

NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1949

Αρ. Φύλλου 340/99

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΣΤ'.(ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 340)99

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1949

ТО ДЕКАПЕНӨНМЕРОН

·Η ἀπονομὴ τοῦ Δικαίου

Τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας, τὸ ἱερὸν αὐτὸ τέμενος τῆς Δικαιοσύνης, ὅπερ ἀλώθητον ἐκράτησε, διὰ μέσου τῶν ἔθνικῶν ταλαιπωριῶν καὶ τῆς δημαγωγικῆς κραυπάλης, τὸ κύρος καὶ τὴν φυχρὰν τῶν πραγμάτων ἐνστένιστον, ἔξεδωκε τὴν ἐτυμηγορίαν του εἰς τὴν προσφυγὴν τῆς Ναυτιλίας. Ἀποδίδει τὸ δίκαιον ἐκεῖ ὅπου ὑφίστατο.

‘Η Ναυτιλία δὲν πρόκειται νὰ χειροκροτήσῃ διὰ τὴν ἐκδοθεῖσαν ἀπόφασιν. Δὲν ἐπεδίωξε τὴν ἀντιδικίαν μὲ τὸ Κράτος, ὑπὸ τὰς σημερινὰς μάλιστα χαλεπάς συνθήκας τῆς Πατρίδος. ‘Υπεχερώθη εἰς τὴν προσφυγήν, ὅφου ἔξήντηλησεν ὅλα τὰ ἄλλα μέσα τῆς πρασπίσεως τῶν νομίμων συμφερόντων τοῦ ἔθνικοῦ πλοίου. Δὲν θέλει συνεπώς νὰ πιστεύῃ ὅτι ἔκερδισε καὶ τὴν δίκην. ‘Υποδεικνύει ἀπλῶς εἰς τὸν κ. Χέλμην τὴν ὁρθήν, τὴν ἀντικειμενικήν τῶν τρίτων, τῶν ἀγαθῶν ἀνδρῶν, τὴν κρίσιν ἐπὶ τῶν πεπραγμένων παρ’ αὐτοῦ καὶ τῆς ὑπηρεσίας του, ὑποβάλλει δ’ ἐκ νέου πρὸς τὸν κ. ‘Υπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν τὴν πρότασιν τῆς ψυχραίμου, τῆς ἀπροκαταλήπτου ἐπανασυζητήσεως τοῦ ὅλου φορολογικοῦ θέματος. ‘Η ἀπόφασις τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας αὐτὴν τὴν συζήτησιν διηγούλουνεν. Εἶνε μία εὔκαιριά, ἡτις ἀπαλλάσσει τὸν κ. Χέλμην τῆς περιέργου προστηλώσεως του πρὸς τὴν κοινὴν μετὰ τοῦ κ. Μαρινάκη ἀπόφασιν περὶ τοῦ ναυλαρίθμου καὶ τοῦ ἔξιδαρίθμου, διὰ τὸ 1947, τὴν αὐθαιρέτως καὶ παρὰ τὸν νόμον ἐκδοθεῖσαν.

‘Η Ναυτιλία, μετά μίσων δραχύνιον κατά το 1947 περίοδον εύημερίας, είσηλθε και πάλιν εἰς τὴν γνώριμον τῶν Ισχνῶν ἀποδόσεων τὴν δύναστον κατάστασιν. Πρέπει δέ μας νὰ εἶνε βέβαιος ὁ κ. Χέλμης, ὅτι ἔστω καὶ χειμαζόμενον, τὸ Ἐλληνικὸν πλοῖον θὰ ἐκπληρώσῃ εἰς τὸ ἀκέραιον τὰς φορολογικάς του ὑποχρεώσεις, δισας δέ μας ἡ ἐν ψυχρῷ ἐπίγνωσις τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος θὰ βεβαιώσῃ καὶ ὅχι τοῦ κ. Νέζη ἡ ἀχαλινώτως ἐλαύνουσα φαντασία. Η προσφυγὴ δὲν ἀπέβλεπεν εἰς τὴν διαφύγην.

Εύχομεθα νὰ ἔξευρεθῇ ὁ δρόμος τῆς καλῆς συνεννοήσεως τῆς Ναυτιλίας μὲ τὸ Κράτος. Πρός τὸ καλὸν ὅμοιοις, διὰ τὴν προσγειώην τῶν γενικωτέρων οἰκονομικῶν τοῦ τόπου μας συμφερόντων ἡ συνεργασία αὐτὴ ἐπιβάλλεται. Ιδού τώρα καὶ τὸ σκεπτικὸν τῆς ὑπ' ἀριθ. 1396 ἀποφάσεως τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας:

ΣΚΕΦΘΕΝ

Ἐπειδὴ ἡ ὑπὸ κρίσιν αἵτησις ἀκύρωσεως τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐ-
πιτάσιον ἀσκήθεισα ἐμπροσθέματας καὶ ἐντὸς τῶν ὄριών του διέποντος
αὐτὴν ὡς ἐπαγγελματικού σωματείου καταστατικού αὐτῆς τῆς 25ης
Μαΐου 1924, στρεφομένη δὲ κατὰ πράξεως προδήλως ἐκτελεστή, είναι
τύπους οἰκείται καὶ ἔξεταστον ἀπόδινει τὸ βάσισμαν τῶν ἐν αὐτῇ λόγων,
ἀπορριπτομένου του περὶ ἐλλείψεως ἐννόμου συμφέροντος παρὰ τῇ αι-
τούσῃ ισχυρισμοῦ τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν ὡς ὀδοστίου.

Ισούσον το Ιωρηγίου τον Γιώργο των Οικονόμεων ως σοσσάπου.

Ἐπειδὴ τὸ Ν. Δ. 567/48 περὶ φορολογίας τῶν κερδῶν τῶν μηχανοκινήτων πλοίων ἐν ἄρθρ. 1 παράγρ. 1 καὶ 2 αὐτοῦ ὅριζει, ὅτι ὁ δι’ αὐτοῦ εἰσαγόμενος φόρος κατὰ ποσοστὸν 40% ἀναλυτικῆς κατηγορίας καὶ 10% μεσθετικοῦ (ἄρθρ. 12 παρ. 2) ἐπιβάλλεται ἐκ τῶν καθαρῶν κερδῶν τῶν ἡμεδαπτῆς θιασεγείας μηχανοκινήτων πλοίων, ὡς τοιούτων κερδῶν λαγιζομένης τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τῶν ἀκαθαρίστων ἀφ’ ἔνδον ἑσδόνων ἔκαστου πλοίου καὶ τοῦ ἀθροίσματος ἀφ’ ἔτερου τῶν ἑσδόνων ἐκμεταλλεύσεως καὶ συντήρησεως αὐτού, εἰς ἣ προστίθενται καὶ ὠρισμέναι ἄλλαι δαπαναί, ὡς ἀποσβέσεις τιμημάτος, τόκων κλπ., εἰδικῶς ἐν αὐτῷ κατονομάζονται. Περαιτέρω ἐν ἄρθρῳ 3 παρ. 1 αὐτῷ, διὰ τὴν ἑξεύρεσιν τῶν ἀκαθαρίστων ἑσδόνων ἐκ πλοίων ὠρισμένων κατηγορίων, μεταξὺ τῶν ὁπίοις καὶ τῆς τοῦ τύπου Λίμπετρος (Liberty), περὶ ὧν ἡ προκειμένη ὑπόθεσις προβλέπεται ἡ χρῆσις «καυλαρίθμου» ἐκφράζοντος τὸν μέσον δρον τοῦ κατὰ τόνουν πραγματοποιεῖντος ναύλου καθ’ ὠρισμένον χρόνον, ἐκ τοῦ πολλαπλασιασμοῦ τοῦ ὁπίοις ἐπὶ τῆς εἰς τόνους ὀλίκης χωρητικότητος ἔκαστου πλοίου καὶ τοῦ χρόνου καθ’ ὃν είργασθη τοῦ

έπι ναυλώσει οιουδήποτε τύπου ή μετέφερε φορτίον διὰ λ) σμὸν τοῦ ὑπόχρεων πλοιοκτήτου, προκύπτουσι ταῦτα (τὰ ἀκαθάριστα ἔσοδα) κατ' ὁμάχητον τεκμηρίου. Ο ναυλάριθμος ὅριζεται μετὰ γνωμοδότησην τῆς ἐν ἄρθρῳ 7 Ἐπιτροπῆς διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐνιαῖος δι᾽ ὅλας τὰς κατηγορίας πλοίων ἡ διαφορὸς δι᾽ ἐκάστην τούτων η δι᾽ ὅμιλα πλοίων τῆς αὐτῆς κατηγορίας, ἐνεργούντων πλάσιος ἐντὸς τῶν αὐτῶν χωρικῶν ὕδατων. Τέλος ἐν παρ. 2 τοῦ ίδιου ἄρθρου ὅριζεται ἐπὶ λέξει, ὅτι ὡς ναυλάριθμος νοεῖται ὁ μέσος ὄρος τῶν ναύλων τῶν ἀφορώντων ναυλώσεις φορτηγῶν πλοίων πατούς χωρητικοτήτος ἐν τῇ διενεβεὶ ἀγορᾷ ἀνά τόνουν χωρητικότητος φορτίου, ὡς οὗτος κατατίτεται ὑπὸ τοῦ ἐν Λονδίνῳ E. A. V. Angier F. I. C. S. διὰ τὰ Lloyd's List and Shipping Gazette. Ο κατὰ τὴν παρούσαν παράγραφον ναυλάριθμος δύναται ἐφόδου συντρέχουσι λόγοι αἰτιολογούντες τούτο ν' αὔξουμενοι προσαρμοζόμενος πρὸς τὰς συνθήκας ὑφ' ἃς είργασθησαν τὰ μηχανοκίνητα Ἑλληνικά πλοία.

Έπειδή έκ τών διατάξεων τούτων, ἐμρησευμένων ἐν τοῦ γράμματος αὐτῶν καὶ κατὰ τὴν ἀλληλουχίαν τῶν ἐν αὐταῖς ἔννοιων, προκύπτει ὅτι ὁ ὑπὸ τοῦ ἐν Λοιδίνῳ Γραφείου Angier καταρτιζόμενος διενθύνει ναυλάριθμος, παρέχει τὴν ἀριθμητικὴν δάσκαλην διὰ τὸν καθορισμὸν καὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυλαρίθμου, συναμένου μόνον εἴτε νὰ διαφοροποιήται κατὰ κατηγορίας πλοίων διὰ τῆς ἀποφάσεως, τῶν Ὑπουργῶν ἢ ἐφ' ὅσον συντρέχουσι λόγοι, γενικῶς προφανῶν φυσεως, δικαιολογούντες τούτο, νὰ αὐδομείούται διὰ τῆς αὐτῆς ἀποφάσεως, ἀνάλογώς τῶν εὔμενεστέρων ἢ δυσμενεστέρων συνθηκῶν υφ' ἄς εἰργάσθησαν τὰ Ἑλληνικά πλοῖα ἐν συγκρίσει πρὸς ἑκείνας τῆς διενθύνεις γαλαγοράς. Αύτοντον δῆμος, ὅτι κατ' ἀμφοτέρους ταύτας τὰς περιπτώσεις, ἡ Ὑπουργικὴ ἀπόφασις ὡς ἐκ τῆς φυσεως της χρήζει πλήρους καὶ ειδικῆς αἰτιολογίας.

Έπειδη διὰ τῆς προσβαλλομένης ήδη κοινής αποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐκδοθεῖσας κατόπιν τῆς προβλεπομένης γνωματεύσεως ὑπὸ τῆς οἰκείας Ἐπιτροπῆς, πρὸς ἣν καὶ ἀναφέρεται, υἱοθετοῦσα πλήρως τὸ πόρισμα αὐτῆς, καθωρισθὸν διὰ τὸ ἔτος 1947 ἐφαρμοστέος ναυλάριθμος, εἰς μέγεθος μὲν κατὰ 20% ἀνώτερος τοῦ διεθνοῦς, ἐνιαίος δὲ δι’ ὃν τὸ ἔτος καὶ διὰ πάντας τοὺς ὑπὸ τῶν πλοίων κατηγορίας τύπου Λίμερπετρού ἐκτελεσθέντας πλόας. Διὰ νὰ καταληξῃ ὅμως εἰς τὸν ναυλάριθμον τούτον ἡ ἐν λόγῳ Ἐπιτροπή, ἡκολούθησε κατὰ τὰ ἐκ τῶν πρακτικῶν τῶν συνεδριάσεων αὐτῆς προκυπτοῦα καὶ ίδια τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 19 τῆς 14ης Φεβρουαρίου 1949, ἐν ᾧ διατυποῦοντα τὰ ὥριστικὰ πορίσματα αὐτῆς, μέθοδον ἐργασίας οὐσιώδῶς ἀφισταμένη τῆς ἐν τῷ νόμῳ διαγραφομένης, προκρίνουσα ἀντὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ διεθνοῦς ναυλαρίθμου εἰς τὰς τυχὸν συντρεχούσας εὐνοϊκῶν περιοχας, ὑφ' ἀξειργάσθη Ἡλληνικὴ Ναυτιλία, καὶ τῶν δοποίων ἐδειγνάται εἰδικὴν μηνείαν, τὴν μετατροπὴν αὐτοῦ εἰς Ἡλληνικὸν καθαρῶν ναυλάριθμον ἐπὶ τῇ βᾶσει δεδομένων προκυπτόνων ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως 3 μόνον πλοίων ἐπὶ συνόλου εκατὸν ὑποκειμένων εἰς τὴν φορολογίαν, χαρακτηριζομένων δὲ ὡς ἀνεπαρκῶν καὶ ὑπὸ ιδίων τῆς Ἐπιτροπῆς μελῶν.

Ούτως οὖμας έχουσαν ή γνωμάτευσις, τῆς Ἐπιτροπῆς πάσχει προδήλως οὐσίαστικήν ἀκροβότητα, εἰς ἣν παρασύμει ἔξι δόλοκλήρους καὶ τὴν ἐπ' αὐτῆς στηριχθεῖσαν κοινὴν ἀπόφασιν τῶν Ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῶν Νομιλίας, κατὰ τὸν βασίμων περὶ τούτου προβολλόμενον λόγον ἐν τῷ ἴστοροις αἵρεσι.

γον έν τῇ ὑπὸ κρίσιν αἰτήσει.
Πεποιηδὴ καὶ ἐπὶ τῇ ἔκδοψῃ, δῆτα ἡ ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς ἀκόλουθησεν
μέθοδος κατὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ἐφαρμοστέου ναυλαρίθμου, ἐνομιμο-
ποιηθῆ ἐκ τῶν ὑστέρων ὑπὸ τοῦ Α. N. 887(1949) καὶ εἰδικῶς τῶν ἐν ἄρ-
θρῳ 1 αὐτούν ὄριζομένων κατὰ τροποποίησι γά των παρ. 1 καὶ 2 τοῦ ἄρ-
θρου 3 τοῦ Ν. Δ. 567(1948), καὶ πάλιν ἡ γνωμάτευσις στερεῖται οἱ αρ-
έαυτὴν αἰτιολογικοῦ κύρους ἐν ἀναφορᾷ πρὸς
τὰ δεδομένα ἐκμεταλλεύσεως τὸν πλοϊών, ἐφ' ὃν
εξειδικεύεται τὸν πλοϊών, νὰ στηριχθῇ, μὴ ἀναπληρουμένου
ἐκ τῆς δικαιολογίας, δῆτα ἡ ἐλειψις αὐτη̄ ητίς ἄγει
εἰς τὸ παράρρετον τοῦ νόμου, βαρύνει τοὺς ἐφοπλι-
στὰς μὴ προσκομίσαντας τὰ ἀναγκαῖα στοι-
χεῖα,

AIA TAYTA

Δέχεται κατ' ουσίαν τὴν ὑπὸ κρίσιν αἴτησιν καὶ ἀκυροῖ τὴν προσβαλλομένην ὑπὲρ ἀριθ. Π. 4894 τῆς 31ης Μαρτίου 1949 κοινὴν ἀπόφασιν τῶν 'Υπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Διατάσσει την έπιστροφή του κατατεθέντος παραβόλου, και
"Επιβάλλει είς το Δημόσιον την δικαστικήν δαπάνην της αιτούσης ἐκ-
δοικιών ἑκατὸν γιαδίδων (100.000).

σημαντικότερη στοιχεία της παραγωγής είναι η παραγωγή από την αγροτική οικονομία, η οποία αποτελεί την μεγαλύτερη στοιχεία της παραγωγής.

**Ο Πρόεδρος
Π. ΠΟΥΛΙΤΣΑΣ**

‘Ο Πρόεδρος
Π. ΠΟΥΛΙΤΣΑΣ

Πρὸ τῆς νέας κρίσεως

Μορφήν πλέον καθολικήν προσέλαθεν ἡ καχεξία τῆς παγκοσμίου ναυλαγοράς. Κρίσιν ἀνεύ προηγουμένων διά τὴν μεταπολεμικήν περίοδον ἀντιμετώπιζον ὅηδη τὰ φορτηγά σκάφη, τιθέται δὲ ἀγώνωνδες πρὸ τῶν ἐφοπλιστῶν τὸ ἔρωτημα τῆς διοικείας καὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς.

Αἱ εἰδῆσεις ἀπό τὴν Ν. Ὑόρκην εἰνὲ ἔκτάκτως ἀπογοητευτικαί. Δεν
βλέπουν οἱ δύναμειν νὰ ἔχουν ἔγκυρον γνώμαν· Ἀμερικανοὶ παραπηρη-
ταὶ τῆς ναυαγοφάς, τὰ στοιχεῖα, ἐπὶ τῶν ὅποιων βάθεικαιολογεῖτο κα-
ποια αἰσιοδοξία διὰ τὸν Σεπτέμβριον. Τούναντίον μάλιστα ἔντασιν τῆς
κρίσεως προβλέπουν, ἐφόσον τὸ ἐν ὑπηρεσίᾳ τοννάζ, τὸ πληθωρικὸν ἥ-
δη, συνεχιστὶ πιέζον ὅλα τὰ κέντρα φορτωσεων. Ο παροπλίσμος πιστεύ-
εται ὅτι βάθη μία διέξοδος, ὑπὸ τῶν δημιουργηθείσας ὅμως κατὰ χώ-
ιδικάς καταστάσεων τὸν ναυτιλιακὸν προσταθετισμὸν δὲν φάνεται
διά τίνας σημαίας καὶ δυνατὸς οὗτος, εἰς οἵαν ἔκτασιν ἐπιβάλλεται.

Τὰ αιτία θέματα της επέλθουσας κρίσεως είναι άρκετά γνωστά. Τὰ γενικώτερα άναγονται: Είς τὴν ἀδυναμίαν τῆς διειρύνσεως τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν, λόγῳ τῆς ἐλλείψεως δολλαρίων εἰς τὸν ἐπιβλήθεντα περιορισμὸν τῶν ἐξ Ἀμερικῆς εἰσαγωγῶν τῆς Βρετανικῆς Αὐτοκρατορίας, εἰς τὴν χαώδη πολιτικὴν κατάστασιν τῆς Ἀπωλεῖας καὶ τέλος εἰς τὴν μεχρι σήμερον ανέφικτον ἀποδειχθείσαν ἀνάπτυξιν τῶν ἐνδοευρωπαϊκῶν συναλλαγῶν, εἰς οἵαν ἀπό τὸ σχέδιον Μάρσαλ ἀνεμένετο εὑρείαν κλίμακα.

Τὰ ειδικώτερα διὰ τὸ φορτηγὸν πλοίον θὰ πρέπει νὰ ἀναζητηθοῦν: Εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν ἔξι Ἕνωμένων Πολιτειῶν εἰσαγωγῶν γαιαθρόσκορος. Τὰ 16 ἐκάπομποι, τόννων διὰ τὰ χώρας τοῦ σχεδίου κατὰ τὸ 1948)49, περιορίζονται τόρα εἰς τὰ 11 διὰ την χρῆσιν τοῦ 1949)50.

Τῶν στιπρῶν ἐπίσης αἱ Ἐυρωπαϊκαὶ ἑσοδεῖαι προεβλέποντο ἰκανοποιητικαὶ διὰ δὲ δύετερον κατὰ σειράν ἔτος, μὲ πιθανήν τὴν πρόβλεψιν κάποιας μειώσεως τῶν ἔξι Ἀμερικῆς εἰσαγωγῶν.

Ο σημαντικότερος όμως παράγων, αύτός, που άμεσωτατα θίγει την ιδική μας ναυτιλίαν, την υπό Έλληνικήν και Παναμαϊκήν τελούσαν, είναι ο αποκαλύπτος προστατευτισμός των έθνικών των πλοίων, από τις μεγάλας ναυτικας χώρας, τάς δυναμένας ικανών, μεταφορικών έργων να παρασχουν εις τα πλοϊο των. Η διάκρισις αυτή, ένασκουμένη εις βάρος των σημαιών, που δὲν διαθέτουν φορτία έπαρκη διό τα ίδια των σκαφών, αποτελεῖ τη μεωτέραν απειλήν της υποστάσεων των.

Η καθιερώσεις διά του σχεδίου Μαρσαλ αρχή των 19 + 20 εις τη φορτία της βοηθείας υπέρ των Αμερικανικών πλοίων, τείνει πλέον, ό πως άλλως τε καὶ ἀνέμεντο, να προσκαλέστη τὴν γενικήν παρ' ὅλων τῶν χωρῶν παραδοχήν της. Δέν ύστερον εἰς τὴν προσπάθειαν αὐτῆς τῆς διαφυλάξεως των φορτίων ὑπέρ των θέμικων των πλοίων οὐδὲ αύτὰ τὰ τώρα μόλις ἀπόκτωντα ναυτιλιακήν συνείδησιν κράτη (Ινδίαι, Ἰσραὴλ, Ἀργεντινή κτ.). Τὸν ἀμεσοῦν ἀντίκτυπον πρῶτον τὸ ἀκριβὸν εἰς τὴν διαχείρισιν του Ελληνικὸν σκάφος ἡρχίσεις νά δέχεται. Τὰ παρωπλισμένα ἀριθμούντας ηδη εἰς δεκάδας, μὲ προοπτικὴν ἐλάχιστα ἐνθαρρυντικὴν διά τοῦ μέλλονος.

Δέοντας έπισης νὰ σημειωθῇ, ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ιδιωτικῶν Ἀμερικανικῶν «τράμπες» δοσμέραι ἐπαυξάνεται, πλὴν των χρονοαὐλωμένων, μὲ ἀποτέλεσμα τῶν μούιμων πλέον εἰς τὴν κυριωτέρων ἄγορὰν τῆς N. Ὅρκης προσφορῶν ὑπερεπαρκούς ἀμερικανικῆς χωρητικότητος, ἡτὶς ἀπόλου-
γενεῖ τοῦ εἰδικοῦ τῆς προτιμήσεως προνομίου.

δανείου του επιούκου της προτίμησες προνόμιο.

Έντονη μεταξύ ου ναύλω γαιανθράκων διά Βόρ. Γαλλίαν ἀπό Χάμπτον Ρόδος ἐφθασαν αἰσίως τὰ 8 δολλ. διὰ τὰ Ἀμερικανικά καὶ κάτω τὸν 5 διὰ τὰ προσφερθέντα καὶ μῆγεν ὁ μεναδεκτά Ἐλληνικά

ΕΛΛΗΝΙΚΑ.
'Η κρίσις τού 1949 εύρισκε δυστυχώς τὸν "Ελληνα ἐφοπλιστὴν μὲ περιώρισμένα σημαντικῶς τὰς δυνάμεις τῆς ἀντιστάσεως. "Εχει σκάφη ἀκριβὰ εἰς τὴν διαχείρισίν των, ὅφειλει πολλά, ἔξηντλησεν εἰς ἀγοράς γένων σκαφῶν ὃλα τὰ ἐκ τού 1947 εἰσόκμισθέντας καὶ ἀντιμετωπίζει ἐπὶ πλέον τὴν προνομιακήν διάκρισιν τῶν μεγάλων σημαίων. Υπέρ την κρίσιν τῶν μεταφορῶν ἡ διάκρισις αὐτῆ μας καθιστά ἐπιφυλακτικούς διὰ τὸ μέλλον. Τὸ πτωχὸν Ἐλληνικὸν πλοίον συμπτιέζεται πανταχόθεν....

"Ο, τι ἀπέμεινεν...

Τρία όλοκληρα χρόνια έχορειασθησαν, χωρίς νά ληφθούν ύπ' οφίν τὰ πολεμικά, διὰ νά διαπιστωθῇ ἐπὶ τέλους ἡ ἀντεθνική δράσις καὶ ἡ κατά τῆς ναυτιλίας εἰδικώτερος ἐπίβουλη τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. Εν τῷ μεταξὺ ἀπεριγραπτὰ υπέστη τὴ δεινοπαθήματα τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν ἀπὸ τὴν κομμουνιστικὴν κατ' αὐτοῦ ἐπίθεσιν καὶ ἑκτὸς ὑπολογισμοῦ αἱ ζημιαι εἰς τὴν διαχειρίσιν τῆς ναυτιλίας μας καὶ ὁ κλονισμὸς τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου τρέψας αὐτὴν. Ἀπὸ τῶν ἔτων τοῦ πολέμου ἴστορεῖται ἡ ἐπίβουλη, ἡ σκοπούσα τὴν διάλυσιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ. Τὸ Ἑλληνικὸν πλοϊὸν ἦτο τὸ προσφοράτερον πεδίον τῆς ἀναρχίας, καμουφλαρισμένης κάτω ἀπὸ τὰ συνδικαλιστικὰ συνήματα. Ἀπὸ εἴκει ὁ συμμοριτισμὸς πρήξις διὰ νά φθασῃ εἰς τὰ βούνα. Ἡ Ναυτιλία, ἡ σφριγὴλη αὐτὴ τοῦ Ἑλλήνος δημιουργία, ἐπέτρεψε νά διαλυθῇ. Ἡ πολυτίμονις εἰς κάθε περίστασιν διὰ τοὺς συμμάχους ὅπλον καὶ ἡ ἐπιταγὴ

τῆς Μόσχας αὕτου τοῦ ὅπλου τὴν καταστροφὴν ἐπεδίωκε.

Τα χρονιά οώμως του πολέμου είσι τό έξωτερικόν και έδω κατά την πρώτην τριετίαν από της άπελευθερώσεως, ή Ο.Ε.Ν.Ο. δχι μόνον άνεγκωρίζετο και υπέλογίζετο, άλλα στενούς συνεργάτας της είχεν ώριμένους τυχαρπάστους Υπουργούς της Ναυτιλίας και ωριμένους γνωστούς διά τον τυχοδιώκτισμον των συγνοδοίτορούς λιμενικούς άξιωματικούς.

Μάτην η Ναυτιλία διεμπρύτερο, μάτην οι πλοιοφόροι διέξετραγωδουν το οικτράν των πλοίων καταστασιν, το άδυντον της διοικήσεως των, την ἄπο του συστήματος καταστροφήν διὰ τῆς ἐπιβαρύνσεως του 'Ελληνικού πλοίου μὲ τὰς πλέον παραδόγους τῶν ἀξιώσεων, μὲ την σπατάλην τῶν υλικῶν καὶ τῶν τροφίων, μὲ τας ἐπιζημιους καθυστέρησις από τὰς ἀπεργίας καὶ τάς στάσεις εἰς τους ξένους λιμένας. Ασυγκίνητο τὸ Κράτος, ἀδισφοροί οἱ 'Υπουργοί του, ἀφοῦ η χθαμαλή πολιτικὴ σκοπιμότης ἔπεισθαν νά περιποιούμεθα τὴν Ο.Ε.Ν.Ο. Ακούσια η πθελμένα, εἰς ὥρισμένα περιπτώσεις, ὥραγαν αὐτῆς Ἐθεσαν γά κατανῆσουν αἱ κρατικαὶ ὑπηρεσίαι, ἀφοῦ ἰσχυροὶ καὶ προστατεύομενοι, ἄνωθεν καὶ ἔξωθεν, ἡσαν οἱ καταχθονοὶ τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. πράκτορες.

Παντού, είς κάθε μεγάλον ξένον λιμένα οι πολιτικοί έκπρωστοι και οι καθοδηγηταί ήσαν και είναι άκομή παρόντες και άσυντον. Τό «Ελληνικὸν πλοίον» ἐλεύθερών προσφέρεται διά τοὺς ἀναγκαστικοὺς ἔρανους, τὰ διά λ) σμὸν τῆς ὄργανώσεως λαθρεμπόρια σιγάρεττον και τροφίμων, τῶν ἑκτάκτων υπέρ του «δημοκρατικού ἀγνονοῦ» εἰςφορῶν ἀπό τὰ τρομοκρατημένα πλήρωτα.

Τώρα τὸ κακόν, ἡ διάλυσις τῆς ἑθνικῆς γαυτιλίας, ἡ σῆψις τοῦ ὁργανισμοῦ της ἔχει δυστυχῶς πολὺ προχωρήσει. Τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον κατέστη τὸ ἀκριβώτερον εὐρωπαϊκὸν σκάφος, ἡ ἐμπιστοσύνη πρὸς αὐτὸ πρόρριζα ἐκλονίσθη, καὶ τὸ κεφάλαιον—ἄνευ αὐτοῦ δὲ ήμπορεῖ η Νουτιλία γὰ τὰ ανασυγκροτηθῆται κατάκοτον καὶ αὐτὸ ἀπὸ τὴν ματαίαν ἐπιτόσσα ἔτη ἀντίστασιν ἔσθυε.

Θά χρειασθούν από μέρους του Κράτους μέτρα δρασκόντεια, ίνα τούλαχιστον περισσωδή, οτι απέμεινεν, ίνα σύν τω χρόνω ἀνακτηθῆ—αν το κατερθώσωμεν—ή εμπιστούμενον. Βαρύτατα δυστυχώς ἐπλήγη και η Ναυτιλία, διαρύτερα καθε ἄλλου κλάδου της Ἑλληνικῆς παραγωγῆς, από την κομμουνιστικήν ἐπιβούλην. Νοσεῖ ἐπικινδύνων τώρας ή ὡραγωσίς της και ὑμολογούμενης ότι ἀφύπναλλομεν, ἀν θω ὑπάρκουν μεσά εἰς το Κράτος οι θεληματικοί, πού συναισθάνονται τὴν καταστροφὴν και ἔχουν τὴν οιχυρὰν διάθεσιν νά ἀντιδράσουν κατ' αὐτῆς.

Κακή ή μοῖρα

Ἐπί δύο καὶ πλέον ἔτη ἡ Μόνιμος Συμβουλευτική Ἐπιτροπὴ Ἑργασίας καὶ Προνοίας τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας ἀπόχολη μὲν ἀκάρτους συμβάσεως καὶ ἀτέλετήσης συζητήσεις διὰ τὴν σύνωνιμην τῆς νέας συλλογῆκης συμβάσεως εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Καὶ ἀφοῦ τόσος παρῆλθ χρόνος, κατὰ τὴν τελευταίαν συνεδρίασιν τῆς ἐπιτροπῆς διετιστώθη, ὅτι πρέπει νὰ γίνην διαχωρίσμενος τοῦ καθαρῶς μισθολογικοῦ μέρους τῆς συμβάσεως ἀπό τοὺς λοιποὺς δόρους, τοὺς καθορίζοντας τὴν σύνθετιν, τας ὑπερωαίας, τας ἔκτακτους ἀμοιβὰς καὶ γενικῶς τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ἔργεσσιν. Ἀπεργασίσθη δὲν, ὥπερ αντικείμενον τῆς συμβάσεως ἀπομείνῃ τὸ μισθολόγιον, διὸ νομοθετήμαστο δὲ ρυθμισθούν ὅλαι αἱ ἄλλαι, αἱ σχετικαὶ μὲ τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν λεπτομέρειαι.

"Οσοι ἄγνοον τὰ ζητήματα, περὶ τὰ οπίοια τολμάνιζεται ἀπό τετρα-
ετίας τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν, θά νομίσουν, πληροφορούμενοι τὴν ἀπό-
φασιν τῆς ἐπιτροπῆς, ὅτι, ἐπὶ τέλους, ἔνα δῆμα ἀποκαταστάσεως ὁ
μαστινῶν τέρας σχέδιον μεταξὺ ἐργοδού και ἀγραζομένων εἰς τὴν φορτη-
γόν υπετίλιγεν ἐπιτελέσται διὰ τῆς πιμβάσεως τοῦ μισθοδογίου.

"Οσοι δέ οἵ ἔζησαν τὴν πραγματικότητα καὶ γνωρίζουν ποὺ κεῖται ἡ ἀσθενῆς πλευρά τῆς ὑποθέσεως, αὐτοὶ εἰνεὶ ὑποχρεωμένοι νὰ χαρακτηρίσουν τὴν τελευταῖαν ἀπόφασιν τῆς Ἐπιτροπῆς ὡς καθαρῶν κουποπηγούν ὑπεκφυγήν τῶν ἀρμόδιων τους 'Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Εἰνεὶ ἀνίκανοι ή δὲν θέλουν νέ επιληθοῦν σοδαρῶς καὶ καθ' ἣν ἔχουν υποχρέωσιν, τῆς δριστικής ἐπιλύσεως ἔκειναν ἀκριδός τῶν ζητημάτων, που δημιουργοῦν τὰς διαφοράς, την δημαρχέσκειν καὶ τὰς ἀντιδικίας ἐπὶ τῶν φορτηγών πλοίων. Τὴν ἀνικανότητα τῶν αὐτῶν ἡ την κακήν των Θέλλησιν καλυπτουν τώρα, μετά μίαν τετραετίαν ἀνυπαρξίας συλλογικῆς συμβασεώς εἰς τὴν Ναυτιλίαν, μὲ τὴν ἔλλειψιν δῆθεν σχετικῆς νομοθετικῆς πονούσις.

