Σαφείς ύπάρχουν ένδείξεις, κατά τους παρακολουθεύντας τις, έξελιξης της αμερικανικής σίκουριμας παρατηρητάς, διότι ήταν μηνών κρατούσαν θέσεις Ηράκλειο, ωλαχιστού του προσωρινών νότιων υποχωρηρῶν. «Μπούμ» βεβαίως τών ἑργαστιῶν δὲν προβλέπεται, αλλά μία ὀπωδόσης ποτε σταθεροποίησις διαπιστούται ηδη. «Ολαί αἱ ἐπὶ μέρους διαπιστώσεις τῆς Βιομηχανικῆς παραγωγῆς, των ὑφιστάμενων ἀπόθεμάτων Βιομηχανικῶν εἰδών καὶ τῆς πορείας τῆς ἀνέργιας, εἰς τὸ ὡρτὸν συμπέρασμα, τῆς σταθεροποίησεως δηλαδὴ τῆς καταστάσεως, ἀπολήγουν.

- Κατά τούς 'Αμερικανούς παραπηρήτας, κατάδηλως είναι ή ζωηρότης της κινήσεως της βρετανικής σίκουορμιας. Ποτέ άλλοτε, από τού πολέμου καὶ έπειτα, δὲν ήταν καλυτέρα ἡ ἑκεὶ οἰκουμενικὴ κατάσταση. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἀρσεως τῶν διαφόρων περιορισμῶν ἥρχισαν ἀποφέροντα τοὺς καρποὺς των. Ἡ ἐμπιστοσύνη δὲν είναι ἀνακτάται. Ἡ ἑσωτερικὴ οἰκουμενικὴ είναι σταθερά, η ἴτιμη ἐπίσης, τὰ ἡμερομισθια αὐδανοῦν, ὅπως καὶ τὰ κέρδη τῶν ἐπιχειρήσεων. Ἡ φορολογία παραμένει βαρεία πάλιτο, ἀλλὰ δὲν κατέστη βαρυτέρα. Ἡ βιομηχανικὴ παραγωγὴ ἐμφανίζεται ύψηλοτέρα πάσης ἄλλης περιόδου, πρόβλημα ἀνεργίας δὲν υφίσταται καὶ αἱ ἔσαγωγαι είναι εἰς ἀξίαν μεγαλύτεραι, ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους, παρὰ τὴν ἐλαφράν μείωσίν των πρὸς τὴν 'Αμερικήν.

— 'Η υφεσις των έργασιων αύδαμου διακρίνεται διὰ την ἀγγλικήν οἰκονομίαν, ἐνώ ή ἐμπιστοσύνη πρὸς τὴν λίραν εἶναι ισχυρά. Κατόπιν μάλιστα τῶν τελευταίων νομοθετικῶν μέτους κινεῖται αὐτή μεταξὺ τῶν 2.78 ἔως 2.82 δολλαρίων. Νομίσματα υγίεις θεωρεῖται πλέον ή λίρα εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν, δὲν ἀποκλείεται δὲ καὶ η περιτέρω υπέρτιμψις της, ἔνanti του δολλαρίου. Ή μετατρεψιμότης τῆς λίρας δὲν φαίνεται γὰρ ἀπέχει, ὑπὸ ὠρίσμένας προϋποθέσεως καὶ ως λχ. ἐπανήσεις ἀκόμη τῶν ἀποθεμάτων χρυσοῦ καὶ δολλαρίων, ἀτινα φθάνουν τώρα τα 2.7 δισεκατομμύρια δολλαρίων. Η σταθερότητος πάντως τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας ἀποτελεῖ καὶ αὐτὴ μίαν ἀπό τις προϋποθέσεις διὰ την μετατρεψιμότητα τῆς ἀγγλικῆς λίρας.

Οι φανίσμενοι πάντως της εξεγίασινεως της βρετανικής οίκουμας δέν είναι μοναδικόν· "Ολα οι χώραι της Δυτικής Εύρωπης έμφανιζουσαν σαφή τάξηματα της οίκουμης των άναρρωσεων. 'Άκομη και αύτη η συστολή των άμερικανικών έργασιων δέν είχεν έπ' αύτων τὸν ἀντίτιτυπόν της. Η κατάσταση ἀλλών της εὐρωπαϊκής οίκουμας είνε σημερον διάφορος τῆς του 1949. Τότε, αἱ πρώται ὥλαι καὶ τὰ τρόφιμα ἐλείπειν ἀπό πολλάς χώρας καὶ πολύτιμα δολλάρια ἔδαπανώτο διά τὴν ἀπόκτησίν των. Τώρα, τὰ δολλάρια είναι περισσότερα καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ καὶ ἄναγκαι ὅλιγωτεραι, ὡστὲ δλαι αἱ χώραι νὰ διαβέθουν ισχυρότατον καλύμμα δολαρίων καὶ χρυσοῦ καὶ μὲ έμπιστοσύνη νὰ προβλέπουν τὸ μέλλον, ἔτων καὶ ἀν ἀκόμη ηθελε συνεχισθῆ η συστολή τῶν ἔργασιων εἰς τὴν Ἀμερικήν.

• Ἡ τελευταίως ἀναγγελθείσα μεγάλη ἔξορμησις τῶν Ἕνωμένων Πολιτειών πρὸς πώλησιν τῶν γεωργικῶν ἀποθεμάτων των, προσκλήσεις νευρικότητα εἰς τὴν Ἀργεντινήν, Καναδάν καὶ τὴν Αύστραλιον. Αἱ χώραι αὗται, ὡς γνωστόν, στηρίζουν τὴν οἰκονομίαν των εἰς τὰς ἔξαγαγές γεωργικῶν προϊόντων, ἀνησυχοῦν δὲ ἀπὸ τὴν ἀπόφασιν τῆς Οὐα- σιγκτώνου ὅπως κατακλυσθή τὰς ἀγοράς ὃδοι τοῦ κόσμου μὲν γεωργικά προϊόντα ἀτίκαια καὶ προστίθεται νό προσεόπην εἰς γυμνᾶς τιμᾶς.

ποιούσαν, οτιά καὶ προτείσαντι νέη προσφέρει εἰς χρυσάφια τίμας.
Οὐ γάγκιλος τύπος πληροφορεῖται ἐξ Οὐαστικήνων, διτί αἱ Ἑνωμέναι
Πολιτεῖαι ἔνδεχεται, μὲ τὴν σχεδιαζομένην παρ' αὐτῶν ἀθρόαν ἔξα-
γωγὴν γεωργικῶν προϊόντων, νᾶ ἀρουρὰς τοὺς περιορισμούς εἰς τὰς ισα-
γωγάς των. Τῷ ἔδημωρού τοιούτῳ τὰς προύποθεσίες δι' ἦν διεβιένες ἐμ-
πόριον ἐπὶ εύρυτέρων βάσεων καὶ μάλιστα μὲ ἀμοιβαῖα πλεονεκτήματα
δι' ἥπατος πολιτειῶν.

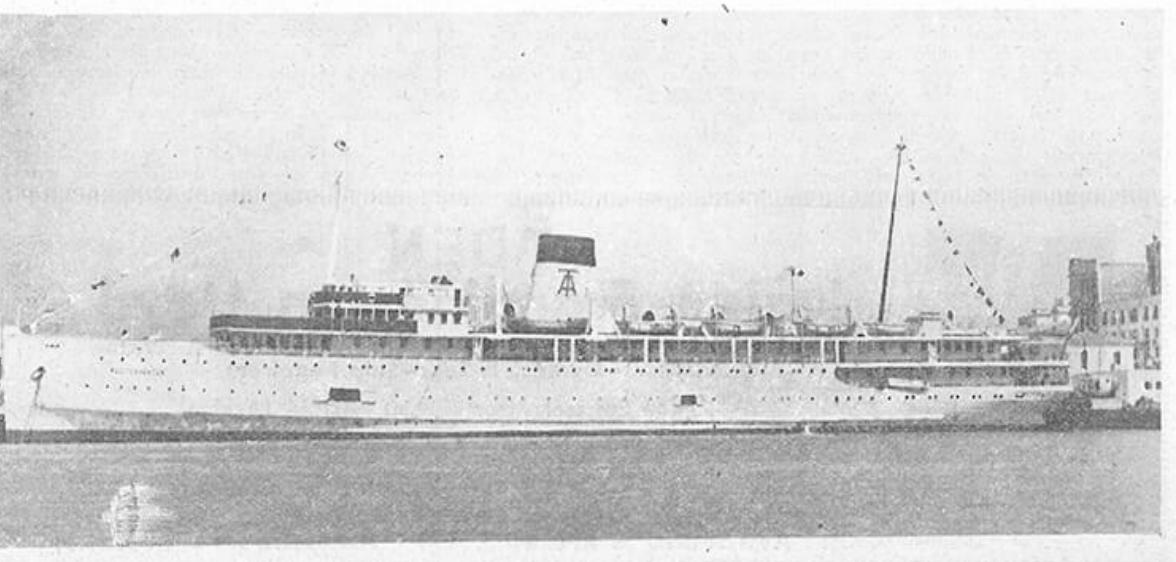
— Παρά τὰς προβλέψεις, τὸ ἀνταλλακτικὸν ἐμπόριον μεταξὺ Ἀνατολῆς καὶ Δύσεως δὲν φαίνεται νὰ ἔξελισσεται εὐνοϊκῶς. Αἱ στατιστικαὶ του 1953 ἐμφανίζουν τῶν ἔξαγωγῶν ἐκ τῆς Δυτ. Εὐρώπης πρὸς τὰς Εὐρωπαϊκὰς χώρας του Σιδηρούν Παραπετάσματος εἰς τὸ ημισυ ἔναντι του 1938, κατ' ἀξίουν Σὲ εἰς τὰ 38 %.

— Αἱ εισαγωγαὶ ἐπίσης υστεροῦν, διότι οἱ Ρώσσοι δὲν διαθέτουν σι-

τηρεῖ, εἰς ἐπαρκεῖς ποσότητας καὶ γαιάνθρακας εἰς καλὰς τιμάς. Αἱ χώραι τῆς Δύσεως θὰ ἡσαν διατεθείμεναι νά ἀγοράσουν τὰ ρωσικά γεωρ-

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΒΕΝΕΤΙΑΣ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΚΩΝ)ΠΟΛΕΩΣ

Τὸ ἐπιβατηγὸν μεσογει-
ακὸν γραμμῆς «Μεντι-
τερράνεαν», ἐκτόπισμα-
τος τόννων 11.000, τα-
χύτητος 21 μιλίων,
ηρχεις πρὸ δὴ μερῶν τὰ
τακτικά του δρομοδό-
για εἰς τὴν γραμμὴν
Ἀδριατικῆς -Πειραιῶν-
Κων.) πόλεως. Πρόκει-
ται περὶ ἔξαιρετικῶν
πολυτελοῦν καὶ ἀνέτου
σκάφους, ὅπερ προώ-
ρισται σημαντικῶν νό-
έρισχύση τὴν τουριστι-
κὴν προσπάθειαν τοῦ
τόπου μας καὶ τὴν ἐ-
δραίσιον τῆς θέσεως
τῆς Ναυτιλίας μας ε
τὴν Μεσογείου.



νικά προσίontα, ἀν ταῦτα προσεύροντο εἰς ἀφθονωτέρας ποσότητας.

• 'Η Τουρκία και ἡ Ἰταλία ἔτυχαν πιστώσεων 43.5 ἑκατομμύριων δολαρίων διὰ τὴν ἀγοράν γεωργικῶν ἐργαλείων και προϊόντων ἀπὸ τὰ χειρικανικά ἀπόδειματα. 'Η Τουρκία θὰ λάβῃ 25 ἑκατ. δολλαρίων και ἡ Ἰταλία 18.5 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

• Ἀπὸ τὸν Αὐστραλὸν ὑπουργὸν τῆς Γεωργίας ἀνεκοινώθη πρὸ ἡμερῶν, ὅτι τὸ πρώτον σημεῖα κάποιας ἀγροστικῆς κινήσεως ἀπὸ τοὺς μεγαλυτέρους καταναλωτὰς τῶν αὐστραλιανῶν στηρῶν ἥρχισαν νὰ ἀναφαίνωνται. Περίπου 600.000 μπούσελς σίτου ἡ τὸ ἀντίστοιχον αὐτῶν εἰς ἀλευρά ἐπωλήθησαν κατὰ μικρὰ ποσότητας. Ἀγορασταὶ αἱ Ἰνδίαι, ἡ Κύπρος, ἡ Ροδεσία, ἡ Ἰαπωνία, ἡ Νέα Ζηλανδία και ἡ Νοτιοαυστραλικὴ Ασία, ἐν τινὲς δὲ μέτροι και ἡ Ἀγγλία.

• Καλὸς και ἔνδρος καιρῷ, ἐπικρατήσας κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ Ἀπριλίου, πόνουσε τὴν συγκομιδὴν τοῦ Ἀργεντινοῦ ἀραβοστίτου, τοῦ ὄποιον αἱ πρώται ποσότητες ἐφορτώθησαν ἡδη. Πάντως, ὅτι παραστιάζεται και διὰ τὰ ἄλλα δημητριακά, τὸ αὐτὸν συμβαίνει και μὲ τὸν ἀραβοστίτον, Φθάνει δηλαδὴ εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεων κατὰ περιορισμένας ποσότητας, λόγω ἀνεπαρκείας τῶν σιδηροδρομικῶν συγκοινωνῶν, αἵτινες και κρατοῦν σύνη τὰ ἀπόδειματα εἰς τὸ ἑστωτερικὸν τῆς χώρας, ἀντὶ γὰ τὲ διακινοῦν ταχέως πρὸς τὰ λιμενικά κέντρα. Προβλέπεται, πάντως, ὅτι αἱ πρὸς ἔξαγωγὴν ποσότητες θὰ φθάσουν μέχρι τοῦ θειοπόρου τὰς 700.000 τόνων.

• Μεταξὺ Ὀλλανδίας και Ἀργεντινῆς ὑπεγράφη συμφωνία, βάσει τῆς ὁποίας ἡ Ὀλλανδία θὰ ἀγοράσῃ σίτον, ἀραβοστίτον και ἄλλα δημητριακά, καθὼς και δέματα, συνολικῆς ἀξίας 35, περίπου, ἑκατομμύρια. Ἐναντὶ αὐτῶν, ἡ Ἀργεντινὴ ἔδει προμηθευθῆναι γαϊάνθρακας, ὄρυκτέλαια, χημικά προσίontα, σίδηρον και χάλυβα ἵσης ἀξίας.

• Συμφωνία ὑπεγράφη μεταξὺ Μαύρωμας και Ἱνδίων διὰ τὴν ἀγορὰν ἐντὸν χρονικοῦ περιόδου μὴ καθορισθείσεις — πάντως μεταξὺ 4 ἔως 5 ἑτῶς ὡς λέγεται — 900.000 τόνων ὄρυζης. Αἱ πρώται διαταγαί, διὰ φορτώσεων Μαΐου, ἐκυκλοφόρησαν ἡδη εἰς τὴν ἀγοράν.

• 'Η Γερμανία ἡγόρασε γεννήματα ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν και ἐπτὰ φορτίγα ἐναυλώθησαν τὴν παρελθόνταν ἑδδομάρα διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων κριθῆς.

• Τὸ «Στέπη Ντηπάρτμεντ», δι' ἐκπροσώπου του εἰς τὴν ἀρμοδίαν ἐπιτροπὴν τῆς Γερουσίας, ἐπέκρινε ζωηρῶς τὸ μέτρον τῆς ἐπεκτάσεως ὑπὲρ τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου τοῦ ποσοστού τῶν 50 σὺν 50 % ἐπὶ τὸν φορτώσεων. 'Ἐπέκτασις τοῦ μέτρου — ἐτούισθη — θεὶ προεκάλει ἀντίποινα ἀπὸ μέσους τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν και διακρίσεις σημαίας, μὲ ἐπικινδύνων τὸν ἀντίκτυπον τῶν διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων.

• Εἰς 31.700.000 τ. ἀνήλθε κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους ἡ παραγωγὴ τῶν πετρελαίων εἰς τὰς χώρας τῆς Μέσης Ανατολῆς, ἐναντὶ 28.000 τ. τοῦ ἀντίστοιχου τοιμήνου τοῦ παρελθόντος ἔτους. Εἰς τὴν παραγωγὴν ταῦτην μετέχοντας ἡ Σαουδικὴ Ἀραβία μὲ 11.500.000 τόνων, τὸ Κουβέιτ μὲ 10.800.000 τ. (και μὲ οεκόρ παραγωγῆς 4.300.000 τ. κατὸ Μάρτιον), τὸ Ἰράκ μὲ 7.000.000 τ. και τὸ Κατάρ μὲ 1.100.000 τόνων.

• Ο διευθύντης τοῦ γεωργικοῦ τμήματος τῆς 'Ἀγγλοϊρένιαν' κ. Τζωρτζ Λής ἐδήλωσε πρὸ ἡμερῶν, ὅτι ἐντὸς μιᾶς εἰκοσαετίας πλέον τοῦ ἡμίσεος τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς πετρελαίων θὰ προέρχεται ἀπὸ τὴν Μέσην 'Ανατολήν. 'Εως τότε — ὑπελόγισεν ὁ κ. Λής — αἱ παγκόμιοι εἰς πετρέλαιο ἀνάγκαι, αἵτινες σήμερον ἀνέρχονται εἰς 650 ἑκατομμύρια τόνων ἐτησίως, θὰ έχουν αὐληθῆ εἰς 1400 ἑκατομμύρια τόνων. Αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι καλύπτουν, πρὸς τὸ παρόν, τὸ 49 % τῆς παγκοσμίου πετρελαιοπαραγωγῆς.

• Διὰ πρώτην φοράν ἡ Δυτικὴ Γερμανία ἐστομίσωσε ρεκόρ παραγωγῆς πετρελαίων. 'Ἐφθασεν αὐτὴ τὸ 1953 εἰς 2.000.000 τ., εἰς μίαν δηλαδὴ ποσότητα καλύπτουσαν τὸ 1/3 τῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας. Τὰ ἀπόθεματα ὑπολογίζονται εἰς 51 ἑκατομμύρια τόνων και προσπάθεια καταβάλλεται, ὅπως ἡ παραγωγὴ φθάσῃ τὰ 3.000.000 τόνων. 'Η κατανάλωσις κατὰ τὸ 1953 ἀπέρροφης ποσότητα 7 ἑκατομμυρίων τόνων. 'Ἄς σημειωθῆ, ὅτι τὸ 1932 ἡ παραγωγὴ ἀνήρχετο μόλις εἰς 200.000 τόνους και ὅτι τὸ 1941, ὅτε ἡ Γερμανία ἐτέλει, λόγω τοῦ πολέμου, ἐν ἀποκλεισμῷ, ἐφθασεν εἰς 1.056.000 τόνους. 'Εξ αὐλοῦ τὰ γερμανικὰ διύλιστρια ἔχουν δυναμικότητα κατεργασίας 8.000.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου ἐπτσίως. 'Ἐδοκινούμονται τοιωτοτρόπως ποσὲ συναλλάγματος 20 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, διότι εἰσάγεται ἀκάθαρτον πετρέλαιον, ἀντὶ τῶν διύλισμένων πρόπτων.

• Στατιστικαὶ τῆς 5ης τρέχ. μηνὸς Μαΐου ὑπολογίζουν εἰς 162 τὰ ἀνά τὸν κόσμον παραπλισμένα δεδαμενότοις, συνολικῆς χωρητικότητος 2.031.060 τόνων, φορτίου περίπου. Τὰ 79 ἔξ αὐτῶν ἀνήκουν εἰς τὰς 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαις και τὰ ὑπόλοιπα εἰς τὰς ἄλλας χώρας. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν ἡλικίαν, ἀναφέρεται ὅτι 60 ἔκ τῶν ἀργούντων τάκερες, χωρητικότητος 570.000 τόνων, εἶναι 25 ἔτῶν και ἀνω, μεγέθους δὲ κάτω

τῶν 13.000 τόνων. Πλεῖστα δσα ἀμερικανικὰ τοῦ τύπου «T.2» περιλαμβάνονται εἰς τὰ ἀργούντα, γεγονός ὅπερ ἀποδεικνύει ὅτι και διὰ τὰ σκάφη ἀκόμη τῆς κατηγορίας ταῦτης, ὅπως και διὰ τὰ νεότευκτα, τὰ ἔχοντα χωρητικότητα μέχρι 20.000 τόνων d.w., οἱ κρατοῦντες σήμερον εἰς τὴν ἀγοράν ναῦλοι εἶναι παντελῶς ασύμφοροι, ὥστε ὁ παροπλισμός των για ἀποτελὴ τὴν μόνη πρὸς τὸ παρὸν διέξοδον διὰ τοὺς πλοιοκτήτας των. Πολλὰ πράγματα ἀκόμη σκάφη πλέουν ἡδη πρὸς τὰ ἀγκυροβόλια τῆς ἀργίας. 'Η ἀμέσως προσεχῆς στατιστικὴ θὰ ἐμφανίσῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν παραπλισμένων ἔτι μᾶλλον ηδημένων.

• Εἰς τὴν ναυλαγοράν ἀναφέρεται μία χαρακτηριστικὴ περίπτωσις τῆς κρίσεως, που ἐπικρατεῖ ἀπὸ τὸν εἰς τὰς ναυλώσεις τῶν δεξαμενοπλοίων. 'Ενα νορβηγικὸν τάκη 12.000 τ., ὅπερ ἀπὸ τῆς 14ης Ἀπριλίου εύρισκεν ἀνάυλωτον εἰς τὸν Περσικὸν Κόπτον, προσεφέρθη μετὰ δεκαπεντήμερον ἀναμονὴν, νὰ ναυλωθῇ διὰ Δυτ.Εύρωπην, προκειμένου νὰ ἐπέστρεψεν εἰς τὴν ἐν Νορβηγίᾳ βάσιν του πρὸς παροπλισμόν, εἰς οἰσινήποτε τιμὴν ναυλώσαν καλύπτουσαν τὸ δικαιώματα τῆς διώρυγος τοῦ Σουετού, και τὸν διαπάνας του εἰς τὸν λιμένα έκφορτώσεως. 'Εδεστέο δηλαδὴ την 100 % ἐπὶ ἀλαττον τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου, χωρὶς ὅμως και εἰς αὐτὴν ἀκόμη τὴν ἔξευτελιστικὴν τιμὴν νὰ ευρεθῇ ναυλωτής. Τελικῶς τὸ σκάφος ἐναυλώθη, πρὸς ἀντίθετον διμῶν κατεύθυνσιν, δι' Ισπανίαν, μὲ ναυλὸν 55 % ἐπὶ ἀλαττον, ἀλλὰ μὲ φόρτωσιν μέσων Μαΐου.

• 'Εν τῷ μεταξύ, αἱ εἰσαγωγαὶ ἀκαθάρτων πετρελαίων εἰς τὸν 'Ηνωμέναις Πολιτείας ἐξεμειώσαν νέαν αὐξήσιν κατὰ τὸ 1953. 'Εφθασαν, κατὰ μέσον, εἰς 1.043.000 δημέριας πετρελαίων, εἰς τὸ ισότοσον δηλαδὴ 53 ἑκατομμυρίων τόνων ἐπτσίων, μὲ αὐξήσιν 26 %, ἐναντὶ τοῦ 1950 και 10 % ἐναντὶ τοῦ 1952.

• Τὰ ἀτυχήματα τοῦ γαλακιοῦ ὑπερωκεανίου «Φλάνδρα» συνεχίζονται. Αἱ μηχαναὶ του ἐνεφάνισαν και πάλιν κατὰ τὸ τελευταῖον ταξίδιόν του ἀναγματίας και ἔχειάσθη νὰ ἀκυρώθη τὸ ἐκ Χάρβρτς δρομοδόγιον τοῦ τῆς 4ης Μαΐου, ἵνα τὸ σκάφος ἐκτελέσῃ ἐπισκευάς εἰκοσαπέμερου διαρκείας. 'Αφ' οὗ τὸ «Φλάνδρα» ἐτέθη ἐν ὑπερεσίᾳ, ὑπέστη σειράν δῆλην ἀτυχημάτων εἰς τὰς μηχανικὰς τοῦ ἐγκαταστάσεις, σημαντικώτερά τῶν διποιών ὑπῆρχεν ἢ τοῦ 'Ιοιλίου 1952, ἡτις τὸ ἡνάγκασεν ἀποσυρθῆ τῆς ὑπερεσίας ἐπὶ μακρῷ χρόνου.



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

ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA

Via XX Settembre, 14

GENOA

Tel. No. 51-358

Cable Address: «DEOXIDO»

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

21, Talaat Harb Pacha

ALEXANDRIA

Tel. No. 23268-21112

Cable Address: «DIORYX»,

(for all offices)

D. J. PAPADIMITRIOU & SONS

25, Sultan Hussein

PORT-SAID

Tel. No. 2174-8300

HOLLAND

ZANNIS - BROS

Veerhaven 12

ROTTERDAM

Tel. No. 24765-21613

Cable Address: «ZANNIS»

BELGIUM

HERMES SHIPSTORES

12, Prekerinnenstreet

ANTWERP

Tel.: 33.07.45

Cable Address: PRIONAS

GERMANY

HANS FICK & Co

Gr. Theaterstr. 37

HAMBURG 36

Tel.: 34-48-91

Cable Address: FIBSHIP

GREECE

D. GIOXAS - G. HOUTOPOULOS

D. VLACHOS

7, Leocharous Street

PIRAEUS

Tel. No. 42-249, 45-598

Cable Address: «GIOXASCO»

JAPAN

TOZAI KOEKI KAISHA, LTD.

Mitsubishi Shoji Bldg.

No. 10, 2-chome Marunouchi Chiyoda-Ku

TOKYO

Tel.: (27)-1031, 1131

Cable Address: TOZAIFUL

ΥΙΟΙ ΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ

Τὸ 'Αρχαιότερον και Τελειότερον τῶν ἐν 'Αλειάνδρεια Μηχανουργείων, ἔδρυθεν τῷ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ: Τοῦ 'Αγγλικοῦ 'Υπουργείου Πολ. Μεταφορῶν. Τοῦ 'Αγγλικοῦ Ναυαρχείου. Τοῦ 'Ελληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ Μ. Α.

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

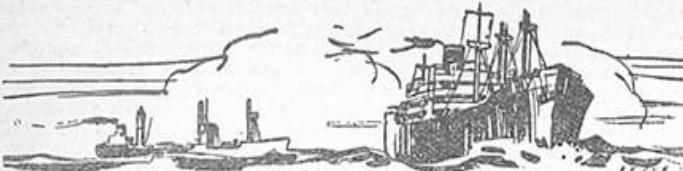
'Ἐπισκευαὶ πλοίων πάσης φύσεως και εἰσαγωγὴ αὐτῶν εἰς Δεξικενήν. 'Ἐκτέλεσις πάσης ἐργασίας ἀφορώσας τὴν Μηχανουργίαν και τὴν Λεβητοποίησαν. — 'Οργανοκολλήσεις και 'Ηλικτροσυγκολλήσεις. — Χυτήριον 'Ορειχάλκου και Χυτοσιδήρου.

'Ἐργοστάσιον και Γραφεῖα: 68-70. 'Οδὸς ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡΑ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Τηλέφωνον. R 591

Τηλεγραφική Διεύθυνσι: «FRANGSON» ALEXANDRIA



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Αἴγυπτος

Ἡ κίνησις τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ

Εις τὸ προηγούμενον τεῦχός μας εἶχομεν δώσει μίον περιεκτικὴν εἰκόναν τῆς ναυτιλιακῆς καὶ ἐμπορικῆς κινήσεως, μεγά τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. Μίαν λεπτομερεστέραν ἀνάλυσιν παραθέτομεν σήμερον. Συμφώνως πρὸς τὰς δημοσιευμένας εἰς τὸ «Δελτίον» τῆς ἑταῖρίας τῆς Διώρυγος στατιστικάς, αἱ κατὰ τὸ 1953 διελεύσεις σκαφῶν ὑπῆρχον αἱ μεγαλύτεραι ἀπὸ τοῦ 1938 καὶ ἐντεῦθεν, ὡς προκύπτει ἀπὸ τὸν κατωτέρῳ πίνακα:

"Ετη	Διελεύσεις	Καθαρά χωρητικ. εις χιλ. τόν.	(νέτ)
	"Εμπορά	Κενά	Σύνολου
1938	6171	29.170	5.248
1939	5277	25.163	4.410
1940	2589	10.587	2.949
1941	1804	5.363	2.900
1942	1646	4.440	2.588
1943	2262	7.553	3.721
1944	3320	14.659	3.466
1945	4206	21.482	3.583
1946	5057	26.101	6.631
1947	5972	27.521	9.056
1948	8686	37.803	17.278
1949	10420	46.894	21.968
1950	11751	54.436	27.360
1951	11694	56.779	23.577
1952	12168	61.716	24.421
1953	12731	66.960	25.945

Προκύπτει έκ του ἀνωτέρω πίνακος, ότι ή διελθόνσα μέσω του Σουέζ χωρητικότης ἐτριπλασιάσθη σχεδόν κατά τὸ 1953, ἔναντι του 1938 καὶ οὐτὸν ἀπό τοῦ 1951—52 ή αὐτὴ κίνησις ἐμφανίζει αὐξῆσιν 6.000.000 τ. νέτ κατ' ἔτος. 'Η ποιατικὴ δῶμας αὐξησίς, δεδομένου τοῦ ὅτι δὲν ήγενήθη κατὰ τὴν ίδιαν ἀναλογίαν ὁ ἀριθμός τῶν διελθόντων σκαφῶν, ὅπηγει εἰς τὸ συμπέρασμα, ότι ἀπὸ του 1951 καὶ ἐντεύθεν τὰ χρησιμοποιήσαντα τὴν διώρυγα πλοία ήσαν μεγαλύτερουν μεγέθους. Σημαντικότερά ἔξι ἄλλο — ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν προπολεμικὴν περίοδον — εἶναι ή αὐξησις τῶν πλοίων, ἀτινα διῆλθον τὴν διώρυγα κενά φορτίου, παρ' ὅσον ή αὔξησις τῆς διελθόντης ἐμφόρου χωρητικότηος. Κατὰ τὴν τελευταῖαν δῶμας ἀπὸ του 1949 πεντατεύιαν ἡ αὐξησις αὐτῇ διὰ τὰ κενά σκάφη παραμένει οὐσιαστικῶς στάσιμος κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰ ἐμφόρα, ἀτινα ἀξιόλογον σημειώνουν κατ' ἔτος αὔξησιν.

Ο κατωτέρω πίνακας έμφανιζει άναλυτικότερον την κίνησιν των διελεύσεων κατά κατεύθυνσεις. Το 1953, ένα συγκούσει με το 1952:

	Πλοϊα	T. νετ	Πλοϊα	T. νετ
Έκ Βορρά πρός Νότον	6111	42.921.578	6362	45.926.482
Έκ Νότου πρός Βορράν	6057	43.215.459	6369	46.978.957

Σύνολον 12.168 86.137.037 12.731 92.905.439
 Διαπιστωμάτι άπό τους άνωτέρω άριθμούς, διτι αι διελεύσεις του 1953, έν συγκρίσει πρός την άντιστοιχον κίνησιν του 1952, παρουσιάζουν διά μεν τάς κατευθύνσεις άπό Νότον πρός Βορράν αύξησιν 5% του άριθμου των πλοίων και 9% διά την χωρητικότητα, διά δε τάς κατευθύνσεις άπό Βορρά πρός Νότον αύξησιν 4% του άριθμου των πλοίων και 7% διά την χωρητικότητα. Η κίνησις και πρός τάς δύο κατευθύνσεις είναι ισόρροπος, γεγονός δηπέρ αποκαλύπτει, διτι τα πειρισθέρεα σκάφη. χρησιμοποιούν την διώρυγα, τόσον κατά τά ταξίδια καθόδου των, όσον και κατά τά ταξίδια της έπιστροφής των. 'Αφ' έτέσουν οι κάτινθι στατιστικοί πί-

OVERSEAS SUPPLIERS & C^{O.} INC.

**SHIP—CHANDLERS
EXPORTERS & IMPORTERS**

I, KAIGAN DORI I CHOME

YOKOHAMA JAPAN

All kinds of meats, poultry, fruits, fish, groceries,
vegetables & equipment for engine and deck.

Prompt delivery.

Cables: **OVSUP** Yokohama.
P.O.Box 18, Yokohama Japan—Tel (2)3264

DIRECTOR : COSTAS PUZEZOS

νακες εμφανιζουν την κατανομην των διελεύσεων κατά κατηγορίας πλοίων (εις χιλιάδας τόνων νέτ):

	Διελεύσεις 1952			Διελεύσεις 1953		
Σκάφη έμφορτα	Πρός Νότον Βορράν	Πρός Σύνολον	Σκάφη έμφορτα	Πρός Νότον Βορράν	Πρός	
α) Ταχυδρομικά	5.370	5.037	10.407	α) Ταχυδρομικά	6.057	6.136
β) Τάνκερς	3.792	25.042	28.834	β) Τάνκερς	4.199	27.050
γ) Λοιπά πλοία	10.101	10.194	20.295	γ) Λοιπά πλοία	9.634	11.338
Σκάφη κενά				Σκάφη κενά		
α) Τάνκερς	22.316	672	22.988	α) Τάνκερς	24.345	780
β) Λοιπά πλοία	256	1.177	1.433	β) Λοιπά πλοία	450	370
Πολεμικά καὶ πολεμικά μεταφορ.	1.087	1.093	2.180	Πολεμικά καὶ πολεμικά μεταφορ.	1.241	1.305
				λεμνικά μεταφορ.		2.546

Σύνολον: ... 42.922 43.215 86.137 Σύνολον: ... 45.926 46.979 92.905

Φανερὸν ἀπὸ τοὺς ὄντας πίνακας καθίσταται, ὅτι εἰς τὰς διελεύσεις ἐμφόρων στακφάνων ἀπὸ τὴν διώρυγα, παῖσιν ἔξαιρετικά σματακτοὶ ρόλον τὰ δεξαμενόπλοια. Ἡ συνολικὴ αὐτῶν χωρητικότης καὶ διὰ τὰς δύνατες κατεύθυνσει φθάνει εἰς τὸ αὐτὸν ὑψός πρὸς τὴν συνολικήν χωρητικότητα τῶν δύο ἄλλων κατηγοριῶν, ὃμοι λαμβανομένην. Τὰ ἐμφόρο δεξαμενόπλοια κατεύθυνονται βεβαίως ἀπὸ Νότου κυρίως πρὸς Βορρᾶν ἄλλα καὶ τὰ ἀπὸ Βορρᾶ πρὸς Νότον ἐμφόρτα τάνκερς, αντίτροποσταπεύουν τὸν οὐχὶ εὐκαταφρόνητον ὅγκον τῶν 4.200.000 τόννων. Ὡς πρὸς τὴν κατηγορίαν ἐξ ἄλλου τῶν κενῶν στακφάνων, τὰ δεξαμενόπλοια, μὲ τὰ ταξιδιώτα τῶν ἀπὸ Βορρᾶ πρὸς Νότον ἐμφανίζουν μίαν, τρόπον τινά, καταθλιπτικὴν ὑπεροχὴν. Ὁ ἔξετάζων τὴν αὔξησιν τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τῆς σημειωθείσης κατὰ τὰ ἐπὶ 1952 καὶ 1953, διαπιστώνει ἀπαξὲ εἴτι, ὅτι ὄφελεται αὐτὴ εἰς τὰ δεξαμενόπλοια, ἄπινα καλύπτουν τὰ 67 % αὐτῆς.

Τούκαντιον, τὰ σκάφη ἔηρου φορτίου διετήρησαν τὸ 1953 τὴν αὐτὴν θέσιν, ἐναντὶ τοῦ 1952. Ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ, δῆμως, τὸ «Δελτίον» τῆς Διώρυγος, παρατηρεῖ τὰ ἔχεις: «Βαθυτέρο τούτῳ γεγονότος τούτου ἔξι τασίς ἀποδικνύει, ὅτι οὐ σταθεροποίησις τῆς συνοικικῆς χωρητικότητος εἰς τὰς διελεύσεις σκαφῶν ἔηρου φορτίου ἀποτελεῖ ἐν τῇ πραγματικότητι τὴν συνισταμένην ἀρκετά εὔσιωθήτων. ἄλλ' ἀντιτιθέμενων μεταβολῶν, ὅχι μόνον εἰς τὰς δύο κατεύθυνσις, ἀλλὰ καὶ εἰς ἑκάστην τῶν δύο μεγάλων κατηγοριών πλοίων, δηλαδή, τῶν κενῶν καὶ τῶν ἐμφόρων. Πράγματι, ἐναντὶ μιᾶς αὐξήσεως 677.000 τ., διὰ τὰ ἐμφόρτα σκάφων, παραπτούμενης μείωσιν 613.000 τ. διὰ τὰ κενά Ειδικώτερον, μεγάλη ὑποχρήσις κατά 68.6 % παραπτεῖται εἰς τὰς διελεύσεις κενῶν πλοίων μὲν κατεύθυνσιν ἐκ Νότου πρὸς Βορρᾶν. Ἀναφέρεται ἡ μείωσις αὐτῆς, κυρίως, εἰς σκάφη προερχόμενα ἐξ Ἰνδιῶν, (—385.000 τ.), ἀτινα δεν ὠφελήθησαν, ὅπως κατὰ τὸ 1952, ὅτε μετέφερον ἀμερικανικά σιτηρά πρὸς τὰς Ἰνδίας καὶ ἐκεῖθν ἐπανήρχοντα εἰς τὰς βάσεις τῶν ἐμφόρων μὲν παταλλεύματα ἢ ἀλλα εἰδον. Ἐπίσης εἰς σκάφη προερχόμενα ἐξ Αὐστραλίας (—180.000 τ.) λόγῳ τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ σκαφῶν, ἀτινα μεταφέρουν εἰς Αὐστραλίαν μετανάστας καὶ ἐπανέχονται ἐκεῖθεν κενά. Καὶ τέλος εἰς σκάφη προερχόμενα ἐκ Περσικοῦ Κόλπου (—130.000 τ.). Ἡ αισθητὴ ἀφ ἑτέρου αὐξησις κατά 11.3 % τῶν ἐμφόρων σκαφῶν ἀπό Νότου πρὸς Βορρᾶν ἀποδίδεται εἰς τὰς πύξημένας ἀποστολὰς Ἰνδικῶν σιδηρομεταλλεύματων, ἵσχαρεων ἐξ Αὐστραλίας καὶ Φορμόςης, καθὼς καὶ κρήτης ἀπό τὸ Ἰράκ. Αὔξησιν ὁκόμη 17% καὶ πλέον κατὰ τὸ 1953, ἐναντὶ τοῦ 1952, ἐνεψάνεται καὶ ἡ κίνησις τῶν ταχυδυνωμάτων πλοίων.

πρός διλοκήρωσην τής άλλης είκονος τής ναυτιλιακής κινήσεως του Σουεζ κατά τό 1953, έν συγκρίσει και πρός τό 1952, παραθέτομεν κατώτερων τῶν πίνακας κατανομῆς τῶν διελθόντων σκαφών και τού τονάξ αυτῶν, κατά απομίληση:

Σημαῖαι	Πλοϊστ	T. νέτ	Πλοϊστ	T. νέτ
Αγγλική	4212	28.643.186	4446	31.262.257
Νορβηγική	1663	13.547.914	1720	13.926.235
Γαλλική	1018	7.737.864	1101	8.425.534
Τανασαΐκή	872	6.804.377	924	7.943.845
Λιβεριανή	264	3.051.540	429	5.016.656
Ιταλική	875	4.654.807	880	4.991.152
Ολλανδική	564	3.901.799	614	4.230.149
Αμερικανική	831	6.257.613	537	4.123.498
Σουηδική	364	2.608.068	441	3.169.113
Δανική	359	2.451.956	345	2.410.860
Ονδουριανή	95	1.227.710	102	1.345.297
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	225	1.064.293	194	1.079.606
ερμανική	125	698.956	164	851.295
Πολωνική	82	493.569	103	583.795
Ινδιάνων	96	526.057	115	561.756
Πόρτογαλική	68	490.239	73	536.723
Ισπανική	33	217.785	65	509.010
Τουρκική	54	323.825	65	387.823
Σοβιετική	84	321.312	86	337.021
Φίλλανδική	26	136.706	51	232.162
Βελγική	40	264.645	34	220.523
Ισπανική	36	187.816	30	144.160
Ελβετική	13	86.029	20	124.155
Αλγυπτιακή	55	122.535	36	120.703
Κοσταρίκας	35	86.098	38	103.525

Αἱ ὑπόλοιποι σημαῖαι σημειώνονται εἰς τὴν στατιστικὴν τῆς Διωρύγου μὲ διελεύσεις σκαφῶν συνολικῆς χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 100.000 ν. νέτ., ἐνῷ διὰ πρώτην φορὰν ἀναφέρονται διελεύσεις σκαφῶν ὑπὸ σπ.

ΜΑΣΣΑΛΙΑ

"AU TONNEAU,"

ΕΛΛΗΝΟ-ΓΑΛΛΙΚΟΝ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟΝ
ΚΕΝΤΡΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ

ΕΚΛΕΚΤΗ ΚΟΥΖΙΝΑ

9, Rue Beauvau, 9, Tel : CO 63-92
MARSEILLE (Ier)

μαίαν Ἀργεντινής, Αιθιοπίας, Βιετνάμ, Κουβέντη και της Τσιλίδης, σύντινες δὲν είχον αντίστοιχον κίνησιν κατά τό 1952. Εναί, τέλος, χαρακτηριστικόν, διά της Ἐλληνικής σημασίας κατέχει ἐπιφανειακών μεν την διαδεκάτη θέσην εἰς τὴν κίνησιν τῆς Διώρυγος, ἐνώ ἐν τῷ πραγματικῷ τητῇ ἡ θέσης της θά δεῖ νῦν είναι κατά πολὺ βελτιωμένην, ἀν ἐλαυνόντο ύπ' ὅψιν τὰ ὑπὸ ξένας σημασίας σκάφη μας. Πράγματι διῆλθον τὴν Διώρυγα σκάφη παναμετική, λιβεριανή, ὄνδουριανά και Κοσταρίκας 1493, συνολικής χωρητικότητος 14.409.323 τ. νέτ. Πλείστα ἔξ αὐτῶν ἦσαν ἐλληνικής πλοιοκτησίας.

Γαλλία

Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ναυπηγήσεων

Τὰ ἄρθρα 47 και 50 τοῦ νέου γαλλικοῦ νόμου τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1953 «περὶ γεωργικῆς ἀνασυγκρότησεως και οἰκονομικῆς ἐπεκτάσεως» περιλαμβάνουν και μίαν, ἐν γενικαῖς γραμματίς, πρόδηλεψιν διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου και τοῦ ἀλιευτικοῦ τοιούτου. Εξουσιοδοτεῖται δηλαδὴ διὰ αὐτῶν ὁ ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν, ὅπως παρέχῃ τὴν κρατικήν ἔγγυησιν διὰ τὴν σύγχωνιν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος δανείων προσφορίζομένων δι' ἔργα οἰκονομικῆς και κοινωνικῆς ἀναπτύξεως, συμπεριλαμβανομένης τῆς ναυτιλίας, και διώς τὸ Κράτος ἔξυπηρτη ἔνα ποσοστὸν τοῦ τόκου τῶν ἐν λόγῳ δανείων.

Εἰς ἔφαρμογή τῶν ἀνωτέρω, ἔξεδόθη τελευταίως, κατ' εἰσήγησιν τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, διάταγμα, διὰ τοῦ ὅπιου ὅριζεται διτὶ, πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἀνανέωσεως και ἀναπτύξεως τοῦ οἰκονομικοῦ και ἀλιευτικοῦ στόλου τῆς Γαλλίας, δύναται αἱ ἐφοπλιστικαὶ ἑταῖραι νὰ συνάπτουν δάνεια διὰ τὴν ναυπηγησιν νέων πλοίων ἢ τὴν ἀνακαίνισιν ὑπαρχόντων, χωρητικοῦτος 20 τόνων και ἄνω καὶ νὰ τυχάνουν τοῦ εὐεργετήματος τῆς κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως διὰ ποσοστὸν τι τοῦ τόκου.

Τὸ διάταγμα καθορίζει περαιτέρω τὴν διαδικασίαν τῆς ὑποβολῆς και ἔγκρισεως τῶν αἵτησεων και τὸν τρόπον καθορισμοῦ τοῦ κόστους τῶν νεων κατασκευῶν ἢ ἐπισκευῶν, διὰ τὰς ὅπιος πρέπει νὲ λαμβάνεται ὑπὲρ ὅψιν και ἡ ἐπιχορήγησις πρὸς τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα, ἡ θεσπισθεῖσα διὰ τοῦ γνωστοῦ νόμου τῆς 24ης Μαΐου 1951.

Σχολιάζουσα τὰ ἀνωτέρω ἡ «Ζουρνάλ ντε λα Μαρίν Μαρσάν», διευκρινίζει διτὶ ὁ τόκος διὰ τὸν ὅπιον θά είναι ὑπεύθυνος ἡ δανείζομένη ναυτική ἑταῖρη, δὲν θά ὑπερβαίνει τὸ 4% και προσθέτει: «Ἡ χρηματοδότησις διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἀνασυγκρότησιν ἀποτελεῖ πρόδηλη μακράς πνοῆς, ἐνώ αἱ ἡδη ἀναγελλόμεναι διευκολύνσεις εἰναι προσωρινῆς μορφῆς, ἐφόσον η ισχύς των περιορίζεται μέχρι τέλους τοῦ 1954.

Ην. Πολιτεῖαι

Αἱ προσπάθειαι ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας και τῶν ναυπηγείων

Εἰς τὰς ἀμοδίας ἐπιτροπὰς τῆς Βουλῆς και τῆς Γερουσίας διεκῆγησαν τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Ἀπρίλιου αἱ γωνιαὶ ἀκροσματικαὶ διαδικασίαι, προκειμένου νὰ καθορισθούν αἱ ἀπόψεις τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν τροποποίησιν τῶν σχετικῶν με τὴν ὑποθήκευσιν τῶν πλοίων διατάξεων τοῦ «περὶ ναυτιλίας νόμου» τοῦ 1936, ιναὶ οὕτω καταστῆσαι περισσότερον ἐλκυστική ἡ τοποθέτησις ιδιωτικῶν κεφαλαίων εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. Η πρότασις διπὼς παρασχεθῆ διὰ τὴν κρατικήν ἔγγυησις διὰ τὰς πλοιάρια διὰ τὴν ἀποτελεσματικήν την προσπάθειαν, διὰ τὰς ὅπιος πρέπει νὲ λαμβάνεται ὑπὲρ ὅψιν και ἡ ἐπιχορήγησις πρὸς τὰ γαλλικά ναυπηγεῖα, ἡ θεσπισθεῖσα διὰ τοῦ γνωστοῦ νόμου τῆς 24ης Μαΐου 1951.

Παρὰ ταῦτα, οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι ἔξακολουθοῦν νὰ πιστεύουν, διὰ

μόνον ἡ κρατικὴ χρηματοδότησις εἶναι δυνατὸν νὰ ἀποδώσῃ τὰ ἐπιδιωκόμενα ἀποτελέσματα, δεδομένου ὅτι διὰ τὸν διάστημα τῆς 20ετούς (3.5 %) και τὸ δάσιον θά είναι μακροπρόθεσμον, φθάνοντας μέχρι τοῦ 20ετούς ἔξοφλησεως, ἐνώ αἱ Τραπέζαι και οἱ ιδιωτικοὶ Οἰκονομικοὶ Ὀργανισμοὶ προτιμούν πάντοτε τὰς βραχυπρόθεσμους, ψηφάνος και μέχρι τοῦ 20ετούς δασιείων. Πάντως, οἱ κυβερνητικοὶ κύκλοι ἀποκλίνουν εἰς τὴν ἐνθάρρυνσιν τῶν ιδιωτικῶν τοποθετήσεων εἰς τὴν ναυτιλίαν, και τούτο ἵνα ἀπαλλαγὴ ὁ κρατικὸς προϋπολογισμὸς ἀπὸ τὰς ἐπιβαρύνσεις.

Ἀνεξαρτήτως, δῶμα, οἰουδῆποτε τρόπου χρηματοδοτήσεως τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, τὸ γεγονός ὅτι τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως τῶν εἰναι τόσον ὑψηλόν, καθιστᾶ ἀδύνατον, ἀνεψικής της κρατικῆς ἐπιχορηγησεως, την ἐκμετάλλευσιν αὐτῶν, φυσικά δὲ και τὴν τακτικὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐπαύτων δασιείων. Πάντως, οἱ υψηλούργοδες τοῦ Ἐμπορίου και Μάρρευ ὑπέβαλεν ἥδη εἰς τὸ Κογκρέσον πρότασιν, διότις ἡ ναυπηγησιακὴ μεν διομηχαία ἐν πληρεὶς ἀποδεσσει, διὰ τὸ ναυτιλίας ἐπιτύχη και ἀντικαστοσθη ὅλιγον κατ' ὄλιγον τὰς παρηλίκους μονάδας της. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ναυπηγικοῦ τούτου προγράμματος ὑπολογίζεται νὰ χρειασθοῦν 400 ἑκατομμύρια δολαρίων ἐπησίων. Περαιτέρω δικ. Μάρρευ ὑπαδεικνύει τὴν ἀνάγκην παροχῆς ἐπιχορηγησεως, προκειμένου νὰ ἔξισθον αἱ διαπάναι κινήσεων τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων πρὸς τὰ ἔνα και ἡ πόλοις γίνεται τέτοιο ποσοστούμενος πιστώσεις εἰς 60 ἑκατομμύρια δολαρίων ἐπησίων. Τονίζει, τέλος, ἐν τῇ ἐκθέσει του ὁ Ἀμερικανὸς ύψηλοργος τὴν «λίμπερτον» πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν ἀναγκῶν εἰς ὁρισμένον ἀριθμὸν ἐν τοῖς 20 τόνων ἐπεπτώσεως πολέμου του πολέμου και τοῦ ναυπηγείας της Ναυτιλίας πρὸς τὸ Κογκρέσον τονίζεται διτὶ, διὰ νὰ διατηρήσουν τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα τὸ σημερινὸν ἐπίπεδον τῆς Ικανότητός των, πρέπει ταῦτα νὰ ἔξασφαλίζουν τὴν παραγγελίαν 60 πλοίων ἐπησίων. Αν δὲν διθολεῖ νέατι παραγγελίαν, θὰ εὑρεθοῦν τὰ ναυπηγεῖα κατὰ τὸ 1955 μὲ τρία μόνον σκάφη ὑπὸ κατασκευήν.

Ἡ ναυπηγησιακὴ 20 σοῦπερ-τάνκερς

Τὸ νομοσχέδιον περὶ ναυπηγησεως εἰκοσι νέων σοῦπερ-τάνκερς ἀπὸ ιδιώτας ἐφοπλιστὰς και μὲ δεκαετή προγνάλωσιν τῶν εἰς τὰς στρατιωτικὰς ὑπηρεσίας, ἐνέκριθη ἡ ἀριθμὸς ἀπὸ τὴν ἀμοδίαν ὑπεοπτητροπή τῆς Γερουσίας. Μέγιστον δριὸν γαύλου «τάμι-τσάρτερ» προβλέπονται τὰ 5 δολαρίαρια. Τὸ ναυπηγησθρόμενα δεξαμενόπλοια θὰ είναι μεγέθους μεταξὺ 25.000 ἔως 32.000 τόνων π.λ. και ταχύτητος οὐχὶ κατωτέρας τῶν 16 μιλίων. Οἱ πλοιοτάται των θὰ είναι ὑποχρεωμένοι και μετὰ τὴν ληξίν τῆς δεκαετούς χρονουαλισθρεως νὰ κρατήσουν ταῦτα ἐν λόγῳ σκάφη ἐπὶ μίαν εἰσέτι δεκαετίαν ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴ σημαίαν.

Τὸ νομοσχέδιον ἀναφέρεται εἰς μὴ ὑπάρχοντα σκάφη και τοῦτο ἀκριβῶς, ιναὶ ἐνιούχη δημιουργία. Τὸ συμβόλαιον τῆς χρονουαλισθρεως δύναται νὰ συναθῇ ἀπό τὸν πρὸ τῆς ναυπηγησεως τῶν δεξαμενόπλοιων. Παρὰ τὸ γεγονός, διὰ διατηρήσουν τῶν 5 δολαρίαριαν ἐκριθη ἀσύμφωνος ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς, οἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Π.Ν. ἐπέμειναν εἰς τὸν καθορισμὸν του, δηλωσάσαι, διὰ τὸ ναῦλον πέραν τῶν 4.50 δολαρίων θὰ ἐπεβαρύνετο διημέσιος προϋπολογισμὸς περισσότερον, παρ' ὅσον σήμερον, μὲ τὴν διαχειρίσιν τῶν κρατικῶν πλοίων.

Μεγ. Βρεταννία

Τὸ α'. ναυπηγικὸν τρίμηνον

Ἡ παγκόσμιος ναυπηγικὴ δραστηριότητης, ἡ ὁποία εἰς τὸ τέλος τοῦ 1953 ἔφθασεν εἰς τὸ μετασημερικὸν ρεκόρ τῶν 6.294.876 τόνων γκρός ἐμφανίζει ἥδη τὰ πρώτα σημεῖα τῆς κάμψεως. Συμφώνως πρὸς τὰς στατιστικὰς τοῦ «λόδδες Ρέτζιστερ», εἰς τὸ τέλος τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

διὰ τῶν νεοτεύκτων Μεσογειακῶν πλοίων

Α)π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ," ταχύτητος 20 μιλλίων

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 19 Μαΐου ὥρα 3 μ.μ.

διὰ ΚΕΡΚΥΡΑΝ, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ, ΒΕΝΕΤΙΑΝ ("Αφιξις ἀπόγευμα Παρασκευῆς") & ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 26 Μαΐου 12 μεσημ. διὰ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ("Αφιξις ἀπόγευμα Πέμπτης"), ΛΕΜΗΣΟΝ (Κύπρου) ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

Α)π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ," ΤΑΚΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 19 Μαΐου 12 μεσημ. διὰ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ("Αφιξις ἀπόγευμα Πέμπτης"), ΛΕΜΗΣΟΝ (Κύπρου) ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 26 Μαΐου 2 μ.μ. διὰ ΓΕΝΟΒΑΝ-ΜΑΣ-ΣΑΛΙΑΝ ("Αφιξις πρωίαν Σαββάτου").

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : Ακτὴ Ποσειδῶνος, τηλ. 47-500, 45-033.

Δ)π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. διὰ Πάτρας, Σάμην, Ιθάκην, Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ, ΒΕΝΕΤΙΑΝ.

Δ)π "ΚΑΝΑΡΗΣ,"

ΕΚΑΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

Δ)π "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,"

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 7 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 3 μ. μ. διὰ ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

ΣΑΒΒΑΤΟΝ 3 μ. μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ,

ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

Διεύθυνσις : Τηλ. 44-046 και εἰς ὅλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

τρέχοντος έτους έτελουν ύπό ναυπήγησιν και παραγγελίαν 1137 πλοία συνολικής χωρητικότητος 6.167.002 τ. γκρός, με μείσωσιν δηλαδή 127.874 τόννων, έναντι της 31ης Δεκεμβρίου π.ξ. Τα δεξαμενόπλοια αντεπροσωπεύοντο με 299 σκάφη, 3.442.641 τ. γκρός και με μείσωσιν 106.266 τόννων, έναντι της 31ης Δεκεμβρίου. Τα συμπληρωθέντα αφ' έτέρου κατά τὸ α' τριμήνου σκάφη ανήλθον εἰς 279, χωρητικότητος 1.348.977 τ. γκρός, έναντι 297, χωρητικότητος 1.348.976 τ. γκρός τού τελευταίου τριμήνου τού 1953, ένω ή άρδαμένη νέαν έργασίαν και 307 σκάφη, 1.495.308 τ. γκρός διὰ τὴν άρδαμένην νέαν έργασίαν και 307 σκάφη, 1.495.308 τ. γκρός διὰ τὰς καθελκύσεις.

Η ναυπηγική έργασία εἰς τὸ τέλος τοῦ α' τριμήνου ἐ.ξ. κατενέμετο κατὰ σειράν εἰς τὰς ακόλουθους κυριωτέρας ναυπηγικάς χώρας:

Χώραι	Πλοΐα	T. γκρός	Χώραι	Πλοΐα	T. γκρός
Μ. Βρετανία	2051	2.175.760	Ιταλία	41	304.192
Γερμανία	141	644.361	Νορβηγία	54	197.626
Ην. Πολιτεῖαι	41	486.953	Δανία	27	146.439
Όλλανδία	132	479.460	Βέλγιον	23	134.856
Σουηδία	54	409.376	Ισπανία	60	126.850
Γαλλία	47	402.166	Γιουγκοσλαβία	24	34.374
Ισπανία	75	357.090	Τουρκία	9	6.880

"Οσον άφορα τὰ πρωστήρια συστήματα—έπι τού συνόλου τῆς ναυπηγουμένης χωρητικότητος—346 σκάφη, 3.131.942 τ. γκρός ήσαν άτμοκίνητα και ἔτερα 784 σκάφη, 3.033.981 τ. γκρός ήσαν δηλεκοίνητα, ένω ειδικότερον ως πρός τὰ δεξαμενόπλοια 135 έξι αὐτῶν, 2.020.616 τ. ήσαν άτμοκίνητα και 164, χωρητικότητος 1.422.025 τ. ήσαν δηλεκοίνητα.

Τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα—προσθέτουν αἱ στατιστικαὶ τοῦ «Λόυζ'ς Ρέτζιστερ»—ἐνέφανσαν κατὰ τὸ α' τριμήνου τρ. ἔτους μείσων τῶν νέων παραγγελιῶν τῶν κατὰ 236.190 τ. γκρός. "Έχουν ήδη τάυτα ύπὸ κατασκευὴν 323 σκάφη, 2.175.760 τ. γκρός, έναντι ρεκόρ 2.684.263 τ. γκρός, σημειωθέντος τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1952. Η ύπὸ ναυπηγησιν χωρητικότητος αὐτῆς, μόδι μὲ τὰς ἀναγεγραμμένας εἰς τὰ βιβλία τῶν ναυπηγῶν παραγγελίας, ἀναδιάβατε τὸ συνόλον τῆς εἰς χειρας τῶν έργασίας εἰς 829 σκάφη, 5.167.000 τ. γκρός. Εἶναι, τέλος, ἔνδιοφέρον νά σημειωθῇ, ὅτι ἀπὸ τὴν ναυπηγουμένην ήδη ἀνὰ τὸν Κόσμον χωρητικότητα, σκάφη 1.675.823 τ. γκρός προορίζονται διὰ τὴν ἀγγλικήν σημαίαν, 765.100 τ. γκρός διὰ τὴν νορβηγικήν σημαίαν και 504.071 τ. γκρός διὰ τὴν λιθεριανήν σημαίαν. Τῆς τελευταίας ταύτης δ σημαντικώτερος δύκος ἀναφέρεται εἰς παραγγελίας ἑταῖριων καλυπτουσῶν ἐλληνικά συμφέροντα.

Πολωνία

Αἱ μεταφοραὶ πολεμικοῦ ύλικοῦ

Άναγράφουνται εἰς τὸν ἀγγλικὸν τύπον ἀξιόπιστοι πληροφορίαι ἐκ Στοχόλμης, σχετικοῖς μὲ τὴν κίνησιν δέκον μεγάλων πολωνικῶν πλοίων τῶν 10.000 τόνων διὰ τὴν μεταφορὰν πολεμικοῦ ύλικοῦ ἀπὸ τὴν Βαλτικὴν εἰς τὴν Ἐρυθρὰν Κίναν. "Ενα μέρος τῶν ἐν λόγῳ φορτίων πιστεύεται ὅτι προορίζεται διὰ τὰς μαχούμενους εἰς τὴν Ἰνδοκίναν κομμουνιστὰς. Τὰ ἔργαστασία Σκόπια τῆς Τσεχοσλοβακίας εἴναι οἱ κυριώτεροι φορτωταί. Φορτώνονται ἐπίσης ἀτμομηχαναῖ, φορτηγές αὐτοκίνητα και τρακτέρ πολωνικῆς κατασκευῆς, φαρμακευτικά και χημικά προϊόντα δανικῆς προέλευσεως, καθὼς ἐπίσης ἔξοπλισμός μικρῶν βιομηχανικῶν ἐγκαταστάσεων, Ιστρικά ἔργαλεια κλπ.

Τὰ πολωνικά σκάφη χρησιμοποιοῦν, διὰ τὸν εἰς καύσιμα ἀνεφοδιασμὸν τῶν, πλωτῶν σταθμούς εἰς τὸν Ἰνδικὸν ὥκεανον και οὕτω ἀποφεύγοντα κάθε προσέγγισιν τῶν εἰς ἔνον λιμένων. Δεξαμενόπλοια μὲ ὑγρὰ καύσιμα και φορτηγά μὲ γαιανθράκας διατίθενται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν και εἰς τὸν Ειρηνικόν. Εἰδικότερον, τὰ δεξαμενόπλοια σταθμεύουν πλησίον τοῦ Περιοκοῦ Κόλπου, διὰ νὰ ἔξυπητερούν τὰ ἀπὸ Πολωνίας πρὸς Κίναν ταξιδία.

Τὰ μεταφερόμενα φορτία τοῦ πολεμικοῦ ύλικοῦ ἐπιμελῶς ἀποκρύπτονται και τὰ δηλωτικά τῶν πλοίων ἀναφέρουν διάφορα ἄλλα εἰδοῦ. "Οσον ἀφορᾷ τὰ πληρόδατα, μετέχουν τούτων κατὰ ποσοστὸν 20 ἐνω 40 % Κινέζοι. Άλι φορτίσεις και οἱ ἀπόλοιποι ἐκ τῶν πολωνικῶν λιμένων ἐλέγχονται ἀπὸ ειδικὴν ἐπιτροπὴν Ἐ. Μόσχας, τὰ δὲ πλοία, κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν, μεταφέρουν μέρος φορτίου ἀπὸ δημητριακοὺς καρπούς, λίνων, μέταξον και μεταλλευμάτων. Τὰς ἀνωτέρω πληροφορίας ἐπενδεβαίωσαν και πρόσφυγες ναυτικοὶ δραπετεύσαντες ἐκ Πολωνίας εἰς Στοχόλμην.

Προστίθεται εἰς ταῦτα, ὅτι η Πολωνία τελευταίων ἡπειρίσεων, συνεπείς τοῦ γεγονότος, ὅτι η Ἐρυθρὰ Κίνα ἔφθασε νὰ διείλῃ εἰς αὐτὴν περὶ τὸ ἔνα δισκατομμύριον δολλαρίων. Η

παρέμβασις ἐν τούτοις τῆς Μόσχας ἐπέτρεψε νὰ συνεχισθοῦν αἱ ἀποστολαὶ, ἐνῷ εἰς ἔξοφλησιν τῶν κινεζικῶν ὑποχρεώσεων καταβάλλονται ἡδη εἰς τὴν Πολωνίαν, μέσω τῆς Μόσχας, μικραὶ ἔκαστοτε ποσότητες χρυσοῦ

Σοβιετικὴ Ρωσία

Ἀγοράζουν φορτηγά

Οι Ρωσοὶ εὐρίσκονται εἰς τὴν ἀγορὰν διὰ τὴν ἀπόκτησιν νεοτεύκτων μικρᾶς ήλικίας φορτηγῶν πλοίων. "Ηγόρασαν τελευταίων ἔνα ύπὸ κατακευὴν εἰς τὰ σουηδικὰ ναυπηγεῖα δηλεκοίνητον φορτηγὸν 5000 τ. γκρός, διὰ λογαριασμὸν Φινλανδῶν ἐφοπλιστῶν, ἀντὶ τημῆς 2.440.000 δολλαρίων. Ἐπεζητήσαντες εἰς ἄλλο, ή ἀγορά παρομοίων σκαφῶν ἀπὸ τὸ ἄγγλικόν ναυπηγεῖα, ἀλλὰ τὸ Βρεταννικὸν Ναυαρχεῖον, προκειμένου νὸ παράσχη τὰς σχετικὰς ἀδείας, ἔθεσε τὸν περιορισμόν, ὅτι τὰ πλωτούμενα πλοία δὲν πρέπει νὰ ἀπαντύσουσι ταχύτητας τῶν 14 μίλων.

"Ηγόρασαν ἐπίσης τὰ Σοβιέτα ἀπὸ Όλλανδον ἐφοπλιστὰς ἔνα προσφάτως ναυπηγηθὲν δηλεκοίνητον φορτηγὸν 8400 τόνων d.w. και ταχυτῆς 14 ½ μίλων ἐν ἐμφόρῳ καταστάσει. Τιμὴ ἀγορᾶς 1.000.000 λιρῶν, ἔναντι κόστους τῆς ναυπηγησέως του 875.000 λιρῶν. Η ἀδεία, ἐν τούτοις, τῆς μεταδιάσεως τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους δὲν ἐπετεύχθη εἰσέτι.

Σουηδία

Αἱ δυσχέρειαι τῆς ναυτιλίας τῆς

Κατὰ τὴν τελευταίαν γενικὴν συνέλευσιν τῆς «Ἐνώσεως» τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν ἔδοθε καὶ πάλιν εἰς τὸν πρόδρομον αὐτῆς κ. Χόγκυπεργκ ἡ εὐκαιρία νὰ ἐκφράσῃ τὴν λόγην τοῦ διὰ τὸν ἀπασισθόδοξον τὸν δηλώσασέων του, ἀναφορικῶς μὲ τὸ μέλλον τῆς ναυτιλίας. "Η κρίσις, ίδια διὰ τὰ μικρὰ και μετρίου μεγέθους σουηδικὰ φορτηγά, δαίνει αὐξανομένην, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἡ κατηγορία τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν εἰναι ἀπαραίτητον διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας, σοσον και διὰ τὴν ἐθνικήν της ἀμυναν. "Η σουηδικὴ Κυβερήσης—ἐτόνισεν ὁ δηλιτής—ἐπιμενεῖ ἐπὶ τὸν κανονισμὸν ἐπωνιδώσεως και εἰσφορῶν κοινωνικῆς προνοίας, εἰς τρόπον ὃστε ἡ συναγωγιστικὴ ικανότης τῶν πλοίων νὰ μειούνται μέχρι τημείου μὴ ἐπιτρέποντος τὴν ἀπασχόλησιν των οὐδὲ εἰς αὐτὰς ἀκόμη τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταξὺ τῶν ἐθνικῶν λιμένων μεταφοράς. "Υπέδεισε σχετικῶς ὁ κ. Χόγκυπεργκ τὴν ἀνάγκην ὅπως οἱ Σουηδοὶ τεχνικοὶ μελετήσουν τὴν κατασκευὴν σκαφῶν μετρίου μεγέθους σουηδικὸν λιμένα. "Η σουηδικὴ Κυβερήσης τοὺς διευκολούνει διὰ τὴν τοποθετησιν παραγγελιῶν των εἰς τὰ Σουηδικὰ ναυπηγεῖα, ἐνῷ συνέλευσις, μετὰ τὸν δημιούν τοῦ κ. Χόγκυπεργκ, ἐνέκρινεν ὁμοφώνως ψήφισμα, διὰ τοῦ ὅποιού ἐπισύρεται ἡ προσοχὴ τῆς Κυβερήσεως ἐπὶ τῆς ἑσιερετικῶν δυσκόλου θέσεως τῆς Σουηδικῆς ναυτιλίας.

Τουρκία

Ἄγορά μεταχειρισμένων πλοίων

Διάφοροι ιδιώται Τούρκοι ἐφοπλισταὶ ἐπραγματοποίησαν κατὰ τὰς τελευταίας ἔδδομάδας πέντε ἀγορᾶς μεταχειρισμένων φορτηγῶν σκαφῶν μετρίου και μικρού μεγέθους, συνολικῆς δὲ χωρητικότητος 12.605 τόνων γκρός. Οὔτω, ἡγόρασαν τὸ μικρὸν σουηδικὸν «κόστερ» *«Verna»* 505 τ. γκρός (τοῦ 1914), ἀντὶ μη γνωσθείσης τιμῆς, τὸ ἐπίσης σουηδικὸν *«Moldavia»* 2921 τ. γκρός (τοῦ 1926) ἀντὶ τημῆς γύρω τῶν 25.000 λιρῶν, καθὼς και τὸ σουηδικὸν *«Glitt»* 1145 τ. γκρός (τοῦ 1907) ἀντὶ τημῆς 12.000 λιρῶν. Τὸ *«Verna»* ὑπώσε πρὸ τινῶν ἡμερῶν εἰς τὸ *«Glitt»*, παραπληθεῖ εἰς *«Ελσιγκποργκ*, μετανομάσθη *«Zorg»*. Τὸ *«Moldavia»* τελεὶ εἰσέτι ύπὸ παραλαβὴν εἰς σουηδικὸν λιμένα. "Ἐτερον φορτηγὸν ἀγόρασθεν ύπὸ Τούρκων ἀντὶ τημῆς 70.000 λιρῶν, ἥτο τὸ γαλλικόν *«Leon Mazzella»* 4712 τ. γκρός, 7100 τόνων φορτίου και ναυπηγησέως 1923. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παραληφθεῖ εἰς Βόρειον Γαλλίαν, μετωνομάσθη *«Σεφέρογλου»*. Τέλος τὸ γερμανικὸν φορτηγὸν *«Hegnau Schulte»* 3322 τ. γκρός, 5650 τόνων d.w. (τοῦ 1925), ὅπερ, ως ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, εἶχεν ἀγορασθῆ παραληφθεῖ εἰς Τούρκους ἀντὶ τημῆς 40.000 λιρῶν, μετεπωλήθη ἐν συνεχείᾳ εἰς Τούρκους ἐφοπλιστάς. Τὸ σκάφος τούτο τελεὶ ἡδη ύπὸ παραλαβὴν εἰς τὸ *«Αμβούργον* και θετη μετωνομάσθη *«Αννά»* (*«Mann»*).

Διὰ τὰ ἐμβάσματά σας πρὸς τοὺς ἐν Ἑλλάδι οἰκείους σας προτιμάτε τὴν πρόθυμον

και ταχεῖαν ύπηρεσίαν τῆς

**ATLANTIC BANK
OF NEW YORK**

ΕΚ ΣΥΓΧΑΝΕΥΣΕΩΣ

HELLENIC BANK TRUST COMPANY και BANK OF ATHENS TRUST COMPANY

Κεντρικὸν Κατάστημα:

205 West 33rd Street, NEW YORK 1, N.Y.

Member Federal Deposit Insurance Corporation

Υποκατάστημα:

139 William Street, NEW YORK 38 N.Y.

Member Federal Deposit Insurance Corporation

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

'Αντιπρόσωποι μας εις τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

Οι κ.κ. A. E. SHEPPARD & Co.

«Ethelburga House»

91/3 Bishopsgate Street

LONDON E.C. 2

Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

Διὰ τὸ Ν.Α.Τ.

Ο υπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Βογιατζῆς, ἀναφέρομενος εἰς τὸ θέμα τῆς ἀνδιοργανώσεως τοῦ Ναυτικοῦ Αὐτομαχικοῦ Ταμείου ἐδήλωσε τὰ ἔξης:

«Θεωρῶ ὅτι ἔνα ἐκ τῶν σπουδαιοτέρων θεμάτων ποὺ πρέπει ν' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον ίδιαιτέρας μερίμνης καὶ προσοχῆς, εἶναι τὸ ζῆτημα τῆς ἀνδιοργανώσεως καὶ βελτίωσεως τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τοῦ Ν.Α.Τ., ὡστε ν' ἀνταποκριθῇ τούτῳ πρὸς τὸν μεγάλον προσορισμὸν τοῦ.

«Πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τούτου θὰ λάβωμεν τὰ ἀκόλουθα μέτρα: 1) Θὰ ἐπιδιώξωμεν τὴν καλυτέραν κατὰ τὸ δυνατὸν ἀξιοποίησιν τῶν περιουσιακῶν στοιχείων τοῦ Ἰδρύματος, ὡστε ν' ἀποφέρουμεν ταύτα δύσοντα μεγαλύτεραν πρόσδομον, ὡς π. χ. τὴν ἀπάλλαγὴν ἐπὶ τῆς δεσμένεσσεως διαφόρων κτίρων τοῦ Ταμείου υπὸ τῶν δημοσίων ὑπηρεσιῶν κ.λ.π.

2) Κατηρτίσαμεν ἐπιτροπὴν, ἡ οποία θὰ μελετήσῃ τὸν τρόπον, καθ' ὃν τὰ πληρώματα τὰ ὑπηρετοῦντα ἐπὶ πλοίοις ὑπὸ ἑνήν σημαίᾳ θὰ συνεισφέρουν ἀδιστείπτως καὶ ὑποχρεωτικῶς τὰς εἰσφοράς των εἰς τὸ Ν.Α.Τ., παραβλήντες δὲ καὶ ἡ οφειλούσαι τὰς ἀναλογίους καταβόλας, δεδομένου ὅτι ἡδη τὰς εἰσφέρουν διὰ τὰς πληρωμῆς ηὑνέμενων μισθῶν κ.λ.π.

3) Θὰ προσταθήσωμεν ἵνα καταργήσωμεν τὰς χαριστικὰς διατάξεις ποὺ διέπουν σήμερον τὴν νομοθεσίαν τοῦ Ἰδρύματος καὶ αἱ ὁποίαι ἀναλισκούνται καφέλαια αὐτοῦ, ἐπὶ ζημίᾳ τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν, οἱ διποίοι προσφέρουν μεγάλας εἰσφοράς καὶ δικαιώνος ἀναμένουν ικανοποιητικήν συνταξιν. Τέλος, θὰ ἐπιδιώξωμεν τὴν καλυτέραν ὀργάνωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ταμείου, ἐπὶ τῷ τελεῖ τῆς εὐρύμβουλην λειτουργίας του, οὕτως καὶ ἡ ἐνημέρωσις καὶ ἡ παρακολούθησις, τῶν πόρων τοῦ Ταμείου νάντως καὶ τὰς οἰκονομικὰς πλούτους τοῦ.

Οἱ ἐργασθέντες ἐπὶ ξένων πλοίοιν

Συμφώνως πρὸς τὴν καταστικήν ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, κατὰ τὸν μῆνα Μάρτιον τοῦ 1954 εἰργάσθησαν ἐπὶ πλοίοις ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, τελούντων ὑπὸ ἑνήν σημαίαν, 7471, «Ἐλλήνης Ναυτεργάτης». Κατὰ εἰδικότητας οἱ ἐργασθέντες κατανέμονται ὡς ἔξης: Μήλοιαρχοι 377, ὑποπλοίαρχοι 370, ἀνθυποπλοίαρχοι 374, δόκιμοι πλοίαρχοι 11, μηχανικοί Α' τάξεως 377, μηχανικοί Β' τάξεως 373, μηχανικοί Γ' τάξεως 435, δόκιμοι μηχανικοί 45, ραδιοτελεγραφαρχοί Α' 350, ραδιοτελεγραφαρχοί Β' 18, ναυάκληροι 377, ναύται 2078, ἀρχιθερμαστοί 372, θερμαστοί 1148, λιπαντάρι 330, μάγειροι 356 καὶ θαλασσηπόλοι 80.

Εἰς τοὺς ἄνωτέρους κατεβλήθησαν ὡς ἀμοιβὴ διὰ τὸν μῆνα Μάρτιον 344.779 λίραις Ἀγγλίας.

Διὰ τὸ Ἰδρυμα τῶν Μελισσών

Κατόπιν ἐντολῆς τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Βογιατζῆς, ἀπεστάλη ὑπὸ τοῦ Α.Ο.Κ.Π. ἐγγραφὸν πρὸς τὸ Ἀδελφάτον τοῦ Ν.Ι.Ε.Θ., διὰ τὸν ὅποιον ζητεῖται νὰ ἐπιστευθῇ καὶ νὰ καθορισθῇ ἐπακριθῶς: 1) Ἡ ἡμερομήνια ἀποπερατώσεως τῆς προμηθείας τοῦ ἀπαιτουμένου μηχανικού ἔξοπλισμοῦ. 2) Ἡ ταχυτάτη ἀποπερατώσις καὶ ἔγκρισις τοῦ ἑστωτερικοῦ κανονισμοῦ τῆς λειτουργίας του, ὡς ὁποῖος θὰ ἐφαρμοσθῇ ἀματ τῆ δημοσιεύει του εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως. 3) Ἡ συντομότερα καὶ ὀκρύδης ἡμερομήνια ἔνάρεως τῆς λειτουργίας του καὶ τέλος νὰ ὑποβληθῇ ἐμπειστατωμένη μελέτη ἐπὶ τῆς δαπάνης, ητις προβλέπεται μετά τὸν ἔναρξιν τῆς λειτουργίας του, ν.δ. ἐπιβαρυνὴ ἡμεροής ἔκαστην κλίνην. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτοῦ θὰ πρέπει, τούτεστι εἰς τὸ ἔγγραφον, ἡ σύνθεσις τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Νοσοκομείου, μὴ ἀφισταμένη τῶν ἐπιστημονικῶν ἀπαιτήσεων, νὰ είναι ἐν

τούτοις ἡ ἐλαχίστη, ὥστε ἡ ἀντιστοιχοῦσα ἀνὰ κλίνην δαπάνη νὰ είναι ὅσον τὸ δυνατὸν μικροτέρᾳ.

Αἱ δοκιμαὶ τοῦ «Γουόρλντ Γκλόρου»

Ρυμουλκούμενον ἀπὸ πέντε ρυμουλκά, κατῆλθε τὸν ποταμὸν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κούινσυ πρὸς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν καὶ ἔετελεσε τὴν 3ην Μαΐου ἐπτάκαρδους δοκιμαὶς εἰς τὸν κόλπον τῆς Μασσαχουσέτης τὸ νέον δεξαμενόπλοιον τοῦ κ. Στ., Νιάρχου «Γουόρλντ Γκλόρου» 45.130 τόνων ι.ν., ὅπερ εἶναι τὸ μεγαλύτερον τάνκερ τοῦ κόσμου. Τὸ σκάφος, ἐφωδιασμένον μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 15.000 ἵππων, ἐκίνησε τὴν πενταπτέρων ἐλικὰ του δάραυς 76.000 λιβρῶν καὶ ἀνέπτυξε ταχύτητα γύρω τῶν 16 μιλιῶν εἰς τὰς 100 στροφαῖς κατὰ λεπτόν, ἐνώ ὅλαις αἱ δοκιμαὶ εύσταχθεῖσαι καὶ καλῆς ἀποδόσεως τῶν πρώστηρων καὶ τῶν δοκιμῶν αὐτοῦ μηχανῶν ἀπέβησαν ικανοποιητικοί. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπὶ τῶν δοκιμῶν ἐκπρόσωποις τῶν ναυπηγείων πλοίαρχοι κ. Σμιθ ἐδήλωσεν, ὅτι τὰ ἀποτελέσματα τῶν δοκιμῶν ὑπῆρχαν, πραγματικοί, θευματία. Τὸ «Γουόρλντ Γκλόρου» ἔχει ἐκτόπισμα 58.300 τόνων καὶ μεταφορική ἰκανότητα 16½ ἑκατομμυρίων γαλονιῶν εἰς 33 δεξαμενὰς καὶ μὲ ἐμφορτον δύναμις 37½ ποδῶν. Τὸ φορτίον του θὰ ἐκφέρεται εἰναὶ 11—12 ὥραν. Τὸ σκάφος παρέμεινε μίαν ἀκόμη ἡμέραν εἰς τὰ ναυπηγεῖα, τὴν δὲ 10ην Μαΐου ἦρχεσεν ἐκτελούν τριήμερος συμπληρωματικοὶ δοκιμαὶς, μετὰ τὸ πέρας τῶν ὅποιων ἐπρόκειτο νὰ παραδοθῇ εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖριαν. Φέρει πλήρωμα 62 ἀνδρῶν, μὲ πλοίαρχον τούκ. Ανδρ. Γιακουμῆν καὶ εἶναι ναυλωμένον μὲ μακροχρόνιον τάξιμο-ταρτέρη διὰ λογαριασμὸν τῆς «Γκόλφ Όιλη».

Παρασημοφορίαι

Διὰ Β. Διατάγματος ἀπενεμηθῆ ὁ Σταυρὸς τῶν Ταξιαρχῶν τοῦ Β. Τάγματος Γεωργίου τοῦ Α' εἰς τοὺς κ. κ. Περ. Καλλιμανόπουλον γενικὸν διεύθυντην τῆς Α. Ε. Ἀτμοπλοικῶν Γραμμῶν ή «Ἐλληνική», καὶ τὸν κ. Εμ. Κουλουκούντην, Πρόεδρον τῆς Ἐνώσεως «Ἐλλήνων Εφοπλιστῶν Ν. Υόρκης».

Ἐπίσης διὰ τοῦ Ιδίου Β. Διατάγματος εἰς τοὺς κ. κ. Πλαναγῆν Αντ., Γιανουλάστον καὶ Αθαν. Μανουηλίην, διεύθυντας τῆς Ἐταιρίας Μεσογειακῶν Γραμμῶν, ὡς καὶ εἰς τὸν κ. Ισάκ Σιμανογλού.

Ἀγορά κάργυρο-λάινερ

Παρὰ τῆς ἐταιρίας τακτικῶν γραμμῶν ή «Ἐλληνική» Α. Ε. ἡγοράσθη, ἀντὶ 550 χιλ. δολλαρίων, ὡς ἀνεκοινώθη, τὸ βελγικὸν φορτηγὸν γραμμῆς «Μονγαλία», κατάλληλον διὰ τὴν μεταφορὰν γενικῶν ἐμπορευμάτων. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀνήκει εἰς τὸ «Βελγικὸν Βασιλικὸν Λόδη» καὶ ἔξυπρέτει μέχρι τοῦδε τακτικῶν γραμμῶν. Είναι χωρητικότητος 6281 τ. γκρός, 9600 τ. ι.ν., διαθέτει χώρων ψυγείου 30.000 κ. π. δι. εύπαθη φορτία καὶ ἐναποηητή τὸ 1939, διηῆτε δὲ σερβεύ τὸ 1952. Φέρει τρία καταστρώματα, ἔκαιρεσι τοῦ Νο 5. Θὰ παραληφθῇ τὴν 15ην Μαΐου εἰς τὴν «Ἄμερσεραν», κατόπιν ἐπιθεωρήσεως ἐν δεξαμενῇ, θὰ τεθῇ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ θὰ μετονομασθῇ «Ἐλλήν Ναύτης» («Ἐλλένικ Σέϋλορς»). Θὰ δρομολογήθῃ εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς τῆς «Ἐλληνικῆς» μεταξὺ «Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ Μεσογείου». Πρόκειται περὶ φορτηγού γραμμῆς ἀριστα συντηρημένου, ταχύτητος 15 μιλιῶν, ὅπερ θὰ ἐνισχύσῃ σημαντικῶς τὰ δρομολόγια τῆς «Ἐλληνικῆς» πρὸς τὴν Βόρειον Αμερικήν.

Ο Κώδιξ Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου

Τὴν 20ην Μαΐου θὰ παραδοθῇ ἐν ἐπισήμῳ τελετῇ ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ νόμου 755) 1948 εἰς τοὺς κ. κ. ὑπουργοὺς Δικαιοσύνης καὶ Ναυτιλίας τὸ καταρτισθὲν σχέδιον τοῦ Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, διὰ τοῦ δημοσίου ἀναθεωρούνται αἱ διατάξεις τοῦ περὶ θαλασσίσιας ἐμπορίας, μέρους τοῦ Εμπορικοῦ Νόμου. Η τελετὴ θὰ γίνῃ ἐν τῇ αιθούσῃ Συμβουλίων τοῦ Υπουργείου Δικαιοσύνης, παρουσίᾳ τῶν μελών ἐπιτροπῶν την Υπουργείου Δικαιοσύνης, καὶ Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, τῶν τέων Υπουργών Δικαιοσύνης καὶ Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. κ. Μελά καὶ Κιζάνη, ἐπὶ τῆς ὑπουργίας τῶν ὅποιων συνεκροτήσεων· αἱ ἀπολιωτήσεις, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 24 τοῦ Νόμου 755) 1948, ἐπερι ναυτικῆς εργασίας.

Νίκος Παπαδημητρίου

Ἡ γέγονθη πρὸ ημέρων ἀπὸ τὸ Μοντεκάρλο ὁ θάνατος ἐκ συγκοπῆς καρδίας τοῦ Νίκου Παπαδημητρίου, γνωστοῦ δικηγόρου, εἰδικῶς πρὸ τοῦ πολέμου ἀσχοληθέντος μὲ τὰς ναυτικὰς ὑποδέσεις εἰς Κωνσταντινούπολιν καὶ ἔρχομενος πλοίων, οἱ ἀπολιωτήσεις εἰς τὴν ἀλισταρήν ναυτικοῖς δικαιούνται παλιωστήσεως, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 24 τοῦ Νόμου 755) 1948, ἐπερι ναυτικῆς εργασίας.

Υπὸ τὴν Κυανόλευκον

Τὸ λίμπερτο «Πόρτο Αλέγκρε» 7223 τ. γκρός, (τοῦ 1944), ὑπέστει-

CHARLES FERRAN & CO. INC.

NEW ORLEANS 13, LA

OFFICE AND WORKS 110 MAGAZINE STREET, TEL: TULANE 7681

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΝ, ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΔΙΚΟΙ ΔΙΑ ΜΗΧΑΝΑΣ ΔΗΖΕΑ & ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛΟΥΣ

Ο κ Θεοφάνης Παπαδόπουλος, "Ελλην μηχανολόγος μὲ 30ετή πειραν εἰς τὰς ναυτικάς μηχανάς 9ά ἐποπτεύῃ καὶ θὰ διαχειρίζεται τὰς ἐπισκευάς τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

λε την 29ην 'Απριλίου εις τὸν ιαπωνικὸν λιμένα Γιοκάσι τὸν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ ἀντ' αὐτῆς ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Τὸ σκάφος μετονομάσθεν «Σταυρός», ἀπέπλευσεν ἡδη ἐκείθεν διὰ Βόρειον Εἰρηνικὸν πρὸς φόρτωσιν.

—Τὴν 7ην Μαΐου ὑψωσεν εἰς Πειραιὰ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, ὑποστήλαν τὴν λιβεριανὴν, τὸ ἐπιβατηγὸν σκάφος «Σεμίραμις» (ex «Calalua») 1964 τ. γκρός (τοῦ 1945), ἀνήκον, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν «Ηπειρωτικὴν Ἀτμοπλοῖαν» τοῦ κ. Τάσου Ποταμιανού. Ἡ νέα μονάς τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας στόλου ἔδρομολογήθη ἡδη εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μας συγκοινωνίας.

—Ἐπίσης τὸ παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιον «Μαρίνα» 5563 τ. γκρός (τοῦ 1918) ἀνεγνωρίσθη ὡς ἐλληνικόν, δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Τὸ ἐν λόγῳ τάνκερ εὐρίσκεται ἡδη ὑπὸ καταμέτρησιν εἰς Πειραιὰ καὶ πρόκειται νὰ ὑψωσῃ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν τὴν κυανόλευκον. Ἡδη μετωνομάσθη «Ρόδος».

—Τὰς πρώτας ἐπίσης ἡμέρας τοῦ Μαΐου, τὸ λίμπερτο «Ἀλίκη Π.» 7212 τ. γκρός (τοῦ 1944) τοῦ κ. Ἀποστ. Πεζᾶ, ὑπέστειλεν εἰς τὴν Γιοκόχαμαν τὴν ὄνδυριανὴν σημαίαν καὶ ἀντῆς ὑψωσε τὴν ἐλληνικήν. Τὸ σκάφος παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄντα.

Αἱ καθελκύσεις μας

—Απὸ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα τῆς Βρέμης καθειλκύσθη τὴν 4ην Μαΐου ἓνα ἀκόμη δεξαμενόπλοιον τοῦ ἑταῖρικον συγκροτήματος τοῦ κ. Ἀρ. Ὁνάστη, ὀνομασθεν «Ολύμπικ Μπρέζ». Τὸ καθελκυσθὲν τάνκερ εἶναι 14.000 τ. γκρός ή 21.850 τόνων d.w. καὶ ἀνήκει εἰς τὴν σειρὰν τῶν ἀδελφῶν δεξαμενοπλοίων «Ολύμπικ Γουίντα», «Ολύμπικ Κλάουντ» καὶ «Ολύμπικ Στόρμ».

—Ἐπίσης ἔκ τῶν ναυπηγείων Μπέθλεμ, τοῦ Σπάρρου Πόιντ, καθειλκύσθη τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Μαΐου νέον δεξαμενόπλοιον τοῦ συγκροτήματος τῆς «Οράσιον». ὀνομασθεν «Orion Pranet». Ἀνάδοχος τοῦ σκάφους ἥτο ή κυρία Α. Μπράιντυ, σύζυγος τοῦ διευθυντοῦ ἐπὶ τῶν πωλήσεων τῶν διυλιστηρίων Σίνκλαϊρ. Τὸ καθελκυσθὲν τάνκερ ἔχει διαστάσεις μῆκος 645 ποδῶν καὶ πλάτους 84 ποδῶν, εἶναι μεταφορικῆς ικανότητος 254.800 βαρείων ἀκαθάρτου πετρελαίου καὶ προβλέπεται ν' ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 16 ½ μιλλίων. Ἡ τρόπις τοῦ εἶχε τεθῆ τὴν 27ην Ιουλίου 1953.

—Ἐν τῶν γαλλικῶν ναυπηγείων τοῦ Ρουέν καθειλκύσθη τὴν 5ην Μαΐου τὸ νέον δεξαμενόπλοιον τοῦ κ. Στ. Λιδανού «Ἀτλαντικ Λαίντην» 20.000 τόνων d.w. Σημαία Λιβερίας.

—Τέλος τὴν 3ην Μαΐου καθειλκύσθη ἔκ τῶν ναυπηγείων Ντέννυ, τοῦ Ντάμπιπτον τὸ νέον φορτηγὸν «Πόλι» 8500 τόν. γκρός, κατασκευαζόμενά λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Ε. Νικολάου».

Παραλαβαὶ καὶ παραδόσεις

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων γαλλικὸν λίμπερτο «Lyoni» 7176 τόν. γκρός (τοῦ 1945), παραληφθεὶς εἰς Ρουέν, ἐτέθη ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθεν «Μπαζίλ. II.».

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Φλοίσδος» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Ερνέτης» 4204 τ. γκρός (τοῦ 1921) ὑπέστειλεν εἰς Κάρδιφ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ ὑ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΕΛΛΑΔΟΣ ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΣ



Την 24η «Απρίλιου κατέπλευσεν εἰς τὸν πειραικὸν λιμένα τὸ νεότευκτον δανικὸν δηζελόπλοιον «Estrid Torm» 5830 τ. γκρός καὶ 6900 τόννων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν «Τόρμ Λάιν», τῆς Κοπεγχάγης καὶ διατεθέν παρ’ αὐτῆς εἰς ἐνίσχυσιν τῆς τακτικῆς γραμμῆς της μεταξὺ Βορείου Αμερικῆς καὶ Μεσογείου. Τὸ σκάφος διαθέτει καὶ πολυτελῆ διαμερισματα διὰ 12 ἐπιβατών, καθὼς καὶ ὄρκετάς κοινοχρήστους αιθούσας, σανπιπούσεις δὲ ταχυτήτα 16 μιλλίων.

Ἐπ’ ἐκείνηρι τοῦ κατάπλου, ἡ «Βαλδανικὴ καὶ τῆς Ἀνατολῆς Ναυτικὴ Α. Ε.», ητίς ἔχει τὴν γενικὴν πρακτόρευσιν τῆς «Τόρμ Λάιν» ἐν Ἑλλάδι, ὠργάνως δεξίωσιν ἐπὶ τὸν πλοϊσμόν, εἰς τὴν ὥποιαν παρέστησαν αἱ λιμενικαί, τελωνειακαὶ κ.λ.π. τοπικαὶ ὄρκαι, καθὼς καὶ πολλοὶ ἐκπρόσωποι εἰσαγωγικοῖς καὶ εξαγωγικοῖς Οἴκοις τῶν δύο πόλεων. Αὐτῷσφαιραὶ ἐγκρούσιστος ἐπεκράτησε, οἱ δὲ παρευρεθέντες ἐξεφράσθησαν λίγον εὐμενῶς διὰ τὸ ὥραιον αὐτὸν πλοϊον τοῦ στόλου τῆς «Τόρμ Λάιν».

H ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τὸ ζωηρότερὸν πως ἀγοραστικὸν ἐνδιαφέρον ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης διὰ τὰ σιτηρά, ἐνδισφέρον ἀποδιδόμενον εἰς τὴν ἔξαντλησιν τῶν ἀποθεμάτων, ἐδιμούργησε τὴν αἰσιόδοξην πρόδηλων τῆς πλέον σταθερᾶς ἐξελίξεως τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸν διάμεσον προσεχεῖς μῆνας. Δὲν θά πρόκειται, βεβαίως, κατὰ τὸν παραπορτάτα, περὶ αἰσιθῆτης ἀνατιμήσεως τῶν ναυλῶν, ἀλλὰ μᾶλλον περὶ καθηλώσεως αὐτῶν εἰς ἐπίπεδα, ἐπιτρέποντα τὴν κίνησιν τῶν πλοίων μὲ κάποιον περιθώριον κέρδους ἀκαθαρίστου.

Αἱ ἀγοραὶ τῆς Αὐστραλίας καὶ τοῦ Πλειτρεῖαν τὴν πλέον ἐνδιαφέρουσαν κίνησιν κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπεντήμερον τοῦ Μαΐου. Ἀρκετά σκάφη ἐναυλώθησαν διὰ Φορτία κριθῆς διὰ Γερμανίαν καὶ ἡ πειραιωτέμενη προσφορὰ πλοίων ἔγγυς ἡμερομηνιῶν ἐπέτρεψε νὰ ἐπιτυχθῇ ὁ καλὸς ναῦλος τὸν 100)— δι’ Ἰούνιον διὰ κριθῆν εἰς χῶμα ἀπὸ τὸν ἀνατολικὸν λιμένα δι’ Ἀμερέσαν— «Ἀμερούγον, Τὸ Βέλγιον, ἀπίστης, ἐνδιαφέρεται διὰ φορτία τινὰ κριθῆς. Σιτηρὰ δι’ Ἀγγλίαν (Ἰούνιον—Ιούλιον) ἐπιληρώθησαν εἰς μότορσιτ 80)— βάσις φορτώσεων ἀνατολικοὺς λιμένας, ἐνῷ 67) δὲ ἐπιληρώθησαν διὰ σκάφος Ἰούλιον ἀπὸ δυτικοὺς λιμένας. Ἀπὸ τὴν Βικτωρίαν δὲ Νέαν Οὐαλίαν δι’ Ἀγγλίαν ἐπιληρώθησαν 77) (Ἰούλιον—Αύγουστον). Φορτία ζαχάρεως ἀπὸ τὸ Κουρήλαντ ἐκλεισθησαν εἰς τὰ 100)— δι’ Ἀγγλίαν καὶ ἐν συνεχείᾳ 102) (Ἰούλιον—Αύγουστον).

Οἱ φορτωταὶ τῆς Βορ. Κίνας μὲ διαταγὰς διὰ δημητριακά (Μάϊον—Ιούνιον) διὰ τὸ Κοντίνεντ. Προσφέρονται νὰ πληρώσουν 75)— φίο. Ἀπὸ Βαμπόα ὅρυζα εἰς σάκους διὰ Κολόμπο εἰς τὰ 39) δ. Τὰ μεταλλεύματα τῆς Μαλαισίας, ἀπὸ Νταγκάν δι’ Ιαπωνίαν, εἰς τὰ 28) δ φίο καὶ ἐν συνεχείᾳ προσερέφορτον 29)—. Μεταλλεύματα ἐπίσης ἀπὸ Πενάγκ δι’ Ιαπωνίαν εἰς τὰ 33)— φίο καὶ ζάχαρις ἀπὸ τὴν Φορμόζαν (μερίδες φορτίου) διὰ Κοραμσχάρ εἰς τὰ 34) δ φίο.

Ἀρκεταὶ διαταγαὶ καὶ ἀπὸ τὴν ἀγράρων τῶν Ἰνδῶν διὰ γαιαθρακας, μεταλλεύματα καὶ παλαιοσιδῆρα διὰ διαφόρους προορισμούς. Ἀπὸ Μαρμάγκος (Μάϊον—Ιούνιον) μεταλλεύματα διὰ Ἀμερέσαν 65)— γκρός τέρμης καὶ δι’ Ιαπωνίαν (Ιούνιον) δολ. 8.25 καὶ διὰ Ρόττερνταμ δι’ Εμδεν 59)— βάσις. Γαιαθρακες ἀπὸ τὴν Καλκούταν διὰ τὴν Κορέαν ἐπιληρώθησαν 58)— φίο.

Ἡ καλλιτέρα πως ζήτησις χωρητικότητος ἀπὸ τὰ κέντρα φορτώσεων τῆς «Πτω» Ανατολῆς προσεκάλεσεν, ὡς ἦτο φυσικόν, καὶ περιορισμὸν τοῦ διαυλῶτού τουνά, προσφερομένου διὰ φορτώσεις ἀπὸ τὸν Βόο. Εἰρηνικόν. Οἱ φορτωταὶ σιτηρῶν ὑπερχερώθησαν, λόγω ἀκριθῶν τῆς ἐλειμένων πλοίων ἔγγυς ἡμερομηνιῶν, νὰ πληρώσουν καλλιτέρους πως ναῦλους. Τὰ 7.60 δολ. ἐπιληρώθησαν δι’ Ιαπωνίαν, αἱ διαθέσεις, δῆμος, τῶν φορτωτῶν ἐφανίστησαν εἰς τὰ διατάξεις τῆς Ζαντέρεντ.

Τὸ νέον φορτηγὸν «Καλλιόπη» (εχ «Leonardia») 2506 τ. γκρός (τοῦ 1920) ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Κοσταρικαίας καὶ οὐχὶ Λιβερίας, ὡς εἶχεν ἀρχικῶς ἀποφασισθῆ.

Τὸ νέον ὑπερεκάνιον τῆς Χομ Λείν «Ομπρίκω» (εχ «Marpitico») 18.152 τ. γκρός (τοῦ 1931) ἀπέλανεν τὴν δην Μαΐου ἐξ Ἀγίου Φραγκίσκου διὰ Τεργεστην, ὅπου καὶ διὰ ἐκτέλεσην πιεζόντων ἵστασκεν.

Τὸ προσόφτως πωληθὲν μεταξὺ «Ελλήνων φορτηγὸν «Εμπάτη Τρίνητερ» 7054 τ. γκρός (τοῦ 1944) μετωνομάσθη «Νόρθ Ρίβερ» καὶ ἀντικατέστησε τὴν λιδεριανή σημαίαν διὰ τῆς Παναμαϊκῆς.

EFTIMIOS M. TOUSSIS

STEAMSHIP FORWARDING & INSURANCE AGENT
SHIPCHANDLERS STEVEDORING

TRIPOLI-LIBYA

Via Bastioni 43)45

CABLES: TUSSIS
TRIPOLILIBYA P.O.B. 399

PHONE: OFFICE 1507

HABOUR: 1316

HANSEN TIDEMANN & DALTON, INC.

(Successors to Hansen & Tidemann, Inc.)

STEAMSHIP AGENTS

U. S. GULF PORTS

Cables : «HANDT»

GULF - TIDE STEVEDORES, INC.
CONTRACTING STEVEDORES

U. S. GULF PORTS :

Cables : «HANDT»

LONDON AGENTS :

JAMES A. McLAREN & CO., LTD.

Telephone : LONDON WALL 4209 46 Bishopsgate E.C.

Αγγλίαν ('Ιούλιον) δολ. 9.85 φίο και δι' Αύγουστον από Βάλδις Μπαϊν διά Μπέραν κατ' απόκροπή δολ. 120.500 φίο. Παλαιοσίδηρα από τὸν 'Αγιον Φραγκίσκον δι' Ιαπωνίαν δολ. 72.000 φίο. Συλεία και γενικά διά Βοστώνη δολ. 73.000 φίο. Μεταλλεύματα από Τεζάντα δι' Ιαπωνίαν δολ. 5.30 φίο (Μάιον).

Από τὸ Πλεύτη ζωηρότης εκτάκτως ικανοποιητική. Πωλήσεις άραβοσίτων, με παραδόσεις μέχρι τὸν φθινοπώρου, άδροις άνεκοινώθησαν, φθάνουσαι τός 700 χιλ. τόννων. Τὸ προσφερόμενον, πάντως, τοννάς ήτο περιωρισμένον δι' έγγυτέρος ημερομηνίας και οι ναῦλοι από τὴν ήμέραν σημειώνουσι αισθητήν βελτίωσιν. Επληρώθησαν, κατὰ τὰς πρώτας ήμέρας τοῦ Μαΐου, 62)— διά σιτηρά δι' Αμερέρσαν—Αμερικανούς και 68) δι' Αγγλίαν ή Βρό. Ιρλανδίαν ('Ιούνιον—'Ιούλιον). 'Εν συνεχεία ἐπληρώθησαν 69) — εως 71) — διά Μάιον και 67) διτηρά δι' Αμερέρσαν — Αμερικανούς ('Ιούλιον—Αύγουστον) και διά τὴν 'Άδριατικήν 70) — Ιαπωνίαν. Τὰ 74) 3 επληρώθησαν ἐπίστης εἰς φορτίον 7200 τόν. σιτηρῶν (60 κ.π.) δι' Αμερέρσαν Αμερικανούς Ιούνιον. Αἱ καθυστερήσεις, πάντως, τῷ πλοίων, λόγω ἐλλειψεών φορτίων, εἰς τὸν λιμένας είναι σημαντικά. Η καλλιέργειας τῶν ναῦλων πάλι Πλεύτη ὑπῆρξεν ἐντὸντερά εὖ συνεχεία. Τὰ 76) 3 εως 80) — ἐπληρώθησαν ἀναλόγως κυρικῶν ἀπό αὐτὰ ποταμὸν δι' Αγγλίαν Ιούνιον. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἐπληρώθησαν δολ. 12 φίο. Τὰ Βραζιλίαν μεταλλεύματα εἰς τὰ 50) — Μάιον—Ιούνιον και 47) δι' Ιούλιον—Αύγουστον.

Ζωηρότερον τὸ ἐνδιαφέρον και διά τὰ Καναδικὰ σιτηρά. Πλοῖα διά Μάιον ἐκλεισθησαν από τὸν 'Αγιον Λαυρεντίον δι' Αγγλίαν εἰς τὸν ἀμετάβλητον ναῦλον τὸν 42) 6. 'Εν συνεχείᾳ ἐπληρώθησαν 43) 9, λόγω και τοῦ σταθεωτέρου τόνου τῆς ναυλαγορᾶς. Διὰ συνεχῆ ταξίδια ἀπό Ιούνιον ἐπληρώθη σκάφος 43) 9.

Καυματικά ἀξιόλογος κίνησις φορτώσεων σιτηρῶν ἐξ Ήνωμένων Πολιτειῶν. Διαταγαίκα ἐκκυκλόφορησαν διά φορτία μέχρι 40.000 τόννων δι' Ἑλλάδα. Από τὸ Νόρδερν ρεῖτς διά Γιουγκοσλαβίαν ἐπληρώθησαν δολ. 7.75 (Μάιον) και δι' Ιαπωνίαν προσφερόντο δολ. 10.75. Καλὴ ἔργασια διὰ γαιανθρακάς διὰ διάφορους προσφερόμενους και οι πληρωθέντες ναῦλοι καλλιέργειας. Αρκετά σκάφη ἐκλεισθησαν δι' Ιαπωνίαν (Μάιον) εἰς τὰ 10 δολ. Διὰ φόρτωσιν Ιούλιον — Αύγουστον ἐπληρώθησαν δολ. 9.65. Διὰ Βορδὼ 37) 6, Δουσκέρκην 38, Γιουγκοσλαβίαν δολ. 6.10 και ιταλικὸν σκάφος δολ. 24 πέντε συνεχῆ ταξίδια διὰ τὸ Ρότερνταμ ἐκλείσθη εἰς τὰ 32) 6. Απλὰ ταξίδια εἰς τὰ 32) 6.

Περιωρισμένη ἡ ἔκ Κούβας διὰ ζαχάρεις ἔργασια. Επληρώθησαν δολ. 10.50 διά Καζαπτλάγκαν εἰς μέτριον σκάφος (Μάιον). Δι' Αγγλίαν ἡ αὐτὴ τιμὴ προσφερέτο τὸν 67) 6.

Περιωρισμένη και εκτείνεται ἐκ τῆς Μεσογείου και τῆς Μαύρης Θάλασσης ἔργασια. Τὰ τουρκικά σιτηρά προσφερόντο εἰς τὰ 5.60 δολ. διά Βραζιλίαν. 'Ορμαζα εἰς σάκκας από τὴν Σαβδόναν διά Ιαπωνίαν εἰς τὰ 9.10 δολ. φίο, ἐλεύθερα στοιβακτικῶν ('Ιούνιον) και λιπάσματα διὰ τὴν Κορέαν δολ. 10.10 και 9.90 φίο ('Ιούνιον). 'Αλλας ἀπό τὴν 'Αλεξανδρειαν δι' Ιαπωνίαν (Μάιον) δολ. 8.75. Φωσφάτα ἀπό τὴν 'Ακάμπα διὰ Γιουκοχάρα (7000 τόν.) προσφερόντο εἰς τὰ 66) — φίο. Από τὸ Κοσσεύρ διά Πολωνίαν 42) 6.

Διαταγαίκα σιτηρῶν ἀπό τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Μαγκανέζα ἀπό τὸ Πότι δι' Αγγλίαν ἐπληρώθησαν 39) — Σιτηρά διὰ Δανίαν εἰς τὰ 56) — φόρτο (Μάιον—'Ιούνιον) και δι' Αμερέρσαν 40) — (Μάιον—'Ιούνιον).

Οι λιμένες τοῦ Κοντίνεν με ασκετάς διαταγαίκας διὰ διάφορα εἰδῆ φορτίων. Οι προσφερόμενοι ναῦλοι χαμπλοὶ και ἡ ἐπιφύλαξις τῶν ἐφοπλιστῶν ἱσχούς. Γαιανθράκες από τὸ Μπρέμεν διὰ τὴν Σαβδόναν 18) 6 και ἀπό τὸ Ρότερνταμ διὰ Σικελίαν 22) — και Πειραιά 28) —. Οι πολωνικοὶ γαιανθρακες δι' Αργεντινήν εἰς τὰ 38) 6 και διὰ ζαχαρίν διά Βουδάνην ἐπληρώθησαν 65) — (Μάιον—'Ιούνιον).

Όχι και τοσον ζωηρὰ διὰ κινησίσ διά χρονοναυλώσεις. Οι ἐφοπλισταὶ δὲν ἐφαίνοντο διατεθείμενοι νὰ ἀναλάβουν μακροχρονίους ὑποχρεώσεις, ἐφόσον ἡ ναυλαγορᾶ ἐπεδείκνυε σταθερότητα και οι καλλιέργεια πως ναῦλοι προεδωλοῦντο. Κυκλικὸν ταξίδιον 'Ατλαντικού ἐπληρώθησαν 15) 6, μὲ ὄψιν διεῖς τρεῖς η πέντε μῆνας, μὲ παράδοσιν Ιούνιον εἰς Νάρδικ και κυκλικὸν Δυτ. 'Αφρικής εἰς σκάφος μὲ καύσιμον πετρέλαιον εἰς τὰ 13) 9.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΑΙΟΝ

'Εξαιρετικῶς κρίσιμος ἡ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς τῶν πετρελαίων. Οι ναῦλοι κατέτεσσαν εἰς σημείον, ώστε, οχι μόνον τὰ σκάφη τὸ 2, δολ. οὔτε και τὰ νεότευκτα τῶν 18 χιλ. τόννων σκάφη νὰ δύνανται νά

ἀντιμετωπίσουν μίαν ναύλωσιν. 'Ο παροπλισμὸς είναι ἡ μόνη λύσις. Πράγματι, τὰ ἀργούν τονάλ, εἰς παλαιά ίδια σκάφη και τὸ 2, ἀπό τὴν ημέραν εἰς ημέραν αιδάνει. Αἱ προβλέψεις διά ναυλώσεις 'Ιούλιον, ἐφόσον ἐπουσιθῆ τῆς κινήσεως ἀρκετὸν τονάλ, είναι κάπως εύνοικοτεραι. Δι' ἀπλὰ ταξίδια, αἱ κλεισθεῖσαι διλγαί ναυλώσεις ἐκμαίνοντο γυρατῶν 30% κάτω τοῦ M.O.T. Τὰ μεγάλα σκάφη ἐδέχοντο και 35%. Διὰ ταξίδια Περσικού Κόλπου, 'Ανατολικῆς Μεσογείου 65% κάτω τοῦ Αμερικανικού ναυλολογίου (Μάιον).

Πειραιϊκή ναυλαγορᾶ

Μὲ συνήθη κίνησιν και σκέψην ιδιαιτέρου τινῶν ἐνδιαφέροντος διέφερεν τὸ πρῶτον ήμισο τοῦ Μαΐου. 'Εκ Κωνσταντίνης ὑπῆρχον διλγαί ναυλέσαι διοικητικά μεταλλεύματα εἰς χαμηλότερα επιπλέοντα. Σποραδικαὶ εἰς τὴν Εύβοιαν φορτίων μεταλλεύματα ἀπὸ Μαρμαρίκα δι' Αμερέρσαν. 'Ελληνικά σκάφη δὲν ἐκλεισθησαν. 'Η Μαύρη Θάλασσα καλλιέργεια, αἱ διαταγαίκα σιτηρών διαταγαίκα και χάρτοι δι' Ίνδιας και διὰ Νότιον Αμερικήν διεπηρήσαν, χωρὶς νὰ ὑπάρχουν πληροφορίαι καλύψεως ἐνίον εἰσιτόν. 'Απὸ τὸν 'Οδησσόν ἐκεῖσθιν κατ' απόκοπτην τὸ μικρὸν φορτηγὸν 'Άδραντια Κ'. (ξελείαν και αύτοκίνητα) δι' ἔνα ελληνικὸν λιμένα, ἐνώ ἔπειτα μικρὸν σκάφος τὸ Ελανάσον, εἰκλείσθη ἔνα Χαϊδάριον 5. τοπέντων δι' ἔνα λιμένα Μαύρης Θαλάσσης εἰς τὰ 38) — φίο. Διὰ τουρκικά μεταλλεύματα διὰ Νικομηδίας διὰ Ρότερνταμ σκάφος 3200 τόν. εἰς τὰ 35) —, οἱ πλοιοκτήται μόνις ἐπιδιώκουν εἰσεῖται τὰ 37) 6. 'Υπρεξ, τελος, δι' ἐλληνικά τομέντα μια ἔργασια ἐπιτελείσθη παραπληρίκων. Πληροφορούμεθα, πάντως, στὶς ὑπερβολήθησαν προσφοραὶ εἰς τὰ 26) —.

Αἱ τιμαὶ τῶν πλοιῶν

Ζωηρότερα ἡ ἀγορὰ τῶν μεταχειρισμένων πλοιῶν. 'Ελληνες οἱ πλείστοι τῶν ἀγοραστῶν. Αὔτοι και ἐπληρώσαν πληροφορίας τιμάς διὰ τὰ 'Λίμπερτς'. Εἰς τὴν πρεσόδηλην νέων διεθνῶν ἀνωμαλιῶν και τὴν βελτίωσιν τῶν ναῦλων δρείλεται τὸ ἐπιδεικνύομενον ἀγοραστικὸν ἐνδιαφέρον. Μόνης ὅμως και διὰ ναυλαγορᾶ δὲν ἡμιπορεῖ καὶ δικαιολογήσῃ τὰς καλλιέργειας ἀξίας πλοιῶν ὑπωσηποτέ παρηλίκων.

Αἱ 194 χιλ. λιρῶν ἐπληρώθησαν τὸν 1946, προσφοράς μεταλλεύματα πρόσφατον και ἀμεσον παράδοσιν, ἔναντι τῶν προτίμων 150θμέρου 175 χιλ. λιρῶν δι' ἐλληνικά ομοιότυπα σκάφων.

Ἐλλήνες ἐπίστης έφοπλισταὶ ἔκλεισαν ἀντί λιρῶν 114.000 τὸ γερμανικὸν 'Εικονι Φαίτη' τοῦ 1936, τόνων d.w. 8.100, μὲ καλὸν κυδισμόν, ἐπιτελεύτην λήγουσαν τὸν Αύγουστον τοῦ 1955. Ταχύτης 10 περίπου μιλλίων, μὲ καύσιμον πετρέλαιον 24 τόνους.

Οσον ἀφορά τὰ τάκερες, ἀναφέρεται ἡ πώλησις εἰς λιβεριανὴν ἐπαρίσιον τοῦ δεξαμενοπλοίου T2, ναυπηγήσεως τοῦ 1944, ἀντί 925 χιλ. δολ. Είναι προναυλωμένον ἀντί δολ. 2.40 τὸν τόνιον μέχρι τοῦ 1958.

Δύο Ελληνικά T2 προσφέρονται ἐπίστης εἰς τὴν ἀγοράν, χωρὶς νὰ είναι προναυλωμένα. Τιμὴ γύρω τῶν 375 χιλ. λιρῶν.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

'Εκ Βορείου Αμερικῆς και Καναδᾶ

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» ἐξ Χάμπτον ρόδης 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανείρων δολ. 5.40, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ» (παναρ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 10.750 εως 11.750 τ. γαιανθράκων διὰ Ρότερνταμ 32) 6, φόρτωσις 5—15 Μαΐου.

«ΣΗΜΠΟΡΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ» (παναρ., κανοδική) ἐξ 'Αγιου Λαυρεντίου 9500 τ. γεννηματών δολ. 'Αγγλίας 42) 6, φόρτωσις 5—12 Μαΐου.

«ΑΛΚΗΣ» (παμ., ἀγγλική) ἀπό αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βιορειών τοῦ Χάττερας) ἔξαιρουμενο τοῦ 'Αλματον, 9500 τ. γεννηματών διὰ Γιουγκοσλαβίαν δολ. 7.75, μὲ 1000 τ. λιτεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15—25 Μαΐου.

«ΤΙΧΑ» παναμακίον (εχ 'Ηασσανη') ἀπό Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διὰ ιαπωνικὸν λιμένα δολ. 10, μὲ 1000 τ. λιτεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—25 Μαΐου.

«ΚΡΗΤΗ» ἀπό Νόρδερν ρεῖτς 9500 τ. γεννηματών διεῖς 7.75, μὲ 1000 τ. λιτεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—25 Μαΐου.

«ΡΕΖΟΛΟΥΤ» (παναρ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανείρων δολ. 5.60, ψήνος Σάντος 5.85, φόρτωσις 12—18 Μαΐου.

ΑΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. Ν. Ι. Σουλαρδῆ) ἐξ Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Γιανθάδα δολ. 9.65, μὲ 1000 τ. λιτεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 'Ιουλίου δολ. 10, μὲ 1000 τ. λιτεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Μάιου.

«ΜΑΤΘΑΙΟΣ» (διδούρ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ιαπωνίαν δολ. 10, μὲ 1000 τ. λιτεύθεραν ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Μάιου.

«ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ» (παναρ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανείρων δολ. 5.60, φόρτωσις 18—25 Μαΐου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ» λιθερ. (όφιον «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ») ἐξ Χάμπτον

S. ELEFTERIU LTD

SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS

Address: COLON 1570

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ

ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

MARINE SERVICES:

Contractors Provisions

Stevedoring Deck & Eng. Stores

Painting Fresh Water

Shifting Boards Radar

Cleaning Boilers Gyrocompass

» Deep-anks Radio Equip. etc.

» Holds

HEAD OFFICE:

437 St. James Street West

Montreal, I, CANADA

Tel. HA-0115

Cable Address: «SHIPSTOR»-Montreal

Main branch in West Coast

41 Alexander Street

VANCOUVER, B. C. CANADA

Tel. Tallow 3221

Εξυπηρετοῦμεν ὅλους τοὺς λιμένας ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ 'Αγ. Λαυρεντίου, τοῦ 'Ανατολικοῦ και τοῦ Δυτ. Καναδᾶ. Οι πράκτορές μας θὰ συναντήσουν τὰ πλοῖα σας εἰς 18 Καναδικοὺς λιμένας.

ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διάτη Γιουγκοσλαβίαν δολ. 6.10, φόρτωσις 8—15 Μαΐου. «ΠΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΟΝΣ» από Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων διάτη Γιουγκοσλαβίαν δολ. 6.10, φόρτωσις 25 Μαΐου — 10 'Ιουνίου.

«ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων διάτη 'Ιαπωνίαν δολ. 10, με 1000 τόν. έλευθεραν ἑκόφρωτων, όμεσος φόρτωσις. «ΤΡΑΙ-ΛΑΝΤ» (ομηρ. ὄγγιλη) έξι Αγίου Λαυρεντίου 9200 τ. γεννημάτων διάτη 'Αγγλίαν ή Βόρειον 'Ιρλανδίαν 4319, φόρτωσις 20—31 Μαΐου.

«ΓΟΥ-Ι-ΝΤ» (παναρ.) έξι δύο λιμένων Νόρ्डερ πρέιντς 9500 τόν. παλαιοισιδήρων (475.000 κ.π. διάτη δέματα) διάτη Γιουγκοσλαβίαν 326), φόρτωσις 'Ιουνίου—'Ιουλίου.

«ΕΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ» έξι Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διάτη 'Αμετερντημ ή 'Υμουίτεν 326), φόρτωσις 'Ιουνίου—'Ιουλίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (έτ. 'Ανδριανοκή) έξι Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διάτη 'Ιαπωνίαν δολ. 9.90, με 1000 τόν. έλευθεραν ἑκόφρωτων, φόρτωσις 'Ιουνίου—'Ιουλίου.

«ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ» έξι Χάμπτον ρόδης 9200 — 10.000 τόν. γαιανθράκων διάτη 'Αμετερντημ ή Ρόττερνταμ 3219, φόρτωσις 24 Μαΐου—3 'Ιουνίου.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΜΑΝΟΛΙΤΟ» (Κοσταρίκα) έξι Βρετανικής Κολομβίας 9900 τ. ξυλείσις και γεννικών ειδών (481.000 κ.π. διάτη δέματα) διάτη Νόρδερ πρέιντς, κατ' ἀποκοπήν δολ. 72.500 φίο, φόρτωσις 20—25 'Ιουνίου.

«ΑΛΙΚΗ Π.» (δινδυούιαν) έξι Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων διάτη 'Ιαπωνίαν δολ. 6.75, με 1000 τόν. έλευθεραν ἑκόφρωτων, φόρτωσις 20—25 Μαΐου.

«ΑΝΝΙΤΣΑ Α.» (παναρ.) έξι Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων διάτη 'Ιαπωνίαν δολ. 6.75, με 1000 τόν. έλευθεραν ἑκόφρωτων, φόρτωσις 12—27 Μαΐου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ» (παναρ.) έξι Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων διάτη 'Ιαπωνίαν δολ. 6.75, με 1000 τόν. έλευθεραν ἑκόφρωτων, φόρτωσις 5—20 Μαΐου.

«ΦΕΜΩΝΙΗ» έξι Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων διάτη 'Ιαπωνίαν δολ. 7.50, με 1000 τόν. έλευθεραν ἑκόφρωτων, φόρτωσις 18—28 Μαΐου.

«ΟΝΤΡΥ» έξι Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων διάτη 'Ιαπωνίαν δολ. 7.60, με 1000 τόν. έλευθεραν ἑκόφρωτων, φόρτωσις 25 Μαΐου — 7 'Ιουνίου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.» από Δόνης Αντελέσης και Η Βαγκούδερ 9200 τ. παλαιοισιδήρων διάτη 'Ιαπωνίαν κατ' ἀποκοπήν δολ. 72.000 ένα λιμένα ή δολ. 74.000 δύο λιμένες έκφρωσεως, φόρτωσις Μάιον—'Ιουνίου.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» έξι Βικτωρίας ή Ρίου 'Ιανέριου 9000 τ. μεταλλευμάτων διάτη Φιλαδέλφειαν ή Μόριοιδιλ ή δολ. 5.30, με δολ. 1.13 έκφρωτωτικά, φόρτωσις Ιουλίου.

«ΟΘΡΥΣ» (ομηρ. ὄγγιλη) από Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος 'Αύρες 9300 τ. γεννημάτων διάτη 'Αμερέρσαν — 'Αμβούργον 663), όφιον διάτη 'Αμερέρσαν — Ρόττερνταμ ή 'Αμετερντημ 65), φόρτωσις 10 'Ιουνίου — 10 'Ιουλίου.

«ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ» (παναρ.) έξι Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9000 τ. μεταλλευμάτων διάτη Βαλτιμόρην δολ. 5.30, με δολ. 1.13 έκφρωτωτικά, φόρτωσις 15 — 25 Μαΐου.

«ΑΡΕΤΗ Σ.» (παναρ.), από Νεκοτόσεα, με συμπλήρωσιν εις Μπάχιαν Μπλάγκον 7500 τ. γεννημάτων διάτη 'Αμερέρσαν ή Ρόττερνταμ 67), με πλήρης όφιον, φόρτωσις 3—20 Μαΐου.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗ» (θύμιον με τό λιδεριανὸν 'ΤΖΟΡΤΖΑ) διάτη οντων του Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος 'Αύρες 9500 τ. γεννημάτων διάτη 'Ιαπωνίαν δολ. 11.50 φίο, φόρτωσις 24 Μαΐου — 25 'Ιουνίου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΝΗ» (παναρ.) από Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος 'Αύρες 9900 τ. γεννημάτων διάτη 'Αμερέρσαν—'Αμβούργον 62), έαν κριθήν 64), με 3000 τ. έλευθεραν έκφρωτωσιν και με πλήρη όφιον διάτη 'Αγγλίαν — Κόντιντεν ή Σκανδιναβίαν, φόρτωσις 10—25 Μαΐου.

«ΡΕΖΟΛΟΥΤ» (παναρ.) έξι Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9000 τ. μεταλλευμάτων διάτη άμερικανικών λιμένων 'Ατλαντικού (θέρειας του Χάττερεας) δολ. 4.90, φόρτωσις 'Ιουνίου — Ιούλιον.

«ΜΑΡΙΝΕΛΑ» (Κοσταρ.) από Νεκοτόσεα και Μπάχιαν Μπλάγκον 7.900 τ. γεννημάτων διάτη Ρόττερνταμ 70), φόρτωσις 10—25 Μαΐου.

«ΝΗΡΕΥΣ» από Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος 'Αύρες 8550 τ. γεννημάτων διάτη 'Αμερέρσαν—'Αμβούργον 71), όφιον κριθήν 73), με 3000 τόν. έλευθεραν έκφρωτωσιν, φόρτωσις 12—25 Μαΐου.

«ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (παναρ.) έξι Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος 'Αύρες, 7200 τόν. γεννημάτων διάτη 'Αμερέρσαν—'Αμβούργον 743), όφιον 'Αμερέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμετερντημ 73), με πλήρης όφιον, φόρτωσις 1—21 'Ιουνίου.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΑΡΤΕΜΙΣ» έξ Ρόττερνταμ ή Βρέμης 9500 τόν. λιπασμάτων διάτη Κορέαν δολ. 10.45 φίο, φόρτωσις Μάιον.

«ΜΑΝΟΩ» (δινόσφ.) έξ Πολωνίας 9500 τ. ζαχάρεως εις σάκκους διάτη Βορμάνην 65), όφιον διάτη Μαντρός 67), με 750 τ. έκφρωτωσιν, φόρτωσις 20 Μαΐου — 10 'Ιουνίου.

«ΔΑΝΑΠΡΙΣ» από Χούλλα 4000 τ. γαιανθράκων διάτη 'Αγγλίαν 14), όμεσος φόρτωσις.

«ΔΑΝΑΠΡΙΣ» έξ Ρόττερνταμ 4000 τ. σιδηροτροχιών διάτη Κων-Χαλκίδα και Πειραιά, κατ' ἀποκοπήν λιρας 7.300, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΦΑΦΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» από Δάνταγκον 3000 τ. γαιανθράκων διάτη Γκότεμπουργκ, 9.25 συσπικίας κοράνας, όμεσος φόρτωσις.

«ΦΑΦΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» έξ 'Αμερέρσαν 2500 τ. σιδηροτροχιών διάτη Κων-Χαλκίδαν πολιν και Συμρήν δολ. 8, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΒΟΑΝΤΑ» ('Ιταλικός) έξ Ρόττερνταμ 8000 τ. γαιανθράκων διάτη 'Αγγλίαν 28), καντάλλο διάτη Βαγκούδερ 28).

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (έλληνικόν) έξ Ρόττερνταμ 8000 τ. γαιανθράκων διάτη Πειραιά 28), φόρτωσις τέλη Μαΐου.

Έκ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ» έξ Σαδόνων 9500 τόν. όρβης εις σάκκους διάτη 'Ιαπωνίαν δολ. 9.50 φίο, φόρτωσις 17 Μαΐου — 5 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» (φορητήγον) έξ Σπαλάτων 8000 τ. τσιμέντων διάτη Περσικών Κόλπου 52)—ένα λιμένα, όφιον διάτη δύο λιμένες 54)— φίο και στόσουεν, φόρτωσις όρχος Μαΐου.

«ΟΡΟΣ ΚΥΛΑΗΝΗ» έξ Κόλπου 'Ελευσίνος 5500 τ. τσιμέντων διάτη Κουδετέη 60), φόρτωσις Μάιον.

«ΔΑΝΑΠΡΙΣ» έξ 'Ιτέας 4000 τόν. μεταλλευμάτων βωξίτου διάτη Λονδίνον 35), φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» έξ Σαδόνων 9000 τ. θεικής άμμωνίας εις σάκκους διάτη Κορέαν δολ. 9.90 φίο, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» έξ Μπούργκος (Κύπρου) 9500 τ. μεταλλευμάτων διάτη Νουμέαν 68), έλευθερον έκφρωτωτικών, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΦΡΑΓΚΙΣ» έξ Κωνσταντίνης 1600 κ.μ. ξυλείας διάτη τρεις λιμένας Κύπρου 26)— όμεσος φόρτωσις.

«ΕΜΑΡΙΟΣ ΙΙ.» έξ Κωνσταντίνης 2700 κ.μ. ξυλείας διάτη δύο λιμένας Κύπρου (Φαραγγούσταν — Λεμπρόσδον) και Χάριφαν 25)— όμεσος φόρτωσις.

«ΕΡΕΤΗΣ» (παναρ.) έξ Σαρφουντός 5000 τ. γεννημάτων διάτη Μάιον.

Έξ Αύστραλης, Ινδίων και Απω Ανατολής

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δινόσφ.) από Μορμουγκάο 9500 τ. μεταλλευμάτων διάτη 'Αμερέρσαν—'Αμβούργον πρέιντς 58), φίο, φόρτωσις 3—17 Μαΐου.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» από Μορμουγκάο 3500 τ. μεταλλευμάτων διάτη 'Αμερέρσαν 65), γκρέδ-τερράς, φόρτωσις 25 Μαΐου — 10 'Ιουνίου.

«ΕΝΕΙΤΟΥΝΑ» (παναρ.) έξ Νοτίου Αύστραλης 9500 τ. κριθής διάτη 'Αμερέρσαν — 'Αμβούργον 100), φόρτωσις 10—28 Μαΐου.

«ΕΚΤΕΙΝΑ» (παναρ.) έξ Φορμόρδης 10.000 τ. ζαχάρεως εις σάκκους διάτη Κόρραρος Σάχηρ Σαπούτρ 3416 φίο, φόρτωσις 20—31 Μαΐου.

«ΕΚΩΣΗΣ ΛΩΣ» έξ Ντάγκον 10.000 τ. μεταλλευμάτων διάτη Ιαπωνίκον λιμένα 28)9, με 900 τ. φόρτωσιν και 1000 τ. έκφρωτωσιν, φόρτωσις 12—25 Μαΐου.

«ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.» (παναρ.) έξ Καλκούτας 2400 τ. μεταλλευμάτων διάτη 'Αμερέρσαν 56)6 φίο, φόρτωσις 10—31 Μαΐου.

Έκ παντού στον άλλων άγορων

«ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» άπό ένα δύο λιμένες Βορείου ή Νοτίου Κούβας 8000 τόν. ζαχάρεως εις σάκκους διάτη Καλκούταν δολ. 15, με 750 τόν. έλευθεραν έκφρωτωσιν, φόρτωσις 15—25 Μαΐου.

«ΙΒΟΡ ΡΙΤΑ» (σημ. ὄγγιλη) άπό ένα δύο λιμένες Βορείου ή Νοτίου Κούβας 9500 τόν. ζαχάρεως εις σάκκους διάτη Καζαμπάταν δολ. 10.50, με 750 τόν. έλευθεραν έκφρωτωσιν, φόρτωσις 10—20 Μαΐου.

«ΠΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΟΝΣ» άπό Μορνόρδιαν 9000 τόν. μεταλλευμάτων διάτη Βαλτιμόρην δολ. 4.25 φίο, φόρτωσις Μάιον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ» (λιβερ.) από Κέιπ Τάουν — Ντάρμπαν ρειντς 11.60 ένα 11.900 τ. άραδσοίτου διάτη 'Αμερέρσαν—'Αμβούργον πρέιντς 61)6 ένα λιμένα ή 64) — διά δύο λιμένων, φόρτωσις 5—15 'Ιουνίου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ» έξ Πόρτ ο Πρέντ, ένα λιμένα Σάντο Ντορίγκο και Μαντζινίλλο 8500 τ. ζαχάρεως διάτη ένα λιμένα Σάντο Ντορίγκο ή 13.25, ένα λιμένας 13.50 φίο, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΜΑΙΩΤΙΣ» άπό Μεύρμαν 6000 τόν. μεταλλευμάτων διάτη Πολωνίαν 26)6 φίο, φόρτωσις Μάιον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ» (λιβερ.) από Κέιπ Τάουν — Ντάρμπαν πρέιντς 11.60 ένα 11.900 τ. άραδσοίτου διάτη 'Αμερέρσαν—'Αμβούργον πρέιντς 61)6 ένα λιμένα ή 64) — διά δύο λιμένων, φόρτωσις 5—15 'Ιουνίου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (παναρ.) από ένα δύο λιμένες Σάντο Ντορίγκο ή 13.25, ένα λιμένα Σάντο Ντορίγκο ή 13.50 φίο, φόρτωσις Ιαπωνίαν.

«ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΝΗΗ» (Κοσταρ.) 10.962 τόνων δ.ω. (499.000 κ.π. διάτη δέματα, με κατανάλωση 26—27 τόν. πετρελαίων), τάμιο-τσάρτερ διάτη τούς ταξίδιον μεταπορθόδοσις εις 'Ιαπωνίαν.

«ΠΟΝΗΗ» (Κοσταρ.) 10.962 τόνων δ.ω. (499.000 κ.π. διάτη δέματα, με κατανάλωση 26—27 τόν. πετρελαίων), τάμιο-τσάρτερ διάτη τούς ταξίδιον μεταπορθόδοσις εις 'Ιαπωνίαν.

«ΠΟΝΗΗ» (Κοσταρ.) 10.962 τόνων δ.ω. (499.000 κ.π. διάτη δέματα, με κατανάλωση 26—27 τόν. πετρελαίων), τάμιο-τσάρτερ διάτη τούς ταξίδιον μεταπορθόδοσις εις 'Ιαπωνίαν.

«ΠΟΝΗΗ» (Κοσταρ.) 10.962 τόνων δ.ω. (499.000 κ.π. διάτη δέματα, ταξίδιον μεταπορθόδοσις εις 'Ιαπωνίαν.

«ΠΟΝΗΗ» (Κοσταρ.) 10.962 τόνων δ.ω. (499.000 κ.π. διάτη δέματα, ταξίδιον μεταπορθόδοσις εις 'Ιαπωνίαν.

«ΠΟΝΗΗ» (Κοσταρ.) 10.962 τόνων δ.ω. (499.000 κ.π. διάτη δέματα, ταξίδιον μεταπορθόδοσις εις 'Ιαπωνίαν.

Τά δεξαμενόπλοια:

«ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΟΙ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 13.500 τ. πετρελαιοειδών διάτη διάτη δέματα 30% έπι έλαστον της βάσεων του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1—7 Μαΐου.

«ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙ.» από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τόν. πετρελαιοειδών διάτη δέματα 30% έπι έλαστον της βάσεων του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1—7 Μαΐου.

«ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙ.» από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης (β'. ταξίδιον) 15.000 τ. πετρελαιοειδών διάτη δέματα 30% έπι έλαστον της βάσεων του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1—7 Μαΐου.

«ΝΤΑΡΝΙ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 10.000 τόν. πετρελαιοειδών διάτη δέματα 30% έπι έλαστον της βάσεων του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1—7 Μαΐου.

«ΖΙΝΙ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 10.000 τόνων δ.ω. (490.000 κ.π. διάτη δέματα

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγὰ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ		Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ		Εύγενία I. Χανδρῆ	18	2974	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 30 'Απρ. 1952
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ν.	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	διῆλθε Σουέζ 9 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		Υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἀργεῖ Πέραμας ἀπό 24 Μαρτ. 1953
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		N. & 'Αδ. K. X' πατέρας	43	7239	ἀνεχ. Τοκουγιάμα 29 'Απρ. διὰ Τεξάντα "Αἰλαντ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.		Δ. Κοτσαύτης	20	844	ἔφθ. 'Οδησσός 10 Μαΐου
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ		Αρ. 'Αναστασάτος	18	2858	ἀργεῖ 'Αμπτελάκι ἐπό 11 Μαρτίου
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ		Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	ἀνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 6 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΘΗΝΑΙ		Εύγ. Ευγενίδης	53	3575	ἀνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 8 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ—Οδησσὸν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ		Πετσόπουλος κλπ.	22	988	εἰς μεταφορὰς ἐν 'Ελλάδι
ΑΚΤΗ		'Αδ. Λιβανού' A.E.	44	7176	εἰς Ριτζέκαν ἀπό 24 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		Στρατῆς 'Ανδρεάδης	44	7257	ἀνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 7 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		Θεοφανών A.E.	43	7234	ἀνεχ. 'Αμβρεσάν 7 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρειαν
ΑΛΙΚΗ		έαδ. Λιβανού' A.E.	43	7229	ἔφθ. Μόλι 1 Μαΐου
ΑΛΙΚΗ Π.		Απ. Πεζᾶς	44	7212	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου
ΑΜΕΡΙΚΗ		Α. Λουζής	43	7176	εἰς Ριτζέκαν 2 Μαΐου
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		Λαιμὸς & Πατέρας	42	7177	ἔφθ. Μορμουγκάδα ἀπό 20 'Απρ.
ΑΝΙΑ		Ιγκόρ & 'Απ. Πεζᾶς	44	7257	διῆλθε 'Αρούμπαν 6 Μαΐου διὰ Λονδίνου
ΑΝΝΑ		N. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Μαΐου
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ		Νικ. I. Γουλανδρῆς	21	4358	Ίδε: «ΑΝΝΑ», σημαία Λιθερίας
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ		N. Κουδύλη	42	7191	διῆλθε Παναμάν 6 Μαΐου ἐπειδὴ Περουβίας
ΑΞΙΟΣ-		«Λιβανός» A.E.	43	7176	εἰς λιμένας Τρίνινταν 9 Μαΐου διὰ Σάντος
ΑΝΤΩΝΗΣ		Λαιμὸς & Πατέρας	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαΐου
ΑΡΓΟ		Έλληνικὸν Δημόσιον	18	5532	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 3 Μαρτ., ἐπισκευὴ
ΑΡΙΕΤΤΑ		«Λιβανός» A. E.	41	7460	ἔφθ. Βαγκούνερ 6 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Τρόπις»	44	7240	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διὰ Λίθερπουλ
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)		Μάρκος Νομικός	52	13415	ἀνεχ. 'Αμβούργον 4 Μαΐου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΣΤΕΡΙΣ		Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 10 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		Γ. Μ. Λιθανδρῆς	43	7227	ἔφθ. Μαρακάιπο 8 Μαΐου
ΑΤΤΙΚΗ		N. Μαυράκης καὶ Σία	43	2400	εἰς Κωνσταντζαν 1 Μαΐου, ὑπὸ φόρτωσιν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ		Άντ. Παπαδάκης	43	7176	εἰς Ριτζέκαν 12 Μαΐου
ΒΟΡΕΙΟΣ ΈΛΛΑΣ		«Ελληνική» A.E.	44	1923	ἀνεχ. Κων. πολιν 8 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)		έτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	ἀργεῖ Σύρου ἀπό 26 'Ιουνίου 1953
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		«Ελληνική» A. E.	45	1918	ἔφθ. Βρέμην 6 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ		Άδ. Γράτσου	44	7176	διῆλθε Παναμάν 27 'Απρ. διὰ Πουσάν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	ἔφθ. Δάντσιγκ 27 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΙ Π. ΠΑΝΩΡΑΣ		Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	ἀνεχ. Μόλι 29 'Απρ. διὰ Σπάττηλ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		'Αδ. 'Ανδρεάδη	43	7233	διῆλθε Ρεσίφ 7 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)		Σ. Νιάρχος	54	20350	εἰς Τάιν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)		N. Παπαδάτος	18	1176	εἰς ταξίδιος Ιταλίας—'Ελλάδος (πετρέλαια)
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ.		Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	ἀνεχ. Σαβάνναν 2 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρέτταν
ΔΑΝΑΗ		Άλεξάτος - Δούκας	23	1634	εἰς ταξίδιος 'Ελλάδος—Μέσης Ανατολῆς
ΔΑΝΑΠΡΙΣ		'Άδ. Συνοδινοῦ	24	2740	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου διὰ Κων. πολιν
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		Υἱοὶ Δ. 'Ιγγλέση	18	5275	διῆλθε Ντακάρ 27 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ		Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	ἔφθ. Συμύνην 1 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		«Αιγαίνον» A.E.	44	7207	διῆλθε Τρίνινταν 8 Μαΐου διὰ Κρίστομπαλ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		Π. & B. Πανταλέων	43	7229	ἔφθ. Σάντοι 1 Μαΐου
ΔΙΡΦΥΣ		'Άδ. Πατέρα	43	7232	ἀνεχ. Τζιμπούτι ἀπό 9 'Απρ. δι' 'Οζάκαν
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. Χανδρῆ	20	1603	ἄργει Πειραιᾶ ἀπό 31 Δεκ. 1952
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ		Δδ. Λιθανδρῆ	37	4839	ἀνεχ. Χάρτελπουλ 1 Μαΐου διὰ Κούβαν
ΕΒΡΟΣ		«Θεοφανώ» A.E.	43	7256	διῆλθε Τοινίνταν 1 Μαΐου διὰ Μόμπιλ, ἔφθ. 9
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	27	4163	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διὰ Λά Κουλέττη
ΕΛΕΝΗ Δ.		«Αλκυόνη» A.E.	44	7253	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 25 'Απρ. διὰ Λός 'Αντζέλες
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		'Άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	διῆλθε Χονολουλούν 29 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	ἀνεχ. Κέιπ Τάουν 5 Μαΐου διὰ Ντακάρ
ΕΛΕΥΣΙΣ		Κουμαριανοῦ — Πρίντεζη	21	1549	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 8 Μαΐου
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		'Άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀνεχ. Καζαμπλάγκαν 4 Μαΐου διὰ Μίδδλεσμπρο
ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» A.E.	16	2081	ἔφθ. Βουδιά Μπαΐν 9 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ		Γ. Χρ. Λαιμὸς	43	7176	εἰς Ριτζέκαν 10 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		«Ελληνική» A. E.	39	6281	εἰς 'Αμβρεσάν, ὑπὸ παραλασθῆν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		«Ελληνική» Καλλιμανοπ.	44	7207	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		«Ελληνική» A.E.	43	7254	ἀνεχ. Κων. πολιν 8 Μαΐου διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Ελληνική» A.E.	43	7176	ἔφθ. Κων. πολιν 2 Μαΐου (διὰ B. 'Αμερικήν)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		A. Πρίντεζης	19	1492	διῆλθε Χονολουλούν 29 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΠΙΣ		«Επιδάρυος» A.E.	43	7253	ἀνεχ. Κέιπ Τάουν 5 Μαΐου διὰ Ντακάρ
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ		Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	ἔφθ. Βουδά Μπαΐν 8 Μαΐου διὰ Λορέντζο Μάρκες
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		Καδιώ Σιγάλα	21	2369	διῆλθε Σουέζ 3 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		«Ωκεανοπόρος» A.E.	43	7194	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		Υἱοὶ Πέτρου Γουλανδρῆ	43	7244	ἀργεῖ Σιγκαπούρων ρόδος 24 'Απρ. δι' 'Οζάκαν
ΕΥΑΝΘΙΑ		'Αδ. 'Γουλανδρῆ	18	3553	ἔφθ. Πειραιᾶ 7 Μαΐου
ΕΥΘΑΛΑΙΑ		Π. Μαρκεσίνης	43	7250	ἀνεχ. Ροζάριο 4 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		'Άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἀργεῖ Αμπτερνταμ ἀπό 20 'Ιουλ. 1952
ΗΑΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		Πη. Ν. Κουφός	44	1923	εἰς Βούδαν 10 Μαΐου
ΗΡΩΝ ΙΙ.		έτ. «Ιόνιον»	44	7257	διῆλθε Παναμάν 8 Μαΐου διὰ Λορέντζο Μάρκες
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Κάσσος» A.E.	44	7198	διῆλθε Σουέζ 3 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΘΕΜΩΝΗ		Έλευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)		«Θεοφανώ» A.E.	37	4815	ἀργεῖ Ρόττερνταμ 28 'Απρ. διὰ Σεπτ. 1953
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ		έτ. «Νηρέυς» A. E.	30	4123	ἔφθ. Είδενμάουθ 3 Μαΐου
ΘΕΤΙΣ		Μακρή — Φωνάρη	19	845	ἀνεχ. Χαδάνναν 8 Μαΐου διὰ Μαριέλ
ΘΕΤΙΣ		Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	διῆλθε Άρούμπαν 5 Μαΐου διὰ Πουέρτο Καμπέλλο
ΙΑΚΩΒΟΣ		Απ. Πεζᾶς	43	7207	διῆλθε Σιγκαπούρων 1 Μαΐου
ΙΓΟΡ		N. Παπαδάτος	22	902	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ		'Άδ. Γουλανδρῆ	44	7176	ἀνεχ. Λός 'Αντζέλες 9 Μαΐου διὰ Μπέιρων
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Μαΐου
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ		Λουκάς Νομικός	28	1594	εἰς Τζέδδαν 1 Μαΐου
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ		Εύγενία I. Χανδρῆ	42	7035	ἔφθ. Πόρτα Σαΐδ ἀπό 20 Μαΐου 1950
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ		I. & 'Αδ. K. X' πατέρας	43	7255	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 1 Μαΐου
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		Ίω. Παρασκήνος κλπ.	13	1877	ἀργεῖ Κόπει 5 Μαΐου διὰ Βαγκούνερ
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ		έτ. Χανδρῆ	24	3226	διῆλθεν 'Αδεν 7 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ		Στ. Νιάρχος	45	7240	ἀνεχ. Λός 'Αντζέλες 6 Μαΐου διὰ Λίθερπουλ
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ		'Άδ. Κουλουκουντῆ	43	7229	διῆλθεν Κόπει 5 Μαΐου διὰ Βαγκούνερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ		«Κάσσος» A.E.	39	5215	διῆλθεν 'Αδεν 7 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΚΑΣΣΟΣ		'Άδ. Γράτσου	45	7260	ἀνεχ. Μόμπιλ 29 'Απρ. διὰ Τρίνινταν
ΚΑΣΤΩΡ		«Κεφαλληνική» A.E.	43	10448	διῆλθε Σιδώνα 4 Μαΐου διὰ Καρθαγένην, ἔφθ. 9
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)		Θ. 'Επιφανειάδης	44	7224	ἀνεχ. Τάμπαν 1 Μαΐου διὰ Μπρόνσμποτελλ
ΚΕΧΡΕΑ		N. Κονδύλης	44	7253	εἰς θέσιν 9 B. καὶ 39 Δ., Μαΐου 7 δι' 'Ην. Πολιτείας
ΚΡΗΤΗ		Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	ἔφθ. Σιγκαπούρων ρόδος 10 Μαΐου
ΚΟΝΙΣΤΡΑ		Ίω. Δομεστίνης	18	489	εἰς μεταφορὰς ἐν 'Ελλάδι
ΚΟΡΑΛΙΑ II.					

ΚΡΙΟΣ	M. Έπειρος	45	3805	διήλθε "Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας & Υἱοί	27	4950	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 6 Μαΐου διά Καλαί
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	11	7537	διήλθε Κολόμπο 6 Μαΐου διά Μελβούρνην
ΚΥΜΑ	«Άδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7244	άνεχ. Τζιμπούτι 22 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	Άδ. Κ. Πατέρα	43	7223	άνεχ. Βιζαγκατατάμ 3 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ήλιόπουλος	05	2527	έφθ. Ιτέαν 11 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδιακος	45	7176	άνεχ. Γκάλβεστων 5 Μαΐου διά Λός "Αντζελες
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	Άδ. Λώς	43	7176	έφθ. Χαϊφόγκ 3 Μαΐου
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αλεξάντος - Δούκας	25	965	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 4 Μαΐου διά 'Ερυθράν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεχ. Σαντιέγκο 5 Μαΐου διά Γιουκάρο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Σεντμποργκ 5 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	είς θέσιν 42 Β. και 23 Δ., 'Απρ. 23 διά Πόρτ "Εβεργκλαντ
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύγγ. & Μ. Νομικός	43	7229	έφθ. Βοστόνην 1 Μαΐου
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7176	διήλθε Χονολουλού 9 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΙΩΤΙΣ	Άδ. Συνοδινού	19	3911	έφθ. Στεττίνον 6 Μαΐου
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	διήλθε Τρίνινταντ 8 Μαΐου διά Μόρρισβιλλ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανθρή	20	5401	άργει Πειραιάς άπό 12 'Ιανουαρίου
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	Έτ. Χανδρής	21	6784	άνεχ. Τρίνινταντ 6 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος	11	1881	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 10 Μαΐου διά Πειραιάς
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Άδ. Λώς	43	7244	διήλθε Σουέζ 10 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187	διήλθε Τρίνινταντ 1 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέριουν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Τερ. Σταθότος	43	7176	άνεχ. Μοντεβίδεο 3 Μαΐου διά "Αγιον Βικέντιουν
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7258	διήλθε Παναμάν 6 Μαΐου διά Βοστώνην
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Έμμ. Βιντιάδης	22	4949	είς Μπάχιαν Μπλάγκαν άπό 9 'Απριλίου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	11577	άνεχ. Περικονί Κόλπουν 7 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	είς Κωνσταντζάν άπό 26 'Απριλίου
ΜΑΡΩ	K. Αποχιδής	17	5585	άργει Μασσαλίας άπό 21 Δεκ. 1952
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διήλθε Πούλο Σάμπουτ 6 Μαΐου διά Χακοδάτην
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Έτ. «Ηλίος»	44	7254	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Πλουέρτο 'Ορντάζ
ΜΕΝΤΩΡ	"Εκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Μοντεβίδεο 9 Μαΐου
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	άργει Μπαρράρου άπό 10 'Ιανουαρίου
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	Έτ. Χανδρή	24	1435	άργει Πειραιάς άπό 10 'Ιανουαρίου
ΜΙΧΑΛΑ	«Άδαματος» Α.Ε.	43	7260	άνεχ. Χανδάνων 4 Μαΐου διά Καρντένας
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Ευσταθίου	44	7176	άνεχ. Γκρείτενμάουθ 7 Μαΐου διά 'Αμβέρσαν, έφθ. 9
ΜΠΟΤΖΟΣ	Δ. Νίτσος	20	1114	άργει Πειραιάς άπό 14 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρδάς	44	7247	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον" 8 Μαΐου
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	Άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 Μαΐου διά Πειραιάς
ΝΕΔΩΝ	Έτ. «Εύγενίας	43	7230	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 'Απρ. διά Βαγκούνηρ
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανός» Α.Ε.	43	7231	έφθ. Μπρεμερχάφεν 29 'Απρ.
ΝΗΡΕΥΣ	Ήλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 28 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	K. Πατέρας & Σία	43	7176	έφθ. Μορμουγκάο 3 Μαΐου
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ. Σιτινά	43	7254	άνεχ. Μουτεβίδεο 1 Μαΐου διά 'Αμβέρσαν
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλουκ.— I. Κατίρης	43	7254	άνεχ. Σηπτάτη άπό 18 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.	Έτ. «Μιχαλινός» Α. Ε.	42	7167	άνεχ. Φόβεν 27 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	Έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	διήλθε Λός "Αντζελες 10 Μαΐου διά Φορμόζαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	Έμπτορ. — "Εφοπλιστική	27	5525	άργει Σιένταμ άπό 10 Μαΐου 1952
ΟΛΓΑ	K. Γράτσος	44	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 25 'Απρ. διά Περουβίαν
ΟΝΤΡΥ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7235	άνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 22 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Δ. Ψυχογιούς	17	3704	άνεχ. Μόρζι 9 Μαΐου διά Βαγκούνηρ
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	«Οκεανός» Α.Ε.	19	5182	έφθ. Μερσίναν 1 Μαΐου διά Βαγκούνηρ
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	Άλεξάντος - Λούκας	21	1001	άργει Ελευσίνη άπό 4 Σεπτ. 1952
ΠΑΝΑΓΙΑ	A. Καραδίας	43	7258	έφθ. Βηρυτόν 4 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Ίω. Γ. Π. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Οζάκαν 10 Μαΐου διά "Αγ. Φραγκίσκον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7256	έφθ. Λούδινον 3 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	K. Λαιμός	20	5194	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Σάντος
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	είς λιμένας Γιουγκοσλαβίας 3 Μαΐου
ΠΑΤΡΑΙ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7253	άνεχ. Λούδινον 10 Μαΐου διά 'Αμβέρσαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	Ίω. Μ. Νικόφρος	24	5026	άνεχ. Μουρόραν 24 'Απρ. διά Βαγκούνηρ
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Μαρ. Επιπερίκος	45	3822	άργει Ρότερνταμ άπό 3 'Απρ. 1953
ΠΕΤΑΛΟΙ	M. Νοικός	43	10448	έφθ. Νουέβιτας 1 Μαΐου και Βοστώνην 10
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	Υλοί Π. Γουλανδρή	44	10448	διήλθε Ρεσίφ 3 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	'Αδ. Γουλανδρή	23	4693	άνεχ. Ντακάρη άπό 24 'Απρ. (διαταγάς)
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	έφθ. Βρέμην 8 Μαΐου
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Έτ. «Άθηνάς	44	7207	διήλθε Παναμάν 1 Μαΐου διά Μάλταν
ΠΗΝΕΙΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	10193	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Λίβανον
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Έτ. «Τρανσπετρόλ»	96	1594	άργει Αυπελάκι 14 Μαΐου
ΠΟΠΗ	Υλοί Δ. Ιγγλέση	43	952	άργει Πειραιάς 14 Μαΐου
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Υλοί Σιγάλα	16	1765	άνεχ. Πειραιάς 8 Μαΐου διά Κανστάντζαν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III. (τάνκερ)	Ν. Παπαδάτος	25	1412	διήλθε Κώνη (πολίν) 10 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΡΙΤΑ	Έτ. Κάσσος	45	7253	έφθ. Ριτζέκαν 1 Μαΐου
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ· ΌΝΣ	Ίω. Κουμάνταρος	47	2754	έφθ. Γκάντια (Ισπανίας) 9 Μαΐου
ΡΟΔΟΠΗ	Άδ. Βλασσόπουλοι	18	5563	είς Πειραιή, έπισκεψη 14 Μαΐου
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	Δ. Γεωργόπουλος	43	7177	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 4 Μαΐου διά Λίνερπουλ
ΣΑΜΟΣ	Εύγενία 1. Χανδρή	43	7176	έφθ. Αυδέρσαν 6 Μαΐου (διά Κολόμπο)
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	άργει Πειραιάς 14 Μαΐου
ΣΟΥΣΑΝΝΑ II.	I. Πετσόπουλος	11	1459	άνεχ. Γιοκοκάτι 29 'Απρ. διά Βαγκούνηρ
ΣΤΑΥΡΟΣ	Άδ. Γράτσοι	44	7250	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 Μαΐου διά Χάϊφαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Άδ. Βλασσόπουλοι	30	4557	έφθ. Κόρη 1 Μαΐου (είτα Μπέλφαστ)
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	21	1783	έφθ. Λίβερπουλ 3 Μαΐου (είτα Μάντζεστερ)
ΣΥΡΟΣ	Εύγενία 1. Χανδρή	43	10448	διήλθε Αδεν 7 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπουν
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Έκτωρ Κράτσοι	11	3658	διήλθε Τρίνινταντ 2 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	I. Πετσόπουλος	11	1459	είς ταξίδια Τουρκίας—Ελλάδος—Τεργέστης
ΤΗΝΟΣ	Άθαν. Κουλούρας	44	7176	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 6 Μαΐου διά Μαντράς
ΤΡΙΤΩΝ	Άδ. Γράτσοι	30	4557	διήλθε Σουέζ 9 Μαΐου διά Ανατολήν
ΥΔΡΑΙΟΣ II.	Άθαν. Κουλούρας	21	1783	άνεχ. Γκρέμπετουργκ 6 Μαΐου διά 'Αμβέρσαν
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάν. Νομικός	20	985	άνεχ. Καματίσι 9 Μαΐου διά Βαγκούνηρ
ΦΛΩΡΙΝΑ	K. Παπαγεωργίου κλπ.	27	757	διήλθε Σουέζ 8 Μαΐου διά Τόκιο
ΦΡΑΓΚΙΣ	Σ. Σταφυλοπάπτης	44	7176	άνεχ. Χαμπάντι 5 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέριον
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. Μ. Καρράς	44	7256	άνεχ. Χαμπάντι 5 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέριον
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	44	7256	άνεχ. Αιστερνταμ 1 Μαΐου διά Κόλπουν Μεξικού
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	X. Χατζηπατέρας	44	7176	άργει Ρότερνταμ άπό 2 'Ιουλ. 1953, ΕΠΩΛΗΘΗ
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7256	άνεχ. Καματίσι 9 Μαΐου διά Βαγκούνηρ
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	39	5643	διήλθε Σουέζ 8 Μαΐου διά Τόκιο
ΨΑΡΑ	Αναστασίου Φαφαλίδης	45	7255	άνεχ. Χαμπάντι 5 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέριον
ΩΡΕΟΙ	Γεράρ. Εύοπας	39	4967	άνεχ. Χαμπάντι 5 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέριον

Τὰ ύπο ξένας σημαίας φορτηγά μας

ΑΒΑΝΣ	Έτ. «Άδανς»	21	3271	διήλθε Άλγεριον 9 Μαΐου διά Λούδινον
ΑΓΑΘΗ	Έτ. Ντέλ Μάρη	44	7158	άνεχ. Α'μπεράκι 4 Μαΐου διά Νόρβικ, έφθ. 9
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	Έτ. «Άρτεμις»	17	3976	άργει Α'μπεράκι άπό 20 'Ιανουαρίου
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	Έτ. Πόρτο Μπλάγκο	54	6590	είς Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Έτ. «Βέρντε	17	1288	άνεχ. Τάιν 7 Μαΐου διά Οντανς

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	άργει Πέραμα 14 Μαΐου
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	διήλθε Λός "Αντζελες 2 Μαΐου δι' Ικούϊκ
ΑΕΛΛΩ	έτ. «Ράιτσες»	44	7292	έφθ. Άμερσραν 3 Μαΐου
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανσεάνικα»	43	7223	διήλθε Λός "Αντζελες άπό 16 'Απρ. διά Μόζι
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτω»	43	7239	άνεχ. Βικτωρίαν 1 Μαΐου διά Σιδνεύ
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπτλικ»	53	13752	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΑΖΟΥΤΕΡΟ	έτ. «Άζουέρο»	44	7176	έφθ. Σηπτέτλ 27 'Απρ. (διά Κορέαν)
ΑΘΕΝΣ	έτ. «Τούλα»	25	4954	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διά Μπάρρου
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλε»	29	5218	άργει Πειραιά άπό 3 Μαρτίου
ΑΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λίας»	22	1057	άνεχ. Τεργέστην 1 Μαΐου δι' "Άδεν
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	20	7016	διήλθε Κων/πολίν 5 Μαΐου δι' Αμερσαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ	έτ. «Ντέλ Έτζέο»	44	7286	έφθ. Μορμουγάκ 26 'Απρ.
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλω»	44	1935	άνεχ. Μαρακάιμπα 6 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΑΙΤΝΑ (λιβερ. δεξαμ.)	έτ. «Άλόντσο»	43	7218	έφθ. Λιυνίδον 12 Μαΐου
ΑΚΡΟΝ (Χουδ.)	έτ. «Ιμπέριο»	44	7158	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Άκροπολις»	28	5133	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 2 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζελίδια»	18	5599	άργει Φάλμουθ άπό 16 'Απρ. 1953
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβιο»	53	7409	άνεχ. Νιούπορτ 4 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΑΛΙΚΗ Π. (δινδ.)	έτ. «Τρανόλες»	44	7212	"Ιδε: «ΑΛΙΚΗ Π.», σημαία έλληνική
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7176	διήλθε Χονολουλού άπό 15 'Απρ. διά Περουβίαν
ΑΛΚΥΩΝ (λιθερ.)	έτ. «Σάντα Ρίτσ»	44	7163	είς θεών 14 Ν. και 34 Δ., Μαΐου 5 διά Πολωνίαν
ΑΛΛΑ (λιβ.)	έτ. «Γκρήντιλλ»	12	3962	έφθ. Καστελλόν 1 Μαΐου
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εξερανάρ»	44	7195	έφθ. Σαλάδερρο 23 'Απρ. (διά Περουβίαν)
ΑΛΜΑΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΑΛΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Άμαρουλίς»	45	7201	είς Μπάχιαν Μπλάγκαν άπό 11 'Απρ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7144	έφθ. Γδυνιάν 1 Μαΐου
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσκ»	44	7207	άνεχ. Αμερσαν 1 Μαΐου διά Πουέρτο Ρίκο
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ	έτ. «Σάντα Κρούς»	29	4913	είς λιμένας Ιαπωνίας 10 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ Α'-Ι-ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	διήλθε Σουέζ 8 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	53	17800	έφθ. Νέαν Υόρκην 3 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σωτάντερ»	53	18713	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 'Απρ. διά Σουμάτραν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Ούέστ Αφρίκα»	54	6150	είς Τάιν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΝΑ	Λιθεριανή έταιρια	21	4358	άργει Πειραιά 14 Μαΐου, έπισκευή
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Γράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	έφθ. Βαγκούθερ 10 Μαΐου
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Αννα»	44	7258	έφθ. Τσάρλεστον 8 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	άνεχ. Νέαν Υόρκην 3 Μαΐου
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτίνικα»	30	6869	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 'Απρ. διά Σουμάτραν
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	είς Τάιν, υπό μεταφοράς
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνωας»	08	1763	«Αλίκηνας Ράς Σουντρ—Σουέζ
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Καλκούτα 9 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Τσάρλεστον 8 Μαΐου διά Πουέρτο Μπάρριος
ΑΟΥΡΟΡΑ (δύσουρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7176	άνεχ. Αμστερνταμ 7 Μαΐου διά Δουγκέρκην, έφθ. 8
ΑΠΟΙΚΙΑ (δεξ.)	έτ. «Αίλα Βέρντε»	44	7331	έφθ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 5 Μαΐου
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Αλδιών»	28	5061	έφθ. Κιουράσσω 22 'Απρ.
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολος»	20	3330	έφθ. Νεκοτσέδε 7 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοστ.)	έτ. «Ρίταλες»	19	2609	διηλήθε Αλγερίον 10 Μαΐου διά Τουρκίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χουδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	είς Τζέδδαν 1 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δυν.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεχ. Κοκούμπα 10 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άργει Αμερσαν άπό 12 Αύγ. 1953
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιν»	40	10224	διηλήθε Τρίνινταντ 1 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	άργει "Αμστερνταμ άπό 19 Σεπτ. 1953
ΑΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Ιστιμένιο»	21	10388	άνεχ. Χερδούργον 4 Μαΐου διά Μπάχιαν Μπλάγκαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Άρης»	22	1498	είς Μπάχιρειν 4 Μαΐου
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Φερπλαΐτη»	53	18288	έφθ. Μερσίναν 5 Μαΐου
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Πάν-Ορε»	43	7246	άνεχ. Χάμπιτον ρόδι 1 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Μαρπουέντε»	43	7176	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 'Απρ. δι' Εύρωπην
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	άνεχ. Νανάτιο 21 'Απρ. διά Γιαβάτα
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μπιαγιάνο»	44	7157	έφθ. Οζάκαν 1 Μαΐου
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Πενέντο»	44	7161	άνεχ. Κοκούμπα 9 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Σάνν Μιγκουέλ»	28	4809	είς θεών 29 Ν. και 47 Δ., Μαΐου 3 διά Γδύνιαν
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Νόρβεστ»	30	9031	έφθ. Οζάκαν 1 Μαΐου
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	έφθ. Μπιλμπά 7 Μαΐου
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	έφθ. Χούλι 9 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Αττικά»	27	5214	άνεχ. Καράτσι 8 Μαΐου διά Κάντλα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Ατλαντικό»	54	12000	έφθ. Οσλο 9 Μαΐου (δοκιμαί)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Ε-Α-Ρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	είς Βρέμην, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιθερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Τάιν 11 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094	διηλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	49	7310	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 Μαΐου δι' Αύγουσταν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	είς θεών 1 Ν. και 35 Δ., 'Απρ. 28 διά Κέιπ Τάουν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	14000	έφθ. Αμβούργον 6 Μαΐου και Βρέμην 8
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	άνεχ. Λονδίνον 5 Μαΐου διά Βομβάνη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	είς θεών 29 Ν. και 47 Δ., Μαΐου 3 διά Γδύνιαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	διηλήθε Σουέζ 1 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	άνεχ. Μπαράνταντ 25 'Απρ. διά Σουεζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	διηλήθε Σουεζ 25 'Απρ. διά Σουεζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8679	διηλήθε Σουεζ 29 'Απρ. διά Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διηλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	άνεχ. Ρίον Ιανείρον 4 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	είς θεών 46 Β. και 23 Δ., Μαΐου 4 διά Κούβαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ.	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Οζάκαν 25 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Ατλάντικ»	45	7160	έφθ. Κόμπε 6 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Επαλμέσω	44	7247	διηλήθε Τρίνινταντ 5'Απρ. διά Κόρπους Κρίστι
ΑΥΡΑ	έτ. «Αρκτούρους»	42	7236	έφθ. Αγιον Βικέντιον 6 Μαΐου
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Βαλιδός»	27	5006	άργει Πέραμα άπό 20 'Απρ.
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βάνιμας»	21	7198	διηλήθε Σουεζ 29 'Απρ. διά Σμαλκάντεν
ΒΑΝΜΑΣ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Ιντερ Αμερικάνω	44	7127	"Ιδε: «ΦΙΛΑΤΡΙΚ», ώς μετωνυμάσθη
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Βαπτόρες»	43	7176	άνεχ. Γιαβάτα 24 'Απρ. διά Λός "Αντζελες
ΒΑΡΚΑ (λιθερ.)	έτ. «Κορονάντος»	43	7180	άνεχ. Μόπιτλ 6 Μαΐου διά Περουβίαν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Καστελλάνω	45	7067	έφθ. Χιροσίμα 10 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	έτ. «Γκράντες»	20	2770	έφθ. Λίθεροπουλ 10 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΒΕΛΛΑ	έτ. «Οσεάνικω	43	7244	άνεχ. Γιοκοσούκαν 26 'Απρ. διά Σαϊγκόν
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Γκλόμπτο»	20	7631	έφθ. Αδράχους 4 Μαΐου
ΒΕΝΟΥΣ (δύνουρ.)	έτ. «Βαλπαράσιος»	31	8440	είς Πρέστον άπό 9 'Απρ.
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Μαρστούμαντες»	52	11362	έφθ. Ντόρμπαν 7 Μαΐου
ΒΙΚΤΟΡΙΑΝΑ (δεξ.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7159	άνεχ. Οζάκαν 9 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιθερ.)	έτ. «Ρίο Γκουάμπο»	40	8122	έφθ. Χαβάναν 4 Μαΐου

ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	διήλθε Παναμάν 26 'Απρ. διὰ Χάϊφαν άνεχ. Σάντα Κρούζ 8 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούνα»	43	7304	έφθ. Νέαν 'Ορελέανην 10 Μαΐου
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7156	διήλθε Κέιτ Τάουν 27 'Απρ. διὰ Σουηδίαν
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζέσόλια»	27	5586	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Μουρόβια»	51	5739	έφθ. Σαουδάμπτον 6 Μαΐου (εἴτα Λονδίνον)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μερίντιαν»	19	5405	εἰς θέσιν 47 Β. καὶ 8 Δ., Μαΐου 7 δι' "Εσμπέργκ
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ατλαντικ 'Οίλ»	54	18790	άνεχ. Χάρδην 9 Μαΐου διὰ Μπάνιας
ΓΙΟΥΜΠΙΑΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Πάρτο»	43	7166	διήλθε Παναμάν 22 'Απρ. διὰ Χούλλ
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Βαντόμα»	31	9889	άνεχ. Ράς Τανούρα ἀπὸ 13 'Απρ. διὰ Γιοκκάτι
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Γιουρόπα»	43	7207	διήλθε Σουέζ 8 Μαΐου διὰ Χαϊφόγκ
ΓΚΕΡΒΑΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	διήλθε Χονολουλού 28 'Απρ. δι' 'Ισπωνίαν
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ. «Οθέρων Τάνκερ»	43	10448	άνεχ. Περσικόν Κόλπον ΙΜαίον διὰ Γιεραλτάρ
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Πάλμαρ»	43	7263	διήλθε Τρίνινταντ 8 Μαΐου διὰ Κέιπ Τάουν
ΓΚΟΛΦΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δεξ.)	έτ. «Μίντ 'Ατλαντικ»	43	7248	άνεχ. Γκάρστον 27 'Απρ. διὰ Βρετ. Γουιάναν
ΓΟΥΙΝΤ	έτ. «Φήραρλες»	27	6023	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 30 'Απρ. 1953
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	έφθ. Χούλλ 9 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20321	εἰς θέσιν 13 Β. καὶ 37 Α., Μαΐου 6 διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	27875	διήλθε Σουέζ 7 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΙΖ (δ. λ.)	έτ. «Διεθνής»	53	20600	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20536	εἰς θέσιν 12 Β. καὶ 44 Α., Μαΐου 10 διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 6 Μαΐου διὰ Γιεραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιβ.) ...	έτ. «Διεθνής»	49	10892	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Μαΐου διὰ Λας Πιέντρας
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7192	άνεχ. Βασκούθερ 8 Μαΐου διὰ Ρίον 'Ιανέριον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	εἰς ταξίδια Ίταλίας—Ελλάδος (πετρέλαια)
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξ»	20	6157	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαΐου διὰ Τσιτιταβέκιαν
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Λεόνγκας	19	812	άργει Μαΐαμι ἀπὸ 23 Δεκ. 1953
ΔΩΡΙΣ	άδ. Καμπάνη	54	6750	εἰς Μπίρκενχιτ, υπὸ συμπλήρωσιν
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7131	διήλθε Παναμάν 5 Μαΐου διὰ Μαντζανίλλο
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πλούτα 'Αρένας»	29	6941	άνεχ. Λιβερπούλ 2 Μαΐου διὰ Νάρδικ, έφθ. 8
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Νοίτοντ»	27	6401	έφθ. Φάλμουρ 5 Μαΐου
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκος»	24	4991	άνεχ. Λίβερπούλ 10 Μαΐου διὰ Μπόναν
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	άργει Αμέρεσαν ἀπὸ 19 Σεπτ. 1953. ΕΠΟΛΗΘΗ
ΞΑΛΟΥΣΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Λίμπερλ»	18	629	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έμμ. Γιαννουλάτος	28	6522	άργει Χόγκ Κόγκ ἀπὸ 12 Νοεμ. 1953
ΕΛΛΗΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγιας»	10	1484	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 25 Σεπτ. 1952
ΕΛΜΙΡΑ (λιβερ. δεξαμ.)	έτ. «Μορέλας»	43	7284	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 Μαΐου διὰ Κούδαν
ΕΜΑΝΣ ΙΠΕΙΤΟΡ	έτ. «Τοανσπασίφικας»	43	7207	διήλθε Λός Ατζέλες 27 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΜΠΑΙΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Σέντσουρις»	44	7201	"Ιδε: «ΝΟΡΟ ΡΙΒΕΡ», ὡς μετωνομάσθη
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Αζούλα»	42	7058	εἰς θέσιν 42 Β. καὶ 27 Δ., Μαΐου 9 διὰ Ρόττερνταμ
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντω»	44	7207	εἰς Μπάχιαν Μπλάγκαν ἀπὸ 15 'Απρ.
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)	έτ. «Λατασφέρους»	43	7264	άνεχ. Καλλάρι 1 Μαΐου διὰ Σάν Ζουάν
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	έτ. «Πιομαρόζας»	43	7176	άνεχ. Ρεσιφ 8 Μαΐου δι' "Αγιον Βικέντιουν
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγγος»	41	7122	διήλθε Παναμάν 8 Μαΐου διὰ Περουβίαν
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7240	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 5 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	εἰς θέσιν 45 Β. καὶ 11 Δ., Μαΐου 10 διὰ Ρόττερνταμ
ΕΥΑΝΟΙΑ (δεξ. Κοστ.)	Κ. 'Ατυχίδης	22	7766	άργει Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 10 Νοεμ. 1953. ENAYΛΩΘΗ
ΕΥΕΝΙΑ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόβιας	52	7404	έφθ. Καράστι 3 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ερήνη»	19	2624	άργει Βοστώνην ἀπὸ 13 Σεπτ. 1953, ζημίαι
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ 'Οίλ»	54	18675	άνεχ. Χάρτλεπούλ 1 Μαΐου διὰ Κούδαν
ΕΥΔΑΛΑΣ ΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεζέντο»	44	7210	άνεχ. Νάρδικ 23 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	διήλθε Σουέζ 8 Μαΐου διὰ Περσικόν Κόλπον
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	διήλθεν "Αδεν 23 'Απρ. διὰ Σαϊγκόν
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	45	7176	άνεχ. Μπούμπουρι 7 Μαΐου διὰ Πόρτ Λίγκολν, έφθ. 11
ΕΦΗ (λιβερ.)	έτ. «Μαλάγιος»	43	7194	διήλθεν "Αγ. Βικέντιον 7 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΙΑΝ	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	διήλθε Τρίνινταντ 1 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην, έφθ. 9
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)	έτ. «Ιγκουνά»	20	5627	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
ΖΙΝΙ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ' Κρός»	52	12556	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 9 Μαΐου διὰ Μάρκους Χοούκ
ΖΟΖΙΑΝ (Κοσταρ.)	Κ. 'Ατυχίδης	20	7638	εἰς Γδύνιαν ἀπὸ 25 'Απρ.
ΓΓΚΛΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	έφθ. Τοκοπίλλαν 29 'Απρ.
ΓΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστες»	44	7161	διήλθε 38 Β. καὶ 34 Δ., Μαΐου 10 διὰ Λονδίνον
ΔΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	43	7252	εἰς θέσιν 25 Β. καὶ 67 Δ., Μαΐου 3 διὰ Μόμπιλ
ΔΕΚΛΑ	έτ. «Γρανσμαρίνω	44	7265	"Ιδε: «ΑΔΑΜΑΣ», ὡς μετωνομάσθη
ΔΕΟΓΕΝΗΝΗΤΩΡ	έτ. Ντέλ Νόρτε»	43	7151	έφθ. Ναγκόγια 2 Μαΐου
ΔΕΟΔΔΟΡΑ	έτ. «Δώρας»	45	7151	άνεχ. Κόβιτσαν Μπάιν 10 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΔΕΟΜΗΤΩΡ (λιβ.)	έτ. «Μοντεζόύμια»	43	7131	διήλθε Ντόρερ 8 Μαΐου διὰ Κιουρασώ
ΔΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	άργει "Αμπερνταμ 10 Μαΐου διὰ Πολωνίαν
ΔΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Απόστολος Παύλος	24	3658	άνεχ. Τακαράντι 6 Μαΐου διὰ Μπορντάιλαντ
ΔΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Σαπφώ»	35	8072	άργει Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 29 Ιουνίου 1953
ΔΛΕΝΑΟ	έτ. «Σιγκουένα»	43	7163	έφθ. Φρήμαντ 2 Μαΐου
ΝΤΑΛΙΓΚΟ (λιβερ.)	έτ. «Ιντάλγκος»	43	7194	διήλθε Λός Ατζέλες 27 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνιας»	35	8072	διήλθε Ντόρερ 8 Μαΐου διὰ Κιουρασώ
ΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	άργει "Αμπερνταμ ἀπὸ 13 Ιουλ. 1953
ΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Μπάρμπαντος 6 Μαΐου διὰ Παραμαρίμπο
ΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	άργει "Αγιον Φραγκίσκον 28 Ιουλ. ζημίαι
ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13554	άνεχ. Ντάρμπαν 27 Απριλ. διὰ Ράς Τανούρα
ΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου
ΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	διήλθε Σουέζ 10 Μαΐου διὰ Χάρδην
ΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	διήλθε Λός "Αντζέλες 3 Μαΐου διὰ Ρίον 'Ιανέριον
ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13490	άνεχ. Ράς Τανούρα 28 'Απρ. διὰ Σιμίζου
ΑΙΓΑΙ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 4 Μαΐου
ΑΛΛΙΟΠΗ (λιβ.)	έτ. Ελληνικά συμφέροντα	21	2506	εἰς "Ελσιγκυπτορικ 8 Μαΐου
ΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αριόνω»	22	8432	άργει Σελύμπορον ἀπὸ 11 Σεπτ. 1953
ΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκουΐτα»	43	7257	έφθ. Βερμούδων 7 Μαΐου
ΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	7710	εἰς θέσιν 50 Β. καὶ 32 Δ., Μαΐου 7 διὰ Μόντρεαλ
ΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	άνεχ. Μάντζεστερ 4 Μαΐου δι' "Ηνωμένας Πολιτείας
ΑΠΑΡΙΑ	έτ. «Παγκούδφο»	45	7267	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαΐου
ΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	έτ. Ελληνες ἄγορασται	07	1075	εἰς Κωνσταντίαν ἀπὸ 28 'Απρ.
ΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπι»	53	8400	έφθ. Χάμπτον ρόδις 8 Μαΐου
ΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Γιουνίνιον»	22	1048	έφθ. Μποτεδίο 2 Μαΐου και Νιούπορτ 10
ΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνιον»	19	5354	άνεχ. Μόμπιλ 7 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβερ.)	έτ. «Αντόρ»	43	7129	άνεχ. Νούεταν 8 Μαΐου διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	19	5771	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 4 Μαΐου
ΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7124	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαΐου διὰ Μπονταφέρο
ΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	31	8773	άνεχ. Μοντεβίδεο 2 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	διήλθε Σπίτεχν 8 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΣΣΙΑΝ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Νοίτοντ»	44	2370	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 Μαΐου
ΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	διήλθε Παναμάν 5 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΛΗ	έτ. «Μάριν»	43	7166	εἰς θέσιν 22 Β. καὶ 19 Δ., Μαΐου 6 δι' 'Αγγλίαν
ΑΛΥΓΕΡΑ	έτ. «Καλύβεργο»	42	7178	έφθ. Σαουδάμπτον 6 Μαΐου

ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Πανμάρ»	43	7246 είς Λίβερπούλ από 18 'Απρ.
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Καροάσιον»	44	7281 έφθ. Μπουένος "Αύρες 26 'Απρ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Σάνη Μπερνάντο»	45	7255 διήλθε Τρινίνταντ 6 Μαΐου διά Μόρισβιλλ
ΚΕ-Ι-Π ΣΤΑΡ	έτ. «Αστιμέριαν»	44	7281 άνεχ. Σημάττλ 22 'Απρ. διά Γιοκογάμιαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064 άργει Βαλτιμόρην από 22 'Ιουν. 1952
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Κάνυπους»	41	7579 διηλθε Πούλο Μπουκούμ 28 'Απρ. διά Μόζι
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιβερ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194 είς θέσιν 20 Ν. και 7 Δ., Μαΐου 9 διά Ντωρμπαν
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190 έφθ. Μπουένος "Αύρες 5 Μαΐου
ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	Κ. «Ατυχίδης	17	5700 ρυμουλκείται είς Άγγλιαν, πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ
ΚΝΟΑ	έτ. «Τράπιτ»	44	7248 διηλθε Παναμέν 27 'Απρ. διά Ρίον 'Ιανέτρον
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Ορόγια»	44	7160 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτουνία»	13	9424 άνεχ. Βαγκούδερ 9 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7933 είς θέσιν 20 Ν. και 7 Δ., Μαΐου 9 διά Ντωρμπαν
ΚΟΜΕΤ (λιβερ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7177 άνεχ. Ρεσιρ 9 Μαΐου διά Μπέλεμ
ΚΟΡΘΙ (δεξ.)	έτ. «Μοντεπάρτο»	43	7261 άνεχ. Καλαί 3 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	45	7176 άργει Σιάτισταν 9 Μαΐου διά Μπρεμερχάφεν
ΚΟΡΣΙΚΑ (έπιδ.)	έτ. «Μπάρου»	14	7475 διηλθεν Κασπιούλακαν από 10 Αύγ. 1952
ΚΟΡΦΟΥ Α'-Ι-ΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7176 διηλθεν Αγ. Βικέντιον 26 'Απρ. δι' Αμβούργον
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190 διηλθε Παναμάν 1 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνυπους»	54	10800 είς Τίς, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Κυανός»	43	10449 Ρόττερνταμ 7 Μαΐου διά Μαρακάϊμπο
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρο	45	7157 έφθ. Δάντσιγκ 22 'Απρ.
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ. «Εργκάπα»	53	11262 διηλθε Σιγκαπούρη ρόδς 6 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπου
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μιτάλικο»	43	7095 έφθ. Αμβούργον 3 Μαΐου
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247 έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 9 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406 άνεχ. Χάρονταν από 21 'Απρ. δι' Αμμουαίη Μιταίη
ΛΕΙΒΑΔΙΑ (δεξ.)	έτ. «Κάλομπρ»	43	7218 άργει Σίενταμ από 8 'Απρ.
ΛΙΔΙΜΠΕΤ	έτ. «Μοντεβέρντε»	44	7235 έφθ. Φλασδέριεν 8 Μαΐου
ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176 άνεχ. Βαγκούδερ 7 Μαΐου διά Νότ. Αφρικήν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «Ατάντικα»	43	7176 έφθ. Βομβαν 2 Μαΐου (διά Β. Αμερικήν)
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Λιμπερτάντ»	27	4966 άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 2 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192 έφθ. Αμβούργον 9 Μαΐου
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μιτρόστυ»	44	7160 άνεχ. Τόκιο από 18 'Απρ. διά Λός Αντζελες
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5841 έφθ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου και Αμβέρσαν 9
ΜΑΙΡΗ Ι. Γ.	έτ. «Ν. Κορντόμπτα»	44	7215 άνεχ. Αμβέρσαν 7 Μαΐου διά Ηνωμένας Πολιτείας
ΜΑΚΡΟΝ (λιβ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161 διηλθε Πόρτ Σαΐδ 4 Μαΐου διά Υμουίντεν
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοστ.)	έτ. «Ολιμέντο»	42	7210 διηλθε Ταρακάν 3 Μαΐου διά Μουρόραν
ΜΑΝΤΟ	έτ. «Φωσίαν»	44	7176 έφθ. Αμβέρσαν 11 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Σάουθεντρ Κρός»	44	7244 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλατραμπάρινα»	43	7160 άνεχ. Λουνδίνων 8 Μαΐου διά Μαντράς
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάστιοναλ»	28	5660 άνεχ. Αμαγκασάκι από 22 'Απρ. δι' Ινδίας
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγκα»	43	7223 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαΐου διά Ολλανδίαν
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλα»	20	3326 έφθ. Καλκούταν 27 'Απρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059 έφθ. Σιγκαπούρη ρόδς 10 Μαΐου
ΜΑΡΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	18	5564 Ιδε: «ΡΟΔΟΣ», σημαία έλληνική
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701 έφθ. Μπουένος "Αύρες 3 Μαΐου
ΜΑΡΙΤΑ-Ι-Μ ΛΗΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	52	12995 άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΜΑΡΙΤΑ-Ι-Μ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	53	13033 έφθ. Αμβέρσαν 1 Μαΐου
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάνη Γκεράσιμο»	20	3483 άνεχ. Τρινίνταν 26 'Απρ. διά Σαίν Τόμας Μπαίη
ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Εύκαριερς»	43	7132 έφθ. Πόρτ Αλμπέριν 5 Μαΐου
ΜΑΡΝΑ	έτ. «Πλούερτο Καμπέλλε»	42	8453 έφθ. Χακοδάνη 4 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	52	6382 διηλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπου
ΜΑΤΖΕΟΛΙΔΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζέλιδο»	27	7176 διηλθε Πόρτ Σαΐδ 4 Μαΐου διά Σαύρδιλλ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7264 άνεχ. Σαβάναν 10 Μαΐου διά Τσάρλεστων
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ε'νικόκι»	45	7198 διηλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Κολόμπο
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέδα Γρανάδω»	45	1395 άργει Καρδίφ από 5 Φεβρ. 1953
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	7588 άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αρίδνα»	19	7227 άνεχ. Μόπτιλ 10 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΕΣΣΑΛΑΘΟΥΡΙ (δεξαμ.)	έτ. «Οράϊον»	43	7227 έφθ. Βαλπαρασίον 10 Μαΐου
ΜΕΣΣΑΡΙΑ (δεξαμ.)	έτ. «Οράϊον»	43	7215 έφθ. Μπάριερεν 3 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Ι. Γ.	έτ. «Η. Κορντόμπτα»	44	2865 έφθ. Επιμούτσινο 2 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δεξ.)	έτ. «Σάνη "Αντρες»	53	7210 έφθ. Μπάριερεν 4 Μαΐου διά Κούδαν
ΜΟΖΑΡΤ (λιβ.)	έτ. «Τρανσαστλάντικα»	42	6382 διηλθε Βιζαράταρ 8 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπου
ΜΟΝΤΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (διν.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7176 διηλθε Σαβάναν 10 Μαΐου διά Τσάρλεστων
ΜΠΑΓΚΟΚ (έπιδ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	7264 διηλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Κολόμπο
ΜΠΑΖΑΙΛ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7198 άργει Βαλτιμόρην από 9 Νοεμ. 1953
ΜΠΑΖΑΤΣΙ	έτ. «Πιαμόντε»	43	7588 άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ελκάρριερς»	44	7227 άνεχ. Κέιπ Τάουν 10 Μαΐου διά Ηστ. Λόντον
ΜΠΟΥΡΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπουρίκα»	20	3528 διηλθε Πόρτ Σαΐδ 9 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρω»	16	9243 έφθ. Φοιμιτσίνο 2 Μαΐου
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Σαντάϊλ»	30	7196 άνεχ. Γιαβάτα 4 Μαΐου διά Βαγκούδερ
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7176 διηλθε Κιουρασάτα 1 Μαΐου διά Αγγλίαν
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστας»	43	7176 άνεχ. Βρέμην 5 Μαΐου διά Μονρόβια
ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Καριμπιταν»	43	7207 άνεχ. Κέιπ Τάουν 10 Μαΐου διά Σάντος
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ. «Νότιουν»	20	854 έφθ. Μπουργκάς 10 Μαΐου
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβ.)	έτ. «Γκλόμπαλ»	44	7248 άργει Αμπελάκι από 23 Σεπτ. 1952
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναστόλ»	20	6416 έφθ. Φοιμιτσίνο 2 Μαΐου
ΝΕΒΑΔΑ (λιβ.)	έτ. «Νεβάδος»	29	4130 άνεχ. Γιαβάτα 4 Μαΐου διά Βαγκούδερ
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Εσπέρια»	53	5850 διηλθε Κιουρασάτα 1 Μαΐου διά Αγγλίαν
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	20	10474 διηλθε Βρέστων 5 Μαΐου διά Εύρωπην
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267 διηλθε Σεμπού 11 Μαΐου (διαταγάς)
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Παρόνα»	53	12396 διηλθε Πόρτ Σαΐδ 9 Μαΐου διά Αγύρωσταν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	44	7255 διηλθε Τρινίνταν 2 Μαΐου διά Μόπτιλ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβ.)	έτ. «Λειδάδισ»	43	7167 έφθ. Μόντρεαλ 10 Μαΐου
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7023 άνεχ. Μπουένος "Αύρες 5 Μαΐου διά Αμβούργον
ΝΙΚΥ (λιβερ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	7200 άνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 27 'Απρ. διά Τάσις
ΝΙΜΠΟΡΙΟ (δεξαμ.)	έτ. «Αίλα Ναθαρένα»	43	7330 έφθ. Σιένταμ 4 Μαΐου
ΝΟΝΑ ΔΕΞΠΩ	έτ. «Στάρ Λάϊν»	28	9002 άνεχ. Τρινίνταν 4 Μαΐου διά Κιουρασώ, έφθ. 6
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Στάρ Λαυρόπιτα»	28	7104 άνεχ. Αντίλλας 3 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνη, έφθ. 9
ΝΟΡΑ	έτ. «Στάρ Λαυρόπιτα»	28	7104 έφθ. Νεάπολιν 9 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεασ»	52	12191 έφθ. Παλέρμο 21 'Απρ., έπισκευή
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ (λιβερ.)	έτ. «Παλιμύρα»	53	5826 έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 10 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεασ»	52	12029 έφθ. Κέιπ Τάουν 24 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μιτέλ Μόντε»	44	7248 άνεχ. Τοκοπίλα 2 Μαΐου διά Κρίστομπαλ
ΝΟΡΟ ΡΙΒΕΡ	έλληνικά συμφέροντα	44	7054 άνεχ. Τάϊν 8 Μαΐου διά Λισσαβάνων
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191 έφθ. Μορυσούγκαρ 7 Μαΐου
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναστόλ»	20	7030 διηλθεν Αλγερίον 10 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148 διηλθε Παναμάν 1 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176 άνεχ. Οζάκαν 10 Μαΐου διά Κουσίρο
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176 έφθ. Μπουένος "Αύρες 6 Μαΐου
ΝΟΥΤΣΙ (λιβερ.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράιτερ»	44	7161 διηλθε Λός "Αντζελες 28 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΑΡΝΙ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577 άνεχ. Φόλευ 29 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρουζ

ΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	14	5981	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Μπάρι
ΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κευτάκο»	25	5531	άργει Πειραιά από 10 Μαρτίου
ΤΟΜΙΝΕ-ΙΤΩΡ	έτ. «Παρανασσός»	44	7176	είς θέσιν 33 Β. καὶ 14 Δ., Μαΐου 10 διά Μπουένος "Αὔρες
ΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8236	άνεχ. Κιουρασώ 5 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
ΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	35	7293	άργει Πειραιά από 16 'Οκτ. 1953
ΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Καμπός»	44	7244	διήλθε Μοντεβίδεο 27 'Απρ. δι' Εύρωπην
ΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	έφθ. Ντόρμπιταν από 15 'Απρ.
ΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσότσεάνικα»	54	7500	ει; Τίς, υπό συμπλήρωσιν
ΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	22979	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 Μαΐου δι' Εύρωπην
ΛΥΜΠΙΚ ΑΙ·Σ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ολύμπικ»	54	14000	είς Κίελον, υπό συμπλήρωσιν
ΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ(λ. δ.)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	53	13652	διήλθε Σουέζ 28 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	53	20600	εἰς Σαΐν Ναζάριο, υπό συμπλήρωσιν
ΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	48	11298	άργει 'Ιννοσίμα από 24 'Οκτ. 1953
ΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	53	14047	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 3 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	50	17722	άνεχ. Πέρνις 7 Μαΐου διά Λίθανον
ΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	53	14221	διήλθε Σουέζ 8 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)	έτ. «Λιμπερτούς»	53	14009	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούν 3 Μαΐου διά Μπάνιας
ΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	49	17722	διήλθε Σουέζ 29 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	53	13660	έφθ. Ντακάρ 5 Μαΐου
ΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κορρίνετς»	45	10448	άνεχ. Καρπιτίο 1 Μαΐου διά Πόρτ Σαΐδ
ΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	54	14200	είς Βρέμην υπό συμπλήρωσιν
ΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	54	14000	εἰς Κίελον, υπό συμπλήρωσιν
ΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΕΝΤΟΡ (δ. λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ» "Οίλα"	53	21239	εἰς Λάς Σιοτά, υπό συμπλήρωσιν
ΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ»	54	14000	είς Κίελον υπό συμπλήρωσιν
ΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	49	17722	διήλθε Σουέζ 3 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ. λιθ.)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	53	14000	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Μαΐου δι' Εύρωπην
ΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	49	17724	διήλθε Γιβσαλτάρ 4 Μαΐου διά Πόλσμπορω
ΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Σουαλίγκα»	43	13019	άργει Κίελον ἀπό 4 Δεκ. 1953
ΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	50	17722	διηλθεί Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΙΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (δ. λιθ.)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	53	13900	άνεχ. Ήστχαρ 3 Μαΐου διά Περιπολού
ΙΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	53	20600	εἰς Δουκυκέρην, υπό συμπλήρωσιν
ΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Υ·ΤΕΡ	έτ. «Μιμούσι Τράϊτερ»	44	7255	διήλθε Παναμάν 1 Μαΐου διά Παραμαρίμπο
ΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφόλρες»	27	8627	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 6 Αύγ. 1953
ΡΑΜ (Κοστ.)	Κ. 'Ατυχίδης	17	5585	Ίδε: «ΜΑΡΩ», σημαία 'Ελληνική
ΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά. Πλάτας	43	7265	έφθ. Πόρτ 'Αλμπέρι 26 'Απρ.
ΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	έφθ. Ρεοίφ 1 Μαΐου
ΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβλλα»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαΐου
Α·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7160	άνεχ. Κόμπε 25 'Απρ. διά Βαγκούνερ
ΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάτριο»	17	992	εἰς Αλεξανδρέτταν 1 Μαΐου
ΑΝΑΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Έβερεστ»	19	974	άργει Πειραιά ἀπό 24 Δεκ. 1953
ΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπτώ»	44	7223	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 9 Μαΐου διά Λονδίνον
ΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	έφθ. Ντάρμπιταν 4 Μαΐου
ΑΞ (δεξ.)	έτ. «Γκούντ Χόπτ»	12	3663	άργει Βενετίαν ἀπό 16 Μαΐου 1953
ΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντιγεντάλε»	43	7176	άνεχ. Ιμπιγκαχ 11 Μαΐου διά Γάνθην
ΑΤΡΙΑ	έτ. «Πάτριο»	44	7229	έφθ. Χούλλ 29 'Απρ.
ΑΘ	έτ. «Πάθο»	26	5937	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου διά Πειραιά
ΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σάμυσοκ»	44	7166	διήλθε Παναμάν 1 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΕΛΟΨ (λιθ.)	έτ. «Σάμυσοκ»	45	7148	άνεχ. Μόζι 22 'Απρ. διά Βαγκούνερ
ΙΓΑΣΟΣ .	έτ. «Πήγασος»	43	7221	άνεχ. Περούδιαν 6 Μαΐου (διαταγάς)
ΙΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλα»	19	6495	εἰς Γιοκοχάμαν ἀπό 29 Μαρτίου
ΝΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Παράνα»	53	6200	εἰς Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΤΡΟΦΟΣ	έτ. «Τσεροντοράντο»	45	7263	έφθ. Μπαρραγκουίλα 2 Μαΐου καὶ Παναμάν 9
ΟΝΕΡ .	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	άνεχ. Φρημαντλ 8 Μαΐου δι' 'Ειδονμάουθ
ΛΙ	έτ. «Γ. Νικολάου»	54	8500	εἰς Ντάμπιταν, υπό συμπλήρωσιν
ΙΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά. Πλάτας»	44	7163	έφθ. Σαλβαντόρ 6 Μαΐου
ΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρης»	43	7257	διήλθε Χονολουλού 23 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΝΤΡΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιθ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	44	7223	διήλθεν 'Αγιον Βικέντιον 7 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΙΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκούν»	36	7104	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαΐου
ΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 12 Σεπτ. 1953
ΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7192	διήλθε Ταρακάν 10 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	έφθ. Σιεμφουέγκος 4 Μαΐου
Α	έτ. «Ολίσπιτο»	21	1387	διήλθε Φινιστέρων 9 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	έφθ. Ροζάριο 1 Μαΐου
ΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Επταέσσα»	42	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαΐου
ΝΑ	έτ. «Πάξ»	20	5686	άργει Ελευσίνα ἀπό 9 Σεπτ. 1953
Σ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	διήλθε Παναμάν 3 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
Σ ΜΑΡ .	έτ. «Πατούφικας»	44	7229	άνεχ. Μόζι 3 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Μπαγκάκι ἀπό 9 Σεπτ. 1952
ΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κιοτανέρφα»	21	6448	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 9 Μαΐου 1953
ΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Εσκομπάλ»	45	7151	εἰς θέσιν 38 Β. καὶ 43 Δ., Μαΐου 2 δι' 'Ιατλίαν
ΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνα»	44	7281	άνεχ. Καρταγένα (Κολομβ.) 4 Μαΐου διά Μπαρραγκουίλλα, ἔφθ. 5
ΙΝΤ ΤΖΩΝ	έλληνικά συμφέροντα	44	7176	έφθ. Ειδονμάουθ 5 Μαΐου
ΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	έφθ. Δάντιγκ 3 Μαΐου
Ν ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σουμέλγκα»	44	7282	έφθ. Καράτσι 10 Μαΐου
Ν ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζα»	23	5374	διήλθεν 'Αγ. Βικέντιον 5 Μαΐου διά Μπουένος "Αὔρες
Ν ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	Π. Σαμωνάς	19	2659	άνεχ. Δουλήνιον 7 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
Ν ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2088	εἰς Σεβίλλη 5 Μαΐου
Ν ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικα»	44	10700	έφθ. Σπέτζιαν 4 Μαΐου, ἐπισκευή
Ν ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Παντελέημων»	44	7283	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 23 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
Ν ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιδ»	43	7250	έφθ. Βαγκούνερ 4 Μαΐου
ΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμ»	44	7220	άργει Πόρτλαντ («Ορεγκον») 1 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμ»	43	7189	άνεχ. Τοκοπίλλαν 2 Μαΐου
ΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	43	7118	έφθ. Μοριουγκάρο 27 'Απρ.
ΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαστόρες»	43	7257	διήλθε Χονολουλού 10 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Αρακουάνα»	43	7164	άνεχ. Τρίνινταντ 1 Μαΐου διά Μόμπιτλ
ΝΜΗΜΗ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	έφθ. Λονδίνον 7 Μαΐου
ΝΤΟΥ·Ι·ΤΣ	έτ. «Άδιας»	20	2606	διήλθε Φιλαδέλφειαν 5 Μαΐου
ΟΝΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	διήλθεν Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΝΣΚΑ·Υ· (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	13000	έφθ. Περσικὸν Κόλπον 3 Μαΐου
ΟΝΧΙΔΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διήλθε Πατατόν Ρούζ 3 Μαΐου διά Χάρην
ΟΦΩ	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	έφθ. Μπατόν Ρούζ 3 Μαΐου διά Χάρην
ΙΖΑ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	διήλθε Σουέδα Γρανάδας 44 7177
ΙΛΛΑ (λιθερ.)	έτ. «Νουέδα Γρανάδας	44	7177	διήλθε Σεβίλλα 8 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΠΡΑΜΙΣ (λιθερ.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλας	44	7166	διήλθε Κιουρασώ 3 Μαΐου διά Μάντζεστερ
ΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	35	10564	ΥΨΩΣΣΕ 'Ελληνική σημαίαν
ΟΜΕΤ (δεξαμ.)	έτ. «Σάν Φέλιππες»	43	7321	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες 3 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΚΝΕΤ (λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	έφθ. Κιουρασώ 7 Μαΐου
ΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7116	άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν 6 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν

