

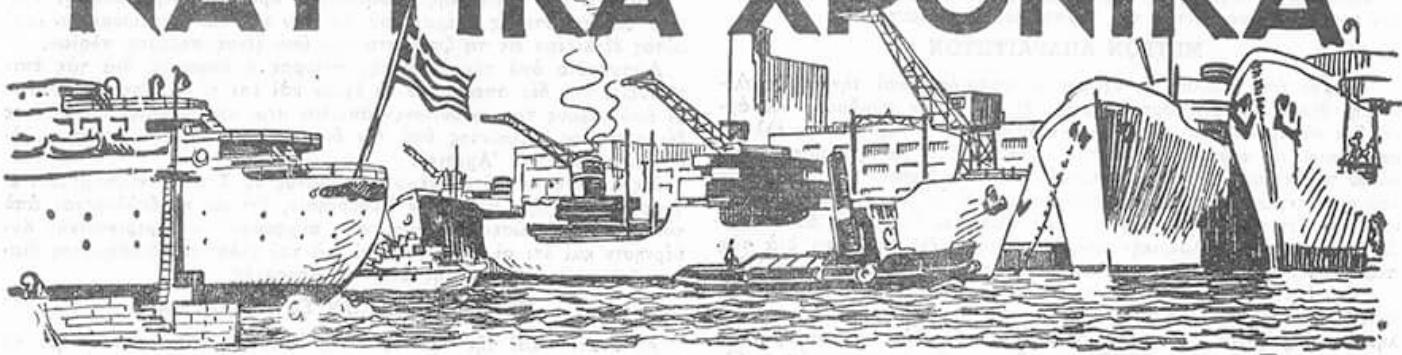
NAYTIKA XRONIKA



1η Αυγούστου 1961

Αρ. Φύλλου 628/387

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ.



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 628/387

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΟΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΡΙΑΙΓΥΣ
1 ΑΥΓΟΤΕΤΟΥ 1961

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ο ΔΕΚΑΛΟΓΟΣ

"Ημεροβιτήσαν από τους άρμοδίους του 'Υπουργείου αι «έκκρεμότητες» περὶ δῶν τὸ σημείωμα τοῦ προηγουμένου τεύχους μας. Θὰ χρειασθῇ, λοιπόν, νὰ ἀποτιμήσωμεν τὰς κυριωτέρας ἔξ αὐτῶν. Τρέφομεν τὴν ἐλπίδα, ὅτι ἡ ὑπόμνησις θὰ προκαλέσῃ καὶ τὴν δραστηριωτέραν ἐνέργειαν. Πρέπει — ἀνάγκη ἐπιτακτικὴ εἶναι — ὅπως αἱ ἔκκρεμότητες αὐταῖ, ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ, καταληθῇ ἡ προσπάθεια νὰ ἐκλείψουν. Αἱ πλεῖσται, ἄλλωστε, ἔχουν μελετῆθη ἀπὸ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου, ἔχει λάβει γνῶσιν τῶν ἀποφασίσθεντων μέτρων ὁ κ. 'Υπουργός, διὰ τίνας δ' ἔξ αὐτῶν ἔχει παράσχει κατὰ καιρούς καὶ τὴν διαβεδαίωσιν του, ὅτι θὰ τύχουν τῆς προσηκούσης ρυθμίσεως.

"Ἐν συντομίᾳ, βεβαίως, θὰ ἀπαριθμήσωμεν τὰ ζητήματα, ποὺ ἀναμένουν ἀπὸ χρόνου μακροῦ — ἔτῶν ὀλοκλήρων — τὴν πρωθησιν. Εἰναι σημαντικὰ διὰ τὸ πλοίο καὶ τοὺς ἀνθρώπους του. Αἱ στήλαι αὐταὶ ἐπανειλημμένως ἥσχοληθήσαν ἐπ' αὐτῶν. Δὲν χρειάζεται, συνεπῶς, παρὰ ἡ ἀπάριθμησίς των. Πλήρη δεκάλογον ἀποτελοῦν.

Καὶ ἔχομεν:

1. Τὸ τεράστιον πρόβλημα τῆς Ἐλλιπούς καὶ ἀντικανονικῆς συνθήσεως. Ἀπὸ διετίας ἐπιμόνως προβάλλεται. Ταλανίζει τὴν ποντοπόρον ναυτιλίαν περισσότερον παντὸς ἄλλου. Μᾶς λέγουν: «Τελεῖ εἰσέτι εἰς τὸ στάδιον τῆς μελέτης». "Ἄν σμως ἔλειπναι αἱ κατὰ καιρούς ὑπομνήσεις τῶν στηλῶν αὐτῶν καὶ ἡ ὁμολογούμενά καλὴ θέλησις τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας, θὰ είχε καὶ τὸ θέμα αὐτὸν παραπεμφῆ εἰς τὰς καλένδας.

"Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως ἔλαβε γνῶσιν αὐτοῦ ἀπὸ συνομίλιαν του εἰς τὴν Νέαν 'Υδρην μὲ τὸν ἐφοπλιστὴν κ. Κώσταν Λεμονί.

2. Τὴν τροποποίησιν τοῦ νόμου περὶ ἐλέγχου τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων. Ρητὴν πρὸς τοῦτο ὑπόσχεσιν ἔδωσε πρὸ διετίας ὁ κ. 'Υπουργός εἰς ἐπιτροπὴν ἐφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου. "Ἐκτοτε, σμως, δὲν ἡ σχολήθῃ καν ἐπὶ τοῦ θέματος. Αἱ ὑπομνήσεις δὲν ἐλείφαν.

3. Τὴν θεσμοθέτησιν τῆς εἰδικῆς ναυτικῆς ἑταῖριας. 'Επιμόνως, πρὸ τριετίας, ἔχητη ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς. 'Απεκρούθη τὸ καταρτισθὲν σχέδιον ἀπὸ τὸν τότε Γενικὸν Γραμματέα τοῦ 'Υπουργείου κ. Ποταμιάνον. Οὐδεμία αὖτε ἀνέλθη φήμη προσπάθεια. Τὸ αἴτημα ἀγορεύεται, παρὰ τὴν προέχουσαν σημασίαν του. Πρέπει νὰ τακτοποιηθῇ ἡ ἀλληλική πλοιοκτησία, ἡ φερομένη ὑπὸ τὰς ποικιλονύμους «κομπανίας ναυδιέρας».

4. Τὰ ζητήματα τῆς ὑγιεινῆς τῶν πληρωμάτων (έδεσματολόγιον, σύνστασις ὑγειονομικῆς ἐπιτροπῆς καὶ στατιστικῆς ἀσθενειῶν) προεβλῆθησαν ἀπὸ ειδικούμενους ἐπιστήμονας καὶ ἀπὸ τὰς «Ναυτικὰ Χρονικά». Συνεζητήθησαν μὲ τὰς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας. 'Εκριθήσαν ἄξια προσοχῆς. Προώθησις δὲν ἐπεσημάνθη. Παρεμερίσθησαν.

5. Τὴν ἀναδιάρθρωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου — ἡ κρατούσα χρονολογεῖται ἀπὸ τριακονταετίας — καὶ τὴν κατάρτισιν νέου ὀργανισμοῦ, ἀνταποκρινούμενου εἰς τὸ ἔργον τῆς ἐπιτροπῆσεως τῆς μεγάλης πλέον ἐλληνικῆς ναυτιλίας.

Φροντὶς δὲν κατεβλήθη διὰ τὴν ἀναδιάρθρωσιν ὅσον καὶ τὸν ὀργανισμὸν. 'Ος δικαιολογία προβάλλεται ἡ ἀνεπάρκεια τῶν στελεχῶν, ἐνῷ είναι γνωστόν, ὅτι καὶ μετὰ τὴν προβλεπόμενην αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, περισσότεροι δὲν θὰ ὑπάρχουν διὰ τίνα ἔτη. Μὲ τὰ ἡδη στελέχη θὰ πρέπει, συνεπῶς, νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας των αἱ ὑπηρεσίαι.

Καί, σμως, αἱ ἐπανειλημμέναι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ αὐτῶν τῶν ὑπηρεσιῶν παραγόντων τοῦ 'Υπουργείου ὑποδείξεις εἰς οὐδὲν ἵσχουσαν, ἵνα ἡ κρατούσα κατάστασις βελτιωθῇ. 'Η Ναυτιλία δὲν ἐξυπηρετεῖται ὅσον τὰ ἔπειτε καὶ τὸ προσωπικὸν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου τολαιπωρεῖται. "Άλλαι μὲν ὑπηρεσίαι κινοῦνται ὑπὸ τὸν πλέον ῥάβδυν μούρην καὶ ἄλλαι ὑφίστανται τὴν ισχυράν πίεσιν τῶν καθημερινῶν ἀναγκῶν.

6. Τὴν ἀποχώρησιν τῶν ἀνωτέρων ἐκείνων στελεχῶν, ὅσα ἔχηντλη-

σαν ἡδη τὸ κάθε ὥριον ὑπηρεσιακῆς ἀποδόσεως καὶ τὴν μετεκπαίδευσιν τῶν νεωτέρων, ἵνα ἐπαξιωσις ἐξυπηρετήσουν τὰ ὑπερχίλια πλοία μας. Καμία φροντὶς δὲν ἀνέλθη μέχρι τούδε καὶ διὰ τὸ ζῆτημα αὐτό, ὅπερ, σμως, ἀπαρχόλησεν ὅλους τοὺς ἄλλους κλάδους τῆς κρατικῆς διοικήσεως. Αἱ ὑποδείξεις δὲν ἐλείφαν.

7. Τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας. Συνεπτήθη ἀπὸ τὰς στήλαις αὐτὰς καὶ τοὺς ἔργοτικους παράγοντας ἡ ἀνάγκη τῆς ἐπί βάσεων σταθερῶν συγκροτήσεως τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας, τώρα ποὺ η Ναυτιλία τελεῖ ὑπὸ πλήρη ἀπασχόλησιν. Δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ καταληφθῶμεν καὶ πάλιν ἀπαράσκευοι, ὅπως η κρίσις ἐκοπάσῃ καὶ τάξεις τῶν ἀνέργων πικνωθῶν. Πρᾶξις σωφροσύνης θὰ ήτο ἡ ἀναδιοργάνωσις τοῦ Κεφαλαίου. Τῶν μωρῶν παρθένων ἀκόλουθείται τὸ παράδειγμα. Βλαπτεῖ ἡ ὑπέρμετρος — διὰ νὰ μη εἰπωμεν ἡ ἀλογίστος — αἰσιοδοξία. Τὸ ἐπίδομα, πάντως, τῶν 400 δραχμῶν διὰ κάθε ἀνεργού ναυτικὸν είναι πλέον ἀπαράδεκτον.

8. — Τὰ πορίσματα ἐπίσης τῆς ἀπογραφῆς ἡγονοθήσαν. Συνεπτήσαμεν τὴν μελέτην αὐτῶν ἀπὸ εἰδικὴν ἐπιτροπήν. Εἰς τὸ κενὸν καὶ ἡ σύντασις αὐτῆς.

9. Καὶ ἔρχομεθα εἰς τὸ ἀκτοπλοϊκόν. Ποτὲ δὲν ήτο εἰς χειροτέραν κατάστασιν. Καὶ σμως, οἱ ἐν τῷ 'Υπουργείῳ ὁραματίζονται τὴν ἐπίλυσίν του ἡ μᾶλλον ἐνασμενίζονται νὰ πιστεύουν ὅτι τὴν ἐπέτυχον, καθ' ἧν στιγμὴν δὲν κατωρθῶσαν οὐδὲ τὸ ἔτοιμον διάταγμα «περὶ κατὰ γραμμάς καταλληλότητος τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν» νὰ κυρώσουν καὶ ἔφαρμόσουν. 'Εν τῷ μεταξὺ δὲ Ε.Ο.Τ. ὑποκαθιστᾷ τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας. Οἱ παρ' αὐτῷ ἀρμόδιοι πληροφοροῦνται ἀπὸ τὰς ἐφημερίδας πῶν οἱ ἀνειδίκευτοι τοῦ Τουρισμοῦ πλέον — τὸ μη ἐπιλύθεν ἀκτοπλοϊκόν.

10. Καὶ ἔχομεν, τέλος, τὰ ἔκκρεμοντα τὰς ζητήματα τῶν κόστερς, Γράφομεν περὶ αὐτῶν εἰς ἄλλην σελίδα. 'Η ἔκκρεμότης των χρονολογεῖται ἀπὸ μακροῦ.

Κλείομεν τὸν δεκάλογον. 'Υφίστανται, βεβαίως, καὶ ἄλλαι ἔκκρεμότητες ἡσσονος σημασίας. Τὰς ἀντιπαρερχόμεθα.

'Αλλὰ θὰ πρέπει νὰ ἀναφερθῶμεν καὶ εἰς τὰς ἡδη καταρτισθέντα νομοθετήσατα. 'Αναμένουν τὴν κύρωσιν. Χρονολογοῦνται ἀπὸ τριετίας. Μᾶς παρέχεται ἡ διαβεδαίωσις, ὅτι θὰ ψηφισθοῦν ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἡμερῶν ἀπὸ τὴν 'Επιτροπὴν 'Εξουσιοδοτήσεως. Τὸ εὐχόμεδα.

Καὶ θὰ συστήσωμεν, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, νὰ ἔχῃ ὁ κ. 'Υπουργός ὑπ' ὄψιν του καὶ τὸ νομοσχέδιον διὰ τὸ Ν.Α.Τ. 'Ιστορεῖται καὶ αὐτὸς ἀπὸ ἔτῶν. Καὶ διότι δὲν ἐκυρώθη μέχρι τούδε, τὸ Ν.Α.Τ. ἔξακολουθεῖ τὸ τοκογλυφικὸν του ἔργον.

Αύτὰ εἰναι αἱ «έκκρεμότητες». Είναι πολλαῖς. 'Επιβάλλεται τὸ ταχύτερον νὰ τύχουν καποιαὶ τακτοποιήσεως. Θὰ μᾶς συγχωρήσῃ, πιστεύουμεν, ὁ κ. 'Υπουργός, διότι ἐνοχλητικοὶ πλέον κατέτημεν διὰ τῶν συχνῶν ἐπὶ τῶν αὐτῶν θεμάτων ὑπομνήσεων. Τὸ καθήκον μας ἐπιτελούμεν. 'Αδιάλεπτος είναι ἡ ἀνησυχία μας διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Τὴν προσέχομεν καὶ ἐγγυτατὰ τὴν παρακολουθούμεν. 'Εθητεύσαμεν δεκαετίας 'όλας παρ' αὐτῇ, ἡ ὑπόθεσις τοῦ πλοίου κατέστη πλέον διῆπας βίωμα.

'Εν τῇ προασπίσει τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τοῦ πλοίου, τὰς «Ναυτικὰ Χρονικά» συγχάνει καὶ τοὺς φίλους ἀγνοοῦν. Δέχονται καὶ αὐτοὶ τὴν ἐπίκρισιν. Πρέπει νὰ ἔχουν ὑπ' ὄψιν των ὅλων τῆς σκέψεως, ἡ νωχελεία τῆς ἐνεργείας, ἀλλὰ καὶ ἡ ὑπερασιόδεσμος πρόβλεψις δὲν ἔχουν τὴν θέσιν των προκειμένων περὶ τοῦ ποντοπόρου ἀλληνικοῦ πλοίου, τοῦ ἔχοντος πολλὰ καὶ μεγάλα προβλήματα νὰ ἀντιμετωπίσῃ εἰς τὸν ἀναπτεπταμένον στίθιον, όπου κινεῖται. Καὶ ὁ ρόλος τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, ρόλος στοργικοῦ συμπαραστάτου, ἐγκείται ἀκριβῶς εἰς τὴν ἀδιάλεπτον φροντίδα τῆς ἄρσεως κατὰ τὸ δυνατὸν τῶν δυσχερειῶν, αἰτινες παρεμβάλλονται εἰς τὸν δρόμον τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως

DIABEBAIOSSESIS

Διάθημα τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως πρὸς τὴν Ἀμερικανικὴν ἐγένετο τὰς τελευταῖς ἡμέρας τοῦ Ιουνίου ἐπὶ τῶν σημειουμένων κατ' αὐτὰς ἔξειδεν εἰς τὰ ζητήματα τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων.

Διετυπώτο ἀπὸ τῆς Ἑλληνικῆς πλευρᾶς ἡ ἀνησυχία διὰ τὰς ἐπιπτώσεις, ποὺ δὲν ἀπεκλείετο νὰ ἔχουν καὶ ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων αἱ ἀπὸ μέρους τῶν «γιούνιον» ἀπειλαὶ περὶ «μπούκοτάζ» οἰουδήποτε ξένου πλοίου, τελούντων ὑπὸ τὴν διαχείρισιν ναυτικοῦ γραφείου, ἐδρεύοντος ἐστω ἐν Ἀμερικῇ.

Εἰς ἀπάντησιν τοῦ ἀνώτερου διαβήματος τὸ Σταίητ Νηπάρτμεντ ἐγνώρισεν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν, ὅτι αἱ προβαλλόμεναι ἀπὸ τὸν κ. Χώλλ οὖσαις δὲν εὑρίσκουν σύμφωνον τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν καὶ διὰ αἱ ἀνησυχία, αἱ διὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ διαβήματος διατυπωθεῖσαι, τυγχάνουν τῆς δεούσης προσοχῆς.

TO NAYTIAKON SYNALLAGMA

Αἱ στατιστικαὶ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος διαπιστώνουν ἡδη τὸ ὑψος τοῦ εἰσαχθέντος ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτος κατὰ τὸ 5μηνον τοῦ τρ. ἔτους. «Ἀνήλθε τοῦτο ἐτοῖς 40.1 ἑκατομ. δολαρία, ἀνώτερον κατὰ 10 ἑκατομ. τοῦ ἀντιστοίχου περυσινοῦ πενταμήνου.

Ἄξιοσημειώτον εἶναι, ὅτι ἔξακολουθούν προσδεῖστα τὰ ἐφοπλιστικὰ ἐμβάσματα (17.239.000 δολ.). Τῶν ναυτικῶν, ἀνώτερα εἰναι καὶ αὐτὰ κατὰ 2 ἑκατομμύρια (14.107.000) ἔναντι τῶν περυσινῶν, ὑστερούν, ὅμως, ἀπὸ ἔτους τῶν ἐφοπλιστικῶν. Οφείλεται τοῦτο εἰς τὰς τάξιδες δαστάντας τὰς ἐφοπλιστικὰς διέγκαταστάσεις γραφείων, ἀγοράς ἀκίνητων καὶ τὴν συμμετοχὴν των εἰς χερσαίας ἐπιχειρήσεις.

Δὲν χρειάζεται νὲ ἐπαναλάμβων τὴν ἀποψί, ὅτι σημαντικὰ ποσά τοῦ ναυτεργατικοῦ συναλλαγμάτος διαφεύγουν τὸν στατιστικὸν ἔλεγχον τῆς Τραπέζης, διότι εἰσάγονται ὑπὸ μορφὴν χαρτονομισμάτων παρ' αὐτῶν τούτων τῶν παλινονοσούντων ναυτικῶν ἢ καὶ λόγῳ τῶν διενεργουμένων ἀπὸ τὰ πληρώματα καταθέσεων εἰς ξένας Τραπέζας καὶ εἰς αὐτὰ τὰ Ἑλληνικὰ γραφεία τοῦ ἔξωτερού. Αἱ καταθέσεις αὐτὰς ἀποσύρονται σὺν τῷ χρόνῳ κατὰ τὴν περαμονὴν τοῦ ναυτικοῦ εἰς Ἑλλάδα καὶ ἀναλόγως τῶν ἑδῶ ἀναγκῶν του. Τὸ ναυτεργατικόν, συνεπώς, συναλλαγμα, εἶναι κατὰ πολὺ ἀνώτερον τοῦ βεβαιουμένου ἀπὸ τὴν Τραπέζαν τῆς Ἑλλάδος. «Ἀπλούς ὑπολογισμὸς τῆς μισθοδιστικῆς τῶν ἐπὶ ποντοπόρων πλοίων ἐργαζομένων τὸ ἀποδεικνύει. Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ἡχολημένα ἡδη ἐπ' αὐτοῦ καὶ κατέδεξαν πόσον ὄγκωδες, πολλαπλάσιον τοῦ στατιστικῶν φερομένου ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτος, εἶναι τὸ ἔσοδον ἀπὸ τὴν ἀξιοποίησιν τοῦ μόχου τῶν ναυτικῶν μας. «Οσον ποσοστὸν τοῦ μισθοῦ καὶ ἀν δαπανᾶται εἰς τὴν ξένην, τὸ εἰσαγόμενον εἶναι πάντως μεγαλύτερον τῶν 35 περίπου ἑκατομ. δολαρίων, εἰς δσα ὑπολογίζεται νὰ φέσῃ τὸ ναυτεργατικὸν συναλλαγμα.

Ἄλλα καὶ αὐτὸ τὸ ἐκ τῆς φορολογίας τῶν πλοίων ἔσοδον διαπιστοῦται κατὰ 42% ηδημένον κατὰ τὸ πεντάμηνον τοῦ 1961, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου περυσινοῦ. Καὶ τὸ κονδύλιον αὐτὸ θὰ βαίνη αὐξανόμενον.

Δὲν μᾶς ικανοποιεῖ, ὅμως, τὸ σχετικὸν μὲ τὰς ἐπισκευὰς καὶ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῶν πλοίων συναλλαγματικὸν ἔσοδον, δσον καὶ ἀν εἰναι ηδημένον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1960 (δολ. 2.226.000 ἔναντι 1.697.000). Πολλαπλάσια θὰ πρέπει νὰ εἰσπράττωμεν ἀπὸ τὰς ἐν λόγῳ δύο περιπτώσεις. Δὲν θὰ συμπεριλαμβάνωνται ἀσφαλῶς τὰ ἔξ ἐπισκευῶν ἔσοδα τῶν «Ἑλληνικῶν Ναυτηρείων», λόγῳ τοῦ κρατούντος δι' αὐτὰς διατάρευτον συμβατικοῦ καθεστώτος. Καὶ τὰ ἔσοδα αὐτὰ εἰναι σημαντικά. «Η Οἰκονομία μας, πάντως, τὰ κερδίζει, χωρὶς νὰ βεβαιοῦται στατιστικῶς ὡς ναυτιλιακὸν συναλλαγμα. Απὸ τὴν Ναυτιλίαν προέρχονται καὶ εἰς πίστωσιν τοῦ παραγωγικοῦ της ἔργου θὰ πρέπει νὰ ὑπολογισθοῦν.

Καὶ οὕτω, αἱ προβλέψεις τῶν στηλῶν αὐτῶν ἐδίκαιωθησαν. Τὸ ναυτιλιακὸν συναλλαγμα τῶν ἐκατὸν ἐκατομμύριων δολαρίων, ὅπερ ἀπὸ μακροῦ ἐθεωρήσαμεν ὡς δυνατόν, εἶναι τώρα μία πραγματικότης. «Ἄξιολογον τὸ ἐπίτευγμα. Τὰ 20% τῶν εἰσαγωγικῶν μας ἀναγκῶν καλύπτονται ἀπὸ τὴν πρόσοδον τῆς Ναυτιλίας.

Τὸ ἑδῶ κρατήσασα πολιτικὴ καὶ οἰκονομικὴ σταθερότης καὶ ἡ καλύτερα ἀπασχόλησης τῶν πλοίων συνέτειναν κατὰ πρώτον λόγον.

Πιστεύομεν, ὅτι ἡ ἀπὸ διετίας διαπιστωμένη οὐξησης τοῦ ἐκ τῆς Ναυτιλίας ἀδήλου συναλλαγματικοῦ πόρου θέλει συνεχισθῆ, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσην πάντως, τῆς ἐφαρμογῆς ωρισμένων μέτρων, ἐπὶ τῶν δοπίων ἀλλοτε ἥσχοληθμεν, ἐν καρῷ δὲ θὰ ἐπανέλθωμεν.

Εἶναι, τῷ δοντι, ιδιαιτέρως σημαντικὸν διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας μας τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἐκ τῆς Ναυτιλίας πρόσοδος ἐτέθη ἐπὶ κε-

EFFICIENT AND COMPLETE STEVEDORING

ALL CALIFORNIA PORTS: SAN FRANCISCO, BAY AREA, STOCKTON, LOS ANGELES, LONG BEACH

CALIFORNIA STEVEDORE & BALLAST CO.

GENERAL STEVEDORES - TERMINAL OPERATORS

GENERAL AGENTS

GEORGE CARRAS INC.

17 STATE STREET
NEW YORK 4 N.Y.

CABLES: CARRASBRO

φαλής των λοιπών συναλλαγματικών πόρων. Κατά 56% ηύξενη έναντι του 1958, ένω τα μεταναστευτικά έμβασματα είναι άνωτερα κατά 27%. Και τέλος, το ναυτιλιακό συναλλαγμα έθεσε και υπερέδη το έκ του καπνού προερχόμενον κατό το 5ηνον (37.037.000 τού καπνού έναντι 40.110.000 δολ. της Ναυτιλίας).

Και κλείσιμον τό έπι τού συναλλαγματος σημείωμα, με την γνωστήν σύστασιν: Προσοχή εις την Ναυτιλίαν. Είναι εύπαθης. Αι παρεμβάσεις εις τό έργον της πάση θυσία να αποφεύγονται. Ή σταθερότης τών περὶ αιτήν μέτρων ξεπικούεται.

ΑΙ ΠΡΟ ΤΟΥ Σ.Ε.Ν.Α. ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ

Σωρεία υπόθεσεων ναυαγίων άναμένουν την διενέργειαν τών άνακρισεων και την έκδοσιν τών σχετικών όποφάσεων άπό το Σ.Ε.Ν.Α. Και διότι αι συνεδριάσεις τού Συμβουλίου περιεκόπησαν άπό είκοσιν εις δέκα — κατά λόγον άντιστροφον προς την αύξησιν της Ναυτιλίας μας — αι υπόθεσεις έκκρεμούν και οι άσφαλισται, φυσικά, δὲν πληρώνουν.

Τό Γενικὸν Λογιστήριον έκρινε διά... λόγους οικονομίας, οι πολλαὶ ήσαν αι καταβαλλόμεναι άποζημιώσεις εις τους μετέχοντας τού Συμβουλίου δικαστικούς και άξιωματικούς. Εις τό ήμισυ τάς περιέκοψε και τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας άδιμαρτυρώτας τό έδεχθη.

Άποτέλεσμα: 'Η ταλαιπωρία τών πλοιοκτηών, ή ασκησις έκδιαστικών πιέσεων συμβιβασμού άπό τους άσφαλιστάς, ή κατακραυγή κατά της έλληνικής διοικήσεως, άλλα και ή μεταμέλεια διότι τά πλοία έφερον την Κυανόλευκον.

'Απορίας, δμως, ξεινοί είναι, τό πώς δὲν συγκινοῦνται οι τού 'Υπουργείου της Ναυτιλίας άρμόδιοι διά τόν οικτράν αύτην κατάστασιν και πώς δὲν παρθήσαν τόν προϊστάμενον των ύπουργον γὰρ οπισκεφθῆ τόν συνάδελφον του έπι τών Οικονομικών και νὰ ἀξιώσῃ τήν την άμεσον αύξησιν της πιστώσεως, ίνα τό Σ.Ε.Ν.Α. συνεδριάζῃ συχνότερον και διεκπεραιώσῃ τάς έκκρεμούσας υπόθεσεις.

Θέλουμεν τήν μεγάλην Ναυτιλίαν, άλλ' έχομεν και στοιχειώδεις τινάς υποχρέωσεις έναντι αυτής. 'Η τόση μακαριότης, διὰ νὰ μὴ είπωμεν άδιαφορία, δὲν συγχωρεῖται.

ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Καθυστερούν τάς έκ Πειραιώς, διὰ τής Τραπέζης τής 'Ελλάδος, έμβασματα πρός πλοία εύρισκόμενα εις λιμένας τού κομμυνιστικού μπλόκου. Και ή καθυστέρησις προκαλεῖ ζημίας εις τους πλοιοκτήτας. 'Εκληθησαν περιπτώσεις άναμοντι πλοίων έμφροτων έπι διήμερον — λόγω και τής παρεμπεσούσης Κυριακής — ίνα καταβληθούν αι δαπάναι τού λιμένος (disbursements) και έπιτραπή ο άπόπλους. 'Η υπηρεσία τού έδω ύποκαστοστήματος της Τραπέζης πράττει οι, εις αύτην άποκετει διά νὰ διευκολύνη τά έφοπλιστικά γραφεία. Οι ισχύοντες, δμως, έσωτερικοί κανονισούν τής Τραπέζης δὲν έπιτρέπουν τάς περαιτέρω διευκολύνσεις. Θά πρέπει τά μέων κλήριγκ έμβασματα νὰ τύχουν τής έγκρισεως τού Κεντρικού και ή έγκρισις συχνά χρειάζεται χρόνον, πέραν τού 24ώρου.

'Η έξειρεις προσφοράτορουν τρόπου έξυπηρτήσεως τών πλοίων έπιβάλλεται. 'Ας τόν υπόδειξουν οι ίθυνοντες τό έδω ύποκαστότημα πρός τους εις τό Κεντρικού προϊσταμένους των. 'Ολίγη κατανόησις τής άναγκης προϋποτίθεται. Θά τήν συναντήσουν άναμφισθήτητως. Δὲν θά πρέπει αι γραφειοκρατικαί διατυπώσεις νὰ παρεμποδίζουν αύτήν την κίνησιν τών πλοίων.

ΠΑΡΑΜΕΡΙΖΕΤΑΙ Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ

'Εκληθησαν παρά τών άρμοδιων τού 'Οργανισμού Τουρισμού — κ.κ. Τσάτσου και Πλυτά — οι έφοπλισται τής έπιβατηγού ναυτιλίας διὰ νὰ τοίς άνακοινώσουν τά περὶ παραγγελίας τών δύο έπιβατηγών - διχματαγωγών. Να τά άγοράσουν τοίς υπέδειξαν μὲ δανειστικά διευκολύνσεις. Δεκατές δάνειον διά τό 40% τής άξιας των, τόκος 4% — είτε ένιν κοινοπραξία είτε και χωριστά.

'Ετονίσθη πρός αύτούς: «'Αν τώρα τά πάρετε έχει καλῶς. 'Αλλως ή Κυβέρνησις θά χωρήση εις τήν ναυπηγείαν των διά λογαριασμών της. Θά τά έκμεταλλευθή ο Τουρισμός άπευθείας και δὲν θά δεχθή εις τό μέλλον οίανδηποτε πρότον πρός πώλησιν».

'Ας σημειωθῇ, οι τά σκάφη θά είναι γύρω τών 2.500 τόν. γκρός και οι 18 προσφορά, ποὺ ύπεβλήθησαν άνασφέρουν τιμήν 2.7 — 4.45 έκατομμυρία δολλάρια δι' έκαστον. Εύθηνότεροι είναι οι Γερμανοί. Τά 'Ελληνικά Ναυπηγείων έξητον 3.2 έκατομ. δολ. ένι συνεργασία μὲ τά ναυπηγεία τής Δουνκέρκης, άτινα, ώς γνωστόν, κατεσκευ-

ασαν τό 'Εγγνατία.

Δὲν έλειφαν, βεδαίως, οι έφοπλισται νὰ διατυπώσουν τάς σκέψεις των. 'Υπηγορεύοντο άπό τήν γνώσιν τών πραγμάτων. 'Από τήν συζήτησιν άπεκαλύφθη, οτι τεχνικο-οικονομική μελέτη, διασαφήνιζουσα τά τής έκμεταλλεύσεως και τής άποδόσεως τών σκαφών δὲν κατηρτίσθη. Εις τά κουτουρού παραγγέλλονται. Κατηγορηματικός θά είναι οι ζημίαι — αι σοδαραι και άναποθεύκτοι καθ' ήματς. Κυρία επιδίωξις τού Τουρισμού.

Ούδεν τό συγκεκριμένον άπό τήν σύσκεψιν προήλθεν ούτε και άνεμεντο. 'Η Κυβέρνησις έλαβε γνώσιν τών έφοπλιστικών άποφενών. Εις αύτήν έναπόκειται νὰ άποφασίσῃ. Και ή άποφασίσης της φαίνεται νὰ είναι ειλημμένη. Θά παραγγείλη τά σκάφη. Κάθε έπιφύλαξις διά τό έπιζημιον τής έκμεταλλεύσεως των άπό τό Κράτος, παραμερίζεται. 'Άγνοείται άκομη και ή διαταραχή πού θά προείρχετο εις τήν τακτικήν έξυπηρέτησιν τών έσωτερικών θαλασσών συγκοινωνιών.

"Ας έλπισωμεν, δμως, οτι σωφρονέστεραι σκέψεις θά έπικρατήσουν τελικώς. Ούτε τό άκτοτλοϊκόν πρόβλημα έπιλύεται διά τών άνεματιστών επούδη άποφάσεων ούτε και ο Τουρισμός θετικώς έξυπηρετείται.

ΕΔΩ ΝΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΘΟΥΝ

Και άφοῦ, τέλος, ή κατασκευή τών δύο έπιβατηγών - διχματαγωγών άπεφασίσθη, ής προληφθή, τούλαχιστον, ένα άκομη σφάλμα. 'Ας μη διοθῇ ή παραγγείλα εις ένοντας. 'Ας τήν άναλάσουν τά 'Ελληνικά Ναυπηγεία.

"Έχομεν ύπ' οφιν μας πλήρη πίνακα τών 18 προσφορών, ποὺ ύπεβλήθησαν εις τόν Ε.Ο.Τ. άπό τά ναυπηγεία — τά ξένα και τά ίδια μας τού Σκαραμαγκά. Αι ζητούμεναι τιμαὶ κυμαίνονται άπό τά 2.720.000 δολ. διά τό κάθε σκάφος έως τά 4.452.000 δολ. Αι εύθηνότεροι προσφοραι προέρχονται άπό τά γερμανικά ναυπηγεία. 'Η πλέον ύψηλη άπό τά άγγλικά Samuel White.

Θά πρέπει, δμως, διά τήν έκτιμησην έκάστης προσφοράς νὰ ληφθοῦν ύπ' οφιν και αι τεχνικαὶ λεπτομέρειαι τής κατασκευής τών σκαφών, ήτοι αι διαστάσεις αύτῶν, ή δύναμις και ο τύπος τού πρωστηρίου συστήματος, ή διαρρύθμισης τών θέσεων, ο τρόπος πληρωμής, αι παρεχόμεναι πιστωτικαὶ διευκολύνσεις και ο χρόνος παραδόσεως, άλλ' άκομη και ή ειδίκευσις τού ναυπηγείου. "Όλα αύτα είναι τά πέραν τής τιμῆς βασικά κριτήρια.

Τά δύο λ.χ. γερμανικά ναυπηγεία, τά προσφερόμενα εις εύθηνοτέρων πως τιμήν νὰ κατασκευάσουν τά σκάφη δὲν είναι έκ τών γνωστοτέρων και τών εύρυτέρας δραστηριότητος. Τού ναυπηγείου Almiko τής Δ. Γερμανίας — όχι γνωστού εις τούς πολλούς — ή τιμή είναι ή κατωτέρα άλων (10.880.000 μάρκα), μὲ έξοφλησιν τών 50% δι' έλληνικών γεωργικών προϊόντων. Μηχαναὶ δύν τύπου Deutz 2.100 ήππων. Αι διαστάσεις: Μήκος άλικον 93 μέτρα, μεταξὺ καθέτων 84.5, πλάτος 16, βύθισμα 4.55. Ταχύτης 16 μιλ. Έπιβάται 700, αύτοκίνητα 80. Τού έτέρου γερμανικού, δευτέρου κατά σειράν εις τιμήν, τού Schlicker Werft τού 'Αμβούργου, ή προσφορά άναφέρεται εις κόστος 3.230.000 δολ. δι' έκαστον τών δύο πλοίων (διά τό έν 3.350.000 δολ.), μὲ πίστωσιν διά τά 70% πρός 6½ εις 20 έξαμηνισάς δόσεις. Προσφέρεται νὰ κατασκευάσῃ σκάφη μακρύτερα (103.15 μέτρων εις άλικον μήκος και 90 μέτρα μεταξὺ τών καθέτων), μὲ πλάτος 16 μέτρων, βύθισμα 4.6. Μηχαναὶ δύν ούχι γνωστού τίνος τύπου (Oewpielstic) 3.300 ήππων εις τάς 320 στροφάς. Ταχύτης 17 μιλ. Λίσιν περιωρισμένη και τού ναυπηγείου τών ή δραστηριότης, έν συγκρίσει πρός τά μεγάλα γνωστά γερμανικά ναυπηγικά συγκροτήματα τού Κιέλου, τής Βρέμης και τού 'Αμβούργου.

Τρίτη τάσσεται τά σειράν προσφορά έρχεται τών γνωστών ισπωνικών ΝΝΟ, μὲ τιμήν μὲν έλοφρως χαμηλοτέρων τού δευτέρου γερμανικού (3.192.000 δολ. διά τά δύο σκάφη) και 70% πίστωσιν έπιτασθή πρός 6%, άλλα προσφέρονται νὰ κατασκευάσουν σκάφη μήκους μεταξὺ τών καθέτων 83 μέτρων, (πλάτος και βύθισμα τά αύτα) διά 500 έπιβάτας, 30 — 40 αύτοκίνητα, μὲ μηχανάς τύπου MAN, ισπωνικής κατασκευής 2.250 ήππων. Προβλεπούμενη ταχύτης 17 — 16 μιλία.

Και άμεσως μετά τάς αΐνω τρεῖς προσφοράς, μὲ έλαχίστην διασφοράν εις τήν τιμήν, άλλα μὲ πλείστα σσα αι πλεονεκτήματα έρχεται ή τών ίδιων μας «'Ελληνικών Ναυπηγείων». Προσφέρονται νὰ κατασκευάσουν δύο άσφερα σκάφη, τό πρώτον άντι 3.337.000 δολ. και τό δεύτερον άντι 3.190.000. 'Εάν τό έν διά τήν ταχυτέρων παράδοσιν κατασκευασθή εις τά γαλλικά ναυπηγεία, τά ναυπηγήσαντα τό 'Εγγα-

EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

MONTREAL, SOREL, THREE RIVERS, QUEBEC, HALIFAX, ST. JOHN, CHURCHILL
AND ALL CANADIAN PORTS IN GREAT LAKES

GENERAL AGENTS:

GEORGE CARRAS, INC.

17 STATE STREET

NEW YORK 4, N.Y.

CABLES: CARRASBRO

τία», με τὰ ὅποια τὰ ιδικά μας συνεργάζονται, ζητοῦνται δολ. 3. 200.000.

Τὸ πρωστήριον σύστημα θὰ είναι δύο μηχαναὶ κατασκευῆς τῶν ἐργοστασίων MAN, 2.500 πόπων εἰς τὰς 300 στροφάς. Ταχύτης 16 μίλ. Μήκος διλκὸν 90 μέτρων, μεταξὺ τῶν καθέτων 81.9. Πλάτος 16. Βύθισμα ἔμφορτον 4 μέτρων. Πληρωμὴ τὸ ημισυ εἰς δροσχμάς. Παράδοσις τοῦ πρώτου ἑντὸς 18 μηνῶν καὶ τοῦ δευτέρου ἑντὸς 22 μηνῶν.

Αὐταὶ είναι αἱ πλέον συμφέρουσαι προσφοραὶ. Αἱ ἄλλαι ὀφίστανται πολὺ, χωρὶς πλεονέκτημά τι εἰδίκον. Προέρχονται, ὅμως, ἀπὸ μεγάλα ξένα ναυπηγεῖα, γνωστὰ διὰ τὴν ἀπόδοσιν των, καὶ ἀντίθεσιν πρὸς τὰ δύο γερμανικά, με τὰς χαμηλοτέρες τιμάς.

Δὲν τίθεται ἐν ἀμφιβόλῳ, ὅτι προτιμήτεα είναι ἡ προσφορὰ τῶν ιδικῶν μας ναυπηγείων. Εἰς τὴν τιμὴν ἐλάχιστα διαφέρει τῶν τριῶν ἄλλων. Τὸ πρωστήριον, ὅμως, σύστημα είναι γνωστῆς τελειότητος, τὸ καλύτερον (MAN) καὶ ισχυρότερον εἰς ἴπποδυναμιν. Τὸ μόνον προβαλλόμενον μειονέκτημα είναι τὸ μικρότερον μήκος. Καὶ αὐτὸς, ὃν χρειάζεται τὸ μακρύτερον σκάφος, δυνατὸν νὰ διορθωθῇ.

Τὰ εἰδικὰ πλεονέκτηματα τῆς ἐλληνικῆς προσφορᾶς δὲν συζητοῦνται. Καμμία κυβερνητικής, πολὺ δὲ περισσότερον ἡ σημερινή, ἡ τόσα ὑπὲρ τῆς παραγωγικῆς μας ἀναπτύξεως ἐπιτελούσσα, δὲν ἡμπορεῖ νὰ τὰ ἀγνοήσῃ. Καὶ μόνα τὰ πλεονέκτηματα τῆς κατασκευῆς ἀπὸ ἐλληνικᾶς χειρὸς τῶν σκαφῶν, τοῦ γεγονότος ὅτι, χιλιάδες ἐργατῶν θὰ ἀπασχοληθοῦν, ὅτι θὰ ἀποκτήσῃ τὴν περισσότεραν εἰδίκευσιν εἰς τὴν κατασκευὴν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν ἡ νεαρὰ ναυπηγική μας βιομηχανία, ὅτι θὰ μᾶς παραδώσῃ ἡγγυημένας ἀρτίας κατασκευάς — βλέπε τὸ αἰσχος τῶν πλοίων τῶν ίταλικῶν ἐπανορθώσεων — ὅτι θὰ παρακολουθήσουμεν τὰ σκάφη ἑδῶν ναυπηγούμενα, ὅτι θὰ πληρωθοῦν κατὰ τὸ ημισυ εἰς δραχμάς καὶ ὅτι, θὰ προετοιμασθῶμεν πλέον διὰ τὴν ἑδῶν ναυπηγησιν καὶ τῶν ἄλλων προγραμματισμένων ἐπιβατηγῶν, δῆλα αὐτὰ συνηγοροῦν διὰ τὴν προτίμησιν τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» καὶ τὴν προστασίαν τῆς ἔθνικῆς παραγωγῆς.

Ἀντίρρησις ἡμπορεῖ νὰ ὑπάρξῃ; Δὲν τὸ πιστεύομεν. Θὰ ἡτο ἐπιζημία διὰ τὰ ζωτικώτερα τῆς Οἰκονομίας μας συμφέροντα καὶ ὡς τοιούτη θὰ ἐπισύρῃ τὴν ἐπίκρισιν.

ΣΦΑΛΜΑ ΒΑΡΥΤΕΡΟΝ

Προετοιμάζεται, λοιπόν, νὰ ἀναλάβῃ αὐτὸ τὸ ουτό τὸ Κράτος — δ. Ε.Ο.Τ. — τὴν δισχείρισιν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ὑπὸ παραγγελίσιν ιδιοτύπων ἐπιβατηγῶν - δχηματοφόρων σκαφῶν διὰ τὰς νήσους Ρόδουν καὶ Κρήτην.

Τὸ παθήματα δὲν ἔγιναν μαθήματα. Δὲν ἔχησαν, βεβαίως, οἱ γνωστοὶ πολυτράγονες «εἰδίκοι» τοῦ «Οργανισμοῦ Τουρισμοῦ τὰς οἰκτράς ἡμέρας τῆς «Διευθύνσεως Θαλασσίων Μεταφορῶν» οὔτε καὶ ποτὲ ἐπληροφορήθησαν τὴν κατασπατάλησιν τῶν χρημάτων τοῦ Δημοσίου.

Τὸ Κράτος θὰ ξαναγίνη ἐφοπλιστής. Διαθρύπτει, ὁς φάνεται, τὸ ἐπάγγελμα την ἐπιχειρηματικὴν φαντασίαν τῶν περὶ τὸν Τουρισμὸν κινουμένων. Τὰ ὑπότιτο συμφέροντα καὶ οἱ ἀφελεῖς ὑποστηρικταί των ποτὲ δὲν ἔλειψαν ἀπὸ τὸν Τόπον μας!

Καὶ είναι ἡ ἐκμετάλλευσις ἐνὸς πλοίου ἐπιβατηγοῦ δυσχερής, δυσχερεστάτη. Χρειάζεται δρύγανωσιν πολύπλοκον, ἔλεγχον ἐνδελεχῆ, πρόσωπα ίκανὰ καὶ πρὸ παντὸς τίμια. Αὐτὰ είναι δυσεύρετα. Οἱ τρωγλοδύναι ἐλλογεύουν. Η κάθε εἰσπραττομένη δραχμὴ τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου ἔχει πολλὰ στάδια νὰ διστρέξῃ διὰ νὰ φθάσῃ μέχρι τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ταμείου. Ακεραία ποτὲ δὲν φθάνει. Κάτι οπούνει εἰς χειρὸς τῶν πολλῶν ἐνδιαιτώνων παραγόντων τῆς ἐπιχειρήσεως.

Εἶναι καὶ τὰ ἔξοδα περισσότερα διὰ τὸ κρατικῆς δισχειρίσεως πλοίου. Τὸ παρελθόν αὐτὸ μᾶς διδάσκει. Η διαρροὴ εἰς κάθε δαπάνην εἶναι ἀναπόθευκτος. Δὲν λείπει οὔτε ἀπὸ τὰς ἀρτιώτερων ὀργανωμένας ιδιωτικὰς ἐπιχειρήσεις. Καὶ οὗταὶ η κατάχρησις ἐμφιλοχωρεῖ εἰς τὴν ἐπιχείρησιν τοῦ ίδιωτου ἐφοπλιστοῦ, τοῦ πεπειραισμένου, τοῦ ἀδιαλείπτως ἐλέγχοντος, τοῦ ἔχοντος παρ' αὐτῷ συνεργάτας εἰδικευμένους, προσαπίζοντας ὑπωδήποτε τὰ συμφέροντα τῆς ἐπιχειρήσεως ἀπὸ τὴν ὅποιαν ἀποθούν, τί θὰ συμβῇ δρά γε εἰς τὴν κρατικὴν πλοιοκτησίαν;

Φαντασθῶμεν τὴν τραγοδαφικὴν κατάστασιν τῆς κρατικῆς ἐκμετάλλευσεως καὶ τὴν ἀσύστολον καὶ λοπήν — ναί, τὴν κλοπήν — τὴν δροπίσιν, βεβαίως, τελευταῖον θὰ πληροφορθοῦν οἱ ἐπὶ ἀνωτάτου ἐπιπέδου ιθύνοντες, δταν θὰ εύρεθοῦν πλέον πρὸ τοῦ οἰκονομικοῦ ἀδιεξόδου.

Δὲν ὑπερβάλλομεν, οὐδὲ διεκτραγωδοῦμεν καταστάσεις μὲ κάποιαν δόσιν φαντασίας. «Ἔχομεν πρὸ ἡμῶν πρόσφατα παραδείγματα: ζῶμεν ὑποδέσεις, αἴτινες καὶ θεμελιώνουν τὰς ἀνωτέρω παραπτήσεις μας. «Ἄς προσέξουν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ 'Οργανισμοῦ Τουρισμοῦ. «Ἄς ἀγνο-

σουν κάθε ὑποπτὸν εἰσήγησιν περὶ κρατικῆς ἐκμεταλλεύσεως. Πρὶν ἦ προέλθουν εἰς ἀποφάσεις ἀς ζητήσουν τὴν ἔγκυρον γνώμην γνωστῶν ἐφοπλιστῶν, ἐκτὸς ἔτοι τῆς ἀκτοπλοΐας ἐπαγγελματικῶς κινουμένων, ἵνα αἱ ἀποφάσεις τῶν ἀδιαβλητοῖς εἰναι.

Σφάλμα, καθ' ἡμές, ἡ παραγγελία αὐτῶν τῶν ιδιοτύπων σκαφῶν. Τὰ ὄρθιδόζου τύπου θὰ ἐπρεπε νὰ προτιμηθοῦν. Σφάλμα βαρύτερον ἡ ἐποπτεία κρατικῶν ἀποστολῶν ναυπηγησίς των καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ ἀπευθείας παρὰ τοῦ Κράτους δισχείρισις τῆς ἐκμεταλλεύσεως των.

ΠΡΟΣ ΤΟ ΑΔΙΕΞΟΔΟΝ

Μαίνεται κυριολεκτικῶς ὁ συναγωνισμὸς εἰς τὴν Βενετίαν καὶ τὸ Μπρίντιζι μεταξὺ τῶν πολλῶν — πέραν πάσης προσδοκίας πολλῶν — ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν. Ναύλοι ἔξευτελιστικοὶ εἰσπράττονται. «Ο-λοὶ μὲ τὴν «Πύλαρο»!

Τὰ 40 καὶ ὀλιγότερα ἵσως δοιλάρια (πόσα δίνεις;) εἰσπράττονται ἀπὸ τὴν Βενετίαν διὰ τὸ Ἰσραὴλ (τρίτη θέσις μετὰ κλίνης καὶ τροφῆς). Αἱ ἄκατον δραχμαὶ ἀπὸ τὸ Μπρίντιζι διὰ τὸν Πειραιᾶ (τρίτη θέσις)! Κάθε Κυριακήν ἀποπλέουν ἑκεῖθεν πέντε ἐλληνικὰ σκάφη.

Οἱ τουρίσται τῆς κατωτέρας κλάσεως ἔχουν πληροφορθῆ τὸν συναγωνισμὸν. «Εκατοντάδες καταφένουν εἰς τὸ Μπρίντιζι διὰ νὰ ἐπωφεληθοῦν. Πρωτοφανὲς κατάντημα!

Τὰ δύο πορθμεῖα διατηροῦν τὸ ναυλοδόγιον των. Κίνησις εὐτυχῶς ὑφίσταται ἀρκετή. «Οχι, πάντως, δοῦση ἀνεμένετο. 'Υπολογίζεται νὰ μεταφέρουν καὶ τὰ δύο 60 — 70 τὰς θέσεις των. 'Αν οἱ ναύλοι διετηροῦντο εἰς ὑψηλότερα ἐπίπεδα τὰ ταξίδια θὰ σησαν ὑπωδήποτε ἀποδοτικά. Τώρα είναι ἐπιζημια. 'Αμφίδολον ἀν τὸν χειμώνα δύο η τρία σκάφη θὰ κρατήσουν τὰ δρομολόγια των.

Καὶ τὸ μέλλον; Δύσκολον δι᾽ οἵους διαγράφεται, ὃν δὲ πληθωρισμὸς τῶν σκαφῶν καὶ διασταύρωσης συναγωνισμὸς συνεχισθῆ. 'Αναπόθευκτον τὸ οἰκονομικὸν ἀδιέσθιον. Οἱ 'Ιταλοὶ τὸ περιμένουν. Πολλὰ ζημιώνουν καὶ τὰ σκάφη τῆς «Ἀδριατικῶν» ἀπὸ τὴν οἰκτράν αὐτὴν κατάστασιν.

ΠΟΘΕΝ Η ΑΝΤΙΔΡΑΣΙΣ;

Συναγωνισμός, δοῦση, δύνατος καὶ εἰς τὰ τουριστικὰ πλοῖα. 'Επληθύνθησαν καὶ αὐτά. Συμμετέχει, βεβαίως, καὶ δὲ 'Οργανισμὸς Τουρισμοῦ μὲ τὸ «Σεμίραμις». Δεκτὰ τὰ δοῦσα προσφέρονται. Τὸ ναυλοδόγιον δὲν τηρεῖται.

Αποτέλεσμα ἀναπόθευκτον: «Η στάθμη τοῦ ἐλληνικοῦ τουριστικοῦ πλοίου θὰ ὑποβιβασθῇ. 'Η ἐνδιαίτησις θὰ είναι κατωτέρας ποιότητος, ἀνάλογος μὲ τὸν ναύλον, η συντηρηση τῶν σκαφῶν ἐλλιπής καὶ η οἰκονομία εἰς τὰ καύσιμα πιθανὸν νὰ δημιουργήσῃ τὴν ἀκαταστασίαν τῶν δρομολογίων.

Τὸ κακόν, δοῦση, ἔχει καὶ μίαν ἄλλην, ὅχι διαγόνων ἐπιζημίαν, πλευράν. Τὸ εὐθηνόν εἰσιτήριον, τὸ ἐκ τοῦ συναγωνισμοῦ προερχόμενον, ἐπιτρέπει τὴν φύδην - μίγδυν συμμετοχήν εἰς τὰ τουριστικὰ ταξίδια τοῦ οἰουδήποτε. 'Ο συγχρωτισμὸς πάσης καταστάσεως, προσλεύσεως καὶ παραστάσεως ἀπότομων, αἱ μὴ ἀποκλειόμεναι ἀπρέπειαι, αἱ παρεγγήσεις καὶ τὰ παράπονα δὲν θὰ λείψουν. Τὸ τουριστικὸν πλοίον είναι μιᾶς θέσεως σκάφος (classe unique). 'Ολοὶ οἱ ἐπιβάται εἰς τὸν αὐτὸν κοινωνήστον σχώρουσα συγκεντροῦνται, δοῦσι εἰς τὴν αὐτὴν αἰσθούσαν συνεστάζονται καὶ εἰς τὰ ίδιας σειρᾶς διαιρείσματα κοιτωνίζονται. Πληρώνουν τὰ δόλια καὶ ἀπολαμβάνουν τῶν αὐτῶν μὲ τὸν ἄλλον ποὺ ἐπλήρωσε τὰ περισσότερα, ἀνέσεων. 'Η δυσφήμησις τοῦ ἐλληνικοῦ τουριστικοῦ πλοίου θὰ είναι η συνέπεια.

Πόθεν δοῦση — διερωτώμεθα — θὰ προέλθῃ η ἀντίδρασις καὶ πῶς;

ΠΛΗΡΟΥΤΑΙ ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΑΝΑΓΚΗ

Θὰ ἀποκτήσωμεν, τέλος, τὸ ἑκπαιδευτικόν, τὸ καταλληλότερον καὶ τὸ εὐθηνότερον. «Ἐναὶ ἀπὸ τὰ ἑκπαιδευτά τελευταίων εἰς τὴν 'Αμερικὴν ναρκαλευτικὰ δηζελοκίνητα ἐκλείσει, ὑπὸ τὴν αἴρεσιν τῆς ἐπιθεωρήσεως, τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας. Εἶναι 500 τόν. γκρός, ἀρίστης κατασκευῆς (τοῦ 1944) καὶ καλῆς συντηρήσεως. 'Εχει δύο μηχανᾶς δηζελεῖς εἰς δύο χωριστὰ μηχανοστάσια, μὲ μειωτῆρας στροφῶν. Προσδίουν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 14 μιλιών.

Η διαρρύθμιση τῶν ὑποφραγμάτων ἐπιτρέπει τὸν κοιτωνισμὸν ὑπερεκατὸν δοκίμων, μετὰ τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν καθηγητῶν. Τὸ σκάφος ἐπιθεωρήθη ἥδη εἰς τὸ Μαϊάμι ἀπὸ τοὺς εὐγενῶς προσφερθέντας κ.κ. Σπύρον Τυπάλδον, Εὐγένιον Παναγόπουλον καὶ τὸν Προξενο-

**TO SAVE TIME-MONEY AND FOR EFFICIENT WORK
ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH
GEORGE CARRAS, INC.**

17, STATE STREET
NEW YORK 4, N.Y.
CABLES: CARRASBRO

FOR ALL PORTS OF: PUGET SOUND - COLUMBIA RIVER - CALIFORNIA - ALASKA - ST.
LAWRENCE RIVER - CANADIAN GREAT LAKES - CHURCHILL - SAINT JOHN - HALIFAX

κὸν Λιμενάρχην τῆς Ν. Υόρκης κ. Μωραΐτην. 'Εκρίθη ύπερκατάλληλον. 'Ο κ. Παναγόπουλος εἰς μακρὰν ἔκβεσίν του προβλέπει λίαν περιωρισμένας τάς ἀνάγκας ἐπισκευῶν, ἵνα τὸ σκάφος ταξινομηθῇ. 'Η ἀγορά του θὰ στοιχίσῃ, περὶ τὰς 140 χιλιάδας δολ., συμπεριλαμβανομένων ὅλων τῶν δαπανῶν τῆς μερίχειας ἑδῶν μεταφορᾶς, καθὼς καὶ τῶν πιθανῶν μετασκευῶν ποὺ θὰ ἐπενθεύσουν εἰς τὸ σκάφος, ἵνα πλήρως ἔξυπητησῃ τὴν ἀποστολὴν του. 'Απαραιτήτως θὰ χρειασθοῦν δύο αὐθουσιαὶ διδασκαλίας καὶ ώρισμένος ἀριθμὸς καμπιών διὰ τοὺς καθηγητάς.

'Απεφασίσθη ἀπὸ τὸ Συμβούλιον Ναυτικῆς 'Ἐκπαιδεύσεως ἡ ειδικὴ ἐνδεξμενὴ ἐπιθεώρησις, ἡ δαπάναις τοῦ πωλητῶν ἔκδοσις τοῦ πιστοποιητικοῦ ναυσιπλοίος καὶ αἱ δοκιμαὶ τῶν μηχανῶν ἐν ὄρμῳ καὶ εἰς δοκιμαστικὸν πλοῦν. Κατὰ προγενεστέραν ἀπόφασιν, τὸ ὄνομα τοῦ ἀειμνήστου Εὐγενίδου θὰ δοθῇ.

Πληρούται, λοιπόν, ἂν τελικῶς τὸ σκάφος ἀγορασθῇ, μία ἀκόμη βασικὴ ἀνάγκη τῆς ἐκπαιδεύτικῆς μας προσπελείας. Καταφανῆς ἡτοῦ ἡ ἐλλειψις τοῦ σκάφους. Προβλέπεται νὰ τὸ ἐπανδρώσουν οἱ μαθηταὶ τῶν σχολῶν — ναυτίλοι καὶ μηχανικοὶ — κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν. Πυρήνα, λίαν περιωρισμένον, μονίμου πληρώματος σκέπτονται οἱ ἀρμόδιοι νὰ διατηρήσουν ἐπ' αὐτῷ καὶ τοῦτο, ἵνα τὰ ἔξοδα τῆς κινήσεως τοῦ εἶναι κατὸ τὸ δυνατὸν ὀλιγώτερα.

Καθ' ὅλον τὸ διάστημα τῶν διακοπῶν τῶν μαθημάτων τῶν σχολῶν οἱ δόκιμοι θὰ ἐπιβαίνουν τοῦ σκάφους καὶ θὰ ἐκτελοῦν ταξίδια εἰς τὴν Μεσόγειον. Πληρεστέρας θὰ ἀποκτήσουν οὕτω τὴν πρακτικὴν ἔξασκησιν. 'Αρτιώτερον θὰ προπαρασκευασθοῦν διὰ τὰ αὐριανά τῶν καθηκοντα.

MATAIOPONOYN

"Έχουν μίαν σειρὰν ὁρθῶν, πλὴν ἀνικανοποιήτων, αἰτημάτων τὰ «κόστερξ», αὐτὰ τὰ πολύτιμα ὄργανα τῆς Οἰκονομίας μας, τὰ δικαιούμενα, πράγματι, περισσοτέρας κατανοήσεως καὶ στοργῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους.

'Ἐπὶ ἔτη μακρὰ ἀγωνίζονται οἱ πλοιοκτήται διὰ νὰ βελτιώσουν τοὺς ὄρους ἐκμεταλλεύσεως τῶν μικρῶν τῶν σκαφῶν. Δὲν τὸ κατώρθωσαν, παρὰ τὸ ἔντονα κατὰ καιρούς, διαβήματα, τὰς συχνὰς διαμαρτυρίας, ἀκόμη καὶ τὰς ἀπεργίας. Οἱ κρατικοί, ὅμως, ἀρμόδιοι δὲν συγκινοῦνται. 'Υπόσχονται διὰ νὰ λησμονήσουν τὰς ὑποσχέσεις τῶν ἐπομένων. Εἰς τὴν σειρὰν τῶν ἐνεργειῶν ποὺ κατεβάλλει η Διοίκησις τῆς ἐπαγγελματικῆς ὄργανωσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν — 150 καὶ πλέον τὸν ἀριθμὸν — ὑπελήθη τελευταίως καὶ πρὸς τὸ Ναυτικὸν 'Ἐπιμελητήριον συνυποτικὸν ὑπόμνημα τῶν ἐκκρεμούντων ζητημάτων. Ζητεῖται η συμπαράστασις τοῦ 'Ἐπιμελητήριου διὰ τὴν ρύμισιν τῶν. 'Υποδεικνύεται συγκεκριμένως ἡ σύστασις ἀπὸ μέρους τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας εἰδικῆς ἐπιτροπῆς πρὸς ἔξετασιν τοῦ ὅλου θέματος τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ φορτηγοῦ. 'Ἐπιδιώκεται η προσαρμογὴ τοῦ ναυλολογίου εἰς τὰ ἔξοδα κινήσεως.

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι η Διοίκησις τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητήριου θὰ προσπάθηση νὰ διεγείρῃ τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ὑπουργείου διὰ τὰ ζητήματα τῶν «κόστερξ». Δὲν ἀμφιβάλλουμεν ἀκόμη, ὅτι τὸ ἐνδιαφέρον αὐτὸς ζωηρὸν θὰ διαδηλωθῇ, ὅταν οἱ ἐκπρότωτοι τοῦ 'Ἐπιμελητήριου καὶ τῶν πλοιοκτητῶν θὰ γίνουν δεκτοὶ παρὰ τῷ κ. ὑπουργῷ, παρισταμένων, ὡς εἰθισται, καὶ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιακῶν του συμβολαίων.

"Ἔως ἐκεὶ τὰ πράγματα θὰ πάνε καλά. 'Αφειδῶς θὰ παρασχεθοῦν αἱ διασεβαιάσεις. 'Αντιρρήσεις ἐπὶ τῶν αἰτημάτων δὲν θὰ προβληθοῦν. Καλοπροσάρτεος η διάθεσις. Πιθανὸν νὰ συσταθῇ καὶ η ἐπιτροπή. 'Οχι διότι χρειάζεται, ἀλλὰ διότι, μέσω αὐτῆς, τὰ αἰτήματα θὰ «τελοῦν ὑπὸ μελέτην», ὅπερ καὶ σημαίνει: «παραπέμπονται εἰς τὰς καλένδας». 'Η ἀναβολή, η μελέτη καὶ η συζήτησις εἶναι τὰ μέσα τῆς τελικῆς ὑπεκφυγῆς. Θετική τις λύσις δὲν θὰ προέλθῃ.

Μὲ ὅλους λόγους: Δὲν πρόκειται τὸ ὑπόμνημα τῆς «Ἐνώσεως 'Ακτοπλοϊκῶν Φορτηγῶν» νὰ ἔχῃ τύχην καλύτεραν τῶν προηγουμένων. Καὶ τούτο διότι λεπεῖ τὴν ἡθελησι τὰς τὴν διόρθωσιν τῶν κακῶν κειμένων. Κατὰ σύστημα χρονίζουν αἱ ὑποθέσεις, «ώριμάζουν», ὅπως πιστεύουν οἱ ιθύνοντες κύκλοι τοῦ ὑπουργείου. 'Οταν δὲ ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων ἐπανέρχωνται εἰς τὸ προσκήνιον, δὲν θὰ λείψουν καὶ τότε αἱ ἀγαθαὶ προθέσεις, μὴ καταλήγουσσαι, ὅμως, εἰς θετικὸν τι ἀποτέλεσμα. Τὰ ζητήματα μένουν ἀνεπίλυτα. Ειδικώτερον, τὰ κυριώτερα αἰτήματα τῶν «κόστερξ» ἀναφέρονται εἰς τὸ θέμα τοῦ ναυλολογίου. Διὰ νὰ φέρουσσεν εἰς λύσιν ἱκανοποιητικήν, ἔξυπακούεται τὸ σύμφωνον καὶ τῶν ὑπουργείων Συντονισμού καὶ Οἰκονομικών. Τὴν συγκατάθεσιν αὐτήν, ἀκριβῶς, κάποιος — καθ' ἡμᾶς ὁ κ. ὑπουργὸς

τῆς Ναυτιλίας — πρέπει νὰ ἔκμαιευσῃ. Καὶ δὲ κ. 'Ανδριανόπουλος δὲν θὰ είναι πρόθυμος νὰ τὸ πράξῃ, ἔστω καὶ ἀνάγνωρίσῃ τὸ δίκαιον τοῦ αἰτήματος. 'Εγγραφον σχετικὸν πιθανὸν νὰ ἀπευθύνῃ πρὸς τοὺς συναδέλφους του. Αὐτὸς προσωπικῶς θὰ ἀποφύγῃ τὴν συζήτησιν. 'Εχομεν κάποιαν πείραν τῆς τηρουμένης διοικασίας.

'Αλλὰ θὰ μᾶς προβλῆῃ: Πρέπει, λοιπόν, νὰ ἔγκατολειφθοῦν αἱ ἐκκρεμούσαι ὑποθέσεις; 'Οχι, βεβαίως. Τούναντίσ, μάλιστα, συνιτώμεν τὰ δυνατά μεταφοράς τῶν σιτηρῶν ἐπιτέθου. Συνιτώμεν τὴν ἀσκησιν ἰσχυρᾶς πιέσεως, τὸν δημοσιογραφικὸν θόρυβον, τὰς ἐντόνους πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν διαμαρτυρίας, ἀκόμη καὶ τὸν παροπλισμόν, ὃν δὲν συναπτήσουν οἱ πλοιοκτήται τῶν «κόστερξ» τὴν κατανόησιν, ἀντὶ τοῦ ἐκκρεμούντα ζητήματα εἶναι ζωτικό καὶ η μῆ πιλυσίς των προκαλεῖ ζημίας ἀνεπανορθώτους, θέτει εἰς κίνδυνον αὐτὴν τὴν ἐπιχείρησιν.

Μὲ τὰς ἐπιτροπάς, τὰς συζήτησεις καὶ τὸ γνωστὸν «ἀφίστε νὰ τὰ μελετήσωμε» τὰ θέματα δὲν ἐπιλύνονται. 'Ας τὸ ἔχουν ὑπ' ὄψιν των οἱ διοικούντες τὴν ὄργανωσιν τῶν «κόστερξ». 'Αλλως ματαιοπονοῦν.

* * *

Εἶχε γραφῆ τὸ ἀνωτέρω σημείωμα, ὅταν ἀκριβῶς ὑπὸ τὴν πίεσιν τοῦ «λούκ-ἄουτ» τὸ αἴτημα τῆς μεταφορᾶς τῶν σιτηρῶν συνήνησεν ἐπὶ τέλους τὴν κατανόησιν τῶν ιθυνότων. Καλὸν παράδειγμα διὰ τοὺς πλοιοκτήτας τῶν κόστερξ. Μόνον ὑπὸ τὴν ἰσχυρὰν πίεσιν τῶν ἐντόνων διαμαρτυριῶν συγκινοῦνται οἱ ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς διαχειρίζομενοι τὰς ὑποθέσεις τοῦ πλοίου.

AKINHTA KAI EPIΣKEVAYI

Πολὺ φοβούμεθα — καὶ τοὺς φόδους μας θέλομεν νὰ μεταδώσωμεν εἰς τοὺς διοικούντες τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμεῖον — ὅτι ἡ κτηματικὴ περιουσία τοῦ 'Ιδρυματος ἀποβαίνει, ως ἐπένδυσις, δισμέραι παθητική. Δὲν είναι, πράγματι, εὐχερές δι' ἓνα ὄργανισμὸν παντελῶς ξένον πρὸς τὰς κτηματικὰς ἐπιχειρήσεις νὰ διαχειρισθῇ τὸσης ἐκτάσεως περιουσίαν εἰς ἀκίνητα, νὰ τὰ συντηρήσῃ κατὰ τὸν οἰκονομικότερον δυνατὸν τρόπον «σᾶπα καλὸς νοικούρυτος» καὶ νὰ κερδίσῃ ἔνα λογικὸν τόκον τῶν κεφαλαίων του. Αὐτὰ είναι καπτῶς δύσκολα διὰ τὸν ιδιώτην. Δυσκολώτατα ἀσφαλῶς, δὲν μη καὶ ἀκατόρθωτα, διὰ τὸ N.A.T. Αἱ ἐπισκέψεις θὰ στοιχίζουν παντοτε περισσότερον καὶ αἱ ἐνοικιάσεις δὲν θὰ ἀποδίδουν τὸ μέγιστον δυνατόν.

'Αφορήμην εἰς τὰς παραπρήσεις αὐτὰς μᾶς παρέχει ἡ πρὸς ἡμέρων ἀποφασισθεῖσα ριζικὴ ἐπισκευὴ τοῦ παλαιοῦ ἐπὶ τὴν ὁδοῦ Σταδίου ἀκίνητου τοῦ 'Ιδρυματος (Μέγαρον 'Εφεσίου). 'Ελήφθη ἀπόφασις νὰ δαπανηθοῦν περὶ τὸ δύο ἑκατόν, δραχμῶν. 'Ο προϋπολογισμὸς κατηρτίσθη ἀπὸ τὴν τεχνικὴν ὑπεροίσιον τοῦ Ταμείου. Διότι, ὅμως, τὸ κτίριον είναι παλαιόν, δὲν ἀποκλείεται τὰ δύο νὰ γίνουν τέσσαρα ἑκατομμύρια. Τὸ πάθημα τοῦ ἀκίνητου τῆς ὁδοῦ Ζαλοκώστα, τοῦ ὅποιού αἱ μέχρι σκανδάλου ἔχισθαι εἰστεντοφόροι τὸν περιστρέφον τὸν ιδιώτην ιδιοκτήτην, πρέπει νὰ γίνη μάθημα διὰ τοὺς διοικούντας τὸ N.A.T. Καὶ αναφέρομεν τὰς ἐπισκευὰς τοῦ ἀκίνητου τῆς ὁδοῦ Ζαλοκώστα, διὰ νὴ εἴπωμεν τι διά τὴν πολυκατοίκιαν τῆς Βάθης. 'Εστοιχίσει καὶ ἔχρονος τόσον η κατασκευὴ της — χωρὶς νὰ είναι καὶ η ἀριτωτέρα — ὥστε νὰ διερωτᾶται τις: Συμφέρει εἰς τὸ N.A.T. η διατήρησις κτηματικῆς περιουσίας, ἀφοῦ καὶ η ἀπόδοσή της αὐτοβαίνει δισμέραι;

Καὶ πρὸς ἀπόδοξειν ἀναφερόμεθα εἰς ὅσα σχετικῶς ἐγράφαμεν, σχολιάζοντες τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ Ταμείου διὰ τὸ 1961. Τὰ ἐπαναλαμβάνομεν: Προεβλέποντα διὰ τὸ 1961 δαπάναι ἐπισκευῶν συντηρήσεως τῶν ἀκίνητων δρχ. 5.315.000, ἐνώ τὸ συνολικὸν ἔξι αὐτῶν εἰσόδημα προϋπελογίζετο εἰς 7.850.000, πλὴν δρχ. 360.000, κατασταλμόνων ἀπὸ τὸ Δημόσιον, διὰ τὴν στέγασιν τῆς κεντρικῆς ὑπηρεσίας τοῦ N.A.T.

Καὶ δεδομένου, ὅτι ἡ κτηματικὴ περιουσία τοῦ Ταμείου ὑπολογίζεται εἰς τὸν προϋπολογισμόν, ως ἀνερχομένη εἰς δρχ. 45 περίτου ἑκατομ., καταντά ἡ τελικὴ ἀπόδοσης ἐκ τῶν εἰς ἀκίνητα ἐπενδύσεων διὰ τὸ 1961, ἀφαιρουμένων ἐκ τῶν προσδόμων καὶ τοῦ φόρου οίκοδομῶν (δρχ. 1.188.450) νὰ είναι ἐλαχίστη, μόλις φθάνουσα τὰ 2.25%, βάσει της τελευταίας ἀποτίμησεως τῶν ἀκίνητων.

Αὐτὴ η ἐλαχίστη ἀπόδοσης μᾶς ὑποχρέωνται νὰ συστήσωμεν τὴν ιδιαιτέρα προσοχὴν εἰς τὰς διασκειρίσεως τῆς κτηματικῆς περιουσίας τοῦ Ταμείου. Πολλὰ δυνατῶν νὰ ἐμφιλωρήσουμεν, ἐν ἀγονίᾳ, βεβαίως, τῶν διοικούντων. Δὲν ἔχουν τὴν εἰδίκευσιν. Καὶ είναι τόσον ἀπροσδιόριστον τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν καὶ τῶν δαπανῶν συντηρήσεως...

Ίσως νὰ ἔπειπε μία διλογιομέλης ἐπιτροπὴ νὰ ἀναλάβῃ τὴν φρο-

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

TEAMED WITH

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENTS:

17 State St. - NEW YORK N.Y. **GEORGE CARRAS INC.**

Cables: CARRASBRO

Διότι αύτός πρέπει νά είναι ο σκοπός της «κοινής δημοπρασίας» των τριών έργων. Νά έπωμισθη μέρος της ολης διαπάνης ο 'Οργανισμός. 'Εκτός, βεβαίως, άν συμβαίνε κάτι τό χειρότερον. 'Εκτός άν η κοινή δημοπρασία πρόκειται νά εύνοηση φίλον τινά ή ήμέτερον. Πολλά λέγονται...

Αξίζει νὰ σημειωθῇ καὶ μία εἰσέτι χαρακτηριστικὴ λεπτομέρεια τῆς ὅλης ὑποθέσεως: "Οχι μόνον θὰ διενεργηθῇ μία δημοπρασία καὶ διά τὴν τρία στιλός, ἀλλὰ" ἐνιαῖος θὰ εἶναι ὁ διαγωνισμὸς καὶ διὰ τὸ οἰκοδομικόν, τὸ μηχανολογικὸν καὶ τὸ ἡλεκτρολογικὸν μέρος τῶν ἔργων. Καὶ ἐρωτᾶται; Ποιος ἀνάδοχος θὰ διαθέτῃ τοιαύτας δυνατότητας, διὰ νὰ ἀναλάβῃ ἐξ ὀλοκλήρου καὶ ἀποκλειστικῶς τὴν ἐκτέλεσιν ἐνὸς τόσου πολυμόρφου τεχνικοῦ ἔργου; Διατί δὲν ἀκολουθεῖται ἡ ὄρθρη διαικασία τῶν προσφορῶν δι' ἕκαστου εἰδος κατασκευῆς καὶ ἐγκαταστάσεως ιδιαιτέρως; Περίεργος ὑπόθεσις. Πολὺ φοδούμεθα, ὅτι ἀπὸ αὐτῆν ὁ λιμὴν καὶ πάλιν θὰ ζημιωθῇ. Ποιὸς, δῆμος, καὶ πῶς νὰ ἀντιδράσῃ;

ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΛΙΕΙΑΝ

'Η Κυβέρνησις σκέπτεται νότια άντιμετωπίση αποφασιστικώς και έντονο συνόλωφ του τό πρόδηλημα τής άλιείας. 'Εξηκριβωμέναι πληροφορίαι φέρουν τὸν κ. Καραμανλῆν αύτοπροσώπων μελετώντα τὴν λῆψιν τῶν ἐνδειγμένων μέτρων διὰ τὴν προσφοράτεραν ἀφ' ἐνὸς ἀξιοποίησιν τῶν ἀλιευτικῶν δινατοτήτων τῆς χώρας καὶ διὰ τὴν ὀρτιωτέρων ἀφ' ἑτέρου, ἐπὶ συγχρόνων βάσεων, ὄργανωσιν τῆς ἀλιευτικῆς ἐπιχειρήσεως. 'Η μεγάλη καὶ κατακόρυφος ἀναπτυξις τῆς ποντοπόρου ἀλιείας, δημιουργηθείσης ἐπὶ τοῦ μηδενὸς ὑπὲ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας κατά τὴν τελευταίαν τετραετίαν, ἀπέκληψεν εἰς τοὺς κυβερνητικούς ἀρμόδιους τὰς πολλὰς καὶ σοδαράς δυνατότητας περαιτέρω ἀναπτύξεως τοῦ παραγωγικού τούτου κλάδου καὶ κατέστησεν ἐπιβεβλημένην τὴν ἐνεργὸν καὶ ἅμεσον κρατικὴν συμπαράστασιν.

“Η κυβερνητική μέριμνα διὰ τὴν ἀλεισίαν, βάσει τῶν ιδίων πάντοτε πληροφοριών, θὰ ἔχαιγγελθῇ ὑπὸ τὴν μορφὴν μακροπόνου προγράμματος, ἀποσκοπούντος εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῶν παλαιῶν καὶ τὴν δημιουργίαν νέων μορφῶν ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἐναλίου πλούτου, διὰ τῆς οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως τῶν οἰκείων ἐπιχειρήσεων καὶ ταύτοχρόνως, διὰ τῆς πλήρους ἀναμορφώσεως τοῦ κρατικού φορέως, τοῦ ἀσκούντος τὴν διοίκησιν τῆς ἀλεισίας.

Συγκεκριμένως άναφέρεται, ότι θὰ ἐπιδιωχθῇ: α) Ἡ ἐπέκτασις τῆς δραστηριότητος τῆς ἀτλαντικῆς ἀλιείας, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ὁργάνωσιν τῆς πρωθεσμῶν τῶν κατεψυγμένων ιχθύων εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας, διὰ τῆς ἰδρύσεως μιᾶς πλήρους καὶ συγχρονισμένης φυκτικῆς ἀλύσεως (ψυγεία καὶ αὐτοκίνητα). β) Ἡ δημιουργία μιᾶς ἀξιολόγου βιοτεχνίας ὁξιοποιεσσών τῆς ἑγχωρίου ἀλιευτικῆς παραγωγῆς (κονσερβοποιία), ἐν συσχετισμῷ μὲ τὴν διαμόρφωσιν πολιτικῆς προστασίας αὐτῆς, γ) Ἡ εύρεια ἀναδιοργάνωσις τῶν ιχθυοτροφείων διὰ τῆς ἐκτελέσεως σειρᾶς ἔργων ἐκ τῶν κονδυλίων τῶν Δημοσίων Ἐπενδύσεων, ε) Ἡ ὄργανωσις τῆς ἀλιείας τοῦ τόνου, στ) Ἡ ὄργανωσις τῆς διτρακοκαλλιεργείας, ζ) Ἡ ἀνάπτυξις τῆς ιχθυοτροφίας εἰς λίμνας καὶ, Η ἐνίσχυσις τῆς παρακτίου καὶ τῆς μέσης ἀλιείας, αἵτινες ἐκσυγχρονιζόμεναι ἀπό τὴν ἀποφινί τῶν μέσων, νὰ δυνηθοῦν νὰ ἐπιτύχουν μείωσιν τοῦ κάστους παραγωγῆς.

Παραλλήλως μὲ τὴν τοιάντην ἐνίσχυσιν τῆς ἀλιευτικῆς ἐπιχειρήσεως, προκειμένου νὰ ἐπιτευχθῇ ή ἀποτελεσματική διεύρυνσις τῆς δραστηριότητος της, η κυβερνητική μέριμνα θὰ πρινάλδῃ δύο εἰσέτι κεφάλαια άναφερόμενα, η προανεφέρθη, εἰς τὴν ὄρθολογιστικὴν ὄργανων τινῶν διοικήσεως τοῦ ἀλιευτικοῦ κλάδου καὶ εἰς τὴν ἔξασφάλισιν τῶν προϋποθέσεων διὰ σοδαρὸν ὑδροβιολογικὴν ἔρευναν εἰς τὴν Ἑλλάδα. Οὕτω θὰ ἀντιμετωπισθῇ τὸ θέμα τῆς ὑπαγωγῆς τῆς ἀλιείας εἰς τὸ ὑπουργεῖον Γεωργίας ή 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, χωρὶς νὰ ἀποκλείεται καὶ η ἀνεξαρτητοποίησις, κατὰ τὸ πόρτυπον τοῦ 'Οργανισμοῦ Τουρισμοῦ, τῆς νῦν Γενικῆς Διευθύνσεως 'Αλιείας, ἀποσταμένης, δῶμας, ἐκ τοῦ ὑπουργείου Βιομηχανίας, ἐνῷ διὰ τῆς ἐπιψφίσεως ἔκκρεμούντος νομοσχεδίου θὰ ἀναδιοργανωθῇ τὸ 'Υδροβιολογικὸν 'Ινστιτούτον, ἐπὶ τοῦ σκοποῦ, δητὸς ἀποτέλεστη τὴν βάσιν τῆς ὅλης προσποθείας διὰ τὴν υστηματοποίησιν τῆς ἐπιστημονικῆς ἐρεύνης εἰς τὰς θαλάσσας μας. Η ἔρευνα αὐτῆ, θὰ χρηματοδοτηθῇ διὰ κεφαλαίων, ἀτίνα ἔχουν διατεθῆ διὰ τὴν ἐπιστημονικὴν ἔρευναν τοῦ ὑπεδάφους.

'Εφ' ὅσον αἱ πληροφορίαι αὐταὶ ἀνταποκρίνονται πρὸς τὰ πράγματα, τὸ δὲ κυβερνητικὸν ἐνδιαφέρον δὲν ἔξαμισθη, μὲ τὴν σύνταξιν οὐκόν ἐντυπωσιακὸν προγράμματος, ὃ κλάδος τῆς ἀλιείας, ἀμέσως ή καὶ ἐμμέσως συγχρόμενος εἰς ὅλας τὰς μορφάς του, ἀπὸ τὴν παρακτίων ἀλιείαν ἔως τὴν ἀλιείαν τοῦ ὡκεανοῦ καὶ τὴν κονσερβοποίιαν, θά-

διαδραματίση κύριον ρόλον εις τὴν βελτίωσιν τῆς διατροφῆς τοῦ πληθυσμοῦ τῆς ὑπαίθρου καὶ θὰ ἀποτελέσῃ σπουδαίαν πλουτοπαραγωγήν πηγὴν διὰ τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τῆς ἔξοικον μήπεσ τοῦ διατειχεμένου σημερον συναλλάγματος διὰ τὰς ἀθρόας εἰσαγωγὰς ιχθυηρῶν καὶ ἀλιπάστων.

Ἐν τῷ μεταξύ, συνεχῶς διερύνεται ἡ δραστηριότης μας εἰς τὴν ἀτλαντικήν ἀλιείαν. Δύο εἰσέτι σκάφη προστίθενται συντόμως εἰς τὸν στόλον τῶν ποντοπόρων ἀλιευτικῶν μας. Ἀγορασθέντα ὑπὸ τῆς ἑταίριας «Ζέφυρος» τοῦ κ. Δοξιάδη μετασκευάζονται εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κερατσινίου, προκειμένου νὰ ἀναλάβουν ὑπηρεσίαν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους η τὸ βραδύτερον κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ 1962.

Πρόκειται περὶ δύο ἐκ κατασκευῆς ἀλιευτικῶν μονάδων, τοῦ γαλλικοῦ ἀλιευτικοῦ ἀνοικτῆς θαλάσσης «Notre Dame» ναυπηγήσεως 1947, μὲ διαστάσεις μῆκους 38 μ. εἰς τὰς καθέτους, πλάτους 7.50 μ. καὶ ψηφοῦς 4.25 μ. καὶ τοῦ γερμανικοῦ ἀλιευτικοῦ «C. P. Andersen», ναυπηγήσεως 1948 καὶ μῆκους 42 μ., πλάτους 8 μ. καὶ ψηφοῦς 4.75 μ. Τὸ πρώτον σκάφος ἐφωδιασμένον μὲ μηχανὴν Μπουρμέϊστερ ἔξακτιλύδρον, 600 λίπτων καὶ 180 στροφῶν κατὰ λεπτόν, θάμη μετονομασθῆ «Ζέφυρος III», ἐνώ τὸ δεύτερον, τὸ ὅποιον ὡς ἐγνῶσθη, θάμη μηχανὴν Ντούτζ 800 λίπτων 330 στροφῶν ἀνὰ λεπτόν, θάμη ὄνομασθῆ «Ζέφυρος IV». Ἀμφότερα τὰ σκάφη θάμη ἐφοδιασθούν μὲ πλήρες σύστημα καταψύξεως καὶ συντηρήσεως τοῦ ἀλιευμάτος.

Ο έννεα επόμενη στολή των ποντοπόρων ήταν από την παραγωγή κατά το α' έξαμηνον του 1961 άνηλθεν εις 4.488 τ. αλιεύματος. Επερα πέντε σκάφη, περιλαμβανομένων και των δύο της έταιριας «Ζέφυρος», μετασκευώμενα εις ωκεανοπόρα αλιευτικά ήταν άναλαβουν υπηρεσίαν το βραδύτερον μέχρι των άρχων του 1962.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΝ ΤΗΣ ΠΛΟΗΓΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Καταβάλλεται προσπάθεια διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῆς πλοηγικῆς υπηρεσίας. Ἐξακολουθεῖ νῦν εἶναι κατωτέρα τῶν πολλῶν καὶ οσδρῶν υποχρεώσεων της. Δέν διεθέτει ἐπάρκεις καὶ ἔνιοτε κατάλληλον ἔμφυ-
λον, ἀλλ᾽ οὔτε καὶ τὰ ἀνάγκαια μέσα διὰ τὴν ἀπρόσκοπον ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου της. Χωρὶς ίδιαιτερα πλεονεκτήματα διὰ τὸ προ-
σωπικὸν της, δὲν ἐκλέκει τὸν καλὸν πλοιαρχὸν από το ποντοπόρον φο-
τηγόν ἢ τὸ ἀκτοπλοϊκόν ἐπιβατηγόν.

Διά νά ἀναδιρογανώμενος, δῶμας, ή πλοηγική ύπηρεσία, πρέπει νά είναι εθείσιν νά ἀξιοποιητέος εἶστε, μέρος τού ἀριστου τυχαίων δυναμικοῦ τῶν Ἐλλήνων πλοιάρχων, γεγονός τού οποίους θά κατάρθωσιν μόνον καὶ ἐφ' οσον καταστήση την θείσιν τού πλοηγού περισσότερον ἔλκυστικήν εἰκεντικής τούλαστικόν, τού πλοιάρχου τῆς ἀτόπολιας. Αὗτος ἀρκεῖσιν είναι καὶ ὁ σκοπός τού καταρτισθέντος ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας τού Ὑπουργείου Ναυτιλίας νομοσκεδίου, διὰ του οποίου τροποποιείται ὁ νόμος 3.142 του 1955 «περὶ πλοηγικῆς ύπηρεσίας» εἰς πλειστά βασικά ομηρία του. «Ἐπιδιώκει την ἔζυθσιν γενικῶν καὶ ιδίων ἥπατοι οἰκονομικῆς πλευρᾶς, τού Σώματος των πλοηγών, εἰς τρόπουν ὕστε ἡ ἀνάνεωσις του δι'. ἐμπειρών καὶ μορφωμένων πλοιάρχων νά μη ανυντάντα διασκεδείσας.

"Ιδού αἱ ἐπερχόμεναι διὰ τοῦ νομοοχεδίου τούτου, κύριαι μεταβολαὶ εἰς τὸ νομοθετικὸν καθεστώς, τὸ ὃν οἵοιν διέπει τὴν πλοπογικὴν ὑπρε-σίαν αὐτοῖς:

Ανακατανέμεται ό δριμός τῶν ἀρχιπλογῶν, τῶν πλοηγῶν καὶ τοῦ κατώτερου προσωπικοῦ τῆς ὑπηρεσίας, ὡς ἀκόλουθον· Οἱρίζονται τέσσερες θέσεις ἀρχιπλογῶν ἀντὶ τῶν μέχρι τούδε ἐπτά, 40 πλοηγῶν καὶ 67 κατώτερου προσωπικοῦ, ἀντὶ τῶν μέχρι τούδε 50. Παρέκεται ἡ δυνατότης χρησιμοποίησης ὡμορειμοθίων ἐργατοκεντρίων (κατώτερον προσωπικοῦ) μέχρι τοῦ ἔνος δεκάτου τοῦ ὑπηρετοῦντος ὡς τακτικοῦ τοιούτου. Μειούται η θαλασσία ὑπηρεσία ὡς προσὸν διὰ τὴν κατάταξιν εἰς τὸν πλοηγικὸν κλάδον ἀπό 10 εἰς 8 ἐπτά. Η ἀπαιτούμενή εἶναι ἀλλού ὑπέρτειρας ὑπηρεσία διὰ τὴν κατάταξιν θέσεως πλοηγού, μειούται εἰς ὑπέρδιετη, ἐνώ αὐξάνεται ἡ κωρτικότης τῶν πλοίων ἐπὶ τῶν ὄποιων θὰ πορεψεῖται ἐπειδὴ ἀπό 250 εἰς 500 κάροντας.

των υποψηφίων σα θηλείται να κινηθεί αργά από το 250 εις 500 κορώνες. Διό τον έναν λόγω νομοσχεδίου έξι άλλου, όριζονται μισθοί στα τών υπηρετούντων εις την πλοηγικήν υπηρεσίαν, οι άντιτοιχοι τών υπηρετούντων εις την άκτοπλοιάν, προσφέρονται γενικά κατά 10%. Ειδικώτερον διά τούς άρχικα πλοηγούς όριζεται μισθός κατά 25% άνωτερος του τών πλοηγών, δηλαδή του πλοιάρχου της άκτοπλοιας σύν των γενικών προσαρτώνται κατά 10%, ένω διά τούς κυβερνήτας και τούς άρχιμηχανοδόγους ο μισθός του γ' πλοιάρχου, έπισης κατά 10% προσφέρονται.

Ἐπίσης καθορίζεται, διὰ πρώτην φοράν, ἡ καταβολὴ εἰς τὸ τακτικὸν καὶ τὸ ἔκτακτον προσωπικὸν τῆς πλοηγικῆς υπηρεσίας τοῦ ἀντιτύπου τῆς παρεκμένης τροφής εἰς τὰ ὀπτοπλοικά σκάφη, ἐνώ οὐδὲν λοιπόν — πρόκειται περὶ τῆς δευτέρας οσαρδαράς καινοτομίας τοῦ νομοχεδίου — προβλέπεται η προσάργυρος κατά 10% τοῦ μισθοῦ ἐπὶ τὰ υπουργικά δευτερεύοντα παραμονῆς εἰς τὴν πλοηγικὴν υπηρεσίαν και μέρι δύο πενταετίων.

Περαιτέρω τὸ τροποποιητικὸν νομοσχέδιον προβλέπει τὰ ἔξις:
α) Τὴν καταδόλην ἐνὸς μισθοῦ εἰς τοὺς ἑξερχομένους τῆς ὑπηρείας ἐκ τοῦ τακτικοῦ προσωπικοῦ τῆς πλογυηκῆς ὑπηρεσίας, πρὸς ἀναμετάποιην τῶν οἰκονομικῶν ἀνάγκων των μέχρι τῆς συνταξιοδοτήσεως τῶν.
β) Τὴν καταχώντα προκαταδολήν εἰς τὸ ἄνωτερον προσωπικὸν διὰ τὴν κατασκευὴν αποδῆς καὶ τὴν χρονίσην δύο θερινῶν καὶ μᾶς κει-
μένην.

Διά τὰ πλοῖα σας που προσεγγίζουν εἰς Ἰαπωνικούς Λιμένας, οἱ:

N. LIAROS & CO. LTD.

Consulting Engineers, Marine Surveyors

Είναι πρόθυμοι νά σᾶς έξυπητετήσουν διά Δεξαμενισμούς, 'Επισκευάς, 'Επιθεωρήσεις, 'Επιμηκύνσεις πλοίων, Νέας Κατασκευάς, Specifications, Διαπραγματεύσεις, on - hire και off - hire Surveys και όποιονδήποτε άλλο πρόβλημα σᾶς απασχολεῖ.

Η πολυετής πείρα εν Ιαπωνικών μηχανικών και ναυπηγών που άποτελούν την έταιρείαν μας, σάς έγγυωνται Ταχυτάτην και Οικονομικώτάτην έξυπηρέτησιν.

Τηλεγραφική Διεύθυνσις:
NIARIOS TOKYO

Ταχυδρομική Διεύθυνσις:
SHIBA P.O.B. 75
TOKYO — JAPAN

Τηλέφωνο: TOKYO 481-4764

μερινής στολῆς εἰς τὸ κατώτερον προσωπικὸν ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας, τῆς δάπάνης βαρύνουσης τὸ οἰκεῖον κεφάλαιον πλογυπικῆς ὑπηρεσίας.

γ) Τὴν καταθόλην τῶν ἔξδων κρᾶσίας εἰς τὸ προσωπικὸν τῆς ὑπηρεσίας βάσει τοῦ Κώδικος περὶ Δημοσίων Ὑπαλλήλων.

Τέλος, τὸ νομοσχέδιον καθορίζει ὡς ἀκολουθὰ τὰς ἐξαιρέσεις ἐκ τῆς ὑποχρεωτικῆς πλογυπικῆς πλοίων εἰς τοὺς ἑλληνικούς λιμένας:

α) Τὰ ἐκτελοῦντα ἀκτοπλοίαν ἐν Ἐλλάδι ἑλληνικά ἐπιβατηγά μόνον πλοίοι καὶ τὰ τούτοις δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ ἐκδίδομένης μετὰ οὐμψώνων γνώμην τοῦ Σ.Π.Υ., ἐδομοιούμενα Ἐλληνικά ἐπιβατηγά πλοία. β) Τὰ ἑλληνικά πολεμικά καὶ βοηθητικά πλοία τοῦ Β.Ν. ὡς καὶ τὰ ἔντα πολεμικά πλοία, ἐφ' ὅσον τὰ κράτη εἰς τὰ οἷα ἀνήκουν τὰ πλοία ταῦτα, ἀπολλάσσουν τῶν πλογυπικῶν δικαιωμάτων τὰ ἑλληνικά πολεμικά πλοία. γ) Τὰ μέχρι 500 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος ὑπὸ Ἑλληνικῶν ουμψών πλοία. δ) Τὰ θαλαμηγά πλοία πάσης εθνικότητος.

Τὸ νομοσχέδιον ἐγκρίθεν ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου τῆς πλογυπικῆς ὑπηρεσίας, παρεπέμφτη εἰς τὴν νομοπαρασκευαστικὴν ἐπιτροπὴν διὰ τελικήν ἐπεξεργασίαν,

ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τὸ καταρτισθὲν ὑπὸ τοῦ 'Ὑπουργείου' Ἐργασίας νομοσχέδιον «περὶ διατήρησεως τῶν ἐκ Κοινωνικῶν Ἀσφαλίσεων δικαιωμάτων», ἡμέρει, ὡς πιστεύουν οἱ συντάκται του, νὰ ὑπαγάγῃ τὰς κοινωνικὰς ἀσφαλίσεις εἰς τὴν χώραν μᾶς ὑπὸ τινας γενικὰς καὶ παγίας διατάξεις. Θὰ δημιουργήσῃ, ὅμως, ἐπικίνδυνον ἀναταράχην εἰς τοὺς κατὰ κλάδους ἀσφαλιστικούς φορεῖς καὶ ίδιαίτατα, λόγῳ τοῦ ίδιαζοντος χαρακτήρος του, εἰς τὸν ἀσφαλιστικὸν φορέα τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως. Θὰ ἀνατρέψῃ τὰ ισχύοντα εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, τὸν ἀρχαιότερον ἑλληνικὸν ἀσφαλιστικὸν ὄργανοισμὸν καὶ θὰ κλονίσῃ σοβαρῶς τὴν οἰκονομικὴν του ὑπόστασιν.

Τὸ νομοσχέδιον τοῦτο, τὸ ὅποιον ἐκτὸς τοῦ 'Ὑπουργείου' Ἐργασίας, πρέπει νὰ ἔγκριθῇ καὶ ὑφ' ὅλων τῶν 'Ὑπουργείων, τῶν ἐποπτεύοντων ἀσφαλιστικούς ὄργανοισμούς, λειτουργοῦντας ὡς νομικὰ πρόσωπα, περιέχει γενικὰς διατάξεις διὰ τῶν ὅποιων θεσπίζεται ὁ ὑπολογισμὸς διλοκήρου τοῦ χρόνου, κατὰ τὸν ὅποιον ὁ ἐργαζόμενος ἐτέλει ἐν ἀσφαλίσει εἰς οιονδήποτε ἀσφαλιστικὸν φορέα καὶ κατανέμει τὸ βάρος τῆς συνταξιοδοτήσεως του, εἰς διαδοχικούς φορεῖς, καὶ τὸν ἀλογίαν πρὸς τὸν χρόνον παραμονῆς εἰς τὴν ἀσφαλίσιν ἐκάστου.

Δι' ἔτερων εἰδικῶν διατάξεων, τὸ νομοσχέδιον θέτει, ὡς προϋπόθεσιν τῆς συνταξιοδοτήσεως, ἐλάχιστον ὅριον ἀσφαλίσεως κατὰ τὴν τελευταίαν πεντετελίαν τὰς 4000 ὥμερας, λαμβανομένας καὶ αὐτὰς ἀθροιστικῶς, ἐφ' ὅσον ἔχουν διανυθῆ ἐν ἀσφαλίσει εἰς πλείονας τοῦ ἐνός φορεῖς. 'Ἐπίσης, τὸ νομοσχέδιον θεωρεῖ ὡς ἀσφαλιστικὸν κίνδυνον τὴν ἐπαγγελματικὴν νόσον καὶ καθιερώνει τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ὕψους τῆς παροχῆς, βάσει καὶ τῶν οἰκογενειακῶν βαρῶν τῶν δικαιοπράχων.

Τὸ 'Ὑπουργείον Ναυτιλίας, ἡρνήθη, ὡς ἡτο ἄλλωστε ἐπόμενον, τὴν

ἐγκρισιν τοῦ ἐν λόγῳ νομοσχέδιον, κατόπιν σχετικῆς γνωματεύσεως τῆς ὑπηρεσίας τοῦ N.A.T., εἰς τὴν ὁποίαν ἀναλύονται λεπτομερῶς οἱ συνέπειαι, αἵτινες θὰ προέκυπτον ἐκ τῆς τυχὸν ἐφαρμογῆς του διὰ τὴν ναυτικὴν κοινωνικὴν ἀσφαλίσιν. 'Ιδού αἱ λίσταν κατατοπιστικαὶ ἀπόφεις τοῦ N.A.T.:

"Ἐκ τῆς μνείας καὶ μόνον τῶν διατάξεων τοῦ ἐν λόγῳ νομοσχέδιον, διὰ τὸν γνώστην τῆς περὶ N.A.T. νομοθεσίας καὶ τοῦ τεχνικοῦ μηχανισμοῦ ἀπονομῆς τῶν παροχῶν, εὐχερῶς δύναται νὰ συναχθῇ ὁ συμπέρασμα, ὅτι ἐπέρχεται πλήρης ἀνατροπὴ τῆς οἰκονομικῆς καὶ ἀσφαλιστικῆς βάσεως τοῦ Ταμείου. Χαρακτηριστικὴ είναι ἡ ακόλουθος σκεψίς:

Οἱ ἀπογραφόμενοι ὡς μαθητεύομένοι ναυτικοί ἢ καὶ ναυτικοί, κατὰ ποσοστὸν μὲν 30% δὲν ναυτολογοῦνται παντάπαι, κατὰ ποσοστὸν δὲ 35% διανυσούν μικρὸν ἢ σχετικῶς συντομονέστερον ναυτικὸν ὑπηρεσίαν, πτις δὲν παρέχει αὐτοῖς δικαιώματα συνταξιοδοτήσεως ἐκ τοῦ N.A.T. Οι νεαροὶ αὐτοὶ μαθητεύομενοι, λόγῳ τῆς πλικίας των, τρέπονται πρὸς ἔτερα χερσαία ἐπαγγέλματα, καλυπτόμενα, ἀσφαλιστικῶς ὑπὸ τρεσαίων φρέων.

Ἀντιθέτως, ἡ πρὸς τὴν θάλασσαν στροφὴ χερσαίων ἐργαζόμενών, εἶναι ἀσύνθητη τούλαχιστον μέχρι σήμερον καὶ ἔαν λαμβάνη χώρων, προϋποθέτει τὴν ὑπαρξίν βιθλιαρίου μαθητεύομένου ἢ ναυτικοῦ φυλαρίου.

Κατὰ ἀκολουθίαν τῶν ἀνωτέρω, ποσοστὸν 35% τῶν ἐκάστοτε ἀπογραφόμενοι, οἵτινες ἐγκατέλειψαν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, θὰ καταστοῦν ὅπως δῆποτε συνταξιοδοτούχοι οἱ τοῦ N.A.T., κατὰ τὸν λόγον τῆς ναυτικῆς τῶν ὑπηρεσίας καὶ θὰ ἐπιβαρύνουν τὸ 'Ιδρυμα κατὰ ποσά συνεχῶς ἐπαυξανόμενα μέχρι τῆς ἀπωτάπτης ἐκείνης ἡμέρας, καὶ τὸν οἱ ἀξερχόμενοι τῆς συνταξιοδοτήσεως τῆς κατηγορίας τῶν 35%, ὃ δὲ ἀντιστομίζεται τὸν τῶν εἰσερχομένων.

Εἰδικῶτερον, προκειμένου περὶ συνταξιοδοτήσεως, λόγῳ ἀτυχήματος ἐπισυμβάντος εἰς ἐργαζόμενον ἀποκρατήσαντα τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ συνταξιοδοτούμενον παρ' ἄλλον φορέως, τὸ N.A.T. θὰ ἐπιβαρύνεται ὑπερμέτρως, λόγῳ δυσαναλόγου κατανομῆς τοῦ βάρους τῆς συνταξιοδοτήσεως, ἐάν τὸ ἀτύχημα συμβῇ μετὰ παρελευσούντος ἐλάχιστου ὡς μικροῦ κρόνου ἐργασίας ἐν τῷ ξηρῷ. 'Ἄς προστεθῇ ἀκόμη, ὅτι πρὸς τὸ ἀτύχημα ἐξομοιούται καὶ η ἐπαγγελματικὴ ἀσθενεία, ἀνύπαρκτος ἐν τῇ ναυτικῇ ἀσφαλίσει.

Τὸ μικρὸν δρίον ἡλικίας συνταξιοδοτήσεως, λόγῳ γήρατος, παρὰ τοῦ N.A.T., θὰ προκαλέσῃ εἰς δόλους τοὺς φορεῖς ζητήματα καὶ σοβαρούς ἐπιβαρύνεις. Οὕτω, πᾶς κάτοχος ναυτικοῦ φυλαδίου, πραγματοποιοῦσας ἐν τῇ χερσαίᾳ ἀσφαλίσει κρόνον ὑπηρεσίας, π.χ. 29 ἑταῖς ἐργαζόμενος ἐπὶ πλοϊοῦ ἐπὶ τετρακοσίας ὥμερας, θὰ συνταξιοδοτηθῇ εἰς πλικάνων 50 ἑταῖς καὶ κατὰ συνέπειας θὰ συνταξιοδοτηθῇ 15 ἑταῖς ἐνωρτερῶν τοῦ δρίου, ὅπερ θέτουν αἱ χερσαίαι ἀσφαλίσεις.

'Ἀποτέλεσμα τούτων θὰ είναι ἡ ἀδράδη πρὸς τὴν θάλασσαν στροφὴ ὑπερηπλίκων καὶ ἀδανῶν, ἐκτεθειμένων εἰς ναυτικὰ ἐργατικὰ ἀτυχήματα, ὃν τὸ συνταξιοδοτούχοις θὰ ἐπιπτεῖ ἐπὶ τοῦ N.A.T., ἢ δὲ νοσολεία καὶ ἀποζημιώσις ἐπὶ τῶν ἐφοπλιστῶν.

Ἡ ποσοστοία συμμετοχῆς τοῦ N.A.T. εἰς τὰς συνταξιοδοτήσεις τῶν χερσαίων φορέων, ἀνατρέπει τὴν οἰκονομικῶν βάσιν τοῦ 'Ιδρυματος, διότι ἐάν τὸ ὑπὸ δψιν σχεδίουν νόμου ἐφαρμοσθῇ καὶ εἰς τὸ N.A.T., τούτῳ θὰ κρεούται ὑπωδηπότε διὰ τοῦ συνταξιοδοτούμενου κρόνου καὶ κατὰ συνέπειαν δὲν θὰ ἀποκερδάινῃ τὰς εἰσφορὰς τοῦ κρόνου τούτου τὸν ὅποιον δὲν συνταξιοδοτεῖ κατὰ τὴν κειμένην νομοθεσίαν.

'Ἀρκεῖ νὰ οπιμειώθῃ, ὅτι οἱ μηχανικοὶ E.N. διαθέτουν τίποι πρὸ τῆς

ATCO MARINE CORP.

DIVISION OF AMERICAN TRADING - DISTRIBUTING CO.

46 SOUTH STREET NEW YORK 5, N. Y.

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

CABLE: AMTRADISC TEL: WHITEHALL (3-1072)

WINCHES, WINDLASSES and RENEWAL PARTS for:

AMERICAN ENGINEERING CO.
AMERICAN HOIST & DERRICK CO.
HYDE WINDLASS COMPANY
EMERSON - WALKER
HUNT TOOL COMPANY
HEAPS WATEROUS, LTD.
ALSO: COMPRESSOR PARTS

BOILER RENEWAL PARTS

BENT AND STRAIGHT
BOILER TUBES
FINNED TUBES
STUDDED TUBES
ECONOMIZER ELEMENTS
BURNER PARTS
GAUGE GLASSES
SOOT BLOWER ELEMENTS

ST. LAWRENCE SEAWAY and PANAMA CANAL APPROVED FAIRLEADS

TAYLOR,
PALLISTER
ENGLAND

PISTON RINGS

STEAM AND LIQUID
FOR MAIN ENGINES

AND ALL AUXILIARIES
LOCKWOOD & CARLISLE

DOUBLE SEAL RINGS

MICARTA LIQUID RINGS

ENGINES and PARTS

DE LAVAL STEAM TURBINE
DIESEL AND TURBINE ENGINES
GENERATOR AND FAN ENGINES

BALDWIN-LIMA-HAMILTON

WHITIN

TROY-ENGBERG

BABCOCK (CANADIAN)

PUMPS and PARTS

FOR
DEAN
DEMING
INGERSOLL-RAND
K. S. B. (GERMAN)
MORRIS
NATIONAL TRANSIT
WARREN
WESTCO
WORTHINGTON

HEAT EXCHANGE

CONDENSERS
DISTILLERS
EVAPORATORS
WATER BOXES

COOLERS
CONDENSER TUBES
HEATING COILS
EVAPORATOR COILS

MANILA AND WIRE ROPES FROM STOCK AT ALL U.S. PORTS.

ναυτολογίας των χρόνων άσφαλισεως μαθητείας εις μηχανουργεία, διστιά διά τον νομοσχεδίου καθιστάται συντάξιμος διά το N.A.T. Αντιστροφή, ένων ομέρους το N.A.T. απόδιδε πρός το I.K.A., ένα περιπτώσεις συντάξιοδοτήσεως τέως ναυτικού, άναλογουσάς εισφοράς του χρόνου ναυτικής υπηρεσίας, από την έφαρμογής του νομοσχεδίου, αντί εισφοράς θα καταβάλλεται σύνταξιν.

Έκ της ποιαυτης, δημοσιός πολλαπλής οικονομικής έπιβαρυνσεως, ήτις ως προελέχθη, όπως η βασική συνεκεντική αύξανομενή, είναι απροσδιόριστοι αι έπιβαρυνσεις του N.A.T. και κατ' ακολουθίαν θα προκύψῃ άμεσος άναγκης άναθεωρησεως του άσφαλιστρου δι' αύξησης των εισφορών. Η αστόμπητος έξιλης των υπολογισμών καθιστάται ακόμη περισσότερον άσφαλτης, καθ' οσον άφορα τας μελλοντικάς ύποχρεωσεις του N.A.T., διστιά ένα την έπιστροφήν των εισφορών τη ποσή είναι πάγια, έστω και έντοκα, τα ποσά συμμετοχής εις την συντάξιοδοτησιν θα βαίνουν ήτις αύξανόμενα, συνεπεία τιμαριθμικών έπιδρσεων.

Τέλος, δεδομένου ότι είναι εύχερής ή άνεύρεσις έργασιας έντης της ζηρά και πραγματοποίησης έντονα δεστιάς 400 ήμεροισμάν, ναυτικοί άπομακρυνθέντες τού έπαιγγέλματος, δύνανται νά συντάξιοδοτηθῶνται ούτι σατικάς έκ του N.A.T., καταστρατηγούντες ούτι την διάταξην περι έτους ναυτικής υπηρεσίας της τελευταίας δεστιάς. Η περιπτωσις ούτη είναι συνθετότατη έντης N.A.T.

Γενικώς ή δομή του νομοσχεδίου έρχεται εις πλήρη άντιθεσιν πρός τάς άρχας της παρά τη N.A.T. άσφαλισεως. Περαιτέρω μελέτη του νομοσχεδίου άγει εις λίαν δυσχερή προβλήμα διά το N.A.T., διστιά διά γενικών διατάξεων καταργεται ή με μέσων οιειρά διατάξεων του N.A.T., δημιουργούμενου ούτως καθαύδους έρμηντευτικού κενού. Έπι πλέον θα άπαιτηθη δημιουργία νέας λογιστικής υπηρεσίας, προβλήματα υπολογισμών συντάξεων, ειδικευούσις του προσωπικού εις την νομοθεσίαν διλού των άσφαλιστικών φορέων κλπ. Ταῦτα πάντα άνεχαρτητως των άποτελεσμάτων της έκπονουμένης άναλογιστικής μελέτης του N.A.T., ήτις όπως τας παρούσας ομηρού οικονομικάς συνθήκας του N.A.T., προδιλεπεται ότι θα έμφανιση σπουδαστικόν, σε μη μέγιστο, άσφαλιστικόν έλλειψημα.

Δέν είναι μικράς ομοιασίας τό γεγονός, ότι ή ναυτική κοινωνική άσφαλισης άπο 100 έτων παραμένει πάντοτε αύτοτελής, χωρίς συσχετισμού με την άποστολήν, άλλων άσφαλιστικών φορέων. Διά τον λόγον δέ τουτον τό N.A.T., ούδεποτε έφημος τό δρόμον 51 του A.N. 1846) 51 «Περί ΙΚΑ», παρ' άλλον ότι ίσχυε τούτο έπι τετραετίαν, μέχρι της καταργησεώς του διά τού δρόμου 50 του N. 3170) 55.

Κατ' ακολουθίαν των ανυτέρω, προτείνομεν, ούτως ή παράγραφος 4 του άρθρου 1 του Νομοσχεδίου, τροποποιηθήσας άκολουθως:

«4. Αι διατάξεις του παρόντος δέν ισχύουν προκειμένου περι άπονυμής παροχών ύπο του N.A.T. και περι άπονυμής συντάξεων ύπο δργανισμού κοινωνικής άσφαλισεως εις τους άπολλήλους αυτού, έφ' οσον ούτοι διέπονται υπό ειδικού συντάξιοδοτικού καθεστώτος.

Η ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΤΟΥ E.N.

Συνεχίζουμεν τάς έκ της άπογραφής διαπιστώσεις. Ούτω, διά τον έπακρην προσδιορισμούν της μορφής και της συνθέσεως της οικογενείας των άξιωματικών του E.N. νέα ενδιβάφεροντα και λεπτομερή στοιχεία μας παρέχουν αι δηλώσεις των άπογραφέντων. Άναφερονται κυριώς εις την μέσην ήλικιαν των ύπανδρων άξιωματικών, εις την μέσην ήλικιαν των συζύγων των, εις τούς έν χρεια και έν διατάξει τελούντας. Επίσης αι νέαι αυται κατανομαι των στοιχείων της άπογραφής, άναφέρονται εις την οικογενειακήν κατάστασιν των άξιωματικών, εις την μορφωτικήν σταθμών της τεκνών των και εις την προσανατολισμών αύτων πρός την έπιστημονικήν σταδιοδρομίαν ή το ναυτικόν έπαγγελμα.

Ίδιον λεπτομερώς αι σχετικαι άναλύσειες:

Κατανομή κατά την ήμέραν της άπογραφής, έγγαμων άξιωματικών ως και προσδιορισμός της μέσης ήλικιας τελέσεως του γάμου των και της μέσης ήλικιας των συζύγων των.

Έτος γεννήσεως άξιωματικών	'Αριθμός άξιωματικών άξιωματικών κατά την άπογρ. τελέσ. γάμου	Μέση ήλικια της συζύγου	Μέση ήλικια της συζύγου	Μέση ήλικια της συζύγου
1871 — 75	1	86	61	38
1876 — 80	1	—	—	65
1881 — 85	9	75	40	60
1886 — 90	36	70	37	55
1891 — 95	107	65	37	54
1896 — 00	352	61	36	50
1901 — 05	548	56	35	46
1906 — 10	712	51	34	41
1911 — 15	795	46	34	37
1916 — 20	691	41	33	33
1921 — 25	694	35	30	29
1926 — 30	595	30	27	26
1931 — 35	139	27	25	24

Έπι συνόλου 4.680 ύπανδρων άξιωματικών διατελούν έν χρεια 43 και έν διαπιστώσει 53.

Διαπιστώσεις: Φυσιολογική ή μέση ήλικια των άξιωματικών, κατά την όποιαν έτελεσαν τόν πρώτων γάμων των. Κυμαίνεται ούσιαστικώς άπο τά 25 έως τά 40 έτη. Η προτιμωμένη ήλικια διά γάμου άπο τόν άξιωματικόν, εκτείνεται εις μίαν δεκαετίαν, ήτοι άπο το 27ον μέχρι το 37ον έτους.

Αι μέσαι ήλικιαι συζύγων, συγκρινόμεναι πρός τάς μέσαις ήλικιαι των άξιωματικών κατά την ημερομηνίαν της άπογραφής, παρέχουν μίαν έτι ελάττον διαφοράν 3 — 10 έτων διά την ψευτερά ζεύγην και 10 — 15 έτων διά τα παλαιότερα (άξιωματικοί γεννηντερά πρό τού 1910). Κατά συνέπειαν οι νεώτεροι εις την ήλικιαν άξιωματικοί ύπανδρευνούνται συζύγους με μικρότεραν διαφοράν ήλικιας άπο έκεινας πού έλαμ-βανον οι γηραιότεροι άξιωματικοί.

G. A. FACCINI
VIA MACHIAVELLI 1
TRIESTE

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: TELEX 022
36.102 - 36.132 FAMOTOR FAMOTOR

ΚΩΔΙΚΕΣ: LOMBARD, BOE, SCOTTS

ΜΕΣΙΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ. - ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

'Ασημαντος ή άριθμος των έν χρεια τελούντων άξιωματικών, γεγονός πού έπιτρεπει νά διατυπωθή, κατά τεκμήριον, ή άποψις, ήτοι οι ζυγίοι των ναυτικών είναι πέραν τού συνήθους μακροβιώτεραι των συζύγων των.

Έπισης, λίαν περιωρισμένος ή άριθμος των διατάξιμων. Η προσήλωσις του ναυτικού εις τον θεμελών της οικογενείας και ή ζωρά του προσήλωσις των έλαχιστων διατάξιμων. Εις τόν λόγον αύτών θα έδει νά προστεθή ή ύποδειγματική συμπειφορά της ουζύγου του ναυτικού εις τας κυριων ναυτικάς περιοχάς της χώρας, όπου κρατούν πάντοτε αι οικογενειακα παραδόσεις, ώς και ή μακρά, κατά διαστομάτα, και την κόπων εις τόν ουζύγου, περιορίζουσα εις τό έλαχιστον, τάς προστρίθας.

Ός γενικών ουμέρασια, θα δύνανται νά διατυπωθή ή άποψις ή ζυγίων των άξιωματικών παραδόσεις, προστεθείται ή ζυγίων των άξιωματικών παραδόσεις, προστεθείται ή ζυγίων των άξιωματικών παραδόσεις.

Και μία άλλη ένδιαφέρουσα κατανομή: 'Αναφέρεται εις τούς άξιωματικών τούς άποτησάνταν τέκνα, ώς και εις τόν άριθμον των γεννήσεων των κατανομώντων τέκνων της έκπονημένης άναλογιστικής μελέτης του N.A.T., προδιλεπεται ότι θα έμφανιση σπουδαστικόν, σε μη μέγιστο, άσφαλιστικόν έλλειψημα.

Δέν είναι μικράς ομοιασίας τό γεγονός, ότι ή ναυτική κοινωνική άσφαλισης άπο 100 έτων παραμένει πάντοτε αύτοτελής, χωρίς συσχετισμού με την άποστολήν, άλλων άσφαλιστικών φορέων. Διά τον λόγον δέ τουτον τό N.A.T., ούδεποτε έφημος τό δρόμον 51 του Α.N. 1846) 51 «Περί ΙΚΑ», παρ' άλλον ότι ίσχυε τούτο έπι τετραετίαν, μέχρι της καταργησεώς του διά τού δρόμου 50 του N. 3170) 55.

Κατ' ακολουθίαν των ανυτέρω, προτείνομεν, ούτως ή παράγραφος 4 του άρθρου 1 του Νομοσχεδίου, τροποποιηθήσας άκολουθως:

«4. Αι διατάξεις του παρόντος δέν ισχύουν προκειμένου περι άπονυμής παροχών ύπο του N.A.T. και περι άπονυμής συντάξεων ύπο δργανισμού κοινωνικής άσφαλισεως εις τους άπολλήλους αυτού, έφ' οσον ούτοι διέπονται υπό ειδικού συντάξιοδοτικού καθεστώτος.

Επίσης, οι ουμέρασια, συντάξεων της έκπονημένης άναλογιστικής μελέτης του N.A.T., προδιλεπεται ότι θα έμφανιση σπουδαστικόν, σε μη μέγιστο, άσφαλιστικόν έλλειψημα.

Δέν είναι μικράς ομοιασίας τό γεγονός, ότι ή ναυτική κοινωνική άσφαλισης άπο 100 έτων παραμένει πάντοτε αύτοτελής, χωρίς συσχετισμού με την άποστολήν, άλλων άσφαλιστικών φορέων. Διά τον λόγον δέ τουτον τό N.A.T., ούδεποτε έφημος τό δρόμον 51 του Α.N. 1846) 51 «Περί ΙΚΑ», παρ' άλλον ότι ίσχυε τούτο έπι τετραετίαν, μέχρι της καταργησεώς του διά τού δρόμου 50 του N. 3170) 55.

Κατ' ακολουθίαν των ανυτέρω, προτείνομεν, ούτως ή παράγραφος 4 του άρθρου 1 του Νομοσχεδίου, τροποποιηθήσας άκολουθως:

«4. Αι διατάξεις του παρόντος δέν ισχύουν προκειμένου περι άπονυμής παροχών ύπο του N.A.T. και περι άπονυμής συντάξεων ύπο δργανισμού κοινωνικής άσφαλισεως εις τους άπολλήλους αυτού, έφ' οσον ούτοι διέπονται υπό ειδικού συντάξιοδοτικού καθεστώτος.

Επίσης, οι ουμέρασια, συντάξεων της έκπονημένης άναλογιστικής μελέτης του N.A.T., προδιλεπεται ότι θα έμφανιση σπουδαστικόν, σε μη μέγιστο, άσφαλιστικόν έλλειψημα.

Δέν είναι μικράς ομοιασίας τό γεγονός, ότι ή ναυτική κοινωνική άσφαλισης άπο 100 έτων παραμένει πάντοτε αύτοτελής, χωρίς συσχετισμού με την άποστολήν, άλλων άσφαλιστικών φορέων. Διά τον λόγον δέ τουτον τό N.A.T., ούδεποτε έφημος τό δρόμον 51 του Α.N. 1846) 51 «Περί ΙΚΑ», παρ' άλλον ότι ίσχυε τούτο έπι τετραετίαν, μέχρι της καταργησεώς του διά τού δρόμου 50 του N. 3170) 55.

Κατ' ακολουθίαν των ανυτέρω, προτείνομεν, ούτως ή παράγραφος 4 του άρθρου 1 του Νομοσχεδίου, τροποποιηθήσας άκολουθως:

«4. Αι διατάξεις του παρόντος δέν ισχύουν προκειμένου περι άπονυμής παροχών ύπο του N.A.T. και περι άπονυμής συντάξεων ύπο δργανισμού κοινωνικής άσφαλισεως εις τους άπολλήλους αυτού, έφ' οσον ούτοι διέπονται υπό ειδικού συντάξιοδοτικού καθεστώτος.

Επίσης, οι ουμέρασια, συντάξεων της έκπονημένης άναλογιστικής μελέτης του N.A.T., προδιλεπεται ότι θα έμφανιση σπουδαστικόν, σε μη μέγιστο, άσφαλιστικόν έλλειψημα.

Δέν είναι μικράς ομοιασίας τό γεγονός, ότι ή ναυτική κοινωνική άσφαλισης άπο 100 έτων παραμένει πάντοτε αύτοτελής, χωρίς συσχετισμού με την άποστολήν, άλλων άσφαλιστικών φορέων. Διά τον λόγον δέ τουτον τό N.A.T., ούδεποτε έφημος τό δρόμον 51 του Α.N. 1846) 51 «Περί ΙΚΑ», παρ' άλλον ότι ίσχυε τούτο έπι τετραετίαν, μέχρι της καταργησεώς του διά τού δρόμου 50 του N. 3170) 55.

Κατ' ακολουθίαν των ανυτέρω, προτείνομεν, ούτως ή παράγραφος 4 του άρθρου 1 του Νομοσχεδίου, τροποποιηθήσας άκολουθως:

«4. Αι διατάξεις του παρόντος δέν ισχύουν προκειμένου περι άπονυμής παροχών ύπο του N.A.T. και περι άπονυμής συντάξεων ύπο δργανισμού κοινωνικής άσφαλισεως εις τους άπολλήλους αυτού, έφ' οσον ούτοι διέπονται υπό ειδικού συντάξιοδοτικού καθεστώτος.

Επίσης, οι ουμέρασια, συντάξεων της έκπονημένης άναλογιστικής μελέτης του N.A.T., προδιλεπεται ότι θα έμφανιση σπουδαστικόν, σε μη μέγιστο, άσφαλιστικόν έλλειψημα.

Δέν είναι μικράς ομοιασίας τό γεγονός, ότι ή ναυτική κοινωνική άσφαλισης άπο 100 έτων παραμένει πάντοτε αύτοτελής, χωρίς συσχετισμού με την άποστολήν, άλλων άσφαλιστικών φορέων. Διά τον λόγον δέ τουτον τό N.A.T., ούδεποτε έφημος τό δρόμον 51 του Α.N. 1846) 51 «Περί ΙΚΑ», παρ' άλλον ότι ίσχυε τούτο έπι τετραετίαν, μέχρι της καταργησεώς του διά τού δρόμου 50 του N. 3170) 55.

Κατ' ακολουθίαν των ανυτέρω, προτείνομεν, ούτως ή

N. J. GOULANDRIS LTD.,

27, LEADENHALL STREET

BALTIC HOUSE

LONDON E.C. 3

CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE

NEW YORK 21, N.Y.

CABLE ADDRESS: OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET

PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475-284

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΕΡΙ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

'Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Είς σχόλιον ύπό τὸν τίτλον «Ο πειραιϊκός λιμήν», δημοσιεύθεν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 627)386 τῆς 15ης Ιουλίου ἔ.ξ. φύλλον τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας, ἔξετάζοντες τὴν στατιστικὴν τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, τὴν δημοσιεύσισαν εἰς τὸ ἐπίσημον Δελτίον τοῦ Ο.Λ.Π., ἀμφισβήτητε ὅτι αὐτὴ ἐστιμείσασε κατὰ τὸ 1960 «ἀνάποταν δριον δραστηριότητος ὑψηλότερον παντὸς προηγηθέντος ἔτους», ὡς ἀναφέρεται εἰς τὸ ὡς ἄνω Δελτίον μας.

Τούτο τὸ συνάγετε ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἐνῷ — ως γράφετε — συνυπολογίζουμεν εἰς τὴν ἐμπορευματικὴν κίνησιν καὶ τὰ ἐκφορτωθέντα εἰς τὰ Διύλιστηρια πετρελαιοειδῆ, ἀκολούθως προσθέτομεν καὶ τὰ ἐκ τῶν Διύλιστηρων μεταφερόμενα εἰς τὸν κυρίων λιμένα πετρέλαια ἀνερχόμενα εἰς 228.525 τόννους.

Τὴν ιδιόμορφον, δημος, θέσιν, τὴν ὁποῖαν κατέλαβεν εἰς τὴν ἐμπορευματικὴν κίνησιν τοῦ λιμένος Πειραιῶν τὸ εἰς τὰ Διύλιστηρια ἐκφορτωθέντον ἀργὸν πετρέλαιον, τὴν ἔξηγούμενεν εἰς τὸ Δελτίον μας κατ' ἔτος, τὴν ἐπαναλαμβάνομεν δὲ καὶ ἐφέτος (σελ. 38), ὥστε νὰ μὴ παραμένῃ οὐδεμία ἀμφιδολία, διτὶ ἡ κίνησις αὕτη, καίτοι ούσιαστικῶς πρέπει νὰ θεωρήται ως κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶς, ἐν τούτοις, ἐπειδὴ ὁ χώρος τῶν Διύλιστηρων δὲν ὑπάγεται κατὰ τὸν νόμον εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ Ο.Λ.Π., διαχωρίζεται, ἀπομονώνται καὶ καταχωρίζεται εἰς διοίους τοὺς πίνακας τοῦ Ο.Λ.Π. Ἰδιαίτερως. Δὲν θὰ ἡτοῦ δημος ὄρθιον νὰ μὴ προστίθεται τελικῶς εἰς τὸ σύνολον τῆς κινήσεως; α)

Διότι καίτοι τυπικῶς καὶ κατὰ τὸν νόμον ἡ περιοχὴ δὲν ἀνήκει εἰς τὸν Ο.Λ.Π., ἡ κίνησις ούσιαστικῶς ἀνήκει εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς εἰς δὲν διείχετον ἀνέκαθεν καὶ ἐν τοῦ ὄπου μετεποτίσθη εἰς τὰ Διύλιστηρια. β)

Διότι εἰς τὸ Τελωνεῖον Πειραιῶς καὶ τὸ Λιμεναρχεῖον Πειραιῶς καὶ εἰς τὸν Ὀργανισμὸν Λιμένος Πειραιῶς κατατίθενται τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα καὶ τὰ δηλωτικὰ τῶν πλοίων τῶν μεταφερόντων εἰς τὰ Διύλιστηρια τὸ ἀργὸν πετρέλαιον. Διερωτώμεθα μάλιστα ποῖος λιμὴν θὰ κατεμέτρα καὶ θὰ κατέγραφε τὴν κίνησιν τῶν Διύλιστηρων, ἐάν δὲν τὴν κατεμέτρα φ. Ο.Λ.Π.;

Ούσιαστικῶς, λοιπόν, ἡ κίνησις αὕτη ἀνήκει εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς δι' ὃ καὶ καταχωρίζεται ως τοιαύτη, ἀλλὰ πάντοτε κεχωρισμένως καὶ ἀφού ἀπομονώθῃ καὶ μημονεύεται ἐπίσης πάντοτε ἰδιαίτερως διὰ τοὺς ἀνωτέρους λόγους.

Ἀντιθέτως, δημος, ἀφοῦ τυπικῶς καὶ ἐκ τοῦ οὐσίαν τοῦ, θὰ ἴσωμεν διτὶ καὶ ἀφαιρούμενων τῶν πετρελαιοειδῶν τῶν μεταφερομένων ἐκ τῶν Διύλιστηρων εἰς Πειραιᾶ, πάλιν ἡ κίνησις τοῦ λιμένος ηγήθη εἰς βαθμὸν εἰς δὲν οὐδέποτε τοὺς εἶχε φάσσει μέχρι σήμερον.

Ο συντάκτης, δημος, τοῦ περὶ οὐ διόγος σχολίου, δὲν ἀρκεῖται μόνον εἰς τὰ πετρελαιοειδῆ. Κρίνει διτὶ πρέπει νὰ ἀφαιρεθοῦν ἐκ τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος καὶ οἱ σιδηροπορτίται καὶ τὰ χημικὰ προϊόντα καὶ αἱ πρῶται ὑλατούργιας, ἐνῷ πάντα τὰ εἰδῆ τῶν ταῦτα ἐκινοῦτο καὶ κατὰ τὸ 1938 καὶ πάντοτε μέχρι σήμερον, καὶ ἀφοῦ νὰ ὑπονοηθῇ, διτὶ ὡς ἐμπορευματικὴ κίνησιν δέον νὰ θεωρῶμεν μόνον τὴν κίνησιν τῶν «ἀπόδοτικῶν» ἐμπορευμάτων.

Καὶ ἡ μὲν στατιστικὴ ὑπηρεσία ἐνὸς λιμένος φείλει νὰ καταγράψῃ πάσαν κίνησιν πραγματοποιουμένην εἰς αὐτόν, οἰνοθήποτε εἰδος ἐμπορεύματος καὶ ἄν ἀφοῦ αὕτη. (Εἰς ὠρισμένους μάλιστα ξένους λιμένας, θεωροῦνται ως κίνησις ἐμπορευματικὴ καὶ προστίθενται εἰς αὐτὴν καὶ ἀκατοντάδες χιλιάδων τόννων ὕστοτε τὸ διπότον παραλαμβάνουν τὰ πλοῖα διὰ τοὺς λέθητάς των ἢ ὡς πόσιμον).

Παρὸ δ ταῦτα, δημος, καὶ ἔναν ἀφαιρεθοῦν δλα τὰ ὑγρὰ καύσιμα, καὶ τὰ μὴ «ἀπόδοτικά» εἰδῆ, πάλιν ἡ αὔξησις τῶν «ἀπόδοτικῶν» εἶναι μεγιστ. Οὕτω, τὰς ἀπόδοτικά τερα τῶν διακινουμένων εἰς τὸν λιμένα μας ἐμπορευμάτων, τὰ ὁποῖα εἶναι τὰ εἰδῆ γενικοῦ ἐμπορίου τὰ εἰσαγόμενα ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, παρουσιάζουν ἔναντι τοῦ 1938 αὔξησιν 87%, τὰ ἔξαρχεντα εἰς τὸ ἔξωτερικό 26%, αἱ εἰσαγωγαὶ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ξελίας 133% κλπ.

Ο συνημμένος πίναξ κατὰ γενικὰς κατηγορίας «ἀπόδοτικῶν» καὶ

μῆ, δίδει μίαν πραγματικὴν εἰκόνα τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος μας κατὰ τὰ ἔτη 1938 καὶ 1960, ἐξ οὐ πιστοποιούνται τὰ ἀνωτέρω.

Θὰ ἔπειπεν, δημος, νὰ προσθέσωμεν, διτὶ ἡ κίνησις ἐνὸς λιμένος δὲν κρίνεται, βεβαίως, μόνον ἀπὸ τὴν ἐμπορευματικὴν τοιαύτην, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν, τὴν ἐπιβατικὴν, τὴν ἐπισκευαστικὴν κλπ., νομίζουμεν δέ, διτὶ δοσονήποτε καὶ ἄν θελήσωμεν νὰ ἐφαρμόσωμεν καὶ ἐνταῦθα τὴν θεωρίαν τῶν «ἀπόδοτικῶν» πλοίων ἡ ἐπιβατικὴν κλπ., θὰ ἴσωμεν, διτὶ καὶ πάλιν ἡ κίνησις τοῦ λιμένος μας ὑπῆρξε κατὰ τὸ 1960 ἡ μεγαλύτερα σημειωθείσα μέχρι τούτῳ.

Τὸ συμπέρασμα εἶναι, διτὶ δὲν θριαμβολογούμεν, ὅλλα ἀπλῶς διαπιστώνομεν μίαν πραγματικότητα, ἡτὶς εἶναι διτὶ ἡ κίνησις τὴν διποιάν παρουσίασσεν δὲ λιμὴν κατὰ τὸ 1960 εἶναι πράγματι μὴ μεγαλυτέρα ἐξ δῶσαν ἔσημειώθησαν μέχρι σήμερον καὶ διτὶ τοῦτο ισχεῖ διπωσθήποτε καὶ ἔαν ὑπολογίζωμεν ταῦτη, ήτοι μὲν ἡ χωρὶς τὰ ἀποδοτικὰ ἐμπορεύματα ἡ πλοῖα κλπ. Δὲν εἶναι ἐπομένως «ἄβαστιμον καὶ ἀδικαιολόγητον» τὸ γραφόμενον εἰς τὸ Δελτίον διτὶ «Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς ἐσημείωσε κατὰ τὸ ἔτος 1960, νέον πάλιν ἀνώτατον δριον δραστηριότητος, ὑψηλότερον παντὸς προηγηθέντος ἔτους».

Τώρα ἔδων ὁ ρυθμὸς τῆς παρατηρουμένης αὐξήσεως εἶναι βραδύς, ἡ ὅχι εἶναι ἄλλο ζήτημα, ἵσως δὲ καὶ θέμα ὑποκειμενικῆς ἐκτιμήσεως. «Ο ἐπακριβῆς, δημος, καθορισμὸς τοῦ βαθμοῦ αὐξήσεως, προϋποθέτει πολλοὺς συντελεστάς καὶ ἀπαιτεῖ πολλὰ στοιχεῖα, συγκρίσεις καὶ χῶρον τοῦ διποτέρου ήδη ζηκαὶς ἀρκετὴν κατάρχησιν. «Οπωδήποτε, δημος, καὶ μόνον ἀπὸ τὰ ὑπάρχοντα στοιχεῖα δὲν φαίνεται νὰ εἶναι τόσον βραδύς.

* * * * * Επισυνάπτεται ὁ ἀνωτέρω μνημονεύθεις πίναξ.

Μετὰ πλείστης τιμῆς

· · · · · Ο Διευθυντής Στατιστικῆς & Μελετῶν τοῦ Ο.Λ.Π.

K. ΖΟΥΜΠΟΥΛΙΔΗΣ

Πειραιεύς, 25 Ιουλίου 1961

Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Δὲν σοβαρολογεῖ διποτόστολογράφος μας. Δὲν ἀπαντᾷ καὶ δὲν ἡμπορεῖ νὰ ἀπαντήσῃ εἰς τὰς τόσας παραστηρήσεις, τὰς τόσας ἀπορίας ποὺ διετυπώσαμεν. Παίζει μὲ τὰς λέξεις. Τὸ περὶ «ἀπόδοτικῶν» φορτίων, ρητῶς ἀνεφέρετο εἰς μόνα τὰ πετρελαιοειδή ἐν συγκρίσει πρός δλα τὰ ὅλα εἰδῆ. Κατανομήν τινα τῶν φορτίων οὐδὲν καὶ διενοήθημεν.

Εἶναι, πάντως, γεγονός ἀναμφισβήτητον, διτὶ διημήνιον ἐντὸς τῶν 22 ὅλων ἐτῶν (1938 — 1960) μικρὰν (600.000 τόν. περίπου) ἐνεφάνισε συνολικὴν αὐξήσην τῆς ἐμπορικῆς του κινήσεως — τῆς μόνης ὑπολογίζουμένης διὰ τὴν ἐκτίμησην τῆς θέσεως ἐνὸς λιμένος — καὶ διὰ μικρὰ αὐτὴ αὐξήσης ἀναλογικήν, σημαίνει, καθ' ἡμάς, ὑποχώρησιν. Τοῦτο, βεβαίως, δὲν ἀποκρύπτεται μὲ οιαδήποτε προσθαφαίρεσιν — διὰ τοὺς πολλοὺς προοριζούμενους — εἰς τὰ διακινηθέντα φορτία.

«Ἄς λείψουν, λοιπόν, αἱ θριαμβολογίαι, τὰ ρεκόρ καὶ τὰ εύφυλογήματα περὶ «ἀπόδοτικῶν» φορτίων. Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς νοσεῖ καὶ εύχομεθα ἐγκαίρως νὰ διαγνώσουν οἱ ὑπεύθυνοι τὴν νόσον του, νόσον σοβαρόν, ήτοις μακράς καὶ ἐπιμόνου χρήζει θεραπείας, ἀπὸ εἰδήμονας πρὸ παντός.

Συγγνωστέος, πάντως, ὁ κ. Ζουμπούλιδης. Είναι δὲ θέσει ἀναρμόδιος διὰ τὴν ἔπι τοῦ λιμενικοῦ προβλήματος συζήτησιν.

Ο ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΗΣ ΤΗΣ ΑΥΡΙΟΝ

Κε Διευθυντά,

Εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 622)381 τῆς 1ης Μαΐου 1961 τεῦχος τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας καὶ ς τὸ περὶ τὸν τίτλον «ΠΙΚΡΕΣ ΑΛΗΘΕΙΕΣ», διηγάπτης σας κ. ΘΑΝΑΣΗΣ Π. ἀσχολούμενος μὲ τὸν σύγχρονον ραδιοτηλεγραφητήν Ε.Ν., προβλέπει, διτὶ λίστα συντόμως θὰ ἀντικατασταθῇ οὐτὸς ὑπὸ τοῦ «ἡ εκ τοῦ στοτοῦ» διποτού, διποτού, μεταξὺ τῶν ὅλων γνώσεων, θὰ κατέχῃ καὶ ἔκεινην τοῦ χειριστοῦ τοῦ ραδιοτηλεφόνου.

Γράφων ταῦτα διανωτέρω συνεργάτης σας φαίνεται, διτὶ δὲν ἔχει ὑπ' ὅψιν τοὺς σχετικοὺς μὲ τὴν ἐγκατάστασιν ἀσυρμάτου τηλεγράφου ἢ ἀσυρμάτου τηλεφόνου ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων νόμους, διποτού καὶ τὴν ἐνιούδινη Διεθνή Σύμβασην Τηλεπικοινωνιῶν, τὸν προσηρτημένον εἰς αὐτὴν Κανονισμὸν Ραδιοεπικοινωνιῶν καὶ τὴν Διεθνή Σύμβασην Διασώσεως Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, καθ' διποτού, διποτού, διποτού, θὰ ἔγνωριζεν, διτὶ κύριος προορισμός τῆς ἐγκαταστάσεως σταθμού ἀσυρμάτου καὶ τῆς ὑπάρχειας ραδιοτηλεγραφητοῦ ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἶναι διαφάνεια αὐτῶν τούτων τῶν πλοίων, διποτούς καὶ τῶν ἐπιβατινόντων αὐτῶν.

Κατόπιν τούτων διανωτέρω συνεργάτης πρέπει πρωτίστως

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping

Surveyor : Eng. Pablo J. More

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

Directors:

Capt. Ant. Callergis

Mr. Stam. Eleftheriou

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

» NIGHT: 412905

νὰ είναι άπολύτως κατηρτισμένος εἰς τὴν ραδιοτηλεγραφίαν καὶ εἰς τὴν ραδιοτηλεφωνίαν, κατέχων τάς ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 24 τοῦ Γενικοῦ Κανονισμοῦ Ραδιοεπικοινωνιῶν δριζόμενας γνώσεις, τόσον τάς ἀφοράς τὴν διεξαγωγὴν ραδιοτηλεγραφικῆς καὶ ραδιοτηλεφωνικῆς ἀνταποκρίσεως, δσον καὶ τὰς τεχνικάς τοιάυτας, οὐχὶ δὲ ἀπλῶς καὶ μόνον ἔκεινην τοῦ χειριστοῦ τοῦ ραδιοτηλεφωνού.

Ἄντοι, λοιπόν, είναι καὶ θὰ είναι εἰς τὸ μέλλον ὁ κύριος προορισμὸς τοῦ ραδιοτηλεγραφητοῦ, οἰαιδήποτε καὶ ἀν εἰναι αἱ συσκευαί, τὰς διποιας θὰ χειρίζεται οὐτος διὰ τὴν ἐπιτέλεσιν τοῦ ὡς εἴρηται προορισμοῦ του.

Ο σημερινός ραδιοτηλεγραφητὴς ἐκπαιδεύμενος ἐπὶ τῶν χρησιμοποιουμένων εἰς τὰς ραδιοεπικοινωνίας συσκευῶν (πομποὶ καὶ δέκται ἀσυρμάτου Τηλεγραφίας καὶ ἀσυρμάτου Τηλεφωνίας), ἡ λειτουργία τῶν διποιῶν βάσιν ἔχει τὴν ἡλεκτρονικὴν ἐπιστήμην, είναι δὲ μόνος ἐκ τῶν ἀλλοι ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου ἐνδειγμένος διὰ τὸν χειρισμόν, τὴν συντήρησιν καὶ τὴν ἐπισκευὴν τῶν χρησιμοποιουμένων εἰς τὴν ραδιοαυτιλίδαν συσκευῶν (ραδιογνωμέτρων, ραδιοεντοπιστῶν (Radar), συστημάτων Λοράν, βιθομέτρων κλπ.), αἱ διποιαὶ δπως καὶ ἔκειναι τῆς ραδιοεπικοινωνίας είναι ἐπίσης ἡλεκτρονικαὶ, δηλ., δ σημερινός ραδιοτηλεγραφητὴς είναι, δπως ἀρέσκεται νὰ τὸν ὄνομάζῃ δ συνεργάτης σας, «δ ἡ λεκτρονικός της».

Διὰ τοῦτο, δ καθορισθεῖς ἐν ἔτει 1955 ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ισχύων καὶ νῦν Κανονισμὸς καὶ Πρόγραμμα 'Ἐκπαιδεύσεως εἰς τὰς ἀνεγνωρισμένας Ναυτικὰς Σχολὰς Ραδιοτηλεγραφητῶν, αἵτινες τότε εὑρίσκοντο ὑπὸ τὸν Ἐλεγχον τοῦ ὑπουργείου τούτου (τῷρα εὑρίσκονται ὑπὸ τὸν Ἐλεγχον τοῦ ὑπουργείου Παιδείας), προσβλέπει, ἔκτὸς τῆς διδασκαλίας τῆς ἀσυρμάτου Τηλεγραφίας καὶ Τηλεφωνίας, διδασκαλίας ἐπίσης τῶν ἀναφερομένων δράσιν τοῦραν ραδιοαυτιλίδας δπως καὶ τοῦ αὐτομάτου προβάλους καὶ τῆς γυροσκοπικῆς πυξίδος. 'Υπὸ τοῦ ἀναφερομένου Κανονισμοῦ προβλέπεται ἐπίσης διδασκαλία καὶ τῶν ἔχης μαθημάτων: α) Ναυτ. Γεωγραφία — Στοιχεῖα Ναυτιλίας. β) Γενικαὶ ἐπαγγελματικαὶ γνώσεις. γ) Κανονισμοὶ ραδιοεπικοινωνίων. δ) Λήψις - ἐκπομπὴ ὑπὸ τὸν ρυθμὸν τοῦ Μαρσικοῦ Κώδικος. 'Επίσης διδάσκεται εἰς τὰς ἀνωτέρω Σχολὰς ἡ ἀγγλικὴ γλῶσσα, τὸ μάθημα δὲ τοῦτο θεωρεῖται πρωτεύον.

"Απαντα τὰ ἀνωτέρω μαθήματα διδάσκονται ως ἀναφέρεται εἰς τὰς ἀνεγνωρισμένας ιδιωτικὰς Ναυτ. Σχολὰς ραδιοτηλεγραφητῶν, ὑπὸ τὸν Ἐλεγχον καὶ τὴν παρακολούθησιν τοῦ Κράτους, τόσον θεωρητικῶς δσον καὶ ἐργαστηριακῶς.

Εἰς τὸ ὑπάρχον διὰ τὸν τελευταῖον σκοπὸν ἐργαστήριον τῶν ρηθεισῶν Σχολῶν γίνεται ἀναλυτικότερον ἡ ἔχης διδασκαλία:

α) 'Απόδειξις διὰ πειραμάτων τῶν μαγνητικῶν, ἡλεκτρικῶν καὶ ραδιολεκτρικῶν φαινομένων. β) 'Επιβεβαίωσις τῶν διεπόντων τὸν ἡλε-

τρισμὸν καὶ ραδιολεκτρισμὸν νόμων. γ) 'Εκτέλεσις ἡλεκτρικῶν καὶ ραδιολεκτρικῶν μετρήσεων καὶ ὑπολογισμῶν. δ) 'Επιδειξις ἡλεκτρικῶν καὶ ραδιολεκτρικῶν συσκευῶν, ἔργησης τῆς λειτουργίας αὐτῶν, δπως καὶ τοῦ τρόπου ἐντοπισμοῦ καὶ θεραπείας τῶν βλαβῶν εἰς αὐτάς. ε) Συγκρότησις ραδιολεκτρικῶν συσκευῶν. στ) 'Εκτέλεσις διαφόρων ἡλεκτροτεχνικῶν καὶ ραδιοτεχνικῶν ἐργασιῶν.

'Επίσης, ἔκτὸς τῆς ἀναπτύξεως τῶν διατάξεων, τῶν σχετικῶν διὰ τὴν διεξαγωγὴν ραδιοεπικοινωνίας Κανονισμῶν γίνεται εἰς τὰς Σχολὰς ταύτας καὶ ἔφαρμογὴ τούτων (τῶν Κανονισμῶν) τῇ βοηθείᾳ εἰδικῆς ἐγκαταστάσεως. 'Επιπροσθέτως, δι' εἰδικῶν συσκευῶν λήψεως γίνεται παρακολούθησις ὑπὸ τῶν σπουδαστῶν τῶν περὶ διὸ Σχολῶν τῆς διεξαγομένης διεθνούς ἀνταποκρίσεως, δπως καὶ λήψις ραδιοδιοπτεύσεων καὶ ἀπάντων τῶν ἀφορώντων τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας καὶ ἀροπλοΐας σημάτων.

'Επομένως, ὡς ἀποδεικνύεται ἐκ τοῦ ἀνωτέρω ἐκτεθέντος προγράμματος ἐκπαιδεύσεως εἰς τὰς ιδιωτικὰς ἀνεγνωρισμένας ὑπὸ τοῦ Κράτους Ναυτ. Σχολὰς Ραδιοτηλεγραφητῶν, ἔκτὸς τῶν ἀποκουμένων εἰς αὐτὰς γνώσεων διὰ τὴν πλήρη ἐκτέλεσιν τῶν κυρίων καθηκόντων τοῦ ραδιοτηλεγραφητοῦ, ὡς ταῦτα προβλέπονται ὑπὸ τῆς ἐν Ισχύ Ιδεθνούς Συμβάσεως Τηλεπικοινωνίων, δ σπουδαστής τῶν Σχολῶν τούτων ἐφοδιάζεται ἐπίσης ἐκ παραλλήλου καὶ δι' ὅλων τῶν γνώσεων, δς δ συνεργάτης σας θεωρεῖ ἀπαραίτητους διὰ τὸν ἡλεκτρονιστήν, οὐδεὶς δὲ λόγος αἱνότατος συντρέχει, δτοι οὐ νῦν ἀποφοιτῶντες ἐκ τῶν ἀνεγνωρισμένων Ναυτικῶν Σχολῶν Ραδιοτηλεγραφητῶν ἀσφαλιστισταὶ ὡς καὶ οἱ μέλλοντες νῦν ἀποφοιτήσουν δὲν θὰ κατέχουν ἀπολύτως δλας τὰς γνώσεις καὶ δλα τὰ προσόντα τ' ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἐκτέλεσιν τῶν σπουδαιοτάτων καθηκόντων τῶν ὡς ἀσφαλιστῶν καὶ ἡλεκτρονιστῶν. 'Ας μη παίζωμεν μὲ τὰς λέξεις, δ 'ἡλεκτρονιστής δὲν θὰ είναι τίποτε περισσότερον ἀπὸ τὸν ἀσφαλιστήν, τὸν κατέχοντα δλας τὰς ἀπαραιτήτους τεχνικὰς γνώσεις καὶ διαρκῶς ἐνήμερον τῶν προόδων τῆς συγχρόνου ἡλεκτρονικῆς ἐπιστήμης.

"Ωστε, διὰ τῆς ἐν ταῖς ἀνωτέρω ιδιωτικαῖς Σχολαῖς συντελουμένης ἐργασίας δὲν ἀποφοιτῶντες ἔξι αὐτῶν ραδιοτηλεγραφηταὶ «στηρίζομενοι στὸ κλασσικὸ χειριστήριο καὶ σὲ λίγες ἐπιπλοίας γνώσεις ἀσφαλιστολογίας καὶ δηλεκτρολογίας», ὡς δ ἀναφέρεται συνεργάτης σας ισχυρίζεται, ἀλλ' ἐπιστήμονες ραδιοτηλεγραφηταὶ.

Δὲν ισχυρίζομεθα, βεβαίως, δτοι οἱ ἀπόφοιτοι τῶν Σχολῶν τούτων εἶναι δλοι τέλειοι, τούτῳ δμως ἀνέκαθεν παρετηρήθη καὶ δθὰ παρατηρήται ἐσεῖς διὰ κάθε Σχολήν, δεδομένου, δτοι δλοι οἱ ἀνθρώποι δὲν είναι πνευματικῶν ίσοι.

Εἰναι λυπηρὸ δτο, δ συνεργάτης σας τόσον δδίκως ἡγγόνης τὴν ἀπὸ τόσων ἐπών συντελουμένην ἀθορύβων μὲν ἀλλ' εύσυνειδητον καὶ ἀποδοτικὴν ἐργασίαν εἰς τὰς ιδιωτικὰς ὑπὸ τὸν Ἐλεγχον τοῦ Κράτους

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΑΤΕ ΜΕΡΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΜΕΣΩ ΤΩΝ Κ.Κ.

FRANK B. HALL & CO., Inc.

ΜΕΣΙΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ & ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΤΩΝ ΑΒΑΡΙΩΝ

67 WALL STREET, NEW YORK 5, N.Y.

PLACE SHARE OF YOUR MARINE
INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET
THROUGH

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY."

INTERNATIONAL
TELEX NY 2121 OR MNY 0233

FRANK B. HALL & CO., Inc.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

67 WALL STREET, NEW YORK 5, N.Y.

λειτουργούσας Ναυτικάς Σχολάς Ραδιοτηλεγραφητών, πρὸς ὄφελος τῆς τάξεως τῶν Ἑλλήνων Ραδιοτηλεγραφητῶν.

Οσον διὰ τὴν νεοσύντατον Δημοσίαν Σχολὴν Ραδιοτηλεγραφητῶν Ἀσπροπόργυνο, ἃς ἀναμένουμεν πρῶτον νὰ ίδωμεν τὰ ἀποτελέσματα καὶ κατόπιν θὰ δικαιούμενον νὰ ἐπιφέρωμεν τὰς κρίσεις μας.

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν
διατελῶ μετὰ πάσης τιμῆς

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ι. ΑΡΒΑΝΙΤΑΚΗΣ
Διευθυντής ἀνεγνωρ. Ναυτικῆς Σχολῆς Ραδ.)τῶν

«Ο ΘΑΛΗΣ»
Ἀθῆναι, 20 Ιουλίου 1961

Τ' ΑΠΛΥΤΑ ΜΑΣ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Πρὸς κατροῦ ἔδημοσιεύθη, ὅτι ἔνε νομοσχέδιον περὶ ἀναδιοργανώσεως τῆς Ε.Ε.Π. πρόκειται νὰ κατατεθῇ πρὸς ψήφισμαν ὑπὲρ τῆς Βουλῆς ἢ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐξουσιοδοτήσεως. Πολυθρύλητον πλέον αὐτὸν τὸ νομοσχέδιον. Συνετάχθη ἀπὸ 7 — 8 ἑτῶν καὶ ἀπὸ δις, τι ἔμαθον, περιφέρεται ἀπὸ ὑπηρεσίας εἰς ὑπηρεσίαν καὶ ἐνταφιάζεται συνεχῶς, λόγῳ τῶν ἀντιδράσεων τῶν ἀνιδιαφερομένων, δῆπος ἢ ὑπηρεσία αὕτη λειτουργήσῃ κανονικῶς καὶ ἀποδοτικῶς.

Ἄλλα καλὸν θὰ ἡτο καὶ τώρα νὰ ἔγινετο μία ἔρευνα εἰς τὰ τῆς λειτουργίας τῆς Ε.Ε.Π. Είμαι βέβαιος, ὅτι μία ἀπλῆ ἔξετασις διοικητική καὶ τεχνική, θὰ ἀπεδείκνει τὴν παντελή τῆς ἀνεπάρκειαν ἀπὸ ἀπόφεως ποσοτικής, ἀλλὰ καὶ ποιοτικῆς συνθέσεως του προσωπικοῦ της.

Λιμενικοὶ ἀξιωματικοί, τεχνικῶς ἀκατάρτιοισι ἐκτελοῦν ἔργασιας ἄκρως ἔξειδικεμένας ἐπιθεωρήτων πλοίων. Μηχανικοὶ καὶ ναυπηγοὶ τοῦ Β.Ν. τοποθετοῦνται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν αὐτὴν διὰ νὰ τελειώσουν, οὕτως εἰπεῖν, τὰς ἡμέρας τῆς σταδιοδρομίας των. Νεαρώτατοι καὶ ἀπειροὶ ἔρεθροι ἐμπτοροπλόιαρχοι καὶ καπιτοὺς Β.Ν. περνοῦν ἑκεῖ κατὰ τὸν πλέον ἀνώδυνον τρόπον τὰς ἡμέρας τῆς θητείας των. Τὸ τεχνικὸν αὐτὸν πρωτωπικὸν καλεῖται — ὑποτίθεται — νὰ ἐφαρμόσῃ τὰς Διεθνεῖς Συμβάσεις Ἀσφαλείας Ζωῆς, Γραμμῆς Φορτώσεως, κλπ., τὰς ὁποίας ἔχει

«Ἡ ἐφαρμογὴ τῶν συμβάσεων αὐτῶν καὶ ἄλλων νόμων καὶ κανονισμῶν γίνεται ὅχι μόνον πλημμελῶς, ἀλλὰ καὶ ἀντικανονικῶς. Ἐκδίδονται πιστοποιητικά, μὴ ἀνταποκρινόμενα πρὸς τὴν πραγματικὴν κατάστασιν τῶν πλοίων, τὰ ὅποια ἐπιθεωροῦνται ἐπιφανειακῶς καὶ μόνον. Τὰ πλοία μεγαλώνουν ἢ μικραίνουν, μετασκευάζονται πολλά, βάσει ἑλλιπῶν ἢ ἀνεξέλεγκτων μελετῶν, δὲν ἔφοδιάζονται μὲ τὰ ἀπαίτουμενα ἔφοδια διασώσσεως, ὑπερφορτώνονται καὶ γενικῶς δὲν προλῦν τοὺς δρους ἀσφαλείας παρὰ κατὰ ἔνα πολὺ χαμηλὸν ποσοστὸν. Πέραν τούτου, εἶναι τοιούτον τὸ ἀκατάρτιον τῶν ὑπαλλήλων τῆς ὑπηρεσίας, ὥστε καὶ τὰ ἐκδίδομενα πιστοποιητικά νὰ βρίθουν λαθῶν, εἰς δὲ τὰς ἔνογλώσσους μεταφράσεις των (δγγλικά, γαλλικά) νὰ ἀναγράφωνται λέξεις οὐχὶ μόνον μὲ λάθη ὀρθογραφίας, ἀλλὰ καὶ παντελῶς ἀκατάληπτοι καὶ ἀλλούσιοι τοῦ ἐλειχογίου! Αὐτὰ πρὸς δόξαν τῶν μεγάλων ὑπογραφῶν, τίτλων καὶ σφραγίδων, τὰς ὁποίας ἔναποθέτουν οἱ ἀρμόδιοι. Ἐντροπή.

Μὲ τοιαύτην ὑπηρεσίαν ἐπιθεωρήσεως καλεῖται ἡ μεγάλη Ὀλληνική ναυτιλίας νὰ κινητᾶται διεθνῶς καὶ νά... ρεξιλεύεται...

Τὸ ὑπουργεῖον πρέπει νὰ ἀναδιοργανώσῃ τὴν Ἐπιθεωρήσιν Ἐμπορικῶν Πλοίων ἀμέσως καὶ νὰ τοποθετήσῃ ἑκεῖ τεχνικοὺς καὶ διοικητικοὺς ὑπαλλήλους, ἀπολύτως καπτηρισμένους, καλῶς ἀμοιβομένους, ἀπάρκως ἔλεγχομένους, ἀλλὰ συγχρόνως καὶ τελείως ἀνεπηρέστους ἀπὸ ἔξωτερικούς συμφεροντολογικούς παράγοντας, ὥστε ν' ἀνταποκριθῇ εἰς τὸ ἔργον της. Τὸ ἀπλυτά μας δὲν τὰ πλέοντες πλέον μόνον μεταξὺ μας.

Φιλικώτατα
ΑΝΩΝΥΜΟΣ

Λοιδίνων, 25 Ιουλίου 1961

ΣΤΟΝ ΤΑΦΟ ΕΝΟΣ ΦΙΛΟΥ

ΛΟΥΛΟΥΔΙΑ ΚΑΙ ΔΑΚΡΥΑ

Συνθίζεται καὶ ἐπιβάλλεται ν' ἀραδάζωνται καλὰ λόγια καὶ ὅμορφες περιγραφές γιὰ τὴ ζωὴ καὶ τὰ ἔργα τεκίνων, ποὺ μάς ἐγκαταλείπουν, σάν ἐπικείρουν τὸ ὑπερκάσμιο ταξίδι τους. Συνθίζεται καὶ ἐπιβάλλεται νὰ συμπονοῦμεν μὲ κατάλληλα λόγια τοὺς οἰκείους τοῦ ἀπερχομένους καὶ μὲ διάφορα φιλοσοφικά ἀπόφενηματα νὰ μετριάζουμε τὸν δύντον τους, ἡ όποια, δοσ καὶ ἀν τὸ κραυγάζουμε, δὲν είναι πάντα καὶ δικὴ μας δύνη.

Αὐτοὶ είναι οἱ κανόνες. Ποιὸς κανόνας δῆμος δὲν ἔχει καὶ τὶς ἔξαιρέσεις τους; Μία τέτοια ἔξαιρεση προβάλλεται τώρα μὲ τὸ θάνατο τοῦ Παναγῆ τοῦ Γιαννουλάτου. Δέν τὸν κρείσθηκε νὰ ἐπιστρατευθοῦν οἱ λυρικοὶ τῶν περιγραφῶν, οὔτε οἱ ἀσσοὶ τῆς πέννας, οὔτε οἱ εἰδίκοι στὶς νεκρολογίες γιὰ νὰ ἀναστατώσουν τὸν ἀναγνώστην ἔδιπλοντοντας γνωστές καὶ ἀγνωστές ιστορίες, γνωστές καὶ ἀγνωστές ἀφέτες του. «Ἐφθασες οἱ ἀπλῶ-κακῶι εἰδῶν γιὰ νὰ προκαλέσῃ τὸ καθολικὸ δάκρυ. Ἀλλὰ καὶ τὸ πολὺ δάκρυ. Γνωστοὶ τους καὶ ἀγνωστοὶ, φίλοι τους καὶ ἀδιάφοροι, δῆλοι τὸν ἔκλαψαν καὶ πολὺ θὰ τὸν κλαίνε τὸν Παναγῆ. Θὰ κρεισθῇ νὰ παρέλθῃ ὄλοκληρη η δικὴ μας γεννῆση ποὺ νὰ πάφη ν' ἀναφέρεται τὸν δύναμο του.

Τὸ δάκρυ τὸ χαῦ τοῦ Παναγῆ τοῦ Γιαννουλάτου είναι η ἔνδειξη τοῦ γενικοῦ πονού καὶ τῆς γενικῆς δύνης. Γιατὶ καὶ κείνου η ζωὴ ποσομένη στὴν γενική προσφορὰ καὶ στὴ γενική συμπαράσταση. Η καλωσούντων καμιαὶ δὲν ἔκανε διάκριση. Κάποτε, περιγράφοντας τὶς ἔργασις τῆς ἑταῖρας του, λέγαμε πώς γιὰ τοὺς Γιαννουλάτους, δοσ κι' ὀν φάδουμε, δὲν θὰ βροῦμε ἀνθρωπο, ποὺ νὰ ἔκφρασθη μὲ δυσμένεια ἐνάντιον τους. Σ' ὅλα τὰ κοινωνικὰ στρώματα. Ἀπὸ τὸ δικό τους τὸ ἐπίπεδο ὡς τὰ καινοτόμετρα στρώματα τῶν κειμενικῶν καὶ τοῦ πεζοδρόμου. «Ολοι στ' ὅνομα τους ἀποκαλύπτονται. Είναι καὶ τοῦτο μία ἔξαιρεση κανόνα, ποὺ λέγει ὅτι: «Κανεὶς δῆμος μπορεῖ νὰ θεωρῆται μεγάλος, ἀν, παράλληλα μὲ τὸν ἔκτιμον, ποὺ προκαλεῖ η ἀκτινοβολία τῆς πρωτοκόπτης καὶ τῶν ἔργων του, δὲν περιβάλλεται καὶ ἀπὸ ἀνάλογο μίσος, προϊόν καὶ αύτοῦ κάποιας ζήλειας πρὸς τὴν ζωὴν του». Κανένα μίσος δὲν περιέβαλε ποτὲ τὸν Παναγῆ. Αγάπη πολλὴ διαπονεῖται πάντοτε γύρω του. Μία ἀτελεύτητη στρατιά φίλων τῶν παραστέκει γιὰ νὰ μείνει τώρα ἐκοτατικὴ στὴν ἀνεπάντεκτη κακή πληρωφορία. Αὐτὴ ἡ ἀτελεύτητη στρατιὰ τῶν φίλων του, τοῦ

προσφέρει τώρα τὸ δάκρυ της, ἀλλὰ καὶ τὰ λουλούδια της. Είναι δάκρυ εἰλικρινείας.

Γιὰ τὰ περιγράφουμε τὸν ἀνθρωπο—Παναγῆ δὲν ὑπάρχει δυνατοῦ καὶ ικανότατο. Μᾶς καὶ τὶ θὰ μπορούσαιμε νὰ πρωτοπούμει; Τὸ δικό μας ἀναγνωστικὸ κοινὸ ζεύρει πολλὰ περισσότερα περὶ Παναγῆ Γιαννουλάτου η ἔχει ἀκούσει πολλὰ περισσότερα ἀπὸ δύο μπορούσεις. Ἐπαρέρη ποτὲ νὰ προσφέρει στὸν ἐπικείροντο του, ἐργασία, στὴν μακρόχρονη παρουσία του στὴ θάλασσα. Τὰ συμπεράσματα ἀντικαθίστανται ἀπὸ τὶς ἀτέρμονες περιγραφές καὶ ἀφηγησίες τῶν ἀλλών. Ἀντλούνται καὶ τὴ γενικὴ ἔκτιμηση.

Ἡ μόνη μου ἐπαφή μὲ τὸν καλὸ οὐτό ἀνθρωπο πάντα στὰ μαῦρα χρόνια τῆς Κατοχῆς, δύον στὸν ἰστορικὸν «ΟΣΕΘ», ἐξητίσαμε τὸν θύσιό του. Καὶ οἷς μόνο τὸν προσέφερε, ἀλλὰ προσέφερθε καὶ ὁ ίδιος νὰ ἐργασθεῖ σαν μέλος τῆς Κεντρικῆς Επιτροπῆς. Καὶ τότε, ἐνας δόλκηρος Παναγῆς Γιαννουλάτου, ἔτρεχε μαζὶ μας σὲ 'Ερυθρό Σταυρό, σὲ 'Υπουργεῖον Επιοιστισμοῦ, σὲ κρατικές καὶ διάφορες ἀλλες ὑπηρεσίες, καὶ ταῦτα πόρτες, η δύο προσωπικότητα του ὑπερεφαλγίζει κάθε ἀρνητικό καὶ καθεδικό πόρτη.

Νὰ δύμας ποὺ καταποθίσκαμε μὲ λεπτομερείες καὶ λεπτομερείες δύνημες πουλεράζονται γιὰ τὸ ἔργο του λομπροῦ μας αὐτὸν φίλου, τοῦ φίλου δλῶν τῶν ναυτικῶν. Είναι τόσο ἀνεγνωρισμένη η ἀξία του, ώστε ποτὲ δικὴ μας φιλοράπεια μειώνεται τὴν Ἀγία του μνήμην. Παράκαμπο μόνο νὰ μοῦ ἐπιτραπῇ μία καὶ μόνη παρένθεση γιὰ νὰ ὑποστρίψῃ, ὅτι η καλωσύνη του δὲν είχε διακρίσις προσώπων οὔτε ποτὲ ἀπότελεσμα συμπαθείων πρὸς εἰδικές περιπτώσεις. «Ἐφθανε ἀκόμα νὰ προστατευθοῦν ἀπό μαζέντα πού κατασκευάζονται συλληπόδην καθένα, μη δικὸν τους, ἀρνούμενους κάθε ἀξίαν. Καὶ κάθε χρονιμότητα οὐδὲν παραμένουν πιστοί στὸ ἀστικὸ καθεστώτα. Αναφέρω, λοιπόν, ὅτι ὑπάρχει περίπτωση δύοντας παρασθήτας τοῦ Παναγῆ του Γιαννουλάτου. Γνωστό κομμουνιστικό στέλεχος τοῦ Πειραιῶς, καθοδηγώντας τοὺς («Συναγαγνιστές») του στὰ Δεκεμβριάνα, τοὺς ἔξωρκες μὲ τυχόν καὶ θυηγή Παναγῆς. Γιατὶ σὲ μια τέτοια περίπτωση πότε πράσουν πάνω ἀπό τὸ πτώμα της Ασταλών; Κάποτε καὶ αὐτὸν θὰ είχε γενιθή κάποια πραγματεία, καὶ τὸ θεότητα προστασία.

«Ἔτην ἔνας δεῖναλης πάντα τοῦ Παναγῆς. «Ἐδειχνει πώς ποτὲ δέν θὰ τὸν πλησιάζων τὰ γεράματα. Σύμων καὶ ψυχή, ἀτόμου, στὴν πρώτη νεοτάτη. Ποιός νὰ πιστεύει πώς θὰ τὸν κάνωμε;

«Ἄς μην είμαιστε κριταὶ στοῦ θεοῦ τοῦ Γιαννουλάτου. «Ιωσάς καὶ τὸ γεγονός αὐτὸν ν' ἀποτελῇ μια εὐνοία, κάτι σαν ἀνταμοιβὴ τῶν καλῶν του πράξεων καὶ τῆς Χριστιανικῆς του διαγωνῆς. «Ιωσάς νὰ ἀποτελῇ κάτι σαν κ' αὐτὸν ποὺ λέγεται «Ηαρρύ Άντλ». Οτιδήποτε στὸν επίγειο, δῆλος, ποὺ στην επίγειο, δῆλος καὶ διάφοροι παραμονούνται πάντοτε, παραμονούνται μας. Κάτι τέτοια μας διδάσκουν καὶ τὰ 'Ιερά βίθιλανταν.

Στὸν ἀπελθόντα πολύτιμο πολύτιμο καὶ πανάξιο ἐφοπλιστὴν ἢ 'Εθνική μας Ναυτιλία πολλὰ ὄφειλει. Τὸ 'Υπουργεῖο τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, πολλὰ ὄφειλει. Τὸ 'Ελληνικὸ Κράτος ὄφειλει περισσότερα. Αλλὰ ὁ ναυτικός μας κδμος μέσοις πολλὰ ποτὲ προσθέτησε τὸν θάνατο τοῦ Τάφου του νεορά με ποιόν πρότοι τὸ γεράματα. Σύμων καὶ καρκίνος ποτὲ προσθέτησε τὸ δάκρυ τους καὶ καλωσούντων τοῦ πανιέρων. «Η οἰκία του θὰ παρεμβαίνῃ στὴν σκέψη μας καὶ η καλωσούντων μαζὶ μὲ τὴν προσωπικότητα του, θὰ ὄρθωνται μὲ τὰ παραδείγματα τους, ο' δλα μας τὰ καλὰ καὶ τὰ κακά συναπαντήματα.

Δέν ἔχουμε τίποτα περισσότερο νὰ πούμε. Ραίνουμε τὸν Τάφο του νεορά με λουλούδια καὶ καλωσούμε τὸ δάκρυ μας στοὺς ωκεανούς καὶ τὶς θάλασσες τῆς Οἰκουμένης ποὺ ἀποτελοῦν τὴν περιοχὴν τῆς δραστηριότητος εἰκείνου, ποὺ τώρα μᾶς λείπει τόσο πολὺ καὶ τὸ δύναμα πουντούτης.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ZANNIS SHIPSTORES

33 VASTELAND

ROTTERDAM

FRESH PROVISIONS AND BONDED STORES

DECK AND ENGINE REQUIREMENTS

TELEPHONE:

115530 (2 LINES)
115607

TELEGRAPHIC ADDRESS:
ZANNIS - ROTTERDAM

ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΙΟΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ
(ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1839) ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΑΪΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ (ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1905)



ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΦΙΛΩΝΟΣ 45 ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 41-142, 474-239
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΡΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων

Προεξοφλήσεις δφειλομένων ναύλων

Χρηματοδοτήσεις ναυτικών Γραφείων

Έμβασματα

Πάσα άλλη έξυπηρέτησις

Εις τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυτιλλομένων καὶ τῶν οἰκογενειῶν τῶν, καταστήματα εἰς δλας τὰς πόλεις τῆς Ἑλλάδος μεταξὺ αὐτῶν καὶ εἰς δλας τὰς ναυτικὰς περιοχάς: ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΝΔΡΟΣ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΚΑΛΥΜΝΟΣ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΩΣ, ΛΕΥΚΑΣ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΡΟΔΟΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ.

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ ΑΠΕΠΛΕΥΣΕ ΔΙΑ ΤΟ ΠΑΡΘΕΝΙΚΟΝ ΤΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΝ

Η παράδοσις από τα «Ελληνικά Ναυπηγείων του δεξαμενοπλοίου «Παγκόσμιος 'Ελπίς». — Η περιγραφή του σκάφους. — Ταχύς ό χρόνος της κατασκευής του. — Κόστος κατώτερον του κρατούντος εἰς τὰ ξένα ναυπηγεία.

Υψώσαν τὴν Κυανόλευκον καὶ ἐνταχθὲν εἰς τὴν δύναμιν τοῦ στόλου τοῦ συγκροτήματος Νιάρχου, ἔκτελεῖ ἦδη τὸ παρθενικόν του ταξίδιον πρὸς Εὔξεινον Πόντον καὶ ἐν συνεχείᾳ πρὸς γερμανικὸν λιμένας, τὸ πρῶτον κατὰ τὴν κατασκευὴν ἐλληνικὸν δεξαμενόπλοιον «Παγκόσμιος 'Ελπίς».

Χωρητικότητος 16.207 τ. γκρός καὶ ταχύτητος 15 κόμβων, τὸ νέον σκάφος ἀποτελεῖ ἐντυπωσιακὴν ἀπόδειξιν τῶν ἔξαιρετικῶν δυνατοτήτων τῆς νεαρᾶς ἐλληνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Ἐπέτυχεν αὐτὴ ἐκ τῆς πρώτης κατασκευῆς τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Οἱ ξένοι τεχνικοὶ καὶ ιδίᾳ οἱ ἐκπρόσωποι του 'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος, οἵτινες παρηκλοῦθεσαν τὰς πολλὰς φάσεις τῶν δοκιμῶν τοῦ νέου πλοίου εἰς τὸν Σαρωνικόν, ἔξεφράσθησαν μὲν ἐνθουσιασμὸν διὰ τὴν συντελεσθεῖσαν ἔργασίαν ὑπὸ τοῦ προσωπικοῦ τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων». Καὶ δχὶ ἄνευ ἐκπλήξεως τίνος, διεπίστωσαν, ὅτι ἀπὸ τῆς πρώτης δοκιμῆς τὸ νέον σκάφος δὲν ἐνεφάνισεν οὐδεμίαν, οὔτε μηχανικὴν οὔτε ἄλλην φύσεως ἀνωμαλίαν. Η συμπεριφορά του, ἐμφόρτον καὶ ἄνευ φορτίου, ὑπῆρχεν ἔξαιρετος.

Κατὰ τὰς δοκιμὰς τοῦ νέου πλοίου, διενηργήθησαν ὑπὸ τῶν 'Ελλήνων καὶ τῶν ξένων τεχνικῶν, οἱ ἀκόλουθοι βασικοὶ ἔλεγοι: α) Ἐπὶ τοῦ μηχανισμοῦ προβαλιούχησαν καὶ τῶν ἐλικτικῶν ιδιοτήτων τοῦ πλοίου, β) ἐπὶ τοῦ βαρούλου καὶ τῆς ἀγύρων, γ) ἐπὶ τῆς μηχανῆς εἰς τὸ μεγίστον τῶν στραφῶν αὐτῆς, δ) ἐπὶ τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου, ἐμφόρτου εἰς διαφόρους ιπποδινάμεις, ἐνῷ ἐλήφθησαν διαγράμματα καὶ κάθε στοιχείον, σχετικὸν μὲ τὴν λειτουργίαν τῆς μηχανῆς μέχρι καὶ τῆς μεγίστης ιπποδινάμεως πρόσσω παὶ ἀνάποδα, ε) ἐπὶ τῆς καταναλώσεως τῶν κυρίων μηχανῶν εἰς ιπποδινάμιν κανονικῆς λειτουργίας καὶ στ) ἐπὶ τῆς λειτουργίας τῶν κυρίων μηχανῶν μὲ βαρὺν πετρέλαιον λεβήτων.

Τὸ δεξαμενόπλοιον «Παγκόσμιος 'Ελπίς» παρεδόθη ὑπὸ τῶν Ναυπηγείων εἰς τὴν πλοιοκτήτριον ἑταῖριαν τὴν μεσημβρίαν τῆς 20ῆς Ιουλίου καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν ἐπισήμου τελετῆς, κατὰ τὴν ὁποίαν ὁ κ. Γ. Ἀνδριανόπολος ἐνεχειρίσεν εἰς τὸν πλοιαρχὸν κ. Μπίαν, τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα τοῦ σκάφους καὶ ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον εἰς τὴν πρύμναν του.

Ομιλῶν σχετικῶς ὁ κ. ὑπουργὸς κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τελετῆς εἰς τὴν ὁποίαν παρέστησαν ἀνώτεροι λιμενικοὶ ἀξιωματικοί, πολλοὶ ἐφοπλισταὶ, ἐκπρόσωποι τῶν ναυτικῶν ὄργανων τελεστῶν καὶ τοῦ τεχνικοῦ κόσμου, ἐπὶ μεταξὺ ἄλλων καὶ τὰ ἔξης:

«Τὸ νέον αὐτὸν πλοίον συμβολίζει τὴν διλοκλήρωσιν τῆς ναυτιλιακῆς μας προσπαθείας. Διότι ἡ 'Ελλὰς ἀρχίζει νὰ πυκνώῃ τὰς τάξεις τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου μὲ πλοῖα κατασκευαζόμενα παρὰ τῆς ίδιας. Ο ἔξαρτες 'Ελλην ἐφοπλιστὴς κ. Στ. Νιάρχος, μὲ τὸ ἐπιβλητικὸν βιομηχανικὸν συγκρότημα ποὺ θίρυσεν εἰς τὸν Σκαραμαγκάν, ἔξησφάλισε τὴν δυνατότητα αὐτὴν εἰς τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίαν».

Τὸ «Παγκόσμιος 'Ελπίς» ἔχρονον αὐλάθη διὰ τὴν μεταφοράν ύγρων καυσίμων ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Εὔξεινον Πόντου εἰς τὰ Μέγαρα. Κατὰ τὸ πρῶτον ταξίδιόν του θὰ μεταφέρῃ φορτίον ἐκ τοῦ Εὔξεινον Πόντου εἰς τὴν Γερμανίαν. Πλήρωμα, 40 ἀξιωματικοὶ καὶ ἄνδρες.

Η τεχνικὴ περιγραφὴ ποὺ ἀκολουθεῖ, παρέχει μίαν κατατοπιστικὴν εἰκόνα τοῦ πρώτου ἐν 'Ελλάδι κατασκευασθέντος δεξαμενοπλοίου.

Τὸ σκάφος τὸ ὁποῖον ἐναυπηγήθη ἀπὸ τῆς τοποθετήσεως τῆς τρό-

πιδός του, εἰς διάστημα ἐνένεα μηνῶν, ἔχει σχεδιασθῆ ταῦτα τὸν ὄρθodoξον τρόπον μὲ τὸ μηχανοστάσιον πρύμνηθεν καὶ τὴν γέφυραν διακυβερνήσεως εἰς τὸ κέντρον, συμφόνως πρὸς τοὺς κανονισμοὺς τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος. Τὰ κύρια χαρακτηριστικά του εἶναι: Ὁλικὸς 187.35 μ., μῆκος μεταξὺ καθέτων 176.80 μ., πλάτος 23.32 μ., κοῦλον 12.98 μ., βύθισμα 10 μ., d.w. 24.800 τ., νετ 9902.59 τ., χωρητικότητας πετρελαιοδεξαμενῶν 34.100 κ.μ.

Διὰ τὴν ναυπηγήσιν τοῦ πλοίου ἔχρησιμοποιήθη τὸ σύστημα διαμήκων νομέων μὲ διαιρήσεις κυματοειδεῖς φρακτάς. Η δηλητικὴ κατασκευὴ εἶναι συγκολλητή, ἐκτὸς ὥρισμένων καρφωτῶν ραφῶν, αἵτινες ἀπαιτούνται ὑπὸ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος.

Οι χώροι ἐνδιαιτήσεως κρίνονται ὡς ὑπερπολυτελεῖς. 'Ολίγα τοσαν πλοία ἔν προδεσμῷ διξασφαλίζουν τόσον ἀνετόν περιβάλλον τὸν ἐνδιαιτήσιν τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματός των. Τὰ διαμερίσματα τῶν ἀξιωματικῶν γεφύρας εύρισκονται εἰς τὸ κεντρικὸν ὑπερκατασκεύασμα, ἐνῷ τῶν μηχανικῶν εἰς τὸ ἐπίστεγον. 'Εκεῖ εύρισκονται ἐπίσης, η τραπέζαρια ἀξιωματικῶν, τὸ ἀναψυκτήριον καὶ οἱ λοιποὶ κοινόχρηστοι χώροι. Τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος καὶ οἱ χώροι ὑγιεινῆς, εύρισκονται εἰς τὸ πρωταρχόν τοῦ ὑπερκατασκεύασμα. 'Εκτὸς μικροῦ ἀριθμοῦ ναυτῶν καὶ δοκιμῶν θαλαμητῶν, ὀλόκληρον τὸ πλήρωμα ἔχει εἰς τὴν διάθεσίν του μονοκλίνους καμπίνας.

Τὰ δραγανα ναυσιπλοίας, μὲ τὰ ὅποια ἐφωδιάσθη τὸ «Παγκόσμιος 'Ελπίς» εἶναι ἀπαντα τελευταίου τύπου καὶ περιλαμβάνουν Ραντάρ «Kelvin Hughes», αὐτόματον πλότον «Alma Brown», ἡχοδοιστικὸν μηχάνημα «Submarine Signals Co.», ἀσύρματον, τηλέγραφον - τηλέρεον «Standard - Radio». Τὸ πυροσβεστικὸν σύστημα ἐκτὸς τοῦ ὑδατος περιλαμβάνει πυροσβεστήρας ἡχράς κόνεως «Minimax» τετραχλωριούχου πυρήνης καὶ ἀφροῦ.

Τὸ σύστημα ἀντλιῶν φορτίου ἀποτελεῖται: α) Ἐκ τριῶν ἀτμοστροβιλοκινήτων φυγοκεντρικῶν ἀντλιῶν διπλῆς ἀναρροφήσεως, παροχῆς 800 περίποιον κυβικῶν μέτρων θαλασσίου ὅδατος ἀνὰ δῶραν ἐκάστης, β) δύο ἀτμοκινήτων καθέτων ἀντλιῶν ἀποστραγγίσεως Duplex, διπλῆς ἐνεργείας καὶ παροχῆς 150 μ3 θαλασσίου ὅδατος ἀνὰ δῶραν ἐκάστης, γ) τριῶν ἀγώνων πετρελαίου ἐσωτερικῆς διαμέτρου 14'', μετὰ διακλαδώσεων ἐσωτερικῆς διασέτρου 12'' δι' ἐκάστην δεξαμενὴν καὶ εἰς τὰς κεντρικὰς δεξαμενὰς ἀγώνων ἀπόστραγγίσεως 6'', μετὰ διακλαδώσεως 4'' δι' ἐκάστην δεξαμενήν. 'Εκάστη πετρελαιοδεξαμενὴ εἶναι ἐφωδιασμένη διὰ θερμαντικῶν στοιχείων ἐξ ἀλουμινίου - ὄρειχαλκου.

Τὰ βοηθητικὰ καταστρώματος, δίλαινικης κατασκευῆς, περιλαμβάνουν ἔνα ἀτμοκίνητον βαρούλον ἀγύρων, κατάλληλον διὰ τὴν ταύτοχρονον ἀνύψωσιν καὶ τὸν δύο ἀγύρων, μὲ ταχύτητα περὶ τὰ 10 μέτρα ἀνά λεπτόν, δύο ἀτμοκίνητα βαρούλακα 8'X12', ἔνα πρώραθεν διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ φορτωτήρος τοῦ πρωραίου ιστού καὶ ἔνα πρύμνηθεν διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν φορτωτήρων τῶν εύκυπτων σωλήνων πετρελαίου καὶ ἔνα ἀτμοκίνητον βαρούλοκον πρύμνης 9'X14'.

Τὸ ἡλεκτρο - ύδραυλικὸν μηχάνημα πηδαλιούχας κατασκευῆς «John Rustie & Co.» τοῦ τύπου τῶν 4 κριῶν, περιλαμβάνει δύο συστήματα ἡλεκτραντλίων μὲ τηλερρύμισιν ἐπὶ τῆς γεφύρας καὶ ρύθμισιν διὰ τῆς χειρὸς ἐκ τῆς πρυμναίας θέσεως τοῦ πρηδαίου. 'Η παροχὴ ἡλεκτρικοῦ ρεύματος γίνεται διὰ τριῶν δηζελογεννητριῶν, δύο ἐκ τῶν ὅποιων ἔχουν 240 KW 230 Volts καὶ μία 120 KW 230 Volts καὶ μίας ἀτμοκίνητου γεννητρίας 75 KW 230 Volts.

Η πρώσις τοῦ σκάφους ἐπιτυγχάνεται διὰ μιᾶς Ἑλικοῦ ἐξευγμένης



Τὸ «Παγκόσμιος 'Ελπίς», κατὰ τὴν ἐκτέλεσίν των δοκιμῶν του, εἰς τὸν Σαρωνικόν.

εις τὸν ἕξιν μᾶς 8κυλίνδρου ἀναστρεφομένης, συγχρόνου δηζελομηχανῆς, ἀπλῆς ἐνέργειας, κατασκευῆς NDSM - STORK τύπου HOTLO 8X75)150. Ή διάμετρος τῶν κυλίνδρων εἰναι 750 χλστ. καὶ ἡ διαδρομὴ τοῦ ἐμβόλου 1.500 χλστ. ἐνῷ ἡ ἴσχυς τῆς μηχανῆς εἰς 115 στροφάς, εἰναι 8.400 ἵπποι. Ή μηχανῆ εἰναι ρυθμισμένη διὰ σάρωσιν μονῆς κατεύθυνσεως καὶ ὑπερπλήρωσιν διὰ στροβίλο - φυσητήρων κινουμένων ὑπὸ τῶν καυσαρίων. Ή ἑκκίνησις καὶ ἡ ἀναστροφὴ τῆς μηχανῆς γίνεται διὰ πεπιεσμένου ἄερος. Ο παρεχάμενος εἰς τὰς ἀντλίας, βοηθητικά κλπ. ἀτμός, παράγεται ὑπὸ δύο φλογαυλωτῶν λεβήτων ἐπιφανείας 400 μ² περίπου καὶ πιέσεως λειτουργίας 12,7 Kg/cm².

Αὐτὸς εἶναι τὸ «Πλαγκόσμιος Ἐλεῖς». Εἶναι Ἑλληνικὸν δημιούργημα. «Υπερηφανεύμεθα δι」 αὐτό. Ή ναυτιλομένη Ἐλλάς, ή μέχρι πρὸ τίνος καθυστερημένη καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς ναυπηγικῆς εύγνωμονει τὸν κ. Σταύρον Νιάρχον.

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΜΙΑ ΠΑΛΗΑ ΙΣΤΟΡΙΑ

Τὸ δῖτις ἡ νοσταλγία τῶν ἀποδήμων ὁμογενῶν πρὸς τὴν γενέτειρα εἶναι πάντα φλογερή, εἶναι γνωστὴ ὑπόθεση. Μποροῦν νὰ λένε διὰ τοῦ θέλουν οἱ μεμψίμοιροι γύρω ἀπὸ αὐτὸν τὸ θέμα. Ή ἀλήθεια εἰναι τὸ δῖτις ἄρκει νὰ φέσθαι ἔνα κάποιο πλεύσμενο μὲ τῇ Γαλανόλευκῃ στὴ θετή τους πατρίδα, γιὰ νὰ ἔστηκωθούμοι δοῖοι γιὰ νὰ τὴν καμαράσουν. Στὴν Νέα Υόρκη, φυσικὰ τέτοιος ἔκδηλώσεις δὲν παρουσιάζονται ἔτονες. Σὰν ὅμως βρεθῆ τὸ Ἑλληνικὸν καράβι σὲ κάποια ἄλλη πόλη, τότε κοινωνικὸ γεγονός σημειώνεται.

Παρακολουθῶντας μιὰ τέτοια ἔκδηλωση στὴ Βοστώνη, σὲ μιὰ ἀπὸ τὶς συχνές ἑκεῖ προεγγίσεις τοῦ Ἑλληνικοῦ ὑπερωκεανίου καὶ στὴν δημοποιητὴν στὸ λιμάνι ἑκατοντάδες πολλές ἐπισκεπτῶν κάθε ἥλικιας καὶ κάθε τάξεως ὁμογενεῖς, μοῦ ἥρθε στὸν νοῦ μιὰ παλῆ λατορία ποὺ μοῦ εἴχε κάποτε διηγηθῆ ὁ παλαίμαχος πλοίαρχος καὶ ἐφοπλιστὴς Καπετάν Δημήτρης Λαιμός, ὁ ἐπιλεγόμενος καὶ... Δεσπότης, γιὰ τὸ λόγο, ποὺ στὰ νειάτα του εἴχε φοιτήσει καὶ στὴ Ριζάρειο Ἱερατικὴ Σχολή.

«Ἔμουν — μοῦ ἔλεγε — μὲ τὸ «ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ» στὴ Βοστώνη, κατὸ ποὺ στὰ μεσοπολεμικὰ χρόνια. Καὶ δὲν θυμούμαι, ποιὰ γιορτὴ ἡ κάποια ἔθνικὴ ἡμέρα, εἴχε συγκεντρώσει τὴν Ἑλληνικὴ Κοινότητα σὲ δημοδικὴ διασκέδαση. Σ' αὐτὴ, λοιπὸν, τὴ φέστα μὲ παρέσυρε καὶ μένα ἡ παρέδει μου, μιὰ καὶ δὲν εἴχαμε νὰ τάμε δάλοιον. Ἐνωθεῖται πὼς ἀπὸ πολὺ ἐνωτὶς καὶ σὰν ναυτικοὶ τὸ εἴχαμε ρίξει κάπως περισσότερο καὶ στὸ πιοτό, γιὰ νὰ ξεχάσουμε τῆς θάλασσας καὶ τῶν στερήσεων μας τοὺς καῦμούς.

Ξῆγημαί λοιπὸν στὴ γιορτή, πιάσαμε τὴν ἄκρη μας συνεχίζοντας καὶ ἑκεὶ, μέσα σὲ ἀτμόσφαιρα λόγων ρητορικῶν, ἀπαγγελιῶν καὶ κάθε ἄλλης ἐπιδείξεως πνεύματος, τὴ δική μας οἰνοπνευματώδη κούρα. Ο πόπτης, σὲ μιὰ στιγμὴ, δηλοῦσαν μὲ τὸν ὄγκο τῆς παρεμβολῆς της πρωτηρανίας στὸν πανηγυρίζοντας καὶ μερικὲς ἐκλεκτές, νὰ πούμε, προσωπικότητες, ποὺ τιμούσαν τὴν γιορτή, ἀκούσα ἐκπληκτοῖς νὰ ἀναφέρεται καὶ τὸ δυομάρ μου:

Τὶ μόνωθεα — ἔλεγε ὁ ἀπὸ τῶν παρουσιάσεων — καὶ μὲ τὸν ἔκλεκτὸν «Ἐλληνα πλοίαρχον καὶ ἐφοπλιστὴν κ. Δημήτριον Λαιμόν», δυστὶς μὲ τὸ πλοῖον του ἔφθασε στὸν λιμένα μας καὶ δυστὶς περιφέρων τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν μὲ τὸ σκάφος του ἀνὰ τὴν Υδρόγειον, τιμὴ τὸ Ἑλληνικὸν ὄνομα καὶ τὴν Ἑλληνικὴν Πατρίδα.

«Χειροκροτήματα έξπασαν μὲ τὸ τέλος αὐτῆς τῆς δημιλίας. Καὶ φυσικά, ἐπέπει νὰ σηκωθῶ ἀπὸ τὸν καρέκλα μου γιὰ νὰ ἐπιδείξω τὴν προσωπικότητά μου, ἀλλὰ καὶ νὰ πὼ κάτι, εὐχαριστῶντας τόσο τὸν πήτορα δόσο καὶ τὴν Κοινότητα, ποὺ ἐρωτάζει καὶ τὴν δικίαν σὲ παρουσιά μου.

«Καὶ πάνω σ᾽ αὐτοὺς τοὺς ἐνθουσιασμούς, καπνισμένος καὶ ἀπὸ τοὺς ἀτμούς τοῦ οινοπνεύματος, εἴχα τὴν ἀπερισκεψία νὰ προσκαλέσω δύσους τοὺς παρισταμένους νὰ ἐπισκεφθοῦν τὸ καράβι μου στὸ λιμάνι τὴν ἐπομένη. Φαίνεται δὲ πὼς αὐτὴ ἡ πρόσκληση ἔγινε μὲ θέρμη. «Εγίνε μὲ ἐπιμονὴ καὶ, δηλοῦσαν μὲ τὸν ἔλεγαν — γιατὶ ἐγώ στὴ θέση ποὺ ἡμούν δὲν μποροῦσα νὰ θυμούμαι — ἐτόνισα δὴ τὰ μοῦ κακοφανῆ πολὺ καὶ θὰ τὸ θεωρήσω μεγάλη μου προσβολή, ἂν ἔστω καὶ ἔνα ἀπὸ τὰ μέλη τῆς Ἑλληνικῆς Κοινότητος, δὲν ἀποδεχθῆ τὴν πρόσκληση μου.

«Μετὰ τὸ τέλος τῆς γιορτῆς, οἱ φίλοι τῆς παρέας μου μὲ ἔφεραν στὴ «ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ» δηλοῦσαν μὲ βαθὺ ὑπό βρήκα τὴν θεραπεία τῆς στεργιανῆς μου ἀταξίας. Τὴν ἐπομένην, ἔσπηντη φρέσκος - φρέσκος γιὰ νὰ κυττάσω τις δουλείες μου καὶ τὶς δουλείες τοῦ καραβοῦ. Τὰ περὶ προσκλήσεως τῆς δημογενείας τῆς Βεστώνως γιὰ μιὰ δημοδικὴ ἐπίσκεψη καὶ φιλοξενία στὸ καράβι μου, δὲν συγκρατοῦσα στὸ μυαλό μου καὶ φυσικὰ τέτοιο θέμα δὲν μὲ ἀπασχολοῦσε.

«Θά ἴταν ἡ ὥρα δέκα τὸ πρωτ, δηλοῦσαν δέκα τὸν περίθιστος της Κοινότητος μὲ τὸν λειρά τους. Τὴν ἐπιτροπὴν αὐτὴν συνάδευε καὶ ἔνας ἀστυνομικός. «Ἡλθαν ἡ κανονίσουμε τὶς λεπτομέρειες γιὰ τὴ δεξιώση, ποὺ ούμφωνα μὲ τὴν ἐπισημητὴν πρόσκληση μου θὰ γινόταν τὸ ίδιο αὐτὸς ἀπόγευμα στὸ καράβι μου!..

Κρύος ίδρωτας ἄρχισε νὰ μὲ περιχύνῃ!.. Δεξιῶσῃ, λέει, στὸ καράβι μου. Καὶ οἱ προσκεκλημένοι, πάνω ἀπὸ τετρακόσιοι... καὶ πού; στὸ «ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ». Ποῦ νὰ δεξιώθω τὸσον κόσμο; Στὸ σαλόνι; Ἐκεῖ χωρούσαν καὶ δὲν χωρούσαν δέκα ἄνθρωποι. Στὸ δωμάτιο μου; Στὴν λεγούμενη τραπεζαρία τῶν ἀξιωματικῶν ἢ στὴν πλάτη τοῦ πληρώματος;

«Τὸ κατάστρωμα, ἀνω κάτω γεμάτο μπουκαπόρτες καὶ μεντζανιά καὶ δὲν ἡ ἀμπάρια ὅρμάνωντα, σωστές παγίδες γιὰ ἀναυτούς ἐπισκέπτες. Καὶ στὸ πλάι, μιὰ κρεμαστὴ ξεδοντισμένη σκάλα, σκάλα φορτηγοῦ τῆς παλῆς ἐποχῆς.

«Δὲν γίνεται νὰ τὸ ἀναβάλουμε γιὰ καμμιὰ ἄλλη μέρα; Τόλμησα νὰ πῶ, μὲ τὴν ἐλπίδα πῶς ἡ ἐπικειμένη ἀναχώρηση μου θὰ μὲ ζευθε-

ρωνεις ἀπὸ αὐτὴ τὴν ἄτυχη πρόσκληση τῆς ὁμογενείας.

«— Πῶς νὰ τὸ ἀναβάλουμε, Κύριε Πλοίαρχε; Καὶ πῶς θὰ μπορέσουμε τῶρα νὰ εἰδοποιήσουμε δὴ τὴν Ἐλληνικὴ Κοινότητα τῆς Βοστώνης καὶ τῶν περιχώρων τῆς, ποὺ καθὼς ἐδήλωσατε «θὰ τὸ θεωρήστε μεγάλη προσβολὴ» ἢ ἀνισαρήσουμε στὴν πρόσκληση σας;

Τὴν φουρτούνα ποὺ ἔβλεπα νὰ μὲ πλησιάζῃ, τὴν ἕγιγιςα σκληρότερη καὶ δυσκολώτερη ἀπὸ δῆσες εἶχα συναπαντημένες στὴ ζωὴ μου. Καὶ οἱ ὥρες περνοῦσαν. «Ἡταν μεσημέρι καὶ αὐτὸς τὶς τέσσαρες δῆρες θάρχισε ἡ... ὑποδοχῆ. «Ἐπιασα τὸ κεφάλι μου γιὰ νὰ δῶ πῶς θὰ τιμονέψω σ' αὐτὴ τὴ φοιβερή θεομηνία.

«Εἰχα τὴν καλὴ τύχη, δημως, νὰ ἔχω στὸ καράβι μου καλούς καὶ δικούς μου ἀνθρώπους καὶ πρώτους καὶ καλύτερο τὸν ἀνεψιο μου τὸν Μάνο τὸν Λαιμό, ἀσυρματιστὴ τότε καὶ τῶρα ναυτικὸ πράκτορα στὸν Πειραιά.

«Εἰδαν τὸ δύσκολη θέση ποὺ βρέθηκα καὶ βάλθηκαν νὰ μὲ ἔξαστη σπώσουν.

«— Θὰ γίνη ἡ δεξίωση, Καπετάν Δημήτρη, μοῦ λέει, μιὰ καὶ κάλεσης τὸν κέσμο. Παραμέριος, τὸ λοιπὸν σὺ καὶ ἀφίσε ἐμένα μὲ τὸν καμάρωτο καὶ μὲ τὸ μάγερα νὰ τακτοποιήσουμε τὰ πράγματα.

«— Δὲν κάνουμε, εἴπα, καμμιὰ ἀπόπειρα μὲ τὸν ἀτζέντη νὰ βγάλουμε τὸ καράβι στὴ ράδα καὶ νὰ γλυτώσουμε ἀπὸ αὐτὸν τὸν μπελᾶ;

«— «Όχι, μοῦ κάνει ὁ ἀνεψιός. Τί θὰ πῆ ὁ κόσμος ἐδῶ, ὅταν σήμερα άνοιχτούμε στὴν ράδα καὶ σύριο χαναπλεύρισουμε; Καλύτερα νὰ τὸν διώξουμε μιὰ καὶ κολη. «Ἀλλὰ ἀφίσε με νὰ τακτοποιήσω ἐγὼ τὰ πράγματα καὶ πιστεύω νὰ βρῶ τὴν ἄκρη.

«Παρατήθηκα στὴν πρωτοβουλία τοῦ ασύρματος προτοποιητῆς. Εἶπε στὴν... Έπιτροπὴ καὶ στὸν αστυνομικὸ πὼς θὰ πραγματοποιήσαμε τὴ δεξίωση μὲ τὸ κατέδην δύσμιν. «Υστέρα ὁ ἀνεψιός πήρε τὸν καμάρωτο καὶ τὸν μάγερα καὶ βγῆκαν στὴν πόλη. Σὺ δύο ὥρες διασημάνεις μὲ τὸν καμάρωτον. Εἶχαν προμηθευθῆ μεζέδην λογῆς - λογῆς, μπύρες καὶ ἄλλα πιοτά, φωμά, ώς καὶ μερικές κολώνες πάγο. «Υστέρα καθάρισαν καλὰ τὴν κουζίνα καὶ πάνω στὸν πάγκο τῆς ἐσκάρων ἔνα μπουφέ. «Η κουζίνα μας καὶ ὅπως σχεδόν δλες οἱ κουζίνες στὴ φορτηγά, εἴχε δυὸ πόρτες. Δυὸ ναύτες καὶ δὸ καμάρωτος ἔκα μέσα στὴν κουζίνα νὰ σερβίρουν. «Εγὼ θὰ ἔμεινα στὴ σκάλα νὰ ὑποδέχωμαι καὶ ὁ ἀνεψιός μου θὰ τοὺς ὁδηγήσεις δύοτερο κατ' εὐθείαν στὴν κουζίνα νὰ σερβίρουν, κανονίτας καὶ μὲ τρόπο τὴν παράκληση νὰ μήν παρατείνουν τὴν παραμονή τους γιὰ νὰ δεξιωθοῦμε καὶ τοὺς ἄλλους. «Ετσι, ή μιὰ πόρτα τῆς κουζίνας είσισδες, ή ἄλλη ξέδιος.

«— Όλα λοιπὸν τοιμάσθηκαν, καθὼς τὰ εἴπα, ἐβάλαμε κι' ἔμεις δλοι τὰ καλά μας καὶ πιάσαμε τὰ πόστα μας. Κατὰ τὶς τέσσερες, φάνηκαν οἱ... προφύλακες. «Ανδρες, γυναίκες, γερόντοι, παιδιδότοι. «Ως καὶ καροταύκια μὲ μωρὰ ἔσερναν γιὰ τὴν ἐπίσκεψη στὸ Ἑλληνικὸ καράβι. Δὲν εἶχαν ἄνικο οἱ ανθρώποι. Πλοιοί καουσαν καὶ ὁ νοῦς τους πήγε στὸ πλοίο ποὺ τούς έφερε στὴν κουζίνα τὸ πρώτο τὴν παράκληση νὰ στεριθείση. Εἶχαν προμηθευθῆ μεζέδην λογῆς - λογῆς, μπύρες με τὴν έπιπληθή της παλῆσσα στὸν πληρώματος, ώς ποὺ εἶδα νὰ σκεπάζει τὴ νύχτα καλά - καλά τὸν ούρανον. «Υστέρα ξαναέδωσα τὸ παρών.

«— Εκρεμάσαμε δὲν εἶχαν οἱ ἐπισκέπτες μου. Μούδισε τὸ χέρι μου νὰ χαρετῶ. Οὔτε έγω ξέρω τί τὸν ἔλεγα στὴν ύποδοχή καὶ στὴν ἀναχώρηση τους. Καμμιὰ φορά μὲ ἐπισκέψη ζαλάδα. Παρακάλεσα τὸν υποπλοίαρχο μου νὰ σταθῇ γιὰ λίγο στὸ πόστο μου καὶ ἐγώ τράβηξα καὶ κλεισθηκα τοῦ πλώρης του πληρώματος, ώς ποὺ εἶδα νὰ σκεπάζει τὴ νύχτα καλά - καλά τὸν ούρανον.

«— Όλα είχαν τελειώσει. Τὸ πικρὸ ποτήρι τὸ εἴχα τραβήξει ὡς τὸ τέλος. Πήγα ναστέρας καὶ ἔπιπλωσα στὸ κρεβάτι μου. «Ο υπνός ἐκείνος, ήταν τόσο εύχαριστος, σὰν τὸν θυντικού, ποὺ μετὰ τὴ φοιβερή θαλασσοταραχή, μετὰ τὸ φόρεμα καὶ χαλασμὸ τοῦ πελάγου, κατορθώνει νὰ ειρίξῃ τὶς ἀνγκυρές του σὲ λιμνάνι σίγουρο.

«— «Ἄς είναι καλά ὁ ἀνεψιός ποὺ μοῦ μέρας βρέθηκε.»

Καὶ ὁ Καπετάν Δημήτρης ὁ ἐπιλεγόμενος «Δεσπότης», θυμήθηκε νὰ κάμη ἑνας μακρύ σταυρὸ σὰν κείνους ποὺ διάσχιμης σὰν πέρασε κάποτε, μερικά φεγγάρια, στὴ Ριζάρειο Σχολή σπουδαστής.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΥΑΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ

RACHOVIDES BROS & CO. LTD.

DASWOOD HOUSE OLD BROAD STREET

LONDON E.C. 2

TELEPHONE: LON 4333 (3 LINES)

ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Η ΜΕΙΩΣΙΣ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΥΠΕΡΑΤΛΑΝΤΙΚΑΣ ΓΡΑΜΜΑΣ

ΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Αιφνιδία ανάσχεσις τού τουριστικού ρεύματος έξι Αμερικής πρός Εύρωπην.— Η κρίσις είς τὰς ένασερίους μεταφοράς καὶ ὁ ἀνταγωνισμὸς ἀεροπλάνου καὶ ὑπερωκεανίου.— Οἱ ἔξι Εύρωπης μετανάσται πρὸς Καναδᾶν ἐμειώθησαν κατὰ 50%.— Τὸ ἐλληνικὸν ὑπερωκεανίου καὶ ὁ ἐσωτερικός, ὁ πολύμορφος ἐξωτερικός κατ' αὐτοῦ ἀνταγωνισμός.— Κίνδυνος νὸς ἐκτοπισθῆ κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν.— Σκέψεις διὰ τὴν προστασίαν καὶ τὴν ισχυροποίησιν τῆς ἐλληνικῆς ὑπερατλαντικῆς γραμμῆς.

“Υποχώρησις ἔκδηλωθή κατὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰς τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ὑπὸ μορφῆν εὑρέσιν καὶ χαρακτήρα σταθερῶν ἐπιδεινούμενον. Περίλαμβάνει τὸ ὑπερωκεανίου καὶ τὸ ἀεροπλάνου — κυρίως τὸ ἀεροπλάνου — τοὺς τομεῖς πρὸς καὶ ἀπὸ τὴν Βόρειον Εύρωπην καὶ τὴν Μεσόγειον καὶ ἐκδηλοῦται διὰ τῆς σοβαρᾶς μειώσεως τὸσον τοῦ μεταναστευτικοῦ, ὅσον καὶ τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος.

Ιδοὺ χαρακτηριστικοὶ τινὲς ἀριθμοὶ καὶ ὑπεύθυνοι πληροφορίαι, προσδιορίζουσι οἵ περ τὸν χαρακτήρα καὶ τὴν ἔκτασιν τῆς κρίσεως εἰς τὰς ὑπερατλαντικὰς μεταφοράς ἐπιβατῶν:

Η Ἀμερικανικὴ “Ενωσις Ταξίδιων Γραφείων, ὑπολογίζει ὅτι, κατὰ τοὺς ἑπτὰ πρώτους μῆνας τοῦ 1961, ἡ κίνησις τῶν Ἀμερικανῶν ἐπιπρεπειών πρὸς Εύρωπην ἐμειώθη κατὰ 3% ἔναντι τῆς κινήσεως τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1960. Εἰδοπέτερον αἱ ἀναχωρήσεις Ἀμερικανῶν κατὰ τὸν Ἰούνιον τοῦ 1961 ὑπελείποντο τῶν ἀναχωρήσεων τοῦ Ἰουνίου τοῦ 1960 κατὰ 6% καὶ τοῦ Ἰουλίου κατὰ 5%.

Ἐξ ὅλου, ὑπὸ τῆς «I.A.T.A.» ὑπολογίζεται ἡ γενικὴ μείωσις τῆς ἐξυπρετερειώσης ὑπὸ τοῦ ἀεροπλάνου ἐπιβατικῆς κινήσεως εἰς 5%, καθ' ὃν χρόνον κατὰ 45% η ὑξήθη ἡ μεταφορικὴ ἴκανότης τοῦ ἐναερίου συγκοινωνιακοῦ μέσου εἰς τὰς τάξις γραμμὰς τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Πληρότης ἀεροπλάνων κατὰ μῆνα Ἰουνίου 50%.

Καὶ τινὲς ἀκόμη χαρακτηριστικοὶ ἀριθμοὶ τῆς κρίσεως εἰς τὰς ἐναερίους μεταφοράς: Κατ' Ἀπρίλιον, Μάιον καὶ Ἰούνιον προσεφέρθησαν εἰς τὰς γραμμὰς τοῦ Ἀτλαντικοῦ 430.000 ἀεροπορικοὶ θέσεις, τῶν ὅποιων ἐπληρώθη τὸ 59%, ἔναντι 84%, ποὺ εἶχον πληρωθῆ κατὰ τὸ ἀντίστοιχον τρίμηνον τοῦ 1960. Ἐπισημαίνεται δηλαδὴ μία μείωσις τῆς πληρότητος τοῦ ἀεροπορικοῦ μέσου ἐντὸς ἔτους, ἀνερχομένη εἰς ποσοστόν 25%.

Ιδοὺ τώρα καὶ ἡ ὑποχώρησις εἰς τὰς ὑπερωκεανίους γραμμὰς: Ἀπὸ τῆς 12ης Ἰανουαρίου μέχρι τῆς 9ης Ἀπριλίου 1960 μετεφέρθησαν ἔξι Ἀμερικῆς πρὸς Εύρωπην 51.928 ἐπιβάται καὶ ἔξι Εύρωπης πρὸς Ἀμερικὴν 46.700. Ἀπὸ τῆς 15ης Ἰανουαρίου μέχρι τῆς 8ης Ἀπριλίου 1961 μετεφέρθησαν ἔξι Ἀμερικῆς 50.518 ἐπιβάται καὶ ἔξι Εύρωπης 41.809. Μείωσις κατὰ μὲν τὰ ταξίδια ἔξι Ἀμερικῆς (πρὸς Βόρειον Εύρωπην καὶ Μεσόγειον) 1.410 ἐπιβατῶν, κατὰ δὲ τὰ ταξίδια ἐκ Βορείου Εύρωπης καὶ Μεσογείου 4.891 ἐπιβατῶν.

Ο ἀντίκτυπος τῆς κρίσεως εἰς τὴν ὑπερατλαντικὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν είναι λίσαν αἰσθητοῦ εἰς τὸν μεσογειακὸν κυρίων τομέα. Σημαντικῶς μειωμένον ἀριθμὸν ἐπιβατῶν ἐξυπηρέτησαν μέχρι τοῦδε ἀμφότερα τὰ ἐλληνικὰ ὑπερωκεανία, τόσον κατὰ τὰ ταξίδια τῶν πρὸς Β. Ἀμερικῆς ὅσον καὶ πρὸς τοὺς μεσογειακοὺς λιμένας. Ή ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς μάλιστα κίνησις, θά ὑπελείπετο τῆς περυσινῆς εἰς ἀνησυχητικὸν βαθμόν, ἐὰν ἡ ἀπεργία τῶν ἀμερικανικῶν πληρωμάτων δὲν διωχθεῖεν εἰς τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα ἥνα σημαντικὸν ἀριθμὸν ἐπιβατῶν, οὕτως θὰ ἐταξίδευον μὲ τὰ ἀκινητοποιηθέντα ἀμερικανικὰ σκάφη.

Πάντως, ἡ ἔξι Ἐλλάδος καὶ μεσογειακῶν λιμένων κίνησις παρέμεινεν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα, ὡς ἀποδεικνύουν οἱ κατωτέρω παρατίθεμενοι ἀριθμοί:

Κατὰ τὰ πρώτα πέντε ταξίδια τοῦ «Βασίλισσα Φρειδερίκη» καὶ τὰ πρώτα τέσσαρα τοῦ «Ολυμπία» ἐκ Πειραιῶς καὶ μεσογειακῶν λιμένων τοῦ 1961 μετεφέρθησαν 7.942 ἐπιβάται ἔναντι 9.471 ἐπιβατῶν μεταφερόντων κατὰ τὰ ἀντίστοιχα ταξίδια τὸ παρελθόν ἔτος. Διαπιστοῦται, δηλαδὴ, μία μείωσις ἐκ 1.529 ἐπιβατῶν, ἀντιπροσωπεύουσα τὸ ἔκτον τῆς ὅλης ἐκ Πειραιῶς κινήσεως καὶ ισοδυναμοῦσα μὲ μείωσιν τῶν εἰσπράξεων κατὰ 400.000 δολλαρίων.

Τὴν μεγαλύτερον πάντων εἰς τὴν κίνησιν ἐπιβατῶν κατὰ τὰ πρὸς Βόρειον Ἀμερικήν ταξίδια τῶν δύο ὑπερωκεανίων, ἐνεφάνισεν ὁ λιμῆν τοῦ Πειραιῶς. Κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμην τοῦ 1960 ἀνεχώρησαν δι' αὐτοῦ μὲ τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα 4.708, κατὰ δὲ τὸ 1961, ἐπιβάται 3.587. Μείωσις 1.121 ἐπιβάται, ἀντιπροσωπεύουσα τὰ τρία τέταρτα τῆς ὅλης μειώσεως τῆς κινήσεως ἐκ τῆς Μεσογείου πρὸς τὴν Βόρειον Ἀμερικήν.

Αὐτὴ ἐν συντομίᾳ είναι ἡ ἔκτασις καὶ ἡ μορφὴ τῆς κρίσεως εἰς τὰς ἀεροπορικὰς καὶ ὑπερατλαντικὰς γραμμὰς. Διὰ τὰς δευτέρας, σῆμας, διὰ τὰς ὑπερωκεανίας τὰ συνδέοντα διὰ πυκνῶν δρομολογίων τὰς δύο ἡπείρους, ἡ κρίσις αὐτὴ ἔχει τὴν συνέχειάν της, μίαν προέκτασιν δυσχερεῖων, καλύπτουσαν τὴν λεγομένην «ἄγορὰν τῆς Καραϊβικῆς».

* * *

Ως γνωστόν, μετὰ τὸν πόλεμον, μέρος τῶν ὑπερωκεανίων τῶν ἐξυπηρετούντων τὴν ἐπικοινωνίαν τῶν δύο ἡπείρων κατὰ τὴν ὑψηλὴν ταξίδιων περίοδον, ἀπέφευγον τὰς δοπάνας τοῦ χειμερινοῦ παροπλισμοῦ, ἐκτελοῦτα πολυημέρους κρουαζιέρας ὑπὸ καθοδικήν γαύλωσιν. Ή περιοχὴ τῆς Καραϊβικῆς συνεκέντρων πολλὰ ἔξι αὐτῶν. Ο τομεὺς οὗτος τῆς ἀπασχολήσεως μερικῶν ἐκ τῶν πλέον φημισμένων εύρωπαικῶν λάινερς, καλλιεργούμενος σὺν τῷ χρόνῳ, ἀπέδωσε τὰ τελευταῖα ἔτη καλὰ ἀποτελέσματα, προσχθεῖσης τῆς Καραϊβικῆς εἰς

μίαν ἐκ τῶν ὑψηλοτέρας κλάσεως τουριστικῶν περιοχῶν τοῦ κόσμου. Ή συμμετοχὴ τῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπερωκεανίων εἰς τὴν κίνησιν τῆς Καραϊβικῆς, αὐξανόμενη ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος, ἔφθασε κατὰ τὸ 1960 εἰς ζηλευτὸν τῷ ὄντι ἐπίπεδον. Τὰ ὑπερωκεανία τῆς «Χόμη Λάιν» — «Ομηρικός», «Βασίλισσα Φρειδερίκη» καὶ τὸ ὑπὸ αὐτῆς πρακτορεύομένον «Χανοεόπικ» — κατέλαβον τὴν πρώτην θέσιν ἀπὸ τὴν ἀριθμού μεταφερόντων περιηγητῶν, ἔναντι ὅλων τῶν ὅλων ὑπερωκεανίων, τῶν ἀπασχοληθέντων εἰς τὴν περιοχήν. Οὕτω, τὸ 1960 τὰ σκάφη τῆς «Χόμη Λάιν» μετέφερον 14.200 περιηγητάς, ἔναντι 13.500 περιηγητῶν μεταφερόντων ὑπὸ τῶν πλοίων τῆς «Χόλλαντ Ἀμερικαν Λάιν», 6.113 τῆς «Ἀτλαντικ Κρουαζιέρα Λάιν» καὶ 4.045 τῆς «Κιούναρ Λάιν», αἵτινες ήδην κατὰ σειρὰν δευτέρα, τρίτη καὶ τετάρτη εἰς τὴν κίνησιν τῆς Καραϊβικῆς.

Ἡ ἐπιτυχία αὐτὴ τοῦ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπερωκεανίων εἰς τὸν τομέα τῶν πολυτελεστέρων τουριστικῶν περιηγήσεων τοῦ Νέου Κόσμου, ἀπετέλει λίαν ἐπιτυχῆ ἀπασχόλησιν κατὰ τὴν χειμερινήν περίοδον τὸσον τῶν δύο λάινερς τῆς γραμμῆς «Ἐλλάδος» — Βορείου Ἀμερικῆς, ὅσον καὶ τοῦ ὑπερωκεανίου «Ομηρικός» τοῦ ἐξυπηρετούντος τακτικῶς τὴν γραμμὴν Βορείου Εύρωπης — Καναδᾶ.

Ἡδη, τὰ ἐλληνικὰ καὶ τὰ ὅλα εὐρωπαϊκὰ ὑπερωκεανία, διατρέχουν τὸν κίνδυνο νὰ ἐκτοπισθοῦν βαθμιαίως ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν. Τὸ μὴ συμμετέχον μέχρι τοῦδε ἀμερικανικὸν ὑπερωκεανίον εἰς τὴν προσδόφορον αὐτὴν ἐργασίαν, λόγῳ τοῦ ὑψηλοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως του, ἐνιστούμενον ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως διὰ τῆς καλύψεως τῶν ἐλειμμάτων τοῦ ἀνάλαμβανε κύριον πόλον εἰς τὴν μεταφοράν τῶν ἀμερικανικῶν περιηγητῶν. Ἐξ πλοία κλάσεως, ἐπιχορηγούμενα ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως, θά ἐκτελοῦν ὑπὸ τοῦ προσεχοῦντος χειμώνος κρουαζιέρας εἰς τὴν Καραϊβικήν. Τὰ πλοία ταῦτα είναι τὰ ἔξις: «Ἀρεζενίνος», «Γιουνάιτες», «Τετέϊς», «Ιντιπέντεν», «Αμέρικα», «Μπροζίλι» καὶ «Κονστιτούοντ».

Ἡ ὑποχώρησις τῆς κινήσεως εἰς τὸν Ἀτλαντικόν, διὰ λόγους τοὺς δόποις της θά ιδωμεν εὐδύν μέμεσως καὶ ὁ ἀπειλούμενος ἵσχυρος ἀνταγωνισμὸς τῶν ἀμερικανικῶν ὑπερωκεανίων εἰς τὴν Καραϊβικήν, παρέχουν τὸ μέτρον τῶν δυσχερεῶν, τὰς ὁποίας ἀντιμετωπίζουν σήμερον καὶ αὔριον, αἱ τακτικαὶ ὑπερατλαντικῆς κίνησιν, ἀναφέρονται κατὰ σειρὰν οἱ ἔξις:

Ἡ γαλλοσλαγερινὴ κρίσις, ἡ οἵ προσλεύσοντες κατὰ τὴν παρελθοῦσαν ἀνοιξιν διύτατην μορφὴν μὲ τὰς ἐκδηλωθεῖσας στάσεις εἰς τὴν Βόρειον Αφρικήν κατὰ τὴν Μητροπολιτική Γαλλίας, ἀνέκοψε τὸ ρεύμα τῶν ἀμερικανικῶν περιηγητῶν, τῶν ἐπισκεπτομένων κατ' ἔτος, ίδιας τὴν Γαλλίαν. Παραλλήλως, ἡ ἐνταθεῖσα κατὰ τὸν μῆνα Μάρτιον καὶ Ἀπρίλιον κρίσις εἰς τὴν οἰκονομίαν τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν, κατὰ τὴν περίοδον δηλαδὴ κατὰ τὴν ὁποίαν προγραμματίζει ὁ μέσος ἀμερικανὸς τὰς θερινὰς διακοπάς του, ἀνήσχεσεν γενικῶς τὰ διὰ τὸ ἐξωτερικὸν ταξίδια. Ἐπὶ πλέον δέ, ἡ ἐκκλησίς τοῦ Προέδρου Κέννεντυ, ὅπως οἱ ἀμερικανοὶ στραφοῦνται πρὸς τὸν ἐσωτερικὸν τουρισμόν, ὑποδομήστες ἀφ' ἔνος τὴν τουριστικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας των καὶ συμβάλλοντες ἀφ' ἔτερου εἰς τὴν προσπάθειαν διὰ τὴν ἔξοικονόμησιν δολλαρίων, διεμόρφωσαν πλήρως τὸ ἀρνητικὸν κλίμα, ὑπὸ τὸ δόπιον ἐπαλινδρόμησε τὸ πρὸς τὴν Εύρωπην ἀμερικανικὸν τουριστικὸν πεύμα.

Ὦς πρὸς τὸν περιορισμὸν τῆς ἔξι Εύρωπης κινήσεως, ὁφειλομένης

APOSTOLOS FOTIADIS

GENERAL SHIPCHANDLER

VICO GIANNINI 3/7

GENOA

PHONES:
200510 - 294782
202687 - 589396

CABLES:
FOTIADIS - GENOA

εἰς τὴν ἀνάκοπήν τοῦ μεταναστευτικοῦ ρεύματος, παρατηρεῖται:

“Η οἰκονομία τοῦ Καναδᾶ, μη δυνθείσα νὰ ἀφομοιώσῃ τοὺς εἰς τὴν χώραν εἰσελθόντας κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη μετανάστας, εὐρέθη πρὸ μιᾶς προσφορᾶς ἐργασίας, τῆς ὅποιας τὸ εὐκολώτερον καὶ μόνον ἄλλωστε ἀντίδοτον δὲν ἡδύνατο νὰ εἴναι ἄλλο ἀπὸ τὸν περιορισμὸν τῆς μεταναστεύσεως. Οὕτω, ἡ ἑκ τῶν χωρῶν τῆς Μεσογείου μεταναστευτική κίνησις πρὸς Καναδᾶν ὑπολείπεται ἐφέτος τῆς περυσινῆς κατὰ 50% καὶ πλέον. Η μειώσις αὐτὴ τῆς κινήσεως, κατὰ τὰ ταξίδια πρὸς καὶ ἀπὸ τὴν Βόρειον Ἀμερικήν, προσέλαβε τὴν μορφὴν τῆς κρίσεως διὰ τὰ πλοῖα καὶ τὰ ἀεροπλάνα, κατόπιν τοῦ ὀξύτάτου καὶ πολυμόρφου μεταξὺ τῶν ἀνταγωνισμού κυρίων τοῦ ὑπερωκεανίου καὶ τοῦ ἀεροπλάνου ἐπέτεινε τὴν κρίσιν λόγῳ τῆς μειωμένης κινήσεως. Ἐπίσης, ἡ θέσις ἀμφοτέρων τῶν μεταφορικῶν μέσων ἔδυσχεράνθη εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν καὶ ἐπὶ τοῦ ἑστερικοῦ ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν ἀεροπορικῶν ἑταῖρων ὡς καὶ μεταξὺ τῶν ναυτικῶν τοιούτων.

Εἰδικώτερον διὰ τὴν ἑλληνικὴν ὑπερατλαντικὴν γραμμὴν θὰ ἡδύναντο νὰ ἐπισημανθοῦν καὶ πρόσθετοι λόγοι κρίσεως ὡς εἴναι οἱ ἀκόλουθοι:

1) Ὁ ὀλονέν ἀναπτυσσόμενος ὡς ἀνταγωνιστικὸς παράγων, στόλος τῶν ἰταλικῶν ὑπερωκεανίων.

2) Αἱ προσεγγίσεις τοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπερωκεανίου «Ἀτλάντικ» εἰς τὸν Πειραιά, τὸ ὅποιον κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἀποσπᾶ μίαν αἰσθητῶς μεγαλύτεραν κίνησιν ἐπιβατῶν ἐκ τῶν μεσογειακῶν λιμένων ἀπὸ τὴν τοῦ 1960.

3) Ὁ ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τῶν δύο ἑλληνικῶν ὑπερωκεανίων, ἔκδηλούμενος κυρίως διὰ τῶν συναναχωρήσεών των, τόσον ἐκ Πειραιῶς ὥστον καὶ ἐκ Ν. Υόρκης.

Δύσκολος ἀρχίζει νὰ διαγράφεται οὕτω, ἡ θέσις καὶ τοῦ ἑλληνικοῦ ὑπερωκεανίου εἰς τὴν ὑπερατλαντικὴν γραμμὴν, μετὰ μίαν περίοδον ἰκανοποιητικῆς ἀπασχολήσεως του. Οἱ ἀρμόδιοι καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι σταθμίζοντες τοὺς γενικῶτερους ὡς καὶ τοὺς εἰδικοὺς λόγους τῆς κρίσεως, θὰ πρέπει νὰ ἀπορρίψουν μέγια μέρος τῆς τολμηρᾶς των μέχρι τοῦδε αἰσιοδοξίας, ὡς πρὸς τὸ μέλλον τῆς γραμμῆς καὶ στενῶς συνεργαζόμενοι νὰ καταστρέψουν ἔγκαιρως, ἵνα συγκεκριμένον πρόγραμμα προστασίας καὶ ἴσχυροποιήσεός της. Διότι ὅλαις αἱ ἐνδείξεις πείθουν, ὅτι τούλαχιστον διὰ τὸν τομέα τῆς Μεσογείου καὶ εἰδικώτερον διὰ τὰ ἑλληνικὰ ὑπερωκεανία, αἱ δυσχέρειαι εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον θὰ πολλαπλασιασθοῦν.

* * *

“Ἐνα τοιούτον πρόγραμμα πισχυροποιήσεως καὶ προστασίας τῆς ἑθνικῆς ὑπερατλαντικῆς γραμμῆς, ἔδει νὰ περιλαμβάνῃ τὰ ἔξης βασικὰ σημεῖα:

1) Ἀποκατάστασιν μιᾶς συνεργασίας μεταξὺ τῶν ἑταῖρων τῶν δύο ὑπερωκεανίων, τῶν ἐκτελούντων τὴν γραμμήν.

Κατὰ τὸ πρώτον τῆς στάδιον, ἡ συνεργασία αὐτὴ πρέπει νὰ ὀδηγήσῃ εἰς τὴν διαρρύθμισιν τῶν δρομολογίων ἀμφοτέρων τῶν πλοίων, εἰς τρόπον ὥστε αἱ ἀναχωρήσεις των τόσον ἐκ Πειραιῶς ὥστον καὶ ἐκ Ν. Υόρκης, νὰ ἀπέχουν κατὰ 15θήμερον.

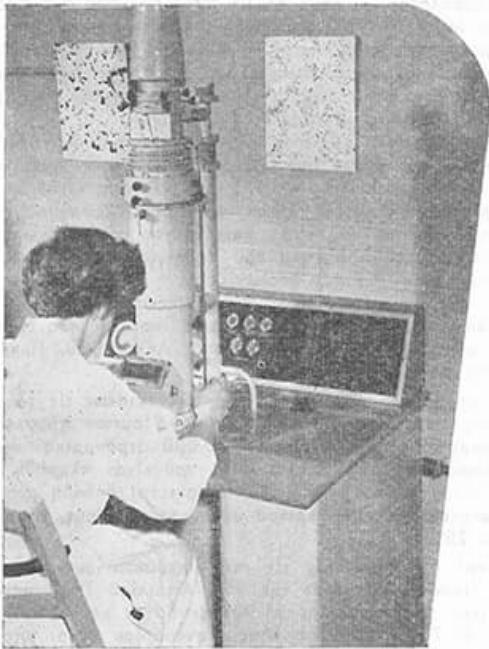
2) Διατήρησιν τῶν ἔξδον ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἑλληνικοῦ ὑπερωκεανίου εἰς χαρηλὰ κατὰ τὸ δυνατόν ἐπίπεδα. Τοῦτο θὰ ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς προσαναφερθείσης συνεργασίας τῶν δύο ἑταῖρων, ἀλλὰ καὶ διὰ τῆς διατηρήσεως τοῦ μισθολογίου τοῦ πληρώματος εἰς τὸ σημερινόν του ὑψος.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ ἑκ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τοῦ ἀεροπορικοῦ μέσου, ὡς καὶ τῶν ἔξενων ὑπερωκεανίων, ἐπιβαλλομένη συνεχῶς ἀναπροσαρμογή καὶ βελτίωσης τῆς ἐνδιαίτησεως τοῦ ἐπιβάτου, δημιουργεῖ τεραστίας δαπάνας, αἵτινες δι' ἑταῖρίας μὴ ἐπιχορηγουμένας, ὡς εἴναι αἱ ιδικαὶ μας, δύνανται νὰ ἀποδούν κρίσιμοι. Η «Ἐθνικὴ Ἑλληνικὴ Γραμμὴ Ἀμερικῆς» καὶ ἡ «Γκρήκ Λάιϊ» είναι αἱ μόναι ἑταῖραι ὑπερωκεανίων ἐν Εὐρώπῃ, αἵτινες ἀντιπροσωπεύουν καθαρῶς ιδιωτικὰ συμφέροντα.

3) Ἐκδήλωσιν τοῦ κρατικοῦ ἐνδιαφέροντος ὑπὲρ τῆς γραμμῆς. Τοιούτον, βεβαίως, ἐνδιαφέρον, ὑπὸ τὴν μορφὴν οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως, ὡς συμβαίνει μὲ τὰς περισσοτέρας ἔξενας ὑπερωκεανίους γραμμάς, δὲν ἀντιμετωπίζεται. Διὰ τούτο καὶ δὲν συζητεῖται. Θὰ ἡδύνατο, ὅμως, νὰ παράσχῃ τὸ κράτη τὴν συμπαράστασιν του εἰς τὴν ὑπερατλαντικὴν γραμμὴν, ἐπιτυχώντων εἰς ἰκανοποιητικὸν βαθμὸν τὴν προστασίαν τῆς, ἔναντι τῶν ἔξενων ποικίλων ἀνταγωνιστῶν. Η φύσισις, ἐπὶ παραδείγματι, μεταναστευτικοῦ νόμου διασφαλίζοντος πλήρως, ὡς ἔχουν πράξει οἱ γειτονές μας, τὰ συμφέροντα τῶν ἑλληνικῶν πλοίων, ὡς καὶ ἡ ἀνάσχεσις διὰ τὸντὸν νομίου μέσου τῆς ἀνταγωνιστικῆς διαθέσεως τῶν ἀεροπλάνων, θὰ ἀπέτελον μίαν ἀποτελεσματικὴν κρατικὴν βοήθειαν πρὸς τὰς ἐπιχειρήσεις, αἵτινες ἔχουν ἀναλάβει τὸ τεράστιον βάρος τῆς λειτουργίας καὶ ἀναπτύξεως τῆς μεταξὺ Ἐλλάδος καὶ Βορείου Ἀμερικῆς γραμμῆς.

Διὰ τῆς ἀνασκοπήσεως καὶ εἰς ἄδρας μόνον γραμμάς, τοῦ προβλήματος τῶν συγκοινωνιῶν τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἐπεδιώκεμεν νὰ θέσωμεν τὸ ζῆτημα τῆς ἑλληνικῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς ἐπὶ τάπητος πρὸς σοδαράν μελέτην. Τὸ «Υπουργείον Ναυτιλίας, ἐφ' ὅσον δὲν διαφανεῖ μὲ τὰς ἀνωτέρω γενικὰς καὶ εἰδικὰς διαπιστώσεις — καὶ νομίζομεν, ὅτι δὲν δύναται νὰ διαφωνῇ — θὰ πρέπει νὰ ἀναλάβῃ τὴν πρωτοδουλίαν διὰ τὴν ἐπειχεργασίαν ἐνὸς προγράμματος, βάσει τοῦ ὅποιου ἐφεῆς θὰ λειτουργῇ καὶ θὰ ἀναπτύσσεται ἡ ὑπερατλαντικὴ γραμμὴ. Διότι, χωρὶς σαφεῖς κατευθυντηρίους γραμμάς, χωρὶς συγκεκριμένον τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον, καὶ ἐπαληθευομένην τὴν διάθεσιν τῶν οἰκείων ἐπιχειρήσεων διὰ μίαν στενήν συνεργασίαν, πολὺ φοβούμεθα, ὅτι κατὰ τὰς ἐπερχομένας δυσκόλους ἡμέρας, ἡ ἑθνικὴ ὑπερατλαντικὴ γραμμὴ θὰ δοκιμασθῇ λίαν ἐπικινδύνως. Καὶ είναι τόσον πολύτιμος. Εἰσφέρει τόσα πολλά!

PROTECT today's ships with



The Electron Microscope, with magnification up to 100,000 times, is much used in background research into the physical structure of surface coatings. It is also used for the examination of pigments and extenders which play an important role in the manufacture of high quality paints.

In the laboratories of I.C.I. Paints Division there is an accumulation of knowledge and experience of modern marine conditions and requirements, and a constant awareness of the latest and best in raw materials and techniques.

I.C.I. Paints Division acknowledges the friendly co-operation of the marine industry which enables it to examine and utilize these latest scientific advancements and techniques and provide added protection with its continuously improved ranges of

'DULUX' & 'LINALUX' MARINE PAINTS

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD.

PAINTS DIVISION • SLOUGH • BUCKS



HELLENIC SHIPYARDS

SHIPBUILDING

SHIPREPAIRING

INDUSTRIAL WORKS



The 25,000 Dwt. tanker "WORLD HOPE" during her successful sea trials on the 3rd, 4th and 5th July in the Gulf of Saronicos (near Piraeus - Greece). "WORLD HOPE" is the first vessel of 25,000 Dwt. built in Greece by Hellenic Shipyards Co., at their Skaramanga yard. She is 580 by 76 1/2 by 42 1/2 ft. and is propelled by a 8,400 h. p. Stork-type engine. Speed on trials was 15.6 knots.



διά τῶν ταχυτάτων Ἑλληνικῶν ὑπερωκεανείων

Υ/Κ ΠΑΤΡΙΣ

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 25.000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 18 ΜΙΛΛ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1950

Υ/Κ ΒΡΕΤΑΝΗ

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 21.000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 20 ΜΙΛΛ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1952

ΠΤΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

12 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ

13 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ

22 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ

6 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1961

9 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1962

16 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1962

μὲ προσεγγίσεις εἰς :

ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ - ΑΔΕΝ - ΦΡΗΜΑΝΤΑ - ΜΕΛΒΟΥΡΝΗΝ - ΣΙΔΝΕΫ

ΜΠΡΙΣΜΠΕΪΝ

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

ΠΛΗΡΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΙΣΜΟΥ & ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ

Δεκτοί έπιβάται εἰς Καμπίνας Πρώτης και Τουριστικής Θέσεως
Έμπορεύματα εἰς Κύτη και Ψυγεία.

Πληροφορίαι και εισιτήρια εἰς ἄπαντα τὰ Γραφεῖα Ταξειδίων.

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ Α.Ε.

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 83 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477.933 - 32

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΕΛΜΕΣ (ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΗΣ) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477.141 (3 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΕΙΣ ΤΑ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ "ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ,, ΤΑ "ΤΙΟΥΝΙΟΝΣ,, ΚΕΡΔΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΥΠΟΘΕΣΙΝ ΤΩΝ

Τά αμερικανικά ναυτεργατικά σωματεία έπιητούντα νά όργανώσουν τὰ πληρόματα τῶν λιβεριανῶν, παναμαϊκῶν καὶ ὄνδυοριανῶν πλοίων, ἐπέτυχον δύο σημαντικά νίκας ἐντὸς δύο ἔβδομαριανῶν, μίαν ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου τῆς Πολιτείας τῆς Νέας Ύόρκης καὶ ἐτέραν ἐνώπιον τοῦ Ἐθνικοῦ Συμβούλιου Ἐργασιακῶν Σχέσεων.

Κατὰ κύριον λόγον ὀφειλομένη εἰς τοὺς μικροτέρους φόρους καὶ τὸ χαμηλότερον ὑμερομίσθιον, ἡ τάσις πρὸς τὰ ξένα νηολόγια — χαρακτηρισθεῖσα ὑπὸ τῶν πλοιοκτήτων ὡς προσφήγη εἰς «σημαίας ἀνάγκης» καὶ ὑπὸ τῶν σωματείων εἰς «σημαίας εὐκολίας» — ἀπετέλεσεν τὸ ἀντικείμενον ίκανῶν δικαστικῶν ὀποφάσεων.

Ἡ τελευταία ἀπόφασις ἐπεκτείνει τὴν διένεξιν ἐπὶ περιπτώσεων εἰς τὰς ὄποιας καὶ ἡ σημαία καὶ ἡ πλοιοκτησία ἥσαν ἀλλοδαπά.

Ἡ οὐσία τῆς διενέξεως, ἥν ἀντεμετώπισα τὰ δικαστήρια συνεκεντροῦτο εἰς τὸ ἐρώτημα: Δύναται τὸ δικαστήριον νὰ λάβῃ προσωρινὰ μέτρα κατὰ συνδικαλιστικῶν ἐκδηλώσεων στρεφομένων ἐναντίον τῶν πλοίων τούτων ἡ μῆπως οἱ ἐργατικοὶ νόμοι τὰ ἐστέρησαν τῆς ἑσυσίας ταύτης, ἀναθέσαντες αὐτὴν ἀποκλειστικῶς εἰς τὸ Συμβούλιον Ἐργασιακῶν Σχέσεων; Ἡ τελευταία ἀπόφασις τοῦ ἀνωτάτου δικαστηρίου τῆς Νέας Ύόρκης ἀνέτρεψεν ἀπόφασιν κατωτέρου δικαστηρίου ἀπαγορεύοντος τὰς συνδικαλιστικὰς τούτας ἐκδηλώσεις ἐναντίον τῶν τουριστικῶν πλοίων «Viktoria» καὶ «Nassau» τῆς Ingres Co.

Ἡ ἑταῖρία Ingres, λιβεριανή, ἀνήκουσα εἰς Ἰταλοὺς μετόχους, ἐκμεταλλεύεται δύο ὑπὸ λιβεριανῶν σημαίαν πλοία, ἐπηνδρωμένα δι’ ἀλλοδαπῶν ναυτολογήθενταν ἐν Εὐρώπῃ. Τὰ πλοῖα ἐκτελουν τουριστικούς πλόας ἀπὸ Νέας Ύόρκης εἰς τὴν Καραϊβικήν.

Οταν ἡ ἑταῖρία Ingres ἡρημῇ νὰ ὑπογράψῃ συλλογικὴν σύμβασιν μετὰ τῆς Διεθνοῦς Ἐνώσεως Ναυτεργατῶν (I.M.W.U.) συμπηκθείσης ἐν ἑταῖροι 1959 ἀπὸ τὰς δύο ἄλλας ναυτεργατικὰς ὄργανώσεις καὶ ἀποσκοπούσης εἰς τὴν ὄργανων τῶν ξένων πληρωμάτων πλοίων ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας», αὕτη ἡρημῇ συνδικαλιστικῶν ἐκδηλώσεων κατὰ τῶν ἐν λόγῳ πλοίων (πίκετηγκ), ἀν καὶ ἐπέτυχεν οὕτω νὰ παρεμποδίσῃ τὸν ἀπόπλουν. Συγχρόνως, ἡ «Ἐνωσίς ἀπημύθηνεν ἐνώπιον τοῦ Ἐθνικοῦ Συμβούλιου Ἐργασιακῶν Σχέσεων αἰτήσεις κατὰ τῆς πλοιοκτησίας ἐπὶ χρησιμοποιησεις ἀθεμίτων ἐργασιακῶν συμβάσεων. Αἱ αἰτήσεις ἐκκρεμούσιν εἰσέτη.

Ἡ ἑταῖρία Ingres κατέφυγεν εἰς τὰ δικαστήρια καὶ ἐπέτυχεν ἀπόφασιν περὶ προσωρινῶν μέτρων, ἀπαγορεύουσαν τὰς εἰς βάρος τῶν πλοίων συνδικαλιστικὰς ἐκδηλώσεις ἡ τὴν προτροπὴν καὶ ἐνθάρρυνσιν τῶν πληρωμάτων εἰς ἀποχήν ἀπὸ τῆς ἐργασίας, ἡ ἀπόφασις, ὡς μως, αὕτη ἀνέτρεψεν εἰς τὸν δεύτερον βαθμὸν διὰ ψήφων 4 κατὰ 3.

Ἡ γνώμη τῆς πλειοψηφίας συνταχθείσα ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ Desmond, ἡ σχολή η κυρίως μὲ τὸ ζῆτημα τῆς ἀρμοδιότητος, τεθέντος τοῦ ἐρωτήματος, ἐὰν ἡ διένεξις δύναται νὰ συζητηθῇ ἐνώπιον τοῦ Ἐθνικοῦ Συμβούλιου Ἐργασιακῶν Σχέσεων ἡ ἐν ἐκριθῇ αὐθεντικῶς, ὅτι ὁ περὶ Ἐργασιακῶν Σχέσεων νόμος δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ ἐργασιακῶν διενέξεων μεταξὺ ἀλλοδαπῶν, ἐργαζομένων ἐπὶ πλοίων υπὸ ξένην σημαίαν.

Τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον τῶν H.P.A. εἶχεν ἀπόφασίσει προγενεστέρως, ὅτι ἐὰν διένεξις τις δύναται νὰ συζητηθῇ ἐνώπιον τοῦ Ἐθνικοῦ Συμβούλιου Ἐργασιακῶν Σχέσεων, τότε τούτο εἶναι ἀρμόδιον νὰ ἐπιληφθῇ ταύτης, τῆς ἀρμοδιότητος τῶν τακτικῶν δικαστηρίων ἀνακυπτούσης μόνον ἐὰν τὸ Συμβούλιον ἀποποιηθῇ τὴν ιδίαν αὐτοῦ δικαιοδοσίαν.

Ὡς αἰτιολογίαν, ὅτι τὸ Συμβούλιον δυνοτὸν νὰ ἔχῃ δικαιοδοσίαν ἐπὶ τῆς διενέξεως, τὸ δικαστήριον ἐπεκαλεσθεῖ τὴν ἀπόφασιν αὐτοῦ τοῦ Συμβούλιον ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τῆς West India Fruit and Steamship Co., τὸν παρελθόντα Ιούλιον. Ἐκεῖ, τὸ Συμβούλιον ἐθεώρησεν ἐκεῖτὸν ὡς ἔχον δικαιοδοσίαν ἐπὶ πλοίου ὑπὸ λιβεριανῆ σημαίαν ἐπηνδρωμένου μὲ Κουβανούς καὶ πλέοντος μεταξὺ Λουιζιάνας καὶ Κούβας, ἐκρινεῖς δὲ ὅτι τὸ πλοίον ἡ σχολείτο εἰς «έμποριον» (commerce) κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἐργατικοῦ νόμου καὶ ὅτι αἱ προβληθεῖσαι ἀθεμίται ἐργασιακοὶ συμβάσεις ἔχουν τὸ ὑπὸ τὴν ὡς ἄνω ἔννοιαν «έμποριον». Τὸ Συμβούλιον διηρωτήθη ἐὰν τὸ Κογκρέσον, ἔχον τὴν ἔξουσιαν νὰ θέσῃ κανόνας δικαιου ἐπὶ τοιούτων πλοίων, ἐπράξει πράγματι τοιούτων τι. Ἡ ἀπάντησις — συνεπέρανεν — ἔξευρισκεται δι’ ἔξακριβώσεως καὶ ἐκτίμησεως τῶν σημείων ἐπαφῆς μεταξὺ τῶν δικαιοτράξιων, αἵτινες κρίνονται, καὶ τῶν Ἐπικρατείων, ὃν οἱ νόμοι διαγνωνίζονται πρὸς ρύθμισιν τῆς σχέσεως ὡς καὶ διὰ σταθμίσεως τῆς σημαίας μιᾶς ἡ πλειόνων τῶν συμβάσεων τούτων.

Ἡ ἐφαρμογὴ ἀμερικανικοῦ δικαιού χωρεῖ καὶ ὅταν οὐχὶ ἀπαντα-

τὰ σημεῖα ἐπαφῆς, εἶναι ἀμερικανικά. Ἐξετάζον τὴν ἀπόφασιν τοῦ Συμβούλιον ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως West India, τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινεν ὅτι ἐτῶν σημείων ἐπαφῆς, οὕτε ἡ σημαία, οὕτε τὸ πλήρωμα εἰς τὴν ἀπόφασιν στικής σημαίας ἡ σημαία τοῦ σκάφους καὶ ἡ ιθαγένεια τοῦ πληρώματος, ἐργαζομένου δυνάμει ἀλλοδαποῦ ναυτολογίου, ἀνοιγέντος, ὅμως, εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας. Τὰ ἀμερικανικά σημεῖα ἐπαφῆς ἥσαν τὸ ὅτι, ἡ διένεξις ἡγέρθη ἐπὶ πλοίου ἀτοκλειστικῶν σχολούμενου εἰς ἀμερικανικὸν ἐμπόριον, ἀποπλέοντος κανονικῶς ἐξ ἀμερικανικοῦ λιμένος, δεξιαμενίζομένου καὶ ἐφοδιαζόμενου εἰς H.P.A.

Τὸ Ἐφετεῖον ἐτόνισεν, ὅτι τὸ Συμβούλιον δὲν ἐστηρίχθη ἰδιαιτέρως ἐπὶ τῆς ἀμερικανικῆς ιθαγενείας τῶν μετόχων τῆς ἀλλοδαπῆς ἐταιρίας, κατὰ τὴν στάθμισιν τῶν διαφόρων σημείων ἐπαφῆς. Δὲν ὑπάρχει ἐνδείξις — ἔκρινεν — ὅτι ἡ κρίσις τοῦ Συμβούλιον θὰ ἡτο διάφορος, ἐάν οἱ μετοχοί είχον ἀλλοδαπήν ιθαγενείαν.

Ἐν ὅψει τῆς ἀποφάσεως τοῦ Συμβούλιον ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως West India καὶ τῶν σημείων ἐπαφῆς τῆς ἐταιρίας Ingres μετὰ τῶν Ἕνωμένων Πολιτείων, τὸ Ἐφετεῖον κατὰ πλειοψηφίαν ἔκρινεν ὅτι, ἡ διένεξις ἥδυντο νὰ συζητηθῇ ἐνώπιον τοῦ Συμβούλιον, τυγχάνοντος ἀρμοδίου. Ἡ ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου ἐπεξῆγεν νὰ διαστείλῃ τὴν ἀπόφασιν τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως Benz κατὰ Compania Naviera Hidalgo, ἔνθα ἐκρίθη ὅτι τὸ Κογκρέσον δὲν προύτιθετο νὰ ἔχῃ ἐφαρμογὴν ὑπὸ νόμος Τάφτ - Χάρτλεϋ ἐπὶ ἐσωτερικῶν ἐργασιακῶν διαφορῶν ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν, μεταξὺ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος αὐτοῦ πλοίου, χρησιμοποιουμένων δυνάμει συμβάσεων συναφθείσων ἐν τῷ ἀλλοδαπῷ, ὑπεστήριξεν δέ, ὅτι ἡ ἀπόφασις Benz ἀπέθελεν εἰς πλοίου προσκαίρως μόνον εὐρισκόμενον ἐντὸς ἀμερικανικῶν ὑδάτων, οὕτω δὲ ἀφήκεν ἀναπάντητον τὸ ἐρώτημα, ποιὰ πλοία εἶναι τόσον «ξένο» ὥστε νὰ ἔχαρουνται.

Οἱ μειοψηφήσαντες ἐφέται ὑπεστήριξαν, ὅτι ἡ ἀπόφασις ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως Benz ἀποκλείει ἐκ τῶν προτέρων τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ Συμβούλιον, καίτοι ὑφίσταται ἐντύμως σημαντικὸν ἀμερικανικὸν «έμποριον» ἐν τῇ ἑκτείση ἐννοίᾳ.

Ὑπεστήριξαν περαιτέρω, ὅτι ὁ περὶ «δυνατότητος τῆς συζητήσεως» κανῶν ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῆς διερευνήσεως τοῦ ποία συμπεριφορὰ συνιστᾷ ἀθέμιτον ἐργασιακὴν σύμβασιν, οὐχί, ὅμως, καὶ ἐν τῇ ἐρεύνῃ τοῦ σκοποῦ καὶ τοῦ πεδίου ἐφαρμογῆς τοῦ κανόνος. Ζητήματα ἀρμοδιότητος — ἔκρινον — κατ’ ὄρχησην ἀποφασίζονται ὑπὸ τῶν δικαστηρίων.

Δύο ἐκ τῶν μειοψηφούντων ἐφετῶν ὑπηρήθησαν, ὅτι ἡ εἰς τελευταῖον βαθμὸν ἀναγομένη πλοιοκτησία, πιθανῶν νὰ είναι ἀπόφασιστοκός παράγων καὶ ὑπεστήριξαν, δὲ ἐὰν ἡ πλοιοκτησία ἀνήκει εἰς ἀμερικανούς θὰ ἡτο τελειώς διάφορος ἡ ἀπόφασις, προσθέσαντες ὅτι, τοῦτο ὑπῆρχεν τὸ ἀπόφασιστοκόν γεγονός ἐν τῇ ἀπόφασί του West India. Ἐν τῷ τελευταίῳ τούτῳ, τινές τῶν κριτικῶν διετύπωσαν τὴν γνώμην, ὅτι ἡ πλειοψηφία ἡμαρτεῖ διλγάτερον τῆς μειοψηφίας.

Οἱ ἀντίτυποι ἐκ τῆς ἀπόφασεως τοῦ Ἐφετείου εἶναι σοδαρός, ὑπὸ τὴν οἵτινας δὲ τῆς ἀσκήσεως ἀναπτεύεται ἐνώπιον τοῦ Ἀκυρωτού, ἡ ἐνδεχομένης ἀποποιήσεως τῆς ιδίας ἀρμοδιότητος ὑπὸ τοῦ Ἐθνικοῦ Συμβούλιου Ἐργασιακῶν Σχέσεων δύναται νὰ ἐπηρέασῃ ἀπαντά τὰ ξένης πλοιοκτησίας καὶ ὑπὸ ξένην σημαίαν σκάφη, τὰ προσεγγίζοντα κανονικῶς εἰς λιμένας H.P.A.

Ἀκολουθῶν τὴν ἀπόφασιν Ingres, τὴν παρελθούσαν ἐδδομάδα τὸ Συμβούλιον Ἐργασιακῶν Σχέσεων, στηριχθὲν ἐπὶ τῆς ἀπόφασεως West India, ἐθεώρησεν ἑαυτὸν ἀρμόδιον διὰ ψήφων 2 κατὰ 1, ἐπὶ διενέξεως μεταξὺ τῆς P. and O. Steamship Company καὶ τῆς Seafarers International Union.

Ἡ σημασία τῆς τελευταίας τούτης ἀπόφασεως τοῦ Συμβούλιον ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι η P. and O. καλύπτει εὐθέως ἀμερικανικὴν πλοιοκτησίαν, τοῦ πλοίου ἀνήκοντος εἰς ἀμερικανικὴν ἀταίριαν. Ἀπορρίπτον τὴν διάκρισιν τοῦ Συμβούλιον ἔκρινεν, ὅτι ξέναι εἰταρίαι παρούσεις, ἔξαρτώμεναι ἐν κεντρικοῦ τίνος, ἀποτελούσιν ὄργανα ἀμερικανικῶν ἐταιρίων, ἔχουσῶν πλήρη τὴν διαχείρισιν τοῦ πλοίου, ἀπολαυσόντων τῶν κερδῶν αὐτοῦ καὶ εἴτινες κατ’ οὐσίαν εἶναι ὁ ἐργοδότης τοῦ πληρώματος. «Υπὸ τὰς συνθήκας ταύτας — ἔκρινεν — ὅτι ἐγραφοφή εἰς ἀλλοδαπὸν νηολόγιον καὶ δισεχείριστις ὑπὸ ἀλλοδαποῦ, δὲν δύνανται νὰ ἀποκλείσουν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου ἐπὶ σχέσεως, ἥτις ἀλλως ὑπάγεται εἰς τὰς διατάξεις αὐτοῦ.

Telegrams ESPICO, Port-Said
R. C. Canal No. 3959
P. O. Box 12.

Phones | Office 2195
Night 3084
3089

FIRST ESTABLISHED 1928
SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PORT SAID (EGYPT)
Agents for: HELLENIC LINES LIMITED, Piraeus and New York, since 1938
and other leading Greek and foreign Shipping Companies.

Head Office
30, Fouad 1st Avenue

Depots:

5, Tantah Street

30, Fouad Street

Branch Office

Rached Street

Tel. 2012

PONT-TEWFIK (Suez)

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΤΩΝ ΣΙΤΗΡΩΝ ΚΑΙ ΤΑ ΤΡΑΜΠΣ

Η ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΣΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ

Τά φορτία τών σιτηρών άποτελούν, ώς γνωστόν, ένα άπο τα βασικά στοιχεία της άπαισκολήσεως των τράμπς, μετά τὸν σημαντικόν περιορισμόν των μεταφορών γιανθράκων. Εἰς τὴν κατωτέρω μελέτην τοῦ Γραφείου «Οὐεστίνφορμ» — περιλήψιν αὐτῆς δημοσιεύμενην — έκτιθενται αἱ διαπιστώσεις ἐπὶ τῶν ἔσοδεων εἰς δημπτριακά τῶν χωρῶν τοῦ Ἐλευθέρου Κούρου καὶ αἱ προβλέψεις ἐπὶ τῶν μεταφορών τῶν οιστοφρίων κατὰ τὸ προσεκὲς φινιρώπων καὶ τὸν κειμένων, λαμβανομένην ὑπ' ὅψιν καὶ τῆς συμμετοχῆς εἰς αὐτὰς καὶ τῶν τάνκερων.

Οἱ Ὀργανισμὸς Τροφῶν καὶ Γεωργίας (F.A.O.) τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν ὑπελόγισεν, ὅτι ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ δημητριακῶν (συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς δρύζης) ηὔξθη κατὰ τὰ ἔτη 1958 καὶ 1959 κατὰ 24 ἔως 25 ἑκατομμύρια τόνων, κατὰ μέσον δρον. «Οσον ἀφορᾶ τὴν συγκομιδὴν μεταξὺ τῶν ἔτων 1955 — 56 καὶ 1958 — 59, οἱ ἀπολογισμοὶ δίδουν μίαν, κατὰ προσεγγισιν, μέσην αὐξησιν 9.1 ἑκατομμυρίων τόνων ἡ 9.6% διὰ τὴν παγκόσμιον κατανάλωσιν σίτου καὶ 23.3 ἑκατομμύρια τόνων ἡ 11.5% διὰ τὴν κατανάλωσιν κατωτέρας ποιότης δημητριακῶν.

Οἱ διὰ τὴν Εὐρώπην ἀρίθμοι παραγωγῆς ἐμφανίζουν διὰ τὸ 1960 αὐξησιν τῆς κριθῆς καὶ τοῦ ἀραβοσίτου καὶ μέσων τοῦ σίτου, ἔναντι τοῦ 1959. «Ἡ τελευταῖα αὐτὴ ὥφειλετο κυρίων εἰς τὰς δυσμενεῖς καιρικὰς συνήκας, δεδομένου ὅτι, ἡ σπαρείσας ἔκτασις ἦτο ἡ ἴδια. Ἡ κατωτέρα, ἔξι ἄλλου, ποιότης τοῦ μεγαλυτέρου τμήματος τῆς ἔσοδειας σίτου τοῦ 1960 προεκάλεσε κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον ἵσχυρὰν αὔξησιν τῆς ζητήσεως. Ἡ ἔξι Εὐρώπης ζητήσις διὰ ὑπερπόντια σιτηρά, μολονότι ἔξαρταται πολὺ περισσότερον ἀπὸ τὰς διακυμάνσεις τῆς συγκομιδῆς, παρ' ὅσον ἔξαρταται ἡ ἔκτης Ἀσίας ζητήσις, ἥτις διέπεται ἐν μέρει ὑπὸ τῆς μονίμου αὐδῆσεως τῶν ἀμερικανικῶν καὶ τῶν καναδικῶν χορηγήσεων καὶ τῶν προγραμμάτων μακροχρονίων πιστώσεων, ἀποτελεῖ πάντας τὸν πρωταρχικὸν λόγον εἰς τὴν διακύμανσιν τοῦ συνολικοῦ σύγκου τῶν διὰ σιτηρά κλειστιμάτων. Εἶναι, κατὰ συνέπειαν, ἔνδιαφέρουσα ἡ σύγκρισις τῶν κλεισθεισῶν ναυλώσεων κατὰ τὰ ἔτη 1959 — 60 καὶ 1960 — 61, ὡς αὗται παρουσιάζονται ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ θέρους μέχρι τῶν μέσων τοῦ ἐπομένου ξαρος. (Τριμηνιαία παγκόσμια σύνολα, εἰς χιλιάδας μακρῶν τόνων):

1959	III	6.101	1960	III	7.711
1959	IV	9.071	1960	IV	6.881
1960	I	6.589	1961	I	8.322

ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΕΣΟΔΕΙΩΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑΣ ΧΩΡΑΣ

Μεταξὺ τῶν κυριωτέρων ἔξαγωγικῶν χωρῶν ὁ Καναδᾶς ὑπολογίζει τὴν ἔφετεινήν του συγκομιδῆν σίτου μικροτέρα τῆς τοῦ 1960, μολονότι ἡ σπαρείσας ἔκτασις ἥτο ἐλαφρῶς μεγαλυτέρα. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἡ χειμερινὴ ἔσοδεια σίτου ἀντίπροσωπεύουσα τὰ 3/4 τῆς καλλιεργουμένης διὰ σίτου ἔθνικῆς ἔκτασεως, ὑπολογίζεται νὰ εἰναι ἐλαφρῶς διῆτερα τῆς περιουσῆς. Εἰς τὴν Νότιον Ἀφρικήν ἡ ἔσοδεια τοῦ ἀραβοσίτου ἐνεφάνισε ἔρετος ρεκόρ ἀνελθόντα σε 4 περίοδον ἑκατομμύρια τόνων, ἐνῷ φεκόρ ἐσφεύγεισε καὶ ἡ ἔσοδεια σίτου εἰς τὴν Ἀνταρκτικὴν μὲ 6.1 ἑκατομμύρια τόνων. «Ἡ Ἀργεντινὴ ὑπόλογίζει διὰ τὸ 1960 — 61 ἔσοδειαν ἀραβοσίτου 4.8 ἑκατομμύριων τόνων, ἥτις δὲν ἀποτελεῖ ρεκόρ, ἀλλ' ὅπωσδήποτε εἰναι ἀνωτέρα τῆς ἔσοδειας τοῦ 1959 — 60. Ἡ εἰς σίτου συγκομιδῆ τῆς Ἀργεντινῆς ἥτο σχετικῶς πενιχρά.

Ἄπο τῆς πλευρᾶς τῶν εἰσαγωγικῶν χωρῶν παραπτεῖται, ὅτι αἱ Ἰνδίαι ἔσημείσων ἔσοδειαν σίτου ἀνωτέρων τῶν 10 ἑκατομμυρίων τόνων — ρεκόρ συγκομιδῆς — ἐνῷ καὶ αἱ προβλέψεις διὰ τὴν δρυζαν εἰναι ἀρκετά ἱκανοποιητικαί. Εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην τὰ σιτηρὰ σημείων γενικῶς πρόσδον, πέραν τοῦ κανονικοῦ. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ὑπάρχει ἔκδολος μειώσις τῆς καλλιεργείσθετος διὰ σίτου ἔκτασεως καὶ αὔξησις τῆς σπαρείσης ἔκτασεως διὰ κριθῆς. Τὸ αὐτὸ διὰ ἀμφότερα τὰ εἰδη δύναται νὰ λεχθῇ καὶ διὰ τὴν Γαλλίαν, ἀλλ' εἰς μικρότερον βαθμόν. «Ἡ Ἰσπανία ἐμφανίζει ἐπίσης μειώσιν τῆς σπαρείσης ἔκτασεως, ούσιωδε δὲ διὰ τὰ σιτηρά. «Ἡ μόνη περιοχὴ ἥτις πάσχει μεγάλως ἐκ τῆς ξηρασίας εἰναι ἡ Βόρειος Ἀφρική καὶ ιδιαιτέρως ἡ Τυνησία.

ΝΑΥΛΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΔΡΑΣΙΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Μολονότι ἡ γενικὴ τάσις εἰς τὰς μεταφορὰς γεννημάτων διετηρήθη μονίμως πρὸς τὰ ὄντα, ἐν τούτοις δὲν ηὔξεσαν καὶ αἱ εύκαιρια διὰ τοὺς πλοιοκτήτας τράμπς. «Οἱ ἔρετοι τῶν δεξαμενοπλοίων συναγωνι-

σμὸς ἔξαπλονται σταθερῶς, μέχρι τοῦ σημείου νὰ καταστῇ σοδαρὸς εἰς πολλοὺς τομεῖς καὶ σφοδρότατος εἰς ὅλιγους ἄλλους. Οἱ λόγοι εἰναι γνωστοί. Ἄρκει νὰ λεχθῇ, ὅτι δὲν καταστήσει στάθμη τοῦ σημείου τοῦ οὐεστίνφορμοῦ παντού, ἀπὸ μακρὸν συνεχίζομενη, ἄγγει ἡδη εἰς τὴν πιθανότητα χρησιμοποιήσεως εἰς μεταφορὰς σιτηρῶν νεωστὶ παραδοθέντων ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα δεξαμενοπλοίων, ἐπὶ τῶν ὁποίων καὶ ἔγκαθιστανται ἀναρροφητικαὶ ἀντίλιαι πρὸς ἐκφόρωσιν γεννημάτων.

Εἶχεν ἐκφρασθῇ ἡ ἀποψίς, ὅτι δὲν ὑπῆρχε περίπτωσις παροπλισμού σκαφῶν ἔτηρον φορτίου, ἐλλείψει ἔργασίας, ἢν δὲν εἰσήρχοντο τὰ δεξαμενόπλοια εἰς τὰς μεταφορὰς σιτηρῶν. Τὸ σύνολον τῶν παρωπλισμένων τράμπς ἐμειώθη τὸν τελευταῖον καιρὸν κατὰ 750.000 τ. d.w., ἐνῷ ἡμισυ σχεδὸν ἑκατομμύριον τόνων διελύθη καὶ μολονότι ὑπάρχουν ἵσως πολλαὶ δισκοδιά πρὸς πασχαλίστας τῆς πλασιοτέρας χωρητικότητος, οὐδεὶς ἐν τούτοις φαίνεται νὰ ὑπάρχῃ λόγος τροποποίησεως τῆς ἐν προκειμένῳ ἀπόφεως. «Ἐπειδὴ, διὸς, ἡ χαλαρὰ ἐποχὴ τῶν μεταφορῶν πετρελαίου συμπίπτει, περίπου, μὲ τὴν τῶν σιτηρῶν, ἡ πτώσις τῶν ἔργασιν διὰ ἀστηρὰ κατὰ τὴν δευτέραν τριμηνίαν τοῦ ἔτους δὲν στρείται τὸν δέρμασιν πολλοῖσιν συναγωνισμόν. Κατὰ τὴν ἔφετεινὴν ἀνοικιαν, οἱ ναυλοὶ ἔτηροι φορτίου διετηρήθησαν πρὸς τὰ ἄνω, ἐνῷ οἱ ναυλοὶ διὰ πετρελαίου ἔφθασαν σχεδὸν εἰς τὸ κατώτατον δρίον, γεγονός διπερ ἐδημιούργησεν οἰνιδίων στρεφὴν τῶν δεξαμενοπλοίων πρὸς τὰ σιτηρά. Κατὰ τὰς ἐπτὰ ἑδδομάδας μεταξὺ Πάσχα καὶ Πεντηκοστῆς ἔξι, τὰ 30% τῆς κλεισθείσης χωρητικότητος διὰ σιτηρὰ ἀνεφέροντο εἰς δεξαμενόπλοιος, ἔναντι 15% διὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ ἔτους. Τὰ ποστά τῶν δεξαμενοπλοίων διὰ τὸ πρώτον καὶ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ 1960 ήσαν ἀντιστοίχως 20% καὶ ἄνω πως τοῦ 25%. Καὶ κατὰ τὰ δύο ὑπὸ ἀνασκόπησιν ἔτη ὅλαις αἱ ναυλώσεις ἀπὸ Κόλπου διὰ Κόπινεντ, μεταξὺ μέσων Ἀπρίλιου καὶ τέλους Μαΐου, ἔξησφαλίσθησαν ὑπὸ δεξαμενοπλοίων, ἔξαρτεσιν ἔνος ἡ δύο μεταλλοφόρων διὰ τὸ 1960.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΒΡΑΧΥΧΡΟΝΙΟΣ

Δεδομένης τῆς κρατουσῆς ἀκρως χαλαρᾶς προοπτικῆς διὰ τὴν ναυλαγορὰν τῶν τάκερες, ἥπις εἰναι ἀπίθανον νὰ παρουσιάσῃ μέχρι τοῦ φινιοπώρου σημεῖα βελτιώσεως, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὰς λίαν ἐνθαρρυντικὰς προβλέψεις διὰ τὴν ἔσοδειν τῶν σιτηρῶν εἰς τὰς εἰσαγωγικὰς χώρας τοῦ Βορείου Ἡμισφαρίου, φαίνεται βέβαιον, ὅτι κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον θὰ ἐπικρατήσουν ἡσυχαίς συνθῆκαι, μὲταξὺρ δέξαμενοπλοίων συναγωνισμῶν καὶ μὲ μείωσιν ὡς ἐκ τούτου τῶν κερδῶν, ἀτιναθὰ διῆδυντον εἰς πλοιοκτήτας τράμπς. «Ἐνα ἐλπιδοφόρον διὰ τὰ τράμπας στοιχείον προέρχεται, πάντως, ἀπὸ τὰς προσφάτους, εἰς μεγάλην κλιμακα, συμφωνίας πολλήσεως εἰς τὴν Κίναν στίου ἀπὸ τὸν Καναδᾶν καὶ τὴν Αὐστραλίαν.

«Ο Καναδᾶς συνεφάντεις νὰ πωλήσῃ εἰς τὴν Κίναν μεταξὺ 1961 καὶ Δεκεμβρίου 1963, πέντε ἑκατομμύρια τόνων σίτου καὶ ἔνα ἑκατομμύριον τόνων κριθῆς. «Ἐκ τούτων, ποστήτης 800.000 τόνων καθορίζεται νὰ φορτεῖσθαι πρὸς τὸν τέλος τοῦ τρέχ. ἔτους. «Ἐνῷ τὸ γεγονός τεύτο παρέχει εὐκαιρίαν καὶ διὰ τὰς δεξαμενοπλοίας, εἰναι ἐν τούτοις πιθανόν, ὅτι ὁ κύριος δηγὸς θὰ μεταφερθῇ διὰ τράμπς, ἐπὶ τῇ βάσει χρονοναλώσεων, τὰς ὄποιας εύνοον οἱ Κινέζοι εἰσαγωγεῖς. «Ἡ Αὐστραλία συνήψει συμφωνίαν διὰ τὴν πλώσιν 1.750.000 τ. σίτου μὲ πιθανήν προσθήκην ἑπέρων 200.000 τόνων. Πέραν τῆς Κίνας, ἡ Αὐστραλία ἐπεξέτεινε τελευταῖας τὰς πωλήσεις σιτηρῶν τῆς καὶ πρὸς τὴν Νότιον Ἀφρικήν, τὴν Αἴγυπτον καὶ τὴν Ιαπωνίαν. «Ἡ καλλιέργεια τῶν ἐν λόγω ἀγορῶν, συνεπαγόμενα μακρὰ ταξίδια, θὰ ηδύνατο σημαντικῶν τῶν ὀφελίηση τῶν ναυτιλίαν. «Ἀλλὰ καὶ αἱ ἔξαγωγαι σίτου ἀπὸ τὰς «Ἡνωμένας Πολιτείας, βάσει τοῦ νόμου 480, ἀναμένεται ἀσφαλές, ὅτι θὰ αὐξηθοῦν. «Ἐξαγωγαὶ ἀφ' ἐτέρου δημητριακῶν διὰ τὴν κητηνοτροφίαν, μολονότι ἀναμένεται νὰ ὑπολειφθοῦν κατὰ 900.000 τ., ἔναντι τῆς συγκομιδῆς 1960 — 61, ὑπολογίζεται νὰ αὐξηθοῦν καὶ πάλιν βαθμιαίως.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΔΙΑ ΤΑΣ ΕΥΡΩΠΑ·Ι·ΚΑΣ ΕΙΣΑΓΩΓΑΣ

«Ἡ προοπτική τοῦ ἀπωτέρου μέλλοντος ἐπιβάλλει τὴν προσοχὴν εἰς ὠρισμένα γεγονότα. «Ὑπάρχει λ.χ. συνεχής, μολονότι βαθμιαία, μεταβολὴ εἰς τὰς πογκρασμούς καταναλώσεως σιτηρῶν, συνδεομένη, γεννικότερον, μὲ τὴν μετασελήγη τῆς καταναλώσεως τῶν τροφῶν ἐν γένει. Πολλαὶ ἐν τῷ Κόσμῳ ὑποανάπτυκτοι χώραι αποκτοῦν βραδέως ὑψηλότερον βιοτικὸν ἐπίπεδον. Σημαίνει τοῦτο, ἐν πρώτοις, μεγαλυτέρων καταναλώσεων σιτηρῶν διὰ ἀρτοποίησην, μὲ ἀμείσων ἀφ' ἐτέρου μειώσιν τῆς καταναλώσεως σιτηρῶν κατωτέρας ποιότητος. Βραδύτερον, ἡ χρή-

MARITIME (SUDAN) LIMITED

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
STEVEDORES

PORT SUDAN

P. O. Box 306

CABLES:
"MARSHIP"

KHARTOUM

P. O. Box 578

σις δημητριακών κατωτέρας ποιότητος διάληκτη στην περιοχή της Δυτικής Ευρώπης. Η Βόρειος Αμερική και τόποι πλεύσης της Δυτικής Ευρώπης έχουν φθάσει πλέον εις τόπους τελευταίου, όπου προκειμένων στάδιον περιορισμού. Νέρη τινά μόνον της Δυτικής Ευρώπης — π.χ. η Νότια Ιταλία — άποτελούν έξαιρέσεις. Πάντως, με μή ύπαρχουσαν δυνατότητα προς κατανάλωσην αρπάγης ποιότητος, με πληθυσμόν σχετικώς αύξανοντα με βραδύν ρυθμόν και με παραγωγήν κτηνοτροφικών δημητριακών έξαπλουμένη τόσον ταχέως, όσον ή ζήτησις, μικρά — προφανώς — ύψισταται πιθανότης νά καταστή δυνατή, γενικώς, αύξησης των φορτώσεων δημητριακών θάτη της Ήνωμ. Πολιτείας εις την Εύρωπην τόσον πραγδίων, δημοσίως κατά την άπο του 1950 και έντευθεν διαρρέυσασαν δεκαετίαν. Τόπον, κατά τόπο πλεύσης, έξαπλαται άπο την στήριξην τούτου έπιπεδου των τιμών εις τάξις χώρας της Κοινής Αγοράς. Αύται θά καθορίσουν, αν οι κατά χώρας παραγωγοί θά παρακινηθούν νά αύξησουν τάξις καλλιεργήσιμους έκτασεις ή την κατά έκτασιν άπόδοσιν. Έχει ύπολογισθή άπο τον Οργανισμό F.A.O., διάτη το 1965 ή Κοινή Αγορά θά είναι αύτάρκης εις σήτον, άν δὲν έπροκειτο περὶ μεγαλυτέρων άναγκών δι' άποθέματα τροφίμων, διόπειρη σημαίνει έλλειμμα 800.000 τ. κατ' έτος, δηλαδή ούσιωδη πτώσιν.

Άλλαι χώραι της Β.Δ. Εύρωπης θά παρουσιάσουν πτώσιν κατά 10% ή γύρω του ποσοστού τούτου, εις τάξις είσαγωγικάς των άναγκας. Πολλαί χώραι της Νοτ. Εύρωπης είναι ήδη αύτάρκεις εις σήτον — έξαιρεσεις τῶν έτων πτωχής έσοδος — τό χαμηλότερον, δημοσί, βιοτικόν των έπιπεδον, έν συνδυασμῷ πρός ύψηλότερον αναλογίαν αύξησεως τού πληθυσμού των, άποτελούν ένδειξην ραγδαίας αύξησεως τού συνόλου τῶν άναγκας των, τούτη διόπειρη θά έχῃ ίσως, ως συνέπειαν, σημαντικάς είσαγωγάς. Παρά τά λεχέντα άνωτέρω, δ' Οργανισμός F.A.O. ύπολογίζει, διά της Β.Δ. Εύρωπη θά χρειάζεται άκομη περὶ τά 10 έκαποτομήρια τόνων περισσότερα δημητριακά κατωτέρας ποιότητος κατά το 1965, παρ' ουσία έχειάσθη κατά την περίοδον 1954 — 58. Έκ τῶν έν λόγω έπι πλέον ποσοστή των δημητριακών, 3.000.000 τ. έπησίως ύπολογίζεται νά είσαγνονται και έξι αύτών τά 2.000.000 τ. Θά προορίζωνται διά χώρας μή περιλαμβανούμενά εις την Κοινή Αγοράν. Πιθανών, ή έξαγωγή με περίσσεια δημητριακών κατωτέρας ποιότητος της Μεσημερινής Εύρωπης νά αύξηθη.

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΠΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗΣ ΜΑΚΡΑΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ

Οι παράγοντες περὶ τῶν διποίων έγένετο άνωτέρω λόγος, δύον άφορά την Εύρωπην, δὲν ισχύουν — άναμφιδόλως — μόνον διά την ήπειρον ταύτην. Τό άποτέλεσμα έπι τού συνόλου τῶν εις δημητριακά άναγκας θά είναι ή αύξησις των, κατά χαμηλήν πως άναλογίαν, λαμβανομένης της Εύρωπης, ως συνόλου, έξαιρεσεις τῶν χωρῶν τού σοβιετικού συνασπισμού. Άλλαχον, ίδιος δὲ της Νότιον και Ανατολικήν Ασίαν, μόνη ή αύξησις του πληθυσμού θά ήτο άρκετή νά έξασφαλίσῃ ραγδαίαν αύξησην ζητήσεως, ή υψωσίς δημοσί, βιοτικού έπιπεδου — μολονότι βραδεία — εις χώρας, ως λ.χ. αι Ινδίαι, είναι έπισης δυνατὸν νά αύξησουν τὴν κατά κεφαλήν κατανάλωσιν, ίδιως τῶν διά την πραγματικά άναγκας, έκτος έαν συνεχισθῶν και αύξηθούν αι χορηγήσεις σιτηρῶν άπο τάς Ήνωμένας Πολιτείας. Υπάρχει έν τούτοις κάθε λόγος νά πιστεύσῃ τις, διά αι χορηγήσεις αύται θά έξακολουθήσουν, έφόσον — τούλαχιστον — θά ύπαρχη σημαντική περίσσεια στο πρόσ διάθεσιν.

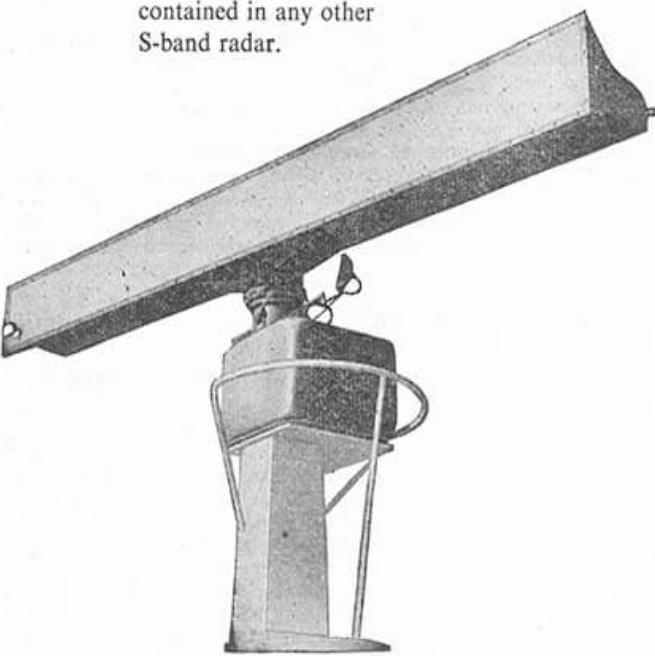
Η Νότιος Αφρική είναι έτέρα περιοχή, εις τὴν ήποιαν γενικώς ή κατανάλωσις σιτηρῶν άναμενέται διά αύξηθη σημαντικώς. Εις τὴν περιοχήν αύτην έχει μεγαλύτερον στάδιον ή αύξησις τῆς κατανάλωσεως διά άρποτούς, παρ' ουσία εις τό πλεύσην της Ασίας, Ολιγάτερον σαφής είναι ή σημεσία διά τὴν ναυτιλίαν, λόγω τού εύμεταβλήτου τῶν περισσευμάτων της Αργεντινής και τῆς άναγκης — ίδια διά την Βραζιλίαν — νά έπιτευχθῶν ούσιαστικαί προμήθειαί άπο την Βόρειον Αμερικήν. Κατά το 1965 ή και ένωρίτερον, θεωρεῖται πλέον ή πιθανόν, διά τα δεξαιμενόπλοια θά παύσουν νά έχουν πρετούν άπολύτως μεταφοράς σιτηρῶν, λόγω τῆς άπο μακρού χρόνου άναμενούμενης άναζωγήσεως τῆς ναυλαγαρίας τῶν πετρελαίων.

Όσον άφορά τά έπιπεδα κερδῶν διά τάς μεταφοράς σιτηρῶν, ταύτα θά έξαρτηθούν, εις εύρειαν κλίμακα, άπο τού δύκον τού στόλου τῶν τράμπτες, έπερεαζούμενόν άπο τάς διαλύσεις και τάς νέας ναυπηγήσεις, καθώς και άπο την τύχην ἀλλών μεταφορών ξηροῦ φορτίου. Αν αι Ήνωμέναι Πολιτείαι δέν έπεκτείνουν τὴν προστατευτική πολιτικήν τῶν έπι τού έθνικού ούτων τονάζεις εις ύψηλότερον βαθμόν και άν σημαντικαί και άλλαι έξαγωγικαί χώραι σιτηρῶν δὲν προέλθουν εις μέτρα περιορίζοντα τάς έργασίας τῶν ένων τράμπτες, τότε τά σιτηρά θά καταστάνουν βαθμήδον περισσότερον δεσπόζουσαν θέσιν εις τό σύνολον τῶν διά τράμπτες μεταφορέων. Αι μεταφοραί γαιανθράκων, μολονότι δυνατὸν νά σημειώσουν άναζωγήσης τίνα διά μικρά χρονικήν περίοδον, διάγιας συγκεντρώνουν πιθανότητας διά βελτίωσιν, ένω τά παλαιοσίδηρα, άτινα σήμερον παρέχουν σημαντικήν άπασχόλησιν, ένδεχεται νά μειωθούν, εις βάρος τῶν φορτηγῶν και διά τῶν «λίμπερτυς», άν και άλλοι τινές έκ τῶν χρησιμοποιούντων αύταί άκολουθήσουν τό παράδειγμα τῶν Ιαπώνων, οι ήποιοι σχεδιάζουν νά έλαπτώσουν τὴν άναλογίαν τῶν παλαιοσίδηρων εις τὸν έπειξειργασμένον χάλυβα. Αν ή έξάρτησις τῶν τράμπτες άπο τά σιτηρά καταστή μεγαλύτερα, τότε αύτη θά έπαιξηση τὰς διακυμάνσεις τῶν τιμῶν τῶν ναυλών. Τά δεξαιμενόπλοια, ένω κανονικῶς δὲν δισχολεύνται μή μεταφοράς σιτηρῶν, θά έξακολουθήσουν έν τούτοις έπι παύσουν νά ένεργούν καταστατικώς έπι τῶν τιμῶν τῶν ναυλών ξηροῦ φορτίου εις περιόδους έλλειψεως σιτηρῶν εις τάς είσαγωγικάς χώρας.

The 2000 SERIES

The most advanced S-Band True Motion Radar in the world

The Decca TM-S 2400 is a revolutionary 10 cm. radar of the highest quality and performance. It possesses ten unique features, none of which is contained in any other S-band radar.



- High data rate — 20 r.p.m. aerial rotation
- 16 in. master display with integral true motion
- Rapid range and bearing measurement by Interscan
- Daylight viewing of P.P.I.
- 60 mile range scale
- Range and bearing markers to 60 miles
- 5 P.P.I. presentations
- Performance Monitors
- High Power 75 kW. transceiver
- Variable differentiation (F.T.C.)

DECCA X-BAND RADAR

The D11 range of 3 cm. radar comprises 11 sets with a choice of performance, size and price more exactly suited to the individual needs of every class of ship than ever before.

DECCA RADAR

ΤΙ ΑΠΟΔΙΔΕΙ Η ΕΠΙΜΟΝΟΣ ΘΕΛΗΣΙΣ ΤΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΑΡΑΓΟΝΤΟΣ

ΤΟΚΙΟ, Ιούλιος. ('Ιδιαιτέρα άνταποκρισις).— Δικαίων ίκανοποίησης αισθάνεται ή Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία, διότι έπειτας νά πραγματοποίηση ένα ρεκόρ, το ύψηλότερον εν τῷ Κόσμῳ κατά τὴν τελευταίαν πεντετελίαν. Καθειλκύσθησαν έκ τῶν ἑσχαρῶν τῆς κατὰ τὸ 1960, 649 πλοία, καλύπτοντα τὰ 21% τῆς παγκοσμίου ναυπηγικής παραγωγῆς. Η μακροχρόνιος ἐν τούτοις ναυτιλιακή κρίσις ἐπισημαίνει κίνδυνον διὰ τὴν προοπτική τῆς μελλοντικῆς ἔργασίας τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων καὶ τὰ ἀναγκάζει νά στραφούν εἰς κατασκευάς μηχανῶν καὶ παντοίων ἄλλων ἔφοδος διὰ χερσαίας βιομηχανίας, προκειμένου νά διατηρθοῦν ἐν λειτουργίᾳ.

"Η ναυπηγική βιομηχανία τῆς Ιαπωνίας ἀνεπτύχθη, ὡς βιομηχανία πολεμική, κατὰ τὰ προπολεμικά ἔπη, δύσον καὶ κατὰ τὴν πολεμικήν περίσσον. Η θέσις τῆς, δύως, ὡς ἔξαγωγικής βιομηχανίας ἐθεμελιώθη μεταπολεμικῶς. Καθ' ὅλον αὐτὸ τὸ διάστημα τῶν ἑξελίξεων τῆς δὲν ὑπῆρχεν ὅμαλή ἢ προσπάθειά τῆς. Πολλαὶ ἡγείροντο πρὸ αὐτῆς αἱ δυσχέρειαι. Αἱ ἔγκαταστάσεις τῶν ναυπηγείων, δόλκηρα ἐπὶ ἄπο τῆς λήξεως τοῦ πολέμου, ἥσαν κατώτεραι τοῦ ἀναλογισμούνενος ἔργου, ἡ τεχνική εἰς τὸν τομέα αὐτὸν ἡτο ἀνίσχυρος, μεγάλοι Οἴκοι εἶχον καταρρεύσει καὶ η ναυπηγησις ὠκεανοπόρων πλοίων ὑπέκειτο εἰς τὴν διατηρηθοῦν ἐν λειτουργίᾳ.

Μόλις τὸ 1950 ἐπέτρέπει η ναυπηγησις ποντοπόρων σκαφῶν καὶ τὸ πρώτων ναυπηγικῶν πρόγραμμα ἐπέτυχε νά διασώσῃ τὴν βιομηχανίαν ἀπὸ τὸν κίνδυνον πλήρους ἔξαρθρώσεως τῆς. Αἱ ἔργασίαι, δύως, ἥσαν ὄλιγαι καὶ τὰ ναυπηγεῖα καταδικασμένα νά φυτώσουν. Κατὰ τὴν χρονικήν ἑκείνην περίσσον ἡ βιομηχανία κατέβαλεν ἐντατικάς προσπατακαταρτίσεως, μὲ ἀντικειμενικὸν σκοπὸν νά σμικρύνῃ τὸ χάσμα τοῦ κόστους παραγωγῆς μεταξὺ Ιαπωνικῶν καὶ εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων. "Υπὸ τὴν δαυιλή οἰκονομικήν καὶ ηθικήν ἐνίσχυσιν τοῦ κράτους, κατώρθωσεν ἡ βιομηχανία νά εἰσαγάγῃ νέας μεθόδους ἡλεκτροσυγκολλήσεως, νά αὐτοματοποιήσῃ τὰ συστήματα ἔργασίας καὶ νά ἀνανεώσῃ καὶ συγχρονίσῃ τὰς ἔγκαταστάσεις τῆς. "Ητο εὐτύχημα, οὗ τὸ 1955 ἐπεκράτησε μία διόγκωσις εἰς τὰς ἔργασίας τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, ἥτις καὶ ἐπέτρεψεν εἰς τὰς ἀναδιοργανωθέντα ναυπηγεῖα νά ἀπόδωσον τοὺς πρώτους καρπούς των. Κατὰ τὴν πρώτην φάσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἀκῆς, μετα τὸ 1955, τὸ προσφερόμενον χαμηλὸν κόστος καὶ ὁ προκαθωρισμένος χρόνος παραδόσεων κατέστησαν τὴν Ιαπωνικήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν ικανήν νά ἔχασφαλίσῃ σειράν ὅλην τῶν παραγγελιῶν. Τὸ γεγονός αὐτὸ ἀκριβῶς παρέσχε τὴν εὐκαιρίαν νά ἀναγνωρισθῇ, σὺν τῷ χρόνῳ, ἡ ἀξία τῶν ἀρτίων συγκεκριμένων καὶ συγχρονισμένων Ιαπωνικῶν ναυπηγείων. Συρροή ἔνων παραγγελιῶν ἔκρατησε τὰ ναυπηγεῖα ἐν πλήρει δραστηριότητι καὶ μεταξὺ Ἀπριλίου 1955 καὶ ἀξιογνωστοῖς πλοίοιν ἔφθασαν εἰς δύον 6.200.000 τ. γκρός καὶ εἰς ἀξίαν μείζονα τῶν 1.700 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Κατὰ τὴν περίοδον 1956 — 59 ἡ κατὰ μέσον δρον ἀξία τῶν ἔξαγωγῶν πλοίων ἔφθασεν εἰς τὸν στρογγύλον ἀριθμὸν τῶν 300 ἑκατομμυρίων δολαρίων ἔπειτας καὶ κατέταξε τὴν ναυπηγικήν βιομηχανίαν εἰς τὴν πρώτην δευτέραν παγκόσμιον θέσιν, ὅσον ἀφορά τὰς ἔξαγωγάς.

"Ἄξιει ἐνταῦθα νά σημειωθῇ ίδιαιτέρως η πολύτιμος συμβολὴ τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἰς τὸν δραστηριότητα τῆς Ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. 'Αρκεῖ ἀπλῶς νά λεχθῇ ὅτι κατὰ τὴν περίοδον 1955 — 60, αἱ Ιαπωνικὲς παραγγελίαι ἀνεφέροντο εἰς σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 7.041.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν δύοπον 209 σκάφη, 3.217.930 τ. γκρός η 4.994.782 τόνων d.w., πρωρίζοντο δι' Ἑλληνικὰ συμφέροντα. Χωρὶς τὰς ἐλληνικὰς παραγγελίας ἀμφιβολούν εἶναι ὅτι τὰς Ιαπωνικὰς ναυπηγεῖα θὰ εἶχον νά παρουσιάσουν τὰς θαυμαστὰ τῷ δυντὶ ἐπιτεύγματα, ἀλλὰ καὶ τὴν βελτίωσιν τῶν τεχνικῶν τῶν ἔξοπλισμοῦ.

Παρὰ τὰ ἀξιόλογα ταῦτα ἐπιτεύγματα, η ναυπηγική βιομηχανία τελεῖ πρὸ δυσκόλων καταστάσεων. Η ναυτιλιακή κρίσις προεκάλεσε σοδαράν Ἐλλειψιν παραγγελιῶν καὶ τὸ ὑφιστάμενον ἀπόθεμα παραγγελιῶν βασίνει διαρκῶς μειούμενον. Κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1960, αἱ εἰς χείρας τῶν 24

μεγάλων Ιαπωνικῶν ναυπηγείων παραγγελίαι ἀνεφέροντο εἰς σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 2.020.000 τ. γκρός, ἔναντι 4.240.000 τ. γκρός, τοῦ τέλους τοῦ 1956. Σημειωτέον, ὅτι η ναυπηγική δυναμικότης τῆς Ιαπωνίας ἔχει τόσον σημαντικῶς αὔξηθη, μετά τὸν ἔκουσγχρονισμὸν καὶ τὰς ἐπεκτάσεις τῶν ἔγκαταστάσεων, ὅστε παραγγελίαι πλοίων 1.200.000 τ. γκρός, τούλακιστον, πρέπει νά ἔχασφαλίζωσται ἐπτέσιως, προκειμένου νά διατηροῦνται ἐν ἀπασχολήσει τὰ ναυπηγεία.

Πτῶσιν παρουσιάζουν αἱ παραγγελίαι διὰ «σούπερ - τάνκερ». Ἀντιπροσωπεύουν αὐταὶ σήμερον τὰ 58% τοῦ συνόλου τῆς ἀναγεγραμμένης εἰς τὰ βιβλία τῶν ναυπηγῶν ἔργασίας, ἔναντι ἀντιστοίχου ποσοστοῦ 83%, τοῦ Δεκεμβρίου 1958. Αἱ ἐπόχη παραγγελίαι ἔχουν δοθῆ, κατὰ τὸ πλείστον, τούς μεγάλους ναυπηγείας. Τινὰς ἔξ αὐτῶν ἔχουν συγκεντρώσει πόρτον ἔργασίας, ὥστε νά ἔχουν ἔχασφαλίσει πλατύτητας ποσοστούς κατὰ τὰ δύο ἔρχομενα ἔτη. 'Υπάρχουν, δύως, ἄλλα ναυπηγεία — καὶ αὐτὰ εἰναι τὰ περισσότερα — ἀτίνα δὲν ἔχουν ἀρκετάς παραγγελίας καὶ προβληματική ἐμφανίζεται η μεταναστεύση των λειτουργίας. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1960, τὰ 14 ναυπηγεία, τὰ δυνάμενα νά κατασκευάσουν σκάφη τῶν 30.000 τόνων d.w., καὶ ἄνω, εἶχον συγκεντρώσει τὰ 90% τοῦ συνόλου τῶν παραγγελιῶν, ἤτοι σκάφη 1.820.000 τ. γκρός, ἐνῷ τὸ ὑπόλοιπον τῆς ἔργασίας, ἀναφερόμενον εἰς σκάφη 218.000 τόνων d.w., ἡτο κατανεμημένον μεταξὺ 10 μικροτέρων ναυπηγείων.

ΕΠΙ ΚΕΦΑΛΗΣ ΔΙΑ ΠΕΜΠΤΟΝ ΕΤΟΣ

'Ο νηογνώμων «Λόδζς» Ρέτζιστερ ἀναγράφων τὰς ναυπηγικάς, κατὰ τὸ 1960, ἐπιδόσεις τῶν σπουδαιοτέρων ναυπηγικῶν χωρῶν, σημειώνει τὴν Ιαπωνίαν μὲ καθελκύσεις 649 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 1.731.000 τ. γκρός. 'Η χωρητικότης αὐτῆς ἐκάλυπτε τὰ 21% τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς, ἀνελθούσεις εἰς 8.340.000 τ. γκρός. Διὰ πέμπτου κατὰ σειρὰν ἔτος η Ιαπωνία διετήρησε εἰς τὴν κορυφήν τῆς ναυπηγικής κινήσεως. Μεταξὺ τῶν καθελκυσθέντων εἰς τὴν Ιαπωνίαν 135 δεξαιμενοπλόων, 539.161 τόνων, περιελαμβάνοντο τὸ «Πλαγκόσμιος Δάφνης» 72.266 τ. γκρός καὶ τὸ «Νάες Σόδερέιν» 57.000 τ. γκρός. Εύθυνος μετα τὴν Ιαπωνίαν ἦλθεν η Μεγάλη Βρετανία, μὲ καθελκύσεις 254 πλοίων, 1.331.491 τ. γκρός. Τρίτη ἦλθεν η Δυτική Γερμανία μὲ 254 πλοίων, 1.092.139 τ. γκρός. Τετάρτη η Σουηδία μὲ 710.659 τ., πέμπτη η Γαλλία μὲ 594.422 τ. καὶ ἔκτη οι Κάτω Χώραι μὲ 566.993 τ. γκρός.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ 24 μεγάλα Ιαπωνικὰ ναυπηγεία, τὸ σύνολον τῶν καθελκυσθέντων τῶν κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος Ἀπριλίου 1960 — Μαρτίου 1961 ὑπελογίσθη εἰς 1.320.000 τ. γκρός, ἔναντι 1.540.000 τ. τοῦ προηγουμένου δωδεκαμήνου καὶ 2.030.000 τ. τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1957 — 58. Τὰ μεσαῖα καὶ μικρὰ ναυπηγεῖα ἀπησχολήθησαν μὲ αὐξηθείσας παραγγελίας ἀλιευτικῶν καὶ ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν. Τὸ ἐργατικὸν δυναμικὸν τῶν 24 ναυπηγείων περιελάμβανε κατὰ Δεκέμβριον π. ἔτους 97.000 ἐργατοειδῶν, ἔναντι μεγίστου δρίου 114.000, τοῦ Δεκεμβρίου 1957. Αὔξουσα ἀνάλογα ἐργατικὸν δυναμικόν τῆς ναυπηγικής βιομηχανίας ἐσημειώθη εἰς τὸν τομέα τῶν κατασκευῶν μηχανῶν καὶ ἔξοπλισμῶν διά χερσαίας, βιομηχανίας, κατόπιν τῆς διαφοροποίησεως τῶν παραγγελιῶν τῶν 24.

ΚΛΙΜΑΚΩΣΙΣ ΚΑΙ ΜΟΡΦΗ ΤΩΝ ΙΑΠΩΝΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1960 η Ιαπωνία κατεῖχε 310 ναυπηγεία διὰ τὴν κατασκευὴν χαλυβδίνων σκαφῶν καὶ ἔτερα 1.370 διὰ τὴν κατασκευὴν ξύλινων. 'Εξ αὐτῶν τὰ ἀντιπροσωπευτικά, τὰ δυνάμενα νά ναυπηγεῖα σκάφη τῶν 30.000 τόνων d.w. καὶ ἄνω, εἶναι 24, τὰ ἔχησις: 'Ισικάδα — Χαρίμα, Ούράγκα, Ντόκες, Νίππον Κόκαν Καΐσα, ναυπηγεῖα οζάκας, Ντόγιαρντ Καθασάκι, ναυπηγεῖα καὶ μηχανουργεῖα Κούρε, βιομηχανία πλοίων Σασέμπτο, βαρεῖσα βιομηχανία Μιτσουμπίσι, ἀναδιοργανωθέντα, ναυπηγεῖον Ναγκόγια, ναυπηγεῖον Ναμούρα, Ντόκε Χακούτα, ναυπηγεῖον καὶ μηχανουργεῖον Χιτάτσι, ναυπηγεῖον Φοντζινγκάτα, ναυπηγεῖον Μιτσούΐ, ναυπηγεῖα Γιοκοχάμας κλπ.

Τὰ μεγάλα ταῦτα ναυπηγεία εὑρίσκονται κυρίως εἰς τὴν περιοχὴν

TROPIS SHIPPING CO. LTD.

SHIPBROKERS

IBEX HOUSE (SUITE 275/281)

MINORIES

LONDON E. C. 3

TELEPHONE: ROYAL 0871 (5 LINES)

TELEGRAMS: TROSHIP, LONDON, TELEX

CABLES: TROSHIP, LONDON

TELEX: 24.189

"ΝΑΥΤΙΛΟΣ" ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ: ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ 1A

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΝΑΥΤΙΛΚΟ - ΠΙΡΕΑ

+ (ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ) TROSHIP-PIREAS

Τόκιο — Γιοκοχάμας, είς τὴν περιφέρειαν 'Οζάκας — Κόμπε καὶ κατὰ μῆκος τῆς θαλασσίας ἀκτῆς τῆς Ιαπωνίκης ἐνδιχώρας. Τὸ ναυπηγεῖον καὶ μηχανουργεῖον Μιτσουμπίσι εἶναι τὸ μεγαλύτερον τῆς Ιαπωνίας καὶ ἔχει σημειώσει κατὰ τὴν διαρρέωσαν πεντετίαν παγκόσμιον ρεκόρ καθελκύσεων. Προπολεμικῶν εἶχε ναυπηγήσει τὸ θωρηκτόν - μαρμόθ «Μασάσχι» καὶ ἐσχάτως τὸ σούπερ - τάνκερ «Νάες Σόδερεΐν». 'Αφ' ἑτέρου τὸ ναυπηγεῖον καὶ μηχανουργεῖον Μιτσουΐ εἶναι σχετικῶν νέον καὶ αἱ ἐγκαταστάσεις του εἶναι καλῶς διατεταγμέναι καὶ συγχρονισμέναι.

'Ολιγά εἰναι αἱ Ιαπωνικαὶ ἐπιχειρήσεις αἱ ἀποκλειστικῶν εἰδίκευμάνει τὴν κατασκευὴν πλοίων. Τὰ περισσότερα ναυπηγεῖα κατασκευάζουν ἐπίσης ναυτικάς μηχανάς, ποικιλίαν τύπων μηχανῶν διὰ τὴν βιομηχανίαν, χημικάς ἐγκαταστάσεις, χαλύβδινα πλαίσια, γεφύρας, αὐτοκίνητα, ἔτι δὲ καὶ ἀεροπλάνα. Αἱ κυριώτεραι μηχαναὶ Ντῆζελ (προνόμιον Β. καὶ W.) κατασκευάζονται ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα καὶ μηχανουργεῖα Μιτσουΐ, καθὼς καὶ ἀπὸ τὰ μηχανουργεῖα Χιτάτος, ἐνῷ εἰς τὰς βαρείας Ιαπωνικάς βιομηχανίας Μιτσουμπίσι κατασκευάζονται μηχαναὶ τύπου M.A.N., εἰς τὰ ναυπηγεῖα καὶ μηχανουργεῖα Μιτσουμπίσι μηχαναὶ Σούλτζερ, καθὼς καὶ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ούράγκας καὶ εἰς τὰ μηχανουργεῖα 'Ινο Γιούγκο. Στροβιλολεκτρικαὶ μηχαναὶ κατασκευάζονται εἰς τὰ ναυπηγεῖα 'Ισικαβατζίμα — Χαρίμα (Τζένεραλ 'Ελεκτρικ), εἰς τὰ ἀναδιοργανώντα Μιτσουμπίσι (Οὐνέστινχάουζ), εἰς τὰ Καβασάκι καὶ Ούράγκα (Ντέ Λαβάλ) κλπ.

Η ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

'Οπισθεν τῶν ἔξαιρετικῶν ναυπηγικῶν ἐπιδόσεων τῆς Ιαπωνίας ίστανται τὰ ἄρτια μέσα, διὰ τῶν ὅποιων εἶναι ἔξωπλισμένα τὰ ναυπηγεῖα καὶ ἡ τεχνικὴ κατάρτισις τοῦ προσωπικοῦ των, εύρισκομένη — ὁμοιογουμένων — εἰς τὸ ὑψός παγκοσμίου ἐπιπέδου. 'Ος προανεφέρθη, τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα εἰσήγαγον ταχέως τὴν μέθοδον τῆς ήλεκτροσυγκόλλησεως, τὸ σύστημα τῆς προκατασκευῆς κατὰ μεγάλο τμῆματα, τὸν αὐτοματισμὸν εἰς τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ χάλυβος κλπ., ἐν τῇ ἐπιδιώξει των νὰ μειώσουν τὸ ναυπηγικὸν κόστος εἰς συναγωνιστικὸν ἐπίπεδον. Κατὰ τὴν πεντετίαν 1950 — 54 ἐγένοντο ὑπὸ τῆς βιομηχανίας ταῦτης ἐπενδύσεις κεφαλαίων 116 ἑκατομμυρίων δολαρίων εἰς μηχανάς καὶ ἔξοπλισμόν. Μετὰ τὸ 1955, αἱ προσπάθειαι ἐκσυγχρονισμοῦ καὶ ὀρθολογισμοῦ ἐδιπλασίσθησαν, ἐνῷ καὶ ὁ αὐτοματισμὸς διηγύνθη. Πάντων τούτων ἀποτέλεσμα ὑπῆρχεν, ὅτι 13 ναυπηγεῖα κατέτησαν ίκανά νὰ κατασκευάζουν δεξαμενόλιοι μεγαλύτερα τῶν 33.000 τόνων d.w., τινὰ δ' ἔξι αὐτῶν καὶ ἄνω τῶν 60.000 τόνων d.w. μόνον 450.000 ὡρῶν ἐργασίας.

Κατὰ τὴν προπολεμικὴν ἐποχὴν σειρὰ μηχανῶν Ντῆζελ, ναυτικῆς χρήσεως, δὲν ἀνέτυπε σέ δύναμιν ἀνωτέρων τῶν 10.000 ἵππων, ἐνῷ μετὰ τὸ 1954 διὰ τῆς χρησιμοποίησεως ὑπερτροφοδοτήσεως καυσαερίων ἐπιτεύχθη δύναμις 12.000 ἵππων. 'Εσχάτως κατέτη δυνατὸν διὰ τῆς κατασκευῆς δωδεκακαλίνδρου μηχανῆς Ντῆζελ νὰ ἐπιτευχθῇ δύναμις 20.000 ἵππων. 'Η ναυπηγικὴ ἐπιχείρησις ἀναλαμβάνει ἥδη σοβαρότερα ἔργα, ὡς τὸ τῆς κατασκευῆς ἀτομοκινήτων πλοίων, μεταφορικῶν

δι' υγραερία καὶ πλοίων μεγάλων ταχυτήτων. Κατὰ τὸ 1959, ἡ ἑταῖρια τῶν ναυπηγείων Χαρίμα, ἡ οἵτις συνεχώνει μὲ τὰς βαρείας βιομηχανίας 'Ισικαβατζίμα, ἐναυπήγησε σκάφη μεταφορᾶς υγραερίων, τῶν 1.500 τόνων.

ΔΡΑΣΤΙΚΟΣ ΔΙΑΦΟΡΙΣΜΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ

Αἰσθάνονται βαθύτατα οἱ '!άπωνες ναυπηγοὶ τὴν ἀνάγκην, ὅπως καταστὴ ποικίλη ἡ παραγωγὴ των, δῶστε νὰ ἀποφύγουν τὴν χαλάρωσιν τῶν ἐργασῶν των, ὡς συμβαίνει σήμερον. Μὲ τὴν ἀνωτέρων τεχνικῆν τῶν κατάρτισιν εἰς τὴν κατασκευὴν μηχανῶν, σχεδιάζουν νὰ ἐπεκτείνουν τὰ μηχανουργεῖα τῶν διὰ τὴν παραγωγὴν μηχανῶν καὶ ἔξοπλισμῶν ἔτηράς, δῶστε νὰ καλύπτουν τὰ 50% τῶν πωλήσεων. 'Ακόμη καὶ αὐτὰ τὰ ναυπηγεῖα καὶ μηχανουργεῖα Μιτσουΐ, καθὼς καὶ τὰ ναυπηγεῖα καὶ μηχανουργεῖα Μιτσουμπίσι, ἀτίναι ἔξαρτῶνται περισσότερον ὅλων τῶν ἀλλων, ἀπὸ τὰς κατασκευὰς πλοίων, ἐπιχειροῦν ἥδη νὰ συνδεθοῦν διὰ ἀδειῶν κατασκευῆς (licences) μὲ μηχανουργεῖα χωρῶν βιομηχανικῶν προηγμένων. Τὰ Μιτσουΐ ὑπέγραψαν συμβόλαιον μὲ τὴν δλλανδικὴν ἐταιρίαν Τόμασεν, πρὸς τὸν σκοπὸν ἐμπλουτισμοῦ τῆς ποικιλίας τῆς εἰς μηχανάς παραγωγῆς των. 'Ἐπίσης τὰ Μιτσουμπίσι ὑπέγραψαν τεχνικῶν διαδηλώσαιον μὲ 'Ιταλὸν ἐργοστασιάρχην κατασκευῆς ἐργαλείων, σχεδιάζουν δὲ νὰ ζητήσουν τὴν βοήθειαν γερμανικοῦ Οίκου διὰ τὴν κατασκευὴν μηχανῶν χαρτοποίησας. 'Εξ ἀλλου, τὰ ναυπηγεῖα καὶ μηχανουργεῖα Χιτάτοι προτίθενται νὰ ἀρχίσουν τὴν κατασκευὴν ἐργοστασίου πολοῦ καὶ τοιμέντων, σιδηροδρομικῶν μηχανῶν, μέσων διὺλισεως πετρέλαιου καὶ πετροχημικῶν ἐργοστασίων μηχανῶν καὶ ἔφοδίων, ἐπὶ μεγαλυτέρας κλίμακος. Τὰ ναυπηγεῖα Καβασάκι θὰ ἀκολουθήσουν εἰς παρομίας ἀπασχολήσεις.

'Η ποικιλία αὕτη εἰς τὰς ἐργασίας τῶν ναυπηγείων θὰ θέσῃ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν ἐπὶ σταθερωτέρων βάσεων. Παραλλήλως πρὸς τὴν οὔτω ἐπιδιοκμένητην σταθεροποίησιν τῆς ἐργασίας, ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανίας ἐπίτει, ὅτι δὲ ἐπιτύχη νὰ ἐφοδιάζεται μὲ εύθηνότερον χάλυβα. Λέγεται, ὅτι τὸ ἔκ χάλυβος ύλικον ἀντιπροσωπεύει τὰ 30 ἑνὸς τοῦ συνόλου τοῦ κόστους. 'Η μείωσις δθεν τῶν τιμῶν τοῦ ἔκ χάλυβος ύλικον, δῶστε νὰ φάσουν αὐταὶ τὰ διειθητὴ ἐπίπεδα, ἀποτελεῖ ἐπείγουσαν ἀνάγκην. 'Οσοι ναυπηγοὶ δεν ἔχουν μεγάλην πειραν εἰς τὴν κατασκευὴν μηχανῶν καὶ ἔφοδίων ἔτηράς, στρέφονται πρὸς τοὺς κατασκευαστὰς τοιούτων μηχανῶν. 'Απετέλεσεν, ἐν προκειμένῳ, καθὸν παραδείγματα καὶ κατὰ τὴν Ιην Δεκεμβρίου 1960 ἀναγγελθεῖσα συγχώνευσις τῆς βιομηχανίας 'Ισικαβατζίμα μὲ τὰ ναυπηγεῖα καὶ μηχανουργεῖα Χαρίμα. Τὰ ναυπηγεῖα Ούράγκα ἀφ' ἑτέρου, συνῆψαν στενάς ἐμπορικάς σχέσεις μὲ τὸ μηχανουργεῖα Σουμιτόμο καὶ τὰ ναυπηγεῖα Σασέμπο μὲ τὰ ἐργοστάσια Κοματσού.

Εἰμεθα πάντοτε στὴ διαθεσὶ δας..

Εἴτε δι' ύλικὰ ἐπισκευῆς εἴτε συντηρήσεως εἴτε καὶ ταξίδιον δὲ εἰσθε ἀπολύτως διασφαλισμένοι δῖται ἀναθέσετε τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν πλοίων σας εἰς τὴν ἐπιχείρησιν μας. Εἰμεθα ἡ πλέον ώργανωρέντην ἐπιχείρησην ἐν 'Ελλάδι καὶ διαθέτομεν δὲ τὰ μέσα διὰ τὴν τέλειαν καὶ οἰκονομικήν ἐξυπηρέτησιν σας καὶ νὰ ἔχετε ὑπ' ὄψιν πας, ὅτι ἐκτὸς τῶν ἀπειρῶν ύλικῶν μηχανῆς καὶ καταστροφατος διαθέτομεν καὶ μεγάλα στὸκ τράπεζοτε σὲ:

1. Χρόματα καὶ Υφαλοχρώματα INTERNATIONAL
2. Σχοινά καὶ Συμματόσχοινα 'Αγγλίας
3. Μίσταλλα ἀντιτρίθης STONE
4. Βύσματα καὶ Αρίαντα BELDAM
5. Χημικά προϊόντα ATLAS
6. Τρόφιμα καὶ τροφοδοσίαι TULIP & ARRICONT
7. Αὐλοί λεβήτων καὶ Έλάσματα
8. Λιννέλαια, Μηχανέλαια MEDINA κ.λ.π.

Τηλεφωνήσατε μας

«ANT. G. ANTONIADIS

Εισαγωγεῖς καὶ Προμηθευτές
ύλικῶν πλοίων

ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 40
ΠΕΙΡΑΙΑ — Τηλέφ. 40-435



Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION LIMITED

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική
Διαχείρησις
Λειτουργίας
καὶ
Συντηρήσεως

Έποπτεία
Έπισκευῶν
Μετασκευῶν
καὶ
Ναυπηγήσεων

ST. CLARE HOUSE, 30-33, MINORIES, LONDON E.C. 3
TEL: ROYAL 3081 (4 Lines) TELEX: 28469. CABLES: ADMARTEC
ΟΜΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40790
GROOTHANDELSGEBOUW A-7 ROTTERDAM, TEL. 126851

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Ούτε ή ανατίμησις τοῦ μάρκου, οὔτε ό ψηλότερος τόκος καὶ ή πολιτική τῆς αναπτυσσόμενης ἐκτελέσεως δημοσίων ἔργων συνεκράτησης τὴν περαιτέρω διεύρυνσιν τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος τῆς Δυτ. Γερμανίας. Τὰ πάντα βαίνουν τὴν ἀνιούσαν. 'Η βιομηχανία εἶναι ὑπερπλήρης παραγγελιῶν καὶ ή δύστατη ἐλλειψις ἐργατικῶν χειρῶν συνεχίζεται. Πανταχόθεν ἀναζητοῦνται.

— Χαρακτηριστικὸν γεγονός: Μὲ ἀμείωτον ρυθμὸν συνεχίζεται ή εἰσόδος ἀμερικανικῶν κεφαλαίων εἰς τὴν Γερμανίαν, ὑπὸ ρυθμὸν ζωηρότερον πάσης ἄλλης εὐρωπαϊκῆς χώρας. Αἱ ἐπενδύσεις ὑπολογίζονται εἰς ἓν δισεκατομμύριον δολλάριο ἐπὶ συνόλῳ εἰς τὴν Κοινὴν Ἀγορὰν τριῶν δισεκατομμυρίων. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν, τούναντίον, ὁ ρυθμὸς τῶν ἀμερικανικῶν ἐπενδύσεων χαλαρούται.

• *Ἐπιπτώσεις σημαντικαὶ ἐπὶ διεθνοῦς κλίμακος ἀναμένονται ἀπὸ τὴν ἀναγγελθεῖσαν αὐξησιν τῶν ὀμυντικῶν διαπιὼν τῆς χώρας κατὰ 3.247.800.000 δολαρίων. 'Η πολεμικὴ αὐτὴ κινητοποίησις τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν, ἀναμένεται ὅτι θὰ ἔχῃ λίαν εὐρεγετικάς συνεπείας ἐπὶ τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας.

— Εὐθὺς μόλις ἔχηγγελθησαν τὰ μέτρα ή Γουώλ Στρήτ ἀνεξωγονήθη. Αἱ τιμαὶ τῶν μετοχῶν τῶν βιομηχανιῶν καὶ ιδίᾳ τῶν πολεμικῶν, ὡς ἀπερτάλων, πυράλων, ἥλετρον καὶ μηχανημάτων καὶ χάλυβος, ἥρχισαν ἀνερχόμεναι ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν, ἐνῷ παραπλήλως ηὕξανον αἱ πράξεις ἐπ' αὐτῶν. 'Η πολεμικὴ αὐτὴ κινητοποίησις ἔχαρακτηρίσθη ὡς ἀφύπνισις τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας.

• *Πλήρης ή ἀναβίωσις τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος εἰς τὴν Ἀμερικήν. 'Ο δείκτης αὐτῆς εἶναι μόλις κατὰ μίαν μονάδα κάτω τοῦ υψηλοῦ ὄρού τοῦ 1960. 'Ἐφθασε κατ' Ιούνιον εἰς τὰ 110 (μὲ βάσιν 100 διὰ τὸ 1957).

• *Ἀνασκόπησις καὶ σύγκρισις τῶν κερδῶν καὶ τοῦ δύκου τῶν πωλήσεων μεταξὺ τῶν μεγάλων ἀμερικανικῶν καὶ ξένων βιομηχανικῶν ἐταιριῶν ἀποκαλύπτει: Αἱ πωλήσεις ἐκατόν, τῶν μεγαλυτέρων ξένων ἐταιριῶν, ηὗξηθησαν διὰ τὸ 1960 κατὰ 14.2% καὶ τὰ κέρδη κατὰ 10.7%.

— 'Ἐγ τὸν διάτημα τῶν πεντακοσίων μεγαλυτέρων ἀμερικανικῶν βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων αἱ πωλήσεις ηὗξηθησαν κατὰ 3.7% καὶ τὰ κέρδη ἐμεώθησαν κατὰ 3%.

— Τὰς μεγαλυτέρας προόδους ἔστημεώσαν αἱ ιαπωνικαὶ ἐταιρίαι (μέσην αὐξησις 27.5%), αἱ γερμανικαὶ (22.5%) καὶ αἱ ιταλικαὶ (20.3%). 'Η ὑφεσις τῶν ἔργων εἰς τὴν Ἀμερικήν εἶχε τὰς ἐπιπτώσεις τῆς. • Παρὰ τὰς διατυπωθείσας παρά τινων ἀμφιβολίας διὰ τὴν πορείαν τῆς παγκοσμίου βιομηχανικῆς δραστηριότητος, αἱ τελευταῖς διαπιστώσεις ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῆς Κοινότητος τῶν ἔξι χωρῶν τῆς Δυτ. Εὐρώπης καὶ ἡ ἐπελθόντα ηδη ἀναβίωσις τῆς ἀμερικανικῆς παραγωγῆς δὲν ἐπιτρέπουν τὴν ἐπιφύλαξιν διὰ τὴν καλὴν αὐριόν.

— 'Η ζήτησις βιομηχανικῶν προϊόντων διαγράφεται ζωηρά, ὥστε αὐξησιν θὰ πρέπει νὰ περιμένωμεν κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας καὶ ὅχι συστολήν. 'Ο ἀμερικανικὸς παράγων, ὁ ἀπὸ τίνος ἀνακτήσας τὴν πλήρη δραστηριότητα του καλάς θὰ ἔχῃ ἐπιπτώσεις καὶ ἐπὶ τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς.

• Σκληρὰ τὰ ληφθέντα εἰς τὴν Ἀγγλίαν μέτρα διὰ τὴν προάσπισιν τῆς στερλίνας. 'Απὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ Κρίτης έχουν τοιάυτα μέτρα νὰ ληφθοῦν.

— 'Η αὐξησις τοῦ προεξοφλητικοῦ τόκου εἰς 7% δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ καὶ πάλιν εἰσροήν βραχυπροθέσμων τοποθετήσεων ἐξ Ἀμερικῆς.

— 'Η αὐξησις κατὰ 10% τῆς ἐμμέσου φορολογίας, ὁ περιορισμὸς τῶν πιστώσεων καὶ ἡ σταθεροποίησις τῶν ἡμερομισθίων θεωροῦνται συντελεστικά τοῦ περιορισμοῦ τῆς ἔσωτερηκής καταναλώσεως.

— Τὰ ἀποσύρμένα, τέλος, κεφάλαια ἀπὸ τὸ Διεθνὲς Νομισματικὸν Ταμείον καὶ αἱ οἰκονομίαι εἰς τὰς δαπανάς τοῦ ἔσωτερου θὰ ἐνισχύσουν τὸ ισοζύγιον τῶν ἔσωτερικῶν πληρωμῶν. Δὲν ἀποκλείονται κατὰ τὸ φθινόπωρον καὶ ἄλλα περιοριστικά μέτρα. 'Η περίοδος τῆς «λιτότητος» ἐπανέρχεται αἰσιώς εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

• *Ἐδιπλασίασεν ἡ Ρωσία μεταξὺ τῶν ἑτάρων 1955 — 59 τὰς παντὸς εἴδους ἐμπορικάς της συναλλαγάς μὲ τὰς ἑκτὸς τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλὸκ χώρας. ('Απὸ 1.343 ἑκατομ., δολ., εἰς 2.600 ἑκατομ.). Αἱ εἰσαγωγαὶ ησαν ἀνώτεραι κατὰ 90%, αἱ δὲ ἐξαγωγαὶ κατὰ 100%. Εἰς τὸ ἥμιον ὑπολογίζονται τὰ ποσοστά αὐξήσεως διὰ τὰς χώρας τοῦ Παραπετάσματος.

— Σιτηρά, πετρέλαιον καὶ μηχανήματα ἔζηγαγεν πρὸς τὴν Δύσιν ἡ Ρωσία. 'Απὸ τὰς μεσογειακάς χώρας εἰσήγαγεν ἐσπεριδοειδῆ, καπνά καὶ βωξίτην, ἀπὸ δὲ τὰς χώρας τῆς Ασίας, τῆς Ἀφρικῆς καὶ τῆς Λατινικῆς Αμερικῆς τροπικά προϊόντα — τὸ πρῶτον ἀπὸ 40ετίας

εἰσαγόμενα — ἔναντι μηχανήματων καὶ ὑπηρεσιῶν, μὲ βάσιν 12ετῶν πιστώσεων καὶ τόκου 2.5%.

• Σχέδιον ἐπὶ τῆς μελλοντικῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς Ιαπωνίας ἀνεκοινώθη πρὸ ἡμερῶν, ἐγκριθὲν ἀπὸ τὴν κυβέρνησην. Τὴν Ναυτιλίαν ἀμεσώτατα τὴν ἐνδισφέρει.

— Προβλέπεται νὰ συνεχισθῇ ὁ σπηλεινὸς παραγωγικὸς ρυθμός, μέχρις, ὅμως, τοῦ σημείου τῆς ἐπαρκείας ἐργατικῶν χειρῶν καὶ ἀποφύγης ὑψώσεως τῶν τιμῶν.

— Εἰς 11% ὑπολογίζεται ή αὐξησις τῆς δραστηριότητος τῆς ιαπωνικῆς οἰκονομίας κατὰ τὸ τελευταῖον οἰκονομικὸν ἔτος. Τὸ καλύτερον μετὰ τὸ 1959, μὲ ποσοστὸν 17%.

— 'Ηδη, ὅμως, ἐπιστρέφεται νὰ τάσις ὑψώσεως τῶν τιμῶν καὶ ἀλλείμπατος εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν ἔσωτερικῶν πληρωμῶν. 'Η μετὰ μέτρου ἀνοδικὴ πορεία δικαιολογεῖται. 'Αν αἱ ἐξαγωγαὶ συνεχισθοῦν κατὰ τὴν προβλεπόμενή ἔκτασιν, ἐν ἔτος τῆς πήρους εὐημερίας διαγράφεται, κατὰ τὸ σχέδιον, διὰ τὴν Ιαπωνίαν.

• Ηὔξησην αἱ εἰσπράξεις καὶ χαμηλότερα τὰ κέρδη τῆς παγκοσμίου ἀεροπορίας (πλὴν Ρωσίας καὶ Κίνας) κατὰ τὸ 1960. Τὰ ἔσοδα ὑπολογίζονται εἰς 5.500 ἑκατομ., δολ., καὶ αἱ δαπάναι εἰς 5.450 ἑκατομ. (Κίνησις ἐπιστόλων 108 ἑκατομ., 10% αὐξησις ἔναντι τοῦ 1959).

— Διὰ τὸ 1959 τὰ ἔσοδα ἀνήθον εἰς 4.805 ἑκατομμύρια δολ., καὶ αἱ δαπάναι εἰς 4.700 ἑκατομμύρια. Κέρδος διπλάσιον τοῦ περυσινοῦ. Αἱ ἀεροπορικαὶ ἐπιχειρήσεις 83 κρατῶν περιλαμβάνονται εἰς τοὺς ἀνωτέρους ὑπολογισμούς.

• Μειωμένη κατὰ 20% τούλαχιστον, προβλέπεται ή παραγωγὴ ζαχάρεως εἰς τὴν Κούβαν διὰ τὸ 1962, ὅχι πέραν τῶν 4.4 ἑκατομμυρίων τόνων, ἔναντι τῶν 5.750.000 τοῦ τρέχ. ἔτους.

— Ηὔξησην εἰς ρεκόρ θὰ είναι, τούναντίον, η ρωσικὴ παραγωγὴ (ἄνω τῶν 7½ ἑκατομ., τόν.). Καὶ ἐν τούτοις, η Ρωσία ὑποχρεούται νὰ ἀγοράσῃ περὶ τὰ 3 ἑκατομ., τόν., ἀπὸ τὴν Κούβαν ἐπόπεια τοῦ 1961. Πεντακόσιαι χιλιάδες τόν. Θὰ πωληθοῦν εἰς τὴν Κίναν. Τὸ ρωσικόν, πάντως, περίσσευμα, εἶναι τεράστιον.

• 'Ολίγον τι σταθερωτέρα ή ἀγορὰ τῶν πρώτων ύλῶν κατ' Ιούλιον. Οἱ δεῖκται τῶν διαφόρων ὄργανισμῶν τὸ ὑποδεικνύουν. Πάντως, η κατὰ Μάρτιον ἀνίουσα δὲν διετρήθη. 'Η βελτίωσις τῆς δραστηριότητος τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας δὲν ἔσχεν εἰσέτι τὴν ἀνατιμητικήν της ἐπιδροσιν. Τὰ ἀποθέματα εἰναι μεγάλα καὶ η παραγωγὴ ὑπέρμετρος — τῶν γεωργικῶν, κυρίως, προϊόντων.

— 'Αλλ' οὔτε καὶ ἡ ἔντασις τοῦ ψυχροῦ πολέμου εἰχε τὸν ἀντίκτυπό της, ὅτως εἰς τὸ παρελθόν. 'Η αὐξησις τῶν στρατιωτικῶν δαπανῶν εἰς τὴν Ἀμερικὴν δυνατὸν τώρα νὰ ἐπιδράσῃ. Δὲν ἀποκλείεται, ὅμως, μία χαλάρωσις τοῦ παραγωγικοῦ δρυγοσμοῦ εἰς τὴν Δυτ. Εὐρώπην νὰ προκαλέσῃ πτώσιν τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ύλῶν. 'Η ἀδεβαίότης ὑφίσταται.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & C°

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΞΥΑΑΣ - F. MOSNY

SHIPS AGENTS, CHARTERING,
CONTRACTORS FOR NEWBUILDINGS
SALE AND PURCHASE OF SHIPS
REPRESENTATIVES OF

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ A. E.
EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel. 346022/24	Telex.
Stubbenhuk 10	Priv. 622552	0211007
BREMEN 1	Tel. 310424	Telex.
Schlachte 15)18	Priv. 446176	0244151
BREMERHAVEN	Tel. 2597	Telex.
Kaiserhafen	Priv. 45841	023876
BRAKE	Tel. 510	Telex.
Norderdeich 4-5	Priv. 510 via 4151	
NORDENHAM	Tel. 2651	Telex.
P.O.B. 98	Priv. 2651 via 0244151	
EMDEN	Tel. 2391	Telex.
Nesserlanderstr. 1	Priv. 2392	027823
WILHELMSHAVEN	Tel. 26235/37	Telex
Ebertstrasse 124	Priv. 21365	02537.5

TELEGRAMS: "ERMIS."

Represented also at: LUBECK KIEL

ΑΠΟ ΤΟΥ 1912

FERRARO & FERRARO
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΩΤΑΙ
ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ - ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ - ΣΤΙΒΑΔΟΡΟΙ

GENOVA

TELEP. 207684 - 296738 - 206727
TELEG. FERRAGENTI

CAMPETTO, 7/6



ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΑΔΕΛΦΩΝ Σ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ Α.Ε. ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΚΥΠΡΟΥ - ΧΑΪΦΑΣ -
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ - ΒΕΝΕΤΙΑΣ - ΙΚΑΡΙΑΣ - ΣΑΜΟΥ - ΚΟΥΣΑΝΤΑΣΙ -
ΧΙΟΥ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ - ΔΙΚΕΛΙ - ΡΟΔΟΥ ΚΑΙ ΚΡΗΤΗΣ
ΕΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΩ ΜΕ **ΜΑΓΕΥΤΙΚΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ**

ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ "*ATHINAI*", "*HELLAS*",
"*MEDITERRANEAN*", "*ADRIATIKI*", "*AEGAEON*", "*KRITI*", "*ANGELIKA*",
ΚΑΙ ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ "*ΕΛΛΗ*,"

ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΘΕΣΕΩΝ ΑΠΕΥΘΥΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ
ΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ: TYPALDOS LINES 500 FIFTHS AVEN. BRYANT 9.2533

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ
ΤΗλ. 473.001, 41.030

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

TYPALDOS LINES
BEVIS MARKS HOUSE
LONDON E.C. 3
TEL.: Avenue 6581
Avenue 3321

ΒΕΝΕΤΙΑ

TYPALDOS LINES
VIA XXII MARZO
CALLE PEDROCCHI
TEL. 24.371 & 31.788

ΒΙΕΝΝΗ

TYPALDOS LINES
I. SINGERSTRASSE 2
TEL. 525725

ΡΩΜΗ

TYPALDOS LINES
VIA BONCOMPAGNI 55
TEL.: 470400
470500

ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

TYPALDOS LINES
CORSO GARIBOLDI 9-11
TEL.: 18.52



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΤΡΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΑΙΝΤΟΣ

Η ΔΙΩΡΥΞ ΚΑΤ' ΑΠΡΙΛΙΟΝ

"Εκτη ήλθε και πάλιν εις τὴν κίνησιν τῆς θάλασσας τοῦ Σουέζ, κατὰ μήνα Απριλίου, ἡ Ἑλληνικὴ σημαία, μὲ διελεύσεις 86 σκαφῶν, 823.000 τόνων καὶ μὲ αὐξήσιν 52.7%, ἔναντι τοῦ Απριλίου π. ἔτους. Τὸ σύνολον τῶν διελεύσεων περιέλαβε 1.601 σκάφη, 16.210.048 τόνων, μὲ συμμετοχὴν τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ 71%, ἥτοι μὲ 805 σκάφη καὶ 11.537.000 τ. Ἡ ἐν λόγῳ κίνησις κατενέμετο εἰς 34 σημαίας, ἐκ τῶν ὅποιών αἱ κατὰ σειρὰν δέκα πρώται ἦσαν αἱ κάτωθι:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοῖα	T. νὲτ	ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοῖα	T. νὲτ
Ἀγγλικὴ	345	3.591.000	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	86	823.000
Λιθεριανὴ	147	2.398.000	Ὀλλαδικὴ	82	739.000
Νορδιγικὴ	179	2.016.000	Γερμανικὴ	80	726.000
Γαλλικὴ	118	1.425.000	Σουηδικὴ	54	596.000
Ιταλικὴ	115	1.044.000	Ην. Πολιτειῶν	62	469.000

Σημειώσαντον, ὅτι εἰς τὴν πραγματικότητα ἡ θέσις τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας θὰ μή το περισσότερον ὑψηλοτέρα, ἀνὴρ ἀλιμάνετο υπὲρ τὴν δύψην, ὅτι τὰ περισσότερα ἔκ τῶν διελθόντων λιθεριανῶν σκαφῶν — καὶ δὴ τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων — ἦσαν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας. Ἀφ' ἑτέρου ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τῆς θάλασσας κατὰ τὸν αὐτὸν μήνα περιέλαβε φορτία 15.463.000 τόνων (ἔναντι 13.516.000 τόνων, τοῦ Απριλίου 1960). Ἐκ τοῦ δύκου τούτου, φορτία 3.045.000 τ. κατημύνοντο πρὸς Νότον καὶ 12.418.000 τ. πρὸς Βορρᾶν.

ΑΛΒΑΝΙΑ

ΤΑΚΤΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΠΡΟΣ ΚΙΝΑΝ

"Ἐνα μικτὸν ιταλικὸν σκάφος, τὸ «Ellies 8.649 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1960, ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν 'Αλβανίαν. Ἡ ἀπόκτησίς του ἡλθεν ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ἐπιδιγέως τῶν Τίρανων, ὅπως δημιουργήσουν ἐπαφὴν μὲ τοὺς νέους προστάτας τῆς 'Αλβανίας, τοὺς Κινέντους. Συντόμως ἀναμένεται νὰ ἔγκαινισθῇ διὰ τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου ἀλβανικῆς γραμμῆς πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Ἐρυθρᾶς Κίνας.

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

ΚΑΙ ΛΑΛΛΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Συνεχίζετοι ὑπὸ τῶν Βουλγάρων ἡ ἀναζήτησις μεταχειρισμένων πλοίων ἐπὶ τῆς ἀλλοδαπῆς πρές ἐνίσχυσιν τῆς βουλγαρικῆς ναυτιλίας. Πέραν τῶν σκαφῶν, ἀτινος ἀνεγράφωμεν εἰς προηγούμενα τεύχη μας, ἡγγέλθη ἡδη ἡ ἀγορὰ τῶν ἀγγλικῶν φορτηγῶν «Rooswood» 6.246 τ. γκρός, 7.860 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1952 καὶ «Rushwood» 6.208 τ. γκρός, 7.860 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1953. Είναι κατάλληλα διὰ τὴν μεταφορὰν γενικῶν φορτίων καὶ ἡγοράσθησαν ἀπὸ συνολικῆς τιμῆς 725.000 λιρῶν Ἀγγλίας. Φέρουν μηχανὰς τριπλῆς ἐκτονώσεως, ἐν συνδυασμῷ πρὸς ἀτμοστροβίλους χαμηλῆς πιεστέως, μὲ μειωτῆρας στροφῶν. Τὸ πρώτον θὰ παραληφθῇ κατὰ Σεπτέμβριον καὶ τὸ δεύτερον τὸν προσεχῆ Ιανουάριον.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΟ ΓΝΩΣΤΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Εἰς ἔκθεσιν του ἀφιερωμένην εἰς τὴν ἔθνικὴν ἄμυναν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ὁ Ἀμερικανὸς ἀντιναύαρχος κ. Τζών Σάλβεστερ τονίζει, ὅτι τὸ μεγαλύτερον τμῆμα τοῦ ἐμπορικού στόλου τῆς χώρας εἶναι παρηλίκον, ἐνῷ καὶ τὸ ἡμισυ σχεδὸν τῆς χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων, ποὺ δύναται νὰ ἔχησι μοποιηθῆ ἀμέων, τελεῖ ὑπὸ «ῃσημαίας εὔκολιας». Γίνεται, σχετικῶς, μεγαλεῖς τῆς Ισχυρᾶς ἀντιδράσεως τῶν ὀμερικανῶν ἔργων τῶν ἔωσεων καὶ ἀποκαλύπτεται, ὅτι οἱ πλοιοκτῆται περιέστησον εἰς δύσκολον θέσιν μηδὲ δυνάμενοι νὰ διατηρήσουν ἐφεδῆς τὰ σκάφη τῶν ὑπὸ τὰς ἐν λόγῳ σημαίας. Μολονότι — κατὰ τὴν ἀποφιν τοῦ κ. Σάλβεστερ — δὲν εἶναι σκόπιμον διὰ τὴν ναυτιλίαν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἄμυναν, νὰ ἀναμιχθῇ τὸ κράτος εἰς τὴν ὑφισταμένην διένεσιν, ἐν

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc. BALTIMORE

FITTING FOR GRAIN CATTLE AND HIGH EXPLOSIVES

SUPPLIERS OF LUMBER & DUNNAGE

LONDON AGENTS: JAMES A. McLAREN & CO. LTD.

65 BISHOPSGATE E.C. 2.

τούτοις «εἰναι ἐπιτακτικόν, δηποτεῖαι πολιτειῶν διατηρήσουν πραγματικόν ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ταύτης ἔλεγχον».

Ἄναφέρεται περαιτέρω εἰς τὴν ἔκθεσιν, ὅτι ὁ σημειούμενος βραδὺς ρυθμὸς εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῶν παλαιῶν πλοίων θὰ ἀφήσῃ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας κατὰ τὴν δεκαετίαν τὴν ἀρχαμένην ἀπὸ τοῦ 1960, μὲ ύψηλὸν ποστοτὸν παρηλίκου ἐμπορικού στόλου, δι' ὃ καὶ ὑποδεικνύεται «ἡ ἀνευ χρονοτριβῆς κατάστρωσις ναυπηγικῶν προγραμμάτων ἀντικαταστάσεως». «Συχάκις ὑλέχθη — τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν — ὅτι δυνάμεθα νὰ στηριχθῶμεν εἰς τοὺς φίλους μας μεταξὺ τῶν ναυτικῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, διὰ νὰ καλύψουμεν τὰς ἐπειγούσας ἀνάγκας μας. «Πρέπει, δῶμα, νὰ ἔχωμεν κατὰ νοῦν, ὅτι τὰ συμφέροντα τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν εἶναι καθολικά καὶ ὅτι ἐνδέχεται νὰ ἀνακύψουν ἐπειγούσας ἀνάγκας καὶ ἐκεῖ ὅπου τὰ συμφέροντα μας δὲν θὰ εἶναι κοινά μὲ τὰ συμφέροντα τῶν συμμάχων μας Εὐρωπαίων. 'Ακόμη καὶ ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ N.A.T.O. εἶναι πιθανόν, ὅτι αἱ συνδιασμέναι ἀνάγκαι τῶν χωρῶν μελῶν του δυνατῶν νὰ ὑπερβαίνουν τὸ σύνολον τῶν δυνατοτήτων τῆς κοινῆς ναυτιλιακῆς δυνάμεως, ητος θὰ συγκροτηθῆ διὰ συνεισφορᾶς τῶν μετεχουσῶν χωρῶν».

Προσχωρούσα ἡ ἔκθεσις εἰς ἐπισκόπησιν τῶν ἀναγκῶν καὶ δυνατοτήτων χρησιμοποιήσεως, ἀγεταὶ εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι αἱ διεξαγχεῖσαι κατ' ἀκριβῆ ἐκτίμησιν ἔρευναι δεικνύουν, ὅτι αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι δὲν διαθέτουν ἐνέργητὸν ναυτιλίαν πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν πρώτων ἀναγκῶν ἐνὸς γενικοῦ πλοέμου. Οἱ σημερινοὶ ἀριθμοὶ ἀποδεικνύουν, ὅτι ὑπάρχουν 2090 σκάφη ἔηρον φορτίου, συνολικῆς χωρητικότητος 21.733.200 τόνων d.w. (περιλαμβανομένων 1.000 περίποτε λίμπερτος, ἀπίνα εἶναι μικρᾶς ἀξίας καὶ συνιστᾶται ἡ διάλυσις τῶν), 459 δεξαμενόπλοια, 8.205.200 τόνων d.w. καὶ 154 ἐπιβατηγά καὶ μικτά, δυνάμενα νὰ μεταφέρουν, ὑπὸ συνθήκας ἐπειγούσης ἀνάγκης, 330.534 ἐπιβάτας. Διατίθενται ἐπίσης 168 πλοῖα ἔηρον φορτίου, συνολικῆς χωρητικότητος 2.670.100 τόνων d.w. (περιλαμβανομένων 71 μπάλκ - κέρριες, 1.728.600 τόνων d.w.), 282 δεξαμενόπλοια, 8.360.000 τ. d.w. καὶ 5 ἐπιβατηγά, μὲ ἐνδιαιτήματα δι' 7.900 ἐπιβάτας, φέροντα πάντα ταύτα «σημαίας εύκολίας», ἀλλὰ ἐπιπίστοντα εἰς τὸν πραγματικὸν ἔλεγχον τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Ἡ μεγαλύτερα ἀνόλογία τῆς ὑπὸ τὴν ἀστερόδεσσον χωρητικότητος ἐναυπηγήθη κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον, εἰς τρόπον ὥστε στήμερον τὰ 79% τῶν σκαφῶν ἔηρον φορτίου καὶ τὰ 54% τῶν δεξαμενοπλοίων εἶναι ἡλικίας κυμανιομένης μεταξὺ 15 ἔως 19 ἑτῶν. Μόνον 1.7% τῶν πλοίων ἔηρον φορτίου εἶναι ἡλικίας κατώ τῶν πέντε ἐτῶν καὶ 5.9% εἶναι ἡλικίας πέντε ἔως ἑννέα ἐτῶν, περιλαμβανομένων 7 «Márinere». Ἀπὸ τὰ δεξαμενόπλοια, μόνον τὰ 26.5% ἀναφέρονται εἰς ἡλικίαν μικροτέρων τῶν πέντε ἐτῶν. Οσον ἀφορᾷ, τέλος, τὰ ἐπιβατηγά, ἐπτά μόνον ἐναυπηγήθησαν μετὰ τὸν πόλεμον καὶ τρία μετετράπορον εἰς φορτηγά. Μολονότι παρεσχέθη ἔξουσιοδότησις διὰ τὴν ναυπήγησιν δύο μεγάλων λάινερς, ἡ ἔργασία τῆς κατασκευῆς τῶν δὲν ἡρχισεν ἀκόμη, συνεπείᾳ οἰκονομικῶν δυσχερειῶν.

Προβαίνουσα είτα ἡ ἔκθεσις εἰς ἐπισκόπησιν διὰ τὸ μέλλον διατυπώνει τὴν γνώμην, ὅτι ἡ ἀντικατάστασις τῶν ἐπιχορηγουμένων πλοίων βαίνει βραδύτερον, παρ' ὅσον θεωρεῖται ἐπάνωγκες, προκειμένου νὰ ἀποφευχθῇ διὰ τὸ μέλλον ἡ ὑπαρξίας ὁγκώδους παρηλίκου τονῶν. Τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα προβλέπει διὰ τὸ 1962 τὴν ἀντικατάστασιν 14 μόνον πλοίων. Ἡ πρέπουσα ἀντικατάστασις, ἀκόμη καὶ ἐὰν ἔβασιζετο ἐπὶ δρίου ἡλικίας 25 ἔτων, θὰ ὀπτῆται τὴν ναυπήγησιν 25 ἔως 30 σκαφῶν ἔτησίσιον. Ἡ ναυπήγησις ἐξ ἀλλου δύο μεγάλων ἐπιβατηγῶν λάινερς — τοῦ ἔνος ταχύτητος 30 κόμβων καὶ τοῦ ἔτερου 33 κόμβων — σημαντικῶς διὰ τὴν δυναμικότητα μεταφορᾶς στρατευμάτων.

Ὦς πρὸς τὴν ναυπηγικὴν Ικανότητα, ὑποδεικνύεται εἰς τὴν ἔκθεσιν ἡ ἀνάγκη διατηρήσεως ἐν λειτουργίᾳ ἐπαρκοῦς ἀριθμοῦ ιδιωτικῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων, ὡστε ἐν περιπτώσει πολέμου ν' ἀποτελέσουν αὐταὶ βάσεις ἐπεκτάσεων. Ἐν κατακλεΐδι τονίζεται, ὅτι πλοῖα, ἐπιχορηγούμενα καὶ μή, δέον νὰ ἀντικαθίστανται περιοδικῶς, ἐπὶ τῇ βάσει συ

“SOCIETÉ DES ANCIENS Ets.

A. LYDRIKSON,,

45, Blvd de la Major - MARSEILLE

TEL.: 20.9884 & 20.9885

CABLES : LYDRIKSON MARSELLES

Fresh & Dry Provisions. Cabin & Bonded Stores.
Deck & Engine Stores.

Importers of Scandinavian Stores & Provisions.

Established in 1892

Operating: Marseille, Port de Bouc, Lavera, Berre
and all Mediterranean French Ports.

στηματικών προσδετικών, άναπτυσσομένων προγραμμάτων, με έφαρμογήν είς τάς νέας κατασκευάς δλων τῶν ἐπιτευγμάτων, προσφάτων καὶ μελλοντικών, ποὺ ἐπέτυχον ἡ θὰ ἐπιτύχουν αἱ τεχνολογικαὶ ἔξελίσσεις.

ΙΣΡΑΗΛ

ΠΡΟΣ ΣΤΟΛΟΝ 1.000.000 TONNΩΝ

Ἡ ἑταῖρία «Ζίμ», ἔχουσα ὑπὸ τὴν δισχείριστὸν τῆς ἑκατὸν πλοῖα, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 47 εἰναι ιδιόκτητα καὶ τὰ ὑπόλοιπα 53 ναυλωμένα, ἐπέτυχε νὰ αὐξήσῃ κατὰ 10% τὸν δύκον τῶν παρ' αὐτῆς διακινηθέντων κατὰ τὸ 1960 φορτίων, ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους. Τὸ ναυπηγικὸν τῆς πρόγραμμα ἀποβλέπει εἰς τὴν δημιουργίαν ἐντὸς δλίγων ἑτῶν στόλου 1.000.000 τόνων. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, πέραν τῶν μεγάλων πιστώσεων ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα, προτίθεται νὰ αὐξήσῃ καὶ τὰ κεφάλαιά της κατὰ 10 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἐκδίδουσα νέας μετοχάς, τὰς ὅποιας θὰ ἀγοράσουν κυρίοις οἱ εὔκατάστοτοι Ἰσραηλίται τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Τελευταίως, ἡ «Ζίμ» παρέλαβεν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Ντόύτε Βέρφτ» τὸ μπάλκ - κέρριο της «Τίμπα» τῶν 23.000 τόνων d.w., διὰ ὅποιον καὶ ἐτερματισθεῖσαν δι' αὐτῆν αἱ γερμανικαὶ ἐπανορθώσεις, βάσει τῶν ὅποιων τὸ Ἰσραὴλ ἀπέκτησε 36 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 250.000 τόνων. Ἡδη, ἡ «Ζίμ» ἔχει παραγείλει εἰς τὴν Ἰαπωνίαν δύο μπάλκ - κέρριερς τῶν 30.000 τόνων d.w. ἔκαστον καὶ τρία φορτηγὰ τῶν 10.000 τόνων.

Ἐν τῷ μεταξύ, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος προβλέπεται νὰ προστεθοῦν εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἔδρατῆς ναυτιλίας 19 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 200.000 τόνων d.w. καὶ ἀξίας 50 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Διὰ τῶν ἐν λόγῳ προσκτήσεων, ἡ Ἰσραηλινὴ χωρητικότης εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους θὰ φθάσῃ τὰς 700.000 τόνων, μὲ προοπτικὴν νὰ αὐξηθῇ μέχρι τοῦ 1965 εἰς 1.000.000 τόνων. Σημειώσον, διτὶ δούον μὲ τὰ χρονοναυλώμένα σκάφη, τὰ ἔδρατα συμφέροντα δισχείριζονται σήμερον πλοία 900.000 τόνων d.w. Ἀπὸ τὰς νέας κατασκευάς, ἐπτὰ σκάφη ναυπηγούνται εἰς τὴν Γαλλίαν καὶ τινὰ ἔξι αὐτῶν θὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ ἔτους, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ λάινερ «Μολεντέ». Διὰ τὰς ἐλύτρια ναυπηγήσεις ἔχει παραχωρηθῆ ἐις τὸ Ἰσραὴλ ἀπὸ τὴν Γαλλικὴν Κυβέρνησιν δάνειον 30 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, τὸ δὲ κόστος τῶν σκαφῶν θὰ ἔξοφληθῇ 20% τοῖς μετρητοῖς, ἀμαὶ τὴ παραλαβῆ τῶν καὶ τὸ ὑπόλοιπον ἐντὸς ὀκταετίας μὲ τοκοχρεωλυτικὰς δόσεις. Τελευταίον σκάφος, τὸ «Σαρόμ», θὰ παραληφθῇ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σαΐν Ναζαίρ τὸ 1963.

Ὀρισμένα ἀπὸ τὰ νέα σκάφη θὰ ἔξυπητερήσουν τακτικὰς γραμμὰς μεταξὺ Μεσογείου καὶ Ἀτλαντικοῦ. Ἀνεφέρετο ἐπ' εύκαιριδ, διτὶ ἡ-λικία τοῦ νεοπαγούντος στόλου τοῦ Ἰσραὴλ εἶναι, κατὰ μέσον δρον, ἡ

τῶν 5½ ἑτῶν καὶ διτὶ μόνον τὰ 7% τῆς χωρητικότητός του ἀναφέρονται εἰς σκάφη ἡλικίας μειζονος τῶν 20 ἑτῶν.

Πρόσθιμα, διμος, ἔγχωρίων πληρωμάτων ἀντιμετωπίζεται καὶ είναι χαρακτηριστικὸν τῆς καταεθλομένης πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τούτην προσπαθείας τὸ γεγονός, διτὶ ἀνεγνωρίσθη ὡς στρατιωτικὴ ὑπηρεσία ἡ εἰς τὰς ναυτικὰς σχολὰς ἐκπαίδευσις διακοσίων νέων.

* * *

Ἡ «Διεθνὴς τῶν Μεταφορῶν», ἐν ἀπούσιᾳ οἰασθήποτε κυβερνητικῆς τινος ἔνεργειας ἀνεκοίνωσεν διτὶ, προτίθεται νὰ ἀναλάβῃ μπούκοτάζης ἡ τῆς διώρυγος Σουέζη ἡ ἐναντίον τῶν ἀράβικῶν πλοίων εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου, εἰς ἐνδειχνι διαμαρτυρίας διὰ τὴν ἀσκουμένην ύπὸ τῆς διοικήσεως τῆς διώρυγος διάκρισιν εἰς βάρος τῶν ἔδραικῶν πλοίων. Τὴν ἀπέσαντα τούτην ἐγγύρισεν ἡδη πρὸς τὸν πρόσδερον κ. Κέννεντυ διὰ τηλεγραφήματος του ὁ κ. Κάρραν, ὑπὸ τὴν ίδιοτητά του ὡς ἐκτελεστικοῦ ἐπιτρόπου τῆς Δ.Ο.Μ.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ

Ἄρμόδιος ἔκπρόσωπος τῆς βρετανικῆς κυβερνήσεως διμιλῶν πρὸ διερῶν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων ἀπεκάλυψεν, διτὶ ἡ σοβαρὰ ὑποχρήσης τῶν καθαρῶν ἀδήλων προσδόμων τῆς Μεγάλης Βρετανίας ἀρχίζει νὰ ἀποτελῇ ἀντικείμενον ἀνησυχίων. Αἱ ἐν λόγῳ πρόσδοσι — εἰπεν — ἐμειώθησαν μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1959 καὶ 1960 κατὰ 200 καὶ πλέον ἑκατομμύρια λιρῶν. Κατὰ τὴν περιόδου ταύτην δῆλοι οἱ τομεῖς τῶν ἀδήλων πόρων τούς ισοζυγίου — τόκοι εἰς ἐπενδύσεων, πετρέλαια, ισοζύγιον στρατιωτικῶν δαπανῶν, κέρδη τοῦ Σιτεύ έξι ἀσφαλειῶν καὶ τραπεζικοῦ κέρδη — ἐφανίσανται χειροτέρευσιν. Εξ διων, δμως, τῶν ἀδήλων κερδῶν τὴν μᾶλλον ἐπίμονον πτῶσιν παρουσίασαν αἱ ἐκ τῆς ναυτιλίας πρόσδοσι. Συμφώνως πρὸς τὴν «Ελευκήν Βίδλον» τοῦ ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν, ἡ Μεγάλη Βρετανία εἶχε τὸ παρελθόν ἔτος ἔλλειμμα 25 ἑκατομμυρίων λιρῶν ἐκ τῶν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν, περιλαμβανομένων καὶ τῶν δεξαιμενοπλοίων. Τὰ ἐκ τῶν ὑπερποτίων ταξιδίων ἔσοδα τῆς ναυτιλίας ἀνήλικων εἰς 644 ἑκατομμύρια λιρῶν καὶ αἱ πλησιμαὶ τῆς ὄγγιλικῆς οἰκονομίας διὰ μεταφορᾶς καὶ δαπανᾶς τῆς ναυτιλίας εἰς τὸ ἔξωτερικὸν εἰς 669 ἑκατομμύρια λιρῶν. Τὸ 1958 εἶχε προκύψει, ἐκ τῆς Ιδιαίς πηγῆς, περίσσευμα 22 ἑκατομμυρίων λιρῶν. Ἄλλοι ἀριθμοὶ περιλαμβανομένοι εἰς προηγουμένην «Λευκήν Βίδλον» δεικνύουσαν ἐπὶ δυσμενεστέραν τὴν μεταβολήν, μολονότι ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη δὲν περιελαμβάνοντο δεξαιμενόπλοια καὶ πληρωμαὶ καυσίμων (μπάνκερ) εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Κατὰ τὴν χρονικὴν περιόδου μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1950 καὶ 1952 ἡ Μεγάλη Βρετανία παρουσίασε, κατὰ μέσον δρον, περίσσευμα 128 ἑκατομμυρίων λιρῶν ἐκ τοῦ ισοζυγίου τῶν ναυτιλιακῶν πληρωμῶν. Κατὰ

“TAGAROPULOS CORPORATION,, COLON REPUBLIC OF PANAMA SHIP CHANDLERS

FRESH MEATS, FRESH FRUITS &
VEGETABLES, CANNED FOOD &
VEGETABLES, PASTEURISED MILK,
ICE CREAM, JAMS, BUTTER OILS

& FATS, OLIVE OIL, GREEK OLIVES
SCOTCH WHISKIES, LIQUORS, WINES
METAXA'S COGNAC BRANDY,
BOTRY'S BRANDY & WINES

PAINTS AND DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by Socrates Theoktistou and
Panos Kitras in Cristobal and José Chirino in Balboa

“POSTAL ADDRESS AND TELEPHONE NUMBERS.”

TAGAROPULOS, S. A.

BOX 443 COLON
TELEPHONES DAY 1000
NIGHT 1003

INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S. A.

BOX 277
TELEPHONE 1315

TAGAROPULOS, S.A.
PANAMA CITY

P.O.BOX 4583 TELEPHONE 3/0025 TO 3/0029
INCLUSIVE

2638 Kcs.

HPA - 23

2738 Kcs.

(ON THE AIR DAILY, INCLUDING SUNDAYS)
PROMPT, 24 HOUR SERVICE WITH THE BEST PRICES IN PANAMA

You can receive your seastores, groceries and liquor requirements by transmitting your requisition directly to us. We will also be happy to dispatch messages to your Agents at any time

την περίοδον μεταξύ των έτων 1958 και 1959 τό εν λόγω περίσσευμα ύπεχωρήσεν είς τά 69, κατά μέσον δρού, έκατομμύρια λιρών.

Από τού 1952, τα έξι ξένου συνάλλαγμα καθαρά έσοδα της βρετανικής ναυτιλίας διά μεταφοράς έπιβατων και φορτίων κατέπεσαν είς τό ήμισυ καὶ πλέον. Τά έσοδα τάχα έχουν ηδη καταστή ανεπαρκή πρός πληρωμήν τού πλήρους κόστους τών καυσίμων (μπώνκερς) είς τό έξωτικόν καὶ τών ναύλων δι' εἰσαγόμενα είδη διὰ ξένων πλοίων. "Αν προστεθῇ δὲ καὶ τό κόστος τών τελευταίων, τότε οι είς συνάλλαγμα λογαριασμοί τής ναυτιλίας καὶ τών δεξαμενοπλοίων παρουσιάζουν έλλειμμα. Καὶ οφείλεται τούτο είς τήν μείωσιν τού ποσοστού συμμετοχής τής Μεγάλης βρετανικής είς τό παγκόσμιον τονά.

Τό 1949 κατείχεν ή Μεγάλη βρετανική τό 22% τής παγκοσμίου χωρητικότης, μὲ μεγαλυτέρων μᾶλλον άναλογιαν ἐπί δεξαμενοπλοίων και μικροτέρων ἐπί σκαφών ξηρού φορτίου. Τό εν λόγω ποσοστὸν ἐμειώθη τό 1959 είς 16.5%. Πάντως, ή Μεγάλη βρετανική είναι ἀκόμη κάτοχος τού μεγαλυτέρου εύ ενέργεια έμπορικου στόλου τόν τό Κόσμου. Κατά τήν περίοδον μεταξύ τών έτων 1954 και 1959 ή ύπό βρετανικήν σημαίαν νηολογημένη χωρητικότης έσημείωσεν έλαφράν αὔξησιν. Διάφοροι, διώς, ἀλλα κάραι καὶ κυρίως ή 'Ισπανία, ή Ρωσία, ή Παναμάς καὶ ή Λιβερία ένεφανταν αὔξησιν τών στόλων των ύπο ταχύτερου ρυθμού, γεγούός διπέρ προεκάλεσε τήν μείωσιν τού βρετανικού ποσοστού.

Η ἀνάπτυξις τού στόλου τής Λιβερίας λ.χ. δίδει μίαν ἀπάντησιν είς τό ἔρωτημα, διατί ή βρετανική ναυτιλία δέν διετήρησε τήν θέσιν της. Τό 1939 αἱ νηολογησίες είς τήν Λιβερίαν ἀνέφερον είς μίαν ἀσύμματην χωρητικότητα. Τό 1954 διώς, τό νηολόγιον τής ένεφαντες δύναμιν 3.000.000 τόνων, ητις τό 1959 ἀνήλθεν είς 11.5 έκατομμύρια τόνων γκρός. Παρομοίαν κίνησιν ένεφαντες καὶ τό παναμαϊκόν νηολόγιον, διπέρ ἀπό 722.000 τ. τού έτους 1939, έφθασε τό 1959 νά άριθμη δύναμιν 4.5 έκατομμύριά τόνων γκρός.

Η πλειονότης τής πλοιοκτησίας τών ύπο «εσημαίας εύκολιάς» σκαφών ἀνήκει είς 'Αμερικανούς, οἵτινες ἔγκατελειψαν τήν ἀστερόεσσαν, ἐν μέρει μὲν διὰ λόγους φορολογικούς, ἀλλὰ κυρίως διότι ήθελησαν νά ἀποφεύγουν τό ψηλὸν μισθωλογιον τών ἀμερικανικών πληρωμάτων. Εἰς τό τελευταίον τούτο καὶ σφέλεται ή πρόσφατος ἀπέργια τών 'Αμερικανών ναυτικών. "Οσον ἀφορᾷ, εἰδίκωτερον, τήν Μεγάλην βρετανικήν, δέν φαίνεται πιθανόν κατ' αὐτούς τούς 'Αγγλους, οἵτις αἱ εσημαίας εύκολιάς ἀπέτελεσαν τόν μείζονα παράγοντα ύποχρήσεως τών κερδῶν. Είναι πολὺ δύσκολον είς ένα βρετανικόν πλοιοκτήτην νά νηολογήσῃ τό σκάφος του ύπο έξηνη σημαίαν καὶ μαλισταί τόσου δύσκολον, ὥστε πναγκάσθη τό 'Γενικόν Συμβούλιον τής βρετανικής Ναυτιλίας νά ζητήσῃ ἐπειγόντων περὶ τά τέλη τού παρελθόντος έτους ἀπό τήν βρετανικήν κυβερνησιν, διώς παράσχη είς τούς πλοιοκτήτας περισσοτέρων ἐλευθερίαν πρός νηολόγησιν τών πλοίων των είς λιμένας τής Κοινοπολιτείας, ένθα ή Μεγάλη βρετανική παρουσιάζει οὐσιώδη περισσεύματα, διαβιβρώσκονται ηδη, λόγω τής αναπτύξεως τών άπειρων χαροπολικών γραμμών, ένθα ισχύει έλαφρά φορολογία, ώς λ.χ. είς τάς βερμούδας.

Ο δέκατος λόγος τής πτώσεως τών κερδῶν τής βρετανικής ναυτιλίας, είναι πολὺ σπουδαιότερος. "Εγκείται κατά τούς 'Αγγλους, είς τά ἀκοσταχούν υιοθετούμενα συστήματα διασκριτών σημαίας, διὰ τών ὅποιων διάφορα κράτη ἐπιδιώκουν τήν διακίνησιν τών φορτίων των ἀπό σκάφη τής έθνικής των σημαίας. Τούτο ἐπιτυγχάνεται διὰ διμερῶν έμπορικών συμφωνιών, διὰ χορηγησεως κατ' ἐπίλογην ἀδείων εἰσαγωγῆς, διὰ συμφωνιών ἀνταλλαγῆς καὶ ἀκόμη καὶ διὰ νομοθετικού ἐλέγχου, ώς λ.χ. είναι ή περίπτωσις τής βραζιλίας, ή ὅποιας ὥρισε διὰ διατάγματος, διότι τά 70% τών εἰσαγωγῶν τής δέον νά μεταφέρωται διὰ τών έθνικών της πλοίων. Διὰ τής ἀποκτήσεως ιδίας ναυτιλίας αἱ υποανάπτυκτοι κάραι επιδιώκουν τήν έξοικονόμησιν ένου συναλλαγμάτων. Τούτο καὶ ἀντικατοπτρίζεται είς τά ἐπί τών διασταύρωμένων — ἐκτός τής 'Αγγλίας — ταξίδιον έσοδα τής άγγλικής ναυτιλίας. Κατά τά εν λόγω ταξίδια — μεταξύ έχουν λιμένων — ἐσώδευσε τό 1952 ή βρετανική, είς ξένου συνάλλαγμα, 305 έκατομμύρια λιρών καὶ τό 1959 ἐπέρα 332 έκατομμύρια λιρών. Η έλαφρά σύτη αὔξησις κρύπτει ἀπότομον πτώσιν τών ἑσδόμων είς ξένου συνάλλαγμα ἀπό μεταφοράς ξηρού φορτίου καὶ αὔξησιν τών κερδῶν ἐκ τού μεγάλως ἐπεκταθέντος στόλου τών δεξαμενοπλοίων.

Τά δεξαμενόπλοια αφ' ἐπέρα ἀποτελούν τήν τρίτην καὶ ἔξ την σημαντικήν περίπτωσιν χειροτερεύσεως τής θέσεως τής βρετανικής ναυτιλίας. Τό 1952, ή βρετανική εἰσέπραττε 17 έκατομμύρια λιρών ἀπό ναύλωσεις καὶ έδαπάνα 54 έκατομμύρια λιρών διὰ τήν ἀπόκτησιν σκαφών, κατά τό πλείστον δεξαμενοπλοίων. Τό 1959, τό έλλειμμα τούτο ἐτριπλασιάσθη ἀνέλθον είς 160 έκατομμύρια λιρών, λόγω — κυρίως — τής ναύλωσεως περισσοτέρων έχουν δεξαμενοπλοίων είς ψηλοτέρας τιμάς. Πιθανόν ό ήδη μενόνος ὅγκος τής ναύλωσεως έχουν δεξαμενοπλοίων νά

ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΕΩΝ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ - ΠΥΛΟΥ

Φέρω είς γνώσιν τών κ. κ. Πλοιοκτητών καὶ Πρακτόρων, ότι, διασκοπείσης τής μετά τού γραφείου τού κ. 'Ιωάννου Παράσχου συνεργασίας μου, ἀναλαμβάνω τάς πρακτορεύσεις τών πλοίων σας ὅτι εύθειας, ώς έχω πρακτορεύσει καὶ πρακτορεύω μέχρι σήμερον, πολλά γραφεῖα, σκένε μεσολαβήσεως τού κ. Παράσχου, μὲ δρός πολὺ συμφέροντας καὶ ταχυτάτην ἐξυπηρέτησιν.

Ως Γενικός ἀντιπρόσωπος τής ΠΕΤΡΟΛΕΣΣ Α. Ε. ή όποιας χορηγεῖ τά πετρέλαια ἐν Πύλῳ, παρακαλῶ, σπως, προκειμένου τά πλοία σας νά προσεγγίσουν είς ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ πρός ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΝ, ΑΛΑΓΗΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ, ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΝ, εἰδοποίητε ἐγκαίρως είς τήν κατωτέρω διεύθυνσιν:

ΠΑΝ. ΧΑΛΚΙΔΗΣ Ναυτ. Πράκτωρ καὶ Γενικός ἀντιπρόσωπος τής ΠΕΤΡΟΛΕΣΣ Α. Ε. τηλέφωνον 19, ΠΥΛΟΣ

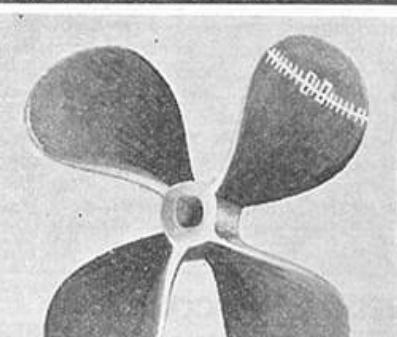
είναι ἀναπόφευκτος, ἀντισταθμιζόμενος ἐν την μέτρῳ ἐκ τών μεγαλυτέρων εἰσπράξεων τών βρετανικών δεξαμενοπλοίων ἀπό ύπερπροτίους μεταφοράς. Αἱ πληρωθεῖσαι διώς υπό βρετανικών διαχειριστών, ἐπὶ πολλών ναύλωσεων, ψηφλότεραι τιμαὶ — ιδίᾳ κατά τήν Σουεζ — ύπερθραν πολὺ διώτεραι τού μέσου δρού ναύλων τού παγκοσμίου ἐπιπέδου. Δεδομένου δέ, διότι αἱ παλαιά ἐκείναι ναύλωσεις ἐκπένεουν σύν τῷ χρόνῳ, ἐπίτι ηδη ή Βρετανία, διότι θά διαπραγματεύθη τάς νέας, μὲ τιμάς ναύλων ούσιαστικῶς χαμηλοτέρας. 'Η άναμενομένη, διώς, άνακούφισις δέν δύναται νά διλήθη ταχέως. 'Ο μέσος δρού τών παγκοσμίους έπεραθείσης τό 1956 καὶ 1967, διά πλοία τελούντα ἀκόμη είς τά στάδιαν τής σχεδιάσεως, αἱ λήξεις τών παλαιών αὐτών συμβολαίων ἀσφαλῶς θά παραταθούν. Πάσσαι είν τούτοις αἱ μετά τήν κρίσιν τού Σουεζ συναύλωσεις θά πρέπει νά διανεῳδούν μεταβούν τών έτων 1967, διότε καὶ θά είναι δυνατόν νά βελτιωθῇ τό συνάλλαγματικόν ισοζύγιον τής βρετανικής ναυτιλίας.

Τέταρτος καὶ τελευταῖος λόγος τής πενιχρᾶς ὄψεως, τήν όποιαν παρουσιάζει ή βρετανική ναυτιλία, δέν νά διαναζηθῇ είς τάς τελευταῖας ἔξελιξεις τών παγκοσμίων μεταφορῶν. Αἱ βρετανικαὶ ἔξαγωγαί, αἵτινες κατά τό πλείστον ἔχουν προτερεύνησαι ἀπό βρετανικά πλοία, δὲν ἐσημείωσαν ταχέιαν αὔξησιν. Αἱ εἰσαγωγαὶ αφ' ἐπέρα ἐχώρησαν μὲν πρός τά ἄνω, ἀλλ' αὕτη κατ' ἀνίσιον καὶ αὔξησιν κατ' ἀνίσιον κλίμακα ἔχουν προτερεύνησαι διά διών σκαφών. Επί πλέον, αἱ περιοχαὶ είς τάς ὅποιας αἱ παγκοσμίοι μεταφοραὶ ἐπεξετείνοντα ταχύτερον — καὶ κυρίως έξ — είναι ἐκεῖναι ἀκριβῶς, είς τάς ὅποιας ή βρετανικὴ συμμετοχή είς τήν διασταύρωμενην κίνησιν τείνει νά είναι κατωτάτη. Αἱ εἰσπράξεις ἐξ ἐπιβατικής γραμμών, ένθα ή Μεγάλη βρετανική παρουσιάζει οὐσιώδη περισσεύματα, διαβιβρώσκονται ηδη, λόγω τής αναπτύξεως τών ἀεροπορικών ταξιδίων.

"Ενα ἐκ τών προβλημάτων διὰ τά είς ἀγγλικούς λιμένας καταπλέοντα πλοία ἔγκειται είς τήν βραδύτητα τής ἐκφοράσεως των, ἐπιτεινομένην καὶ ἀπό τάς συχνάς ἀνεπισήμους ἀπεργίας. Τό αὐτό ισχύει καὶ είς διαφόρους χώρας τής Κοινωπολίτειας, ιδίᾳ δέ είς τήν Αύστραλιαν. 'Αν αἱ εν λόγω φορτεσφόρωσις ἐπιταχυνθούν, τότε η πραγματικὴ μεταφορικὴ δυναμικότης τού βρετανικού ἐμπορικού στόλου θά ηδηνεται καὶ συνεπώς ή ἀνάγκη προσφυγῆς είς ένα πλοίον πλοίας ἔχουν προτερεύσεις συγχρονισμένων μηχανήματων χειρισμού φορτίων είς περισσότερους λιμένας, θά καθίστατο δυνατόν είς τούς της βρετανικούς πλοιοκτήτας νά ἐργασθούν ἐπικερδέστερον. 'Ο λόρδος Ρότστοντηλ, πρόεδρος τής ἐπιπροτοτήτης τήν ικανότητα τών βρετανικών λιμένων, ἐπεσήμανεν είς ἔκθεσιν τού τήν σπουδαίοτητας διών τών ἀνώτερων ζητημάτων. 'Αφ' ἐτέρου, ή κρατική μέριμνα διὰ τήν ναυτιλίαν ἔξεδηλάνεται κατ' Απρίλιον διὰ τού διορισμού τού ἀντιναυάρχου κ. Χιούγκος Χάλλετ, οώς κοινοθυλευτικού υφυπουργού παρά τών υπουργών Μεταφορών, μὲ ειδική ἀρμόδιοτητας ἐπί τής ναυτιλίας καὶ τών ναυτιγραφών, ισως, ούτος — τούς οώς διάρμοδοιοι βρετανοίοι — διότι ειδικά τινα θέματα τής βρετανικής ναυτιλίας, μολονότι είναι δυνατόν νά ἐμπορίσουν κατά τά προσεχῆ ἐπί καλυτέρων διών καὶ νά τραπούν ἐπί τά βελτιών, ἀν ἐφαρμοσθῇ η δρή τού πολιτική, ἐν τούτοις η μακροπρόθεσμος προοπτική πολλοὶ ἀπέχει ἀπό τού νά πράξῃ πολλάς ὑποσχέσεις. 'Η βρετανική ναυτιλίατη ἐπιχείρησις ἐσοδεύει ἀκόμη περὶ τά 250 έκατομμύρια λιρών είς συνάλλαγμα είς τής μεταφοράς εἰσαγομένων ἐμπορευμάτων καὶ τής διακίνησεως ἐπιβατών. Τέν άριθμὸν αὐτὸν παρουσιάζουν οι ισολογισμοί τών έταιρων, ούτος δέν δέν περιλαμ-

METALOCK

Near East L.T.D. (Greece)



Συρραφαὶ μετάλλων
ἐν ψυχρῷ

MIA
ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΗ
ΜΕΘΟΔΟΣ
ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

METALOCK!

ΔΙΑ ΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΝ
ΔΙΑ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ
ΑΝΕΓΝΩΡΙΖΟΜΕΝΗ ΠΑΡ ΔΛΩΝ
ΤΩΝ ΔΑΛΔΟΣΑΦΟΛΕΙΩΝ.

βάνεται εις τούς λογαριασμούς τοῦ Ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν. Παρὰ ταῦτα, αἱ βρετανικαὶ ἑταῖραι κερδίζουν μόνον 4% ἐπὶ τῶν κεφαλαίων των. "Ἄν αἱ συνθῆκαι παραμείνουν συναγωνιστικαὶ, ως σήμερον, τότε ἡ Μεγάλη Βρετανία θα στηρίζεται δόλεν καὶ ὀλγώτερον, σὺν τῷ χρόνῳ, ἐπὶ τῶν ἀδήλων πάρων τῆς ναυτιλίας. (Άπο σχετικὸν ὅρθρον τῶν «Οἰκονομικῶν Τάιμες»).

H ΣΥΖΗΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΟΥΛΗΝ

Κατὰ τὴν διεξαχθεῖσαν πρὸ ἡμέρων εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων ἐνδιαφέρουσαν συζήτησιν περὶ τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, κυριώτερος διμήλητης ὑπῆρχεν ὁ σοσιαλιστής βουλευτὴς κ. Οὐίλλεϋ, ὅστις ἐπέκρινε μὲ δριμύτητα τὴν κυβέρνησιν δι' ἔλειψιν προνοίας διὰ τοὺς δύο αὐτοὺς βασικοὺς κλάδους τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας. Γνωρίζω — εἶπεν — διὰ ἐσημειώσθων μεταβολαὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος, ὅχι μόνον ὡς πρὸ τὸ μέγεθος τῶν διαφόρων στόλων, ἀλλὰ καὶ ὅσον ἀφορᾷ τὸν χαρακτήρα αὐτῶν. Λ.χ. ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Ἐλλάδος ἐτετραπλασιάσθη, ἐνῷ καὶ ἀπὸ τὰ ὑπάρχοντα ἐν τῷ Κόσμῳ 42 δεξαμενόπλοια τῶν 30.000 τόννων καὶ ἄνω, 22 ἀνήκουν εἰς τὴν Λιβερίαν καὶ 4 μόνον εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. Δὲν είναι συνεπῶς περίεργον, διατί ἡ βρετανικὴ ναυτιλία ἐνεργεῖ τὸ π.ε. ἔλειμμα συναλλαγματικοῦ ισοζυγίου 25 ἑκατομμυρίων λιρῶν καὶ διατί ἡ εἰσαγωγὴ ναυτιλισκοῦ συναλλαγμάτος ἐμειώθη εἰς τὸ ἥμισυ, ἔναντι τοῦ 1952.

Ἐτούτοις περιστέρω ὁ διμήλητης, διτὶ καὶ εἰς τὸν ναυπηγικὸν τομέα ἡ Μεγάλη Βρετανία ὑπερφαλαγγίσθη ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὴν Δυτ. Γερμανίαν, ἀνέφερε δὲ σχετικάς χαρακτηριστικά τινα ποσοστά. Οὕτω, τὸ 1951 τὸ βρετανικά ναυπηγεία εἶχον συγκεντρώσει τὰ 37% τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς ἐργασίας, ἐνῷ τὸ ἐν λόγω ποσοστὸν ἐμειώθη διὰ τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 16%. Πάσιν ἐνεφάνισαν καὶ αἱ ἔξαγωγαι νεοτεύκτων πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Τὸ 1951 τὰ 45% τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ κατασκευῶν πρωρίζοντο διὰ τὸ ἔξωτερικόν, τὸ δὲ ποσοστὸν τούτῳ κατέπεσε τὸ π.ε. κάτω τοῦ ¼. Ἀπεκάλυψεν ἀκόμη, διτὶ τὰ προσωπικά τῶν ναυπηγείων ἐμειώθησαν κατὰ 20.000 ἑργατοτεχνιτῶν καὶ διτὶ ἡ ἀναγεγραμμένη εἰς τὰ βιβλία τῶν ναυπηγῶν ἐργασία ἀπὸ 7.000.000 τ. τοῦ 1957 κατέπεσε τὸ 1960 εἰς τὰ 3.000.000 τ., μὲ περιστέρω πειθαρίστηκεν ἔτοις 1.000.000 τόννων ἀκόμη. Τὸ 1960, μόνον τὰ 11% τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ ναυπηγήσεων πρωρίζοντο δι' ἔξαγωγήν, ἐνῷ τὰ ἀντίστοιχα ποσοστά διά τὴν Δυτ. Γερμανίαν ἤσαν 75%, διὰ τὴν Σουηδίαν 64% καὶ διὰ τὴν Ἰαπωνίαν ἄνω τῶν 50%.

Τὴν κακοδαιμονίαν τοῦ βρετανικοῦ πλοίου — συνέχισεν — ἐπαυξάνουν ὁ συναγωνισμὸς τῶν «σηματῶν εὐκολίας» καὶ τὰ ἔκστασαν ἐφαρμόζομενα συστήματα διακρίσεως, χωρὶς ἐν τῷ πεδίῳ τούτῳ νὰ γίνεται οἰδηπότε διεθνής ἐνέργεια, ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς. Ἀκόμη καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς ἀτομικῆς προώσεως — εἶπεν — ἡ Μεγάλη Βρετανία ἐμφανίζεται καθυστερημένη, καθ' ὃν χρόνον οἱ Ἀμερικανοὶ καὶ οἱ Ρώσοι κατέχουν ἥδη στόλουν ἀτομικήν τῶν ὑποθρύχων καὶ πρωθυμὴν τὸ νέον σύστημα καὶ δι' ἐμπορικήν χρήσιν εἰς τὴν ναυτιλίαν. Καταλήγων δ. κ. Οὐίλλεϋ ὑπέδειξε τὴν ἀνάγκην μιᾶς δυναμικῆς κυβερνητικῆς ἐνέργειας πρὸς βελτίωσιν τῆς καταστάσεως.

Εἰς τὰς ἀνωτέρω ἐπικρίσεις ἀπήνησεν ὁ ὑπουργὸς τῶν Μεταφορῶν τούτας, διτὶ δὲν εἶναι ὄρθιο νὰ δημιουργῆται ἐν ἑπτάπτωσις περὶ δῆθεν καταρρεύσεως τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας. Εἶναι ἀληθὲς — εἶπεν — διτὶ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ὁ βρετανικὸς ἐμπορικὸς στόλος σημειοῦται μὲ μειούμενην ἀναλογίαν εἰς τὴν ραγδαίων αὐξανούμενην παγκόσμιον χωρητικότητα, πάντως δῆμως ἀποτελεῖ ἀκόμη τὸν πρῶτον ἐν ἐνέργεια στόλον τοῦ Κόσμου, παρατάσσοντα δύναμιν κατὰ 3.000.000 τ. καὶ πλέον, μεγαλύτεραν τῆς τοῦ 1939 καὶ ποιοτικῶς καλύτεραν. Προπολεμικῶς, τὸ ποσοστόν τῶν πλοίων μὲ ταχύτητα μείζονα τῶν 14.5 κόμβων ἥτοι 21% καὶ σήμερον 50%, ἐνῷ καὶ τὰ σκάφη ἡλικίας κατωτέρας τῶν 20 ἔτῶν ἐκάλυπτον τὰ 32% τοῦ ἔκτικου τοννά, καὶ σήμερον τὰ 54%.

Παρεδέχθη, ὁ βρετανικὸς ὑπουργός, διτὶ ἡ ναυτιλία ἀντιμετωπίζει σοδαρά καὶ ἐπείγοντα προβλήματα ἐπιβάλλοντα τὴν στενήμην συνεργασίαν τῆς μὲ τὸ κράτος. «Ἐργον τῆς ναυτιλίας — εἶπεν — εἶναι νὰ ἐμφανίζεται συναγωνιστικὴ καὶ ἔργον τοῦ κράτους νὰ κρατῇ ἀνοικτόν τὸν στίβον, ὥστε νὰ δύναται ἡ ναυτιλία νὰ συναγωνίζεται ἐλευθέρως καὶ ισοτίμως. Ἀνέφερεν είτα, διτὶ μελετῶνται ἐπισταμένως αἱ συστάσεις τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου τῆς Ναυτιλίας καὶ διτὶ κάθε ἐνέργεια καταδάλλεται — ἐξαρέσει μόνον τῆς ἐπιβολῆς ἀντίτοινων — πρὸς περιορισμὸν τῶν διακρίσεων. Ὑπέδειξεν, δώμας, διτὶ δέν πρέπει νὰ ἐπικρίνωνται αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι, ως ἡ μόνη χώρα, ητίς ἐφαρμόζει συστήματα διακρίσεως, διότι τελευταῖς ἀσκεῖ παρομίαν πολιτικήν καὶ ἡ Κοινοπολιτεία. 'Ο Καναδός — φέρ' εἶπεν — ἐφαρμόζει ἀπό τίνος τοιαύτην πολιτικήν, χωρὶς μάλιστα νὰ συμβουλευθῇ προηγουμένως, ἀλλὰ καὶ χωρὶς οὐδὲ καν

νὰ εἰδοποιήσῃ τὴν βρετανικὴν κυβέρνησιν. Περιστέρω ἀνεφέρθη εἰς τὰς βελτίωσις τῶν βρετανικῶν λιμένων, ὥστε νὰ μειωθῇ ὁ χρόνος τῶν φορτοεκφόρτωσεων καὶ ἐβεδίσαιεν, διτὶ καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς ἀτομικῆς προώσεως συνεχίζεται ἡ σχετικὴ προεργασία.

Ἀναφερόμενος εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν ἐτόνισεν, διτὶ ὑπάρχουν εἰς τὴν Ἀγγλίαν 70 ναυπηγεία, ποικίλοντα μεγάλως μεταξύ των εἰς ἐκουγχρονισμὸν καὶ εἰς ἀπόδοσιν. "Οσα ἔχει αὐτὸν εἶναι συναγωνιστικά, ἔχουν τὰ βιβλία τῶν πλήρη παραγγελίων, δὲν πρέπει δὲ νὰ λησμονῆται, διτὶ αἱ κατὰ τὴν τελευταῖαν εἰκόσαιστίαν ναυπηγικαὶ ἐργασίαι εἰν 'Αγγλίᾳ ησαν αἱ δραστηριότεραι τῆς ιστορίας των. Χαρακτηριστικά κάμψεων ἐνεφανίσθησαν μόνον κατὰ τὸ δύο τελευταῖα ἔτη, ὥστε αἱ καθελκύσεις πλοίων πρὸς ἔχαγωγήν παρουσίασαν, πράγματι, θλιβεράν εἰκόνα. 'Η Γερμανία ἔχηγαγε τέτραπλάσια (τὰ 70% τῆς παραγωγῆς τῆς), ἡ Σουηδία ὑπερδιπλάσια σκάφη (τὰ 65% τῆς παραγωγῆς τῆς), ἡ Όλλανδια τὰ 40% καὶ ἡ Μεγάλη Βρετανία μόνον τὰ 15% τῆς παραγωγῆς τῆς.

"Ἡ δυναμικότης τῶν βρετανικῶν ναυπηγείων φθάνει εἰς 1.6 ἑκατομμύρια τόνων γκρός ἐπησίων καὶ ἡ κανονικὴ παραγωγή, εἰς καλὰ ἑτη, κυμαίνεται γύρω τῶν 1.4 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐνῷ καὶ αἱ κανονικαὶ παραγγελίαι τῶν βρετανικῶν ἐφοπλιστῶν καλύπτουν χωρητικότητα 1.000.000 τ. γκρός ἐπησίων. "Αν τὰ βρετανικά ναυπηγεία εἶχον φαραγγίας διάταξης τῶν ικανότητος. Δυστυχώς, οἱ βρετανοὶ πλοιοκτήται, μολονότι εἶναι διατεθειμένοι νὰ πληρώσουν 5% περίπου ἀκριβώτερον, διὰ νὰ ναυπηγήσουν τὰ σκάφη των εἰς τὴν Ἀγγλίαν νὰ προσφεύγουν εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Μεταξὺ τῶν ἔτων 1958 ἔως 1960 καθειλκύσθησαν εἰς ξένα ναυπηγείοις ἀγγλικά σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 1.250.000 τ. γκρός, ἀντιστοιχώντα πρὸς 17 «Κούνης».

«Δὲν μέμφομαι τοὺς πλοιοκτήτας, ἐτόνισεν ὁ βρετανὸς ὑπουργός. Ζῶσιν εἰς ἄκρως συναγωνιστικὴν διεθνῆ ἀγόρᾳν καὶ πρέπει νὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἀποκτοῦν πλοία ἐπὶ τοῖς δροῖς μὲ τοὺς ἀνταγωνιστάς των. 'Η τοιαύτη ἀπώλεια ἐργασίας ἀποτελεῖ ηδη ἀντικείμενον αὐστηρᾶς μελέτης, προκειμένου νὰ διαπιστωθοῦν αἱ αἰτίαι της, δόποτε καὶ θὰ ληφθοῦν τὰ κατάλληλα μέτρα. Πάντως, διτὸν ἡ χώρα αὐτῇ ἀναγκάζεται νὰ πα-



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC., NEW YORK 1, N.Y.

(ALL U.S. & CANADIAN PORTS
50 MOUNT ST.
LONDON W. I.
(all U.K. Ports)

REPRESENTATIVES AND STOCKS

THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

D. N. VLACHOS
7, Leocharous Street—Tel. 42.249
PIRAEUS

SYRIA - LEBANON

PAPADOPOULO & CO.
LATTAKIA

(also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli)

ARABIA

THE ADEN AGENTS
P. O. Box 1240 Steamer Point
ADEN

FINLAND

INSALKO
P. O. Box 45 HELSINKI

SPANISH MOROCCO

RIERA HERMANOS
Apartado 167 CEUTA

MALAYA

R. JUMABHOY & SONS LTD.
24, Malacca Street P. O. Box 303
SINGAPORE

(also at Penang)

NEW ZEALAND

NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.
33, Ferry Buildings
AUCKLAND, C. I.

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL A/S
Dronningensgt 10) 12
OSLO

(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSEN
Dronningensgt 81
KRISTIANSANDS.

CULLEN STEVEDORING CO. LTD.

Shipping Terminal Operators & Contracting Stevedores
at
TORONTO, HAMILTON, PORT WILLIAM, PORT ARTHUR,
DULUTH, SUPERIOR, MONTREAL, SOREL, THREE,
RIVERS, QUEBEC.

HEAD OFFICE

Marine Terminal 15, TORONTO, Ontario
Cable Address: CULSTEVE

General European Agents:

SIMPSON, SPENCE & YOUNG
28 St. Mary Axe LONDON E.C. 3.

TEL NO AVENUE 5200

CABLES: FALLOSTEVE

ραγγέλλη εις τὸ ἔξωτερικὸν τὸ ¼ τῆς ὀλῆς χωρητικότητὸς τῆς, καθίσταται προφανές, ὅτι ἡ ναυπηγικὴ θέση βιομηχανία δὲν εἶναι πλέον συναγωνιστική». Καταλήγων ὁ ὑπουργὸς παρεπήρησεν, ὅτι εἶναι εὔκολον νὰ ἀκούωται ἐπικρίσεις, ὅπως εἶναι εὔκολον καὶ εἰς τὸν βουλευτὴν κ. Οὐλλεὺς νὰ ἐρωτᾷ: «Τί πράττει ἡ κυβέρνησις? Θὰ σᾶς τὸ εἶπω: «Ἐφόσον τὸ ναυπηγικόν μας κόστος εἶναι ὑψηλότερον καὶ αἱ προθεσμίαι παραδόσεως μακρύτεραι τῶν ἀντιοτίχων τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ μὴ δυνάμεναι νὰ προκαθορισθοῦν, τότε δὲν θὰ ἐπιτυχάνωμεν παραγγελίας. Τοῦτο σημαίνει, ὅτι ἡ ναυπηγικὴ μας βιομηχανία θὰ ὀπισθορισθῇσῃ, ὡς μὴ οὖσα συναγωνιστική».

ΤΟ Β'. ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΤΡΙΜΗΝΟΝ

Τὸ σημαντικότερον γεγονός, ὅπερ προκύπτει ἀπὸ τὰς στατιστικὰς τοῦ «Λόυδς Ρέτζιστερ» διὰ τὸ δεύτερον ναυπηγικὸν τρίμηνον ἔ.ἔ. καὶ εὑρύτατος οὐχεῖται εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, ἀναφέρεται εἰς τὴν αὐξησιν τῶν βρετανικῶν παραγγελιῶν ποὺ ἐκτελοῦνται εἰς τὸ ἔξωτερικόν. «Ἐφθασαν αὗται κατὰ τὴν 30ην 'Ιουνίου εἰς σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 693.471 τ. γκρός, μὲ αὐξησιν 236.391 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ πρώτου τριμήνου. Τὰ ναυπηγούμενα εἰς Ἀγγλίαν καὶ Ἰρλανδίαν σκάφη (100 τ. γκρός καὶ ἄνω) ἀνήρχοντο εἰς 241, χωρητικότητος 1.614.062 τ. γκρός καὶ ἀκόλουπτον τὰ 18.3% τῆς παγκοσμίου ἐργασίας. Ἐξ αὐτῶν, τὰ 40 ήσαν δεξαμενόπλοια, 782.963 τ. γκρός. Σημειωτέον, ὅτι τὸ ὑψηλότερον ἐπίπεδον ναυπηγικῆς ἐργασίας ἐν 'Αγγλίᾳ, εἶχεν ἐπισημανθῆ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1957, μὲ 2.345.408 τ. γκρός.

Εἰς τὰς λοιπὰς χώρας — ἔχοντες τῆς Σοδιετικῆς Ρωσίας, τῆς Ἀνατ. Γερμανίας καὶ τῆς Ἐρυθρᾶς Κίνας, διὰ τὰς ναυπηγικὰς ἐργασίας τῶν ὅποιων δὲν ὑπῆρχον συγκεκριμένα πληροφορίαι — ἔτελον τὴν 30ην 'Ιουνίου ὑπὸ κατασκευὴν 1.259 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 7.184.421 τ. γκρός, μὲ αὐξησιν 69.207 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ πρώτου τριμήνου. Ἐξ αὐτῶν, τὰ δεξαμενόπλοια ήσαν 203, χωρητικότητος 2.818.190 τ. γκρός. Τὸ ὑψηλότερον ἐπίπεδον ἐργασίας εἰς τὰς λοιπὰς χώρας είλη σημειωθῆ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1958, μὲ 7.906.658 τ. γκρός. Αἱ κυριώτεραι — μετὰ τὴν Ἀγγλίαν - Ἰρλανδίαν — ναυπηγικαὶ χώραι ησαν αἱ κάτωθι, μὲ τὴν εἰς αὐτὰς σημειωθεῖσαν διακύμανσιν τῆς ἐργασίας τῶν, κατὰ τὸ β' 3ημηνον, ἔναντι τοῦ πρώτου:

ΧΩΡΑΙ	Τ. γκρός Διαφορά	ΧΩΡΑΙ	Τ. γκρός Διαφορά
Ιαπωνία ..	1.023.911	— 1.179	Πολωνία .. 262.326 —22.240
Δ. Γερμανία	842.262	+27.236	Γιουγκοσλ. 247.604 —15.333
Σουηδία ..	832.131	+ 2.075	Δασία 246.805 — 9.235
Όλλανδια	654.562	+57.215	Βέλγιον .. 163.433 +36.903
Γαλλία ..	591.859	—17.419	Φιλλανδία 104.399 +21.030
Η.Π.Α. ..	591.534	+86.299	Καναδάς .. 92.410 — 1.720
Ιταλία ..	569.254	—28.912	Ινδία 56.937 + 3.412
Νορβηγία ..	413.774	—30.044	Αύστραλία 47.075 —12.363
Ισπανία ..	269.775	—26.239	

Οὕτω, τὸ παγκόσμιον σύνολον ἀνήρχετο τὴν 30ην 'Ιουνίου εἰς 1.500 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 8.798.483 τ. γκρός. Ἐξ αὐτῶν, τὰ 243 ήσαν δεξαμενόπλοια, 3.601.153 τ. γκρός, ὁ δὲ κυριώτερος δύκος τούτων πρωριζέτο διὰ τὰς ἔχης σημαίας: Διὰ τὴν ἀγγλικὴν 1.180.928 τ. γκρός, διὰ τὴν νορβηγικὴν 390.665 τ. διὰ τὴν λιθεριανὴν 294.937 τ., διὰ τὴν ιαπωνικὴν 274.740 τ. καὶ διὰ τὴν ἀμερικανικὴν 260.405 τ. γκρός.

ΔΙΑ ΝΑ ΔΕΧΩΝΤΑΙ ΤΑ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡΣ

Πρὸς ἄμεσον ἐπίλυσιν, εἰς τε τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀμερικήν, τίθεται τὸ πρόβλημα τῆς εἰσδοχῆς μεγάλων σούπερ - τάνκερς, χωρητικότητος μέχρι 100.000 τόνιων d.w., εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἐκφοτώσεως. Τὸ θέμα ἀντιμετωπίζεται εἰς τὴν Εὐρώπην ἀποφασιστικώτερον. Εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ρότερνταμ, εἰς τὸ τρίτον διὰ τὰ πετρέλαια παραρτήμα γίνονται δεκτὰ τάνκερς μὲ 39 πόδας βάθισμα. Διὰ τοῦ νέου ἐπίσης λιμένος τοῦ Εὐρόπαρτ θὰ δύνανται τὸ 1965 νὰ δεχθῇ τὸ Ρότερνταμ ἐμφόρτα δεξαμενόπλοια τῶν 77.000 τόνων, ἐνῷ ἡ «Σέλλη» κατεσκεύασε τὴν ἐκεὶ κρηπτίδωματα διὰ σκάφη τῶν 65.000 τόνων. Εἰς τὸν λιμένα τοῦ Βίλεμπλασχάφεν θὰ δύνανται νὰ πλευρίζουν ταύτοχρονας πρὸς ἐκφόρτωσιν δύο δεξαμενόπλοια τῶν 100.000 τόνων καὶ ἔνα τῶν 36.000, εἰς τὴν Μασσαλίαν ἔνα τῶν 77.000 τόνων, εἰς τὸ Ἀμβούργον δύο τῶν 50.000 τ., εἰς τὴν Ἀμερικὰν μέχρι καὶ 100.000 τ., ἐνῷ καὶ εἰς τὴν Χάρην διατίθενται ἐπτὰ θέσεις διὰ τάνκερς τῶν 26.000 ἔως 80.000 τόνων. Εἰς τὸ Μπουζί ἐπίσης θὰ δύνανται νὰ πλευρίσουν ταύτο-

χρόνως τέσσαρα δεξαμενόπλοια τῶν 50.000 τόνων. Εἰς τρεῖς ἀγγλικούς λιμένας ἀφ' ἔτερου δύνανται νὰ προσεγγίσουν δεξαμενόπλοια τῶν 104.000, τῶν 100.000 καὶ τῶν 77.000 τόνων d.w. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τώρα μόλις ἀντιμετωπίζεται τὸ ζήτημα τούτο διὰ τοὺς λιμένας τῆς ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ.

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ TANKERS

Κατὰ τὸ α' ἔξαμπλον τοῦ τρέχ. ἔτους ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ηὐθήθη κατὰ 815.000 τ. d.w. περίπου, ἔναντι αὐξήσεως 1.300.000 τ. d.w. τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου π. ἔτους. Αἱ διαλύσεις διετηρήθησαν εἰς ὑψηλήν, ὅπωσδήποτε, ἀναλογίαν καὶ 82 τάνκερς 1.022.000 τόνων ἐπιλήθησαν πρὸς διάλυσιν. Τὴν μεγαλυτέραν αὐξήσειν τονάς, ἔσημειωσεν ὁ νορβηγικὸς στόλος μὲ 265.000 τ. καὶ μετ' αὐτὸν ὁ ἀπαντικός μὲ 241.000 τ. Σημαντικὴν ἐπίσης αὐξήσιν ἔνεφάνισε καὶ ὁ Ἑλληνικὸς στόλος τῶν τάνκερς (123.000 τ.), ἐνῷ ὁ λιθεριανὸς καὶ ὁ παναμαϊκὸς παρουσίασαν ἐκδήλων μείωσιν κατὰ 150.000 καὶ 184.000 τ., ἀντιστοίχου.

Αἱ ἀνώτεροι διαπιστώσεις ὀφείλονται εἰς τὴν δρμηνιάν ἀνασκόπησιν τοῦ Γραφείου «Νταίνιδις καὶ Νιούμαν, Λτδ», μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι ἡ καθαρὰ αὐτὴ αὐξήσις ἥτο ἡ μικρότερά τῆς παρελθούσης δεκαετίας. Τὸ σύνολον τοῦ στόλου φθάνει σήμερον εἰς 67.745.000 τόνων d.w. (41.005.243 ἀπόληθησαν 55 τάνκερς (τῶν 7.000 τ. d.w. καὶ ἄνω), συνολικῆς χωρητικότητος 1.962.000 τ. d.w., ἐκ τῶν ὁποίων 37 ήσαν χωρητικότητος 30.000 τ. καὶ ἄνω ἔκαστον, ἐνῷ τὸ μέσον δρμον μεγέθους ἐκμαίνετο γύρω τῶν 35.675 τόνων.

Ἐτῶν παλαιθέντων πρὸς διάλυσιν 82 τάνκερς, 1.022.000 τ. d.w., τὰ 11 ήσαν τῆς κατηγορίας «T.2». Ἐπιπρόσθετα, ἔτερα 15 τάνκερς (έξ ὧν 5 «T.2») 250.000 τόνων d.w., ἐπωλήθησαν πρὸς μεταπρόπην διὰ ξηρὸν φορτίον. Ὡς ἀποτέλεσμα τῶν διαλύσεων καὶ μετατροπῶν προέκυψε καθαρὰ μείωσις κατὰ 83 σκάφη, εἰς τὸ μέγεθος τῶν 20.000 τόνων d.w. καὶ κάτω. Οἱ κατωτέρων πίναξ δεικνύει τὴν δύναμιν τοῦ στόλου τῶν κυριωτέρων χωρῶν εἰς τάνκερς τῶν 500 τ. d.w. καὶ ἄνω, εἰς τὸ τέλος τοῦ β' τριμήνου πρ. ἔ. Η προπολεμικὴ δύναμις ὑπελογίζετο εἰς 16.978.000 τόν. d.w. καὶ κατὰ Μάιον τοῦ 1948 εἰς 23.352.222 τόν. d.w.

ΣΗΜΑΙΑΙ	T. d.w.	ΣΗΜΑΙΑΙ	T. d.w.
Λιθεριανὴ	11.501.997	Ιαπωνικὴ	2.628.045
Βρετανικὴ	10.972.178	Σουηδικὴ	2.536.334
Νορβηγικὴ	10.202.334	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	2.220.963
Ην. Πολιτειῶν	6.999.915	Όλλανδικὴ	2.083.237
Παναμαϊκὴ	3.482.415	Δανικὴ	1.378.061
Γαλλικὴ	3.227.018	Ρωσικὴ	1.235.907
Ιταλικὴ	2.951.062	Γερμανικὴ	1.148.275

Ἡ ὑφισταμένη εἰσέτι προπολεμικὴ χωρητικότης καλύπτει τὰ 3.5% τοῦ συνόλου, ἡ πολεμικῆς ναυπηγήσεως τὰ 12.7%, ἡ μεταξὺ 1946 καὶ 1955 (περιλαμβανομένου) τὰ 33.2% καὶ ἡ ναυπηγηθεῖσα ἀπὸ τοῦ 1956 μέχρι καὶ τοῦ 1961 τὰ 50.6%. Τὰ ἀντιστοιχα ποσοστά διὰ τοὺς τέσσαρας μεγαλυτέρους στόλους ἔχουν ὡς ἔχησι:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Προπόλ.	Πολεμ.	1946 - 55	1956 - 61
Λιθεριανὴ	1.5	7.8	28.9	61.8
Βρετανικὴ	2.1	7.5	38.3	52.1
Νορβηγικὴ	2.7	3.0	47.5	46.8
Ηνωμ. Πολιτειῶν ..	3.1	52.3	17.6	27.0

Τὸ σύνολον ἀφ' ἔτερου τῶν ναυπηγικῶν συμβολαίων παρέμεινε κατὰ τὸ α' δρμον ἀμετάβλητον, ὀλίγον κάτο τῶν 13.600.000 τ. d.w. Η καθελκυθεῖσα χωρητικότης ἥτο ἵση σχεδόν πρὸς τὰς αὐξήσεις μεγεθύνων τῶν ὑπό παραγγελιῶν σκαφῶν. Ἀφ' ἔτερου ἐκ τῶν 308 ὑπὸ παραγγελιῶν δεξαμενόπλοιων τὰ 30 είναι τοῦ μεγέθους 18.000 ἔως 19.999 τ. d.w., 47 ἔτερα τῶν 30.000 ἔως 39.999 τόνων καὶ 200 είναι τῶν 40.000 τόνων d.w. καὶ ἄνω. Τὰ συηδικὰ ναυπηγεία ἔχουν ἔξασφαλίσει τὰ 17.4% τοῦ συνόλου τῶν παραγγελιῶν, τὰ ιαπωνικά τὰ 17.3%, τὰ βρετανικά τὰ 14.6% καὶ τὰ γερμανικά τὰ 14.4%.

ΤΑ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΚΑΛΥΜΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΥΤΩΝ

Ἀπλούν βλέμμα εἰς τὰς στατιστικὰς τῶν ναυαγίων κατὰ τὰ τελευταῖα πεντήκοντα καὶ πλέον ἔτη πειθεί, ὅτι συνεχῶς μειοῦνται τὸ ποσότητον τῶν ἀτυχημάτων. Εἰς τὸ εὐχάριστον τούτο γεγονός πολλοὶ παράγοντες συμβάλλουν: Τὰ πλοῖα σήμερον σχεδιάζονται καὶ ναυπηγούνται ἀρτιώτερον, ἡ συντήρησίς των είναι καλύτερα, ὑπόκεινται εἰς περισσότερον αὐστηράς ἐπιθεωρήσεις, ἐνῷ ηὐθήθη εἰς ίκανοποιητικὸν βαθὺ μὲν καὶ ἡ περί περὶ τῶν καταλληλοτέρων προτύπων εὐταθείσας τῶν σκαφῶν καὶ στοιβασίας τῶν φορτίων. Μία εἰδική, ἀλλὰ καὶ σπουδαία πρόοδος, ηῆτις συνέβαλεν εἰς τούτο, ὑπῆρξεν — ἀναμφισβόλως — ἡ αὐ-

S. N. SIMBOURAS

CONSULTING ENGINEER & MARINE SURVEYOR

MARINE BUILDING

AKTI MIAOULI & I SKOUZE STREET

PIRAEUS

TELEPHONE:

470.359

TELEGRAMS:

STAMSIM - PIRAEUS

ΤΗΛΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ. ΚΑΛΑΜΑΤΑ

ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ. ΠΥΛΟΣ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ & ΠΥΛΟΥ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

ΚΑΛΑΜΑΤΑς 4.26 & 93.39

ΠΥΛΟΥ 44.

Τριακονταετής πεῖρα εἰς τὰς ναυτικάς ἐργασίας
ἐγγυᾶται διὰ τὴν καλλιτέραν ἔξυπηρέτησιν
τῶν πλοίων σας.

ξουσα χρήσις χαλυβδίνων καλυμμάτων τῶν στομίων κυτῶν, ἀτίνα ήδη ἀντικατέστησαν, εἰς μεγάλην κλίμακα, τὰ ξύλινα καὶ δι' ἔγκαρσίων χαλυβδίνων δοκών υπόστηριζόμενα καλύμματα. Κατὰ τὸ παρελθόν, ἡ ἀπώλεια πολλῶν πλοίων ὠφείλετο εἰς μειονεκτήματα τῶν καλυμμάτων. 'Η νοίγοντο εἰς αὐτὰ ὅπα τῆς τρικυμίας ἡ παρεσύροντο ὑπὸ τῆς θαλάσσης τὰ ἀδιάδροχα σκεπάσματα καὶ ἐν συνεχείᾳ ἔξετοπίζοντο ἀπὸ τὴν θέσιν τῶν τὰ καλύμματα, ἀφήνοντα ἀνοικτὰ τὰ κύτη. 'Η μακρὰ ἐπιβίσιως τῶν ξυλίνων καλυμμάτων, ἀσφαλίζομένων δι' ἀδιαδρόχων καὶ δι' ὑπόστηλονεσ τὰς μὲν χαλυβδίνων πάρδους ἐπὶ ὑέρων στομίων, δύναται νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὸν εὔκολον χειρισμὸν αὐτῶν καὶ εἰς τὸ γεγονός ὅτι, ἀν διετρόποντο εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ ίσχυρῶς συνεσφιγμένα, ἥσαν πλήρως ἀνθεκτικά καὶ εἰς ἐκτάκτως ἀσυνήθεις περιπτώσεις. 'Η σύμβασις «περὶ γραμμῆς φορτώσεως», τοῦ 1932, ὥρισε πρότυπον ξυλίνων καλυμμάτων, ὅπερ ἐγένετο διεθνῶς δεκτὸν καὶ ἡ σφραγὶς αὐτῆς οικριῶν τῆς διεθνοῦς ἐγκρίσεως συνετέλεσεν, ἀσφαλίζοντας, εἰς τὴν ἐπιδιώσιν τοῦ τελευταῖον — ἴσως — αὐτῷ ἕχουν τοῦ ξυλίνου ἰστιοφόρου. 'Η τεχνικὴ ἔξελιξις, δῆμως, προηγεῖται πάντοτε τῶν διεθνῶν ἀπαίτησεων καὶ εἰναι ἐν προκειμένῳ ἀξιοσημείωτον, ὅτι τὸ χαλύβδινον κάλυμμα στομίου κυτῶν, μολονότι μὴ προβλεπόμενον ἀπὸ τὴν σύμβασιν, ἐπεκράτησε κατὰ τὰ τελευταῖα στήπη.

Τὸ χαλύβδινον κάλυμμα στομίου, εἰς τὸ ὅποιον φυσικῶς συμπεριλαμβάνεται καὶ τὸ ἔξι ἀλούμινον κατασκευασμένον, πέφαν τοῦ πλεονεκτήματος τῆς ἀσφαλείας ἐμφανίζει καὶ ἄλλα προτερήματα, κυριώτερον τῶν ὅποιων εἰναι, ὅτι δι' αὐτοῦ τὰ στόμια κυτῶν δύνανται νὰ ἀνοιχθοῦν καὶ νὰ σκεπάσουν ταχέως. Δεδομένου, ὅτι ἡ μεταφορικὴ δυναμικότης τοῦ συγχρονισμένου πλοίου δύνανται νὰ αὔξηθη διὰ τῆς περικοπῆς τοῦ χρόνου παραμονῆς του εἰς λιμένα, ἡ ταχύτης χειρισμοῦ τοῦ νέου χαλύβδινου καλύμματος δυνατόν νὰ ἀποτελέσῃ σημαντικὸν πρός τὴν κατεύθυνσιν ταύτην παράγοντα. Χαλύβδινα καλύμματα ἔχρησιμοποιήθησαν τὸ πρώτον εἰς τὰ στόμια κυτῶν τοῦ ἐκτενεμένου εἰς τὴν κακοκαιρίαν ἄνω καταστρώματος, ἐν συνεχείᾳ δὲ υἱοθετήθησαν καὶ διὰ τὰ κατώτερα καταστρώματα. Τὸ χαλύβδινον κάλυμμα ποποθετεῖται ἀναπαυτικῶς ἐπὶ τῶν ἄκρων τῶν στομίων καὶ ὑπάρχουν διάφορα εὐθὺν σχέδια ἐπιτρέποντα εἰς τὰ τμήματα τῶν καλυμμάτων νὰ τοποθετῶνται λίαν συμπαγῶς. Τὸ πρόβλημα τῆς στοιβασίας εἶναι δυσκολότερον εἰς τὰ ὑπόφραγματα, παρ' ὅσον εἰς τὸ ἐκτεθειμένον εἰς τὴν κακοκαιρίαν ἄνω καταστρώματος. 'Ελλήν, δῆμως, καὶ τὸ πρόβλημα αὐτὸν κατὰ διαφόρους τρόπους. Τὰ καλύμματα δύνανται νὰ τοποθετηθοῦν παραπλέυρως τοῦ στομίου ἡ νὰ κινῶνται ἐπὶ στροφίγγων ποικίλων συστημάτων. 'Υπάρχουν διάφοροι μηχανισμοὶ κινοῦντες τὰ χαλύβδινα καλύμματα κυτῶν καὶ δῆλα ἐπέδειξαν ψηφῶν βαθμὸν στερεότητος. 'Ισχυροί, βεβαιώς, εἴναι οἱ οἰκονομικοὶ λόγοι, προκειμένου περὶ χαλυβδίνων καλυμμάτων στομίων, εύτυχῶς, δῆμως, ὅτι οἱ λόγοι οὗτοι ἀρκούντων μετριάζονται ἐκ τῆς σημαντικῆς αὐξήσεως τῆς ἀσφαλείας ποὺ παρέχουν. 'Ενώ δὲ ὑπάρχουν ἀπώλειαι πλοίων, συνεπείᾳ ἀλλαττώματος τῶν ξυλίνων καλυμμάτων, ουδεμία συγκεκριμένη ἀπώλεια ἀναφέρεται ἀπὸ ἔλαττωματα χαλυβδίνων τοιούτων.

Ἐδοκιμάσθησαν πλήρως τὰ χαλύβδινα καλύμματα κυτῶν εἰς σκάφη μεταλλοφόρα, ἀτίνα, χωρὶς τὰ ἐν λόγῳ καλύμματα, δὲν θὰ ἔφθαναν εἰς τὸ σημερινὸν στάδιον τῆς ἔξελιξεώς των. 'Επὶ τῶν μεταλλοφόρων τὰ καλύμματα κυτῶν ἔχουν ν' ἀντιμετωπίσουν χαλεπάς συνθήκας, διότι, τὰ σκάφη ταῦτα δὲν ἔχουν μόνον εὐρέα στόμια, ἀλλὰ καὶ ταξιδεύουν μὲ βύθισμα παραπλήσιον πρὸς τὸ τῶν δεξαμενοπλοίων, εἰς τρόπον ὥστε τὸ ἀνοικτὸν καταστρώματα εἶναι ἐγγύτερον πρὸς τὴν ἐπιθετικὴν τῆς θαλάσσης, παρ' ὅσον εἶναι εἰς τὸ σύνθετος φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου καὶ συνεπώς περισσότερον ἐκτεθειμένον εἰς τὴν δίνην τῆς θαλάσσης. Μὲ αὐτῆν, δῆθεν, τὴν βάσιν πείρας, δύναται τις νὰ ὑπόστηριξῃ ἀλλονήτως, ὅτι πάν πλοίον διαθέτον χαλύβδινα καλύμματα στομίων κυτῶν, δύναται νὰ ταξιδεύῃ μὲ βύθισμα δεξαμενοπλοίου, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν πάντοτε, ὅτι τὸ σκάφος εἶναι κατάλληλον διὰ τὸ βαθύτερον βύθισμα. Τοῦτο, δῆμως, δὲν θὰ ηδύνατο νὰ ἐπιτραπῇ σήμερον, ἐφόσον ἡ σύμβασις «περὶ γραμμῆς φορτώσεως», τοῦ 1932, ἔχει κανονίσει τὰ βυθίσματα. 'Η σύμβασις αὐτὴ ἐτέθη ἐν ισχύ, πρὶν ἡ ἀλλαγή του τούτου τὰ χαλύβδινα καλύμματα καὶ πρὶν ἡ κτημή πολύτιμος πείρα ἐκ τῆς χρήσεως αὐτῶν, μολονότι καὶ τότε πάν ὅτι ἡτο γνωστὸν διὰ τὰ χαλύβδινα καλύμματα, ἥτο ὑπὲρ αὐτῶν. 'Αποτελεῖ τούτο σημαντικὸν θέμα διὰ τὴν ναυτιλιασκὴν ἐπι-

χείρησιν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰ ναυπηγεία, διότι, ὃν ἐπιτραπῇ ὑπὸ τῶν Διεθνῶν Κανόνων αὐξηστὶς τοῦ βυθίσματος εἰς πλοία ἐφωδιασμένα μὲ χαλύβδινα καλύμματα κυτῶν, πάντα ἀναμφιδόλως τὰ φορτηγά, τὰ μεταφέροντα φορτίων εἰς τόνους Ι.Μ., θὰ δεχθοῦν τὰ χαλύβδινα καλύμματα καὶ ὅλιγωτερα πλοῖα θὰ ζητοῦνται δι' εἰδικῆς ποσότητα μεταφερθησμένου φορτίου. Εἶναι γνωστόν, δὲ, διεξέγεται προεργασία διὰ νέων σύμβασιν «εγραμμῆς φορτώσεως». Κατὰ τὴν σύναψιν τῆς δέον νὰ ἀναγνωρισθοῦν τὰ προσόντα τῶν χαλύβδινων καλύμματων. 'Απὸ πλευρᾶς ἀσφαλείας, ητος ὑπὲρ πάν ἀλλον ἐνδιαφέρει, ωφίσταται μεγάλη πιθανότης, ὅτι τὸ χαλύβδινον καλύμματα στομίων κυτῶν θὰ καταστοῦν ὑποχρεωτικά διὰ πολλάς κατηγορίας νέων πλοίων, ίδια δὲ τῶν μικρῶν. 'Ἄν γινη τούτο, ἐνισχύεται ἡ ὑπόδειξης περὶ αὐξήσεως τοῦ βυθίσματος τῶν πλοίων, τῶν ἐφωδιασμένων μὲ τοιάδια καλύμματα.

NΟΡΒΗΓΙΑ

ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Οξειάτην κρίσιν πληρωμάτων ἀντιμετωπίζει ἡ νορβηγικὴ ναυτιλία, κυρίως δὲ ἀσυρματιστῶν, ναυτίλων ἀξιωματικῶν καὶ μηχανικῶν, καθὼς κατωτέρων πληρωμάτων. Κυριωτέραν τοῦ γεγονότος τούτου ἀφορμήν — συμφώνως πρὸς γενομένας εἰς «Οσλο κυβερνητικάς ἀνακοινώσεις — ἀποτελεῖ ἡ συνεχῆς διόγκωσις τῆς νορβηγικῆς χωρητικότητος, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸ ἐργατικὸν δυναμικόν, τὸ ὅποιον σπανίζει, συνεπία τῶν μεγάλων δυνατοτήτων ἀπασχολήσας τῶν ναυτιλόλογέων εἰς χερσαίσις ἐργασίας. 'Η ναυτολόγησις ἔνων ναυτικῶν ἐπὶ τῶν νορβηγικῶν πλοίων οὐδένανει, κατὰ τὴν θεοινήν ίδια περιόδον, δύσκολος, δῆμως, ἀποδοσίεις πεπειραμένων ένων πληρωμάτων.

ΤΑ ΥΠΟ ΝΑΥΤΗΓΗΣΙΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

Ἐν ὅλῳ 82 δεξαμενόπλοιοι, τῶν 11.000 ἔως 60.000 τόννων Ι.Μ., εἰς τὰς πετεινά τελευταῖας προσετέθησαν καὶ τρία τῶν 80.000 ἔως 92.750 τόννων Ι.Μ., ἔχουν παραγγελθῆ ὑπὸ Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, μὲ παραδόσεις ἐκτενομένας μέχρι τοῦ 1965, ὡς ἔξης:

ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ	Πλοία	T. d.w.
'Εντὸς τοῦ 1961	28	900.000
1962	24	844.350
1963	24	1.175.000
1964	5	271.600
1965	1	47.000
Σύνολον ..	82	3.237.950

Τὰ 36 ἐκ τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν ἀναφέρονται εἰς χωρητικότητας κυμανομένας μεταξὺ 45.000 ἔως 92.000 τόννων Ι.Μ. Τὰ 56% τοῦ ἀνωτέρω τονιάς εἶναι προσαλυωμένα διὰ μακράς περιόδους. Εἰς τοὺς ἐν λόγῳ ἀριθμοὺς θὰ πρέπει νὰ προστεθοῦν καὶ 13 συμβόλαια, ἀτίσιο τελοῦν ὑπὸ τὴν αἵρεσιν τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ναυτήγησιν δεξαμενοπλοίων ἢ «μπάλκ - κέρριερς».

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΣΕΧΟΣΛΟΒΑΚΙΑΝ

Η Τσεχοσλοβακία ἀνέλαβε νὰ κατασκεύασῃ διὰ ρωσικὸν λογαριασμὸν 50 μικρὰ φορτηγὰ σκάφη, συνολικῆς ἀξίας 30 ἑκατομμυρίων δολαρίων, εἰς τὰ παραδονάδια ναυπηγεία της, τὰ ἐγκατεστημένα 55 μίλια N.A. τῆς Μπρατισλάβας. Πρόκειται περὶ ἀδελφῶν δηζελοκίνητων καὶ διπλελίκων φορτηγῶν, μήκους 341 ποδῶν καὶ χωρητικότητος 2.000 τόννων Ι.Μ. ἔκαστας, ἀτίνα θὰ ἐφοδιασθοῦν διὰ τὴν πρόσωσιν τῶν μὲ δύο δηζελομηχανῶν Σκόντα, δυνάμεως 525 πτύπων, μὲ προβλεπομένην ταχύτητα 10.6 μιλιών. Θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορὰς καὶ εἰς τὴν Βαλτικήν, θὰ παραδοθοῦν δὲ μέχρι τοῦ 1965. Σημειούται ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὅτι τὰ Σοβίετ, πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἐπιτύχουν μέχρι τοῦ 1965 δύναμις 6.000.000 τόννων, ἔχουν ήδη προσῆ — πρέπει τῆς ιδίας των παραγωγῶν — καὶ εἰς εὐρέας παραγγελίας σκαφῶν παντὸς τύπου, ἀπὸ μεγάλων δεξαμενοπλοίων μέχρις ἀλιευτικῶν καὶ παγοθραυστικῶν, εἰς τὴν 'Ανατ. Γερμανίαν, Φιλλανδίαν, Πολωνίαν, Ολλανδίαν, Δανίαν, Δυτικήν Γερμανίαν, ἔτι δὲ καὶ εἰς τὴν 'Ισπανίαν.

ΤΟΥΡΚΙΑ

ΑΓΟΡΑΙ ΚΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΕΣ

Δύο γαλλικά δηζελοκίνητα κόστερες, 935 τόννων Ι.Μ., ἔκαστον καὶ ἡλικίας τριῶν ἐτῶν, ἡγοράσθησαν ὑπὸ Τούρκων ἀντί τιμῆς 120.000 λιρῶν ἔκαστον. Πρόκειται περὶ τῶν «Chantecloir» 494 τ. γκρός καὶ «Chantepierre» 499 τ. γκρός, ἀτίνα ἐναυπηγήθησαν τὸ 1958 εἰς τὴν Τεργέστην. 'Έκαστον τούτων εἶναι ἐφωδιασμένων μὲ ὀκτακύλινδρον μηχανῆν 1.000 πτύπων καὶ ἀναπτύσσει ταχύτητα 11 μιλιών. Τὸ πρώτων ἔχει αὐτῶν παρελήφθη ἡδη εἰς Μπορντό καὶ μετωνομάσθη «Malazgirt».

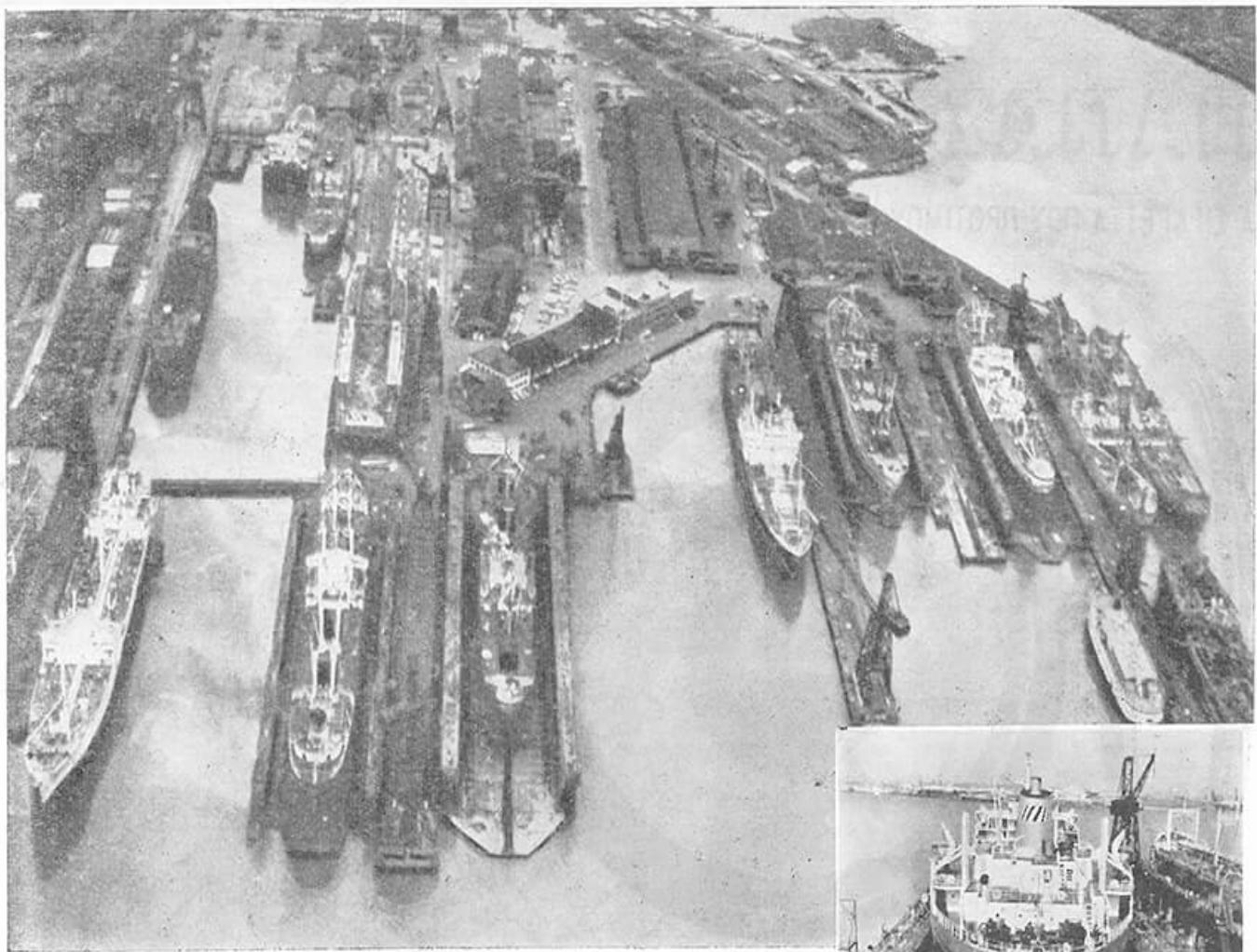
Ἐξ ἄλλου, ἀπὸ τὰ ισπανικὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι (τοῦ Σιμονόζεκι) καθειλκύσθη τὸ δηζελοκίνητον τουρκικὸν κάργοκο - λάινερ «Gazi Osman Pasa» 3.650 τ. γκρός ἡ 6.500 τόννων Ι.Μ.

ΑΤΛΑΣ

ΕΛΛ. ΕΤΑΙΡ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Μεγάλα Στόκ Τρανζίτο και Ελεύθερα ἀπ' όλα τα ειδη τροφοδοσιας.

ΤΗΛ. 40-435 • 40-628 ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΟΝΟΣ 40
ΤΕΛΕΞ: № 65 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



Τὰ ἐν δεξαμενῇ σκάφη εἶναι τὰ ἄπ «Σταύρος Κουμάνταρος», «Κωνσταντίνος» καὶ «Στάρ».



S.T. THETIS

Αδαράμιλλος ύπηρεσία Ναυπηγείου



Ο.Κ. ΕΜΜ. Α. ΧΟΝΔΡΟΥΓΗΣ

Διευθυντής τοῦ Ἑλληνικοῦ τρίματος,
δατίς κατά τὰ τελευταῖς δώδεκα ἡπή^{τη}
συνδέεται μὲ τὰ ναυπηγεῖα Μέρυλαντ
καὶ προσωπικός ἐποπτεύει τὰς
ἐργασίας τῶν Ἑλλήνων ἔργοιστῶν.

Εὐρύταται εύκολίαι, πλήρως πεπειραμένον τεχνικὸν προσωπικόν,
ἀπαράμιλλος ὑπηρεσία, ὅλα τίθενται εἰς τὴν διάθεσίν σας ὅταν θὰ ἔχετε^{τη}
τηλετημῆτε ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μέρυλαντ. Εἰς αὐτὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ταυ-
τόχρονος πλεύρισις καὶ ἔχυπηρέτησις τριάκοντα καὶ ἐνδεκάσικαν ώκεα-
νοπόρων. Τὰ πλήρη καὶ συγχρονισμένα ἐργοστάσιά μας, αἱ πέντε ἀπο-
βάθμιαι καὶ αἱ τέσσαρες πλωταὶ δεξαμεναί, μὲ ἀνυψωτικὴν ἴανότητα μέ-
γισι 18 γιλ. τόννων, σᾶς ἔχασφαλίζουν μίαν ἀπαράμιλλον ὑπηρεσίαν διὰ
τάχεις εἴδους ἐργασίαν.

Maryland Shipbuilding & Drydock Company

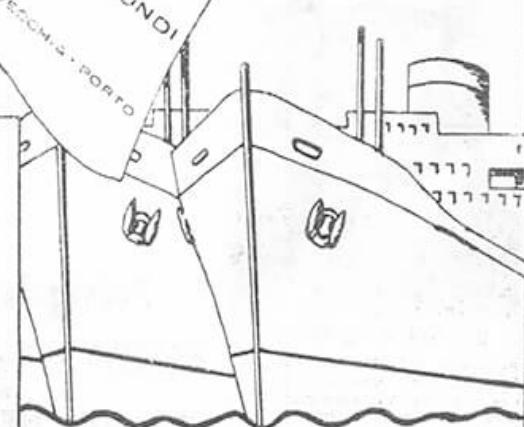
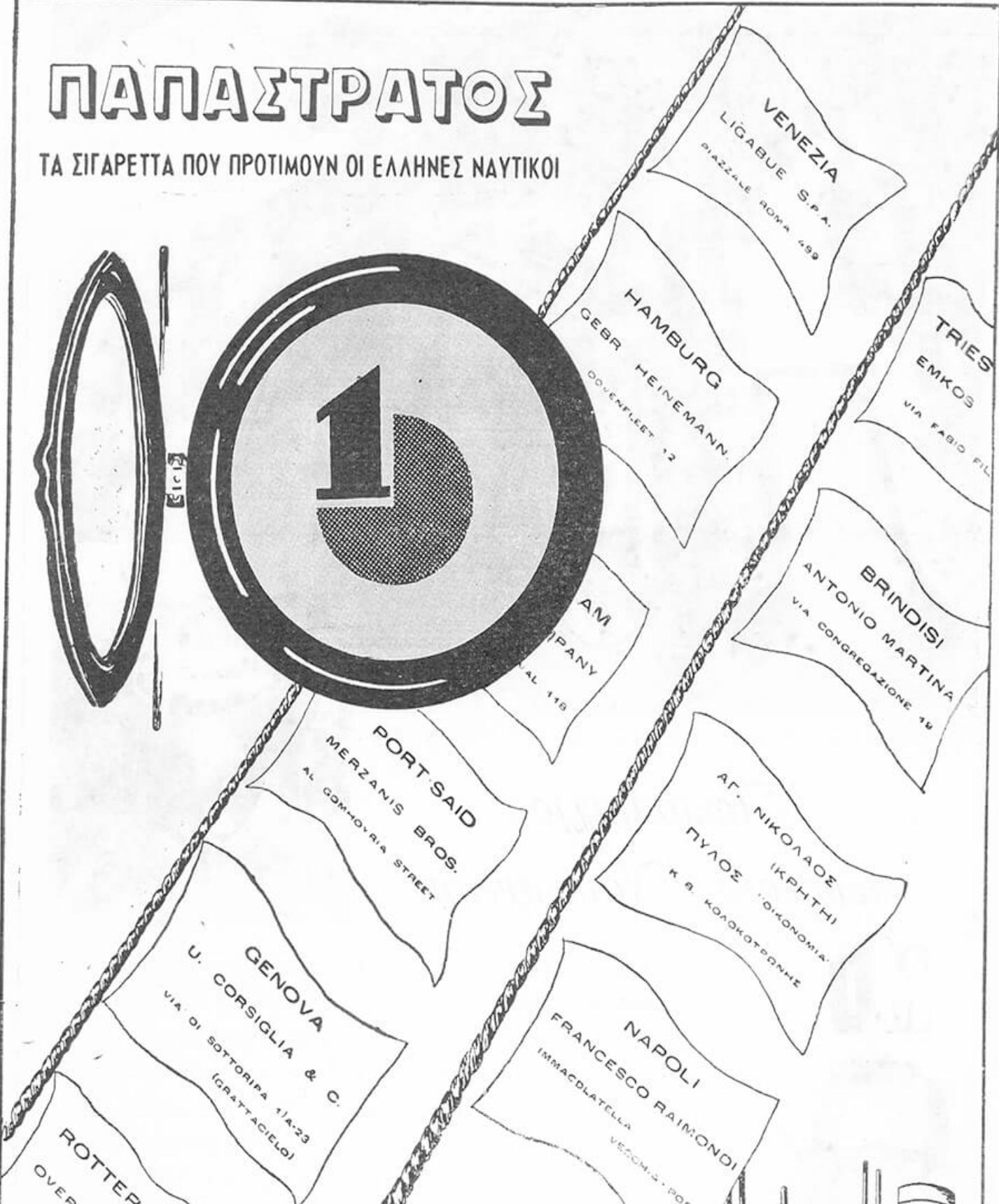
ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ & ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ: ΒΑΛΤΙΜΟΡΗ 3, ΜΕΡΥΛΑΝΤ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΕΣ: MARDOCKCO - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ELGIN 5-0500

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ 1 BROADWAY - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ DIGBY 4-0931

ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ

ΤΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΠΟΥ ΠΡΩΤΙΜΟΥΝ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ



ΔΙΑΦΗΜΙΖΟΥΝ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΠΝΑ
ΕΙΣ ΟΛΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ.. ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ
ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ..

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ",
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:
ΟΙ Κ.Κ. A. E. SHEPPARD & CO. LTD.
BEVIS MARKS HOUSE
BEVIS MARKS TELEPHONES: AVENUE 2671/2 LONDON E.C. 3

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔνων κεφαλαίων», τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1.— «Πειραιεὺς» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν «Νάσιοναλ Πρέστιζ») 9.972 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρον «Ηλίος» (τοῦ κ. Ιω. Θεοδωρακοπούλου).

2.— «Σ. Α. Σ. Ω.» φορτηγὸν (πρώην ἀμερικανικὸν, ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων) 7.251 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρον «Τσωρτσιλὸν» (ἀντιπρόσωπος ἐν Ἐλλάδι ὁ κ. Δ. Μπουκάκης).

3.— «Πέλαγος» φορτηγὸν ὅηζελοκίνητον (νεότευκτον) 10.680 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρον «Οὐερση Φράύτερ» (διαχειρίστις Οἴκου Δάμπαστης). Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος καθειλύσθη τὴν 29ην Ἀπριλίου ἀπὸ τὰ νορδιγικὰ ναυπηγεῖα, τοῦ Λέρβικ, παραληφθὲν πρὸ ἡμερῶν. ἔχει διαστάσεις μῆκος 523.9 ποδῶν, πλάτους 69.2 π. καὶ ὑψους 41 ποδῶν, διὰ δὲ τὴν πρόσωσιν του ἐφωδιάσθη μὲ ἔξακτονδρους μηχανᾶς δυνάμεως 8.000 ἵππων. Κατὰ τὰς δοκιμάς του ἀνέπτυξεν ἀνωτάτην ταχύτητα 16.4 κόμβων καὶ ὑπέρεσιακὴν τοιαύτην 14.9 κόμβων.

4.— «Ατρωτός» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν «Αδρίας») 13.675 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρον «Ρηπάμπικο» (ἀντιπρόσωπος ἐν Ἐλλάδι ἡ ἑταῖρα «Λέρος»).

ΑΙ ΚΑΘΕΛΥΣΕΙΣ

Τὴν 14ην Ἰουλίου καθειλύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ινοσίμα τὸ μπάλκ-κέρριερ «Ντέλφι καὶ Μίρακλ» 13.500 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρον «Σ. Η. Εντερπράϊς» (τοῦ Οἴκου I. K. Καρρᾶ). Σημαία Λιθερίας.

— Επίσης τὴν 7ην Ἰουλίου καὶ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπρεμερχάρφεν καθειλύσθη διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρας «Νέα Τύχη» (τῶν κ.κ. ὀδελφῶν Φοφαλίου) τὸ φορτηγὸν «Μαρία» 9.300 τ. γκρός ἡ 13.500 τόνων d.w., Σημαία Ἑλληνική.

— Καθειλύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ «Αμστερνταμ» τὴν 13ην Ἰουλίου διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρας «Σίππιγκ Ντεβελόπ-

ΤΙΜΗ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΑ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΝ



Ἐκλήθη νὰ παραστῇ ὁ κ. Μανώλης Κουλουκούντης τὴν 15ην Ἰουλίου εἰς τὴν ἑταῖρον Γενικὴν Ἐπιθεώρησιν τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτικῆς Ἀκαδημίας τοῦ Kings Point. Ὅπερεπτακόσιοι δόκιμοι, μὲ τὴν πασίγνωστον εἰς τὴν Ἀμερικὴν μουσικὴν παπάντων τῆς Σχολῆς παρήλασαν πρὸ αὐτοῦ καὶ τοῦ ναυάρχου Gordon McLintock, γενικοῦ ἐπιθεωρητοῦ τῆς Ἀκαδημίας. Εἰς τὴν εἰκόνα ὁ κ. Μανώλης Κουλουκούντης, παρὰ τὸν ναυάρχον καὶ τὸν διευθυντὴν τῆς Σχολῆς, χαιρετῶν τοὺς παρελαύνοντας δόκιμους.

μεντ» (ἐλεγχομένην παρὰ τοῦ I. K. Καρρᾶ) τὸ δεξαμενόπλοιον «Δήλιον Σπίριτ» (τρίτον κατὰ σειράν ύπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα. Τὸ δύο προηγούμενα ἐπωλήθησαν εἰς ἀλλοδαπούς). Εἶναι χωρητικότητος 16.349 τ. γκρός ἡ 24.700 τόνων d.w., καὶ ἐφαδιάσθη διὰ τὴν πρώσων του μὲ μηχανᾶς Στόρκ, δυνάμεως 9.400 ἵππων καὶ κατασκευῆς τῶν ναυτηγῶν. Ἐτερα δύο ἀδελφά δεξαμενόπλοια, ὑπ' ἀριθ. 486 καὶ 487, τελοῦν ύπὸ κατασκευῆς εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμὸν τῆς ίδιας ἑταῖρας. Ἐπὶ τοῦ σκάφους ὑψώθη ἡ Κυανόλευκος.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Εἰς τὰ καναδικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σαΐν Τζὼν ἐτέθη τὴν 13ην Ἰουλίου ἡ τρόπις τοῦ πρώτου ἐκ τῶν δύο «μπάλκ-κέρριερ» τῶν 25.000 τόνων d.w., ἀτίνα ἔχουν παραγγελθῆ παρὰ τοῦ κ. Φρίζου Παπαχριστίδη καὶ προορίζονται διὰ μεταφορᾶς στὸ θρηματελευτῶν τῶν Μεγάλων Λιμνῶν. Τὸ πρώτων τούτου σκάφος, ἀξίας 7.000.000 δολαρίων, εἶναι προναυλωμένον ἀπὸ τὴν «Κανέντιαν Τζένεραλ Ελέκτρικ».

— Ἀναφορικῶς μὲ τὴν δημοσιευθεῖσαν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας παραγγελίαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Βρέμης ἐνὸς δηζελοκίνητου φορτηγοῦ χωρητικότητος 13.000 τόνων d.w., προσθέτομεν συμπληρωματικῶς, διὰ τοῦ παραγγέλθη παρὰ τοῦ κ. Πολυδ. Λαζίμου καὶ τοῦ ἀνεψιοῦ του κ. Μάρκου Λαζίμου.

TANKER ΤΩΝ 80.000 ΤΟΝΝΩΝ

Εἰς τὰς τελευταῖς ἀνακοινωθεῖσας ναυλώσεις παρὰ τῆς ἑταῖρας «Σέλλα» μεγάλων δεξαμενοπλοίων, τῶν 80.000 τόνων d.w., ἀναφέρεται καὶ ἔνα νεότευκτον τοῦ Οἴκου τοῦ κ. Νιάρχου, μὲ ἀπωτέρευτη παραδόσιν. Δεδομένου, διὰ ὃ κ. Νιάρχος δὲν κατέχει εἰσέτι τάνκερ τῶν 80.000 τόνων, φαίνεται μᾶλλον πιθανόν διὰ τὸ θάνατον τοῦ κ. Λαζίμου.

ΤΟ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ "ARMONIA.."

Τὴν 26ην Ἰουλίου εἰς τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα τῆς Μεσογείου ἔλαβον χώρων αἱ ἐπιτυχεῖς δοκιμαὶ τοῦ δηζελοκίνητου φορτηγοῦ «Αρμονία». Τὸ σκάφος ἀνέπτυξε ἀνώτατην ταχύτητα 16½ μιλῶν καὶ τὴν ἐπομένην παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του κ.κ. ὀδελφούς Φαφαλίου, μεθ' ὃ ἀπέπλευσε διὰ τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον. Φέρει ἡλεκτροκίνητον ἔξοπλισμὸν διὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ φορτού καὶ καλύμματα κυτῶν τύπου Μάκ-Γκρέκορ. Αἱ πρωστήριοι μηχαναὶ του, τύπου Σούλτζερ, ἀσπιτύσσουν δύναμιν 5.400 ἵππων, ἐνῷ τρεῖς δηζελοκίνητοι ἡλεκτρογενήτριαι τῶν 225 κιλοβάττων τὰς εἰς ρεύμα ἡλεκτρικὸν ἀνάγκας. Αἱ διαστάσεις του ἔχουν μῆκος 141.13 μέτρων καὶ πλάτος 18.60 μ., μὲ βύθισμα 9.31 μέτρων καὶ χωρητικότητα 13.700 τόνων d.w.. Πρόκειται περὶ σκάφους ἀπὸ πάσης πλευρᾶς συγχρονισμένου, ἀποτελούντος πραγματικὸν ὑπόδειγμα τῆς γαλλικῆς ναυπηγικῆς. Ἰδιαίτερον χαρακτηριστικὸν τοῦ πλοίου: Εἰς τὰς πρύμνηθεν ὑπέρκατασκευάς του, διατίθενται τὰ ἀνετα διαμερίσματα τοῦ πληρώματος, μὲ πρόβλεψιν ἰδιαιτέρου θαλαμίσκου κατ' ἄνδρα.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ δύο ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγὰ τοῦ Οἴκου Δρακούλη «Μαρία Σοφία» 8.738 τ. γκρός καὶ «Καλλιόπη» 8.757 τ. γκρός, ἀμφότερα χωρητικότητος 12.500 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1957, εἰς Τάραντα, ἐφαδισμένα διὰ τὴν πρώσων των μὲ μηχανᾶς «Φίστα», ἡγοράσθησαν ἀπὸ τὴν γαλλικὴν ἑταῖριν «Σαρρέρ Ρεύνη» ἀντὶ τιμῆς 685.000 λιρῶν ἔκαστον, μὲ παρασθήν Αύγουστον καὶ Σεπτέμβριον εἰς Κόντινεντ.

— Τὸ «T. 2» «Γούστραντ Τσάλλερεντ» διπετετράπη εἰς μπάλκ-κέρριερ καὶ ἐπέμηκνθη, ἀποκτήσαντα χωρητικότητα 10.809 τ. γκρός ἡ 20.000 τόνων d.w., ναυπηγήσεως δὲ 1943, ἐπωλήθη εἰς ἑταῖρον τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀντὶ τιμῆς 2.000.000 δολαρίων, περιλαμβανομένης καὶ πιστώσεως. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ὑπώσαεν ἥδη τὴν ἀστερόεσσαν καὶ μετωνομάσθη «Globe Progress».

— Τὸ φορτηγὸν μας «Αρμονία» 2.795 τ. γκρός ἡ 4.230 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1931, ἐπωλήθη εἰς ἑταῖρον τῶν Βερμούδων ὥστων ἀντὶ τιμῆς 57.500 λιρῶν.

— Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν λίμπερτος «HeyWood Brown» 7.237 τ. γκρός ἡ 10.920 τόνων d.w., καὶ «Lewis Emery, Jr.» 7.283 τ. γκρός ἡ 10.902 τόνων d.w., ἀμφότερα ναυπηγήσεως 1943, μετεβιβάσθησαν ἀπὸ τὴν ἑταῖρον «Άλεξανδρος Σ. Όνάστης» εἰς τὴν ἑταῖρον «Εντμα» καὶ πρόκειται νὰ τεθοῦν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ινδικὸν φορτηγὸν «Jalakendra» 7.180 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν εἰς Μαντράς ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιβανῶν καὶ μετωνομάσθη «Ηράκλης».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Ζερδού μικρὸν φορτηγὸν «Σοφία

LA MARINARA ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ELVINO MERIGGIOLI

‘Ο μόνος οἶκος ειδικευμένος διὰ:

Τὴν βαθήν πλοιών, τὸ σφυροκοπάνισμα, τὸν καθαρισμὸν ὑδροδεξαμενῶν, λεβήτων καὶ καυσίμου, ἀπαλλαγὴν τῶν ὀρείων, στοιβασίαν βαγονίων καὶ ἀτμομηχανῶν, δοκιμάς κατασβέσεως πυρκαϊδῶν καὶ διοξειδίων τοῦ ἄνθρακος.

ΤΕΡΓΕΣΤΗ

VIA FRANCA No. 8 36.760 ΔΙΑ ΤΑΣ ΩΡΑΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΚΑΙ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 36.827, MET' ΑΥΤΑΣ.

Il 1.498 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1921, παραληφθέν πρὸ ἡμερῶν εἰς Πειραιά μετωνομάσθη «Κ απετάν Β αγ γέλης».

— 'Επίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ιταλικὸν φορτηγὸν «Giovanni Amendola» 7.171 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, παραληφθέν εἰς Σπέτζιαν μετωνομάσθη «Ἀλ χέλι» καὶ ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιβανοῦ. Πλοϊοκτήτρια ἡ ἑταῖρος «Ἄγιος Ἀντώνιος».

— Τὸ ἀγορασθέντα ἀπὸ τὸν κ. Βερνίκιον μικρὸν φορτηγὸν «El Hak» 1.022 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1929 και ρυμουλκὸν «Hasan» 592 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1941, παρελθόθεν εἰς τὸ «Ἄδεν», ὅπου και ὑψωσαν τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν. Τὸ φορτηγὸν μετωνομάσθη «Βόσ προροφέ» και τὸ ρυμουλκὸν «Βερνίκιον Μαρίνα».

— Εἰς λιμένα τῆς Βορείου Γαλλίας παρελήφθη πρὸ ἡμερῶν τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν Οἶκον Πατέρα γαλλικὸν φορτηγὸν «Capitaine G. Macolay» 7.070 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1944 και μετωνομάσθη «Μαρίνα - Πέτρος».

— Τὸ παραληφθέν εἰς Πειραιά φορτηγὸν «Μαρίνα ντὲ Λούρντες» 7.219 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιβανοῦ.

— 'Επίσης τὸ φορτηγὸν «Νίκος» (εχ «Γιάννιξ») 2.852 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, μεταβιβασθὲν εἰς τὴν ἑταῖρον «Νίκος», ὑπέστηλε τὴν Κυανόλευκον και ὑψωσε τὴν λιβανικὴν.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων γαλλικὸν φορτηγὸν «Trini» 7.303 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, παραληφθέν εἰς λιμένα τῆς Βορείου Γαλλίας μετωνομάσθη «Ἀρμονία» και ὑψωσε τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ δεξαμενόπλοιον «Νόννα Μάρρω» 6.857 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1928, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλοὺς διαιλυτὰς ἀντὶ τιμῆς 66.000 λιρῶν, μὲν παράδοσιν εἰς Ἰταλίαν.

— 'Επίσης τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον μας «Σ ο υ-ἴ τι γουώ τε ρ» 10.443 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλοὺς διαιλυτὰς, ἀντὶ μῆι γινωσκεῖσης τιμῆς. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶναι παρωπλισμένον εἰς Βατιμόριον ἀπὸ 9ης Ἰουλίου 1960.

ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩΝ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Ἰουλίου, ὑπεργάφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τὸν πληρωμάτων τῶν κάτωθι ποιῶν ὑπὸ ἔνας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Μπρίζ, λιβεριανόν, τὸν γκρός 5.217, ἀπὸ 1 Ἰουλίου 1961, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Σ. Λιβανὸς «Ἐλλάς» Α.Ε., «Κλειρη», ὑπὸ σημαίαν Λιβανοῦ, τὸν γκρός 5.411, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Τσαθλίρης — Ἐλλάς, ἀπὸ 2 Ἰουλίου 1961, «Μιχάλης Κ.», ὑπὸ σημαίαν Λιβανοῦ, τὸν γκρός 4.886, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ. Δ. Μαθαίου, ἀπὸ 10 Ἰουλίου 1961, «Πλόδερ», λιβεριανόν, τὸν γκρός 7.067, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ. Αδελφῶν Γουλανδρῆ, ἀπὸ 22 Ἰουνίου 1961, «Ἀρμονία», ὑπὸ σημαίαν Λιβανοῦ, τὸν γκρός 3.899, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Σκουφάλου, ἀπὸ 13 Ἰουλίου 1961, «Μαρία ντὲ Λούρντες», λιβεριανόν, τὸν γκρός 7.219, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ιω. Κνόρικ; ἀπὸ 6 Ἰουλίου 1961, «Οσεαν Μάρινερ», λιβεριανόν, τὸν γκρός 7.176, ἀπὸ 6 Ἰουλίου 1961 καὶ

«Οσεαν Λήντερ», λιβεριανόν, τὸν γκρός 8.615, ἀπὸ 24 Ἰουλίου 1961, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Θ. Ἀντινογλου.

Ἐξ ἀλλοῦ, κατὰ τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσαφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοῖα: «Γουόρλητ Τρέιντ», παναμαϊκόν, τὸν γκρός 10.448, «Άύρα», παναμαϊκόν, τὸν γκρός 7.177, «Μάουντ Οθρις», ὑπὸ σημαίαν Λιβανοῦ, 10.300 τὸν γκρός, «Σάντα Φέ», λιβεριανόν, τὸν γκρός 7.104, «Ἀντώνιος Β.», ὑπὸ σημαίαν Λιβανοῦ, τὸν γκρός 2.760 και «Πλούκουλετ», παναμαϊκόν, τὸν γκρός 7.104, ὡς πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς και «Ἀτλάντικ Κουΐν», λιβεριανόν, τὸν γκρός 24.812, «Νάσιοναλ Σέρβαντο», λιβεριανόν, τὸν γκρός 8.513, «Νάσιοναλ Φόρτσιου», λιβεριανόν, τὸν γκρός 8.393, «Νάσιοναλ Πάουερ», λιβεριανόν, τὸν γκρός 9.972, «Νάσιοναλ Γιούνιτο», λιβεριανόν, τὸν γκρός 8.500 και «Νάσιοναλ Φάιτερ», λιβεριανόν, τὸν γκρός 8.479, ὡς ὑψωσαντα τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν.

Κατόπιν τῶν ἐπελθουσῶν ὡς ἀνωτέρω μεταβολῶν, τὸ σύνολο τῶν ἡσαφαλισμένων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. πλοίων ὑπὸ ἔνας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων ἀνέρχεται εἰς 591, τὸν γκρός 5.854.395.

ΔΙΑ ΤΑ ΔΥΟ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ

Πληροφορούμεθα, ὅτι ἡ ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῆς μελέτης τῶν 18 πρωσφόρων διὰ τὴν ναυπηγησιν τῶν δύο ἐπιβατηγῶν - ὄχηματαγωγῶν προσέκρινε τρεῖς ἔξ αὐτῶν, τὰς τὼν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», τοῦ γερμανικοῦ Schlieker και τοῦ ιταλικοῦ τῆς Τεργεστῆς.

Εἰς τὴν Κυδέρνησιν ἐναπόκειται ἡ ἐπιλογὴ.

ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ "Τ.2"

Πληροφορούμεθα, ὅτι ἔνα τάνκερ «Τ.2», τοῦ κ. Στ. Νιάρχου πούσκεται νὰ ἐπιμηκυνθῇ εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα και νὰ μετατραπῇ εἰς «μπάλκ - κέρριερ» τὸν 23.000 τὸν γκρός d.w.

ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ..

Μεταξὺ δῆς και 20ῆς Ἰουλίου ἔξετελεσαν διαφόρους ἐπισκευὰς εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία», τοῦ Σκαραμαγκᾶ, τὰ κάτωθι σκάφη: «Γουόρλητ Τρήτη» (ἐλλ. δεξ.) 16.460 τὸν γκρός d.w. (μετασκευὴ εἰς «μπάλκ - κέρριερ»), «Καστέλλα» (λιθ. δεξ.) 32.946 τὸν γκρός (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Ολύμπικ Τόρτη» (λιθ. δεξ.) 28.385 τὸν γκρός (διάφοροι ἐπισκευαί), «Ολύμπικ Στάρ» (λιθ. δεξ.) 28.385 τὸν γκρός (διάφοροι ἐπισκευαί), «Γουόρλητ Γκραντάιρ» (λιθ. δεξ.) 39.298 τὸν γκρός (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Οδερσήγ Πάσινηρ» (ἀγγλ. δεξ.) 28.382 τὸν γκρός (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Οδερσήγ Πάσινηρ» (ἀγγλ. δεξ.) 24.800 τὸν γκρός (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Γουόρλητ Σιναέριτο» (λιθ. δεξ.) 32.750 τὸν γκρός (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Γουόρλητ Τζέστικα» (λιθ. δεξ.) 33.073 τὸν γκρός (διάφοροι ἐπισκευαί), «Γουόρλητ Γιούνιτο» (λιθ. δεξ.) 31.745 τὸν γκρός (ἐπησία ἐπιθεώρησις) μηχανημάτων, «Μυρσίνη» (ἐλλ. δεξ.) 14.794 τὸν γκρός (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Γουόρλητ Ινσπιρέσιον» (λιθ. δεξ.) 40.500 τὸν γκρός (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Γουόρλητ Ιντελιτζενς» (ἐλλ. δεξ.) 40.000 τὸν γκρός (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Γουόρλητ Γκρήτιγκ» (λιθ. δεξ.) 21.480 τὸν γκρός (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Λόντον Χάρμονυ» (ἀγγλ. δεξ.) 19.000 τὸν γκρός (διάφοροι ἐπισκευαί), «Ἀδρίας» (λιθ. δεξ.) 20.000 τὸν γκρός (δεξαμενής και ἔξαγωγὴ τελικοῦ ἄξονος), «Μαριέττα» (λιθ. δεξ.) 32.000



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Α/Ε

ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΠΟ 1 ΙΟΥΛΙΟΥ ΕΩΣ 31 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 196

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,"

ΔΙΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΛΕΜΕΣΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Τετάρτη: 11.00

2 και 30 Αύγουστου, 27 Σεπτεμβρίου, 25 Όκτωβρίου.

ΔΙΑ ΝΕΑΠΟΛΙΝ, ΓΕΝΟΒΑΝ, ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

Τετάρτη: 19.00

9 Αύγουστου, 6 Σεπτεμβρίου, 4 Όκτωβρίου.

ΔΙΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Πέμπτη: 11.00

20 Ίουλίου, 17 Αύγουστου, 14 Σεπτεμβρίου, 12 Όκτωβρίου.

ΔΙΑ BENETIAN μέσω ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πέμπτη: 14.00

27 Ίουλίου, 24 Αύγουστου, 21 Σεπτεμβρίου, 19 Όκτωβρίου.

Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,"

Τετάρτη: 11.00

26 Ίουλίου, 23 Αύγουστου, 20 Σεπτεμβρίου, 18 Όκτωβρίου

Πέμπτη: 11.00

2 και 30 Αύγουστου, 27 Σεπτεμβρίου, 25 Όκτωβρίου.

Πέμπτη: 11.00

10 Αύγουστου, 7 Σεπτεμβρίου, 5 Όκτωβρίου.

Πέμπτη: 14.00

17 Αύγουστου, 14 Σεπτεμβρίου, 12 Όκτωβρίου.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Οι ἐπιβάται μας ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ συνδυάσουν τὸ ταξίδι των μὲ τὰ διεθνῆ δρομολόγια τῶν πολυτελῶν ἀεροσκαφῶν τῆς ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ — ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ : «ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ»

'Ακτή Μιαούλη 27, Πειραιεύς, Τηλέφωνα 474.492-477.469 ώς
και εἰς ἄπαντα τὰ γραφεῖα Ταξειδίων και Τουρισμοῦ

τόννων (έπισησία έπιθεώρησις), «Ρούαγιαλ Αρροου» (άγγλ. δεξ.) 31.165 τόννων (έπισησία έπιθεώρησις), «Εθζε» (ναρδ. δεξ.) 16.250 τόννων (έπισκευή εἰς Κυνόσουραν τῆς πρωστηρίου μηχανής).

Η ΔΕΥΤΕΡΑ ΕΙΣ ΣΥΡΟΝ ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ

Παρουσία τοῦ ύπουργοῦ Έμπορικῆς Ναυτιλίας, τοῦ νομάρχου Κυκλαδῶν, τοῦ δημάρχου Ερμουπόλεως, τῶν τοπικῶν ἀρχῶν καὶ πολλῶν προσκεκλημένων καὶ μὲ άνάδοχον μίαν τρόφιμον τοῦ Ορφανοτροφείου

ων μεταφορᾶς χύδην φορτίων (bulk carriers) ἐκπίπτονται μὴ ὑπολογίζομεναι εἰς τὴν ὄλικήν χωρητικότητα καὶ δύσαι ἐκ τῶν ὑπὸ τὸ κατάστρωμα κατασμετρήσεως πλευρικῶν δεξαμενῶν ὑγροῦ ἔρματος προορίζονται ἀποκλειστικῶς πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον καὶ μὴ οὖσαι κατάλληλοι διὰ τὴν εἰς αὐτὰς τοποθετησίν φορτίου, ύλικῶν, ἢ καυσίμου ὅλης.

Η ἐκπίπτομένη οὐσία χωρητικότης τῶν ἀνωτέρω πλευρικῶν δεξαμενῶν, δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 20% τῆς ὄλικής χωρητικότητος τοῦ πλοίου.

ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΝ

Τὸ ύπουργείον Ναυτιλίας, δι' ἐγγράφου του πρὸς τὴν "Ενωσιν Ελλήνων Εφοπλιστῶν, τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλιακὴν Επιτροπὴν Συνεργασίας Λοιδίνου καὶ τὴν "Ενωσιν Εφοπλιστῶν Ν. Υόρκης ἀναφέρεται εἰς τὸ θέμα τῶν ισχυόντων περιορισμῶν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ινδονησίας, δόσον ἀφορᾶ τὴν ναυσιπλοῖσαν καὶ τὴν προσέγγισιν πλοίων εἰς αὐτούς.

Εἰς τὸ ἔγγραφον τονίζεται, διτὶ ἔξ αφορμῆς κατακρατήσεως ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς ίνδονησιακὸν λιμένα ἐξητήθη ἀρμοδίως ἡ ἐνημέρωσις τοῦ ύπουργείου ἐπὶ τῶν ισχυόντων περιορισμῶν, ὥστε νὰ πληροφορηθοῦν λεπτομερῶς περὶ τούτων οἱ πλοιοκτῆται καὶ ν' ἀποφέγγωνται εἰς τὸ μέλλον περιστατικά εἰς βάρος τῶν ἐλληνικῶν πλοίων. Η κρατούσα εἰς τὴν ἐλάχιστη χώραν πολιτική κατάστασις δὲν ἐπέτρεψε μέχρι τούθε τὴν λήψιν ὑπευθύνων πληροφοριῶν ἀπὸ ίνδονησιακῆς πλευρᾶς.

Ἐν τούτοις, ἐκ τῶν συγκεντρωθεισῶν ἀνεπισήμων πληροφοριῶν προκύπτει, ὅτι ὁρισμέναι περιοχαὶ ἔχουν θεωρηθῆ ἀπηγορευμέναι καὶ διὰ τὴν προσέγγισιν εἰς αὐτάς, ἀπαιτεῖται προηγουμένων νὰ προσέγγισῃ εἰς τοὺς καθωρισθέντας δι' ἔλεγχον τῶν πλοίων λιμένας.

Ἐπίσης, δέον ὅπως ὑπάρχῃ πράκτωρ τοῦ πλοίου ἀπεισήμως διωρισμένος καὶ ἀνεγνωρισμένος παρὰ τῶν ἑκεῖ ἀρχῶν. Οἱ ίνδονησιακοὶ λιμένες εἰναι χωρισμένοι κατὰ κατηγορίας καὶ διὰ νὰ προσέγγισῃ εἰς αὐτοὺς πλοίον προερχόμενον ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, πρέπει προηγουμένων νὰ προσέγγισῃ εἰς τοὺς καθωρισθέντας δι' ἔλεγχον τῶν πλοίων λιμένας.

Τέλος, ἀναφέρεται, ὅτι αὐτοτέροτερα μέτρα λαμβάνονται διὰ τὰ πλοῖα, τὰ ὁποῖα προέρχονται ἐκ Σιγκαπούρης ἐκ τῆς δόποιας διενέγγειται εἰς εὐρείαν κλίμακα λαθρεμπόριον.

ΔΙΑ ΤΟΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΝ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

'Ανεκοινώθη ἀρμοδίως διτὶ, ὑπὸ τῆς 'Υπηρεσίας Κρατικῶν Προμηθείων παρεσχέθη ἡ ἔγκρισις διὰ τὴν ύπουργείον Ναυτιλίας διενέργειαν διαγωνισμοῦ προμηθείας τῶν ὄργανων ἐξοπλισμοῦ τοῦ ἡλεκτρολογικοῦ ἐργαστηρίου τῆς Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν 'Ασπροπύργου.

Τὴν προμήθειαν τῶν ναυτικῶν ὄργανων καὶ ἔργαλειομηχανῶν διὰ ἐνεργήσατε ἀπ' εὐθείας ἡ ὡς ἄνω ύπηρεσία Κρατικῶν Προμηθείων.

Σημειώτεον, διτὶ δόλοκληρον τὸ ἐκπατιδευτικὸν ύλικὸν ἀγοράζεται διὰ τῶν πιστώσεων τοῦ προγράμματος δημοσίων ἐπενδύσεων.

Τὸ ύπουργείον Ναυτιλίας καταβάλλει προσπαθείας διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν μέσω τῆς διοικήσεως τῆς Διεθνοῦς Συνεργασίας (I.C.A.) παραχώρησιν παντοίου ἐκπατιδευτικοῦ ύλικοῦ (ναυτικὰ δργανα, ἡλεκτρολογικὸν ύλικὸν κλπ.) διὰ τὰς Δημοσίας Σχολὰς Έμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν πλεονασμάτων. Ήδη, τὸ ύπουργείον Ναυτιλίας κατήρτισε πίνακας περιλαμβάνοντας τὰ ἀπαραίτητα ναυτικὰ δργανα,

Θηλέων Σύρου διὰ κλήρου ἐκλεγεῖσαν, καθειλκύσθη τὴν 23ην Ιουλίου ἀπὸ τὸ Νεώριον καὶ Μηχανουργείον Σύρου τοῦ Οίκου Ρεθύμνη, τὸ ἀκτοπλοϊκὸν τάνκερ «Ανω Σύρος». Πρόκειται περὶ τοῦ δευτέρου σκάφους, τοῦ ναυπηγηθέντος εἰς Σύρον (τὸ πρῶτον ἦταν τὸ ἀκτοπλοϊκὸν φορτηγὸν καὶ ήδη ψυγείον Νεώριου), χωρητικότητος 250 τόνων δ.ν., στιθρού, μὲ διαστάσεις μήκους 35.24 μέτρων καὶ πλάτους 6.20 μ., μὲ βύθισμα 2.30 μέτρων. Τὸ σκάφος ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ μηχανᾶς Μπουρμέστερ καὶ ἀναμένεται νὰ ἀναπτύξῃ ταχύτητα 11 μιλίων. Φέρει ὄκτω δεξαμενάς καὶ δύο ἀντλίας φορτίου. 'Ωριληση δι' δλίγον ὁ κ. Μ. Ρεθύμνης, δστις καὶ ὀνεκοίνωσεν, διτὶ εἰς τὴν κενωθεῖσαν ναυπηγικὴν κλίνην θὰ τεθῇ συντόμως ἡ τρόπις ἐνδὸς νέου τάνκερ, χωρητικότητος 900 τόνων περίπου. 'Ανεκοινώθη ἀκόμη, διτὶ θὰ ἀρχίσῃ ἐντὸς δλίγου λειτουργούσα εἰς τὴν Σύρον καὶ ἐπιχειρησίς διαλύσεως παλαιῶν πλοίων, εἰς τὴν δόποιαν θὰ ἀπασχοληθοῦν τριακόσιοι περίπου ἐργατοτεχνῖται. 'Επεικολούθησε δεξίωσις εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς ἑταίριας.

ΤΟ TONNAZ ΤΩΝ BULK CARRIERS

Εἰς τὴν ΈΦΕΜΕΡΙΔΑ τῆς Κυβερνήσεως ἀδημοσίευθη τὸ καταρτισθὲν ὑπὸ τοῦ ύπουργείου Ναυτιλίας Διάταγμα «περὶ ύπολογισμοῦ ἐνίων χώρων πρὸς προσδιορισμὸν τῆς ὑπὸ τὸ κατάστρωμα καταμετρήσεως χωρητικότητος κατηγοριῶν τινῶν φορτηγῶν πλοίων».

Διὰ τοῦ μόνου ἄρθρου τοῦ Διατάγματος δρίζεται, διτὶ κατὰ τὴν καταμέτρησιν τῆς χωρητικότητος τῶν εἰδικῆς κατασκευῆς φορτηγῶν πλοί-

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

1) Δ.Ε.Σ. «ΔΗΛΩΣ»: 'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ὥραν 9ην πρωινὴν μέχρι ΠΕΜΠΤΗΝ πρωΐ στὰ νησιά τοῦ Αιγαίου (Δῆλον, Μύκονον, Ρόδον, Ήράκλειον, Σαντορίνη).

ΠΕΜΠΤΗΝ 10 π.μ. Τήνον, Μύκονον, Ήκαρίαν, Σάμον, Καρλόθασι.

ΣΑΒΒΑΤΟΝ 9.30 π.μ. διὰ Τήνον, Μύκονον, Τήνον, Πειραιᾶ.

ΚΥΡΙΑΚΗΝ 8.30 π.μ. διὰ Τήνον, Μύκονον, Τήνον, Πειραιᾶ.

3) Δ.Π) «ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ»: ΤΡΙΤΗΝ 6.30 π.μ. Χανιά, Ρέθυμνον, Ήράκλειον.
ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 π.μ. Ήράκλειον, Ρέθυμνον, Χανιά.
ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 π.μ. Χίον, Μυτιλήνη, Λήμνον.

2) Δ.Π) «ΜΙΑΟΥΛΗΣ»: ΤΡΙΤΗΝ 1. π.μ. διὰ Κῶ, Ρόδον.

ΠΕΜΠΤΗΝ 12 μεσημέρι. διὰ Πάτρας, Κέρκυραν, Βρινήσιον, Αγκώνα.

4) Δ.Π) «ΚΑΝΑΡΗΣ»: ΔΕΥΤΕΡΑΝ 10 π.μ. Πάρον, Μύκονον, Τήνον.

ΤΡΙΤΗΝ 6 π.μ. διὰ Χίον, Μυτιλήνην.

ΠΕΜΠΤΗΝ 2 π.μ. Πάτμον, Αέρον, Κάλυμνον, Κῶ, Ρόδον.

ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2 π.μ. Σύρον, Τήνον, Μύκονον, Αγ. Κήρυκον, Καρλόθασι, Βαθύ.

Πληροφορία: 'Ακτὴ Ποσειδῶνος. Τηλ. 470.500, 475.033 καὶ εἰς ἀπαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

ΧΡΗΣΙΜΟΣ ΕΚΔΟΣΙΣ

Έχειαστο τό «Έγχειρίδιον τοῦ Πλοιάρχου», όπερ μετά πάσης έπιμελείας έξεπονθησε καὶ έξεδωκεν εἰς τόμον ὑπερεκατόν σελίδων ὁ πλοιαρχὸς τοῦ Ε.Ν. κ. Σταμάτιος Ι. Ποντικός. Ασχολεῖται μὲ τὴν ἐπειγήσιν καὶ τὴν παροχὴν καλῶν ὀδηγιῶν διὰ κάθε πρόβλημα — ἐκ τῶν συχνοτέρων — ποὺ παρουσιάζεται εἰς τὴν καθημερινὴν ζωὴν τῆς διοικήσεως τῶν ποντοπόρων πλοίων καὶ τῶν πολυπλόκων ὑποθέσεών των ἐν ὅρῳ, κυρίως. Ή ἀντιμετώπισίς των προϋποθέτει κατάρτισιν, γνῶσιν καὶ πείραν.

Καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ἀκριβῶς, τῆς ἀντιμετωπίσεως τῶν καθημερινῶν προβλημάτων πολύτιμον βοήθημα θὰ εἴναι διὰ τοὺς πλοιάρχους μας τὸ βιβλίον τοῦ συναδέλφου των. Ή γλώσσα του είναι εὐληπτος, προσφυγῆς δὲ καὶ ἡ κατάταξης τῆς ὥλης. Εἰς τὴν βιβλιοθήκην τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ τὴν ιδιαιτέρων τῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν μας, τὸ βιβλίον τοῦ κ. Ποντικοῦ είναι ἀπαραίτητον.

ΜΙΑ ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας εἴχομεν ἀναγράψει τὰς νέας διατάξεις φορτώσεως σιτηρῶν ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν, βάσει πληροφοριῶν τοῦ κ. Γρ. Καλογερᾶ, πλοιάρχου — ὡς ἀνεφέραμεν — τοῦ «Ἐλλενικοῦ Τόρτσα», τῆς «Ἐλληνικῆς». Επανορθώνομεν ἦδη: Ο κ. Γρ. Καλογερᾶς δὲν είναι πλοιάρχος τοῦ «Ἐλλενικοῦ Τόρτσα», ἀλλ' ἐπιβεβητης ἐπὶ τῶν φορτίων (cargo supervisor), τῆς ἔταιρας «Ἐλληνικῆς».

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ φορτηγὸν «Ἐντουκέιτορ» 7.240 τ. γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1944, μετωνομάσθη «Κ ανάρης».

— Ἐπίσης τὸ φορτηγόν μας «Κονίστρα» 7.194 τ. γκρὸς καὶ ναυπηγήσεως 1943, μετωνομάσθη «Ἐρέτρεια».

ἡλεκτρολογικῶν καὶ ραδιοτηλεγραφικῶν ὄλικῶν, ὡς καὶ ἐργαλειομηχανῶν πάσης φύσεως, τὰς ὁποίας ἀπέστειλεν εἰς τὴν ὡς ἄνω διοικήσιν πρὸς ρύθμισιν.

ΥΠΟΤΡΟΦΙΑΙ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΚΥΠΡΙΟΥΣ

Πρὸς τὸν Πρόεδρον τῆς Ἑλληνικῆς Κοινωνίκης Συνελεύσεως Κύπρου Δρα. Κ. Σπυριδάκην ἐγένετο δι' ἐπιστολῆς του ὁ κ. Χαρ. Τυπάλδος, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τοῦ πρώτου κατάπλου εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμμοχώστου τοῦ ὑπερωκεανοῦ του «Ἀθηνᾶ», τὴν ἀπόφασιν τῆς ἑταῖρας Τυπάλδου, ὅπως ἀναλάβῃ τὰς δαπάνας τῆς ὑποτροφίας δύο μαθητῶν Κυπρίων διὰ τὰς Σχολάς Ἀσπροπύργου, τοῦ ἐνὸς ναυτίλου καὶ τοῦ δευτέρου μηχανικοῦ.

Ο κ. Σπυριδάκης ἔσπευσε δι' ἐπιστολῆς του θερμῶς νὰ εὐχαριστήσῃ τὸν κ. Τυπάλδον διὰ τὴν ὁξιδόλογον προσφοράν, «ῆτις είναι τοσούτῳ πολιτικωτέρᾳ δύσι θά ἀποτελέσῃ ἀπαρχὴν στροφῆς τῶν νέων πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα».

ΝΕΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Α' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ.: Β. Ἀντωνίου, Ἀπ. Ἀποστολίδης, Σπ. Ἀποστολάτος, Ἰω. Βουρέας, Σπ. Βαζαΐδης, Κων. Βεζιρής, Ἀλ. Βινιζιάδης, Γ. Γλυνός, Ἀν. Γεωργανῆς, Δ. Δημητράκης, Ν. Δωρίζας, Μ. Δάσκος, Γερ. Δενδρινός, Β. Ἰακώβου, Ν. Κουλμάσης, Κ. Κόκκινος, Ἐμ. Καρακώστας, Γ. Κοντόπουλος, Π. Κώνστας, Θεόδ. Καπέλος, Στ. Κουτσούκος, Χρ. Κουρουνιώτης, Ἰω. Καρασταμάτης, Μ. Λειβαδάς, Χ. Λοβέρδος, Ἀρ. Λιδανός, Πλ. Μινακούλης, Ἀντ. Μαυρομάτης, Σπ. Μαρινάκης, Γ. Μαυρής, Ἀπ. Μαθιούδης, Ἡλ. Μέλης, Κ. Μπουγάδης, Σπ. Μαραγκός, Εύσ. Μαμάλετος, Γ. Παναγιατόπουλος, Β. Πίπητης, Ἐμ. Πασάς, Ν. Πετρίδης, Ν. Πολυμενάκος, Εύ. Πανταρώτας, Λ. Πολέμης, Μ. Παφίτης, Μ. Ρεύσσος, Ν. Ρούσσος, Π. Ρόστης, Κ. Σταυρόπουλος, Ν. Συρίγος, Ἡλ. Σπανός, Γ. Σαλιάρης, Κ. Τσιάρας, Ἀν. Τουμαζάτος, Γ. Τσίκνας, Μ. Φουντώτος, Ν. Φράγκος, Κ. Φούρναρης, Ἰω. Χανδρής, Δ. Διακάκης καὶ Γ. Λιδανός.

Ἐξ ὅλου, διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ πλοιάρχου Γ' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ.: Α. Ἀμέντας, Ν. Ἀσπιώτης, Ν. Ἀγγελῆς, Α. Ἀντωνάς, Σ. Αυγουστάτος, Γ. Ἀγάκης, Ε. Ἀναστασίου, Μ. Βάπτισμας, Ἰω. Βρεττάκης, Ε. Βαλασαμίδης, Κ. Βικέλης, Α. Βενιέρης, Γ. Βόντας, Μ. Βασιλάκης, Λ. Βουλγαρῆς, Α. Βασιλάκης, Γ. Γαβρίλης, Ζ. Γαβαλάς, Γ. Γεώμελης, Α. Γιαννίσης, Ἰω. Γιαννόπουλος, Γ. Δάσκος, Π. Δούκας, Γ. Δρακόπουλος, Λ. Δεπάστας, Γ. Εύσταθιος, Π. Ζωμανάκης, Κ. Ζαχάρης, Α. Ζαχαρούς, Ε. Ζουρούδης, Γ. Θεοδωράκος, Ε. Ἰωαννίδης, Κ. Καθβαδίας, Κ. Κατσαπάτης, Α. Κατσούνης, Β. Κατσούλης, Δ. Καλιάνης, Μ. Κευλόρης, Α. Κασαπάκης, Μ. Κόπελας, Ε. Καρατζάς, Γ. Καροσόπουλος, Π. Κάδουρας, Χ. Κατσούλης, Ε. Καράθολος, Ἰ. Κακλίας, Κ. Καραγιάνης, Ν. Κόγειλας, Θ. Κυριακούσης, Ἰω. Κωστής, Π. Καρανῆς, Π. Καραμήτας, Ν. Λιαστίκος, Δ. Λυμπτέρης, Γ. Λαϊμός, Ε. Λεοντῆς, Δ. Μιχόπουλος, Ε. Μαρούσας, Θ. Μίχαλος, Π. Μπίλος, Ἀ. Μαλαματένιος, Δ. Μανίός, Ν. Μπαμπλένης, Μ. Μανούσος, Δ. Μιτεγιόγλου, Δ. Μαρινάκης, Λ. Μάνεσης, Ἰω. Μαστρανώνης, Α. Μαλανδρῆς, Ε. Ματθαίου, Κ. Νικολάου, Ἰω. Νομικός, Χ. Νικολαΐδης, Δ. Νικητόπουλος, Κ. Όρφανόπουλος, Π. Παντελῆς, Π. Περδικομάτης, Ε. Ποντρός, Κ. Παπαδόπουλος, Ἰω. Παχής, Α. Παντζόπουλος, Χ. Πετσάκος, Ἰω. Παπαγιανόπουλος, Γ. Πογγόδης, Μ. Πειρουνάκης, Π. Παπαγεωργίου, Κ. Ραππάκης, Γ. Σουριαδάκης, Σ. Σακέλης ἢ Σακελλάρης, Ν. Σπυριδάκης, Β. Σπανός, Ἡλ. Σμύρος, Δ. Συγγρός, Γ. Σαλονίκης, Ἰω. Σπέρτος, Α. Σκιοδάς, Ν. Στεφανίδης, Κ. Σαρρής, Στ. Σπανός, Σ. Σπανέλης, Ν. Τσαρούχας, Α. Τόπακας, Ε. Τσίκνας, Σ. Τόγιας, Δ. Φισής, Α. Φωκᾶς, Κ. Χατζημιχαλάκης, Σ. Χαδιάρας, Μ. Ψαρέλης, Ε. Παπανικόλας ἢ Παπανικόλου, Χ. Πλασδούκος, Χ. Μελεγεράκης, Ε. Μαλεγιανάκης, Κ. Πατέρας, Ἰω. Θεοδώρου καὶ Ἰω. Στεφανίδης.

Διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ μηχανικοῦ ἐσωτερικῆς καύσεως Γ' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Ἰω. Ἀντωνίδης, Ἀντ. Ἀντωνίου, Γ. Ἀγάς, Β. Βατζώνης, Ν. Βαρχαλαμᾶς, Γ. Βουτσίνος, Ν. Γεωργούλης, Γ. Γεώργιας, Θεοφ. Γεωργάκης, Κ. Ζαρόκωστας, Βασ. Ζαμπετάκης, Παν. Κουλούρης, Ἡλ. Κομποράκης, Δ. Κόλτσιδοπουλος, Μ. Κονταξίδης, Δ. Καλαμάκης, Μ. Κυπριώτης, Ν. Κωνσταντίνου, Μ. Κατσούνης, Γ. Κασιμάτης, Δ. Καρνέσης, Β. Καρπούζης, Π. Καλαβάνος, Ἀν. Λαδᾶς, Δημ. Λουκίσσας, Ἐμ. Μάτκας, Δ. Μαντζώρος, Μ. Μαρκαντώνης, Δ. Μαυρώνας, Μ. Συδάκης, Δ. Σάντος, Π. Σουρράρης, Γρ. Σοφράς, Π. Τσάρνας, Ἰω. Τσαπής, Μ. Τσιγκούης, Γ. Ταμπούρης καὶ Ἰω. Χαραλαμπίδης.

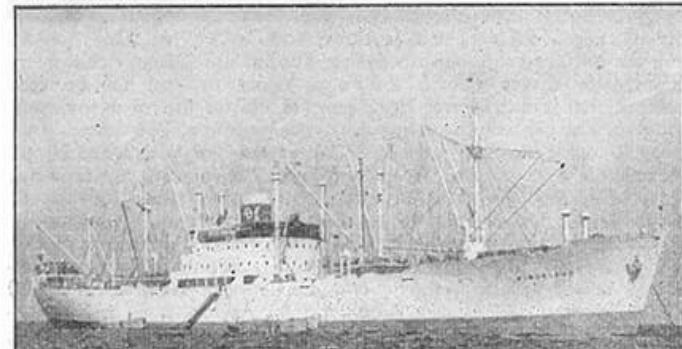
ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς ιουλίου ἔχοργηθησαν πάρ τοῦ Ναυτικοῦ Απομακρικοῦ Ταμείου συντάξεις εἰς τὸν κάτων ναυτικοῦ ἀποχρώσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενεῖας αὐτῶν.

Εἰς ὄρφανον οὐδὲ πλαισίοντα ιάσσονα Φίλ., Χριστοδούλου, μὲ ὑπηρεσίαν 3 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 18 ἡμέρων, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 500 μηνιαῖς.

Εἰς μηχανικοῦς Νικόλ. Βασ. Γιαννακόπουλον, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 17 ἡμέρων δρχ. 1.586 μηνιαῖς καὶ Νικόλ. Θεοφ. Μαντών., μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 1 μηνός καὶ 21 ἡμέρων δρχ. 1.689 μηνιαῖς.

Εἰς κατόπιν πληρωματα: Νικ. Λοζ. Σπετσιώτην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν καὶ 26 ἡμέρων δρχ. 609 μηνιαῖς, Ἰωάν. Ἀθ. Κομπογεωργαν., μεμνωμένον ἐργάτην θαλάσσης, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 16 ἡμέρων δρχ. 500 μηνιαῖς, Γεώργ. Εὐ. Παπαδάκην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν καὶ 2 ἡμέρων δρχ. 500 μηνιαῖς, Ἀπόσ. Δημ. Μενεγάκην, μεγάρειον, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν καὶ 11 μηνῶν δρχ. 1.408 μηνιαῖς, Διον. Γ. Τριαντοφύλλου, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 12 ἡμέρων δρχ. 845 μηνιαῖς, Ἀθηνᾶν, χήραν Παν. Μαραγκού, ὄρχιζερμαστού, μὲ ὑπηρεσίαν 12 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 13 ἡμέρων, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 765 μηνιαῖς, Σπυρ. Αθ. Μεσημῆνην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 12 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 13 ἡμέρων, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 798 μηνιαῖς, Διον. Ἰακ. Ἀνδρόνικον, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 19 ἡμέρων δρχ. 658 μηνιαῖς, Μαρίαν., χήραν Νικ. Λογοδόδ., ναυτόπατος, μὲ ὑπηρεσίαν 4 μηνῶν καὶ 18 ἡμέρων, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 500 μηνιαῖς, Μιχαήλ Γ. Μαγιατήν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν καὶ 2 μηνῶν δρχ. 912 μηνιαῖς, Νικολ. Ἐμρ. Φλάμου, ἀρχιβέρεμαστού, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 17 ἡμέρων δρχ. 1.785 μηνιαῖς, Αργύρ. Χρ. Λευσόνην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν, 10 μηνῶν καὶ 29 ἡμέρων δρχ. 1.085 μηνιαῖς καὶ Ζωρζίν Μαθθ. Βαρθαρήγον, ναύκληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 34 ἔτῶν καὶ 9 ἡμέρων δρχ. 2.930 μηνιαῖς.



SOL
*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL,"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST
SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

ΥΠΟ ΤΗΣ Α. Μ. ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΩΣ Η ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΩΝ ΒΡΑΒΕΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΝΕΟΥΣ ΔΟΚΙΜΟΥΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ

ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΕΠΙΣΗΜΟΥ ΤΕΛΕΤΗΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ ΑΣΠΡΟΠΟΥΡΓΟΥ

Με ιδιαιτέρων έπισημότητα, το έσπερας της 30ης Ιουλίου, έλαβε χώραν είς τάς Σχολάς τού Ασπροπούργου πά τελετή της άπονομῆς ύπο τού Βασιλέως των διπλώματων και τών βραβείων εις τούς 89 άποφοιτούσαν τας δοκίμους πλοιάρχους τών τριών Δημοσίων Σχολών Πλοιάρχων. Υδρας, Ασπροπούργου και Κύμης.

Είς την τελετήν, ή όποιας πήροις μὲ έπιθεώρησιν ύπο τού Βασιλέως, ουσιωδεύομενον ύπο τού Διαδόχου, τών παρατεταγμένων νέων δοκίμων, παρέστησαν ώαστα, ό ύπουργός της Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανδριανόπουλος, ο Αρχιεπίσκοπος Αθηνών, ο Θεόκλητος, ο ναύαρχος Γεν. Διευθυντής του Ήπουργείου Ναυτιλίας κ. Μ. Σακάρης, έκπρωσοι της πνευματικής του Βασιλικής Ναυτικού, πολλοί ἐκ τών ναυτικών ακόλουθων τῶν ἐν την Αθηναίαν Πρεσβείαν, ἐκπρόσωποι τῶν έφοπλοτῶν και τῶν ναυτικῶν, ὡς καὶ οἱ γονεῖς τῶν άποφοιτούσαντων.

Μετά τὴν έπιθεώρησιν ύπο τού Βασιλέως τῶν νέων δοκίμων οἱ όποιοι είχον παραταχθῆ εἰς έπιθετικούς σχηματισμούς εἰς τὸν μεταξὺ τῶν δύο κτιριακῶν ουγκροτήματων τῶν Σχολῶν Ασπροπούργου χώρων, ὁ διοικητής αὐτῶν πλοιάρχος κ. Α. Βαγενᾶς ἀνέγνωσε τὴν ακόλουθην ἡμέραν διατάγνυν:

«Νέοι δοκίμοι πλοιάρχοι,

Μετ' ὅλιγον θά ἔχετε τὴν ὑψίστην τιμὴν νὰ λάβετε ἀπὸ τὰς χεῖρας τῆς Α.Μ. τοῦ Βασιλέως, τὸ δίπλωμα τῆς εὐδοκίμου ἀποφοιτούσας σας καὶ νὰ κατατάγητε εἰς τὸ στελέχον τῆς Μεγάλης Ναυτιλίας μας, τῆς τρίτης, Εμπορικής ναυτιλίας τοῦ Κόσμου. Οπως ἀντιλαμβάνεσθε αἱ υποχρεώσεις σας θὰ είναι περισσότεραι τῶν δικαιωμάτων σας. Ὕποχρεώσεις πρὸς τὸν ἑαυτὸν σας, τὴν Σχολὴν σας, τὴν Ναυτιλίαν, υποχρεώσεις πρὸς τὴν Πατρίδα καὶ τὸν Βασιλέα.

Ἄλι Σχολὴ οἱ όποιαι πλοιάρχοι, σας διαπαιδαγώγησαν πήκικας, ἀναμένουν διὰ φαντασίας τὸν προέλευσιν σας.

Τὴν μεγάλην αὐτὴν στιγμὴν τὴν όποιαν λαμπρύνει η παρουσία τῆς Α.Μ. τοῦ Βασιλέως, τὴν στιγμὴν αὐτὴν καθ' ἓν ἐγκαταλείπεται ὁριστικῶς τὰ θρανία διὰ νὰ εισέλθετε εἰς τὸν ἄγνων τῆς ζωῆς, σας ἀπευθύνων τὸν θερμὸν χαιρετισμὸν τῆς Διοικήσεως τῶν Σχολῶν, τῶν καθηγητῶν σας καὶ τῶν διδάσκαλῶν σας.

Δράττομαι τὴν εὐκαιρίας διὰ νὰ σᾶς ἀπευθύνω μίαν τελευταίαν ουμασθύλην. Δώσατε εἰς τὸ ωρίον ἔργων σας, δὴν τὴν ψυχὴν σας, δώσατε ὃν ἀπαιτεῖται, τὴν ζωὴν σας, συνεχίζοντες τὴν ωραίαν παράδοσιν τοῦ Ἑλλήνος ναυτοῦ, παραλλήλως δὲ μείνατε σεμνοί καὶ ἀγνοί, μείνατε καθαροί καὶ διάφανοι, σὰν τὴν ἀπέραντη γαλάζια θάλασσα μας. Αἱ Σχολὴ τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, θὰ σᾶς ἐνθυμίωνται πάντοτε μὲ συνίκνιον καὶ θά σᾶς παρακολουθοῦν εἰς τὸ ώραίον ἔργον σας. Ζήτω ὁ δικαιότητα!

Ἀκολούθως ὁ ύπουργὸς τῆς Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανδριανόπουλος προσφωνῶν τὸν Βασιλέα, ἀνέπτυξε τὸ ιστορικὸν τῆς διελίξεως τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἔξεσθε τὰς προσπαθείες τοῦ πόσον καὶ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοθυλίας διὰ τὴν ἀνέγερσιν καὶ τὴν λειτουργίαν τοῦ ουγκροτήματος τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν τοῦ Ασπροπούργου, ἔξπρετ τῶν χορηγιμάτων καὶ τὴν ἀπόδοσιν αὐτῶν, ὡς καὶ τῶν Σχολῶν Πλοιάρχων. Υδρας καὶ Κύμης, ἀνεκοίνωσε τὴν προσεκτή λειτουργίαν τῆς νέας Σχολῆς Εμπορικού Ναυτικοῦ τῆς Σύρου καὶ ἱκατέλησεν:

«Εἰς τὰς Δημοσίας Σχολὰς τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ δὲν ἔπιδικομεν ἀποκλειστικῶς τὴν ἐπαγγελματικὴν τεχνικὴν κατάρτισιν. Καλλιεργοῦμεν συγχρόνως τὸ πήδον καὶ τὰς ναυτικὰς παραδόσεις, διότι δὲν ἀπομνύμενος ὅτι ὁ Ελλήν πλοιάρχος, δὲν είναι μόνον ὁ κυβερνήτης τοῦ σκάφους, ὅλλα είναι καὶ ὁ ἐκπρόσωπος τῆς ἐνδόσου χωρας μας εἰς τὴν θάλασσαν. Δι' αὐτὸν, εἰς τοὺς νεαρούς μαθητὰς τῶν Σχολῶν, διδάσκεται η ἀτομικὴ καὶ κοινωνικὴ ἀγωγὴ, σφυροπλατεῖται τὸ έθνικὸν φρόνημα, διαμορφοῦται ὁ χαρακτὴρ καὶ ἐπιβάλλεται ἡ αὐτοτράπεζης.

Εἰδικὸν Συμβούλιον ἐκπαιδεύουσι, μὲ ἐκπροσώπους ἐκ τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, διευθύνει ἐπαξιως καὶ μὲ στοργὴν, τὰς Σχολὰς τούς πόσον ή συντήρουσι καλύπτεται ἐκ πιστῶσεων τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ καὶ ἀπὸ εἰδικᾶς εἰσιφόρας τῶν Ἑλληνικῶν ἐφοπλιστῶν. Τοιαύτη δὲ ποοσπαθεία τοῦ Συμβουλίου τῆς Ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, ώστε δχι μόνον νὰ προτείνει τὰς βραβεύσεις τῶν μαθητῶν, ἀλλὰ νὰ συμβάλῃ οὐσιωδῶς καὶ εἰς τὴν ἑξεύρεσιν τῶν χρηματικῶν βραβείων. Οὕτω, διὰ τὰς βραβεύσεις τῶν μαθητῶν προσέφερον εὐγενῶς αἱ Ἐνώπιοι τῶν Ἑλληνῶν Ἐφοπλιστῶν, τῶν Ἑλληνῶν Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν, ὁ Ελληνικὸς Νησογύμνων καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομακίκον Ταμείον. Συνάμα δὲ καὶ ο. κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδης καὶ Δημήτριος Κωτάκης.

Πρὸς ἀπαντάς τοὺς τούς ἐνισχυτὰς τῶν προσπαθειῶν τοῦ ύπουργείου μας καὶ πρὸς τοὺς διοικούντας τῶν ἐκπαίδευσιν τῶν Σχολῶν μας, ἀπευθύνων καὶ δημοσίᾳ τὰς θερμάς εὐχαριστίας μας.

Μεγαλεῖστατε.

Τὰς Δημοσίας Σχολὰς τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐπιτιμήσατε πρὸ διετίας καὶ δῆπον μὲ τὴν πρόθυμον παράστασιν. Υδρας καὶ τῆς Α.Υ. τοῦ Διαδόχου, λαμπρύνει διὰ μανίας τὸ φόραρόν τοῦ περὶ τὸ μεγαλεῖστας ἔργον, δηρετεῖται εἰς τὰς Σχολὰς ταῦτας.

Ἐνώπιον ξυντάντοις οἱ ἀπόφοιτοι τῶν Δημοσίων Σχολῶν Υδρας, Ασπροπούργου και Κύμης, διὰ νὰ τύχουν τῆς ἐπιβραβεύσεως τῶν καταβολεῖτόπος Σας, καὶ τοῦ πρώτου ιστοπλούσου Ολυμπιακού Διαδόχου Κωνσταντίνου, δῆτι θα φανούν ἀξιοί τῆς έθνικῆς αὐτῶν ἀποστολῆς καὶ δένθα λησμονήσουν ποτέ, δῆτι είναι τέκνα τῆς Μεγάλης καὶ ἐνδόξου Ναυτικῆς Ἐλλάδος».

Μετὰ τὴν προσφώνησιν τοῦ ύπουργού τῆς Έμπορικῆς Ναυτιλίας, ὁ Βασιλεὺς ἀπένειμεν κατὰ Σχολὴν τὴν βραβείαν εἰς τοὺς ἀριστεύσαντας καὶ τὰ διπλώματα εἰς τοὺς ἀποφοιτούσαντας δοκίμους πλοιάρχους. Οὗτοι τραβεῖσαν εἶναι τὰς διπλώματα τῶν Σχολῶν.

Ἐκ τῆς Σχολῆς Υδρας, οἱ Εύαγγελος Γιαννακόπουλος, Νικόλαος Σαρακηνός καὶ Λάζαρος Λαζαρίδης.

Ἐκ τῆς Σχολῆς Ασπροπούργου, οἱ Βασιλείος Ζαννῆς, Χρήστος Συρίγος, Βασιλείος Θεοδόρους καὶ Βασιλείος Κυνοταντόπουλος.

Ἐκ τῆς Σχολῆς Κύμης, οἱ Αθανάσιος Μπέης, Νικόλαος Κατσάφαρος καὶ Αναστάσιος Φουντας.

Τὰ ἀπονευπόθεντα βραβεῖα, ίσαν διὰ τοὺς δύο πρώτους ἐκ τῶν βασιλεύσων ἐξ ἔκσοτος Σχολῆς ἀνά εἷς ἐξάς Heath καὶ Kelvin καὶ διὰ τοὺς τρίτους ἀνά δύο θόσθιμοιν Maskat.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ Βασιλεὺς ἀπένειμεν τὰ διπλώματα εἰς τοὺς ἀποφοιτούσαντας καὶ τὰ τῶν τριῶν Σχολῶν, οἵτινες εἶναι οἱ ἔξτις:

Σχολὴ Υδρας: Ν. Σταύρουπουλος, Σ. Τοιλάδης, Π. Σκαρμέας, Ε. Μπρούσαλης, Π. Τοιανταβαλίδης, Α. Μπιοχινάτης, Φ. Καραγιάννης, Φ. Χαραλάμπους, Ε. Κουμάνταρος, Γ. Ξάντης, Χ. Γκατζιώνης, Γ. Γκριτζάλας, Θ. Μασσέλος, Γ. Καβαλλιέρος, Π. Κάσσας, Α. Ματτίος, Ν. Σιδηρόπουλος, Β. Πλαστήρας, Ν. Δεσποτίδης, Α. Περικλέους, Ι. Θεοδωράκης, Σ. Βαστιτσιάνος, Α. Σαρρής, Α. Μπούχλας, Π. Δρακουλάκος, Γ. Σεμερότσακης, Φ. Μιχελάκης, Γ. Αστέρης, Γ. Οικονόμου καὶ Π. Γρίβας.

Σχολὴ Ασπροπούργου: Φ. Βασιλείου, Α. Παπαδόπουλος, Δ. Ασπρα-

κούπουλος, Δ. Τσακίρης, Μ. Γέμελος, Χ. Αντωνόπουλος, Σ. Τοιθρίνης, Ν. Κουμαριάνος, Χ. Φίρμανος, Γ. Σπινάρης, Ι. Μουζάκης, Α. Ρουύσος, Σ. Κολώνιας, Ι. Ελευθερίου, Ι. Ταττός, Α. Νικολάου, Χ. Σταθέρης, Φ. Παναγιώτουπουλος, Α. Κουνουπῆς, Ν. Καλπεζῆς, Γ. Πετρόπουλος, Ι. Βενιέλης, Γ. Δουκάκης, Π. Κούλης, Σ. Φραδέλος, Η. Κουμουνδύρος, Π. Λειβαδάρος, Ε. Κουδουλιάς, Α. Τζώρτζης, Γ. Μουσουράκης, Μ. Βαμβίδης, Α. Καταχανάκης καὶ Μ. Μπαρλάς.

Σχολὴ Κύμης: 'Ανορέδος, Λαγκουράνης, Λαζαρίκος, Φραγκούλης, Κανελλῆς, Καρδαράς, Αγγελάκος, Καλύθης, Μπεγέτης, Εύσταθιου, Μποτάκης, Νινίσης, Τζέμης, Τσοτσορός καὶ Λιανός.

Μετὰ τὴν άπονομήν τῶν βραβείων καὶ τῶν διπλωμάτων ύπὸ τοῦ Βασιλέως, ἐππικολούθησεν δεξιωσίς εἰς τὰς αἰθουσαὶς τῶν Σχολῶν.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ»: 'Απὸ Βαλτικὴν ἔμφορτον δι' Εγγὺς 'Ανατολὴν παρέμεινεν ἀκύρευτον, λόγῳ βλάβης μηχανῶν, εἰς πλάτος 37 B. καὶ μῆκος 30.59 A., παρασυρόμενον ἐλαφρῶς N.A. πρὸς τὴν ἀκτὴν τοῦ Αλγερίου, ἐπὶ τῆς ὁποίας ἀπέτηξε 5 μῆλα. Βραδύτερον ἐγνώσθη, στὶς 25 Ιουλίου εἰς τὸ Αλγέριον, ρυμουλκούμενον. ('Ιουλ. 25)

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.»: 'Απὸ Γαλάται προσήγγισεν εἰς Χίον μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς του. ('Ιουλ. 26)

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ»: 'Επειθεωρήθη τὴν 16ην Ιουλίου εἰς Ιαπωνίαν καὶ συνεστήθη ἡ ἀντικατάστασις ὁρισμένων νομέων καὶ ἐλασμάτων. ('Ιουλ. 14)

«ΑΡΜΟΝΙΑ» (Λιδάνου): 'Ἐμφορτον διὰ Γδυνίαν διὰ Ραγγούν, εἰδοποίησε διὰ τοῦ ἀσυρμάτου του, διτὶ λόγῳ ἀδυναμίας τροφοδοτήσεως τῶν λεβήτων ἀκινητεῖς εἰς πλάτος 8.34 B. καὶ μῆκος 68.30 A. "Ανεμος ἐλαφρός, Ατμός δὲν ὑπάρχει. Ναυαγοσωστικὸν σπεῦσαν ἐρρυμούλκησε τὸ σκάφος τὴν 19ην Ιουλίου εἰς τὸ Κολόμπο. Οὐδεμία ζημία εὑρέθη, πέραν τῆς τροφοδοτήσεως τῶν λεβήτων διὰ θαλασσίστου ὅρθος. Ή πρότασις ἑσωτερικῆς ἐπιθεωρήσεως τῶν λεβήτων δὲν ἔγενετο δεκτῇ καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 21ην διὰ τὸν προορισμόν του. ('Ιουλ. 15 — 21)

«ΑΧΑΙΟΣ»: 'Επεισκεύασεν εἰς Μοντεβίδεο ζημίας τῶν μηχανῶν του, διφειλομένας εἰς κακήν λίπανσιν καὶ εἰς ὑπερθέρμανσιν τῶν ηράραντων.

**HARBOR, COASTWISE
AND DEEP-SEA TOWAGE**

Moran - with the best tug fleet ever assembled - is the answer to quick, expert and economical service for docking, undocking and moving ships in New York Harbor. The company's powerful deep sea vessels undertake any type of towing assignment to any port around the globe.

AGENTS IN: England, Scotland, Norway, Denmark, Sweden, Finland, Belgium, Germany, Spain, Italy.

MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

17 BATTERY PLACE, NEW YORK, CABLE: "MORANTOW"

The Best in the Business

© Moran Towing & Transportation Co., Inc., 1959

Τὰ τελευταῖα ταῦτα ὑπέστησαν ἀναμετάλλωσιν. ('Ιουλ. 11 — 21)

«ΔΕΣΠΩ»: Ἀπὸ Σαδόνα διὰ Χάμπιτον ρόδος, κενόν, ἐπόδισε τὴν 22αν Ἰουλίου εἰς Σαὶν Μικαέλ, μὲ τοὺς αὐλοὺς τοῦ ψυγείου διαρρέοντας, λόγῳ κοπώσεως τῶν μετάλλων. Διὰ τὴν ἀντικατάστασιν δὲν ὑπάρχουν ἔφεδροι καὶ αὐλοὶ ἐπὶ τοῦ σκάφους. Πάντως, τὸ πλοῖον ἀνεχώρησεν αὐθήμερον διὰ τὸν προορισμὸν του. ('Ιουλ. 22)

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ»: Κατὰ τὴν φόρτωσίν του εἰς Ἐσπερίντο Σάντο ἐδέλανθη ἐλαφρώς μία πτέρυξ τῆς ἥλικος, χωρὶς ὅμως νὰ μειώνεται ἡ ικανότης τῆς. ('Ιουλ. 8)

«ΚΥΡΑ - ΚΑΤΙΓΚΩ»: Ἀπὸ Σάντα Κρουζ ὑπὲρ Σούρ διὰ Κίναν προσέκρουσε τὴν 20ην Ἰουλίου εἰς τὸν 62ον χιλιόμετρον τοῦ Σουέτ, ὑποστάντη ζημίαν τινὰ εἰς τὸ πηδάλιον του. Ἀνελκυσθέν μὲ τὴν βοήθειαν ρυμουλκοῦ καὶ ἐπισκευασθὲν διέπλευσε τὴν 22αν Ἰουλίου τὴν διώρυγα κατευθυνόμενον πρὸς τὸν προορισμὸν του. ('Ιουλ. 20 — 22)

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ»: Μετ' ἔκφρτωσιν εἰς Μπάχιαν Μπλάγκαν 880 τ. ἀδλαβοῦς φορτίου, ἔχηκριθώθη, διὰ τὸ διάρροην τοῦ Νο4 κύτου προηρχετο ἐξ βλάβης μιᾶς βαλδίδος. Διεξήκθησαν αἱ δέουσαι ἐπισκευαὶ καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Μοντεδίδεο. ('Ιουλ. 12 — 22)

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (λιθ. δεξ.): Δεξαμενισθὲν εἰς Βαλτιμόρην ἐπεσκεύασεν ώρισμένας ζημίας του ἐκ τῆς προσαράξεως του τῆς 5ης Ἰουλίου. ('Ιουλ. 26)

«ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ»: Ἀπὸ Μπαλμπόσ δι' Ἰαπωνίαν μὲ 9.564 τ. παλαιοσιδήρων προσήραξε τὴν 11ην Ἰουλίου εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ Μουρόπαν. Διεπιστώθησαν ὅπαι εἰς τὸ φόρτικ καὶ τὸ Νο1 διπόθμενον. Τὸ σκάφος ἀνειλκυθῆ τὴν 18ην. ('Ιουλ. 11 — 18)

«ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ»: Ἐπεσκεύασεν εἰς Γιοκοχάμαν ἀλλασματά του, βλαβέντα ἐκ προσκρύσεως ἐπὶ τοῦ κρηπιδώματος εἰς τὴν Γένοβαν καὶ ἐπὶ προσαράξεως εἰς τὸ Νόρφολκ. ('Ιουλ. 14)

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» (Λιθάνου): Κατευθυνόμενον ἐξ Βαλτικῆς εἰς Ἀμερικανὸν, προσήραξε τὴν 14ην Ἰουλίου εἰς Νιοῦ Βατεργουσαΐ, λόγῳ ἀνωμαλίας εἰς τὰς μηχανάς του. Ἀνελκυσθέν ἔρρυμουλκήθη εἰς Ρόπτερνταμ, ὅπθεν καὶ ἀπέπλευσε τὴν 17ην δι' Ἀμβέρσαν. ('Ιουλ. 14 — 17)

«ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ.» (Λιθάνου): Ἀπὸ Βηρυττὸν μὲ 2.500 τ. φωσφόρου διὰ Ρουμανίαν προσήραξε τὴν 13ην Ἰουλίου εἰς ἀμμώδη θέσην 700 μέτρα βορείως τοῦ φάρου τῆς Κά, ἔναντι τῶν τουρκικῶν ἀκτῶν. Ἡ ἀνέλκυσις ἐπετεύχθη τὴν 16ην μὲ τὴν βοήθειαν τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Πρωτεὺς» καὶ τὸ σκάφος συνέχισε τὴν 18ην τὸ ταξίδιόν του. ('Ιουλ. 14 — 18)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.»: Συνεκράσθη εἰς Μπρόνσμποττελ — Κούγκ μὲ τὸ γερμανικὸν «Σπέρμπερ», ὑποστάντη ἐλαφράν ζημίαν τῆς ἥλικος. Θά ἐδεξαμενίζετο εἰς Κίελον δι' ἐπισκευάς, μεθ' ὅ ότι ἀνεχώρει διὰ Γδύνιαν. ('Ιουλ. 26)

«ΝΥΜΦΗ»: Ἐπειθεωρήθη εἰς Κόρραμ Σάχρ, λόγῳ ἀνωμαλίας εἰς τὰς μηχανάς του. Πιοτοποιητικὸν ναυσιπλότας ἔχοργηθῆ. ('Ιουλ. 18)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ» (λιθ. δεξ.): Ἐπεσκεύασεν εἰς Μπρούκλουν ζημίας τινάς, τὰς ὅποιας ὑπέστη τὴν 10ην Ἰουνίου ἐκ προσκρύσεως ἐπὶ ὑποθρυχίου ἀντικειμένου, ἐνῷ ἐταξίδευεν ἀπό Μπακοκέρο εἰς Φιλαδέλφειαν. Ἡ ἔλιξ ἀντικατεστάθη. ('Ιουλ. 6)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ» (λιθ. δεξ.): Ἐμφορτόν, προσήραξε τὴν 17ην Ἰουλίου εἰς Φιλαδέλφειαν, ἀλλ' ἀνειλκυθῆ αὐθημέρον, χωρὶς ζημίας. ('Ιουλ. 17)

«ΟΥΑ·Ι·Τ ΣΗ» (λιθ. δεξ.): Ἐξώκειλον εἰς τὸν ἔξωτερικὸν λιμένα τῆς Σιγκαπούρης, ἐνῷ ἐταξίδευε κενὸν ἐξ Ἰαπωνίας διὰ Γκόα. Ἀνελκυσθέν ἄνευ ζημιῶν, μὲ τὴν βοήθειαν πολεμικοῦ σκάφους, ἀπέπλευσε τὴν 26ην. ('Ιουλ. 24 — 26)

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS SHIPPING AGENCY S. P. A.

Ὑποκαταστήματα καὶ πρακτορεῖα
καθ' ὅλην τὴν ΙΤΑΛΙΑΝ
Εἰδικευμένοι εἰς τὴν πρακτόρευσιν
τακτικῶν γραμμῶν
Ἐκπρόσωποι ύπερεκατὸν
ἐφοπλιστικῶν οἰκων

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

Καύσιμα εἰς ὅλους τοὺς Ιταλικοὺς λιμένας
Τίμαι συναγωνισμοῦ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"

TEL.: 67541 (FIVE LINES)

TELEX GE 046

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.» (λιθ.): Ἀπέπλευσε τὴν 18ην Ἰουλίου ἀπὸ Κρίστομπαλ διὰ Γκάρατον, ἀφοῦ ἀπευθύνησαν δῆλαι αἱ κατὰ τὸν πλοῖον ἀπαιτήσεις. ('Ιουλ. 18)

«ΠΡΑΞΙΤΕΛΗΣ» (λιθ.): Ἀπὸ Σαγκενάου δι' Ἰαπωνίαν μὲ φορτίον παλαιοσιδῆρων ἐκτύπησεν εἰς τὸν βυθὸν εἰς Μπρόκδιλλ Νάρρουσ (τὸ ποταμὸν Ἀγίου Λαυρεντίου) τὴν 15ην Ἰουλίου καὶ τὸ φόρτικ του κατεκλύσθη. Τὸ ἀτύχημα ὠφείλετο εἰς βλάβην τοῦ πηδαλίου. Τὸ σκάφος ὑπέστη ἐκτεταμένας ζημίας καὶ ἐδεξαμενίσθη τὴν 18ην εἰς Μόντρεαλ δι' ἐπιθεωρήσιν καὶ ἐπισκευὴν. ('Ιουλ. 15 — 18)

«ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙΙ»: Εἰς Κίελον μὲ ζημίας Μετ' ἔκφόρτωσιν τημάτος φορτίου ἐδεξαμενίσθη πρὸς ἐπιθεώρησιν τοῦ ἀξονος. Τὸ σκάφος εἶναι ἔγγισε τὸν βυθὸν. Ζημίας τινές ἐπεσκευάσθησαν, τὸ φορτίον του παρελήφθη ἀδλαβές καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 19ην Ἰουλίου διὰ τὸν προορισμὸν του. ('Ιουλ. 11 — 19)

«ΧΡΥΣΗ» (λιθ. δεξ.): «Ἐμφορτον, συνεκρούσθη τὴν 17ην Ἰουλίου εἰς Μαρακάτιμπο μὲ τὸ τάνκερ «Σέλλ Κιουρασάο», ὅπερ καὶ ὑπέστη ἐκτεταμένας ζημίας εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευράν. Ζημίας ὑπέστη καὶ τὸ «Χρυσή», ἀπολέσαν ἀμφοτέρας τὰς ἀγκύρας του. Κατέπλευσε, πάντως, εἰς Κιουρασάο, διοῦ καὶ θά ἐπεσκεύαζε μέχρι τῆς 24ης Ἰουλίου τὰς ζημίας του, προκειμένου νὰ πλεύσῃ εἴτα εἰς Τερερέτ. ('Ιουλ. 17 — 24)

ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΟΥΖΟ "SANS RIVAL"



LONDON
RACHOVIDES BROTHERS
69, Old Broad St.

AMSTERDAM
M. N. FIORENTINOS
Amsterdamseweg 386
Amstelveen

ROTTERDAM
ATLAS & ECONOMIC SHIPSTORES
6, Nieuwland

ANVERS
D. FIRIOS
20, Godefriduskaai

HELSINKI
HARDI FINELL
Kluuvik 3

NEW YORK
MAJOR LIQUOR DISTRIBUTORS
669, So. Third Avenue
MOUNT VERNON

MONTEVIDEO
GENERAL STORES S.A.
Colon 1561

GIBRALTAR
SACCOME & SPEED Ltd.

BENGHAZI
STANDARD COMMERCIAL Co. .
Sharia Omar Mukhtar

ALEXANDRIE
BIAZZOS FRERES
5, Place Ahmed Orabi

Μεγάλα στὸκ πρὸς ἀμεσον φόρτωσιν πλήρης καὶ ταχεῖα ἔξυπηρέτησις.

Γράφατε:

GREEK DISTILLERIES
P. CH. THOMOPOULOS & SON
3, NIKITA ST.
PIRAEUS - GREECE

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Δέν έκινηθή, βεβαίως, ή ναυλαγορά κατά τό β' 150θμέρον τοῦ 'Ιουλίου εἰς έπιπεδα εύρυτερα, ἐπέδειξεν, δῆμος, παρὰ τὴν ἐποχὴν σταθερότητα καὶ ναύλους βελτιωμένους πως, ὥστε νὰ δικαιολογήται ἡ πρόδηλης διὸ τὴν καλυτέραν αὔριον. 'Η ζήτησις τονᾶλ διετηρήθη ὅπωσδήποτε, χαλαρὰ μὲν πρὸς τοὺς τομεῖς τῆς 'Απω 'Ανατολῆς, ζωηροτέρα, δῆμος, ἀπὸ τὸν Βόρειον 'Ατλαντικὸν καὶ τὸν Καναδῶν, ὥστε καὶ ἀπὸ τὸ Πλεῖτ. Τὰ σιτηρά μετὰ μακράν σχετικὴν ἀπραξίαν, συνεκέντρωσαν τὸ περισσότερον ἐνδιαφέρον. Εἴς τινας περιπώσεις ναύλοι καλύτεροι τῶν πρὸ ἔδουμάδων ἐπληρώθησαν. Τὰ παλαιοσιδῆρα ἐπίστης ἀπετελέσαν τὸ μέτρον τῆς ἑκτιμήσεως τῆς ἀγορᾶς. Πρὸ εἰκοσαημέρου ἐπληρώθησαν 118.000 δολ. διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ, διὰ νὰ φθίσουν οἱ ναύλοι τῶν σταθερῶν βελτιωμένοι εἰς τὰς 130 χιλ. δολ. καὶ νὰ ζητοῦνται αἱ 135 χιλιάδες δι'. Αὔγουστον — Σεπτέμβριον καὶ ἀπὸ Κόλπον 137.500 (Σεπτ.). Διὰ τὴν Δυτ. 'Ιταλίαν ἡ βελτίωσις τῆς τάξεως τῶν 4.000 δολ. ἐσημειώθη (73.500). Καλὴ ἡ κίνησις τῶν σιτοφορτίων. 'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας τάνκερς ἐπληρώνοντο δολ. 7.65 — 8.50, μὲν συμπλήρωσιν 'Αγιον Λαυρέντιον. Καλοὶ ναύλοι ἀπὸ τὸ Τσωτσιλ. Τὰ 50/9 ἐπληρώθησαν κατ' εὐθείαν 'Ειδονμάσου. 'Επίσης τὰ 6.20 δολ. δι'. 'Αμβέρσαν. 'Απὸ τὸ Μπαί Κομώ διὰ τὴν 'Αγγλίαν ἀπὸ 46/— ἔως 51/6 ἀναλόγως λιμένων καὶ χρόνου φορτωσεως. Τὰ 51/3 ἀναφέρονται εἰς φόρτωσιν Νοεμβρίου. 'Απὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 4.25 καὶ τὴν Βόρ. Γαλλίαν δολ. 5.95. 'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ 47/3 διὰ Χούλ καὶ 52/— διὰ Κόρκ — Δουβλίνον.

'Απὸ τὸν Κόλπον μὲν καλυτέρους ναύλους τὰ τάνκερς συνεκέντρωσαν τὴν ἐργασίαν. Τὰ 4.20 δολ. ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 23 χιλ. τόν. διὰ τὸ Κόντινεντ. Τὰ 4.10 δι'. ὀκτὼ συνεχῇ ταξιδίσα καὶ τὰ 4.12 εἰς σκάφος 30 χιλ. τόν. διὰ τρία συνεχῇ καὶ τὰ 4.35 εἰς σκάφος 15.000 τόν. διὰ τρία συνεχῇ. Εἰς σύνηθες τράμπ 9.90 δολ. διὰ Κάντλα, ὀραβόσιτος διὰ Βενεζουέλαν δολ. 6 καὶ διὰ Βραζιλίαν δολ. 5.70. Διὰ τὴν Πορτογαλίαν, τέλος, προσερέστον εἰς σκάφος 10 — 13 χιλ. τόν. δολ. 6.50 — 6.75. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἔζητον δολ. 7.50.

Μικρὰ ἡ ἐργασία διὰ γαιάνθρακας. Ναύλοι χαμηλότεροι. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 8.85, διὰ τὴν Δυτ. 'Ιταλίαν 4.30 δολ. καὶ διὰ τὸ Ρίον δολ. 5.75.

Αἱ ζωχάρεις ἀπὸ τὴν Κούδαν εἰς τὰ 13.50 δολ. διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν, ἔνατον τῶν 12.25 προηγουμένων. Διὰ τὴν 'Αλεξανδρείαν — 'Αλεξανδρέσταν δολ. 9.60. Διὰ τὸ Καράστι δολ. 13.

'Απὸ τὸ Πλεῖτ καλυτέροι ναύλοι. Διὰ τὸ Κόντινεντ τὰ 76/3 ἐπληρώθησαν τοὺς 63 κυβικοὺς πόδας καὶ 77/6 τοὺς 65 κυβ. πόδας.

'Απὸ τὸν Βόρειον Εἰρηνικὸν καλὴ ἐργασία διὰ τὴν 'Ινδίαν. Τὰ 57/6 ἐπληρώνοντο διὰ Σεπτέμβριον. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν σιτοφορτία ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 5.50 — 5.75 δολ. Διὰ τὴν Μάλταν δολ. 8.50. 'Απὸ Βανκούμερον σκάφος 680.000 κ. π. δέματα κατ' ἀποκοπὴν 69.000 δολ. ἔνα λιμένα σιτηρᾶ.

Ξελεία καὶ γενικὰ διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 95 χιλιάδες εἰς λίμπερτο (12 ἡμέρας φορτεκόφωτας), διὰ τὴν 'Αγγλίαν δολ. 10.50 καὶ 85/9 καὶ διὰ τὴν Αὐστραλίαν (Σίδνευ ρέιντζ) δολ. 115.000 φίο ἔντ στόσουεντ. Παλαιοσιδῆρα διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν μὲ τὸν χαμηλὸν ναύλον τῶν 65.000 δολ. Γαιάνθρακες δολ. 5.50 καὶ ποτάσσα δολ. 6.50 διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν.

'Απὸ τὴν Νότ. Αύστραλιαν διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ κριθὴ δολ. 11.90. Διὰ Μπέιραν 80/— (σιτηρᾶ). Γαιάνθρακες διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 40/6 — 41/—. 'Απὸ Φιλιππίνας διὰ τὸ Κόντινεντ κόπρα 14¾ σέντς φίο ἔντ στόσουεντ. Μεταλλεύματα ἀπὸ Μαρμάγκος ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 47/9 καὶ 48/—, μὲ 800 τόν. φόρτωσιν, 1.500 ἐκφόρτωσιν καὶ 43/— μὲ 3.000 τόν. φόρτωσιν καὶ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν. 'Απὸ τὴν Βομβάνη διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 8.50.

Ζωχάρις ἀπὸ τὸ Φίζι διὰ τὴν 'Αγγλίαν 85/— καὶ ἀπὸ τὸ Ντώρμπουν 65/—. Οἱ αὐτὸς ναύλοι ἀπὸ τὸν 'Αγιον Μαυρίκιον. 'Απὸ τὸ Ντώρμπουν διὰ τὸ Μόντρεαλ 70/—.

Τὰ φωσφάτα τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς ἀπὸ Καζαμπλάνκαν καὶ Σάφφι εἰς τὰ 25/— διὰ Ριέμε, 42/6 διὰ Νότ. 'Αφρικὴν καὶ 19/6 διὰ Ρότ-

τερνταμ. 'Απὸ Σάφφι 21/— δι' 'Αμστερνταμ.

'Απὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν φορτίον ζωχάρεως ἀπὸ Κωνστάντζαν ἐκλείσθη εἰς τὰ 40/— διὰ Τζέδδαν καὶ 60/— διὰ τὸν Περσικὸν Κόλπον. Φορτίον σόδας καὶ χάλυβος διὰ Μπουένος 'Αύρες ἐκλείσθη κατ' ἀποκοπὴν δολ. 69.500.

"Ησυχος ἡ Μεσόγειος. Πυρῆται ἀπὸ Βασιλικὸ διὰ τὸ Ρόττερνταμ 25/— ἔναντι τῶν 26/— προηγουμένως. Λιπάσματα ἀπὸ Πόρτο Μάργκερα διὰ Μαδράς 61/— (λάινερ τέρμης). Χυτοσίδηρος ἀπὸ 'Αβίλες διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 8.65 βάσις.

Λιπάσματα ἀπὸ τὴν 'Αμερικὴν διὰ Χόγκ Κόρκ 72/— καὶ ζάχαρις εἰς λίμπερτο διὰ Μπαντάρ Σαπούρ 67/6. Λιπάσματα ἀπὸ Ροστόκ δι' 'Ινδίαν (ἀνατ. ἀκτὴν) 63/— καὶ ἀπατήτ ἀπὸ Μούρμανσκ διὰ Πολωνίαν 21/—.

Ξελεία πολωνικὴ δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν 'Αγγλίας 175/— (ἀπὸ Γδύνιαν διὰ Λονδίνον). Κώκ ἀπὸ Πολωνίαν δι' Αἴγυπτον 55/— καὶ διὰ Πλεῖτ γαιάνθρακες 41/9. Ζάχαρις δι' 'Ισκεντερούν 47/6 φίο ἔντ στόσουεντ ('Οκτώβριον).

Τὰ τάιμ — τσάρτερες μὲ καλὴν κίνησιν. Ναυλώσεις ἀμερικανικὰ δύο — τεσσάρων καὶ ἔξ — ἔννεα μηνῶν ἐπληρώθησαν εἰς τὰ 3 ἔως 3.30 δολ. διὰ μότορσπις μὲ ἐπαναπαράστισην 'Απω 'Ανατολῆς. Κυκλικά διὰ τὸ 32/— διὰ μέτρια σκάφη καὶ 23/6 διὰ μεγάλα. Κυκλικός εἰς μότορσπις 'Ινδίας — Πακιστάν — Μπούρμας — Κεϋλάνης μάρκα 14 καὶ ἔτερον σκάφος 22/— διὰ τὸ αὐτὸ ταξίδιον περιλαμβανομένου 'Αγ. Μαυρίκιου καὶ Νοτιο - 'Ανατολικῆς 'Αφρικῆς. 'Ενδιαφέρουσας διὰ ναύλωσις διὰ δύο ἔτη ἀπομολούσιον (ταχύτης 10½ μιλ. 25½ τὸ φίον διλ) 10.500 τόν. 17/3 παράδοσις 'Ιανουάριον 1962 εἰς Κόλπον.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Διαπιστοῦται σταθερώτερον τὸ ὑπέδαφος τῆς ναυλαγορᾶς, παρὰ τὴν μετρίαν ζητησιν χωρητικότητος. 'Η ἐλπὶς διὰ τὴν προσεχὴ βελτίωσιν ζωηρὰ διατηρεῖται, μέχρι τοῦ σημείου διότε οἱ ἐφοπλισταὶ συχνὰ νὰ μὴ δέχωνται τὸν προσφερόμενον ναύλον, βέβαιοι, διὰ αύριον θὰ είναι καλύτερος. 'Αξιοσημείωτον, διὰ περιορίζεται καὶ τὸ ἐν παροπλισμῷ τονάξ (450 χιλ. τόν. διλιγνώτερον ἔντος μηνὸς).

'Η τρέχουσα ἐργασία διεκυμάνθη ὡς κάτωθι:

Μικροτέρα διητησις ἀπὸ τὸν Περσικὸν διὰ τὴν 'Απω 'Ανατολῆς καὶ 'Ιαπωνίαν, λίαν δὲ πειραϊσμένη διὰ τὴν Εύρωπην. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν τὰ 69½% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 23.000 τόν., καὶ 4½ μονάδας κάτω δι'. ἔτερον ὑποναυλωμένον 33.500 τόν. Τὰ 70 καὶ 72½% ἐπίσης εἰς σκάφη 30 χιλ. τόνων.

'Απραξία καὶ εἰς τὸ ὑπεραστατικὰ ταξιδία. Τὰ 52½% τῆς Κλίμακος ἀνέφερον διὰ Σουηδίαν (ἀκάθαρτα) καὶ τὰ 40% καθαρά.

'Η Σὲλλα ἐξηκολούθησε τὰς χρονοναυλώσεις διὰ σκάφη 53.000 τόν. νεότευκτα, δηζελοκίνητα, 15½ μιλ., 60 τόν. φιούελ διλ, μὲ παραδόσεις 1963 καὶ 1964, μὲ ναύλον 15/3 τὰ πρώτα πέντε ἔτη, 15/9 τὰ δεύτερα πέντε, 16/3 τὰ τρίτα πέντε καὶ 16/9 τὰ τελευταῖς πέντε, Σκάφος 39. 250 τόν., 15½ μιλ. 90 τόν. καυσίμου, 11/6 τὰ τρίτα πρώτα ἔτη, 12/— τὰ δεύτερα τρίτα, 12/6 τὰ τρίτα τρίτα καὶ 13/— τὰ τελευταῖς τρίτα, παράδοσις 1963. Τέλος, διὰ σκάφους νεότευκτον δηζελοκίνητον 53 χιλ. τόν. μὲ ταχύτητα δύος 16½ μιλ. καὶ 64 τόν. φιούελ διλ ἐπληρώθη κατὰ μέσον δρονὸς δικαίωτερος ναύλος τῶν 16/6, κατὰ 6 πέν. περισσότερον ἔννοντι προηγουμένων ναυλώσεων δημοιοτύπων σκαφῶν. Τὰ 14/9 ἐπληρώθησαν διὰ σκάφος 35.700 τόν. νεότευκτον (ναύλωσις ἐπταετῆς).

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Ησυχος διετηρήθη καὶ κατὰ τὸ δεύτερον ἥμισυ τοῦ 'Ιουλίου ἡ πειραιϊκὴ ναυλαγορά μὲ ἀραιὰς διαταγὰς καὶ τιμὰς εἰς χωμηλὰ ἐπίπεδα. Τὴν κυριωτέραν ἐργασίαν ἐνεφάνισεν ἡ ρωσικὴ Μαύρη Θάλασσα. 'Επιληρώνοντο ἐκεῖθεν (γενικὰ εἰδη) δι'. 'Ινδονησίαν (σκάφη λίμπερτες) λιρας 30.000 φίο, Σεπτέμβριον — 'Οκτώβριον καὶ διὰ Δυτ. 'Αφρικῆς

Superior

Service

Superior

Tugs



Baltimore, Md.

Philadelphia, Pa.

Norfolk Va.

GENERAL AGENTS :

HARWIN Shipping Agency Ltd.
88, Fenchurch St., London E.C. 3.

CURTIS BAY TOWING COMPANY

Photo by Hans Marx

Cable - Radio "CURTISBACO,"

(σκάφος 8.000 τ.) λίρας 24.000 φίο, Αύγουστον. Ρωσικά σιτηρά (δχι έλαφρότερα τής κριθῆς) δι' Ανατ. Αγγλίαν 43/6 φόμπ, έαν Δυτικήν Αγγλίαν 44/6 φόμπ, διά φορτώσεις Αύγουστου μέχρις Οκτωβρίου. Από Πότι 5.000 — 6.000 τ. μεταλλευμάτων διά Νορδηγίαν 37/6 φίο, Αύγουστον. Δι' αράδοστον (3.000 — 5.000 τ.) από Βραΐλαν δι' Αγγλίαν 45/—, όψιον Κόντινεντ 40/—, φόμπ, μέ τά τέλη διελέυσεως Σουλινά εις βάρος τού πλοίου, Αύγουστον. Από Μπουργκάς 8.500 τ. νιτράτα αμμώνιας εις σάκους διά Νότιον Κίναν 72/6 φίο, φόρτωσις 1 — 15 Αύγουστου και από Κωνσταντζάνο (πισινής) διά Περσικὸν Κόλπον 45/— φίο, Αύγουστον και Σεπτέμβριον. Υπήρχε συνεχής κίνησις διά φωσφάτα χύμα από Σφάξ διά γαλλικούς λιμένας Ατλαντικού και έζητοντο σκάφη 3.000 έως 5.000 τ. εις τά 27/6 φίο, Αύγουστον. Δι' έλληνικούς βωξίτας έκλεισθη τό φορτηγόν «Δηλος» από Ιτέαν 4.200 τ. διά Τάμεσιν 31/6, Αύγουστον.

Ο ΝΑΥΛΑΡΙΩΜΟΣ ΤΟΥ ΙΟΥΝΙΟΥ

Ο παρά τού «Ναυτικού Επιμελητηρίου», τού Λονδίνου, καταρτιζόμενος ναυλάριθμος τής φορτηγού ναυτίλιας διά τάς εις λίρας Αγγλίας συναπτομένας ναυλώσεις (με βάσιν 100, τού έτους 1960) ύπερωρησε τόν Ιούνιον κατά 2.6 μονάδας, κατελθών εις τά 108.7, έναντι 111.3, τού Μαΐου έξει. Οι δείκταις τών κατ' εἰδή φορτίων έξ δων και έμφανεται άναλυτικότερον ή παρατηρηθείσα διακύμανσις τών ναυλών, δείκνυνται από τών κάτωθι πίνακα, έν συγκρίσει καί μέ τούς προηγουμένους τρεῖς μήνας:

	Ουμάδες φορτίων	Συντελεστής Μάρτ.	Άπριλ.	Μάϊος	Ιούν.
Γεννήματα	125	99.7	114.3	110.8	121.5
Γαϊάνθρακες	316	105.5	107.0	108.5	102.9
Ζαχάρεις	150	104.1	110.9	115.8	117.8
Μεταλλεύματα	112	101.1	101.4	98.8	97.6
Λιπάσματα	132	101.5	108.3	129.0	121.9
Ξυλεία	135	104.0	98.4	106.5	98.6
Θείοιν	30	—	105.8	—	104.8
Σύνολον	1000	103.2	106.9	111.3	108.7

Κατά τών αύτων μήνα ό ναυλάριθμος διά τάς χρονοναυλώσεις κατήλθεν εις τά 111.2, έναντι 117.1 του μηνός Μαΐου.

Προσωρινή καί οπιχκή χαρακτηρίζεται ή μικρά τού ναυλαριθμού έκπτωσις. Βασίμως άνεμνετο, ώς λίαν προσεχείς, ή βελτίωσις. Τὰ πάντα πείθουν, κατά τούς παραπρητάς τών έξελίξεων τών από θαλάσσης μεταφορών, ότι ή φινιοπωρινή περίοδος θα σημάνῃ τήν έναρξην καλυτέρων έργων, βελτιουμένων δ' έτη περισσότερον ἀν τά τάνκερς έξελθουν τών μεταφορών τών σιτηρών, λόγω καλυτερέυσεως τής ναυλαγράς τών πετρελαίων.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Έκ Βορείου Αμερικής καί Καναδά

«ΕΛΟΥΣΙΟΣ» (λι6.) Νόρδερν ρέιντς 9.500 τ. πολαισισθήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 120.000, φίο - στόουεντ, Αύγουστου 7 — 25. «ΕΠΟΥΑΖΕΝΝ Γ.» Χάρμπον ρέιντς 11.000 τ. γαιανθράκων Ιαπωνίαν δολ. 10, μὲ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοτον, Αύγουστου 10 — Σεπτέμβριον 10. «ΕΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» Νόρδερν ρέιντς 9.500 τ. γαιανθράκων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 120.000, φίο - στόουεντ, Αύγουστου 5 — 20. «ΕΣΠΕΡΟΣ» Χάρμπον ρέιντς 14.000 τ. γαιανθράκων Ιαπωνίαν δολ. 10, μὲ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοτον, Ιουλίου 28 — Αύγουστου 10. «ΕΙΡΗΝΗΝ ΣΤΕΦΑΝΟΥ» (λι6.) Κόλπον 9.500 τ. πολαισισθήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 125.000, φίο - στόουεντ, Σεπτέμβριον 1 — 20. «ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ» (λι6.) Κόλπον 11.500 τ. γεννημάτων Κοτσεγάγην καὶ ή Αρχρούς δολ. 6.60, μὲ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοτον, Ιουλίου 25 — Αύγουστου 5. «ΣΑΣΤΡΕΑΣ» (δεξ.) Κόλπον 17.000 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 6.60, «εγκρές», Ιούλιον.

«ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚΑ» (δεξ.) Κόλπον 26.000 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν — Ρότερνταν η Αμετέρνταν δολ. 3.75 καὶ διά Β' ταξίδιον δολ. 4, έναρξιν Σμέριον.

«ΝΑΤΑ» (όφιον «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ») Κόλπον 9.500 τ. πολαισισθήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν, δολ. 120.000, φίον Φορμέζον 125.000, φίο - στόουεντ, Αύγουστου 1 — 25.

«ΕΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ» (λι6.) Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 10.80, μὲ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοτον, Σμέριον 25 — Οκτωβρίου 10.

«ΑΝΤΑΡΕΣ» (δεξ.) Κόλπον 17.500 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 5.75 φίο, μὲ 800 τ. έφορτων, Αύγουστου 1 — 25.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ» (λι6.) Κόλπον 14.000 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν — Ρότερνταν — Αμετέρνταν δολ. 5.10, μὲ 3.000 τ. έλεύθ. έκφοτον, Αύγουστου 1 — 15.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ» Κόλπον 20.000 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ.

10.80, μὲ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοτον, Σμέριον 25 — Οκτωβρίου 25. «ΝΤΕΒΕΝ» (λι6.) Αγιον Λαυρέντιον 13.500 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν — Ρότερνταν η Αμετέρνταν δολ. 4.25, μὲ 3.000 τ. έλεύθ. έκφοτον, Αύγουστου 10 — 25.

«ΓΡΑΝΑΔΑΣ» (λι6.) Χάρμπον ρέιντς 14.000 τ. γαιανθράκων Πλον Ιανέριον δολ. 5.75, μὲ 900 τ. έκφοτον 60 σέντες, Αύγουστου 1 — 15.

«ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΑΣ» (δεξ.) Κόλπον 17.600 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 5.70 φίο, Αύγουστου 10 — 25.

«ΑΛΜΠΙΑ» (παν.) Κόλπον 9.500 τ. πολαισισθήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 132.500, φίο - στόουεντ, Σεπτέμβριον 5 — 20.

«ΜΑΝΤΡΙΚ» (λι6.) Πόρτο Ερεγκλαντ — Τσάρλεστων ρέιντς 9.500 τ. πολαισισθήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 137.000 φίο - στόουεντ, Σεπτ. 1 — 20.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΤΡΙΝΙΤΙ» Βρετ. Κολομβίαν ή άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 14.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 5.75, μὲ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοτον, Αύγουστου 15 — 31.

«ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ» (λι6.) Βρετ. Κολομβίαν ή άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 5.50, μὲ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοτον, Αύγουστου 15 — 30.

«ΜΑΡΙΕΙΑΝ» (λι6.) Βρετ. Κολομβίαν 9.500 τ. ξυλείας καὶ γενικῶν (499.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 81.500, φίο - στόουεντ, Σμέριον 1 — 20.

«ΓΑΛΑΤΕΙΑ» (λι6.) έξ θετεις Βρετ. Κολομβίαν — Κούκ Μπαιη 13.000 τ. ξυλείας καὶ γενικῶν (680.000 κ. π.) Τόκιο — Χακάτα ρέιντς, δολ. 90.000 φίο - στόουεντ, Ιουλίου 24 — Αύγουστου 10.

«ΝΙΚΤΡΙΚ» (λι6.) Καλιφόρνιαν 9.500 τ. πολαισισθήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν, δολ. 63.000, φίο - στόουεντ, Αύγουστου 15 — 31.

«ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ» (λι6.) Βρετ. Κολομβίαν 10.400 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 5.50, μὲ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοτον, Σμέριον 15.

«ΝΙΟΒΗ» Βρετ. Κολομβίαν 9.500 τ. ξυλείας καὶ γενικῶν (499.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 95.000, Αύγουστου 25 — Σμέριον 15.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» Βρετ. Κολομβίαν 10.000 τ. γεννημάτων Μόλταν δολ. 8.50, μὲ 1.000 τ. έκφοτον 9.60, μὲ 600 τ. έκφοτον «εγκρός - τέμρις», Αύγ. 25 — Σεπτ. 15.

«ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α· Λ· Σ» Βρετ. Κολομβίαν ή άμερ. λιμ. Βορ. Ειρηνικού 12.000 τ. γεννημάτων, άνατ. άκτην Ινδίων 57/6, έαν Νητίκην 2/6 έξτρα, 1.000 τ. έλεύθ. έκφοτον, Σεπτ. 1 — 20.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (έπ. «Διαριώ Πατέρων») Βρετ. Κολομβίαν ή άμερ. λιμ. Βορ. Ειρηνικού 12.000 τ. γεννημάτων, άνατ. άκτην Ινδίων 57/6, έαν Νητίκην 2/6 έξτρα, 1.000 τ. έλεύθ. έκφοτον, Σεπτ. 1 — 20.

«ΕΠΕΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ» Καλιφόρνια 9.500 τ. πολαισισθήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν, δολ. 65.000 φίο - στόουεντ, Αύγουστου 10 — 25.

«ΑΛΜΠΟΥΡ» (λι6.) Λόγκ Μπήτης 9.500 τ. ποτάσσης ορών, έποκσην, Αύγουστου 15.

«ΘΑΡΡΟΣ» Βρετ. Κολομβίαν ή άμερ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 14.000 τ. γεννημάτων Τόκιο — Χακάτα ρέιντς δολ. 5.75, μὲ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοτον, Αύγουστου 15 — 15.

«ΘΕΟ»

«ΔΕΛΦΟΙ» ίαννα ή άνωτης Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένες Αὔρης 9.800 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν — Αμεριύρογ ρέιντς δολ. 115.000 φίο - στόουεντ, Αύγουστου 1 — 15.

«ΝΤΟΝΑ ΟΥΠΑΝΙΑ» (λι6.) Βαγκούδερ 12.000 τ. γεννημάτων καὶ ήλιόπορος (680.000 κ. π.) Μόζι καὶ ή Γιοκεχάμαν δολ. 69.000, άμφοτέρους 72.000, Αύγ. 24 — 29.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΔΕΛΦΟΙ» ίαννα ή άνωτης Πλέιτ, συμπλήρωσιν Μπουένες Αὔρης 9.800 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν — Αμεριύρογ ρέιντς δολ. 115.000 φίο - στόουεντ, Αύγουστου 1 — 15.

«ΑΣΗΜΙΝΑ Π.» (λι6.) Ρίμερ Πλέιτ 9.900 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν — Αμεριύρογ ρέιντς δολ. 10.75, φίο - στόουεντ, 3.000 τ. έκφοτον, Αύγουστου 10 — 15.

«ΕΝΗΡΕΥΣΙ Ριο Γκράντ ντο Σούλ 8.600 τ. σόγια Αμέρερσαν — Αμεριύρογ ρέιντς δολ. 10.75, φίο - στόουεντ, 3.000 τ. έκφοτον, Αύγουστου 10.

«ΘΕΟΣΚΕΛΑΣΤΗΝ» Ριερ Πλέιτ 10.000 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν — Αμεριύρογ ρέιντς 70/— μὲ 2.000 τ. έκφοτον «εγκρός - τέμρις» εἰς Όλλανδίαν 2.500 τ. εἰς Γερμανίαν, φίον Αγγλίαν 75/—, μὲ 1.000 τ. έκφοτον, Σεπτ. 15 — Οκτ. 1.

«ΚΑΣΣΙΑΝ» Πόρτο Αλέγκρες, συμπλήρωσιν Ριο Γκράντε ντο Σούλ 9.500 τ. όρυζης Τζαρόπαταν η Σουριπμάπιας 103/9, φίο - στόουεντ, Αύγουστου 1 — 15.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΙΑ» εκ Valentina Βιβολίνιν (λι6.) Ρότερνταν 9.500 τ. λιπασμάτων εἰς σάκους Κίναν (ώνυμο θωριόπετρον Σαγκάτας) 73/6, φίο - στόουεντ, Ιουλίου 20 — Αύγουστου 5.

«ΑΡΜΟΝΙΑ» εκ Γιρήν (λι6.) Χάρδρη 10.000 τ. ξυλείας εἰς σάκους Μπαντόρ Σαπούρη 67/6, φίο - στόουεντ, 750 τ. φόρτωσιν, 750 τ. έκφοτον, Ιουλίου 28 — Αύγουστου 3.

Έκ Μεσογείου καὶ Αδριατικής

«ΑΡΙΩΝ» (λι6.) Βασιλικό Μπαΐν 2.500 τ. μεταλλευμάτων Πόρτο Μάργκερα 25/—, μὲ 1.000 τ. έλεύθ. έκφοτον, Ιουλίου 20 — 30.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.» Ανατ. Μεσογείου 1.500 τ. φωσφάτων Κωνσταντίναν δολ. 2.70, τέλη Ιουλίου.

«ΠΥΘΑΓΟΡΙΟΝ» Χαϊφαν 2.800 τ. φωσφάτων Κωνσταντίναν δολ. 2.95, α.φ.

«ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΙΙ» Πόρτο Μάργκερα 1.200 τ. λιπασμάτων Καλαμάσιον 14/6, ζ.φ.

«ΟΛΓΑ» Λαύριον 1.650 τ. μεταλλευμάτων Καλσίον 34/— φίο, Ιουλίου.

«ΣΩΦΙΑ ΙΙ» Δυρράχιον 2.400 τ. χρωμάτων Δούνανδιν δολ. 3, τέλη Ιουλίου.

«ΔΩΡΟΦΕΑ» Πόρτο Μάργκερα 5.500 τ. βωξίτου Ρότερνταν 25/— φίο, Αύγουστον.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.» Αύγουστον η Συρακούσας 1.100 τ. λιπασμάτων Νία Μουδανία 27/6 φίο, Ιουλίου.

«ΑΡΙΩΝ» (λι6.) Δυρράχιον 2.500 τ. χρωμάτων καὶ ή ασφάλτου Βάρναν η Κων-

ADEN

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.

Steamship Agents & Stevedores

P.O.B 55 (crater)

ALSO AT: DJIBOUTI, MASSAWA, ASSAB, ADDIS ABABA, ASMARA

Affiliated with:

RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

Tel. Add. "PHRONTIS."

ΠΑΡΝΩΝ			
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Κανέρο»	44	7371
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (δ.)	έτ. «Άλόρα»	61	15000
ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Στενάκας»	56	12630
ΠΑΤΡΑ	έτ. «Βιασεντούρα»	57	10048
ΠΑΤΡΑΓΙΚΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2754
ΠΑΤΡΙΣ (λάννερ)	έτ. «Κόμμερς Μαρίνη»	44	8479
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	άδ. Χανδρόπ	50	18400
ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Ηλίος»	56	9972
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)	«Οθερον Φράύτερ»	61	10680
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520
ΠΕΝΤΕΑΝ (δ.)	έτ. «Ιόνιον» Α.Ε.	43	7176
ΠΕΝΤΕΛΗ II	έτ. «Πανόρμπο»	57	23607
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	παναμαϊκή έταιρια	43	7028
ΠΕΡΙΟΔΟΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	58	24502
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	έτ. «Παλιάντα»	44	7212
ΠΕΡΑ ΧΑΘΕΝ	έτ. «Μονρόβια»	58	8465
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Μονρόβια»	60	8461
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086
ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	56	15852
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	Yioi Π. Γουλανδρόπ	44	6422
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	57	10446
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	έτ. Γουλανδρόπ	43	7282
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607
ΠΗΝΕΛΟΓΗ	έτ. «Άθηνα»	44	7207
ΠΗΤΕΡ Λ.	έτ. «Τορκουάτοι»	61	10072
ΠΙΝΤΑΡ	'Ιω. Γ. Π. Λιβανός	61	14000
ΠΛΑΤΑΝΙ	έτ. «Κομμέριοιαλ» κλπ.	54	6154
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Λέο»	25	4528
ΠΛΕΙΓΩΝΗ (δ.)	έτ. «Νορλίντο»	58	9603
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΤΕΡ	έτ. Καρρά (Π. Β. Παντελής, Λτδ.)	53	12513
ΠΛΕΙΤ ΚΑΙΝΙΠΕΡ	Π. Β. Παντελής, Λτδ.)	44	7185
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	Π. Β. Παντελής, Λτδ.)	54	6320
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς»	54	8825
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Σκιρρώνι»	43	7258
ΠΟΛΛΑΟΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	10494
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προσπερίτου»	43	6975
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	έτ. «Γρύμπαλς»	45	7159
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα»	57	9166
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. «Ανδρεδόπ»	43	10193
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτο»	56	7213
ΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Μορέλος»	43	7199
ΠΟΠΗ	έτ. «Άρπη»	43	7257
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	58	10995
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Τουέστ Άφρικα»	58	8414
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Άλλαρζ»	55	16718
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Πρωτοστατης»	43	7225
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχροίνδς & Υιοι	21	1515
ΠΥΘΕΑΣ	έτ. «Αρμονία»	43	7176
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύς»	44	7252
ΡΑΧΙΩΤΗΣ			
ΡΕΑ	έτ. «Στροβίλι»	43	7138
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Τρίτων»	44	7153
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Κύαμος»	44	7229
ΡΙΤΑ	έτ. «Μοντελέοντς»	44	7131
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΙΟΝΕ	Yioi Σιγδά	25	1412
ΡΟΓΩ	έτ. «Γαλασίας»	45	7176
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Αγιαλάδηκο»	44	7239
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Γουέστερν Σῆ»	55	21028
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. «Μαρνούσερτορ»	33	6850
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	59	19300
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	έτ. «Κεραμιές»	56	21081
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Μπικάου»	44	7176
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ	έτ. «Σάνα Παντελέημων»	44	7282
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗΣ	έτ. «Κρονος»	42	7118
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8550
ΣΑΣΩΝ	γιών Σιγάλα	43	7176
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Τσώτσισλη»	44	7251
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	έτ. «Μερνίανι»	45	7293
ΣΕΙΡΙΟΣ	A. Ποιντζης	28	1660
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Διδώ»	43	7231
ΣΕΛΕΣΤΕ	έτ. «Κάνοπους»	55	16056
ΣΕΡΙΟΣ	έτ. «Κάργκα Μαρίτιμα»	44	2877
ΣΕΡΡΑΙ	έτ. «Σαν Σεσίλιο»	58	13910
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Βισταμόρες»	43	8501
ΣΙΦΝΟΣ	έτ. «Σάνε Σεσίλιο»	43	7275
ΣΚΙΑΒΟΣ	έτ. «Βικαλδέρο»	58	13921
ΣΚΥΡΟΣ	έτ. «Κάδερ»	44	6725
ΣΚΟΤΙΑ	έτ. «Βαλένθια»	43	7176
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ II	έτ. «Αλλασσότρος»	42	6907
ΣΟΥΣΑΝΝΑ	έτ. «Κάμαρον»	18	849
ΣΟΦΗ - ΜΑΡΗ	έτ. «Μαριντρόλ»	50	1517
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Φιντέλιτας»	44	7150
ΣΟΦΙΑ Κ.	έτ. «Εξέλλιορ»	57	10398
ΣΟΦΙΑ Τ.	άδ. Τσουρινάκη	36	1212
ΣΠΑΡΤΑΝ	έτ. «Σπάρταν»	44	8247
ΣΠΕΤΣΑΙ	έλληνική έταιρια	44	7276
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	'Ιω. Λάτος	26	5648
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Δραράλλον»	56	8789
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7223
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ	έτ. «Τρανσπατοϊφικα»	43	7207
ΣΤΡΟΒΙΔΗ	έτ. «Στροβίλι»	43	7167
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΣΠΟΥΛΟΣ	διδ. Βλασσόπουλοι	43	7244
ΣΥΡΑ	έτ. «Σύρα»	43	7156
ΤΑΝΑ-Ι-Σ	έτ. «Τρακάνα»	59	2650
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Mix. Καραγεώργης	31	3991
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανκονίνενταλ»	56	20332
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΟΤΟΣ	έτ. «Ταΐταμ»	44	7184
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	έτ. «Βάγκιγκη»	42	7513
ΤΗΑΞΑΝΗΑΡΗΣ	Ευγενία I. Χανδρή	43	10448
ΤΗΝΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δ.)	έτ. «Ντελ Εστε»	44	7161
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. «Τρανσπετρόλ»	30	9243
ΤΟΥΡΚΙΑ	παναμαϊκή έταιρια	44	7187
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Τρανσπατοϊφικ»	56	2745
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	έτ. «Φιντελίτι»	57	10493
	έτ. «Τρόπικα»	54	12131

ΑΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀρεῖς»	30	4557	άνεκ. Τρόμοις ἀπὸ 13 Ἰουν. διὰ Ἀρχάγγελον
ΑΡΙΕ Χ. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόλφιν»	45	7216	έφθ. λός "Αντζελες ἀπὸ 25 Ἰουν. διὰ Δ. Καλλίδην
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική Οἰλ»	58	23626	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 18 Ἰουλ. διὰ Δ. Αντζελες
ΑΡΙΚΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τόλες»	31	4540	έφθ. Σπέτζια 19 Ἰουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἄριστομενῆς»	43	7247	άνεκ. Ποταμία 3 Ἰουλ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀγκυαρούτα»	44	6995	άνεκ. Γάιμπούτι 1 Ἰουλ. διὰ Βασιπόσα
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ. ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεκ. Φερρόλ ἀπὸ 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΤΗΦΑΝΗΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άνεκ. Βανκούβερ 18 Ἰουλ. διὰ Πόρτ Τάχσις
ΑΡΙΩΝ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀριάτε»	44	7216	έφθ. Αλεξανδρειαν 6 Ἰουλ.
ΑΡΙΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀριών»	28	1707	έφθ. Βοστώνηταν 23 Ἰουλ.
ΑΡΚΑΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἐρμῆς»	44	7159	άνεκ. Τρόπερταν 23 Ἰουλ. διὰ Μπάνιας
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἐφραλάίη»	58	18743	άνεκ. Κολόμπο 21 Ἰουλ. διὰ Ραγκούν
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Δ. Εύθυμιος & Σία	43	7303	όπιλθε Κωνιόπολι 13 Ἰουλ. διὰ Ζητάνωφ
ΑΡΝΤΕΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	Σκουόπους	32	4329	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ζοράγια»	37	2709	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	26	2903	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΡΧΑΝΑΣ (Λ.)	(N.A.T.)	Π. Δανιόλος	22	1754	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμ Σῆ Τράνση»	43	7137	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαουδατλάντικη»	44	7283	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγάνον»	44	7157	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Μιγκούέλλη»	28	4809	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Γκαμπριέλα»	44	7176	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασούμπιο»	43	7129	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΣΤΑΡΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΣΤΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φόνιξ»	34	1465	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φόρμενταντόρ»	42	7150	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	56	8560	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσσαν Τάνκερς»	54	11815	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	54	11307	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΝΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	58	20451	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτρολούδη»	43	7176	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτρόλιον»	44	7250	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	43	7257	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	49	17062	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	49	9869	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	54	10758	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	51	10054	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΙΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	54	9833	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	43	7176	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΠ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	57	24831	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	58	18183	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	59	18500	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	44	7176	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	55	12985	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	53	11322	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	54	11248	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	55	11241	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	53	12496	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	52	11767	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	43	7200	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	56	14839	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	52	10930	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	43	7176	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	48	10928	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	49	10908	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	43	7176	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ἀτλαντική»	45	7160	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	44	7247	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΑΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαθιόζο»	43	6872	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
		έτ. «Ρίο Βαθιόζο»	44	7198	άνεκ. Λόσιον 3 Ἰουλ. διὰ Θεοσαλονίκην
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου)		έτ. «Ολισμαν»	44	7192	άνεκ. Κόπερβιν ἀπὸ 24 Μαΐου διὰ Μαύρμανος
ΒΑΣΤΡΙΚ (Λ.)		έτ. «Φίλια»	42	6751	άνεκ. Φρηπόρτ (Μπαχ) 29 Ἰουν. διὰ Μαύρην Θάλασσαν
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	N. I. Γουλανδόρης	58	26566	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 18 Ἰουλ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	διῆλθε Σιγκαπούρην ρόδες 23 Ἰουλ. διὰ Πέρση. Κόλπον
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	57	11623	άνεκ. Κόπερβιν 29 Ἰουν. διὰ Κόπερβιν
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν»	44	7192	άνεκ. Κόπερβιν ἀπὸ 24 Μαΐου διὰ Μαύρμανος
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνική ουμέροντα»	42	7266	άνεκ. Φρηπόρτ (Μπαχ) 29 Ἰουν. διὰ Μαύρην Θάλασσαν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἀντες»	56	9462	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΑΛΗΝΗ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βούλγαλη»	55	9462	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΑΛΙΚΙΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΕΩΡΓΙΑ Ε. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλη»	45	7253	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακάιν»	45	7256	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέλλα»	27	5407	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Παύερτο Σεγκούρο»	53	9149	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιοργκέ»	45	1449	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.ΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνική ουμέροντα»	39	3729	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική Οἰλ»	54	18790	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἐθέρεοτ»	35	5028	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ἐποσι»	21	1964	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΙΑΛΩΝΤΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρθιον»	22	1871	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΙΩΡΓΗΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσερπορ»	43	7166	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΙΩΡΓΟΣ Ε. ΤΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιολάντα»	40	7168	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΙΩΡΓΟΣ Ε. ΤΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχιο»	42	7025	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΙΩΡΓΟΣ Σ. ΙΑΛ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπακία Σαλίνας»	45	7240	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΕΝΤ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	42	7164	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΙΩΡΓΟΣ ΗΓΚΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια»	27	2766	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΚΛΑΛΑΝΤΡΥ (γ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλλα Νόρτε»	56	26032	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (γ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρλάντ Γλείντη»	57	28712	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (γ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρλάντ Γλείντη»	57	13750	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΚΟΥΝΤΑΝΣ (γ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (γερ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ (γ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικη»	55	25317	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΚΡΕ-Γ ΙΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάριοναλ»	54	20580	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (γερ. πλήρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινενής»	54	20431	άνεκ. Γιοκοχάμων 12 Ἰουλ. διὰ Ειρηνικόν
ΓΙΩΡΓΟΣ ΘΡΙΩΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχος»	57	13750	άνεκ. Γιο

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΟΓΙΑΛΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λόγιαλτυ»	42	7231	διπλής Παναμά 9 'Ιουλ. διά Μάντζεστερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΙΜΠΕΡΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	49	18226	άνεχ. Γουόρλαντ Τάνκερς 20 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	(N.A.T.)	Στ. Νίάρχος	58	20546	άνεχ. Γουόρλαντ Τάνκερς 8 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	Στ. Νίάρχος	57	28413	άνεχ. Φάσουλη 17 'Ιουλ. διά Σιδύνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΟΥΝΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νίάρχου	57	20533	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 21 'Ιουλ. διά Ντουμάτη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	άνεχ. Φάσουλη 24 'Ιουλ. διά Μελβούρνην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.)		έτ. «Ηστον»	58	11201	έφθ. Αμοτερντομ 29 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΩΤΑΙΝ		Στ. Νίάρχος	43	12793	άνεχ. Αρεντίζο Μαρκές 13 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερς»	55	20781	οιβλή Σουέζ 18 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ (γερμ. πλήρωμα)		Στ. Νίάρχος	58	11200	διπλής Φλωσιγκ 12 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντιλές Τάνκερς»	58	25888	έφθ. Πειραιά 29 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τήη»	43	10577	εις Πειραιά από 13 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νίάρχου	57	10499	άνεχ. Μουρόρα 22 'Ιουλ. διά Ειρηνικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νίάρχου	58	10499	άνεχ. Τάμπαν 24 'Ιουλ. διά N. Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.)		έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	έργεις Σκαραμαγκάν από 20 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΔ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόρεστ»	58	10499	άνεχ. Λός Αντζελες 19 'Ιουλ. διά N. Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (γερμ. πλήρωμα)		έτ. «Ιντερμαρίνα»	55	20548	άνεχ. Γκηλόγκ 14 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μασούρη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΖ	(N.A.T.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	έργεις Σκαραμαγκάν από 22 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΩΝ		Στ. Νίάρχος	44	12806	άνεχ. Λός Αντζελες 18 'Ιουλ. διά Καλντέρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (γερμ. πλήρ.)		έτ. Στ. Νίάρχου	59	9171	διπλής Παναμά 19 'Ιουλ. διά Σιμίζου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (Δ.δ.)		έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Μασαλίαν 24 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (Δ.δ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 26 'Ιουλ.
ΓΟΥΡΙ		έτ. «Άτλας»	41	6911	άνεχ. Κέιπ Τάουν 26 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος»	44	7282	άνεχ. Ραγκούν 26 'Ιουλ. διά Χαθάναν
ΓΡΑΝΑΔΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	έφθ. Βικτωρίαν 14 'Ιουλ.
ΔΕΛΤΑ (Λιθάνου)					
ΔΕΣΠΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκαλάντε»	44	7083	διπλής Σουέζ 11 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΔΗΛΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άνεχ. Λός Αντζελες από 5 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	29	2935	εις Πειραιᾶς από 4 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	10714	άνεχ. Μαγιάτλαν 15 'Ιουλ. διά Γκουαγιάμας
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρφενόζα»	56	10360	έφθ. Γιαδάταν 23 'Ιουλ.
ΔΩΡΙΞΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο»	44	7264	άνεχ. Λός Αντζελες από 13 'Ιουν. διά Τόκιο
ΔΩΡΙΣ		έτ. «Δωριεύς»	58	6759	έφθ. Ριο Ιανέντρο 26 'Ιουλ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωρις»	54	6042	διπλής Εσκουμαΐνης 12 'Ιουλ. διά Αμθέρσαν
		έτ. «Μπάχια Σαλίνα»	43	7260	έφθ. Εμρεν 17 'Ιουλ.
ΕΒΕΡΕΣΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντουάν»	43	7031	διπλής Σουέζ 11 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΕΙΡΗΝΗ (άγγλ.)		έτ. «Εσπεράντζα»	43	7356	άνεχ. Τζακάρταν από 13 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	13	1486	έφθ. Αμδέρασ από 26 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Πούντα Άρενας»	29	6941	έφθ. Σουέζ 19 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. Αντ. Π. Στεφάνου	43	7161	έφθ. Γένοβαν 12 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗΣ Σ ΛΑΚ		έτ. «Σάντο Μαρίνα»	37	5452	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 4 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ (Λιθάνου)		έτ. «Κυκλάδες»	37	5452	έφθ. Αγκώνα 8 'Ιουλ.
ΕΚΑΛΗ (Δ.)		έτ. «Βαλέντεμόρο»	42	7132	έφθ. Μπουένς Αύρες 19 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝ		έτ. «Ολιστιμ»	29	4931	άνεχ. Αμδέρασ 14 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαιδ
ΕΛΛΕΝ		έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	22	1953	άνεχ. Βενετίαν 10 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΕΛΛΕΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αράγκουαν»	38	5500	διπλής Λάδσερν 22 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΕΛΛΕΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιστα Ρίος»	36	7820	άνεχ. Κωνού πολιν από 27 'Ιουν. διά Ελλάδα
ΕΛΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Παπαχροποτίον	58	13066	άνεχ. Σιδηνεύ 25 'Ιουλ. διά Σουθά
ΕΛΛΗ (Λιθάνου)		έτ. «Μαδέρας»	43	3159	έφθ. Αλεξάνδρειαν 18 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΗΜΑΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπόεσά»	44	7051	άνεχ. Σιγκαπούρην 26 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΕΛΛΗΝΗΠΟΝΤΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνόποντος»	44	7189	διπλής Παναμά 22 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΕΠΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλμαρ»	35	4963	άνεχ. Τάρκαν 24 'Ιουλ. διά Λύστραλίαν
ΕΠΠΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αϊτζιάν»	20	6157	έφθ. Λίθανον 21 'Ιουλ.
ΕΝΤΟΠΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόγγος»	41	7122	διπλής Παναμά 28 'Ιουν. διά Ναχότκα
ΕΝΩΣΙΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσίς»	43	7162	έφθ. Κολόμπη 14 'Ιουλ.
ΕΡΙΝΙΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστερ»	42	7140	εις Ματάνζας από 14 'Ιουν.
ΕΣΤΡΕΛΛΑ		έτ. «Στάρ»	26	3503	άνεχ. Τερέστον 8 'Ιουλ. διά Σέριφον
ΕΣΣΑΧΑΝ (περσικόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρένιαν Λάιν»	45	7224	έφθ. Μπάρσαρ 18 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναγία»	42	2720	άνεχ. Γκέφλες 18 'Ιουλ. διά Σετεπίνον
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	19	3858	άνεχ. Κατάνον 14 'Ιουλ. διά Μολέφεττα
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	διπλής Κωνού πολιν 8 'Ιουλ. διά Οδησόν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	54	18730	άνεχ. Περο. Κόλπον 25 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νέπτουν Τάνκερς	56	30150	διπλής Σάουνεντ 20 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΠΛΟΙΑ		έτ. «Εύκρισια»	59	9200	άνεχ. Πιοκκάιο 21 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπαζιλιό»	58	14606	έφθ. Μοντεβίθεο 23 'Ιουλ.
ΕΦΕΣΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέυμαρ»	49	18171	άνεχ. Ν. Υόρκην 24 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΖΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	διπλής Πόρτ Σαιδ 15 'Ιουλ. διά Σεμπένικο
ΖΕΦΥΡΟΣ (Δ.)		έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	έφθ. Προγκρέσσο 22 'Ιουλ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βίπτα»	43	7273	άνεχ. Λός Αντζελες 16 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΗΛΙΑΣ ΔΑΙΜΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεχ. Μπαλίκ Παπάν 13 'Ιουλ. διά Ήστ Λόντον
ΗΛΙΑΣ Σ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μηλέσσιγκ»	43	7207	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης από 24 Μαΐου διά Μακάσσαρ
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου)		έτ. «Αλμπέρτα»	43	7180	άνεχ. Μαντράς 14 'Ιουλ. διά Μορμουγκά
ΘΕΝΚΕΣΓΚΙΒΙΓΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηλούρη»	44	7250	διπλής Παναμά από 25 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΚΥΝΤΗΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	άνεχ. Σάντος 23 'Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντα»	38	5825	έφθ. Ραγκούν 26 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΘΕΟΜΑΝΝΑ		έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 'Ιουλ. διά Περού
ΘΕΟΠΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσποσιφικ, Τ.Κ.»	43	7240	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 13 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ		παναμαϊκή έταιρια	42	7162	έφθ. Οζάκαν 24 'Ιουλ.
ΙΝΒΙΚΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12500	διπλής Ντόθερ 19 'Ιουλ. διά Αμοτερνταμ
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλατανόκνια»	35	8072	άργεις Κυνόσαρουν από 12 Αύγ. 1959
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλανούεδα»	17	1295	άργεις Πέραμα από 1 'Ιουν. 1959
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου)		έτ. «Σάντα Βιέρνες»	11	1881	έφθ. Αλεξάνδρειαν 17 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνσορπτ»	57	8774	έφθ. Σάντος 14 'Ιουλ.
ΚΑΛΗ Λ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελ. Τρέιντερς»	44	7255	άνεχ. Γιαδάταν 26 'Ιουλ. διά Σιμίζου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ (Δέν.)		έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	35	5103	διπλής Λίζαρν 2 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΚΑΛΦΑ		έτ. «Κάλφα»	26	1945	άργεις Ημερέραν από 18 'Ιουν. 1958
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρεκούπτα»	43	7257	άνεχ. Λός Αντζελες από 24 'Ιουν. διά Τόκιο
ΚΑΝΝΟΝΜΠΟΥΡΥ (Λιθάνου)		έτ. «Κάννον»	43	2896	άνεχ. Βουλίαν 20 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΚΑΝΤΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκι»	53	12897	έφθ. Ελευσίνα 26 'Ιουλ. (πρός παροπλισμόν)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ		έτ. «Τρανσόρπτ»	40	7121	έφθ. Μορμουγκάδα 23 'Ιουλ.

**ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΣΥΡΟΣ**

Πάσης φύσεως γαντικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.
Ταχύτης ἐκτελέσεως
ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 TONNΩΝ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	Ζερβός	21	1498	άνεχ. Λιβόρον 8 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζια»	56	10015	άνεχ. Σιενφουσέγκος 10 'Ιουλ. διά 'Ισπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.	(N.A.T.)	N. I. Νομίκος	07	1075	διπλήθε Σουέζ 22 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιος Άναργυρος»	41	2866	διπλήθε Ουζάν 18 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	24	3871	έφθ. Καλείδ 13 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	έφθ. Κολόμπο 11 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μητροράφης»	24	2060	έφθ. Ούλου 17 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπετάνιος»	44	7281	άνεχ. Κολόμπο 23 'Ιουλ. διά Χαδάνα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντόρ»	43	7993	έφθ. Κορούννα 15 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντε»	46	8147	άνεχ. Λός "Αντζελες 16 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόρ Τρέιντ»	45	10523	άνεχ. N. 'Ορλέανην 23 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζ»	43	6988	έφθ. Βοστώνην 17 'Ιουλ.
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΚΑΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρριμπαν	44	10750	έφθ. Βαρκελώνην 7 'Ιουλ.
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΚΑΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαππρίρο»	44	10691	έφθ. Μπιλμπάο 12 'Ιουλ.
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάυμουθ»	43	2861	άνεχ. Βρέμην 5 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΚΑΡΝΕΙΣ ΖΩΝ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομπέλλο»	29	4884	άνεχ. Μοντεβίδεο 14 'Ιουλ. διά 'Ισπωνίαν
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσαι»	43	7033	έφθ. Μπουένος "Αύρες 16 'Ιουλ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσαι»	51	10092	άνεχ. Λός "Αντζελες 15 'Ιουλ. διά Καθασάκι
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσαν Κάρυκο»	57	20564	διπλήθε Σουέζ 22 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΚΑΣΧΑΝ (περιοκόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρίνιαν Λάνη»	43	7230	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 13 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7144	άνεχ. Μελίλλα 14 'Ιουλ. διά Αμοτερνταμ
ΚΕΤΙΠ ΠΑΛΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χάρτλαντη»	42	7244	έφθ. Λονδίνον 24 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 'Ιουλ. διά Μάρκους Χούκ
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμίδων»	58	20487	διπλήθε Σουέζ 21 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΚΙΣΣΟΥΛΑ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστειδης»	40	4672	έφθ. Θρη Ρίθερς 20 'Ιουλ.
ΚΛΑΙΡΗ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	27	5411	διπλήθε Ούζαν 16 'Ιουλ. διά Βουλώνην
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντην Φουίντη»	59	10200	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουλ. διά Ατλαντικόν
ΚΝΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τράπι»	43	7248	διπλήθε Παναμά 21 'Ιουλ. διά Γιασάταν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορόγια»	44	7159	έφθ. Βρετ. Κολομβίαν 21 'Ιουλ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολούμπελλα»	43	7239	άργει Μπρουζές από 2 Απρ. 1958
ΚΟΜΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	διπλήθε Παναμά 8 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΚΟΝΔΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκούιλλα»	19	2949	διπλήθε Πηρόνυμοποτελ 15 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΚΟΡΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξίλιαρο»	41	5173	διπλήθε Πόρτ Γουέλλερ 15 'Ιουλ. διά Διαταγάς
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Ν. 'Ορλέανην 13 'Ιουλ. διά Καμαϊσι
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκούνερας»	56	10567	έφθ. Γιοκοχάμαν 12 'Ιουλ.
ΚΟΡΟΦΟΥ ΑΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σίτα»	43	7075	άνεχ. Κόμπε από 19 'Ιουν. διά Μπατού Παχάτ
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κομψοπόλιταν»	43	7261	άνεχ. Ντώρμπαν 12 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΚΡΕΕΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7275	άνεχ. Γιοκοχάμαν από 25 'Ιουν. διά Μένα Σαούδ
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	άνεχ. Χιούστον 19 'Ιουλ. διά Γκαλθέζ, εις Μόμπιλ από 18 Δεκ. 1958
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντα Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Τρίνινταν 13 'Ιουλ. διά Αλφερέν
ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπρίνιαν»	56	4031	έφθ. Ροζάριο 19 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΚΡΩΝΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Φερνάντο»	41	6756	άνεχ. Σάντος 24 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΚΥΜΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	διπλήθε Αλγερίου 22 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντριά»	43	6992	διπλήθε Ντακάρ 20 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμάν»	43	6888	άνεχ. Γιοκοχάμαν από 14 'Ιουν. διά Ντάρεν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	έφθ. Νεμούρ 25 'Ιουλ.
ΚΥΡΤΙΚΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοοτίκος»	40	2993	έφθ. Χούλλα 15 'Ιουλ.
ΔΑ ΠΑΛΟΜΑ (σύρουγ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναβ. Κομμέραιαλ»	21	1833	εἰς ταξιδιώ Πλάτη
ΔΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 26 'Ιουλ. διά Λιβόρον
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	διπλήθε Σουέζ 25 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΛΕΩΤΡΙΚ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δευτέριο»	43	7176	έφθ. Κόμπε 7 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίραμποντε»	53	13406	έφθ. Βαλτιμόρην 19 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΣΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	7259	άνεχ. Ροζάριο 25 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	διπλήθε Παναμά 16 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελθίρα»	44	7161	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 17 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήατρο»	43	10428	άργει Όραντς από 18 'Ιουν.
ΛΩΡΗΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λόρηπη»	43	2847	έφθ. Χούλλα 20 'Ιουλ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόντι»	44	7160	άργει Ελευσίνα από 16 Δεκ. 1957
ΜΑΙΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	άνεχ. Λός "Αντζελες 13 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΙΡΗ ΔΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 25 'Ιουλ. διά Βιλελμοχάφεν
ΜΑΙΡΗ-ΣΟΟΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8738	άνεχ. Γκριλόγκ 17 'Ιουλ. διά Ινδία
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δήμοπτρα»	37	4838	άνεχ. Κατάνην 18 'Ιουλ. διά Κων(πολίν
ΜΑΛΜΕΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστοδολ»	18	920	άνεχ. Πειραιά 19 'Ιουλ. διά Αλγερίον
ΜΑΛΟΥ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7145	άνεχ. Μασαλίαν 7 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πανθία»	43	7210	άνεχ. Αμβέρσαν από 28 'Ιουν. διά Χούλλα
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαννή»	45	3549	άνεχ. Λός "Αντζελες 14 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	άνεχ. Λός "Αντζελες από 1 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΝΤΡΙΚ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	43	7255	άνεχ. Γένοβαν 10 'Ιουλ. διά Αντρα
ΜΑΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	21	1410	άνεχ. Σέμαραγκ 17 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7072	άνεχ. Λός "Αντζελες από 12 'Ιουν. διά Οζάκαν
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαράντο»	43	7189	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 17 'Ιουλ. διά Πώλεμπορο
ΜΑΡΑΦΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	έφθ. Ρουέν 21 'Ιουλ. (διά Γένοβαν)
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	25	1473	εἰς μεταφοράς Αιγαίνου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Ρούσου	27	1554	διπλήθε Κων(πολίν) 22 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαδύθεν Κρός»	44	7289	άνεχ. Βρέμην 24 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΜΑΡΙΑ ΝΤΕ ΛΟΥΡΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7219	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 2 'Ιουλ. διά Χαιφόγκ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκλιδέρας»	45	8965	έφθ. Καλκούτταν από 12 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	38	5548	έφθ. Λονδίνον 23 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΣΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7176	διπλήθε Παναμά 21 'Ιουλ. διά Ναγκασάκι
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	εἰς μεταφοράς Αιγαίνου
ΜΑΡΙΕΒΙΚΗ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5231	άνεχ. Τάιν 27 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΜΑΡΙΕΛΙΝ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7212	έφθ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7279	άνεχ. Μπελλιγκάμ 3 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7150	διπλήθε Παναμά 16 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΝΟΖΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ. Εουρόπα»	44	10668	άργει Παλέρμο από 21 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	άνεχ. Σαντιάγκο 5 'Ιουλ. διά Ναχότκα
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7282	άνεχ. Αμβέρσα 25 'Ιουλ. διά Σουραμπάγια
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	εἰς Μακάσσαρ από 4 'Ιουν.
ΜΑΡΝΙΠΟ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοβάνι»	43	7259	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 7 'Ιουλ. διά Κουνταλόρε
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	43	7263	διπλήθε Κων(πολίν) 4 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσαρπτ»	44	7251	διπλήθε Πιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Ατλαντικόν
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσουκι»	56	23871	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 25 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπολμπά»	54	18763	άνεχ. Περο. Κόλπον 15 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο

CARGO SHIPS & TANKERS, INC.

SHIP OWNERS AND OPERATORS

BROKERS SPECIALIZING IN THE SALE, PURCHASE
AND CONSTRUCTION OF SHIPS

NEW YORK 4, N.Y.

17 BATTERY PLACE

ΜΑΣΤΕΡ ΘΟΥΑΝΤ Κ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμι»	20	1512	έφθ. Κων) πολιν 19 'Ιουλ. (διά Βραίλαν)
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Παισίφικ»	43	7176	έφθ. Τορόντο 21 'Ιουλ.
ΜΑΧΗΤΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουνίθερσαλ»	57	8855	έφθ. Γκριλόγκι 24 'Ιουλ.
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάκια»	45	7254	άνεχ. Μπελλιγκαρι 24 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΛΙΤΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλητρύκας»	57	11691	διπλής Σιγκαπούρην ρόδης 23 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	58	20894	άνεχ. Άμμερόσαν 17 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΜΕΡΓΙΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Νέπτον»	45	7190	έφθ. Ρούσεριο 14 'Ιουλ.
ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	41	6728	διπλής Γιβραλτάρ 15 'Ιουλ. διά Διδανον
ΜΙΛΗΤΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόδεο»	49	19929	άνεχ. Μένα Αμπτουλλά άπο 31 Μαΐου διά Ιαπωνιαν
ΜΙΝΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστελλά»	56	21090	έφθ. Πειραιάδ 2 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΛ Α. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μικέλ»	29	2666	έφθ. Λισσαδώνα 25 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	διπλής Παναμάν 23 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Αντρέας»	53	11289	άνεχ. Κολούμπια πιθέρ 22 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΜΙΧΑΗΛ Σ. Κ. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χρυσανθέ»	29	1866	άνεχ. Λόκον 18 'Ιουλ. διά Σούσα
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	έφθ. Κάδικ 5 'Ιουλ.
ΜΠΑΖΙΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	άνεχ. Χονολουλούν 15 'Ιουλ. διά Ιαπωνιαν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΠΕΤΡΟΣ		έλληνικά συμφέροντα	44	7070	εις Βόρ. Γαλλίδην υπό παρακαλήν
ΜΠΑΤΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	άνεχ. Λός Αντζελες άπο 18 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (Δ.)		έτ. «Μπετακρούζ»	44	7340	διπλής Νίτον 18 'Ιουλ. διά Μπάραν
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	40	7159	έφθ. Μπαταν 7 'Ιουλ.
ΜΠΡΙΖ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγουάιν»	42	5217	άνεχ. Βρεστόν 13 'Ιουλ. διά Τζακάρταν
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	16	7803	άνεχ. Οζάκαν 15 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)			3528	άργει Κυνόσουραν άπο 8 Δεκ. 1957
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 17 'Ιουλ. διά Ιαπωνιαν
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σάνι Ρόκκο»	25	4949	έφθ. Γένοβαν 20 'Ιουλ.
ΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7092	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΝΑΖΛΑ (Λιβάνου)		έλληνικά συμφέροντα	41	7579	άνεχ. Γένοβαν 13 'Ιουλ. διά Μιδδλεσμπρο
ΝΑΠΠΙΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	"Ισβ. ο ΠΕΙΡΑΙΑΙΕΣ", σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιάννα»	57	10044	άνεχ. Λός Αντζελες 20 'Ιουλ. διά Ν. Όρλεάνην
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	"Ισβ. η ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΧΩΠ", σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΧΟΠ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρίβαπορ»	43	8428	άνεχ. Αμμουδιάν Μπαιν 19 'Ιουλ. διά Ρίο Γκράντε
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέας»	58	12624	άνεχ. Ράς Τανόρι 12 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ»	58	24068	έφθ. Τουρκού 15 'Ιουλ.
ΝΕΔΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	42	7227	άνεχ. Βρεστόν άπο 31 Μαΐου διά Νίκαρο
ΝΕΛΛΑ		έτ. «Νέλλα»	38	4996	έφθ. Τουρκού 9 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΝΕΜΕΑ (Δ.)		έτ. «Γουνίθερσαλ Τράπιπ»	42	9730	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΝΕΦΕΛΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	έφθ. Εγενόβαν 9 'Ιουλ.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Μακρήν άπο 11 'Ιουν. διά Νιγκάτα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Δ.)		έλληνικά συμφέροντα	43	7258	έφθ. Μόζι 14 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεονύμ»	53	12395	άνεχ. Βαλπαραίσο 17 'Ιουλ. διά Πούντα Αρένας
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΕΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	διπλής Ελαύνον 20 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	έφθ. Μόζι 14 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίνορι»	37	7991	άργει Αμπελάκι άπο 16 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρέαντε»	43	7255	έφθ. Μόζι 25 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΣ (Διβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	άργει Ντάρτημουθ άπο 1 'Ιουλ. 1959
ΝΙΚΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2856	διπλής Θεσσαλον 17 'Ιουλ. διά Τριπολίν
ΝΙΚΟΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	διπλής "Αγ. Βικέντιον 18 'Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτα Λά Πόλμα»	53	9188	διπλής Χονολουλού 22 'Ιουλ. διά Μπαλμπόδα
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιβάνου)		έτ. «Εστέρλελα Μπλάγκα»	44	7294	έφθ. "Αγ. Φραγκίσκον 22 'Ιουλ.
ΝΙΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	παναμάκη έταιρια	28	1463	έφθ. Χογκ Κόγκ 18 'Ιουλ.
ΝΙΟΒΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	44	7063	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανάμ. Γιουρόπα»	28	6857	άνεχ. Κολόμπο 14 'Ιουλ. διά Τομπά
ΝΟΡΑΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανδόσσαν Φράϊτερ»	44	10662	έφθ. Σαδόνα 22 'Ιουλ. (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερά Αρμ.»	56	18210	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 12 'Ιουλ. διά Κόμια Μπαιν
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιπόρερά Αρμ.»	52	12029	διπλής Παναμά 9 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΟΥΤΣΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράϊτερ»	44	7061	άνεχ. Βικτωριαν 5 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΝΤΕΒΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανόυεθα»	56	10545	άνεχ. Αμπέρσαν 22 'Ιουλ. διά Καζαμπλάγκαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σην 'Εντερπράϊζ»	58	13545	άνεχ. Μπανισλί 25 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (Δ.)		έτ. «Σην 'Εντερπράϊζ»	61	13500	εις Ιαπωνιαν, υπό συμπληρωσιν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερην Σηγουόαι»	59	12800	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Ιουλ. διά Τομπά
ΝΤΕΡΜΠΙΤΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναβίγκεϊτορς»	60	13096	έφθ. Σαρόν 22 'Ιουλ. διά Πόρτ αντε η Αρ. Σεπτ. 1959
ΝΤΗΟΙΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίνι»	31	5847	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Ιουλ. διά Μπορντών
ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΛ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Ε'ουρόπα»	56	8716	έφθ. Λός Αντζελες 24 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ε'θμυράνια»	58	10483	άνεχ. Γκάλδεστων 21 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Ε'ουρόπα»	55	11209	άνεχ. Αμπανύρων 1 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Ε'ουρόπα»	56	8716	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδης 26 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλουάτ»	56	10486	έφθ. Οτάρου 20 'Ιουλ.
ΝΤΟΠΙΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομάν»	43	7199	διπλής Φλωνιγκ 11 'Ιουλ. διά Μούρμανον
ΟΑΓΑ (Λιβάνου)		έτ. «Σατουρν»	43	7051	έφθ. Κολόμπο 24 'Ιουλ.
ΟΛΚΑΤ (Δ.)		έτ. «Καρμέλο»	43	2875	διπλής Ντόρερ 20 'Ιουλ. διά Λύμπεκ
ΟΛΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	διπλής Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάριας»	54	13665	άργει Ελευσίνα άπο 26 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλα»	54	13652	άνεχ. Πουέρτο λά Κρουζ 12 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλαμας»	54	20453	διπλής Πορτ Σαντο 12 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλα»	54	14047	άργει Ελευσίνα άπο 13 Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Ζανασ»	58	27602	άνεχ. Περο. Κόλπον 16 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλα»	50	17791	άνεχ. Πειραιά 26 'Ιουλ. διά Νέαπολιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλα»	53	14221	άργει Ελευσίνα άπο 19 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΪΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτριας»	53	14009	άργει Ελευσίνα άπο 4 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΥΡΕΑL (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλα»	49	17792	άργει Ελευσίνα άπο 3 Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΤΙΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλα»	53	13660	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	άργει Ελευσίνα άπο 22 Φεβρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλα»	54	13934	άνεχ. Θιαδέλφειαν 18 'Ιουλ. διά Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΧ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλα»	55	13709	έφθ. Θιαδέλφειαν 25 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓΙΓΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλα»	54	13713	έφθ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουλ. (δοκιμα)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (N.A.T.)		έτ. «Ολύμπικ Οίλλα»	55	13934	διπλής Τρινινταντ 21 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΝΤΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	23290	άνεχ. Αγγύσταν 18 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζορ»	59	23280	άνεχ. Θιαδέλφειαν 23 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλα»	54	13665	άργει Ελευσίνα άπο 13 Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	55	18790	άνεχ. Θιαδέλφειαν 24 'Ιουλ. διά Πούντα Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλα»	55	13934	άργει Κυνόσουραν άπο 9 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλα»	54	20595	έφθ. Θιαδέλφειαν 12 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλα»	54	13665	άργει Ελευσίνα άπο 10 Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλα»	49	17792	εις Πειραιά άπο 4 Ιουν.

DEEP SEA AND COASTAL PILOTS

TELEPHONE
GRAVESEND 4596

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 'Ιουλ. διά Μπαχαγκουέρο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17792	άργει 'Ελευσίνα από 29 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΑΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδιο Τρανσόρτ»	59	37958	άνεχ. Ράς Τανόύρα 17 'Ιουλ. διά Τρινίταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	60	37744	διπλήθε Σουέζ 25 'Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όλ»	58	27602	άνεχ. Λίβανον 21 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓ'Μ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17791	άργει 'Ελυσίνια από 22 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13580	άνεχ. Ν. Ύρκην 23 'Ιουλ. διά Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοναδασάντο»	54	20611	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς»	43	8195	έφθ. Ν. Όρλεάνην 27 'Ιουλ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	44	7280	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουλ. διά Χαδάναν
ΟΠΟΡΤΕΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά 'Εμπρέσσα»	56	21090	άργει Κυνόσουραν από 6 'Απρ.
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάναμαρ»	34	7825	έφθ. Νεκταρέα 17 'Ιουλ.
ΟΡΙΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριζόλ»	58	12667	διπλήθε 'Αζόρας 20 'Ιουλ. διά Χέντζαμ
ΟΡΟΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερεν Στάρ»	44	7254	έφθ. Τόκιο από 22 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν Τάνκερς»	53	12065	άνεχ. Βαλτιμόρην 14 'Ιουλ. διά Μαρακαϊμπό
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	44	7176	άνεχ. Βοστώνην 10 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρηφερ»	36	3891	άργει Τάμπαν από 24 Μαρτ. 1960
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουλτραμάριν»	56	10015	έφθ. Νόρφολδ 23 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνονθερ»	45	7211	άνεχ. Τόκιο 19 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνονθερ»	43	7256	άνεχ. Τόκιο 6 'Ιουλ. διά λός 'Αντσελες
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	52	11349	άνεχ. Ριο 'Ιανέιρο 16 'Ιουλ. διά Ρίο Γκράντε
ΟΥΑΓΓ ΗΓΚΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν»	42	7192	άνεχ. Αγ. Θραγκίσκον 16 'Ιουλ. διά Οζάκαν
ΟΥΑΓΓ ΚΛΙΦΦΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιούν Ουάιτ»	43	7176	άνεχ. Αγ. Θραγκίσκον 26 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΟΥΑΓΓ ΚΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Κρός»	43	7170	έφθ. Οζάκαν 10 'Ιουν.
ΟΥΑΓΓ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Σή»	43	7167	διπλήθε Σιγκαπούρην ρόδς 26 'Ιουλ. διά Γκόα
ΟΥΑΓΓ ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	διπλήθε Παναμά 30 'Ιουλ. διά Ειρηνικόν
ΟΥΡΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάμοντ»	09	2890	διπλήθε Χέλαινγκμποργκ 8 'Ιουλ. διά Σαντέ
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λα Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Βικτωρίαν 14 'Ιουλ. διά Στεττίνον
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα»	43	7228	άνεχ. Λύγούσταν 21 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΠΑΛΑΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7081	άργει 'Ελευσίνα από 6 Φεβρ. 1958
ΠΑΜΙΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε»	42	2873	έφθ. Λάγκος 25 'Ιουλ.
ΠΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αριάς»	56	10486	έφθ. Κόμπε 15 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάγια»	58	10659	διπλήθε Παναμά 13 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΑΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάριος»	44	7253	άνεχ. Ναούρου 11 'Ιουλ. διά Μιδδλεσμπρο
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτλεμη»	45	7133	άργει Χαδάναν 19 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΡΓΥ Ι. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανωρά»	45	10722	άργει Ν. Υόρκην από 15 Μαρτ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. (Λιθάνου)	T. Δ. Αθανασιάδης	30	996	έφθ. Κορκούμπιον 6 'Ιουλ.	
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Επος»	30	2861	άνεχ. Σαλαθάδορ από 22 'Ιουν.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορφιάτα»	09	715	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΡΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	άργει Πέραμα από 28 Μαρτ. 1958
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Στύλυρα»	36	1974	έφθ. Μπασσέν 26 'Ιουλ.
ΠΑΡΑΔΑΙΛΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παραδαίλια»	43	7257	άργει Χάμπτον ρόδς από 5 Δεκ. 1958
ΠΑΡΙΜΑΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 8 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΩΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσιφίκ Γιούνιον»	44	10297	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 15 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΩΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιτεντ Ο.Μ.Κ.»	25	6605	άνεχ. Ναγκόνια 17 'Ιουλ. διά Κουβέντη
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφίλη»	43	2881	διπλήθε Κωνύποιλην από 17 'Ιουν. διά Νοβορωσιακού
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πελοπίδας»	43	5221	άνεχ. Σιεμφουζέκος 3 'Ιουλ. διά Βαυμόρα (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΠΕΜΠΤΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκαλάντε»	40	6089	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 'Ιουλ. διά Αυστραλίαν
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	άνεχ. Γκάλθεστον 21 'Ιουλ. (διαταγας)
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8860	έφθ. Σουάντ 22 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8466	άνεχ. Γιοκοχάμαν από 18 'Ιουν. διά Περού
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	έφθ. Σουάντ 27 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουλ. διά Γκηλόγκ
ΠΕΡΑ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	7977	έφθ. Φριπάντα 24 'Ιουλ.
ΠΕΤΕΡ ΜΠΛΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	45	7244	έφθ. Τόκιο 4 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήνποντος»	45	6712	άνεχ. Αμέρεραν 12 'Ιουλ. διά Τσάρλεστον
ΠΙΟΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλε Εστε»	44	7190	άνεχ. Μορμουγκάο 9 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΛΑΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	διπλήθε Σιγκαπούρην ρόδς 23 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΠΛΟΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	διπλήθε Τζιμπούτη 22 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΠΟΘΟΥΛΑ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιέτε Μάρσ»	43	2016	έφθ. Ρουέν 23 'Ιουλ.
ΠΟΘΩ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόθως»	16	1999	άργει Πέραμα από 14 Φεβρ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Γιοκοχάμαν από 18 'Ιουν. διά Περού
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνς»	38	2561	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ.
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μπλάγκα»	43	7273	έφθ. Βίλλα Κοντιτιούσον 20 'Ιουλ.
ΠΡΑΞΙΤΕΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	43	7237	έφθ. Μόντρεαλ 16 'Ιουλ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήνποντος»	43	7128	άνεχ. Αλεξανδρείαν 20 'Ιουλ. διά Μόρφου Μπαίν
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλε Εστε»	44	7192	άνεχ. Μπουένος 'Αιρες 15 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
PANNEP (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουες»	57	23693	άνεχ. N. Υόρκην 16 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεράμερικάνα»	59	13918	διπλήθε Ντακάρ 22 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρων
PINTA (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	17	1293	διπλήθε Κωνύποιλην από 16 'Ιουλ. διά Μαύρων Θάλασσαν
PIO (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πτέρνα»	44	7194	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 25 'Ιουλ. διά Γένοβαν
PIO ΑΔΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέοτωρ»	43	6993	άνεχ. Μοντεβίδεο 30 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
PIOΝ (παν. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	διπλήθε Παναμά 24 'Ιουλ. (άπο Χίλην)
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτζέφιελντ»	45	7217	έφθ. Ντουλούθ 18 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7244	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά Χαδάναν
ΡΟΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	11	1538	έφθ. Θεσσαλονίκην 22 'Ιουλ.
ΡΟΥΜΕΛΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	41	7111	άνεχ. Χαδάνα από 21 'Ιουν. διά Πουέρτο Πάντρε
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ»	44	7176	έφθ. Βενετίαν 28 'Ιουν.
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ 'Αντωνυ»	40	5468	άνεχ. Αύγουστον 15 'Ιουλ. διά Νοβορωσιακού

D.J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

(HEAD OFFICE)

21, TALAAT HARB STR.

P.O.B. 1746

PORT-SAID PORT-TEWFICK

(SUEZ)

25, SULTAN HUSSEIN STR.

P.O.B. 55

CAIRO

RASHED STR.

P.O.B. 9

7, BUSTAN STR.

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX"

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7165	άνεχ. Νιούπορτ 14 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕ-ΙΜΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7243	άνεχ. Λός Αντζελες από 26 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΙΝΤ ΖΩΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ναδίσια»	36	5129	έφθ. Γένοβαν 25 'Ιουλ.
ΣΑΙΛΑΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχιλλ»	45	2895	άνεχ. Βενετίαν 14 'Ιουλ. διά Κατάνην
ΣΑΙΛΑΜΑΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχαλ»	30	4105	άργει 'Αμπελάκι από 1 Νοεμ.
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν»	44	10509	άργει Σπέτζιαν από 2 'Ιαν. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιαζίζα»	23	5372	άργει Κυνόδουραν από 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.)		έτ. «Άτλαντικα»	44	10546	άργει Σπέτζιαν από 8 'Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Ολίσιτιμ»	43	7260	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 14 'Ιουλ. διά Τσαμκόγκ
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	έφθ. Κούρε 30 'Ιουν.
ΣΑΝΣΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπερτα»	44	7238	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 17 'Ιουλ. διά Λισσαβῶνα
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Μαριτίμα»	44	7210	άνεχ. Αγ. Φραγκιόκον 8 'Ιουλ. διά Κόμπης
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Τζών»	44	7207	άνεχ. Σπαττλ 15 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Τάμπαν 16 'Ιουλ. διά Πριόλο
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 7 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΦΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Φέ»	43	7284	άνεχ. Λός 'Αντζελες 10 'Ιουλ. διά Χουάσκο
ΣΑΝΝΙΠΗΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10655	έφθ. Βαλπαράιος 6 'Ιουλ.
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	1988	άνεχ. Πειραιά 16 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΣΑΥΘΕΡΝ ΗΚΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Θάυτερ»	44	10743	έφθ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 19 'Ιουλ.
ΣΑΠΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	άνεχ. Ντακάρ 14 'Ιουλ. διά 'Αμπιτζάν
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)		έλληνικά συμφέροντα	31	4704	
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικα Μαρίνα»	45	10705	άργει Πέραμα από 16 'Απρ. 1960
ΣΕΓΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Κυπριανού	40	7304	άνεχ. Κουβέιτ από 14 'Ιουν. (διαταγάς)
ΣΕΝΙΟΡ (Λιθάνου)		έτ. «Καντούρη»	22	3084	έφθ. Τριπολίν (Λιθάνου) από 24 'Ιουν.
ΣΗ ΡΟΜΠΙΝ (λ.δ.)		έτ. «Άλεξ. Σ. Ωνάσης»	48	11379	έφθ. Έλευσίνα 24 'Ιουλ. (πρός παροπλισμόν)
ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	έφθ. Θρί Ρίμερ 14 'Ιουλ.
ΣΙΡΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σίραμ»	42	7146	εἰς Σύρου από 3 Δεκ. (ἐπισκευαι)
ΣΟΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλδορ»	49	10259	εἰς θέσιν 27.27 B. – 16.20 Δ. 'Ιουλ. 12 διά Φίνναρη
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	άνεχ. Μπάραν 15 'Ιουλ. διά Κοκίνη
ΣΟΥ-ΤΤΡΟΥΟΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουτγουώτερ»	41	10443	άργει Βαλτιμόρων από 9 'Ιουλ. 1960 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΟΥΔΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιάν Σπί»	21	1946	έφθ. Χάμπτον ρόδις 19 'Ιουλ.
ΣΟΦΙΑ ΙΙ (Λιθάνου)		έτ. Νταϊφάς	21	1498	Ίδε: «ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣΗ», ομπαία Λιθάνου
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Άν. Ύρκην 22 'Ιουλ. διά Κόμπη
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΛΑΝΤ (κοοτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άργει Πόρτ Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕ ΙΤΟΡ (κοοτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	άργει Κυνόδουρων από 31 Αύγ. 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΥ (λ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	εἰς Τεργέστην από 24 Μαΐου 1960
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοοτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	εἰς Τεργέστην από 26 Φεβρ. 1958
ΣΠΗΤΓΟΥΑΙΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	έφθ. φιλαδέλφειαν 17 'Ιουλ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ πλ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30159	έφθ. Τάμεσιν 27 'Ιουλ.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντάνα»	43	7290	έφθ. Μπουένος Αύρες 22 'Ιουλ.
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινουσλαρ»	55	8799	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 16 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνναν»	52	12064	άνεχ. Νύνασχαρν 22 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	άνεχ. Αδελαΐδα 11 'Ιουλ. διά Ταρακάν
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	42	5023	έφθ. Ν. Ύρκην 29 'Ιουν.
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	30	5316	άνεχ. Κόρραμασχρ 25 'Ιουλ. δι' Αμπαντάν
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Τρίκο»	44	7045	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδις 24 'Ιουλ.
ΤΖΕ-ΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπικέριερ»	43	7231	άνεχ. Ναγκόγια από 23 'Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άνεχ. Αμβούργον 12 'Ιουλ. διά Τάμπαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νορθ Γιουρόπα»	44	7026	έφθ. Μουπίλ 19 'Ιουλ.
ΤΖΕΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΤΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλορίναννα»	44	7055	έφθ. Μουράρων 20 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Λιμόδαι»	43	7251	διπλήθε Βιρβαλτάρ από 24 'Ιουν. διά Χαδάναν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμόπα»	54	18717	έφθ. Μοντεβίδεο 18 'Ιουλ.
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Ντέμπια»	30	2047	έφθ. Βιρτυτόν 24 'Ιουλ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτρας»	53	27853	έφθ. Ναγκασάκι από 9 'Ιουν.
ΤΙΡΥΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	έφθ. Μπουένος Αύρες 11 'Ιουλ.
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ολίσιτιμ»	37	4542	άνεχ. Φορπόρτ (Μητσ.) από 16 Μαΐου διά Ρωσίαν
ΤΟΥΛΑ Ν. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7191	άνεχ. Χαδάννα 14 'Ιουλ. διά Νικάρο
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοοτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	άνεχ. Βρετόπτων 23 'Ιουλ. διά Λά Παλλίς
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπλαλουζ»	43	10459	έφθ. Ν. Ορλεάνην 12 'Ιουλ.
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΦ (λ.δ.)		έτ. «Τρανσόδιλ»	57	24027	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΤΡΑΝΣΓΟΥΩΡΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια»	45	7136	άνεχ. Βούβαν 13 'Ιουλ. δι' Αύγουστον
ΤΡΑΝΣΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)		έτ. «Ια. Γ. Κουλουκουντής	44	7299	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	44	7251	διπλήθε Παναρά 20 'Ιουν. διά Τόκιο
ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	άνεχ. Ταιμπάνη 7 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μινόσανα»	27	2457	άνεχ. Πειραιά 16 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άνεχ. Σπατάλ 8 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΤΡΙΤΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κανουν»	45	10603	έφθ. Σύρου 14 'Ιουλ.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Κυπριανού	18	5285	άνεχ. Ραγκούν 16 'Ιουλ. διά Ιλαϊλο
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 15 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7251	άργει Φάλμουθ
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίρραιόν»	57	21910	άνεχ. Περα. Κόλπον 17 'Ιουλ. διά Λάδεσντ
ΦΑΡΑΔΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άνεχ. Βανκούφερ από 11 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΦΙΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Μ. Σκουρλόδος	29	3958	διπλήθε Ελσίνορ 9 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΦΙΟΛΙΣΒΟΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προνγκρέσσο»	44	7208	άνεχ. Μπέλικυχαν 22 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΙΩΝΙΣ (Λιθάνου)		έτ. «Ηοτμπλάουντ»	40	6410	διπλήθε Τζιμπούτι 19 'Ιουλ. διά Κίναν
ΦΙΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνς»	36	2642	έφθ. Σκελεφέτσα 20 'Ιουλ.
ΦΙΩΡΑ Α. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Τ. 'Αθανασίδης	36	1400	διπλήθε Κωνιτσά 23 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΦΟΥΛΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	έφθ. Καλκούτταν 18 'Ιουλ.
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ. Σηγουαίν»	36	1965	άνεχ. Λός Αντζελες 8 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΧΑΡΙ (λ.)		έτ. «Οσεαν Τ.»	45	7255	άργει 'Αμπελάκι από 14 Φεβρ. 1960
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	άνεχ. Σαιν Τζών 7 'Ιουλ. δι' Αμμουδιν Μπαίν
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	19	2559	έφθ. Βενετίαν 18 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοπορτ»	38	9403	άνεχ. Αμβούργον 24 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΧΟΚ		έτ. «Ντέλ. Εστε»	43	7127	άνεχ. Λός Αντζελες 12 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Μπόλατο»	43	1790	άργει 'Αμπελάκι από 7 'Ιουν. διά Κόμπη
ΧΡΥΣ (λ.)		έτ. «Γκράουντ»	43	7258	άνεχ. Αδελαΐδα από 7 'Ιουν. διά Κούρε
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σιππερς»	55	23930	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 21 'Ιουλ. διά Λάδεσντ
ΧΡΥΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταντέρ»	53	18732	έφθ. Κιουρασάο 19 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροκαΐ»	44	7256	έφθ. Ναγκόγια από 23 'Ιουν.
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Οκεανόπορος»	44	7293	άνεχ. Λός Αντζελες 12 'Ιουλ. διά Ν. Ύρκην

F. K. WARREN Ltd.

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1898

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΜΕΣΙΤΑΙ, ΝΑΥΛΩΤΑΙ

151 HOLLIS STREET

HALIFAX, Nova Scotia

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "WARREN,"