Άλλα τά ζητήματα θά τεθούν καθαρά, διά νά μὴ πιστεύσουν οἱ ἄγθρωποι τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, ὅτι πρός ἀφελεῖς ἀπευθύνονται. Ή Ναυτιλία δὲν προκειται να χαρίσῃ εἰς αὐτούς μίαν ευκολὸν, ἐντυπωσιακήν, ἀνώβαθλή ὅμως διὰ τὴν ἐπίτιμον τοῦ ὅλου προβλήματος, ἐπιτυχίαν. Δὲν θὰ ἐπιτοέψῃ νά ἐμφανισθούν οὗτοι πρὸ τῆς ἀγνοούσης τὸ πραγματός Κοινῆς Γνωμῆς ὡς δὲνηρού ρυθμισταὶ τού ἀλυτού από ἑτον ζητήματος τῆς ναυτικῆς ἔργων, καὶ τούτῳ, διότι ἀπλούστατα τοῦ κύριον θέμα τῶν διαφορῶν, αὐτῶν που ταλαιπωροῦν τὴν Ἐμπορικήν μας Ναυτιλίαν, δὲν εἶνε τοι μισθοδογικόν, ἀλλάς οἱ σφοι τῆς ναυτολογίας καὶ τῆς ἀπόλιτειας καὶ γενικά αἱ συνθήκαι τῆς ἐπὶ τῶν πλαισίον ἔργων.

Η, λοιπόν, ἄγονων οἱ ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς ιθύνοντες τὰ πράγματα τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, ποὺ κείται ἡ πέτρα του σκανδάλου ἢ δὲν εύρισκονται ἐν καλῇ πίστε ὡμιλούντες περὶ διαχωρισμοῦ των θεμάτων της συλλογικῆς συμβάσεως. "Αν πρόγματι τὸ υπομεθῆμα κρίνεται ἀναγκαῖον διατὶ μέχρι τουδε ἡγνόσαν τὴν ἀνάγκην καὶ διατὶ δὲν ἔφροντισαν νὰ τὸ παρασκευάσουν τάχιστα καὶ, ως κατεπείγον, νὰ τὸ υποβάλουν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Ἔξουσιοδοτήσεως;

Σύμβασις μη ἐπίλυσσα τάς πραγματικάς διαφοράς δεν πρόκειται ὅπωσδήποτα να ὑπογραφῇ. "Ἄς χωρώσουν κατ' ἀκολουθίαν οἱ χειριζόμενοι τον ὑπόθεσιν εὐθέως καὶ ἀμέσως εἰς τὴν οὐδίσπιαν τὴν ὑπόθεσον." Ας διατυπώσουν τάς ἀπόψεις των αἱ ἔνδιαφερόμεναι τάχεις καὶ τοῖς Ὑπουργεῖσιν, ὡς ἐκπρόσωπον τοῦ Κράτους, τοῦ τρίτου εἰς τὰ ζητήματα τῆς εργασίας διαιτητοῦ καὶ ρυθμιστοῦ, αἱ ὑποδείξη τοι τί δεὸν γενέσθαι, χωρὶς ὑπεκυφάς καὶ ἀμφιβόλου εἰλικρινείας ἰσχυρισμούς. "Ἄν χρειάζεται νόμος, ἄς τὸν ἔτοιμάσουν ἀμέσως καὶ αἱ ἐπιζητήσουν τὴν κύρωσιν του.

Λυπούμεθα, διότι εύρισκόμεθα καὶ πάλιν εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ὑποδείξωμεν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον ταῖς ὑποχρέωσεις του ἔναντι τῆς Ναυτιλίας. Διερωτώμεθα δόμας, ἀφοῦ καὶ τώρα, μετὰ τὰ τόσα παθήματα, δὲν κατώσανοι διαχειρίζομεν ἀπό της κρατικῆς πλευρᾶς τα ζητήματα αὐτῆς, νὰ ἀντιληφθούν, ὅτι φερόμεθα πρὸς τὴν ὄριστικὴν διάλυσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, διὸ ποιῶν ἄλλων δραστικῶτερον μεσών δὲ καταστὴν δυνατον νὰ ἰδωμεν μεταβαλλόμενον τὸν ἀδρητισμὸν τῆς γαστειροκρατικῆς των σκέψεων καὶ πώς μὲ τοὺς ἀνθρώπους αὐτοὺς θα

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED

STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS

**Contractors to Leading Liner &
Tramp Owners**

Πρόχωρούμεν ηδη εις τὸ δεύτερον κατὰ σειράν κονδύλιον: Τὸ Εἰσόδημα τὸ πλοίο την ναυτιλιακήν πραγματικότητα, θὰ ἡτού ἀφέλες, νὰ ἐπικήτησωμεν μὲ μίαν ἀπλήν προσθαφάρεισν νὰ διακριθώσωμεν τὰ κέρδη ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τόσων καὶ τόσων πλοίων, καὶ δὴ φορτιγών τράμπες, ἀφοῦ οὔτε τὸ ἔσοδα είνε ἀδύνατον κατὰ προσέγγισιν νὰ υπολογισθούν, πολὺ δὲ περισσότερον νὰ ἐκτιμηθούν ἐν τῷ συνόλῳ αἱ δαπάναι, αἱ πολὺ κατά μονάδα διαφέρουσται.

Ἐχομεν πάντας νὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι ὄρθως ὁ κ. Ἀθανασιάδης ἀναφέρεται εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, ἀποφεύγων ἀπιμένων τὸ σχολίσσει τούτους. Δὲν ἀνταποκρίνονται πάντως πρὸς τὰ πράγματα διὰ τε τὰ ὑπὸ ἔνεας σημαίας πλοία, ὅσον καὶ διὰ τὸ ὑπὸ Ἐλληνικήν. Ἐξ ὅσων στοιχείων ἡμεῖς κατέχομεν καὶ θέλομεν νὰ πιστεύωμεν ὅτι ἀποδῆποτε ἀποτοντα τῆς πραγματικότητος, τὰ ἀκαθάριστα ἔσοδα εἶνε ἀνωτερα μὲ σημαντικὸν ποσοστὸν καταλύων εἰς λίρας καὶ ὅχι μόνον εἰς δολλαρία, ἀλλὰ καὶ τὸ ἔσοδος ἐπίσης τῶν Ἐλληνικῶν κυρίων πλοίων διὰ τὸ 1948 ἥσαν ἐπίσης αἰσθητῶς ηγέρημενα.

Διότι ὅμως τὸ θέμα κρήζει εὐρύτατης ἀναλύσεως καὶ η παρούσα στιγμὴ δὲν εἶνε ἵσως πρόσφορος διὰ τοιούτου εἰδους συζητήσεις, θὰ ἀρκεσθῶμεν εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ Ὑπουργείου, τοὺς υἱοθετήθεντας ἀπὸ τὸν κ. εἰσηγητὴν παρὰ τὸ Α.Σ.Α. τοῦ θέματος. "Ἄς παραδεχθῶμεν αὐτοὺς ὡς ἐνδεικόουσαν τῶν ἀπόδοσεων τοῦ 1948."

Δὲν πρόκειται νὰ μᾶς ἀπασχολήσουν ἐν συνεχείᾳ τὰ λοιπὰ κονδύλια τοῦ κ. Ἀθανασιάδου. Τὰ πλεῖστα τούτων ὄρθως ἔχουν. Ἡ διακρίβωσίς των προηλθεν ἀπὸ στατιστικὰς πηγὰς μὴ ἐπιδεχομένας τὴν ἀμφιβολίαν. Θὸ διαφωνήσωμεν ὅμως μὲ τὸ κονδύλιον τῶν ἐπὶ τοῦ καὶ εὐ νῷ πλοίων ἐξ ᾧ τεριού ἐν τοῦ Ἐλλάδα δι. Θὸ διατυπώσωμεν τὴν κατάπληξιν μας διότι ὁ σιδηροδιομήνας κ. Ἀναργύρου παρέσχε τοὺς ἀριθμοὺς αὐτούς. Ἐμφανίζει δόλοκληρον τὴν διομήναν τῶν ἐπισκευῶν τοῦ Πειραιώς μὲ σύνολον κυλών ἐργασιῶν λίρ. Ἀγγλίας 85 χιλ. περίπου. Εἰς τὸ δεκαπλάσιον κατ' ἔλαχιστον ὑπολογισμὸν τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ ἀνέρχονται αἱ ἀκτελεσθεῖσαι εἰς τὸν Πειραιός ἐργασίαις ἐπισκευῶν, αἱ περιορισμένουσαι ὅχι μόνον τὰς σιδηρᾶς κατασκευῶν, ἀλλὰ καὶ τὰς ξυλίνας τοιούτας, τὰς ἡλεκτρικὰς καὶ υδραυλικὰς ἐγκαταστάσεις, τὰς ἐπιπλωσεις καὶ γενικῶς κάθε ἐπισκευὴν πλοίου τοῦ ἔξωτερικού. Παρακαλεῖται ὁ κ. Ἀναργύρου νὰ πληροφορῇ εἰς ποιὸν μόνον ποσὸν ἀνήλθε τῆς «Κορινθίας» ἡ μετασκεψή, καὶ κατὰ τὸ 1948 περιωθεῖσα.

Τὴν ἀνικανότητα ὡμως αὐτὴν ἐνὸς κλάδου παραγωγικοῦ, ἐπιζητοῦντος μάλιστα τὴν κρατικήν ὑπὲρ αὐτοῦ μέριμναν, εἰς τὸ νὰ παράσχῃ τοὺς πλέον στοιχειώδεις ἐπὶ τῆς παραγωγῆς του ἀριθμούς δὲν νομίζουμεν ἐπικοδιμητική δι αὐτὸν. Πώς ἀλλος παρὸ διὰ τῶν ἀριθμῶν θὰ ἡδυνατο οἱ ἐνδιαφέρομενοι νὰ στηρίξουν τὰ ἐπιχειρήματα των υπέρ της κρατικῆς συναντίληψεως καὶ πῶς σλῶν θὰ ἱρκουν νὰ καταδιαθρώσουν τὴν ὑπόθεσίν των, ὅταν εἰς ἐκθεσιν, πρωτιστούμενην ἴσως καὶ νὰ υἱοθετηθῇ ἀπὸ τὸ ἐπίσημον Κράτος, ἐμφανίζουν αὐτοὶ οἵτινες σιδηροδιομήναντον τὴν

ὅλην παραγωγὴν των, ὡς ἀνερχομένην εἰς τὸ σύνολόν της κατὰ τὸ 1948 εἰς λίρας Ἀγγλίας ὁγδοήκοντα πέντε χιλιάδας!

Ο κ. Ἀθανασιάδης ἀντὶ νὰ ἀπευθυνθῇ εἰς τὸν σιονδήποτε κ. βιομήχανον διὰ νὰ πληροφορηθῇ τὰ τῆς ἀποδόσεως τῆς διομήνας τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων θὰ ἡδυνατο νὰ ζητήσῃ αὐτὰ ταῦτα τὰ τιμολόγια, τὰ ὑποσαλλόμενα ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς καὶ τοὺς πράκτορας εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος (Ὑποκατάστημα Πειραιῶς). Ἐκείθεν θὰ καθιστατο δυνατὸν νὰ διαπιστωθῇ ὁ σύγκος τῶν ἐπισκευῶν κατὰ τὸ 1948.

Διότι ὅμως δι' ἡμᾶς είνε τούτο πρὸς τὸ παρὸν ἀνέφικτον θὰ ἀρκεσθῶμεν εἰς ὅστις στατιστικὰ πρόχειρο πάντως στοιχεῖα κατέχομεν ἀπὸ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων. Ὑπολογίζουμεν δάσει αὐτῶν τὰς διενεργείσεις της ἐπισκευᾶς πλοίων ἔξωτερικού εἰς λίρας Ἀγγλίας 600 χιλιάδας καὶ τὸ ἔξι αὐτῶν εἰς ἡμερομίσθια εἰσόδημα εἰς 120 χιλιάδας.

Ἀλλὰ διατὶ ὅμως μόνον τὰ ἐργατικὰ καὶ νὰ μὴ συνυπολογισθούν οἱ φόροι, τὰ κέρδη τῶν διομήνων καὶ οἱ λοιπαὶ ἐκ τοῦ κονδύλιον τῶν ἐπισκευῶν πρόσσοδοι, πλὴν τῶν ύλικῶν; Δὲν είνε μητρωοί εἰσόδημα ἔθνικὸν καὶ αὐταῖς;

"Ἐνα πειραιωρισμένον ἔστω ποσοστὸν 20 τοῖς ἑκατόν, δι' ὅλα τὰ πέραν τῶν ἐργατικῶν κονδύλια μᾶς ἐπιτρέπει νὰ προσθέσωμεν 120 ἀκόμη χιλιάδας λιρῶν Ἀγγλίας καὶ σύνολον προσόδου ἀπὸ τὰς ἐπισκευᾶς 240 χιλιάδων λιρῶν ἐπήσιως.

Εἰς τὴν μελέτην τέλος τοῦ κ. Ἀθανασιάδου παρεισέφρησε μία ἀκόμη ἀνασκρίβεια. Ποσὸν 312 χιλ. δολλαρίων, ἀντιπροσωπεύοντος μέρος τῆς ἔξι ἑκατομμυρίου δολαρίων δωρεᾶς τῶν ὑγραστῶν τῶν 7 δεκαεινούπλοιων πρὸς τὸ Ν.Α.Τ., ἀναφέρεται εἰς τὴν στήλην τῶν λιρῶν, ἐπηρεάζοντος σοβαρῶς τὸ εἰς λίρας ἀποτέλεσμα τῶν ὑπολογισμῶν τοῦ κ. Ἀθανασιάδου.

Καὶ τοῦ συμέρον σματοῦ: "Ἐξ ὅσων ἀνωτέρω καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος ἔξεβεσμεν, δεχόμενοι τὰς εἰσπράξεις τοῦ Ν.Α.Τ. ὡς αὐτοὶ εἰς τὴν μελέτην ἀναφέρονται εἰς δραχμὰς καὶ ὡς ὄρθως ὑπολογισθέντα τὰ μέρη ἐκείνα τῆς ἐκδέσεως ἐπὶ τῶν ὅποιων οὐδεμίαν παρατηρήσαν διετυπώσαμεν, προκυπτεῖ, ὅτι τὸ σύνολον τοῦ ἐκ τῆς Ναυτιλίας ἔθνικού εἰσοδήματος, σὸς δηλοδή κερδίζουν οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτεργάται η τὸ Δημόσιον ἀποκομίζει καθ' οἰσονδήποτε τρόπον ἀπὸ την θαλασσινήν τῆς χώρας δραστηριότητα, ἀνέρχονται εἰς δραχμὰς 380 δισκατομμύρια (γενομένης μετατροπῆς καὶ τοῦ συναλλάγματος εἰς τὴν τρέχουσαν τιμὴν) ἔναντι δραχμῶν 260.814.152.000 τοῦ κ. Ἀθανασιάδου.

Η διαφορά, νομίζουμεν, είναι σηματική. Θὰ ἐπρεπεν ἴσως νὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ τὸ θέμα εἰς πλάναν αὐτοῦ τὴν λεπτομέρειαν. Δὲν είνε ὅμως ἔργον τοῦ γράφοντος τὴν στήλην αὐτῆν. "Ἀλλοι είνε οἱ ἀρμόδιοι καὶ οἱ υποχρεωμένοι πρὸς τοῦτο. Εἰνε θλιβερὸν ὅτι τὴν υποχρέωσίν των αὐτῶν οὐδέποτε ἔξεπλήρωσαν, ἐπιτρέποντες οὕτω εἰς τοὺς ἀνευθύνους, μηδὲ ήμον αὐτῶν ἔξαιρουμένων, νὰ ἀσχολούνται μὲ ζητήματα ἐκτὸς τῆς ἀρμοδιότητος των, με ἀποτέλεσμα τὴν σύγχυσιν καὶ τὴν πλημμελή τῆς Κοινῆς Γνώμης ἐνημέρωσιν ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως.

Πίναξ εἰσοδήματος Ναυτιλίας διὰ τὸ 1948					
Δραχμαὶ	Λίραι Ἀγγλίας	Δολλάρια	Φράγκα	Φιορίνια	
44.050.000.000	1.840.773	3.168.000	—	—	
—	211.927	10.420.000	—	—	
—	400.000	—	—	—	
560.500.000	600.000	2.000.000	25.000.000	150.000	
—	240.000	—	—	—	
16.000.000.000	—	—	—	—	
2.300.000.000	—	—	—	—	
—	320.000	312.000	—	—	
200.000.000	833.000	—	—	—	
63.110.500.000	4.445.700	15.900.000	25.000.000	150.000	
—	—	—	—	—	
9.935.000.000	43.984	—	—	—	
2.860.000.000	—	—	—	—	
12.795.000.000	43.894	—	—	—	

BUNKERING CONTRACTORS FOR FOREIGN DEPOTS AND UNITED KINGDOM COAL SHIPPING PORTS

BROKERS for SALE and PURCHASE

CHARTERING

COAL EXPORTERS

STEAMSHIP AGENTS

OIL FUEL

INSURANCE

LAMBERT BROTHERS, LIMITED

CUNARD HOUSE, 88, LEADENHALL ST., LONDON E.C. 3.

Telegrams: (Inland) LAMBERT. Telex. LONDON; (Foreign) LAMBERT, LONDON

ALSO AT:

Telegrams

CARDIFF — The Exchange)
NEWPORT, MON.— 116 Dock St.) LAMBERT
PORT TALBOT — Exchange Bldgs.)
NEWCASTLE-ON-TYNE—Exchange Buildings LAMBROS
BLYTH — 3 Ridley St.)
WEST HARTLEPOOL — Victoria Terrace ...) LAMBERT
SUNDERLAND — 13 John St.)

Telegrams

GLASCOW — 78 St. Vincent St.)
METHIL—235 High St.) LAMBERT
BURNTISLAND—20 High St.)
HULL — Paragon Buildings Paragon St.) LAMBROS
GRIMSBY — 9 Cleethorpes Rd.) LAMBROS
IMMINGHAM — Dock Offices) GRIMSBY
LIVERPOOL 3 — 28 Chapel St.) LAMBERT

ΑΙ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΙ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ

Η ΑΛΙΕΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑΝ

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Όταν είς τά σημειώματά μου άναφέρω, πληροφοριακών πιστώσεων, τάς έπιτευχθείσας είς τήν άλιευτικήν διομηχανίαν προδόσους τών διαφόρων λαών, οι διά τὸν κλάδον τούτον ένδιαφερόμενοι μὲν ἔρωτον μὲ κάποιαν δόσιν διαπιστίας: — Διατί αὐτός που υποδεικνύων καὶ ὑποστητίζων μὲ τόσον ζῆλον καὶ ἐπιμονήν, ὡς ἀπάρατη διά τὴν ὄργανωσιν καὶ προαγωγήν τῆς ἀλιείας εἰς τὴν χώραν μας, δὲν τὰ ἐφαρμόζουν οἱ γείτονές μας Ἰταλοί, οἱ ὁποῖοι, οἱ πλησιέστερον πρὸς ἡμᾶς εὐρισκόμενοι καὶ ὑπὸ τὰς αὐτὰς σχέδιον συνθήκας διαβιούντες, θὰ ἡκολούθων ἐνδεχομένως τὰς ίδιας περίπου κατευθύνονται, ἔχων αὐτάν παντας αἴτιον τῆς δυνάμεως τῶν πραγμάτων ἐνδειγμένα;

Εἰς τὴν ἀπόριαν ταῦτην ἐπανειλημμένως ἀπῆγηται καὶ προσεπάθησα νὰ ἔξηγησω μὲ πάσαν δυνατὴν λεπτομέρειαν, μὲ στατιστικάς, μὲ παραδίγματα καὶ ἀριθμούς, τι ἐπακριβῶς κάμουν οἱ Ἰταλοί διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς ἀλιευτικῆς των διομηχανίας καὶ ἐκ παραλλήλου τὶ κάμουν καὶ τὶ ἐπέτειον οἱ διαφόροι ἄλλοι λαοί, οἱ ὥρωνδηπότεροι περιστέρων προπρόμενοι εἰς τὸν κλάδον τούτον. Συγκεκριμένως, ἀλλογονοὶ μῆνας πρὸ τοῦ πολέμου, τὴν Ἰταλίαν τούτον τίτλον «Σύγχρονα ἀλιευτικά πλοῖα», ἔγραψα διὰ τὰς τελευταῖς ναυπηγήσεις, μεγάλων σκαφῶν ἐν Ἰταλίᾳ διὰ τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν, καὶ ἐν συνεχείᾳ, μεταποτικῶν, πολλὰ καὶ διάφορα ἔγραψα, εἰς τὰς ἐπὶ τὸν ίδιον θέματος μελέτας μου.

Ἐπειδὴ εἶναι κουραστικὸν νὰ ἐπαναλημβάνωνται καὶ νὰ ἀναμασώνται τὰς ίδια στερεότυπας ἀπίκημάτα καὶ παραδείγματα, διὰ τοῦτο προετιμησαν νὰ συγκεντρώνωνται πρεσβύτεροι, ἐνδιαφερόμενοι τὴν ἀλιευτικὴν παγκόσμιον κίνησιν πληροφορίας, νὰ σταχυδούγως ἀπὸ αὐτὰς τὰς σπουδαιότερος καὶ νὰ μεταφέρων εἰς τὴν στήλην μου τὰς δυναμένας νὰ προσαρμοσθῶν εἰς τὰς παρ' ἡμῖν ανάγκας. Ή κατὰ γράμμα ἀντιγράφη, ἡ τυφλὴ ἀπομιμησης καὶ ἡ ἀνευ συζητήσεως ἀπόδοχη καὶ ἐφαρμογὴ τοῦ καὶ καμεῖν ὃ τάδε ὃ δεῖνα γείτων, τοσας νὰ μὴ εἶναι ἐνδειγμένα, προκειμένου μάλιστα περὶ διλείσις, περὶ ἀλιευτικῶν πλοίων καὶ περὶ τῆς καθ' ὅλου ὄργανωσεως τοῦ κλάδου τούτου.

Κάθε λαὸς ἔχει τὰ χαρίσματά του, τὰς ικανότητάς του, τὰς ἐμπινεύσεις του, τὰς παραδόσεις του, τὰ μυστικά του, ἀς πούμε, διὰ τῶν ὅποιων καὶ ἐπιτυχάνει εἰς τὸν ἀγώνα τῆς ζωῆς. Μυριάκις παρετηρήθη, ὅτι ἡ κατόπιν πολυευτοῦ τριβής ἀποκτήθησαν μεγάλη πείρα, εἰς ἓντας ἐπάγγελμα μὲ μίαν τέχνην, ἀπόδοσιν ὃ κυριώτερος συντελεστής εἰς τὴν ταχείαν προαγωγὴν τῶν λαῶν καὶ τῶν ἀτόμων, ὅταν δυναμένας νὰ προσαρμοσθῶν εἰς τὰς παρ' ἡμῖν ανάγκας. Ή παραπτήσις αὐτὴ διευκρινίζεται σαφῶς, διὰν ἀναλογισθῆται κανεὶς τὴν πρὸ τινῶν δεκάδων ἀστάματον θέσιν τῆς Ἰταλίας εἰς τὴν ἀλιευτικὴν διομηχανίαν καὶ τὴν συγχρινήν μὲ τὴν ἔξεχουσαν τοισάντην σήμερον, ὅπου, βάσει τῆς μεγάλης πείρας καὶ δεξιοτεχνίας τῶν Ἰταλών ἀλιέων ἀφ' ἐνὸς καὶ τῆς ἀρχιστικοῦ ποιησεώς συγχρονισμένων ἐργαζείσιν καὶ πλοίοιν ἀφ' ἐτέρου, κατωρθώθη τὸ θάμνα αὐτὸ — διότι περὶ θαύματος ὄντως πρόκειται — νὰ παράγη ἡ Ἰταλία ἄνω τῶν πέντε δισεκατομμύρων κιλῶν ἱκενών ἐπησίως, δηλαδὴ τὸ ἔν τεταρτον περίπου τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς.

Καὶ διὰ νὰ μεταφέρω τὰ παραδίγματα πλησιέστερον πρὸς ἡμᾶς, θὰ ἀναφέρω ὅτι: «Ἡ Ἰταλία π. χ. χωρὶς νὰ ἔχῃ ἐντελῶς συγχρονισμένον ἀλιευτικὸν στόλον, εἶναι ἡ πλεόν προηγμένη χώρα τῆς Μεσογείου καὶ μία ἀπὸ τὶς πρώτες τῆς Εὐρώπης εἰς τὴν ἀλιευτικὴν διομηχανίαν μὲ ἐτησίαν παραγωγὴ 600.000.000 κιλῶν περίπου ἵκενών. Αὐτὸ δὲν θὰ πῆ πως πρέπει νὰ ἀντιγράψων καὶ ἡμεῖς πιστῶς τὰς μεθόδους ποὺ ἐφαρμόζει ἡ Ἰτανία, νὰ ναυπηγήσωμεν πλοίοι παρόμοια πρὸ τὰ ίδια τῆς καὶ νὰ πλέξωμεν δίκτυο ἀπὸ «επαρτόντα» σάν εἶναι ποὺ χρησιμοποιοῦν οἱ παράκτιοι Ἰτανοί ἀλιεῖς μὲ τόσην δεξιοτεχνίαν. Σημειώτεον ὅτι τὰ περιστέρωτα τῶν Ἰτανικῶν ἀλιευτικῶν πλοίων εἶναι ἔδυνα, παλαιοτάτης καὶ ιδιορύθμου ναυπηγήσεως, ἐμπνευσμένης ἀπὸ τὶς ταρτάνες τῶν Σαρακινῶν πειρατῶν. Οἱ Πορτογάλοι, ἐξ ἴσου προηγμένοι εἰς τὴν ἀλιείαν, χρησιμοποιοῦν πλοία, μεθόδους, συστήματα καὶ δίκτυα ἐντελῶς διάφορα τῶν γειτόνων των. Τὸ Πορτογαλέζικο φαράδιο ἀπὸ μασκρά τοῦ φερεῖται ἀπὸ τὸ Ἰσπανιδικό, ἀπὸ τὸ κούφιμο, τὴν ἀρματωσά, τὸ καραβίδι του. «Ἐὰν λοιπὸν προσπαθήσωμεν νὰ μιμηθῶμεν τοὺς ἀλιεῖς τῆς Ἰσραήλικῆς χερσονήσου, τί πρέπει κατ' ἐκλογήν νὰ ἀντιγράψωμεν ἀπὸ τοὺς μὲν καὶ τί ἀπὸ τοὺς ἄλλους;

Οἱ Γάλλοι, καθὼς ἀνέφερα εἰς ἔνα προηγούμενον σημείωμά μου, ἐντὸς τριετίας, κατώρθωσαν νὰ ἀνασυγκροτήσουν ριζικῶν τὴν ἀλιευτικὴν των διομηχανίαν, ναυπηγήσαντες πλοῖα τοῦ τελειοτέρου τύπου. Οἱ Γαλλικὸς ἀλιευτικὸς στόλος σύμερον θεωρεῖται ὃς ὁ πλέον συγχρονισμένος τοῦ κόσμου εἰς τὸ είδος του. «Ἐν τούτοις ἡ ἰχθυοπαραγωγὴ εἰς τὴν Γαλλίαν δὲν εἶναι ἀνωτέρα τῆς Ἰτανικῆς τοιστῆς, παρὰ τὸν ποιητικῶν ἀνώτερον ἀλιευτικὸν στόλον ποὺ διαβέτει, παρὰ τὴν κατά πολὺ καλυτέραν οἰκονομικήν κατάστασιν τῆς χώρας καὶ τὸν διπλάσιον πληθυσμὸν της. Ἰδού λοιπὸν μερικοὶ παραγόντες ποὺ δὲν σταματήσουν μὲ τὸ μέτρον τῆς συκρίσεως.

Τηρουμένων ὡρισμένων ἀναλογιῶν, τὰ ἄδια δύνανται νὰ λεχθοῦν καὶ διὰ

NORDISCHE KONTROLL-GESELLSCHAFT m b.H.

(Northern Superintending Co Ltd.)

Incorporated in 1929

HAMBURG II

Reedingsmarkt 52.

BREMEN

Ueberseehaven)Verwaltungsgeb.

CONTRACTORS FOR TALLYING & CHECKWEIGHING
of all classes of inward & outward cargoes for Shipowners' account.

Cable address: «KORNOPSYNA»—Hamburg, Bremen.

London Representatives:

CARGO SUPERVISORS Ltd.,

Bevis Marks House, Bevis Marks, LONDON E.C. 3.

Telegrams: «CARGOSUVIS»—London. Telephone: Avenue 5877.

τὴν Ἰταλίαν, ως ἐπίσης καὶ διὰ τὰς διαφόρους λοιπὰς χώρας. Ἡ ἀκολουθούμενη ὑπὸ τῶν γειτόνων μας ἀλιευτικὴ πολιτικὴ δὲν εἶναι ἀσφαλές κριτήριον ἀπὸ τὸν ὅποιον πρέπει νὰ στηρίξουμεν καὶ ἡμεῖς τὴν ὄργανωσιν καὶ προαγωγὴν τοῦ κλάδου τῆς ἀλιείας, ὡς θὰ ἡτο ἐσφαλμένη θεωρία νὰ μιμηθῶμεν τοῦ Τούρκους εἰς τὴν γεωργίαν ἢ τοὺς Βέλγους εἰς τὴν ἐγενερωτικήν. Ήμεῖς, ως ἔξοχως ναυτικοὶ λόρος, πρέπει νὰ ἐμπινεύσουμεν ἀπὸ τὰς εἰς τὴν γεωργίαν πρόσδους καὶ ἐπιδόσεις ὅλων τῶν ἄλλων, καὶ ἀφοῦ μελετήσουμεν μὲ προσοχὴν τὰς ἀρετὰς καὶ τὰ προτερήματά των, νὰ μιμηθῶμεν, κατ' ἐπιλογὴν, τὴν ἐργατικότητα τῶν Νορβηγῶν, τὴν ἐπιωνή τῶν Ισπανῶν, τὴν δεξιοτεχνίαν τῶν Ιταλίων, τὴν ἐπιστήμην τῶν Γάλλων κ.ο.κ. Νά προσιδημάτων ὅμως ἀπολειτικῶς εἰς τὰς ἀλιείας περίπου τῶν ἄλλων, ουτόν, νομίζω, δὲν εἶναι σκόπιμον.

Διατὶ οὐτὸν εἰς τὴν ἀπόριαν εἰς τὴν ἀρχικῶς διατυπωθεῖσαν ἀπορίαν, — διατὶ οἱ Ἰταλοί δὲν ἐφαρμόζουν αὐτὰ τὸν ὑπόδεικνύων ἀλιευτικὸν τὸν ἀπαραίτητα διὰ τὴν ἀλιείαν εἰς τὴν χώραν μας, — καὶ διὰ νὰ ἀπλοποιήσω τὴν συζήτησιν, ἀντίστρεψη τὴν ἀπόριαν εἰς τὴν ἀρχικήν την ἐργατικότητα τῶν Νορβηγῶν, τὴν ἐπιωνή τῶν Ισπανῶν, τὴν δεξιοτεχνίαν τῶν Ιταλίων, τὴν ἐπιστήμην τῶν Γάλλων κ.ο.κ. Νά προσιδημάτων ὅμως ἀπολειτικῶς εἰς τὰς ἀλιείας περίπου τῶν ἄλλων, ουτόν, νομίζω, δὲν εἶναι σκόπιμον.

«Η διομηχανία τῆς ἀλιείας εἰς τὴν Ἰταλίαν, ὅπως ἀλλωστε καὶ εἰς τὰς ὅλας τηρούμενας εἰς τὸν κλάδον τούτον χώρας, διαιρεῖται εἰς τρεῖς κατηγορίας, ἐντελῶς ἀπ' ἄλληλων κεχωρισμένας: α) Εἰς τὴν ἐσωτερικὴν ἀλιείαν, ἐντὸς τῶν ποταμῶν, τὰς λιμνῶν, λιμνοθαλασσῶν, τεαγῶν, ἰχθυοφερίων καὶ ἐν γένει τῶν κλειστῶν ύδωτάν. β) Τὴν παράκτιον ἀλιείαν, εἰς τὴν ὄποιαν πάγοντα καὶ τὰ θυντεῖσα (μαρδάρας, τονάρες, νταλιάνα κλπ.) καὶ γ) Εἰς τὴν ἀλιείαν ἀνοικτῆς θαλάσσης. Εἰς τὴν Ἰταλίαν, λόγω ἐλλείψεως ιχθυαλίου, ιχθυαλέους καὶ ἄλλων ὑποπροϊόντων ἀλιείας, καταβάλλεται ἐσχάτως μεγάλη προστέλεσι, πρὸς δημιουργίαν ἐπιτειχίσεων φαλανθοθρίσιας. Οὔτο, εἰς τρεῖς κατηγορίας, θὰ προστεθῇ καὶ τὴ τετάρτη κατηγορία, η τῆς φαλανθοθρίσιας ἡ τῆς μεγάλης ἀλιείας κητῶν. Τρεῖς μεγάλειαί εἰσιρισι, η μία ἀπὸ τὴν Τοσιδιτάσκια, η ἀλλη ἀπὸ τὸ Λιβύριον καὶ η τρίτη ἀπὸ τὴν Γένουνα, κινούνται πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην, θέσσασι εἰς ὑπερέσια μικρὰ πλοία-έργοστάσια.

«Η ἐσωτερικὴ ἀλιεία εἰς τὴν Ἰταλίαν εἶναι λίαν προηγμένη, ἐὰν δὲ κρινωμένη ἀπὸ τὰ πειράματα που ἔγιναν πρὸ τοῦ ἐδώ εἰς τὴν λίμνην τῶν Ιωαννίνων, κατὰ τὸ πόλεμον, πρέπει νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν λιμνῶν πρὸ τοῦ πολέμου, πρέπει νὰ παραδεχθῶμεν ὅτι ἡ σύγχρονη προστέλεσι, τὸν ἑκάτην θριαμβό την ιωαννίνων, διὰ γόνων μεταφερθέντων εἰς τὴν ιωαννίνων θέσην, διὰ γόνων μεταφερθέντων ἀκόμη τὴν λίμνην αὐτήν, οὐτῶν εἰπεῖν, τῶν ἡδη ὑπαρχόντων καὶ διὰ διασταύρωσεως, ὡς αναφέρεται, τῶν διαφόρων εἰδῶν μὲ ἄλλα εἰδῶν, μεταφερόντας πρὸ τὰς ἀλιείας τῆς Ἀφρικῆς, τῆς Ἀσίας καὶ τῆς Ἀμερικῆς. Τὰ πειράματα εὑρίσκονται ἐν πληρεῖς ἐξελίξει, εἴναι δε ἐπιτύχουν, ὡς ἐπίτειται, ἡ ἐσωτερικὴ ἀλιεία εἰς τὴν Ἰταλίαν θὰ ἀναπτυχθῇ εἰς τοιούτον διαστάσην.

«Η παράκτιος ἀλιεία ἔνασκεῖται εἰς τρεῖς τομεῖς: α) Εἰς τὸ Ἀδριατικὸν πέλαγος, πρὸς δυτικά την Τυρρηνικήν θάλασσαν πρὸς δυτικά τοις καὶ γ) Εἰς τὰς διαφόρους νήσους. «Ἡ υποδιαίρεσις αὐτῆς θὰ ἡτο περιττή ἐὰν δὲν περισκόπεται τὴν διατίστωσιν, οὐτε εἰς κάθε ἔνα ἀπὸ αὐτῶν τομεῖς, οἱ ἀλιεῖς μεταχειρίζονται διαφορετικὰ ἀλιευτικὰ ἐργαλεῖα. Εἰς τὸ Ἀδριατικὸν πέλαγος λ. χ. οἱ Ἰταλοί ἀλιεῖς, ἀπὸ τὸν κόλπον τῆς Βενετίας μέχρι τῶν στενῶν τῆς Κερκύρας, χρησιμοποιοῦν τῶν πάλαι ποτὲ Βενετῶν ἀλιεύων. «Ἡ μόνη διαφορὰ εἶναι ὅτι δὲν σχέδον τὰ φαραδίκα εἶναι πετρελαιοκίνητα. Κατὰ τὰ ἄλλα τὰ μικρὰ σκάφη ἐξακολουθῶν νὰ φέρουν τὴν σφραγίδα μᾶς, ἀς πούμε, ρωμαντικῆς ἐποχῆς ὡς πρὸς τὰ σχέδια τῶν πλοίων καὶ τὴν ἀρματωσά. Τὰ μεγαλύτερα ὡμώς πλοία, ἀπὸ 30 μέχρι 100 τόνων εἶναι νεότευκτα, μὲ θαυμασίας ναυπηγικάς γραμμάς, ταχύπλοα, πολλὰ δὲ ἔξ αὐτῶν εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ ψυκτικούς θαλασσάς.

Εἰς τὴν Τυρρηνικήν θάλασσαν πρὸς δυτικά, ἀπὸ τὸν κόλπον τῆς Γε-

ESTABLISHED IN 1869

HEAD OFFICE: 9, RUE JACQUES BINGEN, PARIS

JOKELSON & HANDTSÆM, S.A.

Licensed Stevedores; Ships, Shipping and Forwarding Agents

DUNKERQUE - CALAIS - HAVRE

ST. NAZARE - NANTES

Agents for the United Kingdom (Liverpool and Glasgow excepted):—

C. P. FRESHWATER, 101, Leadenhall Street, London, E.C. 3
Telegrams: "Fresupply, Fen." Telephone: AVEnue 4775.LIVERPOOL | FOLLEXFEN & CO., Ltd., Chapel Chambers North,
Telegrams: "Follexfen," 28, Chapel Street, Telephone: CENTral 72057.GLASGOW: THOMAS BROCK & CO., 29, Waterloo Street,
Telegrams: "Linden," Telephone: CENTral 1914.

νούς μέχρι τής Νεαπόλεως, οι 'Ιταλοί' άλιεις χρησιμοποιούν ώς έπι τὸ πλείστον τάς μεθόδους τῶν' Ἰσπανῶν ἀλιεών, ίδιο δὲ διὰ τὴν ἀλιείαν τόνων. Τὰ νεότευκτα ἀλιευτικά πλοῖα εἶναι ἀπομίησις τῶν «Τούγα Κλίπερ» τῆς Ἀμερικῆς. Τὰ ὑπέρκατασκεύασμά των προχωρήμενα πρὸς τὴν πρόσφατην, τὸ βαρύλικον πρὸς τὴν πρώτην ὅπου καὶ αἱ δύο κρεμάστραι διὰ τὴν γρίπην. "Ολαι αἱ νέαι ναυπηγήσεις ἀλιευτικῶν πλοίων εἰς τὸν τομέα τούτον, ὁμοίᾳσιν πρὸς τὰ φαράδικα τοῦ «Σάν Πέδρο» καὶ «Σάν Ντιέγκο» τῆς Καλλιφορνίας, εἰς τὸν Εἰρηνικὸν Ὡκεανόν.

Ὦς πρὸς τὸν τρίτον τομέα, δηλαδὴ τὸν Νότιον 'Ιταλίαν, Σικελίαν, Σαρδηνίαν καὶ νῆσους, τὰ πλοῖα τῆς παρακτίου ἀλιείας δὲν διαφέρουν καὶ πολὺ ἀπὸ τὶς ιδίκες μας μηχανοτράπεζες. "Ισως νὰ εἶναι πιὸ περιποιημένα καὶ πιὸ καλοδεμένα. Κατὰ τὰ ἄλλα, διὰ τὴν παράκτιον ἀλιείαν, συμβαίνει εἰς τὴν 'Ιταλίαν ὅτι συμβαίνει καὶ εἰς τὴν χώραν μας. 'Ο Σικελιώτης ψαράς δὲν θὰ τὰ καταφέρῃ ἐὰν ἔξορμήσῃ γιὰ ψάρεμα εἰς τὸ Ἀδριατικὸν πελάγος, ὥστας ὁ ψαράς τῆς Ἀγκώνος θὰ μπερδεύῃ ἐὰν δοκιμάσῃ τὴν τύχην του εἰς τὴν ἄλλην πλευράν της χερσονήσου, ὡς ἐπίσης καὶ ὁ ψαράς τῆς Σαρδηνίας θὰ χάσῃ τὰ νερά του ἐάν φύγῃ ἀπὸ τὰς περιοχὰς διατηρούσιν εἰς τὴν οἰκίαν του.

Οι 'Ιταλοί' ψαράδες ἔχουν εἰδίκευθη εἰς τὸ ψάρεμα τοῦ τόνου, τόσον μὲ πετρελαιοκίνητα πλοῖα, σὰν ἔκεινα ποὺ μεταχειρίζονται οἱ 'Ισπανοί' εἰς τὰς Βαλεαρίδας νήσους καὶ οἱ Γάλλοι εἰς τὸν Βισκαϊκὸν κόλπον, δύον καὶ μὲ τὶς περιφέμες μαδράγες (θυνεῖα), ποὺ ἔχουν ἐγκαταστήσει εἰς διαφόρους περιοχάς. Ή διομήνατο τοῦ τόνου, ὡς κονσέρβας, εἶναι λίαν προηγμένη εἰς τὴν 'Ιταλίαν καὶ πολλοὶ ἐπιχειροπατιαὶ ἐξήπλωσαν τὴν δραστηριότητὰ των καὶ πρὸς τὰς πρώτην ἀποκιάς, Ἐρυθραῖαν καὶ Σομαλίαν. 'Η ἀπόδοσις τῶν θυνείων εἶναι λίαν ικανοποιητική, καταβάλλεται δὲ προσπάθεια ὥστα τὴν θυνεία τῆς Κυρηναϊκῆς καὶ τῆς Τριπολίτιδος τεθούν καὶ πάλιν ἐν ἐνέργεια. 'Τὸ θυνεῖον τῆς «Procida» μεταξὺ τῶν δύο νησιδίων «Προσίντα» καὶ «Ισχια» εἶναι ἔνα ἀπὸ τὰ σπουδαιότερα ὥστα μόνον τῆς Μεσογείου ἀλλὰ καὶ τοῦ κόσμου.

Κατὰ τὴν τελευταίαν στατιστικὴν τῆς F.A.O. ἡ ἰχθυοπαραγωγὴ εἰς τὴν 'Ιταλίαν διὰ τὸ ἔτος 1947 δὲν ὑπερέδη τοὺς 130.000 τόνους. Οἱ ἔξι 'Ιταλικῆς ὅμως πλευρᾶς ἀριθμοὶ ἀναβιβάζουν τὴν παραγωγὴν εἰς 150.000 τόνους διὰ τὸ 1947 καὶ 180.000 τόνους περίπου διὰ τὸ παρελθόν ἔτος. Λεπτομέρης στατιστικὴ διὰ τὴν ἀπόδοσιν ἐκάστου ἰχθυολιμένος καὶ ἐκάστης περιοχῆς δὲν ἔξεδόθη ἀκόμη ἡ καὶ ἄντας κυκλοφορήση δὲν περιῆλθεν ἀκόμη εἰς χειράς μου διὰ νὰ δώσω σαφεστέρας πληροφορίας. Πάντως, τὸ σημείωμά μου αὐτὸ δὲν γράφεται μὲ τὴν πρόθεστην νὰ ἀναλύθοῦν οἱ ἀριθμοὶ τῆς ἑτησίας παραγωγῆς ἵχθυν τῆς γειτονίας, ἀλλὰ νὰ γίνουν γνωστοί αἱ προσπάθειαι τῶν 'Ιταλῶν εἰς τὸν τομέα τῆς ἀλιείας ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ νὰ πληροφορθοῦν οἱ παρ' ἡμῖν ὄμροδοι καὶ ἀναμρόδοι, ὅτι αἱ αὐτά ποὺ ὑποδικύωνται καὶ ὑποστρίζων ὡς ἀπαράίτητα διὰ τὴν ἀνόρθωσιν τῆς ἀλιείας εἰς τὴν χώραν μας, γίνονται καὶ εἰς μεγάλην μάλιστα κλίμακα εἰς τὴν 'Ιταλίαν.

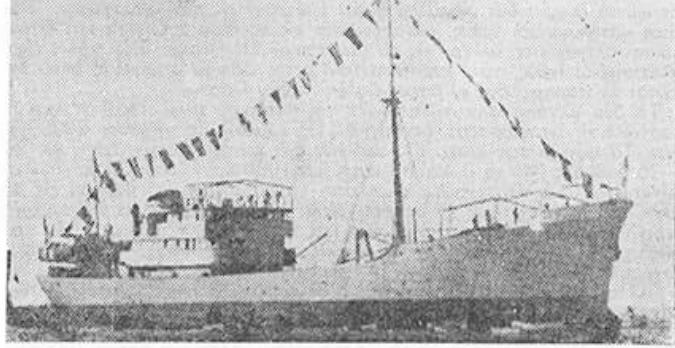
"Οταν μετὰ τὸν πόλεμον ἀπεφασίσθη ἡ ὄργανωσις καὶ προσαγωγὴ τῆς ἀλιείας εἰς τὴν χώραν μας καὶ διὰ νὰ μᾶς θοηθήσουν ἔσπευσαν, κατ' ἀρχὰς μὲν ἡ «OYNPPA» κατόπιν ἡ «AMAFK» καὶ στήμερον ἡ Ἀμερικανικὴ 'Αποστολή, ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων δὲν ἔπαυσαν νὰ ὑποδικύωνται, μαζὶ μὲ τὴν παράκτιον ἀλιείαν πρέπει νὰ ληφθῇ μέριμνας ὅπως ὄργανωθῇ καὶ παρ' ἡμῖν ἡ ὑπερτόνιος ἀλιεία. Παρὰ τὸ ἀναμφισθόντον γεγονός ὅτι δοῦι οἱ λαοὶ ἀνεψιτέωτας, καὶ κατὰ μείζονα λόγουν οἱ Μεσογείοι, ἔσπευσαν νὰ ἐνισχύσουν τὸν ἀποδοτικὸν τούτου τομέα τῆς ἀλιευτικῆς διομήνας, ναυπηγούντες πυρετωδῶς πλοῖα κατάλληλα, ἡμεῖς ἐκαφεύσαμεν, ἀγνοιαὶ ἐνεκεν. Καὶ δῆκι μόνον δὲν ἔναυπηγήσαμεν, ἔστων καὶ ἔνο πλοίον συγχρονισμένον, ἀλλὰ ἀφοσιωθέντες εἰς τὴν δῆθεν ἀνασυγκρότησην τῆς παρακτίου ἀλιείας καὶ τὴν περιθαλψίην τῶν ἀλιεών μόνον, ἔσπαταλήσαμεν ἀσκόπως ἄνω τῶν 5.000.000 δολαρίων τῆς ἀμερικανικῆς θοηθείας. Μεθαύριον ὅταν γίνεται ὁ ἀπολογισμὸς τῶν πετραγμένων θὰ συζητήσωμεν τοὺς σχετικούς λογαριασμούς.

'Ἐν τῷ μεταξύ, δῆλος ὁ κόσμος ναυπηγούσες πλοῖα. 'Η ἀλιευτικὴ διομήνα, εἰς ὅλας σχεδὸν τὰς χώρας ὅχι μόνον ἀνασυνεκρήπη, ἀλλὰ καὶ εἰς πολλὰς ἐξ αὐτῶν ὑπερέθη τὴν προπολεμικὴν τὴν θέσιν. 'Ἐν ἀντίθεσει δημειεῖ, οἱ ἔξωχοι ναυτικοί, περιωρίσαμεν τὴν προαγωγὴν τοῦ κλάδου τούτου εἰς τὴν ναυπηγήσιν λέμβων, μερικῶν ἀνεῦ σημασίας πλοίων καὶ εἰς μερικό γρί-γρι. Τὰ αποτέλεσματα εἶναι γνωστά, τὰ περιστότερα ψάρια μᾶς ἔρχονται ἀπὸ ἔξω καὶ διὰ τὸν μὲν εἶναι καλοκαιρία τὰ δικά μας φαράδικα φέρ-

νουν μερικούς λεπτεπιλέπτους ἴχθυς τοῦ ἀφροῦ ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, διὰ δύος εἶναι κακοκαιρία σύτε λέπτη ὑπάρχει εἰς τὴν ἀγοράν. Σημειωτέον, ὅτι τὸ καλὸ ψάρι εἶναι πάντοτε σπάνιον καὶ πωλεῖται ἀνά τῶν 30.000 δραχμῶν κατ' ὄκνον.

'Εδέσθε νὰ μᾶς ἔλθουν τέσσαρα μεγάλα ἀλιευτικά γεμάτα ψάρια ἀπὸ τὸν Ἀτλαντικὸν, διὰ νὰ κλονισθοῦν αἱ ἐπὶ τῆς ἀλιείας ἀντιλήψεις τῶν ὄργανων μας καὶ ἐνῷ προεργασίαν ίδικην του. Διὰ νὰ μὴ φαῦ δὲ διὸ δὲν ὑπάρχουν μηνοτήρες διὰ τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν, ἀλιεῖς τινὲς συνεδουλεύθησαν νὰ ὑποδάλιουν αἰτήσεις διὰ δάνεια πρὸς ναυπηγήσιν μεγάλων ἀλιευτικῶν σκαφῶν. Μεταξὺ τῶν αἰτήσεων ὑπάρχει καὶ μία, ἐκ μέρους μεσαγγέων σκαφάλου καὶ ἀλιπάστων, διὰ δέκα πέντε δισεκατομμύρια... δραχμῶν. Σημειώσατε παρακαλῶ τὸν ἀριθμόν, διότι, αὐτὸς μόνον ὑπερβαίνει τὸ διὰ τὴν ἀλιείαν ἀνοικτῆς θαλάσσης διατεθέν κονδύλιον.

Τὸ ποσό διατηρεῖται τὸ διὰ τὴν ἀλιείαν ἀνοικτῆς θαλάσσης διατεθέν κονδύλιον.



Τὸ τράλερ-ψυγεῖον ἀνοικτῆς θαλάσσης «GENEPESCA I».

μεγάλου ἀλιευτικοῦ πλοίου τύπου «Terre Neuve», διὰ τὴν ἀλιείαν βακαλάου κ.λ.π. 'Η αἰτήσις ὑποστηρίζεται ὑπὸ κύκλων προσκειμένων τοῦ υπουργείου 'Εθνικῆς Οἰκονομίας. Δέν γνωρίζει ποιά θά είναι ἡ ἐκθασίς τῆς αἰτήσεως, ἀπὸ Ἀμερικανικῆς ὅμως πλευρᾶς ἐλέχθη, ὅτι ἡ διὰ τὴν ἀλιείαν παρεχομένη βοήθεια ἀποδελτεῖται εἰς τὴν ἀνασυγκρότησην τῆς ἀλιευτικῆς διοικητικῆς ἱουπατίας ἐν Ἑλλάδι καὶ ὅχι τὴν χρηματοδότησιν κεφαλαιούχων διὰ νὰ κερδοσκοπήσουν. 'Ἐάν οἱ κεφαλαιούχοι ἐπιθυμούν νὰ ἀπεκτείνουν τὰς ἐργασίας των δέν ἔχουν παρὰ νὰ ἀπὸ τὸ χρήμα τοῦ διατηρεῖται τὸ θερινό.

'Επειδὴ δῆλοι αὐτὰ ποὺ ἔκθετω ἔχουν σχέσιν μὲ τὴν ἔκ μέρους τῶν ἀριθμῶν προβαλλομένην δικαιολογίαν, διὸ αὐτὰ ποὺ ὑποστηρίζονται δέν γίνονται πουνεθάναι εἰς τὴν Μεσόγειον, δράττομαι τῆς εὐκαιρίας νὰ ἀναφέρω καὶ πάλιν τὶ ἐδημούργησαν μεταπολεμικοὶ οἱ 'Ιταλοί' εἰς τὸν τομέα τῆς μεγάλης ἀλιείας καὶ πώς συνοικίζονται αἱ προσπάθειαι τῶν. Θά περιορίσω τὴν ἔκθεσιν μου εἰς τὰς ἔνεργειας μας καὶ μόνης ἔταιριας, τῆς εἰς Λιδόριον μεγάλης ἀλιευτικῆς ἔταιριας της «Genepesca», ἐπὶ τῆς προοδευτικῆς δράσεως τῆς διοίσις καὶ προπολεμικῶς ἔργαφα.

'Ο λιμὴν τοῦ Λιδόριον είναι ἔνας ἀπὸ τοὺς σημαντικωτέρους λιμένας τῆς 'Ιταλίας καὶ συνάμα διπούδης τοῦ ἀλιευτικοῦ τῆς χώρας. Οἱ πρώτοι ἐφοπλιστοὶ αἱ ἀλιείας εἰς δῆλην τὴν Μεσόγειον ποὺ ἐτόλμησαν νὰ ναυπηγήσουν πλοῖα δι', ὑπερπόντιοι ἀλιευτικά ἔξορμήσεις, ήσαν οἱ Λιδορέζοι, οἱ διπούδοι πρὸ τοῦ πολέμου ἰδρυσαν τὴν περιήρωμαν ἔταιριαν περὶ τῆς λογοθεσίας της. 'Η σταδιοδρομία τῆς πρώτης με οἰκτράς ἀποτοχίας, εἰς διδύμον τὸν ἔρεθη προκειμένη, οἱ ιδρυταὶ τῆς οἰκονομίας τῆς Ελλάδος εἶναι τοῦ Λιδόριον, οἱ διπούδοι πρὸ τοῦ πολέμου ἰδρυσαν τὴν περιήρωμαν ἔταιριαν περὶ τῆς λογοθεσίας της. 'Ο λιμένας τοῦ Λιδόριον είναι ἔνας ἀπὸ τοὺς σημαντικωτέρους λιμένας τῆς χώρας. Οἱ πρώτοι ἐφοπλιστοὶ αἱ ἀλιείας εἰς δῆλην τὴν Μεσόγειον ποὺ ἐτόλμησαν νὰ ναυπηγήσουν πλοῖα δι', ὑπερπόντιοι ἀλιευτικά ἔξορμήσεις, ήσαν οἱ Λιδορέζοι, οἱ διπούδοι πρὸ τοῦ πολέμου ἰδρυσαν τὴν περιήρωμαν ἔταιριαν περὶ τῆς λογοθεσίας της. 'Η σταδιοδρομία τῆς πρώτης με οἰκτράς ἀποτοχίας, εἰς διδύμον τὸν ἔρεθη προκειμένη, οἱ ιδρυταὶ τῆς οἰκονομίας τῆς Ελλάδος εἶναι τοῦ Λιδόριον, οἱ διπούδοι πρὸ τοῦ πολέμου ἰδρυσαν τὴν περιήρωμαν ἔταιριαν περὶ τῆς λογοθεσίας της.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ L^{TD}

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ-ΜΕΣΙΤΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΟΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ, ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ AVENUE 3733

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ 2 - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40-628

RETHYMNIS & KULUKUNDIS L^{TD}

SHIP OWNERS-BROKERS
FOR THE

SALE, PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS: DIOSKUROI

TEL. AVENUE 3733

BRANCH AT PIRAEUS: RETHYMNI & KULUKUNDIS (HELLAS) S.A.

IPPOKRATOUS 2 - TELEPH: 40-628

HOLLAND HOUSE, 1/4 BURY STREET
LONDON E.C. 3

Η δράσης τής έταιριας ήτο πολυσχιδής και έδων δέν έπειρχετο ή έκ τού πολέμου καταστροφή ή έπιχειρήσις θα ήτο άπό τάς σημαντικώτερας τού κόσμου είς το είδός της. Κατά την διάρκειαν τών έχθροπραξιών αι έγκαστάσεις της κατεστράφησαν και ό αλιευτικής της στόλος έξηφανισθη. Έδεσσες μετα την άνακωχήν νά γίνουν όλα άπό την αρχήν και μόλις πρό όλιγων μηνών αι έργασιαν πρόστισαν και πάλιν γά τακτοποιούνται. Το Γαλλικόν περιοδικόν «Le Peche Maritime» άφιερώνει σελίδας όλοκληρους διά νά περιγράψει τάς έγκαστασέις της έταιριας ταύτην και νά ξεμνήστη την δράσην τών σπουδαίων αλιευτικών της πλοιών. Από πολλάς φωτογραφίας έξελειν δύο, το τρόλερ-ψυγείου ανοικτής θαλάσσης «Genevese I» και μίαν απόψιν τών έπι της ξηράς έγκαστασέων.

Ο στόλος της έταιριας αποτελείται σήμερον άπό 6 αλιευτικά πλοία τελείωσα συγχρονισμένα, 430 μέχρι 1630 τόνων, διά την μεγάλην αλιεύαν είς τά υψηπέδα της Μαυριτανίας και της Νέας Γης. Τά ψάρια, σύμφωνα με τάς έποχάς και τάς περιοχάς όπου αλιεύονται, μεταφέρονται νωτά, κατεψυγμένα ή άλατισμένα. Τόσον ή έπι της θαλάσσης οργάνωσης σοσν και ή έπι της ξηράς, είναι απόλυτως συγχρονισμένα. Μόλις ένα πλοίον έπιστρέψει από το ταξίδι του, τό άλιευμα, έαν μὲν είναι νωτόν μεταφέρεται είς ειδικά ψυγεία διά νά πωληθή την έπομένη είς την ίχθυογραφίαν. Έαν είναι κατεψυγμένοι ίχθυς, μεταφέρονται είς ισοθέρμια ψυγεία και διανέμονται όλιγον κατ' όλιγον είς το έστωτερικόν της χώρας. Έαν πάλιν είναι άλατισμένοι ίχθυς, τότε έναποθηκεύονται είς ειδικάς άποθηκας όπου δύνανται να παραμείνουν ένα αφαλεία επί πολὺν καιρούν.

Τά δύο μεγάλα αλιευτικά πλοία της έταιριας είναι 1630 τόνων έκαστον και αναπτύσσουν ταχύτητα 11½ κόμβων με μηχανάς 2000 ίππων. Τά ψυγεία των είναι 400 κυβικών διά κατεψυγμένους ίχθυς είς 20—25 βαθμούς υπό το 0, και τά κύτη των 1000 κυβικών διά βακαλάρων άλατισμένων. Τά πλοία αυτά είναι άπό τά καλύτερα του κόσμου είς το είδός των και ασφαλώς τά σπουδαιότερα της Μεσογείου. Ή λεπτομερής περιγραφή τών έγκαστασέων των και ή επεξήγησης τών μηχανών και επιστημονικών έργασιών των, θα έγιμει πολλάς σελίδας. Ίδου μία φωτογραφία.

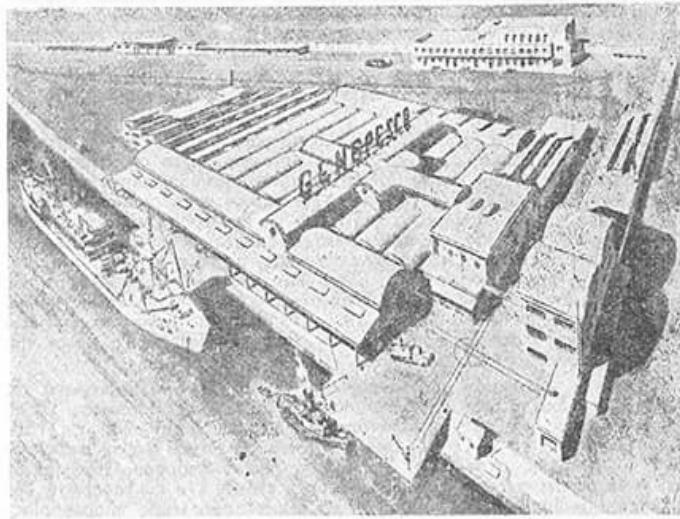
Άλλα τρία τελείωσα συγχρονισμένα διζελοκίνητα τρώλερς καθειλκύσθησαν έσχάτως διά την ύπερποντιον αλιεύαν. Είναι 430 τόνων έκαστον, τά «Genevese» ύπτιο άριθ. 3—4—5, διά την αλιεύαν είς τάς Αφρικανικάς άκτας της Μαυριτανίας πρός τον Ατλαντικόν. Άλλο ένα πλοίον 933 τόνων έναυπηγήθη τό 1946 διά την μεταφορά ίχθυών. Είναι ένα τέλειον ψυγείον, ταχύπλουν, δυνάμενον νά μεταφέρει 600 τόνων ψυγείων και νά τους διατηρήσει έν αρίστη καταστάσει επί μήνας. Ή έταιρια διαθέτει πολλά μικρότερα πλοία και ρυμουλκά διά την έξυπηρέτησην τών είς του λιμέναν καταπλέοντων πλοίων της.

Αι έπι της ξηράς έγκαστασέις, αι άποθηκαι, τά ψυγεία, τά έργοστάσιο, τά μηχανουργεία, τά γραφεία και τά κρηπτιδώματα έπεκτείνονται είς 35.000 τετραγωνικά μέτρα έντος της διοικητικής ζώνης του λιμένος. Αι αποθηκαι είναι έναντι τελείων καταφόρτων, τό άλιευμα μέ αστραπισίαν ταχύτητα μεταφέρεται είς την έπι τούτω προετοιμασθείσαν θέσιν. Τό σύνολον τών ψυκτικών θαλάμων είναι 25.000 κυβικών περίποτο μέτρων έγκαστεστέμένων επί 5.700 τετραγωνικών μέτρων. Έκ τών ψυγείων τούτων τά τρία λειτουργούν είς ψύξην —20 έως —40ο. Διά τή άπομονώσιν τών ψυγείων έχρησιμοποιήθησαν 4.000 κυβικά φελλού.

Διά την έπι των πλοίων έκφρωτων, τήν μεταφοράν έντος τών άποθηκών

και τήν έν γένει κίνησιν έντος τών έκτετασμένων έγκαστασέων, λειτουργεί, έκτος των βαγονιών και αυτοκινήτων, μικρός σιδηρόδρομος Ντεκαδίλ. Τό μηχανουργείον και τό ξυλουργείον είναι τελείωτα. Όλα αι ξυλουργικαι έργων καθώς και τά έπιδιορθώσεις μηχανημάτων γίνονται έπι τόπου. Τά παντός έιδους δικτύα πλέκονται υπό ειδικών έργασιν και έργατριών, υπάρχει δέ πάντοτε μεγάλη παρακαταθήκη τοιούτων είς την διάθεσιν τών αλιεύων.

Αι έγκαστασέις συνεπληρώθησαν έσχάτως και μέ έργοστάσιον υπό προϊόντων αλιεύων, διά την παραγωγή Ιχθυελασίου, Ιχθυαλεύρου κλπ. Έπίσης λειτουργεί και ένα τέλειον κονσερβοποιείον, όπου παρασκευάζονται παντος έιδους κονσέρβα. Ή έταιρια έπεκτείνει την δραστηριότητα της



Αι άπό ξηράς έγκαστασέις της έταιριας είς το Λιβόρνο.

και είς τάς διαφόρους μεγαλοπόλεις της χώρας, όπου έγκαστησια πολυτελή πρατήρια διά την πόλησιν τών παντοιεδών προϊόντων της. Φωτειναί ρεκλάμαι διαφημίζουν τί παράγει ή έπιχειρήσις, διανέμονται δέ είς το κοινό διδιάριστα, όπου έπεξηγούνται τά διάφορα είδη ίχθυών με ώραίς φωτογραφίας, ό τρόπος του μαγειρεύματός των και ή ονομασία τών φαριών, λατινικά, ιταλικά και άλλας γλώσσας.

Αι καταπληκτικαί έπιτυχια της έταιριας ταύτης έγιναν άφορη μά νά κινηθούν και άλλαι αλιευτικαί έπιχειρήσεις πρός την ίδιαν κατεύθυνσιν. Περαίνων, θα έκφρασω και έγω μίαν απόριαν: Αυτό που κάμουν οι Ιταλοί με τόσην μαστριά δέν είναι διανότητα νά πραγματοποιήσωμεν και ήμεις έν μέτρω αφού περι άνασυγκροτήσεως ό λόγος; Πλήν:

«Ού μέ πείσεις, κάν μέ πείσης».

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



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

MORAN
TOWING AND TRANSPORTATION

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

NO TIME IS LOST...

nor dollars wasted, when Todd is selected for repair, reconversion or maintenance jobs of any type. Todd maintains a complete range of modern production facilities at its shipyards rimming America's coastlines. No job is too large — no job to small—for Todd. Also mobile service for ships at anchor or at dockside.

TODD
SHIPYARDS CORPORATION

1, BROADWAY, • NEW YORK 4, N.Y.

For more than half a century repairers, converters and builders of ships for all the world.

New York — Brooklyn — Hoboken
Charleston, S.C. — Galveston — New Orleans — Los Angeles — San Francisco — Alameda — Seattle — Buenos Aires — London.



Γερμανία

Μετά τούς περιορισμούς

Ανταπόκρισις αμερικανού δημοσιογράφου έξι 'Άμβούργου περιγράφει τὸν ένθυσιασμὸν τῶν γερμανικῶν ναυτικῶν κύκλων ἀπὸ τὴν τελευταῖς ἀνακοινωθεῖσαν συμμαχικὴν ἀπόφασιν περὶ χαλαρώσεως τῶν περιοριστικῶν διὰ τὴν γερμανικὴν ναυτιλίαν μέτρων. Μὲ τὴν πάροδον ὅμως τῶν πρώτων ἐντυπώσεων, τὸν ένθυσιασμὸν διεβθήσαν ὁ σκεπτικισμὸς καὶ αἱ σητήσεις—μὲ κάποιαν μᾶλιστα δόσιν ἀπαισιοδοξίας—σοσὶν ἀφορᾶ τὸ μέλλον. Ἐκπρόσωπος τῶν ἐφοπλιστῶν ἑδῆλως, πράγματι, ὅτι βά εἶδει πρώτον νὰ ἀποκτήσουν οὐτοὶ τὰ κατάλληλα πλοῖα καὶ κατόπιν νὰ ὄμιλούν περὶ ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως.

Θὰ χρειασθῇ—εἶπε—πολὺν χρόνον ἡ γερμανικὴ ναυτιλία, προκειμένου νὰ ἀναζητῇ εἰς μίαν εύρυτεραν διωσδήποτε δραστηριότητα, ἡ δὲ ναυπηγησίς πλοιῶν θὰ ἀπαιτήσῃ χρόνον, χρήμα καὶ πρώτας υλας. Ὁ τεῦεις ἔξι ἀλλού περιορισμός, διπὼς ναυπηγηθῶν πρώτων ἀκτοπλοϊκῶν σκάφων καὶ κατόπιν μεγάλα ποντοπόρα φορτηγά, παραπένει ἐτὶ περισσότερον τῶν χρόνων ἐπανεμφανίσεως τῆς γερμανικῆς σημαίας εἰς ὑπερπόντια ταξίδια. Ο περιορισμὸς ἐπίσης τῆς ταχύτητος προώρισται σημαντικῶς νὰ ἐπιδράσῃ εἰς τὴν συναγωνιστικὴν ικανότητα τοῦ γερμανικοῦ πλοίου.

Σήμερον τὰ συνήθη τράπητα φορτηγά—ἔξηκολούθησεν ὁ ἐκπρόσωπος τῶν γερμανῶν ἐφοπλιστῶν—δεῖν χρειάζονται ταχύτητα μεγαλύτεραν τῶν 12 μιλλίων, ἐνῷ τὰ σκάφη τακτικῶν γραμμῶν δέονταν νὰ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 16 καὶ 18 ἀκόμη μιλλίων. Άγιζει δὲ συναφῶς νὰ ὑπομνηθῇ, ὅτι τὰ 80% τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας ἐξηπρέπουν ἀνέκαθεν, ἀλλὰ καὶ μελλοντικῶς θὰ ἐξηπρεπήσουν τακτικάς γραμμάς.

Ἡ παρασχεθεῖσα ἀφ' ἔτερου συμμαχικὴ ἀδεια ἀνελκύσεως τῶν διθισθέντων κατὰ τὸν πόλεμον γερμανικῶν πλοίων θεωρεῖται ὑπὸ τῶν αὐτῶν κύκλων ὡς ικανοποιητική. Ἡδη κατηρτίσθη τὸ οικονομικὸν πρόγραμμα τῆς ναυαγιασιρεσίας 35 ἐνῶ σκαφῶν, κατὼ τῶν 1500 τόνων, καθὼς καὶ ἀρκετῶν ἀλλων μεγαλύτερων χωρητικότητος. Σημειούνται ἀκόμη, ὅτι τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα ἐκτελοῦν κατὰ τὴν παρούσαν ἐποχὴν παραγγελίας γερμανῶν ἐφοπλιστῶν διὰ 30 πλοίων, κατὼ τῶν 1500 τ. ἑκαστον, καθὼς καὶ ὅτι ὁ νέος ἀμερικανικὸς στρατιωτικὸς διοικητὴς ἑδῆλως τὴν παρελθούσαν ἔδδομαδα εἰς τὴν ἱερουσαίαν τῆς Βρέμης, ὅτι αἱ ἀρχαὶ κατοχῆς εὐνοῦν ἀπολύτως τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας.

Δανία

Υπόδειγμα ναυτιλιακῆς ἀνασυγκρότησεως

Μέσα εἰς τὴν γενικὴν δλῶν τῶν χωρῶν τοῦ κόσμου προσπάθειαν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν τὴν ἀνασυγκρότησιν ἔχουσαν κατέκει τὸ Δανικὸν παράδειμα. Ὁρθολογισμὸς, ἐπιλογὴ τῶν καταλλήλων τύπων πλοιῶν, ἀνατέροτης ποιοτικῆς καταστάσεως διακρίνουν τὴν μεταπολεμικὴν ἀποκατάστασιν τῆς Δανικῆς ναυτιλίας. Σκάφη 157,000 τόνων ναυπηγούνται στήμερον διὰ λογαριασμῶν δανῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, τὴν Ἰαπωνίαν, τὴν Ἰταλίαν, τὴν Σουηδίαν καὶ τὴν Ὀλλανδίαν, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ Δανία κατέχει μίαν ικανήν ναυπηγικὴν διοικησίαν, ἥτις καὶ δέχεται παραγγελίας ἐκ τοῦ ἔξωτερηκού. Ἐξηγεῖται τοῦτο ἀπὸ τὴν ἐπιθυμίαν τῶν δανῶν ἐφοπλιστῶν, ὅπως τὸ ταχύτερον, κατὰ τὸ δυνατόν, πληρώσουν τὰς πολεμικὰς ἀπώλειες τῶν, δεδομένου ὅτι τὰ ἔθνηκά των ναυπηγεῖα εἰνε ἀπόφοιτον μέχρι τοῦ 1952.

Τόσον ἀποδοτική ὑπέρειην ἡ προσπάθεια τῆς ἀνασυγκρότησεως, ὡστε μόλις κατὰ 45,000 τ. γκρός ὑπέλεπτον ὅ δύναμις τῆς δανικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ α' τρίμηνον τρ. ἔ. τῆς προπολεμικῆς τῆς χωρητικότητος, ἐνῷ 76 ἐνῶ σκάφη 364,000 τόνων, τελούν ὑπὸ παραγγελίαν, μὲ χρόνον παραδόσεως μέχρι τοῦ 1952. Ἐξ αὐτῶν, σκάφη 207,000 τ. ναυπηγούνται εἰς τὴν Δανίαν. Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ δανοὶ ἐφοπλισταὶ ἐνδιαφέρονται καὶ διὰ περαιτέρω συμβολαῖα μὲ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα, διότι αἱ τιμαὶ τῶν εἰνε χαμπλότεραι καὶ διότι προσφέρουν ἔγγυτέρας ἡμερομηνίας παραδόσεως. Στρέφεται ἐπίσης τὸ ἐνδιαφέρον τῶν καὶ πρὸς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα, τῶν ὅποιον ἀναμένουν τὴν ἐναρξίν τῶν ἔργασιών, ίνα προβούν εἰς παραγ-

γελίας. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι αἱ παραγγελίαι εἰς τὸ ἔξωτερικὸν μὲ ξένον συνάλλαγμα χρηματοδοτοῦνται μὲ δόσι κεφάλαια εἰσέπραξαν ἔξι ἀποζημιώσεων οἱ δανοὶ ἐφοπλισταὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου. Ὅπολογίζονται ταῦτα εἰς 500 ἑκατομμύρια κορωνῶν, ἐκ τῶν ὅποιων 195 ἑκατ., εἶνε δολλάρια, 220 ἑκ., εἶνε εἰς λίρας καὶ 25 ἑκ. εἰς ἄλλα νομίσματα. Ἐκ τῶν ἐλύγων κεφαλαιῶν διετέθησαν μέχρι τοῦδε εἰς ναυπηγησεῖς ἐν τῷ ἔξωτερικῷ 270 ἑκατομμύρια κορωνῶν.

"Οταν συμπληρωθῇ τὸ πρόγραμμα ἀνασυγκρότησεως, ἡ Δανία θὰ παρατάσσῃ ἔνα μεγαλύτερον καὶ ποιοτικὸν ἀνώτερον ἐμπορικὸν στόλον, ἔνωνται τὸν προπολεμικὸν, μὲ μίαν ουσιώδην ἀλλαγὴν εἰς τὴν σύνθεσιν του. Θὰ ἔχῃ ἡ Δανία τὸ περισσότερο δεξαιμενότητος της, ἐναντὶ ἀντιστοίχου ποσοστοῦ 10% διὰ τὸ 1939. Ἡ πρὸς τὰ τάκερς στροφὴ ἐσπειρώθη κυρίως πρὸ διετίας, ὅτε ἐπεκράτει ἡ μεγάλη ὑψησίς τῶν ναυλῶν διὰ τὰς μεταφορὰς ὑγρῶν καισίμων. Τότε καὶ παρηγέλθησαν ὑπὸ τῶν δανῶν ἐφοπλιστῶν πολλὰ δεξαιμενόπλοια. Πιστεύουν οὐτοὶ, ὅτι ἡ σταθερώς αὐξανομένη ἀνὰ τὸν κόσμον κατανάλωσις τῶν πετρελαιοειδῶν, δὲν θὰ δημιουργήσῃ δυσχερείας εἰς τὸν ἐκμετάλλευσιν τῶν νεοναυπηγουμένων τάκερων καὶ ὅτι ἡ σημειουμένη ηῆδη κρίσις εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν ύγρων καισίμων ἐνέχει παροδικὸν χαρακτήρα.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν «τράμπων»

"Η Ναυτιλιακὴ 'Ἐπιτροπή', ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ τῆς νὰ προστατεύσῃ τοὺς μὴ ἐπιχορηγουμένους ιδιώτας ἐφοπλιστὰς τῶν «τράμπων» κυρίως σκαφῶν, προήλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ πετροποιείων τῶν συμβολαίων τῶν ἐπιχορηγουμένων πλοίων, εἰς τὰς ὅποια ἀπαγορεύει ἐφεξῆς νὰ συναγωνίζονται τὰ φορτηγὰ τὰ παραλαμβάνοντα φορτία εἰς χύμα, πρὶν ἡ ἔξασφαλίσουν προγονεύμένων τὴν σχετικήν εὑρίσκουσαν τῆς Ναυτιλιακῆς 'Ἐπιτροπῆς', ἥτις καὶ θὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα τῆς αρήσεως. Δικαιούσται ἀκόμη ἡ Ναυτιλιακὴ 'Ἐπιτροπή' νὰ ζητήσῃ καὶ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ ναυλοῦ εἰσπραχθέντος ἀπὸ μεταφοράν, διὰ τὴν ὅποιαν δὲν παρεσχεῖ τὴν ἔγκρισιν τῆς.

"Ωρισμέναι ἀλλα τροποποιήσεις ἀναφέρονται εἰς τὸν καθορισμὸν τοῦ ἀπασχολουμένου κεφαλαίου καὶ τοῦ ἐπ' αὐτῷ ὑπολογιζομένου κέρδους 10%. Τὸ ἐν λόγῳ ποσοστὸν μειώνεται εἰς 5% μόνον, ἀν δὲ τὰ κέρδη εἰνε ἀνώτερα τοῦ 5% τοῦ ἀπασχολουμένου κεφαλαίου, τότε ἡ ἐνδιαφερομένη ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησης ὑποχρεούται νὰ ἐπιστρέψῃ τὰ 95% τούτων.

Ἐκπτωσίς εἰς τὸ ναυλολόγιον

Κατ' ἀπόφασιν τῆς Ναυτιλιακῆς 'Ἐπιτροπῆς', ἀνακοινωθεῖσαν τὴν 13ην Ιουλίου καὶ τεθεῖσαν εἰς ἔφαρμογήν τὴν 15ην τοῦ ίδιου μηνός, ὁ ναύλος διὰ τὰς εἰς χύμα μεταφοράς γαιανθράκων καὶ στηρών ἀπὸ τὰ χρονοναυλωμένα κρατικὰ ἀμερικανικὰ φορτηγὰ περιεκότη κατὰ ἔνα δολλάριον περαιτέρω, προκειμένου νὰ περιορισθῇ διωσδήποτε ἡ κρατούσα μεταξὺ ἀμερικανικῶν καὶ ἔνων πλοιών διαφορά ναυλού, ἥτις κατέτη ἐπὶ περισσότερου αἰσθητή κατόπιν τῆς σημειωθεῖσης καταρρεύσεως τῆς ναυλαγράφης. Οὕτω, τὸ πλαϊδον δασικὸν ναυλολόγιον τῆς 'Ἐπιτροπῆς' περικόπτεται κατὰ 2 δολλ., διὰ τὸν γαιανθράκα καὶ 2.50 δολλ., διὰ τὸν σίτον.

Ὄς γνωστόν, εγκύλοι τὰς τῆς ἀγορᾶς διὰ τὰς ἀμερικανικὰ σκάφη εἰνε οἱ ἀξιούμενοι παρὰ τὴν «Διαχειρίσεως» τοῦ σχεδίου κατὰ τὴν διαφοράν υπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν πλοιῶν τῶν 50% τῶν φορτίων, τῶν ὅποιων οἱ ναύλοι εἰνε κατόπιν τῶν ἀμερικανικῶν πλοιῶν. Μέχρι τοῦδε τὸ ἐπίσημον ναυλολόγιον ἐφημούζετο μὲ τοῦ πετρωτῶν 1 δολλαρίου. Ἡδη ἡ ἐκπτωσίς αὐτῆς παραχεύνεται. Κατόπιν τούτου ὁ ναύλος γαιανθράκων ἐκ Βορείου Ἀτλαντικοῦ διὰ Βόρειον Γαλλίαν θὰ είνεις δολλ. 10.15, ἐνώ τῶν ἔνων πλοιῶν εἰνε μόλις δολλ. 7. Δι' Ἀμερικανοῦ — Ρόττερνταμ θὰ είνεις δολλ.

West Elliott & Gordon

(Established 1881)

SHIP STORE MERCHANTS

Provisions of All Kinds

Steward, deck and Engine Room Stores

Ships Equipment.

SAN FRANCISCO (Calif)

Phones: { GARFIELD 3159
GARFIELD 3160

501 DAVIS STREET.
Cor. JACKSON ST.

Cable address: WESGO.

BANEY MADHUB MOOKERJEE & CO

Incorporating Raj Kissen Moorkerjee
Established 1854

DUBASHES

STEVEDORES & GENERAL CONTRACTORS

Telegraphic Address: 74, Bentinck Street, Telephone:
•WORKWELL• Calcutta Calcutta 5375

CALCUTTA

Codes:
A.B.C.—Scotts—Watkins.

London Agents: HARWIN SHIPPING AGENCY LTD.
London House, E.C. 3.
Telephone: ROYAL 1534

9.15, έναντι 6 και διάλυγότερον διά τα ξένα σκάφη και διά την Μεσογείου, ακόπως Γαλλίαν δολ. 11.20, έναντι 8.05 διά τα ξένα.

Η σύγκρουσις του «Έλληνική Ακτή»

Μετά πάροδου άρκετών έδημοιών, συνεπεία τῆς άσθενείας του, άνεκριθή πρό ημερών είτε την Νέαν Υόρκην ή πλοιαρχούς τού συγκρουσθέντος την 5ην Ιουνίου άμερικανικού «Εξαμάυθ» με τὸ ἐλληνικὸν λίμπερτον «Έλληνική Ακτή». Ο πλοιαρχὸς διέψευσε τὰς καταθέσεις τῶν μελών τοῦ πληρώματος του, διὰ τὰ κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς συγκρούσεως ἔτελει ὑπὸ κατάστασιν μέθης καὶ παρέσχε τὴν διαθεσιασιν, διὰ κατὰ τὸ δύο τελευταῖς ἐτὶ δὲ λαμβάνει οἰνοπνευματῶν ποτά, ἀλλὰ μόνον ζύθον καὶ οἶνον εἰς μετρίαν προσόττην. Η σύγκρουσις—εἴτε—δὲν θὰ ἐπίρχετο, ὅν τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ἐκράτει τὴν πορείαν του.

Περαιτέρω κατέθεσεν, διὰ ἐπεκράτει ὁμίχλη, διὰ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ἐγένετο ἀντιληπτὸν ἔξ αποστάσεως ἐνὸς μόνον μιλλίου καὶ διὰ ἔδωκεν ἀμέσως εἰς τὸν πηδαλιούχον τὴν διαταγὴν νὰ χειρίσῃ «ἀριστερὰ», ἐπανέλαβε δὲ ταῦτην, διὰν ὃ πηδαλιούχος τὸν ἡρώτησεν, ἄν ἐπρεπε νὰ χειρίσῃ «ἀριστερὰ» δὲν ξεινίᾳ. Προφανῶς ὑπέστη σύγχυσιν ὃ πηδαλιούχος—συνέχισε—καὶ δὲν ἐπράξει οὔτε τὸ ἔν, οὔτε τὸ ἄλλο.

Μετὰ τὴν ἀνωτέρω κατάθεσιν τοῦ πλοιάρχου τὸ πόρισμα τῆς δῆλης ἀνάκρισεως θὰ διασιδούσῃ εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν Ἀκτοφυλακὴν πρὸς καταλογισμὸν τῶν εὐθυνῶν τῆς συγκρουσεως. Φαίνεται, πάντως, διὰ τὴν ἔθυνη διαρύνει τὸν ἀμερικανὸν πλοιάρχον, ἀφοῦ καὶ κατὰ τὴν ἔξτασιν κατὰ τὸ πληρεξούσιον δικηγόρον τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου κ. Ντάου, ὃ ἀμερικανὸς πλοιαρχὸς ὑπέχερεθεὶς ν' ἀναθεωρήσῃ, σοσα εἶχε καταθέσει, ἀναφορικῶς μὲ τὸν χρόνον καὶ τὴν θέσιν τῆς συγκρουσεως.

Η ναυπήγησις τῶν 6 «λάϊνερς»

Τὸ πρόγραμμα τῆς δαπάνης 150 ἑκατομμυρίων δολλαρίων διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν τεθέντων ἡδη ὑπὸ ναυπήγησης δὲ ἀμερικανικῶν ὑπερωκεάνιων τίθεται ἐν κινδύνῳ, συνεπεία τῆς ἀσκθείσης κριτικῶν κατὰ τὴν δῆλη πολιτικὴν τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» ἐπὶ τὸν ναυπηγικὸν ἐπιχορηγήσεων, ἀπὸ μέρους τοῦ γενικοῦ ἐλεγκτοῦ τῶν πιστώσεων τοῦ προϋπολογισμοῦ κ. Λινδεζού Γουώρεν. Εἰς σχετικὴν ἔκθεσιν τοῦ πρὸς τὸ Κογκρέσον κατηγορεῖται ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπή», διὰ παραχωρεῖ ἐπιχορηγήσεις ἀδικαιολογήτων ὑψηλάς, διὰ δρισμέναις ἐνέργειαι τῆς εἰνες παρανομοι καὶ διὰ ἐπιβλέπεται ἡ ἀμεσος ἐπέμβασις τοῦ Κογκρέσου. Πράγματι, κατόπιν τῆς ἔκθεσεως ταῦτης ἡ ἐπὶ τῶν πιστώσεων τοῦ προϋπολογισμοῦ ἐπιτροπὴ τῆς Γερουσίας διέταξε τὴν ἀμεσον δινέργειαν σχετικῆς ἔρευνης.

Τὰ νεοναυπηγουμενα 6 ὑπερωκεάνια εἰνε τὰ ἀκόλουθα: «Ἐνα σούπερ λάϊνερ διὰ τὸν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, με προβλεπόμενον κόστος 70 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, τὰ τρία τῆς «Πρέσιντεν Λάϊν διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ γύρου τοῦ κόσμου, με κόστος 32 ἑκατ. δολλαρίων καὶ τὰ 2 τῆς «Ἀμερικανὸν «Εξερπτο» διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Μεσογείου, με κόστος 42 ἑκατ. δολλαρίων. Εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ κ. Γουώρερν ἀναφέρεται, διὰ τὴν συμμετοχὴ τοῦ Κράτους εἰς τὰς δαπάνας τῶν ἀνωτέρω ναυπηγήσεων, ὑπολογίζουμεναι εἰς 80 ἑκατ. δολλαρίων εἴναι τὸν γενικοῦ κόστους 150, δέον νὰ θεωρηθῇ ὡς ὑπερβολική, συνεπείσις κακῶν ὑπολογισμῶν καὶ ἀδικαιολογήτου ἐπὶ τὸ ἐλευθερωτὸν ἐρμηνείας τῶν κειμένων νόμων.

Εἰς 12 ἑκατομμύρια δολλαρίων ὑπολογίζει ὁ ἐλεγκτὴς τὰς ἐπὶ πλέον εἰς διάροφην τοῦ δημοσίου δαπάνας. «Ἡ πέτρα τοῦ σκανδάλου ἐγκεῖται—κατὰ τὸν κ. Γουώρερν—εἰς τὰς καταβαλλομένας παρὰ τοῦ Κράτους δαπάνας διὰ τὸ ἔξοπλισμὸν τῶν πλοίων, ἵνα χρησιμεύσουν ταῦτα ἐν περιπτώσει ἀνάγκης ὡς δυοθητικά τοῦ στόλου. Γενικώτερον, τὰ χαριστικῶν παρεχόμενα εἰς τοὺς ἀμερικανούς ἐφοπλιστὰς ποσά τὰ ἀναδιδάσει οὔτος εἰς 25 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

FOR LIFE INSURANCE ON YOUR SHIPS...

Specify
FARBOIL
PAINT



* Durable
* Economical

Quality at bargain prices—
The finest money can buy.

CAPTAIN ELIAS KISSANIS, MANAGER

STOCK IN

BALTIMORE • NEW YORK • PHILADELPHIA • NORFOLK

Τὰ παρωπλισμένα κρατικά πλοῖα

Πρόκειται ἐπίσης ἡ Ἀμερικανικὴ Γερουσία νὰ ἀσχοληθῇ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν καὶ μὲ τὸ ζῆτημα τῶν παρωπλισμένων κρατικῶν σκαφῶν. Πρὸ τῆς ἀρμοδιός ἐπιτροπῆς τίθεται τὸ ἐρώτημα, ποιὰ θὰ είνε τὴν τύχη τῶν πλοίων τούτων, διὰ τὰ ὅποια ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπή» ζητεῖ πρὸς συντήρησιν τῶν ἓντα ποσὸς 25 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Πρόκειται ἀκόμη ἡ ίδια ἐπιτροπὴ νὰ ἀπαντήσῃ εἰς τὸ ἐρώτημα, ποιὸς ὁ δύος τῆς ἐπαρκούς χωρητικότητος διὰ τὴν ἔθυνην ναυτιλίαν τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν, εἰς τρόπον ὥστε ἡ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην κρατικὴ μέριμνα νὰ μὴ ἀποδῆ καταστρεπτικὴ διὰ τὴν προστάθειαν τῆς ναυτιλιακῆς ἀνασυγκροτήσεως τῶν φίλων καὶ συμμάχων χωρῶν».

Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἐπικρατοῦν δύο διαφορετικαὶ ἀπόψεις τῶν ἀρμοδιῶν κύκλων. Οἱ μὲν ἐπιμένουν ὑπὲρ τῆς διαφυλάξεως τοῦ ἡμίσεος τῶν φορτίων διὰ τὰ ἀμερικανικὸν σκάφον, οἱ δὲ ὑπὲρ τῆς διαφυλάξεως τῶν ἀκτοπλοΐκῶν μόνον μεταφορῶν, ἀφιεμένης πλήρους ἐλευθερίας εἰς τὰ ἄλλα ναυτικὰ κράτη νὰ προσφέρουν τὰς μεταφορικὰς τῶν υπηρεσίας εἰς τὸ παγκόσμιον ὑπερβαθαστὸν ἐμπόριον.

Τὸ «σούπερ-λάϊνερ» τῶν 48.000 τ. γκρός

Ἄξιζει νὰ σημειωθῇ, διὰ, παρὰ τὴν ἔκθεσιν Γουώρερν καὶ τὴν ἐπ' αὐτῆς διασταχθεῖσαν ἔρευναν, αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ νέου «σούπερ λάϊνερ» τῶν 48.000 τ. γκρός προχωρῶν με χαρακτηριστικὴν δραστηριότητα. Μία καταπληκτικὴ συσσωρεύσις ἔξαρτημάτων καὶ ὑλικῶν παραπεριέται εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Νιούπορτ Νιούς, ἐνῷ αἱ πρώται ὑπερολαβαῖς διὰ τὴν ἀνάληψιν ὠρισμένων ἐργασιῶν ἐπὶ τοῦ νέου υπερωκεανιού ὑπεργράφουσαν ἥδη.

Πρόσωπα ὑπεύθυνα εὐρισκόμενα ὀπωδόηποτε εἰς θέσιν νὰ γωνιρίζουν τὰ βασικὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ νέου σκάφους δεδαιώνουν, διὰ τὰ σημειώσῃ ἡ ναυπηγούριος του μίαν ἐπαναστατικὴν πρωτοδουλίαν. Τὸ νέον «σούπερ λάϊνερ» θὰ ενσωματωνῇ—λέγουν—τεχνικὰς καὶ μηχανικὰς ἀναπτύξεις προελθούσας ἀπὸ τὴν πείραν τοῦ τελευταῖο πολέμου καὶ αἰτίες, πρὸ δεκαετίας μόλις, ἐθεωρούντο ἀδύνατοι δι' ἔνα πλοίον τῆς χωρητικότητος τῶν 48.000 τ. γκρός.

Νέα κράματα μεταπλάσια, ικανοποιητικωτέρα θερμικὴ ἀπόδοσις καὶ μέτρα ἀσφαλείας κατὰ τὸν κινδύνων πυρός, ἀγνωστα μέχρι τούδε, πρόκειται νὰ ἐφαρμοσθοῦν. Οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ σχεδιασταὶ ἀρούνται νὰ ἀποκαλύψουν, που θὰ ἐξοικονομήσῃ διάνυσματος διὰ 2000 ἐπιβατῶν εἰς πολυτελὴ διαμερίσματα καὶ εἰς χώρων τόσον περιορισμένων, ἔναντι τῶν δύο «Κουνῆς», ἀπίσια μὲ διπλασίαν χωρητικότητα παραλαμβάνουν ἐφώρως μόνον ἀνώτερον ἀριθμὸν ἐπιβατῶν.

Μετατροπὴ «τάνκερς» εἰς «τράμπς»

Μεταξὺ τῶν 13 λιμπερτούς «τάνκερς», ἀπίσια ἀναφέρει ὁ ἀμερικανικὸς τύπος διὰ μετεπράσησαν εἰς φορτηγά, συνεπεία τῆς σημειουμένης κρίσεως εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν πετρελαϊκῶν καταλέγοντας καὶ τινὰ ἀνηκόντα εἰς ἐταιρίας ἐλληνικῶν συμφερόντων. Τὸ ἔργον τῆς μετατροπῆς ἀπήτησε ἐργασίαν 14 ἡμέρων καὶ διπάνην γύρω τῶν 140.000 δολλαρίων, συνίσταστο δὲ κυρίως εἰς τὴν ἀφάρεσιν τῶν ἀντλιῶν τοῦ φορτίου καὶ τῶν εἰδικῶν στεγανῶν διαχωρισμάτων. «Ηδη, ἀπὸ τὸν δλον ἀριθμὸν τῶν ύπερ 60 λίμπερτος τάνκερς, μόνον 20—ἀργούντα δὲ καὶ αὐτά—παραμένουν εἰσέπει τὴν δύναμιν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς». Σημειούται εἰς ἄλλου, διὰ τὰ μετατραπέντα «τάνκερς» εἰς φορτηγά, τὰ ἀνήκοντα εἰς ἐταιρίας ἐλληνικῶν συμφερόντων εἰναι τὰ «Ἀλκιών II», «Σιγκνετ II», «Χρυσάνθη Στάρ» καὶ «Χάρρος Πίερ».

Τὰ ἀγγλικὰ ύφαλοχρώματα

"CAMREX,"

Κατόπιν τῶν ἀρίστων διποτελεσμάτων χρησιμοποιοῦνται ηδη καὶ παρὰ πλείστων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν.

Διὰ τὰ FORE καὶ AFTER PEAKS DOUBLE BOTTOM, TANKS & BILGES μεταχειρισθῆτε τὰ πεφημισμένα

"CAMREX," NON-OXIDIZING · PRESERVATIVE

Είγε μογαδικὰ διὰ τὴν διατήρησιν τῶν ἐλασμάτων εἰς ἀρίστην κατάστασιν ἐπὶ πολλὰ ἔτη.

"CAMARINE," Ιδιαιτέρα σινεκευασία πρὸς διατήρησην τῶν DEEP TANK ΧΡΩΜΑΤΑ, ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΚΑΙ ΕΝΑΜΕΛΣ

PANTOS EIDOUΣ

'Αποθήκαι χρωμάτων εἰς τοὺς ἐν ROTTERDAM & ANTWERP καὶ κυριωτέρους ἐν τῷ ἔξωτερικῷ λιμένας.

Αντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF.

'Ιδιαιτέρα δινοις: 208 CATHEDRAL Rd. CARDIFF.
Τηλεγραφήματα: «CAMREX» Cardiff ή Sunderland
Κεντρική Γραφεία: Hudson Road, Sunderland.

'Ισραήλ

Διὰ τὸν συγκρότησιν ναυτιλίας

Δύο άκόμη φορτηγά του τύπου «λίμπερτο» πρόκειται συντόμως να προστεθούν εις την νεοπαγή Ισραηλιτικήν γαυτιλίαν εἰς ένσχυσιν της προσφάτως έγκαινιασθέσης παρ Ισραηλιτικής ἐταιρείας τακτικῆς γραμμῆς μεταξύ Νέας Υόρκης καὶ Χαϊφας. Κατά σχέτικην ἀνακοίνωσιν τοῦ διευθυντοῦ τῆς ἐν λόγῳ ἐταιρίας, τελόυσθαις ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ισραήλ Αμερικά Λινε», ή αὐτοτέρω προσθήκη ἀποτελεῖ ἔνα βῆμα πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς διειρύνσεως τῆς νέας γραμμῆς Διαφράκτους τοῦ τρέχ. Ἔτους πρόκειται νὰ ἀγορασθούν δύο άκόμη φορτηγά, ἐνῷ καὶ ἡ «Ζίμ», ἡ ἔτερα δηλαδὴ Ισραηλιτικὴ γαυτικὴ ἐταιρία, ἀπέφασισ τοῦ ἐπενδύση κεφάλαια τέκατουμισίων δολαρίων εἰς πλαίσιο διασφώδους τύπου.

Ο διευθυντής της Ισραήλ-Αμερικά Λάΐν¹ έπειταρεφενηδηειςχαιραντηνόντονού «λίμπερτους» και έρθυμισε τη τής μεταφοράς εξ Ήνωμένων Πολιτειών εις Ισραήλ έμπορευμάτων αξίας ένως έκατονμισριουδολαρίων, με δάσιν 50% διά τά αμερικανικά και 50% διά τα ιερσικά πλοιά. Υπολογίζεται, έτσι εντός μιάς τριετίας τὸ κράτος τοῦ Ισραὴλ θὰ διαθέτῃ τόσα σκάφη, ώστε θὰ δύναται νὰ μεταφέρει τὸ ήμισυ τοῦ έξωτερικοῦ έμποριού τῆς χώρας δι' Εισικιών πλοίων.

Α' έτερου ή έταιρια «Ζίμ», εις έκτελεσιν τής προσαναφερθείσης άποφάσεως της, διαπραγματεύεται την άγοράν ένος πλοίου-ψυγείου διὰ τὴν μεταφοράν νωτών όπωρών και ὀρθμού φορτηγών σκαφών, ἀτίνα θά δρομολογηθούν αὖταν Μεσόγειον και κατά μήκος τῆς δυτικῆς εὐρωπαϊκῆς ἀκτῆς. Επιζητεῖται ἀκόμη παρὰ τῆς ίδιας έταιριάς ή άγορά ένος ἐπιβατηγού πλοίου διὰ τουριστικού πλάνου εἰς τὸν Μεσογειακὸν τομέα και ένος υπερωκεανού διὰ τὴν γραμμὴν Νέασ - Υόρκης - Ισραήλ.

Ένος της υπερωκεανίου σιά την γραμμή Νέας Τορκής — Γοράρη.
«Αξίζει παραλλήλως νὰ μετασειωθῇ, δῆτι ἀπάντων εἰς ἐπικρίσεις διὰ τὴν πλημμελή μεταχείρισιν τῶν φορτίων ἐπὶ ἴστραπλικῶν σκαφῶν, ὁ δὲ τῆς τῆς «Ιστρῆ-Ἀμέρικα Λάιν» ἀνεφέρθη εἰς τὰς περιωρισμένας ικανότητας τῶν πληρωμάτων καὶ ἔτοις καταρκτησιών: «Ἡ περίοδος τῆς καταρτισεώς τῶν συντόμων θὰ παρέθη. Πιοτεύομεν, δῆτας ἐντὸς τῶν τριών προσεχῶν ἑταῖρων ὅλα τὰ ἴστραπλιτικά σκάφη θὰ κατορθωθοῦν μὲ ἐμπειρα ἔθνικά πληρώματα. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ὅκτω ἄνδρες θὰ ἐπιβαίνουν ἐκάστου ἕδραικού πλοίου, ἐπιπροσθέτας τους ἡρίθμοῦ τῆς συνθεσθενώς, διὰ νὰ ἀποκτήσουν τὸ ταχύτερον τὴν ἀπαίτουμενήν πείραν. Ταύτοχρόνως, δύσιοι ἔκ τῶν ἀφίκουμενῶν εἰς «Ιστρῆ» μεταναστῶν ἡκολούθουν ἀπὸ ἐτῶν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὑποθαλλοῦνται εἰς ἔξετάσεις καὶ ἀφού λα-
βουν τὸ ἀνάλογον δίπλωμα η πτυχίον, χρησιμοποιούνται διὰ τὴν πτυκνωστὸν ἔωινων οὐλικὸν τὸ ἴστραπλιτικὸν ναυτιλίας».

Мез. Бретанвіа

‘Η δι’ ἀσυρμάτου ἐπικοινωνία

Εις τὴν δυτικήν ἀκτὴν τῆς Ἀγγλίας, εἰς τὸ Μπάρναμ-ὸν-Σῆ, θάλιδρύθι ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους ἔνας ισχυρότατος σταθμὸς ἀσύρματου, ίκανὸς να δέχεται καὶ νὰ μεταδίδῃ μηνύματα ἀπὸ καὶ εἰς ὅλα τὰ πλοῖα που πλέουν εἰς ὅλας τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς ὡκεανούς τῆς ὑδρογείου.

‘Ο νέος σταθμὸς τοῦ Μπάρναμ, ποὺ διαδέχεται τὸν παλαιὸν ποὺ ἐκλεί-

σθη κατόπιν 25ετούς εύδοκίμου ύπτηρεσίας, έχει 13 χωριστούς πομπούς, έξι ήνων οι 8 είναι υψηλής τάξεως, οι τέσσαρες μέσης και ένας χαμηλής.

Είς τὴν αἰθουσαν τῶν δεκτῶν εὐρίσκονται 32 δέκται, ὅλοι σχέδον ὑψηλῆς τάσεως. Τὰ μηχανήματα είνε τοῦ τελευταίου τύπου. 'Ἐπίσης ὑπάρχει μια ὑπερσία τηλεπιπτίας ποὺ συνδέεται μὲ τὰς ἀντιστοίχους συσκευαὶ ποὺ εὑρίσκονται εἰς τὰ μεγαλύτερα ταχυδρομικὰ γραφεῖα τῆς χώρας. 'Ο σταθμὸς ἡμπορεῖ νά επικοινωνήσῃ οὕτω μὲ ἄνω τῶν 5.000 Βρετανικῶν πλοίων ἐν πλῷ, εἰς τρόπον ὥστε, ἐπὶ παραδείγματι, ἔνας πλοιαρχὸς ἀλειπτικού εὐριστικού ποὺ εἰς τὴν Λευκὴν Θάλασσαν θὰ μητορή νά δέρθη ἐνώ μηνα ποὺ τὸ ἀπεστάλη ἀπό τὸ στήθι του ἐπτά 1/2 ὥρας.

Λαδή ενά μηνυμά που του απεστολή από το σπίτι του έντος 1/2 ωράς.
Αἱ θεσίεις τών διαφόρων Βρετανικών πλοίων ἀνά τὰς θαλάσσας τῆς
ὑδρογείου ἐπιτίθενται εἰς ἔνα τεράποντα χάρτην πού καταλαμβάνει
ἔκτασιν 420 τετραγωνικῶν ποδῶν ἐπὶ ἑνὸς τῶν τοίχων τοῦ σταθμοῦ.

"Ολα τα μηνύματα γίνονται δεκτά άπό τον σταθμόν, άπό τας κλήσεις εις δοιθειαν κινδυνεύοντων πλοίων, μέχρι της παραγγελίας δι' ἓνα ξενοδοχείον νά κρατήσουν δωμάτιον δι', ἐνα ταξιδεύοντα επίβατην ή διά χαρτοστιού μηνύματα δι', ἔορτάς, ή ἀκόμη δόδηγιας διά την συνάφιν ἐμπορικών πράξεων η συμβολαίων. Ἐπίσης μιά ἀπ' εