

NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1954

Αρ. Φύλλου 460/219

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ДЕКАΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΑ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 460/219

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1954

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η έπανοδος

Έδήλωσεν ό Στρατάρχης Παπάγος πρός τὸν κ. Ματαντόν, ώς ἐκ- πρόσωπον τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «Ἀγία Μαρίνα»:

«Αναγνωρίζω, ότι τὰ λάθη τοῦ παρελθόντος ύπηρξαν τερά- στια καὶ ἀπετέλεσαν τὴν εὐλογὸν αἰτίαν τῆς φυγῆς τοῦ ἔλληνι- κοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν πατρίδα του. Παρεξηγήσεις καὶ ἵσως ἐλα- τήρια μὴ ἀντάξια τῆς μεγάλης προσφορᾶς τῆς Ἑλληνικῆς Ναυ- τιλίας πρὸς τὸ Ἐθνος, ἔφεραν τὴν Ἐλλάδα εἰς τὸ σημεῖον νὰ βλέπῃ τὴν Ναυτιλίαν τῆς τείνουσαν πρὸς τὸν μαρασμὸν καὶ τὴν ἀφάνειαν. Η Κυβέρνησις τοῦ Συναγερμοῦ ἔθεσεν ώς ἔν τῶν πρωταρχικῶν μελημάτων της τὴν διὰ παντὸς τρόπου ἀποκατά- στασιν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος τῆς χώ- ρας καὶ ἔλαβεν ὄλα τὰ μέτρα τὰ ὅποια θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ ἀπο- καθάρουν τὸ παρελθόν καὶ νὰ διανοίξουν νέους δρόμους, διὰ τὸ μέλλον. Ἀλλὰ καὶ ἀν ἀκόμη τὰ μέτρα αὐτὰ ἀποδειχθῇ ἐν τῇ πράξει, ότι χρήζουν συμπληρώσεως, εἶμεθα διατεθειμένοι νὰ προβῶμεν εύχαριστας, προθύμως καὶ ἀμέσως εἰς πᾶσαν συμ- πλήρωσιν, ἡ ὁποία θὰ συνετέλει εἰς τὴν ἀδραιώσιν τῆς ἐμπιστο- σύνης τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς τὸ Κράτος καὶ εἰς τὴν ἔνταξιν γένεων μονάδων εἰς τὴν δύναμιν τοῦ Ἐθνικοῦ Ἐμπορικοῦ μας Στόλου. Είμαι βέβαιος, ότι τὸ παρόδειγμα τοῦ «Ἀγία Μαρίνα» θὰ εύρῃ καὶ ὅλους μιμητάς, καὶ εὑχομαι ὀλοφύχως τὸ πλοίον αὐτὸν νὰ είναι καλορίζικο, ἐπ' ὠφελείᾳ καὶ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τοῦ Ἐλ- ληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Στόλου, τοῦ ὁποίου σήμερον ἀποτελεῖ τὴν κορωνίδα.»

Σπανίως ἡ μᾶλλον ποτὲ εἰς τὸ παρελθόν δὲν ἴκουσθησαν ἐξ ἐπισῆ- μων χειρέων καὶ μάλιστα ἀπὸ αὐτὸν τὸν Πρωθυπουργὸν τῆς χώ- ρας, λόγοι τόσον ἑνθαρρυντικοὶ διὰ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας, ὅλα καὶ τόσον ἀποδίδοντες τὴν ἀλήθειαν, τὸ ποθετοῦντες τὸ ἔλληνι- κὸν ναυτιλιακὸν πρόβλημα εἰς τὸ ὄφθον τοῦ δρόμου. Αναγνούριζεται τὸ κακὸν παρελθόν καὶ παρέχεται κατηγορηματικὴ ἡ ὑπόσχεσις ἐπανορ- θώσεως τῶν σφαλμάτων καὶ ἐνίσχυσης τῆς προσπεθείσας διὰ τὴν ἐπά- νοδον καὶ διὰ νέων συμπληρωματικῶν μέτρων ἄν χρειασθη.

Βήματα πράγματι ἀποφασιστικά ἐπετελέσθησαν μέχρι τοῦδε ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Συναγερμοῦ διὰ τὴν δρσιν τῶν πολλῶν καὶ ποικί- λων ἐμποδίων, ποὺ παρενθάλλοντο εἰς τὸν δρόμον τῆς ἀπανόδου τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου καὶ τὸ ἀρδόν 13 τὸν νόμου περὶ προσελκύ- σεως κεφαλαίων ἀποτελεῖ τὴν κορωνίδα τῆς κυβερνητικῆς προσπεθείσας. Τείνει ἀκριβῶς νὰ ἐνίσχυσῃ τὴν κλονισθείσαν ἐμπιστοσύνην τοῦ ἐφο- πλισμοῦ πρὸς τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος του, κατασφαλίζει αὐτὸν ἀπὸ πασίσεις εἰς τὸ μέλλον κακοπίστου κρατικῆς παρεμβάσεως εἰς τὰ πράγ- ματα τῆς Ναυτιλίας.

Τὴν ὁγιαθήν πρόθεσιν τῆς σημειρινῆς Κυβερνήσεως, δούν καὶ τὴν θρο- ρολέαν παρ' αὐτής ἀντιμετώπισαν τοῦ ναυτιλιακοῦ μας προβλήματος κανείς, ἀκόμη καὶ ὃ πλέον δύσπιστος ἡ καὶ ἐπιφύλακτικός εἰς τὴν σκέ-ψιν του ἐφοπλιστής, δὲν ἡμπορεῖ παρὰ νὰ ἀναγνωρίσῃ. Η διαφορά μὲ τὸ παρελθόν εἰναι πλέον καταδόλος. Τὸ ἔλληνικὸν πλοίον ἐνοικοκυρεύθη. Η διοίσησίς του, τολμῶμεν διὰ πρώτην φορὰν νὰ τὸ ὄμοιογήσωμεν, εἴναι, ὀπωδόπιτο, ὄφγος. Εἰς τὸ καθηκόν των ὅλων οἱ ὑπὲρ αὐτού καὶ ἐπ' αὐτού ἐργαζόμενοι εἰναι προσηλωμένοι. Τὰ κρατικά ὄργανα τῆς δι- οικήσεως καὶ ὁ ναυτεργατικὸς παράγων προσβλέπουν τώρα μὲ στορ- γὴν πρὸς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας, μὲ βαθυτέρους κατανόησιν αὐτοῦ τοῦτου τοῦ ιδίου των συμφέροντος. Η ἀντιδίκια τοῦ παρελθόντος τεί- νει σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ἑκλείψῃ. Απὸ τὴν πλευρὰν ἐπίσης τοῦ «Παρού- γείου τῶν Οἰκονομικῶν πολλαὶ διαφοραι ἐξεκαθαρίσθησαν. Εντὸς τῶν ἡμερών σχετικὸν νομοσχέδιον ψηφίζεται ἀπὸ τὴν Βουλὴν ἵνα ἀκριβῶς

τακτοποιηθοῦν ὡρισμένα ζητήματα ἀπὸ τοῦ πολέμου ἐκκρεμῆ.

Δέν θὰ ισχυρισθῶμεν, βεβαίως, ἐν πλήρει τε τελούντες γνώσει τῶν πολλῶν ἀκόμη ὑπὸ ἐπίλυσιν ζητήματων, ὅτι ιδιαίτερη πλέον κατά- στασις διοικήσεως καὶ σχέσεων Κράτους καὶ ἐφοπλισμοῦ ἔχει ἐγκαθι- δουμένη οὔτε καὶ ὅτι πλῆρης ἡ ἐμπιστοσύνη ἀνεκτήθη διὰ νὰ ἴωμεν τὸν δρόμον τῆς ἐπανόδου εύρυτατον νὰ διανοίγεται. «Ο, τι τὸ ἐγκληματι- κὸν συνετελέσθη ἐπὶ μίαν 15ετίαν δὲν ἐπανορθοῦται μέσα εἰς ὀλίγους μῆνας. Μὲ τὴν καλήν, ὅμως, θελησιν τῶν ἀδμοδίων κυβερνητικῶν παρα- γόντων καὶ μὲ τὴν κατανόησιν καὶ τὴν συνεργασίαν τοῦ ἐφοπλισμοῦ θὰ λυθοῦν, πιστεύουμεν, καὶ τὰ ἐναπομένοντα ζητήματα κατὰ τὸν δυνα- τὸν καλύτερον τρόπον, ἵνα ἵνα τὸ έλληνικὸν πλοίον ἀποκτησῃ καὶ αὐτὸν, ἐστον καὶ τόσον καθιστεομένων, τὸν διοικητικὸν τοῦ ρυθμόν, χωρὶς τὰ γνωστὰς ἀναταραχὰς τοῦ παρελθόντος, τὸν ψυχικὸν κάμα- τον τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τὼν πλοιάρχων καὶ τὴν ἀμφιβολίαν πρὸ παν- τὸς διὰ τὴν αὐρίν.

Εἶμεθα εἰς θεοῖν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν δὲν λείπει ἡ διάθεσις — ὅπως ἀκριβῶς ἐδήλωσε καὶ ὁ Στρατάρχης Παπάγος — νὰ ληφθοῦν καὶ συμπληρωματικὰ ὄκομη μέτρα, ἵνα δι' αὐτῶν κατοχυ- ρωθῇ ἡ θέσις τοῦ ἔλληνικοῦ πλοίου καὶ διατοανθῇ η καλὴ τοῦ Κρά- τους πιστίς κατὰ τὴν διοικείσιτο τῶν ζητημάτων του. Τόσον ὁ κ. Βο- γιατζῆς, ὅσον καὶ ὁ κ. Παπαγιάννης πρόκειται ἀκριβῶς νὰ ζητῆ- σουν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς, μετὰ τὴν κύρωσιν τῶν ὑπὸ μελέτην μέτρων, νὰ γνωρίσουν εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὶ ἀκόμη ἀπομένει πρὸς θεσμοθέτη- σιν, τὶ ὑποδεικνύουν πρὸς κατασφάλισιν τῆς ἀπροσκόπου ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου.

Θὰ κληθοῦν ἀπὸ τὸν Στρατάρχη Παπάγον οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ διατυ- πώσουν τὰς τελικὰς τῶν ἀπόφειρες ἐπὶ τοῦ μεγάλου, τοῦ ἔθνικῆς σημα- σίας, ζητήματας τῆς ἐπανόδου. Αἱ ἐπιφυλάξεις βεβαίως θὰ μάρξουν. Κανεὶς δὲν θὰ πρέπει νὰ περιπλέστη τὸν ἀδρόν τῶν πλοίων ἔγγραφην εἰς τὸ ἔλληνικὸν νηολόγιον. «Αν λαφθῇ ὑπὸ ὄψιν, ὅτι ἡ ἀσυδοσίας καὶ ἐν τούτῳ ἡ ἐμπιστοσύνη πλήρης σχέδον ωφίσταται ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς ἀφρικανικῆς ζούγκλας. — γράφουμεν σχετικῶς εἰς ἀλλήν σελίδα — καὶ διὰ τὸ λιβερίσων λιμπερτού εἶναι κατὰ 20 χιλιάδας δολλαρίων οικο- νομικώτερον εἰς τὴν διοικείσιτο του ἐνάντι τοῦ ἔλληνικοῦ Στόλου, θὰ ἡτο δύσκολον νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι θὰ τὴν ἐγκαταλείψουσι οἱ ἐφοπλισταὶ, ἐστω καὶ ἀν τὸ καθῆκον των, ὑπὲρ τὸν στενὸν ἐπιχειρηματικὸν ὑπολο- γισμόν, τὸ ὑπαγορεύει.

Δεκάδες ὅμως τίνες σκαφῶν ἀπὸ τὰς ζένας σημαίας τῆς ἀσυδοσίας, θὰ σαν ὅρκετοι διὰ νὸν ίκανοποιήσουν τὸ περί οποδόνου πανελλήνιον αἵτημα. Θὰ οὕτω μία ἐπιτεβλημένη ἀναγνώρισις καὶ τῶν ἐντεύθεν προσπαθειῶν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν τῆς χώρας μας ἀποκατάστασιν. Δέν ἐπιζητεῖται, δηλοδη, διὰ τὴν πρώτων περιόδουν τῆς ἐφορμογῆς τῆς ἐν προκειμένω κυ- βερνητικῆς πολιτικῆς η οικονομικής παρελθόντος. Διὰ ἓνα, ὅμως, ἐφοπλιστὴν κατέχοντα δέκα ἡ κατεστότος. Διὰ ἕνα, ὅμως, ἡ ψφωσις τῆς Ἐλληνικῆς ἐπὶ διό, ἐστω, η καὶ τριῶν ἢ εἴ τοι τὴν σημαίαν, ἐφόσον ὅλαις αἱ ἀλλαὶ προϋπόθεσεις διὰ τὴν καλὴν τοῦ Κυανόλευκον διασχείσονται τῶν πλοίων ἐξ αὐτῶν, ἐφόσον ὅλαις αἱ ἀλλαὶ προϋπόθεσεις διὰ τὴν πρώτην περιόδον τῆς ἐπιβεβλημένην, ἐξ ης οὐδὲ τὸ παράπαν τὰ συμφέροντα πολιτικήσιας θὰ διεκυβεύνοτο. Αἱ ὅλαις κατὰ ποσο- στὸν τοῦ κατεχομένου τονιῶν ἐστρέψονται καὶ ποδὸς τὸ ἔλληνικὸν νηο- λόγιον, η χωρητικότης τῆς Ναυτιλίας μας θὰ ἔφθανε τὸ προπολεμικὸν τῆς ἐπίπεδον, τὸ Δημόσιον φόρους περισσοτέρους θὰ ἔνισχύντο, αἱ συντά- θεσις θὰ ἥσαν μεγολύτεραι καὶ τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα αἰσθητῶς περισσότερον.

Αὐτά τὰ ἀγάθα ἀποτελέσματα διὰ τὴν πρώτην περίοδον θὰ ἀπέδι- δην η προσθεια τῆς ἐπανόδου.

Σὺν τῷ χορῶν, ἐφ' οὖσιν ἡ ἐμπιστοσύνην βαθμηδὸν θὰ ἀνεκτάτο, ἐφ' οὖσιν ἀπὸ αὐτὰ τὰ πράγματα θὰ κατεδεικνύεται ἡ ἀπρόσκοπτος ὑπὸ τὴν Ελληνική σημαίαν ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων καὶ ἐφ' οὖσιν σταθερὰ ἐπὶ τῶν σημειῶν κατεύθυνσεων ἡ κολουθεύτην ἡ κρατικὴ ναυτιλιακὴ πο- λιτική, τὰ ἐπανερχόμενα σκαφά θὰ ἥσαν περισσότερα καὶ τὸ ἔργον τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς Ναυτιλίας μας θὰ ἔτεινε πρὸς τὴν ὄλοκλη- ρωσιν.

Οὕτω πως, ἡμεῖς τούλαχιστον, βλέπομεν τὴν ὑπόθεσιν τοῦ ἔλληνι- κοῦ πλοίου ἐξειλισσόμενην. Πιστεύουμεν εἰς τὸ καλὸν μέλλον αὐτοῦ. Ο- φείλομεν νὰ ἐπιμείνωμεν εἰς τὴν χαραχθείσαν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Στρατάρχου Παπάγου πολιτικήν, ἐν ταῦτῳ δὲ νὰ ὑποστῶμεν μὲ ὑπο- μονήν, μέχρις ὅτου τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον πεισθῇ, ὅτι τὸ συμφέ-

ἀπό τών κειμένων διατάξεων....» είναι ότι ή διοίκησις ἐν τῇ κατὰ τὸ ἄρθρον 3 παρ. 2 τοῦ αὐτοῦ Νόμου ἐκδιδούμενή ἐγκριτική πράξεις νηολογίσεως πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν δύναται νὰ περιλαμβάνῃ οἰονόποτε δρόν κατὰ παρέκκλισιν ἀπό τῶν ἰσχυσάσων διατάξεων Ἀστικοῦ, Ἐμπορικοῦ καὶ Δικονομικοῦ Δικαίου καὶ αὐτῶν ἐπὶ τῶν δημοσίας τάξεως τοιούτων καὶ εἰδίκωτέρων δύναται νὰ περιλαμβάνῃ κατ' ἐνδεικτικὸν απαριθμησιν καὶ δρουσὶς ἀναφερομένους:

α) Εἰς τὴν ἡλικίαν τῶν νηολογουμένων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων.

β) Εἰς τὴν σύστασιν καὶ ἔγγραφὴν ὑπόθηκης ἐπὶ πλοίων κατὰ παρέκκλισιν ἀπό τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 243 — 262 E. N. καὶ τῶν σχετικῶν διατάξεων τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος.

γ) Εἰς τὴν κήρυξιν ἐκτελεστῶν ἐν Ἐλλάδι οἰωνόποτε ἀποφάσεων ἀλλοδαπῶν Σικαστρίης καὶ ἔγγραφων συντεταγμένων παρὰ ἢ ἐνώπιον ἀλλοδαπῶν συμβολαιογράφων καὶ ὑπαλλήλων ἀνεύ τῆς περιαφῆς τοῦ τύπου τῆς ἐκτέλεσεως παρὰ τῶν ἡμεδαπῶν δικαστηρίων κατὰ παρέκκλισιν ἀπό τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 858 καὶ ἐπ. τῆς Πολιτικῆς Δικονομίας.

δ) Εἰς τὰ δικαίωματα τῶν ἐνυπόθηκων δανειστῶν καὶ ιδίᾳ τὰ ἀφορῶντα εἰς τὴν προνομιακὴν ἱκανοποίησιν αὐτῶν εἴτε δι' ἀναγκαστικῆς διαχειρίσεως τοῦ ἐνυπόθηκου πλοίου εἴτε δι' ἐκποίησεως τούτου ὑπὲρ αὐτῶν ανεύ ἢ διὰ πλειστηριασμοῦ καὶ γένει οἰονόποτε δρόν τῶν σχέσιν ἔχοντα με τὴν ἀναγκαστικὴν ἐπὶ πλοίου ἐκτέλεσιν κατὰ παρέκκλισιν ἀπό τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 233 ἐπ. 263 ἐπ. τοῦ E. N. καὶ τῶν σχετικῶν διατάξεων τῆς Πολιτικῆς Δικονομίας ὡς καὶ ἐπίσης ἐπέρας κειμένης διατάξεως.

Ἡ ισχὺς τοῦ παρόντος ἄρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

'Ἐν Ἀθήναις τῇ 15 Ἰουλίου 1954

Οἱ Υπουργοὶ

Ἐπὶ τοῦ Συντονισμοῦ

Ο. ΚΑΨΑΛΗΣ

Γ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ

Ἐπὶ τῶν φυφισθέντων μέτρων

Ἀνακοινοῦται, ὅτι ἡ Κυβερνήσις τοῦ Στρατάρχου Παπάγου, συμπληρύσσεται τὸ ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας πρόγραμμα αὐτῆς, προέβη εἰς τὴν λήψιν διὰ τοῦ φυφισθέντος νόμου «περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως διατάξεων τινῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, τῆς Πολιτικῆς Οἰκονομίας καὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων» καὶ νέων συμπληρωματικῶν μέτρων τὰ δόπια ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰ ὑπὸ τοῦ Νόμου περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξοτερικοῦ προσβελόμενος θά διευκολύνουν τὴν χρηματοδότησιν τῶν τιθεμένων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων.

Τὰ ληφθέντα μέτρα εἰναι ιδιαιτέρας σημασίας, καθ' ὃ δούσι δι' αὐτῶν ἐπιτρέπεται ἡ κατὰ παρέκκλισιν τῶν κειμένων διατάξεων καὶ συμφώνων πρὸς τὰς ὑπὸ τῶν ἀγγλο-σαξωνικῶν χωρῶν παρεχομένας ἐγγυήσεις ἔξασφάλισις τῶν συμφερόντων τῶν δανειστῶν. «Ἡτοι θὰ δύναται νὰ ἐφαρμόζεται διὰ τὰ νεονηολογούμενα πλοῖα ὡς θεσμὸς τῆς προτετιμημένης ὑποθήκης καθ' ἥν π.χ. ὁ ἐνυπόθηκος δανειστὴς θὰ δύναται, πρὸς ἔξασφάλισιν τοῦ δανείου του, νὰ ἀναλαμβάνῃ τὴν διαχείρισιν τοῦ πλοίου καὶ νὰ προδιαίη εἰς ἀναγκαστικὴν ἐκτέλεσιν κατὰ παρέκκλισιν τῶν δικονομικῶν διατάξεων τῆς Πολιτικῆς Δικονομίας.

Εἶναι γνωστόν, ὅτι εἰς ἑκ τῶν σοθαρωτέρων λόγων δι' οὓς οἱ ἔνοι χρηματοδοτοῦνται ἀδίσταζον νὰ προδοῦν εἰς τοποθετήσεις κεφαλαίων εἰς πλοία ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πότε καὶ ἡ ἐκ τῶν κειμένων διατάξεων διασκολία ικανοποίησες τῶν αἰτημάτων τῶν ἑκείνων, δι' ὧν ἔξασφάλιζονται τὰ συμφέροντα αὐτῶν ὡς δανειστῶν Ἑλληνικῶν πλοίων. «Ἐκ τοῦ λόγου τούτου καὶ ὁ Ἑλλήν ἐφοπλιστὴς εὐρισκόμενος εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ προσφύγῃ εἰς δανεισμὸν δὲν ἀδύνατο ὡς ἔκ τῶν τιθεμένων δρῶν ὑπὸ τούτων νὰ ὑψώσῃ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐπὶ τῶν ἀγοραστούμενων ἢ ναυτηγούμενων πλοίων.

«Ἡδη διὰ τῶν νέων μέτρων καὶ ἡ Ἑλληνικὴ νομοθεσία ἐπιτρέπει τὴν

παροχὴν πρὸς τοὺς δανειστὰς τῶν αὐτῶν ἐγγυήσεων τῶν παρεχομένων καὶ ἡ ἄλλα Κράτη ἔνεκα τῶν δρῶν ὑπὸ την σημαίαν τῶν κρατῶν τούτων ναυτιλία ἡδεῖθη καὶ διὰ χωρητικότητος πλοίων ίδιοκτησίας ἔχουν ὑπηκόων, οἵτινες πολλάκις ἐκ λόγων ἀνάγκης, ὡς προανεφέρθη, ἡναγκασθησαν νὰ ὑψώσουν τὴν ζένην σημαίαν ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν.

Ἐλπίζεται βασιμως, ὅτι ἡ ἀρσις καὶ τοῦ κωλύματος τούτου θὰ διευκολύνῃ τὴν ἐπιτελείαν τῆς περαιτέρω αύξησην γωρητικότητος.

Θά ἐκδοθῇ εἰδικὸν τεῦχος

Πρόκειται καὶ αὐτὰς νὰ ἐκδοθῇ ἀπὸ τὸ «Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας (Διεύθυνσις Μελετῶν) εἰδικὸν τεῦχος ἡλληνιστὶ καὶ ἀγγλιστὶ, ἀναφέρομενον εἰς τὴν κυβερνητικὴν προσπάθειαν τῆς ὑψώσεως τῆς Κυανολεύκου ἐπὶ τῶν ὑπὸ ζένας σημαίας πλοίων μας. «Ολοὶ τὰ σχετικὰ νομοθετήματα θὰ περιληφθοῦν μετ' ἐπειγματικῶν σημειώσεων καὶ πλήρους ἀναλύσεως τῶν θεσμοθετηθέντων διὰ τῶν βάσει τοῦ νόμου περὶ προσελκυσθεών κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐγκριτικῶν πράξεων.

Εἰς τὸ τεῦχος δηλαδὴ θὰ ἀναπτύσσεται μὲ πάσαν πληρότητα ἡ ὅλη ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς ἐπανόδου πολιτικῆς τῆς Κυβερνήσεως τοῦ συναγερμοῦ, ἵνα σαφῇ λαβόντες γνῶσιν αὐτῆς οἱ ἐφοπλισταὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ τὸ ζένον κεφαλαίον, τὸ ἀμεσώτερον ἐνδιαφερόμενον διὰ τὴν παροχὴν ὑποθηκοδανείων ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων.

Τὴν ἐπιμέλειαν τῆς ἐπόμενης περιόδου αὐλαβεν ὁ ἀντιπλοιαρχος-λιμενικός, διευθυντὴς τῆς Διεύθυνσεως Μελετῶν κ. Βασ. Χανίδης.

* * *

Τὸ «Λόιδη Ἀμβροσουά» τῆς 19ης Ιουλίου, εἰς μακροσκελές ἄρθρον τοῦ του ἀσχολεῖται ἐπὶ τῶν νομοθετικῶν μέτρων τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, ἀτίνας ἀποσκοποῦν νὰ διευκολύνουν τὴν ἔγγραφην εἰς τὸ ἔθνικὸν νηολόγιον τῶν ὑπὸ ζένας σημαίας σκαφῶν ἡλληνικῆς πλοιοκτησίας. Ἀφοῦ ἀναλύονται ἐν λεπτομέρεια δλαιοὶ αἱ διατάξεις τῶν τελευταίων νομοθετημάτων καὶ ιδίᾳ τῶν μεχρι τούδε ἐγκριτικῶν πράξεων, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τοῦ νόμου «περὶ προσελκυσθεών κεφαλαίων», ὁ ἄρθρος γράφος καταλήγει διὰ τῶν ἔξης:

«Διότι τῶν ἀνωτέρω μέτρων ἡ ἡλληνικὴ κυβέρνησις, ὅχι μόνον ἐπέτυχε νὸ δημιουργῆσαι τὴν ἀτμασφαίρων τῆς ἐμπιτοσύνης γύρω ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον, ἀλλὰ καὶ νὰ τὸ καταστήσῃ ἐλκυστικὴν ὑπόθεσιν εἰς τὰ βλέμματα τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρημάτων, λόγῳ περιορισμοῦ τῶν δαπανῶν ἔκμεταλλεύσεως του καὶ τῶν παρεχομένων ἐγγυήσεων. Ἡ ἐπάνοδος εἰς τὴν ἔθνικὴν των σημαίαν πλείστων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ τὸ διαδηλούμενον ἐνδιαφέρον τῶν διειθνῶν κυκλῶν διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, ἀποτελοῦν τὴν καλυτέραν ἀπόδειξιν τῆς ἐπιτυχίας τῶν ληφθέντων μέτρων»

Οι στόλοι τῶν μεγιστάνων ἐφοπλιστῶν

Συμπληρωματικά πληροφορίαι ἐπὶ τῆς κατεχομένης χωρητικότητος ἀπὸ τοὺς κ. κ. Νιάρχον καὶ Ονάσην ἀλλοιώνουν πως τοὺς σχετικοὺς στριμούς, τοὺς δημοσιεύντας εἰς τὸ προγούμενον τεῦχος μας.

Οὕτω ὁ κ. Νιάρχος φέρεται διαχειριζόμενος δέκα ἀκόμη ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν δεξαμενόπλοια «Τ 2», τὰ κάτωθι:

«APACHE CANYON»	τ. γκρός	10.172
«CELILIO»	»	10.448
«CHAMPOEG»	»	10.448
«CHANTILLY»	»	10.195
«CHARLESTOWN»	»	10.195
«MISSIONARY RIDGE»	»	10.195
«OPEQUON»	»	10.195
«WALLOWA»	»	10.448
«WHITE RIVER»	»	10.172
«WOLF CREEK»	»	10.448

Σύνολον 10 σκάφη τ. γκρός 102.916

Κατ' ἀκολουθίαν ὁ κ. Νιάρχος ἔχει ὑπὸ τὴν διαχείρισιν του ἐν ὑπ-

ΤΟ ΝΕΟΝ ΑΠΟΚΤΗΜΑ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΜΑΣ



Τὸ ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Ἄγια Μαρίνα», τὸ θεωρούμενον ἀπὸ τοὺς Ἀγγλους τεχνικοὺς ὡς τὸ πρότυπον τοῦ εἰδούς του.

ρεσίας και υπό παραγγελίαν) 40 δεξαμενόπλοια τόννων γκρός 657.375, ύπερέχων σημαντικών του κ. Όνάση, σύντοιχος κατέχων (έν υπηρεσία και υπό παραλαβήν) πλοίο τόννων γκρός 597.422.

Πρώτος συνεπώς ιδιώτης έφοπλιστης είς τὸν κόσμον είνε ὁ κ. Νιάρχος. "Ας σημειωθῇ δὲ ὅτι ὅλα τὰ δεξαμενόπλοια τῶν ἑταῖριῶν τοῦ κ. Νιάρχου εἶνε προναυλωμένα εἰς τὰς μεγάλας ἑταῖρίας πετρελαίων. "Η κρίσις οὐδέμιαν ἔχει ἐπιδραστικής εἰς τὰς ἀπόδοσεις τῶν σκαφῶν του.

"Ως πρὸς τὴν κατεχομένην ἀπὸ τὸν κ. Όνάσην χωρητικότητα ἔχομεν νὰ προσθέωμεν, ὅτι τὸ δεξαμενόπλοιον «Ολύμπιος Γκέιμες», φέρετ τὴν ἀμερικανικήν σημαίαν, παραχωρηθὲν εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ «Ολύμπιος Τσάλλεντζερο» ὥσπερ ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν καὶ ἔχρησιμοποιῆθη ἐπὶ τινα ἔτη, ὡς πλωτὸν συνεργείον τῶν φολαινοθηρικῶν. "Ισως τῶρα νὰ προβληθῇ ἀμφισβήτησις διὰ τὴν κυριοτήτην του ἀπὸ τὸν Αμερικανικὸν Δημόσιον, λόγω τῆς γνωστῆς διενέξεως.

Ο παράδεισος τῆς ἀσυδοσίας

Κύριε Διευθυντά,

Θὰ σᾶς παρεκάλουμεν, χάριν τῆς ἐνημερώσεως τῶν ἀναγνωστῶν σας, ἀλλὰ καὶ τοῦ ἴδιου μας ἐπισήμου Κράτους, διποὺς δημοσιεύσητε τὰς κατωτέρω πληροφορίας ἐπὶ τῆς σημαίας τῆς ἀφρικανικῆς ζούγκλας, ὡς τὴν ἀποκαλείτε, εἰς συμπλήρωσιν τῶν σῶν περὶ αὐτῆς ἀνεγράψατε εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». "Ἡ Λιβερία συγκεντρώνει, πρόγραμμα, σήμερον τὴν ἐμπιστοσύνην καὶ τὴν προτίμησιν τῶν ἐφοπλιστῶν ἔκεινων, οἵτινες δέν δύνανται νὰ ἔκμεταλλευθὸν ἐπικερδῶς τὰ σκάφη τῶν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς πατρίδος των, λόγω ὑψηλοῦ κόστους (περίπτωσις Αμερικανῶν) ἡ ἔκεινων, οἵτινες λόγω διωπιστικῆς πούς τὴν κρατικήν μεταχείριστον ἡ συνέπεια τῶν μεγαλυτέρων, ἐν τινι μέτρῳ, διποὺν κινήσεως (περίπτωσις τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν) ἀποφέυγουν νὰ νηολογήσουν τὰ πλοῖα τῶν εἰς τὴν Ἐλλάδα.

"Ἡ Λιβερίανη σημαία κατέστη πλέον ἀσυναγώνιστος εἰς ἀσύνδοσίαν, ἐνῶ ὁ Παναμᾶς ἐπαυσε νὰ προτιμᾶται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς. Αἱ παρεμβάσεις τῶν προένων, τὰ πολλὰ καὶ μεγάλα πρόσεντα τέλη, οἱ διάφοροι μικροπεριορισμοί, τοὺς ὄποιους ἀπὸ τὸν ήρχισαν νὰ ἐφαρμόζουν εἰς τὰ τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων, τῆς ἐνδιαιτήσεως των, τῶν ναυτολογίων κλπ., ὑπερέχωσαν τοὺς ἐφοπλιστᾶς νὰ προσφύγουν εἰς τὴν Λιβερίανην σημαίαν. "Εκεῖ, ἀπόλυτος εἶναι ἡ ἐλευθερία, μακρὰν πάσης πούς τὴν κρατικήν μεταχείριστον ἡ συνέπεια τῶν μεγαλυτέρων, ἐν τινι μέτρῳ, διποὺν κινήσεως (περίπτωσις τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν) ἀποφέυγουν νὰ νηολογήσουν τὰ πλοῖα τῶν εἰς τὴν Ἐλλάδα.

"Ἡ Λιβερίανη σημαία κατέστη πλέον ἀσυναγώνιστος εἰς τὸ παρελθόν, διὰ νὰ πληροφορηθῶμεν τὰς συνθήκας ὑπὸ τὰς ὄποιας ἡ Λιβερία σπέκτησε τὸ πρώτων τονῶν καὶ σὺν τῷ χρόνῳ μετεβλήθη εἰς ἀναυτικήν δύναμιν". Πρόγραμμα, ἡ Λιβερία εἶναι ἀπὸ τὰς τελευταίας οἰονεὶ ναυτικῆς ἔκεινας χώρας, οἱ δοποὶ διεμόρφωσαν τὴν νομοθεσία των, πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ προσελκύσουν ξένους ἐφοπλιστᾶς, καὶ νὰ δημιουργήσουν σύντοιχα πόρους, δοτὶς δόλλαρος δέν δύνανται νὰ ὑπάρξῃ. Σημειωτέον, οἵτινες δέν πούς γλώσσας εἰς τὴν Λιβερίανην εἶναι ἡ ἀγγλικὴ καὶ νόμισμα αὐτῆς τὸ ἀμερικανικὸν δολάριον, τὸ πραγματικὸν καὶ οὐχὶ ἀλλοὶ εἰς τὸ ἔχωριον νόμισμα Βασιλέομενον ἐπὶ τὸν δολαρίου. Σύνταγμα τῆς χώρας εἶναι τὸ ἀμερικανικόν, ἀπλοτοποιένον, ἐνῶ καὶ ἡ λοιπὴ νομοθεσία Βασιλέεται ἐπὶ τοῦ ἄγραφου ἀγγλοσαξωνικοῦ ιόμου.

Τῷ 1948 δύμας Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν συνέλαβε τὴν ίδεαν, ὅτι ἡ Λιβερία θὰ ἡδύνωται ν' ἀπόδηται ἔνα πρώτης τάξεως καταφύγιον διὰ τὴν ναυτιλίαν, που θὰ ἀνεζήτηται τὴν εὐθυγράφην ένεντον σημαίαν, ἀν ἔθεσπίζετο πορτ αὐτῆς ἡ καταλλήλως νομοθεσία. "Ηλθον τότε εἰς συνενώσιν μετὰ τῆς Λιβερίανης κυβερνήσεως, πίτις καὶ ἀπεδέχθη τὰς προτάσεις των. "Ανετέθη ἐν συνεχείᾳ εἰς διακεκριμένον νομικὸν νά μελετήσῃ ἐπισταμένων τοὺς ναυτικούς κώδικας τῶν ἄλλων χωρῶν καὶ νὰ συντάξῃ τὸν λιβερίανον. Τούτο καὶ ἔγενετο. Τὸ κείμενον τούτου ἐν λόγω κώδικος ἐκομισθεῖ παρ' Ἀμερικανῶν νομικῶν εἰς τὴν πρωτεύουσαν τῆς Λιβερίας Μονρόδιαν καὶ ἀφοῦ ἐμελετήθη ἔκει ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῆς κυβερνήσεως, κατέστη νόμος τῆς χώρας.

Παραλλήλως ἔθεσπίσθη καὶ νέος κώδικις «περὶ συνεταιρισμῶν καὶ ἑταιριῶν»—βασισθεὶς μεγάλως ἐπὶ τοῦ ισχύουντος τοιούτου εἰς τὴν πολιτείαν Ντελάγουεαρ — διὰ τοῦ ὄποιου ρυθμίζονται τὰ τῆς συνεταιρισμῆς ιδιοκτησίας τῶν ὑπὸ λιβερίανην σημαίαν σκαφῶν καὶ τινα ἄλλα λεπτομερειακά θέματα. "Ἐν συνεχείᾳ καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν, δημοσία πεπειραμένος ιδιωτικὸς ἀργανισμός, δητίς θὰ ἐδοθῇ τὴν λιβερίανην κυβερνήσεων εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν δύο Κωδίκων, ιδρύθη διὰ νομοθετικῆς πράξεως τῆς Δημοκρατίας ἡ «Διεθνῆς ἑταῖρια—Τράστη, τῆς Λιβερίας».

Αἱ ἔξουσίαι τὰς ὄποιας διακαστικός χάρτης τοῦ «Τράστη» παρέχει εἰς τὴν διοίκησιν του εἶναι εὐρύτατα, περιλαμβανομένων εἰς αὐτὰς

καὶ γενικῶν τραπεζιτικῶν δικαιωμάτων. Κυρίως, ὅμως, ἡ «Ἐταιρία—Τράστη» σχολεῖται μετὰ τὴν ὀργάνωσιν ἑταιριῶν κατὰ τὸν λιβερίανην νόμον καὶ εἰς τὴν ἐφαρμογὴν (Σύνοικητικὴν διαχείρισιν) τοῦ ναυτικοῦ Κώδικος. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1949 τὸ «Τράστη» ἐλασθε παρὰ τῆς κυβερνήσεως τὸ ἀποκλειστικὸν δικαιώματα καὶ καθηκόν τοῦ ναυτικοῦ διάφαρμος τὸν ναυτικὸν κώδικα. Τὸ ἐν λόγω δικαιώματα ἐξεργάσθη διὰ συμβολαιού.

Κατὰ ταῦτα, ἡ ἑταῖρια τοῦ «Τράστη» ὑποχρεούται νὰ μεριμνᾷ δι' δλας τὰς λεπτομερεῖς τῆς νηολογήσεως πλοίων ὑπὸ τὴν λιβερίανην σημαίαν. Συμφώνως πρὸς τὸν Κώδικα δέονται νὰ ὑπάρχῃ ἀρχεπιθεωρῆτης, ἀποκαλούμενος «Ἐπίτροπος τῶν Ναυτικῶν». Υπόθεσεων («Commissioner of Maritime Affairs»), ἔχων τὴν ἔδραν του εἰς τὴν Μονρόδιαν. Κατόπιν ὑποδέισεως τῆς ἑταῖριας τοῦ Τράστη, καὶ κυβερνήσεως διώρισται τὸν Γεώργιον Β. Μάκ Σένην, ὡς «ὑπόπομπος στήπων» τῶν θαλασσών υποθέσεων, ἔχοντα πλήρη δικαιώματα καὶ ἐδρεύοντα μονίμως εἰς τὴν Νέαν Υόρκην (11 W. 42 d Street). Ο Μάκ Σένην δὲν είναι Λιβερίανος, διακρίνεται, δημος, διὰ τὴν πειράτην του εἰς τὰς ναυτιλίας. Δρῶν ἀπὸ τὸν Νέαν Υόρκην γραφείου του, μέσω τῶν Λιβερίανων προένων, ἐν μέσω ἀντιπροσώπων, εἶναι ικανὸς νὰ διεκπεραιωθεί τὰς λεπτομερείς τῆς νηολογήσεως πλοίου εἰς οἰονδήποτε λιμένα τοῦ Κόσμου.

Συμφώνως πρὸς τὸ συμβόλαιον, ὅπερ ἔχει συνάψει μετὰ τῆς λιβερίανης κυβερνήσεως, ἡ «Ἐταιρία «Τράστη» λαμβάνει δι' ἀμοιδῆν τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς ἔνας μέρος τῶν τελῶν νηολογήσεως καὶ τοῦ ἐπτάσιου φόρου ἐπὶ τῆς χωρητικότητας καὶ συνεπὸς οὐδόλως ἐπιβαρύνει τοὺς πλοιοκτήτας. "Ἔπαρχης συνεπῶν δι' αὐτούς τὸ πλεονέκτημα, διὰ δὲν πληρώνουν τίποτε ἔξτρα. Ο πλοιοκτήτης γνωρίζει ποιῶν εἴναι τὰ τέλη καὶ πέραν αὐτῶν οὐδὲν ἀλλοὶ καταβάλλει. Ἐπίσης δὲν ἔχει ἀνάγκη δικηγόρων, ἀπεσταλμένων ἡ ἀντιπροσώπων, διὰ τὰ τὸν βοηθήσουν εἰς τὴν διεκπεραίωσιν τῶν ἐργασιῶν του αὐτών, δημοσίως συμβάσει εἰς πολλάς μικροτέρας χώρας, αἵτινες δέχονται πλοία πρὸς νηολόγησιν ὑπὸ τὴν σημαίαν των.

"Ἐνος ἀλλοὶ σπουδᾶσιν πλεονέκτημα ἔγκειται εἰς τὸ διὰ δόλεληρος ἡ ένων συμφέροντων ναυτιλία ἀντιπροσωπεύεται παρὰ τὴν λιβερίανην κυβερνήσει απὸ μίαν καὶ μόνην ἑταῖριαν καὶ διτι, φυσικά, ἡ ἑταῖρια αὐτη δύναται νὰ ὑπολογίζῃ ἐπὶ τῆς συνεργασίας καὶ τῆς πλήρους κατανοήσεως ἀπὸ μέρους τῆς λιβερίανης κυβερνήσεως. "Ἡ ἀξία τῆς συνεργασίας ταῦτης κατεδείχθη σχεδὸν ἀμέσως, ὡς ἡ προσέκειται τὸν ναυτικὸν Κώδικα. Προέκυψεν ἀπὸ τὴν πραγματικότητα, ὅτι ἔχειάσθονταν κανονισμοὶ τινὲς πρὸς ἔξαστην τῆς λειτουργίας τοῦ Κώδικας. "Ἡ ἑταῖρια κατήρτησε τὸν καταλλήλους Κανονισμούς, ἐν συνεργασίᾳ μεθ' ἐνός δικηγορικοῦ Οίκου τῆς Νέας Υόρκης εἰδικού εἰς τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον καὶ ἐνός ἀρμόδιου τῆς Λιβερίας, ἡ δὲ κυβερνήσεις τῆς Μονρόδιας τοὺς ἀμέσως διὰ διοικητικῆς πράξεως.

"Ἐξ ἀλλοὶ σπουδᾶσιν πλεονέκτημα ἔγκειται εἰς τὸ διὰ δόλεληρος ἡ ένων σημαίαν πλεονέκτημα προσέκειται παρὰ τὴν λιβερίανην κυβερνήσεως, διὰ τὸν τόπων χρηματόδοτην ἀπὸ μέρους τῆς λιβερίανης πατρίδης την ἀνάγκην δικηγόρων, ἀπεσταλμένων τῶν ιδιωτικῶν πολεοφάλαισιν τῆς λειτουργίας τοῦ Κώδικας. "Ἡ ἑταῖρια κατήρτησε τὸν δικηγορικοῦ Οίκου τῆς Νέας Υόρκης εἰδικού εἰς τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον καὶ ἐνός ἀρμόδιου τῆς Λιβερίας, διὰ διοικητικῆς πράξεως.

"Ἐύθυνος ἡ ἀρχῆς ἐλληνική παγία ἀπόφοιτος, τὸσον ἀπὸ μέρους τῆς λιβερίανης κυβερνήσεως, διὰ τὸν διεθνής έταιριας—Τράστη, διωτις ἡ λιβερίανη σημαία καταστῆ παρὰ πάντων σεβαστή. Οὐδὲν πλοίον δυναται νὰ ὑψώσῃ τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας, ἀν δὲν εἶναι ταξινομημένον εἰνα ἔνα τῶν ἀνεγνωμένων Νησιοναμόνων, τοῦ Λονδονού λ. Χ. ἢ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν. "Ἄλλα καὶ ἀν ἀκόμη ὑπάρχη ἡ δέοντος ταξινόμησης, δυναται ναί αὐτοῖς νὰ ἀρχισῃ νὰ ἀρνηθοῦν τὴν νηολόγησην πλοίου τινός, ἀφόσον θέση οὐδὲν πρόσωπον ταξινόμησης, ἀν δέοντος ταξινόμησης, δυναται ναί αὐτοῖς να παρέχονται λαδῆν εἰς ὑπόψια, ὡς πρὸς τὴν θέσην τῶν σηματίων τινῶν, τὰς ὄποιας προστίθεται νὰ ἔχει πρότερην διατάξην τῶν σηματίων της νηολόγησης. Δύναται ἐπίσης νὰ ἀκρωθῇ πρότερην διατάξην τῶν σηματίων της νηολόγησης εἰς διάστημα πλοίου, διὰ κακήν χρήστην περιπολογίαν.

"Ἡ λιβερίανη κυβερνήσεις ἔξ ἀλλοὶ προσεξχώρησεν εἰς τὰς ἀσφάρμος τῆς ἀσφαλής λειτουργίαν τῶν σκαφῶν εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν. Πρόκειται περὶ τῆς διεθνοῦς συμβάσεως τοῦ 1930 «περὶ γραμμῆς πορτώνεως», περὶ τῆς διεθνοῦς συμβάσεως τοῦ 1948 «περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ» καὶ περὶ τῆς διεθνοῦς συμβάσεως τοῦ 1947 «περὶ τηλεπικοινωνίων». Ειδικῶς ἐτίησης ἡ λιβερίανη κυβερνήσεις ἀπήγορευσε διά διαταγῆς της εἰς σκάφη ὑπὸ τὴν σημαίαν της νὰ μεταφέρουν ἐμπορεύματα εἰς χώρας τοῦ Σιδη-

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.

ρού Παραπετάσματος, έκτος βέβαια έαντι ζητήθη και ένεκριθη ή σχετική δδσια.

Πάγτα τα άνωτέρω αποδεικνύουν, ότι ή μικρά αυτή αφρικανική δημοκρατία κατέβαλε επιτυχή προσπάθειαν, όπως δημιουργήση ένα σεδαστόν και ξειστόστον καταφύγιον είναι έκεινα τα σκάφη, απόντα δι' οικονομικούς λόγους, είναι υποχρέωμένα να έργαζανται, ούτως είπειν, «έν έσορία», αν πρόκειται να διατηρηθούν έν υπηρεσία. Τα αποτελεσματαύπηραν άληθως καταπληκτικά. Το πρώτων γηλογηθεν σκάφος, συμμόνων πρὸς τὸν ναυτικὸν πόλεμον τὸν ναυτικὸν δεξαιενόπλοιον «Γουνδρὸν Πίτη» («Παγκόδημος Ειρήνη») 10.892 τόνων γκρός, άνηκον εἰς τὸν «Ελληνικὸν έφοπλιστὴν κ. Σταύρον Νιάρχον». Ή γηλογηθεις ἐπραγματοποιήθη τὴν 11ην Μαρτίου 1949.

Ἐπί τινα ἔκτοτε χρόνον αὶ γηλογηθεις ἐλάμβανον χώραν μὲ βραστὸν ρυθμόν. Ἀπὸ τοῦ 1952, δώμα, τὰ πλεονεκτήματα ποὺ παρείχε τὸ λιβεριανὸν Νηολόγιον κατέστησαν εύρυτατα γνωστὰ εἰς τὸν πλοιοκτήτας και δεύτερας παρ' αὐτῶν ξειτιμῆθσαν. Ἀπέφυγον τὸν Παναμάν και κατέφυγον εἰς τὴν Λιβερίαν. Ούτω, κατὰ τὴν περίοδον τῶν ἑταῖρων 1952—1953 ὁ λιβεριανὸς ἐμπορικὸς στόλος ἐνεφάνισε τὴν μεγαλυτέρων εἰς χωρητικότητα αὔξησιν (536.000 τόν. γκρός) ἀνατι πάσης ἄλλης χώρας, ἐνώ ὁ παναματικὸς στόλος τὸν πόλεμον κατά 166.000 τόν. γκρός.

Σήμερον ὁ λιβεριανὸς στόλος εἶναι ἐνδεχομένως ὡς περισσότερον συγχρονισμένος ἐμπορικὸς στόλος τοῦ Κόσμου. Πολὺς ὀλίγα παλαιά σκάφη μετεφέρθησαν ἐξ ἀλλών σημαδίων εἰς τὸ λιβεριανὸν Νηολόγιον, ἐνώ πολυάριθμα ἥσαν τὰ ἐγγραφέντα εἰς αὐτὸν νεότευκτα πλοῖα, κυρίως δὲ μεγάλα δεξαμενόπλοια.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω καταφάντεται, ότι ή Ἐλλάς, προκειμένου νὰ ἐπανακτήσῃ τὴν ναυτιλίαν της, ἔχει νὰ αντιμεπίστησι ισχυρότατον ἀνταγωνιστὴν. τὴν Λιβερίαν, τὰς μεθόδους τοῦ ὅποιου διὰ τὴν προσέκλυσιν τοῦ δένου ἐποιτικού κεφαλαιον, πρέπει ἀπαραίτητως νὰ ἀκολουθήσῃ και αὐτή. Πολλὰ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆς ἐπετέλεσθαν ἀπὸ τῆς Ἑλληνικῆς πλευρᾶς. Ἐπίτιμον νὰ συνεχισθῇ ἡ πολιτική αὐτῆς και νὰ συμπληρωθῇ ὅπου χρειάζεται. Οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ κανένα λόγον δὲν ἔχουν, δταν τὸ κλίμα τῆς Πατρίδος θὰ εἴνει πρόσφορον, νὰ καταφένεται εἰς τὰς ξένας σημαδίας. Διότι ἀκριδῶς ἐγκαίρως διεπέρασθαν τὸ ἀδυνατὸν τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον διατήρησεως στόλου μεγάλου και ισχυρᾶς συγγνώμης ἀπὸ τὰς ἀναγνωστὰς, ἐπέτυχον νὰ δημιουργήσαντο, διὰ τὰς τώρας κατέχει ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμός, διὰ νὰ ἐπιδιώκωμεν τὴν ἐπάνοδόν του εἰς τὸ λιβεριανὸν Νηολόγιον.

Μετὰ πάσης τιμῆς
Γ. Β.

Νέα Υόρκη, Ιούλιος

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Εἰς τὸ περὶ Λιβερίας ἄρθρον μας τὸ δημοσιεύθεν εἰς τὸ πορθμούμενον τεύχος μας, παρελείψθησαν ὀλίγα γραμματὶ ἐκ λάθους τοῦ τυπογραφείου. Ἀλλοίωντιν ἡ προσθήκην τινὰ εἰς τὸ θέμα δὲν ἐτέφερον. Πάντως, παραθέτομεν κατότερων γραμμάτων ταύτας αἵτινες κλείουν τὸ ἐν λόγῳ ἄρθρον, ζητοῦντες συγγνώμην ἀπὸ τὰς ἀναγνωστὰς μας διὰ τὴν ἀδλεψίαν:

.... Τοῦτο ἀναφιδώλως δὲν δημιουργεῖ νέαν ἀνησυχίαν διὰ τὸν πλοιοκτήτας τοὺς πιστούς εἰς τὴν σημαίαν τῆς πατρίδος των — ἀποτελεῖ ἀπλῶς ἐπιδείνωσιν παλαιάς τοιούτης — καθόσον ὁ συναγωνισμὸς εἰς τὴν ναυτιλίαν διαρκῶς ἐντείνεται κατὰ τὸν παρόντα αἰώνα, παραλλήλως πρὸς τὸν ἐθνικισμὸν και τὴν ἐκδιομηχάνισιν τῶν μέχρι τούτου ἀγροτικῶν ζήνων.

Τὸ ιταλικὸν παράδειγμα

Ἐχομεν ὑπ' ὅψιν τὴν λεπτομερῆ στατιστικὴν ἀνασκόπησιν τῶν περιγραμμένων τῆς ιταλικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ 1953. Εἰναι ἀρκετὰ ἐνδιαφέρουσα, δύον και δηλωτικὴ τῆς συντονισμένης προσπαθείας, τὴν ὅποιαν καταβάλλει ἡ γείτον χώρα ἵνα ἀνακτήσῃ τὴν προπολεμικὴν τῆς θέσιν εἰς τὸ ναυτιλιακὸν πεδίον και ἀποκομίσῃ ἀπὸ τὸ ἑθνικὸν πλοιον τὸ μεγίστων τῆς ἀπόδοσεως τοῦ υπέρ της ιταλικῆς οἰκονομίας.

Διὰ τὴν Ἐλλάδα πολλὰ εἶναι τὰ ἀξιούμπτα ἀπὸ τὴν ιταλικὴν προσπαθείαν. Αὐτή αὐτή ἡ ὅλη στατιστικὴ παρακολούθησης τῆς κινήσεως τοῦ πλοίου και τῆς παραγωγικῆς του δραστηριότητος υποδεικνύει τὸ κεφήνων και τῶν παρ' ἡμίν ὀμοδούνων. Κανεῖς ἐδῶ δὲν ἔχει κατορθώσει νὰ συγκεντρώσῃ οὐδὲ τὸν τοὺς στοιχειωδεστέρους στατιστικούς ἀριθμούς, γύρω ἀπὸ τὴν κινήσιν τῆς ιδικῆς μας ναυτιλίας, ἀγχιπλούσης και ποντοπόρου, πολὺ δὲ περισσότερον όλοι μας ἐπλήρει τελούμεν ἀγούσια τῆς πλουτοφόρου ἀπόδοσεως της.

Δὲν πρόκειται νὰ μεταφέρωμεν εἰς τὸν δίλιγον χώρον τῶν στηλῶν τέσσας στατιστικὰς περὶ τὴν ιταλικὴν ναυτιλίαν. Ἀριθμούς τινας θα ἀναφέρωμεν χραστηριτοκύν τῆς συντελουμένης ὀνταπτοζεώς τῆς πρὸς ἐνημέρωσιν τῶν ἀναγνωστῶν μας. Παρέχεται ἐν τῷ ιδικῆς μας ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως νὰ διατυπώσωμεν.

Ούτω, τὴν 1ην Ιανουαρίου 1954 η δύναμις τῆς ιταλικῆς ναυτιλίας εἰς σκάφη ἄνω τῶν 100 τόν. γκρός, ἔφθασε τὰ 3.600.640 τόν. γκρός με ἀριθμὸν πλοίων 1079, ἔναντι 1063 πλοίων τόν. γκρός 3.403.427 τῆς ἀντιστοίχου ήμερομηνίας τοῦ 1953. Τὸ δριόν δηλαδή τῶν τεσσάρων ἐκατομμυρίων τοννῶν γκρός διὰ τὸν ὑπὸ ναυπήγησιν πλοίων και τῶν προβλεπομένων ἐντὸς τοῦ ἔτους παραγγελιῶν τείνει νὰ ἐπιτεχθῇ.

Ἡ σύνθεσις τῆς ἀνωτέρω δυνάμεως εἶχεν ὡς ἔξης:
 Πλοία μικτὰ και ἐπιβατηγὰ 122 τ. γκρός 655.023
 Φορτηγά ηπρού φορτίου 633 » 1.940.784
 Δεξαμενόπλοια 187 » 956.053
 Αλιευτικά 27 » 9.297
 Διάφορα 110 » 39.483

Σύνολον : 1079 τ. γκρός 3.600.640

Ἡ μεσογειακὴ φορτηγὸς ναυτιλία, αὐτὴ ποὺ ἀμεσώτερον θὰ πρέπει νὰ μᾶς ἐνδιαφέρῃ, ἐμφανίζει θετικὴ και διὰ τὸ 1953 τὴν αὐξησιν (2.98%). Εἰς σκάφη φορτηγὰ 1000—4000 τόν. γκρός, στατιστικῶς χαρακτηριζόμενα ως μεσογειακά, ἐμφανίζεται με δύναμιν 150 πλοίων τονών γκρός 294.432.

Ἐξ ἀλλοῦ η ἐμπορικὴ κίνησις τῶν ιταλικῶν λιμένων ἀπὸ και διὰ τὸ ἐξωτερικὸν ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1953 εἰς 37.723.000 τόν., ἐκ τῶν ὅποιων 30.660.000 τ. ἀναφέρονται εἰς τὰς εἰσαγωγὰς (πετρέλαια 14.047.445 τόν. και γαϊάνθρακες 8.898.897 τόν.), και 7.063.000 εἰς τὰς ἔξαγωγὰς (πετρελαιοειδῆ 3.269.390 τόν.). Ἡ συμμετοχὴ τῆς ιταλικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν ὡς ἀνω κινήσιν ἔφθασε τὰ 14.474.000 ἑκατομ. τόν. διὰ τὰς εἰσαγωγὰς (47.21%) και τὰ 1.655.000 τόν. διὰ τὰς ἔξαγωγὰς (23.45%). Ποσοτὸν συμμετοχὴς εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις 42.75 %. Διὰ τὸ 1952 τὸ ποσοστὸν τῆς συμμετοχῆς διὰ μὲν τὰς εἰσαγωγὰς ηπο 37 %, διὰ τὰς ἔξαγωγὰς 21% και διὰ τὸ συνολον 34.74 %, με συνολιην κίνησιν 33.239.000 τόνων.

Εἰς τὴν κίνησιν τῶν ἐπιβατῶν ἀπὸ και διὰ τὸ ἐξωτερικόν, ἀνελθοῦσαν εἰς 547.050 ἑκατομ. πλοίων, τὸ ιταλικὸν πλοίον συμμετέσχε με τὴν μεταφορὰν 354.189 ἐπιβατῶν κατὰ ποσοστόν, δηλαδή, 64.74 % τοῦ συνολού.

Ο κατὰ τομεῖς καταμερισμὸς τῆς ἀνωτέρω μεταφορικῆς κινήσεως τῆς Ιταλίας με τὸ ἐξωτερικὸν είναι ὄχιος προσοχῆς. Ἀμεσώτερον μᾶς ἐνδιαφέρει. Καταδεικνύεται ὡς κατὸ σημαντικὸν ποσοστὸν μεσογειακὸς χαρακτήρη τῆς ιταλικῆς ἀπὸ θαλάσσης ἐμπορικῆς κινήσεως και ἡ θετικῶς ἀποδοτικὴ συμβολὴ τοῦ ιταλικού μεσογειακού πλοίου.

Οὕτω τὰ 38.42 % τῶν εἰσαχθέντων φορτίων ηπο 11.780.000 τόν. και τὰ 42.19 % τῶν ἀναχθέντων (τόν. 2.980.000), προέλευσιν και προσροισμὸν είχον τὴν Μεσόγειον. Ἀπὸ και διὰ τὴν Προσοντίδα, Μαύρην Θάλασσαν και Ἀζοφίκην ἡ κίνησις ἀνῆλθε εἰς 618.000 τόν. διὰ τὰς εἰσαγωγὰς και 230.000 τόν. διὰ τὰς ἔξαγωγὰς. Αὔξησις κατὰ τρία ἐκατομμύρια τόν. έναντι τοῦ 1952 σημειώνεται εἰδικώτερον εἰς τὴν μεσογειακὴν ἐμπορικὴν κίνησιν. Τῶν ἐπιβατῶν ἐπίσης ἡ μεταφορὰ με προσροισμὸν η προέλευσιν τὴν Μεσόγειον ἀντεποστούει τὰ 44.66 % διὰ τὰς ἀποβιδάσεις (114.638 ἑκατομ.) και 31.89 % διὰ τὰς ἐπιβιδάσεις (92.612 ἑκατομ.).

Ἡ συμμετοχὴ, τέλος, τῆς Ἑλληνικῆς σημαδίας εἰς τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τῶν ιταλικῶν λιμένων ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1953 εἰς 616.822 τόν. (435.159 τόν. διὰ τὰς εἰσαγωγὰς και 181.663 τόν. διὰ τὰς ἔξαγωγὰς). Τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς ηπο 1.1 % ἐπὶ τοῦ συνολού, έναντι 1.4 % διὰ τὸ 1952. Κατὰ σειρὰν μεταξὺ τῶν ξένων σημαδίων αἵτινες συμμετέχουν εἰς τὴν κίνησιν τῶν ιταλικῶν λιμένων η Κυανόλευκος ἔρχεται ἐντάτη.

Ιδού, τέλος, τὰς στατιστικῶν τῆς Τραπέζης τῆς Ιταλίας, πώς ἀποδίδεται εἰς ἑκατομ. δολλαρίων τὸ πλουτοπαραγωγικὸν ἔργον τοῦ ιταλικού πλοίου. Εἰς τὴν γείτον χώρον ιδιαίτερη τηρεῖται στατιστικὴ τοῦ ισοζυγίου τοῦ ναυτιλιακού συναλλαγμάτων. Διαπιστώνται διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τὸν πολέμου, ότι τὸ ισοζυγίον αὐτὸν ὑπῆρξε, κατὰ τὸ 1953, ἐνεργητικὸν, με ὑπόλοιπον υπέρ της ιταλικῆς οἰκονομίας 23.1 ἑκατομ. δολ., ἐνώ διὰ τὸ 1952 ηπο παθητικὸν κατὰ 43 ὀλα ἑκατομ. δολ. Συγκεκριμένως ὑπόλοιγίζονται εἰς τὸ ἐνεργητικὸν σκέλος εἰς καταβληθέντες ναῦλοι διὰ τὰς ἔξαγωγὰς εἰς ιταλικὰ πλοία (11.2 ἑκατομ. δολ.) οι εἰσπραχθέντες ἀπὸ τὸ ιταλικὰ πλοία ναῦλοι μεταφορῶν μεταξὺ ξένων χωρῶν (120.2 ἑκατομ. δολ.) οι ναῦλοι ἐπιβατῶν (51.8 ἑκατομ. δολ.) και αἱ δοπάναι τῶν ξένων πλοίων εἰς τοὺς ιταλικούς λιμένας (36.7 ἑκατομ. δολ.). Σύνολον 219.9 ἑκατομ. δολ. Εἰς τὸ παθητικὸν περιλαμβάνονται: Οἱ ναῦλοι, οἱ πληρωθέντες εἰς ξένα πλοία διὰ τὰς εἰσαγωγὰς (82.9 ἑκατομ. δολ.) οἱ ναῦλοι ἐπιβατῶν εἰς ξένα πλοία (16.6 ἑκατομ. δολ.) και αἱ δοπάναι τῶν ιταλικῶν πλοίων εἰς τοὺς ξένους λιμένας (97.3 ἑκατομ. δολ.). Σύνολον παθητικοῦ 196.8

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS

INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"

Address: P.O. Box 306

άκρινώς διπλασία τῶν είσαχθέντων σιτηρῶν κατά τὸ ἔτος 1951/52. Δι’ ὅλα ἐπίσης τὰ κράτη τῆς Δ. Εὐρώπης ἡ ἐφετεινὴ συγκομιδὴ προβλέπεται ἀρίστη, ἐλαφρώς μόνον διά τινα ἐξ αὐτῶν κατωτέρα τῆς περιστῆς. Τὰ φορτία συνεπώς πού θὰ είσαχθουν θὰ είναι, ὥπωσδήποτε, περιωρισμένα. Τῆς ὄρυζης επὶ πλέον ἡ παραγωγὴ ὑπῆρξεν ἔξοχως ἰκαποιητικὴ κατά τὸ παρελθόν ἔτος καὶ δὲν προβλέπεται ἐφέτος, ἐκ τῶν μέχρι τοῦδε πληροφοριῶν, νὰ είναι μικροτέρα. Αἱ χώραι τῆς "Αἴτω" Ἀνατολῆς δὲν θὰ χρειασθοῦν τὴν εἰσαγωγὴν περισσότερων σιτηρῶν, ὡς συνεδρίαν τελευταῖς, εἰς ἀναπλήρωσιν τῆς ἐλλειπούσης ὄρυζης.

Διὰ τοὺς γαιανθρακας, τοὺς ἀμερικανικοὺς κυρίως, οἵτινες τόσην παρέσχον καὶ παρέχουν ἀκόμη ἀπασχόλησιν εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, ἡ προσπικὴ τῆς ζήτησεως τῶν δὲν είναι ἐνθερρυντική. Παρὰ τὸ γεγονός τῶν χαμηλῶν ναυλῶν, ὁ συναγωνισμὸς δὲν πολλαὶ γαιανθρακοὶ καὶ τοὺς ὄγγειοὺς ἐν μέρει καθιστάται ὀσμέσοις ὀξύτερος, ἐνώ καὶ αἱ χώραι τῆς Δυτ. Εὐρώπης ἀποκτοῦν σὺν τῷ χρόνῳ τὴν αὐτάρκειαν. Αἱ προβλέψεις τῶν Ἑλλήνων φορτώσεων καθορίζουν τὰς ἑξακτέας ποσοτήτας μικροτέρας τῶν περισσιῶν.

Οἱ αἰπωνικὸς ἐπίσης παράγων, δότις τόσην ἀπερρόφησε διὰ τὰς μεταφορὰς του χωρικοτήτα, δὲν φαίνεται νὰ συνεχιστῇ ἐπὶ μακρὸν τὰς ὄθρως ἐξ Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰσαγωγὰς σιτηρῶν, γαιανθρακῶν καὶ μεταλλεύματόν. Ή ἀνάγκη τῶν πραγμάτων — αἱ οἰκονομικαὶ δυσχέρειαι τῆς Ἱαπωνίας — θὰ τὴν φέρουν πρὸς τὴν στενωτέραν συνεργασίαν ἐπὶ τὸ οἰκονομικὸν πεδίον μὲν τὸ Ἀστικό. Κόντινεντ καὶ τοὺς κομμωνιστὰς του. Θὰ ἀναζητήσῃ ἐκεῖ τὸν γαιανθρακοῦ, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὰ δημητριακὰ ἀκόμη ἔναντι ἀνταλλαγῆς βιομηχανικῶν προϊόντων. Αἱ πρώται ηδη ἐπαφαὶ ἐμπορικῆς συνεργασίας ἔλασθον χράπων. Προβλέπεται νὰ συνεχισθοῦν καὶ νὰ διευσυνθέν. "Ολιγωτεραι, ὅμως, εἰσαγωγαὶ τῆς Ἱαπωνίας ἀπὸ τὴν Β. Ἀμερικὴν σημαίνουν ὄλιγωτερα φορτία διὰ τὰ τράμπτες, τὰ ὄποια εἰς τὰ ταξίδια τοῦ Εἰρηνικοῦ ἀνέψευτων τὴν ἀπασχόλησιν τῶν, ὅταν οἱ λιμένες τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ ἔπαυσαν γὰ τὰ προφοροῦν μὲ ἐπαρκῆ ἐργασίαν πρὸς τὴν Δυτ. Εὐρώπην καὶ τὴν Μεσόγειον.

Ἄλλο καὶ ἄν, ὅπως ἐλπίζεται, ἀναπτυχθοῦν πως αἱ φορτώσεις σιτηρῶν καὶ ἄλλων ἔφοδίων ἀπὸ τὰς Ἡνωμένες Πολιτείας διὰ τῶν πιστωτῶν τῆς βοηθείας, τὸ ἀμερικανικὸν φορτηγὸν θὰ συγκεντρώσῃ προνομιακῶς, βάσει τοῦ τελευταίου νόμου, τὰ 50% τῶν φορτίων. Υπάρχουν πράγματα πληροφορίαι, ὅτι τὸ πλεῖστον τῆς ἐφετεινῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας πρὸς τὰς συμμάχους χώρας θὰ ἐπιδιοχθῆναι καὶ καλυφθῆ διὰ τῆς ἀποστολῆς φορτίων ἐπὶ τῶν γεωργικῶν ἀποθεμάτων, ἀκόμη δὲ καὶ γαιανθράκων. "Αγ, συνεπῶς, καλύψουν αἱ χώραι τῆς Δυτ. Εὐρώπης μέρος τῶν εἰς γαιανθρακοὺς καὶ σιτηρά ἀναγκῶν τῶν ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν βοηθείαν, αἰσθητῶς θὰ περιορισθῆται καὶ ἡ ἀπασχόλησις τῶν τράμπτες, τῶν ἀναζητούντων τὴν ἀπασχόλησιν τῶν εἰς τὴν ἐλεύθεραν ναυλαγοράν. Αἱ ἐξ Ἀμερικῆς προμήθειαι θὰ μεταφερθοῦν κατὰ τὰ 50% ἐπὶ ἀμερικανικῶν πλοίων, ἐνώ διὰ τὰς εἰσαγωγὰς ἐξ ἄλλων χωρῶν, πλὴν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, θὰ ἐναυλώνοντο τὰ σκάφη ὅλων ἀδιακρίτων τῶν σημαίων, ὅχι δῆμως τὰ ἀμερικανικά, λόγω τοῦ ἀσυμφόρου τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν μὲν ναυλῶν τῆς ἐλευθέρας ναυλαγοράς.

Ἄυτο, ἔκτος, βεβαίως, οἰσουδίποτε ἀπρόσπουτον, ὅπερ καὶ δὲν ἀποκλείεται εἰς ἕνα κόσμον περικλείοντα τόσας ἑστίας ἀνωμαλιῶν καὶ ἀμφιδόλων ἔξελίξεων. Πλεῖστοι δοσοὶ ἡγόρασαν τελευταῖς φορτηγά σκάφη εἰς τιμάς, ὥπωσδήποτε, μὲν δικαιολογουμένας ἀπὸ τὴν ἀνωτέρω προοπτικὴν τῆς κινήσεως τῆς ναυλαγοράς. Είχον μᾶλλον προεξοφλήσει τὴν συνέχειαν καὶ τὴν ἔντασιν τῆς ἀναταραχῆς εἰς τὴν Ἰνδοκίναν. Τὸ πράγματα δὲν ἐδέψευσαν τὰς προβλέψεις τῶν αὐτάς. "Αν ἡ διεθνὴς κατάστασις δὲν ἐμφανίσῃ εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον ἄλλας ἀνωμαλίας, δικαιολογεῖται καὶ ἡ ἐπιφύλαξις διὰ μίαν καλυτέραν αὔριον εἰς τὴν ναυλαγοράν.

Η ιστορία ἐπαναλαμβάνεται

Εὐθηνότερα πλοία ὑπάρχουν σαφεῖς ἐνδείξεις, δότις θὰ ἐπιτύχουν νὰ ναυπηγήσουν εἰς τὸ μέλλον ὅσοι ἐφοπλισταί, ὀδέσμευτοι ἀπὸ προγόμενα συμβόλαια ναυπηγικά, θὰ διαστέουν τὰ κεφαλοῖς. Μὲ καθωρισμένας τιμάς, κατωτέρας ἵσως τῶν ἀγγλικῶν, καὶ μὲ πιστώσεις σηματικάς δέχονται τώρα οἱ "Ολλανδοὶ καὶ οἱ Γερμανοὶ ναυπηγοί, ὅπως καὶ οἱ Ἱαπωνεῖς, νὰ ναυπηγήσουν παντὸς τύπου πλοία.

Οἱ "Αγγλοὶ" δὲν ἡμέρουν παρὰ νὰ τοὺς ἀκολουθήσουν. Δὲν φαίνεται νὰ ἀπέχῃ πολὺ ἡ ἡμέρα, κατὰ τὴν ὅποιαν θὰ δεχθῶνται καὶ αὐτοὶ τὰς σταθερὰς τιμάς, (fixed prices), παρέχοντες διὰ τῶν Τραπεζῶν τῶν καὶ τὰς αναλόγους πιστώσεις. "Ακόμη καὶ τὰ ναυπηγικὸν κόστος θὰ ἐκπέσῃ. Θὰ περιορίσουν τὰ κέρδη τῶν οἱ ναυπηγοί, προκειμένου νὰ ἔχασφαλίσουν ἐργασίαν. "Η κρίσις τῆς ναυλαγορᾶς δὲν ἀποτελεῖ κίνητρον διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἐνθαρρυντικὸν διὰ νὰ παραγγείλουν πλοία. Αἱ εὐθηνότεραι τιμαὶ ἵσως νὰ τοὺς φέρουν πρὸς τὰ ναυπηγεῖα.

* * *

"Ἐν τῷ μεταξὺ ἀρκετὰ ναυπηγικὸν συμβόλαιον ἡ κυρώθησαν καὶ ἄλλων δὲ πρέπει νὰ ἀναμενεται ἡ ἀκύρωσις. Οἱ ναυπηγοὶ εἰσπράττουν σοδαράς ἀποζημιώσεις — διὰ φορτηγὰ δηζελοκίνητα 10.300 τόνων λέγεται ὅτι ἐπληρώθησαν 40 περίπου χιλιάδες λιρῶν. "Υπὸ τὰς κρατούσας

συνθήκας καὶ τὸ προβλεπόμενον εὐθηνότερον ναυπηγικὸν κόστος κρίνεται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἐπωφελεστέρας ἡ ἀκύρωσις ἐνὸς συμβόλαιον καὶ ἡ ἀναμονὴ τῶν ἔξελίξεων. Δὲν διατίθενται ἀλλως τε καὶ τὰ κεφάλαια ἐν ἐπαρκείᾳ οὔτε καὶ τὰ δάνεια εἰναι πρὸς τὸ παρὸν εὐχέρη δια τὴν Ἀγγλίαν τούλαστον. Αὐτοὶ οὐτοὶ οἱ "Αγγλοὶ ναυπηγοὶ δὲν παραδείπονται εὐκαιρίαν νὰ ὑποδηλώνουν τὴν πρὸς τὰ κάτω πορείαν τῶν τιμῶν. "Υπόσχονται διὰ τὸ μέλλον τὸ χωμπότερον κόστος.

Διὰ τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμὸν ἡ κρίσις τῶν ναυλῶν, διὰ τὰ πετρέλαια ιδίως, καὶ ἡ ἐκπτωτικὸν τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους, ζημίας σημαντικάς προκαλεῖ. "Οσοι μάλιστα παρέλασον ἡ ἔχουν νὰ παραλάσουν τόνικες ἀναύλωτα, ναυπηγεῖται εἰς υψηλὰς τιμας, γύρω τῶν 200 δολαρίων κατὰ μέσον ὅρον τὸν τόνον, αὐτοὶ καὶ αἰσθάνονται τώρα βρύσην τὸν ἀντίκτυπον τῶν ὑποτιμήσεων. Τὸ αὐτὸν σκάφος δέχονται νὰ τὸ κατασκευάσουν οἱ Ἱαπωνεῖς εἰς τὸ ἡμίση σχεδὸν τῆς τιμῆς. Οἱ ὄφειλοντες ἐπὶ τὸν ἀκρών αὐτῶν πλοίων δάνεια, τὰ ὄποια μὲ τοὺς χαμηλοὺς ναυλῶν δὲν διὰ τοσοθύσουν καὶ νὰ ἔχουν προτιμήσεων, αὐτοὶ στοιστικῶς ἔχουν χάσει τὸ μέγιστον μέρος τοῦ διατεθέντος κεφαλαίου των. Κινδυνεύουν νὰ χάσουν καὶ τὸ πλοίον. "Η προναύλωσις ἔσωσε πολλοὺς ἀπὸ τὴν κρίσιν. "Απεδείχθησαν προνοητικώτεροι καὶ συντριπτικώτεροι.

Δεκάδες πάντως πολλοὶ ἔκαπον μύριμπρίων δολαρίων ἔξηνεμισθησαν ἥδη ἀπὸ τὰς ἐσπευσμένας, ὥπως ἀπεδείχθησαν, παραγγελίας. "Η ιστορία, δηλωδή, ἐπαναλαμβάνεται. "Η ἀναπροσαρμογὴ ἡγούσε νὰ μᾶς θλήσῃ. Φαίνεται, ὅτι τώρα τὴν διερχόμεθα. Θὰ είναι διὰ μερικούς λιανικούς.

Διὰ τὴν πληρεστέραν ὄργανωσιν

"Ανεξαρτήτως, τοῦ ἀν θὰ ἐπρεπε νὰ διατεθοῦν αἱ 120 χιλ. λιρῶν Ἀγγλίας ἀπὸ τὰ διοικήσιμα τοῦ N.A.T. διὰ νὰ ἀγορασθῇ τὸ ἀκίνητον τῆς Ἐθνικῆς Τραπεζῆς, τοῦ γεγονός τῆς μεταφορᾶς εἰς τὸν Πειραιά πλείστων σῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ "Υπουργείου Ναυτιλίας καὶ τοῦ συνόλου τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν Ταμείων Προνοίας, πρέπει νὰ ἔχειται ἰδιαίτερως, ὡς μία θετικὴ μέριμνα τῆς Κυβερνήσεως ὑπὲρ τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως.

Θὰ διευκολύνωνται τὰ μέγιστα οἱ ναυτεργάται εἰς τὴν διεκπεραίωσιν τῶν ὑποθέσεων τῶν μὲ τὸ N.A.T., τὰ ἄλλα Ταμεία Προνοίας καὶ τὰς ὑπηρεσίας διπλωμάτων, μητρώου κλπ.

"Εχομεν, ὅμως, ἐπὶ τὴν εὐκαιρία τῆς ἐγκαταστάσεως τῶν ἐν λόγῳ ὑπηρεσιῶν εἰς τὴν κτίριον νὰ συστησωμεν, ὥπως ὄργανωσιοῦν αὐτοὶ πληρεστορον — τὸ N.A.T., ἱδιαίτερως — ἵνα ἐκπληρώσουν τὴν ἀποστολὴν τῶν, ποὺ δὲν εἰναι ἀλλα πασαὶ ἡ πλήρης ἔχουν προτερέτησις τῶν ναυτικῶν μας. "Οσον ἀφορά τὴν σκοπιμότητα τῆς δαπάνης διὰ τὴν ἀγοράν του ἀκίνητου, διαβεβαιώσεις παρεσχεθήσαν ἀπὸ τὸν κ. Βογιατζῆν, ὅτι συμφέρουσα καὶ ἀποδοτικὴ διὰ τὸ N.A.T. Θὰ ἀποδειχθῇ ἡ τοιαύτη ποποθέτησις τῶν κεφαλαίων του, μετὰ τὴν ἐπερχομένην αὐξησιν καὶ τὴν στοιχειώσην τῶν ναυτικών οἰκονομικῶν μας καὶ τῆς Ναυτιλίας ἱδιαίτερως θα προσθέσησε.

"Υποδεικνύεται: "Η πλήρης — τύποις καὶ σύνια — ἐλεύθερια, ἡ δια τῶν ἴδρυτων διατάξεων περὶ Ζώνης προβλεπομένη. "Η ἀπαλαγὴ ἀπὸ κάθε συναλλαγματικὸν περιορισμόν, ἡ ἐπιτρέπουσα καὶ διευκολύνουσα τὴν προσέλκυσιν ἔξιν κεφαλαίων καὶ τὴν ἀνάληψην ὑποχρεώσεων εἰς ἔνον νόμισμα. "Η προσαρμογὴ τοῦ τραπεζικοῦ μας συντηρήσασαν κατὰ τρόπον ἔχουν προτερικὸν τῶν συναλλαγῶν τοῦ διαμετρικοῦ ἐμπορίου. "Η παραχώρησις ἐπαρκούς χώρων πορὰ τὸν λιμένα διὰ τὴν ἐγκαταστάσιν τῆς Ζώνης, τὴν ἀνέγεσιν ἀπόθηκῶν, ψυγείων καὶ ἐργοστασίων πλοίων καὶ ἐπεξεργασίας πρώτων ὑλῶν πρὸς ἐπανεύρωσην ἡ ἐστατηρικὴν ἀνάλωσιν καὶ τέλος — προσθέτομεν ἡμεῖς — ἡ σύν το χρόνο δημιουργία δικτύου πυκνῶν καὶ τακτικῶν γραμμῶν μὲ ναύλους χαμηλούς καὶ χαμηλὸς ἔξοδος φορτεκφόρτωσες ἐκ τοῦ λιμένος Πειραιῶς πρὸς ὅλα τὰ γύρω μας με σογειακὰ κέντρα.

"Οπως τοιαὶ τὸ ὑπόμνημα τοῦ "Επιμελητηρίου, ἡ ὑπαρξίς καὶ ἡ λειτουργία τῆς Ελεύθερας Ζώνης Πειραιῶς ὑπὸ τὴν πραγματικὴν αὐτῆς ἔνοιαν καὶ σημασίαν, εἰς ζητημα ἔθνικης ἀνάγκης, διότι γενικώτερα οἰκονομικὸν συμφέροντα τοῦ Τόπου μας θὰ ἔχουν προτερέτηση. Νὰ ἐπίστως, ὅμως, ὅτι τὴν φορὰν αὐτὴν θὰ ἰδωμεν μέσων πειραιῶν δεκαετρίδων πραγματοποιουμένην; Τὸ παρελθόν δὲν μας τὸ ἐπιτρέπει. Πρὸ μηνῶν ἀκόμη τόσα καὶ τόσα ἀκάρωπας ἐλέχθησαν καὶ ἐγράφησαν διὰ τὴν σύντασιν τῆς Ζώνης, ἐντὸς τῆς ὅτιος ἀσφαλές θὰ ἔχεισθε καταφύγιον ἡ βιομηχανία τῶν ἐπισκευῶν πλοίων.

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

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

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

Ελληνες ἀντιπρόσωποι: M. ΣΩΤΗΡΙΟΥ
Δ. ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ

PHONE: A.T. 6666
T.R. 0929
G.A. 0235
937. N.E. TILLAMOOK, ST.
3236. N.E. ST. HUYLER, ST.

Διὰ τὴν πλωτὴν δεξαμενὴν

Η ἐκδηλωθεῖσα ἀντίδρασις διὰ τὴν μεταφορὰν ἐκ Πειραιῶς εἰς τὴν Σύρον τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς δὲν ἦτο ἀποτέλεσμα ἀντικειμενικῆς καὶ υψηλού σταθμού των πραγμάτων. Ἀντιθέτως τὸ στενὸν συμφέροντος καὶ τὸ τοπικιστικὸν αἰσθημα ἔλαβον κυρίως ὑπὸ διψῶν τῶν διότι εἶτι ἡμέρας τῷρα περιέφερον τὴν ἀπελπισίαν τῶν διὰ τὸ μέλλον τῆς Πειραιῆς σιδηροδιοικησίας. Πιστεύουμεν δὴ τίποτε δὲν δικαιολογεῖ τοὺς ὑπερβολικοὺς αὐτοὺς φόδους. Η πειραιωσμένη, δυστυχώς, ἔργασσα τῆς Πειραιᾶς σιδηροδιοικησίας εἶναι δυνατὸν νὰ ἔξυπηρητῇ ἀπὸ τὰς ἀπομενούσας εἰς τὸν λιμένα μας δύο μονίμους δεξαμενάς καὶ ἀπὸ ἕκεινη τῶν ναυπηγείων Βασιλειάδος. Μόνον διὰ τὴν περιπτωσιν τῆς ἐπικευτῆς πλοίων μεγαλυτέρας χωρητικότητος — περίπτωτος, δυστυχώς, ἔχι τόσον συνήθης — καὶ μόνον διὰ τὸ ἐνδεχόμενον τῆς αὔξεσεως μελλοντικῶς τῆς ἔργασσας τῶν ναυτικῶν ἐπισκεψών, ἡ μεγάλη πλωτὴ δεξαμενὴ ἥτοι ἐδόν ἀναγκαῖα. Δὲν δῆλο ὑπερβολὴ, ἔμν ἐλέγετο, ὅτι τὴν πολυτελείαν κυρίως μιᾶς ἑφεδρίας ἀπετελεῖ ἡ πλωτὴ δεξαμενὴ διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς. Ἀντιθέτως διὰ τὴν Σύρον ἀποτελεῖ αὐτὴ τὴν βασικὴν προϋπόθεσιν ητοις θὰ ἐπιτρέψῃ νὰ ἀναζωγονθῇ ἡ παραγμασμένη οἰκονομία τῆς. Η εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἐρμουπόλεως μεταφορὰ τῆς δεξαμενῆς θὰ ἔκδιάσῃ κατὰ ἑνα τρόπον καὶ τὴν ἀνασυστασιν τῆς ἔγχωριος σιδηροδιοικησίας καὶ θὰ ἀναγκάσῃ τὸ κράτος ἐνεργητικὸν τὸ ἐνδιαφέρον του νὰ ἐπιδειξῃ πρὸς τὸν ἀπονεκρωθέντα αὐτὸν ἐλληνικὸν λιμένα.

Μεν τότε ἀπὸ ξένους πλοία (ὅπως πράττομεν σήμερον) φοδούμεθα πάλι καὶ αὐτὸ θά είναι ἀδύνατον, δεδουμένου ὅτι καὶ τούτοι πολὺ δίλγα φορτηγά ναυπηγοῦνται.

Ο καιρὸς ἐπείγει. Τὸ ἀνωτέρω πρόδημα χρήζει ἀμέσου συζητήσεως ὅπὲ τοὺς εἰδίκους καὶ ἀρμόδιους.

Φιλικότατα

ΝΙΚΟΣ Σ. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ

Τὸ διῆλιστήριον

Φίλε κ. Διευθυντά,

Τὸ θέμα τῆς ἰδρυσεως διῆλιστηρίων εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἔξυπηρητήσιν μιᾶς ἔθνικῆς ἀναγκαίοτητος, ἔχει καὶ τὴν πλευράν τῶν μεγάλων, τῶν τεραστίων διῆλιστηρίων. Διοτὶ τὰ διῆλιστηρία δὲν εἶναι μόνον ὑπόθεσις τελείων ἐγκαταστάσεων καὶ συγχρονισμένων μηχανημάτων τὰ ὅποια εὐκόλως παραγγέλλονται εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ εὐκόλωτερον εἰσάγονται καὶ τοποθετοῦνται. Η ἔγκαταστασίς μιᾶς ἐστα καὶ στοιχειώδους μορφῆς πετρελαιοδιοικησίας παρουσιάζει μίαν ἄλλην πολὺ μεγάλην δυσκολίαν: Τὴν ἔξερευσιν τοῦ καταλληλου καὶ ἐντελῶς εἰδίκευμένου ἐπιστημονικοῦ καὶ τεχνικοῦ προσωπικοῦ, τὸ ὅποιον θὰ πρέπει νὰ πανδρώσῃ τὸ ιδρυθεόμενα διῆλιστήρια. Οἱ τεχνικοί, οἱ ὅποιοι ἐργάζονται σήμερον εἰς τὰ διῆλιστηρία τῶν μεγάλων ἀμερικανικῶν καὶ ἀγγλικῶν ἔταιρων, ἔξερισκονται με πολὺν κόπον καὶ μεγάλην προσπάθειαν. Συνθήσως ἐπίλεγονται ἀπὸ τοὺς ἀριστεύσαντας εἰς τὰ Πανυπειστήμια καὶ τὰς Τεχνικά Σχολάς, καὶ ἀφοῦ ὑποστοῦν διερίδων διῆλιστηρίους δοκιμασίων, μετεκπαιδεύονται ἐπὶ ὀλοκληρα ἐπὶ διὰ νὰ ἀποκτήσουν τὰς ἀναγκαῖας εἰδίκοτος γνῶσεως. Αἳ σημειωθῆ, ὅτι τεράστια τεχνικά ἐργαστήρια λειτουργοῦν εἰς τὰς μεγάλας αὐτὰς ἔταιρις μὲ κύριον σκοπὸν, τὴν ἀνακαλύψιν νέων ευημορτέρων μεθόδων διῆλισεως, οἱ ὅποιαι θὰ ἐπιτρέψουν μίαν ἐπικερδεστέραν ἐκμετάλλευσιν. Πεντακόσιοι χρηματοδότησις πάντας — διὰ νὰ ἀναφερθῇ ἔνα παράδειγμα — μόνον τὰ ἔργαστηρά ερέωνται τῆς «Στάνταρ Όιλ» τοῦ Νιού Τζέρσεϋ.

Τεράστιαι, λοιπόν, προϋποθέσεις ἀπαιτούνται διὰ τὴν ἰδρυσιν διῆλιστηρίων, μεγάλαι δὲ θὰ είναι αἱ δυσχέρειαι, εἰδίκως διὰ τὴν χώραν μοι. "Εχομεν ἀνάγκην εἰδίκου προσωπικοῦ καὶ διοικησεως μὲ ἀρτίαν τὴν τεχνικὴν καὶ τὴν οἰκονομικὴν κατόρτιον. Δι᾽ αὐτὸ καὶ η σχετικὴ εἰδῆσις, ὅτι η ἀλληλική κυβερνήσις ἀντιμετωπίζει τὸ ἐνδεχόμενον γὰς ἀναλάβῃ δηλοῦται τὸ ιδρυσιν διῆλιστηρίων — ἵσως δὲ καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν — ἔγενετο δεκτὴ ἀπὸ τοὺς ὄπωσδήποτε εἰδίκούς, με πολὺν σκεπτικισμόν. Παρομοιάζεται η χώρα μας, ώστε τὸ παιδάκι ἐκείνο τὸ ὅποιον παίζοντας εἰς τὴν παραδίαι ἐπιχειρεῖ νὰ ἀδειάσῃ τὴν θάλασσαν!!!

Ψυστόν, βεβαίως, ἔθνικὸν συμφέρον θὰ ἔξυπηρητήσῃ η ἰδρυσις καὶ η λειτουργία διῆλιστηρίων εἰς τὴν χώραν μας. Θὰ γίνωμεν αὐτάρκεις εἰς πετρελαιοειδῶν, ὅπως ἐγίναιμεν καὶ εἰς τρόφιμα. "Ομως, τὸ θέμα τούτο, θὰ πρέπει γὰ τοῦτο πάλεον σοδαροῦ καὶ σώφρονος χειρέμοιο. Η Ἑλλὰς είναι ἀρκετὰ πτωχὴ διὰ νὰ ἀποδύνεται εἰς σοσιαλιστικοὺς διὰ τῆς κρατικῆς παρεμβάσεως πειραματισμούς, τῶν ὅποιών ὁ ἀνίκητος θὰ είναι καταστρεπτικός. Μονον μὲ τὴν βοήθειαν μιᾶς μεγάλης ζένης ἔταιρις θὰ είναι δυνατὸν η χώρα μας νὰ λυστὸ τὸ θέμα τοῦ πετρελαίου. Η ταπεινή γνώμη τοῦ ύπογράφοντος, ἔχει ως ἔξης: Νὰ ἀνατελῇ η ἐπιχείρησης τῶν διῆλιστηρίων εἰς τὸν ἀνάδοχον ἐκείνον, δῆτις θὰ παρέξῃ ἐγγυήσεις, δῆτις εἰς τὴν διῆλιστηρίων μεθόδων καὶ ἐργασίαν θὰ συμμετάσχῃ τούλαχιστον κατὰ 45% μία ἔκ των πέντε μεγάλων ἔταιριων πετρελαίου τοῦ κόπου.

Τὸ θέμα, βεβαίως, αὐτὸ καὶ πολύπλευρον, δὲν είναι δυνατὸν νὰ ἐρευνήσω εἰς δίλγα τῶν μονίμων γραμμάτων. Θὰ ἡμιτορούσαμε, όμως, συμπερασματικῶς νὰ ἐτονίζαμεν: "Οσον ἔθνικώς ἀναγκαία είναι η ἔγκαταστασίς τῶν διῆλιστηρίων εἰς τὴν τόπον μας, τόσον ἔθνικῶς ἐπιζήμιος θὰ ἀποθῇ η κρατική ἀνάμειξις εἰς τὰ τῆς ἰδρυσεως καὶ τῆς λειτουργίας τῶν.

Νέα Υόρκη Ιούλιος

Φιλικότατα
I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Ἀπάντησις εἰς ἐπικρίσεις

Κύριε Διευθυντά,

'Αναφέρομενος εἰς τὴν ἑκατόντα πέμπτην τοῦ Αιγαίου πέμπτην τοῦ Κ. Σ. Ματαντοῦ, δημοσιεύσαν εἰς τὸ υπ' αριθ. 457/216 ἀπὸ 15.6.54 φύλλον τοῦ ὑμετέρου περιοδικοῦ καὶ φέρουσαν τὴν ἐπικεφαλίδα «Η στενοκέφαλος γραφειοκρατία», ἔχω τὴν τιμήν νὰ γνωρίσω υμῖν τὰ κάτωθι σχετικῶς:

"Οσον αφορᾷ τὰς γενικὰς παρατηρήσεις τοῦ ἐπιστολογράφου υμῶν κ. Σ. Ματαντοῦ, περὶ τῶν ἐπιζημίων συνεπειῶν τῶν ἐνέργειῶν τῆς υπ' αριθ. 457/216 ἀπὸ 15.6.54 έμει Προξενίας Ἀρχής, ὃσον αφορᾷ τὴν προσπάθειαν βελτιώσεως τῶν δρῶν ὑπαρκείας καὶ ἀναπτύξεως τῆς Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπιτιμούν νὰ γνωρίσω υμῖν, δῆτις εἰς τὴν πειραιωτικὴν δικαιοδοσίαν τοῦ ἡμετέρου Προξενείου σχετικῶς μὲ τὸ θέμα αὐτὸ ή υπ' ἔμει Προξενίας Ἀρχῆς ἔχει πλήρη κατανόησιν τῆς υπὸ τοῦ Κέντρου ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ παραπλανημένης προσπάθειας, τὸ δὲ ἐνδιαφέρον αὐτῆς ἔχει ἀπὸ καιρού πρακτικῶν ἐκδηλωθῆ ἐπανειλημένων διὰ τοῦ γεγονότος, δῆτις ἀπαγνωστοῦ

C. M. SALVAGO & C°

Γενικοί Πράκτορες διὰ τὴν ΑΙΓΑΙΟΝ τῆς ἔταιρίας NOMIKOS LINES
RUE CHERIF 25 — ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

Telef. 21.264

Cable Address: "SALVASHIP,,

Ο Οίκος ΣΑΛΒΑΓΟΥ ιδρυθείσης πρὸ 100 ἑτανέων ἐν Αἰγαίῳ συνέστησε καὶ ναυτιλιακὸν τμῆμα ὅπερ διευθύνεται ἀπὸ τὸν γνωστὸν εἰς τὴν Αἰγαῖον κοινωνίαν κ. Ματθαίον Μαυριδόγλου.

τὰ ἐν Πόρτ-Σαΐδ 'Ελληνικά καὶ ξένα πάσης μορφῆς καὶ δικαιοδοσίας ναυτιλιακά Γραφεία, ἔχουσιν εἰδοποιηθή καταλλήλως, ὅτι τὸ Προξενικὸν Κατάστημα Πόρτ-Σαΐδ είναι ἀνοικτὸν ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν τοῦ 23ώρου πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων, τῶν φερόντων τὴν 'Ελληνικὴν σημασίαν.

Εἰδικότερον δύον ἀφορᾶ τὸ ἐπεισόδιον τοῦ ἄ)π «ΧΑΔΙΩΤΗΣ», τοῦ δώσαντος ἀφορμὴν νάρα γραφῆ καὶ δημοσιευθῆ εἰς τὸ ὑμέτερον περιοδικὸν ἐπιστολὴ τοῦ κ. Σ. Ματαντού. Ἐπιθυμοῦν ἀνασκευάσων ὡρισμένα πραγματικά γεγονότα, τὰ ὅποια ἀναμφιδόλως κακῶς μετεδόθησαν εἰς τὸν ἐν Λοιδίῳ διαμένοντα κ. Σ. Ματαντόν.

1) Τὰ ἄπ «ΧΑΔΙΩΤΗΣ», κατὰ ἔξαρκινωμένας πληροφορίας, κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πόρτ-Σαΐδ τὴν 7ην Μαΐου καὶ περὶ ὥραν 23,45, ἀπέπλευσε δὲ ἐν τοῦ λιμένος τοῦ Πιγ-Σαΐδ τὴν 8ην Μαΐου 1954 καὶ περὶ ὥραν 02,50. Συνεπώς ἡ παραμονὴ τοῦ πλοίου ἐν τῷ λιμένι τοῦ Πόρτ-Σαΐδ, ὑπῆρξε τρώσκειν.

2) Κατὰ τὸν ἐν Πόρτ-Σαΐδ τηρουμένον τακτικὸν καὶ συνεργασίου μεταξὺ τῆς ἐνταῦθα Προξενικῆς Ἀρχῆς καὶ τῶν διαφόρων ἐν Πόρτ-Σαΐδ ναυτικῶν γραφείων, Ἑλληνικῶν τε καὶ ἔνοντα, ὅτε πλοίον τι ἔχει ἀνάγκην τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ συνδρομῆς τοῦ Προξενείου, διὰ πλοίου διερχόμενον ἐκ τοῦ λιμένος, ὁ Πλοίαρχος τηλεγραφεῖ μιαν ἡ δύο ἡμέρας πρὸ τῆς ἀφίξεως του εἰς τὸν Πράκτορα, εἰς ὃν ἀναφέρει τὸν χαρακτῆρα τῆς ναυτιλιακῆς πράξεως, διὰ τὴν αἴτειαν κατὰ νόμον την συνδρομὴν τοῦ Προξενείου. Ὁ Πράκτωρ ἐν συνεχείᾳ εἰδοποιεῖ τὸ Προξενείον περὶ τῆς ἀκριδοῦς ὥρας διελεύσεως τοῦ πλοίου, δυναμένης νάρα καθορισθῆ ἐπακριδῶς λόγω τῶν υποπομπῶν τῆς Ἐταιρίας τῆς Σουεζίου Διώρυγος, μεταξὺ δὲ τοῦ Πράκτορος καὶ τοῦ Προξενείου, ἀναλόγως τῶν περιπτώσεων συμφωνεῖται, εἴτε ἡ μετάβασις τοῦ Προξενείου ἢ τοῦ ἀνταπληρωτοῦ τοῦ ἐπί τοῦ πλοίου, εἴτε ἡ ἐλευσίς ἐνὸς τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου εἰς τὸ Προξενικόν Κατάστημα. Συνεπῶς ὁ ισχυρισμὸς τοῦ ἀπιστολογράφου σας «ἡ τσως νά τρέψῃ νύκτωρ νά φάνη εἰς τὸ Πόρτ-Σαΐδ διὰ νάνεύρη τοὺς προξενικούς ὑπαλλήλους διὰ τὰ σχετικά δεν εὐσταθεῖ».

3) Ἐπὶ τῆς περιπτώσεως τοῦ ἄ)π «ΧΑΔΙΩΤΗΣ» οὐδεμία προσυνένθησε γραπτή η τηλεφωνική ἐλασθέ χώραν μεταξὺ τοῦ Προξενείου καὶ τοῦ Πράκτορος τοῦ πλοίου.

4) Τὴν ἐπομένην ἡμέραν, ἦτορ τὴν 8ην Μαΐου καὶ περὶ ὥραν 11ην πρωινήν, προσῆλθον εἰς τὸ Προξενικὸν Κατάστημα οἱ ναυτεργάται Μαθιουδάκης Νικόλαος, λιπαντής, Κουκάς Γεώργιος ναυτής καὶ Ξανθάκης Γεώργιος, B. Μηχανικός, καὶ μοὶ ἐδήλωσαν, ὅτι οἱ μὲν δύο πρώτοι ἀπελυθησαν βάσει τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως, ὁ δὲ τρίτος ἀμοιβαῖς συναντέσθε καὶ ὅτι οἱ μὲν δύο πρώτοι ὑπέργραφαν ἀπιστολὴν συντεγμένην εἰς τὴν Ἀγγλικὴν γλώσσαν, διὰ τῆς ὅποιας οὗτοι ἐδήλωνται, ὅτι ἀπελύνοντα κατόπιν δισταγῆς τῶν πλοιοκτητῶν καὶ συμφώνως τῇ συλλογικῇ συμβάσει καὶ διὰ σύμβεβούντων ἀπαίτησιν ἐναντίον αὐτῶν ἔχουσιν, ἕνων ὡς μοὶ ἐδήλωσαν οὗτοι ἀγνοοῦν τὴν ἀγγλικὴν γλώσσαν καὶ διὰ ἔζητησαν πάρα τοῦ Πλοιάρχου δύοντας καὶ παρὰ τῷ Πράκτορι ὑπηρετοῦντος κ. Κωνσταντίνου Φραγκούλη, ὁ δόποις ἀνήλθεν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὡς ἀντιπρόσωπος τοῦ Πράκτορος, νά ἀπολυθῶσι τὴν συμμετοχήν τῆς ἐν Πόρτ-Σαΐδ Ἐλληνικῆς Βασιλικῆς Προξενικῆς Ἀρχῆς. Εἶμαι βέβαιος, ὅτι ὁ Πλοιάρχος θά συνεμφούσει πρὸς τὴν ἐπιθυμίαν ταύτην τῶν ναυτεργατῶν, ἔστιν ἐν τῷ μεταξύ τοῦ Πλοιάρχου δύοντας καὶ οἱ ναυτεργάται επεισίθησαν εἰς τὰ λεγούμενα τοῦ κ. Φραγκούλη, διότι τὰ παρουσιασθέντα μάχιμα ναυτικά φυλλάδια καὶ τῶν τριῶν ἀνωτέρω δὲν ἔφερον τούλαχιστον τὴν ὑπογραφὴν τοῦ Πλοιάρχου περὶ ἀπολύτευσις τῶν ὡς ἔδει κατὰ Νόμου.

5) Ως γνωστὸν ἡ συνδρομὴ Προξενικῆς ή Λιμενικῆς Ἀρχῆς εἰς τὴν ναυτολόγησιν ἡ ἀπόλυτην πληρωμάτων ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων δὲν ἔνεχει τὴν σημασίαν τῆς ἀπλῆς γραφειοκρατίας, ὅτι ὁ τάδε ἀπελύθη, ἀλλ' ἔνεχει καὶ οὐσιαστικὴν τοιούτην, καθ' ἡνίκαντον τοῦ Πλοιάρχου ὁ Πρόξενος ή ὁ Λιμενάρχης είναι ὑποχρεωμένος νά ἐρωτήσῃ τὸν ἀπολυτέυμενον ναυτεργάτην ἔστιν ἔχει παράπονόν τι ἡ ἀπαίτησιν τινὰ κατὰ τοῦ πλοίου.

6) Συνεπῶς ἡ ὑπὸ Προξενικῆς Ἀρχῆς δὲν ἰδύνατο νά προδιδεῖται τὴν ἀπολύτευσιν τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων τῶν ἀπολυτέων ἔγγραφην τῆς ἀπολύτευσεως των, βασιζομένη ἐπὶ μιᾶς ἀπλῆς ἀπιστολῆς, συντεταγμένης εἰς τὴν ἀγγλικήν καὶ ὑπογεγραμμένης ὑπὸ τῶν ἀπολυτέων, δηλωσαντῶν ἐνώπιον εὑοῦ διὰ ἡγεμονίου τὸ περιεχόμενον ταύτης καὶ δεσμούμενον διὰ μέχρι τῆς ἡμέρας ἐκείνης δὲν εἰχε περιέλθει μάχιμη εἰσέται τὸ κείμενον τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως, ἐνώ συγχρόνως εἰς τὸν ἀθηναϊκὸν Ἐλληνικόν Τύπον ἀνεγράφουσα πληροφορία περὶ ἐνδεχομένης μή ἀμέσου θέσεως εἰς ἔφαρμογήν τῶν νέων τῶν συλλογικῶν συμβάσεων.

7) Ἐν κατακείδι ἐρόσον διὰ Πράκτορα τοῦ πλοίου καὶ διὰ Πλοιάρχου δὲν είχον τὸν διαθέσιμον χρόνον νά προσελθωσιν εἰς τὸ Προξενικόν Κατάστημα, διὰ τὴν ἀπόλυτην πάσαν περὶ οὐ διόγκως ναυτεργάτων, δύναντο διὰ Πλοιάρχου νά θεωρήσῃ τὰς ἀπολύτευσις τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων καὶ νὰ προδῷ διὰ τοῦ ιδίου εἰς τὰς ἀπολύτευσις τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων καὶ ἐπὶ τοῦ ναυτολόγου, ποιῶν σχετικήν μνείαν καὶ ἐν τῷ ἡμερολογίῳ τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ νά ἔρχεται τὴν ἐπομένην διὰ Πράκτορο καὶ νά αιτήσαι τὴν κατά παράδασιν τῆς σχετικῆς νομοθεσίας ἐγγραφὴν τῆς ἀπολύτευσεως ἐπὶ τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων, τῶν περὶ οὐ πρόκειται ναυτικῶν, δίχως νά προσκομίσῃ καὶ τὰ λοιπά ναυτιλιακά ἔγγραφα τοῦ πλοίου, ἐπὶ τῶν ὅποιων κατὰ τὸν Νόμον δέον νά γίνηται ναυγραφὴ τῆς ἀπολύτευσεως.

8) «Οσον δὲ ἀφορᾶ τὴν κατακράτησιν τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων παρὰ τῶν οἰλυπτικῶν λιμενικῶν Ἀρχῶν τούτο ἐλέγχεται ὡς ἀνακριβέσ, καθότι Πράκτωσι δύνανται ἀνὰ πάσαν στιγμὴν νά ἀποσύρουν τὰ ναυτικά φυλλάδια δι' ἀπλῆς ἀπιστολῆς τοῦ πρός την ὡς ἀνά Λιμενικήν Ἀρχήν.

Τελευτών, ὁ κατά πάντα ἀξιόπιστος κ. Σ. Ματαντός, ἔστιν ἔγνωστες τὰ πραγματικά γεγονότα, καὶ ἔστιν δὲν ἡκουεν ἐσφαλμένας, τοσοῦ, εἰσηγήσεις, δὲν ἔχω καμμίαν ἀμφιδολίαν, ὅτι δὲν θά προέβαινε εἰς τὴν διάλληλογραφίας διστύπωσιν παραπόνων ἐναντίον τῆς ὑπὸ Προξενικῆς Ἀρχῆς καὶ διὰ ἔστιν διὰ τοῦ ιδίου ἐθλεπεν, ὅτι συχνάκις οι Προξενικοί ὑπάλληλοι μὲ επὶ κεφαλῆς τοῦ Προξενείου ἀγρυπνούν μέχρι καὶ τῆς 2ας

πρωινῆς ὥρας πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων θὰ ἀνεγνώριζε τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας, τὰς ὅποιας ἀπαντεῖς οἱ Ἑλληνες ὑπάλληλοι τῆς Διοικήσεως προσφέρουσι καὶ καταθάλλουσι πάσαν προστάθειαν διὰ τὴν διεικόλυτον τοῦ ἔργου τῶν Πλοιάρχων τῶν ὑπὸ 'Ελληνικήν σημασίαν τελούντων πλοίων.

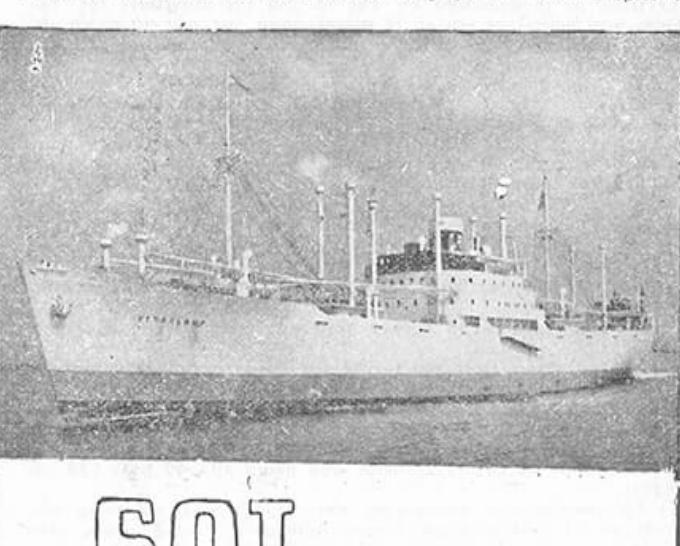
Μετ' ἔξαιρέτου ύποληψεως

Ο. Πρόξενος

Ε. Α. ΚΑΛΑΜΙΔΑΣ

Αξιέπαινος μέριμνα

'Η μέριμνα διὰ τὸ παιδί τοῦ ναυτικοῦ, οἰανδήποτε ἔκτασιν καὶ ἀνπροσλαμβάνη καὶ σιανδήποτε δαπάνην καὶ ἄν ἀπαίτη, ἀποτελεῖ πάντοτε ἓντειβολέμενον καθῆκον διὰ τὸ Κράτος. Τὸ μεγάλο κενόν, τὸ δόπιον δημιουργεῖ εἰς τὴν ναυτικήν οἰκογένειαν ἡ ἀπουσία τῆς πατρικῆς φροντίδος, δὲν είναι δυνατὸν μόνον ἡ ηὔημένη μητρική στοργὴ νά τὸ καλύψῃ. Τὸ Κράτος, μὲ τὰ μέσα, τὰ ὅποια διαθέτει, είναι ὑπόχρεωμένον ἡ ποκαταστήση, ὅπου, δεσμοί, ημέρας, ἡ πατερική παραλία τοῦ Α.Ο.Κ.Π., διὸ νά ἀποκτήσουν τὰ παιδιά τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν μόνιμον καὶ καθ' ὅλα συγχρονισμένον θέρετρον εἰς τὴν γραφικήν παραλίαν τοῦ Ἅγιου Ανδρέα. Αύτὸς ὁ ίδιος ὁ ὑπουργὸς κ. Γ. Βογιατζῆς, ὑπὸ τὴν τεχνικὴν συνδρομήν του ιδιότητα, ὡς πολιτικοῦ μηχανικοῦ, παρέσχε τὴν τεχνικὴν συνδρομήν του διὰ τὸν καταρτισμὸν μιᾶς ὀρτίσας τεχνικῆς μελέτης, ἡ ὅποια, μεταξὺ τῶν ἄλλων, προβλέπει: Τὴν άνεγερσιν οἰκημάτων ἐκ μπετόν καὶ μὲ στέγην ἐκ κεράμων. Τὴν κατασκευὴν κεντρικοῦ οἰκήματος, εἰς τὸ δόπιον θὰ στεγάζονται τὸ ἐστιατόριον τῆς



*SOL
Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOEL", GOTHEBORG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIG

TELEGRAMS "OCEANSHIP", GOTHEBORG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΡΑΝΟΠΟΥΛΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

Σόλωνος 39—ΑΘΗΝΑΙ

Τηλ. 610-635

ΑΥΞΑΝΕΤΑΙ Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ "ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ,,

Η ΥΨΩΣΙΣ ΤΗΣ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΥ ΕΠΙ ΤΟΥ «ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ»

Τά απογευματινάς ώρας της 28ης Ιουλίου ἔλαβε χώραν εις τὸν πειραικὸν λιμένα ἡ ἐπίσημος ἐπαρσίς τῆς Κυανολεύκου ἐπὶ τοῦ νέου κάρυκο-λάγερ τῆς «Ἐλληνικῆς» Α.Ε. (τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου) «Ἐλλήνης Ναύτης» καὶ ἡ παράδοσις εἰς τὸ σκάφος τῶν ναυτιλιακῶν τοῦ ἐγγράφων. Εἰς τὴν σεμνὴν τελετὴν παρέσθησαν ὁ ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Βογιατζῆς μετὰ τοῦ ἐπιτελείου τῶν ἀντονέρων στελεχῶν τοῦ ὑπουργείου του, ἐκπρόσωποι τῶν ὑπουργείων Ἐμπορίου καὶ Οἰκονομικῶν, τῆς ἀμερικανικῆς ἀποστολῆς καὶ τοῦ ἑφοπλιστικοῦ καὶ ἐμποριομηχανικοῦ μας κόσμου, καθὼς καὶ αἱ τοπικαὶ ἄρχαι. Μετὰ τὸν τελεσθέντα ἀγιασμόν, ὡμίλησεν ὁ πρόεδρος τοῦ διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς «Ἐλληνικῆς» κ. Δευκ. Ρεδιάδης ὡς ἔχει:

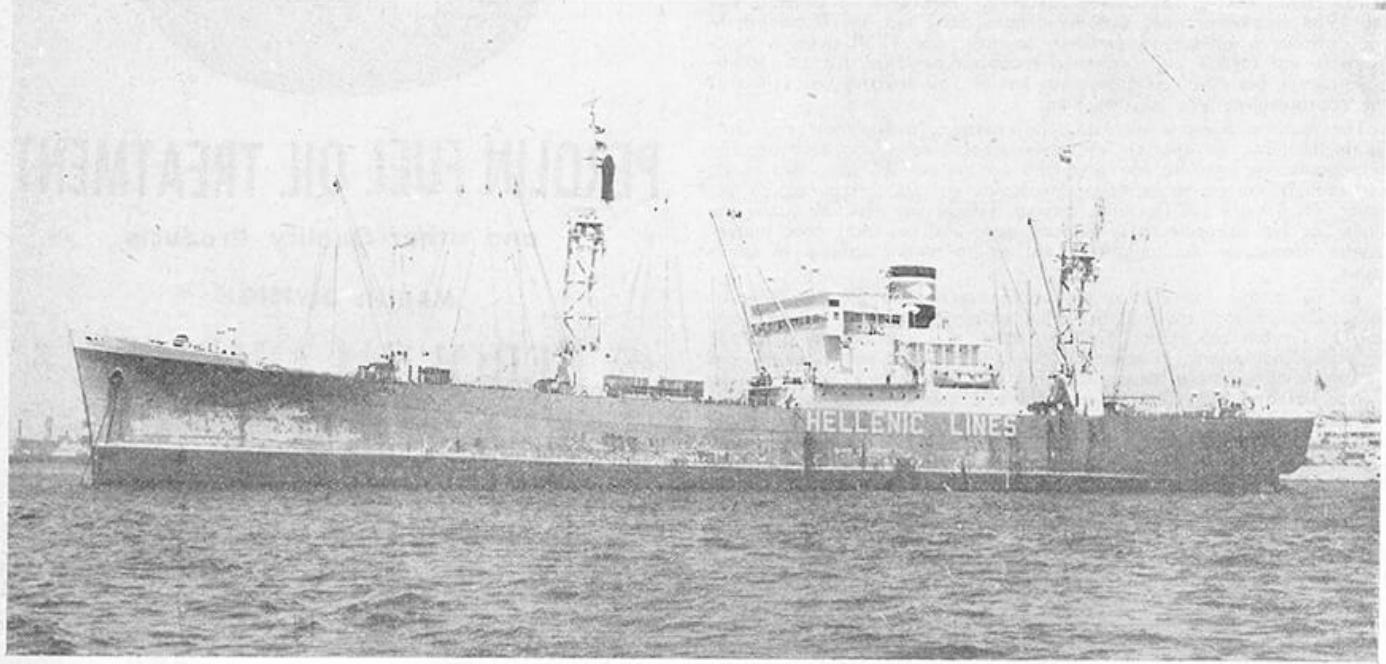
Εἶμαι εὐτάχης ὅτι διὰ πολλοτάτην φοράν μοι παρέχεται ἡ εὐκαριοτὶς ὅπως, ὡς Πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς «Ἐλληνικῆς, εὐχαριστήσω ὅλους ὑμᾶς θερμῶς διότι εἴχετε τὴν καλωσόνυμην νά τιμῆσης διὰ τῆς παρουσίας σας τὴν σημερινὴν τελετὴν ἐπὶ τοῦ νεαρογραμμένου τούτου πλοίου τῆς ἑταῖριας μας ἐπὶ τῇ εὐκορίᾳ τῆς ἱηδογράψεως του εἰς τὸ Νησιδόγυρον τοῦ Πειραιῶς.

Οὐαὶ ἐκάστοτε ἡ «Ἐλληνικὴ» προσθέτει μενούς εἰς τὸν «Ἐλληνικὸν Στόλον», δὲν είναι δυνατόν παρὰ νὰ ἀναμηνόσκωμει τὸν ὠραίαν πρωτοσυλλίαν, τὴν ἀκόματον ὑθλησιν, τὴν ἐργατικότηταν καὶ τὴν ἐπιτελείαν τῆς «Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας» πιστὸν τῷ ίδρυτων τῆς ἑταῖριας ταυτῆς, σίτινες, ἐμπνευσμένη λάτραι τῶν «Ἐθνικῶν Ἰδεῶν», προσδώσαντες εἰς τὴν ἰδρυθείσαν τὸ 1935 ἑταῖριαν τὸν ὠραίον τίτλον καὶ ἐπωνυμίαν «Ἀνώνυμος Ἐποικίας Ἀθηναϊκῶν Γραμμῶν ή Ἐλληνική» ἐπειδόντος μὲν τὸν φανατισμὸν που τούς ἐνέπνευεν ὁ τίτλος οὗτος εἰς τὸ ἔργον τῆς ἑταῖριας.

Τὶ ἀπέδωσε, κύριοι, ἡ «Ἐλληνικὴ» εἶναι γνωστὸν καὶ ἔξω τῶν δρίων τοῦ «Ἐλληνικοῦ Κράτους».

Ο πολέμος τοῦ 1939 ἔως 1945 βαρὺ κατέφερε κατὰ τῆς ἑταῖριας πλῆγμα. Ἐκ τοῦ ὄριμουντος τότε δύπλαι στόλου αὐτῆς, διεσδύθη μόνον ἕν, τοῦ καὶ σήμερον ὑφιστάμενον «ΕΛΛΑΣ» ὥπερ είναι διατελείμενον εἰς τὴν ἐντεύθεσιν τὸ 1935 ἑταῖριαν τὸν ὠραίον τίτλον καὶ ἐπωνυμίαν «Ἀνώνυμος Ἐποικίας Ἀθηναϊκῶν Γραμμῶν ή Ἐλληνική» ἐπειδόντος μὲν τὸν φανατισμὸν που τούς ἐνέπνευεν ὁ τίτλος οὗτος εἰς τὸ ἔργον τῆς ἑταῖριας.

Οταν, σὺν Θεῷ, ἡ «Ἐλλήνες ὀπληθερώθη, κύριοι τῆς ἑταῖριας μέλημα ἡτο ἡ ἀνασύνθετος τοῦ Στόλου αὐτῆς καὶ εἰς διστημα ὀλίγων τῷ ὄντι ἐτον, εὑρίσκεται αὐτὴ ἴδικτητρια δέκα πλοίων ἐξ ὧν τὰ πέντε τύπου «ἄλιμπερτο», ἔχυπερτον τότε



Τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν γραμμῆς «Ἐλλην Ναύτης»

Τακτικὰς Γραμμὰς «Ἐλλάδος» — Βορείου Ἀμερικῆς καὶ «Ἐλλάδος» — Κόλπου Μεξικοῦ, τὰ δὲ ἔτερα πέντε τὰς γραμμάς «Ἀγγλίας» — Κόντινεντ. Ὁφεῖλαν ὑπερηφάνιες ἐν τῷ σημειῳ τούτῳ νὰ σημειώσω, ὅτι ἡ «Ἐλληνικὴ» μὴ ἔχαρτησασα τὸ ναυτηγικὸν τῆς πρόγραμμα ἐκ κρατικῶν διευκολύνσεων, αἰσθάνεται ἡδη σημαντικὴν βοήθειαν εἰς τὸ καθόλου ἔργον αὐτῆς ἐκ χωραθείσης προσφάτως ὑπὸ τοῦ Κράτους ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἵδιο δὲ τοῦ νεαροῦ Νόμου περὶ προσελκύσεως ἔξενων κεφαλαίων, αἱ διατάξεις τοῦ ὅποιου ἀναμφισβήτητως διηκολύνουν τὴν ὑπὸ τὴν ἔθνικην μας σημαίαν την τηλολόγησιν τῶν πλοίων τῆς ἑταῖριας μας «Πλάτραι» «Γερμανίας» καὶ τοῦ σημερον γηολογουμένου εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς νέου πλοίου μας «Ἐλλην Ναύτης».

Τὸ πλοίον τούτο, ἐνδέκατον διεκτήτων πλοίου τῆς ἑταῖριας, ἔλαβεν δόνοις περιεκτικῶν συμβολικῶν ἡδαίες, ὑπὸ τῆς ἡδαίας, ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ πλοίου τῆς «Ἐλληνικῆς» περιεβάλλει τὸν «Ἐλληνην ναύτην, ἐναὶ ἐκ τῶν σημαντικῶν αὐτῆς συνεργατῶν καὶ παραγόντων ἐν τῇ ἑξελίξει τῆς ἔργασίας αὐτῆς».

Ἐπει τοῦ πλοίου τούτου, κύριοι, παρακαλῶ τὸν κ. Πλοιάρχον ὅπως ὑπὸ τὰς εὐλογίας τῆς Ἑκκλησίας, διατάξῃ τὴν ἑπαρσίαν καὶ ἐπισήμως σήμερον τῆς «Ἐλληνικῆς» σημαίας;

Εἰς τὸν Γενικὸν Διευθυντὴν τῆς ἑταῖριας, τὸν καὶ δημιουργὸν αὐτῆς κ. Πειρικῆν Καλλιμανοπούλου περιστοιχούμενον ὅπερ στόισθεν συνεργάτας τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τοῦ πρωστοκοῦ τῆς ἑταῖριας ἀπόστολος ἐπίστης καὶ ἐξ ἐλεκτῶν πλοιάρχων, ὁξιαποτικῶν καὶ πληρωμάτων, ἀπευθύνων θερμότατα συγχαρητήρια καὶ εὐχάς διὰ τὴν ὑγείαν καὶ πάσσων προκοπὴν ἐπί ὁγδῷ τῆς ἑταῖριας καὶ τῆς «Ἐλληνικῆς» ναυτικῆς οἰκογενείας.

«Ἀκολούθως ὥμιλησεν ὁ διευθυντῶν σύμβουλος τῆς «Ἐλληνικῆς» κ. Ισαάκ Σιμανάγλου, εἰπὼν τὰ ἔχει:

Ἐξοχώτατοι, κύριοι, ἐπινέμεται τὸ σᾶς εὐχαριστίων ὅλως ἰδιοτέρως διότι, παρὰ τὸν ὅγκο τῆς ἔργασίας ποὺ ἀντιμετωπίζετε, μᾶς ἐπιμήσατε διὰ τῆς παρουσίας σας εἰς τὸν ἀγιοτάτον ἐπὶ τοῦ νεωτερικού παρόπιστο τῆς ἑταῖριας ὁγδοφάσθεντος λάινερ «Ἐλλην Ναύτης».

Τὴν παρουσίαν κλημακίου τῆς Σεβάστης Κυβερνήτου ἐπὶ τοῦ σκάφους μας, θεωροῦμεν ὡς ἀπόδειξιν τοῦ θετικοῦ κυβερνητικοῦ ἐνδιαφέροντος πρὸς τὴν ἡμετέρων ἑταῖριαν καὶ τὸ ἔργον ὅπερ αὐτὴ ἐπιτελεῖ.

Δὲν θὰ ἀντέτρεις εἰς τὸ περιθέν διὰ νὰ ἐξιστορήσω τὰ τῆς δημιουργίας τῶν «Ἐλληνικῶν Τακτικῶν Γραμμῶν, σύντε καὶ θὰ ἀποριθμήσω τὰς πολλαπλάς ὑπηρε-

σίας τὰς ὁποίας σύται προσέφερον εἰς τὴν Πατρίδα μας ἐν εἰρήνῃ καὶ ἐν πολέμῳ. Εἶναι, ἐπίσημεν γνωσταὶ εἰς ὅλους, ἀνεγνωρίσθησαν δὲ ἐπανειλημένως παρὰ τῆς Σεβαστῆς Κυβερνήσεως.

Γεγονός είναι, δὲτι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ «Ἐπους τῆς Ἀλβανίας» καὶ ἐν συνεχείᾳ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, ἡ ἐταιρία μας ἔχυπερτερος τῶν κοινῶν συμμαχικῶν ὄγκων διὰ τὸν σκάφον τῆς, μὲν ὀμεσον ἀποτέλεσμα νὰ ἔχει πρητεύθυνον μὲν αἱ ἐπειγούσες φύσεως μεταφοροὶ νὰ χάρωμεν, ὅμως, ἐπτὸ ἐκ τῶν ὄκτω σκάφων μας. Τὸ μόνον που ἀπεικείνει ὑπῆρξεν τὸ ὅτι: «Ἐλλάς ποτὲ δὲν πεισαίει».

Αἱ προσφέρεισαν ἰδιαίτερως πρὸς τὴν Πατρίδα ὑπηρεσίαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ «Ἀλβανικοῦ Επους» ἀνεγνωρίσθησαν παρὰ τὸν κ. Πειράγουν.

Η διοικησης τῆς ἑταῖριας, ἐπιρροπευμένη παρὰ τὸν κ. Πειρίκλεους Καλλιμανοπούλου ίδρυτον αὐτῆς, πιστεύουσα εἰς τὴν ὄγκων ὑπάρχειαν «Ἐλληνικῶν Τακτικῶν Γραμμῶν» δὲν ἔφερε σύτε τὸν κόπτων, οὔτε μόχθων, ὅλην, οὔτε καὶ οἰκονομικῶν θυσιῶν, ἵνα ἐπανασυνδέσῃ ὁμέσων μετὰ τὴν ὑπελευθέρωσιν τὴν Πατρίδα μας μετὰ τὸν κυριωτάτων Χωρῶν μετὰ τῶν ὅπιων εἴχομεν καὶ προπολεμικάς ἐμπορικάς συναλλαγῆς.

Οὕτω σημερός ἔχυπερτερούμενην τρεῖς τακτικάς γραμμάτων:

- 1) Μεταξὺ λιμένων Β. Ατλαντικού, Ἰταλίας, «Ἐλλάδος, Τουρκίας καὶ τάναπαλιν.
- 2) Μεταξὺ λιμένων Κόλπου Μεξικοῦ, Ἰταλίας, «Ἐλλάδος, Τουρκίας καὶ τάναπαλιν.
- 3) Μεταξὺ λιμένων Αγγλίας, Ηπειρωτικῆς Εύρωπης, «Ἐλλάδος καὶ Τουρκίας.

Ἀπὸ τῆς ληξίας τοῦ πολέμου καὶ ἐπειδή, καταρθώσαμεν, νὰ ἀποκήρυξμεν 10 ὄχηματα σκάφη, εἴτε τῶν ὅπιων τοῦ ὑμέτερου κ. Πειράγουν, πιστοὶ εἰς τὴν ὄρχην τοῦ πολέμου καὶ τάναπαλιν, πιστοὶ εἰς τὴν αὐξησην τοῦ εἰς συνάλλαγμα ἀποθέματος τῆς Τραπέζης τῆς «Ἐλλάδος». Αὐτὸν αἴ γερμανοί μας δεκάδαις ἐκατομύριων δολαρίων θὰ υπεχρεύσουται η οἰκονομία τοῦ Τόπου νὰ καταδάῃ εἰς τὰ έξαντα πλοῖα.

Η ύπορεις τῶν «Ἐλληνικῶν Τακτικῶν Γραμμῶν» σκοπὸν ἀκριβῶς ἔχει τὴν ἐξυπηρετούμενην τοῦ διαφόρων «Υπηρεσιῶν τῶν Σεβαστῶν ὄμροδιων» «Υπουργείων ἐπιτευχρείων σικνούμιατος» διὰ τὸν ὄγκον τῆς έθνικος μεταφοράς, ὄντες τοῦ ἔργου της ἀρκετά ἐκτομομύρια δολαρίων, σημαντικῶς δὲ ἔχουμεν σύτε σκάφη, πολλά, τὸν αὐξησην τοῦ εἰς συνάλλαγμα ἀποθέματος τῆς Τραπέζης τῆς «Ἐλλάδος». Αὐτὸν αἴ γερμανοί μας δεκάδαις ἐκατομύριων δολαρίων θὰ υπεχρεύσουται η οἰκονομία τοῦ Τόπου νὰ καταδάῃ εἰς τὰ έξαντα πλοῖα.

Η ύπορεις τῶν «Ἐλληνικῶν Τακτικῶν Γραμμῶν» σκοπὸν ἀκριβῶς ἔχει τὴν ἐξυπηρετούμενην τοῦ διαφόρων «Πλάτραι» καὶ «Γερμανία» ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον δρομολογηθείσαν τὴν ἔτη τακτικήν μας γραμμῆς «Ἀγγλίας, Ηπειρωτικῆς Εύρωπης, «Ἐλλάδος, Ανατολικῆς Μεσογείου» καὶ τηλογούεται τόπος τὸ τρίτον κατὰ σκάφην, τὸ «Ἐλλην Ναύτης», προοριζόμενον διὰ τὴν γραμμήν μας Βορείου Αμερικῆς.

Δι᾽ ὀποτέλεστον τηλεγραφήματος πρὸς τὸν «Ἐξοχώτατον Υπουργὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» κ. Βογιατζῆν, ὁ κ. Καλλιμανοπούλος ὄντας ἀγραγόλλει τὴν ἀγρού καὶ ἐπέτροπος, τετάρτου σκάφους, τοῦ ἀπόκτοποιου «Maritt Maersk» 4.000 τόνων d.w. ταχύτητος 13 μιλίων, ὥπερ ὀστεύσασθεν εἰς τὴν γραμμήν «Ἀγγλίας—Ηπειρωτικῆς Εύρωπης».

Πέραν, δῆμος, τὰς ἀγόρων τούτων, τὸ πρόγραμμά μας ναυπηγήσεων προβλέπει, σύντοις τοῖς ἀλλοῖς, τὴν ναυπηγήσεων δύο σκάφων γραμμῆς 10.500 τόνων d.w. ταχύτητος 10 μιλίων, ἀτίαν θὰ διαβέστων ὅλα τὰ συγχρόνα μέσα καὶ τὰ ὁποῖα ἐγγραφοῦνται εἰς τὸ «Ἐλληνικό Νηδόγυρο» θὰ δρομολογηθεῖσαν εἰς τοὺς τοῖς γραμμῆς Βορείου Αμερικῆς. Τέλος διαπραγματεύσθε τὴν ναυπηγήσεων καὶ τέτερων σκαφῶν τὸν ἀγόρα καὶ ἐτέρων σκαφῶν ἵνα πεντάστικαν συμφώνων πρὸς τὰς ἀνάγκας τοῦ εἰσαγωγικοῦ καὶ ἔξαγωγικοῦ ἑπτατέρου πολέμου,

Διὸς ἐξητήσαμεν οἰστόνητος οἰκονομικήν ἐνίσοχην παρὰ τὸν Σεβαστῶν Κράτους. Εἰσαΐτομεν, ὅμως, τὴν ἡμέτην συμπαράστασιν τοῦ καὶ τὴν κατὰ τὸ δυνατὸν ἐπίσησις προτίμησιν μας ἐπὶ τῶν ἔθνων μεταφορῶν, ὃς πράττουν δὲλτὰ τὰ μὲν ναυτιλιοκήν παράδοσιν καὶ συνειδήσιν Κράτους.

Δυστυχώς, τὸν ιστόν, ἡ ναυτιλιακὴ παράδοσις ἐνὸψισται τοῦ πλευρᾶς τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου, ἐπιτέρεψανε, οὐτὴ εἰναι η γνώμη μου, νὰ τονίσω, στὶς

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

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER	FREMANTLE
13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables : «Stevnichol»
PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.	WHOLESALE SHIPPING SUPPLIERS.	STEVEDORES FREMANTLE PROVIDORING Co. PTY. LTD. Leake Street, FREMANTLE. Telephone : L-1036-7-8. Cables : «Providore» SHIPCHANDLERS
Tolley's Buildings Lipson Street. Tele. J. 1582/J 1713 After Hours J. 6869 Cables «PORTADPROV»	Fresh, Dry, Bonded Stores, Dunnage etc., available at shortest notice	
ADENIONIAN SCANDINAVIAN LLOYD	SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IN PORT & EXPORT.	GEORGETOWN (DEM)
20-58, The Crescent, Steamer Point Tele: 226 Cables «Vassiliou»		S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables : «Wilbut»
ALGIERS	SHIPCHANDLER American Cigarettes Export	SHIPCHANDLERS
Cables: Senia—Algiers		
AMSTERDAM		GIBRALTAR
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40. Tele: A. 368 Cables «James»
Tele: 41860 Binnenkant 47 Cables: «Fransswart»		SHIPCHANDLERS
ANTWERP	STEVEDORE	HAMBURG
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD.		THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables «Stevedoring Hamburg»
Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»		STEVEDORES
JOSEPH J. LEE & Co	17, Batavia Street, STEVEDORES & CARGO Tele: 33.61.36-33.61.37-33.61.64 Cables: «Lee»	BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIU MELLIS)
		3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions» Tele: 32 62 08 and 33 73 81
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.	STEVEDORING SUPERINTENDING	SHIPCHANDLERS
Avenue d' Italie 92, Telex. An. 212 Tele: 337.846 Cables «Belbunker»		
STEVEDORING Co. GYLSEN	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82-33.09.68	HULL
		P. E. HOLLAND, LTD. 11, REDON ROAD, HULL CABLES : «DUCAL» TEL. 31370
BALTIMORE	STEVEDORES	HUMBER STEVEDORING CO LTD.
TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»		11, HEDON ROAD, HULL. CABLES : «STEVEDORE» TEL: 33371
MARYLAND SHIP CEILING Co INC.	STEVEDORES	KARACHI
320 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860-61 Cables: «Marshipco»		COWASJEE & SONS SHIP'S AGENTS, STEVEDORES, KEAMARI, Cables: Jubilee Telephones : 33362, 33109, 32010, 5115 COAL BUNKERERS, TUGS, BARGE OWNERS
CURTIS BAY TOWING Co.		
Mercantile Trust Building. Tel. MULberry 5-8700 Cable & Radio «CURTISBACO»		LIVERPOOL
		REIA LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Eigneus»
CALCUTTA		STEVEDORES
ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS CHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	LOURENCO MARQUES
Canning House, 137, Canning Street Tele : Bank 5339		VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables : «Cretikos»
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD	SHIP FITTERS	SHIPCHANDLERS
Tele: 3-1478 2 Selkirk St. Cables : «Hermes»		
		N. KASSIMATIS 62, Avenue Alvares Cabral Tele : 5254 Cables «Nikas»
CASABLANCA	SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES	MADRAS & COAST PORTS
H. G. SMITH & Co Ltd. 119, Avenue du General Drude Telephone : 208-85 Cables : SMICO		N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables : «Stevedore — Madras»
L. BARBER LTD (also SAFFI AGADIR, PORT LYAUTHEY, ALGIERS)		STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
119, Avenue du General Drude Telephone : 607-21 Cables : BARIMER	STEVEDORES, CARGO SUPERINTENDENTS, SHIP'S AGENTS	MELBOURNE
COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS		UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele : MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables : «Fleetways»
PORTLAND STEVEDORING Co	STEVEDORES AND Cables «Portsteve» Telephone Broadway 5497.	STEVEDORES
1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore.	GRAIN FITTERS	
DAKAR		THE FLEET FORGE PTY Ltd.
«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	Tele : MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables : «Fleetways»
		SHIP REPAIRERS
DUNKIRK		UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.
SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES		Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»
Tele : 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	SHIP'S FITTINGS
JOKELOSON & HANDTSAEM		
Tele: 782/5 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele : MB 3155. Cables «STEVEDORE».
		STEVEDORES & CONTRACTORS
DURBAN		JAMES PATRICK SHIPPING Co Melbourne, Sidney, Brisbane
J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD., 220/224 POINT ROAD, DURBAN Cables : «ROULETTE»	SHIP AGENTS & STEVEDORES	
		MORMUGAO
FINLAND ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES	SHIP'S STORE MERCHANTS	LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING Cable : LEMUIR
MEMBERS AT ALL PORTS		SHIPS AGENTS
		I. P. NORONHA Cable : IGNATIUSNORONHA
NEW YORK		SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS
		NAPLES
		DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele : 21128 Piazzale Porta di Massa SHIPCHANDLERS & BONDED Cables : «Pucci Bros» WAREHOUSE OWNERS
		MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 3-8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS

ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΛΟΙ

Υπό ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ Α. ΛΑΙΜΟΥ

Ο αεριοστρόβιλος είναι σύστημα, δύπερ χρησιμοποιεί τελείως κυκλικήν κίνησην πρὸς μετατροπήν τῆς θερμότητος εἰς ένέργειαν. Τὸ ἐν αὐτῷ ρευστὸν τελεῖ εἰς ἀερώδη κατάστασιν καθ' ὅλας τὰς φάσεις τοῦ κυκλώματος.

Οἱ λόγοι, οἱ ὅποιοι ὥθησαν τοὺς τεχνικοὺς καὶ ἔρευνητὰς πρὸς τοὺς ἀεριοστρόβιλους, εἰνὲ πολλοὶ: Αἱ ἀτμομηχαναὶ εἰνὲ, ὡς γνωτῶν, ἀποτελεσματικαὶ διὰ χαμηλὰς ἵπποδυνάμεις (μέχρι 3.000 ἵππων). Τὰ πλεονεκτήματα, ἀντίθετος τῶν ἀτμοστροβίλων, μόνον εἰς ὑψηλὰς ἵπποδυνάμεις εἰναι κατάδηλα καὶ συμφέροντα. Ἐξ ὅλου, αἱ μηχαναὶ Ντζέζελ; ἀναμφίδιλως οἰκονομικαὶ διὰ μένας ἵπποδυνάμεις (3000—8000 ἵππων), εἰνὲ περιπλοκοὶ καὶ βασεῖαι.

Δι' αὐτοῦ, ἀκριδῶς, τοὺς λόγους, μηχανικὴ ἐγκατάστασις περὶ σότερον ἀπλῆ καὶ ἔχουσα ὅλιγώ τερον βάρος μέχρι σύμμετρης ἵπποδυνάμεως, θὰ ἦτο ἡ ιδεώδης.

Ο αεριοστρόβιλος συγκεντρώνει ἀμφότερα τὰ προσόντα αὐτῆς. Ἐπιπροσθέτως, τὰ ἔξιδα συντηρήσεως καὶ ὁ χρόνος ὁ ἀποικτούμενος διῆρεις τοῦ αεριοστροβίλου σύγκεντρων ἀμφότερα τὰ προσόντα αὐτῆς. Ἐπιπροσθέτως, τὰ ἔξιδα συντηρήσεως καὶ ὁ χρόνος ὁ ἀποικτούμενος διῆρεις τοῦ αεριοστροβίλου σύγκεντρων ἀμφότερα τὰ προσόντα αὐτῆς.

Θεωρία—Κύκλωμα

Ο αεριοστρόβιλος, θεωρητικῶς, προσομοιάζει μὲ τὸ κύκλωμα Carnot καὶ συνεπῶς ὑπὸ ιδεώδεις συνθήκας ἡ θερμικὴ του ἀπόδοσις πρέπει νὰ εἶναι ἀντιτέρα ἄλλων θερμοδυναμικῶν μηχανῶν.

Τὸ ἀπλοῦν κύκλωμα τοῦ αεριοστροβίλου εἶναι ὡς ἔχης: Ἀτμοσφαιρικὸς ἀπὸ εἰσέρχεται διὰ μέσου τοῦ ἀγωγοῦ εἰσαγωγῆς καὶ συμπίεζεται ἐντὸς στροβίλουσυμπιεστοῦ (turboexpessor). Ὁ πετεσμένος ἀπὸ εἰσέρχεται ἐντὸς τῶν θαλάμων καύσεως, ὃπου γίνεται ἡ ἔγχυσις πετρελαίου καὶ λαμβάνει χώραν ἡ καύσις. Τὸ προερχόμενον ἀέριον, μετὰ μεγάλης ταχύτητος, εἰσέρχεται ἐντὸς στροβίλου ὑψηλῆς πιέσεως καὶ ἀκτονύμενον, εἰσέρχεται εἰς τοὺς στροβίλους χαμηλῆς πιέσεως. Τὰ καυσσέρια διαφέγουν εἰς τὴν ἀπόσφαιραν, δι' αὐτὸν καὶ τὸ κύκλωμα λέγεται Κύκλωμα Ἀνοικτοῦ.

Ο στρόβιλος ὑψηλῆς πιέσεως δίδει τὴν ἔνέργειαν του εἰς τὸν στροβίλουσυμπιεστόν ἡ δὲ ἔνέργεια τοῦ στροβίλου χαμηλῆς πιέσεως δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ πρὸς κίνησιν ἐλικοφόρου ἀτράκτου ἡ πρὸς κίνησιν ἡλεκτρογεννητρίας.

Ἐκ τούτου συνάγεται, διτὶ τὸ «εκθαρὸν ἔργον» τὸ παραγόμενον ὑπὸ τοῦ αεριοστροβίλου εἶναι ἡ διαφορὰ τοῦ ἔργου τοῦ παραγομένου εἰς τοὺς δύο στροβίλους καὶ τοῦ ἔργου τοῦ ἀπατούμενου διὰ τὴν κίνησιν τοῦ στροβίλουσυμπιεστοῦ (ἀρνητικὸν έδογον). Ἡ διαφορὰ αὐτῆς ἔχεται απὸ πολλοὺς παράγοντας, π. χ. τὸ βαθμὸν ἀποδόσεως τῶν στροβίλων καὶ τὸν στροβίλουσυμπιεστόν, τὴν θερμοκρασίαν εἰσαγωγῆς τοῦ αερίου εἰς τὸν στροβίλον υψηλῆς πιέσεως κ.ἄ.

Η ἔξελιξις τοῦ αεριοστροβίλου

Ο πρῶτος αεριοστρόβιλος, δὸς ὅποιος ἐσχεδιάσθη τῷ 1872 καὶ ἐδοκιμάσθη τῷ 1900—1904, ἦτο δὸς στρόβιλος Stolze. Τὸ κύκλωμά του ἦτο παρόμοιον πρὸς τὸ ἐν κρήσει σήμερον, δηλαδὴ Ἀνοικτὸν Κύκλωμα, ἐκτονώσων μετὰ σταθερᾶς πιέσεως. Απετελεῖτο ἐξ ἕνὸς συμπιεστοῦ ἀξονικῆς ροῆς καὶ ἔξι ἔνος στροβίλου πολυθαμήμου, ἐπίστης ἀξονικῆς ροῆς.

Ο στρόβιλος Armstrong & Lemale, δὸς ὅποιος κατεσκευάσθη τῷ 1905, παρουσίασε ἐνδιαφέρον, κυρίως, διότι ἔχρησιμοποιεῖ πολυθαμήμιον κεντρόφυγον συμπιεστήν, ψυχόμενον ἐσωτερικῶς, μετὰ μονοθαμήμιον στροβίλου, ἔχοντος δύο σειρᾶς πτερυγίων. Ο συνδυασμός οὗτος ἐπέτρεψε τὴν ὄψασιν τῆς θερμοκρασίας εἰσαγωγῆς τοῦ ἀερίου εἰς τὸν στρόβιλον υψηλῆς πιέσεως καὶ συνεπῶς τὴν αὔξησιν τοῦ παραγομένου ὑπὸ τοῦ στροβίλου ἔργου.

Ἀμφότεροι οἱ ἀνωτέρω αεριοστρόβιλοι ἀπέτυχον, ἀφ' ἐνὸς διότι ἡ μηχανικὴ ἀπόδοσις τῶν συμπιεστῶν καὶ τῶν στροβίλων ἦτο χαμηλὴ καὶ ἀφ' ἔτερου, διότι δὲν ὑπῆρχε τότε μέταλλα δυνάμενα νὰ ἀντιστοῦν εἰς ὑψηλής θερμοκρασίας ἐπὶ πολὺν χρόνον.

Ο αεριοστρόβιλος τοῦ δεξαμενονόπολοίου «Auris»

Ἡ ἔξελιξις τῆς μηχανολογίας καὶ μεταλλουργίας καὶ αἱ ἔρευναι ἐπὶ τῶν κραμάτων τῶν μεταλλῶν ἔκσαν δυνατὴν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ αεριο-

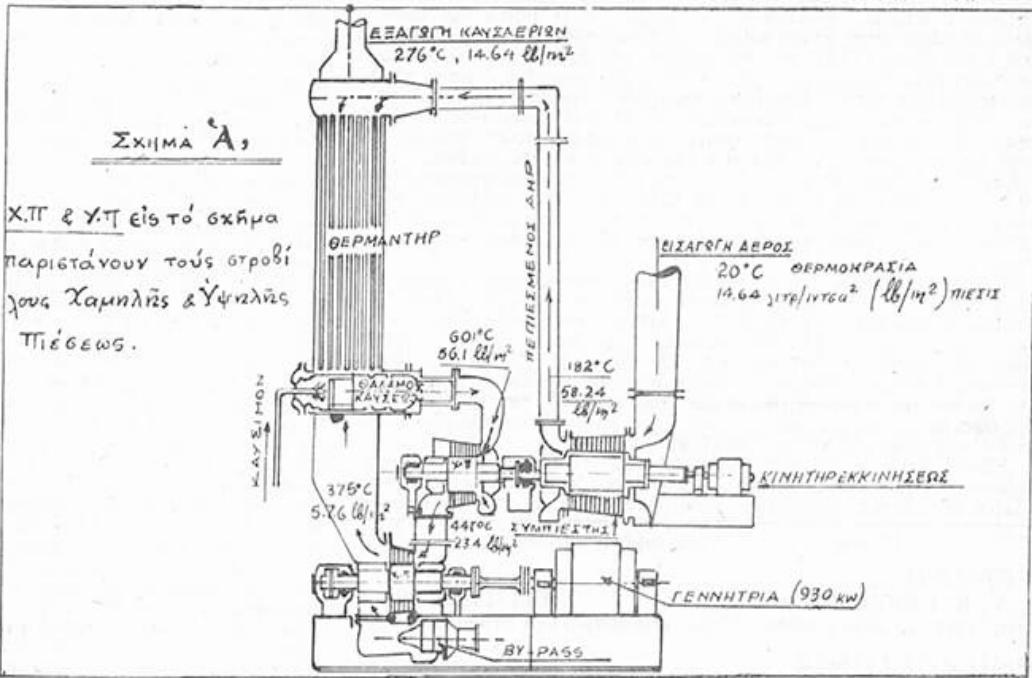
στροβίλου διὰ τὴν πρόωσιν πλοίων.

Διάφοροι συνδυασμοὶ ἀεριοστροβίλων ὑπάρχουν ἢδη ἐν ἔνεργειᾳ δι' ἐγκαταστάσεις ἑρδᾶς, ὅλα ἡ ἐγκατάστασις τοῦ ἀεριοστροβίλου εἰς τὸ δεξαμενόπλοιον «AURIS», παρουσιάζει μέγα ἐνδιαφέρον, διότι εἶναι ὁ πρώτος χρησιμοποιηθεὶς ὡς πρωταρτίου σύστημα τῶν πλοίων, κυρίως δύμως, διότι τὰ ἀποτελέσματα τῆς λειτουργίας του, ςυστέρα ἀπὸ δύο ἑταῖροι προερεστῶν, εἶναι ἡδη γνωστὰ καὶ ἐπιτυχη.

Ἡ τοποθέτησις τοῦ ἀεριοστροβίλου εἰς τὸ «AURIS» ἀποκλειστικὸν σκοπὸν είχε τὴν μελέτην καὶ τὴν λύσιν τῶν προβλημάτων τῶν ἀναφορούμενῶν ἐκ τῆς ἐπὶ μακρὸν χρονικὸν διάστημα λειτουργίας αὐτοῦ, τῶν προβλημάτων τῶν σχετικῶν μὲ τὴν καταστάσιν τοῦ πετρελαίου καὶ εἰδικῶς τοῦ πετρελαίου λεβήτων (μαζούτ). Ἐπίσης ζητήματα σοβαρά, ὡς τὸ τῆς φθορᾶς τῶν πτερυγίων τῶν στροβίλων, λόγω τῆς υψηλῆς θερμοκρασίας, ἐμελετήθησαν.

Τὸ «AURIS» ἀρχικῶς προωθεῖτο ὑπὸ τεσσάρων γεννητρῶν 1105 ἀτρακτοπόλων (b.h.p.) ἐπάστης, κινουμένων ὑπὸ μηχανῶν διζελ. Ἡ μία ἔξιτον ἀντικατεστάθη ὑπὸ τοῦ αεριοστροβίλου, ὁ ὅποιος ἐσχεδιάσθη, ἵνα χρησιμοποιοῦ χαμηλής θερμοκρασίαν εἰσαγωγῆς ἀερίου εἰς στροβίλον υψηλῆς πιέσεως καὶ ἵνα ἐπίτευχθη μακροχρόνιος λειτουργίας αὐτοῦ.

Ἡ γενικὴ διαρρύθμισις τοῦ αεριοστροβίλου ἦτο ὡς ἔχης: (Βλέπε καὶ Σχῆμα Α'). Ο ἀτμοσφαιρικὸς ἀπόρος, εἰσερχόμενος ἐντὸς τοῦ στροβίλουσυμπιεστοῦ, πιέζεται καὶ διὰ τοῦ ἀγωγοῦ ἔξαγωγῆς εἰσέρχεται εἰς



τὸν θερμαντήρα. Ὁ θερμαντήρος ὁ ὅποιος χρησιμοποιεῖ τὰ καυσαέρια τῆς ἔξαγωγῆς τοῦ χαμηλῆς πιέσεως στροβίλου, εἶναι ἡ μόνη προσθήκη, ἡ ὅποια ἐγένετο εἰς τὸ ἀπλοῦν κύκλωμα καὶ σκοπὸν ἔχει τὴν θέμασιν τοῦ ἡδη πεπιεσμένου ἀέρου, πρὸ τῆς εἰσόδου αὐτοῦ, ἐπειδὴ τὸ πεπιεσμένον ἀέρον, πρὸ τῆς εἰσόδου αὐτοῦ ἐντὸς τῶν θαλάμων καύσεως, μὲ ἀποτέλεσμα τῆς αὔξησης τῆς θερμικῆς ἀποδόσεως τοῦ ὀλού συστήματος τοῦ αεριοστροβίλου.

Ἡ θερμανούμενή ἐπιφένεια τοῦ θερμαντήρος ἦτο περίπου 3500 τετρ. πόδες καὶ ἀπετελεῖτο ἐκ 576 αὐλῶν ἐσωτερικῆς διαμέτρου 0.90 ίντσων.

Ἐκ τῶν ὡλῶν τοῦ θερμαντήρος, ὁ ἀπόρος, πεπιεσμένος καὶ θερμός, εἰσέρχεται ἐντὸς τῶν δύο θαλάμων καύσεως, ὃπου λαμβάνει χώραν ἡ ἔγχυσις τοῦ πετρελαίου. Τὸ θερμά ἀέριο, τὸ προερχόμενον ἐκ τῆς καύσεως, εἰσέρχονται ἐντὸς τοῦ υψηλῆς πιέσεως στροβίλου, ὁ ὅποιος στρέφει τὸν στροβίλουσυμπιεστόν καὶ ἐξερχόμενα ἐκτονούνται περισσότερον εἰς τὸν στροβίλον χαμηλῆς πιέσεως, διότι καὶ κινεῖ τὴν γεννήτριαν. Τὰ καυσσέρια εἰκόνα τοῦ στροβίλου χαμηλῆς πιέσεως διέρχονται εἰς τὴν ἔξωθεν τῶν θαλάμων τοῦ θερμαντήρος καὶ ἐκκενοῦνται εἰς τὴν ἀτμοσφαιραν.

Τὸ παροχετευτικὸν ἐπιστόμιον (hy-pass valve) τὸ ὅποιον εὑρίσκεται πλησίον τοῦ στροβίλου χαμηλῆς πιέσεως χρησιμεύει, διὰ νὰ δηγοῦῃ τὰ ἀεριαῖς ἐκ τοῦ στροβίλου υψηλῆς πιέσεως κατ' εὐθείαν εἰς τὸν ἀτμοσφαιρικὸν διάπολο τοῦ θερμαντήρος, ἐν περιπτώσει ἀποτόμου πτώσεως τοῦ ηλεκτρικοῦ φόρτου. Μὲ τὸ ἐπιστόμιον ἀνοικτὸν κατὰ τὴν ἐκκίνησιν, ἡ πίεσης ὅπισθει τὸν στροβίλου υψηλῆς πιέσεως ἐλαστοῦται καὶ στροβίλος βοηθεῖ τὸν στροβίλουσυμπιεστόν νὰ περιστρέψεται μετὰ χαμηλῆς ταχύτητος καὶ οὕτω τὸ ἔργον καὶ ὁ χρόνος, τὰ ἀποταύμενα διὰ τὴν ἐκκίνησιν.

Ἡ ἐκκίνησις πραγματοποιεῖται δι' ἐνὸς ἡλεκτρικοῦ κινητήρος 50 ἵππων, ὁ ὅποιος διὰ μειωτήρων στροφῶν συνδέεται μετὰ τοῦ ἀξονος τοῦ στροβίλουσυμπιεστοῦ.

Χάριν τῆς ἀπλότητος τῆς κατασκευῆς καὶ τῆς τοποθετήσεως, τὸ δόλον σύστημα ἀποτελεῖται ἀπὸ τὸ 3 μέρη:

α) Ἀπὸ ένα στροβίλου χαμηλῆς πιέσεως καὶ τὴν γεννήτριαν.
τὸ σύστημα κοντά τῆς βάσιν τοῦ στροβίλου παραχειρίζεται ἐπειδὴ τὸ στροβίλον δέ της βάσεως ὑπάρχει ὁ ἀρεοφυκτήρος τῆς γεννητρίας καὶ δεξαμενή ἐλασίου λιπάνωσες.
β) Ἀπὸ τὸν στροβίλουσυμπιεστόν καὶ τὸν στροβίλον υψηλῆς πιέσεως, μετὰ τοῦ κινητήρος ἐκκίνησεως, εὐρίσκονται ἐπὶ χαλυβδίνης κατασκευῆς, εἰς τρόπον, ώστε ὁ υψηλῆς πιέσεως στροβίλος νὰ εἴνει ἀνω-

ΜΑΣΣΑΛΙΑ

“AU TONNEAU,

ΕΛΛΗΝΟ-ΓΑΛΛΙΚΟΝ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟΝ
ΚΕΝΤΡΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ

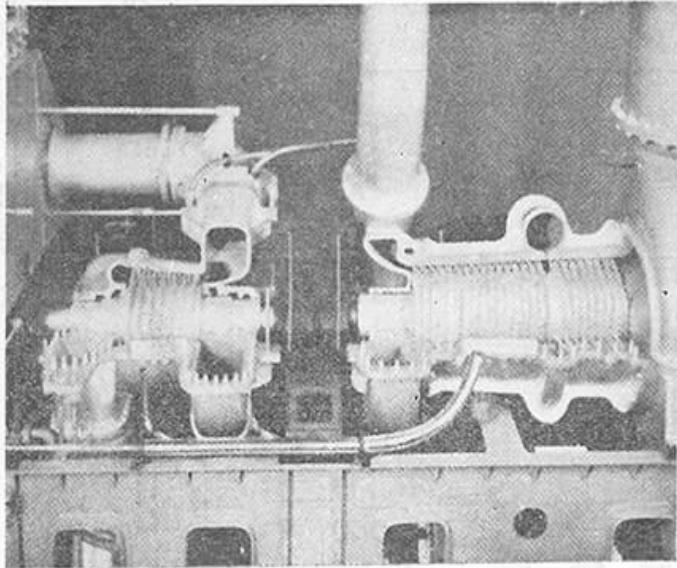
ΕΚΛΕΚΤΗ ΚΟΥΖΙΝΑ

9, Rue Beauvau, 9, Tel: C0 63-92
MARSEILLE (1er)

θεν τού στροβίλου χαμηλής πιέσεως και ό συμπιεστής άνωθεν τής γεννητρίας.

γ) Από τὸν θερμαντήρα και τοὺς θαλάμους καύσεως. Τὸ σύστημα αὐτὸν εὑρίσκεται ἐπὶ τοῦ ἀγνοῦ ἔξαγωγῆς τοῦ στροβίλου χαμηλῆς πιέσεως και ὑποδιστάλεται ὑπὸ τῆς κυρίως βάσεως. Τὸ Σχῆμα Γ' ἀπεικονίζει τὸν ἀεριοστρόβιλον, τὸ σχῆμα Δ', τοὺς διὰ μέσου τοῦ συστήματος Στροβίλου συμπιεστοῦ—Στροβίλου υψηλῆς πιέσεως.

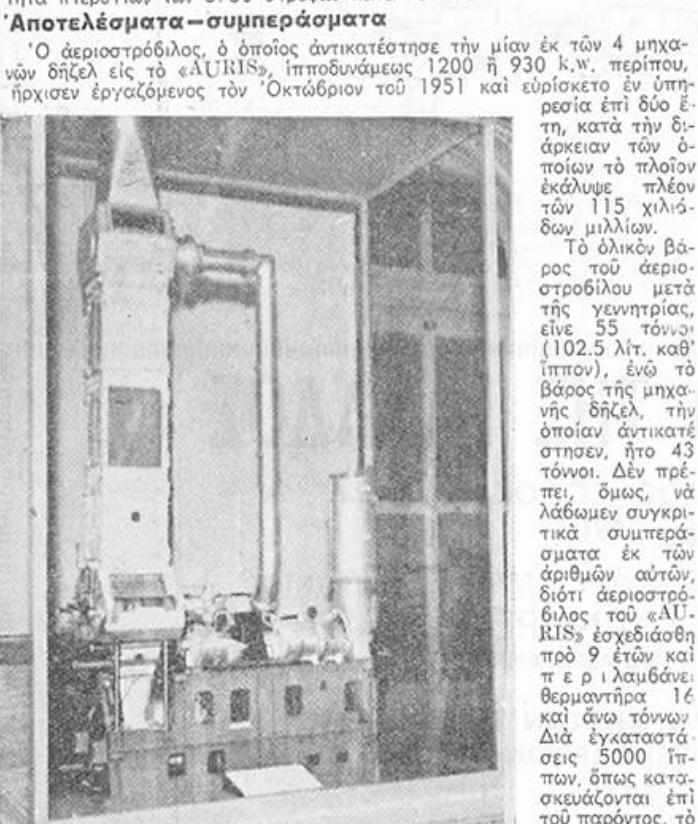
Προσοχὴ μεγάλη ἐδόθη, κυρίως, εἰς τὴν ἐπίτευξιν ὑψηλῶν μηχανικῶν ἀπο-



δόσεων ἀπὸ τοὺς στροβίλους και τὸν συμπιεστήν. Αὐτό, βεδαίως, ἐσήμαινε χαμηλὴν θερμοκρασίαν εἰσαγωγῆς εἰς τὸν στρόβιλον υψηλῆς πιέσεως (650o C) και στρόβιλον πολυθάμημον, μὲ τὴν σχετικῶν υψηλῆν ταχύτητα πτερυγίων τῶν 5750 στροφῶν κατὰ λεπτόν.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ—ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο ἀεριοστρόβιλος, ὁ ὄποιος ἀντικατέστησε τὸν μίαν ἐκ τῶν 4 μηχανῶν δῆζει εἰς τὸ «AURIS», ἵπποδυνάμεως 1200 ή 930 k.w. περίπου, ἥρχισεν ἐργαζόμενος τὸν Ὁκτώβριον τοῦ 1951 και εύρισκετο ἐν ὑπερσίσης ἐπὶ δύο 650o C, δὲν θεωροῦνται συμφέρουσαι, λόγῳ τοῦ ὅτι τὰ ἐν κρήτεια μέταλλα δὲν ἀνθίστανται ἐπὶ μακρὸν χρονικὸν διάστημα εἰς υψηλοτέρας θερμοκρασίας.



εἶναι μόνον 74 λίτ. Κατὰ τὴν διάρκειαν λοιπὸν τῶν 2 ἑτῶν τῆς λειτουργίας καμμισιά ἀξια λόγου ἐπισκευὴ δὲν ἐκρίθη ἀναγκαῖα, ὁ δὲ καθορισμὸς τοῦ συμπιεστοῦ και τοῦ θερμαντήρος ἔγενετο κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πεισόδου καθ' ἥν τὰ πλοῖον εὐρεστόν εἶναι δύμω διὰ φόρτωσιν ἡ ἐκφόρτωσιν.

Τὰ καύσιμα, τὰ ὄποια ἔχρησιμοποιήθησαν ἐποικίλλον εἰς τὸ ἴδιον τὸν 1500 διάδομον 1500 δισταύλητον Redwood No 1 εἰς 1000 F), με καλὰ ἀποτελέσματα, ὁ δὲ εἰδικὴ κατανάλωσις ἦτο 0.75 λίτραι καθ' ἓππον και ὥραν, δηλαδὴ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν 1200 ἀτρακτοῖππων ἔχειαζόντο 9.6 τόνοι ή μερησίως, Ἡ κατανάλωσις εἶναι δίλιγον υψηλὴ ἐκ πρώτης ὅψεως, ἐν συγκρίσει μὲ περιπτώσεις μεταγενεστέρων ἔγκαταστάσεων ἀεριοστρόβιλων, ὅπου ἡ καλλιτέρευσις εἶναι αἰσθητή. Π. χ. ὁ ἀεριοστρόβιλος τῶν 8.300 ἵππων, ὁ ὄποιος πρόκειται νὰ τοποθετηθῇ ἐντὸς ἑνὸς δεξαμενοπλοίου 18.000 τόνων d.w. τῆς ἑταῖρος Anglo-Saxon, ἔχει εἰδικὴν κατανάλωσιν 0.53 λίτρας κατ' ἀτρακτοῖππον και ὥραν, και θὰ χρησιμοποιηται ἀποκλειστικῶς πετρέλαιον λεβήτων.

Γενικῶς τὰ συμπεράσματα, εἰς τὰ ὄποια κατέληξαν οἱ ἐνδιαφερόμενοι

τεχνικοί, ςύντερα ἀπὸ δύο ἑτῶν ὑπηρεσίας τοῦ «AURIS», συνοψίζονται:

1) Δὲν ὑπάρχει εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ ἀεριοστρόβιλου τίποτε τὸ ὅπποιον νὰ εἴναι πέραν τῶν διανοητικῶν δυνάμεων ἑνὸς κοινοῦ μηχανικοῦ ἢ πέραν τῶν δυνατοτήτων ταχείας ἐπισκευῆς αὐτοῦ.

2) Ἡ ζωὴ τῶν κυριωτέρων ἔξαρτημάτων τοῦ ἀεριοστρόβιλου, (ἔξαιρουμένων τῶν πτερυγίων τοῦ στροβίλου υψηλῆς πιέσεως), πρέπει, καλῶς ἔχόντων τῶν πραγμάτων, νὰ εἴναι ἡ αὐτὴ μὲ τὰ ἔτη τῆς ζωῆς τοῦ πλοίου. Διὰ τὰ πτερύγια τοῦ στροβίλου υψηλῆς πιέσεως 10.000—11.000 ὥραι θεωροῦνται, ὅτι εἴναι ἡ περίοδος, κατὰ τὴν ὥρην εἰναι λογικὸν νὰ λειτουργοῦν ἀνεύ ἀναγένεσεως.

3) Δι' ὠρισμένων ἵπποδυνάμων ὁ ἀεριοστρόβιλος ὑπερτερεῖ ἄλλων συστημάτων προσώσεως, εἰς τὸ βάρος, τὴν ἀπλότητα και τὸν ἀπαιτούμενον χώρον διὰ τὴν ἐγκατάστασίν του. Ἐν τούτοις, τὸ μεγαλύτερον πλεονέκτημα θεωρεῖται τὸ χαμηλὸν κόστος συντήρησεως, ὡς ἐπίσης και ἡ χαμηλὴ κατανάλωσις. Σχετικῶς μὲ τὸ ζήτημα τῆς κατανάλωσεως, πιστεύεται ὅτι εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον ἡ κατανάλωσις τοῦ ἀεριοστρόβιλου θὰ καταστῇ χαμηλοτέρα και τῆς τῆς μηχανῆς δῆλεται τῆς αὐτῆς ἵπποδυνάμεως.

4) Πρὸς τὸ παρόν θερμοκρασίαι εἰσαγωγῆς τοῦ ἀερίου ἐντὸς τοῦ στροβίλου υψηλῆς πιέσεως, πέραν τῶν 650o C, δὲν θεωροῦνται συμφέρουσαι, λόγῳ τοῦ ὅτι τὰ ἐν κρήτεια μέταλλα δὲν ἀνθίστανται ἐπὶ μακρὸν χρονικὸν διάστημα εἰς υψηλοτέρας θερμοκρασίας.

5) Ἡ χρησιμοποίησις πετρελαίου λεβήτων (μαζούτ) εἴναι δυνατὴ και οικονομική.

Αὔξησις τῆς θερμικῆς ἀποδόσεως τοῦ ἀεριοστρόβιλου.

α) Ἐνδιάμεσος ψύξης: Διὰ τῆς ψύξεως τοῦ ἀέρος, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς συμπιεστοῦ, τὸ ἔργον τὸ ἀπαιτούμενον πρὸς συμπίεσιν τοῦ ἀέρος, δηλαδὴ τὸ ἀρνητικὸν ἔργον, ἐλαττούται, ἡ θερμικὴ ἀπόδοσις τοῦ κυκλώματος αὐξάνεται, ἡ δὲ κατανάλωσις ἐλαττούται κατὰ 10 % περίπου. Πρακτικῶς, χρησιμοποιεῖται εἰς ψυκτήρα και εύρισκεται μεταξὺ

*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

τῶν χαμηλῆς καὶ ψηλῆς πιέσεως συμπιεστῶν.

Εἰς τὸ ὄλον σύστημα, δηλαδή, ὁ στροβίλος ψηλῆς πιέσεως κινεῖ τὸν στροβίλου συμπιεστήν ψηλῆς πιέσεως καὶ μίαν βοηθητικὴν γεννήτριαν, ὃ δὲ στροβίλος τῆς χαμηλῆς πιέσεως στρέφει τὸν στροβίλο-συμπιεστήν χαμηλῆς πιέσεως καὶ τὴν γεννήτριαν ἢ τὸν στροφαλοφόρον ἀξούα.

Τὸ σύστημα αὐτὸν φέρει ικανοποιητικὰ ἀποτελέσματα, τὸ δὲ βάρος αὐτοῦ δὲν ἴπερβαίνει τὸ βάρος ἀεριοστροβίλου «ἄνευ ἐνδιαιμέσου ψύξεως», διότι τὸ πρόσθετον βάρος τοῦ ψυκτήρος ισορροπεῖται ἀπὸ τὴν ἐλάττωσιν τοῦ βάρους, τῶν στροβίλων καὶ συμπιεστῶν, τὸ ὅποιον ἐπιγεγένεται διὰ τῆς ψύξεως αὐτῆς.

Τὸ Σχῆμα Β' δεικνύει ἔγκατάστασιν ἀεριοστροβίλου μετὰ ψυκτήρος, θερμαντήρος καὶ λέβητος θερμανούμενον ὑπὸ τῶν καυσαερίων τῷ ἔξογον τοῦ θερμαντήρος. Γενικῶς, ἡ τοποθέτησις τοῦ λέβητος αὐτοῦ εἶναι συμφέρουσα, διότι καὶ ἡ ἀκόμη ή θερμοκρασία ἔξαγωγῆς τῶν καυσαερίων ἐκ τοῦ θερμαντήρος εἰρίσκεται εἰς τὸ χαμηλὸν ἐπίπεδον τῶν 4500 Ή (η 2320 °), ὃ λέβης οὗτος θὰ δύναται νὰ παράγῃ καθ' ὥραν 700 λίτρας ἀτμοῦ, πιέσεως 125 λιτρ., ἀνά τετρ. ἵντσαν διὰ κάθε χιλιάδα ἵππων τοῦ ἀεριοστροβίλου.

Β) Ἀναθέρμανσις: Ἐνδιαιμέσος θερμαντήρος τῶν ἀερίων κατὰ τὴν ἐκτόνωσιν αὐτῶν, αὐδάνει ὄλιγον τὸν θερμικὴν ἀπόδοσιν τοῦ κυκλώματος. Τὰ ἀέρια, μετὰ τὴν ἔξοδον αὐτῶν ἐκ τοῦ στροβίλου ψηλῆς πιέσεως, εἰσέρχονται ἐντὸς θαλάμου καύσεως, ὃπου ἡ θερμοκρασία αὐτῶν ἀνέρχεται εἰς τὴν ἀρχικὴν περίπου θερμοκρασίαν εἰσαγωγῆς ἐντὸς τοῦ στροβίλου αὐτοῦ καὶ μετὰ εἰσέρχονται ἐντὸς τοῦ στροβίλου χαμηλῆς πιέσεως. Τὸ παραγόμενον ἔργον εἶναι μεγαλύτερον, ὃ δὲ κατανάλωσις κατὰ 3% χαμηλοτέρα.

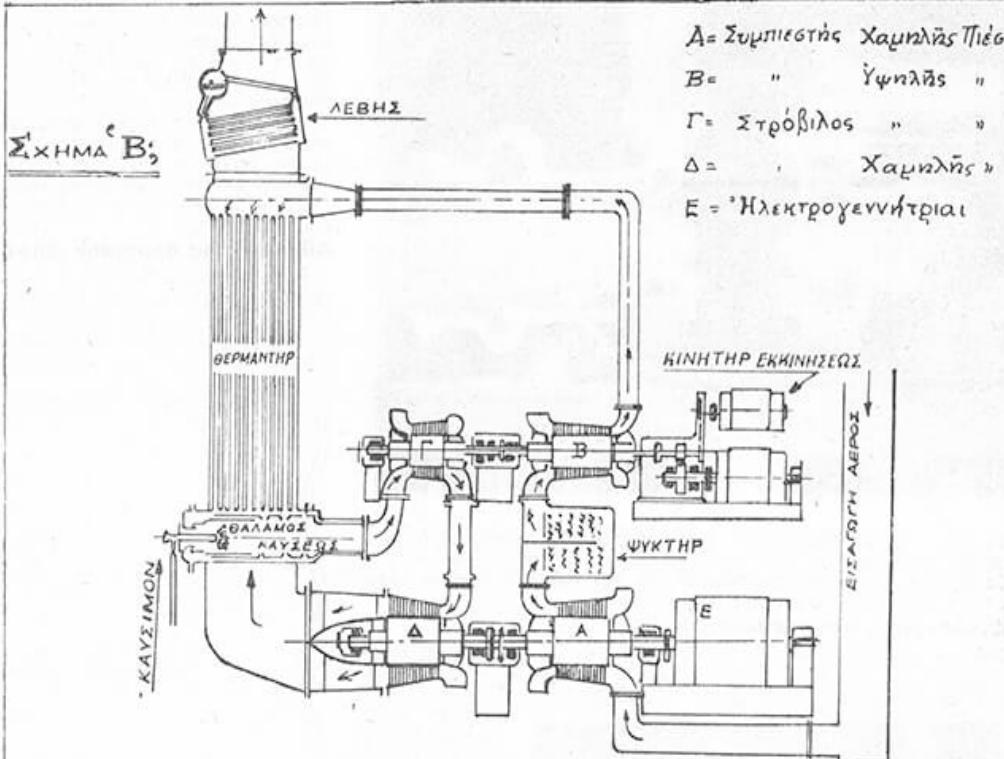
Τὸ κύριον, δῆμος, μειονέκτημα τοῦ συστήματος αὐτοῦ εἶναι τὸ ἔξης: Λόγγον τοῦ διτὸς ή θερμοκρασία εἰσαγωγῆς εἰς ἀμφοτέρους τοὺς στροβίλους εἶναι ψηλῆ (π. χ. 6500 Ή), πρέπει νὰ κατασκευασθοῦν ἀμφότεροι οὐτῶν, ὡστε νὰ δύνανται νὰ ἀντιστοῦν εἰς τὰς θερμοκρασίας αὐτάς. Συνεπῶς, τὸ βάρος των αὐδάνεται, ὡς ἐπίσης καὶ τὸ κόστος, λόγω τῆς ἀνάγκης χρησιμοποίησεως ειδικῶν κραμάτων διὰ τὰ πτερυγιά, στροφεία κλπ. Δι' αὐτὸν τὸν λόγον ἡ ἀναθέρμανσις δὲν συνηθίζεται πολύ.

Η ἑφαρμογὴ τῶν ἀεριοστροβίλων διὰ τὴν πρώσιν τῶν πλοίων εὐρίσκεται, δεδομένως, εἰς τὸ στάδιον τῶν ἐρευνῶν καὶ τῆς ἐπιστημονικῆς ἔξειδεως. Υπάρχουν πολλά ἀκόμη προβλήματα, τὰ δόπια πρέπει νὰ λυθοῦν ίκανοπότεροι. Τὰ ζητήματα, λ. χ., τῆς ψύξεως τῶν πτερυγίων τῶν στροβίλων, τῆς αὐδήσεως τῶν συντελεστῶν μηχανικῆς ἀπόδοσεως

τῶν στροβίλων καὶ τῶν συμπιεστῶν, ὡς ἐπίσης καὶ τὸ ζήτημα τῆς κατανάλωσεως είναι μερικά, ἐπὶ τῶν ὅποιων ἡ ἔρευνα καὶ τὸ πείραμα είναι δυνατὸν νὰ φέρουν τὴν καλλιτερεύσιν.

Τὰ πλεονεκτήματα τοῦ στροβίλου, ἐν συγκρίσει πρὸς ἄλλας μηχανὰς μέσης ἵπποδυνάμεως, είναι ἀκαταμάχητα. Ἡ ἀπλότης του, τὸ ἡλαστικόν διότι τὸν καταλαμβανομένον χώρο ἐντὸς τοῦ μηχανοστασίου καὶ, κυρίως ἡ μείωσις τῶν ἔξοδων συντηρήσεως, εἴναι προσόντα ἔκτιμώμενον ὑπὸ τῶν πλοϊκτηῶν.

Μεγάλης σημασίας ἐπίσης, είναι τὸ γεγονός, ὅτι ἡ κατανάλωσις, ἀν καὶ καλλιτέρα τῆς τῶν ἀτμομηχανῶν καὶ τῶν ἀτμοστροβίλων (πρὸς τὸ παρόν ψηλοτέρα τῆς τῶν μηχανῶν δῆκλ), προβλέπεται, ὅτι θὰ ἐλαττωθῇ σημαντικῶς. Ἐκ παραλλήλου, ἡ αὔξησις τῆς θερμικῆς ἀποδόσεως



τοῦ συστήματος ἔχει δυνατότητας μεγάλας, ἐνῷ, ἀντιθέτως, ἡ κατανάλωσις καὶ ἡ θερμικὴ ἀπόδοσις τῶν μηχανῶν δῆκλ, φαίνεται ὅτι ἔχουν ιδηὶ φάσει τὸ ἀκρότατον ὅριον αὐτῶν. Δι' ὅλους αὐτούς τοὺς λόγους, ἡ πρώσις διτὸς ἀεριοστροβίλων, ἡ ὅποια ἡδη ἔχει ἀρχίσει, θὰ γενικευθῇ εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον.

ΠΑΝ. Α. ΛΑΙΜΟΣ
Ναυπηγός—Μηχανικός

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ ΙΙ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ - ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "COMERZBANK,"

**64 ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΘ' ΑΠΑΣΑΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

LONDON, 17 ST. HELEN'S PLACE E. C. 3.

ΜΕ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΪΡΩ

TAXEIA ΠΛΗΡΩΜΗ ΕΜΒΑΣΜΑΤΩΝ ΕΚ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ, ΑΓΟΡΑ CHEQUES, TRAVELLER'S CHEQUES ΚΑΙ ΧΑΡΤΟΝΟΜΙΣΜΑΤΩΝ.

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΟΥ κ. I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Ιούλιος.— "Άνευ προηγουμένου ή κρίσις τῆς ναυλαγορᾶς τῶν τάκερες. Διὰ τὰ ταξίδια Κόλπου — αμερικανικών λιμένων Ατλαντικού, οι ναύλοι από τιναν έβδομαν κατέπεσαν εἰς τὸ ἔν δέκατον τῶν πρὸ 2½ ἑτῶν κρατούντων. Εναντὶ τῶν δολαρίων 8.10 τὸν τόννον, τώρα 81 μόνον σὲντς προσφέρονται. Καὶ δῶμας πολλὰ τάκερες προσφέρθησαν νὰ τὰ δεχθοῦν, περισσότερα τῶν δσων ἔχειάζοντο οι φορτωταί.

• Τὴν 14ην Ιουλίου υπελογίζετο, ὅτι τὰ ἀργούντα ἀνὰ τὸν Κόσμον δεξαμενόπλοια ἀνήρχοντο εἰς 247, συνολικής χωρητικότητος 3.178.974 τόννων l.w., ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 96, χωρητικότητος 1.460.658 τ. π.σ.αν αμερικανικά, τὰ δὲ λοιπά 151, χωρητικότητος 1.718.316 τόννων l.w., ἡσαν ξένα. Προβλέπεται περαιτέρω ἐπέκτασις τὸν παροπλισμόν, ὅταν λάβῃ τὶς ὑπ' ὄψιν, ὅτι ἡ μὲν αὐξησίς τῆς καταναλώσεως πετρελαίου ὑπολογίζεται εἰς 4% δώμον, ὅτι ἡ μὲν αὐξησίς τῶν δεξαμενοπλοίων φθάνει εἰς τὰ 12%.

• Εἰς λόγον του ἐκφωνθέντα ἐπ' εὐκαρίπτη τῆς καθελκύσεως ἐνὸς στροβιλοηλεκτρικού δεξαμενοπλοίου τῶν 18.000 τόννων, τῆς ἑταῖρίας Σέλλ, διευθυντῆς ταῦτης κ. Πλάττ διεδήλωσε τὴν ἐμπικτούνη του διὰ τὸ μέλλον τῆς πετρελαιοβιομηχανίας καὶ τὴν σταθεράν ἀνάπτυξιν τῆς καταναλώσεως τῶν πετρελαιοίων. Ἐντὸς μιᾶς εἰκοσιπεντετάσις — ἔτοντις — θά ἔχωμεν ν' ἀντιμετωπίσωμεν δύον φορτίων κατὰ 2½ φοράς μεγαλύτερον τοῦ σημερινοῦ. Μὲ αὐτὴν τὴν προοπτικὴν θὰ πρέπει καὶ αἱ ἑταῖρίαι πετρελαιοίων νὰ καταρτίσουν τὰ σχέδιά των. Η πετρελαιοβιομηχανία — προσέθηκεν δὲ κ. Πλάττ — δὲν ὅδιολή πλέον περὶ παραγωγῆς 600 ἑκατομμυρίων τόννων πετρελαίου ἔπιστος, δὲλλα περὶ 1500 ἑκατομμυρίων τόννων. Ή χρηματοδότησις τῶν μέσων τῆς παραγωγῆς, τῆς ἐπεξεργασίας καὶ τῆς διανομῆς θὰ ἀποτελέσῃ — κατὰ τὸν διμήτην τὸ σοβαρώτερον πρόβλημα τῶν ἔρχομένων ἑτῶν.

• Διὰ τὸ α', ἔξαμπον τοῦ 1954 διαπιστώνται αὐξησίς τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς ἀκαβάρτου πετρελαίου κατὰ 4.9%, ἐναντὶ τῆς ἀντιστοίχου περιστίνης περιόδου. Ή μέση ημερίσια παραγωγὴ ἔφθασεν εἰς 13.479.900 βαρέλια, ἐναντὶ 12.950.300 βαρέλων τοῦ α'. ἔξαμπον π. Ἡ παραγωγὴ τοῦ Δυτικοῦ Ήμισφαιρίου ἐνεφάνισεν αὐξησίν 1.4% (9.073.100 βαρέλια), τοῦ δὲ Ἀνατολικοῦ Ήμισφαιρίου 10% (4.406.800 βαρέλια).

• Αἱ ἄποθαλάσσης ἐνδοευρωπαϊκαὶ μεταφοραὶ (Δυτ. Εὐρώπης) τῶν πετρελαιῶν, βάσει προσφάτων στατιστικῶν, πένταντο από τοῦ 1948 μέχρι τοῦ 1953 κατὰ μέσον δροῦ 15% ἔπιστος. Εἰσαγωγαὶ ἀκαβάρτου πετρελαιού δλωνεν καὶ μεγαλύτεραι ἐλάμβανον χώραν, ἵνα κατέψυσαν τὰς αὐξανομένας ἀνάγκας. Διὰ τὸ τρέχον ἔτος καὶ μέχρι τοῦ 1957 προβλέπεται ἀπό τοὺς εἰδικούς παρατηρητὰς περιορισμὸν τῆς αὐξησεως τόσου τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν, δσου καὶ τῶν ἐνδοευρωπαϊκῶν ἀπόθαλάσσης τοιούτων. Κατὰ τὸ 1953, λόγου χάριν, αἱ ἔξαγωγαὶ πετρελαιοειδῶν εἰς περιοχὰς πέραν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἀντεπροσώπευον τὰ 18% τοῦ συνόλου τῆς παραγωγῆς τῶν εὐρωπαϊκῶν διυλιστηρίων καὶ τὰ 40%

τοῦ ποσσοτοῦ τούτου προωρίζοντο διὰ τὰς πέραν τοῦ Σουεζ περιοχάς, λόγω τοῦ κλεισμού τοῦ Ἀμπαντάν. Εάν τὰ διυλιστήρια τοῦ Ἀμπαντάν καὶ τοῦ Ἀντεν τεθοῦν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους εἰς λειτουργίαν, αἱ ἔξι Εὐρώπης μεταφοραὶ θὰ περιορισθοῦν εἰς τὸ ἐλάχιστον, ἐνῷ καὶ αἱ ἔξαγωγαὶ ἀκαβάρτου πετρελαίου διὰ τὰ εύωραταϊκά διυλιστήρια θὰ μειωθοῦν καὶ αὐταὶ κατὰ τι. Τὸ ἀποτέλεσμα οὗτο τῶν μεταβολῶν τῆς ἔρχομένης τριετίας συνωφίζεται εἰς τὴν πρόβλεψιν, ὅτι αἱ εἰσαγωγαὶ διὰ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην εἰς τόνους — μίλλια δὲ είναι τὸ 1957 μόλις τὸ ¼ τῶν εἰς τόνους — μίλλια εἰσαγωγῶν τοῦ 1953, ἐνῷ κατὰ τὴν προηγούμενην τετραετίαν αἱ ἐν λόγῳ εἰσαγωγαὶ είχον ὑπερδιπλασιασθή.

• Ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν ἀνακύνεται ἡ ἀναγνελία τῆς συμφωνίας διὰ τὰ περισκά πετρελαία. Αἱ τελευταῖαι λεπτομέρειαι συζητοῦνται ἡδη ἀπὸ τὰς ὁκτὼ συμβεβλημένας ἑταῖρις καὶ τὴν κυβερνήσιν τῆς Ταχεράνης. Ή συσταθησομένη νέα ἑταῖρια, μὲ ἐδραν τὴν Χάγην καὶ τὴν Ταχεράνη, θὰ ἐκπροσωπᾷ τὰ συφέροντα τοῦ περισσοτέρου πετρελαίου καὶ τῶν ἑταῖρων πετρελαιών. Εναρξίς τῶν ἐργασιῶν ὥρισθη ἡ 1η Οκτωβρίου. Ή «Ἀγγλοϊρένια» θὰ ἀποζημιωθῇ καὶ θὰ είναι μέλος τοῦ «Κονοδότσιου» ποὺ θὰ ἐκμεταλλεύεται τὰς πετρελαιοπηγάς. Τὸ περιστικόν δημόσιον θὰ συμμετέχῃ εἰς τὰ κέρδη τῆς ημέρας.

• Οἱ κυβερνήται εἰνέας γαιανθρακοπαραγωγῶν πολιτειῶν ἔζητησαν ἀπὸ τὸ Κογκρέσον τὴν λῆψιν νομοθετικοῦ μέτρου περιορίζοντος κατὰ τὰ 2/3 τὴν εἰσαγωγὴν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας φυσικοῦ όπερου καὶ καταλοίπων πετρελαιού, ἀτίνα καὶ ὑπολογίζονται εἰς 136 ἑκατομμύρια βαρέλιων ἐπητίσιον. Ή ἀθρόα εἰσαγωγὴ πετρελαιών ὑπολογίζεται, διτε ἐμειώσεις κατὰ 59 ἑκατομμύρια τόνων τὴν παραγωγὴν τοῦ γαιανθρακος. Σημειούνται σχετικῶς, ὅτι 4 τόνοι καταλοίπων πετρελαιού ισούνται πρὸς ἕνα τόνον γαιανθρακος.

• Τὰ μεγάλα ἀμερικανικά διυλιστήρια ἥρχισαν σημαντικῶς περιορίζοντα τὴν παραγωγὴν τῶν, λόγω μικροτέρας ζητήσεως τῶν προϊόντων τῶν. Εἰς 6 ἔως 8.5% ὑπολογίζεται ἡ ἐν λόγῳ μείωσις. Εκρίθη ἀναγκαῖος ὁ τοιούτος περιορισμός, προκειμένου νὰ ἐπιτευχθῇ κάποια ισορρόπησις τῶν υφισταμένων ἀποθέματων καὶ τῆς ζητήσεως.

• Πτώσιν τῶν τιμῶν τῶν πετρελαιοειδῶν προβλέπουν εἰς τὴν Αμερικήν,

ὅπου τὰ ἀσυνήθως μεγάλα ἀποθέματα πιέζουν αἰσθητός τὴν ἀγοράν. Ή τιμὴ τῆς βενζίνης ἐπεσεν ἡδη, ἐνῷ καὶ νέα πτώσις αὐτῆς ἔχεινεται. Επίσης αἱ τιμαὶ τοῦ ἀκαβάρτου πετρελαιού είναι χαλαραί. Προβλέπεται νὰ φθάσουν εἰς τὸ δολ. 2.65 τὸ βαρέλιον.

• Αἱσιοδοξία κρατεῖ διὰ τὴν ἔξελιξιν τῶν πραγμάτων τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας. Ετονίσθη τελευταῖς εἰς τὴν Οὐάσιγκτων ἀπὸ μέρους τῶν ἀρμόδιων προσωπικότητῶν, διτις ἐπόνεις τὴν περιορισμὸν πλέον ἡ ὑφεσις τῶν ἐργασιῶν τοῦ 1953—54 καὶ ὅτι θὰ πρέπει νὰ ἀναμένεται νέα πρὸς τὰ ἀνά στροφή. Τὰ ἀποθέματα βιομηχανοποιημένων είδῶν ἥρχισαν ἡδη αἰσθητῶς νὰ περιορίζονται. Τὴν αἰσιόδοξην ταύτην προβλεψιν διετύπωσε καὶ ὁ Αγγλος ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν κ. Μπάτλερ, διτις ἐπόνεις σχετικῶς, ὅτι ὁ φόδος μιᾶς κρίσεως εἰς τὴν ἀμερικανικήν οἰκονομίαν παρήλθεν, ἐπίγνεσε δὲ ίδιαιτέρω τὸν τρόπον, μὲ τὸν ὅποιον ἡ ἀμερικανικὴ κυβερνήσις διεχειρίσθη τὰ προβλήματα τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας.

• Καθ' ἐδήλωσεν εἰς τὸ Πεκίνον ὁ Κινέζος ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν, ἡ γεωργικὴ παραγωγὴ τοῦ 1953 διὰ τὴν ἐρυθράν Κίναν ἦτο μία διαιωνιστικὴ καλῶν προσδοκίων. Ήτο μόλις κατὰ 1.2% ἀνωτέρα τῆς παραγωγῆς τοῦ 1952, ἐναντὶ προϋπολογιζομένης αὐξησεως 22%. Μεί-

THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

AFFILIATED TO: THE COMMERCIAL BANK OF GREECE

ESTABLISHED 1922

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

HEAD OFFICE: LONDON

E.C. 3, 17 ST. HELEN'S PLACE

BRANCHES:

ISTANBUL:

VOIVODA STR.

ALEXANDRIA:

16 CHERIF PACHA STR.

CAIRO:

9 CHERIFEIN STR.

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

συνεχίζεται, λόγω και της άπεργιας τών προινοιστηρίων τού "Ορεγκον και Ούάσιγκτον και τό πρόδημα τών πολιών αναυλώτων σκαφών όξυνεται. Ελάχιστα τά σιτεφορτία. Δι' Αμέρισον έπληρωθησαν δολ. 7 και δι' Νοεμβρίου 74)— φίο. Τό αύτο είδος φορτίου έπληρωθή διά Νότιον Αφρικήν κατ' άποκοπήν δολ. 110 χιλ. φίο και δι' Αδόπραλιαν δολ. 115.000 ένα συνεχείς, ξυλείο δι'. Αγγλίαν έπληρωθή με τόν χωμηλών ναύλων τών δολ. 9.80 φίο (Σεπτέμβριον — Οκτώβριον), άλλα και 73)— φίο (Οκτώβριον).

Αι άγορα της "Απω Ανατολής" άνευ ένδιαφέροντος. Καμιά ενδείξης φορτώσεων έξι Αδόπραλιας. Πώσας τών ναύλων δι'. Αγγλίαν καα 2)6 έσμειώθη. Έκλεισθη σκάφος από τόν τους ανατολικούς λιμένας (Αύγουστον) εις τά 67)6. Ετοιμον, δημιας, σκαφος από τόν τους δυτικούς λιμένας έπληρωθη 60).

Οι φορτίων της Κίνας χωρὶς διαταγάρες. "Ορυζά από τήν Βαρμπά διά Κολόμπο έπληρωθη με τόν χωμηλών ναύλων τών 40). Φορτίον κόπτρα από Φιλιππίνας δι' Αμέρισον — "Αμεριδύον έπληρωθη κατ' άποκοπήν δολ. 76.500.

Μικρά και ή έξι Ίνδιαν έργαστα. Οι γαιανθράκες διά Κορέαν εις τά 53)— "Ολίγα τα δι' Ιαπωνίαν φορτία. Διε την Μορπάζαν από Κολκούταν 51)6. Μεταλλεύματα από Βεγδάνη διά Β. Αμερικήν (Νόρδερν Ρέιντζ) δολ. 7.25 φόρτη.

"Αραβιστίς από τήν Νότιαν Αφρικήν (Κείτ Τάουν) δι'. Αγγλίαν εις τά 59)— (Σεπτέμβριον) και από Μπέρια μετάλλευμα διά Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 7. Από τήν Δυτ. Αφρικήν μεταλλεύματα διά Βόρ. Αμερικήν δολ. 3.90 και από τήν Μορόβιον (Αύγουστον) δολ. 4.

Άλλας από τό Πόρτ-Σαΐδ δι'. Ιαπωνίαν (Αύγουστον) δολ. 8.25 και από Τορρενίγκα δολ. 9.40. "Ορυζά από τήν Βαλέντιαν δι'. Ιαπωνίαν δολ. 9.60 φίο.

Μεταλλεύματα από Μπόναν διά Πολωνίαν σελ. 27 και από Λό Γκουλέτ δι'. Εμ-δεν 22).

Κάποια κίνησης έσπειώθη από τήν Μαύρην Θάλασσαν. Σιτηρά δι'. Αγγλίαν έπληρωθησαν 52)— φόρτη, δι'. Αμέρισον — Ράτερνταμ 48)6 φόρτη και δι'. Αμέρισον 42)6 φίο. Μαγκανέζας από τό Πότι διά Μασσαλίαν εις τά 32)— φίο και χυτοσίδηρος από Χερωώνα διά Γένοβαν κις τά 35)— φίο. Γαιανθράκες από τήν Οδησσόν διά Μπουένος "Άιρες 50)3. Από τήν Κωνστάντιαν διά Μπουένος "Άιρες άρκετα λίμπετρις έκλεισθησαν διά ξυλείαν εις τά δολ. 7.25 — 7.75 τό κυβικών μέτρων.

Οι λιμένες της Βόρ. Ευρώπης, πάρα τας πολλάς διαταγάρες διά γαιανθράκες, λιπάσματα και τοιμέντα, χωρὶς ένδιαφέρον διός τα τρόμπες. Λιπάσματα δι'. Ελλάδα (Σεπτέμβριον) γύρω τών 32)— φίο. Ελαφρώς ζωηρός τό ένδιαφέρον διός τά ταϊμ-τσάρτερες. Σκάφος από τό Ρόττερνταμ δι'. Ίνδικαν έκλεισθη εις τά 16)6 και έπερν διά ταξίδιον από Ανατόλ. Αφρικήν εις Αγγλίαν εις τά 14)6. Μότορσπιτ από τό Κόντινεντ διά Κόλπον ή Δυτ. Ίνδιας εις τά 23)—, διά Νέαν Σηλανίδαν από τό Λασινίον 23)6 και από τήν Αμέρισον διά Φριμαντλ — Μπριμπεν 24)—. Διά ναυλώσιν δύο έως τρίαν μηνών με παράδοσην εις τήν Ειρηνικόν έπληρωθησαν δολ. 1.85 και 1.80 και από Σαϊγκόν δι'. Εύρωπη 12)— και 12).

Οι ναύλοι τῶν δεξαμενοπλοίων

Δυσκολίαι, δυσμέραι εντεινόμεναι, διά τήν άπασχόλησην τῶν τάνκερες. Ο δύκος κατ' οκτούσιμην τῶν παροπλιζόμενων σταθερών αύξηνει (3.600.000 τόν. η.ω.). Αι μεγάλαι έταιροι πετρελαίων απέχουν από την ναυλογοράν. Μερικοί άνεξόρτοι φορτίων έφρανται με σποραδικάς ναυλώσεις. Ακόρατα φορτία (Αύγουστον) από τον Περσικόν Κόλπον διά Σουηδίαν εις τά 50 % κάτω του Μ.Ο.Τ. και από τήν Βενεζουέλαν διά Μόλδρο μικρόν σκάφος εις τά 40% κάτω του Μ.Ο.Τ.

Η Πειραιϊκή ναυλαγορά

"Απροτόν διέρρευσεν από έλληνική πλευράς τό β'. 150ήμερον. τού "Ιουλίου Διαταγαί ύπτηρον, άλλ' οι προσφερόμενοι ναύλοι ήσαν αύμαρφοι και ή διοθεσίμος χωρητικότης μας είς καταλληλα σκάφη, μικρά. Την έργασιαν τής ρουμανικής ξυλείας δι'. Αργεντινήν άνελασαν ίντιλα σκάφη. Δύο μόνον ήσαν αι περιπτώσεις ναυλώσεων έλληνικών φορτηγών. Τό ένα έκλεισθη εις Πότι διά Νότ. Γαλλίαν 32) — φίο (4000 τ. μεταλλευμάτων) με σάμενο φόρτωσιν και έπερν δι'. Οδησσού 3200 τ. σιδηροπετλλέματων διά Γένοβαν 31)— φίο. Διά τομέντα, συνήθη έργασια από Κωνστάντζαν διά Κόλπον εις τά 55) — έως 57)6, άναλόγων μεγέθους πλοιού και χρόνου φορτωσιν και από Σπαλάτα διά Τζεδδαν εις τά 40)—. Με συνήθη έπιστρεψιαν και Μαυρί Θαλασσά δι'. Αργεντινήν, έως υπήρχον και δι'. Αγγλίαν (γεννήματα γύρω τών 47)6. Δι'. ένα φορτίον τοιμέντων και βιομηχανωπούρεων προϊόντων χάλυβας έζητετο σκάφος εις Βραΐλας δι'. ένα ή δύο λιμένας "Ινδονησίας με φόρτων όρχων Οκτώβριον, με ιδέαν ναυλώτων 65) — έως 70)— φίο. Έργασια απεραδική ένεφανθησιθη και από άλλα κέντρα. Ουτώ, από Νότιον Ιαπωνίαν έζητετο σιάφος 5000 Τ. (ζαχάρεις) διά Κωνστάντζαν με υπερβικυνόμενον ναύλων 27)6 έως 30)— φίο, από Μασσαλίον 2000 Τ. ζαχάρεων εις σάκους διά Τζερμπούτι και "Άδεν εις τά 55) — φίο, τέλη Αύγουστου και από Βόρειον Γαλλίας 20.000 τεράχια τραβερσών (περίποτον 2000 Τ.) διά Πειραιϊς εις τά 42)6, τέλη Σεπτέμβριου.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

'Εκ Βορείου Αμερικής και Καναδά

«ΔΩΡΙΣ» λιδεριανόν (νεότευκτον) έξι Αγίου Λαυρεντίου 9500 τ. γεννημάτων δι'. Αγγλίαν (συμπεριλαμβανομένων τού Μπέλφαστ) 42)—, οφιόν διά κριθήν 44)—, με 1000 τ. έλευθερα έκφορτωσιν, φόρτωσις 26 Ιουλίου — 3 Αύγουστου.

ΤΕΣΣΑΡΑ λίμπετρς (της έτ. «Οράιον») από Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων έκσατον δι'. Ολλανδίαν 33)—, με 3000 τ. έλευθεραν έκφορτωσιν, φόρτωσις από άρχος Αύγουστου μέχρι τέλους Οκτώβριου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. «Οράιον») από Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διά Σαβόνας δολ. 4.75, με 3000 τ. έλευθεραν έκφορτωσιν, φόρτωσις Αύγουστου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. «Οράιον») ένα Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διά Σαβόνας δολ. 4.80 με 3000 τ. έλευθεραν έκφορτωσιν, φόρτωσις Αύγουστον — Σεπτέμβριον.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ» (παναμ.) έκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διά Σαβόνας δολ. 5, με 3000 τ. έλευθεραν έκφορτωσιν, φόρτωσις Ιούλιον.

ΤΡΙΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (της έτ. «Οράιον») από Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων έκσατον διά Καβασάκι δολ. 9.80, με 1000 τ. έλευθεραν έκφορτωσιν, φόρτωσις Οκτώβριον, Νοέμβριον και Δεκέμβριον.

«ΣΗΜΠΟΡΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ» (καναδικόν) έκ Πόρτ Τσάρτσιλλ 9000 τ. γεννημάτων δι'. Αγγλίαν 48)—, φόρτωσις 1—15 Σεπτέμβριον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετρον) από Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. γεννημάτων διά Γιουγκοσλαβίαν δολ. 7.50, φόρτωσις 16—27 Αύγουστου.

«ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ» (παναμ.) από Πόρτ Τσάρτσιλλ 9200 τ. γεννημάτων διά Ιούλιον 47)6, φόρτωσις 16—30 Αύγουστου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (της έτ. «Ελληνικής») από Χάμπτον ρόδες 8000 τ. γαιανθράκων διό Πειραιϊς και Θεσσαλονίκην δολ. 7, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ» (λίμπετρο) έκ Χάμπτον ρόδες 9000 τ. γαιανθράκων διά Ρίον Ιανέριον δολ. 5.15, οφιόν Σάντος 5.35, φόρτωσις 16—26 Αύγουστου.

ΤΟ ΝΕΟΝ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡ ΤΟΥ ΩΝΑΣΗ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΣΑΟΥΔ Ο Α'

(47.000 D.W.)

ΒΑΦΕΤΑΙ ΕΞ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΜΕ
ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ

ΧΡΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ ΧΕΜΠΕΛ



Hempel's Marine Paints

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

IMCA

Β. ΓΛΕΖΟΣ - ΙΣΙΔ. ΚΟΥΒΕΛΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—ΤΗΛΕΦ. 44 054

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : ΗΕΜΠΑΤΥΡΙ



Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἔφθ. Πειραιά 24 'Ιουλ. καὶ ἀνεχ. 29 διὰ Πότι
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Κάσσος»	54	6590	ἀνεχ. Χάμπιτον ρόδος 20 'Ιουλ. διὰ Ζεεμπρούγκε
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρῆ	18	2974	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 'Απρ. 1952
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἀργεῖ Ἐλευσίνα ἀπὸ 1ης 'Ιουλίου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἀργεῖ Πέραμα ἀπὸ 24 Μαρτ. 1953
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X' πατέρες	43	7239	ἀνεχ. Ἐουρέκα 23 'Ιουλ. διὰ Κούζ Μπαίν, ἔφθ. 24
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοτσαύτης	20	844	ἀνεχ. Πειραιᾶ 27 'Ιουλ. διὰ Τζέδδαν
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. Αναστασάτος	18	2858	ἀργεῖ Ἀμπελάκι ἀπὸ 11 Μαρτίου
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	ἔφθ. Μόζι 27 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑΙ	Εύγ. Εύγενίδης	53	3575	ἔφθ. Ρίον 'Ιανείρον 23 'Ιουλ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Πετσόπουλος κλπ.	22	988	εἰς μεταφοράς ἐν Ἑλλάδι
ΑΚΤΗ	«Αδ. Λιβανού» A.E.	44	7176	ἔφθ. Πουσάν 7 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7257	εἰς Ρίον 'Ιανείρον ἀπὸ 27 'Ιουνίου
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7234	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 24 'Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» A.E.	43	7229	διηλθεῖ Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. δι' "Αμστερνταμ
ΑΛΙΚΗ Π.	Απ. Πεζάς	44	7212	ἔφθ. Βαγκούνερ 22 'Ιουλ.
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λουζής	43	7176	ἀνεχ. Νιού Οὐεστμίνστερ 24 'Ιουλ. διὰ Σίδνεϋ
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	ἀνεχ. Βατιμάρην 22 'Ιουλ. διὰ Κούδαν
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 14 'Ιουλ. καὶ Χάμπιτον ρόδος 25
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κονδύλη	42	7191	διηλθεῖ Λός 'Αντζελες 4 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανούς» A.E.	43	7176	ἀνεχ. Χάμπιτον ρόδος 16 'Ιουλ. διὰ Τεργέστην
ΑΝΤΙΟΠΗ (δεξ.)	«Νιάρχος» A.E.	14	4046	ἀργεῖ Ἀμπελάκι ἀπὸ 16 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	ἔφθ. Σαγίκον 6 'Ιουλ. (εἴτα Χαϊφόγκ)
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ά. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	A. ή Κ. Κυρτάτας κλπ.	29	6022	διηλθεῖ Αγ. Βικέντιον 14 'Ιουλ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΡΓΩ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτίου
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανούς» A.E.	41	7460	ἀνεχ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 22 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	διηλθεῖ Τζιμπούτι 3 'Ιουλ. διὰ Πουσάν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	52	13415	ἔφθ. Μοντεβίδεο 24 'Ιουλ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκτώρα Δρακούλης	43	7176	ἔφθ. Σαγίκον 15 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7227	ἀνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 'Ιουλ. διὰ Λά Γκουαΐρα
ΑΤΤΙΚΗ	N. Μαυράκης & Σία	43	2400	εἰς ταξίδια Δουνάβεως—Μέσης Ανατολής
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνικὴ» A.E.	44	1923	
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνικὴ» A. E.	45	1918	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	'Αδ. Γράτσου	44	7176	
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. 'Επιφανέας	43	7176	
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	'Αδ. 'Ανδρεάδη	43	7233	
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20350	
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάτος	18	1176	
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάτος — Δαύκας	23	1634	
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	'Αδ. Συνδινοῦ	24	2740	
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιοὶ Δ. 'Ιγγλεση	18	5275	
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Αιγαῖον» A.E.	44	7207	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7229	
ΔΙΡΦΥΣ	'Αδ. Πατέρα	43	7232	
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρῆ	20	1603	
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	δδ. Λιβανοῦ	37	4839	ἔφθ. Χάρηρη 16 'Ιουλ. διὰ Καλκούταν, ἔφθ. 27
ΕΒΡΟΣ	«Ελληνικὴ» A.E.	43	7256	διηλθεῖ Αλγερίον 22 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	ἀργεῖ Σύρου ἐπὸ 26 'Ιουν. 1953
ΕΙΛΕΝΗ Δ.	«Άλκινων» A.E.	44	7253	ἔφθ. Κων. πολίν 26 'Ιουλ.
ΕΙΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	'Αδ. Κουλουκούντη	38	5548	ἔφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 14 'Ιουλ.
ΕΙΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος ή Σία	43	7176	ἀνεχ. Ροζάριο 23 'Ιουλ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΕΙΛΕΥΣΙΣ	Κουμαρισανοῦ — Πρίντεζη	21	1549	ἔφθ. Νιού Οὐεστμίνστερ 24 'Ιουλ. διὰ Βατιμόρην
ΕΙΛΙΣΑΒΕΤ	'Αδ. Μαζαράκη	22	3553	διηλθεῖ Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διὰ Βομβάνη
ΕΙΛΛΑΣ	«Ελληνικὴ» A.E.	16	2081	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 10 Μαΐου
ΕΙΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	διηλθεῖ Πιβραλτάρ 1 'Ιουλ. διὰ Χιούστον, ἔφθ. 25
ΕΙΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνικὴ» A.E.	36	6281	ἔφθ. Πειραιᾶ 25 'Ιουλ. διὰ γενικὰ δοκιμάς
ΕΙΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνικὴ» Καλλιμανοπ.	44	7207	διηλθεῖ Αθηναϊκόν 14 'Ιουλ. διὰ Μαρσακάιμπο
ΕΙΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνικὴ» A.E.	43	7254	ἔφθ. Πέπλε 20 'Ιουλ. καὶ ἀνεχ. 22 δι' 'Αγγλίαν
ΕΙΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνικὴ» A.E.	43	7176	ἔφθ. Πέρασι 26 'Ιουλ. διὰ Μόρπιλα
ΕΙΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνικὴ» A.E.	43	7203	διηλθεῖ Τρίμποταν 20 'Ιουλ. διὰ Βομβάνη
ΕΑΠΙΣ	Α. Πρίντεζης	19	1492	ἔφθ. Μερσίναν 17 'Ιουλ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» A.E.	43	7253	ἔφθ. Αγκούλας 14 'Ιουλ. (εἴτα Χορνίλο)
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 11 'Ιουλ. διπίσκευν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδιώ Σιγάλα	21	2369	ἀνεχ. Καράτσι 17 'Ιουλ. διὰ Βομβάνην ἔφθ. 19
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» A.E.	43	7194	ἔφθ. Βερμούδας 18 'Ιουλ. διὰ Χάιφαν
ΕΥΑΝΘΙΑ	Yioi Πέτρου Γουλανδρῆ	43	7244	ἀνεχ. Βέργην 14 'Ιουλ. διὰ Χάιφαν
ΕΥΘΑΛΙΑ	«Άδ. Γουλανδρῆ»	18	3553	ἔφθ. Ηώρα Λόντον 24 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7250	ἔφθ. Τζιμπούτι 16 'Ιουλ. (δι' Αμβέρσαν)
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Αδ. Κουλουκούντη	38	5548	ἔφθ. Βατιμόρη 20 'Ιουλ. διὰ Τζέδδαν
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	ἔφθ. Ρίον 'Ιανείρον 23 'Ιουλ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7257	ἔφθ. Πόρτο δ Πρένης 25 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Πλάτα
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» A.E.	44	7198	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	'Ελευθεριάδης - Σκριθάνος	10	5237	εἰς μεταφοράς Αύγουστας — Πειραιῶς (πετρέλαια)
ΘΕΟΦΑΝΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A.E.	37	4815	διηλθεῖ Σουεζ 26 'Ιουλ. διὰ Μπέιραν
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρεὺς» A.E.	30	4123	ἀργεῖ Αμστερνταμ ἀπὸ 20 'Ιουν. 1952
ΘΕΤΙΣ	Μακρή — Φωνάρη	19	845	εἰς μεταφοράς ἐν Ἑλλάδι
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	ἀργεῖ Πόρτο Σαΐδ ἀπὸ 20 Μαΐου 1950
ΙΓΟΡ	'Απ. Πεζάς	43	7207	ἀνεχ. Κιούρε 15 'Ιουλ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ	N. Παπαδάτος	22	902	ἀργεῖ Πειραιᾶ 31 'Ιουλ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	'Αδ. Γουλανδρῆ	44	7176	ἀνεχ. Μπέιραν 26 'Ιουλ. διὰ Λορέντζο Μάρκες
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	ἀργεῖ Ελευσίνα ἀπὸ 2 Μαΐου
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	διηλθεῖ Χολτενάου 21 'Ιουλ. διὰ Κόλντιγκ, ἔφθ. 22
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Έγγενη I. Χανδρῆ	42	7035	ἀνεχ. Χάμπιτον ρόδος 18 'Ιουλ. διὰ Τεργέστην
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & 'Αδ. K. X' πατέρες	43	7255	ἔφθ. εἰς Βαγκούνερ 23 'Ιουλ. (διὰ Λίθερπουλ)
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	ἔφθ. Λονδίνον 11 'Ιουλ.
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρῆ	24	3226	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Στ. Νιάρχος	45	7240	ἔφθ. Λίθερπουλ 9 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	'Αδ. Κουλουκούντη	43	7229	διηλθεῖ Λός 'Αντζελες 10 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» A.E.	39	5215	ἀνεχ. Βαγκούνερ 23 'Ιουλ. διὰ Λορέντζο Μάρκες
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	'Αδ. Γράτσου	45	7260	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκη 25 'Ιουλ. (διὰ Βερμούδας)
ΚΑΣΤΩΡ	«Κεφαληγιακή» A.E.	43	10448	ἔφθ. Καρθαγένην 24 'Ιουλ.
ΚΕΧΡΕΑ	Ο' 'Επιφανειάδη	44	7224	ἀνεχ. Καράτσι 21 'Ιουλ. διὰ Πόρτ Σαΐδ

ΚΡΗΤΗ	Ν. Κοινδύλης	44	7253	διήλθε Κων) πολιν 10 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	εἰς Πουσάν 8 'Ιουλ.
ΚΟΡΑΛΙΑ II.	'Ιω. Δομεστίνης	18	489	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας & Υἱοί	27	4950	ἔφθ. Ροζάριο 6 'Ιουλ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	11	7537	άνεχ. Φρίμαντλ 23 'Ιουλ. διά Μελβούρνην
ΚΥΜΑ	'Αδ. Λιβανού' A.E.	43	7244	άνεχ. Μασουλιπατάμ 24 'Ιουλ. διά Μαντράς, ἔφθ. 25.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	Αδ. Κ. Πατέρα	43	7223	άνεχ. Λός "Αντζέλες 9 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	ἔφθ. 'Ιτέαν 17 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. 'Απόδικος	45	7176	διῆλθε Πλαναμάν 16 'Ιουλ. διά Γκουαγιακίλ
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	'Άδ. Λώς	43	7176	ἔφθ. Βαγκούμερ 16 'Ιουλ.
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αλεξάτος — Δούκας . . .	25	965	διήλθε Πειραιά 26 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	διῆλθε Κιουρασώ 9 'Ιουλ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	ἔφθ. Ροζάριο 10 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» A.E.	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά Κοσσίν
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύγγ. & Μ. Νομικός	43	7229	άργει Σύρουν ἀπό 23 'Ιουνίου
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» A.E.	45	7176	ἔφθ. Χιροχάτα 21 'Ιουλ.
ΜΑΙΩΤΙΣ	'Άδ. Συνοδινού	19	3911	άνεχ. Λονδίνον 26 'Ιουλ. διά Κέμι
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	διῆλθε Τρίνινταντ 21 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	άργει Πειραιά ἀπό 12 'Ιανουαρίου
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	Έτ. Χανδρῆς	21	6784	άνεχ. Τρίνινταντ 11 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος	11	1881	ἔφθ. Κωνστάντζαν 18 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	'Άδ. Λώς	43	7244	ἔφθ. Κοσσέρι 17 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. M. Κουλουκουντῆς	43	7187	άνεχ. Χαδάνναν 13 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	ἔφθ. Χαδάνναν 17 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» A. E.	44	7258	διήλθε Λόδς "Αντζέλες 7 'Ιουλ. διά 'Οζάκαν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	'Εμμ. Βιντιάδης	22	4949	Ίδε: «ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ», σημαία Κοσταρίκας.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	11577	ἔφθ. Νύνασχαμ 19 'Ιουλ. καὶ "Ελσινορ 25
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 22 'Ιουλ. καὶ Μερσίναν 28
ΜΑΡΩ	K. Ατυχίδης	17	5585	άργει Μασσαλίαν ἀπό 21 Δεκ. 1952
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Δ. Κουλουκουντῆς	38	5548	διῆλθε Πλαναμάν 22 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Έτ. «Ηλίος»	44	7254	διῆλθε Τρίνινταντ 23 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΜΕΝΤΩΡ	"Εκτωρ K. Δρακούλης	41	7157	ἔφθ. Λίβερπολ 24 'Ιουλ.
ΜΙΝΑ Δ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	Ίδε: «ΑΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ», σημαία Κοσταρίκας
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	Έτ. Χανδρῆς	24	1435	άργει Πειραιά ἀπό 10 'Ιανουαρίου
ΜΙΧΑΗΛ	«Αδάμαστος» A.E.	43	7260	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθίου	44	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 'Ιουλ. διά Βαγκούμερ
ΜΠΟΤΖΟΣ	Δ. Νίτσος	20	1114	εἰς Πειραιά 31 'Ιουλ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	'Ιω. Καρράς	44	7247	ἔφθ. Νέαν Ορλεάνην 20 'Ιουλ.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	'Άδ. Γουλανδρῆς	22	16991	ἔφθ. Πειραιά 29 'Ιουλ.
ΝΕΔΩΝ	Έτ. «Εὐγενίας	43	7230	άνεχ. Σάντος 21 'Ιουλ. διά Σάο Φρατζίσκο' ἔφθ. 23
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7231	άνεχ. Γιοκοσάκιαν 25 'Ιουλ. διά Σαΐγκον
ΝΗΡΕΥΣ	"Ηλ. Ε. Χατζηλίος κλπ.	37	5205	διῆλθεν Αγιον Βικέντιον 16 'Ιουλ. διά Φάλμουθ
ΝΙΚΟΛΑΣ	K. Πατέρας & Σια	43	7176	διῆλθε Κάσσα "Αϊλαντ 26 'Ιουλ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Άδ. Σιτίνια	43	7254	ἔφθ. Μπουένος "Αύρες 20 'Ιουλ.
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E. Κουλουκ. — I. Καΐρης	43	7254	ἔφθ. Τουράν 19 'Ιουλ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.	Έτ. «Μιχαλίδης» A.E.	42	7167	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 20 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	Έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	διῆλθεν "Αδεν 23 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	Έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	άργει Σίενταρι ἀπό 2 Μαΐου 1952
ΟΛΓΑ	'Εμπορ. — 'Εφοπλιστική	44	7176	ἔφθ. Είδονμάουθ 17 'Ιουλ.
ΟΝΤΡΥ	K. Γράτσο	45	7170	διῆλθεν Αρούμπαν 2 'Ιουλ. διά Χάϊφαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. B. Σκαρδέλης	43	7235	άνεχ. Ναγκόγια 13 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούς	17	3704	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 21 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Οκεανός» A.E.	19	5182	άργει Ελευσίνα ἀπό 4 Σεπτ. 1952
ΠΑΝΑΓΙΑ	'Αλεξάτος — Δούκας	21	1001	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 23 'Ιουλ. καὶ Πόρτ Σαΐδ 25
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Καραδίας	43	7258	άνεχ. Γιασδάτα 22 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	'Ιω. Γ. Π. Λιδανός	43	7176	ἔφθ. Μουρόραν 20 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7256	άνεχ. Σαβανάν 24 'Ιουλ. διά Γεωργετάουν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	K. Π. Λαιμός	20	5194	άνεχ. Βουδάνην 25 'Ιουλ. διά Μοζρουγκάο, ἔφθ. 26
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» A.E.	44	1923	ἔφθ. Αμβούργον 22 'Ιουλ. καὶ Λονδίνον 26
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» A.E.	43	7253	άνεχ. Γιοκοσάκιαν 22 'Ιουλ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	'Ιω. M. Νικόφρος	24	5026	άργει Ρόττερνταν ἀπό 3 Απρ. 1953
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 18 'Ιουλ. διά Σάντα Κρούζ
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III. (τάνκ.)	M. Νομικός	43	10448	ἔφθ. Γένοβαν 25 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	Yiοί Π. Γουλανδρῆς	44	10448	άνεχ. Κιουρασώ 9 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	'Άδ. Γουλανδρῆς	23	4693	άργει Ελευσίνα ἀπό 5 Αύγ. 1952
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	διῆλθε Τζιμπούτι 14 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΠΗΝΕΙΟΣ	Έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	άργει Ελευσίνα ἀπό 1 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	S. Τραπέζαδης	43	10193	άργει Αμπελάκι 31 'Ιουλ.
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	S. Σταυρίδης κλπ.	43	952	ἔφθ. Πειραιά 10 'Ιουλ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III. (τάνκερ)	Βαγιάννης & Σία	16	1765	διῆλθε Φλώσιγκ 24 'Ιουλ. διά Εσμπζεργκ
ΡΙΤΑ	Yiοί Σιγάλα	25	1412	έθο. Νοδωρωάσκην 20 'Ιουλ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑ·Ι·ΟΝΣ	Έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	διῆλθε Βιράλταν 25 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» A.E.	47	2754	άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	Έτ. «Τρανσπετρόλ»	18	5563	διῆλθε Λόδς "Αντζέλες 13 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμον
ΣΑΜΟΣ	Yiοί Δ. Ιγγλέση	43	7177	εἰς Κολόμπο ἀπό 22 'Ιουνίου
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Yiοί Σιγάλα	43	7176	άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΣΟΥΖΑΝΝΑ II.	N. Παπαδάτος	08	811	άνεχ. Σάντος 21 'Ιουλ. διά Ρίο Γκράντε, ἔφθ. 25
ΣΤΑΥΡΟΣ	Έτ. «Κάσσος»	44	7224	διῆλθε Σουέζ 24 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	διῆλθε Φερνάντο Νόργια 16 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	'Άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διῆλθε Τρίνινταντ 16 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανέριον
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7231	άργει Παλέρμο ο ἀπό 11 'Ιουνίου
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία I. Χανδρῆς	43	10448	άργει Κάρδιφ ἀπό 24 'Ιουνίου
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	"Εκτωρ Δρακούλης	11	3658	έθο. Πειραιά 1 'Ιουλ. επισκευή
ΤΗΝΟΣ	I. Πετσόπουλος	11	1459	έθο. Μοριουγκάο 12 'Ιουλ. (διά Κολόμπο)
ΤΡΙΤΩΝ	'Άδ. Γράτσοι	44	7250	διῆλθε Τζάκαρτα 20 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΥΔΡΑΙΟΣ II.	Κληρ. 'Αθ. Κουλόύρα	30	4557	έθο. Λαττάκια 18 'Ιουλ.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	άργει Πειραιά ἀπό 18 'Ιουλ. 1952
ΦΛΩΡΙΝΑ	K. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	έθο. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολομβίας) 10 'Ιουλ.
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	757	άνεχ. Βαγκούμερ 24 'Ιουλ. διά Νιουχάφεν
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	διῆλθε Θόρνστατη "Αϊλαντ 14 'Ιουλ. διά Νουμέσ
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» A.E.	44	7256	άνεχ. Τρίνινταντ 14 'Ιουλ. διά Νουμέσ
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	X. Χατζηπατέρας	44	7239	άνεχ. Τρίνινταντ 14 'Ιουλ. διά Νουμέσ
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» A.E.	45	7256	άνεχ. Προσχάφεν 8 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» A.E.	39	5643	διῆλθε Σουέζ 8 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΨΑΡΑ	'Αναστασίου Φασαλίδης	45	7255	Ίδε: «ΝΟΡΕ ΝΤΑ ΓΣΕΣ», σημαία Λιβερίας
ΩΡΕΟΙ	Γεώργ. 'Εμίρης	39	4967	άργει Σύρουν ἀπό 23 'Ιουνίου

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ.	«Τράμπη»	53	8400	άνεχ. Νάσυρου 26 'Ιουλ. δι' 'Ειδονυμάσουθ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Γιούνιον»	22	1048	άνεχ. Λειδόδες 22 'Ιουλ. διά Σουάνζ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ.	«Λουνίνο»	19	5354	έφθ. Κέμι 15 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΘΕΟ (λιβερ.)	έτ.	«Αντόρη»	43	7129	άνεχ. Μόζι 16 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΚΑΠΑΓΑΙΑΝΗΣ (λιβ.)	έτ.	«Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Ιουλ. διά Ν. 'Υόρκην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ.	«Γιουρόπα»	42	7018	παρελήφθη είς Λιβερπούλ 20 'Ιουλίου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Στάρ»	31	8872	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 14 'Ιουλ. διά Μούρμανσκ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ.	«Καρέτο»	43	7160	διῆλθε Παναμάν 12 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες, έφθ. 25
ΚΑΛΗ	έτ.	«Μάριν»	43	7166	έφθ. Αδεν 17 'Ιουλ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	έτ.	«Πανάρη»	43	7246	αερες. Λός "Αντζελες 20 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ.	«Καρνάσιον»	44	7281	έφθ. Μόζι 26 'Ιουλ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ.	«Σάν Μπερνάντο»	45	7255	άνεχ. Τοκοπίλλα 17 'Ιουλ. διά Κρίστομπαλ
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ	έτ.	«Λαιμπέριαν»	44	7281	άνεχ. Σαβάνναν 18 'Ιουλ. διά Βενεζούελλαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ.	«Κένταυρος»	19	6064	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 'Ιουλ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβερ.)	έτ.	«Κάνωπους»	41	7579	άργει Βαλτιμόρων από 22 'Ιουν. 1952
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιβερ.)	έτ.	«Ιντάλγκο»	43	7194	εις θέσιν 42 B. και 25 Δ., 'Ιουλ. 25 διά Λονδίνου
ΚΙΣΜΕΤ	έτ.	«Ιρκάρη»	22	2795	έφθ. Καράτον 26 'Ιουλ.
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβερ.)	έτ.	«Μπελμάρ»	44	7190	διῆλθε Τζιμπουτί 29 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΝΟΖΑ	έτ.	«Τράμπη»	44	7248	έφθ. Ρίον 'Ιανέρων 22 'Ιουλ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ.	«Ορούγια»	44	7160	έφθ. Μπουένος "Άυρες 14 'Ιουλ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ.	«Νεπτούνια»	13	9424	άνεχ. Μόντρεαλ 22 'Ιουλ. δι' Εύρώπην
ΚΟΝΔΩΡ	έτ.	«Ντέλ 'Εστε»	43	7933	άνεχ. Μπιλλιγκαμ 26 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΟΜΕΤ (λιβερ.)	έτ.	«Μονάρκο»	43	7177	άνεχ. Λιβερπούλ 14 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΡΘΙ	έτ.	«Μοντεπάρτο»	43	7261	εις Γκρήκον, ύπο μετασκευήν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβερ.)	έτ.	«Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Γιασάταν 12 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΚΟΡΣΙΚΑ (έπιθ.)	έτ.	«Μπάρου»	14	7475	άργει Καζαμπλάκιαν από 10 Αύγ. 1952
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ.	«Ζίτα»	43	7176	έφθ. Ροζάριο 23 'Ιουλ.
ΚΟΥΗΝ	έτ.	«Ντέλ 'Εστε»	44	7190	διῆλθε Παναμάν 23 'Ιουλ. έκ Περουβίας
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Κανόπους»	54	10800	εις Χάρτλεπουλ, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβερ.)	έτ.	«Κυανός»	43	10449	άργει Πειραιᾶ από 18 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ.	«Κογκισταντόρ»	45	7157	έφθ. Καλλάο 23 'Ιουλίου
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	έτ.	«Εργκάπα»	53	11262	άνεχ. Αμβέρσαν 15 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Μπαλτίκιο»	43	10195	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Φθεύ
ΛΑΜΥΡΑ	έτ.	«Πέντρεγκαλ»	45	7247	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 18 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ.	«Μίραμόντε»	53	13406	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 23 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΛΕΙΒΑΔΙΑ	έτ.	«Κάλουμπρ»	43	7218	άνεχ. Πόρτ 'Αλφρεντ 24 'Ιουλ. διά Ντεμεράρα
ΛΙΑΙΜΠΕΤ	έτ.	«Μοντεβέρντε»	44	7235	"Ιες: «ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ», ώς μετανομάσθη
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΩΡ	έτ.	«Παναμερικάνα»	44	7176	άνεχ. Πόρτ 'Ελιζάμπετ 14 'Ιουλ. διά Βικτωρίαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ.	«Ατλαντικά»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 18 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Χερέπιτα»	27	4966	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ.	«Βιβάλετ»	27	6192	έφθ. Πειραιᾶ 20 'Ιουλ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ.	«Μπρόστον»	44	7160	εις θέσιν 37 B. και 28 Δ., 'Ιουλ. 25 διά Βορυττόν
ΜΑΙΡΗ (λιβερ.)	έτ.	«Μονρέδια»	49	5841	άνεχ. Όζάκαν 10 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΜΑΚΡΟΝ (λιβερ.)	έτ.	«Ουέστερν»	43	7161	έφθ. Μπουένος "Άυρες 15 'Ιουλ.
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ.	«Όλμεντο»	42	7210	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 27 'Ιουλ.
ΜΑΝΤΩ·Ι·Α (λιβερ. δεξ.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα»	43	7243	άργει Μπουών από 16 'Ιαν. 1953
ΜΑΝΤΩ	έτ.	«Φωσίαν»	44	7176	έφθ. Μαντράς 20 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όντσουρ.)	έτ.	«Σάσουθερν Κράξ»	44	7244	άνεχ. Ρίον 'Ιανέρων 20 'Ιουλ. διά Μπουένος "Άυρες
ΜΑΡΓΚΩ	έτ.	«Ούλτραμαρίνα»	43	7160	έφθ. Μορμουγκάο 1 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ	έτ.	«Νάσιοναλ»	28	5660	άνεχ. Μορμουγκάο 1 'Ιουλ. Μουρόραν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ.	«Βέγας»	43	7223	άνεχ. Αμβούργον 17 'Ιουλ. διά Λουλέα, έφθ. 21
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ.	«Κρυστάλ»	20	3326	έφθ. Σιγκαπούρην 7 'Ιουλίου
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Άρκουλλα»	22	4949	εις θέσιν 48 B. και 5 Δ., 'Ιουλ. 20 διά Μπουένος "Άυρες
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ.	«Άρκουλλα»	43	7059	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (λιβ.)	έτ.	«Φωσίαν»	43	6118	παρελήφθη εἰς Τάιν. ένσωλώθη
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Παναμένα - Γιουρόπτα»	48	6118	έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λιβ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	24	4701	παρελήφθη εἰς Χάλιφας, έπισκευή .
ΜΑΡΙΤΑ·Ι·Μ ΛΗΝΤΕΡ (λιβερ. δεξ.)	έτ.	Παναμένα - Γιουρόπτα»	47	6113	άνεχ. Βαλτιμόρη 25 'Ιουλ. διά Περούδιαν
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ.	«Μαριτάιμ»	52	12995	έφθ. Μαντράς 20 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΟΣ (λιβερ.)	έτ.	«Σάν Κεράσιμο»	53	13033	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 'Ιουλ. διά Σαβάνναν, έφθ. 24
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Εύκαριερς»	20	3483	έφθ. Μάντζεστερ 7 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Μοτόδες»	43	7132	εις θέσιν 49 B. και 3.32 Δ., 'Ιουλ. 25 διά Χ.μππον ρόδς
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ.	«Μπαλμπόπα»	54	18625	εις Ήνωμ. Πολιτείας, ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΤΩΔΙΟΣ (Χονδ.)	έτ.	«Ματζέλια»	27	6382	άργει Πειραιᾶ από 16 'Ιουλίου
ΜΑΤΩΔΙΟΣ (Χονδ.)	έτ.	«Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 'Ιουλ. διά Βόρ. Ειρηνικὸν
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ.	«Ινκάικα»	45	7264	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 'Ιουλ. δι' Ολλανδίαν
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ.	«Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	διῆλθεν Αδεν 20 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΜΕΝΤΩΡ	έτ.	«Μέντορ»	18	1395	άργει Κάρδιος από 5 Φεβρ. 1953
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ.	«Άριόνα»	19	7588	άργει Βαλτιμόρην από 9 Νοεμ. 1953
ΜΕΣΣΑΣΑΘΟΥΡΙ	έτ.	«Σάν Ραφαέλη»	43	7227	άνεχ. "Αμιστερνταμ 18 'Ιουλ. διά Κάσσα "Αϊλαντ
ΜΕΣΣΑΡΙΑ	έτ.	«Σάν Ραφαέλη»	43	7227	έφθ. Βαλτιμόρη 23 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΛ Ι.Γ.	έτ.	«Η. Κορντόπτα»	44	7215	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 'Ιουλ. διά Σαβάνναν, έφθ. 24
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δεξ.)	έτ.	«Μοτόπτες»	52	8453	έφθ. Μάντζεστερ 7 'Ιουλ.
ΜΟΖΑΡΤ (λιβερ.)	έτ.	«Μπαλμπόπα»	54	18625	εις θέσιν 49 B. και 3.32 Δ., 'Ιουλ. 25 διά Χ.μππον ρόδς
ΜΟΝΤΕΡΕ·Ι·ΤΩΡ (όνδ.)	έτ.	«Μαρτζέλια»	27	6382	εις Ηνωμ. Πολιτείας, ύπο συμπλήρωσιν
ΜΠΑΓΚΟΚ (έπιθ.)	έτ.	«Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	άργει Μασσαλίαν από 14 'Ιουλ. 1950
ΜΠΑΖΙΔΑ II. (λιβερ.)	έτ.	«Πιασμότες»	43	7176	έφθ. Χιροχάτα 18 'Ιουλ.
ΜΠΑΤΣΙ	έτ.	«Έλλεκριερς»	44	7207	"Ιες: «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.», ώς μετωνυμάσθη
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβερ.)	έτ.	«Μπουρίκα»	20	854	έφθ. Σάν "Αντώνιο 19 'Ιουλ.
ΜΠΟΥΡΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	έφθ. Αλεξανδρειαν 22 'Ιουλ.
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ.	«Στανάϊ»	30	9243	άργει Α'Μπελάκι από 23 Σεπτ. 1952
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ.	«Χάριό»	43	7196	άργει Πειραιᾶ από 18 'Ιουνίου
ΜΥΡΙΑΜ	έτ.	«Άριστα»	43	7176	άνεχ. Σπάτη 17 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ.	«Καρρίμπιαν»	43	7176	άργει Ρίβερ Φάλ από 24 Μαΐου
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΩΡ	έτ.	«Σάν Ρόκκο»	25	4954	έφθ. Μπουένος "Άυρες 25 'Ιουλ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ.	«Νάσιοναλ»	43	7176	άνεχ. Μπονάν 20 'Ιουλ. δι' Άγγλιαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιβ.)	έτ.	«Νέπτουν»	20	3078	άνεχ. Μπονάν 11 'Ιουλ. διά Νιαταγάς
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ.	«Γκράπταλ»	44	7248	άνεχ. Ματάντι 11 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβερ.)	έτ.	«Ναφτόλ»	20	6416	άνεχ. Κόμπη 25 'Ιουν. διά Φίτζι
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ.	«Νεβδάν»	29	4130	άργει 'Ελευσίνα από 15 'Ιουλ. Σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΕΒΑΔΑ (λιβερ.)	έτ.	«Εσπέριο»	53	5850	έφθ. Γύνιαν 12 'Ιουλ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ.	«Νεπτούνια»	20	10474	έφθ. Λοινδίνον 26 'Ιουλίου
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Πρέγκα»	52	11267	διῆλθε Κόμπι 19 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ.	«Παράνα»	53	12396	διῆλθε Χόμπαλτόρ 17 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ.	«Ντονόζ»	44	7255	έφθ. Παλέρμα 19 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβερ.)	έτ.	«Λειβάνδια»	43	7167	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιβερ.)	έτ.	«Παναμά	43	7920	διῆλθε Λός "Αντζελες 25 'Ιουλ. διά Περούδιαν
ΝΙΚΟΣ	έτ.	«Αζόρες»	45	7023	έφθ. Είδονυμάσθ 22 'Ιουλ.
ΝΙΚΥ (λιβερ.)	έτ.	«Πουέρτο λά κ Πλάτο»	53	7200	διῆλθε Βαλέντισαν 26 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς

ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. "Αίλα Ναβαρένα"	43	7330	διήλθε Τρινιταντ 26 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ άργει "Αμπελάκι από 20 'Ιουνίου
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Στάρ Λάιν»	28	9002	έφθ. Ιωυούτς 22 'Ιουλ.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Πανάμ-Γιουρόποτ»	28	7104	άνεχ. Ναυγκόγια 6 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ, έφθ. 23
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερν Σιφφάριγκ»	43	7175	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 18 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	άνεχ. Γιοκσούκαν 14 'Ιουλ. διά Τουλώνα
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιβερ.)	έτ. «Παλμύρα»	53	5826	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουλ. (διά γενικάς δοκιμάς)
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	39	4967	παρελήφθη εἰς Φόλεύ
ΝΟΡΘ ΝΤΙΟΥΚ λιβ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	10712	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 21 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	διήλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Κόρπους Κρίστι
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άνεχ. Καζαπλάγκαν 13 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Ατλάντικα»	44	7054	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	άργει Πειραιά από 10 'Ιουλ. Σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	άνεχ. Καρντένας 10 'Ιουλ. δι' Ινδίας
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φόραλον»	45	7148	άνεχ. Γιοκσούκαν 18 'Ιουλ. διά Τουράν
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Γδύνιαν 23 'Ιουλ.
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	ένεχ. Κέιπ Τάουν 24 'Ιουλ. διά Νότ. Αμερικήν
ΝΟΥΤΣΙ (λιβερ.)	έτ. «Λιμπέρο. Φράύτερ»	44	7161	έφθ. Μόντρεαλ 13 'Ιουλ. και Φάρερ Πόιντ 16
ΝΤΑΡΝΙ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	άργει Αμπελάκι από 28 Μαΐου
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	24	5981	άργει Πειραιά από 10 Μαρτίου
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	άνεχ. Μπαχιάν Μπλάγκαν 20 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΝΤΟΜΙΝΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Παρανασόσ»	44	7176	άργει Πειραιάδι από 31 Μαΐου
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8236	άργει Πειραιάδι από 16 'Οκτ. 1953
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	35	7293	εἰς Σάν Λορέντζο από 29 'Ιουνίου
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόα»	44	7244	άνεχ. Μαυρίκιον 22 'Ιουλ. δι' Αδεν
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	έφθ. Μπουένος "Αύρες 10 'Ιουλ. (δι' Εύρωπην)
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	εἰς Χάρτλεπουλ. υπό συμπλήρωσιν
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανοστεάνικα»	54	7500	διήλθε Σαουθάμπτον 26 'Ιουλ. διά Γερμανίαν
ΩΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανοσταλάντικα»	53	22979	εἰς Κίελον, υπό συμπλήρωσιν
ΩΛΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (δεξ., λιβερ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14000	διήλθε Σατιδ 22 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΩΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ· (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	13652	εἰς Σαίν Ναζαίρ, υπό συμπλήρωσιν
ΩΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	53	20453	άργει εἰς Ίνωσιμα από 24 'Οκτ. 1954
ΩΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	48	11298	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 23 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΩΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	14047	διήλθε Σουέζ 21 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΩΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	50	17722	εἰς Αμβούργον από 19 'Ιουν., έπισκευή
ΩΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	14221	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 21 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΩΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτος»	53	14009	εἰς Κίελον υπό συμπλήρωσιν
ΩΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΔ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	49	17722	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά Λίβανον
ΩΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	54	14000	εἰς Γαλλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΩΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	13660	διήλθε Σουέζ 21 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΩΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρριέντες»	45	10448	διήλθε Σουέζ 22 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΩΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	54	14200	εἰς Αμβούργον από 19 'Ιουν., έπισκευή
ΩΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Λ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	54	13500	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 21 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΩΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	54	13665	εἰς Κίελον υπό συμπλήρωσιν
ΩΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	21239	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά Λίβανον
ΩΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	54	13665	εἰς Γαλλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΩΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	49	17722	διήλθε Σουέζ 21 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΩΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	53	14000	διήλθε Σουέζ 22 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΩΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	49	17724	άργει Κίελον από 4 Δεκ. 1953
ΩΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	13019	διήλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Πώλσμπορ
ΩΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	50	17722	άργει Ορλέανην 23 'Ιουλ.
ΩΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	53	13900	έφθ. Νέαν Ορλέανην 23 'Ιουλ.
ΩΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	54	20611	έφθ. Αμστερταμ από 6 Αύγ. 1953
ΩΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Υ·ΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φράύτερ»	44	7255	άνεχ. Κάρδιφ 23 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΩΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφόρες»	27	8627	έφθ. Ρίον Ιανέιρον 19 'Ιουλ.
ΩΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά·Πλάτω»	43	7265	άνεχ. Κάρδιφ 23 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΩΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	έφθ. Ρίον Ιανέιρον 19 'Ιουλ.
ΞΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβλλ»	43	7176	άνεχ. Λόδς Αντέλες 23 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΤΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7160	
ΤΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7243	
ΤΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπριος»	17	992	
ΤΑΝΑΓΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Εβερεστ»	19	974	
ΤΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	
ΤΑΝΑΧΑΡΤΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7281	
ΤΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	
ΤΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	
ΤΑΤΡΙΑ	έτ. «Πάτριο»	44	7229	
ΤΑΘΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβερ.)	έτ. «Πάξ»	26	5937	
ΤΕΛΟΨ (λιβερ.)	έτ. «Σάμποκ»	44	7166	
ΤΕΡΑ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Σάμποκ»	45	7148	
ΤΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Καρρέτο»	43	7176	
ΤΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	
ΤΙΝΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	
ΤΙΟΝΕΡ	έτ. «Παράνα»	54	6165	
ΤΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	
ΤΛΟΒΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Μέδονσα»	43	7105	
ΤΟΙΑΙ	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	45	7331	
ΤΟΛΥΖΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Γ. Νικολάου»	54	8500	
ΤΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Γκόμπαλες»	45	7159	
ΤΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Αλ· Πλάτω»	44	7163	
ΤΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Άρης»	43	7257	
ΤΟΥΚΟΚΑΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Νουέδα Ζρανάδω»	45	7267	
ΤΡΑΝΤΟ	έτ. «Πουκού»	36	7104	
ΤΡΙΜΑ (Κοσταρ.)	Π. Γ. Κοτταρόπούλος	19	2256	
ΤΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Μπαλμπόσ»	32	400	
ΤΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ντελ "Εστε»	44	7192	
ΤΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	
ΤΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	
ΤΡΕΝΑ	έτ. «Εμπρέσω»	42	7176	
ΤΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Πάξ»	20	5686	
ΤΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	
ΤΡΟΜΠΕΤ	έτ. «Παστσίφικα»	44	7229	
ΤΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Βέριτας»	19	2632	
ΤΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Κιστανέρα»	21	6448	
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Εσκομπάλ»	45	7151	
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	έτ. «Παράνα»	44	7281	
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Σαίντ»	44	7176	
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟΪ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σάν Αντώνιο»	36	5136	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Γουμέλικα»	44	7282	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιασίζια»	23	5374	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)	Π. Σαμωνάς	19	2659	ΕΒΥΘΙΣΘΗ, εἰς τὰς ισπανικάς ἀκτὰς

ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2088	έφθ. Λουδίνον 4 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικό»	44	10700	άργει Σπέτζιαν από 4 Μαΐου
ΣΑΝ ΠΑΝΤΓΛΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάνα Παντελέημων»	44	7283	ανεχ. Χονολουλού 2 'Ιουλ. διά Περουβίαν
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7250	έφθ. Αμπούργον 20 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιθερ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	άνεχ. Λός 'Αντζελες 16 'Ιουλ. διά Χαβάνναν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάνι Μαρίτιμα»	44	7220	έφθ. Καμαΐσι 24 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάνι Μαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Νάρην 23 'Ιουλ. δι' Αμερέρσαν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	43	7118	άνεχ. Κουζ Μπαϊν 14 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπτόρες»	43	7257	άνεχ. Μόντηλ 18 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ι' ζακουσανα»	43	7164	άργει Πειραιά πάτη 17 'Ιουλ.
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	άνεχ. Μαϊάμι 19 'Ιουλ. διά Βέρα Κρούζ
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ. «Άδιας»	20	2606	εἰς θεσιν 30 Β. καὶ 53 Δ., 'Ιουλ. 19 διά Ρόττερνταμ
ΣΑΕΟΝΣΗ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οριενταλ»	53	12843	έφθ. Μιούτεβιδον 23 'Ιουλ. καὶ Μπουένος Αύρες 25
ΣΑΕΟΝΣΚΑΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οριενταλ»	53	13000	άνεχ. Αυστερνταμ 15 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΣΑΕΟΝΧΗΔ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οριενταλ»	52	12705	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 20 'Ιουλ. διὰ Λίθανον
ΤΑΞΟΝΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οριενταλ»	53	12705	διηλθε Τζινινταν 17 'Ιουλ. διά Μόμπιλ, έφθ. 26
ΤΑΠΦΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	άνεχ. Βαγκούνερ 23 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουένα Γρανάδα»	44	7177	διηλθε Παναμάν 19 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιθερ.)	έτ. «Νουένα Σεβίλλα»	44	7166	άνεχ. Κιουρασώ 18 'Ιουλ. διά Λάζ Πιέντρας
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	εἰς Αμστερνταμ, υπὸ μετασκευὴν
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάνι Φλέπιπε»	43	7321	άνεχ. Γκάρστον 24 'Ιουλ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιθερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	διηλθεν 'Αλγερίου 24 'Ιουλ. διὰ Μομπάσσα
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΚ	έτ. «Ινσουλαρ»	44	7176	άνεχ. Άνγκαρ 18 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάνι Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Κιουρασώ 18 'Ιουλ. διά Χαβάνναν
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Μάλταν 24 'Ιουλ.
ΣΟΥΖΥ (Κοστ.)	έτ. «Κάμαρον»	19	611	άνεχ. Κέπιτ Τάουν 21 'Ιουλ. διά Ντάρμπιαν, έφθ. 25
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	έφθ. Μπλάθη 24 'Ιουλ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	διηλθε Τζαμάκιαν 22 'Ιουλ. διά Καζαμπλάγκαν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθερ.)	έτ. «Ατζίθης»	25	5136	διηλθε Ηρακλάτηρ 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 27
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αίολος»	43	7199	άνεχ. Αυστερνταμ 24 'Ιουλ. διά Τσώρτσιλ
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	έφθ. Αντόφαγκαστα 18 'Ιουλ.
ΣΤΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Σάρρα»	44	7162	έφθ. Πόρτ "Αλφρεντ 15 'Ιουλ.
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7324	έφθ. Λίθερπουλ 16 'Ιουλ.
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	διηλθε Παναμάν απὸ 29 'Ιουν. διὰ Χουάσκο
ΣΤΡΑΠΟΥΡΙΕΣ	έτ. «Ατζέκα»	43	7331	ά.ε.χ. Σηπτάτη απὸ 28 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	άργει 'Αυδέρσαν απὸ 26 'Οκτ. 1952
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνα»	21	7409	"1δε : «ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ», ὡς μετωνυμάσθη
ΤΑΚΟ-Ι-Α (λιθερ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7176	άνεχ. Ράς Τανόύρα 21 'Ιουλ. διά Νύνασχαν
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	12000	έφθ. Σάντος 17 'Ιουλ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Μπελέν»	44	7255	διηλθε Λάδσεντ 21 'Ιουλ. διά Δανίαν
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάνι 'Ατανάσιο»	15	2557	άνεχ. Άνγκαρ 18 'Ιουλ. δι' Περσικὸν Κόλπου
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Δίδω»	43	7176	έφθ. Σέλμπιτον απὸ 25 Σεπτ. 1952
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθερ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	άνεχ. Μπουένος Αύρες 15 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιθερ.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9150	έφθ. Κουρείτ 15 'Ιουλ.
ΤΖΟΡΤΖ (λιθερ.)	έτ. «Κογκόρτια»	20	3526	διηλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Φόλευ
ΤΖΩΛΙΑ	έτ. «Μπαλμπά»	54	18675	άνεχ. Πέρωνις 19 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Λίμπερος»	53	25010	έφθ. Καρφαγένη 22 'Ιουλ.
ΤΙΝΗ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	52	12523	έφθ. Καρφαγένη 17 'Ιουλ.
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Ημισφάρι»	44	7246	έφθ. Καρφαγένη 17 'Ιουλ.
ΤΟΡΜΟ-Ι-Α (λιθερ.)	έτ. «Αντρα»	44	7216	άνεχ. Λουλέα 17 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Πολύνια»	43	7162	έφθ. Λουλέα 21 'Ιουλ.
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	"1δε : «ΠΕΡΛΑ Α'-ΙΛΑΝΤ», ὡς μετωνυμάσθη
ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ (λιθερ.)	έτ. «Κάρψιμ»	19	5670	άνεχ. Γκάλεστον 17 'Ιουλ. διά Μάντζεστερ, έφθ. 23
ΤΡΙΑΙΝΑ	έτ. «Μιτάχια Σαλίνας»	44	7190	έφθ. Καρφαγένη 22 'Ιουλ.
ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Θήσατρ»	43	7289	έφθ. Σιεμουφέγκος 18 'Ιουλ. καὶ Φιλαδέλφειαν 25
ΤΡΟ-Υ (όνδουρ. δεξ.)	έτ. «Κολόν»	21	8206	άργει Σέλμπιτον απὸ 17 Σεπτ. 1953
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα 'Αμερικάνα»	43	7176	άνεχ. Άνγκαρ 18 'Ιουλ. δι' Γιοκοχάμαν
ΤΥΧΑ	έτ. «Ρούγαγια»	42	7134	άνεχ. Λόδη 'Αντζελες 19 'Ιουλ. διά Καλλάο
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Ναδεγκάντες»	45	7256	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 'Ιουλ.
ΦΑΙΑΣ II.	έτ. «Πόλσος»	44	7060	έφθ. Χιούστον 25 'Ιουλ.
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντελ 'Εστε»	43	7132	διηλθε Ντακάρ 21 'Ιουλ. διά Λίθερπουλ
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Ινικάίκα»	45	7263	έφθ. Μασσαλίαν 17 'Ιουλ. διὰ Σαίγκον
ΦΙΛΑΤΡΙΚ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Τσέρο λά Πλάτα»	21	6873	άργει Ρίβερ Μπλαγκουσώτερ απὸ 15 Μαΐου
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (λιθερ.)	έτ. «Πουγκρέσσο»	44	7247	εἰς θεσιν 42 Β. καὶ 58 Δ. 'Ιουλ. 24 Πόρτ "Αλφρεντ
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 'Ιουλ.
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξαμ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	έφθ. Μπρόνσμποτελ 13 'Ιουλ.
ΧΕΡΕΝΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3800	έφθ. Σεπτέντιον 13 'Ιουλ.
ΧΗΔΕΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Κολόν»	34	858	διηλθε Κολόμπο 14 'Ιουλ. διά Πενάγκ
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	15745	διηλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΧΟΚ	έτ. «Ντελ 'Εστε»	43	7127	διηλθε Τρίνινταν 19 'Ιουλ. διά Ντάρμπιαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	53	12513	διηλθε Φρανσεσία 21 'Ιουλ. διά Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΧΡΥΣ (λιθερ.)	έτ. «Γκράντο»	43	7250	διηλθε Παναμάν 8 'Ιουλ. διά Περουβίαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Ιουλ. καὶ Βαλτιμόρην 26
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 20 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	42	7175	διηλθε Ντόρερ 15 'Ιουλ. διά Χάμπιον ρόδες
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιθερ.)	έτ. 'Ωκεανοπόρος»	44	7293	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουλ. διά Βαμπάνα

(Συνέχεια ναυλώσεων ἐκ τῆς 29ης σελίδος)

«ΑΙΓΑΙ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιθεριστών) 11.235 τόνων d.w. (527.000 κ.π. διά δέκατα, ταχύτης 12 μιλλών, μὲ κατανάλωσιν 22 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά ταξιδίου έξι Ιαπωνίας εἰς Νότιον Αμερικήν, 13(3), παράδοσις εἰς Γιοκοχάμαν 21—26 Ιανουαρίου, έπαντοπαράδοσις εἰς Ρίβερ Πλέιτ ή Βραζιλίαν, σύμφωνα βρεφείστερων τοῦ Ρίου Ιανείρων.

«ΜΑΙΡΗ Κ.» (σημ. άγγλικην) 10.750 τόνων d.w. (484.000 κ.π. διά δέκατα, ταχύτης 10—10½ μιλλών, μὲ κατανάλωσιν 24—25 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά ταξιδίου έξι Ήνωμ. Πολιτείας εἰς Εύρωπην, 22(6), παράδοσις εἰς Νόρδερην ρέετς, έπαντοπαράδοσις εἰς Αγγλίαν.

«ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΖΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» 10.865 τόνων d.w. (499.000 κ.π. διά δέκατα, ταχύτης 10—10½ μιλλών, μὲ κατανάλωσιν 26—27 τον. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά ταξιδίου διά ταξιδίου εἰκότες Ηλίδης εἰς Εύρωπην δόλ. 2.55, παράδοσις εἰς λιμένα Χίλης 25 Αύγουστου έως 15 Σεπτεμβρίου, έπαντοπαράδοσις εἰς Αγγλίαν — Κόντινεντ Η. Μεσσηνίας.

«ΠΑΤΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΚΑ» (πανωρ.) 10.920 τόνων d.w. (499.000 κ.π. διά δέκατα, ταχύτης 10½ μιλλών, μὲ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά 2 έως 3 μήνας, δόλ. 1.85, παράδοσις εἰς λιμένας Ειρηνικού μεταξι 10 Αύγουστου έως 5 Σεπτεμβρίου, έπαντοπαράδοσις εἰς λιμένα άνατολικής οάκτης Ηνωμένων Πολιτειών ή Καναδά.

«ΠΑΤΡΕ» (πανωρ.) 10.757 τόνων d.w. (475.000 κ.π. διά δέκατα, ταχύτης 10½ μιλλών, μὲ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά 6 έως 7 μήνας δόλ. 2.17½, παράδοσις εἰς Βραζιλίαν, Αύγουστον.

Τὰ δεξαμενότλοια

«ΝΗΜΕΡΤΗΣ» (λιθερ.) ἐκ Λιθερίου 16.000 τ. πετρελαιοειδῶν διό Φαλκονάρα

65% ἐπὶ διάτονος τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικοῦ ναυλολογίου, φόρτωσις τέλη Ιουλίου. «ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ.» (λιθερ.) ἀπὸ άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 7000 τ. διυλισμένων πετρελαιοειδῶν (τημά ημέρας πορτίου) δι' ανατολικήν ἀκτὴν Ιταλίας καὶ Τεργεστού δολ. 10. Φόρτωσις τέλη Ιουλίου.

«ΜΙΧΑΗΑ Λ.» (λιθερ.) ἀπὸ άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 15.000 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Αγγλίαν — Κέντινεντ δολ. 4.200 ὄφιδον διά φόρτωσιν ἐκ Κλιφορνίας δολ. 7.90. Φόρτωσις τέλη Ιουλίου.

«ΛΑΙΑΝ ΝΤΟΡΟΥ» (λιθερ.) ἐκ Κούδασ 10.000 τ. μελάσσης Θαλάσσης 16.000 τ. πετρελαιοειδῶν τρία συνεχή ταξιδία διά Νόρδερην 70% ἐπὶ διάτονος τῆς βάσεως τοῦ M.O.T., ἔξι φύδια ταξιδία αὖ τὴν Σιδώνα εἰς τὴν Ιταλίαν 12% ἐπὶ διάτονος τῆς βάσεως τοῦ M.O.T., ζωρεῖς Αύγουστον.

«ΝΟΡΟ ΧΙΓΚ» λιθερ. (ex «ESSO Bristo») 15.000 τόνων d.w. (παγκόμιοι μεταφοραί πετρελαιοειδῶν) διά συνεχή ταξιδία ἐπὶ 18 μήνας, 11% ἐπὶ διάτονος τῆς βάσεως τοῦ M.O.T., μὲ όφιδον τοῦ πλοιοκτήτου δι' αντικατάστασιν τοῦ πλοίου δι' έπειτα 18.000 τόνων d.w. διὰ Πολιτειών ή Ηγαγίαν.

«ΝΟΡΟ ΝΤΙΟΥΚ» λιθερ. (ex «ESSO Bristo») 15.000 τόνων d.w. (παγκόμιοι μεταφοραί πετρελαιοειδῶν) διά συνεχή ταξιδία ἐπὶ 18 μήνας δι' αμφοτέρων τῶν πλοίων, 19% ἐπὶ διάτονος τῆς βάσεως τοῦ M.O.T., ζωρεῖς Αύγουστον.

«ΝΟΡΟ ΝΤΟΛΙΑΝ» λιθερ. (ex «ESSO Bristo») 15.000 τόνων d.w. (παγκόμιοι μεταφοραί πετρελαιοειδῶν) διά συνεχή ταξιδία ἐπὶ 18 μήνας δι' αμφοτέρων τῶν πλοίων δι' έπειτα 18.000 τόνων d.w. διὰ Πολιτειών ή Ηγαγίαν.