

# NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1952

Αρ. Φύλλου 412/171

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ 10'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ 8').  
ΑΡΙΘΜΟΣ 412/171

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1952

## Ο κ ΚΡΑΣΑΔΑΚΗΣ

Μήνες πολλοί έχουν παρέλθει αφ' ότου ό κ. Κρασαδάκης άνελασε το 'Υπουργείον της Ναυτιλίας. 'Αγνωστα ήσαν δι' αύτον τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα. 'Η πίστωσις χρόνου ήτο δικαιολογημένη. 'Ο νέος υπουργός θὰ ἔπειτε νὰ ἀκούσῃ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς ναυτεργάτας, ἀναπτύσσοντας τὰς ἀπόφεις των διὸ τὰ τόσα ἐκκρεμοῦντα ζητήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, νὰ ἐμελέτα τὰς εἰσηγήσεις τῆς ὑπηρεσίας καὶ ἐνημερώμενος πλέον νὰ ἔχωρει εἰς τὰς ἀποφάσεις.

Αὐτὴν τούλαχιστον τὴν κατεύθυνσιν ἐπίστευσαμεν ότι ό κ. Κρασαδάκης θὰ ἡκολούθει. Αἱ πρώται πληροφορίαι περὶ τοῦ νέου υπουργοῦ μᾶς παρέχουν θετικὰς πράγματα τὰς ἐλπίδας, ότι μὲ θεληματικότητα καὶ ὅρθιοφροσύνην θὰ διέθετεν οὗτος ὅλην τοῦ τὴν ἀπασχόλησην ύπερ τῶν ζητημάτων τοῦ παραγωγικοῦ κλάδου, τὸν ὅποιον ἐκλήθη νὰ διοικήσῃ.

Εἴμεθα, δυστυχώς, υποχρεωμένοι νὰ δύολογήσωμεν, ότι εἰς τὰς ἐλπίδας μας αὐτὰς διεψεύσθημεν. 'Ο κ. Κρασαδάκης ἔξακολουθεῖ νὰ είνε τόσον ξένος πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον δόσον καὶ κατὰ τὰς πρώτας ήμέρας τῆς υπουργίας του. 'Ο χρόνος ποὺ παρῆλθεν, ὁ χρόνος — σπῶς ἐπίστευσαμεν — τῆς ἀναμονῆς τῶν ἀποφάσεων καὶ τῶν νομοθετικῶν μέτρων, ἡνακόλαθη, χωρὶς καμμίαν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν σκέψεων τοῦ κ. 'Υπουργοῦ πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν στοιχειωδεστέρων ζητημάτων τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Χειμερία νάρκη καλύπτει τὰ πάντα εἰς τὸ υπουργείον τοῦ κ. Κρασαδάκη. 'Υπουργὸς καὶ υπηρεσία, χωρὶς ἀνησυχίαν τίνα διὰ τὴν αὔριον, χωρὶς τὴν ικανότητα τοῦ σκεπτεσθαι καὶ τοῦ ἐνεργείν διὰ τὴν σημερον τούλαχιστον, κινοῦνται νωχελῶς μέσα εἰς τὴν ρουτίναν τῆς γραφειοκρατίας καὶ τῶν κομματικῶν φροντίδων. Τὸ θέμα «Ναυτιλία» ἀγνοεῖται. 'Ολα τὰ ζητήματα, μικρὰ καὶ μεγάλα, τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, τελοῦν ύπο πλήρη ἀποτελμάτωσιν. Νὰ τὰ ἀπαριθμήσωμεν; Εἶνε πολλά. Προχείρως θὰ ἀναφέρωμεν τὰ ζωτικώτερα.

Ἡ ἀνασυγκρότησις λ.χ. τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου είνε ἔνα προέχον ζῆτημα, ἀμεσώτατα ἐνδιαφέρον τὴν Ναυτιλίαν καὶ τοὺς ἐργάτας της. 'Ο κ. Κρασαδάκης ἀπὸ πολλῶν ἡδη μηνῶν, ἀπὸ τῶν πρώτων ήμερων τῆς υπουργίας του, υπεοχέθη τὴν λῆψιν τῶν ἐνδεικυμένων μέτρων διὰ τὸ ἀσφαλιστικὸν ὕδρυμα τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου. 'Ετος παρῆλθεν ἔκτοτε. Δὲν ἔχομεν, δυστυχώς, ὑπ' ὅψιν μας καμμίαν σχετικὴν υπουργικὴν ἐνέργειαν. 'Ἐν τῷ μεταξύ τὸ Ν.Α.Τ. ἀντιμετωπίζει δυσκόλους καὶ πάλιν ήμέρας μὲ τὸν ἀθρόον παροπλισμὸν τῶν φορτηγῶν πλοίων, ἐνῷ συνεχίζεται ἡ πρωτοφανῆς ἀσφαλιστικῆς ἀντινομία νὰ συντηροῦν οἱ ὀλιγάτεροι ἐργαζόμενοι τοὺς περισσοτέρους συνταξιοδοτούμενους καὶ νὰ φαλκιδεύεται τὸ υστέρημα τοῦ ναυτεργάτου, δικαιουμένου, ἐπὶ τέλους, νὰ λαμβάνῃ σύνταξιν ἀνάλογον τῶν σημαντικῶν καταθέσεών του.

Τῆς ἀκτοπλούσσης ἐπίσης ναυτιλίας τὰ ζητήματα δὲν ἔγνωρισαν τὴν ἐπίλυσιν. Τούναντίον μάλιστα περιεπλάκησαν τόσον, ώστε νὰ παριστάμεθα εἰς τὸ θλιβερὸν θέαμα τῆς σπατάλης πολυτίμων κεφαλαίων καὶ συναλλάγματος εἰς διπλάς καὶ τριπλάς συναναχωρήσεις τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, ἐνῷ καὶ τῶν μικρῶν φορτηγῶν ἡ τύχη δὲν εἶνε καλυτέρα. Καμμία φροντίς, καμμία ἐνέργεια δηλωτικὴ τοῦ κρατικοῦ ύπερ αὐτῶν ἐνδιαφέροντος ἡ τούλαχιστον περιφρουρήσεως τοῦ δημοσίου συμφέροντος. 'Ἐν τῷ μεταξύ ἀπὸ τὴν ἀκτὴν Τζελέπη διάτοροι ἀκούνται αἱ διαμαρτυρίαι τῶν ἐργαζομένων εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη. Βλέπουν ἐπερχομένην τὴν ἔξαθλίωσιν, τὴν ὄποιαν, δῆμως, δὲν κατορθῶνται ἡ δὲν θέλει νὰ ἴδῃ ό κ. Κρασαδάκης.

'Αλλὰ μῆπως τῆς μεγάλης ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας ἐπελύθησαν τὰ ζητήματα; 'Ο νόμος περὶ ἐκποιήσεως τῶν ναυπηγουμένων εἰς Ἰταλίαν δύο μεσογειακῶν ἀναμένει τὴν συνεργασίαν τοῦ κ. 'Υπουργοῦ μετὰ τῶν συναδέλφων του Συντονισμοῦ καὶ Οἰκονομικῶν. Αὐτὴ ἡ συνάντησις ἀπὸ μηνῶν ἡδη θρυλεῖται. 'Ο κ. Κρασαδάκης δὲν κατώρθωσε νὰ τὴν ἐπιτύχῃ. 'Ἐν τῷ μεταξύ τὸ πρώτον μεσογειακὸν ἀποπερατοῦται ύπο τὴν ἐποπτείαν τοῦ καλοῦ μας κ. Γεωργουλοπούλου, χωρὶς τὴν φροντίδα τοῦ νοικοκύρη ἐφοπλιστοῦ.

Τὸ θέμα ἐπίσης τῆς υπερωκεανίου γραμμῆς παραμένει ἐκκρεμές. Τὸ νέον υπερωκεανὸν καθελκύεται μετά τίνας μῆνας. Οι ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτῆται είχον ἐνημερώσει τὸν κ. Βενιζέλον ἐπὶ ωρισμένων αἰτημάτων των. 'Υπεδείχθη εἰς αὐτοὺς νὰ ὑποβάλουν σχετικὸν ὑπόμνημα εἰς τὸ ἀρμόδιον υπουργείον. Αὐτὸς ἀκριβῶς τὸ ὑπόμνημα δὲν ἔφθασεν ἀκόμη μέχρι τῆς υπηρεσίας. Περιέργως ὁ κ. 'Υπουργὸς τὸ ἐκράτησεν εἰς τὸν χαροφύλακά του. 'Ἐξ ὅσων γνωρίζομεν οὐδὲ καν συνεζήθη!

Καὶ ἔρχομεθα εἰς τὸ μέγα θέμα τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας. 'Ο κ. Κρασαδάκης τὸ ἀγνοεῖ. 'Αμφιβάλλομεν ἀν ἡθέλησε ποτε νὰ προσέξῃ τὰ ὅσα κατὰ καιροὺς ἐγράφησαν καὶ τὰ ὅσα ὑπεδείχθησαν εἰς αὐτὸν διὰ τὴν ἐπάνοδον τῶν ύπο ξένας σημαίας πλοίων, διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς Ναυτιλίας μας. 'Ισως νὰ ἐνοχλήσῃται μάλιστα ὅστιν τὸ ζωτικώτερον αὐτὸ πρόβλημα τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποθέσεως θίγεται ἐνώπιον του. Προϋποθέτει υπουργικάς ἐνεργείας καὶ φροντίδας, τὰς ὅποιας, ως φαίνεται, ὁ κ. Κρασαδάκης δὲν είνε διατεθείμενος νὰ καταβάλῃ. Μοιρολατρικώτατα τὸ θέτει εἰς τὸ περιθώριον τῶν υπουργικῶν του ἀπασχολήσεων.

Καὶ θὰ κλείσωμεν τὴν ἀπαρίθμησιν μὲ τὴν σοδοῦσαν κρίσιν εἰς αὐτὸ τούτο τὸ Λιμενικὸν Σώμα, ἀμεσος τοῦ ὅποιου προϊστάμενος είνε ό κ. Κρασαδάκης Πρὸ μηνῶν ἀκόμη ἐδημιουργήθη ἐκ τοῦ μὴ ὄντος ζῆτημα ὁμαδικῶν παρασιτήσεων τῶν νεωτέρων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, διότι ό κ. 'Υπουργὸς δὲν εἶχε τὸ θάρρος νὰ ἀντιδράσῃ εἰς τὰς περιέργους περὶ στολῆς ἀπόφεις ωρισμένων κύκλων. Πρὸς στιγμὴν ἀπεσοβήθησαν τὰ χειρότερα. Τὸν προσέξῃ Σεπτέμβριον τὸ ἀνόητον ζῆτημα θὰ ἐπανέλθῃ ἐπὶ τάπτηος. Δὲν θέλομεν, πάντως, νὰ φέρωμεν εἰς τὴν δημοσιότητα γεγονότα καταδεικνύοντα πόσον χωλαίνει αὐτὴ ἡ συνοχὴ τῶν στελεχῶν τοῦ διοικητικοῦ Σώματος τῆς Ναυτιλίας καὶ πόσον αἱ προσωπικαὶ ἐπιδιώξεις, αἱ ναυαρχοποιήσεις, αἱ ἔσωθεν ἀντιδράσεις καὶ ἡ παραμονὴ εἰς τὴν ἀνωτέρων ιεραρχίαν τοῦ Σώματος τόσων καὶ τοσῶν ἀξιωματικῶν ἐλαχίστης υπηρεσιακῆς ἀποδόσεως προεκάλεσαν τὴν ἀποθάρρυνσιν, τὴν ἀδιαφορίαν, διὰ γὰ μὴ εἴπωμεν τὴν ἀποσύνθεσιν. 'Ο κ. 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας τελεῖ ἐν γνώσει ωρισμένων θλιβερῶν ἐπεισοδίων, χαρακτηριστικῶν τῆς κρίσεως τοῦ Σώματος. Εἰς οὐδεμίαν καὶ ἐπ' αὐτῶν ἐνέργειαν προβαίνει. Πρὸς τὶ ἄλλως τε ἡ ἀνησυχία; Εὔχεται νὰ φάσῃ ἡ ημέρα τῆς ἀποχωρήσεως του ἀπὸ τὸ υπουργεῖον, διὰ νὰ ἐπιληφθῇ, καθ' ἡν ἔχει υποχρέωσιν, δυσαρέστων υποθέσεων. 'Ἐν τῷ μεταξύ δημως, η Ναυτιλία υφίσταται τὰς συνεπείας τῆς κακοδιοκήσεως αὐτῆς. Καμμία σκέψις, καμμία υπηρεσιακὴ ἔστω ἐνέργεια διὰ τὰς ναυτιλακὰ ζητήματα. Λείπει ὁ υπουργὸς στοις εἰς τὴν βαθεῖαν τὴν παρακολουθούμεν

Αὐτὴ ἐν ἀμυδρᾷ σκιαγραφίᾳ είνε ἡ κατάστασις εἰς τὸ υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας. Μὲ λύπην βαθεῖαν τὴν παρακολουθούμεν

άπό μηνών. "Εφθασεν ήδη εἰς τὸ ἀπροχώρητον. Τίποτε τὸ καλὸν δὲν θὰ πρέπει νὰ περιμένωμεν, ἢν ὁ ἀνέμος τῆς ἀνησυχίας διὰ τὴν αὔριον, τῆς ἀποφασιστικῆς ἀντιμετωπίσεως τῶν ζητημάτων, τῆς ἀναμορφώσεως τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος δὲν προέλθῃ ἀπὸ μίαν ἀλλαγὴν τοῦ πολιτικοῦ προσώπου, τοῦ προϊσταμένου ὑπουργοῦ.

Ο κ. Κρασαδάκης εἶναι ἔνας ἔξαρτος ἄνθρωπος. Εἶνε καλὸς νομικός, τίμιος κατὰ πάγκοινον ἀναγνώρισιν πολιτικός, εὐγενής, προσηνέστατος. Τοῦ ἀνετέθη, ὅμως, ἀπὸ τὸν κ. Βενιζέλον δύσκολον ὑπουργεῖον καὶ δυστυχῶς ἀπέτυχεν. Ή ἀποτυχία τοῦ κ. Κρασαδάκη δὲν διφέίλεται μόνον εἰς τὴν σγνοιαν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως. Θὰ πρέπει νὰ ἀποδοθῇ, κυρίως, εἰς τὴν ἐλλειψιν ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς προϋποτιθέμενης ἀποφασιστικότητος διὰ τὴν λῆψιν τῶν ἐκάστοτε ἐπιβαλλομένων μέτρων, εἰς τὴν εὐθυνοφοβίαν του, εἰς τὴν δυσπιστίαν ἀκόμη πρὸς αὐτὰς τὰς εἰσηγήσεις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου, εἰς τὴν προσπάθειαν, τέλος, τῆς ἀποφυγῆς κάθε παρεμβάσεως ἐπὶ ζητημάτων ἐγκυμονούντων τὴν ἀντίδρασιν, τὸν θόρυβον, τὴν φθορὰν ἔστω. Ό κ. Κρασαδάκης ἐπιθυμεῖ νὰ ἀποχωρήσῃ τοῦ ὑπουργείου ἀλώβητος ἀπὸ τὰ βέλη τοῦ ἀντιπολιτευτικοῦ θορύβου, ἀπὸ τὰς ἀντιδράσεις τῶν ἀλληλουσγκρουσμένων συμφερόντων. Προτιμᾶς τὴν ἀδράνειαν ἀπὸ τὴν οἰανδήποτε καλόπιστον δρᾶσιν. Ἐσκεμμένως, ίσως, ἀποφεύγει νὰ θίξῃ οἰονδήποτε ζήτημα, ἀκανθῶδες κατ' αὐτόν, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ παρέμβασις τοῦ ὑπουργοῦ, ἡ λῆψις κάποιου νομοθετικοῦ μέτρου ἐπιβάλλεται ὡς ἄμεσος

ἀνάγκη.

Συνεπέστερος θὰ ἦτο πρὸς τὸν ἄμετόν του ὁ κ. Κρασαδάκης ἀν παρητεῖτο τοῦ ὑπουργικοῦ ἀξιώματος ἡ ἄν ἐζήτει τὴν μετάθεσίν του εἰς ἄλλο ὑπουργεῖον, ὅπου θὰ ἀπέδει περισσότερο. 'Εφ' ὅσον, ὅμως, ἐπιμενεὶ νὰ λέγεται ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας, ἐνῷ δὲν θέλει νὰ ἐργασθῇ ὑπὲρ αὐτῆς, θὰ προκαλέσῃ ἀναποτρέπτως τὴν ἐπίκρισιν, θὰ κληθῇ ἀπὸ αὐτὸν τὸν ναυτικὸν κόσμον νὰ πράξῃ ὅτι ἔξι ιδίας του πρωτοβουλίας ἡθέλησε μέχρι τοῦδε νὰ ἀποφυγῇ.

Η Ναυτιλία, κ. 'Υπουργέ, διακρίνεται διὰ τὸν ἔντονον ρυθμὸν τῆς ζωῆς της. 'Ο σφριγγὸς ὄργανισμός της δὲν ἀνέχεται τὴν νωχέλειαν τῆς σκέψεως, τὴν στενοκέφαλον γραφειοκρατίαν, τὴν ἀδράνειαν τῶν κληθέντων νὰ τὴν διοικήσουν. Οσοι προΐστανται τοῦ Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὅσοι θέλουν νὰ ἀπολαμβάνουν τῶν ἀγαθῶν τῆς ἑξουσίας, διπλούσιον νὰ συμβαδίσουν μὲ τὴν ἀνησυχον ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, παραστάται νὰ εἰνε αὐτῆς. 'Αλλως θὰ πρέπει νὰ παύσουν ἐμφανιζόμενοι ὡς ὑπουργοὶ τῆς Ναυτιλίας, παρεμποδίζοντες τὴν πρόσδοτον τῶν ζητημάτων της. 'Ο κ. Κρασαδάκης καλεῖται ἀκριβῶς νὰ ἐπιλέξῃ: 'Η τὴν ἄμεσον καὶ ἀποφασιστικὴν ἀνάληψην τῆς ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου προσπαθείας ἡ τὴν παραίτησιν. 'Η κρατούσα εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας κατάστασις δὲν ἡμπορεῖ καὶ δὲν πρέπει νὰ συνεχισθῇ. Μὲ λύπην μας προβαίνουμε εἰς τὴν διαπίστωσιν αὐτῆς.

#### ΤΑ «NAYTIKA XRONIKA»

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### 'Η ναυλαγορά

'Αγαζητοῦνται ἀπὸ τοὺς παραπορητὰς τῶν ἔξελίξεων τῆς ναυλαγορᾶς τὰ αἴτια τῆς ἀπροσδοκήτης μεγάλης ἐκπτώσεως της. 'Ολαι αἱ ἀπόψεις συμφωνοῦν, ὅτι κατά τοὺς τελευταίους τούλαχιστον μῆνας τοῦ ἔτους οἱ ναῦλοι δὲν εἰνε ἀπίθενον νὰ κινηθοῦν πρὸς τὰ ἄνω ἐπὶ διμολωτέρων πας ἐπιτέδων. Διαπιστοῦται, πρόγματι, ὅτι πολλαὶ κώρων πρὸς ὑποστριξιν τὸν οἰκονομικὸν τῶν ἀντιπλιθωριστικῶν μέτρων καὶ λόγω ἐλλειψεως δολλαρίων ἔχαντον τὰ συσταθμένα ἀποθέματα πρώτων ὑλῶν. Νὰ συνεχισθῇ τοῦτο ἐπ' ἄπειρον δὲν εἰνε δυνατόν. 'Η προσεχῆς ἀνάνεωσις τῶν ἀποθέματων θὰ πρέπει νὰ περιμένεται.

Τὴν παρόδουσαν περιόδουν τῆς ἀπραξίας χασκοπρίζουν οἱ παραπορητοὶ ὡς προσωρινὴν ἀπεργίαν τῶν ἀγοραστῶν. Τὰ περιοριστικὰ μέτρα ἔτι τῶν εἰσαγωγῶν θὰ ισχύουσαν ἐπὶ τινὰ ἀκόμη χρόνου, τούτο, διως, δὲν ἐπιτρέπει καὶ τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον θὰ γεκρωθῇ.

Η Εὐρώπη ἔξακολουθεῖ νὰ ἔχῃ τὴν ἀνάγκην τοῦ ἀμερικανικού γαιανθρακοῦ. Στοιχείον μεταφορικῆς ζωρότητος διὰ τὴν φορητήγον ναυτιλίαν εἰνε ἡ ἀνάγκη αὐτῆς, ἀν καὶ προσωρινή. 'Η παραγωγὴ τῆς Εὐρώπης δισμέραι αὐδάνει, κώρις ὅμως νὰ προβλέπεται πρὸς διετίας τούλαχιστον ἡ αὐτάκεια τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. 'Οταν τὰ πάνω ή εἰσαγωγὴ τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιανθρακοῦ τότε πιστεύεται, ὅτι ἡ Εὐρώπη θὰ εἰσέλθῃ εἰς τὸ πρώτον στάδιον τῆς οἰκονομικῆς ἀνορθώσεως. Τώρα δαπανᾷ τὰ πολύτιμα δολλάρια διὰ τὴν προϋποθεσίαν.

Πολλοὶ οφονοῦν, ὅτι ἡ ναυλαγορά ἔξαρτᾶται ἀπὸ μόνην τὴν ζωρότητα τῶν εἰσαγωγῶν γαιανθρακοῦ ἀπὸ Αἰγαίοντας. Μέχρις ἐνὸς δωρισμένου σημείου είνε τοῦτο ἀλήθευς, ἀλλὰ μόνον διὰ τὴν παρόδουσαν μεταβοτικὴν διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν περιόδουν. Δέοντος ὅμως νὰ ληφθῇ ὑπὲρ ὅψιν, ὅτι ἀνάγκαι ἀλλαι εἰσαγωγικαὶ παραμενούν ἀπὸ πολλάς κώρων τὰς δοκαλυπτούσαν κώρων τῆς ἀπαρκείας τῶν εἰς γαιανθρακας. 'Οταν, διως, τὰ δολλάρια ὑπάρχουν καὶ διὸν ἀναλίσκωνται εἰς τὰς εἰσαγωγὰς γαιανθράκων, η ζωρότης θὰ ἀνακτηθῇ δι' ὅλα τὰ εἰδη τῶν ἔθοδίων καὶ τῶν πρώτων ὑλῶν. Η εὐρύτερα σύγοραστικὴ δραστηριότης θὰ προκαλέσῃ τὴν ζήτησιν χωρητικότητος, τὴν ζωρότητα τῆς ναυλαγορᾶς.

Μέχρι τῶν περιορικῶν ἔκλονων εἰς τὸν Αἰγαίοντα πάντως εἰς τὴν ζωρότηταν τὰς ἔκθεσιν οἱ παρόδουσαν ἀδειούστεροι. Μετ' αὐτὰς ὁ νέος Προέδρος θὰ ἀντιμετωπίσῃ καὶ τὸ παγκόσμιον οἰκονομικὸν πρόβλημα. Πολλὰ ἡδη λέγονται περὶ μεγάλου δανείου εἰς τὴν Αγγλίαν διὰ τὴν στερεόποισιν ἐπὶ γειτονικῶν βάσεων καὶ τὴν μετατρεψιμότητα τῶν τῆς στερείνας. Αἱ παραγωγές εἰς ὅλους τῶν στρατιωτικῶν ἔξοπλισμῶν πρὸς τὴν εὐρωπαϊκὴν βιομηχανίαν φαίνεται, ὅτι θὰ αὐξηθοῦν καὶ αἱ κώραι τῆς Δύσεως θὰ διαθέτουν περισσότερας πιστώσεις εἰς δολλάρια διὰ τὰς ἀγοράς των.

Η κοίσις τῶν μεταφορῶν είνε κοίσις καὶ τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας. Τὸ συμπέρασμα, διως, ὅτι ἀντιμετωπίζονται μίαν τοιστάντην κρίσιν θὰ ήτο αιθαίρετος. Τούναντίον μάλιστα δόλων αἱ προθέλεψις συμπίπτουν ἐπὶ τῆς βελτιώσεως τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ὑλῶν — ηρχίσται πράγματι νὰ κινοῦνται πρὸς τὰ ἄνω — καὶ περὶ τῆς προσεχοῦς ζωηροτέρας σύγοραστική κίνησης.

Ἐν τῷ μεταῦ τοῦ ἡ ἔκκαθάρισις εἰς τὴν χωρητικότητα τῶν «τρόμπες» ζωηροτέρα σημειούται. Τὸ παρήλικα σκάφος ἀποσύρονται καὶ πολλὰ πωλοῦνται πρὸς διάλογον. Τὰ ἀκριβῆς ἀπίστας διαχειρίσεως πακούπλιζονται. Οἱ ναῦλοι σὺν τῷ χρόνῳ προβλέπεται νὰ σημειώσουν κάποιαν ἀνδρούν, μέχρι τοῦ σημείου ὅπε τὰ πλοῖα, μὲ τὰ καυηπλὰ τούλαχιστον ἔσοδα, νὰ ἡμποροῦν νὰ κινοῦνται κώραι ζημιαν. 'Οταν λ.χ. οἱ γαιανθρακες απὸ τὸ Χάμπτον Ρόδες διὰ τὸ Κόντινεντ θάσσουν τὰ 42 σελίδινα τὸ ἀγγλικόν, τὸ σκανδιναύικόν, τὸ ιταλικόν, ησως δὲ καὶ τὸ παναμαϊκὸν σκάφος νὰ καλύπτουν τὰ ἔσοδα τῶν μὲ ἐλάχιστον τι περιθώριον ποσθέψων διὰ τὰς ἐπισκευές. Τὸ ἑλληνικόν, ητος καὶ τὸ ἀμερικανικόν, ἀναποτέρως θὰ είνε δεμέγα.

«Ηδη ἡ δραγούσα παγκόσμιος γαιανθρακότης ἔμφανται τριπλασία ἐντὸς διμήνου. Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ θὰ αὐξηθοῦν ἀκόμη περισσότερον. Αὐτὸς ὁ παροπλισμὸς ἀφ' ἐνὸς καὶ ἡ ζωηροτέρα πως μεταφορικὴ κί-

νησις ἀπὸ τὸν φινιοπώρου, θὰ προσδώσουν τὴν εἰκόνα μιᾶς ἀνεκτῆς καταστάσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν. Τὰ πλοῖα, τὰ οἰκονομικῶτερα εἰς τὴν διαχείρισιν των, θὰ κινοῦνται κώρις ζημιας, ἐν ἀναμονῇ — ἐκτὸς ἀπροόπτου — τῶν καλυτέρων ἡμερῶν.

**Διὰ τὰ δύο μεσογειακά**

Μᾶς ἔλεγεν ὁ ἐπισκέπτης τῶν δύο νεοτεύκτων ἐπιβατηγῶν, ὁ ἔξ ἐπαγγέλματος ἰκανὸς νὰ ἔκτιμησῃ τὰ πράγματα: «Τὸ ματὶ τοῦ γοικούρου ἔλειψε κατὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν σκαφῶν αὐτῶν. Ωρισμέναι λεπτομέρειαι προδίδουν τὸν ἀδαπμούνην ἔκεινων ποὺ ἔχειρισθησαν κυρίως τὸ θέμα τῆς διαρρυμάσιεσ τῶν κοινοχρήστων χώρων των. Οἱ πετειράμενος ποὺ πολλά σφάλματα θὰ ἀπερύγεται. Τὰ σκάφη θὰ είχον καλυτέραν διαρρύθμισιν, καλυτέραν ησως ἐμφανίσιν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν των. Οἱ ιταλοὶ ναυπηγοὶ ἔχει ψηφισμότητα, τὰ σκάφη παρελήφθησαν. Νὰ είναι καλοτάξιδα καὶ ἀποδοτικά. Αὐτὰ θὰ πρέπει δολοί νὰ εύχωμεθα. 'Επερσαν, εύτυχως, σὲ καλὸ χέρια.

Πάντως ὁ ἐποπτεύσας εἰς τὰς κατασκευῆς των κ. Γεωργούλοπουλούς ἀλλὰ μὴν ὑπερφανεύεται διὰ τὸ ἔργον του. Αν ἀντὶ τού παρηκολουθουσίων τὴν ναυπηγησιν τῶν σκαφῶν αὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἀκτοπλοΐας, η τούλαχιστον δηλαδίσεις διὰ καθά σχετικὸν ζῆτησαν εἰχον βαρύνουσαν γνωμῶν, τὰ πολλὰ σφάλματα τὸν διαρρύθμισιν, καλυτέραν ησως ἐμφανίσιν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν των. Οἱ ιταλοὶ ναυπηγοὶ διέπεισαν τὸν ἀποκτήσιτον τῶν πολλά σφάλματα τὰς εἰσεπέδεις.

«Δὲν συζητῶ — κατέληπην ὁ μιλητῆς μας — περὶ τῶν διαστάσεων καὶ τὸν βασικού σχεδίου, ὃν καὶ νομίζω, ὅτι θὰ ἐποεῖται νὰ πάσσανται μακρύτερα τὰ σκάφη κατὰ μερικούς πόδας. Οὔτε διὰ τὰς μηχανᾶς καὶ τὴν ποιότητα τῶν μετάλλων ἔχω τι νὰ παραπορήσω. 'Ησως νὰ είμαι ἀναμοδός. 'Αναμοδηθῆτως, διως, τὰς αἱ συνεργασίας διὰ τὰς καλυτέραν διαρρύθμισιν τὰς εἰσεπέδεις.

Καὶ προσθέτομεν ἡμεῖς; Τὰ γενόμενα οὐκ ἀπογίγνεται. 'Ας φρούτισμεν μόνον νὰ συναγαγωμεν τὸ συμπέρασμα ἀπὸ τὴν ὑπόδεσιν αὐτῆς. Πρέπει νὰ προληφθοῦν τούλαχιστον τὰ σφάλματα κατὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν ὑπόδοπτων δύο σκαφῶν. Πρέπει τὸ ταχύτερον νὰ ψηφισθῇ νόμος διὰ τὴν ἐκποτήσιν των, δηλαδίσεις διὰ τὸν πολλόν πόδα. Οὔτε διὰ τὰς μηχανᾶς καὶ τὴν ποιότητα τῶν μετάλλων ἔχω τι νὰ παραπορήσω. 'Ησως νὰ είμαι ἀναμοδός. 'Αναμοδηθῆτως, διως, τὰς αἱ συνεργασίας διὰ τὰς καλυτέραν διαρρύθμισιν τὰς εἰσεπέδεις.

Καὶ προσθέτομεν ἡμεῖς; Τὰ γενόμενα οὐκ ἀπογίγνεται. 'Ας φρούτισμεν μόνον νὰ συναγαγωμεν τὸ συμπέρασμα ἀπὸ τὴν ὑπόδεσιν αὐτῆς. Πρέπει νὰ προληφθοῦν τούλαχιστον τὰ σφάλματα κατὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν ὑπόδοπτων δύο σκαφῶν. Πρέπει τὸ ταχύτερον νὰ ψηφισθῇ νόμος διὰ τὴν ἐκποτήσιν των, δηλαδίσεις διὰ τὸν πολλόν πόδα. Οὔτε διὰ τὰς μηχανᾶς καὶ τὴν ποιότητα τῶν μετάλλων ἔχω τι νὰ παραπορήσω. 'Ησως νὰ είμαι ἀναμοδός. 'Αναμοδηθῆτως, διως, τὰς αἱ συνεργασίας διὰ τὰς καλυτέραν διαρρύθμισιν τὰς εἰσεπέδεις.

Αὶ τοῦ Κράτος, συναισθανόμενος τὰς ὑποχρεώσεις του, παραχωρήση τὰ σκάφα της σημαντικής πορείας, την ποττορεὶ ἀποδοτικῶν νὰ τὰς ἔκμεταλλευτοῦν, την «ΕΛΜΕΣ», θὰ είμεθα βέβαιοι, διτὶ τίποτε δὲν δηλαδίσειθοῦ διὰ νὰ ἀποκτήσῃ ναυτιλίας μας τὰ τίσσεις.

Τὰ σφάλματα ἀλλὰ μᾶς γίνουν μαθήματα. Δὲν είνε μήπως σύμφωνος καὶ δ. κ. Κρασαδάκης. Τοῦ ὑπέδειχαν, ἀρά γε, τὰς δόσας ἀτελείας παρουσιάζουν τὰς ἀκτοπλοΐας, ὡστε νὰ ἀποκτήσῃ καὶ δ. κ. 'Υπουργὸς πλήρης κατανόησιν τῆς ἀνάγκης νὰ ἀποκτήσουν ἀφεντικὸ τὰ ὑπὸ ναυπήγησιν μεσογειακά;

Tel. No. 3877  
NEGRIS & CO.,  
(Established 1902)  
GENERAL MERCHANTS & NAVAL PURVEYORS  
NEGRIS BUILDING, YORK STREET, FORT.  
P. O. Box 663.  
COLOMBO  
CEYLON

## Τὸ ἀκτοπλοϊκὸν καὶ πάλιν

Οὐέντατος ὁ συναγωνισμὸς — ταχύτητος καὶ ναύλων — ἔξαπελύθη ἀπὸ τῆς προπαρελθούσης ἐδόμαδος εἰς στασίς γραμμᾶς συναναχωρούν τὰ δύο νεοτευκταὶ μὲ τὰ ἄλλα ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη. Αἱ στῆλαι αὐταὶ μαθητικῶν τοῦ προβλέψαντο. Τὸ σδιαχωρόπτον εἰς τὰς δίλιγας γραμμᾶς τῆς ἀκτοπλοῖας εἶναι πλέον γεγονός. Οταν θὰ μᾶς ἐλθουν καὶ τὰ δύο ἄλλα εἰς Ἰταλίας, αἱ συναναχωρησεῖς καὶ εἰς τὰ δευτερευούσης ἀποδόσεως δρομολόγια πρέπει νὰ θεωρήται ὡς γεγονός. Η γραμμὴ λ.χ. τῆς Σάμου θὰ ἔχῃ καθημερινὴν ἐκ Πειραιῶς ἀναχώρησην, ἡ γραμμὴ Παροναῖας ἐπίστης καὶ ἡ γραμμὴ Κερκύρας—Βρινδήσιον θὰ ἔχῃ καὶ συναναχωρησεῖς διὰ τινὰς ἡμέρας τῆς ἐδόμαδος.

Εἰκεὶ ὅπου πλέον ἡ καταστασίς μέτρα προφασιστικὰ χρειάζονται διὰ νὰ προληφθῇ ἡ καταστροφὴ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρησεων, διὰ νὰ σταματησθῇ ἡ σπατάλη τόσων κεφαλαίων καὶ τὸ σουσιαλάγματος εἰς μίαν ἀνεύ ἀποδόσεως τοποθέτησθαι. Θὰ ἀπέτελει σκανδαλώδη παρανόστιν τῆς προγραμματικότητος, ἀνεπιστηθῆναι ἀπὸ μερικούς — ἀπὸ τοὺς κρατικούς κυρίως ἀρμόδιους—ὅτι ἡ λύσις τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος θὰ προέλθῃ ἀπὸ τὸν συναγωνισμὸν εἰς τὴν ἔξαλισθισιν τῶν ἀσθενεστέρων οἰκονομικῶν. Διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς τὴν λύσιν αὐτῆν, τὴν «δυναμικήν», ὅπως τινὲς τὴν θεωροῦν, θὰ πρέπει νὰ ἔσανεμισθούν ἀσκόπτως μερικὰ ἐκατομμύρια δολλαρίων εἰς καύσιμα καὶ νὰ χαθοῦν ὄχι οὐδίγα δισεκατομμύρια δραχμῶν, ποὺ ἐπὶ τέλους δὲν θὰ ἀντικούντων εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ Ν.Α.Τ., τὰς Τραπέζας, τὴν ιδιωτικὴν οἰκονομίαν καὶ τὸ Δημόσιον.

Τὸ Κράτος ἔχει καθε συμφέρον, ἀλλὰ καὶ ὑποχρέωσιν γὰρ ἐπιληφθῆ ἀμέσως τοῦ ζητημάτος. Λύσεις ὑπάρχουν πολλαῖς. Προϋποτίθεται, ὅμως, ἡ καλὴ θέλησης διὰ τὴν ἐπιβολήν των. Τὰ δρομολόγια πρέπει νὰ ἀραιωθοῦν, ἀναλόγως τῆς δυναμικότητος ἐκάστης γραμμῆς, διὰ νὰ σταθοῦν οἰκονομικῶς αἱ ἐπιχειρησεῖς καὶ προληφθῇ ἡ ἀσκόπτωση κατανάλωσις τῶν καυσίμων. Τὰ ἀκταπλῆλα, τὰ πλέον δαπανηρὰ πλοῖα δὲν θὰ παροπλισθοῦν, ἀλλὰ θὰ πωληθοῦν πρὸς διάλυσιν, παρεχούμενης ἐπὶ τὰς εἰσπράξεις τῶν ἀχροστευμένων πλοίων, ἀπὸ τὰς εἰσπράξεις τῶν ἑπταράγησίσκαφων.

Ἄλλοι ἔχουν ἀποδειχθεῖσι τὰς δρομολογίας εἰς τὴν συμφωνίαν τῆς κοινοπραξίας, τῶν τὸ κατεύθυντον. Άλλα καὶ ἀνεύ αὐτῆς, μετὰ τὴν ἀποσυμφόρησιν τῶν γραμμῶν ἀπὸ τὰ δαπανηρὰ καὶ τὰ ἀκταπλῆλα πλοῖα, δυνατή θὰ είναι ἡ συνενόποτις. Η στενωτέρα συνεργασία, ἡ κοινοπραξία θὰ προελθῃ ἀπὸ τὴν συμφωνίαν ἐπὶ τῶν δρομολογίων. Τὸ συμφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν θὰ τὴν ὑποδειχτεῖ.

Λύσεις ἄλλη είναι ἡ ἀραιώσις τῶν δρομολογίων. Διατὶ τὰ σκάφη νὰ ἔκτελοῦν τριά δρομολόγια ἐν συναναχωρησίαις καὶ συναγωνισμῷ καὶ ὄχι δύο μὲ ἀπόλυτον ἀνεστίν καὶ χωρὶς ἐπιτάσεων εἰς τοὺς ναύλους; Δι᾽ ἀκτέρωθεν ὑποχρήσεων δυνατὸν νὰ ἐπιβάλῃ τὸ ὑπουργεῖον τὴν λύσιν αὐτῆν, τὴν προσωρινήν, ἕστω, διὰ νὰ φθάσωμεν ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν γενικωτέρα τὴν κοινοπραξία.

Ἐκ παραλλήλου, ὅμως, θὰ πρέπει νὰ ἀπασχολήσῃ τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστὰς καὶ τὸ Κράτος τὸ ζητημάτος τῶν συγκοινωνικῶν μέσων ἢ μᾶλλον τοῦ συναγωνισμοῦ τοῦ ἀεροπλάνου, τοῦ φορτηγοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ καὶ τοῦ αὐτοκίνητου πρὸς τὸ ἐπιβατηγόν σκάφος. Ολίγον ἄκομη καὶ θὰ φάστωμεν εἰς τὸ σπειρίον γὰρ ἀποστρηθῆ, λόγω τοῦ ἀκόστερον «κάθε μερίδος φορτίου τὸ πλοίον τῆς γραμμῆς καὶ ὅλων σχεδὸν τῶν ἐπιβατῶν πρώτης δέσσεως, λόγω τῆς πικνώσεως πρὸς τὰς ηνήσους τῶν ἀεροπορικῶν δρομολογίων. Παραδίγματα αἱ γραμμαὶ Βόλου, Θεσσαλονίκης, ἡ περιφερειακὴ Αἰγαίου καὶ ἡ γραμμὴ Πρεβέζης. «Ἐπαυσαν πλέον ὑπάρχουσα διὰ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν σκάφων εἰς τὰς δίλιγας μὲ κάποιαν κίνησιν γραμμῶς. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι δῆλος αὐτὸς ὁ συναγωνισμὸς ἔχει ὡς μοναδικὸν ἀποτέλεσμα νὰ ζημιώνουν αἱ ἐπιχειρήσεις, νὰ καλτῆται δὲ τὸ Δημόσιον καὶ ἡ έθνικὴ Οἰκονομία διὰ τὰς ζημίας.

Εἰς τὸν μακάριον αὐτὸν Τόπον τῆς ἀσυνδοσίας καὶ τῆς ἀσυναρτησίας τοῦ συγκοινωνικὸν ἀγάδὸν ἀπὸ ξηρᾶς, ἀέρος καὶ θαλάσσης προσφέρεται εἰς τοὺς εὔτυχεις κατοίκους τοῦ ἐν ὑπερασφονίᾳ μὲν, ἀλλὰ μὲ βαρυτάτας θυσίας. Κανεὶς δὲν ἐσκέφθη ποτὲ πόσον εἶναι δυσδιάστατον τὸ βάρος ποὺ ἀνέλθειν η Οἰκονομία μας ἀπὸ τὴν συγκοινωνιακὴν αὐτὴν ὑπερπολυτέλειαν, τὴν συνεπαγόμενήν ὡς μέσην σπατάλην κεφαλαίων καὶ συναλλάγματος ἀπιστεύτως μεγάλην.

Μία ἀρκίων πτυχὴ τοῦ δύο προβλήματος είναι καὶ τὸ ἀκτοπλοϊκόν. «Ἄσθετη, τοὐλάχιστον, τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας νὰ καταστήῃ ὅληγετερον ἐπώδυνον διὰ τὴν ἀκτοπλοΐασθαι ναυτιλίαιν καὶ τὴν έθνικὴν Οἰκονομίαν τὸν πληθωρισμὸν τῶν σκαφῶν, μέχρις ὅτου ἡ ἀνάγκη τῶν πραγμάτων υποχρεώσῃ τὸ Κράτος νὰ σκεφθῇ, ἐπὶ τέλους, ὅτι τὰ διατίθεντα συγκοινωνικά μέσα εἰναι κατὰ κανόνα ἀνάλογα τῆς κινήσεως καὶ τοῦ γενικωτέρου οἰκονομικοῦ ἐπιπέδου ἐκάστης χώρας.

## Αἱ ναυτεργατικαὶ ὄπόφεις

Εἰς τὸ μακροσκελές ὑπόμνημά της ἡ Πανελλήνιος Ναυτικὴ Όμοσπονδία ἔκβετει πρὸς τὸ ἀρμόδιον ὑπουργεῖον τὰς ὄπόφεις της ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος. Εἰναι ἄξια πάστης προσοχῆς, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι αἱ προτεινόμεναι λύσεις μὲς φαίνονται, δυστυχώς, ἀπραγματοποίητοι, λόγω κυρίως τῆς γνωστῆς ἀπροθυμίας τοῦ Κράτους εἰς τὴν παροχὴν ἀθοντωτῶν ἐπιχορηγήσεων διὰ τὰς ὄγκους γραμμῶν καὶ τινὰς ἄλλας κοινῆς ὠφελείας. (Γραμμὴ Θεσσαλονίκης, περιφερειακὴ κλπ.). Δὲν πιστεύουμεν, ἀλλως τε, νὰ ἀποτελῇ λύσιν τοῦ προβλήματος η διὰ τῶν ἐπιχορηγησῶν ἀπασχόλησης δύο ή τριῶν σκαφῶν. Μέτρα ριζικότερα χρειάζονται. Αἱ γραμμαὶ εἰναι ἐνεργεῖσαι μὲ τὴν προφροτισμοῦ μὲ δρομολόγιο πυκνῶς, πυκνότερα πάστης ἀνάγκης. Πρέπει νὰ ἀραιωθεῖται εἰς τὸ ὑπόμνημα, «Ἐπιτίση μετά τῶν ὑποδεικνύεταις τοῦ κ. Υπουργοῦ» η κατέχουσα τὸν ναυτεργατικὸν κόσμον ἀνησυχία δι᾽ αὐτὴν ταῦτην τὴν ἀπασχόλησίν του εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκήν. Ισως ὁ κ. Κρασαδάκης ἀντιληφθῇ τὰς εὐθύνας του διὰ μίαν κατάστασιν ἐγκυμονούσαν τὴν γενικωτέραν κοινωνικὴν ἀναταραχήν.

## “Εκκλησιν ἀπευθύνομεν

Πυκνούνται αἱ σειραὶ τῶν παροπλιζομένων σκαφῶν. Οἱ γύρω τοῦ λιμένος Πειραιῶς ὅρμοι θὰ δεχθοῦν μετ’ ὀλίγον ὄφρετας ἀκόμη δεκάδας. Δὲν παροπλίζονται μόνον τὰ ἐλαχίστης συναγωνιστικῆς ἵκανότητος παρήλικα, ἀλλὰ καὶ τὰ λιμπερτούς. Οσα σκάφη ἐπιτύχουν μίαν ναύλωσιν, τὴν οἰανότητο, πρὸς τὴν Μεσόγειον, θὰ γνωρίσουν καὶ πάλιν τὰ ἐδῶ ἀγκυροδόλια τοῦ 1950. Πολλὰ ἄλλα θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ ἀκίνητησουν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ. Πρόκειται, βέβαια, περὶ τῶν Ἑλληνικῶν κατὰ κύριον λόγον φορτηγῶν. Τὰ παναμακτικά, μὲ τὰ ὀλιγότερα ἔξοδα, ισως διαφέγουν τὸν παροπλισμόν.

Τὸ φάσμα τῆς ἀνεργίας ἥρχισεν ἡδη νὰ ἀπειλῇ τὰς ναυτεργατικὰς τάξεις. Κατὰ χιλιάδας θὰ ἔξελθουν τῶν πλοίων. Πρόβλημα ἡ συντήρησις αὐτῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, ἀνὴρ κρίσις παραταθῆ καὶ τὸν χειμῶνα.

Πρὸς τοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστὰς τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων, τῶν πετρελαιοφόρων κυρίων, ἀλλὰ καὶ τῶν φορτηγῶν, ποὺ θὰ κρατηθοῦν ὑπωσδήποτε ἐν κινήσει, ἀπευθύνομεν θερμὴν τὴν ἔκκλησην νὰ ἀπολύσουν κάθε ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν ζένον ναυτεργάτην καὶ νὰ προσλάβουν, ἀποκλειστικῶς, "Ελληνας ναυτικούς.

Δὲν θὰ θελήσωμεν νὰ χαρακτηρίσωμεν τὴν πρᾶξιν τοῦ οἰούδηποτε "Ελληνος ἐφοπλιστοῦ, ὅστις θὰ ἔθλετε τοὺς "Ελληνας ναυτικούς ἀναζητούντας μίαν ἔργασίαν, ἐνῷ οἱ πάστης προελεύσεως, φυλῆς καὶ θρησκεύματος ξένοι θὰ παρέμενον ναυτολογημένοι ἐπὶ τῶν ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων. Υποχρέωσις τιμῆς δι᾽ δόλους πρέπει νὰ είνει κατὰ τὴν κρίσιμον αὐτὴν περίστασιν ἡ ἀμιγῆς ἀπὸ "Ελληνας ναυτικούς σύνθεσις τῶν πληρωμάτων τῶν Παναμαϊκῶν η τῶν Λιβεριανῶν πλοίων. Οσοι θὰ παρίδουν τὴν ἐπιτακτικὴν αὐτὴν ἀνάγκην θὰ ἐπισύρουν, καὶ πολὺ δικαίως, βαρεῖσαν τὴν ἐπίκρισιν. Αἱ στῆλαι τούλαχιστον αὐταὶ δὲν θὰ λείψουν νὰ τὸ πράξουν. Εἰναι ὑποχρέωσίς των.

Φθάνομεν ἀκόμη νὰ συστήσωμεν πρὸς τοὺς "Ελληνας πλοιάρχους καὶ μηχανικούς τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων νὰ μὴ δεχθοῦν νὰ προσλάβουν καὶ νὰ συνεργασθοῦν μὲ ξένους ναυτεργάτας — τοὺς Πορτορικέζους, μαύρους, Ισπανούς, Πορτογάλους καὶ ἄλλους — ἐνῷ θὰ προσφέρωνται πρὸς ἔργασίαν ιδιοί μας ναυτικοί.

Ἄς προσέξουν ὅλας ιδιαιτέρως οἱ ἐφοπλισταί μας τὴν ἐκκλησην αὐτῆν. Ο Τόπος πους εἰναι τόσον πτωχὸς καὶ ἡ κοινωνικὴ συνοχὴ τόσον, δυστυχῶς, χαλαρά, ὥστε νὰ μὴ ἀντέχῃ εἰς τὴν ἀνεργίαν τόσων χιλιάδων ναυτεργάτων.

"Ολοι, εἰμεθα βέβαιοι, θὰ ἐπιτελέσουν τὸ καθηκόν των ἔνσατι τῆς Έθνικής ναυτικής οἰκογενείας, ἀπὸ τὴν ὁποίαν ἄλλως τε καὶ προέρχονται.

## Τὸ μισθολόγιον

Γιανστὸς "Ελλην ἐφοπλιστῆς τοῦ Λονδίνου ἀπηνύθυε πρὸς τὸν Πρεβέζην Λιμενάρχην, λιμένος τοῦ Κόντινεντ μακράν ἐπιστολήν, ἀναφρούμενον εἰς τὰ ζητήματα τῆς ἐπανδρώσεως, τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν, ύπο τὰς κρατητούσας δυσκόλους καταστάσεις.

Γράφει, μεταξὺ ἄλλων, τὸ ἔξι: «Καταβάλλομεν τὴν ἀπεγνωσμένην προσπάθειαν νὰ κινηθῶσι τὰ πλοῖα ἔστω καὶ μὲ ζημίαν ἐπὶ χρονικόν τι διάστημα, ἐλπίζοντες πάντοτε, ὅτι ἡ κρίσις θὰ είναι παροδική. Δὲν ἐπιθυμούμενον νὰ ιδωμεν τοὺς ναυτικούς μας αἷνεν ἔργασίας.

Θῦδη παρεπηρήσατε, πιστεύομεν, ὅτι τὰ πρώτα σκάφη, ποὺ παρωπλίσθησαν εἰς τοὺς λιμεναὶ τοῦ Κόντινεντ ήσαν Ἑλληνικά. Τὰ «Αἰστόσιος Πατέρας», «Κατίγων Χατζηπατέρα», «Μιχαλάκης» καὶ «Φάραλος». Πολλὰ ἄλλα μετὰ τὸ πέρας τῶν ταξιδίων των θά δέσουν. Τὰ ἔξοδα των εἰναι μεγάλο, δυσανάλογα πρὸς τοὺς ναύλους.

»Ἀπεφασίσαμεν νὰ διατηρήσωμεν ἐν κινησὶ τὸ ἐνδιόματος τῶν καταναλωτῶν καὶ ἀπεργούμενον διέταξε τὸν καθηκόν μεταξύ τῶν πληθυνόμων 10 λιρῶν. Μετὰ μακροῖς διαπραγματεύσεων ἄλλα καὶ δισταγμούς, τὸ ὑπουργεῖον διέταξε τὸν ἀρμόδιον Προξενικὸν Λιμενάρχην νὰ ἐπιτέψῃ πρὸς τὸν ἀπόπλου τοῦ σκάφους, χωρὶς τὸν "Ελληνας ἀσυρματιστήν, ἐφόσον αἱ ἀξιώσεις του θὰ ησαν ἀνώτερα τῶν καθοριζόμενων διά της συμβάσεως.

Πρέπει, δηλαδή, προσθέτομεν ημεῖς — νὰ ἀποφεύγωνται τὰ τοιούτου εἰδούς παξαρεύματα καὶ αἱ ἐκάστοτε προσφυγαὶ εἰς τὸ πλοίον της μισθογίκης συμβάσεως ισχύν. Αἱ ἐκδοθῆ μία γενικὴ ἐγκύλιος διαταγὴ πρὸς τὰ Λιμεναρχεῖα, διὰ νὰ γνωρίζῃ ὁ καθε ἐνδιόματος — ἐφοπλιστὴς καὶ ναυτεργάτης — τὰς υποχρεώσεις καὶ τὰ δικαιώματά του. Τὰ τηλεγράφηματα καὶ αἱ αἰτήσεις πρὸς τὸ ὑπουργεῖον διὰ κάθε περίπτωσιν ἐπανδρώσεως εἰς τὸ πλοίον προκαλούν καθυστερήσεις ἐπιζημιών ἀπὸ πλευρᾶς, ἀπόμη δὲ καὶ ἀνεπιθυμήτους προστριβάς. Εκεὶ ὅπου εἴθεσαν τὰ πράγματα τῆς ναυλαγορᾶς πρέπει νὰ διευκολύνων τὰ

**MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.**

Fitting for Grain Cattle High & Explosives  
Suppliers of Lumber & Dunnage.

London Agents: J. A. McLaren & Co.  
46, Bishopsgate, E. C. 2

πλοία νὰ κρατηθοῦν ἐν κινήσει. Μέγα θὰ είνε τὸ κέρδος διὰ τὴν ναυτεργατικήν μας τάξιν, διὰ τὰ ἀσφαλιστικὰ ταμεία καὶ διὰ τὴν καθόλου Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου.

### Υποχωροῦμεν δυστυχῶς

Ἡ Ἑλληνικὴ γραμμὴ πρὸς τὴν Αὐστραλίαν διακόπτεται. Τὸ «Κυρῆνεια» δὲν πρόκειται πλέον νὰ ἔκτελεσῃ ἄλλο δρομολόγιον. Τὰ ἔξοδα τῆς κινήσεώς του δὲν ἐκαλύπτοντο ἀπὸ τὰς εἰσπράξεις. Ηὔηθησαν τόσον μετά τὸ κλείσιμον τοῦ Ἀμπαντάν καὶ τὴν ἀνατίμησιν τῶν καυστίμων, ώστε ἡ ἔκτελεσις τῆς γραμμῆς θετικὴν πρήσις νὰ καταλίπῃ ζημιαν. Ἡ «Ἐλέμεχ» δὲν ἥτο ἰκανὴ νὰ τὴν βαστάσῃ.

Ἐργασία ὑπῆρχεν ὑπερεπαρκῆς καὶ ἡ πρὸς τὴν «Ἐλέμεχ» ἔκτιμησης τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ ὑπόλιτος. Πρὸς τὴν ἀραιοκαταχωμένην Αὐστραλίαν στρέφεται ἄλλως τε τὸ μεταναστευτικὸν ρεῦμα ἀπὸ τὴν Εὐρώπην. Κατὰ χιλιάδας καὶ οἱ «Ἐλληνες» μεταναστεύουν. Δύο καὶ ὅχι ἔνα «Ἐλληνικὰ ὑπερεκανίαν μέσης χωροτικότητος διὰ πολλὰ ἐπὶ τὰ εἰχον ἐξησφαλισμένην ἐργασίαν, θὰ ἐγίνοντο δὲ ἀσφαλῶς δεκτὰ καὶ εἰς τὴν «Κόρφεραν» διὰ νὰ μετέχουν εἰς τὰ φορτιά τῆς ἐπιτροφῆς. Προϋπόθεσις, ὅμως, τῆς ἀποδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς γραμμῆς εἶνε ἡ οἰκονομία καυστίμου καὶ ἔξοδων κινήσεως. Τὸ «Κυρῆνεια» πρὸς τὸ σκάφος κολῆς μὲν ταχύτητος, δαπανηρός ὅμως εἰς τὴν κατανάλωσιν του, δαπανηρότερον δὲ καὶ εἰς τὰ ἄλλα του ἔξοδα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ιταλικὰ καὶ τὰ ἀγγλικὰ νεότερεκτα ὑπερεκανίαν.

Οἱ Ἰταλοὶ διέβεσαν διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Αὐστραλίας τὰ δηζελοκίνητα νεοναυπήγυτα σκάφη τῶν 11 χιλ., τόνων. «Έχουν τὴν κρατικὴν ἐπικρήπησιν, ἀλλὰ καὶ τὴν οἰκονομίαν διαχειρίσεως, μέχρι τοῦ σημείου ώστε νὰ ὑποβιδάσσουν τελευταίως καὶ τοὺς ναυλούς διὰ τοὺς ὁμοειδεῖς των μετανάστων. Ἡ ίδικη μας γραμμὴ ἥτο ἀκριβὴ εἰς τὰ ἔξοδα κινήσεως. Ἡ ἐκπτώσις τῶν ναυλῶν τὸν ιταλικὸν σκάφῳν ἐπεσφράγισε τὴν ἀνατίμησιν τῶν πετρελαϊσιν. Ἀμεσος συνέπεια ἡ διακοπὴ τῆς γραμμῆς καὶ ὁ παροπλισμὸς τῆς «Κυρῆνειας».

Πρὸ διετίας ἡ στήλη αὐτὴ εἶχεν ὑποδείξει εἰς τὸ Κράτος τὴν ναυπήγησην εἰς τὴν Τεργέστην ἐνός ὑπερεκανίου διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Αὐστραλίας, ἀφελοῦ τὸν ιταλικὸν. Τὰ κεφάλαια τῶν ἐπανορθώσεων ἦσαν ἀκρετά διὰ νὰ χρηματοδοτησουν τὴν κατασκευὴν του. Ἐπρόκειτο περὶ τοποθετήσεως ἑδόνως παραγωγικῆς. Ἡ μελέτη τῶν σχετικῶν ἀριθμῶν τὸ κατεδείκνυε. Τὸ Ἑλληνικὸν ὑπερεκανίον δὲ συνεκεντρωνεν ὅλην τὴν ίδικην μας ἐπιβατικὴν κινήσην, τὴν ἀρκετά σημαντικὴν, καὶ θὰ διετήρει τακτικὴν ἀπευθείας ἐξ Ἐλλάδος ἐπαφὴν μὲν τὸν Ἑλληνισμὸν τῆς Αὐστραλίας, ὅστις καθημερινῶς αὐξάνεται καὶ προσδενεῖ. Ἡ τοποθετησίς ἐπίσης τῶν ἑβίκων μας προϊόντων εἰς πολλὰς χώρας πέραν τοῦ Σουέζ θὰ δικυκλώνετο διὰ τῆς ἀπευθείας μεταφορᾶς των. Θὰ ἥτο δηλωδὴ κέρδος διξιόδογον διὰ τὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν οἰκονομικὴν μας δραστηριότητα ἡ ἔκτελεσις τῆς γραμμῆς πρὸς τὸν νέον κόσμον, ποὺ μεταπολεμικῶς δημιουργεῖται εἰς τὴν Αὐστραλίαν. Ισως ἀντὶ τῶν δύο μεσογειοκῶν, ἀκόμη δὲ καὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν γά το προτιμοτέρα ἡ ναυπήγησις δύο ὑπερεκανίων διὰ τὰς γραμμὰς Βορ. Αμερικῆς καὶ Αὐστραλίας.

Προϋπόθεσις, ὅμως, τῶν ναυπήγησεων αὐτῶν θὰ ἥτο τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐνδιαφέρον καὶ ἡ κατανόησις τῆς ἀνάγκης ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους. Εἰμεδα ὑποχρέωμένον νὰ ὅμολογησωμεν, ὅτι οἱ ἐφοπλισταί μας κανεν δεν ἐπέδεξαν ἐνδιαφέρον, ὁ μὲν Οίκος Γουλαγδροῦ, διότι παρήγειλεν εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖσι τὸ νέον ὑπερεκανίον τῆς γραμμῆς Νέας Υόρκης, ἡ δὲ «Ἐλέμεχ» διότι δὲν ἐπίστευεν εἰς τὴν δυνατότητα τῆς ἀποκτήσεως τοῦ σκάφους, ἐφόσον αὐτὴ δὲν διέθετε τὰ ἀνάλογα οἰκονομικὰ μέσα. Τὸ Κράτος, ὅπως πάντοτε, πήγνυτος καὶ τὴν ὑποθέσιν αὐτὴν. Δὲν ἥτο εἰς θέσιν νὰ ἔκτιμησῃ τὴν παραγωγικὴν σημασίαν ἐνὸς ὑπερεκανίου καὶ μιᾶς τακτικῆς γραμμῆς.

### Ἡ ἀπροκατάληπτος συνεργασία

Τρεῖς φορολογικαὶ δηλώσεις ἀνακριβούς περιεχομένου ὑπεβλήθησαν πρὸ τίνος εἰς τὴν Ἐφορείαν διὰ τὰ ἔξοδο τοῦ πρώτου τριμήνου τριῶν φορτηγῶν σκαφῶν. Πλαστά — ὅπως ἀπεδείχθη — ἥσαν τὰ ναυλοσύμφωνα ἐπὶ τῶν ὅποιων ἐστήριχθησαν ἀλλὰ δηλώσεις αὐταί. Ἡ διατρίβωσις τοῦ γεγονότος ἐδημιουργήσεν εἰς τὰς οἰκονομικὰς ὑπηρεσίας τὴν δυστιστίαν καὶ τὴν τάσιν πρὸς ἀστυροτέραν ἐφαρμογὴν τῶν περιδηλοσεων διατάξεων τοῦ νέου φορολογικοῦ νόμου.

Εἶνε, βεβαίως, ἀξιοθήητος ἡ προσπάθεια αὐτὴ τῆς φοροδιαφυγῆς καὶ μάλιστα διὰ τῆς ὑποδολῆς πλαστῶν στοιχείων. Εἶνε, ὅμως, ἐπαρράπηδος ἀντίθετος πρὸς τὴν λογικὴν ἡ ἐπιφύλαξης τῆς ἀρμοδιός ὑπηρεσίας πρὸς τάσαν φορολογικὴν δηλωσιν καὶ ἡ ἀνακήτησις νέων διατυπώσεων γραφειοκρατικῶν, διὰ τῶν ὅποιων πιστεύεται νὰ προληφθῇ

ἡ φοροκληπότη.

Αἱ τρεῖς δηλώσεις μέσα εἰς τὰς τόσας ἐκατοντάδας ποὺ κατὰ τὰ τρίμηνον ὑποβάλλονται, δὲν θὰ πρέπει νὰ ἐνισχύσουν τὴν καχυποψίαν πρὸς τὸν φορολογούμενον ἐφοπλιστήν. Ἡ Ναυτιλία ἀπέδειξε μέχρι τοῦδε ὅτι ἐν τῷ συνόλῳ της ἔχει φορολογικὴν συνειδήσιν ἀνάτεραν κάθε ἄλλου παραγωγικού κλάδου καὶ σέβεται τὰς ὑπορεώσεις τῆς πρὸς τὸ Δημόσιον. Τὰ δύο τελευταῖα ἔπει τὰς ὑπορεώσεις τῆς γραμμῆς τῶν καυστίμων, ώστε ἡ ἔκτελεσις τῆς γραμμῆς θετικὴν πρήσις νὰ καταλίπῃ ζημιαν. Ἡ «Ἐλέμεχ» δὲν ἥτο ἰκανὴ νὰ τὴν βαστάσῃ.

Ἐργασία ὑπῆρχεν ὑπερεπαρκῆς καὶ ἡ πρὸς τὴν «Ἐλέμεχ» ἔκτιμησης τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ ὑπόλιτος. Πρὸς τὴν ἀραιοκαταχωμένην Αὐστραλίαν στρέφεται ἄλλως τε τὸ μεταναστευτικὸν ρεῦμα ἀπὸ τὴν Εὐρώπην. Κατὰ χιλιάδας καὶ οἱ «Ἐλληνες» μεταναστεύουν. Δύο καὶ ὅχι ἔνα «Ἐλληνικὰ ὑπερεκανίαν μέσης χωροτικότητος διὰ πολλὰ ἐπὶ τὰ εἰχον ἐξησφαλισμένην ἐργασίαν, θὰ ἐγίνοντο δὲ ἀσφαλῶς δεκτὰ καὶ εἰς τὴν «Κόρφεραν» διὰ νὰ μετέχουν εἰς τὰ φορτιά τῆς ἐπιτροφῆς. Προϋπόθεσις, ὅμως, τῆς ἀποδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς γραμμῆς εἶνε ἡ οἰκονομία καυστίμου καὶ ἔξοδων κινήσεως. Τὸ «Κυρῆνεια» πρὸς τὸ σκάφος κολῆς μὲν ταχύτητος, δαπανηρός ὅμως εἰς τὴν κατανάλωσιν του, δαπανηρότερον δὲ καὶ εἰς τὰ ἄλλα του ἔξοδα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ιταλικὰ καὶ τὰ ἀγγλικὰ νεότερεκτα ὑπερεκανίαν.

Οἱ ἀποδείξεις μας αὐταὶ, ὑπαγορευμένας ἀπὸ τὴν ἐπιθυμίαν, διατίθενται τοῖς συνεπείας ὑποτελείων τοῦ σύνολου, ὃστε νὰ προκληθῆται ἡ δικαίωση τοῦ ὑπόλιτου συνεπείας τῆς ἀποτίθεσης τοῦ συνεργατοῦ. Τὸν πρόσθιον τοῦ συνεργατοῦ τοῦ διοικήσεως τοῦ λιμένος χρήζει ἀλλαγῆς καὶ τὰ ἐπιβληθέντα συστήματα ἐργασίας πρέπει νὰ μεταβληθοῦν. Η περιόδος τῆς σκανδαλοθυΐας ἐλήξη πλέον. Αἱ ἀντιμετωπίσουν οἱ ἀρμόδιοι ἐν ξυρῷ πλέον τὰς ζητήματα τοῦ λιμένος.

### Διὰ τὸν λιμένα

Ἡ ἀποχωρησίας τοῦ κ. Μπουζάνη ἀπὸ τὸν Ὁργανισμὸν Λιμένος Πειραιῶς δὲν ἔλυσεν αὐτούπάτα καὶ τὸ λιμενικὸν πρόβλημα. Δὲν θὰ πρέπει τοιούτον τι νὰ πιστευθῇ. Τὸ σύστημα τῆς διοικήσεως τοῦ λιμένος χρήζει ἀλλαγῆς καὶ τὰ ἐπιβληθέντα συστήματα ἐργασίας πρέπει νὰ μεταβληθοῦν. Η περιόδος τῆς σκανδαλοθυΐας ἐλήξη πλέον. Αἱ ἀντιμετωπίσουν οἱ ἀρμόδιοι ἐν ξυρῷ πλέον τὰς ζητήματα τοῦ λιμένος.

«Ἄν τοι πρόκειται νὰ παραμεινῃ ὁ Ο.Λ.Π. κτῆμα τοῦ κρατούντος κόμματος, ὃν πρόκειται ὁ νέος διευθυντής του νὰ προελθῃ ἀπὸ τοὺς θαυμάγας τῶν ὑπουργικῶν προθετικῶν πατέρων καὶ ἄν, τέλος, ὁ ξένος καὶ πάλιν πρὸς τὸν λιμέναν ἀναλάβῃ κομματικὴ συνάρρει τὴν διαχείρισιν τῆς υποθέσεως του, τίποτε τὸ καλὸν δὲν θὰ προελθῃ ἀπὸ τὴν ζητήματα τοῦ λιμένος. Μπουζάνης. Αὔτος, τούλαστιον, ήτο πλέον ἐνημερωμένος. 'Ο ἄλλος θὰ κρειασθῇ χρόνον πολὺν διὰ νὰ γνωρίσῃ τὸ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα, ἐνώ ἐν τας μεταξὺ ὁ λιμὴν διόφοροι ταῖς συνεπείας τῆς σκανδαλοθυΐας καὶ τὰς κακοδιοίσεων, ἀλλὰ καὶ τὰς ἐνδικούρωμένας τάξεις περὶ τῆς ἀνάγκης, ὡς τοιούτης τοῦ λιμένος ἀνατεθεῖ εἰς πρόσωπον κοινῆς τοῦ οἰκουμένης τοῦ Οργανισμού Λιμένος. Αἱ τοιούτης ἀνδρικής διατάξεις προστίθεται πάντα τοῦ πρόσωπου πρόσθιου τοῦ λιμένος τοῦ Τόπου μας αὐτην την κατεύθυνσι των γραφειοκρατικῶν διατηρησεων, ἡ κατὰ τὸν τόνον την διατηρηση των ιακωβίσεων καὶ την διατηρηση των κομματικῶν της επιδιωξεων, διὰ την διόδην την οἰνόδηποτε πολιτευτην ἡ απόστρατην διειωματικόν. Πιθανὸν νὰ είνε πρόσωπον ευπόληπτου, χωρις, ὅμως, νὰ είνε καὶ τὸ κατάλληλον διὰ την θέσιν. Εν τοιαύτη οὖσι την διαχείρισιν τοῦ λιμένος πρέπει νὰ ἔχουν τὸν λόγον. Δὲν θὰ αντιδράσουν πρὸ της τοιαύτης κατὰ τοῦ λιμένος νέας συνωμοσίας τοῦ κόμματος;

### Τι εἰσέφερε καὶ τι εἰσφέρει

«Οσοι κινοῦνται ἀκτὸς τοῦ κύκλου τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, ἀλλὰ καὶ πολλοὶ ἐπαγγελματικῶν μὲ αὐτὴν συνδεόμενοι, θὰ ἀγνοοῦν, ἀσφαλῶς, τὴν ἔκτασιν της παραγωγικῆς καὶ φορολογικῆς εἰσφορᾶς τοῦ Ελληνικοῦ πλοίου εἰς τὴν Οἰκονομίαν του Τόπου κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος τῆς εὐημερίας. Εἰς δύο καὶ μόνον ἀριθμούς ἀποδίδεται αὐτὴ. Οὕτω η Ναυτιλία διὰ τὸ ημερολογιακὸν ἔτος 1951 κατέβαλεν ηδη εἰς τὸ Δημόσιον. Ταμείον 160 δισεκατομμύρια δραχμῶν εἰς συνάλλαγμα, πλέον διλοδὶ τῶν προϋπολογισμένων τῶν δισεκατομμυρίων δραχμῶν) καὶ εἰσεκόμισε διὰ τῆς Τραπέζης της Ελλάδος συνάλλαγμα τριάκοντα καὶ πλέον ἐκατομμυρίων δολαρίων (150 δισεκατομμυρίων δραχμῶν) καὶ εἰσφορὰς εἰς τὰς παραγωγικές καὶ πολιτικές της πόλεις της Θεσσαλονίκης 43 θα. 20.58.





ούδεποτε πραγματοποιηθέντων. Καθιερώθη ή άρχηστι δλα τὰ σκάφη κατά τεκμήριον έκερδισαν, ανεξαρτήτως ταξιδίων και ναύλων, τὰ αὐτά ποσά. Εἰς μάτην δ ο. Μοάστος ἐπεζητησε νὰ καταδεῖη τὸ ἀδικον τῆς τοιούτης φορολογικής μεταχειρίσεως διὰ τῆς προσαγωγῆς ἀδιασείστων στοιχείων περὶ τῆς μὴ κερδοφόρου ἔκμεταλλευσεως τοῦ πλοίου του. 'Ο Νόμος οὗτος σαφής. Κερδίσαντες και μὴ κερδίσαντες ησαν υποχρεωμένοι νὰ πληρώσουν.

Ο. Κ. Μοάστος είχε καταβάλει τὴν πρώτην δόσιν τοῦ φόρου και πρασέφυγεν εἰς τὸ Συμβούλιον Ἐπικρατείας διὰ τὸ ὑπόλοιπον. Ἐπεκαλέσθη τὴν ἀντιστοταγματικότητα τοῦ Νόμου. 'Εζήτησε νὰ ἀπαλλαγῇ φορολογικῶν ἐπιβαρύνσεων ἀδικαιολογήτων, ὅφου ούδεν σχέδον κέρδος ἐπραγματοποίησεν ἀπό τὸ πλοίον του. 'Ἐν τῷ μεταξὺ ἀπογοητευμένος πλέον τὸ ἐπώλησεν εἰς τὸν κ. 'Εμπειρίκον εἰς τὸ ποσόν, ἀκριβῶς, ποὺ τοῦ ἐστούχισεν ἀρχικῶς. Ούδεν κέρδος ἀπέκδιμος. Ή ὑπουργείον, όμως, τῶν Οἰκονομικῶν, διὰ νὰ παράσχῃ τὴν ἀδειαν τῆς πτωλήσεως, ἐζήτησε τὴν ἔξοφλησιν τῶν ὄφειλομένων φόρων. 'Ο. Κ. Μοάστος ἐσπευσε νὰ καταθέσῃ παρὰ τὴν Ἑθνικὴν Τραπέζην διὰ ἀνεκκλήτου πιστώσεως ἀλλοδαπῆς Τραπέζης, δόλαρίουν τοῦ φόρου, ὡς ἐγγύσιν, μέχοις ἐκδόσεως τῆς ἀποφάσεως τοῦ Συμβούλιου Ἐπικρατείας. Ή προσφυγή τοῦ κ. Μοάστος ἀπερρίφθη, διότι ὁ Νόμος περὶ τεκμαρτῶν και ἀμαχήτων κερδῶν δὲν ἐπέτρεψεν ούδε τὸ ἐνδικον μέσον τῆς ἐνστάσεως. Κατόπιν τούτου, τὸ Δημόσιον εἰσέπραξε τὸ λαθεῖν του. 'Ἐπιπροσθέτως, όμως, ἡξιώθη ἡ καταδηλῶ και τόκων ὑπερμερίας, ἐνώ είχε προκατατεθῆ ὁ φόρος. 'Ο. Κ. Μοάστος κατέφυγεν εἰς τὸ ὑπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν και ὑπέδειξε και πάλι τὴν ἀρχικὴν φορολογικὴν μεταχειρίσιν. 'Εζήτησε τὴν ἀπαλλαγήν του ἀπό τὰς προσαγήσεις αὐτάς. Είχε πληρώσει φόρουν ούσιαστικῶς μὴ ὄφειλόμενον' ήτο μήπως δίκαιον νὰ ἐπιβαρυθῇ και μὲ τόκους ὑπερημερίας, διότι ἡθέλεις νὰ ἀσκήσῃ τὸ δικαίωμα τῆς ἐνστάσεως;

Τὸ ὑπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν, διότι οὐτόρχον και περιπτώσεις τριῶν ὀλλῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες είχον προσφύγει εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας, ἀπῆλλαξε διὰ γενικῆς διατάξεως τοὺς ὑποχρέους τοῦ Νόμου 1411 της καταδηλῶς τῶν προσαγήσεων ἀπό τῆς ἡμέρας τῆς παρακαταθέσεως τῶν ὄφειλομένων ποσῶν υπέρ τοῦ Δημοσίου. Τὸ μέτρον, δηλαδή, αὐτό, ὅπερ θὰ είχε τὴν ἐφαρμογήν του διὰ οἰονδήποτε ἀδικούμενον πολίτην, δὲν θὰ ἐπρεπε μήπως νὰ ἐφαρμοσθῇ μόνον και μόνον διότι ὁ Μοάστος ἔτυχε νὰ είνει φίλος και συμπατριώτης τοῦ κ. Βενιζέλου;

Πιστεύων, διὰ τὰς ἀνωτέρω είνε ἀρκέτα διὰ νὰ ἀποδειχθῇ, διότι σκάνδαλον εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ λίμπερτο «Κρήτη», ὅπωσδήποτε, δὲν υφίσταται.

Φιλικότατα

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Διευθυντής «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## ΠΟΝΤΟΠΛΟΩΝ ΠΑΡΑΠΟΝΑ

"Ο.τι γράφεται ἀπό τοὺς ποντοπλόους, σχετικὸ μὲ τὴ ζωὴ τους, ἀσφαλῶς, δὲν είνε σοφίες. Άλλα, σᾶν ἀπλές γνώμες, βάπτεπε, ἀν διαδάσωνται, νὰ τύχαιναν κάποιας προσοχῆς, ἀλλὰ και κάποιας ἀπαντήσεως.

Εἰδικῶς, διὸν τὰ διατυπώμενα, ἐνίοτε, παράπονα δὲν ἀπευθύνωνται πρὸς τοὺς βαρηκούς τῶν κρατικῶν μας ὑπηρεσιῶν, ἀλλὰ σὲ κάποιους δικούς μας, ἀπό τοὺς ὅποιους δὲν μᾶς διαφέυγει, διότι δικαιούμενα ἔξυπητήσεως. Αὐτός εἶνε ὁ σκοπός τῆς παραμορφῆς των εἰς τὸν Πειραιά και γιὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐκπρασωπούν και τοὺς Ναυτεργάτας.

'Ελέγαμε, λοιπόν, κάποτε, διότι, μετὰ τὸ ἐξ ἀνάγκης χαμηλὸ μισθοδόγιο, ποὺ ἔγινε ἀπόδεκτό, για νὰ μὴ ἀπομακρύνουμε τὰ πλοῖα μας ἀπό τὴν διεθνή στάθμη ἔκμεταλλεύσεως, ἐπεδάλλετο νὰ ἐπιδιωχθούν μερικὰ ἄλλα ἀνταλλάγματα πρὸς τοὺς ἀδικηθέντας Ναυτικούς τῶν φορτηγῶν, ώστε νὰ μπορέσουν νὰ ἐπαρκέσουν και αὐτοὶ στὶς βιοτικές τους τὶς ἀνάγκες.

Τούτο, δεδιασμένα, γίνεται σ' δλες τὶς ναυτικές χώρες σήμερα, ποὺ προσπαθούν νὰ δοθήσουν τὰ πλοιά τους στὸν πόλειο τοῦ συναγωνισμοῦ. 'Η Αμερική, πρώτη και καλλιέργητη, παρὸ δὲ ποὺ ἔχει τὸ ἀσύγκριτο ὑψηλότερο μισθοδόγιο και παρ' ὅποι ποὺ οἱ ἀγορές τῆς προσφέρουν στὸν κόσμο της πάντας ἀγαθῶν, σὲ τιμές πάμφιθνες, ἐν τούτοις, παρέχει τὸ δικαίωμα στοὺς ναυτικούς της νὰ εἰσάγουν ἀτελῶς σε κάθε τους ταξιδί ἐτού ἔκτηρικού εἰδη ἀξίας τριακούν δολλαρίων, ἔχαιρεσι μογοπλακιών εἰδῶν (οἰνοπνευματώδων κλπ.).

Στὴν Ἀγγλία λειτουργοῦν τὰ περίφημα «ΠΟΥΛΑ» τῶν ναυτεργατῶν, δηλαδή, διαδίδουν στὸ δημοκρατικὸ οἰκονομικὸ παροχής ἐν περιπτώσει ἀνεργίας, μέχρι σημείου, μάλιστα, νὰ προτιμᾶται δ... ἀνεργία ἀπό τὴν ἐργασία.

'Ἄτελεις εἰσαγωγῶν γιὰ τοὺς ναυτικούς ὑπάρχουν και στὰ Σκανδιναϊκὰ κράτη, μαζὺ μὲ μιὰ σειρὰ ἀλλών μέτρων προστασίας τῶν ναυτιλομένων.

Παρανόησις και ἀδιαφορία περιβάλλουν μόνον τοὺς "Ελληνας ναυτεργάτας. 'Άλλα και ποιός ἐκίνηθη γιὰ νὰ πετύχῃ κάτι; Ποιός ἐζήτησε, ποτέ, κάτι; Ποιός μετέφερε τὸ ναυτεργατικὸ αἴτημα μὲ θέρμη και μὲ τὸ λογικὸ ἐπικείρημα ἐκεὶ δημοσίευσε;

Φυσικά, η δύναμις τῶν ὄργανων είνει οἱ ἐργαζόμενοι. Οι δὲ ἐργαζόμενοι πάντοτε είνει ἔτοιμοι νὰ ἐκδηλώσουν τὴ δύναμη τους, δηταν δὲν πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ και νὰ ἀξιωθῇ τὸ δίκαιον αἴτημα τους.

'Ἄν διατίθεις μας παρουσίας τὴν προπολεμικὴν μὲταλλούν τῶν ναυτεργατῶν τῆς σὲ μιὰ χαμηλὴ θέση, γιὰ νὰ κάνῃ τὰ σκάφη μας προσφορά.

Γι' αὐτό, στὸ παρελθόν, κανεὶς δὲν νοιάσθηκε γιὰ προμήθειες ἀπό τὸ ἔκτηρικο γιὰ τὶς στοιχειώδεις του ἀνάγκες. 'Η φτωχομάννα—Ελλάδα, μόνο ἀπό τὶς λίρες μας και ἀπό τὰ δολλαρία μας είχε ἀνάγκη. Τὰ μέσα γιὰ τὴν διατροφὴ και γιὰ τὴν ἐπένδυση, μάς τὰ παρείχε πολλὰ και καλά.

Μεταπολεμικὰ καταφέραμε νὰ γίνουμε ὑποδειγματικὸ κράτος πρὸς ἀποφυγὴν μιμήσεως. 'Εγιναμε οἱ ἀκριβώτεροι τοῦ κόσμου. Καταφέραμε, ἀκόμα, νὰ ἀποκλείσουμε και αὐτὰ τὰ πενιχρά μας προΐστοντα ἀπό τὶς διεθνεῖς ἀγορές, λόγω τοῦ ὑψηλοῦ των κόστους.

'Ἔτοι, τώρα και τὸ ρύζι και τὸ ζάχαρη και τὸ κρέας και τὰ φάρια και τὰ φρούτα και τὸ σαπούνι είνε στὴ διπλασία τιμὴ κάθε ἀλλῆς χώρας.

'Μὲ τὶς συνθήκες αὐτές, ἐκλήθησαν οἱ ναυτεργάτες ν' ἀποδεχθούν τὸ μισθοδόγιο ποὺ ἀπεδέχθησαν. Τριάντα λίρες δ ναύτης, δηλαδή 1.200

δραχμὲς τὸν μῆνα και γύρω στὶς 55 λίρες, νέττες, δ ἀξιωματικός. Μὲ τὶς αποδοχὲς αὐτές πρεπει νὰ ἐπαρκέσουν στὰ δικά τους, τὰ προσωπικά, ἔξοδα και στὴ συντήρηση τῆς οἰκογενείας των στὴν Ἐλλάδα.

Βέδαια, δὲν είνε μεγαλύτεροι και στὴν Ἐλλάδα οι μισθοί και τὰ ἡμερομίσθια τῶν ἔργαζομένων. 'Η συγκεντρωμένη οἰκογένεια, διαφέρει πολὺ, δημος, ἀπό την διχοτομιένη οἰκογένεια τοῦ ναυτικοῦ.

Βέδαια, δὲν είνε μεγαλύτεροι είνε στὸ περιθώριο. Οι λογαριασμοί γίνονται, χωρὶς νὰ τὸν υπολογίζη κανεὶς και χωρὶς νὰ μημονεύῃ τὴν ὑπαρξή του. Θά πρέπει, αὐτοὶ ποὺ ζουν ἔξω, έχουν τὸ συστημάτικα τους, τὶς σχέσεις τους, τὶς κουπίνες τους, τέλος, ποὺ τὸν παρέχουν κάποια διευκόλυνση στὴ δύσκολη ζωὴ. Ο ναυτικὸς είνε στὸ περιθώριο. Οι λογαριασμοί γίνονται, χωρὶς νὰ τὸν υπολογίζη κανεὶς και χωρὶς νὰ μημονεύῃ τὴν ὑπαρξή του.

Τὴν σκηνὴν αὐτὴν ἀλλίει την ἀγνοούμενην δικαίωμα τους. Δικαίωμα τους.

Δὲν έχουν, δημος, τὸ δικαίωμα ούτε συγχωρούνται οι συνδικαλιστικοὶ μας ἐκπρόσωποι νὰ ἀδρανούν. Κάνουν πολὺ ἀσχηματικά μεθέματα και ζητήματα έχουν από τὸ δένδροφέρον μας.

Δὲν πρόκειται περὶ ἔλεγχου. Παράπονα υποβάλλονται και στὰ διποῖα σξιδιώνται κάποιας ἀπάντησης.

Τὰ δὲ παράπονά μας δὲν τὰ ἐκτονώνουμε σὲ ἀσφιστίες και σὲ λαδύρινο ζητημάτων. Συγκεκριμένο και σφές στὴν ἀσφιστίες θέμα μας. Οτι: Δὲν ἀποτελεῖ ὑπερφοβαὶς ὁδίσιωση, οὔτε ἀδικο είνε, οὔτε ἀνεύθυνος περιεχόμενό της αἴτημα γίνεται τὸ δένδροφέρον μας.

Τὰ δὲ παράπονά μας δὲν τὰ ἐκτονώνουμε σὲ ἀσφιστίες. Συγκεκριμένο μέρος της περιθώριας. Είνε, δημος, δεδιασμένα ούτε συγχωρούνται οι συνδικαλιστικοὶ μας ἐκπρόσωποι νὰ ἀδρανούν. Κάνουν πολὺ ἀσχηματικά μεθέματα και ζητήματα έχουν από τὸ δένδροφέρον μας. Δὲν έχουν, δημος, τὸ δικαίωμα τους.

Δὲν έχουν, δημος, τὸ δικαίωμα τους.

Εκείνοι ποὺ ζητούμε είνε κατί τὸ σαφές: Νὰ δικαιούται ὁ ναυτικὸς δριμένης ἀτέλειας κατά ἔτος. Νὰ τὸν δικαιούται, χωρὶς τὴν παρέμβαση τῆς κρίσεως τῶν τελωνειακῶν ἀρχῶν, τὴν συχνότατα ἀδικο γιά τους ναυτικούς.

Μεταφέρω τὴν γνώμη τῶν ποντοπλόων ναυτεργατῶν. Οστε ἐπιδάλλεται δὲν ἀπάντησης τῶν ἐκπροσωπουντῶν τὰς ὄργανωσεις.

Τὸ ἀνθρώπινο ὑλικό, ποὺ ἀποτελεῖ και τὴν δύναμη τῶν ἐκτελεστικῶν τῆς Ναυτικῆς μας 'Ομοσπονδίας, μὲ χαρὰ θὰ προσφέρῃ τὴ δύναμη του, δην ζητηθῆ, νὰ ἔξασκησῃ τὴν πίεση του. Γιατὶ δὲν ἀποκλείεται μιὰ ἀδασάνιστος ἀρνητική, συχνότατο, φεύ, φαινόμενο στὰ 'Υπουργεία μας, νὰ ἀπαιτήσῃ ένος μέρους μας ἔξασκησμό.

Δὲν πρόκειται νὰ κάνουμε ἀνταρσίες, οὔτε θὰ εἰμεθα οι πρῶτοι, ποὺ θὰ καταφύγουμε στὴ χρήση κάποιας ΝΟΜΙΜΟΥ διας.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



**PERO-KOTE TANK COATING  
PEROLIN FUEL OIL TREATMENT**

**PERO-KLEAN MARINE CLEANER**

**and other Quality Products**

**MARINE DIVISION**

**The PEROLIN COMPANY, Inc.**

**Manufacturing Chemists**

10 East 40th St., New York 16, N. Y.

Tel. MURRAY HILL 5-6940

Representatives and Stocks in Principal Ports

## ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

## ΤΟ ΔΡΑΜΑ ΤΗΣ ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑΣ

ΤΟῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Κάθε χρόνο τὴν ἄνοιξι, ἀρχίζουν σιγὰ-σιγὰ αἱ προετοιμασίαι τῶν σφουγγάρων διὰ τὸ μεγάλον τῶν έκθιματά εἰς τὰ παράλια τῆς Ἀφρικῆς, ἐτοιμασίαι που πρέπει ἀπαραίτητως νὰ συμπληρωθοῦν ἔως τὰ τέλη Ἁπτιλίου. Ἀρχάς Μαΐου ὅλα τὰ σπούγαλευτικά συνεργεία πρέπει νὰ εύρισκωνται στὸ δημοτεῖο τους, ἐν πλήρῃ δράσει.

Ἐκεῖτο καὶ πλέον πατούσι εἴδους ἀλιγητάκι συγκρυπτώσαστα, πεκάφωμενος

Έκατο και πλέον παπάς είδους άλιευτικά συγκροτήματα, σκάφανδροι βαθύτικα και ρηχιτικά, πλοία υπερόχιτα και γερουλάδες, ώς έπισης και άλλα Βοηθητικά σκάφη, προερχόμενα από διάφορο μέρη, ίδια ήπο την Κάλυμνο, Κώ, Σύμη, Υδρα, Αιγίνια, Ερμιόνη, Τρίκει, Λήμνο και Πειραιά, ξεκινούν με 2.500—3000 άνθρωπος, σφυγγαρέρεις, δύντας, καύτας και έμπορους διά την μεγάλην σπογγαλιευτικήν έκστρατείαν, πήτις διαρκεῖ έως τα τέλη Σεπτεμβρίου — άρχας Οκτωβρίου τα ράρυτερον. Μέσα σ' αύτούς τούς πέπτει μήπας, πρέπει να πραγματοποιήθη τὸ μεγαλύτερο μέρος τῆς έπισης Ἑλληνικῆς παραγωγῆς σπόγγων.

Κατά την καθιερώθείσαν μεταξύ των σφουγγαράδων συνήθειαν, τέλη Ιουνίου, μετά την ἐορτὴ τῶν Ἀγίων Ἀποστόλων, γίνεται τὸ πρώτο ζύγισμα αὐτῷ τοῦ ἀλιεύματος, ἀπὸ τὸ ὅποιον θὰ κριθῇ έαν καὶ ἔκστρατεια ἐπέτυχεν ή ἀπέτυχεν. Εἴθισται διπάς ή ἀπόδοσις τῆς ἐντατικῆς ἐργασίας τῶν δύο πρώτων μηνῶν, ὑπολογίζεται κατὰ μέγα μέρος διὰ τὰ γενικά ἔξοδα τῆς ἔδρμήσεως καὶ η ὑπόλοιπος ἐργασία διὰ τὰ κέρδη τῆς ἐπιχειρήσεως. Τὸ πρώτων αὐτὸ ζύγισμα θὰ δείξῃ εἰς ποιὸν στάδιον εὐρίσκεται η ἐργασία. Έαν η ἀπόδοσις είνει ικανοποιητική καὶ καλύπτῃ κατὰ τοὺς ὑπόλογισμοὺς του πλοιάρχου τὰ ἔξοδα τῆς ἔδρμήσεως, τότε μη χαράν καὶ ανακοψιστοῖ οἱ ἀνδρες θὰ ἐργασθοῦν τοὺς ὑπόλοιπους μῆνας διὰ τὸ ἀσφαλὲς πλέον κέρδος. Έαν πάλιν τὸ ζύγισμα ἀποδείξῃ, ὅτι δὲν ἐκαλυφθήσονται τὰ ἔξοδα, τότε πρέπει νὰ διπλασιασθῇ ή προσπάθεια τῶν ἀνδρῶν μέχρι τοῦ τέλους τῆς ἀλιευτικῆς περίοδου, ίνα ίσοφαρίσουν καὶ ἀποκούσσουν κάποιο κέρδος εἰς τὸ «μερδικό» των.

αποκριτισμού, καποιο κερδός είχε το «μερχαντ» των.  
«Έφερε, δώμας, δλαι οι περί τακτικής και έγκαιρου έδυρμήσεως τών συνυπεργείων προϋποθέσεις, ώς έπιστρης και οι περί ικανοποιητικής απόδοσέως της έκστρατείας υπόλογισμοί τελείων έκφανσις θασαν, λόγω της καθυστερήσεως των άδειών σπουγαράλεισας είς τα άφρικανικά ύδατα.  
«Ενα τελεγράφημα έκ Κρήτης είς τας 29 Μαΐου άνέφερεν, ότι παρά τὴν δηλωσιν του υπουργού Βιομηχανίας, ότι έφερες ή έκκινησης τῶν σπουγαράλειτουκῶν ἐπετεύχθη ένα μητρά ένωρίτερον ἀπό άλλοτε, έγνωσθι, ότι τὰ ἀποτλεύσαντα διά τὰ άφρικανικά παράλια συγκροτήματα εύρισκονται ἄκομη εἰς Ιεράπετραν Κρήτην, ἀναιμένοτα εἴκει τὰς άδειας, αι δηποιαί ευρίσκονται εἰς χείρας ἔκμεταλλεύτων ποὺ ἀξιούν τὴν καταβολὴν 2000 λιρών Αγυπτιακών δι' ἔκστην ἔξ αυτών.

2000 Λιών Αγυπτίου σαν η εκατηνή είναι αυτών.  
„Αλλο τηλεράφωμα έκ Ρόδου είς τάς 5 Ιουνίου άνέφερεν, διτι 47 σπαγγαλιευτκά της Καλύμνου και δι της Σύμης, με πληρώματα 2000 περίπου άνδρων, εύρισκονται άκουμ εις τά Δωδεκάνησα και Κρητικά υδατα, μην ούτε μεν γά άναχωρήσουν εις τά άφρικανικά παράλια, διότι στερουνται άδειών σπογγαλιείας, τάς όποιας κατακρατούν έκμεταλλεύμενοι και πωλούντες αυτάς άντι 2000 Λιών Αιγυπτίου πράκτορες „Ελλήνες, ένος Αιγυπτίου μπέπ. „Αλλο πάλιν τηλεράφωμα έκ Ρόδου είς τάς 21 Ιουνίου άνέφερεν, διτι τρία μεγάλα σπογγαλιευτικά συγκροτήματα έκ Καλύμνου κατέπλευσαν εις Πόρτ Σαΐδ την 18η Μαΐου. „Εκείνης έξητησαν άπό τό Ελληνικον Προδενεον νά παραλάσουν τάς άδειας των, έπιληφορθήσαν δώμας έπιπλοι, διτι οι άδειαι δέν είχον είστει τακτοποιηθη. Μετά παραμονή ένος περίπου μηνός, ηναγκάσεθησαν νά έπαναπλευσουν εις Ρόδον, έν άναμονή της ρυθμίσεως τών άδειων, άφου ήπεισταν παμπατικάς ζημιας.

Μὲν λίγα λόγια, ή ἀπόδοσις τῆς οποιγγαλείας ἐφέτος θὰ είνε προ-  
βληματική, ἀφού ἔθαψαμεν αἰσίως εἰς τὸν Ἀυγούστον καὶ τὰ περισσότερα  
συγκροτήματα εύρισκονται ἀκόμη εἰς τοὺς λιμένας των, ἀναμένοντα τὴν  
διεῖσιν διὰ νὰ ἕκινθσουν διὰ τὰ ἀφρικανικά παράλια. 'Ἐν τῷ μεταξύ,  
ὅσοι πλοιάρχοι, διὰ νὰ μὴ χάσουν πολύτιμους καιρόν, ηθέλησαν νὰ ἀλι-  
έυσουν εἰς ἀγύνωτους περιοχάς, δικὶ μόνον ὑπέρτεσμαν μεγάλας ζημιές,  
ἀλλὰ καὶ τὸ σπουδαιότερον πάντων, ἔχασαν τοὺς καλύτερους δύνατος των.  
Ἐπεισώθησαν μέχρι τῆς στιγμῆς πέντε θάνατον καὶ οὐκ ὀλίγα *εκ τοῦ*  
π. μ. α. τ. α., ὅπως εἰς τὴν γλώσσαν τῶν σφουγγαράδων καθορίζεται ή παράλυσις τῶν δυτῶν, συνεπεία ἀποτόμου καταδύσεώς των εἰς μεγάλα  
βράχη.

Τά δυσάρεστα αύτά γεγονότα δένει έμφανίζουν παρά μίαν μόνον πτυχή τοῦ δλου δράματος τῆς σπουγαλίεις καὶ ἀποτελούν συνέχειαν μιᾶς τραγικῆς καταστάσεως, δημιουργηθείσης: Αὐτὸν ἔχεις καὶ ἀμαβίεις τὸ θύμωνταν τὸν κλάδον τούτον, Βονός ἔχεις φέρεις συστατικῆς δργανώσεως, Γονός ἔχεις φαλάμενον κατευθυντηρίων γραμμών καὶ Δονός καθ' ὅλη διοικήσεως.

\*Η σπογγαλεία είναι μία καθαρώς Ελληνική βιομηχανία, ίσως μάλι-

στα νὰ είνε ἡ μόνη ποὺ ἡμπορεῖ νὸ διεκδικήσῃ τὸν τίτλον τῆς ἑλληνικῆς ιθαγενείας, χωρὶς νὰ κατηγορηθῇ ἐπὶ ἀπομιμώσει. Ἀπὸ μακρού χρόνου "Ἐλληνες" δύναι ἔγγαλον πρώτον σφουγγάρια ἀπὸ τὴν θάλασσαν, αὐτοὶ τὰ ἔδούλεψαν, τὰ ἐπειχειράσθησαν καὶ τὰ διέδωσαν εἰς δῆλην τὸν κόσμον. Ἡ Βιομηχανία αὕτη γεννήθηκε "Ἐλληνική, τίποτε δὲν ἔδασείσθηκε οὔτε ἀντέγαψε ἀπὸ τοὺς ξένους.

Αὐτοῦ, λοιπόν, οὕτως ἔχουν τὰ πράγματα, ἡ σπουγαλεία εἰς τὴν Ἑλλάδα ἐπρεπε νὰ τυχάνη δοξί μόνον ιδιαιτέρας ὅλων προστασίας, ἀλλὰ καὶ εἰδικῶν προνοιῶν ἀκόμη διά νὰ σπριχθῆ νὰ ζήσῃ καὶ νὰ προκόψῃ. Ἡ ἀνάθεσίς της διοικήσεως καὶ ἐποπτείας του κλάδου τούτου εἰς πρόσωπα μὴ τεχνικῶς κατηρτισμένα, οἱ ὄψιγχοι πράπαροις περιορισμοί, αἱ πάστοις φύσεων δυσκολίαι, η ἀλειφυῖς κατανήσος τοῦ ἐργάζουμενου κόσμου ἐκ μέρους τῶν ἀρμοδίων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ ἐπασχθῆς φορολογία, δὲν ήμπορούσαν νὰ ἔχουν καλλιέργεια ἀπότελεσμα.

Από τὸ ἦν μέσος ποτιμέθεις καὶ βορυβούμεν διά τὴν ἀναπυγκρόττ-

Από το ένα μέρος κοπομένου και ωρυβούμενου δια την ανασυγκρότησιν, καταβάλλομεν προσπαθείας διά τὴν αὔξεσιν τῆς παραγωγῆς, ἔχαγγέλλομεν καὶ διαφυγίζομεν τὴν τυποποίησιν τῶν προϊόντων μας, ἐπιδιώκομεν τὴν εὐκόλων ἑξαγωγὴν τούτων καὶ ἀπὸ τὸ ὅλον μέρος, ὅταν φθάσῃ ἡ στιγμὴ διὰ νόο ἐπιτύχουμεν τοῦ σκοποῦ μας, λείπει ἡ δημιουργικὴ πνοή τῆς ὁλοκληρώσεως τοῦ ἔργου, λείπει ὁ συντονισμὸς τῶν προσπαθειῶν καὶ ἀπὸ ἔνα τίποτε... ἀπὸ μιαν ασκοτὸν ἄναβολην, ἵσσω από ολιγωρίαν, πολλάκις μάλιστα ἀπὸ ἀγνοιαν, τὸ ζήτημα προσκρούει, ἀδρανεῖ, ἀνατρέπεται.

Αἱ ἀρμόδιαι ὑπῆρεσίαι ἔγνώριζον πολὺ καλά, ὅτι ἡ ποιηγαλεία εἰς τὰ ἀφρικανικά παράλια ἐπιτρέπεται μόνον κατόπιν εἰδικῆς ἀδείας ἐκ μέρους τῶν Ἀρχόνων Αἰγύπτους καὶ Λιβύης. Ἐγνώριζον πολὺ καλά, ὅτι αἱ ἀδείαι αὐταὶ χορηγούνται κατόπιν συμφωνίας, πρὸς τόσας λίρας ἡ μία ἢ τόσας λίρας καὶ ἀναλογίαν του ἀλιευτικοῦ συγκροτήματος καὶ τοῦ ὀλιγωτέρων ποὺ ἔχουν νά κάμουν, ἥτο νά φροντίσουν ἔγκαίρων ίνα ἔξασφαλίσουν τάς ἐν λόγῳ ἀδείας.

Αντί όμως νὰ συμβῇ τούτο που υπαγορεύει καὶ η πλέον στοιχειώδης λογική, συνέδη καθ' ολοκληρίαν τὸ ἐναντίον. Η Ἀγροτικὴ Τράπεζα ἔχρημαστοδότησεν ἑγκαίρως τὰ διάφορα σπουδαιευτικά συγκροτήματα, τὰ πλοιά ήπαταν ἐτοιμα διὰ τὴν Ἑκκίνησιν ἀπό τὰ τέλη Ἀπριλίου καὶ δέν ὑπελείπετο παρὰ η σχετικὴ ἀδεια διὰ νὰ ἀρχίσουν τὸ ἐπίπονον ἔργον των. «Ολος, ὄμως, παραδόξως καὶ τὴν τελευταῖαν ἀκριβῶς στιγμὴν παρεπρήθη, ὅπως καὶ κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς «Κρήνης τῶν Ἀδρίων», διτὶ ἀδειαὶ δέν ὑπῆρχον! Τὰ πλοιά, δοιποτὲ, ἐπρεπε, η νὰ παροπλισθούν ὅποτε οἱ Ἑκκινηταὶ θά υφίσταντο μεγάλας ζημιας, η νὰ φαρέψουν εἰς ἀγύνωστους περιοχάς, η νὰ υποστοῦν κάποιον ἑκδιασμὸν διὰ νὰ ἀποκτήσουν τὴν ἀδειαν. Ἐπενέθησαν ἀμέσως, ὅπως πάντοτε, οἱ ἔχουντοι ἐπιπτήσειοι καὶ ἥρχισαν νὰ ἑκδιάσουν τοὺς πλοιάρχους, πωλούντες εἰς αὐτοὺς τὰς ἀδειας πρὸς 2000 Αἰγυπτιακά λίρας ἔκαστην.

Οσοι ήδην αντού, νά πληρώσουν, υπέστησαν άγογγυστά τόν έκβισμαν και τήν άφαιμαξιν. Όσοι πάλι ελπίζουν, στι θα άποκτησουν κάποιες την άδειαν, έπισημως, διά τής ευείδεις άδου, άναμενούν τήν έξ ους προστασίαν και τέλος. Δοσι δεν είνε εις θέσιν νά πληρώσουν, ή δεν έχουν ήπομονή νά περιμένουν. πηγαίνουν νά φαρέψουν εις άγνωστους περιοχάς. Πολλά είνε τα συγκροτήματα που έπιστρέφουν εις τούς λιμενάς των διά νά παροπλισθούν. Είνε τοισαύτη ή άπογύαστος τών σπογγαλίεων, που κατόπιν διών αυτών τών ταλαιπωριών, πολλοί έξ αυτών άπεφάσισαν νά άλλάξουν έπαγγελμα.

Μία ἀμέρολπτος ἐπὶ τόπου ἔρευνα θὰ ἔφερεν εἰς φῶς πολλὰ πράγματα καὶ θὰ ἔγινετο ἀφορμή νὰ γνωσθούν μερικά τραγικῶν δυσάρεστα γεγονότα, ποι.... συστηματικῶς ἀποκρύπτονται καὶ διὰ τὸ όποια πρέπει νὰ ζητηθοῦν εὑθύναι ίσως δὲ νὰ ἐπιβληθούν καὶ αὐστηροί κυρώσεις. Π.χ. τὰ θύματα μεταξύ τῶν δυτῶν, οἱ όποιοι λόγω τούτου ὅτι ἐλέψιει διατηροῦνται ὅπως ψαρέψουν ἵες τὰς γνωστὰς των περιοχῶν, ἀναγκάζονται νὰ καρέψουν εἰς ἀνωμάλους βυθούς καταδύμενοι ἀπότομως ἀπό 15 ἕως 30 ὄργυιάς, εἰνε ΠΟΛΛΑ, πάρα πολλά. Ἀκόμη δὲν πρήστεν ή ἀλιευτική περίοδος καὶ ἐσπειριώθησαν μέχρι σημερον πέντε θάνατοι καὶ πολλά «κτυπήματα» δηλαδή παρασύνεις ποδῶν τῶν δυτῶν.

Ἐγάντια ἔξαιροι οὐθέπειροι πολιτεῖς τούτης τῆς πόλεως·  
Ἐγάντια ἔξαιροι οὐθέπειροι πολιτεῖς τούτης τῆς πόλεως·

“Εχουν τόσα πολλά μέχρι σήμερον γραφή καὶ λεχθῆ διὰ τὰ σφουγγάρια μας, διὰ τὴν ἀλείαν τῶν καὶ τοὺς περὶ αὐτὴν θυμῶν, διὰ τοὺς δύνατας μας καὶ τὰς περιπτεῖας τῶν, ὅπste θεῖτο κοινωνοπία νη̄ ἐπαναστάσην κανεῖς τὴν ἴδιαν. Αἱ στατιστικὲς ἀνάφερουν λεπτομέρειαν, ὅτι τόσης εἰναι ἡ ἐπιτρία Ἑλληνικῆ παραγωγῆ σπόγγων, τόσον εἰνε τὸ συνάλλαγμα

### **Telephones:**

---

1001 — 1002

Cable Address:  
TONIO-COLON

# "TAGAROPULOS CORPORATION,"

COLON, REP. PANAMA

# SHIP CHANDLERS

**FRESH MEATS, FRESH FRUITS AND VEGETABLES, COMPLETE LINE OF  
EUROPEAN AND NORTH AMERICAN CANNED FOODS AND VEGETABLES, FRESH  
PASTEURIZED MILK, ICE CREAM AND BUTTER.**

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas

πού εισάγεται εἰς τὴν χώραν μας, τόσα εἶνε τὰ σπουγγαλιευτικά μας συγκροτηματα. Απίστε δημοσιεύνται μὲν μεγάλα γράμματα, δῆλα τὰ δύνεια ποὺ ἡ Αγροτικὴ Τράπεζα ἔχορήγησε καὶ χορηγεῖ εἰς τοὺς σπουγγαλιευτικά διὰ κάθι ἔξορμησιν των. "Ολοὶ αὐτά εἶναι γνωστά καὶ ἄλλοι ἀρμοδιώτεροι ήμῶν παραλήμπονται μὲν τοὺς ἀρμόδιους τῶν στατιστικῶν, ἔξαντλονται τὸ ζῆτηπα κατόπιν σχολίων.

Ἐκεῖνα, δῆμως, ποὺ δὲν ἔγραφονται μὲν τὴν αὐτὴν ἐπισημότητα, ἀλλὰ περνοῦν ὡς ἀπλᾶ καὶ ἄνευ σημασίας δημοσιογραφικά εἰδῆσιες, εἶναι τὰ δι' ἔκσταν σπουγγαλιευτική περίοδον ΑΝΘΡΩΠΙΝΑ ΘΥΜΑΤΑ. "Ολοὶ δὲν κόσμος πληφορεῖται ἀπὸ τὰς διαφωτιστικὰς τυμπανοκρουσίας, δῆτα ἡ παραγωγὴ σπόγγων διὰ τὸ τάδε ἔτος ἀνῆλθεν εἰς τόσας χιλιάδας ὀκάδας, ἀξίας τῶν καὶ τῶν χιλιάδων λιρῶν ἡ δολαρίων. Καρεῖς, δῆμως, δὲν μανθάνει ἐπακριβῶς, δῆτα διὰ νὰ ἀλιευθεῖν αὐτά τὰ σφουγγάρια, καὶ διὰ νὰ εἰσαχθῇ αὐτὸς τὸ συνάλλαγμα εἰς τὴν χώραν μας, τόσοι καὶ τόσοι ἀτυχεῖς δύνται ἔχασαι τὴν ζωὴν των, τόσα ἄθως πλάσματα ἐμεινάν όφειλαν καὶ χωρὶς προστασίαν καὶ τόσοι ἀκμαῖοι ἔως χθές ἀνδρες θά μεινούν παραλίτοι, φεύ, εἰς δῆλη τῶν τὴν ζωὴν.

Εἰς μίαν εὐνομούμενήν Πολιτείαν, τὰ προτερήματα καὶ τὰ μειονεκτήματα μιᾶς ὑποθέσεως πρέπει νὰ ἀναφέρωνται μὲν τὴν αὐτὴν ἀκριβεῖαν, ώστε μήτε τὰ πρώτα ὑπερμέτρων νὰ μεγεθύνωνται, μήτε τὰ δευτερεά σκοτιώματα νὰ συμκρύνωνται. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, ἔξυνειται δουλοπετρεῖος ἡ εἰσέργεια χρυσὸς μόνον, διὰ τὰ θύματα, δῆμως, προειται σιγὴ Ἀρποκράτους, ὡσάν τὸ τίμημα διὰ τὴν ἀπόδοσιν τοῦ χρυσοῦ αὐτοῦ νὰ είνει εὔτελες καὶ νὰ μὴ προκύπτῃ ἀνάγκη ταῦτα τοῦτο γνωσθῆ.

Τὸ ἀνακοινωθὲν τοῦ ἀρμόδιου ὑπουρεύοντος ἀναφέρει συνήθως μόλις δλίγιας λέξεις. Π. χ.: «Τὰ διὰ τὴν σπουγγαλιευτικὴν περίοδον 1949 θύματα ὑπῆρχαν ἐπτά νεκροί, δέκα ὄκτα παραλίτοι καὶ δέκα οἱ προσβληθέντες ἀπὸ τὴν νεούν τῶν σπουγγῶν. 'Ἀκολουθοῦν μὲν μικρὰ γράμματα τὰ δύναμτα τῶν θυμάτων καὶ αὐτὸς εἴνει δὲ ἐπικήδειος.

Διὰ τὴν περίοδον 1950, λέγει τὸ ἀνακοινωθέν, ἐσημειώθησαν 12 θάνατοι, 18 παραλίτοις καὶ 20 κρούσματα ἀπὸ ἄλλες ἀρρώστιες. Διὰ τὴν περίοδον 1951 ἐσημειώθησαν 8 θάνατοι, 15 παραλίτοις καὶ 18 κρούσματα ἀπὸ ἄλλες ἀρρώστιες. 'Ἐφέτος, μόλις ἀκόμη πήρησεν ἡ ἀλιευτικὴ περίοδος καὶ ἐσημειώθησαν μέχρι τῆς στιγμῆς πέντε θάνατοι καὶ πολλές παραλίσεις.

**ΑΛΤ!** Φάσσων πιά τόσας θυσίας φωνάζουν αἱ ψυχαὶ τῶν πεθαμένων, ἀφοῦ αἱ ψυχαὶ τῶν ζωντανῶν δὲν είνει εἰς θέσιν νὰ σταματήσουν αὐτὸς τὸ ἀπάνθρωπον κακούργυμα! 'Αρκετά εἴνει τὰ θύματα... διὰ τὴν περιστολογίαν σπουγῶν! Τὸ Γερμανικὸν Ἐπιτελείον ἀναφέρει, δῆτα αἱ φονικέτεραι μάχαι εἰς τὸ ἀνατολικὸν μέτωπον, εἴχον ως νεκρούς καὶ τραυματίας 7—8% ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μαχομένων ἐκάστης παρατάξεως. Τὸ

#### ΤΑ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ

## ΤΟ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΠΛΟΙΟΝ

#### ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ ΤΗΣ ΡΑΓΔΑΙΑΣ ΤΟΥ ΕΞΕΛΙΞΕΩΣ

ἐπόμενον ἔτος, οἱ αὐτοὶ ἐφοπλισταὶ, παραγγέλλουν δύο νέα σκάφη, τὸ «Μπουύδα» καὶ τὸ «Νόρδενσκιολδ». 'Εδώ αἱ δεξαμεναὶ ἀποτελοῦν πλέον ἐν σώμα μὲ τὸ σκάφος.

'Αναγραφὴ δεξαμενοπλίου ὡς τοιούτου εἰς τοὺς Νηογώμονας φέρει ταῦ πρώτων κατὰ τὸ 1888—ὅποτε κατεχώρισθη εἰς τὸ Βέριτας — τὸ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Νιουκάστλ τοῦ Τάιν, ναυπηγήθην διὸ λογαριασμὸν τοῦ Γερμανοῦ ἐφοπλιστοῦ Ρήμαν δεξαμενόπλοιον «Γκλυκάουφ». Τὸ σκάφος τοῦτο ἦταν ἐφωδιασμένον μὲ σειρὰν δεξαμενῶν, αἱ ὅποιαι διῆρουν τὸ κύτος εἰς ισάριθμα, τρόπον τινά, δοχεῖα, ἐπὶ πλέον δὲ—πρὸς διευκόλυνσιν τῆς φορτοεκφορτώσεως τοῦ πετρελαίου—μὲ κατάλληλον σύστημα σωληνώσεως.

'Επικολούθησαν ταχέως νέαι ναυπηγήσεις τοιούτων δεξαμενοπλοίων καὶ τῷ 1909 ἐδημοσιεύθησαν ἐπίσημως οἱ Κανονισμοὶ ναυπηγήσεως πλοίων διὰ τὴν μεταφοράν πετρελαίου εἰς χῦμα.

Ταχεῖα ἐπί το πρόδοι οἱ: «Ἐκτὸς ἡ ναυπηγήσις δεξαμενοπλοίων προχωρᾶ μὲ γιγαντιαῖα βήματα. Τῷ 1926 τὰ δεξαμενόλοιδια ἀντεπροσώπευον τὰ 9.7% τῆς συνολικῆς παγκοσμίου χωρητικότητος πλοίων (ἄνω τὸ 1.000 τόννων), μὲ χωρητικότητα 5.598.198 τόννων γκρός, ἐπὶ 57.679.649 καὶ κατὰ τὸ 1951 ἡ δύναμις τῶν δεξαμενοπλοίων ἀνέρχεται εἰς χωρητικότητα 18.210.287 τόννων γκρός, ἐπὶ συνολικῆς χωρητικότητος 81.760.345 τ. γκρός (τὰ 22.3%). 'Η κολοσσιαῖα κατὰ τὰ τελευταῖα δεκαετίδας ανάπτυξης τοῦ δεξαμενοπλοίου, οὐφείλεται — ὅπως τονίζει ὁ μέγας εἰδικὸς εἰς τὸ θέμα τοῦ "Άγγλος W. G. Weston τῆς Αγγλο—Σάξεων — εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς ικανοποίησεως τῶν ἀπαυτήσεων τοῦ αἰώνος μας, ὁ ὅποιος παραλλήλως πρὸς τὸ γαιανθράκα ανέπτυξε νέαν ἐν ἐργειαν, νέον, δηλαδή, καυσιμον.

Αἱ παγκόσμιαι ἀνάγκαι σήμερον εἰς ἐνέργειαν — κατὰ τὸν "Άγγλον εἰδικὸν — πληροῦνται κατὰ τὸ 2)3 υπὸ γαιανθράκας, κατὰ τὸ ¼ υπὸ πετρελαίου καὶ κατὰ τὸ 1)10 δι' ὑδατοπτώσεων. Οὐσιαστικῶς, δῆμως, εὐρισκόμεθα ἡ εἰσήλθομεν εἰς τὴν ἐποχὴν τοῦ πετρελαίου. 'Εφόσον δὲ αἱ ἀνάγκαι τοῦ κόσμου εἰς ἐνέργειαν αὐξάνουν κατὰ 5% ἐπησίως, ἡ ἐπιτηδεύμενη αὐτὴ ζῆτησις θὰ στραφῇ διὰ νὰ ἴκανοποιηθῇ πρὸς τὸ πετρελαίον. Αὔξησης παραγωγῆς πετρελαίου ἐπάγεται καὶ αὐξησιν τῶν μεταφορικῶν αὐτοῦ μέσων.

**Η τελευταία πενταετία:** 'Η παγκόσμιος παραγωγὴ πετρελαίου κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα 1946 — 1951, ηξεησεν ἀπό

**POR T SUDAN**  
**MARITIME AND FORWARDING AGENCY**  
LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS  
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"

Address: P.O. Box 306

7.520.900 ήμερησίων δαρέλια, εις 11.701.500. 'ΑΛΛ' αν θέλωμεν νά άντερξουμενή πελαιοτερά έποχην, εύρισκομεν, ότι κατά τό 1938 ή παραγωγή άκαθάρτου πετρελαίου ήτο 240 έκατομμυρία τόνων, ότι ή παραγωγή τού 1950 άνήλθεν εις 490 έκατ. τόν., καὶ ότι ή παραγωγή τού 1951, έναντι της τού 1950, παρουσιάζει αύξησιν κατά 13 %. Τό 1955 προβλέπεται νά φθάσῃ τά 750 έκατ. τόνων.

Έναντι της ταχείας τάσης αύξησεως της παραγωγής καὶ τῆς καταναλώσεως πετρελαίου, δὲν ήτο δυνατόν παρά νά υπάρξῃ καὶ άντιστοιχος αύξησης μεταφρικών μέσων. Παρά την έντονον ναυπηγικήν προσπάθειαν της Αμερικής, κατά τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου καὶ ίδιως τὰς εἰς εύρειαν κλίμακαν ναυπηγήσεις τῶν δεξαμενοπλοίων «T-2», χωρητικότητος περὶ τάς 16.000 τόν. d. w., ύπηρξε, λόγω τῶν ἐκ τοῦ ποδορυματικού πολέμου σταθερών σκαφών, κατά τὴν λήξιν τῶν ἔχθροπραξιῶν, μεγάλη Ἐλλειψις χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων.

Δέν πρέπει, θεν, να ἐκπλήσσεται τις, ότι ή ναυπηγήσις δεξαμενοπλοίων ἐπεταχνήν κατά τὰ τρία τελευταῖα ἔτη, μὲ τάσιν αύξησεως τῆς χωρητικότητος καὶ τῆς ταχύτητος. Εἰς τοὺς 'Ελληνας ἐφόπλιστάς —τοὺς κ. κ. Νικόσην, Λιβανὸν καὶ Νιάρχον—οφείλεται, κυρίως, ή μεταπολεμική αύξησης της χωρητικότητος τῶν τάνκερς. Αύτοι παρήγγειλαν πρότοι τά σκάφη τῶν 28 χιλ., τῶν 32 καὶ τῶν 44 χιλ. τόνων.

Κατά τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους, ὁ παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων ἔθασε τὸν ἀριθμὸν 2296 σκαφῶν, μὲ χωρητικότητα 29.770 000 τόν. d. w. Κατά τὴν διάρκειαν τῶν 12 προηγουμένων μηνῶν, ἀνά τῶν 73 δεξαμενοπλοίων, χωρητικότητος 5.000 τόν. φορτίου καὶ ἄνω, καθειλκύσθησαν ἀπό Βρετανικά ναυπηγεῖα, ἔτερα δὲ 72 ἀπό Εὐρωπαϊκά καὶ Αμερικανικά, ἥτοι ἐν ὅλῳ 145 δεξαμενοπλοίοις, χωρητικότητος 2.330.190 τόνων d. w. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ παρουσιάζουν αύξησιν κατά 8.5 % τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, κατά τό 1951, αύξησιν, ὡς δύοις εἶνε κατωτέρα τοῦ μέσου ὅρου αύξησεως τῆς παραγωγῆς πετρελαίου τῆς τελευταίας πενταετίας. 'Η ναυπηγήσις, θεν, νέων δεξαμενοπλοίων ὑπολείπεται κατά πολὺ τῆς πολὺ πρωχωμένης παγκόσμιου παραγωγῆς πετρελαίου. Δέν πρέπει δὲ νά λησμονῆται, ότι τινά τῶν σκαφῶν τοῦ σημερινού στόλου δεξαμενοπλοίων εἰναι πλέον παρτίλικα καὶ πρόκειται νά ἀποσύρθουν τῆς ἐνέργειας πρὸς διάλυσιν καὶ οὐτε εἰς ἄλλου πολλὰ εἶνε μικρᾶ, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν σημερινὸν τύπον σκαφῶν χωρητικότητος καὶ ότι μόνον ἔξ ανάγκης κρατοῦνται ἐν ἐνέργειᾳ. Πολλὰ ἔξ αὐτῶν ἔχουν ταχύτητα 12 κόμβων, ἐνώ ή μέση ταχύτητα τῶν στήμερων ναυπηγουμένων εἰναι 14 κόμβοι. Τό ισοδύναμον τῆς χωρητικότητος πάντων, μὲ μέσην ταχύτητα 12 κόμβων, εἰναι 1.550 τύπου «T-2». ταχύτητος 14 κόμβων. 'Επι τῇ βάσει δὲ τοῦ μέσου ὅρου τῆς παραγωγῆς πετρελαίου κατά τὰ τελευταῖα πενταετία, θά χρειάζεται νά ναυπηγούνται 172 «T-2» δεξαμενοπλοίοι, κατ' ἔτος ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ότι δέν θετούνται ἐπίσημα τὰ νεοτεκτά της ή διάλυσις σκαφῶν. 'Ο όρος, δημως, υπολογισμὸς λέγει, ότι, τούλαχιστον, 4 % τῶν ἐνέργεια σκαφῶν θά πρέπει νά αποσύρνωνται ἐπίσημοι πρὸς διάλυσιν, δηλαδή, μὲ βάσιν τὸν ἀριθμὸν 2296, σσα φέρονται ὡς υπάρχοντα ἐν ἐνέργειᾳ κατά τὸ τέλος τού 1951, 92 σκάφη ἐπτσίως. Τά 92 αὐτὰ σκάφη εἰναι ισοδύναμα πρὸς 62 δεξαμενοπλοίοι τοῦ «T-2» τῶν 14 κόμβων ἥ 56 «T-2» τῶν 15 κόμβων. Δηλαδή, διὰ νά τηρηται ἐν Ισορροπίᾳ διαγόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων πρὸς τὰς ἀνάγκας, τὰς δύοις ἔχει νά ἔχηται τηρητήσῃ, τὰ μέλλοντα ναυπηγικὰ προγράμματα πρέπει νά προβλέπουν παράδοσιν χωρητικότητος 2.430.000 τόνων d. w. δηση περίπου εἰναι ή σημερινή ικανότης ἀποδόσεως τῶν υφισταμένων ναυπηγείων.

Την 31ην Δεκεμβρίου 1951 κατεσκεύαζοντα ἥ ἐτέλουν ὑπὸ παραγγελίαν εἰς τὰ ναυπηγεία δόλος τοῦ κόσμου, ἔξαιρεσι τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας, 515 δεξαμενοπλοία, χωρητικότητος 10.577.000 τόνων d. w., ἔξ ὧν 381 διάλογαρισμὸν ἀνεξαρτήτων πλοιοκτήτων, δηλαδή μὴ ἀντιπροσωπεύοντων ἐταιρίας πετρελαίων. Προπολεμικῶς αἱ ἐταιρίαι αὗται ήσαν ιδιοκτήτριαι δεξαμενοπλοίων κατά μεγαλυτέραν ἀναλογίαν ἢ σήμερον.

Τὸ σημερινὸν κόστος ἐνδος (εἰς τὰ βρετανικά ναυπηγεία κατασκευαζομένου) δεξαμενοπλοίου εἰναι, κατά μέσον ὅρου, 50 λίραι κατά τὸν νον d. w. Τὰ χρησιμοποιηθέντα, θεν, κεφάλαια διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ σημερινού ναυπηγικού προγράμματος, ἀνέρχονται εἰς 500 έκατον-

μύρια λίραις καὶ ἄνω (1.400 έκατομμύρια δολλάρια). Τὸ δάρος τοῦτο θά ήτο δύσκολον νά τὸ ἐπωμισθοῦν αἱ ἀμέσως ἀνδιαφέρομεναι ἐταιρίαι πετρελαίων. Λόγω, δημως, τῆς ἐμπιστοσύνης τῆς δύοις ἔχουν οἱ διαθέτοντες κεφάλαια εἰς τὸ μέλλον τοῦ πετρελαίου, μέγα μέρος ἔξω τὸν κύκλου τῶν ἐταιριῶν, χρηματοδοτοῦν τὰς ναυπηγήσεις τάνκερς. 'Εκ τοῦ, ἐν πλῷ χωρητικότητος τῶν 29.770.000 τόνων d. w. δεξαμενοπλοίων, οἱ 13.000.000 τόνων εἶλεγονται ὑπὸ συμφερόντων ἔξω τοῦ κύκλου τῆς βιομηχανίας τοῦ πετρελαίου.

Τὸ σημερινὸν ναυπηγικὸν πρόγραμμα δεξαμενοπλοίων παρουσιάζει μίαν μεταβολὴν εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τῶν μηχανῶν προώσεως. Προ τοῦ πολέμου, αἱ μηχαναὶ Ντίζελ προηγούνται κατά ἀναλογίαν σημαντικήν τικήν. Εἰς τὰ βρετανικά, φέρεται, ναυπηγεία εἰναι ὑπὸ κατασκευὴν ὑπὸ παραγγελίαν 151 σκάφη, χωρητικότητος 2.640.000 τόνων d. w., μὲ Ντίζελ μηχανάς, ἔναντι 83, χωρητικότητος 1.873.500 τόν. d. w., μὲ στροβίλο - ηλεκτρικάς. Εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Ηπειρωτικῆς Εύρωπης ἡ ἀναλογία εἶναι μεγαλύτερα (7 %): ἔναντι 192 σκαφῶν, χωρητικότητος 3.406.000 τόνων d. w. ὑπὸ κατασκευὴν ὑπὸ παραγγελίαν, μὲ μηχανάς προώσεως Ντίζελ, ὑπάρχουν 60, χωρητικότητος 1.526.000 τ. d. w., μὲ στροβίλους η στροβίλο-ηλεκτρικαὶ μηχαναὶ καὶ 2 μόνον, χωρητικότητος 20.600 τ. d. w., μὲ παλινδρομήκην ἀτμομηχανήν.

## II

'Οργάνωσις — 'Έκμεταλλευσις — Τεχνική: Μὲ τὰ ἀνωτέρω λεχθέντα, δονού ἀφορά τὴν ταχείαν ἀνάπτυξιν τοῦ δεξαμενοπλοίου, εἰσερχόμεθα εἰς τὸ κεφάλαιον τῆς ὄργανώσεως, ἐκμεταλλεύσεως καὶ συναφῶν ζητημάτων τοῦ δεξαμενοπλοίου.

Γενικά παρατήρησε εἰς: 'Ἐν πρώτοις, ως πρὸς τὴν χωρητικότητα. 'Ο Αγγλος εἰδικός Weston κατατάσσει τὰ δεξαμενοπλοία, λόγω χωρητικότητος, εἰς τρεις κατηγορίαν, α) Τὴν πρώτην κατηγορίαν, περιλαμβανούσαν δεξαμενοπλοία χωρητικότητος 20 — 30 τόνων. Παρατίπει εὰν μηνονεύσῃ τὰ νεοτεκτά της ή πότερα κατασκευὴν δεξαμενοπλοία ἀνωτέρας χωρητικότητος. β) Τὴν δευτέραν, εἰς τὴν δύοις περιλαμβάνει τὰ ἀπό 15 — 20.000 τόν. καὶ γ) τὴν τρίτην, περιλαμβάνουσαν δεξαμενοπλοία χωρητικότητος κατά τὼν 12.000 τόνων.

Τὰ δεξαμενοπλοία τὰ δευτέρας κατηγορίας εἰναι τὰ πολιαριθμότερα. Καλόν, δημως, μέλλον προμηνύεται νά ἔχουν καὶ τὰ δεξαμενοπλοία τῆς πρώτης κατηγορίας, λόγω προμηνύεται τὰ σημερινὸν περιλαμβανούσαν δεξαμενοπλοία χωρητικότητος 20 — 30 τόνων. Παρατίπει εὰν μηνονεύσῃ τὰ νεοτεκτά της ή πότερα κατασκευὴν δεξαμενοπλοία ἀνωτέρας χωρητικότητος. β) Τὴν δευτέραν, εἰς τὴν δύοις περιλαμβάνει τὰ δευτέρας κατηγορίας περιλαμβάνει τὰ δεξαμενοπλοία χωρητικότητος 20 — 30 τόνων.

Δευτέρα παρατήρησε εἰναι, ότι δέ ἐφοπλιστής δεξαμενοπλοίου δὲν είναι ξένος τῶν προβλημάτων, τὰ δύοις ἀντιμετωπίζουσιν οἱ πλοιοκτήταις σκαφῶν ἦπον δημοπράτησαν καὶ τὰ δύοις διέπονται πάντως νά λυθοῦν ἀπό κοινοῦ παρά διώλων. διότι τὸ βασικά προβλήματα τῆς ναυτιλίας εἰναι κοινά δι' ὅλα τὰ εἴδη τῶν ψαλασίων μεταφορῶν (π.χ. ἀπώλεια χρόνου εἰς λιμένας, ταξίδια μὲ σφόρτα τὰ πλοῖα κλπ.).

'Οργάνωσις: Τὸ ἐργον τῶν δεξαμενοπλοίων εἰναι διπλοῦν: Πρῶτον νά μεταφέρουν τὰ ἀκατέργαστα προϊόντα, πράγμα διπέρ σημαίνει μακρὰς διαδρομάς, καὶ δεύτερον νά μεταφέρουν κατειργασμένα προϊόντα, τοῦ 'ουθ' ὅπερ σημαίνει πλόας μικροτέρων ἀποστάσεων. 'Εξ ἀλλοῦ η μεταφορά πετρελαίου ἀποτελεῖ ἐν στάδιον τῆς δῆλης κατακρύψου διαρθρώσεως τῆς διοικησίας πετρελαίου, τῆς δύοις θεμέλιας εἰναι διερεύνησις τοῦ ἀδόφου πρὸς ἀνάκλασίων πετρελαιοφόρων πηγῶν καὶ ἄνω στάδιον, διόφορος η πλώση τοῦ διύλισμένου παραγώγου. Η μεταφορά αὐτῆ δὲν καλύπτεται διόλκηρος διὰ τῶν ίδιων τῶν ἐπιχειρήσεων πετρελαίου μεταφορῶν μέσων, ἀλλὰ κατά τὸ μεγαλύτερον μέρος (60%) υπὸ σκαφῶν ἀνεξαρτήτων πλοιοκτήτων, μὴ μετεχόντων δηλαδή εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις πετρελαίου. Αύται δημως διὰ τῆς μεθόδου ναυλώσεων ἐπὶ μακρὰ προθεσμία ἔχασφαλίζουν δι' ἐσυτάς καὶ τὴν ἀνέστησην της χωρητικότητα.

Τεχνικὰ ζητήματα: Ταῦτα ἀφοροῦν — δύοις γράφει ο Αγγλος εἰδικός Weston — τὸ σχέδιον καὶ τὴν ἐπίδειν τῆς ναυπηγή-

## ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938

1952



MANAGERS A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3.

GENERAL  
AGENCIES  
PLANTATION HOUSE,  
LONDON E.C. 3.GENERAL  
AGENCIES  
PLANTATION HOUSE,  
LONDON E.C. 3.

σεως, τὴν συντήρησιν τοῦ σκάφους, γὰς μῆχανάς, τὰ προβλήματα τὰ σχετικά μὲν την μεταχείρισιν τοῦ πετρελαιοφορτίου ἐντὸς καὶ ἔκτὸς τοῦ πλοίου, τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, ὡς λειτουργούσης μηχανᾶς, τὴν ναυσιπλοΐαν ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου ὡς σκάφους ἐν ἀνοικτῇ θαλάσσῃ καὶ κατὰ τὰς προσεγγίσεις αὐτοῦ ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα, τὰς εὐκόλιας φορτοεκφορτώσεων κατ.

Ἐφεδριασμὸς καὶ πολλάκις ἐπισκέπτεται καὶ λιμένας μὴ προκαθοριζομένους.

Ἐπειδὴ διαφοράς εἰναι τὸν δεξαμενοπλοίον. Οἱ ναυτικοὶ γνωρίζουν, ὅτι, παρ' ὅλας τὰς προφυλάξεις, αἱ ὄποιαι εἰναι δυνατὸν νὰ ληφθοῦν, ὁ κινδυνὸς διὰ τὴν ζωὴν ἐπὶ δεξαμενοπλοίον εἰναι μεγαλύτερος ἢ ἐπὶ παντὸς ὅλου ξηροῦ φορτίου σκάφους. Η ἐκμετάλλευσις τοῦ δεξαμενοπλοίου εἰναι λίαν ἔντονος, αἱ προσεγγίσεις εἰς λιμένας εἰναι σπάνιαι, καὶ πολὺ μικρᾶς διαρκείας. Ἐπειδὴ τὸ δεξαμενοπλοίον χρειάζεται πολλοὺς εἰδίκευμένους ἄνδρας μεταξὺ τοῦ πληρώματος. Τούτων δὲ ὑπάρχει γενικῶς ἐλλειψις — ἐπὶ παραδείγματι — καθ' ἄναφερε διὰ κ. Weston, τὰ ὑπὸ βρετανικῶν σημαίαν δεξαμενοπλοία τῆς Ἀγγλο—Σάξον χρειάζονται ἀνά τῶν 500 νεαρῶν μηχανικῶν καθ' ἕτος, διὰ νὸν πληρώσουν τὰ κενά, τὰ ὄποιαι ἐδημιουργήθησαν κατὰ τὸ διάστημα τῆς τελευταίας πενταετίας.

Λογιστικὴς ὁργάνωσις : "Ἐπειδὴ πρόβλημα, τὸ ὄποιον ἀντιμετωπίζουν αἱ ἐπιχειρήσεις δεξαμενοπλοίον, εἰναι ἡ ὄργανωσις τῆς λογιστικῆς ὑπηρεσίας. Σήμερον, μὲ τὴν διασπορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὰ πέρατα τοῦ κόσμου, χρειάζεται ταχεῖα καὶ ἀρκεῖης ἐνύμερωσις τῶν διαφόρων λογαριασμῶν (πληρωμῶν κατ.) πρὸς ἀποφυγὴν ἀνωμαλιῶν, αἱ ὄποιαι ἀποβαίνουν εἰς ζημιὰν τῆς ἐπιχειρήσεως. Συνυφές πρὸς τοῦτο εἰναι τὸ πρόβλημα τῆς ἀποφυγῆς ἀπώλειας χρόνου, περὶ τοῦ ὄποιον κατωτέρω. Καὶ τὸ ἔπειδον πρόβλημα, τὸ πῶς θὰ αὐτῆθον αἱ ὄποιαι εἰς μικροὶ καὶ ἡμέραι τῶν πλοίων, αἱ ὄποιαι πρὸ τοῦ πολέμου ὑπελογίζονται εἰς 340 ἡμέρας τὸ ἔπος καὶ σήμερον ὑπολογίζονται εἰς 315. Κατὰ τὸ 1948 ὁ μέσος δρος τῶν ἐργασίμων ἡμερῶν κατῆλθεν εἰς 310.

Ἐκ μετάλλωσις : Τὰ πρόβληματα ἐκμετάλλευσεως περιστρέφονται περὶ ἔνα κεντρικὸν σκοπὸν: Φόρτωσιν, μεταφορὰν καὶ ἐφόρτωσιν τοῦ μεγίστου τὸ δυνατὸν δρίον χωρητικότητος δι' ὃσου τὸ δυνατὸν μικροτέρου ἀριθμοῦ σκαφῶν καὶ διλιγωτέρων τὸ δυνατὸν ἔξόδων. Πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ πρέπει νὰ παραμερισθούν σχι μείον διάστημα.

Πρῶτον ἐμπόδιον, τὸ ὄποιον πρέπει νὰ παραμερισθῇ, εἰναι τὰ ταξίδια μὲ ἔρμα, τὰ κενὰ ταξίδια. Τὰ περισσότερα δεξαμενοπλοία ταξιδεύουν ἔμφορα ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολήν καὶ τὸν Περσικὸν Κόλπον πρὸς τὴν Εὐρώπην. "Ἐπειδὴ, εἰς τὴν δευτέραν κατηγορίαν, ἔρχονται τὰ δεξαμενοπλοία, τὰ ὄποια ἀποτέλουν ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν θάλασσαν πρὸς τὴν Εὐρώπην. Τὰ πλέοντα πρὸς Εὐρωπαϊκούς λιμένας δεξαμενοπλοία ἐλάχιστην ἔχουν πιθανότητα νὰ εύρουν υγρὸν φορτίον ἐξ Εὐρώπης. Σπανίως φορτώνουν διύλισμένα παραγγαγά εξ Εὐρώπης, ἀλλὰ ἡ ποσότης εἰναι μικρά. "Άλλο μέσον πρὸς ἀποτροπὴν τοῦ κενοῦ ταξίδιου εἰναι ἡ συνεργασία μεταξὺ διαφόρων πλοιοκτητῶν. Δεξαμενοπλοία τῆς μιᾶς ἑταῖρας, εὐρύσκομενεις εἰς διλιγώτερον εύνοικην θέσην πρὸς ἄλλα ὅλης ἑταῖρας—έφ' ὅσον αἱ ἑταῖραι δὲν ἔχουν ἐννοεῖται μεταξὺ τῶν συναγωνισμῶν — παραχαροῦν τὴν θέσην των εἰς τὰ δευτέρα. Πρόκειται περὶ ὄργανωσεως τῶν λεγομένων τριγωνικῶν ταξιδίων. Ἐν τέλει ἐπροσάθη ἡ χρηστικότητας πλοίων μικτῶν. Εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπέθλευ ἐναπηγήθη σκάφος δυνάμενον νὰ φορτώῃ μεταλλεύματα, γιανθρακαὶ ἄλλα εἰδη εἰς χύμα, καθὼς καὶ πετρέλαιον. Τὸ «Charles G. Black», ἐπὶ παραδείγματι, χωρητικότης 18.500 τόνων, εἰναι μικτόν. Μεταφέρει ἀπὸ Μεξικὸν πετρέλαιον εἰς Νότ. Αμερικήν καὶ ἐπαναπλέει μὲ φορτίον μεταλλεύματος.

Δεύτερον μέλημα, ἔκτὸς τοῦ ἀφορῶντος τὴν ἀποφυγὴν κενῶν ταξίδιων, εἰναι ἡ δελτίωσις τοῦ χρόνου τοῦ κυκλικοῦ ταξιδίου. Ο χρόνος διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου ἔχει μεγαλυτέρα σήμερον ἡ προπολεμικῶς σημασίαν. Πόσον κοστίζει ἡ ἀπώλεια χρόνου εἰς ἔνα δεξαμενοπλοίον, ἔστω ὡς παράδειγμα τὸ κατωτέρω ἀναφερόμενον. Η ἀπώλεια μιᾶς μόνον ἡμέρας εἰς τὸ Ρόττερνταμ, δησον οι κατὰ μῆνα κατάπλοιοι δεξαμενοπλοίων εἰναι ἵσοι πρὸς 30 τοῦ τύπου «T—2», κοστίζει ἐπησίως 250.000 λιτῶν καὶ ἄλλως ἡ ἀπώλεια μιᾶς ἡμέρας διὰ τὰ 30 σκάφη σημαίνει ἐπησίως ἀπώλειαν 12 ταξιδίων Καραϊβικῆς—Ἀγγλίας.

Ο ἐκμετάλλευμένος δεξαμενοπλοία κατατρύχεται, ἔξ αλλου, ἀπὸ δύο ἐφιάλτας: 'Ο πρῶτος εἰναι ἡ συμμόδισης πλοίων εἰς τοὺς λιμένας ἐφορτωσεως. Τὸ καλλίτερον καταστρώθεν πρόγραμμα ταξιδίων μὲ ἀρκετά χρονικὰ δισταύλατα διὰ τὴν κανονικὴν ἐκφορτωσιν τοῦ πλοίου, ἀνατρέπεται λόγῳ συγχρόνου συστροφῆς περισσεύσεως αὐτοῦ πολλῶν εἰς τὸν λιμένα πλοίων. 'Ο δεύτερος ἐφιάλτης εἰναι ἡ συστροφής μικρῶν λαθῶν ἡ δυσκολίων κατὰ τὴν φόρτωσιν καὶ κατὰ τὸ ταξίδιον, αἱ ὄποιαι δύνανται τελικῶς νὰ ὑπονομεύσουν τὸ πρόγραμμα μέχρι καταρρεύσεως του.

Τὰ ἐμπόδια ταῦτα—λέγει δ. κ. Weston—εἰναι μεγαλύτερα σήμερον ἡ ἄλλοτε.

Διὰ τὴν τήσην τοῦ προγράμματος τοῦ κυκλικοῦ ταξιδίου, ἀπαιτεῖται καὶ ἀντλησις τοῦ φορτίου. Προπολεμικῶς, πλοίον χωρητικότης 12.000 τόνων ἡδύνατο νὰ ἀντλήσῃ 200 τόνους πετρελαίου καθ' ὕσουν. Τὰ δεξαμενοπλοία «T—2» ἐφθασαν νὰ ἀντλοῦν 700 τόνους καθ' ὕσουν. 'Αναμένεται, ὅτι γενικῶς τὰ νέα σκάφη θὰ φθάνουν νὰ ἀντλοῦν 1.200 τόνους καθ' ὕσουν. Σημειώτεον, ὅτι τὰ μεγάλα δεξαμενοπλοία ἀντλοῦν 1500—2000 τόνους καθ' ὕσουν. 'Απὸ ξηρᾶς ἡ ἀντλησις παραγγώνων τοῦ πετρελαίου ἔχει φθάσει τοὺς 1.500 τόνους καὶ ἀκαθάρτου πετρελαίου τοὺς 3.000 τόνους καθ' ὕσουν.

Διὰ τῆς καταστρώσεως λεπτομεροῦς καὶ πραγματοποιησίου διεύθυνσι εἰναι δυνατὸν νὰ ἀπώλεια χρόνου καὶ πολλαὶ τῶν ἄνω δυσχερειῶν. Εἰς τὴν καταστρώσιν, δημος, τὸ σχεδίου ποέπτει νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὅψιν καὶ ἀστάθμητοι παράγοντες, νὰ προβλέψωνται καθυστερήσεις ἑκατόντα περισσοτέρας σημπληρώσεως τοῦ φορτίου ἡ καθυστερήσεων κατὰ τὸν πλοῦν.

Ο μεταφορὴ τοῦ σκάφους καὶ πηγῆς, παρέχει δεδομένα διὰ τὴν με-

ταφορὰν 2 ἑκατομμυρίων βαρελίων πετρελαίου ἐπὶ ἀποστάσεως γύρω τῶν 10.000 κχλιομέτρων:

Χωρητ. εἰς τόν. d.w. ἑκατοντ. πλοίον	13400	17500	22500	28200	34500
Τοσχήτης εἰς κομβ. τοῦ πλοίου ἐμφόρτου	13 ½	14 ½	15 ½	16	16 ½
Ἀριθμὸς σκαφῶν .....	210	175	129	93	75
Κεφάλαιο εἰς ἑκατομμύρια δολάρια	375	755	675	620	593
Ολίκαι δαπάναι ἑτησίαι ἐκμεταλλεύσεως εἰς δολάρια κατὰ 1000 τόν.—μίλ. ....	212	182	161	144	131
	1.29	1.10	098	0.88	0.82

'Εκ τοῦ πλοίου τούτου εἶναι καταφανές, ὅτι τὰ μεγάλας χωρητικότητος πλεονεκτούν τῶν ἄλλων, δύον ἀφορῷ τὰ ἡλαττωμένα ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως. Παρὰ ταῦτα, ὑποστηρίζεται, ὅτι περιορισμοὶ εἰς τὴν αὐξήσιν τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενοπλοίων ἐπιβαλλούνται ὑπὸ τῶν ὑπαρχόντων σήμερον μέσων φορτώσεως των, ἐκφορτώσεως των καὶ ναυσιπλοίας. Βεβαίως, μεγάλα πλεονεκτήματα παρέχει ἡ ἐκμετάλλευσης δεξαμενοπλοίων μεγάλης χωρητικότητος, ἀλλὰ θὰ χρειασθούν νὰ γίνουν εἰς πολλοὺς λιμένας μέσων καὶ ἐκβαθύνσεις, πρὸς τὴν χωρητικότητα αὐτῶν τῶν ἐκφορτικῶν μέσων καὶ ἐκβαθύνσεις, αἱ ὄποιαι εἰς πολλοὺς λιμένας προσκρούουν εἰς φυσικά ἐπόδια. Διὰ τοῦτο ὑπὸ πολλῶν ὑποστηρίζεται, ὅτι τὰ τῆς μέσης χωρητικότητος δεξαμενοπλοίοι πρόστιμοι εἰς εὐρείαν κλίμακα. Συνιστάται, ἔξ αλλου, ἡ χρησιμοποίησης δεξαμενοπλοίων *«T—2»*, χωρητικότητος 16.000 τόνων, μὲ ταχύτητα ὀλίγους ὀντότερα τῶν 14 κόμβων καθ' ὥραν.

Ταχύτης : Τὸ δευτέρον, ἀπὸ ἀπόφεως τεχνικῆς, πρόβλημα, εἰναι τὸ τῆς ταχύτητος. 'Αναμφισβητώμενης ὑπάρχει τάσις αὐξήσεως τῆς ταχύτητος, οὔτε ταχύτητος, οὔτε ταχύτητος, αὐξάνουν καὶ τὰ ἔξοδα τῆς ἐκμεταλλεύσεως. 'Ιδού εἰς πινακίδαν ἐνδεικτικός :

Τοσχήτης εἰς μίλια .....	14%	16	17 ½	18 ½
Ἀριθμὸς σκαφῶν .....	103	98	97	96
Κεφάλαια εἰς ἑκατομμύρια δολάρια .....	607	620	672	807
Ἐξόδος ἐκμεταλλεύσεως εἰς ἑκατομμύρια δολάρια .....	137	144	181	204
Κούτος ἐκμεταλλεύσεως εἰς δολ. εἰς 1000 τόν.—μίλ.	0.83	0.88	0.98	1.24

**SOL**  
Always at  
your service

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

**AB ATLANTTRAFIK**  
TELEGRAMS: "OCEANSHIP", GOTHEBORG  
WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

*Transports of fresh grapes to London*

Ο ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΛΟΥΤΟΣ

# ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΦΥΚΗ

ΠΟΛΛΑΙ ΑΙ ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙ

Η σπουδαίοτης του ρόλου τὸν διόποιον παίζουν τὰ θαλάσσια φύκη εἰς τὸ ζωϊκὸν καὶ φυτικὸν βασιλεῖον εἶναι πρὸ πολλοῦ γνωστὴ εἰς τὸν ἐπιστημονικὸν κόσμον. Η χρησιμότης δὲ αὐτῶν εἰς τὸν ἀνθρώπων εἶναι ἐπίσης παλαιά. Αἱ τελευταῖαι ἐν τούτοις πρόσδοι τῶν πρακτικῶν ἐπιστημῶν ἥρχισαν νὰ ἐπεκτείνουν τὴν χρησιμοποίησην τῶν φυκῶν καὶ διὰ διαφόρους ἀνάγκας τοῦ ἀνθρώπου. Οὕτω ἀγγέλλεται ἐκ Σκωτίας, διὰ τὰ θαλάσσια φύκη πρόκειται νὰ ἀποτελέσουν τὴν βάσιν μιᾶς νέας βιομηχανίας μὲ πολλὰς ἀπίδιας ἐπιτυχίας.

Εἰς τὸ Ἀμπερτίν τῆς περιόδου τὸν οὐσίαν προερχομένην ἀπὸ φύκη. Τὸ ἀπὸ τὰ φύκη ἔξαγομενον ἀλγινικὸν δὲν ἀποτελεῖ τὸ μέσον διὰ τοῦ διόποιον πάγκου τὶς κρέμες καὶ σκληρύνουν τὰ ὑφαντά εἰδη, κυρίως δὲ τὸ πανί τῶν μουσαμάδινων ταπήτων.

Τὰ θαλάσσια φύκη ἀποτελοῦν τὴν βάσιν τῶν διαφανῶν μεμβρανῶν χαρτονίου, καταλήλως δὲ ἐπεκρεγαζόμενα τὰ οὐσιαστικὰ τῶν διαλούνουν τοὺς ἐπιδέσμους τῶν ἐπουλωθεισῶν πληγῶν ἢ τὰ ὑπολείμματα λινῶν ἢ βαμβακερῶν μάκτρων, τὰ διόποια δὲ χειρούργος ἐνδέχεται νὰ ἀφήσῃ ἐπὶ τοῦ τραυμάτου.

Τὸ ἀλγινικὸν δὲν τῶν φυκῶν χρησιμοποιεῖται σῆμερον εἰς τὴν παρασκευὴν κοσμετικοῦ υψηλοῦ βαθμοῦ. Ἀπὸ τὰ φύκη, ἔξαγουν οὐσίας χρησίμους εἰς τὴν παρασκευὴν πάστας δόδονταν. Διὰ ἄλλης μεθόδου ἀπὸ τὰ θαλάσσια φύκη παρασκευάζουν ἐν κιτρινοπράσινον φαγητὸν τὸ διόποιον τρώγουν μὲ μεγάλη εὐχαριστίσην αἱ ἀγέλαδες, εἰναι δὲ ὠφέλιμον εἰς αὐτάς, ὅπως τὸ σπανάκι διὰ τὰ παιδιά. Τὰ ἐκ τῶν βιομηχανίκων ἐπεξεργασῶν ἀπομένοντα κομμάτια καὶ ἄλλα ὑπολείμματα χρησιμοποιοῦντα ως λιπάσματα τοῦ πετρώδους ἔδαφους ὡρείνων περιφεριῶν.

Μία περίεργος χρήσις τῶν φυκῶν, διὰ τὴν διόποιον οὐδεμίᾳ ἀλλη οὐσίᾳ φαίνεται τόσον καταλλῆλος, εἰναι δὲ χρησιμοποίησις εἰς τὴν κατασκευὴν κλωστῶν. Η ἀπὸ τὰ φύκη ἔξαγομενη διὰ τὸ σκοτόν τούτον οὐσία χρησιμεύει ως τὸ ινιούχεσσων τῶν ἔξαιρετικὰ λεπτῶν μαλλίνων κεντημάτων. Αἱ μάλλιναι ἵνες εἰναι πολὺ μαλακαὶ καὶ δὲν εἰναι δυνατόν νὰ τὰς ἔργασθη τὶς.

Κατεσκευάσθη, θεν, ὑποστήριγμα (τελλάρο) ἀπὸ ίνας παρασκευασθεῖσας ἀπὸ θαλάσσια φύκη καὶ ἐπάνω εἰς αὐτὸν ὑφαίνεται τὸ μαλλί. Ἀκολούθως διὰ χημικῶν μέσων διαλύεται τὸ ὑποστήριγμα, χωρὶς μὲν παραδιάπτεται τὸ μαλλί.

Τὰ ἀνωτέρω εἰναι δίλιγα ἀπὸ τὰ παραδείγματα τῶν χρήσεων, τὰς διόποιας ἔχουν ἐν τῷ πράξει οἱ Σκωτοί. Οἱ ἐπιστήμονες ἔνος ἐκ τῶν Σκωτικῶν Ἰνστιτούτων ἐρένης πιστεύουν, διὸ εἰναι δυνατή ἡ χρησιμοποίησις τῶν θαλάσσιων φυκῶν καὶ δι' ἄλλας παραγωγάς, διότι μέχρι σήμερον μέρος μόνον τῆς οὐσίας τῶν φυκῶν ἔχει χρησιμοποιηθῆ. Η βιομηχανία, ἐπὶ τὸ παραδείγματα, χρησιμοποιεῖ σήμερον μόνον τὸ ἀπὸ τὰ φύκια ἔξαγομενον ἀλγινικὸν δὲν καὶ τὰ ἀλατα, ἐνῷ τὰ φύκη εἰναι πλούσια καὶ εἰς δῆλας ἀκόμη χρησίμους οὐσίας.

"Υπάρχουν, φέρεται, οὐσίαι αἱ διόποιαι δύνανται μὲν χρησιμοποιηθῆναι εἰς τὴν παραγωγὴν χρωμάτων, βερνικίων, ἔκρηκτικῶν ὑλῶν, ἀν κατορθωθῆ ἡ ἀνακάλυψις οἰκονομικῶν μεθόδων, διὰ τῶν διόποιων νὰ ἔξαγωται ἀπὸ τὰ φύκη αἱ διὰ τὰ εἰδη ταῦτα περιεχόμεναι οὐσίαι.

Οι μάλλινοι σχετικῶν μὲ τὴν ὑπόθεσιν ταῦτην, δ. κ. Φ. Τ. Οὐλάκερ, προϊστάμενος τοῦ Βοτανικοῦ Τμήματος τοῦ "Ινστιτούτου Ερευνῶν διὰ τὰ θαλάσσια φύκη, εἶπεν, διὸ ὁ Ὡκεανὸς εἰναι μία ἀπέραντος, ἀποθήκη περιέχουσας ἀπέριης τὸν ἀριθμὸν οὐσίας, χρησίμους διὰ τὸν ἀνθρώπων. Η δυσκολία, διὰς, ἔγκειται εἰς τοῦτο, διὸ ἀπὸ τὰ θαλάσσιαν μόνον, δέν εἰναι δυνατόν νὰ ἔξαγωται τοῦ ἀλατοῦ καὶ ὅλιγων μετάλλων, δὲν εἰναι δυνατόν νὰ ἔξαγωται τοῦ ὄπουσιον — ἀπὸ οἰκονομικῆς σπόφεως — τὰς οὐσίας αἱ διόποιαι εἰναι χρήσιμοι διὰ τὸν ἀνθρώπων.

Τὰ θαλάσσια, διὰς, φύκη, κατὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἀκριβῶν, συλλέγουν τὰς ἔλαχίστας ποστόπτας πολλῶν χημικῶν οὐσιῶν, αἱ διόποιαι ὑπάρχουν εἰς τὰ θαλάσσιαν μόνον καὶ ἀπόθετουν αὐτάς εἰς τὰ κύπταρά των. Διὸ τὶς ἐπιδέσμεων δὲ τῶν ἀκτίνων τοῦ ἀλιοῦ καὶ τὸν ἀρέος κατεργάζονται ἐντὸς αὐτῶν πολλὰς χημικὰς συνθέσεις. Τὰ φύκη εἰναι, κατὰ τινὰ τρόπον, ἔκλεκτικά, δύσον ἀφορά τὰς οὐσίας, τὰς διόποιας παραλαμβάνουν. Πάντως, διὰς, εἰς τὰ φύκη δυνάμεθα νὰ εὑρύωμεν συγκεντρωμένας δῆλας σχεδὸν τὰς ὑπαρχουσας εἰς τὸ θαλάσσιον μόνον χημικά οὐ-

σίας. Ἀπὸ ἔνια κυβικὸν μίλλιον θαλασσίου μόνον παραλαμβάνει τὸ ἔνδρον αὐτὸν φυτὸν τὰς ὑπαρχουσάς χημικὰς οὐσίας καὶ τὰς συγκεντρώνει εἰς ἔνα μόνον φύλλον. Ἀπὸ τὸ φύλλον αὐτὸν τῷρα προσπαθεῖ νὰ τὰς ἔσαγαγε τὸ Ινστιτούτον Ερευνῶν. Περὶ τὰ ἔνα μέχρι σήμερον μικρά σκοτικά ἔργοστάσια ἔργαζονται ἐπιτυχῶς μὲ τὰς μεθόδους, τὰς διόποιας ἐπενόσσαν, κατὰ τὰ ἐπτὰ τελευταῖα ἐπη, 15 ἐπιστήμονες καὶ 30 βοηθοί των.

Ἡ συγκομιδὴ θαλασσίων φυκῶν δύναται νὰ ἀποτελέσῃ συμπληρωματικὴν ἀπασχόλησην, ίδιως διὰ τοὺς ὄργανους τῆς Σκωτίας οἱ διόποιας τῆς μητροπόλεως τῶν εἰς τοὺς ἄγρους, ἀσχολούνται μὲ τὴν ἀλειάν, οἰκιακὴν ὑφαντικὴν καὶ μὲ τὰς θαλασσίας ἀκτοπλοΐκας μεταφοράς.

Πρὸ ἐκτονὶ καὶ πλέον ἐπῶν οἱ Σκωτοί συνέλεγον φύκη διὰ τὴν ἔξαγωγὴν ίωδίνης καὶ σόδας ἐξ αὐτῶν. Μετὰ τὴν ἀνακάλυψιν οἰκονομικωτέρων μεθόδων παραγωγῆς ίωδίνης καὶ σόδας, ἔγκατελείφθη ἡ συγκομιδὴ φυκῶν, τὰ σόδα, ὀθωμένα τὸ πάντα τῶν κυμάτων, συνεστρέψαν πέριξ τῶν Βραχωδῶν ἀκτῶν τῆς Σκωτίας.

Ἡλθεν, διὰς, ὁ πλέον ἐπῶν οἱ Σκωτοί συνέλεγον φύκη διὰ τὴν ἔξαγωγὴν ίωδίνης καὶ σόδας ἐξ αὐτῶν. Μετὰ τὴν ἀνακάλυψιν οἰκονομικωτέρων μεθόδων παραγωγῆς ίωδίνης καὶ σόδας, ἔγκατελείφθη ἡ συγκομιδὴ φυκῶν, τὰ σόδα, ὀθωμένα τὸ πάντα τῶν κυμάτων, συνεστρέψαν πέριξ τῶν Βραχωδῶν ἀκτῶν τῆς Σκωτίας.

### Η ἀρδευσίς διὰ θαλασσίου ὅδατος

Πέραν διὰς τῶν θαλασσίων φυκῶν, ἡ ἐπιστήμη ποτέ φέρεται καὶ πρὸς τὸ θαλάσσιον ὅδα τὴν ἀρδευσιν ἀνέδρον περιοχῶν. Οἱάς, Ἀμερικανῶν ἐπιστήμονων, ὑπὸ τὸν καθηγητὴν τοῦ Πανεπιστήμου τοῦ Χάρβαρντ κ. Οὐλάτερ Τζούντο, ἀνεκάλυψε τελευταῖος μίαν νέαν μέθοδον μεταπροτροπὴν τοῦ ἀλμυροῦ ὅδατος εἰς πόσιμον. Βάσει τῆς γνωστῆς θεωρίας τῆς ἀνταλλαγῆς τῶν ίοντων. Ή μέθοδος αὐτῆς ὑπόσχεται νὰ λύση τὸ πανάρχαιον πρόβλημα τῆς ἀξιοποίησεως τοῦ θαλασσίου ὅδατος δι' ὀρευθετικοὺς σκοτούς. Τὰ ίοντα εἰναι ἀποτέλεσμα φορτισμένα μὲ ἡλεκτρισμόν, τὸ δὲ διεισδύωνται εἰς τὸ ὅδων, τὰ ἀλατα, τὸ δέεσα καὶ αἱ ἀλκαλικαὶ οὐσίαι καταπέρισσουν εἰς ίδια στομα. Η ἀνταλλαγὴ τῶν ίοντων ἀναφέρεται εἰς τὴν ίκανότητα, ποὺ ἔχουν ώρισμέναι ἀδάλυτοι μεμβράναι, τόσον φυσικοὶ, δύσον καὶ συνθετοί, νὰ ἀποστοῦν ἐνοὶ ἐνὸς ἀπὸ τὴν τρόπουν εἰς τὸν άντικαθούσον μὲ ἄλλον. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ εἰναι δυνατή ἡ ἀπομόνωσις καὶ ὁ καθαρισμός τῶν ουσιών, διὸ τὰς ἔργασθη τῶν δρυκτῶν ἀπὸ τὸ ίδιον.

Διὰ τῆς νέας μέθοδου, τὴν οὐσίαν ὑπέδειν διὸ δόκτωρ Τζούντο εἰς πρόσφατον συνεδρίασιν τῆς ἀμερικανικῆς ἑταῖριας «Ἐρευνῶν καὶ Ἀξιοποίησεως», ἐπιτυχάνεται ὁ καθαρισμός τοῦ ρέοντος ὅδατος, διὰ τῆς ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας καὶ δι' εἰδικῶν θετικῶν μεμβρανῶν. Η παπιτούμενη πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν ἡλεκτρικὴ ἐνέργεια πρέπει νὰ εἰναι ἀνάλογος μὲ τὴν ταχύτητα τῆς ροῆς τοῦ ἀλμυροῦ ὅδατος, ἢ δὲ ἀνταλλαγὴ τῶν ίοντων, ἐπιτυχανούμενη δι' ἔνος ἡλεκτρικοῦ μηχανήματος, συνισταται εἰς τὴν ἀνταλλαγὴν θετικῶν καὶ ἀντικαθούσων ἡλεκτρικῶν φορτίων. Ο διαχωρισμός τῶν δρυκτῶν καὶ τῶν ἀλατῶν συντελεῖται ἀναλόγως τοῦ εἰδούς τοῦ ἡλεκτρικοῦ τῶν φορτίων. Τὸ ἐν λόγῳ μηχανήματος δὲν τοῦ παραδίδεται πάντας, πάχος μεταξὺ ¼ ἔως ½ ἔνος χιλιοστομέτρου, κατασκευάζονται ἀπὸ πίσταν.

Ἄν καὶ ἡ ἀρχὴ τῆς ἀνταλλαγῆς τῶν ίοντων ήτο γνωστὴ ἀπὸ ἐνὸς αἰώνιος, ἐνηργόσθη διὰ τὸ πρώτην φοράν τὸ 1900 ἀπὸ τὸν Γερμανὸν καθηγητὴν Ρόμπερτ Γκάν. Οὔτον ἐπέτιχε τὴν ἀνταλλαγὴν τῶν ίοντων θετικῶν φορτίων. Τὸ 1936 οἱ Ἀγγλοί ἐπιστήμονες "Ἀνταίμις καὶ Χόουμς" ἀνεκάλυψαν, διὸ ώρισμέναι παράγωγα τῆς ροτίνης προκαλούν, τὴν ἀνταλλαγὴν τῶν ίοντων θετικῶν φορτίων. Οἱ ἀμερικανικοὶ ἑταῖροι ἐπιστήμονες μὲροὶ αὐτῶν τῆς καθαρισμού τῆς ζαχαρέως, τῆς γλυκερίνης, τοῦ γάλακτος καὶ σόλων εἰδῶν. Οἱ ἀμερικανοὶ ἐπιστήμονες μελετοῦν τὰρ τῶν μηχανῶν τῆς ἀνταλλαγῆς τῶν ίοντων εἰς τὸν ἀνθρώπων πορτίνην. Η ἀνταλλαγὴ ίοντων γίνεται εἰς τὰ νεφρά, τὰ νεῦρα, τοὺς πνεύμονας, τὰ αἷμοφόρα ἀγγεῖα καὶ τὸ πεπτικὸν σύστημα. Τὸ ἀμερικανότατον, διὰς, ἀποτέλεσμα τῆς νέας μεθόδου, φαίνεται διὸ. Θα είναι νὰ πιθανὴ χρησιμοποίησίς της, διὸ νὰ δώσῃ ζωὴν εἰς τὰς ἐρήμους περιοχὰς τοῦ Κόσμου καὶ καταστήσῃ ταῦτα, διὰ τῆς ἀρδευσεως παραγωγικάς.

**ANT. G. ANTONIADIS**  
PIRAEUS

GENERAL SHIPCHANDLERS  
BONDED STORES & PROVISION MERCHANTS  
DECK & ENGINE STORES  
STOCKISTS OF INTERNATIONAL PAINTS LTD. MARINE PAINTS  
BRITISH ROPES LTD. WIRES, ROPES, TARPAULINS  
MARINE LUBRICATING OILS  
BELDAM'S PILOT PACKINGS • STONE'S WHITE METAL  
AND ADMIRALTY CHARTS

14 ARISTIDES ST. • TEL. 40-435 • CABLE ADDRESS: ANTMAR-PIRAEUS

## ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

## ΕΜΠΟΡΙΟΝ, BIOMΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τοῦ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ.** Ιούλιος.—Εις 454 ανάληθον τὰ παροπλισθέντα ἀμερικανικά κρατικά σκάφη ἀπὸ τοῦ Μαρτίου μέχρι τῆς 1 Ιουλίου ἐξ. Ἐτερα 183 ἀκόμη πλοῖα παραμένουν ἐν ὑπηρεσίᾳ, χρησιμοποιούμενα κυρίως εἰς στρατικά μεταφοράς. Ρεκόρ τῶν εἰς 637 σκάφη. Η «Κρατική Διοίκησης» τῆς Ναυτιλίας προβλέπει ἵτι μεγαλύτερα ἔκπτωσιν τῆς κινήσεως καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν στρατιωτικῶν μεταφορῶν κατὰ τὰς ἐπομένας ἔδομάδας, ἀλλὰ δὲν ἀποκλείει τὴν πιθανότητα μᾶς αὐξῆσεως τῶν ἀπασχολουμένων πλοίων κατὰ τὸ φιλιόταρον. Θέλει τοῦτο ἔξαρτηθῆ ἀπὸ τὴν ἔξελιξιν τῆς ὑποθέσεως τῆς Κορέας. Προβλέπεται ἀκόμη, διτὶ καὶ τὸ προγράμματα Βοηθείας ὃς χρειασθούν κατὰ τὴν φθινοπωρινὴν περίοδον περισσότερα σκάφη διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ἐφόδων, ὅποτε θέλει τοσὶ ἀντιμετωπισθῆ καὶ ἡ ἐκ νέου ἐκκίνησις ὠρισμένων ἐφεδρικῶν μονάδων. Ἐθλώδη πάντως μὲ ταπεγματικότητα, διτὶ ἡ ἐκκίνησις νέων κρατικῶν σκαφῶν θέλει, ὀπωδόποτε, ἔξαρτηθῆ ἀπὸ τὴν ἀνεπάρκειαν τῶν ιδιωτικῶν πλοίων, ὅπως καλύψουν τὰς ἀνάγκας.

• Εἰς 12 ½ ἔκατομμύρια τόνων προβλέπεται νῦν ἡ φάση ἡ ἔξαγωγὴ τοῦ γαιανθρακοῦ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἀπὸ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, μὲ ἐπιδιωξιν ὡς ἀνέλθη ἀργότερον αὐτὴ εἰς 20 ἔκατομμύρια τόνων. Αἱ αὐταὶ προβλέψεις αὐξῆσεως τῆς παραγωγῆς διατυπώνται καὶ διὰ τὸν γερμανικὸν, τὸν γαλλικὸν καὶ τὸν βελγικὸν γαιανθρακοκα. Αἱ σπηλιοθῆ, διτὶ ἡρισαν ἦδη νὰ δισφαίνωται αἱ πρώται δυσχέρειαι διὰ τὴν μελλοντικὴν τοποθετησιν τοῦ ἀγγλικοῦ γαιανθρακοκα, ἐν συναγωνισμῷ μὲ τὸν γερμανικὸν καὶ τὸν πολωνικὸν.

• Κατὰ τοὺς πρώτους πέντε μῆνας τοῦ 1952 ἔξηχθησαν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας 13.781.451 τόν., γαιανθρακων, ἔναντι 9.925.395 τόνων τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1951. Αἱ κατὰ μῆνα ὁμως φορτώσεις ἀπὸ τοῦ Ιανουαρίου καὶ ἐντεύθησαν εἰς ἐνδεικτικὰ τοῦ δισμέρου συντελουμένου περιορισμοῦ τῶν ἔξαγωγῶν. Τὸν Ιανουαρίον ἐφορτώθησαν 3.899.051 τόν., ἐνώ τὸν Μάιον 1.839.745 τόν., τὸ κατώτατον δηλαδὴ δριοῦ ἀπὸ τὸν Φεβρουαρίον τοῦ 1951, ὅπε ἔξηχθησαν 1.646.976 τόνοι. Αἱ μεγαλύτεραι προσόττητες πρωστίζονται ὡς ἔξεις: Διὰ τὴν Γερμανίαν 2.780.145 τόν., διὰ τὴν Γαλλίαν 2.238.703 τόν., διὰ τὴν Ἰταλίαν 1.576.556 τόν., διὰ τὴν Ολλανδίαν 1.461.234 τόν. καὶ διὰ τὴν Ιαπωνίαν 1.175.015 τόν.

• Οἱ δρμόδημοι τῆς Οὐασιγκτώνος ὑπολογίζουν, διτὶ αἱ ἔξαγωγαι ἀμερικανικῶν γαιανθρακῶν θὰ φθάσουν κατὰ τὸ β' ἔξαμνον τοῦ τρέχ. ἔτους εἰς 20 ἔκατομα τόνων, ἢποτε εἰς τὰ 2)3 τῆς ἔξανθεύσεως κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ α'. δημήνου ποσότητος. Οἱ ἀνωτέρω ὑπολογίσμοι στοιχίζονται καὶ ἐπὶ τῆς προβλέψεως, διτὶ ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη θὰ χρειασθῇ διλιγόντερον γαιανθρακοκα, ἐνώ ἡ Νότιος Ἀμερική, ὁ Καναδάς, ἡ Ιαπωνία καὶ τινες ἄλλαι χώραι θ' ἀναζήτησουν κατ' αὐξῶσαν κλίμακα τὴν καλύψιν τῶν ἀναγκῶν τῶν ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν. Αἱ σπηλιοθῆ, διτὶ ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη εἰσηγαγεῖ κατὰ τὸ σ' ἔξαμνον τοῦ τρέχ. ἔτους περὶ τὰ 15 ἔκατομμύρια τόνων γαιανθρακών.

• Αἱ λαϊκαι πληροφορίαι δὲν ἐμφανίζουν τὴν ἔξακτεαν ποσότητα γαιανθρακῶν εἰς τὸ ὑψος τῶν ἀνωτέρων ὑπολογισμῶν. Ἀναφέρουν τὸ ποσὸν τῶν 18 ἔκατομμ. τόνων δι' ὀδόκληρον τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1952)53 καὶ ἀλλαὶ ὑποδεικνύουν τὸ ποσὸν 27—30 ἔκατομμ. τόνων διὰ τὸ ἡμερολογισκὸν ἔτος 1952, ἐκ τῶν ὅποιων 14—17 ἔκατομμ. διὰ τὸ δεύτερον ἔξαμνον.

• Μόνον ἡ Δυτικὴ Γερμανία ὑπολογίζεται, διτὶ θὰ χρειασθῇ κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμνον τοῦ 1952 ποσότητα 2 ½ ἔκατομμύρια τόνων ἀμερικανικῶν γαιανθρακῶν. Παρὰ τὴν αὐξησην τῆς παραγωγῆς της, δὲν φανεται ἀκόμη δυνατή ἡ πλήρης ἀντιμετώπιση τῶν διοικητικῶν καὶ αἰτιατικῶν ἀναγκῶν κατὰ τὸν χειμώνα, χωρὶς τὸν ἔξωσθν γαιανθρακο.

• Δὲν θὰ ὑπολείψῃ μόνον ὁ γαιανθρακος εἰς τὰς ἔξαγωγάς ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἀλλὰ καὶ τὰ σιτηρά. Διὰ τὸ ἀρχαίμενον ἀπὸ της 1 Ιουλίου νέον ἔξαγωγικὸν ἔτες, ὑπολογίζονται ἔξαγωγαι 350 ἔκατομμύριαν μπούσελ, ἢποτε κατὰ 120 ἔκατομμάρια μπούσελς ὀλιγιώτεροι, ἔναντι τοῦ παρελθόντος δωδεκαμηνού. Αἱ ἐφετειναὶ ἔξαγωγαι θὰ εἰνειν αἱ μικρότεραι—πλὴν ἐνός ἔτους—ἀπὸ τῆς ληξησης τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου καὶ ἐντεύθεν, ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη θὰ ἀπορρέψῃ 1.6 δισεκατομμύρια μπούσελ, ἔναντι 1.5 τοῦ προηγουμένου ἔτους. Ἡ Εὐρωπαϊκὴ συγκομιδα, πάντως, δισφαίνεται ἱκανοποιητική, ἐνώ ἡ Καναδικὴ θὰ εἰνειν μικρότερα κατὰ 30 ἔκατομμύρια μπούσελς, ἀλλὰ ποιοτικῶς ἀνωτέρα, δι' ὡς καὶ θὰ προτιμηθῇ ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς. Ἡ Αύστραλια καὶ ἡ Ἀργεντινή δὲν ἔχουν τίποτε πρὸς ἔξαγωγην.

• Διὰ τὰ σιτηρὰ προβλέπεται νὰ ἔξαχθοιν διὰ τὴν Δυτ. Εὐρώπην 7.6

ἔκατομμύρια τόνων διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1952)53, ἐκ τῶν ὅποιων θὰ χρηματοδοτηθοῦν ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς πιστώσεις 1.2 ἔως 1.4 ἔκατομμύρια τόνων.

• Μεταξὺ Ἀργεντινῆς καὶ Ἡνωμένων Πολιτειῶν συνήθη μία ἀρκετά ἐνδιαφέρουσα συμφωνία ἀνταλλαγῆς. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι θὰ παραδώσουν 200.000 τόν. στοὺς εἰς τὴν Ἀργεντινήν, ἔναντι 250.000 τόν. ἀραδοσίτου. Ο σῖτος θὰ φορτωθῇ ἐπὶ τῶν ἀργεντινῶν πλοίων γραμμῆς μὲ ναύλον δολλαρίων 8.25, πληρωτῶν εἰς πέζος, ἐζητήθη, ὅμως, διὰ τὴν φόρτωσίν του καὶ χωρητικότητας ἀπὸ τὴν ἀγοράν. Ὁ ἀργεντινὸς ἀραδοσίτος φαίνεται ὅτι θὰ μεταφερθῇ εἰς τὴν Γαλλίαν. Ἡ δὲ παραγωγὴ τοῦ ἀραδοσίτου εἰς τὴν Ἀργεντινήν υπόλογοίζεται, λόγω τῆς ἐπρασίας, ὅτι θὰ φθάσῃ μόλις τὰς 500.000 τόνων.

• Η Ἰαπωνία, στορουμένη καὶ αὐτὴ ἐπαρκῶν εἰς δολλάρια πιστώσεων, ἐπιζητεῖ διὰ τῶν εἰς χειράς της ἐνεργητικῶν ὑπολοίπων εἰς λίρας Ἀγγλίας τὰς καλύψη τὰς ἀνάγκας της εἰς δάμβακος καὶ γαιανθρακα. Δ' ἀπὸ τοῦ οἰκονομικὸν ἔτος 1952—53 προβλέπεται νὰ εἰσαγάγη 1.300.000 δεμάτων δάμβακος, ἐκ τῶν ὅποιων 750.000 δεμάτων ἀπὸ χώρας ἐκτὸς τῆς περιοχῆς τοῦ δολλαρίου. Διὰ τὸν γαιανθρακα, ἐξ ὅλου, προελέπεται τὸ ἀρχικὸς ἡ εἰσαγαγή 300.000 τ. εἰς Ἰνδιάν καὶ 600.000 τ. εἰς Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ἡδη, ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἀλλειψεως δολλαρίων, οἱ ἀριθμοὶ ἀντεστράφησαν. Θὰ εἰσαχθούν, δηλαδή, 600.000 τ. ἀπὸ τὰς Ἰνδίας καὶ 300.000 τ. ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν.

• Η συγκομιδὴ τῆς ζαχάρων εἰς τὴν Κούβαν συμπληρούνται κατ' αὐτὰς. Θὰ φθάσῃ αὐτὴ τὰ 8 ἔκατον τόνων, δηλαδή, τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς. Τὴν 15ην Ιουλίου η συγκομιδὴ ἔχει φθάσει εἰς 7.039.811 τ., ἔναντι 6.341.500 τ. τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ παρελθ. ἔτους.

• Τὸ Εθνικὸν Συμβούλιον τοῦ ἔξωτερού τοῦ έμπορίου προβλέπεται, ὅτι αἱ ἀμερικανικαὶ ἔξαγωγαι διὰ τὸ τρέχον ἔτος 7' ἀνέλθουν, ὡς πρὸς τὴν ἀξίαν των, εἰς 16.2 δισεκατομμύρια δολλαρίων. Ο δύγκος—κυρίως—τῶν στρατιωτικῶν φορτώσεων θὰ εἰνειν δλίγοντας τὴν περιωρισμένος. Αἱ εἰσαγωγαι, ἐπίσης, ὑπολογίζονται εἰς 11.5 δισεκατομμύρια δολλαρίων μικρότεροι, ἔναντι τοῦ 1951. Εξαγωγαι καὶ ὑπηρεσίαι θὰ φθάσουν τὰ 21.2 δισεκ. δολλαρίων, ἔναντι 20.1 τοῦ π. ε., ἐνώ αἱ εἰσαγωγαι καὶ ὑπηρεσίαι θὰ ἀνέλθουν εἰς 15.8 δισεκ. δολλαρίων. ἔναντι 15.1 τοῦ 1951.

• Η κυβέρνησις τῶν Ἰνδιάν καθώρισεν εἰς 1.000.000 τ. τὰς ἔξαγωγας, γαιανθρακών πρὸς τὴν Ιαπωνίαν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Σχετικὴ ἀνακοίνωσις ἐγένετο πρὸ τῆς κοινοβούλιον τοῦ Νέου Δελχί. Κατὰ τὸ παρελθόντος ἔτους, τὸ λήξαν τὴν 31ην Μαρτίου 1952, ἔξηχθησαν μόνον 132.917 τ. γαιανθρακών.

• Ο 'Οργανισμὸς Ἀμοιβαίας 'Ασφαλίεας' διέκοψε τὴν χρηματοδότησιν τῶν ἀποστολῶν ἀκαθάρτου πετρελαίου ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολήν πρὸς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, περιλαμβανομένης καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας, ἀφοῦ προηγουμένος διεμαρτυρήθη ἔναντι τῶν ὑψηλῶν τιμῶν, τὰς διποίας ἔχουν καθορίσει αἱ ἀμερικανικαὶ ἀταίρια Πετρελαίων. 'Εκπρόσωπος τοῦ 'Οργανισμοῦ ἀδήλωσεν, διτὶ ἡ διαμαστορία κατετέθη εἰς τὸ 'Υπουργείον Δικαιοσύνης καὶ ἀναφέρει συγκεκριμένας, διτὶ ἀθέμιτο κέρδη, ὑπολογίζονται εἰς 50 περίπου ἔκατομμύρια δολλαρίων, ἀπεκόμισαν αἱ εἰναὶ ἔταιραι μεταξὺ τῶν ἔτων 1949 καὶ 1951 ἀπὸ τὰς ἐνεργείσασας πετρελαίων ἐκ τῆς Μ. Ἀνατολῆς. Η χρηματοδότησις τῶν φορτών θὰ ἐταναλφηθῇ, εύθυνος δέ της προσεχεῖς συμφωνία, δσον ἀποσαδή τὰς τιμάς. 'Υπολογίζεται, διτὶ κατὰ τὸ προσεχὲς δωδεκάμηνον 1952—53, ἀκάθαρτο πετρελαίου εἰς τὸν Δυτ. Εὐρώπην καὶ διποίας της τιμῶν 27—30 ἔκατομμύρια δολλαρίων, διποίας της τιμῆς της τοῦ Δυτ. Εὐρώπην 15.8 δισεκ. δολλαρίων, διποίας της τιμῆς της τοῦ Δυτ. Εὐρώπην 11.5 δισεκ. δολλαρίων, διποίας της τιμῆς της τοῦ Δυτ. Εὐρώπην 132.917 τ. γαιανθρακών. Εἰς τὸν διαμαρτυρούμενον τὸν περιόδον τοῦ Δυτ. Εὐρώπην 15.1 τοῦ π. επιβληθέντες περιορισμοὶ εἰς τὴν κατανομὴν τοῦ έχαλυβος ὑπέ-

## ANTIRALL IMEX CORP.

SHIP SUPPLIES

200 HUDSON STREET

NEW YORK, 13 N.Y. TEL. WO 41358

AI ΕΥΘΗΝΟΤΕΡΑΙ ΤΙΜΑΙ.

Η ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.

Μὲ βάσιν τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων τοῦ πλοιοκτήτου, χωρὶς προμηθείας καὶ δῶρα, μὲ σκοπὸν τὴν ἐντίμην καὶ ἐπὶ νέων βάσεων ἐργασίαν.

Κοι Κοι Ἐφοπλισταί, Ἐμπιστευθῆτε τὴν τροφοδοσίαν τῶν πλοίων σας εἰς τὴν ANTIRALL προμηθεύμενοι ὅλα τὰ υλικά καὶ ἐφόδια τῶν πλοίων. Παράδοσις εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου.

χρέωσαν πολλούς βιομηχάνους γ' ἀναζητήσουν τὰς ἀναγκαιούσας εἰς αὐτοὺς ποσότητας ἀπὸ τὴν Εὐρώπην. Περὶ τὸ τέλος, δῆμως, τοῦ 1951 σι-  
είσαγωγαὶ κατέλθουν εἰς τὸ ἔλαχιστον, λόγω τῆς τοπικῆς ὑπερπαραγω-  
γῆς. Προδέξεται, διτὶ ἐπὶ τίνας εἰσέτι μῆνας ἡ εἰσαγωγὴ χάλυβος ἀπό  
τὸ Βέλγιον, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν θὰ συνεχισθῇ, διότι  
ἡ ἐλλειψις χάλυβος ἐν Ἀμερικῇ θὰ παραταθῇ καὶ μετὰ τὴν ληξίν τῆς  
ἀπεργίας, ἐνῷ κατά τὸν χειμῶνα τὰ χαλκούργεια θὰ ἀντιμετωπίσουν  
δυσχερεῖας εἰς τὴν παραγωγὴν των, ἐλλείψει ἐπαρκῶν ἀποθεμάτων σι-  
ρομεταλλεύματος. Πράγματι, ἀπό της 2ας Ἰουνίου, δῆτα ἐκπρύχθη ἡ  
ἀπεργία τῶν χαλκούργεων, κατέπausαν καὶ αἱ μεταφοραὶ σιρομε-  
ταλλεύματόν — 200 χιλ. τόν. ήμεροπίσις — μέσω τῶν Μεγάλων Λι-  
μνῶν, διότι οἱ μεταλλωρύχοι διέκουφαν τὰς ἐργασίας των ἐξ ἀλληλεγ-  
γύνης πρὸς τοὺς χαλκούργους. Κατὰ τὸ θέρος δὲ ἀκριβῶς ἐδημοιο-  
γύνοντο τὰ ἀποθέματα σιρομεταλλεύματων καὶ ἐξρήπτωσιούντο ἀπό  
τὰ ἔργοστάσια τὸν χειμῶνα, δῆτε ἡ ναυσιπλοΐα μέσω τῶν λιμνῶν διακό-  
πτεται. Ἡ βιομηχανία τῶν πτερελαίων ἔχει τὴν ἀμεσωτέραν ἀνάγκην  
χάλυβος. Αὐτὴ κυρίως ἐστράφη πρὸς τὴν Εὐρώπην διὰ νὰ τὸν προμη-  
θευθῇ. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν τιμὴν τοῦ εύρωπατικού χάλυβος κυμαίνεται αὔτη  
ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου γύρω τῶν 30 δολλαρίων κατὰ τόνων.  
Ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς εἰσαγωγεῖς θεωρεῖται ὡς ἀρκετά συμφέρουσα.  
● Οἱ Ἀμερικανοί ἔδαπάνησαν τὸ παρελθόν ἕτος 9150 ἑκατομμύρια  
δολλαρίων δι' οἰνοπνευματώδη ποτᾶ, μὲ αὔξησιν κατὰ 450 ἑκατομμύ-  
ρια δολλαρίων ἔναντι τοῦ 1950. Τὸ σεβαστὸν τοῦτο ποσὸν καλύπτει τὸ  
ἥμισυ τῆς ἀπατούμενῆς δαπάνης ἐπενδύσεως καὶ υπόδησεως τοῦ πλη-  
θυσμοῦ τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Ἡ δαπάνη δι' οἰνοπνευματώδη ποτᾶ  
ἀντιτοιχεῖ πρὸς δολλάρια 59.80 κατ' ἄτομον, ἐτῶν δόσιον δολλάρια  
29.35 διατίθεται διὰ ζύθων, 27.32 δι', οἵματι καὶ 3.15 δι' οἴνου.

29.35 διατίθενται σις ζωσ, 27.32 σι ουδικού και 3.15 σι οινον.  
Οι υποδεικνύεται από πλείστους σους κυριερητικούς παράγοντας ή άναγκη αύξησεως, τών εισαγωγών από τό έξωτερικόν, ήνα άκριβώς έξερθεν τά δολλάρια, που θε έπιτρέψουν εις τάς άλλας χώρας ν' αγοράσουν τά άμερικανικά προϊόντα. Ή πολιτική τών υψηλών δασμών και τών εισαγωγικών περιορισμών χαρακτηρίζεται ώς «επεινόκαρδος» και υπωπτάζουσα. Παρεμποδίζει τήν παγκόσμιον οίκονομικήν ανόρθωσιν.  
Διά τά πρώτον έχαμψαν τού 1952, τό έλλειμμα τού έμπορικού ισοζυγίου τής Αγγλίας έφθασε τά 470 έκατομμύρια λιρών, έναντι 552 τού α' έχαμψαν τού παρελθόντος έτους. Διά νά έπιτυχη τούτο η Αγγλία, περιώρισε τάς εισαγωγάς της, διαρκούντος τού α' έχαμψηνο, κοτά 8% έν συνολω, ειδικώτερον δε από τάς χώρας τής περιοχής τού δολαρίου κατά 14%. Έν συνειχέται τών εισαγωγικών περιορισμών, η Αγγλία άποδεπτεί έπιστρεψ και εις σημαντικάς περικοπάς εις τό πρόγραμ μα τού έπανεξοπλισμού της.

- Αυξήσιν κατά 18% της παραγωγής πετρελαίου διὰ λέβητας, έναντι τού π. έτους, υπόδεικνύουν οι άρμοδοι διὰ τούς προσεχείς έννεα μήνας. Ήνα δάντιμετωπισθή ή ζητησίς κατά τὸν χειμώνα.

- Τὸ ὑπουργεῖον Γεωργίας ὑπέδειξε τὸν περιορισμὸν κατὰ 7 % τῶν ἐκτάσεων, αἱ ὅποιαι θὰ σπαροῦν μὲν σιτηρά, διὰ τὴν συγκομιδὴν τοῦ ἔχομένου ἔτους. Ὑπολογίζει εἰς παραγωγὴν 1.080 ἑκατομμύριαν μπούσελ, ὑπὸ δύσαλᾶς καιρικᾶς συνθήκας, ἔναντι 1.200 ἑκατομμυρίων μπούσελς τοῦ τρέχ. ἔτους, ἡ συγκομιδὴ τοῦ ὅποιου ἐσπειώσει ρεκόδει τῆς ἴστοριαν τῆς ἀμερικανικῆς γεωργικῆς παραγωγῆς. Αὔξεσιν, τούναντι ον, ὑποδεικνεῖ τὸ ὑπουργεῖον τῶν ἐκτάσεων, που θὰ σπαροῦν μὲν ἄλλο εἰδὴ δημητριακῶν καὶ τούτῳ χάριν τῆς ἐπέκτασεως τῆς κτηνοτροφίας.
- Ἡ συγκομιδὴ τοῦ ἀραβοσίτου ὑπολογίζεται διὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰς 3.4 δισεκατομμύρια μπούσελ. Θὰ είνει, δηλαδὴ, ἀνωτέρα κατὰ 15% τῆς συγκομιδῆς του 1951 καὶ 12% ἀπὸ τὸν μέσον δροῦν παραγωγῆς τῆς περιόδου 1941—1950.

• Ἡ ἀπέργια τῶν χαλινούργειών ἐστοίχισε μέχρι τῆς 15ης Ἰουλίου τὴν ἀπώλειαν 11½ ἑκατομμυρίων τόνων χάλυβος. Μέχρι τέλους Ἰουλίου καὶ παρὰ τὸν τερματισμὸν τῆς ἀπέργιας, ἡ ἀπώλεια θὰ ἀνέλθῃ εἰς 14 ἑκάτ. τόνων. Εἰκοσιν ἔδδομάδες ἐργασίας θὰ ἀπαιτηθοῦν, ἵνα καλυφθῇ τὸ ἔλλειμμα τοῦτο.

• 'Η παραγωγική ικανότης των γαλλικών διύλιστηρίων, ήτις άνηρχετο τὸ 1938 εἰς 8 εκατομμύρια τόνων, ἔφθασε τὸ 1951 εἰς 22 ἑκατ. τόνων, ὥσται αἱ οἰσταγούσαι ἀκάθαρτου πετρελαίου τὸ ηδύθησμα ἀπό 7 εἰς 18 ἑκατ. τόνων. Παραλλήλως ηδύθη καὶ ἡ χωροτικότης τοῦ γαλλικοῦ στόλου δεξαμενοπλοίων ἀπό 466.000 τ. τοῦ 1938, εἰς 1.000.000 τ. καὶ πλέον τὸ 1951.

- Κατόπιν της σημειουμένης έπαρκειάς, έχαλαρώθη δὲν Αμερική άσκούμενος έλεγχος έπι τῶν ἔξαγωγῶν εἰδῶν καπαυτσούκ, μολύβδου, φεύδαιούρου καὶ ίνων νάυλον.

• 'Η ἄγγλική λίρα ἐνεφάνισε κατά τὸν παρελθόντα 'Ιούλιον πεοιστού-  
τέρων σταθερότητα, ἐνώ καὶ ἡ παραγωγὴ τοῦ ἄγγλικον γαιάνθρακος  
καὶ τοῦ χάλυβος ἐπομέωσαν αὐξῆσην. 'Η δύνεις διὰ πόντη φορῶν  
ῆρχισε νά ύποχωρῆ. Τὸ Χομπατιστήριον ἐπίσης τοῦ Λονδίνου ἐνεφάνι-  
σεν ὑψωτικὴν διάθεσιν. Τοῦτ' αὐτὸν πασεπτηρήθη καὶ μὲ τὸ φράγκον. Εἰς  
τὴν Γαλλίαν αἱ τιμαὶ ἔτειναν—σχετικῶς—πρὸς τὴν σταθεροποίησιν. 'Η  
ἐμπιστούσην ἥρχισε καπτῶν νά ἀνάκταται, μετὰ τὴν ὑπὸ τῆς 'Αμερικῆς  
παραγγελίαν ὅπλων καὶ πολεμοφόδιων εἰς τὰς Εὐρωπαϊκὰς χώρας. Εἰς  
684 ἐκατομμύρια δολλαρίων ἀνήλθον τὰ συναθέντα συμβόλαια μέχρι  
τῆς 30ῆς 'Ιουνίου. Θά ἐπακολουθήσουν καὶ ἄλλα. Αἱ παραγγελίαι αἱ-  
τῶν θά γεφυρώσουν, διποσδόπτε, τὸ χάσμα τῆς ἐλλείψεως τῶν δολλα-  
ρίων. 'Η 'Αγγλία πολλὰ ἐπίστης ἔχει νά ώφεληθῇ ἀπὸ τὴν παραγγελίαν  
ἀεριστορωθούμενων ἀεροσκαφῶν.

- "Υπάρχουν, πράγματι, πληροφορίαι, διτε εύρυταται θά είνε εις τὸ μέλλον αἱ παραγγελίαι ὅπλων καὶ πολεμεφοδίων, ὥστε ἡ Εὐρωπαϊκὴ βιομηχανία νὰ ἐργάσθῃ ἔντατικῶς καὶ μάλιστα, ἐπὶ σειρᾶν ὅλην ἑτάν. Πάντως, νὰ παροχῇ δανείου εἰς τὴν Ἀγγλίαν—παρὰ τὰς κυκλοφορούσας φήμας—φαίνεται, διτε εύρισκεται ἀκόμη εἰς τὸ στάδιον τῶν πρώτων διεπαργματεύσεων. Ἡ Ἀγγλία ἐπιδιώκει πρὸς τὸ παρόν τὸν περιορισμὸν τῶν τελωνειακῶν τιμολογίων ἀπό τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν σύναψιν συμφωνίας μακράς διαφρεσίας πρὸς ἄγοράν παρὰ τῆς Ἀμερικῆς πρώτων ὑλῶν ἀπό τὴν περιοχὴν τῆς στερλίνας.

- Με την απόφασιν του διεθνούς δικαστηρίου τής Χάγης περί της αναμοδιότητος του διπλανού αναμικθή είς την άγγυλο—περσικήν διαφοράν διά τα πετρέλαια, έκυκλωφόρησαν πληροφορία, διτή έξι Ιταλική πετρελαιοφόρα έναυλωθησαν διά την μεταφοράν πετρελαίων έξι 'Αιγαίντων. Θεωρεῖται πλέον απίθανος ή έπαναλήψις του έπεισοδίου της κατακρατήσεως του 'Ερδε'-Μαρία.
- Νέων σκοπών ταυτότητας έπειτας κατά τη πορεία της Ελλάδας την άνοιξη

Νέον ρεκόρ ταχύτητος έπειταχε κατά το πρώτον ταξίδιον του από δυσμάνι πρὸς άνατολὰς τὸ νεότευκτον ἀμερικανικὸν σύντερο-λάγνερ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι», διατηλέσαν τὴν ἀπόστασιν ἀπὸ τῶν βράχων Μπίσσον μέχρι τοῦ φάρου Ἀμπρόλ εἰς 3 ἡμέρας, 12 ὥρας καὶ 12'. Κατερρίφθη οὐτὸν τὸ ρεκόρ του «Κούνη Μαΐρη» τὸ ἐπίτευχθέν κατὰ τὸ 1938 μὲ χρόνι 3 ἡμερῶν, 21 ὥρων καὶ 48'', καὶ μὲ προκύψασαν ἥδη διαφοράν κατὰ 9 διοκλήρους ὥρων καὶ 36''. Ο μέσος ὅρος τῆς ἀναπτυχθείσης ὑπὸ τοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπερωκεαγίου ταχύτητος ήτο 34.51 μίλια τὴν ὥραν, διίγον τοι χαμηλότερος τοῦ μέσου ὄρου ταχύτητος, που ἀνέπτυχθη κατὰ τὸ πραγματοποιηθὲν ρεκόρ εἰς τὸ ταξίδιον ἀπὸ ἀνάτολῶν πρὸς δυσμάτα. «Η μέση ταχύτης τοῦ «Κούνη Μαΐρη» διὰ τὴν ίδιαν διαδρομοῦν ήτο ἡ τῶν 30.99 μιλίων.

• Ο Πρόεδρος κ. Τρούμαν υπέγραψε την 20ήν Ιουλίου τού γνωστὸν ἔσχαττας ψηφισθέντα ὑπὸ τοῦ Κογκρέσου νόμον περὶ ἐπεκτάσεως τῶν ναυπηγικῶν ἐπιχορηγήσεων εἰς τὴν ναυτιλίαν. Κατὰ τὴν ὑπογραφὴν τοῦ δό Πρόεδρος ἐδήλωσεν, ὅτι ὁ νέος νόμος δὲν ἐπέτυχε νὰ χαράξῃ μίαν μακρά πονήση ναυτιλιακὴν πολιτικὴν καὶ δὲν ἐπίλυε τὰ ὑφιστάμενα προβλήματα τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου, ἀν καὶ θὰ πρέπει νὰ ὀμολογηθῇ, οὐτοὶ καθορίζει ἐπὶ τῷ καλύτερῳ τὴν κυβερνητικὴν ὄργανην διὰ τὰς γένας γαυπηγησεις. Ὑπῆρχον πληροφορίαι, διότι Πρόεδρος ήταν ἡρεμεῖτο νὰ κυρώσῃ τὸν νόμον, διότι, συμφώνως πρὸς τὸν γνωστὸν του μήνυμα πρὸς τὸ Κογκρέσον, ὁ νόμος οὗτος δὲν ἐπέλυε τὸ ζῆτημα τῶν ἀποκούφων ἐπιχορηγήσεων ἐκ τῆς κατακρατήσεως ὥρισμένου ποσοστοῦ τῶν ὄφειλομένων φόρων.

TEXNIKA OEMATA

## ΑΙ ΔΙΑΒΡΩΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΥΦΑΛΑ

Τὸ μαγνῆσιον χρησιοποιούμενον διὰ τὴν προφύλαξιν τῶν ὑφάλων ἐπιφάνειας τῶν σκεφῶν ἀπὸ τῆς διαβρωτικῆς ἐνέργειας τοῦ ὑδατος, ἀπεδείχθη, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, ὡς ἀποτελεσματικῶν μέσον προστασίας τῶν ἔλασμάτων. Εἶνε γνωστόν, ὅτι δύο μέτσαλλος, ὡς λ. χ. ὁ χαλκὸς καὶ ὁ ψευδάργυρος, ὅταν ἐμβατισθούν εἰς τὸ ὑδρον, καὶ ἐν συνεχείᾳ συνδεδύονται ἀλιώι τοῦ ὑδατος μὲ σύρμα, μέσω τοῦ δόπιούν την διοχετεύθη ἡλεκτρικὸν ρεῦμα, προκαλούν ἀποσύνθεσιν τοῦ ὑδατος εἰς τὰ ἀποτελοῦντα αὐτῷ στοιχεῖα τοῦ ὑδρογόνου καὶ τοῦ ὁξυγόνου. Τὰ μετάλλα, τὰ δόπια διοχετεύουν τὸ ἡλεκτρικὸν ρεῦμα προκαλούντας ἡλεκτρόδια καὶ τὸ ἐν ἄιτών, ἀποτελοῦν τὸν θετικὸν ἀγάγον, διομάζεται ἀγορδος, τὸ δὲ ἔτερον, ἀποτελοῦν τὸν ἀρνητικὸν ἀγάγον, διομάζεται καὶ ἀγορδος. Τὸ ρεῦμα διαρρέει τὸ σύρμα ἀπὸ τοῦ θετικοῦ πόλου (δηλαδή ἀπὸ τῆς ἀνόδου) πρὸς τὸν ἀρνητικὸν πόλον (τὴν κάρδοδον), ἔντος δὲ του ὑδατος, διὰ νὰ συμπληρωθῇ τὸ κύκλωμα, ὅδειει ἀπὸ τοῦ ἀρνητικοῦ πόλου (καθόδου) πρὸς τὸν θετικὸν (ανόδος). Τῇ ἐπιδράσει τοῦ τελευταίου τούτου ρεύματος, ἡλεκτρολύται τὸ ὑδρον, ὅποτε ἐλευθερούται ἔνα μέρος του ἐν αὐτῷ ὁξυγόνου, τὸ δόπιον καὶ ὅδειει πρὸς τὸ θετικὸν ἡλεκτρόδιον, ἐνώ τὸ ὑδρογόνον καλύπτει τὸ ἀρνητικὸν ἡλεκτρόδιον καὶ τοιουτορόπιως τὸ προστατεύει ἀπὸ τὴν ἐπίδρασιν τῆς ἡλεκτρολύτων.

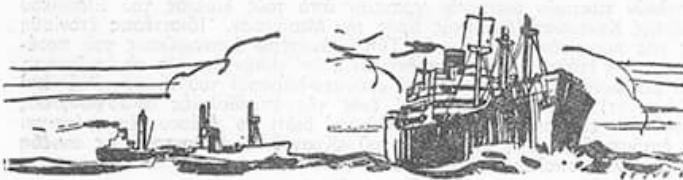
Ἡ ἡλεκτρόλουσις παρουσιάζεται καὶ ὅταν δύο μέταλλα εύρισκωνται ἐν ἐπαφῇ καὶ ἐμβαπτισθοῦν ἐντὸς ὕδατος ἡ καὶ ὅταν ἀκόμη ὑπάρχῃ γύρῳ τῶν ὑγρασία, ὅποτε τὸ ἔν τῶν μετάλλων προσβάλλεται ὑπὸ τοῦ οἰχυγόνου, ἐνώπιον τοῦ ἔτερον προστατεύεται. Τὸ εἰδος τῆς διαβρώσεως ταύτης ἀποκαλείται εὐλογία στης τῆς ἐπιφανείας τοῦ πλοίου.

Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐν λόγῳ παρατηρησεων, αἵτινες ἐγένοντο ἐπὶ διαφόρων μεταλλών, τὰ ὄποια παρουσίασον, ὡς λέγεται, διάφαρον δυναμικὸν, ἀπέφασίσθη ἡ ἐφαρμογὴ μεθόδου διὰ τὴν προστασίαν τῆς μεταλλικῆς ἐπιφανείας τοῦ σκάφους. Ἡ μεθόδος αὕτη εἶναι γνωστή ὡς «προστασία καθοδική». Κατόπιν σειρᾶς δῆλης πειραμάτων παρεπηρήθη, ὅτι τὸ μαγνητίσιον εἶνε τὸ περισσότερον ἐνέργεια τῶν κοινῶν χρησιμοποιουμένων μεταλλών. «Οταν τὸ μαγνητίσιον θῆται εἰς ἑπαφήν μὲ τὸν χάλυβα ἐντὸς τοῦ ὅβατος, τότε τὸ ἡλεκτρικὸν ρεύμα πέρι, ἀπό τὸ μαγνητίσιον εἰς τὸν χάλυβα. Ἐάν δὲ χρησιμοποιηθῇ ἀρκετὴ ποσότης μαγνητίσιού, τότε αὐτὸς ἐμποδίζει τὴν ἐκ τοῦ χάλυβας ἐκλυσιν ἡλεκτρικού ρεύματος. Ἀν τὸ ἡλεκτρικὸν ρεύμα εκλύθη, τότε θύ μαρασύρη — διά νά μεταχειρισθῶμεν παραστατικὴν ἔκφρασιν — μόρια χάλυβος, δημιουργουμένης οὕτω μετά τινα χρόνου τῆς διαβρώσεως τοῦ τύπου εύλογια σεωρ. Διὰ τῆς χρησιμοποίησεως δύνεν τοῦ μαγνητίσιου ἀποφεύγεται ἡ διάβρωσις.

Τό καναδικὸν ναυτικόν, κατόπιν ἐπίτυχων ἐπὶ μίσαν τρειτίαν δοκιμῶν εἰς διάφορα σκάφη πρόσερχε τελευταῖς την ἄνδειαν, ὅπος ἡ μεθόδος τῆς «**κα θ ο δ ι κ η**» προστασίας ἀφερμοσθή εἰς πολλὰ ἐπὶ τῶν μεγαλυτέρων πολεμικῶν πλοίων, συμπεριλαμβανούμενον καὶ τῶν ἀεροπλανώφορων. Προσφάτως, εἰς τὸ μεγαλικόν δεξαιεντόλοιον *«Marine Chemist»* ἀντρόμορφούσθη ἡ ἀνάτερα μεθόδος, εἰνε τὸ ποτὸν μεγάλης χωριτικότητος ἐμπορικὸν σκάφος τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, τὸ δόποιον χρηματικοποιεῖ ἀνδρὸς οὐς μαγνησίου διὰ τὴν προφούλαξιν τῶν ὑψηλῶν του ἀπὸ τῆς δισορθώσεως ἔκ του θαλασσίου ὑδατοῦ. Περὶ τὰς 7000 λίτραι ἀλοστάτων μαγνησίου ἐποπθέτησαν, ὡς ἀννοδοι, εἰς τὰ δύο πλευράς του πλοίου, πόδας τινάς κάτωθι τῆς ισάλου γραμμῆς καὶ ἀμέσως μετὰ τὸ παραστροπίδιον, ἐπὶ μῆκος 75 ἵντσων ἐφ' ἕκαστην πλευρά. Αἱ ἀννοδοι αὗται, ἔκσητη τῶν δόποιων είναι μῆκους 16 ἵντσῶν καὶ ζυγίζει περὶ τὰς 60 λίτρας, θε διατηρηθούν ἐπὶ ἔνα ἔτος, μεθ' ὅθε ἀντικατασταθοῦν δι' ἑτέρων, διὰ τὸ *«Marine Chemist»* δεξαιεντόλη τὸν προσεχῆ *«Οκτώβριον* διὰ τὰς ἐπισκοπάς τῆς ἐπησοῦ αὐτοῦ ἐπιθεωρήσεως. Αἱ ἀννοδοι οἱ συγκρατοῦνται Ισχυρῶς εἰς τὴν θεσσαλίαν την διά καρφώσεως πλῶν ἐκ μετάλλου Monel, διαμέτρου μᾶς ἵντσας καὶ μῆκους 6 ἵντσων. *«Ηλεκτροσυγκόλλησις* γίνεται ἐπὶ τῆς ἔξωτερικῆς πλακός του πλαστίου.

**"BUGSIER,"**

**REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT  
HAMBURG II.**



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΑΙΓΑΙΝΟΣ

«ΕΛΛΕΙΦΙΣ πλοηγών εις τὴν διώρυγα

«Ελλειφίς πλοηγών σημειούται εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, τὰ δὲ σκάφη καθυστερούν ανάμενοντα ἐπὶ ὥρας τὴν σειράν των διὰ πλοήγησιν. Ή εταιρία, βάσει τῆς συμφωνίας τοῦ 1949, είναι ὑποχρεωμένη νὰ δωῃ προτεραιότητα προσλήψεως εἰς τοὺς Αιγαῖνους πλοηγούς. Κατὰ τὴν πρόσληψιν, οἱ εἰκοσιὶ πρώτοι δέον νὰ εἰναι Αιγαῖνοι, ἐπὶ δὲ τῶν ὑπολοίπων 50% νὰ ἀναφέρωται εἰς πλοηγούς αιγαῖνων ὑπκορόττος. Δυσχερείσται ἀντιμετωπίζει ἡ εταιρία εἰς τὴν ἔκτελεσιν τῆς ἐν λόγῳ συμφωνίας, διότι δὲν ὑπάρχουν διαθέσιμοι Αιγαῖνοι πλοηγοί.

Ἄπο τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου τὸ ἔπιτελειον τῆς ἐταιρίας εἶναι ἐλλίπτες κατὰ 25 πλοηγούς καὶ μετὰ δυσχερείας παρεσχέθησαν αἱ θεωρίσεις διὰ τὴν πρόσληψιν ἐννέα ξένων, οἵτινες δῆμος δὲν ἀνέλαβον ὑπερσίων, διότι ἔχριστο καὶ δι' αὐτοὺς ἡ ἀπαράτητος προπαίδευσις. Προσελθήσαντας ἐπίσης καὶ ἔξι πλοηγοὶ αιγαῖνων ὑπκορόττος, τῶν διοίων ἦδη διενεργεῖται ἡ ἐπιβαλλούμενη κατάστασις. Πρός τὸ παρόν δὲ ἡ ἐταιρία διαθέτει 180 πλοηγούς, ἔκαστος τῶν ὅποιων ἔκτελει κατὰ μῆνα εἴκοσι διαπορθμεύσεις σκαφών εἰς τὴν διώρυγα.

### Γερμανία

Ναυπηγική καὶ ναυτιλία

Τὸ σαδαρώτερον πρόβλημα, ποὺ ἀντιμετωπίζουν σήμερον τὰ γερμανικά ναυπηγεία, είνε τὸ τῆς ἐπαρκείας τοῦ χάλυβος. «Έχουν ἀνάγκην 27.000 τόνων μηχανών καὶ δὲν παρέχεται εἰς αὐτά, είμην μόνον μία ποσότητα 20.000 τόνων. Καθυστερεῖσι, ἐπίσης, σημειώνονται καὶ εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν μηχανῶν προώσεως ἀπὸ τὰ ἔργοστάσια τοῦ Ρούρ. Ή τελευταία δυσχέρεια ἐλπίζεται νὰ ὑπερικρῆται διὰ τῆς κατασκευῆς — πάρ αὐτῶν τῶν ναυπηγείων — μηχανῶν ντηζέται καὶ ἀτμοστροβίλων. Δυσχέρεια ἔργατικα δὲν ύστερανται, διότι οἱ ἔργαται ἀσχολούνται νὰ παράγουν περισσότερον, διότι νὰ κερδίζουν καὶ περισσότερα. Ο συνδικαλισμὸς ἐλάχιστα τοὺς ἐνδιαφέρει.

Ἐκ παραλλήλου ἡ ἀνάπτυξις τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας διαίνει σταθερά. «Υπεύθυνος τῶν ναυπηγείων «Ατλας», ὁ γερουσιαστής κ. Χάρμουσεν, ἐδήλωσε πρὸ τούς, διότι ἡ Δυτικὴ Γερμανία δύναται εὔχερῶς ν' ἀποκτήσῃ μέχρι τοῦ 1954 μίαν ναυτιλίαν 3.000.000 τόνων. Χάρις εἰς τὸ σύστημα τῶν κυβερνητικῶν πιστωσεων, νέα τάξις ἐφόπιστων δημιουργεῖται, μὲ τὴν εἰσδοσῶν εἰς τὸ ἐπάγγελμα ιατρῶν, δικηγόρων, προμηθευτῶν, ἐπὶ δὲ καὶ ἡθοποιῶν, οἵτινες ἐπενδύουν τὰς οἰκονομίας τῶν εἰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, απαλλασσόμενοι οὕτω τῆς καταβόλησης φόρου εἰσοδήματος. Ἐπιχειροματίαι, διαμένοντες μακρὰν τῆς θαλάσσης καὶ ἀγνοούντες τὴν ναυτιλιακὴν ἔργασιαν, είναι σήμερον κάτοχοι τοῦ 1)8 μέχρι καὶ τοῦ 1)3 ἐνός πλοίου.

Κατὰ τὸ παρελθόντος ἔτος εἰς 59 ½ περίπου ἐκατομμύρια δολαρίων ἀνήθην αἱ τοιαῦται ἐπενδύσεις εἰς ναυπηγήσεις, διαίνει τοῦ περὶ πιστωσεων κυβερνητικού σχεδίου. Ή τελευταία, ἐν τούτοις, κρίσις τῶν «τράπανων» ἥρχεται νὰ καθιστᾶ κάπως διστακτικὸς τοὺς νεοεισθόντας εἰς τὸ ἐπάγγελμα. Πάντως, τὰ γερμανικά ναυπηγεία ἔργαζονται πρὸς τὸ παρόν ἐντατικῶς καὶ ἔχουν ἀναφέρασθαι παραγγελίας, αἱ διοίων καλύπτουν παραγωγική τῶν δυναμικότητα μέχρι τῶν μέστων τοῦ 1953.

### Η γαιανθρακοπαραγωγὴ

«Απὸ τοῦ παρελθόντος χειμῶνος ἡ παραγωγὴ γαιανθρακος εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν ἔχει σημαντικὴν δελτιωθῆν. Κατὰ τὸ παρόν δὲν ἔχαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους παρήχθησαν 60.661.980 τ. γαιανθράκων καὶ 16.496.620 τ. κώκων, μὲ αὔξησην 1.600.000 τ. διὰ τὸ γαιανθρακα καὶ 11.3% διὰ τὸ κώκων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντίστοιχον ἔχαμηνον τοῦ 1951. Τὰ ἀποθέματα διὰ τὸν χειμῶνα προβλέπονται ἀρκετὰ ἱκανοποιητικά. Εἰς τὸ τέλος τοῦ Απριλίου ἐ. ἐ. ἀνήρχοντο τὰυτα εἰς 4.750.000 τ., ἔναντι 3 ἐκατ. τόνων τῆς ἀντιστοίχου ἡμερομηνίας τοῦ παρελθόντος ἔτους.

Η ἡμερησία παραγωγὴ γαιανθρακος ἀνέρχεται ἡδη εἰς τὰς 400.000 τόνων — ἔναντι 390.000 τ. πρὸ τούς — καὶ καλύπτει ποσότητα μέσης μηνιαίας ἀπόδοσεως — 25 ἡμέραι ἔργασιας — 10 ἐκατομμύριών τόνων. Η παραγωγὴ αὐτὴ ἐλπίζεται νὰ φθάσῃ ἐντὸς τοῦ τρέχ. ἔτους εἰς τὰς 414.000 τόνων ἡμερησίων. Αἱ ἔξαγωγαι ἀφ' ἑτέρου ἀνέρχονται εἰς 2.000.000 τόνων μηνιαίων, ἐνῷ παραλλήλων ἡ Δυτικὴ Γερμανία εἰσάγει ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν 1.300.000 τόνων ἀνά τριμηνον διὰ λογαρια-

σμὸν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Αἱ ἐν λόγῳ εἰσαγωγαὶ πρόσθλεπται νὰ συνεχισθοῦν μέχρι τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους.

«Αναφέρεται, διτὶ τὸ κυριώτερον ἐμπόδιον διὰ τὴν αὐξησην τῆς γαιανθρακοπαραγωγῆς προέρχεται ἀπὸ τὴν μὴ διάθεσιν ἐπαρκούς ἀριθμούς κατοικιῶν διά τοῦ τούς γαιανθρακωρύχους. Περισσότεροι ἐργάται θά συνεκπεντώνονται εἰς τὰ δύρχεια, ἀν ἔξησθατος ἡ στέγασης αὐτῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των. Προβλέπεται ἡ κατασκευὴ ἐντὸς τῆς προσεχεύοντος διετίας 92.000 οἰκιῶν, ὅποτε καὶ ἡ αὐξηση τῆς γαιανθρακοπαραγωγῆς ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ τὸ 1955 εἰς τὰ 150 ἑκατομμ. τόνων ἐπησίων.

### ‘Ην. Πολιτεῖαι

‘Η μεταβίβασις πλοίων εἰς ξένους

Νέοι κανόνες, οἵτινες τίθενται εἰς ἑφαρμογὴν διὰ τὴν μεταφορὰν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς ξένας σημαίας, ἀνεκοινώθησαν πρὸ τῆς μερῶν ἀπὸ τὸν ναύαρχον τὸν Κόρτρα τῆς «Κρατικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας». Αποδέπλων κυρίως εἰς τὴν πρόληψην πάσης ἐνδεχομένης διασφαλίσης σκαφῶν εἰς σημαίας μὴ φιλικῶν πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας χωρῶν π. καὶ πρωιστέμενων, ίσως, νὰ χρησιμοποιηθῶνται κατὰ τρόπον ἀντίθετον πρὸς τὰ συμφέροντα τῆς ἀμερικανικῆς Ἑξαπόλεικης πολιτικῆς. Οὕτω, ἡ εἰς ἄλλη σημαίαν μεταφορὰ πλοίων, ἀτίνα κρίνονται ὡς ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἔθνηκην ἀμάνιαν π. διὰ τὰς μεταφορὰς τοῦ ἑξαπόλεικου καὶ ἐσωτερικοῦ προπόρου τῆς χώρας, ἀπαγορεύεται.

Εἰς περίπτωσιν παροχῆς ἀδείας, διὸ ἀγοραστής θὰ ἀναλαμβάνῃ τὴν ὑποχρέωσιν, διπάς μὴ ἀπασχολήσῃ τὸ πλοίον του εἰς περιοχὰς ἀπογρευομένας διὰ τὰ ἀμερικανικά σκαφά. Θὰ παρέχῃ ἐπίσης τὴν ὑπόσχεσιν, διπά τὸ ὀυτὸν ἀγορασθέμενον πλοίον θὰ ἀπανθίσῃ καὶ πάλι εἰς τὴν ὑπερσίων τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως, ἀν αὐτὴ τὸ πόθελε ληπτῆση καὶ ὑπὸ δρους παρομοίους πρὸς τοὺς τυχῶν ἀπιδημηθησούμενους εἰς τὰ ἀμερικανικά σκαφά. Ή μόνη ἔξαρτεσις ἀναφέρεται εἰς τὴν περίπτωσιν πλοίων μεταφερομένων εἰς σημαίας τῶν χωρῶν τοῦ Ἀτλαντικοῦ Συμφώνου καὶ ἐσόδους τὰ πλοία ταῦτα πήδελον τεθῆν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν μετεχουσών χωρῶν, βάσει τῆς σχετικῆς προβλέψεως τοῦ συμφώνου.

Θὰ ἀναλαμβάνουν, ἐπίσης, οἱ ἀγορασταὶ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μὴ ἔκποιουν τὸ πλοίον π. διὰ τὰς μετοχὰς τῆς ἐταιρίας των εἰς ξένους, ἀνευ προγνούμενης ἀδείας τῆς «Κρατικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας». Διὰ τὴν πιστὴν τὴν πρότησην τῶν ἀνώτατων θὰ ληπτῆση διὰ τὸ πλοίον τῆς κατάδεσις ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς ἔγγυησες, κυματισμένη — ἀναλόγως τῶν ἐκάστοτε περιπτώσεων — μεταξὺ 25.000 εἰς 250.000 δολαρίων. Τὸ Σταίπτ Ντηπάρτμεντ, τὸ υπουργείον «Ἐθνικῆς Αμύνης» καὶ διάφοροι ἀλλαγές ἀρμόδιοι κρατικαὶ ὑπηρεσίαι θὰ γνωμοδοτοῦν ἐφ' ἐκάστησις αἰτουμένης πωλήσεως ἀμερικανικού πλοίου.

### ‘Η Μεξικανική ναυτιλία

Τὸ Μεξικόν, ἐπιδιώκει καὶ αὐτὸν μὲ τὴν σειράν του νὰ διευρύνῃ τὴν ναυτιλιακὴν τοῦ δραστηριότητα διὰ τὴν γερουσιαστής κ. Χάρμουσεν, οἱ ἀνωτέρω κανόνες δὲν ἀποδέπλων εἰς τὴν πρόληψιν μεταφορᾶς ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς ξένας σημαίας. Τούναντίον μάλιστα, θὰ ἐπιδιωθῇ μὴ μεταφορὰ σκαφῶν παρηλίκων ἀκαταλλήλων, ὡς λ.χ. σκαφῶν πολεμικῆς ναυτιλησίας, περιλαμβανούμενών τῶν τύπου «ελιμπερτό» καὶ τῶν τάκερες τῆς καταπυρίας «T.2», ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, Βεβαίως, διτὶ τὰς πωλήσεων τῶν κεφαλαία θέλουν διατεθῆν διὰ τὴν ναυτήγησην ἐπέρων καταλλήλων διὰ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν σκαφῶν. Οι ἀγορασταὶ πάντως καὶ ὡς ἀποτία καὶ ὡς ὑπόποιοι ξένων χωρῶν, θὰ δύοπεκτοι εἰς εἰδικήν ἔρευναν τοῦ ἐπαγγελματικού αὐτῶν παρελθόντος, πρὸ πάσης ἐγκρίσεως τῆς ἀδείας πωλήσεως εἰς αὐτοὺς σκαφῶν.

### Ιαπωνία

‘Η ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις

Πρόσφατοι στατιστικαὶ διαπιστώσαν, διτὶ εἰς τὸ τέλος Μαΐου ἐ. ἐ. ἡ δύναμις τῆς ὁκεανοπόρου Ιαπωνικῆς ναυτιλίας ἔφθασεν εἰς τὰ 407 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 1.844.414 τόνων γκρός, ἐκ τῶν διποίων 273 πλοίων, 1.504.854 τ. γκρός ἀνεφέρουνται εἰς πορτηγά καὶ 34 εἰς

### AGENCE MARITIME & RAVITAILLEMENT

IMPORT-EXPORT

CALCONEX S.A.R.L.



CALLIOPE

CONDOPoulos

FOURNITURES, AFFRÈTEMENTS TOUS BATEAUX

CASABLANCA

70, RUE DE L'HORLOGE

Téléphone : 29062

Adr. Téleg.: CALCONEX

Registre Commerce 37032

Banque: Compagnie Algérienne

No Agrément Port 8367 —

TANGER

Adr. Téleg.: CALCONEX

Boite Postale 363

BANQUE: B.N. C. I.

Registre Commerce 2249

Téléphone : 10 87

**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**

Telephone: Colbert 18-33 & 18-34

Telegrams: "MICAL",—Marseille

δεξαμενόπλοια, 339.560 τ. γκρός. Από την δύναμιν ταύτην, 124 φορτηγά, 715.261 τ. γκρός, ήσαν νεοτευκτά, καθώς και 10 δεξαμενόπλοια, 120.648 τόνων γκρός. Ήξεν τέλος του πρέσβυτος οικονομικού έτους, 17 φορτηγά και 3 τάκερες, 170.000 τ. γκρός, ένων 29 φορτηγά 190.000 τ. γκρός και 4 δεξαμενόπλοια, 50.000 τ. γκρός, θά κατασκευασθούν έντος του οικονομικού έτους 1952—53.

## Ιταλία

Ο συναγωνισμός εἰς τὴν Ἀδριατικήν

Οι Ιταλοί έφοπλισταὶ ύπερδειξαν τὴν ἀνάγκην μιᾶς συνεννοήσεως μετὰ τῶν διαχειριζόμενῶν τὴν γιουγκοσλαυϊκὴν ναυτιλίαν κρατικῶν ἀρμοδίων, προκειμένου νὰ ἔξουδετερωθῇ ὁ καταστρεπτικὸς συναγωνισμός, δῆστις ἥρχισεν ἀναπτυσσόμενος ἀπὸ τὸὺς τὸν λίμνην τῆς Ἀδριατικῆς διὰ τὰς γραμμὰς πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον, τὴν Βόρειον Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀμερικὴν. Εἰς τὸν συναγωνισμὸν αὐτὸν διακρίνονται σκάφως αἱ προθέσεις τῆς Γιουγκοσλαυϊας, ὅπως κρατήσῃ κυρίαρχον θέσιν εἰς τὰς ἐξ Ἀδριατικῆς μεταφοράς, ἀκόμη καὶ ἀπὸ αὐτὴν ταυτην τὴν Βενετίαν καὶ τὴν Τεργέστην.

Παρὰ τὰς πληροφορίας, δῆτα πενεταετὲς ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῆς Γιουγκοσλαυϊας δὲν ἔπειχε τὰς ὄρχικὰς του προβλέψεις, ἐν τούτοις, εἰς τὰς γιουγκοσλαυϊκὰς γραμμὰς δρομολογοῦντα σκάφη νεότευκτα, ὅπως τελευταῖς τὸ «Ἀνταλία» εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Κούντιντεν. Μετὰ αὐτὸν, δύο ἄλλα πρόκειται συντόμως νὰ δρομολογηθοῦν, εὐθὺς ὡς παραδοθοῦν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία.

Ο γιουγκοσλαυϊκὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀριθμεῖ σήμερον δύναμιν 225.000 τόνων γκρός.

## Τεργεσταῖς ἐφοπλισμὸς

Οι παλαιοὶ έφοπλισταὶ τῆς Τεργέστης, ὅπως οἱ Γκερόλυμιτες, οἱ Τρίποτιτες, οἱ Μαρτίνολιτες καὶ οἱ Κόζουλιτες, ἀπτενθύνθησαν πόδες τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησην, ἀπὸ τὴν ὅποιαν καὶ ἐξήποτεν τὴν δι᾽ εἰδίκου νόμου παραχώστην εἰς αὐτούς δέκα «λίμπερτος», ἵνα δυνθοῦν καὶ θέσουν δι᾽ αὐτῶν τὰς βάσεις ἀνασυστάσεως τῆς καταστραφείσης, λόγω τοῦ πολέμου, ναυτιλίας τῆς Τεργέστης. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν ἐδήλωσαν, ὅτι διαθέτουν κεφάλαια 5½ ἑκατομμυρίων δολαρίων, ἵνα πληρώσουν τὴν ἀξίαν τῶν πλοίων, χωρὶς τὰς τοκοχειρεολυτικὰς δόσεις τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου.

## Ἀνασυγκρότησις τῆς «Ιταλίας»

Μετὰ τὴν ἀπόπεράτωσιν τοῦ ὑπέρωρεανίου «Ἀντρέα Ντόρια» τῶν 30.000 τόν., γκρός, ὅπερ θὰ εἴνε ἔτοιμον πρὸς δρομολόγησιν εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς τὴν 14ην Δεκεμβρίου ἐ. ἐ. καὶ μετὰ τὴν παράδοσιν τοῦ τελούντος ὑπὸ κατασκευὴν ἀδελφοῦ σκάφους, ὁ στόλος τῆς «Ιταλίας» θὰ ἔχῃ ἀποκαταστήσει τὸ μεταπολεμικὸν πρόγραμμα ἀνασυγκρότησεώς του εἰς ἐπιβατηγά λάινερς. «Η «Ιταλία»» θὰ κατέχῃ τότε μίαν ἐπιβατηγά χωρητικότητα 200.000 τόν., γκρός, ὀκτὼ δηλαδὴν ἐν ὅλῳ ὑπερωκεανίᾳ τῆς κλάσεως τῶν 25.000 τόν., γκρός, ἐν τῶν ὅποιων τὰ τέσσαρα ἀναπτυγμήσθων μετὰ τὸν πόλεμον. Τὸ «Ἀντρέα Ντόρια», ὅπερ ἡδη συμπληρώνεται εἰς τὰ ναυπηγεία Ανσαλτο, τῆς Γένοβας, θὰ ἀναπτύσσῃ ταχυτήτα 25 μιλλίων τὴν ὥραν, θὰ ἐφοδιασθῇ μὲν σύστημα τεχνητοῦ ἀφεισμοῦ εἰς δῆλα αὐτοῦ τὰ διαμερίσματα καὶ θὰ εἴναι τὸ πρῶτον λάινερ, ποὺ θὰ διαθέτῃ τρεῖς κολυμβητικὰς δεξαμενά, ητοι ἀνὰ μίαν δι᾽ ἔκαστην κατηγορίαν θέσεως. Θὰ ἔχῃ διαμερίσματα διὰ 250 ἐπιβάτας πρώτης θέσεως, 350 δευτέρας καὶ 650 τοιριστικῆς.

Τὸ δύο, πρὸ τοῦ «Ἀντρέα Ντόρια», νεότευκτα ὑπέρωρεανία τῆς ἑταίριας, τὸ «Ιούλιος Καίσαρ» καὶ τὸ «Ἄγγουστος», ἐκτελοῦν ἡδη ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτου τὴν γραμμὴν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς. Τὰ δύο ταῦτα λάινερα εἶναι δηλοκύητα, ἐνῷ τὸ «Ἀντρέα Ντόρια» καὶ τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ, ὅπερ θὰ εἴναι ἔτοιμον τοῦ 1954, θὰ προωθοῦνται δι᾽ ἀποστροφίλων. Ἐν συνεχείᾳ μετὰ τὴν «Ἀμερικανὸν Επερτό Λάινερ», ητοι πρακτορεύει τὴν «Ιταλία» εἰς τὴν Νέαν Ύόρκην, θὰ διατηρηθῇ ἔδροδιασιαὶ τακτικὴ γραμμὴ ἀπὸ τὴν Γένοβαν καὶ τὴν Νέαν Ύόρκην, μὲ τὰ δύο ταῦτα ιταλικὰ ὑπερωκεανία καὶ μὲ τὰ δύο ἀμερικανικά, τὸ «Ιντηπέντεν» καὶ τὸ «Κονστιτούούτον». «Η «Ιταλία»» ἀντιμετωπίζει ἡδη τὴν ναυπηγήσιν δύο ἀκόμη ὑπερωκεανών, τῶν 1000 ἐπιβάτων ἔκαστον, χωρητικότητας δὲ 16.000 ἔως 18.000 τόν., γκρός, διὰ τὴν γραμμὴν τῆς δυτικῆς ἀμερικανικῆς ἀκτῆς.

Μὲ τὸ τέρμα τοῦ πολέμου διῆται τὸ «Ιταλία» κατεῖχεν ἔνα μόνον σκάφος, 300 μόλις τόνων! Μὲ τὴν ἐπιστροφήν, ὅμως, τοῦ «Βουλκάνιο» καὶ τοῦ «Στούρνια» ἀπὸ μέρους τῆς Κυβερνήσεως τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν», ἀργότερον δὲ τοῦ «Κόντε Μπιανκάμαν» καὶ τοῦ «Κόντε Βέρτου», πρήστεν ἡ ἀνασυγκρότησις τοῦ στόλου τῆς ἑταίριας. «Ἄς σημειωθῇ, δῆτα πέραν τῶν ὑπερωκεανῶν διαθέτει ἡ «Ιταλία» 6 μικτὰ σκάφη τῶν 10.000 τόν., ἔκαστον, ἀτινα ἀπασχολοῦνται εἰς τὰς γραμμὰς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς (ἀνατολικῆς καὶ δυτικῆς), καθὼς καὶ 5 «λίμπερτος», τὰ ὅποια

ἐκτελοῦν τακτικὴν φορτηγὸν γραμμὴν ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Εἰρηνικοῦ καὶ τῆς Κεντρικῆς Αμερικῆς πρὸς τὴν Μεσόγειον. Ήδιαιτέρως ἐτονίσθη εἰς τὰς πρὸς τὸν ἀμερικανικὸν Τύπον ἀνωτέρως ἀνακοινώσεις τοῦ προδρομοῦ τῆς «Ιταλία», δῆτα πρόκειται ἡ ὑπὸ αὐτὸν ἑταίρια νὰ ἐπιζητηθῇ καὶ μελλόντικῶς τὴν ναυπηγήσιν «εσούπερ-λάινερ» τοῦ τύπου «Ρέξ» καὶ «Κόντε ντι Σαβόια», λόγω ἀφ' ἐνὸς τῆς ὑπερβολικῆς ἀπασχολήσεως κεφαλαίων εἰς τοιαύτα σκάφα, ἀλλὰ καὶ διότι ἀφ' ἐτέρου δὲν πρόκειται νὰ ἐπιδιωχθῇ ποτὲ ἡ ἀπόκτησις τοῦ «Κυανού Επισειόντος», ὡς συνέδει κατὰ τὴν προπολεμικὴν περίοδον.

## Καναδᾶς

Κυβερνητικὸν ναυπηγικὸν σχέδιον

Μελετάται ἀπὸ τὸν Καναδάν τὸ σχέδιον ἐνὸς νέου τύπου φορτηγοῦ πλοίου προοριζομένου νὰ ἔξυπηρτησῃ τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς χώρας ἐν καιρῷ πολέμου, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὰς εἰρηνικὰς περιόδους. «Ἐπιτροπὴ τεχνικῶν συνεσθῆτη» ἡδη πρὸς τοῦ προκειμένου νὰ μελετήσῃ τὰς ναυπηγικὰς δυνατότητας τοῦ Καναδᾶ καὶ νὰ ὑποδείξῃ τὰς προφωτέρας λύσεις διὰ τὴν ἐντατήλητα χρόνων ἀκότησιν ἑταίρων πλοίων. Τὰ ἡδη ὑπάρχοντα ὑπὸ τὴν καναδικὴν σημαίαν καὶ τὰ προσωρινῶν ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν τοιαύτην, θεωροῦνται πλέον ὡς ἀκατάλληλα, λόγω τῆς ηλικίας των, κυρίως δὲ λόγω τῆς μικρᾶς αὐτῶν ταχύτητος. Τὸ νέα φορτηγὸν σκάφον προβλέπεται νὰ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 16 τούλακίστον μιλλίων καὶ νὰ ἔχουν ἴνισην συνοικένων ιδιαιτέρως τὸ κατάστρωμά των, ὅποτε νὰ είνει δυνατή η ἐπ' αὐτῶν τοπεπήρησης τηλεοδόλων. Δέντα ἀνεκοινώθη εἰσέτι, ἀν — μετὰ τὴν ἔγκρισιν τοῦ σχεδίου — θὰ ἀρχίσῃ η ναυπηγήσις ἐνὸς διεργαστέων πρωτοτύπων πρωτοτύπων σκαφῶν, ὡς συνέδει τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας μὲ τὰ πλοία τοῦ τύπου «Μάρινερ».

## Μεγ. Βρεταννία

Στροφὴ πρὸς τὰ φορτηγὰ γραμμῆς

Διακεκριμένος «Ἀγγλος έφοπλιστής μέτοχος τῆς «Μπλού Φάνελ Λάιν», εἰς γενομένην πρὸ ημερῶν ραδιοφωνικὴν δημιλίαν του, ἀνεφέρθη εἰς διάφορα ζητήματα τῆς ναυτικῆς διομηχανίας, τοίσας μεταξὶ ἀλλών, την σημειούμενην ἐκπτωσιν τῆς ἀγγλικῆς χωρητικότητος εἰς «τράμπτε» φορτηγά. Μεταπολεμικός — εἴτε — παρεπηρήθη αἰσθητή αὔξησις τοῦ βρετανικοῦ τονώτας εἰς φορτηγά γραμμῆς. Αγγλικοὶ Οίκοι, οἵτινες ἀπὸ μακρού χρόνου ἐξεμεταλλεύοντο «τράμπτε» φορτηγά, ἐστραφθοῦν πρὸς τὰ φορτηγὰ «λάινερς» καὶ τὰ δεξαμενόπλοια, ἐνώ ἔτεροι ἔξι αὐτῶν περιωρίσθησαν ἀπλῶς εἰς ναυλωμεστικὰς ἔργασιας καὶ δὲν ἐπανῆλθον εἰς τὰ «τράμπτε» αὐτούσιαν περιοχήν, οὐδὲ τὸ μέλλον τῶν ἐν λόγω φορτηγῶν σκαφῶν διαφαίνεται καὶ τὸν τόσον τῶν πλοίων.

Η τοιαύτη ἐκπτωσις τοῦ βρετανικοῦ τράμπτε, συνδυαζομένη, ἀλλώς τε, καὶ μὲ τὴν περιωρισμένην ναυπηγήσιν φορτηγῶν πλοίων, ὀποιδεῖται εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῆς δραστηριότητος τοῦ φορτηγοῦ γραμμῆς ἀκόμη καὶ εἰς φορτηγά, ἀπίστευτα ἀλλοτε τοποθετημένα εἰς τὴν προστασίαν τῆς ἀγαναθρώπου ἀπὸ τὴν «Ἀγγλίαν», εἰς τὴν προστασίαν εἰδίκευσιν τῶν «τράμπτε» φορτηγῶν δι᾽ διώριμένα φορτία (μεταλλεύματα, ζαχάρεις κλπ.), καὶ εἰς τὰς δυσκολίας — κατὰ τὸν «Ἀγγλους έφοπλιστής» — δηλατούμενης τὰ χαμηλῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ ἀφορολόγητα σκάφη δρισμένων ξένων σημαίων, κυρίως δὲ τῶν ἀνηκόντων εἰς τὰς σημαίας τῶν δημοκρατιῶν τῆς Κεντρικῆς Αμερικῆς.

Ο ναυλοτιμάριθμος καὶ αἱ ἀξίαι τῶν πλοίων

Εἰς τελευταίαν ἐγκύλιον του ἀγγλικὸς μεστικὸς Οίκος δημοσιεύει τὸν κατωτέρω πίνακα τῶν ἔκαστων διακυμάνσεων τῶν τιμῶν τῶν φορτηγῶν τύπου «λίμπερτο», ἐν συσχετίσει πρὸς τὸν ὑπὸ τοῦ «Ναυτικοῦ Επιμελητρίου» τοῦ Λούδινου, καταρτιζόμενον ναυλοτιμάριθμον.

Χρονολογία	1950	1951	1952	1953	1954
Ιούνιος	105.000	210.000	600.000	355.000	315.000
Οκτώβριος	200.000	400.000	425.000	460.000	485.000
Ιανουάριος	210.000	400.000	590.000	600.000	550.000
Ιούλιος	210.000	400.000	590.000	600.000	550.000
Δεκέμβριος	210.000	400.000	590.000	600.000	550.000

Ναυλοτιμάριθμος

Οταν τὸν «Ιανουάριον», τοῦ 1951 ὁ ναυλοτιμάριθμος εἶχε φθάσει εἰς τὰ 151.9, ἡ τιμὴ τοῦ «λίμπερτο» ἐκυμαίνετο γύρω τῶν 210.000 λιρῶν, ἐνῷ τὸν Μάρτιον τοῦ 1952, δῆτα ὁ ναυλοτιμάριθμος εἶχε καταπέσει εἰς τὰ 110.9, τὸ «λίμπερτο» ἐτιμάτω ἀκόμη γύρω τῶν 355.000 λιρῶν. Θὰ πρέπει

**GENERAL SHIPPING AGENCY**  
**E. ARVANITOPOULOS**  
**SHIPPING AGENTS & BROKERS**  
**CLEARING & FORWARDING AGENTS**

**PORT-SAID**

SULTAN HUSSEIN QUAY—24  
P.O.B. 394

**SUEZ**

P.O.B. 1

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

πει, όμως, νάληθη ύπ' ουφιν, ότι τὸν 'Ιανουάριον τοῦ 1951 ἡ προσπική τῶν ναυλῶν ἡ πόλη ιψωτική, ἐνώ τὸν Μάιον τοῦ 1952 ἡ σαφῶν ὑποπιπτική. Ἀπὸ τὸν ἀνωτέρω, δηλαδὴ, πινακαὶ καταδεικνύεται ἡ τάσης προσφρογῆς τῶν τιμῶν τῶν πλοίων πρὸς τὰς ἔκστατοτε καταστάσεις τοῦ ναυλοτιμαρίθμου, μὲ συμπέρασμα, ότι ἐφόσον οὐδεμίᾳ ἀκόμη διαφαίνεται ἐπίτις βελτιώσεως τῶν ναυλῶν, θὰ πρέπει γ' ἀντιμετωπίζεται καὶ ἡ πρὸς τὰ κάτω ἀκόμη πορεία τῶν τιμῶν τῶν πλοίων.

### Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ μηνὸς Ιουνίου

'Ο παρὰ τὸν «Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου καὶ μὲ βάσιν 100 διὰ τὸ ἔτος 1948 καταρτιζόμενος ναυλοτιμάριθμος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας κατέλθει τὸν μῆνα Ιουνίου εἰς τὰ 99.1%, ἐναντὶ 110.9% τοῦ προηγούμενου μηνὸς Μαΐου καὶ ἡδὸν ἡ χαμηλότερος σημειωθεῖς ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου τοῦ 1950 καὶ ἐπεύθεν.

Ἡ μηνιαῖα πορεία τοῦ ναυλοτιμαρίθμου ἐμφαίνεται λεπτομερέστερον εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα, διὰ τὴν τελευταίαν τετραετίαν:

	1949	1950	1951	1952
Ιανουάριος	87.1	72.8	151.9	163.9
Φεβρουάριος	100.5	75.5	164.7	157.3
Μάρτιος	95.0	75.8	180.6	137.7
Απρίλιος	96.6	74.4	176.8	109.4
Μάιος	99.7	71.4	203.8	110.9
Ιούνιος	86.7	74.3	179.0	99.1
Ιούλιος	73.3	78.8	179.6	—
Αύγουστος	70.6	86.6	149.3	—
Σεπτέμβριος	71.6	89.0	166.5	—
Οκτώβριος	69.8	95.8	190.4	—
Νοέμβριος	66.5	97.6	172.9	—
Δεκέμβριος	72.8	115.7	168.5	—
Ἐτήσιος	82.3	84.0	173.7	—
	= = =	= = =	= = =	= = =

### Τὸ 6. ναυπηγικὸν τρίμηνον

Οἱ πρὸ ἡμερῶν ἀνακοινωθέντες στατιστικοὶ ἀριθμοὶ τοῦ «Λόδης Ρέτζιστερ», διὰ τὸ β'. ναυπηγικὸν τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἀναβιβάζουν τὴν ὑπὸ κατασκευὴν τελούσαν τὴν Ἰην 'Ιουλίου χωρητικότητα ἀνὰ τὸν κόσμον — ἔξαιρεσι τῆς Ρωσίας, τῆς Πολωνίας καὶ Βρετανίας — εἰς 1.190 ἀτμόπλοια καὶ μότορας, συνολικῆς χωρητικότητος 5.614.183 τόνων γκρός, μὲ μείσων 66.385 τόνων, ἐναντὶ τοῦ α'. τριμήνου. Τὰ 37% τῆς χωρητικότητος ταῦτης, ἥτοι 343 πλοῖα, χωρητικότητος 2.076. 241 τ. γκρός, κατεσκευάζοντο εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὸ Ιρλανδίαν, ἥσαν δὲ κατὰ 194.380 τ. γκρός ἐπί τὸ ἀλλαττον, ἐναντὶ τοῦ α'. τριμήνου. Τὰ 54.4% τῆς ἐν Ἀγγλίᾳ ναυπηγουμένης χωρητικότητος, ἥτοι 100 σκάφων, 1.130.486 τ. γκρός, ἀνέφεροντο εἰς δεξαμενόπλοια, μὲ αὐξησίσιν 237.291 τ. γκρός, ἐναντὶ τοῦ α'. τριμήνου. Αἱ κυριώτεραι ναυπηγικαὶ χώραι ἥσαν αἱ κάτωθι:

Χῶραι Υπὸ ναυπηγησιν Διαφορὰ ἐναντὶ α'. τριμήνου  
τ. γκρός τ. γκρός  
Ηνωμέναι Πολιτεῖαι 636.064 — 26.828  
Ιαπωνία 456.633 + 62.438  
Γερμανία 405.806 — 26.870  
Όλλανδια 402.082 + 98.482  
Γαλλία 389.330 — 35.970  
Σουηδία 331.993 + 23.377  
Ιταλία 298.581 + 38.668  
Νορβηγία 140.996 + 13.253  
Δανία 107.277 — 17.013  
Βέλγιον 103.300 + 33.429

Ἐκ τῶν ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὰς λοιπὰς χώρας δεξαμενοπλοίων ἐναυπηγούντο 21 εἰς τὴν Ιαπωνίαν, 302.550 τόνων γκρός, 26 εἰς τὴν Σουηδίαν 253.795 τόνων, 15 εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας 235.324 τόνων, 15 εἰς τὴν Ολλανδίαν 163.209 τόνων, 11 εἰς τὴν Ιταλίαν 150.100 τόνων καὶ 11 εἰς τὴν Γερμανίαν 102.143 τόνων γκρός. Τέλος, εἰς τοὺς πίνακας τοῦ Λόδης ἀναφέρονται, ὡς προορίζομενα διὰ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν 6 ἐν δλω σκάφη, 50.450 τ. γκρός, ἥτοι 1 δεξαμενόπλοιον 11.500 τ. γκρός, ναυπηγουμένον ἐν Ἀγγλίᾳ, δύο Μεσογειακά ἐπιβατηγά καὶ ἕνα φορτηγὸν γραμμῆς, 11.800 τ. γκρός, ναυπηγούμενα ἐν Ιταλίᾳ.

Σημειούται, ἀκόμη, ὅτι κατὰ τοὺς 6 πρώτους μῆνας τοῦ τοέχ. ἔτους, ἐδόθησαν εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα νέα παραγγελίαι διὰ σκάφη 850.000 τόν. γκρός, εἰς τρόπον, ὡστε τὴν 30ὴν Ιουνίου είχον ταῦτα ἀναγεγραμμένα εἰς τὰ διδλιὰ τῶν παραγγελίας διὰ σκάφη 7.000.000

τόνιν γκρός, μὲ προϋπολογισθέσαν συνολικὴν ἀξίαν 670 ἑκατομμύριων λιρῶν. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι ἀποτελοῦνται τοῦ νορβηγικῆς βιομηχανίας τῆς Μεγάλης Βρετανίας. Ἡ μόνη προοπτικὴ δυσχερεῖων ἀνεφέρετο εἰς τὴν ἔξεύρεσιν ἐπαρκῶν ποσότητων χάλυβος.

### Νορβηγία

#### Ἡ ύπερ τῶν πληρωμάτων πρόνοια

Εἰς προσφατευθέσαν ἐκθεσιν τοῦ καρτικοῦ «Γραφείου Ασφαλίσεως 'Υγείας καὶ Συντάξεων» τῶν νορβηγικῶν ναυτιλλομένων ἀναφέρεται, ὅτι οἱ κατὰ τὸ παρελθόν ἐτοις ἡσαφαλισμένοι νορβηγοὶ ναυτικοὶ οἵτινες καὶ κατέβαλον τὴν τακτικὴν εἰσφοράν των, ἀνήρχοντο εἰς 38.500, ἐνώ οἱ κατὰ τὸ τέλος τοῦ ίδιου τοῦ εἰσφοράν συνταξιοδοτούμενοι ἀνήρχοντο 6.247 καὶ ἥσαν κατὰ 1.156 περισσότεροι, ἐναντὶ τοῦ τέλους τοῦ 1950. Αἱ κατὰ τὸ παρελθόν ἐτοις καταβλήθεσσι εἰς τὸ Ταμείον Συντάξεων εἰσφοραὶ ἀνήλθον εἰς 26.4 ἑκατομμύρια κορωνῶν (ῆποι 1.320.000 λιρῶν), ἐξ αὐτῶν δὲ τὰ 35% κατεδήθησαν ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τὰ ὑπόλοιπα ὑπὸ τῶν πληρωμάτων. Σημειώτεον, ὅτι ἡ μηνιαῖα εἰσφορά τῶν πλοιοκτητῶν δέν δύναται νὰ εἴνει μικρότερα τῶν 0.15 κορωνῶν κατὰ τὸν γκρός.

Τὸ «Ταμείον Συντάξεων» βασίζεται ἐπὶ ἀρχικοῦ κεφαλαίου 186 ἑκατομμύριων κορωνῶν (ῆποι 9.3 ἑκατ. λιρῶν 'Αγγλίας), δὲ ἰσολογισμός του τοῦ 1951 παρουσίασε πλεόνασμα 19 ἑκατ. κορωνῶν, διπέρ καὶ μετεφέρθη εἰς τὸ ἀποθεματικόν. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1951 τὰ κεφαλαία τοῦ ὅλου Ταμείου ἀνήρχοντο εἰς 47.5 ἑκατομμύρια κορωνῶν περίπου.

Παραλλήλως πρὸς τὴν ἀνωτέρω πρόνοιαν, ἦτις ἀποβλέπει εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἔξασφάλιστην τῶν νορβηγῶν ναυτιλλομένων κατ' ἀσθενεῖων καὶ γήρατος, ἀξίζει νὰ σημειωθῇ, ὅτι κατὰ τὸ φιλιόπωρον τοῦ 1951 ἐπραγματοποιήθη νέον δῆμα εἰς τὸ τομέα τῆς ἔξυπνωσεως τῆς κοινωνίκης προνοίας ὑπὲρ τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων τοῦ νορβηγικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικού, διὰ τῆς ίδρυσεως «Οίκου τοῦ Ναύτου» εἰς Μπέρουμ, κειμένου εἰς ἀπόστασιν 12 μιλάριων ἀπὸ τὸ Όσλο. Ἡ ίδρυσις τοῦ Οίκου φρέιλετο εἰς ἐπιθυμίαν διλοκήρου τοῦ νορβηγικοῦ ἔθνους, σπουδαῖον ἐκφράστη τὴν εὐγνωμοσύνην τοῦ πρὸς τοὺς ναυτιλλομένους διὰ τὴν μεγαλειώδη συμβολὴν τῶν εἰς τὴν εύμερίαν τῆς χώρας καὶ διὰ τὰς ἐθνικάς των ὑπηρεσίας κατὰ τὴν περίοδον τοῦ πολέμου.

Τὸ πρώτον δῆμα πρὸς ἐκπόνησην τοῦ σχεδίου ἀνεγέρσεως τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» ἐγένετο τὸν 8ην Μαΐου 1945, τὰ δέ ἐγκαινία τοῦ κτιρίου ἐλασθον χώραν τὴν 20ην Δεκεμβρίου π. ἔ., παρουσίᾳ τοῦ δασιλέως Χάκωνος. Τὴν πρωτοδουλίαν τῆς ίδεως καὶ τὴν πραγματοποίησίν της εἶχε μία μικτὴ ἐπιτροπή ἐξ ἀντιπροσώπων τῶν πλοιοκτητῶν, τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων. Ὁ ἀνεγερθεὶς «Οίκος» περιλαμβάνει 55 δωμάτια, μὲ μίαν κλίνην ἐκαστον, αἰθούσας ψυχαγωγίας-βιβλιοθήκην κλπ., ἀποτελεῖ δὲ εἰδός τις ἀναρωτηρίους—ενδιάμεσου σταθμού μεταξὺ νοσοκομείου καὶ πλοίου—ἐνθα διάσθεντος ἡ ἀτυχήσαντες ἀνδρες τοῦ Ε. Ν. τῆς Νορβηγίας, αριθμούντος μίαν χωρητικότητα 6.000.000 τόνων γκρός, θὰ δύνανται νὰ ἐπάνακτον πλήρως τὰς δυνάμεις των.

Τὰ 66 ἔως καὶ τὰ 100% τῶν δαπανῶν, διὰ πολλοὺς ἄνδρας εἰσαγομένους εἰς τὸν ἐν λόγῳ «Οίκον», καλύπτει αὐτὸ τούτο τὸ Ταμείον 'Υγείας, διπέρ καὶ θὰ δυνηθῇ νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰ τῆς εύρυθμου λειτουργίας τοῦ 'Ιδρυματος, δεδομένου, ὅτι οἱ δαπαναὶ τῆς ἀνεγέρσεως κοτελήθησαν ἐξ διλοκήρου τοῦ πολέμου.

### Τουρκία

#### Καὶ ἄλλαι προσκτήσεις πλοίων

Οἱ ιδιώται Τούρκοι ἐφοπλισταὶ ἔξηκολούθησαν τὰς ἀγορὰς φορτηγῶν σκάφων μικρῶν καὶ μετρίου μεγέθους καὶ κατὰ τὸ διαρρευσαν δεκαπενθήμερον, ὅποτε ὑγόρασαν ἀντὶ 25.500 λιρῶν τὸ δανικὸν φορτηγὸν «Polly», μὲ ἐν καταστρωμα, 876 τόν. γκρός, 1.250 τόνων φορτίου (τὸ 1911), μὲ σερδεύ τοῦ 1948 καὶ ἀντὶ τιμῆς 15.000 λιρῶν τὸ νορβηγικὸν φορτηγὸν «Gongshaven», 731 τόν. γκρός, 1.000 τόν. φορτίου (τὸ 1906). Τὸ πρώτον σκάφος παρελήφθη εἰς Κοτεγχάγην καὶ μετωνυμάσθη «Sardaket», τὸ δεύτερον παρελήφθη εἰς Χόγκεσοντ καὶ μετωνυμάσθη «Kilimili». Αἱ πρότερες ἀναυλάθησαν ἐκ Βαλτικῆς διὰ τὴν μεταφορὰν ἔμπλεως εἰς Ζογκούλαδάκ.

Δύο ἄλλα σκάφα ἀγοράσθησαν πρὸ μηνὸς παρελήφθησαν ἡδη, ἥτοι τὸ μικρὸν γαλλικὸν «Eliny» 198 τόν. γκρός (τὸ 1913) εἰς τὴν Μασσαλίαν καὶ τὸ ἀγγλικὸν «Bassford» 3368 τόν. γκρός, 5826 τόνων d. w. (τὸ 1928) εἰς τὸ Λίβερπουλ. Τὸ τελευταίον τοῦτο μετωνυμάσθη «Izmit». Ἐνα τρίτον σκάφος, τὸ σουτιδικὸν «Frigidus» 1248 τόν. γκρός (τὸ 1901) ἀγοράσθησαν πρὸ καιρού ὑπὸ Τούρκων ἀντὶ τιμῆς 35.000 λιρῶν, τελεῖ ἡδη ὑπὸ παραλαβῆντος εἰς Κόντινεντ. Τέλος, ἔτι τὸν Ιταλικὸν ναυπηγείων τοῦ Τάραντος καθειλκύθη τὸ μικρὸν ἀκτοπλοϊκὸν τουρκικὸν σκάφος «Pasabahce» 1.075 τόν. γκρός, παραγγελθεὶν ὑπὸ τῆς Κυβερνείως τῆς Ἀγκύρας καὶ προοριζόμενον διὰ τὰ συγκοινωνίας τῆς Προποντίδος.

Τέλος, Τούρκοι ἐφοπλισταὶ ἤγόρασαν πρὸ μηερῶν καὶ τὸ βελγικὸν φορτηγὸν «Henri Jaspar» 5991 τ. γκρός, 9000 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1928, ἀντὶ τιμῆς μη γνωσθείσας. Τὸ σκάφος ἐπιθεωρήθην ἐν δεξαμενῇ εἰς τὴν Ἀμερέρσαν παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν τουρκικὴν σημαίαν, μετονυμάσθη «B. Sadikoglu».

### Νέα γραμμὴ

Ταχεῖαν τακτικὴν γραμμὴν ἔδδομαδιαίσιαν ἀναγγέλλουν οἱ Τούρκοι πρὸς τὴν Ἀδριατικήν. Δύο δηλεοκίντα τοῦ τύπου «Καραβενῆ» τῶν 5 χιλ. τόνων μὲ χώρον ψυγείου θὰ διατεθούν. Προσεγγίσεις ἀπὸ τὴν Κωνσταντινούπολιν διὰ τοῦ Πειραιῶς εἰς τὸ Βοιωτίον, τὸ Μήτραι, τὴν Ἀγκώνα, τὴν Τεργέστην καὶ τὴν Βενετίαν.

### TILEMACHOS P. MATARANGAS

#### BROKER & STEAMSHIP AGENT

17 ARISTIDOU STREET=PIRAEUS

Gable address: MATAKOM Phone: 45288  
43331

**RAVITAILLEMENT NAVIRES**  
**MAGASINS FRIGORIFIQUES**  
**DJIBOUTI - ASMARA**

**DJIBOUTI:** Rue d' Ethiopie  
Boîte Postale No. 237. Telegr.: MAGFRIC—Djibouti

**ASMARA:** Via Lorenzini No. 10 Telegr. MAGFRIC—Asmara

Ο μόνος Οίκος διαδέτων εἰδικά ψυγεῖα 400 κυβικῶν μέτρων. Τὰ τρόφιμα είναι πάντοτε φρεσκώτατα καὶ αἱ τιμαὶ ἀσυναγώνιστοι.

Διαθέτομεν εἰδικούς τεχνίτας διὰ τὴν επισκευὴν φυγείων πλοίων

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

## AMSTERDAM

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD  
Tele: 41860 Binnenkant 47  
Cables: «Fransswart»  
STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.

## ANTWERP

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD.  
Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27  
Cables: «Fransswart»  
STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.

JOSEPH J. LEE & Co 17, Batavia Street,  
Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64  
Cables: «Lee»

STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS

## BALTIMORE

TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building  
Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»  
MARYLAND SHIP CEILING Co INC.  
320 Chamber of Commerce Bldg,  
Tele: Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»

STEVEDORES

SHIP FITTERS

FRESH PROVISIONS

PROVIDOR &  
SHIPCHANDLER

STEVEDORES, SHIPCHAN-  
DLERS, SH PWRIGHT CON-  
TRACTORS & CLEARING  
AGENTS.

## BELFAST

FLNAY & Co 131a, Beersbridge Rd,  
Tele: 57044 Cables: «Reformer»

## BRISBANE

H. L. MACKENZIE 104 Roma Street  
Tele: B8471 Cables: «Toomac»

## CALCUTTA

G. K. SEN & Co 10—1, Elgin Road  
Tele: PK 542 Cables: «Arsencom»

## CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD  
Tele: 3—1478 2 Selkirk St.  
Cables: «Hermes»

SHIPCHANDLERS

## COLOMBO

TAYLOR & MACKAY Ltd. 5 Mackinnons Blg  
Tele: 5161 Cables: «Taymack»

SHIPCHANDLERS

## COLUMBIA RIVER

PORLTND STEVEDORING Co  
Tele: Broadway 5497 1732 N. W. Quimby St. PORTLAND ORE.  
Cables: «Portsteve» STEVEDORES

## COOS BAY ORE

DAY SHIP SUPPLY 254 So. 2nd  
Tele: 5—3561

SHIPCHANDLERS

## DAKAR

«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade  
Tele: 108 Cables: «Overall»

SHIPBROKERS &  
SHIPCHANDLERS

## DUBLIN

JEROME HURLEY & Co 21 Marlborough Street  
Tele: 77365 Cables: «Efficiency»

SHIPCHANDLERS

## DUNKIRK

SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES  
Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus» STEVEDORES

JOELSON & HANDSAEM  
Tele: 782/5 8 Place des Nations  
Cables: «Jokelson»

STEVEDORES

## FINLAND

ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES  
MEMBERS AT ALL PORTS

## FREMANTLE

NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St.  
Tele: L 1064 Cables: «Stevnichol»

STEVEDORES

GENERAL COMMERCIAL Co  
Sutton's Chambers, 35, High Street  
Tele: L. 3412 Cables: «Gencomco»

SHIPCHANDLERS

## GEORGETOWN (DEM)

S. R. WILTSHIRE & SONS.  
41 & 42 New Market & Mundy Streets  
Tele: Central 623. Cables: «Wilbut»

SHIPCHANDLERS

## GLASGOW

E. E. SHARP & SONS LTD.  
Tele: 4599 11 Bothwell Street  
Cables: «Shipstore»

SHIPSTORE  
MERCHANTS

GULF PORTS Covering New Orleans, Galveston, Houston, and Sabine  
TIDEMAN & DALTON INC.  
Cables: «Handt» Cotton Exchange Bldg.

STEVEDORES &  
SHIP'S AGENTS

## HULL E. E. SHARP & SONS LTD

Tele: 36939 158/9, High Street  
Cables: «Aute»

SHIPSTORE  
MERCHANTS

## LAGOS OYEWOLE & SONS 6 Chapel Street

Tele: 776X Cables: «Supply, Lagos»

SHIPCHANDLERS

## LIVERPOOL

REA LIMITED Pacific Building, James St.  
Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»

STEVEDORES

## E. E. SHARP & SONS LTD

Tele: Central 6391/3 57/65 Fonteney Street  
Cables: «Acute»

SHIPSTORE  
MERCHANTS

## LOURENCO MARQUES

VITORIA LIMITADA P. O. Box 83  
Tele 4428 & 3228 Cables: «Cretikos»

SHIPCHANDLERS

## MADRAS & COAST PORTS

N. SELVARADJALOU CHETTY & Co  
Tele: 3680 6/20 North Beach Road

STEVEDORES &  
SHIPCHANDLERS

## MELBOURNE

UNITED STEVEDORING PTY Ltd.  
Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5

Cables: «Fleetways» STEVEDORES

## THE FLEET FORGE PTY Ltd.

Tele: MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5

Cables: «Fleetways» SHIP REPAIRERS

## UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.

Telle: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5

Cables: «Fleetways» SHIP'S FITTINGS

## NAPLES

DITTE RIUNITE PUCCI BROS

Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED

Cables: «Pucci Bros» WAREHOUSE OWNERS

## NEW YORK

MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC.

Tele: 3—8787 17 Battery Place,

Cables: «Morantow» TUGOWNERS

## NORTH SHIELDS

E. E. SHARP & SONS LTD. 56 Borough Road

Tele: 321/2 Cables: «Acute» SHIPSTORE  
MERCHANTS

## ORAN ANGLO-ALGERIAN SUPPLY ASS.

Cables: «Ballasco» 1 Rue Dupuytren SHIPCHANDLERS

## PENANG

S. V. K. PATCHEE BROS (Manium)

Tele: 1085 Cables: «Ismalia» 15 Bishop Street STEVEDORES

## PHILADELPHIA

INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves

Tele Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco» TOWAGE

## INDEPENDENT PIER Co Inc

Pier 34, South Wharves Tele: Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco» STEVEDORES

## RANGOON

C. S. BUSHANAM & Co. 19, 35th Street

Cables: «Bushnamgo» STEVEDORES DUNNAGE & PRO-  
VISIONS

## ROTTERDAM

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK

Tele: 72868 Bolnes Cables: «Boele» SHIP REPAIRERS & BUILDERS

## N. V. CORNS SWARTTOUW'S

STUWADOORS MAATS. Tele: 23168 Willemskade 21 Cables: «Advantage» STEVEDORES

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORES, SUPERIN-  
TENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL  
CARGOES

## SFAX (TUNISIA)

XENOPHON ILIAS Cables: «Epaminondas» SHIPCHANDLER

## SINGAPORE

DAWOOD & Co 57 Raffles Quay

Tele: 4757 Cables: «Lathiphia» SHIPCHANDLERS

## SYDNEY N.S.W.

N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD

Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street Cables: «Motive» STEVEDORES

## VANCOUVER B.C.

EMPIRE STEVEDORING Co

Tele: Pacific 8341/3 395 Railway Street Cables: «Despatch» STEVEDORES

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

## Τὸ νεότευκτον φορτηγὸν «Εὐγενίο»

Οπως ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, καθειλκύσθη τὴν 7ην Ιουλίου ἐκ τῶν ναυπηγείων Οὐδλίαις Γκραΐη, τοῦ Οὐέστ Χάρτλεπού, τὸ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, ὑπὸ λιβεριανῆς σημαίαν, ἀποκίνητον φορτηγὸν «Εὐγενίο» 7.600 τὸν γκρός, τοῦ κ. Ν. Γ. Λιβανοῦ. Ἀνάδοχος παρέπη τὴν κυρία Λ. Ζ. Μιχαλινοῦ, θυγάτηρ τοῦ πλοιοκτήτου. Τὸ καθειλκύσθὲν σκάφος εἶνε συνήθως τύπου «σέλετερ-υτέκε» φορτηγόν, μῆκος 431 ποδῶν μεταξὺ τῶν καθέτων καὶ χωρητικότητος 10.000 τόνων δ. w., μὲ ἔμφορτον βύθισμα 26.7 ποδῶν. Μὲ κλειστὸν «σέλετερ-υτέκε» θὰ ἔχῃ χωρητικότητα 11.000 τόνων δ. w., μὲ βύθισμα 28.6 ποδῶν. Τὸ «Εὐγενίο» διασθέτει πέντε κύτη καὶ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ ὅλη τὰ νεώτερα ἡλεκτρονικὰ δργανα ναυπιλοφάσ. Αἱ μηχαναὶ προσώσεως του εἶναι τριπλῆς ἑκτονόσεως, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 22', 37' καὶ 65' ἵντσων καὶ διαδρομὴν ἔμβολου 48' ἵντσων, μὲ τρεῖς λέθητας καὶ μὲ ὑπηρεσιακῆν ταχύτητα 11 ½ μιλλίων.

Κατὰ τὴν τελετὴν τῆς καθειλκύσεως, δὲ πλοιοκτήτης κ. Νικ. Γ. Λιβανὸς ὡμίλησεν ἔγκωμαστικῶν διὰ τὴν δεξιοτεχνίαν τῶν Βρετανῶν ναυπηγῶν, ίδιαιτέρως δὲ διὰ τὴν ἀξίαν τῶν ναυπηγείων «Οὐδλίαις Γκραΐη», εἰς τὰ όπια ἀπὸ τοῦ 1929 καὶ ἐπειδὴν ἡ οἰκογένεια Λιβανοῦ κατεσκεύασεν 16 ἐν ὅλῳ φορτηγὰ πλοῖα, «Τὰ 16 αὐτὰ φορτηγὰ καὶ δυσα ὄλλα προτιθέμεθα νὰ παραγγείλωμεν—εἶπεν δὲ κ. Λιβανός—ἀποτελούν ἔνα δεῖγμα ἀναγνώρισεως πρὸς τὰ ναυπηγεία Γκραΐη διὰ τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον τῆς ἐργασίας των».

Ἀπαντῶν, ἐκ μέρους τῶν ναυπηγείων, δὲ σὲρ Οὐδλίαις Γκραΐη, ἑτονισεις, δὲτηνεμείτο πάντοτε τὴν πρώτην κατὰ τὸ 1929 παραγγελίαν τῆς οἰκογένειας Λιβανοῦ. Ἐπρόκειτο διὰ τὸ ἀποκίνητον φορτηγὸν «Θεοφανῶ», τοῦ ὄποιον η ναυπηγίης ἐσήμανε τὴν ἔναρδιν «ἐνὸς νέου κεφαλίου φίλασ». Πράγματι, πολλὰ ἄλλα σκάφη κατεσκευάσθησαν καὶ παροδόθησαν κατὰ τὸ ἔκτοτε διαρρέων χρονικὸν διάστημα. «Ως ἐγώνσθι, πέντε ἀκόμη μεγάλο φορτηγὰ πρόκειται νὰ κατασκευασθῶν εἰς τὰ ναυπηγεία Γκραΐη, ήτοι τέσσαρα διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ν. Γ. Λιβανοῦ καὶ ἔνα διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Στ. Λιβανοῦ.

## Ἄλι ναυπηγήσεις μας

Ἡ καλύπτουσα καὶ Ἑλληνικὰ συμφέροντα «Νόρδερν Στήμπιτ Κόμπταν», τοῦ Γιονάνεσμπουργκ, ὑπέργομε πρὸ τοῦ ὑμερῶν μὲ τὰ ναυπηγεία «Φέονες» συμβόλαιον διὰ τὴν κατασκευὴν δύο δεξιαμενοπλοίων τῶν 16.300 τόνων δ. w., μὲ παράδοσιν τὸ 1957—58. Ήταν ἀντικαταστήση ἡ παραγγελία αὐτῆς ποιογομενῆν, πῆται ἐδόθη τὸ παρελθόν ἔτος καὶ ἀφεώρα τὴν ναυπηγίην δύο «τράπατς» φορτηγῶν τῶν 10.000 τόνων δ. w. Αἱ μηχαναὶ τῶν δύο δεξιαμενοπλοίων θὰ εἶναι τύπου Νότσφορδ καὶ κατασκευῆς «Νόρθ Ήπετεν Μαρίπολ». Τὰ ναυπηγεία «Φέονες» ἔχουν ἥδη ὑπὸ παραγγελίαν διὰ τὴν ίδιαν ἑταῖριν ἔνα δεξιαμενόπλοιον τῶν 24.500 τόνων δ. w. καὶ ἔνα φορτηγὸν τῶν 10.000 τόν. δ. w., μὲ παράδοσιν τὸ 1954.

## Παράδοσις δεξιαμενοπλοίοις

Τὸ νεότευκτον δεξιαμενόπλοιον «Σαζουντέλ» τῶν 20.000 τόνων δ. w., διὰ τὴν προδόσιμην διάστημαν τὸν 28ην Δεκεμβρίου π. Ε., παρεδόθη τὴν 18ην Ιουλίου εἰς τοὺς ίδιοκτήτας του. Τὸ ἐν λόγῳ τάκερ εἶναι τὸ τρίτον ἐν μιασ σειρᾶς 10 δεξιαμενοπλοίων διαφόρων μεγεθῶν, ἄτινα ἔχουν παραγγελθῆ ἐις τὰ ναυπηγεία «Βίκερος—Ἀρμστρογκ» παρὰ τὴν ἑταίριας «Νόρθ Αμερικαν» τοῦ κ. Στ. Νιάρχου.

## Ἐνα πλοίον... δῶρον τοῦ 'Αλλάχ!

Τὸ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας καναδικὸν λίμπετον «Mavis Hill», ὑπὲρ ὡς γνωστοῦ ἑξώκειλε πρὸ τῶν ἑδουμάνων καὶ ἐγκατελείθη εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς ιταλικῆς Σουαλίας, ἐλεπλατήθη ἀπὸ νομάδας Ἀραβας, οἵτινες ἐπέδραμον ἐπὶ τοῦ ναυαγίου ὀπλισμένοι μὲ παχαίρας καὶ πελέκεις. Εἰς τὴν προστάθμειαν τοῦ Βρετανοῦ πλαισίου, διότι οὐδὲν ἀπέντησαν, διὰ τὸν προσφορεῖς, οὐδότι ἀπήντησαν, διὰ δ... Ἀλλάγη ἀπέστειλεν εἰς αὐτοὺς τὸ πλοίον, τὸ ὄποιον καὶ θεωρούν ἥδη ὡς ίδικον των!....

## Διὰ τὴν πρόσληψιν θερμαστῶν

Πρὸς τὰς λιμενικὰς καὶ προδενικὰς ἀρχὰς ἀπεστάλη ἐγκύκλιος τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας διὰ τῆς ὄποιας ἐντέλλονται αὐταὶ ὅπως εἰς ἀς περιπτώσεις ζητεῖται ναυτολόγους θερμαστῶν, ναυτολογούν μόνον τοὺς κεκτημένους τὰ νομίμα προσόντα.

Εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἦν δὲν ὑπάρχουν εἰς τὴν περιοχὴν τῶν λιμενικῶν προφενικῶν ἀρχῶν διαθέσιμοι θερμασταὶ ἢ οἱ ὑπάρχοντες δὲν προσφέρονται, δέον νὰ ζητηται ἢ ἀπόστολη ἐπὶ τοῦ Κέντρου.

Τέλος τονίζεται, διὰ τὸν περίπτωσιν βεβαιωθῇ ὑπὸ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. Πειραιῶν, διὰ τὸν ἐπαρχίαν Ελλάδος δὲν ὑπάρχουν θερμασταὶ οἱ δὲ ὑπάρχοντες δὲν προσφέρονται καὶ δὲν ὑπὸ τὸ καθαριστήμενον μισθολόγιον, τότε εἰς τὴν θέσην θερμαστοῦ ἢ καθαριστοῦ ἐπιτρέπεται ἢ ναυτολόγους μέχρι τοῦ ημίσεος τοῦ ἀριθμοῦ τῆς συνθέσεως οἰσασθῆποτε ἀλλης ειδικότητος ναυτικοῦ ἔφδοσον οὗτος κέκτηται τούλαχιστον ἐνὸς ἵντους ναυτικὴν ὑπηρεσίαν

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said & Suez

## THE HELLENIC SUPPLY AGENCY ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευταὶ 'Υλικῶν καὶ Τροφίμων  
'Ελληνικῶν, 'Αγγλικῶν, 'Αμερικαν-  
ικῶν, Παναμαϊκῶν καὶ Σκανδινανῶν  
πλοίων.

Κεντρικὸν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ταχ. Κιθ. 78. Rue Tanta, 1.  
·Ακίνητον SLAVICK—Τηλέφ. 455 καὶ  
8432.

ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No 39. Τηλ. 2585

Υποκατάστημα:  
ΣΟΥΖΕΣ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΦΙΚΟ)  
RACHED STREET. NEGIEM Bld.  
Ταχ. Κιθ. 48 Τηλέφ. 119. Οίκου: 201

## Τὸ χαρτόσημον τῶν μισθῶν

Συμφώνως πρὸς ἔκδοσιντα τελευταίων νόμον, τὸ χαρτόσημον τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων τῶν βαρύνει ἐξ ἡμισείας τὸν ναυτικὸν καὶ τὸν πλοιοκτήτην.

## Αθρόαι παραγγελίαι τάνκερς

Εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα Χοβαλτσέρκε τοῦ Κιέλου καὶ τοῦ 'Αμβούργου καὶ τοῦ Βέλερ τῆς Βρέμης, ἄτινα καλύπτουν καὶ Ἑλληνικὰ συμφέροντα, παρηγγέλθησαν κατὰ τὸ α'. ἔξαμπνον τοῦ τρέχ. ἔτους τρία δεξιαμενόπλοια τῶν 21.500 τόνων δ. w. διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Λίμπερτ», τοῦ κ. 'Αρ. Ωνάση καὶ 1 τῶν 28.000 τόν. δ. w. διὰ λογαριασμὸν τῶν 21.500 τόν. δ. w. ἔκαστον, μὲ μηχανὰς δυνάμεως 17.500 ἵππων καὶ 5 τῶν 21.500 τόν. δ. w. ἔκαστον, μὲ μηχανὰς δυνάμεως 10.000 ἵππων. 'Επίσης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κιέλου 4 δεξιαμενόπλοια τῶν 32.500 τόν. δ. w. ἔκαστον, μὲ μηχανὰς δυνάμεως 15.800 ἵππων, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Γουρδλίτ Τάνκερς» τοῦ κ. Στ. Νιάρχου. Εἰς τὸ Αιδούργον ἐν τῶν 28.000 τ. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 12.000 ἵππων, διὰ λογαριασμὸν τῶν κ. Κ. Ρεθύμνην καὶ Κουλουκούντην. Παρὰ τῆς ἑταῖριας «Λίμπερτ» ἔχουν ἀκόμη παραγγελθῆ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Βέλερ 6 τάνκερ τῶν 21.500 τόν. δ. w. ἔκαστον, μὲ μηχανὰς δυνάμεως 10.000 ἵππων.

Ἐξ ἔτος τοῦ Βέλερ τῆς Βρέμης τὸν 1929, διὰ τὸν Κ. Στ. Νιάρχον, έχει τὸ Αιδούργον ἐν τῶν 28.000 τ. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων καὶ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Λαζιότ Σιοτάτ ἐν τρίτον τάνκερ τῶν 31.440 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ λογαριασμὸν τῆς «Ολύμπιας Οἰλ Λάνι», τοῦ κ. 'Αρ. Ωνάση. Τέλος εἰς τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σηκουάναν καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἑλληνικῶν συμφέροντων ἑταῖριας «Ατάντιν Οἰλ Κάρριερς» ἔχει παραγγελθῆ 1 τάνκερ τῶν 19.800 τόνων δ. w.

Δέον νὰ παραγγείληται, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Εργέστης ἔχει παραγγελθῆ διὰ Ἑλληνικά συμφέροντα, ἔνα δεξιαμενόπλοιο τῶν 18.000 τόν. δ. w., διὰ τὴν ιταλικὴν σημαίαν.

## Ἀγοραπλατήσιαι πλοίων

Παρὰ τῆς Ηγοράσθη τὸν 1929, διὰ τὸν Κ. Στ. Νιάρχον, έχει τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1930 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων καὶ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Λαζιότ Σιοτάτ ἐν τρίτον τάνκερ τῶν 31.440 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ λογαριασμὸν τῆς «Ολύμπιας Οἰλ Λάνι», τοῦ κ. 'Αρ. Ωνάση. Τέλος εἰς τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σηκουάναν καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἑλληνικῶν συμφέροντων ἑταῖριας «Ατάντιν Οἰλ Κάρριερς».

Παρὰ τῆς Ηγοράσθη τὸν 1930 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1931 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1932 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1933 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1934 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1935 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1936 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1937 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1938 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1939 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1940 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1941 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1942 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1943 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1944 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1945 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1946 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1947 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1948 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1949 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1950 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1951 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1952 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1953 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1954 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1955 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1956 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1957 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1958 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1959 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1960 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1961 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1962 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1963 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1964 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1965 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1966 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1967 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1968 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1969 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1970 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1971 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1972 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1973 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1974 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1975 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1976 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν 1977 τόν. δ. w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.750 ἵππων, διὰ τὸν προστάθμην τῆς Ηγοράσθη τὸν

### Τὰ θύματα τοῦ πολέμου

Προηήθησαν οι ἀπόλεσθεντες κατά τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ἀξιωματικοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ: Εἰς ὑποπλοίαρχον Β. Ν. ὁ α'. μηχανικός Μιχ. Ἀνδρ. Λυγδόπουλος κλάσ. 1907 ἐξ Ἀνδρου, ἀπόλεσθες τὴν 18(11)42 κατά τὴν βύθισιν τοῦ ἀ'. «Δημη Θερμώτης». Εἰς ἀντιπολούστροχον Β. Ν. ὁ ἀντιπολούστροχος γ'. τάξις Βασ. Ἀλέξ. Γάλλιος κλάσ. 1934 ἐκ Πατρών, ἀπόλεσθες τὴν 7η Δεκεμβρίου 1942 κατά τὴν βύθισιν τοῦ ἀ'. «Σοφανικός». Εἰς σημαιοφόρον Β. Ν. ὁ γ'. μηχανικός Νικ. Λεων. Στρατης κλάσ. 1933 ἐκ Παλαιόρας Ἀνδρου, ἀπόλεσθες τὴν 7(5)1943 κατά τὴν βύθισιν τοῦ ἀ'. «Λακωνικός» καὶ ὁ δ'. μηχανικός Βασ. Γεωργ. Λυγνός κλάσ. 1937 ἐξ Οίουσιών Χίου, ἀπόλεσθες τὴν 30(11)42 κατά τὴν βύθισιν τοῦ ἀ'. π. «Αἴγιες».

### Τὸ μισθοδόγιον τῶν ἴστιοφόρων

Ο. κ. «Υπουργός τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δι' ἔγγραφον τοῦ πρὸς τὸ ὑπουργικὸν Συμβούλιον ἔχηταις ἔξουσιοτεσσιν διὸ νοῦ προβὶ εἰς τὴν ρύθμισιν τοῦ μισθοδογίου τῶν πληρωμάτων τῶν πτερελαϊκήντων καὶ ιστιοφόρων πλοίων.

### Οἱ δόκιμοι μηχανικοὶ

Πρὸς τὸ Γραφεῖον Εὐρέσεως Ναυτικῆς Ἑργασίας Πειραιῶν ἀπεστάλη τὸ κατωτέρῳ ἔγγραφον τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας: «Ἐπὶ 8859 σχετικῶς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Β.Δ. τῆς 14—4—1952, περὶ ἀπερι προσόντων τῶν ναυτολογουμένων ὡς δεκίμων μηχανικῶν κλπ.» περὶ οὐδὲ ἡ ὑπ' ἀριθ. 34066/2173 (Μ.Ε. 15)1952 ἐγκύλιος μας γνωρίζουμεν τὰ ἀκόλουθα:

1) Τὸ ἀντέρει τοῦ Β.Δ. ἀφορά τοὺς ἀπὸ τὴν ἐκδόσειν τοῦ καὶ μετέπειτα προσεργομένους τὸ πρώτον πρὸς χαρακτηρισμὸν καὶ πρὸς ναυτολογησιν ὑπὸ ἰδιότητα δοκίμου μηχανικού. Οἱ κατὰ τὴν δημοσιεύσιν τοῦ ἀπὸ 23 Ἀπριλίου 1952 Β. Δ. ἔχοντες οὐδὲ ἀπότοκον θαλασσῶν τίνον ὑπέρπειταις ὑπὸ ἰδιότητα δοκίμου μηχανικοῦ ἢ μηχανοδηγοῦ, δύνανται νὰ ἔξακολουθήσουν ναυτολογουμένοι, ἐφόσον ἐπὶ τοῦ ἐλέγχου τὸν ὄποιον ἀπάρταιτης θὰ ἐνεργήσῃ ἥθελε προκύψῃ, ὅτι κέκτηται τὴν κατὰ νομὸν ὄπειται μεταπομένην πρὸς συμμετρίαν εἰς ἔξτασεις πρὸς ἀπόκτητην διπλωμάτος μηχανικοῦ ἢ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ὑπέρπειταις ἔργοστροις. Εἰς τὰς περιπτώσεις ταυτὰς ἢ ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ φιλοδοξοῦ ή διδιλορίου τοῦ ἐνδιαφερομένου ἔγγραφη, θεοῦ ἐνεργήται ἐπίσης, κατὰ τὰ ὑπὸ τοῦ Διατάγματος προδεπλεμένα, ἀλλὰ δὲ ἀφορά μόνον τὴν ὑπερσίαν ἔργοστροις τὴν ὄποιον ὁ ναυτικὸς κέκτηται.

2) Σκοπὸς τοῦ περὶ οὐδὲ ἡ παρούσα. Διατάγματος εἶναι ὁ περιορισμὸς τοῦ κύκλου τῶν τρεπομένων πρὸς δόκιμους τοῦ μηχανικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ προσωπῶν, ὁ δὲ ἐνὸς πρὸς ἀπόρρηψην την̄ πληνεργισμοῦ καὶ ὁ δὲ ἐπέρι τῷ τέλει λειτούργουσας τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου τῶν μηχανικῶν Ε. Ν.

Διὰ τὸν ἀνωτέρω λόγον ἀθέλημέν δὲν ὑπάρχει ἐν αὐτῷ πρόβλεψις περὶ ἀντιστοιχίας τῆς τὸν ἐνδεικτικῶν ἀποφοιτησίας ἀπὸ κατωτέρω τὰξις τῶν ἀνεγνωρισμένων σχολῶν μηχανικῶν η τῶν διπλωμάτων τῶν ἀνεγνωρισμένων σχολῶν πρὸς τὸ ἐνδεικτικό τῆς σούβδου, τὰξις τοῦ ἔξατοξιου Γυμνασίου. Εἰς ὃς δὲ ὅμως περιπτώσεις ἀποδεικτικῶν σπουδῶν οἰσθῆσθαι σχολῆς ἐνεργούσιοισθεν ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Παιδείας ὡς ἀντιστοιχοῖ πρὸς ἐνδεικτικὸν Γ'. τὰξις ἔξατοξιου Γυμνασίου, τοῦτο γίνεται δεκτόν.

### Ἀμερικανικὸν «πλωτὸν κολλέγιον»

Μεταξὺ 21ης καὶ 28ης Ιουλίου ἐφιλοξενήθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶν τὰ ἀμερικανικὸν ἐπικαθηγητὸν πλοίον «Ἐμπάρι Σταΐτη» 6100 τόν. γκρός, τοῦ ὄποιου ἐπέβαινον 400 δοκίμοις τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ν. Ε. Ν. ἐκτελούντες ἐπικαθηγητικὸν πλούν ἀνὰ τὴν Μεσόγειον. Οἱ ἀντιστοιχοί τοῦ Ντέρτζιν, διοικητὴς τῆς «Ναυτικῆς Σχολῆς» τῆς Νέας Υόρκης ἐπέδαινοι τοῦ «Ἐμπάρι Σταΐτη», ὥστε ἐκπέντε τοῦ Κ. Α. Τ. «Ολιβετ. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶναι ἐν τὸν 31 ἐπικαθηγητικὸν πλοιῶν τοῦ Κρατικοῦ Πανεπιστημίου τῆς Νέας Υόρκης.

### Ἄγορά ἀκίνητον ὑπὸ τοῦ N.A.T.

Υπὸ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἀποραχικοῦ Ταμείου» ἔγοράσθη ἀντὶ τηρίη 7 δισκατομηρῶν δραχμῶν τὸ ἐν Ἀθηναῖς καὶ ἐπὶ τῆς διασταύρωσεως τῶν δῶν Πατρῶν καὶ Γλάστρων μέγαρον Κατάστημα.

### Ἐπανόρθωσις

Εἰς προηγούμενον τεύχος μας ἀνεγράφαμεν τοὺς ἐπιτυχόντας διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλωμάτος πλοιάρχου γ'. τάξις. Μεταξὺ αὐτῶν περιελαϊκόντων καὶ ὁ Ἐμπ. Σκαλενόκης, ἐνώ προκειται περὶ τοῦ Γεωργίου Ἀντ. Σκαλενόκη.

### Πώλησις λίμπερτου

Τὸ λιμπερτοῦ «Χρυσῆ» 7176 τόν. γκρός (τοῦ 1944) ἐπωλήθη παρὰ τῶν κ.κ. υἱῶν Πέτρου I. Γουλανδρῆ εἰς τοὺς ἀδελφοὺς Χατζήπατέρεα ἀντὶ τιμῆς 695.000 δολαρίων.

### Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις

Τὰ πωληθέντα πρὸς διάλυσιν φορτηγά μας «Γεωργίος Ποταμιάνος» 4044 τόν. γκρός (τοῦ 1913) καὶ «Κατίνα Χατζήπατέρεα» 3661 τόν. γκρός (τοῦ 1913) παρεδόθησαν τὸ μὲν πρώτον τὴν 11ην Ιουλίου εἰς τὸ Νιούπορτ, τὸ δὲ δεύτερον τὴν 10ην Ιουλίου εἰς Σάντερλαντ.

— Τὸ κατελεκτοῦν προσφάτως ἐν «Ἀγγλίᾳ φορτηγὸν μας «Εὐγενία» 7600 τόν. γκρός, ἔνγραφο εἰς τὴν δύναμιν τῆς λιβεριανῆς ἑταῖριας «Μονρόβιον».

— Ἐπίσης τὸ ἀγόρασθεν παρὰ τὸν Ελλήνων Ἐπερι παναδικὸν φορτηγὸν «Rockside» 7175 τόν. γκρός (τοῦ 1944) παραληφθεὶς εἰς τὸ Χάλιφας ὑφάση τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομασθεὶς «Ντόριόνιον».

— Τὸ δεξαμενόπλοιον «Ντόνος Νικόλας» (ex «Saladin») 7293 τόν. γκρός (τοῦ 1935) ἔνγραφο εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖριας «Σαντιάγος».

— Πέραν τῆς παραδόσεως τῶν καναδικῶν φορτηγῶν «Cliffsides» 7162 τόν. γκρός (τοῦ 1944) καὶ «Riverstides» 7161 τόν. γκρός (τοῦ 1943), ἀτίνα μετωνομασθεῖσαν «Νίκη» τὸ πρώτον καὶ «Δέσμος» τὸ δεύτερον, παραληφθέντα κατ' αὐτὸς καὶ τὸ παρὸ τοῦ Ιούνιος «Ελλήνος ἐφόπλιστος παναμαϊκά φορτηγὸν «Άρτεμιδης» 7193 τόν. γκρός (τοῦ 1943) καὶ «Καβοπλάτανος» 7235 τόν. γκρός (τοῦ 1944), ἀτίνα καὶ θά μετωνομασθεῖσαν «Παντοκράτωρ» τὸ ἐν καὶ «Λίλιμπετρο τὸ ἔτερον. Τὸ τελευταῖον τοῦτο πρόκειται νὰ παραληφθῇ εἰς λίμενα τῶν Ινδίων, ὅπου καὶ κατευνατεῖται πρὸς ἐκφόρτωσιν.

— Τὸ παλιόν πρὸς διάλυσιν μικρὸν φορτηγὸν «Στέφανος Σ.» παρεδόθη εἰς Νιούπορτ τὴν 25ην Ιουλίου.

— Τὸ ἀλληλικής πλοιοκτησίας νεότευκτον δεξαμενόπλοιον «Σαβογκλέιντ» 13.000 τόν. γκρός, ἔτεσθη ὑπὸ ἀγγλικήν σημαίαν καὶ ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖριας Ιμπριστρα.

— Τὸ δημιρικανικόν δεξαμενόπλοιον «Seabevanger» 8428 τόν. γκρός (τοῦ 1920) ὑφάσων εἰς τὴν Νέαν Υόρκην τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομασθεὶς «Ασύντετη».

— Τὸ τελοῦν ὑπὸ καταστασίν εἰς Πόρτ Σαιδ ἀπὸ τῆς 27ης Μαΐου 1950 παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Θύμπερτο» 2632 τόν. γκρός (τοῦ 1919) πιστοροτόν δι' Ινδίας, διῆλθεν έκ Σουεζ τὴν 22ον Ιουλίου ἐ. τ. — ὡς ἀναστρεψει τὸ Λόιδ — κατευθυνόμενον εἰς Βορδάρη καὶ Μπαγκόκ.

— Υπὸ τὴν ἐπινομήν «Οἰκονόμου Κόμπουν, Ατόν συνεστήθη ἐν Λοδίνιων νέα ναυτικὴ ἑταῖρη μὲ κεφαλεῖα 10.000 λιρών, σκοπὸν ἔχουσα τὴν ἀνάληψιν πάσης φύσεως ναυτιλιακῆς ἔργωσιας. Τὰ γραφεῖα τῆς ἐγκατεστάθησαν εἰς «Baltic Exchange Chambers, 24 St Mary Axe, E.C. 3, London».

### Θαλάσσια ἀτυχήματα

«ΑΛΛΥ» (λιθερ.) : Ἐκ Γιβραλτάρο, μὲ ζημίας ἐκ προσαράξεως. Τὸ σκάφος κατέποι τογενάν, παραμένουν δὲ ἔτι αὐτὸν 1.750 τ. φορτίου ἀλπατο. Τὸ βλαβέν φορτίον ἔξακολουθοῦ ῥιπότεμον ὑπὸ τοῦ πληρώματος εἰς τὴν θάλασσαν, ἐνῷ τὸ διασωθὲν θά φορτωθῇ ἐπὶ σουηδικοῦ πλοίου. Διὰ τὸ δεξαμενισμὸν τοῦ «Αλλυ» δὲν ὑπάρχει διαθέτιμος δεξαμενὴ πρὸ τῆς 12ης Αὔγουστου.

(Ιουλ. 17—26)

«ΑΡΜΑΡ» (λιθερ.) : Καταπλέον εἰς Λίθερπούλ ἐκ Μόντρεαλ, προσέκρουσεν ἐπὶ τὸν κρηπτιδικῶν τοῦ Μίτρικενχιτ, ὑποστάν φαρόφρας ζημίας. Ἐπίσης, ἐν τῶν ρυμουλκῶν, διῆρθησε πρὸς διόρθωσην πλεύσιον τοῦ σπρέκρουσεν εἰς τὸ σκάφος καὶ τῷ προεκάλεσε ζημίας εἰς τινὰ ἐλάσματα.

«ΕΛΕΝΗ»: Προσηργαμένον εἰς Σίγρι. Συνεχίζεται ἡ ἀποκοπὴ τῶν βοάχων κάτωθεν τοῦ σκάφους, οἱ δὲ ναυαγοσύνωται ὑπὸ λογίσιουν νά ἀρχίσουν μετά δύο ἡ τρεῖς ἔβδοματας τὴν ἀντλησιν τῶν ὑδάτων. (Ιουλ. 20)

«ΖΑΝ ΚΙΚΗ» (παναμ.): Ἐπισκευάζεται εἰς Αλγερίον τὰς ἀκραίας προσαράξεως ζημίας τοῦ, ἐκφορτωθεὶς δὲ καὶ τὸ ἐκ ζαχάρεων φορτίον του, παρουσίας ἀντιπροσώπων τῶν παραληπτῶν. Ή ἐκφόρτωσις ἐπερατώθη τὴν 26ην Ιουλίου καὶ τὸ σκάφος ἐπρόκειτο νὰ δεξαμενισθῇ τὴν 28ην.

(Ιουλ. 20—27)

«ΘΕΟΤΟΚΟΣ» (λιθερ. δεξαμ.): Προερχόμενον ἀπὸ Λάς Πιέντρας, κατέπλευσεν εἰς Αμέριδαν μὲ φορτίον ἀκάθατον πτερελαϊκού. Κατὰ τὸ πλοῦν του συνήτησε κακοκαιρίαν, ὑποστάν ζημίας εἰς τινὰ ἀλάσματα καὶ ἐμφανίσαν διαρροήν παρὰ τὸ λεβόταστόν μου, μὴ δυναμένων νὰ συγκρατηθῇ διὰ τοιμεντοκιβωτών. Διετάχθησαν αἱ δέουσαι ἐπισκευαί. (Ιουλ. 24)

«ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» : Ἐνῷ ἐπλεύριζεν εἰς Ντάρμπουτ ὑπὸ σφρόδρων ἄνεμον, ἤγγισε τὸν ὀμμάδην βυθὸν εἰς τὴν διώσυγα Μέιντον, χωρὶς ἡ ύποτηστή ζημίας. (Ιουλ. 17)

«ΚΑΜΠΑΝΟΣ» (παναμ.): Ἐπιθεωρήθην εἰς Κόμπε, ἐν δεξαμενῇ, ἐλασθε πιστοποιητικὸν ναυτιπλοίας. Υπὸ τοῦ πλοιάρχου κατέπειθη δήλωσις γενικῆς ἀδραρίας. (Ιουλ. 14—18)

«ΚΝΟΣΑΓΚΑ» (παναμ.): Κατέπλευσεν εἰς Ντάρμπουτ ἐκ Βαγκού-βερ μὲ ζημίαν τινὰ εἰς τὴν Ἑλλήνα του. (Ιουλ. 22)

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» : Προσήραξεν εἰς Αμπουλί Ρίφ, ἀλλ' ἀνελκυσθεὶς μὲ τὴν βοήθειαν ρυμουλκοῦ, ἐφθασεν εἰς Τζίμπουτι πρὸς ἐπιθεώρησιν. (Ιουλ. 25)

«ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ» (Κοσταρίκας): Ἀπὸ Βρέμην, μὲ φορτίον κῶκ διὰ Καρλινέγιεθ, ἔξωκειλεν εἰς θέσιν πλάτους 37—11 Β. καὶ μήκους 8—56 Δ., παρὰ τὸ Πόντολ Πόιτου, βορείων τοῦ ἀκρωτηρίου Σαιν Βίνσεντ. Τὸ σκάφος ἐξήτησε βοήθειαν, ἐπλευσε δὲ πλησίον του τὸ ναυαγωστικὸν «Ερκιούλες». Ή προσάραξης ἐγένετο ἐπὶ βυθὸν ἀμμάδους καὶ βραχώδους, ὦφειλετο δὲ εἰς τὴν δύμχίλην. Τρεῖς ἀπότειραι ἀνελκύσεως του ἀπέδησαν ἀνεπιτυχεῖς, ἥρχισε δὲ ἡ ρίψις φορτίου εἰς τὴν θάλασσαν. Οἱ ναυαγοσύνωται ἐλπίζουν εἰς τὴν ἀνέλκυσιν, ἀν συνεχισθῇ ὁ καλός καιρός.

«ΜΑΡΦ ΧΑΝΔΡΗ» (δεξαμ.): «Υπέστη εἰς Κίελον ζημίας εἰς τὸ βα-

### OCEAN OIL CO. (1942) LTD.

LONDON

SPECIALIZING IN THE MANUFACTURE

OF

MARINE STEAM ENGINE, STEAM TURBINE

AND

DIESEL LUBRICATING OILS.

STOCKS HELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS.

ρούλκον τῆς ἀγκύρας του, τὰς ὅποιας καὶ θὰ ἐπισκευάσῃ εἰς Βέλγιον ἢ Λονδίνον.

«ΜΥΡΤΩ» (όνδουρ.): Ἐπισκευάζει εἰς Παλέρμο ζημίας ἐκ τρικυμίας, προενθείσας εἰς τὰ διαχωρίσματα τῶν μηχανῶν του, εἰς τὰ ἔδρανα τῆς μηχανῆς καὶ εἰς τὴν ἡλεκτρικήν του ἐγκατάστασιν. Διάρκεια ἐπισκευῶν 15 ἡμέραι.

«ΣΙΡΑΜ» (παναμ.): Προσήραξεν ἔμφορτον εἰς τὴν διώρυγα Ντίκουαλλ, ἀλλὰ ἀνελκυσθέν μὲ τὴν παλίρροιαν, κατέπλευσεν εἰς Χάλιφαξ, μὲ ἐλαφρῶν διαρροῶν, ητίς καὶ συγκρατεῖται. Μετὰ προσωρινᾶς ἐπισκευᾶς, ἀπέτπευσε τὴν 24ην Ιουλίου διὰ Βαλτιμόρου, διόπου καὶ θὰ ἐκτελέσῃ δριστικάς ἐπισκευάς, μετὰ τὴν ἑκόφρωσιν του. (Ιουλ. 20—25)

«ΤΡΙΤΩΝ»: Ἀπὸ Κάμπτελ Ρίβερ, ἔμφορτον μὲ μετάλλευμα δι' Ιαπωνίαν, συνεκρούσθη τὴν 12.30 νυκτερινήν τῆς 26ης Ιουλίου μὲ τὸ ἀμερικανικὸν «Μπαράνοφ», 4990 τ. γκρός (τοῦ 1920), δόπερ κατημένθη ἀπὸ τὸ Σημάτιλ εἰς τὴν Λάσσακαν. Τὸ «Τρίτων» ἐκτυπήθη σφρόδρως εἰς τὴν δεξιάν του πλευράν, ὑπόστησεν ρῆματα μῆκος 15 ποδῶν καὶ κατακλυσθέν, ἐνῷ δύο ἄνδρες τοῦ πληρωμάτος του ἐφονεύθησαν. Πάντως, τὸ σκάφος κατώρθωσε νάγκυροβολῆσθαι εἰς ἀσφαλῆ θέσην, μεδ' δι', τὸ Βοηθείας ρυμουλκοῦ, ἔφθασεν εἰς Νανάδιο, διόπου καὶ ἐδεξαμενήσθη τὴν 28ην πρὸς ἐπιτεώραστιν καὶ ἐπισκεψην. Ἀρκετάς, ἐπίσης, ζημίας ὑπέστη καὶ τὸ ἀμερικανικὸν σκάφος.

## Η ναυλαγορά

Τὸ δεύτερον δεκαπενθύμερον τοῦ Ιουλίου εἶδε τὴν ἀγοράν τῶν ναύλων κατερχούμενην ἀκόμη εἰς χαμηλότερα ἐπίπεδα, μέχρι τοῦ σημείου ὃστε καὶ διὰ τὰ εὐθυνοτέρας διασχειρίσεως σκάφη τὰ ταξίδια νὰ εἰνε θετικῶν ἐπιζημια. Ἀθρόος διὸ ἀγγίγελλεται διὰ παροπλισμός δχι μόνον τῶν Ἀμερικανικῶν καὶ τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγών, ἀλλὰ καὶ αὐτῶν τῶν Ἀγγλικῶν. Εἰνε δὲ μόνη διέξεδος διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν καὶ δὲ μόνη πρὸς τὸ πασόν λύσις. Οἱ ναύλοι ἔφθασαν πλέον τὰ προκορεατικά πρὸ διετίας ἐπίπεδα καὶ διὰ τινας περιπτώσεις κάτω τοσας αὐτῶν, ἐνῷ τὸ μεταξὺ τὰ πάντα, ἀπὸ τῶν καυσίμων μέχρι τῶν λιμενικῶν δικαιωμάτων, ἔχουν αὐξηθῆ. Κατὰ τοιεὶς δὲ ναυλαγορά ἐκινήθη καὶ κάτωθι:

Βόρειος Ἀμερική — Καναδός: 'Η ἐργασία τῶν γαιανθράκων πρὸς τὴν Δυτ. Εύρωπην ὑπῆρχεν ἐκτάκτως περιωρισμένη. Οἱ φορτωτὰ φίνεται, διὰ ἐπέτευκον πλέον νὰ καλύψουν τὰς ἀμέσους ἀνάγκας των. Διαταγαί τινες διὰ Νότιον Ἀμερικήν ἐκλείσθησαν μὲ χαμηλότερους ἔναντι τῶν προγονισμένων ναύλους. 'Ἐπληρώθησαν διὰ Ρίον δολ. 5.25 ἔναντι τῶν δολ. 5.60 πρὸ δεκαπενθύμερου. Δι' Αύγουστον ἐπληρώθησαν σελ. 54 διὰ τὸ Μπουένος 'Αὔρες, ἔναντι τῶν 80 σελ. τοῦ Ιουλίου τὰ 28½ σελ. ἐπανελθήσθησαν διὰ γαιανθράκας ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος δι' Αμερικαν. Η Ρόττεονταμ καὶ δολ. 8—8.25 δι' Ιαπωνίαν. Δι' ἔγγυς ἡμερομηνίαν δολ. 3.50 προσεφέροντο δι' Αμερικαν.

Καλυτέρα δὲ κίνησης τῶν διαταγῶν διὰ στοφορτία. Τὰ 7)9 τὸ κοινότεο ἐπιληρώθησαν ἀπὸ τὸν 'Αγ. Λαυρέντιον δι' Ἀγγλιαν, ἐννέα δηλαδὴ πέννας κάτω τῆς προηγουμένης ναυλώσεως καὶ δὲ κατοτέος τιμὴ ἀπὸ τὸ Μαρτίον τοῦ 1950. Δι' Αμερικαν—Αυστραλίαν ἀπὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον ἐπιληρώθησαν 35)6 καὶ δολ. 5 δι' Αμερικαν. 'Αλευτρα εἰς σάκκους 70)—ἀπὸ 'Αγ. Λαυρέντιον διὰ Κεϋλάνην, ἔναντι 151)6 τοῦ πασελθόντος Μαρτίου.

Σιτηρά ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ Χάιφαν δολ. 7.50 καὶ 7.25 δι' Αύγουστον καὶ Σεπτέμβριον καὶ διὰ τὸ Μπουένος 'Αὔρες δολ. 7.50 γκρός τέρμ. Σόγια δι' Ιαπωνίαν δολ. 10.50 διὰ Νοέμβριον, 9.50 διὰ τὸν Αύγουστον. 'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ ἐκλείσθησαν σκάφη διὰ Σουηδίαν εἰς τὰ 42)—Αύγουστον καὶ Σεπτέμβριον. Θείον ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Αγγλιαν εἰς τὰ 37)6 καὶ δρυζαὶ εἰς σάκκους δι' Ινδονησίαν δολ. 14.50.

Ζωποτέρεα πως δὲ ἐργασία ἀπὸ τὸν Βόρ. Εἰ οη νικόν. Σιτηρά διὰ Μάλταν δολ. 8 γκρός τέρμ. Αύγουστον, 9.25 'Οκτώβριον καὶ 9.50 Νοέμβριον, ἔναντι τῶν 22.50 τοῦ Φεβρουαρίου. Δι' Αλεξανδρείαν σελ. 75 καὶ δι' Ιαπωνίαν δολ. 5.50. Δι' Αμερικαν—Αυστραλίαν δολ. 7.25.

Τὸ Πλεῖτ μὲ τὴν γνωστὴν ἐργασίαν μεταφορᾶς τοῦ πωληθέντος εἰς τὴν Γαλλίαν ἀράδοσίτου, 'Εκλεισθησαν σκάφη διὰ Βορδὼ—Αυστραλίαν δολ. 51—εἰς τὰ 45)—καὶ διὰ σιτηρά διὰ τὴν Αμερικαν—Αυστραλίαν δολ. 52).

Αἱ ζωχάρεις τῆς Κούβας εἰς τὰ 9 δολ. γκρός τέρμ. διὰ Σεπτέμβριον Βορδὼ—Δουκέοκην καὶ δι' Ολλανδίαν ἀμεσος φόρτωσις 60)—διὰ τὴν Αγγλίαν 52½ σελ. καὶ δι' Ιαπωνίαν (Αύγουστος) δολ. 12.50.

Κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ αἱ ἀγοραὶ αἱ πέραν τοῦ Σουεζ. 'Ελαχιστὴ δὲ κίνησης διαταγῶν. 'Απὸ τὴν Ανότραλίαν, πλὴν ἐνὸς δύο φορτίων προσφερθέντων διὰ Κύπρου καὶ Αγγλίαν, ἐργασία διὰ τὸ φορτηγὸν πλοίον δὲν υπάρχει. 'Ἐπληρώθησαν σελ. 65 διὰ σῖτους εἰς ύμνα δι' Αγγλίαν μὲ ώψιν φορτώσεως ἀπὸ δύο τοὺς λιμένας καὶ 67)6 ἀπὸ τὸν 'Ανατολικούς. Μερὶς φορτίου ζωχάρεως ἀπὸ τὸ Κούνισλανδ δι' Αγγλίαν εἰς τὰ 80)—Μεταλλεύματα ἀπὸ Νταγκάν εἰς Βρετανην 50)—φίο καὶ ἀπὸ Καλκούταν δι' Βιζαγκαπτάν δι' Ηνωμένων Πολιτείας δολ. 7.75. Οἱ ινδικοὶ γαιανθράκες εἰς τὰ 54)—διὰ Καράτσι, διὰ τὸ Τσιταγκόκ εἰς τὰ 43)—καὶ διὰ τὴν Κορέαν 65)—Θείον ἀπὸ τὴν Ιαπωνίαν δι' Αύτραλιαν 80)—(Αύγουστον—Σεπτέμβριον) καὶ κόπρα ἀπὸ Φιλιππίνας διὰ Ρόττερνταμ εἰς τὴν χαμηλὴν τιμὴν τῶν 110)—Κριθὶ ἀπὸ Μπάστρα δι' Ιαπωνίαν εἰς τὰ 55)—

Γαιανθράκες ἀπὸ τὸ Ντώρμπαν διὰ Δυτ. Ιταλίαν 32)6. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Πέπελ διὰ τὴν 'Αμβέρσαν—Αμβούργον δείντζ 23)6 καὶ διὰ Φιλαδέλφειαν διὰ Βαλτιμόρου δολ. 4.50.

'Η Μεσόγειος δὲ κίνησης ἐνδιαφέροντος. Οἱ ἐφοπλισταὶ δέχονται, ὑπὸ τὴν πίσειν τῆς ἀπραξίας τοὺς προσφερούμενους χαμηλούς ναύλους, ἵνα ἐπαναφέρουν τὰ σκάφη εἰς τὰς βάσεις των. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Μπόνα δι' Αγγλίαν εἰς τὰ 25)6, λᾶ Γκουλέτ 24)—καὶ δι' Αμβέρσαν διὰ τὸ Υμούντεν 19)6. 'Απὸ τὴν Γιουγκοσλαβίαν δι' Αγγλίαν προτίθησαν 25½)—'Απὸ Χουέλβαν διὰ Ρόττερνταμ 23½ σελ. Σήτος ἀπὸ τὸ Ισκεντερούν διὰ Καράτσι 64)—καὶ διὰ Τσιταγκόκ 70)—

Οἱ γαιανθράκες ἀπὸ τὸ Κόντιντεν μὲ διαταγάς τινας, ἀλλὰ καὶ ἀπροθυμίας ἀπὸ πολιτιστῶν νὰ δεχοῦν τοὺς ποσοφερούμενους ἐπιζημίους ναύλους, λόγω ἀλλείνεως καὶ φοτίων ἐπιστροφῆς 'Ἐπλορώθησαν ἀπὸ τὴν Πολωνίαν 27)6 διὰ Δυτ. Ιταλίαν καὶ ἀπὸ τὸ Ρόττερνταμ 18)—

'Απὸ τὴν Αγγλίαν Βελτιωτικῶν νὰ κίνησης τῶν ἑξαγωγῶν γαιανθράκων. Προσδέπεται ἀσφαλῶς νὰ ἔσθιούν τὰ 12½ ἑκατομ. τόνων. 'Απὸ τὴν Ουαλλίαν διὰ τὸ Μπουένος 'Αὔρες ἐπλορώθησαν 52½ σελ.

Τὰ τάιμ-τσάρτερες ἐν ἀπραξίᾳ. Αἱ προσφερόμεναι τιμαὶ χαμηλαίσι. Διὰ 12 μηνας μὲ ώψιν ἀλλούς 12 ὑπεδεικνύεται δὲ ναύλος τῶν 15 σελ. τὸν τόνουν εἰς σκάφος μὲ πετρέλαιον καὶ διὰ τὸ 17½ διὰ διπλελοκίνητον!

Διὰ τὰ τάγκες δὲ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς δὲν περισσότερον ἀνεκτή, παρὰ τὴν λόγων καὶ τῆς ἐποχῆς, ἔκπτωσιν τῶν ναύλων. Οἱ ναύλοι διὰ ταξίδια 'Αμερικῆς ἐκθίσθησαν καὶ κάτω τοῦ ναυλολογίου (—10%). Οἱ ναύλοι εἰς λίρας διὰ ταξίδια ἀπλῶν μέχρι καὶ 45% πλέον τοῦ Μ.Ο.Τ. 'Απὸ τὸ Κιουρασόδιο δι' Ελλάδα δύο φορτία ἐκλεισθησαν εἰς τὰ 64½ διὸ 60% πλέον Μ.Ο.Τ. Πεντατεῖς τάιμ-τσάρτερο, παράδοσις Μάρτιον 1953 (9.500 τόν.) δολ. 5.10 καὶ σκάφος 18.250 τόν. νεουσιαπήγοντο καθαροῦ φορτίου εἰς τὰ 31)9 ἀπὸ τὸν μέσων τοῦ 1954 διὰ πέντε ἑτη.

## Αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων

'Ακατασχέτως πρὸς τὴν κατιούσαν φέρονται καὶ αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων. Ποδὸς δλίγων ήμερων ἐπιληρώθη 'Ἑλληνικῶν λιμενοτοπίων εἰς τὴν τιμὴν τῶν 695 χιλιάδων δολλαρίων. 'Ἐν συνεχείᾳ πρὸ διπούεσσος δύο καναδικά τοῦ 1944, μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1952 καὶ μὲ πασούδοσιν τὸν Σεπτέμβριον, προσεφέρθησαν εἰς τὴν τιμὴν τῶν 625 χιλιάδων δολλαρίων. 'Η ἀντιπροσφορά ἡτο κάτω τῶν 600 χιλιάδων.

Διατυπωτούται ἀπὸ πολλοὺς δὲ πρόδελφοις, διὰ τοὺς οποίους διὰ την πράγματα πρὸ τῆς Κορέας κανονικόν ἐπίσης λίμπερτον ἡγοράσθη μὲ εύκολιας πληρωμῆς ἀντὶ 380 χιλ. δολλαρίων. Διαφέρει, πάντως, ἡ τότε κατάστασις μὲ τὴν σημερινήν, παρὰ τὸ γεγονός, διὰ τοὺς ναύλους ἔξεπεσαν εἰς τὰ ἐπίπεδα τῶν μέσων τοῦ 1950. Προγράμματα τότε ἐπανεστοπίσμον δὲν ὑπῆρχον ἐνέπειται καὶ δὲν εἰσέπειται κατάστασις δὲν ἔνεφαντες τὴν σημερινὴν ἀναταραχήν, μὲ ἀνοικτὸν τὸ μέτωπον τῆς Κορέας.

Δὲν ἀποκλείεται, δύως, ἡ περαιτέρω πτώσις τῶν ἀξιῶν, ἀν οἱ ναύλοι κρατήσουν τόσους χαμηλοὺς καὶ κατὰ τὸν χειμῶνα.

## 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

**HANS WIENCKE**  
ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ  
HAMBURG 11  
TELEPHONE: 35 30 73



# ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	02	2453	άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	έθ. Ζογκουλδάκ 15 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Κ. Πετρούπολης	18	3800	είς Βούβανη 28 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Κέπι Τάουν 19 'Ιουλ. διά Κουβέιτ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	διηλθε Σουέζ 26 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. K. X' πατέρας	43	7176	άνεχ. Γιασάτα 18 'Ιουλ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργιος Χαλκιάς	24	3658	έθ. Καλκούταν 12 'Ιουλ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. Αναστασίας	18	2858	έθ. Χούστον 11 'Ιουλ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 23 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υιοί Μ. Σιγάλα	08	2098	άργει Ντάρμπρων από 19 'Ιουν., έπισκευή
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Πετσόπουλος κλπ.	22	988	είς ταξίδις "Ελλάδος—Τεργεστης
ΑΙΟΛΟΣ	Π. και Μ. Λύρας	18	5686	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 24 'Ιουλ. διά Μπιζέρταν
ΑΚΤΗ	έαδ. Λιβανούς Α. Ε.	44	7176	διηλθε Ντουγκούν 20 'Ιουλ. διά Γιασάταν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατηγ. Ανδρεάδης	44	7207	έθ. Χάμπρων ρόδς 25 'Ιουλ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	διηλθε Πούλο Μπούκομ 24 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΙΚΗ	έαδ. Λιβανούς Α. Ε.	43	7194	έθ. Λιδόρνο 23 'Ιουλ.
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λουύζης	43	7176	άργει "Αμβούργον από 28 Μαΐου
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός και Πατέρας	42	7177	άνεχ. Γουνάρκιγκτον 24 'Ιουλ. διά Μπιλμπάσο,
ΑΝΔΡΙΟΣ	'Ιω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	έθ. 29
ΑΝΙΑ	Ίγκορ και Άπ. Πεζάς	44	7257	έθ. Καλγκούταν 9 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ	N. Λυκιαρόδηπούλος	19	5173	άνεχ. Τρίνινταν 22 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	Γουλανδρή	21	4358	έθ. Τεργέστην 26 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κονδύλη	42	7191	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ. διά Παραμαρίμπο
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	έθ. Χάμπτον ρόδς 25 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός και Πατέρας	43	7176	άργει "Αμβούργον από 28 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	K. Πετρούπολης	21	4786	άνεχ. Γουνάρκιγκτον 24 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
ΑΡΓΩ	Έλληνικόν Δημόσιον	18	5532	έθ. 29
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	άνεχ. Ναγκόγιας από 26 'Ιουν. διά Βαγκούμερ
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόποις»	44	7240	έθ. Νέαν Υόρκην 9 'Ιουλ.
ΑΣΧΗΜΙΝΑ	Π. Μπάτικας	92	951	άργει Μασσαλίαν από 30 Νοεμ. π. ξ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	διηλθε Πρόλ. Πότιν 20 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 19 'Ιουλ. διά Παραμαρίμπο
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΒΟΛΚΑΝ	M. Νομικός	43	7132	άνεχ. Βαλτιμόρην 25 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική Α. Ε.	44	1923	έθ. Συμύρην 26 'Ιουλ.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	άνεχ. Λουδίνιον 24 'Ιουλ. διά Σάλτεντ, έθ. 27
ΙΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	Yioi Δ. Κυθωνίεως	18	4289	έθ. Μπάρρους 24 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	έθ. Καραβοστάσι 17 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. "Εμπειρίκου	21	5728	έθ. Μπάρρου 25 'Ιουλ. (διά Χάμπτον ρόδς)
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Έπιφανειάδης	43	7176	έθ. Σάντος 22 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρέαδην	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΙΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	14	2401	άργει Πειραιάς από 21 'Ιουν.
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάτος	18	1176	είς μεταφοράς εν "Ελλάδι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	P. Καλλιμαγοπούλου	44	7176	άνεχ. Χαδάνναν 24 'Ιουλ. δι' Ελλάδα
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινού	24	2740	έθ. Πειραιά 20 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΩ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	21	1679	διηλθε Κολόμπο 12 'Ιουλ. δι' Ελλάδα
ΔΗΜ. ΠΤΓΛΕΣΗΣ	υιοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	άργει Πειραιάς από 12 'Ιουλ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	P. Α. Κυδωνίευς	26	4862	άνεχ. Γένοβαν 26 'Ιουλ. διό Πότι
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	18	5202	έθ. Ιρλαν 23 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ	«Αγιανού» Α. Ε.	44	7207	άνεχ. Σητάττλ 13 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. και Β. Πανταλέων	43	7176	έθ. Πειραιά 29 'Ιουλ. Αργεί
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7176	διηλθε Σουέζ 24 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	20	1603	άργει Αμπελάκι από 21 Μαΐου
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανού	37	4839	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	άνεχ. Παραμαρίμπο 24 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	έθ. Νόρτεγχαμ 17 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκιώνη» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεχ. Πούλο Μπούκον 22 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος και Σίσια	43	7176	διηλθε Χονσούλου 10 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν, έθ. 26
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαρισσών — Πρίντεψη	21	1549	άνεχ. Χέρισσαν 24 'Ιουλ. διά Ελευσίνος
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	διηλθεν 'Αλγέριον 24 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική Α. Ε.	16	2081	έθ. Πειραιά 20 'Ιουλ. Αργεί
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άνεχ. Ντουργκούν 12 'Ιουλ. διά Χιροχάτα
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική Καλλίμαν.	44	7207	διηλθε Βιρβατάρ 24 'Ιουλ. διά Χούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική Α. Ε.	43	7176	διηλθεν 'Αλεξάνδρειαν 2 'Ιουλ. διά Νέαν Ορλεάνη
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική Α. Ε.	43	7176	έθ. Γουκάρα 10 'Ιουλ.
ΕΠΠΙΣ	A. Πρίντεψης	19	1492	άργει Πειραιάς από 24 'Ιουν.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	άνεχ. Ντουργκούν 22 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΕΡΜΟΠΟΛΙΣ	Καδώ Σιγάλας	21	2369	άργει Πειραιάς από 20 'Ιουν.
ΣΥΑΝΟΙΑ	υιοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	έθ. Αδεν 23 'Ιουλιον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Γ. Χανδρή	43	7177	άνεχ. Φραγκικόν 6 'Ιουλ. διά Βενεζουέλλαν
ΕΥΘΑΛΙΑ	άδ. Γουλανδρή	18	3553	άνεχ. Καράτο 18 'Ιουλ. διά Κολόμπο, έθ. 26
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 23 'Ιουλ. διά Γκουαγιακίλ
ΕΥΡΩΤΑΣ	I. Κουμάνταρος	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρου 17 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΦΡΑΤΗΣ	Ηλίας Φράγκος	29	4230	έθ. Μορμούγκαρο 10 'Ιουλ.
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άργει Σύρον από 6 'Ιουλ.
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουόδος	44	1923	έθ. Λίθερπουλ 30 'Ιουλ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έθ. Νέαν Υόρκην 22 'Ιουλ.
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	44	7198	έθ. Σαδάνναν 13 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	Έλευσινειάδης - Σκριβάνος	10	5237	άργει Πειραιά από 17 Μαΐου
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	υιοί Σπ. Πολέμη	42	2865	άνεχ. Σαγκάνα 22 'Ιουλ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	άνεχ. Λός Αντζελες 24 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Ηηρεύς» Α. Ε.	30	4123	έθ. Αυτερνταμ 20 'Ιουλιον
ΘΕΤΙΣ	Μακρή — Φωάρη	19	845	έθ. Γένοβαν 18 'Ιουλ.
ΘΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	15	2557	έθ. Τζακάρτας από 13 'Ιουλ.. έπισκευή
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	άργει Πόρο Σαΐδ από 6 Μαΐου 1950-
ΙΓΟΡ	Απ. Πεζάς	43	7207	άνεχ. Λός Αντζελες 5 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΘΑΚΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	06	3916	έθ. Ρίον 1950-1951
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	άνεχ. Μελίλλαν 16 'Ιουλ. διά Μίδδλεσμπρο, έθ. 26
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ	N. Παπαδάτος	22	902	άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Νταρμπάταν 21 'Ιουλ. διά Ντεμεράραν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνά» κλπ.	44	10441	διηλθε Βιρβατάρ 27 'Ιουλ. διά Λίθερπουλ
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκᾶς Νομικός	28	1594	άνεχ. Αδεν 25 'Ιουλ. διά Βούβανη
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	έθ. Τάϊν 20 'Ιουλ.
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία I. Χανδρή	42	7035	άργει Σιμονοζέκι από 19 'Ιουν.. έπισκευή
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & Άδ. K. X' πατέρας	43	7244	έθ. Γένοβαν 27 'Ιουλ.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	I.ω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.

ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	24	3226	άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Στ. Νιάρχος	45	7240	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	43	7176	έφθ. Βρέμην 25 'Ιουλ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	άνεχ. Μόντρεαλ 17 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	άνεχ. Ντονινίκα 26 'Ιουλ. διά Μαρτινίκαν
KATE N. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 21 'Ιουλ. διά Λά Πλάταν
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	έφθ. Κόμπε 21 'Ιουλ.
ΚΡΗΤΗ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος	44	7253	άνεχ. Πόρτ Άλφρεντ 18 'Ιουλ. διά Ντεμεράρων
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	διηλθεν "Άδευ 20 'Ιουλ. διά Βανδάρη 'Αμπάς
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	έφθ. Βαλτιμόρη 24 'Ιουλ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱός	27	4950	έφθ. Τακοράντι 23 'Ιουλ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Έλλην. Μεσογ. Γραμματί	11	7537	διηλθεν Πειραιά 28 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΚΥΜΑ	«αδ. Λιβανών» Α. Ε.	43	7244	άνεχ. Γιαβάτα 23 'Ιουλ. διά Ντουγκούν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεχ. Ναυκασάκι 10 'Ιουλ. διά Τσιγκτάσ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	άργει Πειραιά από 21 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. 'Απόδιακος	45	7176	διηλθεν Τζιμπούτι 17 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λών	43	7176	άνεχ. Σπάττα 21 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΑΚΩΝΙΑ	I. Τσέγκας	25	965	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουλ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Ντάρμπαν 2 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιαζίδης	28	4573	διηλθεν Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. καὶ Μ. Νομικός.	43	7176	άνεχ. Χάμπριτον ρόδις 15 'Ιουλ. διά Δουγκέρκην
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	45	7176	έφθ. Ρίον 'Ιανέτρον 3 'Ιουλ.
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδινοῦ	19	3911	εἰς Αρχάγγελον 20 'Ιουλ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ. πρός παροπλισμὸν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	έφθ. Νιούπορτ 4 'Ιουλ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρή	21	6703	έφθ. Λονδίνον 27 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος	11	1881	εἰς ταξίδια 'Ελλάδος—Τεργέστης
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	άδ. Λώς	43	7244	έφθ. Βικτώριαν (Βραζ.) 22 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	I. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7176	διηλθεν Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ. διά Γιουγκοσλαυίαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. "Αγιον Φραγκίσκον 21 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 24 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Έμμ. Βιντιάδης	22	4949	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 25 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	διηλθεν Σουέζ 22 'Ιουλ. διά Πειραιά, έφθ. 29
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	N. Εύσταθιου	19	5476	έφθ. Μπράχεσταν 6 'Ιουλ. (διά Κόπτα)
ΜΑΡΩ	Κ. Ατυχίδης	17	5585	αγνει Μασσαλίαν από 19 ΔΕΚ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	εἰς θέσιν 36 Β. καὶ 31 Δ., 'Ιουλ. 24 διά Λονδίνον
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	I. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	διηλθεν Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Κρήτην
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτων Κ. Δρακούλης	41	7157	εἰς θέσιν 13 Β. καὶ 47 Α., 'Ιουλ. 23 διά Καράτσι
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κλρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 27 'Ιουλ. διά Καζαμπλάγκαν
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	24	1435	διηλθεν Κολόμπη 9 'Ιουλ. διά 'Ελλάδα
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	άνεχ. Σηπτάττη 16 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιου	44	7176	άνεχ. Αμβέρσαν 14 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΜΠΟΤΖΟΣ	Δ. Νίτσος	20	1114	άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρράς	44	7247	έφθ. Βαλτιμόρην 21 'Ιουλ. καὶ Χάμπτον ρόδις 26
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Πειραιά 31 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7176	άνεχ. Γιασδάτα 21 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Μπέλφαστ 23 'Ιουλ. διά Βορδώ, έφθ. 26
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	έφθ. Νέαν 'Ορλέαντην 23 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας καὶ Σία	43	7176	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 25 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σιτινά	43	7254	άνεχ. Μόσι 22 'Ιουλ. διά Ντουγκούν
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E. Κουλουκ.-Ι. Καΐρης	43	7196	άνεχ. Μόμπιλ 22 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέτρον
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	Κ. Μίχαλος	13	4342	έφθ. Πειραιά 19 'Ιουλ. Ἀργεῖ
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανοπότορος» Α. Ε.	43	7194	εἰς θέσιν 12 Β. καὶ 104 Δ., 'Ιουλ. 15 διά 'Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	έφθ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	έφθ. Σίενταμ 5 'Ιουλ.
ΟΛΑΓΑ	Έμπορ. - 'Εφοπλιστική	44	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδις 26 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΟΣ	Κούλουπος - 'Εμπειρ.	18	5215	έφθ. Θεσσαλονίκην 12 'Ιουλ.
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7176	έφθ. Γιουκάρο 19 'Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρδέλης	43	7176	άργει Βρέμην από 16 'Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράμπη Σο	18	5525	έφθ. Νιούπορτ 27 'Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	M. Πιάγκος κλπ.	17	3704	άνεχ. Χάρτλεπουν 23 'Ιουλ., Ντόβερ 24 διά 'Αγκόνα
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	έφθ. Αυτορετρουταν 16 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραβίας	43	7176	άνεχ. Βικτώριαν (Βραζ.) 18 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ίω. Π. Λιδανός	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλέαντην 13 'Ιουλ. διά 'Αμβέρσαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Χακοδάτην 15 'Ιουλ. διά "Αγιον Φραγκίσκον
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Λ. Λαιμός	20	5194	εἰς Χάλιφας από 27 'Ιουν.
ΠΑΡΑΛΟΣ	Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	έφθ. Καλκαρίαν 22 'Ιουλ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιου» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Βρέμην 22 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	διηλθεν Κολόμπη 27 'Ιουλ. διά Μπανγκάρο
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	έφθ. Χούστον 24 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΩΜΙΚΟΣ ΙΙΙ τάνκερ	M. Νομικός	43	10448	άνεχ. Βοστώνην 18 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	υἱοί Π. Γουλανδρή	44	10448	άνεχ. Χάρην 23 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 26 (διαταγάς)
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Γένοβαν 27 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	έφθ. Μόντρεαλ 13 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶς	44	7207	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 17 'Ιουλ. διά Κιασσιούγκ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρέαδης	43	10193	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 19 'Ιουλ. διά Λάδενεντ
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Σ. Σταυρίδης κλπ.	43	952	έφθ. μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ IIII (τάνκερ)	Βαγιάννης καὶ Σία	16	1765	έφθ. Κίελον 18 'Ιουλ.
ΡΙΤΑ	υἱοί Σιγάλα	25	1412	έφθ. Πειραιά 15 'Ιουλ. ἀργεῖ
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·Ι·ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	έφθ. Ναβαλάκι 15 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. 'Αιμέρεσαν 23 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΣ	έτ. «Τρανσπετρόλ	17	4908	άργει Πειραιάς από 19 'Ιουλ.
ΣΑΜΟΣ	υἱοί Δ. Ιγγλέση	43	7177	έφθ. Μοριαγκάν ρόδις 19 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	υἱόν. Σιγάλα	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρη 22 'Ιουλ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ II	N. Παπαδάτος	08	811	άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΣΠΥΡΟΣ	Γ. Στοιχήκος κλπ.	43	2400	άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	έφθ. Λά Κουλέττη 24 'Ιουλ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	έφθ. Λιμένο 27 'Ιουλ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	έφθ. Βούδανην 19 'Ιουλ.
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρη 18 'Ιουλ.
ΤΕΤΗ ΝΩΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	20	844	άργει Πειραιάς από 10 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία I. Χανδρή	43	10448	εἰς Λονδίνον 25 'Ιουλ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Έκτων Δρακούλης	11	3658	άνεχ. Νέαν 'Ορλέαντην 12 'Ιουλ. διά Σμαλκάλνετ
ΤΗΝΟΣ	Ι. Πετσόπουλος	11	1459	εἰς ταξίδια Πειραιῶς—Τεργέστης
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουλ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	άνεχ. Οτάροι 5 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΦΛΩΡΑ ΝΩΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουλ. Ἀργεῖ
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πειραιάς από 29 'Ιουν.
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	757	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ.

ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	άνεχ. Βάζα 19 'Ιουλ. Ούζαν 27 διά. Ζογκουλδάκ
ΦΩΤΕΙΝΗ	Ι. Μ. Καρράς	44	7176	διήλθε Παναμάν 26 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247	εἰς Μπέριφαν ἀπό 21 'Ιουν.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρη 22 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	άνεχ. Πόρτ Εδεργκλαντ 21 'Ιουλ. δι' Όλλ. Αγ. Ινδίας
ΧΡΥΣΗ	υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ	44	7176	διήλθε Πούλο Μπούκομ 27 'Ιουλ. διά Κουνταόρε
ΨΑΡΑ	«Αναστασίου Φαφαλίδης	45	7247	άνεχ. Τούτικόρην 22 'Ιουν. δι' Αμπου Τζενίμα
ΩΚΕΑΝΙΣ	Ίω. Ιωαννίδης	11	941	ἀργεῖ Πειραιᾶ 31 'Ιουλ.

## Τὰ υπὸ ζένας

## σημαίας φορτηγά μας

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Άθανας»	21	3271	άργει Πειραιᾶ ἀπό 3 'Ιουλ.
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεχ. Λός Αντζέλες 17 'Ιουλ. δι' Ικουϊκ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	άνεχ. Λίβανον 17 'Ιουλ. διά Φαλκονάρα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Άλιξιαν Μάρ»	10	1471	εἰς Πειραιᾶ 18 'Ιουλ.
ΑΕΛΛΑΣ	έτ. «Ράιτσες»	44	7292	ἔφθ. Βέρα Κρούν 12 'Ιουλ.
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πλανοσεάνικα»	43	7223	ἔφθ. Παραμαρίμπο 19 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λάζ Πλάτα»	43	7239	ἔφθ. Είδουμάσουθ 18 'Ιουλ.
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουέρο»	44	7176	ἔφθ. Κάρδιφ 22 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλα»	25	4954	άνεχ. Νέα Σκωτίαν 24 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλες»	29	5218	άνεχ. Βίλαγκαπτατάμ 26 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετα»	20	7016	ἔφθ. Βενετίαν 23 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ	έτ. «Ντέλ Έτζέο»	44	7286	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 21 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	1935	άνεχ. Χαδάνων 21 'Ιουλ. Μαΐαμι 26 διά Σαίν Τζών
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέριο»	44	7158	διήλθε Τρίνινταν 15 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανέτρου
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133	δυτικῶς τοῦ Κιουρασών 20 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρείαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλικα»	18	5599	άνεχ. Μπάρρου 25 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΑΛΙΚΗ Π. (όνδρ.)	έτ. «Τρανόλες»	44	7212	διήλθε Χονολουλούν 10 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΛΛΥ (λιβ.)	έτ. «Ερήμηνιλλα»	12	3962	άργει Βιρβατάρλα ἀπό 3 'Ιουλ. ζημιάι
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμα»	19	5409	άνεχ. Κοσσιν 27 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνα»	18	8703	διήλθε Σουνέλ 27 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	διήλθε Κιουρασών 18 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Μπλάγκο»	31	7923	άνεχ. Λάξ Πάλμας 10 'Ιουλ. διά Κιουρασών
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμασκα»	44	7207	διήλθε Παναμάν 8 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούν»	29	4913	ἔφθ. Μπρεμερχάφεν 23 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπτ Τσάρτεριγκ»	45	7149	άνεχ. Βαλτιμόρην 26 'Ιουλ. διά Σάντος
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Άννιτσα»	44	7070	ἔφθ. Πόρτ Αλφρεντ 23 'Ιουλ.
ΑΝΤΒΕΘΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτίνικα»	30	6869	άνεχ. Νόμπτα Καρντόν 10 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	εἰς μεταφοράς Ράς Σούντρ-Σούελ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνος»	08	1763	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 20 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	διήλθε Σουέλ 22 'Ιουλ. δι' Ευθράν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	διήλθε Τρίνινταν 21 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	διήλθε Σουέλ 28 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)	έτ. «Ηγκλα»	44	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουν.
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Αλβιώνα»	28	5061	άνεχ. Φράτουσ 21 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Ολίσσιτο»	20	3380	ἔφθ. Βάζα 16 'Ιουλ. καὶ Μαντύλουσότο 24
ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοστ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	19	2609	ἔφθ. Αλγύρειον 21 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	διήλθε Παναμάν 22 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δύν.)	έτ. «Μιρασλόρες»	38	10277	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουλ. διά Κιουρασών
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	διήλθε Παναμάν 26 'Ιουλ. (δισταγάς)
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άργει Ολλανδίαν ἀπό 31 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	ἔφθ. Γδύνιαν 21 'Ιουλ.
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ιστιμένια»	21	10388	άνεχ. Νέαν Υόρκην 25 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΡΜΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Αστρα»	43	7273	ἔφθ. Λίνερπουλ 23 'Ιουλ.
ΑΡΜΑΘΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Βαπτόρες»	19	4683	άνεχ. Θρί Ρίβερς 15 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουέντε»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 2 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΤΕΜΙΔΙ	έτ. «Πουέρτο Νούένδω	43	7193	ἔφθ. Βαλτιμόρην 15 'Ιουλ. Μετωνομάσθη «ΠΙΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ»
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	εἰς θέσην 16.54 Ν. καὶ 37.41 Δ. Ιουλ. 20 διά Παραμαρίμπο
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουλ. δι' Αγιον Φραγκίσκον
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αρχων»	19	5524	ἄργει Αλεξανδρείαν ἀπό 22 Μαΐου, ἐνσυλόθη
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 20 'Ιουλ. καὶ Πειραιά 30
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ωκεανός»	15	5751	έδοθ. Καράτσι 16 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Νόρδεστ»	30	9031	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 23 'Ιουλ.
ΑΣΠΙΡΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	έφθ. Βομβάην 6 'Ιουλ.
ΑΣΤΗΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ ντελ Σόύρ»	22	7053	έφθ. Μπρειεράφεν 5 'Ιουλ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουντανόρδος»	21	3522	ἀργεῖ Σουέλ ἀπό 18 Μαΐου
ΑΣΥΝΕΤΗ (παν. δεξ.)	έτ. «Ελλήνες άγορασται	20	8428	έφθ. Νέαν Υόρκην 12 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Απτίκο»	27	5214	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 2 'Ιουλ. διά Βενεζουέλλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΔΑΙΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Πόρτ Ελίζαμπετ 24 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΟΡ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 23 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Α·Ρ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Πόρτ Εδεργκλαντ 15 'Ιουλ. δι' Ινδίας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	17094	άνεχ. Περισκοπή Κόλπου 26 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Λιβερ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	7310	διήλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Ντουνκούν 22 'Ιουλ. διά Καθασάκι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7176	άνεχ. Γιασβάτα 9 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7200	άνεχ. Ντουνκούν 16 'Ιουλ. διά Μουρόραν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	52	10930	έφθ. Χάμπτον ρόδος 26 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	50	8679	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 19 'Ιουλ. διά Βενεζουέλλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Ρεσίο (Βραζ.) 26 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Πιούπινο 24 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	48	10928	άνεχ. Λός Αντζέλες 19 'Ιουλ. διά Πουέρτο λα Κρούν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	10908	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουλ. διά Πουέρτο λα Κρούν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Τουτικόρην 25 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ.	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 17 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαριτίμα»	45	7160	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 20 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	έφθ. Λάνκος 25 'Ιουλ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλιμέ»	42	7236	έφθ. Βαγκούνερ 22 'Ιουλ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	έφθ. "Αλεξανδρέτταν 7 'Ιουλ.
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλόριο»	44	7198	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 21 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ (δύν.)	έτ. «Άλας Κρούτσες»	44	7178	άνεχ. Χιροχάτα 24 'Ιουλ. δι' Ινοσίμα
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Σουνταμερικάνα»	35	8072	έφθ. Σάντος 24 'Ιουλ.
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βαλιέντε»	43	10449	άνεχ. Βαλτιμόρην 15 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΒΑΝΜΑΣ (παν. δεξ.)	έτ. «Βάνιμας»	21	7127	εἰς Σπέτζιαν 26 'Ιουλ., ἐπισκευὴ
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Γινερ Αμερικαν»	44	7176	έφθ. Σορέ 21 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Παναμέρικαν»	26	8624	άνεχ. Χαδάνων 21 'Ιουλ. διά Χούστον
ΒΑΡΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Βαπτόρες»	43	7180	διήλθε Τρίνινταν 21 'Ιουλ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάτο»	43	7067	άνεχ. Μάζινος 9 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	έτ. «Καστελλάνα»	45	7290	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΒΕΝΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Οσεάνικας»	43	7244	έφθ. Χάμπτον ρόδος 26 'Ιουλ.
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	άνεχ. Μανλάν 1 'Ιουλ. διά Σασσέμπο
ΒΕΡΑΓΚΟΥΑΣ	έτ. «Ετζέο»	41	796	ἄργει Αμπελάκι 31 'Ιουλ.

ΒΙΒΑ (δεξ.)	έτ. «Βιθάλετ»	18	5576	διηλθε Σουέζ 25 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Βαλπαράισο»	31	8440	έφθ. Άμβούργον 19 'Ιουλ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	έτ. Τραυσεντιτερράνιαν	17	2041	άνεχ. "Εμδεν 22 'Ιουλ. διά Αμβέρσαν, έφθ. 24
ΒΙΤΖΙΔΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Μπέλο»	44	7154	διηλθε Σουέζ 22 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΒΙΤΑΛΙ (λιβ.)	έτ. «Ρίο Μπέλλο»	44	7154	διηλθε Γιβραλτάρ 28 'Ιουλ. διά Τεργεστην
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίος»	42	7076	διηλθε Παναμάν 17 'Ιουλ. διά Γιαβάτα
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούνα»	43	7156	έφθ. Μόδι 16 'Ιουλ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γεροντας»	43	7271	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 16 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρτές»	19	4653	έφθ. Βαλτιμόρην 13 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μονρόδιο»	51	5739	άνεχ. Βομβάρην 25 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μερίντα»	19	5405	διηλθε Λίζαρπτ 17 'Ιουλ. έξι Αμβούργου
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	διηλθε Τρίνινταντ 23 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΓΙΟΥΜΠΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Βαντόμα»	31	9889	εις θέσιν 28 Ν. και 46 Δ. 'Ιουλ. 20 διά Κιουρασώ
ΓΚΕΡΒΑΙ-Σ (δεξ.)	έτ. «Οδερσον Τάνκερ»	43	10448	άνεχ. Χάρμπον 18 'Ιουλ. διά Λίβανον
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρο»	43	7263	έφθ. Ντουγκούν 23 'Ιουλ.
ΓΚΡΗΝΒΙΛΛ (λιβ.)	έτ. «Γουορλντσάιντ»	20	6343	άνεχ. Τακοράντι 26 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουορλντσάιντ»	52	20628	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 26 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΡΝΤ (δ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20600	εις θέσιν 13 Β. και 72 Α. 'Ιουλ. 22 διά Κεελόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ.λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	άνεχ. Πέριντος 25 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. Λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	έφθ. "Αγιου Φραγκίσκου 25 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάνισοκ»	44	7216	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	άνεχ. Τεργεστην 21 'Ιουλ. διά Λίβανον
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξι»	20	6157	διηλθεν "Άγιον Βικέντιον 14 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΔΟΞΑ (λιβ.)	έτ. «Ελληνες άγυρασται	43	7161	έφθ. Βαγκούθερ 13 'Ιουλ.
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρω»	19	812	άργει Μασσαλίαν από 9 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ποινάτα 'Αρένας»	29	6941	άνεχ. 'Αμβούργον 24 'Ιουλ. διά Λουλέα
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)	έτ. «Επολίντο»	16	1977	έμθ. Στανλίουσον 24 'Ιουλ.
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	έτ. «Πετρόλεο»	20	7744	έφθ. Χούλλα 13 'Ιουλ.
ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Στέλλα»	12	3663	έφθ. Βηρυττόν 17 'Ιουλ.
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουερτό Ρίκο»	24	4991	έφθ. Γδύνιαν 22 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	έφθ. Τρίνινταντ 16 'Ιουλ.
ΕΛΕΟΥΣΑ (Κοστ.)	έτ. «Ελληνες άγυρασται	18	629	άργει Πειραιά από 24 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγιος»	21	3345	διηλθε Κολόμπο 12 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έμμ. Γιανουσιάτος	28	6522	έφθ. Μαυρίκιον 27 'Ιουλ. (διά Νεάπολιν)
ΕΛΛΗΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγιος»	10	1484	διηλθε Ιγβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά Μπέλφαστ
ΕΜΑΝΣΙΠΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	έφθ. Νέαν 'Υρκην 24 'Ιουλ.
ΕΜΠΑΙΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Τσέντουρο»	44	7201	έφθ. Καλκούταν 1 'Ιουλ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	έφθ. 'Αμβέρσαν 22 'Ιουλ.
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙ-Ζ	έτ. «Πλουμπόρα»	43	7176	έφθ. Γλασκώβην 10 'Ιουλ.
ΕΝΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγυρασται	52	12500	εις Μπρικενχιντ υπό συμπλήρωσιν
ΕΝΤΟΥΚΕΙ-ΤΟΡ (Λιβερ.)	έτ. ντέ Μάρφιλ	44	7240	διηλθε Τρίνινταντ 21 'Ιουλ. διά Σάντος
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	άνεχ. 'Αμβέρσαν 19 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδος
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιβερ.)	έτ. «Μονρόδια»	52	7600	εις Ούεστ Χάρτελεπουλ υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Είρηνης»	19	2624	άνεχ. Κίγκοστον (Τζαμάικα) 18 'Ιουλ. διά Πόνισε
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ. Γ.	έτ. «Κομάρκα»	45	7151	διηλθε Χονιστούλου 11 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15500	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 18 'Ιουλ. διά Λά Πλάταν
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Βαγκούθερ 14 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν 'Αντωνίο»	45	7176	έφθ. Βαλένθιαν 15 'Ιουλ.
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 20 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ZAN ΚΙΚΗ	έτ. «Μπόνα 'Εσπεράντζα»	19	5950	εις Αλγερίουν από 6 'Ιουν. ζημίαι
ZΑΧΑΡΟΥΛΑ	έτ. «Σόμερτον»	16	665	άργει Σουάντ από 6 'Ιουν.
ZΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνα»	20	5627	διηλθε Κολόμπο 1 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΗΓΚΑ	έτ. «ΝΤΕΛ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. Τάν 17 'Ιουλ. διά Πόρτ Τσόρτσιλ
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7161	άνεχ. Ντεμεράρσον 25 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΘΕΚΛΑ	έτ. «Τρανσμαρίνα»	44	7265	έφθ. Χάμπτον ρόδος 14 'Ιουλ.
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	έφθ. Γένοβαν 19 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	άδ. Σαμωνά	17	1276	έφθ. Μπόστον ('Αγγλίας) 23 'Ιουλ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	διηλθε Πόρτ Σουάν 20 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δεξ. λιβ.)	έε. «Ιντερδόσεαν»	18	7019	έφθ. 'Αμβέρσαν 18 'Ιουλ.
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αντιλλάνα»	28	7350	άνεχ. Κιουρασώ 13 'Ιουλ. διά Μάριελ
ΙΑΕΝΑΟ	έτ. «Σίγκουένα»	43	7163	άνεχ. Σάν 'Αντώνιο 26 'Ιουλ. διά Τοκοπίλλαν
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (Λιβερ.)	έτ. «Ινταλγκό»	43	7194	έφθ. Φιλαδέλφειαν 18 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΑΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	άνεχ. Βάντο 20 'Ιουλ. διά Σιδώνα
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 23 'Ιουλ. διά Βερμούδας, έφθ. 26
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	άνεχ. Οζάκαν 18 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άργει Βαλτιμόρην από 25 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	άνεχ. Χούστον 25 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Μπάχικαν Μπλάγκαν 19 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δύδ.)	έτ. «Μπαζίλη»	17	4719	άνεχ. Ρεσίφ 15 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υδοκην
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	διηλθε Κιουρασώ 19 'Ιουλ. διά Βλαστρίγκευν
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αριόνος»	22	8432	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 21 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκούπιτσα	43	7257	έφθ. Κόμπε 18 'Ιουλ.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	13	7710	άνεχ. Σκουθάπτων 26 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	διηλθε Τρίνινταντ 19 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεδέλη»	05	4298	άνεχ. Τσιτιταβέκιαν 23 'Ιουλ. διά Σφάξ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Βοστώνην 19 'Ιουλ. διά Γουαδελούπην
ΚΑΡΜΑΡ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	άνεχ. Χούλλα 19 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΚΑΡΜΕΝ (όνδουρ.)	έτ. «Μπαζίλη»	18	4647	έφθ. Μπούνερος "Αύρες 14 'Ιουλ.
ΚΑΡΡΕΝΑ	έτ. «Καρρέννα»	21	4507	διηλθε Σουέζ 16 'Ιουλ. διά Ιράν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	άνεχ. Γιοκούσαμον 19 'Ιουλ. διά Καματσί
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. Σ.	έτ. «Δελφίνι»	44	7115	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 18 'Ιουλ.
ΚΑΒΟΛΙΔΑΙ	έτ. «Χάλιττα»	42	7192	άνεχ. Σηπτάτλ 19 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Βαλεντόρ»	44	7124	διηλθε Σουέζ 22 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΚΑΒΟΠΛΑΤΑΝΟΣ	έτ. «Αλάγκουας»	44	7235	έφθ. Σημάττλ 22 'Ιουλίου. Θά μετονομ. «ΛΙΛΙΜΠΕΤ»
ΚΑΒΟΣΤΑΡΑΣ	έτ. «Αραγκόν»	44	7192	άνεχ. Βαγκούθερ 16 'Ιουλ. διά Βομβάρην
ΚΑΒΟΦΡΥΓΕΛΟ	έτ. «Αρίκα»	42	5236	άνεχ. Χάμπον ρόδος 24 'Ιουλ. διά Κρίστομπαλ
ΚΑΛΗ	έτ. «Μάριν»	43	7166	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ.
ΚΑΛΥΓΕΡΑ	έτ. «Καλύνεργο»	42	7178	έφθ. Καρταγένα (Κολομβίας) 22 'Ιουλ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (Λιβερ.)	έτ. «Πλανιάρ»	43	7246	εις Βαγκούθερ από 16 'Ιουνίου. έπισκευή
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Καρνάστιον»	44	7281	άνεχ. Κολόμπο 21 'Ιουλ. διά Ποντίτερρυ
ΚΕ-Ι-Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λιμπέριαν»	44	7281	άνεχ. Λός 'Αντζελες 4 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άργει Βαλτιμόρην από 22 'Ιουν.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κάνιοπος»	41	7579	έφθ. Καράστο 10 'Ιουλ.
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιβ.)	έτ. «Ινταλγκός»	43	7194	άνεχ. "Εμδεν 17 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΑΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κοστ.)	Κ. Ατυχίδης	17	5700	άνεχ. Βρέμπον 18 'Ιουλ. διά Καρλντεγίοιδο
KNOZA	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 26 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
KNOZAKΓΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	έφθ. Ντάρμπατ 16 'Ιουλ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	13	9424	έφθ. Μόντρεαλ 22 'Ιουλ.
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7933	έφθ. Περουδίαν 19 'Ιουλ.
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)	έτ. «Βαλεαρίκα»	44	7229	έφθ. Παλέρμο 18 'Ιουλ.
ΚΟΡΣΑΙ-ΙΡ	έτ. «Αρίστομπα»	43	7167	άνεχ. Σιγκαπούρην 2 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα

ΚΟΡΣΙΚΑ (έπιθ.)	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άργει Κάδιξ από 7 Μαΐου
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7190	άνεχ. Βούδινα 21 'Ιουν. διά Ντουγκούν
ΚΡΥΟΝΕΡΙ	έτ. «Μαλδίνα»	44	7243	έφθ. Ολάκαν 24 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	έφθ. Βαγκούνερ 14 'Ιουλ.
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	έτ. «Ναβάρρα»	44	7165	έφθ. Βαρέμην 12 'Ιουλ.
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	άνεχ. Φόλευ 10 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	διήλθε Σουέζ 24 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Εξπλοραντόρ»	43	7207	άνεχ. Χούστον 8 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΛΕΙΒΑΔΑ (δεξιμ.)	έτ. «Κάλομπρα»	43	7218	διήλθε Ντακάρ 27 'Ιουλ. διά Β. Αμερικήν
ΛΙΜΠΕΡΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	έφθ. Γιοκογάμαν 24 'Ιουλ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Άτλαντικα»	43	7176	διήλθε Σουέζ 24 'Ιουλ. διά Μπάχρεϊν
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπράσαντ»	44	7160	άνεχ. Νάρδικ 12 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΜΑΙΡΗ (λιθ.)	έτ. «Μουρόβια»	49	5841	είς θέσιν 38 Β. καὶ 58 Δ. 'Ιουλ. 23 διά Βαλτιμόρην
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Ταμπόγκας»	19	6040	άνεχ. Πόλη Ερεβίκλαν 20 'Ιουλ. δι' Ολλανδίαν
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Σάν Κάρλος»	17	5924	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 10 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	έφθ. Είδιονμάσουθ 11 'Ιουλ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λατινοαμερικάνα»	11	1234	ΕΠΩΛΗΘΗ είς έφοπλιστάς τῆς Υεμένης
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτρασιαρίνα»	43	7160	διήλθε Πούλο Μπούκον 8 'Ιουλ. διά Φουζίκι
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	άνεχ. Νέας Σκωτίαν 25 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 5 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλα»	20	3326	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 24 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΜΑΡΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	18	5564	εἰς Τεργέστην ἀπὸ 9 'Ιουλίου
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαγκλιβέρας»	20	6109	άργει Τεργέστην ἀπὸ 19 Φεβρ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	έφθ. Χούλλ 18 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ.
ΜΑΡΝΑ	έτ. «Πουέρτο Καμπέλλε»	42	7170	έφθ. "Αγιον Φραγκίσκον 24 'Ιουλ.
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μάροπτορ»	20	7641	άνεχ. Σιμόπον 14 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλιο»	27	6382	παρέμεινεν εἰς Μουφαλάκονε 24 'Ιουλ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	άνεχ. Βογκούνερ ἀπὸ 15 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πρώρας	01	3568	άργει "Αδεν ἀπὸ 11 Μαΐου, ζημίαι. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΜΕΤΤΟΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	έφθ. Φρειρίχσταν 18 'Ιουλ. καὶ Χούλλ 28
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζος»	19	4999	άργει Χάρτλεπουλ ἀπὸ 16 Ιανουαρίου
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	έφθ. Αιμέροναν 20 'Ιουλ.
ΜΟΝΤΕΡΕ-ΙΤΟΡ (δινδ.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 14 'Ιουλ. 1950
ΜΠΑΓΚΟΚ (έπιθ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	8056	διήλθε Θέουταν 15 'Ιουλ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΜΠΑΤΣΙ	έτ. «Πιαμόντε»	43	7176	διήλθε Μανίλαν 27 'Ιουν. δι' "Αγιον Φραγκίσκον
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	έφθ. Πειραιά 15 'Ιουλίου. Άργει
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	16	3528	άνεχ. Λός "Αντζελες 22 'Ιουλ. διά Γκουαγιακίλ
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρρι»	43	7196	έφθ. Παλέρμο 14 'Ιουλ.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	
ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιτσαν	43	7176	έφθ. Ράς Τανούρα 4 'Ιουλ. (είτα εἰς Νταμμά)
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ. «Νέπτουν»	20	3078	έφθ. Γκάρστον 24 'Ιουλ.
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιθ.)	έτ. «Γκλόμπαλ»	44	7248	άνεχ. Κόμπη 15 'Ιουλ. διά Σπάττα
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	διήλθεν "Αδεν 28 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	20	10474	άνεχ. Χάλιφας 27 'Ιουλ. διά Νέαν Ύόρκην
ΝΗΜΕΡΗΣ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Ελληνες ιδιοκτήται	52	11000	εἰς Γκρήνον ύπό συμπλήρωσιν
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Σίτσας	43	7168	έφθ. Φιλιππούβιλ 19 'Ιουλ.
ΝΙΚΗ (λιθερ.)	έτ. «Αλιάντζας	44	7162	έφθ. Πόρτλαν (Ορεγκον) 25 'Ιουλ.
ΝΟΡΑ	έτ. «Αλζόρες»	45	7023	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 15 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Ηστερ Σιφάριγκ	43	7175	έφθ. Νέαν Ύόρκην 20 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Πετρόλεως	52	12500	εἰς Σκωτίαν ύπό συμπλήρωσιν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Ντουμίνικα»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ράδη 21 'Ιουλ. δι' Αιμέροσαν
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	διήλθε Γιβραλτάρ 15 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Σίλετ»	42	7191	διήλθε Τρίνινταν 5 'Ιουλίου διά Λορέντζο Μαρκές
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	διήλθεν Τρίνινταν 5 'Ιουλίου διά Λορέντζο Μαρκές
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	άνεχ. Καλκούταν 27 'Ιουλ. διά Γάνδην
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Αιμέροσαν 22 'Ιουλ.
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	διήλθε Πανασάν 19 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν	31	8236	άνεχ. Καράτσι 17 'Ιουλ. διά Τσιτταγκόκυ
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	35	7293	έφθ. Σιδώνα 21 'Ιουλ. καὶ ἄνεχ. 23
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπτός»	44	7244	άνεχ. Ιμπιγκαμ 28 'Ιουλ. διά Σάλτεντ
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ελληνες άγυροςτατοί	44	7175	άνεχ. Ταμασάνη 24 'Ιουλ. διά Μανακάρα
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	έφθ. Χάλιφας 16 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βέροντες	43	7246	εἰς Κάρδιφ ἀπὸ 29 'Ιουνίου ἐπισκευὴ
ΟΛΑΓΑ	έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	έφθ. Νέαν Υόρκην 20 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	48	11298	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17720	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 27 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17722	άνεχ. Περσικὸν Κόλπου 22 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κορρίεντες»	45	10448	άνεχ. Φόλευ 25 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17722	άνεχ. Περσικὸν Κόλπου 25 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17724	άνεχ. Περσικὸν Κόλπου 26 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	13019	άνεχ. Σιγκαπούρων 24 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ. Ι-Μ	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17724	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 19 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΟΜΗΡΟΣ (δεξιμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	εἰς θέσιν 26 Β. καὶ 47 Δ. 'Ιουλίου 23 διά Κιουρασῶ
ΟΝΤΒΑΡ II	έτ. «Μιραφλόρα»	18	1852	έφθ. Βαλτιμόρων 20 'Ιουλ.
ΟΥΜΡΑΝ (Κοστ.)	Κ. Ατυχίδης	10	2439	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 23 Νοεμ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	'Αλέξ. Γούναρης	19	5701	άνεχ. Αιματερούταν 24 'Ιουλ. διά Χαβάνων
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Ντονόζος»	44	7210	άνεχ. Βαλτιμόρων 24 'Ιουλ. διά Γιαδάτα
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκινλά	43	7176	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 23 'Ιουλ.
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ίρκαρ»	20	3280	έφθ. Καλκούταν 7 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπτρι»	17	992	διήλθεν Γιβραλτάρ 26 'Ιουλ. δι' "Αγιον Βικέντιου
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Λός "Αντζελες 13 'Ιουλ. διά Γιασδάτα
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ιντερνάντιονάλ»	44	7210	άνεχ. Κεελόγκ 5 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 8 'Ιουλ.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναυ. -Ευρωπέα»	19	5555	έφθ. Γλαστράνη 19 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. Αδελαΐδα 25 'Ιουλίου
ΠΑΤΣΕΣ	έτ. «Πλάθη»	26	5937	διήλθε Πούλο Μπούκον 20 'Ιουλ. διά Μόζι
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σάμποκ»	44	7166	έφθ. Νέαν Ύόρκην 24 'Ιουλ.
ΠΕΛΟΨ (λιθερ.)	έτ. «Σάμποκ»	45	7148	διήλθε Τρίνινταν 11 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανέτρον
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	έφθ. Νέγυ Ύόρκην 10 'Ιουλ.
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7190	εἰς θέσιν 29 Β. καὶ 28 Δ. 'Ιουλ. 11 διά Λάς Πιέντρας
ΠΟ-Ι-ΝΤ ΚΛΗΑΡ	έτ. «Μπελλασίστο»	20	7777	άνεχ. Ρόττερνταν 25 'Ιουλ. διά Χάμπτον ράδη
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λάδ Πλάτα»	44	7163	άνεχ. Σάν Αντόνιο 18 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιθερ.)	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	44	7223	έφθ. Σύρου 23 'Ιουλ.
ΠΟΥΚΟΥΛΑΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	εἰς θέσιν 29 Β. καὶ 28 Δ. 'Ιουλ. 11 διά Λάς Πιέντρας
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενβενίντο»	19	5055	άνεχ. "Αδεν 22 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Σούντ Αμέρικα»	14	4823	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 16 'Ιουλ.

ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7192	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 18 'Ιουλ.
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιθερ.)	έτ. «Θρή Στάρς»	19	8374	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλίου
ΡΕΑ	έτ. «Ολίσσπιτο»	21	1387	διηλθε Τακοράντι 20 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	άγει Πειραιά από 10 'Ιουλ.
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Ευτρέσα»	42	7176	διηλθε Χονολουλού 15 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάλε»	20	5686	έφθ. Γένοβαν 14 'Ιουλ.
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	έτ. «Γοργόνα»	31	8205	διηλθε Σουέζ 27 'Ιουλίου διά Περσικόν Κόλπου
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	άργει Άλεξανδρειαν από 22 'Ιουνίου
ΡΙΒΕΡΑ (λιθερ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	άνεχ. Καλκούταν 24 'Ιουλ. διά Γιαβάτα
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ριό Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Λιθέρπουλ 19 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατοσίφικα»	44	7229	άνεχ. Κόμπε 18 'Ιουλ. διά Βαγκούμερ
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	διηλθε Σουέζ 22 'Ιουλ. διά Μπαγκοκ
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κιστανέρα»	21	6448	είς θέσιν 27.7 B. και 50 Δ. 'Ιουλ. 17 (διαταγάς)
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Εσκομπάλα»	45	7151	άνεχ. Λός "Αντέλεες 20 'Ιουλ. διά Αμερικάν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνα»	44	7281	έφθ. Μορμουγκάρο ρόδος 9 'Ιουλ.
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	έφθ. Αινέρερσαν 22 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΑΝΤΡΕΑ	έτ. «Τράνσγουορλτ»	18	5572	άνεχ. Βομβάν 9 'Ιουλ. διά Νορδηγίαν
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άνεχ. Μορμουγκάρο 25 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σομέλγκα»	44	7282	έφθ. Νιούπορτ 24 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιασιδίσα»	23	5374	έφθ. Μίδδλεστμπρο 26 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2088	έφθ. Αγίαν Μαρίναν 26 'Ιουλίου
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7250	είς θέσιν 42 B. και 35 Δ. 'Ιουλ. 23 διά Τεργέστην
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	έτ. «Μάρι ντέλ Σουντ»	43	7264	άργει Ελευσίνα από 12 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	έφθ. Κόμπε 18 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Αγίου Φραγκίσκον 2 'Ιουλ. διά Γιαβάτα
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	43	7118	διηλθε Αλέγειον 20 'Ιουλ. διά Ριτζέκαν
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	έφθ. Βρέμπν 22 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΕΛΕΝΑ	έτ. «Νίκη»	24	3279	διηλθε Θάρσοντεϋ Αϊλαντ 23 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	άνεχ. Μπενισάρα 24 'Ιουλ. διά Σάντερλαντ
ΣΑΝΤΖΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άβιας»	20	2606	άνεχ. Σαντιάγκο 20 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 18 'Ιουλ. διά Λάς Πλάταν
ΣΑΠΙΩ	έτ. «Τέρμασ»	44	7212	άνεχ. Ντεμεράρα 26 'Ιουλ. διά Μόντριλ
ΣΙΑΒΕΙΓ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7116	έφθ. Λονδίνον 27 'Ιουλ.
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	έφθ. Τακοράντι 11 'Ιουλ.
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίριασ»	42	7146	άνεχ. Χάλιφας 24 'Ιουλ. διά Σάντερλαντ
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	άνεχ. Ελευσίνα από 24 'Ιουλ.
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	έφθ. Μανιλλαν 28 'Ιουλ. (διά Καράτσι)
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθ.)	K. Ατυχίδης	25	5136	έφθ. Μόντρεαλ 20 'Ιουλ.
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αίσλος»	43	7199	είς θέσιν 3.48 B. και 105 A. 'Ιουλ. 21 διά Ισπανίαν
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	διηλθε Πόρτ Σουδάν 23 'Ιουλ. διά Καράτσι
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Πινογκάνα»	43	7324	άνεχ. Ζαράτ 14 'Ιουλ. διά Κιουρασώ
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάνι»	41	7111	διηλθε Χονολουλού 25 'Ιουλ. διά Βαγκούμερ
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέττμαρ»	45	7204	διηλθε Τρίνινταντ 24 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνο»	21	7409	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουλ. διά Αγίου Φραγκίσκον
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	άνεχ. Ταρακάν 18 'Ιουλ. διά Βιζαγκαπατάμ
ΤΕΝΙ	έτ. «Βίστα Ντοράντα»	43	7248	άνεχ. Σητάτη 1 'Ιουλ. διά Γιαβάτα, έφθ. 26
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 19 'Ιουλ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	άνεχ. Κόμπε 14 'Ιουλ. διά Αγίου Φραγκίσκον
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκόρντια»	20	3526	άργει Πειραιά από 12 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Ωρόρας	40	10470	άνεχ. Καμπάναν 20 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
TINI (δεξαμ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12300	έφθ. Μόζι 24 'Ιουλ.
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Ημισφαίρι»	44	7246	άνεχ. Λάγκος 23 'Ιουλ. διά Φρητάσουν
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (λιθ.)	έτ. «Άντρας»	44	7216	έφθ. Αλεξανδρειαν 21 'Ιουλ. και Πειραιά 30
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	έφθ. Τρίνινταν 4 'Ιουλίου
ΤΡΑΙ-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οριέντε»	38	10455	διηλθε Κολομβίαν 13 'Ιουλίου διά Ντεμεράρα
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	είς θέσιν 10455
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Τρίνιτι»	10	3649	έφθ. Πόρτ Σουδάν 22 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΤΡΟΥ-Υ (δύνδ. δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	21	8206	άνεχ. Λάγκος 23 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα Αμερικά»	43	7176	άνεχ. Βαγκούμερ 17 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλλαρ»	44	7060	άνεχ. Κίγκαστον (Τζαμάικα) 25 'Ιουλ. διά Κιουρασώ
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7132	έφθ. Λίβερπουλ 18 'Ιουλ. διά Σαϊγκκόν
ΦΑΟΥΣΤ	έτ. «Ακαπούλκο»	43	6379	έφθ. Μερσίναν 24 'Ιουλ. διά Σαϊγκκόν
ΦΑΣΣΑ	έτ. «Ρίο Αμάντο»	43	7265	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 23 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΦΗΑΡΛΕΣ (δεξ.)	έτ. «Μιράντα»	27	6023	άνεχ. Κάλινγκτον 9 'Ιουλ. διά Κιουρασώ
ΦΟΥΡΥ (δεξ.)	έτ. «Ακαπούλκο»	45	10441	έφθ. Λίβερπουλ 18 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΦΡΑΝΤΑ (Κοστρ.)	Π. Ατυχίδης	42	7009	άνεχ. Μασσαλίαν 24 'Ιουλ. διά Σαϊγκκόν
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	έφθ. Μερσίναν 23 'Ιουλ.
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7127	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 16 'Ιουλ. διά Ντεμεράρα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	διηλθε Ήστ Λόντον 9 'Ιουλ. διά Πλάταν
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσοτσεάνικο»	42	7175	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλ. διά Βασόραν, έφθ. 24
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουλ. διά Νέαν Σκωτίαν

Telef: 82226  
Part. 412905

Cable Address: LENICA

## STAMATIOS ELEFTERIU

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

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

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.