

# NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1952

Αρ. Φύλλου 407/166

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΘ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β'.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 407/166

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΜΑΐΟΥ 1952

### ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

#### Τὸ ὑστάτον S.O.S.

Ἡ ιταλικὴ ναυτικὴ ἐφημερὶς «L'Avvisatore Marittimo» εἰνε τὸ ἔγκυρότερον τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων τῆς γείτονος χώρας. Τὰς ἀποφεις κυρίως τῶν τεσσάρων μεγάλων ἐπιχορηγουμένων ναυτικῶν ἑταῖρων τῆς «Εἰπιπάτης» διεμφενεῖ. Εἰς ἔνα τῶν τελευταίων φύλλων τῆς ἡ ἐν λόγω ἐφημερὶς ἐν κυρίῳ ἀρθρῷ υπὸ τὸν τίτλον «Ἐλλάπονο—Ιταλικὸς ἀνταγωνισμὸς εἰς τὴν Εγγὺς Ἀνατολὴν» γράφει τὰ ἔξι:

«Πρὸ τοῦ πόλεμου αἱ θαλασσαὶ μεταφοραὶ μετὰ τῶν λιμένων τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου εὐρίσκοντο κυρίως εἰς χείρας τῶν Ἐλλήνων καὶ τῶν Ἰταλῶν ἐφοπλιστῶν. Τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα, ὡς οἰκονομικῶτερα, ἦσαν εἰς θέσιν νὰ ἀντιμετωπίζουν τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἄλλων σημαιῶν καὶ ὡς ἐκ τούτου ἔρχομενοι κατὰ προτίμησιν ταῦτα, λόγω τῶν σχετικῶν εὐθυνοτέρων εἰσιτηρίων. Αἱ ἐλληνικαὶ γραμμαὶ ἔχετείνοντο μέχρι τῶν παραδοσιαδινῶν λιμένων καὶ τῶν τῆς Μαύρης Θαλάσσης ὡς καὶ πρὸ τοὺς λιμένας τῆς Μικρᾶς Ἀσίας, τῆς Συρίας, τοῦ Λιβανοῦ, τῆς Παλαιστίνης καὶ τῆς Αιγαίουποτοῦ. Ἐκτὸς τῶν πυκνῶν δρομολογίων τῆς ἑταῖριας «Ἀκτοπλοΐα τῆς Ἐλλάδος» καὶ ἀλλαὶ ἐλληνικαὶ ἑταῖραι εἰργάζοντο εἰς τὰς γραμμαὶς αὐτῶν, τῶν ὅποιων ἦσαν εἰς θέσιν νὰ συναγωνίζωνται ἐπιτυχῶς τὰς ἔναντι σημαιῶν, χωρὶς νὰ λαμβάνουν ἐπιχορηγησιν ἀπὸ τὴν Ἐλληνικὴν Κυβερνήσιον.

«Μετὰ τὸ τέλος τοῦ πόλεμου, καίτοι διάφοροι ἐλληνικαὶ γραμμαὶ ἐπανέλαβον τὴν δράσιν τῶν, δὲν δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν, ὅτι ἡ ἐλληνικὴ σημαία κατώρθωσε νὰ ἀνακτήσῃ τὴν προπολεμικὴν θέσιν τῆς εἰς τὰς θαλασσαὶς μεταφοράς τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου. Τούτο δορείται ἀφ' ἐνὸς εἰς τὸ κλείστον τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ εἰς τὴν ἀνώμαλον κατάστασιν εἰς τὴν Εγγὺς Ἀνατολήν, ἀλλὰ κυρίως εἰς τὴν αὗτην τοῦ κόστους ἐκ μεταλλεύσεως τὸν πλοίον.

«Ἀντιθέτως, ἡ ιταλικὴ σημαία, ἡ ὁποία πρὸ τοῦ πόλεμου εἶχεν ἀνάγκην ἐπιχορηγήσεων ἐκ μέρους τῆς Κυβερνήσεως τῆς διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ συναγωνισμοῦ, κατώρθωσε νὰ ἀπικρατήσῃ.

«Ἡ ιταλικὴ πολιτικὴ εἰς τὴν Εγγὺς Ἀνατολήν εἶνε πάντοτε ὡς οὔτη, δηλαδὴ ἀποδέπτει εἰς τὴν μονοπάλην τῶν θαλασσῶν αὐτὸν ἀποδέπτει εἰς τὴν πυκνήν πόλεμον τῆς Εγγὺς Ἀνατολής διὰ τῆς αὐξησεως τῆς πυκνότητος τῶν δρομολογίων καὶ διὰ τῆς συνεχοῦς βελτιώσεως τῶν εἰς τὰς γραμμαὶς ταύτας διατίθεμένων πλοίων.

«Ἐκτὸς τῶν ἐπιχορηγουμένων γραμμῶν τῆς «Ἀντιράτικα», αἱ ὁποῖαι συνεχῶς βελτιώνονται τὸ πλωτὸν ὑλικὸν τῶν καὶ αἱ γραμμαὶ τῶν ἀνεξαρτήτων ἑταῖρων χρησιμοποιοῦνται τὰ τελευταῖα ἐπὶ σεβαστὸν ἀριθμὸν πλοίων εἰτὲ νεοτεύκτων εἴτε εἰδικῶς μετασκευασθέντων, οὕτως ὥστε νὰ ἀντιποκρίνωνται τὰυτα πληρέστερον πρὸ τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς Αγγύς Ἀνατολῆς.

«Οὕτω, μετὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ νεοτεύκτου πλοίου τῆς «Ἐνότρια», τὸ ὅποιον ή «Ἀντιράτικα» ἔθεσε τελευταῖς ἐν ὑπεροειδεῖ εἰς τὴν γραμμὴν Ἰταλίας—Αιγαίουποτοῦ, ἔτερον νεότευκτον, τὸ «Μεσσάπια», πρόκειται νὰ καθέλκυσθῇ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Τάραντος, τὸ ὅποιον καὶ θὰ διατεθῇ εἰς τὴν αὐτὴν γραμμὴν.

«Ἡ ίδια ἑταῖρα ἔχει ηδη ὑπὸ παραγγελίαν σκάφος τοῦ τύπου «Ἐσπέρια», τὸ ὅποιον θὰ ὀνομασθῇ «Ἀουζόνια» καὶ θὰ ἀναπτηρώῃ τὸ «Ἐνότρια» εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Εγγὺς Ἀνατολῆς, ἐνῷ τὸ τελευταῖον τοῦτο θὰ τεθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Ἰταλίας—Ισραήλ.

«Ἡ Ιταλία θὰ ναυπηγήσῃ δύο ἀκόμη πλοῖα διὰ τὴν γραμμὴν Ἰταλίας—Περισσώς—Κωνσταντινούπολεως.

«Ἐν όψει, δὲν, ἐνὸς τοιαύτης δόλκης προγράμματος τῆς Ἰταλίας πιστεύομεν, διότι ὁ συναγωνισμὸς ἐνιστάται τῆς Ἰταλικῆς σημαίας εἰς τὴν Εγγὺς Ἀνατολήν θὰ είνει μᾶλλον δύσκολος. Ἐκτὸς ἐάν τὰ Ισχυρὰ ἐλληνικὰ ναυτιλιακὰ συγκροτήματα τοῦ Λοιδίου καὶ τῆς Νέας Υόρκης ἀποφασίσουν νὰ ἐνδιαφερθοῦν ἐνεργῶς διὰ τὸν μεσογειακὸν τομέα, διόπειτε τοιαύτη σκέψις πρὸ καιρού, μετὰ τὸ τέλος τοῦ πόλεμου.

Αἱ διαπιστώσεις καὶ τὰ συμπεράσματα τοῦ ἀνωτέρω ἄρθρου ἀπηχούντος τὰς σκέψεις καὶ τὰς προθέσεις τοῦ σοδαφωτέρου ἀνταγωνιστοῦ τῆς ἐλληνικῆς σημαίας εἰς τὴν Μεσογείον, τῆς Ἰταλίας, ἀποδίδουν τὴν πραγματικότητα κατὰ τρόπον τὸσον σαφῆ πλέον καὶ ἀπροκάλυπτον, ὥστε νὰ μὴ χρειάζωνται αἱ περαιτέρω επεξηγήσεις, ἵσως δὲ καὶ τὰ σχόλια.

Αἱ ιταλικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, βοηθούμεναι διψιλῶς ὑπὸ τοῦ Κράτους, ἐργάζονται ἐπὶ τῇ βάσει μελετημένου καὶ μεθοδικοῦ

προγράμματος διὰ τὴν μονοπάλησιν τῶν μεταφορῶν τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, ἐκτοπιζόμενης οὕτω τῆς ἐλληνικῆς σημαίας ὁριστικῶς καὶ ἀνετανορθώτως. Πρόκειται περὶ τῆς ἐπισήμου ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς Ἰταλίας, ἡ οἵτινας εἶτε ἐπὶ φασισμὸν εἴτε ὑπὸ τὸ σημερινὸν φιλελεύθερον καθεστώς δὲν ἐπιδέχεται μεταβολάς. Δέν παύουν οἱ Ἰταλοί νὰ πιστεύουν εἰς τὸ «Μαρτυρίου». Είναι δὲ αὐτοὺς μία οἰκονομικὴ ἀνάγκη.

Τὰ ἀκαταγώνιστα ὅπλα, τὰ ὁποῖα χρησιμοποιεῖ ἡ Ἰταλία εἰς τὴν ἐπιδίωξιν της οὐτήν, εἰνε γνωστά. Ἀναφέρονται εἰς τὸ ἀνώτερω ἄρθρον: Χαμπλὸν κόστος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἰταλικοῦ πλοίου ἐν συγκρίσει πρὸ τὸν κύριον ἀνταγωνιστήν, τὸ ἐλληνικόν. Οἰκονομικὴ ἐνίσχυσις τῶν ἐπιχειρησεων διὰ κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων, ἀριστον πλωτῶν καὶ ἐμψυχούν ὑλικὸν καὶ πυκνότης δρομολογίων μέχρις ὑπερκροτούμενού τῶν γραμμῶν.

«Ημεῖς τὶ ἔχομεν νὰ ἀντιπαρατάξωμεν; Μίαν μόνον προσπάθεια: Τὴν θυμαστὴν τῷ ὄντι ἀλλὰ ἀνίσχυρον νὰ ἀντιπαλαίσῃ μὲ τὰ πτωχά της μέσον ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν τῆς «ΕΛΑΜΕΣ». Ἀθλον ἀπειλεῖ διὰ νὰ κρατήσῃ μὲ τοσας θυσίας καὶ τοσας ζημιάς τὰς γραμμάς της, διὰ νὰ κοστήσῃ την σημαίαν μας καὶ τὸ γόντρον της εἰς τὴν Μεσόγειον.

Ο ἀγώνας εἶνε ἀνίσιος καὶ ἡ ἀντοχὴ ἔχει ὥρισμένα ὥρια. Μὲ πλοία μειονεκτούντα, ἐν συγκρίσει πρὸ τὰ νεότευκτα ἴταλικά, μὲ κόστος ἐκμεταλλεύσεως ἀσυγκρίτως ἀνώτερον — αὐτὸ κυρίως — καθε προσπάθεια ἀνταγωνισμοῦ πρέπει νὰ θεωρήται ματαία. Ὑπάρχει, βεβαίως, τὸ «Ελληνικὸν Κράτος, τὸ ὅποιον, διὰ γενικοτέρους έθνικούς καὶ οἰκονομικούς λόγους, θὰ ἔσῃ νὰ λάβῃ ἐνεργὸν θέσιν παρὰ τὸ πλεύρον τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, κατὰ τὸ παραδείγμα τοῦ Ἰταλικοῦ, ἀλλὰ τὸ «Ελληνικὸν Κράτος εἶνε πτωχὸν καὶ κατανόησιν η συμπαράστασιν ποτὲ δὲν ἐπέδειξε διὰ τὰ ζητήματα καὶ τὸν μεσογειακὸν πλοϊον. Τούναντίον μάλιστα εἶναι τῆς «Ελμέρε» ἐπέδειξε κακοποιητικὰν πρωτοφανῆ. Τῆς κατακρατεῖ τὰ ἀνταλλάγματα χρησεων τῶν ἐπιτάκτων κατὰ τὸν πόλεμον σκαφῶν της.

\* \* \*

«Ἄλλα μῆπως ἔχομεν νὰ ἀντιμετωπίσωμεν μόνον τὴν Ἰταλίαν εἰς τὸν ἀπελτίναι αὐτὸν ἄγονα; Γύρω μας δὲλ τὰς εὐτυχήσαντα νὰ ἔχουν διέξοδον πρὸ τὸν Μεσόγειον κράτη, τὸ Τουρκία, τὸ Ισραὴλ καὶ τὸ Αιγαίοποτο, ἔχουν εἰσέλθη εἰς τὸν στίβον, φιλοδοξούντας καὶ αὐτὰ τὴν συγκριτικήν εἰς τὰς μεσογειακὰς μεταφοράς. Τὰ τουρκικὰ λ.χ. ἐπιβατηγά ἐν πληθωρισμῷ πλέονται καὶ μεσογειακὰ ὥστα.

Ο μῦθος περὶ τοῦ ἐλληνικοῦ «ναυτικοῦ δαιμονίου», δὲν ἔχει πλέον τὴν θέσιν του. Οταν τὸ «δαιμόνιον» αὐτὸ συναντά ἀπέναντι του ἀδηρίτους οἰκονομικούς παράγοντας καὶ ἀντιπάλους κράτη δόκιλρα, ἀποφασίμενα πάση θυσία νὰ διμουργήσουν καὶ νὰ διατηρήσουν έθνικάς ναυτιλίας, είναι ἀνίσχυρον καὶ καταδίκασμένον εἰς τὴν ήτταν.

\* \* \*

Καὶ αὐτὰ διὰ τὸ ἐπιβατηγὸν πλοῖον. «Ο διωγμὸς μῆπως τῆς ἐλληνικῆς σημαίας ἀπὸ τὸν Μεσόγειον ἐκτείνεται καὶ πέραν αὐτοῦ. Η μικρά, ἡ τόσον πολύτιμος διὰ τὴν οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας, φορτηγὸς ναυτιλία πλήρτεται θαυμασίμως ἀπὸ τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν Ἰταλῶν καὶ Τούρκων. Βαίνει καὶ αὐτὴ ἀφανίζομέν. Τὸ χαμηλότερον κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἴταλικῶν καὶ τῶν τουρκικῶν πλοίων εἶνε τὸ ὅπλον τοῦ ἀφανισμοῦ. Αὐταὶ αἱ έθνικαὶ μας μεταφοραὶ, εἰσαγωγαὶ καὶ ἐξαγωγαὶ, μέσος εἰς αὐτὴν τὴν Μεσόγειον, φεύγονται ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸν πλοϊον. Τὰ ζένα μικρὸν φορτηγά δέχονται ναύλους χαμηλοτέρους καὶ κερδίζουν. Κατακλύζουν τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένας, ἐκποτίζοντα τη μέρα τὴν ιδικὰ μας.

Καὶ παριστάμεδα ἀπαθεῖς θεαταὶ τῆς ἔχοντάσεως αὐτῆς τῆς Ναυτιλίας μας χωρὶς καμπίαν προσπάθειαν ἀντιδράσεως. Οι ἐνδιαφέρομενοι ἐφοπλισταὶ δὲν ἔχουν πάνει οὐδὲ στιγμὴν ἐπισημαίνοντες ἀπὸ καιρού τὸν κίνδυνον. «Εγκλωβισθέντες εἰς τὴν πανάκριβον, τὴν ἀντιοκονομικὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, ἀφοῦ ἀπώλεσαν τὰ πλοῖα τῶν εἰς τὴν ὑπερεσίαν τῆς Πατρίδος, ἀφοῦ τὸ Κράτος ἐσφετερίσθη τὰς ἀσφαλιστικὰς τῶν ἀποζημιώσεων καὶ τοὺς ὑπεκρέωσεν νὰ ἀγοράσουν εἰς φανταστικὰς τιμὰς τὰ πλοῖα τῶν ἐπανορθώσεων, μάτην διαμαρτύρονται ἐπὶ ἑταῖρων διὰ τὴν ὅδικον μεταχείρισιν τοῦ μεσογειακοῦ πλοϊον. Στενόκαρδος ταμιευτικὴ πολιτικὴ περιβάλλει μέχρις ἀποπνιγμοῦ τὰ πτωχὰ αὐτὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. Τὸ μεσογειακὸν φορτηγὸν ὑπὸ τὸ βάρος δυσθαστάκτων ὑποχρεώσεων, μὲ κόστος διπλάσιον τῶν τουρκικῶν καὶ τῶν ἴταλικῶν, εἰνε ὑποχρεωμένον νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸν ἄγνων. Τώρα πού η ναυλαγορά πλέον δὲν ἔπιπτει τὴν κίνησίν του θὰ παροπλισθῇ, ἐνῷ οἱ ἄλλοι θὰ ἐργάζονται καὶ κερδίζουν.

\* \* \*

Πολλάκις αἱ στήλαι αὐταὶ ἡγειρον τὴν ἀσθενῆ φωνήν των διὰ τὰ ζωτικὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας μας. Τὸ Μεσογειακὸν ἔρχεται εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τοῦ Πανελληνίου ἐνδιαφέροντος. Πρέπει τὸ Κράτος

νὰ συγκινηθῇ διὰ τὸν ἐπαπειδούντα τὴν Μεσογειακὴν Ναυτιλίαν κίνδυνον. Ἡ Μεσόγειος εἶναι διὰ τὴν Ἑλλάδα, ὅτι καὶ τὰ χωρικά μας ὑδάτα. Ἀν ἡ Κυανόλευκος παύση νὰ κυματίζῃ εἰς τὴν Μεσογεῖον, ἀνέβαρτή του πλήγματος διὰ τὸ γόντρον καὶ τάς ποραδόσεις ἔνος λαοῦ κατ' ἔδοχήν ναυσιδίουν, αἱ οἰκονομικαὶ συνέπειαι θὰ εἰνεὶ θλιβεροί. Θὰ ταξιδεύουμεν καὶ θὰ μεταφέρωμεν τὰς εἰσιταγωγὰς, καὶ τὰς ἑστηγώγιας μας πρὸς τὰς γύρω μας χώρας μὲ τὰ ποτικά καὶ ίταλικά πλοια. Ὁ γαύλος, βέσσαια, εἰς συναλλαγμα. Ὁ παράγων ἐπίσης, τῆς έθνικῆς ἀμύνης δὲν πρέπει νὰ παραρράται. Τὰ μεσογειακὰ σκάφη ὑπόρ-  
ξαν ἀνέκαθεν οἱ πρόδυμοι παραστάται τῆς πολεμικῆς προσπαθείας τοῦ Εθνοῦς.

"Εκκλησιν ποιούμεθα πρός δόλους τοὺς ἀριθμοδίους, ὅπουδήποτε καὶ ἂν ίστανται σύντοι, ὅπως ἐπιληφθοῦν ἀμέσως καὶ μὲ τὴν ἀρμάζουσαν σοδαρότητα τοῦ ὅλου θέματος τῆς δημιουργηθείσης κοισίμου καταστάσεως διὰ τὴν Μεσογειακὴν Ναυτιλίαν.

Εις τὸν ἄγνωνα ἔζοντώσεως τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας, τὸν ὁποῖον ἀπροκαλύπτων διέδαγον οἱ ξένοι, πρέπει νὰ ἀντιπαραστάξωμεν ὅλας μας τὰς δυνάμεις μὲ τὴν ἀπόφασιν νὰ διατηρησώμεν τὴν θέσιν, τὴν ὁποίαν δικαιουμέθα νὰ κατέχωμεν.

Παρίσταταις έπιτακτική άναγκη όπως τὸ θέμα αὐτό ἀποτελέσθη ἀντικείμενον εἰδικῆς μελέτης διὰ κοινῆς σύσκεψιν ὅλων τῶν ἀρμοδιών. «Ἐν εἰδικὸν πρόγραμμα Μεσογειακῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς πρέπει νὰ καταρτισθῇ τὸ ταχύτερον καὶ νᾶ τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν μὲ γούγον ρυθμῶν πριν ἡ ἐπέλθῃ ἡ ἐπικειμένη καταστοφή.» Η πρωτοβουλία ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀνήκει εἰς τὸ Κράτος. Οἱ ἐφοτλίσται καὶ αἱ ναυτεργατικαὶ «Οργανώσεις, ὁφείλουν ἐπίσης μὲ κατανόησιν τοῦ κινδύνου στενῶς νὰ συνεργασθοῦν.

Χάνομεν τὴν Μεσόγειον. Ὁ κίνδυνος εἶνε ὀφθαλμοφανῆς καὶ ἀμεσος. Αἱ συνέπειαι του θὰ εἶνε δι' ὅλους ὄλεθροι.

### Αἱ διαπιστώσεις

Όντας Τύμποι "Ελλην Πρόδεινος τονίζει δι' ἐγγράφου του πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, διτὶ «τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα, τὰ μεταφέρονται φερτία φωσφάτων εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἐκτελουντά ἀνά εἰκοσιήμερον περιποτακτικά δρομολόγια μεταξὺ Σφάδες καὶ Πειραιῶν, ὑποκατεστάθσαν τελευταίως ὑπὸ τουρκικῶν φορτηγῶν. Ή ὑποκατάστασις αὕτη τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ὑπὸ τῆς τουρκικῆς, ἀποδίδεται — κατὰ τὸν κ. Πρόδεινον — εἰς τὸ διτὶ ἡ ἑταῖρις φωσφάτων «Σφάδες—Γάκρασα», τίτις παρασδίδεται τὰ φωσφάτα τοιφ Πειραιᾶ, ἐπέτυχε ναυλώσῃ τὰ τουρκικά πλοῖα ὑπὸ συμφερωτέους δι' αὐτὴν ὅρους. Καὶ ὁ "Ελλην Πρόδεινος ἐπιλέγει: «Η ἀντικατάστασις τῶν ἐλληνικῶν πλοίων διὰ τουρκικῶν εἰνε τοσούτων μᾶλλον λυπτρά, καθόδον τὰ πλοῖά μας ἀπέτελουν καὶ τακτικὸν μέσον ἐπικοινωνίας τῶν ἐν Τυνησίᾳ όμογενων μὲ τὴν Ἑλλάδα.

σον ἐπικοινωνίας των ἐν Τυνησίᾳ ὁμογενῶν με τὴν Ἑλλάδα.

Το ανωτέρω έγγραφον επισημαίνει τον κινδύνον. Μία συγκρίσις δώματος τών δαπανών έκμεταλλεύσεων ένας έλληνικού μεσογειακού φορτηγού και ένος, δομίσου μεγέθους τουρκικού τόν καθιστά έμφανεστερον. "Ιδου τα πηνιαία έξοδα του ίδιου μας: Μισθώσεις περιπολών 20% υπόλογο, συντήρησης, λίραι 1020, τροφοδοσία λίραι 350, υπερωρίας λίραι 255, άνοιγμα κυτών λίραι 50, εισφορά N.A.T. κλπ. λίραι 200, εις N.A.T. δι' έλληπτη σύνθεσιν λίραι 50. Πλέον τών κονδυλίων αυτών, τα 23 έπειτα γηρανικών έπανωρθώσεων προερχόμενα σκάφη μας — τό συνόλον σχεδόν τών μεσογειακών φορτηγών μας — έπιβαρύνονται με 100 λίρας μηνιαίως δι' ύποχρεωτικήν άσφαλτιν και με λίριας 75, κατά μέσον δρού, διὰ τόκους. "Έχουν δηλαδή ένα σύνολον δαπάνης 2.100 λιρών κατά μήνα.

Αντιθέτως, τὸ δόμοίου μεγέθους τουρκικὸν πλοίον ἔχει: Μισθολόγιον 650 λιρών μηνιαίων, (σύνθετον μικροτέραν καὶ χαμηλότερον μισθού), τρφοδοσίαν 250 λιρών, λοιπά ἔξοδα 100 λιρών, ητοι ἔνα σύνολον δαπάνης 1000 λιρών κατὰ μῆνα. Συμπέρασμα τῆς συγκρίσεως εἶναι, ὅτι ύψισταται μία διαφορά τιμῆς ναύλου ἐπί 10) — κατὰ τὸνιν, ὑπὲρ τοῦ τουρκικοῦ φορτηγοῦν καὶ εἰς βάρος της συναγωνιστικῆς ίκανότητος τοῦ Ἑλληνικοῦ. Ή δε διαφορά αὐτὴ αὐξάνεται ὑπὲρ τοῦ τουρκικοῦ, ἃν ὑπολογισθῇ, διτὶ τὰ τουρκικὰ σκάφη προμηθεύονται τὰ καυτιμά των ἀπό τὰ έθνικά αὐτῶν ἀνθρακωρυχεῖα εἰς τιμὴν κατὰ 50% μικροτέραν ἔκεινται, τὴν ὁποίαν καταβάλλουν τὰ ιδικά μας.

## Η νέα φορολογία

Λίαν ίκανοποιητικάί είνε αἱ μέχρι τοῦδε διαπιστώσεις περὶ τῆς ἐ-  
πιτυχούς ἐφαρμογῆς τοῦ νέου φορολογικοῦ νόμου τῆς Ναυτιλίας.

Κατοι πρόκειται περὶ καινοφανῶν συστημάτων. αἱ ὑπόχρεοι ναυτιλίαςκαὶ ἐπικειμένης ἔπειταν ἐντὸς τῆς νομίμου προθεσμίας νὰ ὑπόβαλουν τὰ δηλώσεις τῶν καὶ καταβάλουν τοὺς φόρους. Οὕτω ἐπιλήθευσαν πληρῶς αἱ προδιλέψεις ἐκείνων, οἱ ὁποῖοι εἰργάσθησαν διὰ τὴν θεομοθητήσιν τοῦ νέου συστημάτου καὶ ἐδικιάζθησαν εἰς τὸν ἄγνωτον, τὸν δόπιον διεξήγαγον κατέ τῶν θεωρητικῶν καὶ στονεκεφάλων, που ἐπέμενον εἰς φοροδολογικά συστήματα πολύπλοκα, ἀδικαὶ καὶ δυσεφρόμεστα διὰ τὴν ιδιότυπον μορφὴν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπινείωσεως.

Εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῆς νέας Φοροογίας συνετέλεσεν ἀφ' ἐνὸς ἡ ἀπλότης τοῦ συστήματος, ἀφ' ἑτέρου ἡ προσθυμία τῶν Φοροολογουμένων πρὸς συμφέδωσιν μὲ τὸν νόμον καὶ τέλος τὸ ὑπὸ τῆς φοροτεχνικῆς ὑπερστίσις ἐπίδειχθεν, κατὰ γενικὸν ὅμολογίαν, εὐδύτερον πνεύμα ἀσκήσεως τῆς κρατικῆς ἔξουσίας εἰς ἓν τομέα, ὅπως ὁ φορολογικός, οὗτοι μοιραίων δημιουργοῦνται ἀφορμαὶ ἀντιδικίας μεταξὺ Κράτους καὶ ποιτίων.

**Οφείλομεν νὰ έξάρωμεν ιδιαιτέρως τὸ γεγονὸς τῆς ἐμφανιζομένης**

κατά τὸν τελευταῖον καιρὸν στενῆς καὶ εἰλικρινούς συνεργασίας μεταξὺ τῆς ἀρμόδιας κρατικῆς ὑπερσείσις καὶ τῶν Φοροδιογύμενών ναυτικῶν ἐπιχειρηματιῶν διὰ τὴν πληροεστέρων ἔφασμογύν τοῦ γόμου χωρὶς διενέξεις, πιέζεις, ἢ ἀποτελέσις φοροδιαφύγης. Ἐτέθη οὕτω τέρμα εἰς τὴν μακράν καὶ ὅξεια δισμάχην ἐξ ἀφομίης τῆς φορολογίας, ἢ ποιός τόσον δύσμενος ἐπήρεσε τὴν μεταπολεμικὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Αλλὰ ή ἐφασμογή τοῦ νέου φορολογικοῦ νόμου ἀπέδειξε καὶ κάτι  
ἄλλο, ἐπὶ τοῦ ὅποιού φείδουν ωὐ νέα ἐπιστῆσωμεν γενικῶτερον τὴν προ-  
σοχὴν. Πρόσκειται περὶ τοῦ ἑσδόνου, τὸ ὅποιον θὰ ἀποκομίσῃ ὁ Προϋπο-  
λογισμὸς διὰ τοῦ νέου συστήματος.

"Οταν συνεχητείτο ὁ νέος γόμος διειπτώθησαν ἀντιρρήσεις κατ' αὐτούν και εἰς τὴν Βουλὴν καὶ εἰς τὸν Τύπον, χαρακτηρισθεῖσης τῆς νέας φουολογίας ὡς χαροπικῆς διὰ τούτους ἐφοπλιστάς. Τότε γνώνη αὐτήν εἶχον καὶ τινες ἐπίσημοι κύκλοι, βασιζόμενοι εἰς θεωρητικούς ὑποδογισμούς περὶ τῶν κερδῶν τῆς Ναυτιλίας. Τα πράγματα αποδεικνύουσαν σημεῖρον πόσον ἔσφαλον οἱ κύκλοι οὗτοι καὶ πόσον ἀνέδεικφοι ήσαν οἱ ὑπολογισμοί των. 'Εάν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν ἡ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ναυτιλιακὴ κατάστασις, εἶνε πέλον ἡ Βεδίνον, διτὶ διού τὸν νέον φορολογικὸν συστήματος τὸ Κράτος θὰ εἰσπράξῃ. ἀν δῆλον περισσότερα, τούλαντον τὰ αὐτὰ ἔσοδα, τὰ ὁποῖα θὰ είχε μὲ τὸ προηγούμενον φορολογικὸν σύστημα. Μετά τὴν ἀπόδοσιν ταῦτην θε ἐπίτυχη τὸ Κράτος εὔχερόν, χωρὶς διενέεις, ἀντιδικίας, πολυδύλκους διατυπώσεις, πολυωρίθμους ὑπηρεσίας καὶ τολαιπωρίας τῶν φορολογουμένων.

Θά ήτο εύχης ἔσγον ἐαν ὁ καλὸς φίλος τῆς Ναυτιλίας κ. Βαρβαρέσσος, ήτο ἄδω και ἐαν μήθελ νὰ συζητήσῃ ἀντίκειμενικούς και οὐχὶ μὲ τὰς γνωστὰς προκαταλήψεις του τὸ ζῆτηα. Τότε, ἐπὶ τῇ βάσει θετικῶν στοιχείων καὶ ἀριθμῶν, θὰ ἔδειπτε πόσην ἄγνοιαν τοῦ θέματος εἰχεν, ὅταν εἴτι την πεισθόντων ἐκθείνων τοῦ ἔχαρακτησίουν ὡς χαριτικὴν διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς τὴν νέαν φορολογίαν, προϋπολογίζων φανταστικῶν τὴν ἐπὶ σεισαν ἑτον διατηρησιν τῆς προσκάριου ἀνακώνογνησεως τῆς διεθνούς ναυτιλιακῆς κιγκησεως τοῦ τελευταίου ἑτού. Φαίνεται, ὅμως, ὅτι δι κύριοι Καθηγητὴς ἐξακολουθεῖ μὲ τυφλὸν πεισμα νὰ ἀγνοῦ τὴν πραγματικότητα. ἀφοῦ διὰ προσφθέται ἐπιστολῆς τοῦ εἰς ἡμεροσίαν ἐφημερίδα ἐπανέρχεται ἐπὶ τοῦ θέματος μὲ ἀνακολουθουσ σκεψεις, μὲ τὰς «μὲν» και τὰς «ἄλλα», ἀναμέσασθων τὰ ἀνεύθυνα οἵματα περὶ ὑποσχέσεως τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἀμεσον περιφράγμα ἐκατομμύριων τόνων ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν και τὰ τοιαύτα.

Ἐξ ἀφομῆς τῶν ἀνωτέρω περὶ τῆς γέας φορολογίας θεωροῦμεν σκόπιαν νὰ ἐπανέλθωμεν ἐπὶ τίνος θέματος σχετικοῦ μὲ τὴν φορολογίαν τοῦ πασχόλθωντος ἔτους, η ὁποίᾳ ἐρώθημασθη κατὰ τὸ προγούμενον νόμον 1411.

Είναι γνωστά τα μειονεκτήματα τά όποια ένεφάνιζε τό σύστημα έκεινο και αι προκαλούμεναι ἀδικία ή διά τινα πλοιά και συγκεκριμένος διά τα πολαίδια τοιάυτα ή τα χρησιμοποιούματα γαιανθρακα ώς κάυσιμον ή διά τα μικράς χωροτικήτοτος φουτηγά.

Τά τεκμαστά κέρδη τῶν πλοίων τούτων ὑπελογίζοντο, κατ' ἀνάγκην, βάσει τοῦ ὑπολογισμού τῶν τεκμαστῶν κερδῶν ἐνὸς «λίμετού», πράγμα τα λειών εἴη τῆς πραγματικότητος. Και ποσείχε μὲν ὁ νόμος ἐπιτσείσι τινας, ἀλλ' αὐταὶ ἡσαν τελείων ἀντεπικεῖσι διὰ νὰ καλύψουν τὴν διαφορὰν τῶν τεκμαστῶν κερδῶν τῶν πλοίων τούτων.

Λαμβανομένουν υπ' ὄψιν, ὅτι ὁ φορολογικός συντελεστής διά τὸ 1951 καθωρίσθη εἰς τὸ ἀνώτατὸν διοίον τῆς κλίμακος τοῦ νόμου 1411, εἰς τὸ 100%, εἰνε πρόδηλον, ὅτι τὰ πλαισία πλοία, τὰ καίοντα γαιάνθρωπα καὶ τα μικράς χωροτικότητος τοιαύτα επιβαρύνονται μὲ φόρον δυσαναλόγως υψηλὸν ἐν σχέσει πρὸς τὴν οικονομικὴν τῶν σπόδοσιν. Θὰ ποτε, ἐπομένων εὐκτάσιον ὄπως κατὰ τὴν ἔξτασιν τῶν περιπτώσεων τούτων πρατεύεσθαι πενύει ἐύσυντέρας ἐμμηνείας τοῦ νόμου καὶ μειωθῆ ἡ φορολογικὴ ἐπιβάρυνσις τῶν πλοίων τούτων ἐντὸς δικαιοτέρων πλαισίων, ἀφοῦ, ἀλλά τε, οὔτε σοβαρὰ μειώσις τῶν ἐσδόμων τοῦ Δημοσίου πρόκειται νὰ προσέλθῃ τῇ τοῦ σύμενούς μεταχειρίσεων ὅλιγων πλοίων, τῶν ὁποίων τὰ πάμπολλα μειονεκτήματα εἴνε πασίγνωστα.

Τὰ ἀκτοπλοϊκὰ καὶ πάλιν

Θέμα, λοιπόν, σκανδαλοθηρίας καὶ ἡ ἐκποίησις τῶν τεσσάρων ἀκτοπλοϊκῶν. Τὸ Δημόσιον—λέγουν—ζημιώνεται τρία καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολαρίων. Ἐστοίχισαν, πορευόμενοι, ἐπάντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολαρίσιων καὶ δὲ πρόκειται γὰρ εἰσπομαθεύοντα πορά μόνον τέσσαρα. Ἔκεινον καὶ ἡ φοινική ἰδεῖ τοῦ κ. Κορτάλη. Νά τα πωλήσωμεν εἰς τοὺς ξένους! Θὰ ἔπειπεν ὅμως κάποιος νῦν βάλῃ τὰ πρόγυματα εἰς τὴν θέσιν των. Καὶ ἀφοῦ ὁ ἀμύδοις Ὑπουργός, ἀκατατόπιστος Ἰωάννης καὶ εἰς τὸ θέμα αὐτό, προτιμᾶ την σιωπήν, πιστεύων, ὅτι ἀποφέγγει οὕτω τὸν θόρυβον περὶ τὸ δόνομα του καὶ τὴν φθοράν τῆς πολιτικῆς του σταδιοδρομίας, θά ξειστρησώμενοι ἡμεῖς τὴν δῆλην ὑπερθεσίαν.

Τα σκάφη έστοιχισαν άκριβά, διότι υψηλότερα — κατά 40% έναντι του διεθνούς κόστους — στοιχίζουν γενικώς αἱ ναυπηγήσεις εἰς τὴν Ἰταλίαν. Οι διαπραγματεύνεταις τὴν σύμβασιν ἀπὸ τῆς Ἑλληνικῆς πλευρᾶς τοις ἐγνώριζον. Δὲν ἔπειτον δῆμως — ὥπως θὰ ἐπρεπε — νὰ ληφθοῦν ὑπὲρ ὅψιν κατὰ τὴν παραγγελίαν τῶν πλοίων αἱ τότε κρατούσαι πιμαὶ ναυπηγήσεως παρομοίων σκαφῶν εἰς τὰ Ἀγγλικά καὶ τὰ Ὀλλανδικά ναυπηγεῖσα καὶ πρός αὐτάς νὰ προσσφέρομεθοῦν καὶ αἱ τὸν Ἰταλικῶν ἔργοστασίων. Δὲν ἡσαν, ἄλλως τε, ἀκριβά μόνον τὰ πλοία. "Ολῶν τῶν ταλικῶν βιομηχανικῶν προϊόντων ἡ τιμὴ πῆτο υψηλότερά τῆς διεθνῶς κρατούσης. Κάθε ἄλλου εἰδίους ἡ παραγγελία, ἐφόσον ἀπέκλειετο ὁ

# **PORT SUDAN MARITIME AND FORWARDING AGENCY**

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS  
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

#### Cables: "MARITIME

Address: P.O. Box 306

διεθνής συναγωνισμός, ή τιμή θά ήτο άκριδή. Πάντως αγ τά σκάφη έναυπηγύουντα κατά την πρό της Κορέας περιόδου είς την Αγγλίαν ή την Ολλανδίαν θά έστοιχιζον περί το 1.000.000 δολ. Τώρα θά στοιχίσουν, άσφαλώς, περί το 1.300.000 δολ., ίσως και περισσότερον. Δέν έπειται όμως έκ τούτου, ότι προσφέρομενα πρός πώλησην είς την έλευσέραν διεθνή άγοράν, θά έπιτύχουν και τὴν τιμὴν αύτην. Δέν είνε τυποποιημένα φορτηγά. Είναι σκάφη με ειδικούν προσφορά.

Οι ξενοί, λοιπόν, πρό τους όποιους ήθελησε νὰ προσφύγῃ ὁ κ. Καρτάλης δις νὰ έσοδεύσῃ περισσότερα, δὲν πρόκειται άσφορον νὰ μάς έλθουν. Οι Τούρκοι μόνον και οι Έβραιοι ἀν τὰ χρείανται πιθανὸν νὰ ένδιαφέρουν, χωρὶς ίσμας νὰ πιστεύουμεν άφελος, οτι θὰ σπεύσουν νὰ άνοιξουν τὸ πουγγί των εἰς τὸν κ. Υπουργὸν τοῦ Συντονισμοῦ.

Προσβάλλει ίσμως και τὸ ἐρώτημα: Είχεν τὸ Τόπος μας ἀνάγκην τῶν πλοίων αύτῶν; Δέν χρείαζεται διά τοὺς ειδότας τὰ πράγματα και πολλὴ σκέψης διὰ νὰ δοθῇ ἡ ἀπάντησης. Αἱ ἀκτοπλοικαὶ μας συγκοινωνίαι είχονται και ἔχουν τὴν ἀνάγκην πλοίων καλύτερων, πλέον συγχρισμένων, πλέον οικονομικῶν εἰς τὴν διαχείρισίν των, διὰ νὰ ἀποφεύγεται ή διὰ τῶν καυστίμων και τῶν συγχρισμένων διαρροὴ πολλοῦ συναλλαγμάτων, πλοίων ίσμως που δὲν θὰ ἀποσχόλουν κεφαλαιον τὸν εκαπομπών πολλαρίων, ὅπερ θὰ ὑπερέρεστον ὁ ἐφοπλιστῆς γιὰ τὸ έξοδόηση ὑπὸ τὴν πτωχὴν ἀκτοπλοκήν κηνήσιν, προσφεύγει εἰς τὴν ὑπέρμετρον ἐπιβαρυντινὸν τὸν ναυλολογίουν.

Κατὰ συνέπειαν τὸ Κράτος ἐφόσον ἔκρινεν, οτι πρέπει νὰ φέρῃ πλοίαν νεότευκτα εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν, θὰ ἐκαλεῖτο, ὅπως τώρα ἀκριβῶς καλεῖται, νὰ πληρωση αὐτὸ την διαφοράν μεταξὺ του δυνατοῦ νὰ έξυπηρετηθῇ κεφαλαίου με τὸ ισχύον ναυλολογίουν και του ὑψηλοῦ κόστους τῶν νεότευκτων. Νὰ προσδ. δηλαδί, εἰς οικονομικὰς θυσίας χάριν τῆς ἀφονωτέρας παροχῆς τοῦ συγκοινωνιακοῦ ἄγαθοῦ. "Αλλως κανεὶς ἐπιχειρηματίας δὲν θὰ ήτο — σπως και δὲν είνε — διατεθεῖμενα ή νὰ ἀνάσχη εἰς τὸ περιθώριον μιᾶς περιπτετείας ἀπὸ τὴν όποιαν θὰ χάσῃ χρηματα, ίσως δὲ καὶ τὸ καλὸν του ὡς ἐφοπλιστοῦ θνομα.

Δεὶς ἀπεκλειετο, Βέβαια, νὰ ἐνεφανίζετο και ὁ ριφοκίνδυνος, διατεθειμένος νὰ πληρώσῃ τὸ 1.400.000 δολ. και τὰς λοιπὰς δαπάνας μεταβιδάσσεων, που ἀρχικῶς ήξιούντο. Εἰς τὴν περιπτώσιν αὐτὴν τὸ Δημόσιον θὰ ἔπειται νὰ ζητήσῃ νὰ κατοχυρωθῇ. Ο ριφοκίνδυνος αὐτὸς θὰ ήτο ή κακός ἐπιχειρηματίας ή θὰ ἀγγέλει τὴν ἀκτοπλοικὴν προγματικότητα ή θὰ ἀπέλεπεν εἰς την μεταγενετέραν «ἀναπροσαρμογὴν» τῆς τιμῆς. Γνωστὴ ή μεθόδος.

Και τὸ συμπέρασμα: Τὰ σκάφη ἐστοιχίσαν ἀκριβῶτερα, σπως και κάθε ἀλλη παραγγελία που θὰ ἔδιδοτε εἰς τὴν Ἰταλίαν ἔναντι τῶν ἐπανορθώσεων. 'Ἐγνωσει τὸ Δημόσιον συνεψήφισε τὸ υψηλὸν τῶν κόστων με τὰς ἐπανορθώσεις. Τὰ σκάφη ίσως τώρα νὰ ἀξίζουν περὶ τὸ 1.300.000 δολ., χωρὶς ίσμως νὰ είνε εύκολοι οι ίσνοι ἀγορασταὶ τῶν, οὔτε εἰς τὸ ποσὸν αὐτὸ. "Οσον ἀφορᾷ τοὺς "Ελλήνος δὲν υπάρχουν οὔτε τὰ τόσα κεφαλαία εἰς τὰς ἀκτοπλοικὰς ἐπιχειρήσεις οὔτε και δικαιολογεῖται ή διάθεσίς των. Θὰ είνε κακή ἐπιχειρηματίας. Θὰ πρέπει ή τιμὴ των νὰ ἐκπεσθῇ, ἀλλὰ και νὰ βελτιωθούν οἱ όροι δολ. κατὰ μηδέν πλευραν ἀποκαλυπτεται.

\*\*\*

Διότι κανεὶς δὲν ἐνεφανίσθη ἀγοραστής κατὰ τὰς ἐπανειλημμένας δημοπρασίας τῶν ἀκτοπλοικῶν σκαφῶν. Η Κυβέρνησης ἀπεφάσισε νὰ τροποποιήσῃ τοὺς όρους τῆς ἐκποιησέως τῶν. Τὸ βεστικὸν τίμημα ὠρισθῇ τὸ αὐτὸ του 1.100.000 δολαρίων. Προκαταδολή 15% ἔναντι τοῦ προηγουμένου 20%. Εξόφλησις τοκοχρεωλητική ὑπολοιπού εἰκοσατέσης, ἀντὶ τῆς δεκαπενταετούς. Φόρος μεταβιδάσσεως 2%, συμβολαιογραφικά δικαιώματα κατὰ μεγίστον ὄριον δύο χιλιάδες δολ. κατὰ πλοίον.

Γίνονται και δεκτοὶ ίσνοι ἀγορασταί. Τιμὴ δι' αὐτοὺς 1.650.000 δολ. τοὺς μετρητοῖς. Η δημοπρασία θὰ διενεργηθῇ διὰ τὰ σκάφη «Κανάρης και Μισαύλης» τὴν 27ην και τὴν 28ην τρέχ. μηνός.

Ἐλπίζομεν, οτι κατόπιν τῶν ἀνωτέρω βελτιωμένων πως δρων θὰ κινηθῇ τὸ ἔνδιαφέρον τούς.

Ἐν τῷ μεταξύ, μετό τὰς δοκιμάς, προβλέπεται νὰ παραληφθοῦν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς και τὰ λοιπὰ δύο σκάφη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τὸν Αναστόντο του Λιβόρον και τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ταραντος.

\*\*\*

Ἐπανήλθε πρὸ τῆς περιόδου έξι 'Ιταλίας ὁ ναυπηγὸς τοῦ B. N. & B. Φραγκούλης. Παρέστη εἰς τὰς τελικὰς πρὸ τῆς παραδόσεως, δοκιμάς τῶν δύο ἀκτοπλοικῶν, τοῦ «Κανάρης» και τοῦ «Μισαύλης», τῶν ναυπηγηθέντων εἰς τὴν Τεργεστην. Αριστοὶ ύπηρέσιαν αὶ ἐντυπώσεις τοῦ κ. Φραγκούλη.

— Πρόκειται — μᾶς ἔδήλωσε — περὶ σκαφῶν ἀρίστης κατασκευῆς

και ὑψηλῆς ἀποδόσεως. Μὲ τὰ τέσσαρα αὐτὰ και μόνον πλοῖα ἐπιλεγόντα κατὰ μέρα μέρος τὸ ἀκτοπλοικὸν πρόβλημα, σημαντικότατη δ' ἐπέρχεται οἰκονομία συγχαλάγματος. Ολιγιώτερα θὰ είνε τὰ καύσιμα, ἐλάχισται και cαι δαπάναι τῶν ἐπισκευῶν. Τὰ σκάφη είνε ἔξαιρετικῶς εὐέλκτα εἰς τὴν διακυβέρνησην τῶν, μὲ ώραίς, ναυπηγικὰς γραμματα, ταχύτατα, χωρὶς τὸν ἐλάχιστον κραδασμον, εύρυχωρα, ογκωδη, ἀνετα, πολυτελέστατα.

### 'Η ἀνόητος ύπόθεσις

Ἄναγκαζόμεθα νὰ ἐπανέλθωμεν ἐπὶ ένὸς ζητήματος, τοῦ όποιου ή δημιουργία, κατὰ τὸν ἐλαφρότερον χαρακτηρισμόν, είνε ἀκαίρος και ἀκατανόητος. Πρόκειται περὶ τῆς διά προσφάτου Βασ. Διατάγματος ἐπιφερομένης μετατροπῆς εἰς τὰ διακριτικὰ τῆς στολῆς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

Διερωτάται τις ποιοὶ η ποιοὶ είνε ἔκεινοι, ποὺ συνέλαβον τὴν ἐθνοστρατιον αὐτὴν ιδέαν και ποια δικαιολογία συνώδευσεν αὐτὴν. Διατί κατητριθίσι ἐν σπουδῇ τὸ σχετικὸν Διάταγμα, διατὶ ὑπεργάφῃ ἐξ ὑφαρπαγῆς μεταξὺ δύο κοκτέιλ εἰς κάποιαν ἑρόην, ὅπως τούλαχιστον φυλοποιεῖται, ποια ἐθνικὴ ἀνάγκη ἐπέβαλε τὴν ἀπασχόλησην τῶν Υπουργῶν και τοῦ Ανακτος διὰ την ἀνάγκων και ὑπογραφὴν τοῦ πολυμηλήτου Διατάγματος, διὰ τὸν όποιον ἀναστάτωσεν τὸ ζητήμα.

Ἄρα γε ὅλος αὐτὸς ὁ ἐπίσημος κόσμος δὲν ἔχει ἀλλας σοδαρωτέρας ἀσχολίας εἰς τὰς κρισίμους αὐτὰς στιγμάς, ποὺ διέρχεται ὁ Τόπος, και τὸ μόνον δητῆμα ποὺ ἀπέμενε πρὸς ρύμησιν ποὺ τὸ χρώματον τῶν σειριτῶν τῶν Λιμενικῶν Αξιωματικῶν; Οταν ζητήματα τεραστίας σημασίας διὰ τὴν Ναυτιλίαν παραμενούνται πόλακροι ἐκκρεμῇ και ἀλιτα, διότι οι διάφοροι ἐπίσημοι δὲν ἔχουν τὸ ἀναγκαῖον χρόνον νὰ τὰ σκεφθούν, καταλαμβάνεται κανεὶς ἀπὸ δικαιολογημένην σγανάκτησιν, ὅπως βλέπει τὸν κοσμὸν αὐτὸν νὰ είνε εύκαιρος και πρόδυμος νὰ ἀσχοληται μὲ ὑπόθεσις ἀν μή τι ἀλλο ἀνόητος, αἴτινες τὸ γόντρον τῆς Κυβερνήσεως ἐκθέουν και ἐπιτείνουν τὸ χάσος μέσα εἰς τὸ όποιον στροβίλεται ὁ Τόπος μας.

Τὸ πλέον ὅμως ἀποκαρδιωτικὸν φαινόμενον είνε, οτι ὁ ὄρμοδιώτερος δὲλων, ὁ κ. Υπουργὸς τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, δὲν ἔσταθη ίκανὸς νὰ στηρίξῃ τὸ δίκαιον του Σώματος, τοῦ όποιου ἐτάχθη προϊστάμενος. Εκτιμῶμεν τὸν κ. Κρατοδάκην και ἔξαιρομεν τὴν εὐγένειάν του και τὸν χαρακτήρα του. Ας μᾶς ἐπιτραπῇ ομως νὰ μη συμφωνήσωμεν μὲ τὴν τηρηθείσαν παρ' αὐτὸν στάσιν εἰς τὸ περὶ ου προκειται ζητημα. Ασχέτω της ουσιαστικῆς σημασίας τοῦ χρώματος τῶν γαλονῶν, ὁ προστάμενος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ὑπουργὸς είχε τὴν ὑπόχρεωσιν και τὸ δικαιωμα νὰ ἀρνηθῇ τὴν ὑπογραφὴν τοῦ Διατάγματος πρὶν η μελετήσῃ καλῶς τὸ ζητήμα και διερευνήσῃ τοὺς σκοπούς και τὰς συνεπειάς του νομοθετηματος. "Ετσι νοείται η ἀσκησις τῆς έξουσίας τοῦ υπουργού αξιώματος.

Απὸ τῆς πλευρᾶς του Λιμενικοῦ Σώματος τὸ ζητημα ἐθεωρήθη ὡς θίγοντας, και πολὺ δικαιώματος, τὸ γόντρον του, και προεκάλεσε τὴν κοινὴν ἐξέγερσην. Είνε γνωστόν, οτι αὶ στηλαι αὐταὶ υπηρεσιαν πολλάκις σκληροὶ εἰς ἐπικρίσεις ἐναντίον ωρισμένων μελῶν τοῦ Σώματος ὅπαν ἐπίστεων, οτι ταῦτα, εἴπε λόγω ὑπηρεσιακῆς ἀνεπαρφέκειας εἴτε δι' ἄλλους λόγους, δὲν ανταπεκρίνονται της Ναυτιλίας καθηκοντά των. Θα ητο, δικαιώματος, δικαιώματος, τὸ ζητημα της ουσιαστικῆς αὐτοῦ ἔχουν τὸν καθηκοντα ἀπ' αὐτῆς της Σώματος. Πολιτείας είνε ἀδικος και ἀπαράδεκτος, όπως και ἔτονίσαμεν εἰς προγούμενον τεύχος μας, διὰ τὴν ναυτιλούμενην 'Ελλάδας/Μείσων το γοντρο του Λιμενικοῦ Σώματος ἀποτελεῖ τὸ ἔκδοτον Διάταγμα, ἐφόσον τὰ διακριτικὰ τῆς στολῆς αὐτοῦ ἔχουν καθηκοντα ἀπ' αὐτῆς της συστάσεως του, μειωσιν δια, ίσως και τού κύρους του κατὰ τὴν ἐπιτέλεσιν τῶν καθηκοντῶν του θὰ συνεπιφέρει η ἀλλαγή.

Ούδεμις, ἀλλας τε, δικαιολογία ευσταθεῖ διὰ τὴν μεταβολὴν τῶν διακριτικῶν. Ούτε παρουσιάσθη ποτὲ σύγχυτις δικαιοδοσιῶν μεταξὺ τῶν Λιμενικῶν και τῶν Αξιωματικῶν τοῦ B. Ναυτιλίας έξ αἰτίας της στολῆς. Η διὰ τὸν Διατάγματος ἐπιφερομένη ἀλλαγή, ἀσφαλῶς, θὰ χαρακτηρισθῇ μὲ τὴν γνωστὴν ἐλληνικὴν νοοτροπίαν και ἀπὸ τοὺς κυκλως, ἐφ' ὃν αἰσκεῖται η διοικησης τῆς Ναυτιλίας, ὡς μομφή και ὑποτιμησί υπὸ τῆς Πολιτείας τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος και είνε ἐπόμενον, ώς τούτου, νὰ ἔχῃ συνεπειάς σοδαρωτέρας ἀπὸ στασιας τὸ ζητημα.

Ο πωσδήποτε πρέπει νὰ τεθῇ ἀμέσως τέρμα εἰς τὸ ἀδικαιολογήτως δημιουργημένην ζητημα. Τὸ ἀκατανόητον και ἐπουδημένην Διάταγμα πρέπει νὰ ἀναλαμβῇ ἀνεβολῆς. Η χώρα έχει ἀνάγκην ἀπὸ κρατικοὺς λειτουργοὺς ἐργάζομενους μὲ ἐνθουσιασμούς και ικανοποίησιν και ούχι μὲ τὸ συναίσθημα τῆς πικρίας και τῆς ἀπογοητεύσεως.

### Μέτρον προνοίας

Ἐξ αφορμῆς τῶν ὅσων ἐγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος σχετικῶς μὲ τὸ ζητημα τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ ύπο τοῦ N.A.T.O. συσταθεὶν σῶμα διὰ τὴν διάθεσιν τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν συμμετουσῶν εἰς αὐτὸ χωρῶν ἐν περιπτώσει πολέμου, θεωρούμενον ὄκπιμον νὰ ὑποδέξειν πρὸ τοὺς αὐτοῦς δημοδίους, όπως ἀπὸ τοῦδε μελετήσουν τὸ ζητημα τῆς ἐπιτάξεως τῶν πλοίων, βάσει τῶν τέκνων της Ναυτιλίας μας. Εκείνοι, κυρίως, που πρέπει νὰ διασφαλισθῇ εἶναι η ἐν περιπτώσει ἐνδεχομένου πολέμου συγκέντρωσις τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων και η διατήρησης αὐτῶν ἀκεραιών, ούτως δὲ θετεῖ διασφαλισμένητας διπολαρική διποκατάστασιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Η ικονοθεσία περὶ ναυτιλιακὴν ἐπιτάξεων, ἔχει ἀνάγκην τροποποιήσεων και ἀναπροσαρμογῆς πρὸ τὰς σημερινὰς ναυτιλιακὰς συνθήκας. Ο δόλος μηχανισμὸς τῆς Επιτάξεως τῶν πλοίων, ή ἀποτίμησις τῶν ἀποκτημένων πλοίων κλπ., όπως τούλαχιστον ἐφημόσθησαν κατὰ τὸν τελευταῖον πολέμον, ἐγεφάνισθε μειονεκτήματα, τῶν όποιων αὶ συνέπειαι ὑπῆρχαν δυσμενέσταται διὰ τὴν μετατροπήν της διποκατάστασιν τῆς Ναυτιλίας μας. Εκείνοι, κυρίως, που πρέπει νὰ διασφαλισθῇ εἶναι η ἐν περιπτώσει ἐνδεχομένου πολέμου συγκέντρωσις τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων και η διατήρησης αὐτῶν ἀκεραιών, ούτως δὲ θετεῖ διασφαλισμένητας διποκατάστασιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Οι κατὰ τὸν παρελθόντα πολέμου έφαρμοσθέντες πειραματισμοί, ή ἀσφαλίσις τῶν πλοίων ύπο τοῦ Κράτους, τὰ παρακρατήματα, τὰ μη πληρωθέντα ἀνταλλάγματα χρήσεως κλπ., μᾶς ἀφησαν ἀρκετά διδάγ-

## SHIPSTORES RUDOLF BREMICKER

Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικων καταστρώματος και μηχανῆς Τροφοδοοίαι.

### NIKOLAOΣ B. ΦΩΤΟΥ

Διευθυντής Έλληνικοῦ Τμήματος

Τηλ. 81644

Δ(σις: Dockstrasse 23  
Τηλ.)κή Δ(σις: ΦΩΤΟΥ-BREMEN

BREMEN — BREMERHAVEN — BRAKE — NORDENHAM

Tel. 81672 Tel. 2778 Tel. 510 Tel. Brake 510

83172

ματα, ώστε, έπωφελούμενοι τουών, νὰ φροντίσωμεν ἀπὸ τοῦδε διὰ τὴν μὴ ἐπανάληψιν τῶν διαπροσθέντων σφαλμάτων.

Ἡ ἑπίταιξις τῶν πλοίων ἐν περιπτώσεις ἐδήνης ἀνάγκης εἰνε, βεβαίως, ἐν μέτρον ὀντόφευκτον. Δυνάμεια, δῆμος, νὰ καταστήσωμεν τοῦτο ὅστις τὸ δύνατὸν ὀλιγότερον ἐτίζημιον διὰ τὴν Ναυτιλίαν λαμβάνοντες συνδρῶν ὑπ' ὄψιν, ὅτι αὐτῇ, κατόπιν τῆς πολεμικῆς δοκιμασίας, θὰ ἔξελη δεκατοισμένη καὶ θὰ ἔχῃ ἀνάγκην ἀνασυγκροτήσεως.

Τὸ θέμα εἶνε καθ' αὐτὸ οἰκονομικὸν καὶ εἰδικῶς διὰ τὴν Ἑλλάδα ἔχει μορφὴν τελείων διάφορον ἀπὸ τὰς ἄλλας ναυτικὰς χωρας. Ἡ Ἑλλάς δὲν διαθέτει ναυπηγεια σύτε ναυπηγικούς θηλικά, ἐπὶ τῶν σποιών θὰ δύνατο νὰ βασισθῇ διὰ τὴν ἀνάληψιν ἐνὸς ναυπηγικού προγράμματος μεγάλης ὀλῆς, πρὸς ἀντικαταστασιν τῶν ἀθρῷων βυθιζούμενων πλοίων ἐν περιπτώσει πολέμου. Εἰνε, ἐπομένως, ὑποχρεωμένη νὸν ἀνάζηση εἰς ἔνεας χώρας τὰς πηγὰς, ἀπὸ τὰς σποιάς θὰ ἀντλήσῃ τὸ πλωτὸν θηλικὸν τῆς. Τούτο σημαίνει, ὅτι πρέπει νὰ διαθέτῃ ἀφονον γύγεις συναλλαγματικὸν ἀνεπαρκείας τῆς χώρας, μόνον ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν θὰ ἡμιπόσεων νὰ τὸ λάθη, ὑπὸ τὸν δρόν, δῆμος, ὅτι θὰ τὸ διαφυλάξῃ ως κόρην ὄφθαλμον διὰ νὰ τὸ διαθέσῃ ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἀνασυγκρότησην.

Δέν θὰ ἔπειτε, νομίζουμεν, νὰ θεωρηθῇ τὸ τιθέμενον ζῆτημα ως πρόωρον καὶ νὰ ἀναβληθῇ ἡ μελέτη του. Οὐδεὶς γνωρίζει τὴν ἔξελιξιν τῶν διεισθῶν πραγμάτων ἀπὸ τῆς μιας ἡμέρας εἰς τὴν ἡλικίαν. Καὶ εἶναι ἀναντίρρητον, ὅτι η μελέτη τῶν ζητημάτων ἐν φυχῷ εἶναι πάντοτε πλέον καροφόρος προσάρτης στιγματικὴς ἀναστατωσεως καὶ διαταραχῆς. "Ἄς μη λησμονήται ἡ παροχώρησις ἀνευ δῶν ἀπὸ τὸν κ. Τσουμερόν εἰς τὴν Κρητην., ὑπὸ καταστασιν πανικοῦ, δλοκλήσου τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου εἰς τοὺς συμμάχους.

### Ολιβερά νοοτροπία

Μὲ τὴν τελευταίαν ἔκπτωσιν τῶν ναύλων, πολλὰ Ἑλληνικὰ φορτηγὰ παλαιᾶς ἡλικίας καὶ μικρᾶς ἡ μετρίας χωρικότητος, εἶναι μοιραίων καταδίκασμένων εἰς τὴν ἀπράξιαν. Ἡ διάλυσις των εἰνες ή μονή διέξδος. Περαιτέρω ἐκμετάλλευσις τῶν δὲν καθίσταται δυνατή ὑπὸ τὰς κρατουσας συνθήκας. Ζημίαν αὐτὴ θὰ ἀποφέρῃ εἰς τὴν πλοιοκτησίαν, ἢ ὅποια εἶναι βεβαρυμένη μὲ τὴν διασχείσιν πεπλασιασμένων καὶ ἀντιοκονομικοῦ πλοίου καὶ ἡτοις ἔχει ἀκόμη νὰ ἀντιμετωπίσῃ καὶ τὰς προσθέτους τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐπιβαρυνεῖς ἐκ τῆς πόλισμένης συνθέσεως, τοῦ υψηλοτέρου, ἐναντὶ τῶν ἀνταγωνιστῶν μας, μισθολογίου, τῆς φορολογίας κλπ. Χρέος συνεπέως τῆς κρατικῆς διοικήσεως εἶναι νὰ διευθεύνη τὴν πώλησιν τῶν παθητικῶν αὐτῶν σκαφῶν καὶ σύχι νὰ τὴν καθίστῃ διστερῆ καὶ πολλάκις ἀνέφικτον. Αὔριον, δταν αἱ τιμαὶ τοῦ παλαιοσιδήρου ἐκτέσουν αἰσθητής εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν, ἐξ ἀντανακλάσεως πρὸς τὴν ὑποχωρησιν ὅλων τῶν πρώτων ὑλῶν, εὐτέλεις θὰ είνει τὸ τίμημα τῆς πωλήσεως τῶν παλαιῶν πλοίων μας καὶ ἀκατόρθωτος — εἰς τὰς περιπτώσεις τούλαχιστον τῶν περιωρισμένης οἰκονομικῆς ἐπιφανείας πλοιοκτητῶν — ἡ ἀντικατάστασις τῶν διὰ νεωτέρων μονάδων.

Ἀφορμήν εἰς τὰς ἀνωτέρω παραπρήσεις μας παρέσχουν ἡ ματαίωσις τῆς πωλήσεως εἰς ἀλλοδαποὺς πρὸς διώλυσιν ἐνὸς μικροῦ φορτηγοῦ μας, πεντηκονταστούς τὴν ἡλικίαν καὶ χωρικότητος γυρων τῶν 2500 τὸν. d.w. Προτίθεται δὲ ἡ ματαίωσις τῆς πωλήσεως, διότι Βαρύτατοι καὶ σχεδόν ἀπαγορευτικοὶ οἴσταν οἱ πέντε δρόι τῆς παρασχεθεῖσης ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἀδείας. Διὰ τὴν ιστορίαν τῆς ὑπόθεσεως τούτης ἀναγράφομεν κατοτέρω:

1.—Τὸ πρόσωπον τοῦ ἀγοραστοῦ καὶ τὸ συμφωνηθόδομον τίμημα ἀπαλλοτριώσεως δέοντας νὰ τύχωσι τῆς ἡμέτερης ἐγκρίσεως (τοῦ Y.E.N.).

2.—Ἐκ τοῦ τιμήματος πωλήσεως τοῦ πλοίου, ποσὸν Λ. A. 1770 ἀντιπροσωπεύεται διὰ τὴν ἀγοράν τοῦ παρακράτημα ἐξ ὀποιῆσσεως ἔτερου πλοίου ίδιων ιδιοκτητού, δεσμεύεται ἵνα χρησιμοποιήθῃ διὰ τὴν ἀγοράν η ναυτήγησην ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μεριν ἐπέρωτες κατασκευής.

Πρός τοῦ ποσὸν Λ. A. 1770 ἐκ τοῦ καταβληθόμενου ὑπὸ τοῦ ἀγοραστοῦ τιμήματος ὑπὸ μορφὴν τραπεζιτικῆς ἐπιταγῆς θὰ ἔχειρισθη μεριμνή τῆς Ναυτιλίας κης Ἐπιτροπῆς Λοιδίνου εἰς τὸν συμβολαιογραφούντα Πρόξενον, διότι ὑποχρεούται νὰ καταθέσῃ τούτην ὁμέλητον πορὰ τὴν ἀπιταγὴν τυχάνει πληρωτέα, ἀφοῦ προηγουμένως ἤτηση τὴν ἀπιταγὴν την ἀντιληφθῆται παρακράτημα τοῦ πλοίου, καὶ λόγη ἀνεκκλητοῦ ἐντὸλη βεβαιωσούσαν, διότι τὸ κατατεθόδομον τίμημα δέν δύνατον νὰ ἀναληφθῇ παρὸ πόνου κατόπιν ἐγγράφου ἐντολῆς τοῦ ἐν Λοιδίνων Γενικοῦ Πρόξενου ἐνεργούσοντας ἐξ ὀνόματος τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατόπιν εἰδικῆς πρὸς αὐτὸν ἐντολῆς.

3.—Διὰ τὸ ὑπόλοιπον τοῦ τιμήματος νὰ ἐκδοθῇ ἐπιταγὴ μιᾶς τῶν ἀναγνωρισμένων ὄγγικῶν Τραπεζῶν ἵπ̄ ὄνωσται τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ πλοίου, πληρωτέας παρὰ τῆς Ἀθηναϊκῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος δια ὅραχράς.

4.—Θέλει προσκομισθῆ ἐις τὸν "Ἑλληνα Γενικοῦ Πρόξενον Λοιδίνου κατὰ καὶ πρὸ τῆς ὑπογραφῆς τοῦ συμβολαιοῦ βεβαιώσις τῆς ἀρμοδιασίας Οἰκονομικῆς Ἐφορίας ἐπειδηπλωσεως ἀπασῶν τῶν κατὰ τας κειμένων διατάξεις φορολογικῶν ὑποχρεώσεων τοῦ πλοίου. Διὰ τοὺς μὴ βεβαιωθέντας φόρους δέοντας νὰ κατατεθῇ ἐνώπιον τοῦ ὡς

τοῦ Προξένου ἐγγυητικὴ ἐπιστολὴ ἀναγνωρισμένης Τραπεζῆς, ὅτι θέλουσι καταβλῆσην οἱ ὄντοι φόροι ἐντὸς ἔτους τῆς βεβαιωσεως τῶν.

5.—Θέλουν ἔξοφλητον ἀποστολούν αἱ πρὸς τὸ N.A.T. καὶ λοιποὶ "Ασφαλιστικά Ἰδρύματα ὡς καὶ πρὸς τὸ A.O.C.P. οφειλοῦν αἱ προερχόμεναι ἐκ τῆς ἀκματαλλεύσεως τοῦ πλοίου, προσκομισμένης εἰς τὸν "Ἑλληνα Γενικοῦ Πρόξενον Λοιδίνου σχετικῆς βεβαιωσεως κατὰ καὶ πρὸ τῆς ὑπογραφῆς τοῦ συμβολαιοῦ ἐνώπιον τούτου. Τὸ ὄγοροπλατητρίου συμβολαιοῦ δέοντας νὰ υπογραφῇ ἡ παρὰ πάντων τῶν συμπλοιοκτητῶν τῶν ἡ τῶν πληρεξουσίων αὐτῶν.

"Ισχὺς τῆς παρούσης ὄριζεται δημονος ἀπὸ τὴν ἐκδόσεως τῆς.

\* \* \*

Δὲν ἔχειρισθη νὰ παρέλθῃ, δημονος ἀπὸ ἐδάμηνον τῆς Ισχύος τῆς ἀδείας, ἀλλα ὅτε ἐνα 24ωρου, διὰ νὰ ἀντιληφθῇ ὁ ἐνδιαφερόμενος πλοιοκτήτης, ὅτι ἡ χρηγηθεῖσα ἀδεία ἀπετέλει διὰ αὐτὸν δώρον... δῶρων!.... "Υπὸ τοὺς ἀνωτέρω δρους ἡ πώλησις ἡ πώλησις ἡ πώλησις εἰς τὰ ἀγυροδόλια τῆς ἀναγκοστικῆς ἀργίας, νὰ ἀπολέσουν τὴν ἐργασίαν τῶν πτωχοῖς ναυτιλόμενοι, νὰ παραμεινῃ δὲ καὶ ὁ πλοιοκτήτης χωρὶς τὸ ἔργαλεῖον κινήσεως τῆς ἐπιχειρησεῶς του.

Αὐτά, πρὸς δόξαν τῆς νομίμους κρατικῆς διοικήσεως!....

### Τὸ ναυτιλιακὸν συναλλαγματικόν

Ἡ καλὴ κίνησις τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὸ ἀπελθὸν ἔτος ἀντικατοπτρίζεται καὶ εἰς τὸ εἰσκομισθὲν διὰ τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος συναλλαγματικόν. Κατὰ τὸ ὀκτάμηνον Ιουλίου 1951—Φεβρουαρίου 1952 ἔχουν συναλλαγματικὴν προσδοκίαν ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν 23.735.000 δολ. ἐναντὶ 11.770.000 τοῦ ἀντιστοίχου ὀκταμήνου 1950—51.

Διὰ τὸν μῆνα Φεβρουαρίου τρ. ἔτος ἐστιμηθεῖση κάποια ὑποχώρησις ἔναντι τοῦ Ιανουαρίου. Ξέχουεν 2.837.000 δολ. ἐναντὶ 3.792.000 τοῦ Ιανουαρίου. Δεδομένου δῆμου ὅτι τὸ Δημόσιον ἔχει νὰ εἰσπράξῃ τεσσαρὰ περίπολούς της ποντοπόρου Ναυτιλίας τοῦ 1951 καὶ ἀρκετά ἐμβάσματα προβλέπονται μέχρι τέλους Ιουνίου διὰ τὸν φόρον καὶ τοῦ 1952, παρὰ τὰς δυσοιωνάους προβλέψεις τοῦ κ. Βαρθορέσσου, θὰ ἐμφανισθῇ ἐξαιρετικῶς ἐνισχυμένον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προηγούμενα ἔτη. Θα φάσσῃ νὰ καλύψῃ τὰ 40 καὶ πλέον τοῖς, ἐκατὸν τοῦ συναλλαγματος τῶν ὀδήλων πόρων. Καὶ αὐτὰ χωρὶς τὴν τόσην διαφρονή τῶν ἐμβασμάτων τῶν πληρωμάτων μας εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν.

### Τὸ συλλογικὴ σύμβασις

Διὰ πρακτικοῦ ὑπογραφέντος τὴν 3ην τρέχ. μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανώσεων καὶ τῆς Π.Ν.Ο. παρετάθη ἡ ισχὺς τῆς Συλλογικῆς Σύμβασεως τῆς 3ης Μαρτίου 1951 μέχρι τῆς 30ῆς Ιουνίου, πρὸς τὸν σκοπὸν δημοσίας κατὰ τὸ χρονικὸν αὐτὸ διάστημα διεξαχθούν σχετικαὶ συζητήσεις μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερούμενων ὄργανων σεωτασιν εἰπεὶ τῶν ἐπενεκτῶν τροποποίησεων εἰς τὴν Σύμβασιν.

"Ἐν ἀναμονὴ τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν συζητήσεων τούτων ἐπαναλαμβάνομεν καὶ πάλιν τὴν εὐχήν, δημοσίας κατανοησώς μεταξὺ τῶν σεωτασιν τούτων ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν, τὸ ὅποιον τόσα καρποφόρα ἀποτελέσματα ἔχεισι κατὰ τὰς περυσινὰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν Σύμβασιν.

"Υπάρχουν, βεβαίως, ὡρισμένα ἀκανθώδη σημεῖα, τὰ ὅποια θὰ ἀπασχολήσουν κατ' ἀνάγκην περιστούμενον τοὺς πληρωτέας, ἃς μᾶς ἐπιτραπῆ δημοσίων νὰ υποβολῶμεν τὴν σύστασιν, δημοσίων, οὐτοῦ, αἰδούμενοι ὑπεράνων τῶν στενῶν ἐπογγελματικῶν συμφερόντων καὶ ἐπιδιώξεων, ἀντιμετωπίσουν τὰ ἐπίμαχα θέματα μὲ ἀνώτερον πνεύμα, καθοδηγούμενοι ἀπὸ τὰ γενικῶτερα συμφέροντα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Τὸ ἐκ τῆς ἡγετικῆς τῶν θέσεων ἐκπηγάζον κύρος ἀλλα τὸ χορηγιμοποίουν διὰ τὴν πιστῶν συμμόρφωσιν ὅλων πρὸς τὰς συμφωνίας, ποὺ πρέπει νὰ συναφθοῦν.

### Καὶ ὑπερωκεάνιον!

"Ἀπὸ τὸ Τέλον Ἀβίδη μετεδόθη ἡ πληροφορία, δημονος αἱ αὐτοὶ μεγάλαι ἀπειροτελεῖς προσκεπασίαις κατ' ἀπιταγῆς, ἡ «Ισραὴλ—Ἀμερικα Λαΐν» καὶ ἡ «Ζίρα, διαπραγματεύονται τὴν ἀγορά τοῦ γνωστοῦ συνδικοῦ ὑπερακεανίου «Στοκχόλμη» 11.650 τόνων γούδος καὶ ναυτηγήσεως 1948, ὅπερ ἐξυπρετεῖ τὴν τακτικὴν γραμμὴν Γκότεμπουργκ—Νέας Υόρκης. Τὸ σκάφος ἐπειθεωρήθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Γκότεμπουργκ καὶ τελικοὶ συνυπολιμάται διεισάγοντας ηδη, δοσον ἀφορά τὴν τιμὴν τῆς ἀγορᾶς καὶ τὸν χρόνον παραδόσεως.

"Οἱ γνωστόν, τὸ Ισραὴλ ἀπὸ μακροῦ χρόνου ἐπεδίωκε τὴν ἀπόκτησιν ἐνὸς καὶ καὶ δύο ἐπιδιατηγῶν ὑπερακεανίων, προκειμένου νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν ἀποτίση μιὰν ὑπὸ τὴν ἔθνηκην σημαίαν τακτικῶν ἐπικοινωνίων τῆς πολυπληθοῦς ἐν Ἀμερική ἀπειροτελεῖς κοινότητος μὲ τὴν νεοπαγή ἔθνηκην ἐστίαν.

"Ἡ προσέλκυσις περιηγητῶν καὶ τῶν δολλαρίων τῶν εἶναι ὁ ἀμεσώτερος ἀντικειμενικὸς σκοπός.

## GENERAL SHIPPING AGENCY

E. ARVANITOPOULOS  
SHIPPING AGENTS & BROKERS  
CLEARING & FORWARDING AGENTS

POR-T-SAID

SULTAN HUSSEIN QUAY—24  
P.O.B. 394

SUEZ

P.O.B. 1

AGENTS FOR: THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES—PIRAEUS  
AND OTHER GREEK NAVIGATION COYS. ESTABLISHED 1894  
Telegraphic Address: (Both Offices): ARVANITOPOULOS





σώπων, άποτελούντων μίαν μικράν μετακινουμένην πολιτείαν;

Μόνον εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ἐκαρποφόρησε τὸ ἄγνωστον τοῦ ἀλλοίος φυτὸν αὐτὸν τῆς ἔριδος καὶ τῆς ἀτάξιας. Οἱ ὄρμοδιοι δύνανται νὰ τὸ ἑκριζώσουν διὰ τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως, ἢν βέδαις εἶναι ἐνδιαφέρωνται διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς γαλήνης εἰς τὰ πλοῖα. Νὰ διορθωθῇ δῶμας τὸ ἄποτον κατὰ τρόπουν, δοτίς νὰ γίνῃ ἀπόδεκτὸς ἀπὸ όλους.

Πιστεύει, δητὶ τόσον οἱ πλοίαρχοι, δόσον καὶ τὰ πληρώματα, θὰ εὐχαριστηθούν, ἵνα λειψὴ ἐφεξῆς αὐτὸν τὸ ἐλεεινὸν παζάρευμα.

Μετ' ἐκτιμήσεως

Κ. ΔΑΝΑΛΗΣ

Πλοίαρχος τοῦ s/s «Σύρος»

**ΣΗΜ. «NAYTIKA XRONIKΩΝ»:** Ή τηρώτη παρατήρησις τοῦ ἐπιστολογράφου μας περὶ τοῦ ἐν περιλήψῃ ἀντιγράφου τοῦ ἡμερολογίου, ὅρθι καὶ δικαία, πιστεύουμεν νὰ μη εἰναι δύσκολον νὰ τύχῃ τῆς δεύσης προσοχῆς ἀπὸ τὴν ἀρμόδιον ὑπερστράτου τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν. Ἀξιοπρόσεκτος ἐπίσης ἡ περὶ τῶν δυσχερειῶν κυρώσεων τοῦ ἀντιγράφου εἰς λιμένας ὅπου δὲν ὑπάρχει Ἑλληνικὴ Προξενικὴ Ἀρχή. Καποίοις δόχγιαν καὶ περὶ τῆς περιπτώσεως αὐτῆς θὰ πρέπει νὰ δώση πρὸς τοὺς πλοιάρχους τὸ ὑπουργεῖον. «Οσον ἀφορᾶ τὸ ζῆτημα τοῦ «παζαρεύματος», αἱ υπόδειξεις τοῦ κ. Δανάλη θὰ ληφθοῦν ὑπὸ ὄψιν κατὰ τὰς συζητήσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως. Κατὰ τὰς πρὸ διετίας συζητήσεις προεβλήθηται διὰ τοῦ προκαθορισμοῦ τοῦ εἰδούς καὶ τῆς πληρωμῆς ὡρισμένων ἐργασιῶν, ἢ ἐκτέλεστι τῶν ὁποίων δὲν ἐνέπιπτεν εἰς τὰ συνήθη καθήκοντα τοῦ πληρώματος.

### Η ἐπισκευὴ τοῦ «Μπράνταλ

Ἐξεδήλωσε τὴν ἐπισκευὴν τοῦ ὁ. κ. Παπαδάκης νὰ ἐπισκευάσῃ εἰς τὸν Πειραιά τὸ προσφάτως ἀνελκυσθὲν νορθηγικὸν φορτηγὸν «Μπράνταλ». Πορεύθεσις βεβαίως νὰ σπαλαγχήῃ ἡ τόσον σοδαρά αὐτὴ ἐργασία τῆς ἀνακατασκευῆς τοῦ ναυαγημένου σκάφους ἀπὸ καθὴ γραφειοκρατικὴν κυρίων δυσκολίαν, ἀπὸ καθὲ παρεμβασίν των πολλῶν καὶ ποικίλων ἀρμόδιων — τελῶν καὶ φορισάσιων — οἵτινες οὐδὲν ἄλλο πράττουν παρὰ νὰ προκαλοῦν τὰς καθυστερήσεις τῆς ἐργασίας καὶ τῶν ψυχικὸν κάματον τῶν ταλαιπωρουμένων πλοιοκτητῶν καὶ βιομηχάνων ἐπισκευών.

Θά παρασχεθούν, πιστεύουμεν, αἱ αἰτήσεις ἀπὸ τὸν κ. Παπαδάκην διευκολύνσεις αἱ μη ζημιώνουσαι ἄλλως τε οὐδὲ ἐπὶ ἐλάχιστον τὸ Δημόσιον. Θά ἡτο κομία νὰ διαφύγῃ ἀπὸ τὸν Πειραικὸν βιομηχανίαν μία πολύτιμος ἐργασία, τὴν στιγμὴν μάλιστα ποὺ ἡ μαρσαβίνη καὶ ἡ ἐργασίας πλανάνται ὑπὲρ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Ο κ. Παπαδάκης πρέπει νὰ τύχῃ καθὲ ἐνθαρρύνσεως διὰ νὰ μη ὑποχρεωθῇ νὰ προσφύγῃ εἰς τὴν ιταλικὴν βιομηχανίαν. Πρέπει ὁ κ. Βενιζέλος νὰ λάβῃ γνῶσιν τοῦ ζητημάτος καὶ νὰ δώσῃ προσωπικῶν τὰς δεούσας διαταγάς, παρακολουθῶν τοὺς καὶ τὴν ἐκτέλεσίν των.

### Η ἀναγνώρισις

Τὴν 7ην Μαΐου κατέπλευσεν εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα προερχόμενον ίξ Αὐστραλίας τὸ λάινερ «Κυρήνεια» μὲ 573 ἵπτεσις «Ἐλλήνες καὶ ξένοις καὶ 600 τόν. γενικού φορτού, ἐπὶ τῶν διπούν οἱ 400 τόνοι πρωρίστοντο διὰ τὸν Πειραιά.

Ἐκ μέρους πολυτρίμων ἐπιβατῶν τοῦ πλοίου ἐλάσσονεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Οἱ ύπογεγραμμένοι ἐπιβάται τοῦ s/s «Κυρήνεια», προερχόμενοι ἐξ Αὐστραλίας καὶ ἕκ διαφόρων λιμένων τοῦ Ἰνδικοῦ Ωκεανοῦ καὶ τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, θεωρούμενοι καθῆκον μας νὰ συγχαρώμενοι καὶ δημοσίᾳ, τόσον τὸν πλοιοκτήριαν ἑταῖρον «Ἐλληνικὴ Μεσογειακὴ Γραμματί» (Ε.Λ.Μ.Ε.Σ.) διὰ τὴν ἀρτίαν ὀργάνωσιν της, σσον καὶ τὸν πλοιαρχὸν, τοὺς ἀξιωματοκύρους καὶ τὸ πλήρωμα, καθὼς καὶ τὴν ἐπὶ τῆς τροφοδοσίας ὑπῆρξεν τοῦ s/s «Κυρήνεια», διὰ τε τὰς ἔξαιρετικὰς ἐπὶ τοῦ πλοίου περιπτώσεις των καὶ διὸ τὸ πλούσιον καὶ ἔξαιρετον ἐδεσμόποιον.

Τὴν ἄγνοιαν τοῦ ἐπίσημου Κράτους πρὸς τὰς 50.000 τῶν ἀπόδημων «Ἐλλήνων τῆς Αὐστραλίας, ἥλθε νὰ ἔξουδετερώσῃ σεμνός καὶ ἀθόρυβας ἡ «Ε.Λ.Μ.Ε.Σ.» μὲ τὸ ἐκλεκτὸν σκάφος της «Κυρήνεια», τὴν πλωτὴν αὐτὴν γένουσαν, ποὺ ἔγνωσεν τὴν μέτεραν Πατρίδα μὲ τὴν ἔν τη ἔντι τέκνα της. Τὸ «Κυρήνεια» ἀποτελεῖ τὴν καλυτέραν τουιστικὴν διαφήμισιν, ποὺ δύνανται νὰ προσελκύνῃ προσκυντάς εἰς τὸν Τόπον μας.

Οἱ ξένοι συνταξιδιώται μας δὲν εὔρισκον λόγους νὰ ἐκφράσουν τὰς εὐχαριστίας των καὶ μᾶς παρεκάλεσον γὰρ διεμρύνευσαν διὰ τῶν παρουσιῶν μας καὶ τὰς ιδιαίτερας τῶν ἐνδιουσώδεις ἐντυπώσεις διὰ τὸ «Κυρήνεια». «Ἐνα ἔγκαρδιον «εὐγέ» ἀπευθύνομεν πρὸς τὴν «Ε.Λ.Μ.Ε.Σ.», πρωτόπορον διὰ τὴν ἄπτη εὐθείας σύνδεσιν μὲ έθνικον πλοίον τοῦ ἀπόδημου «Ἐλληνισμοῦ τῆς Αὐστραλίας μὲ τὴν γεννιέτεραν.

Πειραιεὺς 8 Μαΐου 1952  
Αντ. Γιανάκης, Τρ. Πούλος, Γρ. Κασσιμάτης, Στ. Βαυδακάς, Γ. Φατούρος, Κ. Κουτουπές, Γ. Σάμιος, Γ. Παξινός, Κ. Πατζής, Ν. Μαυροκέφαλος, Ιω. Ραυτόπουλος, Χρ. Νάστης, Π. Καρράς, Κ. Μπουτσικῆς, Κ. Καλαμάρας, Στ. Ιωακείμ, Τρ. Παξινός, Δ. Βλαστόπουλος, Π. Μωράτης, Αθ. Ραυτόπουλος, ΘΦ. Κωστόπουλος, Χρ. Δευτερίος, Α. Ζαρκής, Ν. Παξινός, Ορ. Ζαρίφης, Π. Καθβαδίας, Μ. Κατσατής, Στ. Συνοδινός, Μ. Δαυής, Ι. Θωμάτος, Κ. Κομπῆς, Β. Σταύρου.

Telephone: Nos. 3361.36 3361.37-3361.64

Société Anonyme

Telegrams: LEE—Antwerp

**JOSEPH J. LEE & CO.**

STEVEDORES, SWORN WEIGHERS  
Superintendents of Grain and other Gargoes

BATAVIA STREET 17  
ANTWERP

London Agents: ROBERT WATERS,  
18/19. Gt. St. Helen's  
LONDON. E.C. 3.—Tele: Avenue 5048  
and

AVGHERINO & APERGUIS  
154, Bishopsgate,  
LONDON. E.C.2.—Tele: Bishopsgate 1343

## ΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Η ΕΞΑΠΤΕΡΟΣ ΕΛΙΞ

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν Νέαν 'Υόρκην:

Κατόπιν τοῦ γνωστοῦ ἀτυχήματος εἰς δύο δεξαμενόπλοια τούπου «T.2», ἀπίνα ἐκόπησαν εἰς δύο τὸν παρελθόντα χειμῶνα, κατὰ τὴν διάρκειαν σφροδοτάτης τρικυμίας εἰς τὰς ἀμερικανικὰς ἀκτὰς, τὰ ἀκόλουθα μέτρα ἀσφαλείας τῶν σκάφων τούτων λαμβάνονται ηδη ἀπὸ τὸν ἀμερικανικὸν υγινῶν μοναρχή, παραπλέοντας τὸν παραπλέοντας τούτων πλάκια εἰς τὸ σκάφος, πάντας τῆς ἀμερικανικῆς πολιτείας.

Πρώτον, θὰ τοποθετηθούν τέσσαρα ἐπὶ πλέον καρφωτὰ ἐλάσματα («στράπς») εἰς τὰ πλευρά τοῦ σκάφους. «Ηδη, τὰ περισσότερα ἐκ τῶν δεξαμενοπλοίων τούπου «T.2» ἔχουν ἐφοδιασθεῖ μὲ δύο τοιάντα ἐλάσματα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ ἡδη ἐπὶ τοῦ πυθμένος, ἐνῶ μερικὰ ἐκ τῶν τάκερος — τῆς «Στανταρ «Οἴλ Κόμπαν» ιδίως — ἔχουν ηδη 6 ἥ καὶ 8. Προστιμός τῶν ἐν λόγῳ καρφωτῶν λωρίδων είνει νὰ περιορίζουν τὴν ἐπέκτασιν τῶν ωγυμών, ἐφόσον ηθελον παρουσιασθῆ τοιάνται εἰς οἰονδήποτε μέρος τοῦ σκάφους.

Δεύτερον, τὰ ἐπιπροπίδια θὰ ἐνοῦνται μετὰ τοῦ σκάφους διὰ καρφώσεως, ἀντὶ τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως. Τὸ μέτρον τούτο λαμβάνεται, διότι τζιμίαι τῶν ἐπιπροπίδων μεταδίδονται πολλάκις εἰς τὸ σκάφος, μέων τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως. Μερικοὶ μάλιστα πλοιοκτῆται σκέπτονται ν' ἀφαίρεσουν τελείως τὰ ἐπιπροπίδια, φοβούμενοι μῆπας ἡ καρφωσίας αὐτῆς παρουσιάσην, ἐνδεχομένως, εἰς τὸ μέλλον διαρροάς.

Μερικὰ τάνκερς τούπου «T.2» ἔναυπτηθούν μὲ πλέον ἀδύνατον τὴν κατασκευὴν ἀπὸ ἄλλα, εἰς τὰ δόπια ἑδόθη μεγαλύτερον περιθώριον ἀντοχῆς, ἔναντι τοῦ ἀπαιτουμένου ἀπὸ τοὺς Κανονισμούς τοῦ ἀμερικανικοῦ υγινῶν μοναρχής καὶ τοῦ «Λόιδζ φ.». Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς τῶν ἀδυνάτου κατασκευῆς δεξαμενοπλοίων, ἐπιβάλλεται τώρα νὰ τοποθετηθούν ἐπιπρόθετα ἐλάσματα ἡδη διαμήκεις νομεῖς, εἰς τρόπον ὃστε ἡ ἀντοχὴ τῶν νὰ αὐθηθῇ κατὰ ποσοστὸν 15% ἐπὶ πλέον τῆς ἀρχικῆς. «Η περίπτωσις ἔκαστου σκάφους δέοντα νὰ ἔξετάζεται ίδιαιτέρως, πρὶν ἡ ἀποφασισθῇ, ἐννοεῖται κατὰ πόσον ἐνδείκνυται ν' η τοιάνται η τοιάνται ἐνίσχυσις.

«Υπάρχουν διάφοροι τρόποι διὰ τὸν ἐπιδιοικουμένην ἐνίσχυσιν, καὶ τὰς ἀμερικανικὰς ναυπηγεῖα μελετούν τὰς διαφόρους περιπτώσεις, διὰ νὰ εἰναι εἰς θέσιν, ὅπος ὑπόβαλλουν τὰς πλέον καταλλήλους προτάσεις εἰς τοὺς πλοιοκτήτας. Προβλέπεται, πάντως, ὅτι θὰ ὑπάρξῃ μεγάλη Ὀλειψίας διαθεσίμων δεξαμενῶν κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας, συνεπείᾳ τῆς ἐκτέλεσης τῶν ἐργασιῶν αὐτῶν ἐνισχύσεως. Τὸ κόστος τῆς ἐργασίας ὑπολογίζεται κυματόνεμον μεταξύ 50.000 ἐως 100.000 δολαρίων, ἀναλόγως ἐκάστη περιπτώσεως, μὲ χρονικὴν διάρκειαν 10 ἐως 20 ἡμέρων.

Δὲν εἰναι ἀκόμη γνωστὴ ἡ ἐπὶ τοῦ προκειμένου θέματος στάσις τοῦ Αγγλικοῦ Νησιών μονάρχη, διὰ τὰ υπὸ τὸν ίδιον θεωρητικὸν θέματον, ὃντος τοῦ Ελληνος ναυτηγού κ. Ε. Παναγοπούλου. Τὰ ἀπότελεσματα ὑπῆρχαν λίγα ίκανοποιητικά, τόσον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἀποδόσεως τῆς ἐλλικοῦ καὶ τῆς ταχυτήτος τοῦ πλοίου. Όσον καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἀποδόσεως τῆς ἐλλικοῦ καὶ τῆς ταχυτήτος τοῦ πλοίου, στοιχείως τῆς διαδρομού τοῦ σκάφους καθαρότατον. «Ο πλοιάρχος περιέγραψε τὴν διαδρομὴν τοῦ σκάφους, ἐμφόρτου καὶ μὲ κακοκαρίαν «ώς ἐν τὸ οὗτον ἐπλεεν εἰς λίμνην νη». Ίδιαιτέρως διεπιστώθη, ὅτι τὸ πλοίον διετήρει τὴν ταχύτητα καὶ στῶν ἀκόμη ἡτο κενὸν καὶ εἰχεν ἀντίθετον τὸν καιρόν. Αποδίδεται τοῦτο εἰς τὸ γεγονός, ὅτι μὲ τὴν ἐξάπτερον ἐλλικα, περισσότερον ἐπειδή την περιπτώσεως εἰς τὴν τετράπτερον ἐλλικα. Παραπρετεῖται σχετικῶς ἀπὸ τοὺς ἀσύμβολους τεχνικούς κύκλους, ὅτι εἰς τὰ νεωτερα πλοῖα, τὰ ἔχοντα λεπτάς γαρμάς πρύμνης, εἰναι πολὺ προτιμότερον να τοποθετηται ἐξάπτερος ἐλλικοῦ, ἀντὶ τετράπτερου, διότι γίνεται πολὺ ὀμαλωτέρα καὶ κατανομή τῶν ὑδροδυναμικῶν πιέσεων ἐπὶ τοῦ δίσκου τῆς ἐλλικοῦ, στατη, τὰ ὅπισθεν τοῦ καιρού.

«Ηδη παρόμοιαι ἐξάπτεροι ἐλλικες πρόκειται νὰ τοποθετηθοῦν καὶ ἐπὶ τῶν τελούντων ὑπὸ κατασκευὴν «σύστημα τάκνες» εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Μπέθλεμ». Κατόπιν δοκιμῶν εἰς τὰς ἀμερικανικὰς κρατικὰς δεξαμενὰς μὲ πρότυπο ἐλλικων μὲταξύ κλίμακα, ἀπεδείχθη, ὅτι οὐδεμία ἀπόλεισις ἀποδόσεως ὑπάρχει μεταξύ τετράπτερων καὶ ἐξάπτερων ἐλλικων, ὡς κακῶς εἰς τὸ πετεδόλην ἐπιστένετο ἀπὸ πολλοὺς τεχνικούς. Τούντιον, ἡ ἀπόδοσις τῆς ἐξάπτερου ἀπεδείχθη εἰς τὴν προγματικότητα μεγαλυτέρα, λόγω τῆς ὀμαλωτέρας λειτουργίας πρύμνην τοῦ σκάφους. Μὲ ἐξαπτέρους ἐλλικας ἐφοδιάζονται καὶ δύο ἀμερικανικά καταδρομικά.

«Εἰλικες μὲ πέντε πετρέα ἀδικούμασθεν κατὰ τὸ παρελθόν ἐπὶ τίνων πλοίων, ἀλλὰ ἀπεδείχθη, ὅτι δὲν ησαν κατάλληλοι διὰ μονέλικα σκάφη, διότι, ὅταν τὸ ἔνα πτεροῦ διέρχεται ὅπισθεν τοῦ ποδοστάμου, εἰς τὴν ἀντίθετον πλευσάν, δηλαδὴ εἰς τὸ κάτω μέρους τοῦ δίσκου τῆς ἐλλικοῦ, ὑπάρχει ἔνα διάκενον μεταξύ τῶν δύο πτερῶν. Ής ἐν τούτου αὶ δυνάμεις, λόγω τῶν ηεκρῶν τῶν ηεκρῶν τῶν πτερῶν τοῦ ἀξονος, τῶν ωγυμῶν εἰς τὸ στεγανὸν διαχωρίσματα (μπουλμέδες) τῶν πετρελαιοφόρων καὶ ἄλλα. Τὰ πράγματα, δηλαδή, δικαιώνουν πλέον τὴν θεωρίαν τοῦ κ. Παναγοπούλου διὰ τὰς συχνὰς θραύσεις τῶν ἐλλικοφόρων ἀξόνων.

Η ΣΟΥΗΔΙΚΗ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ

## ΠΩΣ ΣΥΝΕΣΤΗΘΗ ΚΑΙ ΑΝΕΠΤΥΧΘΗ

Η ΕΙΚΟΣΑΕΤΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΑΡΧΟΥ ΒΕΤΤΕΡ

Μακράς πνοής είνε ή προσπάθεια διὰ τὴν σύστασιν μιᾶς τακτικῆς γραμμῆς. Αἱ δυσχέρειαι είνε μεγάλαι. Αἱ ἀπότυχιαι συχναῖ. Προϋπόθεσις, πάντως, ἡ ὑπάρξις ἢ καὶ ἡ δυνατότης ὀνταπούξεως ἐπαρκῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν μεταξὺ τῶν περιοχῶν, τὰς ὁποίας ἐπιδιώκει ἡ τακτικὴ γραμμὴ νὰ ἔξυπηρτησῃ.

Πόσον, δημως, δυσχερεστέρα καθίσταται ἡ προσπάθεια τῆς ἐγκαθιδρύσεως μιᾶς τακτικῆς γραμμῆς, ὅταν ἡ σύστασίς της προβαδίζει τῆς ἀνωτέρω βασικῆς προϋπόθεσεως, ὅταν τὰ τακτικὰ δρομολόγια αρχίσουν, ἐνῷ τὸ φορτίον δὲν ὑπάρχει, καὶ ὅταν ἡ γραμμὴ προσφέρεται ὡς μέσον ὅχι ἀναπύξεως, ἀλλὰ δημιουργίας οἰκονομικῆς τινος συνεργασίας, ἀγνώστων ὀκόμη πρὸς ἄλληλας ἀγορῶν!

Αὐτό, ἀκριβῶς, τὸ δυσκολὸν ἔργον ἀνέλασεν ἀπὸ τῶν πρώτων ἡμερῶν τῆς συστάσεως της ἡ «Σουηδική Ἀνατολική Γραμμή». Ἡ μετέπειτα, διὰ μέσου τῶν συνεργότερων δυσχερειῶν, τῶν συνεργασίας, λαμπρὰ ἐπιτυχία της, ἀξίζει καποίας ἰδιαιτέρας ἀναγνωρίσεως, τῆς δασθίας ἐκτιμήσεως τῶν πολυτίμων ὑπηρεσῶν, που προσέφερεν ἡ ὑποδειγματικὴ S.O.L., διὰ τὴν οἰκονομικὴν προσαγωγὴν τῶν χωρῶν τῆς Βαλτικῆς καὶ τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

\*\*\*

Τὴν δημιουργίαν αὐτὴν τῆς Σουηδικῆς γραμμῆς ἀγέλασε νὰ περιγράψῃ εἰς μίαν σύντομον διηλίσιν του πρὸς τὴν «Nautical Association» τοῦ Γκρετεμπουργκ διότον γνωστὸς καὶ παρ' ἡμῖν, τόσον συμπαθῆς φίλος τῆς Ἑλλάδος, διὰ τὸ Ναύαρχος Βέττερ, διὰτις ἐπὶ εἴκοσι συναπτά ἦτη (1930 —



'Ο Ναύαρχος Βέττερ

1950) κατηγύθυνε τὴν δρᾶσιν τῆς S.O.L.. Ἐπίλεκτον μέλος τῆς ἀνωτάτης Σουηδικῆς κοινωνίας, διὰ τὸ Ναύαρχος Βέττερ ἔκλεισε τὴν λαμπρὰν εἰς τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν σταδιοδρομίαν του καὶ ἀνέλασε τὴν διεύθυνσιν τῆς Σουηδικῆς γραμμῆς, ὅταν ἀκόμη ἡ ἐπιτυχία δὲν εἶχε καλύψει τὴν ἀπὸ μιᾶς ὀλης τεσσαρακονταετίας ἀρξαμένην, μὲ δειλά, δημως, δημιατα χωρούσσαν, προσπάθειαν. Ἔζησε τὰς δυσχερείας τοῦ ἔγχειρηματος, ἥτυχες δὲ νὰ ἴθῃ ἀποστρόμενος διὰ νὰ ἀναλάσῃ τὰ καθήκοντα τοῦ Μεγάλου Αὐλάρχου τοῦ Βασιλέως τῆς Σουηδίας καὶ τὴν μεταπολεμικὴν δλοκλήρωσιν πλέον τοῦ ἔργου:

— Συχνά, ἀφορεῖται ὁ διμιλητής, ἡ διακοπὴ τῆς γραμμῆς κατὰ τὰ πρώτα ἐπὶ τῆς συστάσεως τῆς ἀντεμετώπισθ, νέας, δημως, ἐπίτιδες διεφάνοντο, νέα κεφάλαια ἔξευρισκοντο, διὰ νὰ ἔξακολουθήσουν τὰ δρομολόγια. Ἡ φωτεινὴ διορατικότης τοῦ ἰδρυτοῦ τῆς γραμμῆς Ντάν Μπρόστρομ καὶ ἡ πολύτιμος συνεργασία τοῦ κ. Ε. Εύγενιδη, διὰτις ὑπῆρχεν ἐκ τῶν πρωτεργατῶν τῆς γραμμῆς καὶ δοτις, διὰ τῶν προσπαθειῶν του, ἐστρίξε τὰς ἐπιδιώξεις τοῦ Ντάν Μπρόστρομ, μέχρι τοῦ σημείου νὰ γίνῃ αὐτὸς — δ. κ. Εύγενιδης — ἐμπόρος, διὰ νὰ προμηθεύσῃ φορτία εἰς τὴν γραμμήν, ἐπέτρεψαν τὴν ἐπιβίωσιν.

Περιγράφει περαιτέρω διὰ τὸ Ναύαρχος Βέττερ τὰς καταβληθείσας ἀπὸ τοῦ 1930, μὲ τὴν ναυπήγησιν τῶν πρώτων τῶν 3.000 τόνων λάινερς, ἐπιμόχθους προσπαθειῶν διὰ τὴν διεύρυνσιν τοῦ πλαισίου τῆς δραστηριότητος τῆς γραμμῆς. Ἡ ἀγόρα τῆς Σουηδίας ἡτο μικρά, διὰ νὰ τροφοδοτήσῃ, μὲ ἐπαρκὴ φορτία, τακτικά της δρομολόγια. Ἐπρεπε νὰ ἀναζητηθοῦν καὶ ἄλλαι ἀγοραί. Αἱ ἐμπορικαὶ τῶν συναλλαγῶν μὲ τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον θὰ ἔξυπηρτουν πλέον διὰ τῆς γραμμῆς ἡ περιοχὴ εἰς τὴν οποίαν διαστρέφεται τὸ έργον τοῦ Ναύαρχου, διὰ τῆς γερμανικῆς μεσολαβήσεως.

Πρὸς τὴν Φίλλανδίαν, τὰς ἄλλας Βαλτικὰς χώρας, τὴν Πολωνίαν, ἀκόμη καὶ τὴν Τσεχοσλοβακίαν καὶ τὴν Ούγγαριαν ἀνεζητηθοῦν αἱ δυνατότητες τῆς διευρύνσεως αὐτῆς.

— Θά ἔνθυμούμει πάντοτε, συνέχισεν ὁ Ναύαρχος Βέττερ, τὰ πολλά, τετριμένα συχνά, ἐπιχειρήματα, ποὺ προέβαλλον κατὰ τὰς συζητήσεις εἰς μικρὰ ἐμπορικὰ γραφεῖα τῆς ψυχρᾶς Βαρσοβίας, τῆς Μελδέργης, τῆς Πράγας, τῆς Βουδαπέστης, τῆς Ρήγας καὶ εἰς ἀλλας πόλεις, ὅπου τὰ προϊόντα διαφόρων χωρῶν ἐτέλουν ὑπὸ διαπραγμάτευσιν καὶ ὅπου ἔν τῇ δύο συμβόλαια ἀγοράς συνήπτοντο μὲ ἐμπόρους ὑπὸ τὸ φῶς λύχνου ἡ κηρύξ. Ἐπρόκειτο περὶ δοκιμαστικῆς εἰσιγαγῆς πορτοκαλίων, καπού, μεταλλεύμάτων καὶ ἄλλων, μὲ ἔξαγωγάς δερμάτων, ἀδιαβρόχων ὑποδημάτων, κιβωτίων καὶ ἄλλων.

Τὰ ταξίδια ἐμπόρων, συγγραφέων καὶ δημοσιογράφων διηκολούντο ἀπὸ τὴν γραμμήν. Δωρέαν ἔγινοντο δεκτοὶ ὅσιοι ἐπεδύμουν νὰ ταξιδεύουσαν πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ τάναταλιν. «Ολα τὰ σκάφη διέθετον 12 κλίνας, πρὸς τὸν σκοτὸν αὐτῶν.

Καὶ τὸ ἔργον ἀπέδιδεν διλίγον κατ' ὅλην. Αὐτὸ διαδοχικὸν ζεύγος τῆς Σουηδίας μὲ τὸ προπολεμικὸν «Βάζαλαντ» ἐταξίδευσε πρὸς τὴν Ἑγγύης Ἀνατολήν καὶ πρώθησε τὴν προσπάθειαν.

Δὲν παρεβλέθη, δημως, καὶ τὸ ἔθνικὸν κατὰ χώρας αἰσθημα. Γραμμὴ Φιλλανδικὴ καὶ Πολωνικὴ ἐδημιουργήθη, μὲ στενὴν συνεργασίαν πρὸς τὴν Σουηδικήν. Διὰ τῆς μεταβιδάσεως ὠρισμένων πλοιῶν τῆς τελευταίας ὑπὸ τὴν Φιλλανδικὴν σημάσιαν καὶ διαχειρίσιμων καὶ δι' ιδιαιτέρας συμφωνίας πρὸς τὴν Πολωνικὴν Κυβέρνησιν, συνεστήθησαν καὶ αἱ δύο. Καὶ οὕτω, διὰ μόνον τὸ ἐμπόριον τῶν Βαλτικῶν χωρῶν, ἀπληλαγμένον πλέον τοῦ Ἀμβούργου καὶ τῶν μεσαζόνων, σημαντικὸς ηὔδηθι πρὸς τὰς χώρας τῆς Ἑγγύης Ἀνατολής, δημως καὶ τάναταλιν, ἀλλὰ καὶ σημαντικὴ μεταφορικὴ κίνησης τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, χάρις εἰς τὰ εὐθηγά τιμοδόγια ἀπὸ Ἑρᾶς καὶ τοὺς χαμηλοὺς ναύλους ἀπὸ θαλάσσης, συνεκεντρώθη εἰς τοὺς βορείους ἔκεινους λιμένας.

Ἡ συνεργασία, τέλος, μὲ τὰς Γερμανικὰς καὶ Ὀλλανδικὰς γραμμὰς πρὸς τὴν Ἀνατολήν, χάρις καὶ εἰς τὰς ἑκάστοτε ἔξαιρετικῶν ἐπιτυχεῖς διαπραγματεύσεις τοῦ κ. Εύγενιδη, ὡς ἐκπροσώπου τῆς S.O.L., Ισχυροποίησαν ἔτι περισσότερον τὴν θέσην τῆς Σουηδικῆς γραμμῆς. Μέγα μέρος ἀπὸ τὰ φορτία τῶν κρεμμυδίων τῆς Αγίου Πάτρας, τῶν εσπεριδοειδῶν τῆς Παλαιστίνης καὶ ἄλλων πρὸς τὸ Κόντινεντ μεταφορῶν ὑπεβοήθησαν τὴν ισορρόπησιν τῶν ταξιδίων ἀνόδου καὶ καθόδου.

Μὲ τὸν πάροδον τῶν ἑταῖρων καὶ τῶν ἐπιτυχίων πλέον ἀσφαλῆ νέατι ἀνάγκαιοι μεταφορικαὶ ἀνέκυψαν. Τὰ πλοῖα-ψυγεία ἡ μᾶλλον διάρροος ψυγείου εἰς τὰ κύτη τῶν πλοίων τῆς γραμμῆς κατέστη μία ἀνάγκη. Τὸ βούτυρον τῆς Δανίας, τὸ τυρί τῆς Φιλλανδίας, τῆς Πολωνίας τὰ πουλερικά καὶ ἄλλα προϊόντα τῆς Λιθουανίας εἰς ψυγεία τὰ μετεφέροντο. Τὰ φρούτα ἀπὸ τὴν Μεσόγειον, τὰ σταφύλια ἀπὸ τὴν Τουρκίαν ἐπίσης. Αἱ πρῶται δειλαῖς ἀπόπειραι ἔφερον τελικῶς τὴν ἐπιτυχίαν. Αἱ σημεριναὶ μεταφοραὶ φρούτων πρὸς τὸ Λονδίνον καὶ τὸ Κόντινεντ, χάρις εἰς τὰ πλοῖα-ψυγεία τῆς Σουηδικῆς γραμμῆς (Atlantiktrafik) διελέγονται ἀσφαλῶς διὰ τὸ φορτίον καὶ ταχύτατα.

Ο στόλος τῆς γραμμῆς, ἐν τῷ μεταξύ, διὰ τὰς νεοτεύκτων, ὑποδειγματικῶν σκαφῶν ἐπλούτιζετο. Μεγάλα συνβόλαια μεταφορᾶς ἀνελαμβάνοντο. «Ο γραμμὴ πλέον ἔτελει ἐν πλοίοι ὁργασμῷ.

Ο πόλεμος ἀνέκοψε τὴν ὀραῖαν τῆς ἀνάπτυξιν. «Ἄλλα μὲν σκάφη παρέμειναν ἀργοῦντα εἰς τοὺς Σουηδικούς λιμένας, ἄλλα ἐτέθησαν εἰς τὴν ὑπῆρχσιν τῶν Συμμάχων, μεσικὰ ἐξυπηρέτησαν τὰς μεταφορὰς τοῦ Ερυθροῦ Σταυροῦ πρὸς τὴν λιμοκτούνσαν Ἑλλάδα. Ἀπὸ τοῦ 1945 ἀρχίζει ἡ νέα προσπάθεια. «Ο πόλεμος διήνοιξε καὶ νέας δυνατότητας. Η Νότιος Ἀμερικὴ χάρις καὶ πάλιν εἰς τὸν κ. Εύγενιδην, κατέστη πρόσθος. Μηνιαία γραμμὴ συνεστήθη μεταξύ Μεσογείου καὶ Νότιου Αμερικῆς.

Η γραμμὴ πρὸς τὴν Ἀνατολήν ἐπαναλήφθη, χώρις πλέον τὰ Γερμανικὰ πλοῖα. «Ολαὶ αἱ ἄλλαι σημαῖα ἡσαντοῦνται παρούσαι.

Ἐν τῷ μεταξύ εὐσύτατον πρόγραμμα ναυπηγικὸν ἀνελήφθη. Αὐταὶ αἱ ἀποδόσεις τῆς γραμμῆς ἐπλήρωσαν τὴν θέσην τῶν νέων πλοίων. «Η πολιτικὴ τῶν μεγάλων ἀποθεματικῶν καὶ τῶν περιωρισμένων μερισμάτων ἱκολουθήθη ἀπὸ τοὺς ίθυνοντας τὴν S. O. L.

Μέριμνα ἰδιαιτέρα τῆς Σουηδικῆς γραμμῆς ὑπῆρχεν ἡ στενὴ συνεργασία της μὲ τὸ κατὰ χώρας ἐμπόριον. Ποτὲ διακρίσεις εἰς τὰς φορτώσεις καὶ τοὺς ναύλους μεταξύ τῶν προϊόντων τῆς μιᾶς χώρας εἰς δάρος τῶν αὐτῶν προϊόντων ἄλλης τινός, ἐστημειώθησαν καὶ ποτὲ οἱ ναύλοι δὲν ἡσαντοῦνται ύψηλοι, διὰ νὰ δυσχερείσουν τὴν τοποθέτησιν τῶν ἐμπορευμάτων. «Η γραμμὴ ἔζησε πάντοτε τὸ παλμὸν τῶν ἀναγκῶν τοῦ ἐμπορίου. «Η προσπάθεια τοῦ πλήρης δὲ κατὰ χώρας ὀργάνωσις τῶν πρακτώρων — ἐκπροσώπων τῆς S. O. L. διηκολούνει καὶ διευκολύνει τὴν ἐπαφὴν αὐτὴν καὶ τὴν συνεργασίαν.

«Ἐργον δυσχερεῖται ὑπῆρχεν ἡ ὀργάνωσις τοῦ δικτύου τῶν Πρακτορείων. Πολύτιμος καὶ εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν ἡ συνεργασία τοῦ κ. Εύγενιδη διὰ τὴν Μεσόγειον. Τὸ πινεύμα τῆς κοινῆς συνεργασίας, τῶν κοινῶν ἐπιδιώξεων διετριψθήτη καὶ ἐτονώθη μὲ τὴν πάροδον τῶν ἑταῖρων. «Η ἐπίλογη καὶ ἡ συγκρότηση τοῦ ἔμψυχου ὑλικοῦ τῶν πλοίων δὲν ὑπῆρχεν διλογιαίτερας σημασίας ἔργον:

— Εἶμεθα ὑπερήφανοι δι' αὐτό, ἐτόνισεν δι' ὁμιλητῆς.

Καὶ διὰ τὸ Ναύαρχος Βέττερ κατέληξεν:

— «Οσοι ἡκουσαν τὸν ἀπολογισμὸν αὐτὸν μιᾶς εἰκοσαετίας, θὰ ἀντέληφθησαν, ὅτι ἡ προσπάθεια μας ἀντεμετώπισε πολλὰς δυσχερείας, μόχιμον καὶ ἀπαγορεύσεις, ἀλλὰ μᾶς ἔφερε τελικῶς πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν, τὴν εὐημερίαν, τὴν ικανοποίησιν».

Θὰ ἡσαν, ἀσφαλῶς, ζωηρὰ καὶ παρατεταμένα τὰ χειροκροτήματα ποὺ ἐκάλυψαν τοὺς τελευταίους λόγους τοῦ διακεκριμένου ὄμιλητοῦ. Μακρόδεν τοις ἡμένις διὰ τὸν πλαισίου τῆς δραστηριότητος τῆς γραμμῆς. «Η φωτεινὴ Οἰκονομίαν πολύτιμον ἔργον τῆς Σουηδικῆς Ἀνατολικῆς Γραμμῆς», προσθέτουμεν καὶ τὰ ίδια καὶ μᾶς θερμά συγχαρητήρια πρὸς τὸν Ναύαρχον Βέττερ, τὸν κ. Ε. Εύγενιδην καὶ τοὺς ἄξιους συνεργάτας των διὰ τὴν ὄραίαν των ἐπιτυχίαν. Είναι ἀξιοζήλευτος!

# ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΧΙΛΙΑΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

## ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΕΡΕΥΝΑ

Έπιδεκτος συνεργάτης μας, συνεχίζων τὴν προπολεμικὴν στατιστικὴν προσπάθειαν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», παρηκαλουθῆσεν ἐγύτερον τὴν ζωηρὰν κατὰ τὸ 1951 κινησίν του ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ. Συνέκεντρωσεν ἔνα ἀρκετά σημαντικὸν ἀριθμὸν ναυλώσεων κατὰ ταξίδιον καὶ ἐπεξήγησεν ώρισμένα ἐνδιαφέροντα συμπεράσματα νὰ συναγάγῃ διὰ τὴν ὅλην δραστηριότητα τῆς Ναυτιλίας μας. Ή μελέτη του, ἀρκετά ἐνδιαφέρουσα, θὰ ἐπερπεν, ἵσως, γὰρ ὁ δοκοληρωθῆ εἰς τὸ μέλλον. Τὰ στοιχεῖα, ἀφονοῦ καὶ ἀπηκριωμένα, ἐλπίζουμεν ἀπὸ ἄλλην ὑπεύθυνον πηγὴν νὰ είνει εἰς τὴν διάθεσιν του προθύμου μελετητοῦ τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων. Τὰ συμπεράσματα μιᾶς τοιστῆς στατιστικῆς ἐρεύνης θὰ δύνανται νὰ ἀναφέρωνται ὥχι μόνον εἰς τὰ ἀκαθάριστα οικονομικὰ ἀποτελέσματα, ἀλλὰ καὶ εἰς γενικότερα πραστηροίς εἶπι τῆς ἀπασχολήσεως του ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἐμφύου αὐτοῦ ὑλικοῦ.

Ἄξιοπρόσεκτο εἶναι αἱ διαπιστώσεις τοῦ συνεργάτου μας διὰ τὰς ἐπιβαρύνσεις τῶν πρὸς τὴν Ἑλλάδα μεταφορῶν, λόγω τῶν καθυστερησεών τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας. Εἶνε καὶ τὸ ζητήμα αὐτὸς μέρος τοῦ ὅλου ἐλληνικοῦ μεταφορικοῦ προβλήματος. Κάποτε θὰ πρέπει νὰ ἀπασχολήσῃ τὴν σκέψιν τοῦ μακαρίου Κράτους.

Μία ἀνασκόπησις τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος εἶναι πάντοτε βασικὴ προϋπόθεσις διὰ μὰς θεμελιωδῶν χρήσιμων συμπεράσματα. Τὰ γεγονότα, θέσδαις, προβάλλονται ἀνάλογα μὲ τὴν θέσιν τοῦ πραστηροῦ καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἡ ἐπίλογὴ τῆς σκοπιάς είνει κατ' ἔξοχην δυσχερής. Πολλοὶ τρόποι θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ χρησιμοποιηθοῦν, χωρὶς ὅμως καὶ νᾶ ἐγγύωνται, διὰ τοῦ διαπιστώσεις, καὶ μᾶλιστα ὑπὸ τὴν ἀμειλίκτον ἐκφραστικῶν τῶν ἀριθμῶν, εἰς ἀδιάβολοι.

Προεκρίθη, καὶ εἰνει πράγματι ὁ ἀντικειμενικῶτερος τρόπος αὐτού, νὰ παρακολουθησαν χιλίας ναυλώσεις — ταξίδια πλοίων ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ὅπως ἀντυγέλλθησαν διὰ τῶν διεθνῶν κύρους δελτίων. Τὰ ταξίδια αὐτά, χωρὶς νὰ ταυτίζονται πρὸς μίαν ἐνιαίωσιν περίοδον, ἀντιποσωπεύουν σχεδόν ἔνα δόλκηρον ἐποχιακὸν κύκλον μεταφορῶν εἰς τὴν παγκόσμιον, χωρὶς κλίμακα. Οτού κυρίως δὲν πρέπει νὰ διστεύῃ ἀπὸ τὴν προσοχὴν μας εἰς τοῦτο: Ἡ χιλιάς αὐτῆς ἐπραγματοποιήθη κατὰ τὴν περίοδον τῶν υψηλῶν ναύλων καὶ, φυσικά, τῆς υπερπληθωρικῆς κυκλοφορίας διαταγῶν.

Δέν περιλαμβάνονται αἱ ναυλώσεις τῶν δεξαμενοπλοίων. Αὗται, πλέον, παρουσιάζουν μίαν αὐτοτελή καὶ ἀνεξάρτητον μορφὴν καὶ αἱ πολλαὶ χρονοναύλωσεις ἢ ἡ χρησιμοποίησις ιδιοκήτων δεξαμενοπλοίων ἀπὸ ταῖς μεγάλαις εταιρίαις πετρελαιών ἐξασθενίζουσι σημαντικός, ἀν δὲν παραμορφώνουν τὰ συμπεράσματα, ἀφοῦ αἱ κατὰ ταξίδιον ναυλώσεις δὲν θύσινθετον μίαν καθολικὴν εἰκόνα τῆς εἰδικῆς, ἀλλὰ τόσον ἐκτεταμένης μεταφορίας αὐτῆς δραστηριότητος.

Ἐξ ἀλοῦ αἱ παραπτηροίσεις μας περιέλαβον καὶ τὴν Μεσόγειον, τὰς ναυλώσεις δηλαδὴ ἐλληνικῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν, διότι, ἄλλως, θὰ διεσπάτο ἡ ἐνότητος τοῦ χρόνου καὶ συνεπῶς τὰ χιλιά ταξίδια θὰ ἀνεφέροντο μόνον εἰς πουτόπορα, ἐνῷ θὰ παρελείπετο ἔνα μέγα μέρος μεταφορῶν, που ἐνδιαφέρουν διττάς. Καὶ διότι ἐνηργήθησαν ἀπὸ ἐλληνικὰ πλοῖα καὶ διότι σημειώνουν κατὰ ἀδρόν. ἔστω, τρόπον μεταφορὰς μὲ ἐπίκεντρον τὴν Ἑλλάδα. Τὸ γεγονός αὐτὸν δὲν είνει καὶ ἀμοιρούμενον μειονεκτημάτων διότι, π.χ. δὲν ἐπιτρέπει τὴν ἐξαγωγὴν μέσων δρόων εἰς τοὺς ναύλους.

Θό δρειασθῇ, ἵσως, νὰ σημειώσωμεν, διότι ἡ κατὰ μαθητικὸν τρόπον ἔξισσως τῶν συμπεράσμάτων μας πρὸς συνολικὴν δρᾶσιν τῆς ἐλληνικῶν συμφερόντων ναυτιλίας είνει κατὰ τὸ τελείως ἀπραγματοποιήτον διὰ τοὺς λόγους, που δοῦλοι γνωρίζομεν καὶ ποὺ δὲν λείπουν ἀπὸ τὰς ναυτιλιακὰς ερεύνας ἔνων χωρῶν.

\* \* \*

Όπωσδήποτε τὸ πρῶτον συμπέρασμα ποὺ ἔξαγεται είνει τὸ εἶδος τοῦ νομίσματος τῶν ναύλων. Επὶ τῶν 1000 λοιπῶν ναυλώσεων ποὺ ἀποτελοῦν τὴν βάσιν τῆς ἔοινής μας, τὰ 43,3 % ἐπραγματοποιήθησαν εἰς δολλάρια Η.Π.Α., τὰ 52,5 % εἰς λίρας καὶ τὰ ὑπόλοιπα 5,2 % εἰς ἄλλα νομίσματα. (Ιταλικὰς λίρέττας, ρουπίας κλπ.). Τὰ ποσοστά θὰ είχον διάφορον σύνθετον ἀν εἰς τὰς ναυλώσεις αύτὰς δὲν περιελαμβάνονται αἱ μεσογειακαὶ καὶ δὲν ἐπρεπάζονται σοδαρῶς ἀπὸ ἔνα μεγάλων σχετικῶς ἀριθμὸν ναυλώσεων μεταξὺ λιμένων Ἀγγλίας καὶ Εύρωπης. Εξ ἀλοῦ τὸ ποσοστὸν τῶν ναυλώσεων εἰς δολλάριο ὀφείλεται κυρίως εἰς τὰς ἀπὸ Χάμπτον Ρόδος φορτώσεις γαιάθρακος. Μία σύγκρισις τῶν ποσοστῶν εἰς πλαστούραν ἐποχὴν ὑποβιδάζει τὸ ποσοστὸν τῶν ναύλων εἰς δολλάρια εἰς 27,5 %.

\* \* \*

Αἱ μεγάλαι μάζαι φορτίων συνεκεντρώθησαν ἀπὸ γαιάθρακας, δημητριακά, μεταλλευμάτα κλπ. εἰδη, τὰ ὅποια συμποσούνται εἰς 8.022.000 τόνους.

Τὸ ἐπίπεδον τοῦ μέσου δροῦ τῶν τόνων κατὰ ταξίδιον ἐμφανίζεται ἀρκετά ὑψηλὸν καὶ τοῦτο, διότι ἔξαιρεσι τομέων τινῶν (π.χ. ἐπιστροφαὶ ἔξι ἱππωνίας) ἔνας μεγάλος ἀριθμὸς ἐπιστροφῶν ἐπραγματοποιεῖται μὲ πλήρες φορτίον καὶ οὐτω κάθε ἐπιστροφὴ ὑπολογίζεται ως αὐτοτελής

ναύλωσις (π.χ. ἀπὸ Νταλύν, Ντάυρεν κλπ.). Αὔτοι ὅμως οἱ ναύλοι ἐπιστροφῆς, είναι ἔνα σημεῖον τῆς παραπτηροθείσης ἐντάσεως τῶν μεταφορῶν κατά τὸ 1951.

\* \* \*

Ἐπὶ συνόλου λοιπὸν 1000 ναυλώσεων καὶ 8.022.000 τόνων φορτίων ἡ μερικότερα κατανομὴ αὐτῶν παρουσιάζει τὴν ἔξης μορφήν:

α/α	Είδος φορτίου	ἀριθμ. ναυλώσεων	τόνοι
1.	Δημητριακά	299	2.703.000
2.	Γαιάθρακες	279	2.432.000
3.	Μεταλλευμάτα	178	1.377.000
4.	Χημικά	67	441.400
5.	Ζάχαρις	41	452.000
6.	Γενικά	30	217.000
7.	Άλας	19	169.000
8.	Διάφορα	42	230.600
9.	Σύνολον	955	8.022.000
	Συλεία	45	—

Μία ἀκόμη ἀναλυτικότερά ἐμφάνισις τῶν κατ' ίδιαν φορτίων καὶ πρὸ παντὸς τῶν τριῶν πρώτων εἰδῶν, τὰ ὅποια ἀποτελοῦν καὶ τὸ 80 % τῶν κινηθέντων τόνων, μᾶς δίδει τὰς ἔξης πληροφορίας:

I. ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ: (ναυλώσεις 299, τόνοι 2.703.000).

ΙΙ. ΑΠΟ ΝΤΑΛΥΝ — ΝΤΑΥΡΕΝ — ΤΑΙΓΚΤΑΟ — ΤΑΙΒΑΓΚΤΑΟ ναυλώσεις 65 (ἔξι ἀπὸ 30 πρὸς Κόντινεντ, 25 πρὸς Ίνδιας καὶ 10 πρὸς διαφόρους λιμένας).

ΙΙΙ. ΑΠΟ Κόλπον 39, Βόρ. Εἰρηνικού 23, Βρετ. Κολομβίαν 18, Αύστραλιαν 14, Νόρδερ-Ρέιντζ 12, Μπουένος Λύρες 12, Καναδάν 8, ἀπὸ λοιπούς 89. Πρὸς Ίνδιας 71, Αγγλίαν 50, Κόντινεντ 48, Ιαπωνίαν 23, Ιταλίαν 19, Αίγυπτον 16, ἀλλούς λιμένας 62. Ιδιαιτέρως ἡ κριθὶ προελευσεών Βορ. Αφρικής ἐκινήθη πρὸς Αγγλίαν κυρίως (ναυλώσεις 27 περιλαμβανόμεναι εἰς τὰς ἀνά διαφόρους 89).

ΙΙΙ. ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ: (ναυλώσεις 279, τόνοι 2.432.000).

ΙΙΙ. ΧΑΜΠΟΤΟΝ Ρόδος πραγματοποιούνται 191 φορτία πρὸς λιμένας Αμέρεστος, Αγγλίας, Ιταλίας κλπ. Αἱ ὑπόλοιποι 88 ναυλώσεις είναι κυρίως ἔξι Ινδιάν (Καλκούτα καὶ Ανατ. Αφρική καὶ ἀπὸ Ρότερνταμ πρὸς Ελλάδα).

Τὸ σύνολον τῶν ναύλων είναι εἰς δολλάρια διὰ τὰς ἀπὸ Χάμπτον-ρόδδος ἐξαγωγάς, αἱ ὅποιαι κορυφώνονται κατὰ τὰ μέσα τοῦ 1951, ἐνῷ οἱ ἀπὸ Ίνδιαν, Αφρικής καὶ Κόντινεντ ναύλοι είναι εἰς λίρας.

Η κίνησις των γαιάθρακας είναι γενικότερον γνωστή. Τὰ στοιχεῖα παρατίθενται ἀπὸλας διὰ τὴν σύγκρισιν.

ΙΙΙ. ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ (ναυλώσεις 178, τόνοι 1.377.000).

Τὸ παντὸν παραπτεῖται ἐξαγωγὴ μεταλλευμάτων. Κυριαρχοῦν, τὸ χρώμιον, ἡ μαγγανέα, οἱ βωξίται κλπ. Ή μεγαλύτερα δόμας ζήτησις (εἰσαγωγή) πραγματοποιεῖται ἀπὸ τὰς Η.Π.Α. (62 φορτία μὲ προορισμὸν Βορειοαμερικανικούς λιμένας, ἔξι ἀπὸ τὰ 52 διὰ λιμένας Βορείων Τοστέρες ἔξι δωδεκάδας Βαλτιμόρου). Οἱ ἄλλοι τομεῖς ἔξι ίσου συγκεντρικήν κίνησιν (εἰσαγωγή) παρουσιάζουν. Οὕτω πρὸς Ιαπωνίκους λιμένας φορτία 41, πρὸς Κόντινεντ 27 (ἔξι ἀπὸ 21 πρὸς Ρότερνταμ), πρὸς Αγγλίαν 15, πρὸς Ρωσίαν (Ροστόκ) 6 καὶ πρὸς διαφόρους, αἱ ὑπόλοιποι 27 ναυλώσεις.

Ἐνδιαφέρουσαν κίνησιν (έξαγωγή) παρουσιάσαν οἱ λιμένες Ελλάδος (γενικῶς) μὲ 21 ναυλώσεις (κυρίως βωξίται) μὲ Ισαρίθμους τὸ Ντουκούν. Εἴκ Βίζαγκατά 13 (μαγγανέα), ἐκ Βικτωρίας (Βραζ.), 11 ἐκ Λόγκη Μπήτη 9, Χούελδας 8, Μορμουγκάο 7, Μπέιρας (χρώμιον) 6 καὶ ἐκ 45 διαφόρων ἀλλούς λιμένων 82.

ΙV. ΧΗΜΙΚΑ γενικῶν φορτίων (λιπάσματα, ποτάσσα, φωσφάτα κλπ.) ἐκπινθήσαν κυρίως ἀπὸ Αμέρεστον πρὸς Ελλάδα (φορτία 19), ἀπὸ Καζαμπλάκαν (φορτία 19) πρὸς διαφόρους καὶ δὴ ἀγγλικούς λιμένας (ναυλώσεις 15). Ἐνῷ τὸ ὑπόλοιπο πρὸς Ιαπωνίαν (7), Αϊγυπτον (6) καὶ πρὸς διαφόρους αἱ λιμένες (16).

V. ΤΟ ΑΛΑΣ ζητεῖται κυρίως ἀπὸ τὰ 16 ἀπὸ τὰ 19 ἔν δολλάρια (25 ἀπὸ 41). Αἱ περιστάσεις εἰς δολλάρια (25 ἀπὸ 41).

VI. ΤΟ ΑΛΑΣ ζητεῖται κυρίως ἀπὸ τὴν Ιαπωνίαν πρὸς τὴν ὁποιαν κατημάτων τὰ 16 ἀπὸ τὰ 19 ἔν δολλάρια (25 ἀπὸ 41).

VII. ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΚΥΡΙΩΣ ΜΕΤΑΦΕΡΕΤΑΙ δι' Αγγλίαν (φορτία 32 ἐπὶ 45 ναυλώσεων) ἀπὸ Φινλανδικούς καὶ Ρωσικούς λιμένας.

VIII. Έκ τῶν ΓΕΝΙΚΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ είχον προορισμὸν δι' Αγγλίαν τὰ 10, διὰ Η.Π.Α. 8, πρὸς διαφόρους τὰ ὑπόλοιπα 12. Τὰ 11 ἀπὸ Β. Εἰρηνικὸν καὶ τὰ 9 ἀπὸ Βρετ. Κολομβίαν (τὰ ὑπόλοιπα 10 ἀπὸ διαφόρους λιμένας).

VIII. Έκ τῶν ΓΕΝΙΚΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ είχον προορισμὸν δι' Αγγλίαν τὰ 10, διὰ Η.Π.Α. 8, πρὸς διαφόρους τὰ ὑπόλοιπα 12. Τὰ 11 ἀπὸ Β. Εἰρηνικὸν καὶ τὰ 9 ἀπὸ Βρετ. Κολομβίαν (τὰ ὑπόλοιπα 10 ἀπὸ διαφόρους λιμένας).

VIII. Έκ τῶν ΓΕΝΙΚΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ είχον προορισμὸν δι' Αγγλίαν τὰ 10, διὰ Η.Π.Α. 8, πρὸς διαφόρους τὰ ὑπόλοιπα 12. Τὰ 11 ἀπὸ Β. Εἰρηνικὸν καὶ τὰ 9 ἀπὸ Βρετ. Κολομβίαν (τὰ ὑπόλοιπα 10 ἀπὸ διαφόρους λιμένας).

**THE BALKANS AND NEAR EAST SHIPPING AGENCY (ITALY) S.a.B.L.**

**ΕΔΡΑ ΓΕΝΟΒΑ**

1)21 PIAZZA PORTELLO

**Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τοὺς ιταλικούς λιμένας**

**Διευθύνεται προσωπικῶς ύπὸ τοῦ**

**κ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΥ**

**Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτιον του εἰς τὰ ἀσφαλιστικὰ ζητήματα**

**κινδύνων Θαλάσσης (Marine risks) καὶ προστασίας καὶ**

**ἀποζημιώσεως (Protection & Indemnity) ἐφοπλιστῶν.**



τρέλαιον, είς περίπτωσιν έξακολουθή νά είνε κλειστόν άκομη τὸ Ἀμπαντάν. «Μολονότι — ἔτοιμον ό διμιλτῆς — ή παραγωγὴ τοῦ Ἀμπαντάν εἰς ἑλαφρὰ προϊόντα ἀνεπληρώθη μεγάλως ὑπὸ ἄλλων διύλιστηρίων, ή ἀπώλεια δύμας τῆς παραγωγῆς του εἰς βαρύ καύσιμον πετρέλαιον θά είνε ἐπὶ πολὺ άκόμη αἰσθητὴ εἰς τὰς παγκοσμίους ἀγοράς. Ἡ σημειωθείσα βελτίωσις εἰς τὴν ἀγοράν σύνοφρα τὴν προμηθείαν πετρελαίου διφείλεται εἰς τὸν ἡπιόν χειμῶνα τὸν διπλόν διῆλθομεν, εἰς τὴν αὔξησιν τῆς παραγωγῆς γιανάθρακος ἐν Εὐρώπῃ καὶ εἰς διάφορα ἀντιοκονομικά δύμας συμπληρωματικά μέτρα».

## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ Η ΠΤΩΣΙΣ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ

ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΗΣ

Ἡ κατωτέρω δημοσιευμένη ἀνασκόπησις ἐπὶ τῶν τιμῶν παρέχει ἐπαρκή τὴν ἔξηγησιν καὶ τῆς σημειουμένης συστολῆς εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφοράς. Αἱ διαπιστώσεις τῆς εἰδίκης ἔρευνης είνε ἀρκετά ἐνδιαφέρουσαι. Οὕτω ἡ «Ἐφημερίς τῆς Οὐδάλ Στρήτη» τῆς Νέας Υόρκης γράφει εἰς τελευταῖον φύλλον την, ὅτι αἱ παγκόσμιαι τιμαὶ τῶν διαφόρων προτών υἱῶν καὶ ἐμπορευμάτων σημειούν στροφὴν πρὸς τὰ κατω.

Ἐρευνα ἐπὶ τινῶν εἰς τῶν σημαντικώτερων εἰδῶν εἰς τὰς μεγαλύτερας ἀγορὰς τοῦ Κόσμου, διεπιστώσεις πτώσεων τιμῶν εἰς πολλὰ εἶδον, μὲ τὸ συμπέρασμα, ὅτι αἱ πτώσεις αὐταὶ, ζωηρότεραι κατὰ τὰς τελευταῖας ἡμέρας τοῦ Ἀπριλίου, ἀποτελοῦν συμπτώματα γενικωτέρας συμπτύξεων τῶν τιμῶν.

Μεταξὺ τῶν εἰδῶν εἰς τὰ διποῖα ἐστημένη χαλάρωσις είνε ὁ χαλκός, ὁ διπός πρὸ διλήγων μηνῶν ἐπώλειτο πρὸς 60 σέντς τὴν λίτραν, σήμερον πωλεῖται γύρω εἰς τὰ 35 σέντς — τὰ ἔρια, τὰ διποῖα εἰχον φθάσει τὰ 3.60 δολλάρια τὴν λίτραν, κατατέθηνεις τὰ 1.35 δολ., — ὁ βάμβακός ὁ διπός ὁ διπός αἱ ἀπό 46 κατατέθηνεις τὰ 42 σέντς τὴν λίτραν — τὸ ἔλαστικὸν (κασουτσούκ), τὸ διπός ἐπώλειτο πρὸς 80 σέντς τὴν λίτραν, τώρα, εἰς τὴν ἀγοράν της Σιγγαπούρου, πωλεῖται πρὸς 35 σέντς — τὸ χοιρινὸν κρέας, πρὸς 35 περισσούν περισσούν εἰς Σικάγον εἰχει 21.50 δολλάριος τὰς 100 λίτρας, τώρα κατατέθηνεις τὰ 17.50 δολλάρια.

Ἡ γενιμένη παγκόσμιος ἐπισκόπησις ἀπέδειξεν, ὅτι αἱ τιμαὶ τῶν εἰδῶν ρεῖν ἐν τῷ κατήθεον εἰς τὸ ημίσιον, ὅτι αἱ τιμαὶ μερικῶν αἰκινῶν ἐν Μεγ. Βρετανίᾳ ἐπεσαν περισσότερον τῶν 20% ἐντὸς τεσσάρων μηνῶν, ὅτι ἀποτόμους πτώσεις τιμῶν παρουσιάζουν καὶ πολλὰ βιομηχανικά προϊόντα, ὡς ψυγεία, τιλεορατικά συσκευαί, πλυντήρια καὶ ὅτι αἱ τιμαὶ πολλῶν ἀλλων εἰδῶν, ὡς καναβάστου, λάκκης καὶ πεπέρως ἐσημείωσαν ἀπότομον πτώσιν. «Οὐλίγα μέρη τοῦ κόσμου» — λέγει ἡ ἐφημερίς — «ὑπάρχουν τὰ διποῖα δὲν ἥσθανθησαν τὸν ἀντίκτυπον τῆς ὑποχωρήσεως τῶν τιμῶν».

Ο κυριώτερος, συνεχίζει ἡ ἐφημερίς, λόγος τοῦ κατρακυλίσματος αὐτοῦ είνε ἡ συνεχίζουμένη αὔξησις τῆς παραγωγῆς, ὁ περιορισμός τῆς μεγάλης ζητήσεως, ᾧτις ἐπηκολούθησε τὴν ἔκρηξην τοῦ Κορεατικοῦ πολέμου καὶ ἡ μεγαλύτερα φορολογία. Ἡ κατὰ χώρας ἔρευνα κατέδειξε τὰ ἔξης.

**ΓΑΛΛΙΑ:** Αἱ τιμαὶ χονδρικῆς πωλήσεως, ἀφοῦ ἐπροχώρησαν πρὸς τὰ ἐπάνω, σχεδὸν δὲ συνεχῶν μὲ τὸν ρυθμὸν αὐτὸν ἀπὸ τοῦ πολέμου, παρουσιάζουν κάμψιν κατὰ τὰς τελευταῖον μῆνας. Ο τιμάριθμος μὲ βάσιν 100 κατὰ τὸ 1949, εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1950 ἔφθασε τὰ 152,6 καὶ τὸ ἔφετεινὸν Ἰανουάριον ἐπεσεις εἰς τὰ 149,2.

**ΕΛΛΑΣ:** Αἱ αὔξησεις τῶν τιμῶν ἥρχισαν τὸν Φεβρουάριον νὰ διλισθίουν πρὸς τὰ κάτω καὶ κατὰ τὸ Μάρτιον παρουσιάσαν ἐπίπεδα χαμηλότερα τὰς ἐπίπεδους τῶν τιμῶν τοῦ Φεβρουαρίου.

**ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ:** Ο τιμάριθμος χονδρικῆς πωλήσεως ἐμπορευμάτων παρουσιάζει τὸν Φεβρουάριον, διὰ πρώτην φορὰν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Ιουλίου, πτώσιν εἰς 324,9 ἀπὸ 330,2 (τοῦ Ἰανουαρίου μὲ βάσιν 100 τοῦ 1938). Κατὰ τὸν Μάρτιον ἀνήλθεν εἰς 328,4 τὰς 149,2.

**ΒΕΛΓΙΟΝ:** Λόγω ἐλλειψεως ζητήσεως τὰ ύφαντουργεία κλείσιν δύο ἡμέρας τὴν ἐδρούσα, ἡ ζητήσης δι' εἰδον τροφιμῶν, διὰ ὑπόδηματα, χημικά προϊόντα, ἀκόμη καὶ διὰ χάλυβα μειοῦται καὶ ἡ ἀνεργία αὔξεναι.

**ΔΑΝΙΑ:** Ἡ χώρα αὐτῆ παρήγαγε 33.000 περίπου τόνους χοιρινὸν κρέας κατὰ τὸν Ἰανουάριον ἔναντι 26.000 τόνων προπολεμικῶν, ἀλλ' ὅπως πολλαὶ ἀλλαὶ εὐρωπαϊκαὶ χώραι καὶ ἡ Δανία συναντᾶ ἀπροθύμους τὰς ἀγορὰς διὰ τὰ εἴδη της.

**ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ:** Ἡ μεγάλη πτώσις τῶν παγκοσμίων τιμῶν ἐπὶ τῶν ἔριων συνεκλόνισεν διλοκληρον τὴν αὐστραλιανὴν οἰκονομίαν.

**ΚΑΝΑΔΑΣ:** Αἱ τιμαὶ χονδρικῆς πωλήσεως παρουσιάζουν συνεχῆ πτώσιν ἀπὸ τοῦ Ιουλίου τοῦ παρελθόντος ἔτους. Ο τιμάριθμος τοῦ ἔφετεινού Φεβρουαρίου είναι κατὰ 2,1% κάτω τοῦ τιμάριθμού τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου (1951) καὶ κατὰ 2,5% κάτω τοῦ πρὸ ἐνὸς ἔτους τιμάριθμού.

**ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ:** Ο ἐπίσημος τιμάριθμος τιμῆς χονδρικῆς πωλήσεως σημειού πτώσιν μὲ βροδινούς μὲν ρυθμούν, ἀλλὰ συνεχῆ ἔναντι τοῦ πρὸ ἐνὸς περίπου ἔτους. Σήμερον εύρισκεται κατὰ 5% κάτω τοῦ μετά τὸν πόλεμον τῆς Κορέας ὑψηλότερον σημεῖον κατὰ Μάρτιον τοῦ 1951 καὶ είνε χαμηλότερος παντὸς τιμάριθμου σημειωθέντος ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου τοῦ 1950 (τοῦ 1950 ἡτο 150).



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### Γαλλία

#### Πολλὰ νέα ἐπιβατηγά

Ἐν δὲ 21 ἐπιβατηγά σκάφη εύρισκονται εἰς τὰς ἐσχάρας ἡ ὑπὸ καθέλκυσιν εἰς τὰ γαλλικά ναυπηγεῖα, ἐνῷ τινὶ ἐξ αὐτῶν, καθελκυσθέντα πρὸ καιρού, τελοῦν ἡδη ὑπὸ συμπληρώσιν. Τὸ μεγαλύτερον ἐκ τῶν σκαφῶν τούτων είνε τὸ κατασκευασθέν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Δουγκέρκης πολυτέλεστατον ὑπερωκεάνιον «Φλάνδρα» τῶν 20.500 τόνων γκρός, ὅπερ ἡδη ἐκτελεῖ δοκιμαστικοὺς πλόας, προκειμένου νὰ παραδοθῇ εἰς τὴν πλοιοκτήτηραν ἐταιρίαν. Προορίζεται διὰ τὴν γραμμὴν Χάρδης—Νέας Υόρκης καὶ ἔχει ταῦτη περιπέτητα 23 μιλλίων. «Ἐνα δεύτερον ἀδελφὸν ὑπερωκεάνιον διὰ τὴν ίδιαν γραμμὴν, τὸ «Ἀντίλλαι», κατασκευάζεται εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Βρέστης.

Τέσσαρα ἀλλα ἀξιόλογα λάγινερ, είνε τὸ «Βρετάνη» 15.500 τ. γκρός, ναυπηγούμενον εἰς Σαΐν Ναζάρι καὶ τὰ «Βιετνάμ», «Λάος» καὶ «Καμπόδζ», 12.080 τ. γκρός ἔκαστον, ἐξ ὧν τὰ δύο ναυπηγοῦνται εἰς Λα Σιοτάτη, τὸ δὲ τρίτον εἰς τὰ «Ναυπηγεῖα τῆς Γαλλίας». Ἐπέρα σειρά ἐπιβατηγῶν σκαφῶν μέσης χωρητικότητος, ἥτις τὸν 9.000, τῶν 10.000 καὶ τῶν 12.000 τόνων γκρός, τελοῦν ὑπὸ κατασκευὴν εἰς διάφορα ἄλλα ἔθνικά ναυπηγεῖα. Τὰ πλεῖστα τούτων πρόκειται νὰ καθελκυσθοῦν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους, προορίζονται δὲ νὰ ἀποκαταστήσουν καὶ συγχρονίσουν τὰς γαλλικὰς γραμμὰς ἐπικοινωνίας τῆς Μητροπόλεως μὲ τὰς ὑπερποντίους Κτήσεις τῆς.

### Γερμανία

#### Ναυπηγικὴ δραστηριότης

Εἰς σχετικὴν ἀνακοίνωσιν γενομένην πρὸς τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων «Ντόύτες Βέρφτ», τοῦ Ἀμβούργου, ἀνέφερετο, ὅτι τὰ ὑπὸ παραγγελίαις σκάφη δύνανται νὰ κρατήσουν ἐν πλήρῃ παραγωγῇ ἀπόδοσει τὰ ναυπηγεῖα ταῦτα μέχρι τέλους τοῦ 1955. «Ἀνέρχονται αἱ ἐν λόγῳ παραγγελίαι τῶν πλοίων 673.000 τόνων δ.ώ. — κυρίως τάνκερ — ἐκ τῶν ὑπὸ ποιόν 440.000 τόν. δ.ώ. προορίζονται διὰ ξένους ἐφοπλιστάς.

Τὰς αὐτέρω ταυταύρων ναυπηγεῖα, ἀπίνα ταὶ προπολεμικῶν εἰχον εἰδῆ τὴν κατασκευὴν δεξαμενοπλοίων, ἔχουν ἡδη τυποποιήσει τρεῖς κατηγορίας ἐξ αὐτῶν, μίαν διὰ σκάφη μεγέθους τῶν 16.810 τόνων δ.ώ., ἔτεραν τῶν 18.300 τόν. δ.ώ. καὶ μίαν τρίτην διὰ σκάφη τῶν 32.500 τόνων δ.ώ. Διὰ τὴν ἐν λόγῳ τυποποιήσεως ἐπέτυχον οἱ Γερμανοὶ ναυπηγοὶ νὰ καταστήσουν τὰ ναυπηγεῖα «Ντόύτες Βέρφτ» ἔνα ἀπὸ τὰ πλέον εἰδικεύμενα διὰ τάνκερ.

Παραλλήλως, ἡ τυποποιήσις ἐπιτέρει τὴν ταχυτάτην διεκπεραίσωσιν τῆς ἐργασίας, ἐν συγκρίσει πρὸς οἰονδήποτε ἄλλο ναυπηγεῖον τοῦ Κόσμου. Σημειώτεον, ὅτι καὶ τὰ ὑπόθετα ναυπηγεῖα ὑπερέργουν ἀπὸ ἔλλειψιν χάλυβος, μαλονότι τελευταῖος παρετηρηθῇ ποιά τις ἀνεστὶς περὶ τὴν ἔξερεσιν πρώτων υἱῶν, ἥτις καὶ προσέδωκε ταχύτερον πως ρυθμὸν εἰς τὰς νέας κατασκευάς.

### ‘Ην. Πολιτεῖαι

#### ‘Η διαφορὰ ἐπὶ τοῦ κόστους τῶν δύο «λάτινερς»

Δίλημμα ἀνακύπτει διὰ τὴν ἀμερικανὴν κυβέρνησιν, πῶς θὰ ἐπιτύχη τὴν ἐπανεκτίμησιν τῶν δύο ὑπερωκεάνων «Ιντηπέντεν» καὶ «Κονστιτούσιον» καὶ τὸν καθορισμὸν τῆς συνεισφορᾶς τοῦ Δημοσίου εἰς τὸ κόστος της ναυπηγήσεως τῶν. Τὸ Κογκρέσον ὑπεχρεώθη νὰ συστήσῃ πενταμελῆ ἐπιτροπήν, ἵνα ιδιαίτερας αὐτῆ μελετήσῃ τὸ ἐπίμαχον τούτο ζητῆμα. Ἡ ἐνδιαφερούμενή ἐταιρίας ἐδήλωσε κατηγορηματικῶς, ὅτι δὲν ποιεῖ διατεθειμένη δενοχεῖται οἰανδήποτε ἀναθεώρησης τῆς ἀρχικῶν συμφωνηθείσης τιμῆς, δεδουλεύει τὴν ἐταιρίαν μὲ 12 ἐν δὲν διαφέρει τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων.

Μέχρις διούτις τοῦ ἐπειρεθῆ μία λύσις τοῦ ζητήματος, παρετάθη ἡ νόμω προθεσμία, ἵνα ἡ πλοιοκτήτικη ἐταιρία ἀπάντησῃ, ὅπερ ἡδη καθορίζεται εἰς 17 ἑκατομμύριοι δολλαρίων κατὰ πλοίον. «Ἄσ σημειωθεῖσα τιμή, δεδουλεύει τὴν ἐταιρίαν μὲ 12 ἐν δὲν ἐκατομμύρια δολλαρίων διὰ τὰ δύο σκάφων.

«Ηδη διούτις τὸ αὐτὸ πρόδηλημα ἀνακύπτει καὶ διὰ τὸ νέον σούπερ-λάτινο «‘Ηνωμέναι Πολιτεῖαι», τὸ διποῖον ἐπρόκειτο νὰ ἐκτελέσῃ τὴν 14ην

CONSIGN YOUR VESSELS AT MARSEILLES TO

MICHAELIDES & CIE

7, Rue Beauvau

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

CHARTERING SALE & PURCHASE SUB-AGENT AT PORT-DE-BOUC

AND ALL PORTS SOUTH AND NORTH FRANCE

PERSONAL ATTENTION

QUICK DESPATCH

Telephones: Colbert 18-33 & 18-34

Telegrams: "MICAI,"—Marseille

τρέχ. μηνὸς Μαΐου τὸν δοκιμαστικὸν του πλοῦν. Ἐστοίχισε τὸ σκάφος τούτῳ 70 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἐξ αὐτῶν δὲ ἡ πλοιοκτήτρια ἔταιρια θὰ ἐπλήρων τὰ 28 ἑκατομμύρια δολλαρίων καὶ τὰ ὑπόλοιπα τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον, τὸ μὲν ὥς ἐπιχορήγησιν διὰ τὴν διασφοράν τοῦ ἀμερικανικού κόστους ναυπηγήσεως, τὸ δὲ διὰ τὴν προσθήκην ἐπὶ τοῦ πλοίου διασφόρων ἐγκαταστάσεων, ἐνισχυσεώς τοῦ σκαφαριοῦ καὶ ἐπαυξήσεως ταῦτα ταχύτητος του πέφαν τῶν ὄριων τῆς ἐμπορικῆς ἐκμεταλλεύσεως, πρὸς ἔξυπηρτον τῶν σκοπῶν τῆς ἔθνικῆς ἀμύνης.

έωνται, προς έσχημα πειρατών των σκοπών της ευθύνης αφορούν.  
Η έκ των δύο τουτών πειρατώνσεων ανάβλωσης του κόστους προκληθείσα σύγχυσις, άνευτελεί και κάθε συζήτησην διά την ναυπήγουσιν έπειταν έπιβατηγών πλοίων από άλλας άμερικανικάς έταιρισάς. Φαίνεται ηδη ότι μάλλον πιθανόν, ότι θά έπιδιαχθῇ ή τροποποίησίς του περὶ Ναυτιλίας Νόμου του 1936, ώστε νὰ διευκολυνθῇ ή άμερικανική κυβέρνησις και υποβιδάση τὴν συμμετοχὴν τῶν ιδιωτικῶν κεφαλαίων διὰ τὴν ναυπήγουσιν μεγάλων έπιβατηγών πλοίων, τῶν οποίων ἐμφανίζεται τόσην ἔχουσα ανάγκην ή άμερικανική ναυτιλία.

Παροπλίζονται τὰ κρατικά «λίμπερτυς»

Βάσει τῶν μέχρι τοῦδε ἀνακοινώσεων, 316 ἐν ὅλῳ κρατικῷ σκάφῃ ἐτῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐφεδρικῶν τοιούτων, πρόκειται νὰ ἀποσυρθοῦν ἐκ νέου μέχρι τέλους Μαΐου εἰς τὰ ἀγύρωδολια τῆς ἀργίας τῶν, συνεπεία τῆς ἐλλείψεως ἐπαρκούς μεταφορικῆς κινήσεως ἐφοδίων τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας. Χαρακτηριστικὸν τῆς προσπαθείας τῶν κρατικῶν αρμοδίων, ὅπως ὑποβοηθήσουν τὴν σταθεροποίησιν τῆς ναυλαγραφᾶς διὰ τῆς ἐπαναφορᾶς εἰς τὴν ἐφεδρείαν ὅλων τῶν κρατικῶν σκαφῶν, εἰνὲ καὶ τὸ γεγονός, διὰ αἱ στρατιωτικαὶ ὑπηρεσίαι πρήξισαν χρονοναλλώνουσαι ιδιωτικὰ πλέον φορτηγά, μὲν χαμηλότερον πάντως μίσθιμα, πρὸς κάλυψιν τῶν μεταφορικῶν ἄγακῶν τῶν. "Ἄς σπιειμεῖθι, διὰ τὸν εἶχε πρὸ τίνος ἀνακοινωθῆ, δῆλα τὰ πλοῖα τὰ διατεθέντα ἐκτάκτων διὰ μεταφορᾶς ἐφοδίων, θά ἐπανήρχοντο εἰς τὴν ἐφεδρείαν μέχρι τέλους Ἰουνίου. Πράγματι, ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν φορτηγῶν τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου ἀποδεικνύεται, διὰ 13 μόνον κρατικά σκάφη ἀνέλαβον νέου ταξίδιον διὰ μεταφορῶν γαιαγθρακος καὶ σίτου, ἐνώ ἐν τῷ μεταξὺ ἀπαντά τὰ ἐπανερχόμενα εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας σκάφη παροπλίζονται.

## Τὸ λάτινερ «Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι»

Τὸ νεότευκτον «σούπερ-λάίνερ» «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι», τὸ μεγαλύτερον καὶ πολυτελέστερον σκάφος, ἐξ ὄσων μέχρι τοῦδε κατεσκεύασθησαν εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα, ἐπρόκειτο να πραγματοποιήσῃ τὴν 14ην τρέχοντος μηνὸς Μαΐου τὸν πρώτον αὐτοῦ δοκιμαστικὸν πλών, πρὶν — μετὰ διμήνιον περίπου — εἰσέλθῃ εἰς τὴν υπηρεσίαν τῆς ταχείας γραμμῆς τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ. Τρεῖς χιλιάδες ἐργάτων καὶ τεχνίτων απηχολήθησαν ἐντακτικῶς κατὰ τὰς τεχνατικὰς ἔδυσμαδας διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ ἔξοπλισμοῦ τοῦ σκάφους, ἐνῷ διεὶς ἐδόκιμάσθησαν αἱ τεσσαρες αὐτοῦ Ἐλίκες, τὸ σύστημα τῆς διακυβερνήσεως τοῦ, ἐγκατάστασις τοῦ ρυαντάρ καὶ τὰ τῆς ὡμαλής λειτουργίας τῶν δια τοὺς ἐπιβάτας ὑπηρεσιῶν. Κατὰ δοκιμασίας αὐτάς, διὰ πρώτην φοράν ἀνεφάνη αναθράκων καπνός ἀπό

τάς έξι άργιλίου καπνοδόχους του πλοίου μήψους 55 ποδών, διαν ό κύριος άτμοστροβίλος προώσεως έτεθη δοκιμαστικώς έν λειτουργία. Έτοποθετήθησαν, επίσης, εις τάς θέσεις των αι 24 έξι άργιλου σωσίδιοι λέμβοι του σκάφους και προστηρώματα στα καλύμματα εις τη στόμια τών κυτών. Αι έξι έλαφρού μετάλλου ύπερκατασκευαί προσέλαβον την τελίκην των μορφών. Τά δώδεκα έν δλφ καταστρώματα του πλοίου, οι κοινόχρηστοι χώροι και οι θάλαμοι των έπιβατων ύψιστανται ήδη τάς τελευταίας συμπληρώσεις των, ένων και ή αιθουσαί στατιοτήριου της πρώτης θέσεως ωλοκληρώθη διά της τοποθετήσεως τών τραπεζών και της έν γένει έπιπλωσεώς της. Υάλινα όγκαλματα, άναπαριστώντα «Έκδηλωσεις ύπερ της έλευσεριας» εχουν τοποθετηθή εις τά τοιχώματα της αιθουσής, μαζί με απεικονίσιν τών σφραγίδων τών 48 Πολιτειών της Αμερικής. Τά δέκα οκτώ μαγειρεία και όφωρυλάκια κρίνονται ύπεραρκετά διά νά τροφοδοτήσουν τάς δύο χιλιάδας έπιβατων του σκάφους. Έβδομηκοντα ήλεκτρικα φυραγιέρες δύνανται νά έτοιμασσούν έντος μαζί ωρας 15.200 φρυγανιές. Χαρακτηριστικά τής φροντίδος διά την τροφοδοσίαν είνε και το ίδιο τό ειδικόν διαμέρισμα ψυγείου διά την διατήρησιν του γάλακτος και του διουτύρου καταλαμβάνει χώρον τριών μεγάλων δωματίων και είνε εις θέσην νά μεταφέρη κατά ταξίδιον έπαρκεις ποσότητας γάλακτος 14 διαφορών ειδών.

Μετά τὸν δοκιμαστικὸν του πλούν, τὸ σκάφος θὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὰ ναυπηγεῖα πρὸς δεξαμενισμόν, μετὰ δὲ τὸν τελικὸν καθαρισμὸν καὶ χρωματισμὸν του, θὰ παραδοθῇ εἰς τὴν πλοιοτήτιαν ἑταῖριαν περὶ τὰ τέλη Ἰουσίουν ἐν Νέᾳ Υόρκῃ καὶ τὴν 8ῃ Ιουλίου θὰ ἀποπλεύσῃ ἐκεῖθεν διὰ τὸ παρθενικόν του ταξίδιον πρὸς τὴν Εὐρώπην.

Τάς άνωτέρω πληροφορίας άνεγραψε, μεταξύ άλλων πολλών λεπτομερειών, ό αμερικανικός τύπος, δστις και έδωκεν, ἐπ' εύκαιρις τῶν δοκιμῶν, μίαν γενικήν σκιαγραφίαν τῶν κυριωτέρων χαρακτηριστικῶν τοῦ νέου συστήρατού. Είνε τοῦτο—βάσει τοῦ ἀγγλικοῦ τρόπου ὑπολογισμοῦ τῆς χωρητικότητος—52.000 τόνων γκρός, ἐνῷ κατά τὸ ἀμερικανικὸν σύστημα καταμέτρησες είνε κάπως μικρότερον. Διηγερινέτο σχετικῶς, δτὶ ή ἀγγλικὴ καταμέτρησις (40 κ. πόδες ἔκαστος τόνους) περιλαμβάνει δλοὺς τους χρησίμους χώρους τοῦ πλαισίου, ὅσον και τὰ ὑπεράνω τῆς πρώτης σειρᾶς ὑπερκατασκευασμάτων ἐνδιαιτήματα ἐπιθιάτων. Ἡ ἀμερικανικὴ καταμέτρησις ἔξαιρει τοὺς χώρους αὐτούς.

Τὸ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» ἔχει μῆκος 990 ποδῶν, πλάτος 101.6 ποδῶν καὶ ὑψος ἀπό τὴν τρόπιδος μέρι τῆς κορυφῆς της προσθίας καπωνόδοχου 175 ποδῶν, περιλαμβάνει δὲ διάστημα στα διά 2.000 ἐπιβάτων καὶ διά πλήρωμα 1.000 ἀνδρῶν. Διαθέτει διά φορτίον χώρου 148.000 κυβικῶν ποδῶν, αποτελούμενον μεταξύ των καὶ των ἐν 14.000 κ. π. κύρων τῶν πλακέων.

ποδών, συμπειρισματωνέμονεν και του εκ 48.000 κ.π. χωρών των ψυγείων. Κατά τὴν πλοιοκήτηριαν ἑταῖρίαν, τὸ σκάφος θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 30 κόμβων. Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου, δῶμα, δεν παρεχέθησαν λεπτομέρειαι περὶ τοῦ ἀνωτάτου ὅριου τῆς ταχύτητος του ἄπο τὰς στροβιλοφόρους μηχανάς, τὰς κινούσας τὰς τεσσαράς ἔλικος τοῦ πλοίου. Ἀνεκοινώθη μόνον, ὅτι αἱ μηχαναὶ τοῦ σκάφους θὰ εἰνεὶ ικαναὶ νά τα παράσυνον δύο φοράς μεγαλυτέραν, ἐναντὶ τοῦ ἰσχυρότερον μέχρι σήμερον ἀμερικανικοῦ πλοίου. Τὰ τεθέντα τὸ παρελθόν ἦτος ἐν ὑπερεσίᾳ λαίνερς «Ιντηπέντενς» καὶ «Κονστιτούσιον», τῆς «Ἀμερικανῶν Ἐξιπτραὶ Λαΐνων», εἶνε διπλέκια καὶ ἔχουν ἐφοδιασθῆ μὲ στροβίλουσ δυνάμεις 55.000 ἵππων ἄζονος. Λέγεται, χωρὶς δῆμας νά ἐπιβεβαιοῦται ἐξ ὑπευθύνου πηγῆς, ὅτι αἱ μηχαναὶ τοῦ υπερωκεανοῦ «Ηνωμένων Πολιτείαί» εἰνεὶ ικαναὶ νά ἀναπτύξουν δύναμιν 250.000 ἵππων ἄζονος, ὑπὸ πειστὸν ἀπόμον 1.200 λιθρών κατὰ τετραγωνικῶν ἴντσαν καὶ μὲ ὑπερθέμασιν 1.000 F.

Τὸ νέον «σπουδερ-λάινε» θὰ είναι τὸ μεγαλύτερον ἐπιβατήγον σκάφος, τὸ διαθέτον τελειοτάτας ἔγκαταστάσεις ἀερισμοῦ ὅλων τῶν διαμερισμάτων τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πλωμάτος του. Κάθε θάλασσας ἐπιβάτου θὰ ἔχῃ ίδιους θερμοστατικοὺς μηχανήματα, ώστε θὰ δύναται ὁ ἐπιβάτης νὰ ουθμίζῃ κατ' ἀρέσκειαν τὴν θερμοκρασίαν τοῦ διαμερίσματός του. Συνεργεύοντας έχει 150 ειδικευμένας ἐργατῶν ἀπόσχολήθη πλέον τοῦ ἑταῖρος εἰς τὴν ἔγκαταστασιν καὶ τοὺς ἐλέγχον τῶν ἀγώγων διοχετεύσεως καθαρού θέρεος εἰς ἄπαντας τοὺς θαλάσσους.

ερού εις ταπανά τους θαλάμους.  
Ειδίκα, έξι άλλου, μελέται και συνεργασία διενήχθησαν διά τή έξα-  
φάλισιν ἀρτίου φωτισμού. Ἐπεδιώθη, δπως κάθε κοινόχρηστος χώρος  
και κάθε θαλάμους ἐπίβατων, καθώς και δλοι: οι χώροι ἐργασίας ἐπί του  
καταστρώματος φωτίζονται πλήρως. Προβλήματα ἐνεφάνισεν ὁ φωτισμός  
τού μηχανοστασίου, τῶν μαγειρείων και τῶν θαλάμων τροφοδοσίας, κα-  
ρδούσον εἰς τους χώρους αύτούς ἔχειταισέται ἀρτίωτερος φωτισμός, χάριν  
τῆς μηχανής παντούς παραγόμενης φωτισμού.

Είς τὴν αἰθουσαν τοῦ χοροῦ ἡ πρωτεύουσα ἐγκατάστασις φωτισμοῦ συνιστάται ἐκ λευκῶν πυρακτωμένων κρυπτῶν, αἱ ὅποιαι ἀκολούθῳ τὴν γραμμὴν τῆς θολωτῆς δροφῆς. Αἱ κρύπται αὗται, διὰ συνδυασμοῦ ἀνα-  
στατικῶν φακῶν, δημιουργούν διάχυτον καὶ ὁμοιόμορφον φωτισμόν. Ἡ  
χίθιουσα χοροῦ συγκοινωνεῖ μὲ τὴν αἰθουσαν τοῦ ἔκκοτέγγι, ἀπὸ τὴν δο-  
τοῖαν τὴν χωρίζει φιλότεχνον ἔξι ύπαλου διάφραγμα. Χαρακτηριστικὸς εἶνε  
καὶ ὁ φωτισμὸς τοῦ ἑστίατορίου τῆς β. Θέσεως, ὅπου, πέραν τῶν τοπο-  
θετημένων ἐπὶ τῷ τοιχώματων φώτων, εἰνai ἐφωδιασμένη καὶ ἐκάστη  
τραπέζα μὲ ίδιαιτέρων λυχνίαν ἔπι αὐτῆς.

Ο φωτισμός τού θεάτρου διά τούς ἐπιβάτας τῆς πρώτης καὶ δευτέρας θέσεως ἐλέγχεται ὑπὸ συσκευῆς λειτουργούσης διὰ κινητήρος, τού τύπου τῶν μετασχηματιστῶν. Οἱ σταθμοὶ ἐλέγχου εἰνε τοποθετημένοι εἰς τὸν ὄλαμον προβολῆς κινηματογραφικῶν ταινιῶν καὶ εἰς τὴν πλευρικὴν θύ-

Tel. Auskunfts: THERAPIS KARAVOSTASI CYPRUS

**ΑΝΑΡΕΑΣ ΘΕΡΑΠΗ ΠΑΤΕΡΑΣ**

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ - ΚΥΠΡΟΣ

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΘΕΙΣ ΥΠΟ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΜΕΤΑΛΛΕΥΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

<sup>1</sup>Αλληλογραφία πληρώματος ἀπευθυνομένη εἰς ήμᾶς παραδίδεται αμέσως.

Καλλίστη ποιότης προμηθειών και λογικαὶ τιμαί.

Αφθονία φρέσκων φρούτων, λαχανικών, κρεάτων.  
Η άγνακτος καὶ τὸ αὐτοκίνητόν μας εἰς διάθεσιν τῶν

Η ατμακάτος και το αυτοκινητόν μο  
κ. κ. Πλοιαρχών και Ἀξιωματικῶν.

DEARBORN CHEMICAL COMPANY

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

ραν τῆς σκηνῆς τοῦ θεάτρου. Η σκηνή εἶνε πλήρως ἐφωδιασμένη μὲν αὐτῆς της σκηνῆς τοῦ θεάτρου, προσκηνίου κλπ. Τὸ θέατρον διαθέτει θέσεις διὰ 352 θεατῶν.

Εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης, τὸ λάινερ «'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι», ὅπως καὶ τὸ έπερον υπερωκεάνιον «'Αμερικα», τῷ «Γιουσάιτεν Στέιτς Λάιν», θὰ πλευρίζουν εἰς τὴν υπὸ αριθμ. 86 προδότη τοῦ Νόρθ Ρίβερ, εἰς τὸ τέρμα, δηλαδή, τῆς Δυτικῆς 46ης δύοδού τῆς πόλεως τῆς Νέας Υόρκης. Η μίσθωσις τῆς μεγαλυτέρας ταύτης καὶ καλλίτερον ἑξαπλισμένης προκυψίας τῆς Νέας Υόρκης, ἐκλείσθη τὸ 1950 ἀντὶ βασικοῦ ἑπτούσιον μισθώματος 220.000 περίοδον δολαρίων. Απὸ τῆς μισθώσεως καὶ ἐντεῦθεν αἱ μηχανικαὶ τῆς ἔγκαταστάσεις ἐθελιώθησαν καὶ συνεχρονίσθησαν.

Ολαι αἱ ἀναχωρήσεις τοῦ υπερωκεάνιον «'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» θὰ γίνωνται ἀκριδῶς τὴν μεσημέριαν (ώρα Νέας Υόρκης), ἐνῷ τὸ έπερον λάινερ «'Αμερικα» θὰ ἀποπλέῃ τὴν 4ην ἀπογευματινὴν. Σημειούται ἀκόμη διὰ τὴν προβλῆταις υπὸ αριθμ. 86 ἐφιλοξεῖν προτολεμικῶς τὰ γερμανικὰ σύμπερλάινερα «Μπρέμεν» καὶ «Εουρόπα», παλαιότερον δὲ τὸ περίφημον διὰ τὴν ἐποχὴν του υπερωκεάνιον «Λεβίδια», τῆς ιδίας ἐταίριας, ὅπερ εἶχε περιέλθει εἰς τὴν Αμερικήν, μετὰ τὸν πρώτον παγκόσμιον πόλεμον, ἐναντίον γερμανικῶν ἐπανορθώσεων.

### Ἀπαλλαγαὶ καὶ προστατευτισμὸς

Ἐνώπιον τῆς ἀμφοδίας κοινούδουλητικῆς ἐπιτροπῆς τῆς Βουλῆς τῶν Ἀντιπροσώπων πρήξιν ἡ γνωστὴ διαδικασία τῶν ἀκρόσεων διὰ τὸ ὑπὸ συζήτησιν τελοῦν νομοσχέδιον τῶν φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν τῆς ναυτιλίας. Ἐκλήθησαν ὄπως διατυπώσουν τὰς ἀπόψεις τῶν ἐκπρόσωποι τοῦ ἐφοπλιστικοῦ καὶ ναυτεργατικοῦ κόσμου, καθὼς ἐπίσης καὶ τῆς κρατικῆς διοίκησεως. Οἱ ἐμφανισθέντες ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν κ. κ. Ἰσμητάντες, Μπέλευ καὶ Μπάλλ, τέως γερουσιαστής, ἐπέμειναν ἐπὶ τῆς κυρώσεως τοῦ νομοσχέδιου, ὡς τοῦ ἐψήφισθαι ἀπὸ τὴν Γερουσίαν. Ο. κ. Ἰσμητάντες ὑπέδειξεν ιδιαιτέρως, ἀντὶ τῆς ἐπιχορήσεως, τὴν συμβολὴν τοῦ ἀμερικανικοῦ Δημοσίου εἰς τὴν κάλυψιν τῶν υψηλοτέρων δαπανῶν μισθοφοδοσίας τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου.

Ἐκπρόσωποι εἶχαν ἀλλοι τοῦ «Πυρωγείου τῶν Οἰκονομικῶν ὑπέδειξαν τὴν ἀντίθεσιν τοῦ ἐν λόγῳ «Πυρωγείου πρὸς πάσαν φορολογικὴν ἀπαλλαγὴν. Δημιουργεῖ κατ' αὐτοὺς κακὸν προηγούμενον.

Ἐν τῷ μεταξὺ ιδιαιτέρως συνεννοήσεις διεκθήθησαν εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἀρμόδιων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, δηποτα, λόγῳ τῆς σημειούμενης κρίσεως περὶ τὴν ἐξένερεσιν φορτίων, διενεργήθηται ἐφεξῆς αυτοτρόπερος ἐλεγχος τοῦ 50 καὶ 50%, τῆς δισφυλάξεως — δηλαδή — τοῦ ημίσεος τῶν φορτίων δονθείσας ὑπὲρ τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου.

### Ιαπωνία

Αἱ ναυπηγήσεις διὰ λογαριασμὸν ξένων

Τεσσαράκοντα ἐν δῶλο μεγάλα δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 800.000 τόν. d.w., πρόκειται νὰ ναυπηγηθοῦν εἰς τὴν Ιαπωνίαν

## HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



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

## MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

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

ἐντὸς τοῦ ἀρξαμένου ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου οἰκονομικοῦ ἔτους. Εἳς αὐτῶν, 13 χωρητικότητος 282.000 τόνων καὶ μεγέθους 18.000 ἐως 28.000 τόνων d.w. ἔκαστον, τελοῦν ἡδὸν ὑπὸ κατασκεψήν, ἐτῶν ὅποιων πάλιν τὰ 9 προσφίζονται δι' ἐφοπλιστάς ξένων χωρών, κυριως δὲ τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Λιβερίας, ἐνῷ καὶ ἔτερα 10 δεξαμενόπλοια παρηγγέλθησαν τελευταῖς διὰ λογαριασμὸν ξένων ἐφοπλιστῶν. Η ἀθρόας αὐτῆς συγκέντρωσις ξένων παραγγελιῶν ὑπερέωσε τὴν Ιαπωνικὴν κυβέρνησιν νὰ ἀναθεωρήσῃ τὰς ἀπόψεις τῆς ἐπὶ τοῦ θεάτρου τῶν ναυπηγησέων διὰ ξένους ἐφοπλιστάς. Ἐπιστεύετο ἀρχικῶς, διὰ αἱ τοιαύται παραγγελίαι θὰ παρηγγέλθησον τὰς κατασκευὰς παραφύσης καὶ ιδίᾳ τάνκερς, προοριζόμενων διὰ τὴν ἀνασυγκρότησην τῆς Ιαπωνικῆς ναυτιλίας.

Ἐπιστεύετο ἀρχικῶς, διὰ η πολυμένη κατανάλωσις χάλυβος, ἡ κατασκευὴ ἀμποστροβίλων υψηλῆς ἀπόδεσεως, καὶ τέλος αἱ ταχεῖαι προθεσμίαι παραδόσεως, αἱ ζητούμεναι ἀπὸ τοὺς ξένους ἐφοπλιστάς, θὰ παρηγτοῦνται τὴν διασπορὴν τῆς Ιαπωνικῆς ναυτιλίας ανόρθωσιν. Διεπιστώθη διώκηση, διὰ τὰ κέρδη ἀπὸ τὰς ξένας παραγγελίας ήσαν τοιαύται καὶ διὰ προσέδημον τὸσην άθησιν εἰς τὴν Βιομηχανικὴν δραστηριότητα τῆς χώρας, ὥστε νὰ ἐπιβαλλούν τὴν ἀναθεώρησην τῶν ἀποφάσεων, ἵνα δοθῇ εἰς τὰ ἔθνηκα ναυτηγεία, η εύκαιρια ἐντατικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἑκτάκτων περιστροφῶν καὶ είτα, εἰς εὐθετήσεων χρόνου, νὰ ἀντιμετωπισθῇ η κατά τὸ ὑπόλοιπον ποσόστων κάλυψις τῶν ιαπωνικῶν ἀναγκῶν διὰ τὴν ἀπόκτησιν περισσοτέρων νοετεύκτων σκαφῶν ὑπὸ τὴν ἔθνηκη σημασίαν.

Παρετερητοῦ σχετικῶς ἀπὸ τοὺς ηνίασφερομένους κύκλους, διὰ η ιαπωνική ναυτιλία, ἀκόμη καὶ ὑπὸ τὴν σημειρήνη τῆς μειωμένης χωρητικότητας, ἥρχισε νὰ καθίσταται αἰσθητή καὶ εἰς τὴν διεθνή ναυλαγοράν, διὰ τὰ χαμηλότερα ἔξοδα τῶν πλοίων τῆς ἐπέτυχον νὰ προωθήσουν εἰς ἔξαιρετον ἐπίπεδον τὴν συναγωνιστικήν της ικανότητα.

### Ιταλία

Πετρελαιαγωγὸς εἰς τὴν Σαδόνναν

Διὰ λογαριασμὸν τῆς ἀμερικανικῆς ἐταιρίας πετρελαίων Κάλτες ἐπερτώθη πρὸ τοῦ μερῶν πετρελαιαγωγὸς μῆκος 150 χιλιομέτρων, στοῖς διερχόμενος μέσον λόφων καὶ κοιλάδων, συνοδεῖ τὸν λιμένα τῆς Σαδόννας μὲ τὰ εἰς Τρεκάτε διύλιστηρια τῆς ἐν λόγῳ ἐταιρίας. Τὸ ἔργον χαρακτηρίζεται ὡς ἔν ἐκ τῶν δυσκολωτέρων, ἐξ ὅσων ἀνελθόφθησαν μεταπολεμικῶν ἐν Τριάλι. Οἱ ἔργαται ήσαν συνχρόνως ὑποχρεωμένοι νὰ μεταφέρουν διὰ τῶν δωμάτων των, μέσω ἀστάτων ἀτραπῶν, σωληναῖς βάρους ἐνὸς τόνου καὶ μῆκος 40 ποδῶν. Τὸ κόστος τοῦ ἀγώνου ἐφθάσει τὸ 5 ἑκατομμύρια δολαρίων, μέσω δὲ αὐτοῦ θὰ διοχετεύωνται ἐπησίως 900 χιλιάδες τόνοιοι ἀκαβάτους πετρελαίου. Διὰ τὴν ἀγκατάστασεως καὶ ἐνὸς προβλεπόμενου δευτέρου ἀντιλοπτασίου, θά φθασται ἡ ἐπησία διοχετεύσιτος πετρελαίου εἰς 1.200.000 τόνων. Εἰς τὴν Σαδόνναν κατεσκευάσθη εἰδικὸς κυματοθραύστης μῆκος 900 ποδῶν, πρός διευκόλυνσιν τῆς πλευρίσεως πρὸς ἐκφρότων τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων. Τὸ μέγαστον ποσό τοῦ ἐν λόγῳ κυματοθραύστου δρεῖται εἰς τὴν ἀναγκαστικήν αὐτοῦ προέκτασιν πρὸς αποφυγὴν δυσκόλου καὶ δαπανηρού ἐκβραχισμού τοῦ βυθοῦ τοῦ κόλπου.

### Μεγ. Βρεταννία

Ἐφοπλισμὸς καὶ ναυτιλλόμενοι

Εἰς μίαν τῶν αἰθουσῶν τοῦ Δημορχείου τοῦ Λίβερπουλ συνήλθε πρὸ ἡμέραν ἡ ἐπησία γενική συνέλευσις τῆς «Μερκαντάϊλ Μαρίν Σέρβις Ἀσσοσιέσιον», τῆς ὁργανώσεως, δηλαδή, τῆς ἐκπροσωπούσης τοὺς ἀξιωματικούς τοῦ ἀγγλικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Ἀπὸ τὰς διεξαχθεῖσας συζητήσεις, ἔνα γεγονός ἀπομένει διὰ τὸν παραπτηρήν ιδιαιτέρως ἀξιοσημείωτον: «Η προστήλωσις τῶν ἀντιτέρων στελεχών τοῦ ἀγγλικοῦ Ε. Ν. πρὸς τὴν μακρὰν παράδοσιν τῆς στενῆς συνεργασίας μὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν πρασαγωγὴν τῶν γενικῶν συμφερόντων τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας.

Τὸ ὑψηλὸν ναυτηγικὸν κόστος, ἡ δαρεῖα φορολογία, αἱ δυσκολίαι καὶ αἱ καθυτερήσεις εἰς τοὺς λιμένας, ὅλα τὰ προβλήματα, ποὺ ἀπασχολοῦν τὸν ἐφοπλισμόν, ὑπῆρχαν τὰ κύρια θέματα καὶ διὰ τοὺς ἀξιωματικούς τῶν πολίων. Οἱ γενικοὶ γραμματεῖς τῶν ναυτῶν καὶ μηχανικοὶ ἀξιωματικῶν, ὁ γνωστὸς τ. Κ. Τενατ, ἐτόνισεν ιδιαιτέρως, διὰ αἱ ναυτεργατικοὶ ὄργανοις εἰς ἀντιλαμβάνονται πλήρως, διὰ δὲν ημιτορούν ἐπὶ τοὺς ἀπειδίζεις τῶν, δύον ἀφορᾶ τοὺς μισθούς καὶ τὰς ὡραὶς ἐργασίας, παρὰ μόνον, ὅταν η ναυτική διοικησία εύρισκεται ἐν καλῇ οἰκονομικῇ καταστάσει. «Τὰ προβλήματα, συνεπώς, τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησεως — εἴπεν — εἶνε καὶ ιδικά μας προβλήματα». Ἀλλὰ καὶ ο γενικὸς γραμματεὺς τῆς Ὀργανώσεως κ. Ούλισθον εἶπε: «Δέν είμαι ὁ παραστάτης τῆς ἐφοπλιστικῆς ὑπόθεσεως. Οἱ ἐφοπλισταὶ εἴνε ἀρκετὰ ίκανοι διὰ τὴν προσάστιν τῶν συμφερόντων των. Συμπαθούμενοι, δύως, τὰς προσπαθείας των διὰ τὴν ἐπιλύσιν τῶν προβλημάτων τῆς ναυτιλίας, διότι ἐπιχειρούμενα μὲ κακὴν τὴν ἀποτέλεσμα εἴχουν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἀνεργίαν διὰ τὰ πληρώματα καὶ τὴν ζημιάν εἰς τὴν ἔθνηκη οἰκονομίαν».

Ίδιαιτέρως ἀπηχόλησε τὴν συνέλευσιν τὸ πρόβλημα τῶν συντάξεων τῶν ἀξιωματικῶν. Παρὰ τὸ 15ετές τῆς ζωῆς τοῦ ιδρύματος, τὸ συγκεντρωθέν κεφάλαιον ἔθεσε τὰ 10 ἑκατομμύρια λιρῶν, μὲ εἴτησον εἰσόδημα ἐξ εἰσφορῶν καὶ τόκων ἐνὸς ἑκατομμυρίου λιρῶν. Δὲν θεωρεῖται τὸ κεφάλαιον τούτο ἐπαρκές, διὰ νὰ συντάξιοδητήσῃ ίκανοποιητικῶς τοὺς ἡδηέρων μὲν ἡ ίδιαιτέρως παραστάτης ἐταιρίας πρόσθετος εἰσφορά πρὸς δελτίστων τῶν συντάξεων, ἀφ' ἔτερου δὲ η αὔξησης τῆς εἰσφορᾶς εἰς τὸ κεφάλαιον τῶν ἀπομάχων ἀπὸ 7½ εἰς 10% ἐπὶ τῶν μισθῶν.

### Αἱ μονάδες μετρήσεως τοῦ πετρελαίου

Τὸ «Motorölsljö» εἰς τὸ τελευταῖον τέχνος του γράφει τὰ ἔχης δι' ἔνα ζητήμα ἀρκετά ἐνδιαφέρον: Μεγάλη δημιουργεῖται σύγχυσις ἐκ τοῦ γεγονότος, διὰ δὲν ὑπάρχει ἔνιαία βάσις συγκρίσεων ἢ μελέτη δι'. δι'. αἱ φορᾶ τὸ πετρέλαιον. Οὔτως αἱ στατιστικαὶ ἀλλοτε διάτοξες τὰ δεδομένα τῶν μὲτρῶν τῶν τόνων, ἀλλοτε δὲ μὲ βαρέλια. Εἰς πολλοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου τὴν πιμὴ τοῦ «Φιούνελ δῖλ» ἀναγράφεται εἰς σελλίνια κατὰ τόνων, εἰς ἄλλους, ἰσούς σχεδόν καὶ ἀριθμὸν πρὸς τοὺς πρώτους, εἰς δολλάρια κατὰ βαρέλιον. Ἐπὶ παραδείγματι: «Η ἐταιρία Σέλλ διδεῖ τιμὰς εἰς ἀλλοτέριας κατὰ βαρέλιον τῶν 42 γαλονῶν διὰ τοὺς λιμένας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τῶν Δυτικῶν Ἰνδιῶν, τῆς Καραϊβικῆς Θαλάσσης, τῆς ζώνης τῆς Διώρυγος τοῦ Παναμᾶ καὶ Μεξικοῦ — εἰς δολλάρια κατὰ τόνων διὰ τὸν Νότιον Αμερικήν — ἐνῷ διὰ τὸν Καναδᾶ εἰς καναδικά δολλάρια κατὰ βαρέλιον τῶν 35 αὐτοκρατορικῶν γαλονίων. Εἰς πλείστους τῶν ὑπολοίπων λιμένων τοῦ Κόσμου, βάσις εἴνε τὰ σελλίνια κατὰ τόνων. Αἱ τιμαὶ τῆς ἐταιρίας Σόκονυ—Βάκονου εἰναι εἰς δολλάρια κατὰ τόνων η εἰς δολλάρια κατὰ τόνων μὲ τὸ Ιστίου,

εῖς τινας περιστάσεις, εἰς λίρας.

Όλα αύτά δημιουργούν μεγάλας δυσκολίας και προβλήματα εἰς τὸν πλοιοκτήτην. Τὰ αύτα προβλήματα γεννώνται όπως ἔξετάζῃ τὶς τοὺς ἀριθμοὺς τοὺς ἀφορῶντας τὴν παραγωγὴν πετρελαίου. Ἐν Ἀμερικῇ φαίνεται ὅτι αἱ ἑταῖριαι πετρελαῖου ἐνδιαφέρονται κυρίως μὲ βαρέλια τῶν 42 γαλλονίων. Εἰς τὰ λοιπὰ δῶμας μέρη τοῦ Κόσμου, καὶ ίδιως εἰς τὰς Βρετανικὰς χώρας, ὁ τόνος θεωρεῖται ὡς ἡ μᾶλλον πραγματιστικὴ βάσις συγκρίσεως. Ἀλλὰ καὶ τότε γίνεται ἐνίοτε χρήσις ἀδιακρίτως τοῦ μετρικοῦ καὶ τοῦ μεγάλου τόνου.

Οταν τάρας πρόκειται νὰ γίνῃ μετατροπὴ τῶν βαρελίων εἰς τόνους πράγματα τὸ ὄποιον εἴνε ἐπάναγκες κατὰ τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγάς, ἀρχίζει τὸ μέγα πρόβλημα. Καὶ τούτῳ διότι ὁ συντελεστὴς τῆς μετατροπῆς τῶν ἀμερικανικῶν βαρελίων ποικίλλει κατὰ χώρας. Ἐπὶ παραδείγματι, εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας εἴνε 7.418, εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν κυμαίνεται εἰς 7.284, εἰς τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν εἰς 7.517, εἰς τὴν Περσίαν καὶ εἰς τὸ Σοδεὶτ εἰς 7.255. Ὁ μέσος δρος τοῦ Κόσμου είναι 7.286 καὶ θεωρεῖται ἐν τῇ βιομηχανίᾳ πετρελαῖου καυσίμων τὸ νὰ λαμβάνεται 1/4 βαρελίου ὡς ισοδύναμον πρὸς ἓνα μετρικὸν τόνον. Ἀν θέλωμεν νὰ ἔχωμεν μακρὸν τόνον τότε πρέπει νὰ πολλαπλασιάσωμεν τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν ἐπὶ 1.016.05. Διὰ τὰ διύλισμένα παράγωγα τοῦ πετρελαίου ὃ παράγων τῆς μετατροπῆς ἀναμφιδόλως ποικίλλει. Οὕτω διὰ τὸ ἔξι ὑπολειμματικοῦ πετρελαίου καυσίμων τοιούτου, τὸ ἔχον εἰδικὸν βάρος 0,9465 ὃ παράγων μετατροπῆς είνε 6.66, ἐνῷ διὰ τὸ καυσίμων ἐκ διῆλισμένου πετρελαίου, τοῦ ὃ ποιούσι τὸ εἰδικὸν βάρος είνε 0,8448, ὃ παράγων είνε 7.41.

Τὰ ἄνω ἑσημειώθησαν ὅχι διότι ὑπάρχει ἐλπὶς νὰ τυποποιήθῃ ἡ βάσις ὑπολογισμοῦ τιμῶν, ἀλλὰ μὲ τὴν ἐπίπεδην, διτὶ κάτι τὰ δύνατον νὰ γίνη πρὸς περιορισμὸν τῆς κρατούσας στήμερον συγχύσεως. Ἀλλὰ καὶ ἂν δὲν πρόκειται νὰ γίνῃ τίποτε, τουλάχιστον ἡ λαμβάνωνται ὑπὲρ ὑπὲρ τῶν ἐνδιαφερούμενων αἱ διάφοροι βάσεις καὶ τόποι ὃ ποιοῖ ὑπάρχουν ἐν Ἀμερικῇ καὶ Εὐρώπῃ οἱ ἀφορῶντες καὶ τὸ εἰδικὸν βάρος καὶ τὸ ίδεως τοῦ πετρελαίου. Οὕτω θὰ περιορισθούν ἡ θάτι ἀποφευχθοῦν τελείων αἱ ἀντιμαχόμεναι ἐκθέσεις ἐπίσημων ἀκόμη ἐνίοτε πηγῶν.

#### Ἡ διακύμανσις τῶν ναύλων

Ὁ μέσος δρος τῶν ναύλων κατὰ τοὺς μῆνας Μάρτιον καὶ Ἀπρίλιον τρέχ. ἔτους, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1951, διὰ τοὺς 13 κυριωτέρους τομείς τῆς ναυλαγορᾶς, δείκνυνται εἰς τὸν κατωτάτω πίνακα:

Το μεῖς		Απρ. ἔ.ἔ.	Μάρτ. ἔ.ἔ.	Απρ. ἔ.ἔ.
Χάμπτον πόδες—	Ἀμερικα, γαιάνθρ. δολ.	7.25	7.90	12.50
Ρόττερνταμ—	Δυτ. Ἰταλία	σελ. 25)	27)6	43)6
Κάρδιφ—	Μπρενέονς Ἀὔρες	»	107)6	100)
Πλέιτ—	Ινδίας γεννήματα	»	—	154)6
Πλέιτ—	Ἀμερικα	»	57)6	71)10½
Β. Ειρην.—	Ἀγγλία	»	105)6	117)3
Ἄγ. Λαυρ.—	Ἀγγλία (κ.)	»	13)6	15)3
Ἀνατ. Αὐστραλία—	Ἀγγλία	»	90)—	105)—
Μ. Θάλασσα—	Ἀγγλία	»	—	81)3
Ντουγκούν—	Ιαπωνία μεταλ.	»	51)6	52)6
Μπόνα—	Ἀγγλία	»	42)—	42)6
Καζακπλάγκα—	Ἀγγλία φωσφάτα	»	36)6	37)3
Κούδα—	Ἀγγλία ζάχαρις	»	97)6	118)3
				153)6

#### Τὸ συγκρότημα τῆς «Κιούναρ»

Ο στόλος τῆς «Κιούναρ Λάιν», περιλαμβανομένων καὶ τῶν πέντε ὑπὸ ναυπήγων σκαφῶν τῆς, ἀνέρχεται εἰς 480.672 τ. γκρός, ἐνῷ δ ὁ στόλος τῆς «Πόρτ Λάιν», ἥτις είνε ἑταῖρικὸν ἐξάρτημα τῆς «Κιούναρ» καὶ ἔξυπητεῖ τὰς γραμμὰς πρὸς τὴν Αὐστραλίαν καὶ τὴν Νέαν Ζηλανδίαν, ἀνέρχεται εἰς 267.210 τ. γκρός, περιλαμβανομένων καὶ τριῶν ὑπὸ κατασκευὴν σκαφῶν. «Ἐνα δεύτερον ἑταῖρικὸν ἐξάρτημα τῆς «Κιούναρ», ἡ «Μπρόκλεμπαγκ», ἥτις ἔξυπητεῖ τὰς γραμμὰς πρὸς τὰς Ινδίας καὶ τὸ Πακιστάν, ἀριθμεῖ ἔνα στόλον 209.747 τ. γκρός, δόμῳ μετὰ τριῶν ἐπίσης σκαφῶν τελούντων ὑπὸ ναυπήγων σιν διὰ λογαριασμὸν τῆς. Τὸ σύνολον, διθεν, τῆς ὑπὸ τὸν ἐλεγχόν τοῦ συγκροτήματος τῆς «Κιούναρ» χωρητικότητος φθάνει τὰς 957.629 τόν. γκρός, ἐνῷ τὸ κόστος τῶν κατασκευαζομένων ἐνδεκα νέαν πλοίων, παραδοτέων μέχρι τοῦ 1956, καλύπτει μίαν διάταξην 15.325.000 λιρῶν.

Τὰ ἀκαθάριστα κέρδη τοῦ ἑταῖρικον συγκροτήματος τῆς «Κιούναρ» ἀνήλθον κατὰ τὸ 1951 εἰς 9.445.000 λιρῶν, ἐναντὶ 10.780.000 λιρῶν τοῦ 1950. Η φορολογία ἀπέρροφης ποσὸν 3.693.000 λιρῶν, τὸ διανεμηθὲν μέρισμα ἀνήλθεν εἰς 685.000 λιρῶν καὶ τὸ σύνολον τῶν ἀποθεματικῶν κεφαλαίων καλύπτει ἔνα ποσό 29.008.000 λιρῶν.

#### Ἐπάρκεια εἰς τὸν χάλιβα

Η παραγωγὴ τοῦ χάλιβος εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς Ἀγγλίας, ἐμφανίζεται — βάσει τῶν τελευταίων στατιστικῶν δεδομένων καὶ τῶν προβλέψεων τοῦ Ὀργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας — μὲ τοὺς κατωτέρω ἀριθμούς: «Ἐναυτὶ τῶν 56 ἑκατομμύριων τόνων τοῦ 1951 προβλέπονται 64 ἑκατομ. τόνων διὰ τὸ 1952 καὶ κατὰ μὲν τὴν ὀργάνωσιν τῶν Παρισίων 70 ἑκατομμύρια τόνων διὰ τὸ 1956, κατὰ δὲ θετικάς προβλέψεις ἔτερων ὑπευθύνων πτυχῶν — βάσει τῶν κατὰ χώρας ἐπιδιώξεων καὶ ίδιος τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Γερμανίας — 74 ἑκατομμύρια τόνων. Κατὰ τὸ 1959 ἡ παραγωγὴ θὰ φθάσῃ τὰ 78 ἑκατομ. τόνων, πραγματοποιούμενης οὕτω μιὰς αὐξήσεως 22 ἐν ὅλῳ ἑκατομμύριων τόνων ἐντὸς τῆς ἐρχομένης ἐπαστείας.

Εὐνότον ἀποδιάνει, διτὶ συγκρέτειαι, διτὶ ἡ Ἀμερικὴ θὰ συνεχίσῃ τὰς ἀγοράς της ἐξ ένδημοντας στὴν παραγωγὴν. Εἰς τὰ 56 ἑκατομμύρια τόνων τῆς παραγωγῆς τοῦ 1951 περιλαμβάνοντο καὶ ίκαναὶ ποσότητες (3.000.000 τόνων), αἵτινες ἐξήχθησαν ἀπὸ τὴν Εὐρώπην πρὸς αὐτὴν ταῦτην τῆς Ἀμερικῆς, κατὰ τὰς διαποταμούσεις οὗτας αὐξήσεως 22 ἐν ὅλῳ ἑκατομμύριων τόνων δὲν φαινεται πιθανόν, διτὶ ἡ Ἀμερικὴ θὰ συνεχίσῃ τὰς ἀγοράς της ἐξ ένδημοντας στὴν παραγωγὴν. Εἰς τὰ 9 ἑως 10 ἑκατομμύρια τόνων χάλιβος τὰ ἐξαχθεῖται τὸ παρελθόντος ἔτος ἐκ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης πρὸς ἔτερους ὑπερτοντίους προορισμούς, ἀναμένεται διτὶ θὰ μειωθοῦν εἰς διῆς 6½ ἑκατομμύρια τόνων κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Ἀπεδείχθη ἐπίσης εἰς τὴν Ἀμερικήν, διτὶ ἡ παραγωγὴ τῆς ἐκείνης βιομηχανίας χάλιβος είνε περισσότερον ἐπάρκης παρ' δύο ἀρχικῶν ἀνεμένετο καὶ ὑπερκαλύπτει τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ καὶ τὰς ίδιωτικὰς τοιαυτάς.

Ἐάν, δοθεὶ, λοφθῆ υπὸ δψιν καὶ ἡ ιαπωνικὴ παραγωγὴ — 7.000.000 τόνων διὰ τὸ 1952 — συναγωνισμὸς θὰ ἐπικρατήσῃ εἰς τὴν τοποθετησιν τοῦ χάλιβος μεταξὺ Ἀμερικῆς καὶ Δυτικῆς Εὐρώπης, διστις μάλιστα

ἡρχισεν δηδη νὰ διαγράφεται διὰ τὸ προσεχὲς μέλλον. Παραλλήλως καὶ ἡ πτώσις τῶν τιμῶν δὲν πρέπει νὰ ἀποκλείεται.

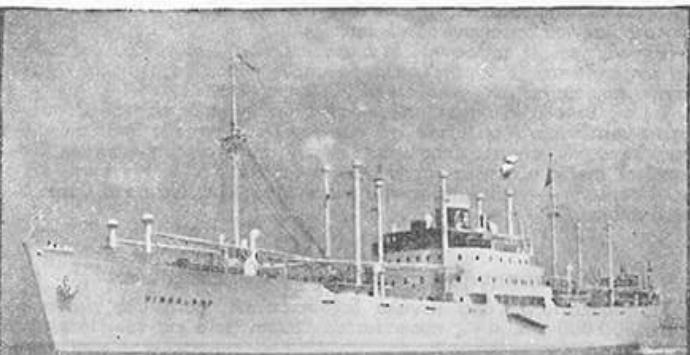
#### Σοβιετικὴ Ρωσία

##### Αὔξησις εἰς τὸν παραγωγικὸν τομέα

Τὰ ἀποτελέσματα τῆς παραγωγικῆς προσπαθείας εἰς τὰς χώρας τοῦ Σιδηρού Παραπετάσματος, ὑπέρεβαλον, ὑπὸ τὴν ἀμερικανὴν ἐπίδεινον καὶ τὴν πίεσιν τῆς Μόσχας, τὰ δισταντίαν ἐπίστευον ὡς δυνατά οἱ Ἀμερικανοὶ παραπηγοί. «Ἐτος πρὸς ἔτος, αἱ ἐπιτεύξεις τῶν διετῶν, τῶν πενταετῶν καὶ τῶν ἔξετάν τοι σχεδίου, ἔστω καὶ ὅτι δὲν συνεπληρώθησαν, ὑπῆρχαν, ὡς φαίνεται, ἐνθαρρυντικαί. Ο ἀμερικανικὸς τύπος, ἀριθμούς πληροφορίας ἀπὸ ἀξιοπίστους πηγάς, ἀναγράφει ἀριθμούς, οἵτινες, πράγματι, είνε ἀρκετά ἐνδιαφέροντες.

Ο πολωνικὸς γαιανθρακες, λόγου χάριν, ἀπὸ 38.1 ἑκατομμύρια τόνων τοῦ ἔτους 1938, ἐδιπλασίασε τὴν παραγωγὴν του. «Ἐθεάσεν αὐτὴν εἰς 74 ἑκατομ. τόνων τὸ 1949, μὲ πρόβλεψιν νὰ ἀνέλθῃ τὸ 1955 εἰς τὰ 100 ἑκατομ. τόνων. Τὰ ρουμανικὰ πετρέλαια, ἔστω καὶ ὅτι δηλαδή, παραγωγὴ κατωτέρων τῆς προποτελεικῆς, προβλέπεται νὰ ἀποδώσουν 10 ἑκατ. τόνων κατὰ τὸ 1955. Ο τσεχοσλοβακικὸς χάλιψ, ἔστωνται παραγωγῆς 1.700.000 τόνων τοῦ 1938, ἔφθασε τὰ 2.700.000 τόνων τὸ 1949, μὲ προοπτικὴν νὰ ἀνέλθῃ εἰς 3½ ἑκατομμύρια τόνων τὸ 1953.

Ἐξ ἄλλου, ἡ παραγωγὴ ἡλεκτρισμοῦ εἰς τὴν Πολωνίαν, Ρουμανίαν, Ούγγαριαν καὶ Τσεχοσλοβακίαν, ἥτις ἀνήρχετο τὸ 1938 εἰς 10.4 δισκατομμύρια ωριαίων κιλοβάτ, ἔθεσε τὸ 1949 εἰς τὰ 22.5 δισκατομμύρια, μὲ πρόβλεψιν νὰ αὐξηθῇ μέχρι τοῦ 1955 εἰς τὰ 39 ½ δισεκ. ωριαίων κιλοβάτ. Τὸ «σχέδιον Μολότωφ» — κατὰ τὸ «σχέδιον Μάρσαλ» τῆς Δύσεως — ἔνεφάνισε κατὰ τὴν πρώτην διετίαν 1949 καὶ 1950, διπλασιασμὸν τῶν ρωσικῶν εἰσαγωγῶν ἀπὸ τὰς δορυφόρους χώρας, μὲ διαφαινομένην τάσιν πλήρους οἰκονομικῆς των ἀπορροφήσεως απὸ τὴν Μόσχαν.



SOL  
Always at  
your service

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

AB ATLANTTRAFIK  
TELEGRAMS "OCEANSHIP", GOTHEBURG  
WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES  
Transports of fresh grapes to London

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

## Αἱ ναυπηγήσεις

Τρία άκομη φορτηγά σκάφη τών 10.000 τόνων d.w., ώς άνεκοινώθη καὶ Ημέρων ἐκ Λοιδίου, ἔχουν ύπὸ κατασκευὴν διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ν. Σ. Λιβανοῦ τὰ ναυπηγεῖα Οὐλίλιαι Γκραϊū, τοῦ Οὔσετ Χάρτλεπούλ, ἐν συνεχείᾳ δύο ἄλλων προηγουμένων. Οὕτω, αἱ κατασκευαὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἐν λόγῳ φορτηλιοῦ περιλαμβάνουν ἡδη πέντε φορτηγῶν. Ἐκ τῶν τριῶν νεωστὶ παραγγελθέντων, τὰ δύο θὰ ἐφοδιασθῶν μὲ μηχανὰς δῆτε Ντόξφορδ καὶ τὸ τρίτον ἑπτήσις δηξελοκίνητον μὲ μηχανὰς «B. καὶ W.».

— "Ετερον φορτηγὸν τῶν 12.500 τόνων d.w. παρηγγέλθη εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ, ὅπερ καὶ θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους Πάροσν. Τέλος, ἐνσ φορτηγὸν τῶν 10.000 τόνων d.w. παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Γκραϊū διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἑλληνικῶν συμφερόντων παναμακῆς ἑταῖριας «Τρανσοσεάνικα». Τὸ σκάφος τοῦτο θέλει ἐφοδιασθῆ μὲ μηχανὰς «B. καὶ W.».

— Τὴν 14ην Μαΐου ἐξ ἄλλου ἐπρόκειτο νὰ καθελκυσθῇ ἐκ τῶν ναυπηγείων «Φέρνες» δηξελοκίνητον δεξαιμένοπλοιον, κατασκευαζόμενον διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ. Τὸ σκάφος βά ὄνομασθῇ «Δούκισσα τῶν Ἀθηνῶν».

## Ιάπωνες ἡγόρασαν τρία φορτηγά μας

Τὸ φορτηγὸν «Μακεδονία» (εχ «Empire Squîte») μὲ δύο καταστρώματα, 7044 τὸν, γκρός, 10.400 τόν. φορτίου, μὲ ἐμφόρον βύθισμα 26.9 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1942, μὲ σερδένι τοῦ 1948, καταναλίσκον δὲ διὰ τὴν πρόσωσιν του πετρέλαιον, ἐπωληθῇ ἀπὸ τὴν πρόσωσιν του πετρέλαιον, ἐπωληθῇ παρὰ τοῦ κ. Ἀντ. Παπαδάκη εἰς Ιάπωνας ἐφοδιαστὰς ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 425.000 λιρῶν.

— "Ἐπισής τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας κανονικὸν φορτηγὸν «Cliffsides» μὲ δύο καταστρώματα 7162 τὸν, γκρός, 10.750 τόν. φορτίου, μὲ ἐμφόρον βύθισμα 27.8 ¾ ποδῶν, ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερδένι τοῦ 1948, καταναλίσκον δὲ διὰ τὴν πρόσωσιν του πετρέλαιον, ἐπωληθῇ ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Σέντσουρι» εἰς Ιάπωνας ἐφοδιαστάς, ἀντὶ τιμῆς 450.000 λιρῶν.

— Τέλος τὸ ὑπὸ λιθεριανὸν σημαίαν φορτηγὸν μας «Ἐμπάρι Τρεῖντερ» μὲ δύο καταστρώματα, 7201 τὸν, γκρός, 9653 τόνων φορτίου, μὲ ἐμφόρον βύθισμα 26.3 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερδένι τοῦ 1948, καταναλίσκον δὲ διὰ τὴν πρόσωσιν του πετρέλαιον, ἐπωληθῇ ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Σέντσουρι» εἰς Ιάπωνας ἐφοδιαστάς, ἀντὶ τιμῆς 470.000 λιρῶν. Καὶ τὰ τρία ταῦτα σκάφη θὰ παραδοθῶν εἰς ιαπωνικὸν λιμένα, ύπὸ τὴν αἵρεσιν τῆς παροχῆς ἀδείας διὰ τὰ συνάλλαγμα καὶ τῆς ἐπιθεωρίσεως τῶν ἐν δεξαιμενῇ.

## Νέον ὑπερωκεάνιον τῆς «Χόμ Λάϊνς»;

Πληροφορούμεθα, διὰ τὸ ὑπερωκεάνιον «Γκρίπσοχολμ» 19.105 τ. γκρός (τοῦ 1925), ἀνήκου εἰς τὴν Σουηδίκην πρὸς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν γραμμὴν, ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν καλύπτουσαν Ἐλληνικὰ συμφέροντα παναμακῆν ἑταῖριαν «Χόμ Λάϊνς». Τὸ σκάφος θέλει ὑποστῆ ἐν Γερμανίᾳ εύρυτάτας μετασκευαὶ τῆς ἑπτερικῆς αὐτοῦ διαρρυμάτων καὶ ἀλλαγὴν τοῦ πρωστηρίου συστήματος τοῦ διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως τῶν διξελομηχανῶν αὐτοῦ μὲ ἀτμοστροβίλους. Ἡ τοιαύτη ἀλλαγὴ θὰ προσδώσῃ μεγαλύτεραν ταχύτηταν εἰς τὸ πλοῖον, ὅπερ — ως λέγεται — θὰ διατεθῇ πρὸς ἐκπρέπειον της τόσον ἐπιτυχῶς ἐγκανισθείσεως προσφάτων ὑπὸ τῆς «Χόμ Λάϊνς» διὰ τοῦ ὑπερωκεάνιον τῆς «Ἀτλάντικ», νέας τακτικῆς γραμμῆς ἐκ Γερμανίας πρὸς τὴν Βόρειον Ἀμερικήν.

## Ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον

Παρὰ τοῦ κ. Νικ. Παπαδάκη οὐρανόθεσαν τὰ μικρὰ ἡγγλικὰ φορτηγὰ «George T.» 902 τὸν, γκρός 1400 τ. φορτίου περίποι (τοῦ 1922) καὶ «Master Nikolass» 811 τ. γκρός, 1350 τ. φορτίου (τοῦ 1908). Ἀμφότερα θὰ ὑψώσουν τὴν Κυανόλευκον, ἐφοδιαζόμενα μέχρι τῆς νηολογίσεως τῶν ἐν Πειραιεῖ μὲ προσωρινὰ καυτιλιακὰ ἔγγραφα. Διὰ τὴν ἐπάνδρωσίν των ἀνεχώρησαν ἡδη πληρώματα ἐκ Πειραιῶς. Τὸ πρώτον βὰ παραληφθῇ εἰς Γάνδην καὶ θὰ μετονομασθῇ «Ιωάννα — Μαρία», τὸ δεύτερον θὰ παραληφθῇ εἰς τὸ Ρόττερνταμ καὶ θὰ μετονομασθῇ «Σουσάνα 11».

## Ἄγορὰ δεξαιμενοπλοίου

Παρὰ τῆς Ἑλληνικῶν συμφερόντων παναμακῆς ἑταῖριας «Βιδάλετ» ἡγοράσθη, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, τὸ βρετανικὸν δεξαιμενοπλοίον «British Soldier» 5564 τὸν, γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1918. Τὸ σκάφος παραληφθὲν ἡδη εἰς τὸν λιμένα τῆς Βούρβας ὑψώσει τὴν παναμακῆν σημαίαν καὶ μετωνομασθῇ «Μαρίνα».

## Μία ἐφοπλιστικὴ δωρεὰ

· Αναφορικῶς μὲ τὴν δωρεάν ἐνὸς ἀναισθητικοῦ μηχανήματος εἰς τὸ Τζάνειον Δημοτικὸν Νοσοκομεῖον Πειραιῶς, μᾶς παρέχεται ἡ διευκρίνησις, διὰ αὐτῆς ὁφείλεται εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν κ. Ἰωάννην Μ. Γουλανδρῆν, τῆς Νέας Υόρκης.

## Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Τὸ ὑπὸ παναμακῆν σημαίαν φορτηγόν μας «Ἀντώνιος Κ.» (εχ «Μαριούκα Δ. Θερμώπιτη» 4784 τὸν, γκρός (τοῦ 1907) ἐπωληθῇ ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Πιονύκωα» εἰς Ἀγγλίας διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 75.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν ἐν Ἀγγλίᾳ.

— Ἐπίσης τὸ ὑπὸ παναμακῆν σημαίαν φορτηγόν μας «Μεγαλόχαρη» 3568 τὸν, γκρός (τοῦ 1910) ἐπωληθῇ ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Πρώρα» εἰς Ἀγγλίας διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 55.500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς ἄγγλικὸν λιμέναν.

— Πρὸς διάλυσιν ἐπωληθήσαν σημαίαν φορτηγόν μας «Ιταλούς», ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, τὸ μικρὸν ὑπὸ παναμακῆν σημαίαν ἐπιβατηγόν ἀτμόπλοιον «Ντολορές» 626 τὸν, γκρός (τοῦ 1904) καὶ τὸ ὑπὸ αἰγυπτιακὴν σημαίαν μικρὸν φορτηγόν μας «Κώστας Α.» 1147 τὸν, γκρός (τοῦ 1885). Τὸ πρώτον παρεδόθη εἰς Μασσαλίαν καὶ θὰ ρυμουλκήθῃ εἰς Λιδόρον, τὸ δὲ δεύτερον παρεδόθη εἰς τὴν Γένοβαν.

## Ἡ πρὸς τὸ N.A.T. δωρεὰ διὰ τὰ τάνκερς

· Ἐντολὴ τοῦ κ. Γερ. Λυκιαρδοπούλου, κατεβλήθη εἰς τὸ N.A.T. τὸ ποσόν τῶν 20.144 λιρῶν Ἀγγλίας εἰς ἔδοφλησην τῆς υπολοίπου ἐκ δολαρίων φιελῆς, τῆς προερχομένης ἐκ δωρεᾶς πρὸς τὸ Ταμεῖον κατὰ τὴν ἀγόραν τοῦ δεξαιμενοπλοίου «Κάτε Ν. Λ.».

## Ἡ ἐπιτροπὴ ἐλληπίσους συνθέσεως

· Ἡ ἐπιτροπὴ χρεώσεων ἐξ ἐλληπίσους συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ποντοπόρων πλοίων κατηρτίσθη ἐκ τῶν κ.κ. Π. Λυγουριάτη διῆντο τοῦ N.A.T., Διοδ. Βασιλείου τηματάρχου Ελέγχου καὶ Π. Πρωτόπατρα ἐφοπλιστοῦ, μὲ ἀναπληρωτὰς τοὺς κ.κ. Δ. Ρωσόλιμον καὶ Λ. Νομικὸν ἐφοπλιστὰς καὶ Γ. Κουκλάδην ἐκπρόσωπον τῶν ναυτεργατῶν.

## Προκήρυξις ἐξετάσεων διὰ τὴν Σ.Ε.Ν.

· Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. «Τηνοργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας προεκρύθησαν ἐξετάσεις διὰ τὴν εἰσαγωγὴν εἰς τὴν «Σχολὴν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» καὶ εἰς τὴν α'. τάξιν αὐτῆς, 15 μαθητῶν. Ὁ διαγωνισμὸς θέλει ἐνεργηθῆ τὴν Ιην Σεπτεμβρίου, δύνανται δὲ να μετάσχουν τούτους «Ἐλλines τὴν ὑπηκοότητα ή τὸ γένος, κάτοχοι ἐνδεικτικοῦ προσαγωγῆς ἐκ Β'. τάξεως ἔξατάξιον η τῆς δ'. τάξεως ἐπταταξίου δημοσίου Γυμνασίου η Ἐμπορικῆς Σχολῆς, ἔχοντες δὲ ηλικίαν οὐχί μείζωνα τῶν 17 ἔτων. Αἱ αἴτησεις μετὰ τῶν σχετικῶν δικαιολογητικῶν δέονταν νὰ ὑποδηθοῦν νό βραδύτερον μέχρι τῆς 30 Ιουλίου ἐξ.

## Νεοί μηχανικοί τοῦ E. N.

· Κατὰ τὰς ἐνεργηθείσας ἐξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀτμομηχανικοῦ α'. τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Ἐλ. Ἀντζουλάτος, Ν. Γαλήνος, Στ. Γιαννακούλακος, Δ. Γεωργίου, Ἰα. Δαφνής, Ε. Κατσασώνης, Π. Κοντός, Ἰω. Κάριος, Διον. Κόκοτας, Ἀντ. Κορκόδηλος, Χρ. Πολοτζώφ, Κ. Καβαδίος, Θ. Λαγάνης, Π. Λοράνδος, Π. Μαρματόρας, Ἀλ. Μουζενίδης, Γ. Μαθίος, Ἰω. Μεθενίτης, Ἐλ. Μπαλήης, Θ. Ρούσης, Ε. Τραπολίδης, Δ. Παπαδάκης, Ν. Παραδείσης, Γ. Παντζόπουλος, Στ. Σπερδούκης, Π. Σαρής, Χρ. Τασσοπούλος, Δημ. Τσιλικας, Π. Τζουρτζής καὶ Ν. Φουδάκης.

· Διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ἀτμομηχανικοῦ β'. τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Χ. Ἀδρακτᾶς, Π. Ἀρεστόπης, Στ. Ἀρώνης, Σπ. Αλιφραγκής, Ἰω. Ἀγκυστριώτης, Ε. Βλάχος, Κ. Βογιατζόγλος ἡ Βαφειάδης, Κ. Γκολφίνης, Ν. Γουρουνῆτης, Δ. Γιαδασής, Δ. Διακόπης, Α. Δαβάκης, Α. Ιατρίδης, Ι. Κοκκίνης, Στ. Κάτονας, Ε. Κωνσταντίνου, Κ. Κουλουρίδης, Ε. Καφοκαβάδης, Ε. Κολέτης, Δ. Λειβαδάρης, Δ. Λυκιαρδοπούλος, Γ. Μανουσάκης, Γ. Μαργαρώνης, Θ. Νανίδης, Ἰω. Πλατάς, Αντ. Πάγκαλος, Ὀβ. Παπαδόπουλος, Θ. Πανταλέων, Π. Πρέκας, Γ. Περγάμηλης, Δ. Ρούσης, Ἀργ. Τραπολίδης, Μ. Σπιθογιάνης, Δ. Σουλής, Ἐλ. Σαμωνᾶς, Ἰω. Σφιανόπουλος, Ἐμρ. Τσαγκάτος, Ἀντ. Τζουμάς, Δ. Φινταρίκος, Μ. Φερντίνος, Ἀρ. Χρυσόπουλος καὶ Γ. Σκούπης.

— Διὰ τὸ διπλώματος μηχανικοῦ α'. τάξεως διὰ διπλωμάτων β'. τάξεως οἱ κ.κ. Κ. Παπαλάς, Κ. Κ. Παπαδάκης καὶ διὰ διπλωμάτων γ'. τάξεως οἱ τοῦ Κ. Ανδρέλλος, Δ. Δεδερώνης, Φ. Μανουδάκης καὶ Κ. Παπαλάς.

## Καὶ νέοι πλοίαρχοι

· Ἐπέτυχον ἐπίσης κατὰ τὰς ἐξετάσεις των πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος εὐρεγτικοῦ πλοίαρχου γ'. τάξεως οἱ κ.κ. Κ. Ανδρέλλος, Δ. Δεδερώνης, Φ. Μανουδάκης καὶ Κ. Παπαλάς.

## Αἱ εἰσφοραὶ τοῦ N.A.T.

· Υπὸ τοῦ Πρωτοδικείου ἀθηναϊκής ἐταίριας «Γρανικός», δι' ης ἐξητήσεως της πρὸς τὸ N.A.T. ὡς θεωρηθῆ ὡς νόμιμος ἡ γενορέντε πορτηγός της φορτηγοῦ τῆς «Γρανικός», υπὲρ τοῦ Κεφαλαίου ἐνεργειῶν καὶ σθενείας τοῦ Ε.Θ. «Η καταβολὴ ἐγένετο εἰς δραχμάς, ὑπολογισθείσης τῆς λίρας πρὸς τὴν τόπιστην τιμὴν τῶν 530 δρ.». Η ἀπόρριψη τῆς ἀνωγῆς ἐγένετο μὲ τὸ αἰτιολογικόν, διὰ τὴν τοιαύτης ἐξοφλησίας θὰ ἐπρεπε νὰ γινεῖ εἰς λίρας «Ἀγγλίας» η εἰς δραχμάς μὲ τὴν ισοτιμίαν τῆς ἀγγλικῆς λίρας πρὸς τὴν δραχμὴν κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς καταβολῆς. Κατὰ τὸν χρόνον ἀκριβῶς τῆς καταβολῆς ἡ τιμὴ τῆς λίρας ητο πολὺ υψηλότερα τῶν 530 δραχμῶν.

**Λαζαράτης & Χατζόπουλος**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: οδος Λεωχαρού 26 ΤΗΛ. 40.432  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: μεγαλού αλεξανδρού [τιμηκή] 43 ΤΗΛ. 20.58

ΕΛΑΤΗΡΙΑ • ΠΙΣΤΟΝΙΑ • ΠΥΡΡΟΙ • ΒΑΛΒΙΔΕΣ • ΧΙΤΩΝΙΑ • ΚΟΥΖΙΝΕΤΤΑ • ΜΠΟΥΛΟΝΙΑ • ΠΑΣΙΜΑΔΙΑ

### Τὸ ὑπερωκεάνιον «Ιταλία»

Κατά πληροφορίας ἐξ Ἀμερικής, τὸ ὑπὸ παναμαϊκήν σημαίαν ὑπερωκεάνιον τῆς «Χῶμ Λάινες» «Ιταλία», τὸ μεγαλύτερον σκάφος ἐκ τῶν δρυμολογιμένων εἰς τὴν τακτικὴν γραμμὴν Ἀμερικῆς—Νέας Υόρκης, κατέστη δημοφιλές μεταξὺ τοῦ ταξιδιώτικου κοσμοῦ τῆς Γερμανίας. Τὸ «Ιταλία», εκτελοῦν τὸ δεύτερον ταξίδιον του εἰς τὴν ἀνατέρα γραμμῆς, ἔθεσε εἰς τὸ Κουνέχφεν μὲ 621 ἑπεδάτας καὶ ἀπέλευθεν ἐκεῖθεν τὴν 26ην Ἀπριλίου μὲ ὑπερχιλίους διὰ Χαλιφᾶς καὶ Νέαν Υόρκην.

### Μημόδουνον

Ἡ οἰκογένεια τοῦ ἑφοπλιστοῦ «Ἀριστείδου Μυλωνᾶ» τελεῖ τὴν Κυριακὴν 18 Μαΐου, 9.30<sup>η</sup>, π.μ. τεσσαρακονθήμερον μημόδουνον αὐτῷ εἰς τὸν Ἐθνικὸν θάλασσαν τοῦ Αγ. Νικολάου (Πευκακίου).

### Ἡ κατάσχεσις τῶν ναυπηγουμένων

Ἐγνώσθη ἐξ ἐγκύρου πηγῆς, ὅτι ἡ Ιταλικὴ ἑταῖρα «Μερκαντίλε» προέδρη εἰς τὴν κατάσχεσιν τῶν ναυπηγουμένων εἰς Ιταλικὰ ναυπηγεῖα ἑλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων «Ἀχιλλεὺς» καὶ «Καραϊσκάκης», κατόπιν ἐγκύρωσης τῆς Ιταλικῆς κυβερνήσεως, δι᾽ ἀδετησιν ἀνειλιμένων ὑποχρεώσεων ἐκ μέρους τοῦ «Ελληνικοῦ Δημοσίου, ἐκ τῆς ὅποιας ἡ ὧς ὅπως ιταλικὴ ἑταῖρία ἐξημιώθη, δῆθεν, ποσὸν ἀνερχόμενον εἰς ἕνα καὶ πλέον ἐκατομύριον δολαρίων.

### Εἰς τὴν ξένην

Ἀνηγγέλθη ἐξ Ἀμέρειας ὃ ἐκεῖ πρὸ δεκατενθιμέρου ἐπισυνδάς αἰφνίδιος θάνατος τοῦ γνωστοῦ «Ἐλληνος πλοιάρχου Μιχαὴλ Μαρωνίτη. Ο νεκρός του διεκομίσθη εἰς Κάρδιφ, ὅπου καὶ ἐκδεύθη.

### Αἱ συμβάσεις τοῦ Σημάττα

Χθές 14ην Μαΐου ἐπρόκειτο νὰ συνέλθῃ εἰς τὴν Γενεύην ἡ διάσκεψις τοῦ ναυτικοῦ τμήματος τοῦ «Διειθους Γραφείου Ἐργασίας», προκειμένου νὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὸ γνωστὸν ζῆτημα τῆς κυρώσεως τῶν ναυτιλιακῶν συμβάσεων τοῦ Σημάττα. Τάς ἐλληνικὰς ναυτεργατικὰς ὄργανωσεις ἀντιπροσωπεύουν οἱ κ. κ. Πετρουλῆς καὶ Καλαποθάκης.

### «Ἐρως ἀνίκατε....»

Εἶναι καὶ εἰς τὸ εὐόρτωτον κοινὸν γνωστὸς ὁ ἐφιάλτης τῶν πλοιάρχων διὰ τὰς περιττώσεις τῶν λαθρεπιθανῶν. Ἡ κατωτέρω ὅμως ἰδιότυπος περίπτωσις ὑπερβαίνει κάθε δριόν. Πρόκειται τὴν φοράν αὐτὴν τὴν περί... δελτικής λαθρεπιθανίδος, τὴν διποίαν ἐπέβισθεν κρύψα ἐπὶ τοῦ σκάφους ὁ φίλος της!..... «Πώσα γράφουν αἱ ἀμερικανικοὶ ἐφημερίδες τοῦ Λόδης Ἀντζέλες, κατὰ τὴν πρὸ μηνῶν ὡρτράσιον τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Πλαναγιώτης Κουμάνταρος» εἰς τὴν Ἀμερικήν διὰ τὴν Φορμόζαν, ἥσθισθησαν αἰφνίδιον ὁ γ' μηχανικός, καθ' ὃν χρόνον τοῦ σκάφους ἥστιμάτεο πρὸς ἀπόβλουν. Ο πλοιάρχος κ. «Ἀλέξ. Λαγκαδάς μη ἔξειρων διαθέσιμον «Ἐλληνομηχανικόν, ἡναγκάσθη νὰ προσλάθῃ ἐν σπουδᾷ, πρὸς ἀποψυγήν ἐπίειριον καθυστερήσεως, ἔνοι «Ισπανόν, τὸν Λιμπέριο Σαρασόλανδο.»

Ο «Ισπανός μηχανικός ὅμως εἶχε μισὸν ὠράιαν φίλην εἰς τὴν Ἀμερικήν, τὴν Ιταλίδα Ρίταν Καπελόνι, ἀπὸ τὴν ὥποιν τοῦ δέν τὸν ἀφίηνε νὰ ἀποχωρισθῇ. Συνδυάνοντας λοιπὸν τὰ «πετρών μετὸ τοῦ ὄψελίμου» — ἔρωτας καὶ ἐργασίαν — παρεβίσθεν ὁ Σαρασόλινδος τὰ ρούχα του μένα εἰς τὸ ναυτικὸν του σάκκον, τὸν ἐφορτώθη ἐπὶ ὅμων, τὸν μετέφερεν ἐπὶ τὸν πλοίον καὶ τὸν ἐποπόθησεν εἰς τὴν καρπίναν του, τὴν ὥποιαν καὶ ἐκλείδωσε, προκειμένου ν' ἀναλάθῃ φυλακὴν εἰς τὸ μηχανοστάσιον!.... Κανεὶς βεβαιῶς δὲν δίνει διανοτάτην ὑποπτευτήν, διότι μέσα εἰς τὸν σάκκον του ναυτικοῦ του σάκκον ὁ θεριδαίμονς «Ισπανός εἶχε κρύψει καὶ τὴν φίλην του.... Ρίταν Καπελόνι!....

Κατὰ τὴν διόρκειαν τοῦ τερζίδιου πρὸς τὴν Φορμόζαν ὁ Σαρασόλινδος, τοιχίων διοράλως «σότι ἔχει ἀνοίξει ἡ δρέσις του», ἐλέμπαντες μετρητέρι — βράδην πλουσιοτάτην μεριδὴν φαγητού, τὴν ὥποιαν καὶ μετέφερεν εἰς τὸν θαλασσίον του. Τό γεγονός, διτὶ ποτὲ δὲν ἔγυματέειν εἰς τὴν κοινὴν τραπεζαρίαν καὶ διὸ ἐφρόντιζε πάντοτε μὲ ἐπιμέλειαν νά.... εκαθορίζῃ μόνος του καὶ νὰ κλειδώνῃ τὸν θαλασσίον του», προεκάλεσεν ὑπονοίας καὶ φιλόρων τοῦ πληρόματος, που ἔθεσαν καὶ μέχρι τοῦ πλοιάρχου.

Περιέργειος δὲ κ. Αλεξανδρός, ὀλλὰ καὶ ποτὲ μὴ ὑποτευμένος, διότι ὁ μηχανικὸς ἔχει εφολογίσιαν εἰς τὴν καρπίναν του μίαν λαθρεπιθανίδα φίλην του, τὸν διέτοξε νὰ γευματίζῃ ἐφεξῆς μετὰ τῶν συναδέλφων του εἰς τὸ ἐστιατόριον τοῦ πλοίου. «Η πλοιαρχίη αὐτὴ διαταγή, ἡ ὥποια ἐν τῇ πραγματικότητι κατεδίκαιε τὴν Ιταλίδα εἰς... «μαύρην πενιανή», υπέκριθε τὸν Σαρασόλινδο νά ἀποκαλύψῃ τὸ μυστικόν του!.... Συντετριμένος ἀπὸ τὸ ξαφνικὸ κτύπημα τῆς μοίρας ὁ ἐρωτόληπτος Ρωμαίος, ἐξουδογόνης εἰς τὸν καταλήκοτον πλοιάρχον, διότι τὸ πλοίον ταξίδιει καὶ ἡ... 'Ιουλιέττα του, κρυμμένη εἰς τὴν καρπίναν του!....

Ἐν πλῷ, σύν την ἀλλαγὴν γενεύσθαι! Ἡ εχριτωμένη Ρίταν σάντετης τὴν ἀλευθερίαν τῆς καὶ ἀνέλαβεν ὑπερστατεῖν εἰς τὸ μαρτυρεῖον τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὴν αἴρεσιν νὰ παροῦθεν ἐν καρπῷ εἰς τὰ ὄρχας τοῦ πρώτου λίμενος κατάπλου του πλοίου, μετὰ τὴν ἐΦορμόζης ἐπιστροφῆς του εἰς Ἀμερικήν. Πρὸ μηρῶν τὸ «Πλαναγιώτης Κουμάνταρος» κατέπλευσεν εἰς τὸ Λόδης Ἀντζέλες, ὀλλ' αἱ ἀμερικανικαὶ ὄρχας — πρὸς μεγάλην, φυσικά, χαρὸν του «Ισπανού μηχανικού» — ἔκαρκτηρισαν τὴν Ιταλίδα ἀνεπιμήνοντας καὶ ὀπτήρευσαν τὴν ἀποβίσθισην της εἰς τὸ ἀμερικανικὸν ἔβασος. Καὶ τώρα τὸ ἐλληνικὸν λιμεντόριο φίλοισεν εἰς τὰ ταξίδια του καὶ τὴν Ρίταν Καπελόνι, ἀπὸ τὴν ὥποιαν δὲν πρόκειται νὰ ἀπλαγήῃ, παρὰ μόνον, ὅταν — κάποτε — προσεγγίσῃ ἐκ νέου εἰς τὴν Ἀμερικήν....

### Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὸ δρόγον εἰς Ἀλγέριον ἀπὸ τῆς 24ης Οκτωβρίου 1951, μικρὸν ἐλληνικὸν φορτηγόν «Ἀμειδόλος» 578 τόν. γκρός (τοῦ 1929) ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Δ. Καλλινίκης εἰς ἀλλοδαπούς ἀγροτούς, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς. «Ἡ ἀδειαὶ ὀλλαγῆς σημαῖας παρεσχέθη, μὲ δεύτερον τοῦ τιμῆς τοῦ διάτιτης αἵρεσις. Καὶ τώρα τὸ ἐλληνικὸν λιμεντόριο φίλοισεν εἰς τὰ ταξίδια του καὶ τὴν Ρίταν Καπελόνι, ἀπὸ τὴν ὥποιαν δὲν πρόκειται νὰ ἀπλαγήῃ, παρὰ μόνον, ὅταν — κάποτε — προσεγγίσῃ ἐκ νέου εἰς τὴν Ἀμερικήν....

— Εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης ὑπέστειλε τὴν ἀστέρεσσαν καὶ ὑφώσει τὴν

παναμαϊκὴν τὸ λίμεντο τοῦ «Άλκυων III.» 7156 τόν. γκρός (τοῦ 1943) μετονομασθὲν «Γαύριον».

— Εἰς τὸν αὐτὸν λιμένα ὑφώσει τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ καὶ τὸ ὁμερικανικὸν λίμεντο τοῦ «Σίγκνετ III.» 7176 τόν. γκρός (τοῦ 1943), διὰ τὸ ὅποιον εἶχε προαναφέρη, διτὶ ὥα μετονομάστηκε «Νικόλαος Δ.». Τὸ σκάφος ὄνομασθη τελικῶς «Μπατσίτσις» καὶ ἔνεγραφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖριας «Πλιαμόντες».

— Τὸ ἐπιβατηγὸν «Μπλόου Στόρ» (εχ «Ρένα») 1619 τόν. γκρός (τοῦ 1916), σύτινος τὴν πώλησιν εἰς τὸν Ιταλίανον λιμέναν τοῦ Στόρο.

— Τὸ πωληθέν εἰς Ιτανίανον σκάφος μεταναστῶν «Γαλαζία Μαρία».

— Τὸ προσφάτως παραληφθὲν παναμαϊκὸν λίμεντο τοῦ «Κρυονέρι» 7233 τόν. γκρός (τοῦ 1944) ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖριας «Φασουντέσιον Στόρ» (εχ «Λόδινος») 5505 τόν. γκρός (τοῦ 1918), ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖριας «Φασουντέσιον Στόρ».

— Τὸ κνοτεκτονό πόδον διάλουσιν καὶ παρεδόθη ὥηδε τὴν Γένοβαν.

— Τὸ πωληθέν εἰς Ιτανίανον σκάφος μεταναστῶν «Μαλδίνα», τὸ δέν δύνωριτον δέσμωντος λιμενούσιον.

— Τὸ προσφάτως παραληφθὲν παναμαϊκὸν λίμεντο τοῦ «Μαλδίνα», παρελθόθη ἀπὸ τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖριαν καὶ ἐτέθη ἡδη ἐν ὑπερστιτική, ὀποτελεσθεντας εἰκόνας Κόλπων.

— Δι᾽ ἀποφάσεως τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ἐμπορίας Ναυτιλίας, ἡ Εμπορικὴ Ναυτιλίας τῆς Επικράτειας «ΑΝΕΛΚΗΣ» 15.500 τόν. γκρός, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν δεξαμενόπλοιον μεταναστῶν δέσμωντος λιμενούσιον.

— Δι᾽ ἀποφάσεως τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, ἡ Επικράτειας «Εγγειοπόλεις» 3.988.089.864 δραχμ.

— Η τηλεγραφικὴ διεύθυνσις τοῦ Επικράτειον έδωσε τὸν Εγγειοπόλεις τοῦ Επικράτειον στον Εγγειοπόλειμον πορτηγὸν «Γραφείου Εγγειοπόλειμον».

— Τὸ πρό τινων ἐδδομένων καθελκυσθεντας εἰκόνας τῆς νουτηρίου τῆς Οζάκας δεξαμενόπλοιον «Ετίνιον» 12.000 τόν. γκρός, ἐτέθη ὑπὸ τὴν λιδεριστικὴν σημαίαν καὶ ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς καλυπτούσης ἐλληνικὴς συμφέροντος λιδεριστικῆς ἑταῖριας «Γιουνάντες».

— Τὸ μικρὸν παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Κατερίνα» 491 τόν. γκρός (τοῦ 1903) ἐπωλήθη εἰς Ιταλίανον ἔπειτα τοῦ Σαρόφρου, οίτινες τοῦ πρόλαθον ἥδη εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινούπολεως, ὑφώσαν ἔπι αὐτὸν τὴν τουρκικὴν σημαίαν καὶ τὸ μετωνόμαστον «Ορτάκιο».

— Τὸ ιδιόκινον εἰς Ιταλίανον ἔπειτα τοῦ Σαρόφρου 7176 τόν. γκρός (τοῦ 1943) μετωνομάσθη «Ξαπαγιά».

— Τὸ πρό τινων ἐδδομένων καθελκυσθεντας εἰκόνας τῆς Οζάκας δεξαμενόπλοιον «Ετίνιον» 12.000 τόν. γκρός, ἐτέθη ὑπὸ τὴν λιδεριστικὴν σημαίαν καὶ ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς καλυπτούσης ἐλληνικὴς συμφέροντος λιδεριστικῆς ἑταῖριας «Γιουνάντες».

— Τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Τάσσος» 849 τόν. γκρός, τοῦ κ. Α. Φισθῆ καὶ Σία, μετωνομάσθη «Αριστοδόμης».

— Τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Εύαρος» 998 τόν. γκρός, ἐτουλιθίσθην ἀπὸ τὸν κ. Παν. Κανδυλιώτην εἰς τὸν κ. Χρ. Παντουδάκην ἄντι 235 ἑκατ. δραχμῶν.

— «Επίσης τοῦ 35 1/3 % τοῦ πικ «Μεσσαρία» 224 τόν. γκρός, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὸν κ. Π. Στεφανίου εἰς τὸν κ. Σ. Σουρήν Θαμάδην, ἄντι 93 ἑκατ. δραχμῶν.

— Τὸ πικ «Ηρά Τ.» 131 τόν. γκρός, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Κ. Τσεκουράν εἰς τὸν κ. Κ. Τουλιάντον ἄντι 150 ἑκατ. δραχμῶν.

— Διεγράφοντας ἐπὶ τὴν νησολογίων Πειραιῶν ἡ κορδέττα «Υπαπαντή» 496 τόν. γκρός, ἡτούλιθον εἰς τὸν κ. Χρ. Παντουδάκην ἄντι 235 ἑκατ. δραχμῶν.

— «Επίσης τοῦ 35 1/3 % τοῦ πικ «Μεσσαρία» 224 τόν. γκρός, τὸ μικρὸν τάνκερ «Εγεώργιος Π.» 706 τόν. γκρός, παλωθέν εἰς Ινδίας, ἐποτήρην «Αστασία Νομικού» 4855 τόν. γκρός, παληδέν εἰς Ιτανίανον εἰς τὸν κ. Σ. Σουρήν Θαμάδην, ἀπὸ τὸν κ. Κ. Τσεκουράν εἰς τὸν κ. Κ. Τουλιάντον εἰς τὸν κ. Κ. Λιγνάδην.

— Διεγράφοντας ἐπὶ τὴν νησολογίων Πειραιῶν ἡ κορδέττα «Υπαπαντή» 496 τόν. γκρός, τὸν κ. Παν. Κανδυλιώτην εἰς τὸν κ. Χρ. Παντουδάκην ἄντι 235 ἑκατ. δραχμῶν.

— «Επίσης τοῦ 35 1/3 % τοῦ πικ «Μεσσαρία» 224 τόν. γκρός, τὸ μικρὸν τάνκερ «Εγεώργιος Π.» 706 τόν. γκρός, παλωθέν εἰς Ινδίας, ἐποτήρην «Αστασία Νομικού» 4855 τόν. γκρός, παληδέν εἰς Ιτανίανον εἰς τὸν κ. Κ. Τσεκουράν εἰς τὸν κ. Κ. Τουλιάντον εἰς τὸν κ. Κ. Λιγνάδην.

— Διεγράφοντας ἐπὶ τὴν νησολογίων Πειραιῶν η κορδέττα «Υπαπαντή» 496 τόν. γκρός, τὸν κ. Παν. Κανδυλιώτην εἰς τὸν κ. Χρ. Παντουδάκην ἄντι 235 ἑκατ. δραχμῶν.

— «Επίσης τοῦ 35 1/3 % τοῦ πικ «Μεσσαρία» 224 τόν. γκρός, τὸ μικρὸν τάνκερ «Εγεώργιος Π.» 706 τόν. γκρός, παλωθέν εἰς Ινδίας, ἐποτήρην «Αστασία Νομικού» 4855 τόν. γκρός, παληδέν εἰς Ιτανίανον εἰς τὸν κ. Κ. Τσεκουράν εἰς τὸν κ. Κ. Τουλιάντον εἰς τὸν κ. Κ. Λιγνάδην.

— Διεγράφοντας ἐπὶ τὴν νησολογίων Πειραιῶν η κορδέττα «Υπαπαντή» 496 τόν. γκρός, τὸν κ. Παν. Κανδυλιώτην εἰς τὸν κ. Χρ. Παντουδάκην ἄντι 235 ἑκατ. δραχμῶν.

— «Επίσης τοῦ 35 1/3 % τοῦ πικ «Μεσσαρία» 224 τόν. γκρός, τὸ μικρὸν τάνκερ «Εγεώργιος Π.» 706 τόν. γκρός, παλωθέν εἰς Ινδίας, ἐποτήρην «Αστασία Νομικού» 4855 τόν. γκρός, παληδέν εἰς Ιτανίανον εἰς τὸν κ. Κ. Τσεκουράν εἰς τὸν κ. Κ. Τουλιάντον εἰς τὸν κ. Κ. Λιγνάδην.

— Διεγράφοντας ἐπὶ τὴν νησολογίων Πειραιῶν η κορδέττα «Υπαπαντή» 496 τόν. γκρός, τὸν κ. Παν. Κανδυλιώτην εἰς τὸν κ. Χρ. Παντουδάκην ἄντι 235 ἑκατ. δραχμῶν.

— «Επίσης τοῦ 35 1/3 % τοῦ πικ «Μεσσαρία» 224 τόν. γκρός, τὸ μικρὸν τάνκερ «Εγεώργιος Π.» 706 τόν. γκρός, παλωθέν εἰς Ινδίας, ἐποτήρην «Αστασία Νομικού» 4855 τόν. γκρός, παληδέν εἰς Ιτανίανον εἰς τὸν κ. Κ. Τσεκουράν εἰς τὸν κ. Κ. Τουλιάντον εἰς τὸν κ. Κ. Λιγνάδην.



**ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ** (παναμ.): 'Εξεφόρτωσεν εις Ντάρμπαν 350 τ. σιτηρών, βλαδέντας, λόγω διαφρής τού καυσίμου πετρελαίου και όπελευσες διά Λορέντζο Μαρκές, λιμένα προηρισμού τού φορτίου του.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΡΑΓΚΟΣ**: 'Ανελκυσθέν δάνει ζημιών, έξεφόρτωσεν εις Φρέι Μπέντος και ἐπελευσεν εις Βικτώριαν (Βραζιλίας) πρός φόρτωσιν.

**ΕΚΟΡΣΑ·Π.** (παναμ.): 'Ορισμέναι καρφώσεις του εύριθμου χαλαραί, παρεπήρη δὲ καὶ έλαφρό διάφρος εις το διπύθμενον τού Νο 1. 'Εξετελέσθησαν αἱ δεουσαὶ οἰποιειν εις 'Αγίου Φραγκίσκου.

**ΚΟΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ**: 'Προφέρουντον ἐκ Νόρφολκ, κατέπλευσεν εις 'Αμβρέστον μὲ δημιας τινάς εις τά ὑπερκατασκευάσματα.

**ΕΜΑΡΠΗΣΣΑΣ**: 'Ηγυροδόλησεν εις τον Κεράτιον Κόλπον. 'Ο ἀφάδοστος τού Νο 4 κύντος ἔξεφροτόθη και πρήσεις ή ἔξεφόρτωσης τού Νο 5, ὥπερ ἔχει βλαβή ἐκ τῶν θύελλων. Μετά τὴν ἐκτέλεσην προσωρινήν ἐπισκευήν, θά χορηγηθῇ εις τὸ σκάφος πιστοποιητὸν ναυτοπλοίας δι' 'Αγγλίαν.

**ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗΣ**: 'Επισκευάσαν τάς ζημιάς του εις Γένοβαν, ἀπέλευτες διά Πειραιά και Μαύρην Θάλασσαν.

**ΥΑΡΟΥΣΣΑΣ** (εχ 'Εκρήτης): 'Παραμένει εις Μοντεδίδος, λόγω ἀπωλείας τού πηδαλίου του. Νέον πηδαλίον θέτει μεταφρέψῃ ἐξ 'Αμερικῆς ή 'Αγγλίας, διότι ή κατασκευή νέου τοιστου εις Μοντεδίδος θὰ ἀπτει χρόνος δεκα εβδομάδων.

(Μαΐου 6)

## Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

### 'Εκ Βορείου Αμερικῆς και Καναδᾶ

**ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ** ἐκ Χάμπτον ρόδης 10.000 τόν. γαιανθράκων διά Βρέμην 56)—, φόρτωσις 1—16 'Ιουνίου.

**ΦΡΙΞΟΣ** (παναμ.) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τόν. γεννημάτων διά Χαϊδαν δολ. 13.50, μὲ 750 τόν. ἐλευθέρων ἔκφρτωσιν, φόρτωσις 20 Μαΐου—10 'Ιουνίου.

**ΕΝΙΚΟΣ** (λιβερ.) ἐξ 'Αγίου Λαυρεντίου 9000 τόν. γεννημάτων δι' 'Αμβρέστον ή Ρόττερνταν δολ. 8, φόρτωσις 2—14 'Ιουνίου.

**ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΟΝ** ἀπό ανατολικὸν Καναδὸν 2200 φόδομς υλείας δι' 'Αγγλίαν 275)— το στατόρ, φόρτωσις 2—20 'Ιουνίου.

**ΕΒΑΣΙΛΕΙΟΣ** (παναμ.): ἐξ 'Αγίου Λαυρεντίου 9500 τόν. γεννημάτων δι' 'Αμβρέστον—Αμβούργον ρέιντς 65)—, μὲ 3000 τόν. ἐλευθέρων ἔκφρτωσιν, φόρτωσις 15—28 'Ιουνίου.

**ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ** (παναμ.): ἐξ 'Αλμπανίαν 9200 τόν. γεννημάτων διά Σάντος και 'Αντωνίαν δολ. 13.25, φόρτωσις 20 Μαΐου—1 'Ιουνίου.

**ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ** ἐκ Χάμπτον ρόδης, Βαλτιμόρης ή Φιλαδελφείας 6500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμβρέστον ή Ρόττερνταν 61)—, μὲ 3000 τόν. ἐλευθέρων ἔκφρτωσιν, φόδομς ή 'Αμβούργον 63), μὲ 2500 τόν. ἐλευθέρων ἔκφρτωσιν, φόρτωσις 10—25 Μαΐου.

**ΑΡΑΜΠΑ** (λιβερ.): ἐξ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμβρέστον ή Ρόττερνταν 60) μὲ 3000 τόν. ἐλευθέρων ἔκφρτωσιν, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

**ΣΥΖΡΟΣ** (εχ Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμβρέστον ή Ρόττερνταν 62), φόδομς διά Γερμανίαν 64), φόρτωσις 17 Μαΐου—10 'Ιουνίου.

**ΟΦΟΡΥΣΣ** (σημ. ἀγγ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων διά γερμανικὸν λιμέναν Βορ. Θαλάσσης δολ. 8.90, φόρτωσις Μάϊου.

**ΑΙΜΠΕΡΤΥ** ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τόν. γεννημάτων δι' 'Ελλάδα δολ. 16.50, ἐλευθέρων ἔκφρτωσιν, φόρτωσις Μάϊου.

**ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕΣ** (παναμ.): ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων διά Βροντλίδων δολ. 13.50, φόρτωσις Μάϊου—'Ιουνίου.

**ΣΤΑΥΡΟΣ** (παναμ.): ἐξ 'Αγίου Λαυρεντίου 8500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβρέστον—'Αμβούργον ρέιντς 67) 6, φόρτωσις 30 Μαΐου—9 'Ιουνίου.

**ΡΕΝΑ** (παναμ.): ἐξ Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβρέστον ή Ρόττερνταν 62), μὲ 3.000 τ. ἔκφρτωσιν, φόδομς διά γερμανικούς λιμένας Βορείου Θαλάσσης 64) 6, μὲ 2500 τ. ἔκφρτωσιν, φόρτωσις 26 Μαΐου—10 'Ιουνίου.

**ΕΞ Αγγλίας και Κόντινεντ**

«ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ» (εχ Ρόττερνταν 7000 τόν. γαιανθράκων δι' ένα ελληνικὸν λεμνά 38)—, φόρτωσις Μάϊου—'Ιουνίου.

### 'Εκ Μεσογείου και Αδριατικῆς

**ΔΙΔΩ** (όλλανδ.): ἀπό Βασιλικὸν 2300 τόν. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταν 42)—, φόρτωσις Μάϊου.

**ΑΛΙΑΚΜΩΝ** (εχ Σαδόνας 9000 τόν. θειεῖκης ἀμμωνίας εις σάκκους διά Φορμόζαν δολ. 12.90 φιο, μὲ 1200 τόν. φόρτωσιν, 1200 τόν. ἔκφρτωσιν, φόρτωσις 26 Μαΐου—16 'Ιουνίου.

**ΤΑΜΑΡΑ** (ισραηλ.): ἀπό Βασιλικὸν 2000 τόν. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταν 42), φόρτωσις Μάϊου.

**ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ.** ἐκ Βρυτοῦ 2100 τόν. γενικῶν ειδῶν δι' ένα λιμένα Περσικοῦ Κόποτο και ἀποκοπή λίρας 11.000, φόρτωσις Μάϊου.

**ΡΙΜΟΝ** (ισραηλ.): ἀπό Βασιλικὸν 2000 τόν. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταν 42), φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

**ΓΙΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΑ** (εχ Καζαμπλάγκας 3400 τόν. φωσφάτων διά Βενετίαν 35) 6, φόρτωσις 10—20 Μαΐου.

**ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ** (Κοσταρίκας): ἀπό Πόρτ Βέσμε (Σαρδηνία) 1900 τόν. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταν 46) 6, φόρτωσις 16—25 Μαΐου.

**ΦΡΑΓΚΙΣ** (εχ Βηρυτοῦ 1500 τόν. παλαιοσιδῆρων δι' ένα λιμένα 'Αδριατικῆς δολ. 6.40, φόρτωσις Μάϊου.

**ΦΑΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ** (παναμ.): ἀπό Σφάξ 3100 τόν. φωσφάτων διά Πειραιά 25)—, φόρτωσις Μάϊου.

**ΕΛΑΕΥΣΙΣ** (εχ Πειραιῶς 2500 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταν 41)—, ἀμεσος φόρτωσις.

### 'Εκ Μαύρης Θαλάσσης

**ΕΛΠΙΣ** (εχ Όθησσον 2450 τόν. γαιανθράκων διά Μασσαλίαν 55)— φίο, φόρτωσις 15—30 Μαΐου.

**ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗΣ** (εχ ένα λιμένα Μαύρης Θαλάσσης 5700 τόν. γεννημάτων δι' Αλεξανδρείαν 36) φίο, φόρτωσις Μάϊου.

ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Η Εταιρία μας ἀναλαμβάνει τὴν ΑΠΟΣΤΟΛΗΝ ΔΕΜΑΤΩΝ, μαλλίνων ύφασμάτων ἀεροπορικῶν ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, 'Αγγλικῆς κατασκευῆς, σὲ τιμᾶς ἀσυναγωνίστους.

Αἱ χιλιάδες εὐχαριστηρίοις ἐπιστολαί, τάς δόποιας κρατοῦμεν ἐκ μέρους ἔξυπητητέντων ναυτικῶν, εἶναι ή καλυτέρα ἔγγυης διὰ τὸ ὑψος τῶν ἔργατων τῆς Εταιρίας μας.

Γράφατε μας εἰς τὴν κάτωθι διεύθυνσιν, ἵνα σᾶς ἀποστείλωμεν δείγματα καὶ τιμᾶς.

**VIOLARIS & CONNARD**  
ENGLISH WOOLLEN MANUFACT.  
8, Duke's Place, Aldgate  
LONDON E.C. 3.—ENGLAND

**ΦΑΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ** ἐξ 'Ινεμπόλεως 3.000 τ. μεταλλευμάτων διά Καρόντε 51)—, φόρτωσις ἄρχες 'Ιουνίου.

**ΕΓΕΡΓΙΟΣ ΝΟΤΑΜΙΑΝΟΣ** (εχ Σαμφούντος 7000 τ. γεννημάτων διά Μασσαλίαν 47) 6, ἐπειρον λιμένα Νοτιού Γαλλίας 49)—, φόρτωσις Μάϊου.

**ΈΣ Ινδιῶν, Αύστραλίας και Απων Ανατολής**

**ΠΑΝΑΓΙΑ** (παναμ.): ἀπό Μάλινλοκ 9500 τόν. χρωμάτου δι' ἀμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας), δολ. 80, φόρτωσις 10—30 Αὔγουστου.

**ΕΥΦΡΑΤΗΣ** (παναμ.): ἀπό Καρότας 361.000 κ.π. διά δέματα ἄλας και ἡ γενικὸν φόρτωσις διά Τσιταγκούκ 62) 6 τά 55 κ.π., καντσέλλο 10 'Ιουνίου.

**ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ** (παναμ.): ἀπό Καλκούτας 5500 τόν. γαιανθράκων διά Κολόμπο 62) 6 (τρία συνεχῆ ταξίδια), καντσέλλο 31 Μαΐου διά το α', ταξίδιον.

**ΔΥΟ ΛΙΜΠΕΡΤΥ** (της ετ. 'Αιδανού') ἀπό Ντουγκουν 9000 τόν. μεταλλευμάτων ἔκστασις δι' 'Ιανουαρίου 50)— φίο, μὲ 900 τόν. φόρτωσιν και 1000 τόν. ἔκφρτωσιν, φόρτωσις 1—8 'Ιουλίου.

**ΝΤΟΜΙΝΑ** (παναμ.): ἀπό Καρότας 547.000 κ.π. ἄλατος και ἡ γενικῶν εἰδῶν διά Τσιταγκούκ η Τσόλαν 62) 6 τοὺς 55 κ.π., φόρτωσις 10—30 'Ιουνίου.

### ἘΚ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

**ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ** (παναμ.): ἀπό Τακοράντι 9500 τόν. μαγκανέζας δι' ἀμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) δολ. 8.50, φόρτωσις 1—31 Αὔγουστου.

**ΚΩΝΑΤΡΑ** (παναμ.): ἐκ Κούβας 9000 τόν. ζαχάρεως δι' ἔνα λιμένα Περσίας δολ. 25, φόρτωσις 10—20 Μαΐου.

**ΚΑΤΕΡΙΝΑ** (παναμ.): ἐκ Κούβας 4900 τόν. ζαχάρεως (τμῆμα φορτίου) διά Βρυτού, λαπτάκιας δι' Τριπολίδας δολ. 21.50 'γκρες τέρμες', φόρτωσις 20 Μαΐου—10 'Ιουνίου.

**ΑΤΑΛΑΝΤΗ** (ἀπό Μονρέδιος 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Μόντρεαλ δολ. 6.65, μὲ 1 δολ. ἔκφρτωσικό, φόρτωσις 28 Μαΐου—14 'Ιουνίου.

**ΑΡΙΩΝ** (παναμ.): ἐκ Κούβας 7800 τόν. ζαχάρεως δι' 'Αγγλίαν 95)—, φόριον ἀπό Σάντο Ντομίγκο 87) 6, φόρτωσις 5—25 'Ιουνίου.

**ΑΜΑΙΤΩΣΙ** (εχ Αρχαγγέλου 2000 φόδομος ζυλείας δι' ἀνατολικὴν ὀπτήν 'Αγγλίας 240)— τὸ φόδομος (τρία συνεχῆ ταξίδια), φόρτωσις 10—100 Μαΐου—10 'Ιουνίου.

**ΔΑΝΑΠΡΙΣ** (παναμ.): ἐκ Σουηδίας 1000 φόδομος ζυλείας διά Ζογκουλντόκ 280)— τὸ φόδομος (τρία συνεχῆ ταξίδια), φόρτωσις 10—100 Μαΐου—10 'Ιουνίου.

**ΕΔΑΝΟΝΠΟΡΟΣ** (λιβερ.): ἐκ Σουηδίας 10.800 τόνων d.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25—26 τόν. τερμάτερ, διά δέματα, ταχύτης 5—10 μιλίων, μὲ καπανταρίδοις εις Χάμπτον δολ. 5—10 Μαΐου, ἐπαναπαραδόσιος εις Χάμπτον ρόδης).

**ΘΕΟΤΟΚΟΣ** (λιβερ.): ἐκ Καραϊβικῆς 10.000 τόν. πετρελαιοειδῶν διά δέματα εις έπιπλος δι' ἀμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) 22 ½ % ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Επονίου.

**ΜΥΡΤΩ** (διδύνορ.): ἐκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 10.000 τόν. πετρελαιοειδῶν διά δάναος Καναδῶν 40% ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Επονίου.

**ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ** (παναμ.): ἐκ Κούβας 9000 τόν. μελάσσης δι' ἀμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) 40% ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μάϊου.

**ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ** (λιβερ.): ἐκ Κούβας 9000 τόν. μελάσσης δι' Αδριατικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) 50% ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μάϊου.

**ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ** (εχ Κούδας 10.000 τόν. μελάσσης δι' Αδριατικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) 35% ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μάϊου.

**ΜΑΤΑΠΑΣ** (παναμ.): ἐκ Περσικοῦ Κόλπου 9500 τόν. πετρελαιοειδῶν δι' Ιταπωνίαν 50% ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μάϊου.

**ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ** (παναμ.): 4500 τόν. πετρελαιοειδῶν δι' Ιταλίαν 42 ½ % ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου (25% τού ναυλού καταβλητέα εἰς δελλάρια), φόρτωσις μέσα Μάϊου.

**ΓΙΟΥΜΠΛΑΝΤ** (παναμ.): 15.000 τόν. τερμάτερ διά δέματα Επονίου.

**ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ** (λιβερ.): ἀπό Σιδηνά 17.000 τόν. πετρελαιοειδῶν δι' άμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) 35% ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Ιουνίου.

**ΕΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ** (ἀπό Τομπικό 8000 τόν. πετρελαιοειδῶν διά Κόντινεντ 75% ἐπί πλέον τῆς βάσεως τού βρετανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μάϊου.

**ΒΑΛΙΕΝΤΕ** (λιβερ.): ἐκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 15.000 τόν. πετρελαιοειδῶν δι' ἀμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) 15% ἀνά τῆς βάσεως τού ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μάϊου.

**ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ** (λιβερ.): ἐκ Κούδας 9500 τ

# ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	02	2453	διηλήθεις Σουέζ 12 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Ευγενία I. Χανδρή	18	2974	διηλήθεις Οράν 6 Μαΐου διά Μαντιλούσιό
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Μπουνέος "Άυρες 2 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υιοί Δ. Πανταλέωντος	11	4248	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου διά Τσάρλεστων
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν. & Άδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7176	διηλήθειν "Αγιον Βικέντιον 1 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργ. Χαλκιάς	24	3658	άνεχ. Λορεντζ Μαρκές 24 'Απρ. διά Τσιταγκόγκ
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Αρ. Αναστασάτος	18	2858	διηλήθειν ανοικτά Βαλένθιας 3 Μαΐου διά Νέαν Γήν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαΐου διά Ντακάρ
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υιοί Γ. Σιγάλα	08	2098	άνεχ. Μομπάσσα 10 Μαΐου διά Ντάρ είς Σαλάμ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Πετσόπουλος κλπ.	22	988	άνεχ. Λαρεντζ Μαρκές 24 'Απρ. διά Τσιταγκόγκ
ΑΙΟΛΟΣ	Π. και Μ. Λύρας	18	5686	διηλήθειν ανοικτά Βαλένθιας 3 Μαΐου διά Νέαν Γήν
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιβανού» Α. Έ.	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαΐου διά Ντακάρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρέαδης	44	7207	είς ταξίδια 'Ελλάδος — Τεργέστης
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Μοντεβίδεο 28 'Απρ. διά Τακοράντι
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» Α. Έ.	43	7194	διηλήθειν Παναμάν 28 'Απρ. διά Γένοβαν
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λουζής	43	7176	έφθ. Γκάλερεστων 6 Μαΐου
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαϊμός και Πατέρας	42	7177	έφθ. Κοστίν 2 Μαΐου
ΑΝΔΡΙΟΣ	Ίω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	διηλήθεις Σιγκαπούρην 21 'Απρ. διά Βαγκούμερ
ΑΝΙΑ	Ν. Λυκιαρδόπουλος.	44	7257	άνεχ. Μπιλμπάο 13 Μαΐου διά Ούδρικην
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	Γουλανδρή.	19	5173	άνεχ. Βούδανη 14 'Απρ. διά Δυτ. άκτην Αμερικής
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κουδήλη	21	4358	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 3 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7191	διηλήθεις Ντόρερ 6 Μαΐου διά Πόρτο Ρίκο
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαϊμός και Πατέρας	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 11 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Κ. Πετρούτσης	21	4786	έφθ. Νοδοράσικην 6 Μαΐου
ΑΓΡΟΝΑΥΤΗΣ	Κ. Πετρούτσης	01	3634	διηλήθεις Σουέζ 9 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΑΡΓΩ	Ελληνικόν Δημόσιον	18	5532	είς Βενετίαν άπό 25 'Απρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά και Σία	19	4683	άνεχ. Σαφάργα 8 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άνεχ. Σουάν 24 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΑΣΗΜΙΝΑ	Π. Μπάκιας	92	951	είς θέσιν 30 Β. και 33 Δ. Μαΐου 8 διά Αλεξάνδρειαν
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άργει Μασσαλίαν άπό 30 Νοεμβρίου
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	έφθ. Αμέρερσαν 12 Μαΐου
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Ρίον Ιανέριον 6 Μαΐου
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Νάρδικ 7 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	22	3846	άνεχ. Κωνσταντινούπολιν 8 Μαΐου διά Αμδούργον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	Υιοί Δ. Κυδωνιέως	18	4289	έφθ. Νόρτεργχαμ 8 Μαΐου (διά Τάιν)
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσος	44	7176	διηλήθεις Γιβραλτάρ 12 Μαΐου διά Μίδδλεσμπρο
ΓΕΩΡΓ. Π. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	έφθ. Μάλταν 28 'Απρ. (είτα Αλεξάνδρειαν)
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άργει Πειραιά άπό 29 Απρ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	είς θέσιν 30 Β. και 42 Δ. Μαΐου 6 διά Λονδίνου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ιανδρέαδη	43	7176	έφθ. Αλεξάνδρειαν 3 Μαΐου
ΓΙΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	14	2401	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 11 'Απρ. διά Εύρωπην
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Ν. Παπαδάτος	18	1176	άνεχ. Κάρδιφ 4 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλίμενοπούλου	44	7176	είς μεταφοράς έν Έλλαδι
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινού	24	2740	είς θέσιν 27 Β. και 70 Δ. Μαΐου 5 διά Γκάλερεστων
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	07	3016	είς Βενετίαν άπό 16 Μαρτίου. Έναυλώθη
ΔΕΣΠΩ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	21	1679	έφθ. Καλκούταν 6 Μαΐου
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υιοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	άνεχ. Φρητάσου 5 Μαΐου
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιέως	26	4862	άνεχ. Μπόναν 9 Μαΐου, Γιβραλτάρ 13 διά Τάιν
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ	«Αλγιάν» Α. Ε.	44	7207	άνεχ. Σίνθεν (Αύστραλ) 9 Μαΐου
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. και Β. Πανταλέων	43	7176	είς θέσιν 24 'Απρ. διά Β. Ειρηνικόν
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7176	διηλήθεις Πούλο Μπούκομ 12 Μαΐου διά Νιούπορτ
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	20	1603	διηλήθεις Πόρτ Σαΐδ 5 Μαΐου διά Βενετίαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανού	37	4839	έφθ. Αλεξάνδρειαν 8 Μαΐου
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	είς Μαρακάπιμπο 2 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	έφθ. Τακοράντι 26 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκών» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	είς θέσιν 11 Β. και 45 Δ. Μαΐου 2 διά Σαϊγκόν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Στεβάτος και Σία	43	7176	διηλήθεις Ντόρερ 10 Μαΐου διά Χούοτον
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού — Πρίντεζη	21	1549	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 10 Μαΐου διά Πειραιά, έφθ. 13
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεχ. Νάρδικ 9 Μαΐου διά Αγγλίαν
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	άνεχ. Σμυρνην 7 Μαΐου διά Λονδίνου
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαϊμός	43	7176	διηλήθεις Αδεν 3 Μαΐου διά Σαϊγκόν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική Καλλιμαν.	44	7207	διηλήθεις Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Βόρ. Αμερικήν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	διηλήθεις Αλέγριον 2 Μαΐου διά Ηνωμένας Πολιτείας
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Γένοβαν 8 Μαΐου διά Κωνσταντινούπολιν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	Α. Πρίντεζης	19	1492	έφθ. Οδόσσον 11 Μαΐου
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΙΤΙΝΑΣ	Άδελφοι Σιτινά	43	7244	έφθ. Χακοδάτην 8 Μαΐου
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	άνεχ. Βαγκούμερ 10 Μαΐου διά Νότιον Αφρικήν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδίω Σιγάλα	21	2369	διηλήθεις Αδεν 28 'Απρ. διά Γένοβαν
ΕΥΑΝΘΙΑ	υιοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	έφθ. Βαγκούμερ 4 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	43	7177	διηλήθεις Λός Αντζελες 18 'Απρ. διά Πουσάν
ΕΥΘΑΛΙΑ	«άδ. Γουλανδρή»	18	3553	έφθ. Κολόμπο 7 Μαΐου
ΕΥΠΛΟΙΑ	Γεώργης Χρ. Λαϊμός	18	5687	άνεχ. Σουάν 3 Μαΐου διά Βενετίαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	έφθ. Βαλένθιαν 5 Μαΐου
ΕΥΡΩΤΑΣ	Ι. Κουμάνταρος	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαΐου
ΕΥΦΡΑΤΗΣ	Ηλίας Φραγκός	29	4230	άνεχ. Τσιταγκόγκ 26 'Απρ. διά Καλκούταν
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	έφθ. Τσιγκάτο 28 'Απρ.
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	διηλήθεις Πόρτ Σουάν 8 Μαΐου διά Ντάρ είς Σαλάμ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Ρίον Ιανέριον 10 Μαΐου διά Παραμαρίμπο
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	44	7198	έφθ. Αλεξάνδρειαν 1 Μαΐου και άνεχ. 12
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάκερ)	«Ελευθερίας - Σκριδάνος	10	5237	άνεχ. Ντακάρ 4 Μαΐου και Γιβραλτάρ 11
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	υιοί Σπ. Πολέμη	42	2865	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαΐου διά Κούβαν
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	διηλήθεις 500 μιλία Αν. της Μάλτας 5 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ	I. Ιωαννίδης	11	941	είς ταξίδια Ελλάδος — Τεργέστης
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρεύς» Α. Ε.	30	4123	έφθ. Μόντρεαλ 7 Μαΐου
ΘΕΤΙΣ	Μακρή — Φωνάρη	19	845	άνεχ. Γένοβαν 8 Μαΐου διά Σούσα
ΘΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	15	2557	έφθ. Φρίμαντλ 10 Μαΐου (διά Αγγλίαν)
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	είς Πόρτ Σαΐδ 8 Μαΐου. Έναυλώθη
ΙΓΟΡ	Απ. Πεζάς	43	7207	διηλήθεις Κωνσταντινούπολιν 6 Μαΐου διά Αγγλίαν
ΙΘΑΚΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	06	3916	έφθ. Ρόττερνταμ 12 Μαΐου
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	έφθ. Μπόναν 9 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ	Ν. Παπαδάτος	22	902	είς Γαύδην ύπο παραλαβήν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 9 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνών» κλπ.	44	10441	έφθ. Αμδούργον 11 Μαΐου

ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ . . . . .	Λουκάς Νομικός . . . . .	12	1594	έφθ. Βασόραν 10 Μαΐου και ἀνεχ. 11
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ . . . . .	Μάρκ. Φράγκος . . . . .	12	3442	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 7 Μαΐου
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ . . . . .	Εύγενία I. Χανδρή . . . . .	42	7035	ἀνεχ. Λός "Αντζελες 22 'Απρ. διὰ Πουσάν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	I. & *Αδ. Κ. Χ* πατέρας . . . . .	43	7244	εἰς θέσιν 6 Β. και 46 Δ., Μαΐου 2 δι' *Ἀργεντινὴν
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ . . . . .	*Ιω. Παράσχος κλπ. . . . .	13	1877	έφθ. Πειραιᾶ 10 Μαΐου
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ . . . . .	έτ. Χανδρῆ . . . . .	24	3226	όργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ . . . . .	Στ. Νιάρχος . . . . .	45	7240	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαΐου διὰ Γαλλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ . . . . .	άδ. Κουλουκουντή . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Τακοράντι 6 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειάν
ΚΑΣΟΣ . . . . .	«Κάσος» Α. Ε. . . . .	39	5215	διηλθε Λάδσεντ 2 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
ΚΑΣΤΩΡ . . . . .	άδ. Γράτσου . . . . .	44	7198	διηλθε Τρίνινταν 8 Μαΐου διὰ Βραζιλίαν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνική» Α. Ε. . . . .	43	10448	έφθ. Βαλτιμόρη 28 'Απρ.
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ . . . . .	υιοί Κ. Χατζηπατέρα . . . . .	13	3661	έφθ. Ρότερνταμ 13 Μαΐου
ΚΕΧΡΕΑ . . . . .	Θ. *Ἐπιφανείάδης . . . . .	44	7176	διηλθε Χονολούλου 24 'Απρ. διὰ Πουσάν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ . . . . .	Θ. *Ἐπιφανείάδης . . . . .	43	7198	έφθ. Βαλτιμόρη 4 Μαΐου
ΚΡΙΟΣ . . . . .	Μ. *Εμπειρίκος . . . . .	45	3805	έφθ. Πουέρτο Όροντα 3 Μαΐου
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ . . . . .	Δ. Πατέρας και Υἱοί . . . . .	27	4950	ἀνεχ. Μπούενος *Άρες 6 Μαΐου διὰ Πέπελ
ΚΥΡΗΝΕΙΑ . . . . .	*Έλλην. Μεσού. Γραμματί . . . . .	11	7537	έφθ. Γενόβαν 10 Μαΐου
ΚΥΜΑ . . . . .	*άδ. Λιβανῶν* Α. Ε. . . . .	43	7244	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 7 Μαΐου διὰ Μαντράς
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ . . . . .	άδ. Κ. Πατέρα . . . . .	43	7176	διηλθε Νότερ 11 Μαΐου διὰ Φορμόζαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η. . . . .	Γ. Ηλιόπούλος . . . . .	05	2527	διηλθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διὰ Πατρας
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	Ν. *Απόδικος . . . . .	45	7176	έφθ. Άμερσαν 26 'Απρ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ . . . . .	άδ. Λώς . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαΐου δι' *Ιαπωνίαν
ΛΑΚΩΝΙΑ . . . . .	I. Τσέγκας . . . . .	25	965	εἰς ταξίδια *Ανατ. Μεσογείου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ . . . . .	Θεόδ. Τεργιάλος . . . . .	43	7176	διηλθε Τρίνινταν 1 Μαΐου διὰ Κέϋπ Τάουν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ . . . . .	Θρ. Βογιατζίδης . . . . .	28	4573	διηλθεν *Αγιον Βικέντιον 3 Μαΐου διὰ Σάντος
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	*Μιχαλινός* Α. Ε. . . . .	43	7176	διηλθε Λάδσεντ 2 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	Εύαγγ. και Μ. Νομικός. . . . .	43	7176	έφθ. Λίβερπούλ 11 Μαΐου
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ . . . . .	*Λιβανός* Α. Ε. . . . .	45	7176	ἀνεχ. *Αμστερνταμ 8 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΜΑΙΩΤΙΣ . . . . .	άδ. Συνοδιοῦ . . . . .	19	3911	έφθ. Χουέλβαν 30 'Απρ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ . . . . .	*Άντ. Παπαδάκης . . . . .	42	7044	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Μαΐου δι' *Αμβέρσαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ . . . . .	Στέφ. Σοφιανός . . . . .	89	2187	ἀνεχ. έκ Πόρτ Σαΐδ 2 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ . . . . .	Εύγ. I. Χανδρῆ . . . . .	20	5401	έφθ. Τάιν 8 Μαΐου
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δε.) . . . . .	έτ. Χανδρῆ . . . . .	21	6703	ἀνεχ. Τζάκσονσινηλ 7 Μαΐου και Πενσακόλαν 12 εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ . . . . .	I. Πετρόπουλος . . . . .	11	1881	έφθ. Αμβούργον 13 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΛΩ . . . . .	άδ. Λώς . . . . .	43	7244	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 'Απρ. δι' *Αμβέρσαν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ . . . . .	I. Μ. Κουλουκουντής . . . . .	43	7176	έφθ. Ρεουνίδη 5 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ . . . . .	Γερ. Σταθάτος . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Γιανθάνων 2 Μαΐου διὰ Λός *Αντζελες
ΜΑΡΙΑΜ . . . . .	*Είρηνικος* Α. Ε. . . . .	44	7176	διηλθε Πιβραλτάρ 11 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ . . . . .	*Εμ. Βιντιάδης . . . . .	22	4949	διηλθε Σουέζ 4 Μαΐου διὰ Κουβέιτ
ΜΑΡΙΟΣ II . . . . .	Μιχ. Καραγεώργης . . . . .	22	1175	εἰς Κωνσταντινούπολιν 10 Μαΐου, ἐπισκευὴ ὀργει Μασσαλίων ἀπὸ 19 Δεκ.
ΜΑΡΠΗΣΑ . . . . .	N. Εύσταθιος . . . . .	19	5476	ἀνεχ. Λός *Αντζελες 18 'Απρ. διὰ Μουρόπαν
ΜΑΡΩ . . . . .	K. Ατυχίδης . . . . .	17	5585	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 22 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ . . . . .	άδ. Κουλουκουντή . . . . .	38	5548	διηλθε Σουέζ 12 Μαΐου διὰ Φορμόζαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ . . . . .	I. Θεοδώρακοπούλος . . . . .	44	7198	εἰς Οὐέλλιγκτων 8 Μαΐου
ΜΕΝΤΩΡ . . . . .	*Εκτώρ. Κ. Δρακούλης . . . . .	41	7157	έφθ. Σάν *Αντώνιο (Χίλις) 1 Μαΐου
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ . . . . .	κληρ. Λ. Καμπάνη . . . . .	20	5227	έφθ. Μπόνων 8 Μαΐου
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ . . . . .	έτ. Χανδρῆ . . . . .	24	1435	εἰς Τακόμαν 6 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΛ . . . . .	*Άδαμαστος* Α. Ε. . . . .	43	7207	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 22 'Απρ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ . . . . .	N. Εύσταθιος . . . . .	44	7176	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Μαΐου δι' *Ιταλίαν
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ . . . . .	έτ. Σ. Γ. *Εμπειρίκου . . . . .	18	5202	διηλθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διὰ Κάρδιφ
ΜΠΟΤΖΟΣ . . . . .	Δ. Νίτσος . . . . .	20	1114	εἰς Ούελλιγκτων 8 Μαΐου
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ . . . . .	*Ιω. Καρρᾶς . . . . .	44	7247	εἰς Τακόμαν 6 Μαΐου διὰ Μάζινλοκ
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	22	16991	θύμανε εἰς Πούλο Μπούκομ 8 Μαΐου διὰ Μαντράς
ΝΕΔΩΝ . . . . .	έτ. «Εύγενια» . . . . .	43	7176	διηλθε Πούλο Μπούκομ 8 Μαΐου διὰ Μαντράς
ΝΕΣΤΟΣ . . . . .	*Θεοφανώ* Α. Ε. . . . .	43	7176	έφθ. Νοβορωσίσκην 9 Μαΐου
ΝΗΡΕΥΣ . . . . .	*Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ. . . . .	37	5205	εἰς Ρότερνταμ ἀπὸ 10 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ . . . . .	Χ. Πατέρας και Σία . . . . .	43	7176	διηλθε Σουέζ 12 Μαΐου διὰ Φορμόζαν
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ . . . . .	E. Κουλουκ. - Καΐρης . . . . .	43	7196	ἀνεχ. Νέαν *Υόρκην 7 Μαΐου δι' *Ιταλίαν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	K. Μίχαλος . . . . .	13	4342	έφθ. Πειραιά 28 'Απρ. και Έλευσίνα 11 Μαΐου
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	*Ωκεανοπόρος* Α. Ε. . . . .	43	7194	διηλθε Πιβραλτάρ 6 Μαΐου διὰ Ρότερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7207	ἀνεχ. Μόντεραλ 8 Μαΐου διὰ Χάριφαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	27	5525	ἀνεχ. Τρίνινταν 10 Μαΐου διὰ Ταμπίκο
ΟΘΩΝ . . . . .	Φαφαλίοι και Σία . . . . .	44	7176	όργει *Αμβέρσαν ἀπὸ 21 Μαρτ., ἐπισκευὴ
ΟΔΑΓΑ . . . . .	*Εμπορ. - *Εφοπλιστική . . . . .	44	7176	έφθ. Βρέστην 29 'Απρ. (εἴτα Δουγκέρκην)
ΟΛΥΜΠΟΣ . . . . .	Κούλουθρος - *Εμπειρ. . . . .	18	5215	διηλθε Πιβραλτάρ 8 Μαΐου διὰ Μπανιόλι
ΟΝΤΡΥ . . . . .	K. Γράτσος . . . . .	45	7176	ἀνεχ. Τακόμαν 12 Μαΐου διὰ Ρίον *Ιανεῖρον
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ . . . . .	Κων. B. Σκαρβέλης . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Νέαν *Υόρκην 9 Μαΐου διὰ Λιθόρο
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ . . . . .	*Τράπιτσ Σο . . . . .	18	5525	διηλθε Νότερ 2 Μαΐου διὰ Μπόνων
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ . . . . .	M. Πιάγκος κλπ. . . . .	17	3704	διηλθε Κωνσταντινούπολιν 9 Μαΐου διὰ Ρωσίαν
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ . . . . .	*Ωκεανός* Α. Ε. . . . .	19	5182	διηλθε Πιβραλτάρ 6 Μαΐου διὰ Θεσσαλονίκην
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ. . . . .	A. Καραδίας . . . . .	43	7176	έφθ. Καρντένας 4 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ . . . . .	*Ιω. Γ. Π. Λιβανός . . . . .	43	7176	ἀνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 9 Μαΐου διὰ Βρέμην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ . . . . .	Πάνος Κουμάνταρος . . . . .	44	7244	ἀνεχ. Λός *Αντζελες 1 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ . . . . .	K. Π. Λαιμός . . . . .	20	5194	όργει Γκρήνοκ ἀπὸ 9 Μαρτίου
ΠΑΡΑΛΟΣ . . . . .	H. Πατέρος κλπ. . . . .	18	4344	ἀνεχ. Βιζαγκαπταύμ 6 Μαΐου διὰ Καράτοι
ΠΕΡΙΚΛΗΣ . . . . .	*Ιόνιον* Α. Ε. . . . .	43	7176	έφθ. Πειραιά 9 Μαΐου
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ . . . . .	*Ιω. Μ. Νικηφόρος . . . . .	24	5026	έφθ. Βούδανη 3 Μαΐου
ΠΕΤΑΛΟΙ . . . . .	Μαρ. *Εμπειρίκος . . . . .	45	3822	ἀνεχ. Νέαν *Ορλέαν 3 Μαΐου διὰ Λάς Γκουαΐρα
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III τάνκερ	υιοί Π. Γουλανδρῆ . . . . .	44	10448	έφθ. Κολομβίαν 7 Μαΐου
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	23	4693	διηλθε Σουέζ 5 Μαΐου διὰ Ράς Τανούρα
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ . . . . .	Μάρκος Νομικός . . . . .	42	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 11 Μαΐου
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ . . . . .	έτ. «Αθηναία» . . . . .	44	7207	ἀνεχ. Λονδίνου 9 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
ΠΗΝΕΙΟΣ . . . . .	Στρ. *Ανδρεάδης . . . . .	43	10193	έφθ. Πειραιά 9 Μαΐου
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Μιχ. Βερνίκος . . . . .	96	1594	ἀνεχ. Φόλευ 11 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΠΟΠΗ . . . . .	Σ. Σταυρίδης κλπ. . . . .	43	952	όργει Αμπελάκι 14 Μαΐου
ΠΟΣΕΙΔΩΝ . . . . .	Βαγιάντης και Σία . . . . .	16	1765	εἰς μεταφοράς ἐν *Ελλάδι
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	υιοί Σιγάλα . . . . .	25	1412	διηλθεν Ούζαν 8 Μαΐου δι' *Εσμπτζεργκ
ΡΙΤΑ . . . . .	έτ. «Γαλαξίας» . . . . .	45	7176	έφθ. Βεγγάζην 7 Μαΐου
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪ-ΟΝΣ . . . . .	*Ελληνική* Α. Ε. . . . .	44	1923	ἀνεχ. Ειδονυάουθ 7 Μαΐου διὰ Κόλπον Μεξικοῦ
ΡΟΔΟΣ . . . . .	έτ. *Τρανσόπτερόλα* . . . . .	17	4908	ἀνεχ. Αμύρσαν 7 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
ΣΑΜΟΣ . . . . .	υιόι Δ. *Ιγγλέση . . . . .	43	7177	ἀνεχ. Κιουσάσω 1 Μαΐου διὰ Λάς Πάλμας
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ . . . . .	υιών Σιγάλα . . . . .	43	7176	διηλθε Σουέζ 26 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΟΥΣΑΝΝΑ II . . . . .	N. Παπαδότας . . . . .	08	811	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 Μαΐου
ΣΠΥΡΟΣ . . . . .	Γ. Στρίγκος κλπ. . . . .	43	2400	εἰς Ρότερνταμ ὑπὸ παραλαβὴν
ΣΤΑΜΟΣ . . . . .	Δ. Φαφαλίδης . . . . .	14	3801	εἰς Πειραιά, πλωτὴ σιταποθήκη
ΣΤΑΥΡΟΣ . . . . .	*Κάσος* Α. Ε. . . . .	25	4853	ἀνεχ. Ηστχαμ 8 Μαΐου διὰ Μπόνων
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ . . . . .	*Ιω. Κουμάνταρος . . . . .	44	7176	έφθ. Νεάπολιν 6 Μαΐου
ΣΤΥΛΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΣΠΟΥΛΟΣ . . . . .	άδ. Βλασσόπουλοι . . . . .	43	7244	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 Μαΐου διὰ Βρετ. Κολομβίαν
ΣΥΡΟΣ . . . . .	Δ. Γεωργόπουλος . . . . .	43	7176	εἰς θέσιν 55 Β. και 16 Δ., Μαΐου 5 διὰ Βαλτιμόρην

ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	20	844
ΓΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία I. Χανδρή	43	10448
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	11	3658
ΤΗΝΟΣ	I. Πετσόπουλος	11	1459
ΤΡΙΤΩΝ	Άδ. Γράτσοι	44	7207
ΥΔΡΑΙΟΣ II	'Αθαν. Κουλούρας	30	4557
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	Έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	44	7244
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπαπτης	27	757
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	45	7247
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176
ΧΙΟΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	39	5643
ΧΡΥΣΗ	υιοί Π. Γουλανδρή	44	7176
ΨΑΡΑ	Αναστασίου Φασαλίδης	45	7247

έφθ. Νταμμάμ 4 Μαΐου	BARKA (Yacht)
έφθ. Χάρδη 9 Μαΐου	BASILEIOS
έφθ. Κάρδη 4 Μαΐου	SELEVIOS
εις ταξίδια Πειραιώς — Τεργέστης	BRONZE-LTOP (Yacht)
άνεχ. Σιγκαπούρην 8 Μαΐου διά. Γιοκοχάμαν	BRONZE-LTOP (Yacht)
έφθ. Νουέβιτας 28 Απρ.	BIBIA (33)
εις Μοντενίδεο από 26 Απρ., επίσκεψη	BIKERDIOUZ (33)
άνεχ. Σφάξ 10 Μαΐου διά. Πειραιά	BIRLIMA
εις ταξίδια Μεσογείου	BISTAVANT (33)
εις Ριτζέκαν 1 Μαΐου	BITALI (18)
έφθ. Όδησσον 7 Μαΐου	BOKAN
διήλθε Πουλό Μπούκομ 4 Μαΐου διά. Άμβούργον	BORI
διήλθε Τρίνινταν 1 Μαΐου διά. Κέιπ Τάουν	BOYALION
έφθ. Χαμπτον ρόδης 11 Μαΐου.	CEPRAVIA
διήλθε Πουλό Μπούκομ 1 Μαΐου διά. Σουέζ	DEBRILODE
διήλθε Σιγκαπούρην 8 Μαΐου διά. Γιοκοχάμαν	DEPUBLINA
άνεχ. Λονδίνον 23 Απρ. διά. Κόλπον Μεξικού	DEPUBLINA

## Τὰ ύπό ζένας σημαίας φορτηγά μας

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Άθανας»	21	3271
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3976
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Άιτζιαν Μάρ»	10	1471
ΑΕΛΛΩ	έτ. «Ράιτσες»	44	7292
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πλανοσεάνικα»	43	7223
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Άλα Πλάτα»	43	7239
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άλουέρο»	44	7176
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλα»	25	4954
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλες»	29	5218
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Βιδαλετάς»	20	7016
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ	έτ. «Ντέλ Έτζεο»	44	7286
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	1935
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέριος»	44	7158
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Άκροπολις»	28	5133
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζέλιδια»	18	5599
ΑΛΙΚΗ Π. (δυνδ.)	έτ. «Τρανσόδλες»	44	7212
ΑΛΛΥ (λιβ.)	έτ. «κρηνιδίλλα»	12	3962
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμα»	19	5409
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ριό Μπλάγκο»	31	7923
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμουσο»	44	7207
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσαρτέρικο»	45	7149
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Άννιτσα»	44	7070
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διενήφο»	14	4164
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνιος»	08	1763
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Πλουσίκα»	04	4784
ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147
ΑΟΥΡΟΡΑ (δυνδούρ.)	έτ. «Ηγκλα»	44	7176
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Άλβινος»	28	5061
ΑΡΕΤΟΥΛΑ	έτη πηγες άγυροστατή	20	3380
ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοστ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	19	2609
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δυνδ.)	έτ. «Μιρασόλδρες»	38	10277
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ιστεμένια»	21	10388
ΑΡΜΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Αστρας»	43	7273
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπούνετε»	43	7176
ΑΡΤΕΜΙΔΙ	έτ. «Πουερτο Νουέντα»	43	7193
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Άρχων»	19	5524
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάνη Μιγκούελλ»	28	4809
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ωκεανός»	15	5751
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Νόρδεστ»	30	9031
ΑΣΠΙΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210
ΑΣΤΗΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ ντελ Σούρ»	22	7053
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττικός»	27	5214
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ.	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε-Α-Ρ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΌΡ (δεξ. Λιβ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	17094
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβερ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	7310
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7200
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	52	10930
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	50	8679
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ-Ι-ΛΟΤ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	48	10928
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	10908
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ.	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέρ»	42	7236
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρος»	27	5006
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζ»	44	7198
ΒΑ-Ι-ΜΕΑ (δυνδ.)	έτ. «Λάς Κρούτσες»	44	7178
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Σουνταιμερικάνι»	35	8072
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βαλιέντε»	43	10449
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ Αμερικάν»	44	7176
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Παναμέρικαν»	26	8624

ΒΑΡΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Βαπτόρες»	43	7180	έφθ. Ντεμεράρα 8 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορυδάντο»	43	7067	έφθ. Μαντράς 2 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	έτ. «Καστελλάνα»	45	7290	έφθ. Θρή Λίβερς 6 Μαΐου
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	έφθ. Νιού Ούεστμπιντερ 1 Μαΐου
ΒΕΝΟΥΣ (δύοδορ.)	έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	άνεχ. Τζακάρτα 5 Μαΐου διά Παλεμπάγκ
ΒΕΡΑΓΚΟΥΑΖ	έτ. «Επέζε»	41	796	άργει εις Πέραμα 14 Μαΐου
ΒΙΒΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	18	5576	ένθ. Τεργέστην 28 'Απρ.
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Βαλπαράσσο»	31	8440	διηλθε Σουέζ 8 Μαΐου διά Μπάχρεϊν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	έτ. Τρανσεντιτερράνιαν	17	2041	διηλθε Λισσαδών 5 Μαΐου δι' 'Εμδεν
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Μπέλο»	44	7154	άνεχ. Κιουράσω 1 Μαΐου δι' 'Αλγέριον
ΒΙΤΑΛΙ (λιβ.)	έτ. «Ρίο Μπέλο»	44	7154	εις Αιμουργόν από 18 Απρ., έπισκεψη
ΒΟΛΚΑΝ	έτ. «Βόλκαν»	43	7132	άνεχ. Αμστερνταμ 4 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίος»	42	7076	άνεχ. Λός "Αντζέλες 3 Μαΐου διά Λίβερπουλ
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούνα»	43	7156	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαΐου διά Κατάνην
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντα»	43	7271	έφθ. Βομβάν 25 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρτέ»	19	4653	έφθ. Σάντος 3 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβιο»	51	5739	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μερίντιαν»	19	5405	άνεχ. Αμστερνταμ 7 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	διηλθε Παναμάν 2 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΓΙΟΥΜΠΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Βαντόμα»	31	9889	διηλθε Πλύμουθ 6 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΓΚΕΡΒΑ-Ι-Σ (δεξ.)	έτ. «Οθέρου Τάνκερ»	43	10448	εις θέσιν 43 Β. και 34 Δ., Μαΐου 6 διά Ρόττερνταμ
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρα»	43	7263	έφθ. Πόρτλαντην (Ορέγκον) 7 Μαΐου
ΓΚΡΗΒΙΛΛΑ (λιβ.)	έτ. «Γουορλιτσάιντ»	20	6343	εις θέσιν 13 Ν. και 36 Δ., Μαΐου 7 διά Μοντεβίδεο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	51	20600	διηλθε Γιβραλτάρ 11 Μαΐου διά Φόλεϋ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20600	εις Μάττραπον υπό συμπληρώσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	διηλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διά Περσικόν. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διηλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διά Φόλεϋ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμσοκ»	44	7216	έφθ. Πόρτ Ελίζαμπετ 20 'Απρ.
ΔΗΜΟΣ ΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	έφθ. Βενετίαν 7 Μαΐου
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάλε»	20	6157	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 'Απρ. διά Βραζιλίαν
ΔΟΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρα»	19	812	άργει Μασσαλίαν από 9 'Απρ., έπισκεψη
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντο 'Αρένας»	29	6941	έφθ. Λονδίνον 6 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)	έτ. «Νόλιντο»	16	1977	λονδίνον 11 Μαΐου
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	έτ. «Πετρόλεο»	20	7744	άνεχ. Ντάρμπιαν 8 Μαΐου διά Λορέντζο Μαρκές
ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Στέλλας»	12	3663	άργει Άλεξανδρειαν από 30 Μαρτ.
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4991	έφθ. Γδύνιαν 6 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπέλο»	22	2480	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 8 Μαΐου (διαταγάς)
ΕΛΕΥΟΥΣΑ (Κοστ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	18	629	άργει Πειραιά από 24 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγια»	21	3345	άνεχ. Βιζαγιαπατάμ 10 Μαΐου διά Κουνταλόρε
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Εμμ. Γιαννουλάτος	28	6522	διηλθε Σουέζ 10 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγια»	10	1484	διηλθε Σουέζ 8 Μαΐου δι' 'Ερυθράν Θάλασσαν
ΕΜΑΝΣ ΙΠΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Τρανσασιφίκα»	43	7207	εις Χεραβάν από 21 'Απρ.
ΕΜΠΑ-Ι-Ρ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Τσέντουρυ»	44	7201	άνεχ. Πόρτ Εδεργκλαντ 1 Μαΐου διά Μαντράς. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάτα»	44	7207	άνεχ. Μπέλφαστ 3 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ	έτ. «Πομαδόζα»	43	7176	άνεχ. Όζακαν 24 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΕΝΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	52	12500	εις Μπίρκενχιντ, υπό συμπληρώσιν
ΕΝΤΟΥΚΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. ντέ Μάρφιλ	44	7240	άνεχ. Μπουένος "Άρες 8 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	έφθ. Πόρτο Αλέγκρε 6 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	εις Πόντος 2 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ. Γ.	έτ. «Κομάρκα»	45	7151	άνεχ. Λός "Αντζέλες 1 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Σάνι Νικόλας»	52	15500	εις θέσιν 5 Ν. και 89 Α., Μαΐου 8 διά Περσικόν Κόλπον
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάνι Νικόλας»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζέλες 8 Μαΐου διά Κορέαν
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάνι 'Αντώνιος»	45	7176	έφθ. Σάντος 5 Μαΐου
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	άνεχ. Πόττερνταμ 29 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ZAN ΚΙΚΗ	έτ. «Μπόνα 'Εσπεράντζα»	19	5950	άνεχ. Περουβίαν 8 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ	έτ. «Σόλερτον»	16	665	έφθ. Χούλι 5 Μαΐου
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνα»	20	5627	άνεχ. Βομβάνη 1 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. Λίβερπουλ 1 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	άνεχ. Λός "Αντζέλες 5 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Μαΐου διά Χαϊφόγκ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ	άδ. Σαμωνά	17	1276	εις Χούλι από 24 'Απρ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 Μαΐου
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ-ε. λιβ.)	έτ. «Ιντερόσεαν»	18	7019	άνεχ. Ζαράπ 27 'Απρ. διά Κιουρασώ
ΙΑΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αντιλάννα»	28	7350	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΙΑΕΝΑΟ	έτ. «Σιγκουένα»	43	7163	άνεχ. Τρίνινταντ 5 Μαΐου διά Γερμανίαν
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (λιβερ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	έφθ. Αρόμπια 4 Μαΐου και Κρίστοπαλ 9
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	διηλθε Τρίνινταντ 5 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Μοντεβίδεο 2 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	άργει Βαλτιμόρην από 25 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άνεχ. Χούστον 8 Μαΐου διά Μεξικόν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΝΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 1 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	διηλθε Τρίνινταντ 6 Μαΐου διά Μπουένος "Άρες
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (ονδ.)	έτ. «Μπατζίλ»	17	4719	άνεχ. Φάρο 2 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	διηλθε Κολόμπο 5 Μαΐου διά Πουσάν
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρίόνα»	22	8432	άνεχ. Φάρο 2 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκούτα»	43	7257	έφθ. Βομβάνη 8 Μαΐου
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	13	7710	άνεχ. Χερδουργόν 6 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	έφθ. Χάμπτον ρόδς 10 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεβέλ»	05	4298	έφθ. Νταμάρη 3 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Βοστώνη 6 Μαΐου διά Λός "Αντζέλες
ΚΑΡΜΕΝ (δύοδορ.)	έτ. «Μπαζίλ»	18	4647	έφθ. Μπουένος "Άρες 3 Μαΐου και Ροζάριο 8
ΚΑΡΡΕΝΑ	έτ. «Καρρένα»	21	4507	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαΐου
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	διηλθε Πούλο Μπούκομ 1 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΒΟΛΙΔΙ	έτ. «Χαλιέττα»	42	7192	έφθ. Μόλι 4 Μαΐου
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Βαλεντόρ»	44	7124	άνεχ. Χούστον 1 Μαΐου (διαταγάς)
ΚΑΒΟΠΛΑΤΑΝΟΣ	έτ. «Αλάγκοας»	44	7235	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαΐου δι' 'Ισπανίαν
ΚΑΒΟΣΤΑΡΑΣ	έτ. «Αραγκόν»	44	7192	διηλθε Παναμάν 4 Μαΐου δι' 'Ισπανίαν
ΚΑΒΟΦΡΥΓΕΛΟ	έτ. «Αρίκα»	42	5236	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
ΚΑΛΥΓΕΡΑ	έτ. «Καλύνεργο»	42	7178	διηλθε Σιγκαπούρην 10 Μαΐου διά Φορμόζαν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Πανμάρ»	43	7246	διηλθε Χονολουλού 5 Μαΐου δι' 'Ισπανίαν
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Καρνάσιον»	44	7281	άνεχ. Λίβερπουλ 9 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΚΕ-Ι-Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λιμπέριστα»	44	7281	έφθ. Αθεν 29 'Απρ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρο»	19	6064	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 'Απρ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κάνοπους»	41	7579	άνεχ. Νάρδικ 21 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιβ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	έφθ. Σαλβαντόρ 1 Μαΐου (διά Μπουένος "Άρες)
ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κοστ.)	K. Ατυχίδης	17	5700	άνεχ. Λός "Αντζέλες 1 Μαΐου διά Ντάνταν
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	έφθ. Σαλβαντόρ 1 Μαΐου διά Ντάνταν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	άνεχ. Λός "Αντζέλες 1 Μαΐου διά Ντάνταν
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	13	9424	έφθ. Καρένταντ 10 Μαΐου διά Γερμανίαν
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7933	άνεχ. Λός "Αντζέλες 4 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)	έτ. «Βαλεαρίκο»	44	7229	έφθ. Αρούμπαν 5 Μαΐου
ΚΟΡΣΑ-Ι-Ρ	έτ. «Αρίστομαρ»	43	7167	έφθ. Αγιον Φραγκίσκον 1 Μαΐου

ΚΟΡΣΙΚΑ (έπι6.)	έτ. «Μπάρου»	14	7475	έφθ. Κάδιξ 7 Μαΐου
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	άνεχ. "Ιψωτής 23 'Απρ. διὰ Κέι Ούέστ
ΚΡΥΟΝΕΡΙ	έτ. «Μαλδίνα»	44	7243	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 'Απρ. διὰ Χάμπητον ρόδς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Γιαδάτα 8 Μαΐου διὰ Καναδᾶν
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	έτ. «Ναβάρρα»	44	7165	έφθ. Βαγκούνερ 7 Μαΐου (δι' Αγγλίαν)
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	έφθ. Μπρεμερχάφεν 7 Μαΐου
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Ελλήνες αγυρασταὶ	45	7247	εἰς Ἀδελαΐδα ἀπὸ 19 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Ἐξεπλοραντόρ»	43	7207	άνεχ. Μπουένος "Άυρες 8 Μαΐου διὰ Βραζιλίαν
ΛΕΙΒΑΔΙΑ (δεξαμ.)	έτ. «Κάλομπρο»	43	7218	διῆλθε Τρίνινταν 28 'Απρ. διὰ Ντακάρ
ΛΙΜΠΕΡΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Πλαναμερικάνα»	44	7176	άνεχ. Περούδιαν 1 Μαΐου διὰ Χάψαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Ἀτλαντικάς	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διὰ Βομβάνην
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	27	6192	άνεχ. 'Αρντρόσσαν 3 Μαΐου δι' Αρούμπταν
ΜΑΙΡΗ (λι6.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5841	έφθ. Βομβάνη 7 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Ταμπόγκα»	19	6040	διῆλθε Τρίνινταν 21 'Απρ. διὰ Πόρτο Αλέγκρε
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Σάν Κάρλος»	17	5924	έφθ. "Αγιον Φραγκίσκον 3 Μαΐου
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	άνεχ. Κόμπη 7 Μαΐου διὰ Βαγκούνερ
ΜΑΡΑΘΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Ἀλατινομερικάνα»	11	1234	ἀργεῖ Μασσαλίαν ἀπὸ 17 'Ιαν.
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Οὐλτραμαρινώ»	43	7160	έφθ. Ἀλεξανδρειαν 6 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	έφθ. Νέαν Σκωτίαν 7 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	διῆλθε Παναμάν 29 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλ»	20	3326	άνεχ. 'Αρντρόσσαν 7 Μαΐου διὰ Χάλιφαξ
ΜΑΡΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	18	5564	εἰς Βομβάνη 6 Μαΐου ὑπὸ παραλαβῆν
ΜΑΡΖΟΡΥ	έτ. «Πούντος "Άλτα»	19	2323	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 23 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαγκλίδερα»	20	6109	ἀργεῖ Τεργέστην ἀπὸ 19 Φεβρ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ὀρίενταλ»	24	4701	διῆλθε Σαιν Τόμας 1 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΜΑΡΚΑΡ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	άνεχ. Νέαν Όρλεανην 26 'Απρ. δι' Αμερέσσαν
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Ρεσιφ 4 Μαΐου
ΜΑΡΝΑ	έτ. «Πλουέρτο Καμπέλλε»	42	7170	έφθ. Νεάπολιν 7 Μαΐου
ΜΑΤΑΠΑΛΑ (δεξ.)	έτ. «Μάρτορ»	20	7641	άργει 'Αμβέρσαν ἀπὸ 27 Μαρτ.
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζέδολια»	27	6382	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 1 Μαΐου
ΜΑΤΩΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόδο Πασιφίκ»	43	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 26 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πρώρα»	01	3568	ΕΒΥΘΙΣΘΗ εἰς τὸν λιμένα τοῦ "Αδεν 11 Μαΐου
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	έφθ. Πόρτ Τάλμποτ 8 Μαΐου καὶ Ντόβερ 11
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	ἀργεῖ Χάρτλεπουλ ἀπὸ 16 'Ιαν.
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αρίόνα»	19	7588	διῆλθε Λός "Αντζελες 8 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΟΝΤΕΡΕ-ΙΤΟΡ (δυνδ.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	άνεχ. Λίβερπουλ 3 Μαΐου διὰ Χάμπητον ρόδς
ΜΠΑΤΣΙ	έτ. «Πλαισούτε»	43	7176	έφθ. Κέιτ Τάουν 7 Μαΐου
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Οὐλτραμάρε»	20	6895	διῆλθε Σουέζ 5 Μαΐου διὰ Μόζι
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	16	3528	άνεχ. Πειραιά 13 Μαΐου διὰ Στρατώνι
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 'Απρ. διὰ Βρετ. Κολομβίαν
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	άνεχ. "Αγιον Βικέντιου 8 Μαΐου δι' Αρούμπταν
ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιαν	43	7176	έφθ. "Αγιον Φραγκίσκον 10 Μαΐου
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ. «Νέπτουν»	20	3078	ἀργεῖ 'Αλεξανδρειαν 12 Μαΐου, ἐπισκεψὴν
ΝΑΥΣΙΚΑ (λι6.)	έτ. «Κλόμπαλ»	44	7248	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 3 Μαΐου διὰ Χούστον
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	εἰς Μασσαλίαν ἀπὸ 25 'Απρ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «ΝΤέλ Έστε»	20	10474	άνεχ. Βοστώνην 8 Μαΐου διὰ Γερμανίαν
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτα»	43	7168	ἀργεῖ Μόντρεαλ 8 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	έτ. «Νάγκελο»	21	4979	έφθ. Σαιν Ναζαίρ 6 Μαΐου
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Άλσορες»	45	7023	έφθ. Σουραπάγια 29 'Απρ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ηστερι Σιφάριγκ»	43	7175	διῆλθε Γούκις 28 'Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΝΟΡΘ. ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Ντομίνικας	44	7176	διῆλθεν "Αδεν 4 Μαΐου διὰ Βομβάνη
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	διῆλθεν Χονδούλου 29 'Απρ. διὰ Φάσι
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Σίλετ»	42	7191	διῆλθεν "Αδεν 5 Μαΐου διὰ Βρετ. Κολομβίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Ναστόλη»	20	7030	έφθ. Ντόβερ 10 Μαΐου διὰ Γάστραν
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον) 25 'Απρ. (διὰ Βαγκούνερ)
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	εἰς Σείτιν 6.52 Β. καὶ 106 Α., Μαΐου 4 δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΟΛΛΥ	έτ. «Ελλήνες αγυρασταῖ	44	7240	άνεχ. Νέαν Όρλεανην 6 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κευπάκο»	25	5531	εἰς Σιένταμ ἀπὸ 19 'Απρ. ἐπισκεψὴν
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκραμπόσα»	44	7244	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διὰ Βομβάνη
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	έφθ. Δουγκέρων 8 Μαΐου (διὰ Κέιπ Τάουν)
ΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βέρντε»	43	7246	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιου 3 Μαΐου διὰ Νέαν Υόρκην
ΟΛΓΑ	έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	άνεχ. Μπούενος "Αύρες 20 'Απρ. διὰ Κιουρασώ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	48	11298	έφθ. Σαμψούντα 28 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17720	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διὰ Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	διῆλθε Βαλτιμόρη 8 Μαΐου διὰ Λονδίνον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 4 Μαΐου διὰ Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	άνεχ. Σιδόνια 6 Μαΐου διὰ Νέαν Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17724	διῆλθε Σουέζ 10 Μαΐου διὰ Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	13019	έφθ. Κίελον 4 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ.Ι-Μ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17724	διῆλθε Ντόβερ 10 Μαΐου (διαταγάς)
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άνεχ. Κιουρασώ 1 Μαΐου (διαταγάς)
ΟΝΤΒΑΡ II	έτ. «Μιραφλόρα»	18	1852	άνεχ. Βοστώνην 2 Μαΐου διὰ Σαιν Στέφεν
ΟΥΜΡΑΝ (Κοστ.)	K. Ατυχίδης	10	2439	άσογει Μασσαλίαν 10 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. Αλέξ. Γούναρης	19	5701	άνεχ. Σάντος 8 Μαΐου διὰ Παραμαρίπο
ΟΣΕΑΝ ΑΗΝΤΕΡ	έτ. «Ντούζον»	44	7210	άργει Σιένταμ ἀπὸ 17 'Απρ., ἐπισκεψὴν
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιλλ»	43	7176	έφθ. Βαγκούνερ 5 Μαΐου
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ιρκαρ»	20	3280	άνεχ. Κοζικόντε 7 Μαΐου διὰ Καράτσι
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάτρι»	17	992	έφθ. Βηρυττού 7 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαποφώ»	44	7223	άνεχ. Ρίον Ιανέριον 1 Μαΐου διὰ Φρητάουν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ἐντερνάσιοναλ»	44	7210	άνεχ. Βαλτιμόρη 8 Μαΐου διὰ Κεελόγκ
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	άνεχ. Σαβάνναν 5 Μαΐου διὰ Πενσακόλαν
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναμ. - Εουροπόεα»	19	5555	έφθ. Λάς Γκουαλέττ 9 Μαΐου
ΠΑΣΙΝΙΚΗ ΓΟΥΑΙΗΒ ΠΑΤΣΕ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. Κούζ Μπαΐν 9 Μαΐου
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λι6.)	έτ. «Πάθη»	26	5937	διῆλθε Σουέζ 8 Μαΐου διὰ Βομβάνη
ΠΕΛΟΨ (Λιβερ.)	έτ. «Σάμποκ»	44	7166	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκου 16 'Απρ. (διαταγάς)
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Σάμποκ»	45	7148	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 8 Μαΐου διὰ Φρητάουν
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	έφθ. Κολόύτε 8 Μαΐου
ΠΟΙ-ΝΤ ΚΛΗΑΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	διῆλθε Κριστούπαλ 18 'Απρ. δι' Ωκλαντ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Μπελλαδίστα»	20	7777	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου διὰ Χάμπητον ρόδς
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (Λιβερ.)	έτ. «Αλά Πλάτας»	44	7163	εἰς θείου 39 Β. καὶ 37 Δ., Μαΐου 6 διὰ Λίθερπουλ
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	44	7223	άνεχ. Λάς "Αντζελες 26 'Απρ. διὰ Χιλήν
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Πουκού»	36	7104	διῆλθε Πόρτ Σαΐτ 1 Μαΐου διὰ Γαλλίαν
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Μαΐου 1948
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Μπινεθνέντο»	19	5055	εἰς Μπάρου 20 'Απρ.
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Σούντ Αμέρικο»	14	4823	άνεχ. Νάρβικ 7 Μαΐου διὰ Νιούπορτ
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστ»	44	7192	έφθ. Χάμπητον ρόδς 4 Μαΐου
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. Λιβερ.)	έτ. «Θρή Στάρες»	19	8374	εἰς Σπέτζιαν ἀπὸ 21 'Απρ.

ΡΕΑ	έτ. «Ολίσσιπο»	21	1387	άνεχ. Ρουέν 4 Μαΐου διά Λισσαδώνα
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 3 Μαΐου διά Σουηδίαν
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Ευπρέσσα»	42	7176	άνεχ. Λός "Αντζέλες 29" Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάξ» .	20	5686	άνεχ. Κίελον 5 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδος
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	έτ. «Γοργόνα»	31	8205	διήθε Πόρτ Σαΐδ 5 Μαΐου διά Στανλόου
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	έφθ. Άλεξάνδρειαν 7 Μαΐου
ΡΙΒΙΕΡΑ (Λιβερ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	είτ. Θεσσ. 37 Β. και 11 Α., Μαΐου 8 διά Βομβάνη
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ριό Γκράντε»	44	7176	έφθ. Θρί. Ρίθερ 5 Μαΐου
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πλατσικά»	44	7229	διήθε Παναμάν 27 Απρ. διά Δαλανέβα
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργι. Πόρτ Σαΐδ από 19 Ιουν. 1950.
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κιστανέρα»	21	6448	έφθ. Τζακοσβίλ 6 Μαΐου
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Εσκομπάλ»	45	7151	διήθε Λός "Αντζέλες 16" Απρ. διά Φορμόζαν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνα»	44	7281	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 1 Μαΐου διά Βομβάνη
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	έφθ. Ιμπικούι 7 Μαΐου
ΣΑΝ ΑΝΤΡΕΑ	έτ. «Τράνσγουσιορλήν»	18	5572	έφθ. Μορμουγάκο ρόδος 6 Μαΐου
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	διήθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Βομβάνη
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σομέλγκα»	44	7282	έφθ. Μόλι 5 Μαΐου
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζια»	23	5374	διήθε Λάδσεντ 9 Μαΐου διά Λίνερπουλ
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2088	έφθ. ιτέαν 6 Μαΐου
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7250	άνεχ. Γκάλεστων 25 Απρ. διά Γένοβαν
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	έτ. «Μάρ ντέλ Σούντ»	43	7264	είτ. Θεσσ. 30 Β. και 71 Δ., Μαΐου 1 διά Ναβαλάκι
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Αμδέρσαν 8 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	διήθε Παναμάν 24 Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	43	7118	άνεχ. Χούλι 3 Μαΐου διά "Άγιον Λαυρέντιον"
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	διήθε Μανίλαν 1 Μαΐου διά Μάζιλοκ
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 26 Απρ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	έφθ. Αγκούιλας 7 Μαΐου
ΣΑΝΤΙΓΥ-ΙΤΣ	έτ. «Αδίας»	20	2606	άνεχ. Τσάρλεστων 4 Μαΐου διά Χαβάναν
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (Λιδ. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	διήθεν Αδεν 5 Μαΐου διά Περσικούν Κόλπου
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	έφθ. Νέαν "Υόρκην 4 Μαΐου
ΣΑΙΒΕΙ ΤΟΥΓΑΪΗΚ	έτ. "Ιανουάριος"	44	7116	διήθε Χονολουλού 23 Απρ. διά Χιροχάτα
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	διήθεν "Άγιον Βικέντιον 10 Μαΐου διά Αμδέρσαν
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	είτ. Ντεμεράρα 4 Μαΐου
ΣΙΝΙΑ	έτ. «Μαρίάτο»	19	5354	άνεχ. Πόρτ Τάλμποτ 6 Μαΐου διά Μπενιζάφ
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπος»	19	6541	άνεχ. Βαγκούνιερ 15 Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (Λιδ.)	Κ. "Ατυχίδης	25	5136	διήθεν Ουζάν 10 Μαΐου διά Μπράκε
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊόλος»	43	7199	είτ. Θεσσ. 3 Β. και 105 Δ., Απρ. 27 διά Νταμμάν
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. "Εμδεν 28" Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Πινογκάνα»	43	7324	άνεχ. Κιουρασώ 3 Μαΐου διά Μπουένος "Άρρες
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπαν»	41	7111	έφθ. Ωκλαντ 3 Μαΐου (είτα Ούελιγκτων)
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	έφθ. Βαλτιμόρην 5 Μαΐου
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνα»	21	7409	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 26 Απρ. διά Αμδέρσαν
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	διήθε Πούλο Μπουκού 4 Μαΐου διά Ντουγκούν
ΓΕΝΙ	έτ. «Βίστα Ντοράντα»	43	7248	έφθ. Λός "Αντζέλες 5 Μαΐου
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιδ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	διήθε Μπάρμπαντος 2 Μαΐου διά Κίγκοτον
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Λιδ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	έφθ. Μορμουγάκο ρόδος 28 Απρ.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκόριτσια»	20	3526	έφθ. Σεττίνον 2 Μαΐου
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Ορόρα»	40	10470	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 27 Απρ. διά Καμπάνα
ΤΙΝΙ (δεξαμ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12300	είτ. Όζακαν, ύπο συμπλήρωση
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (Λιδ.)	έτ. «Ημισφαίρι»	44	7246	άνεχ. Μαϊάμι 3 Μαΐου διά Τζάκοσονβιλ
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (Λιδ.)	έτ. «Αντρα»	44	7216	διήθεν Αδεν 7 Μαΐου διά Βομβάνη
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (Λιδ.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	έφθ. Μπέλφαστ 5 Μαΐου
ΤΡΑ-Ι-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οριέντε»	38	10455	άνεχ. Βοστώνη 29 Απρ. διά Κολομβίαν
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	έφθ. Κιουρασώ 2 Μαΐου
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Τρίνιτο»	10	3649	είτ. Πειραιάς από 25 Μαρτ.
ΤΡΟ-Υ (δεν. δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	21	8206	άνεχ. Μοντεβίδεο 14 Απρ. διά Κιουρασώ
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα Αμερικάνα	43	7176	άνεχ. Πόρτ Αλφρέντ 2 Μαΐου διά Ντεμεράρα
ΦΑΙΑΣ ΙΙ	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνεχ. Λός "Αντζέλες 23" Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7132	έφθ. Μόλι 8 Μαΐου
ΦΑΟΥΝΤΕΣΙΟΝ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Φαουντέσιον Στάρ»	16	5505	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Μαΐου διά Αντίλλας
ΦΑΥΟΣΤ	έτ. «Ακαπούλκο»	43	6379	έφθ. Ντεμεράρα 7 Μαΐου
ΦΑΣΣΑ	έτ. «Ρίο Αμάντο»	43	7265	διήθε Παναμάν 6 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΦΗΑΡΛΕΣ (δεξ.)	έτ. «Μιράντα»	27	6023	άνεχ. Κίγκοτον 4 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	έτ. «Σεδιλλάνα»	37	5234	είτ. λιμένας Ιαπωνίας 10 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘ
ΦΟΥΡΥ (δεξ.)	έτ. «Άκαπούλκο»	45	10441	διήθε Πούλο Μπουκού 9 Μαΐου διά "Άδεν
ΦΡΑΝΤΑ (Κοστρ.)	Π. "Ατυχίδης"	42	7009	άνεχ. Σίεντα 1 Μαΐου διά Βόρ. Αμερικήν
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	διήθε Παναμάν 2 Μαΐου διά Αγγλίαν
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7127	έφθ. Σουάν 9 Μαΐου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	διήθε Πιραλέσταρο 8 Μαΐου διά Κουβέιτ
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	42	7175	είτ. "Άμπου Τζενία 4 Μαΐου
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Λιδ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	

Tel: 82226  
» Part. 412905

Cable Address: LENICA

## STAMATIOS ELEFTERIU

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

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

## MONTEVIDEO (URUGUAY)

Offices & Stores  
Calle Colon 1570

## D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA  
P. O. Box 1746

PORT SAID

P. O. Box 55

SUEZ

P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of The Baltic and International Maritime Conference.

TELEGRAMS: ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.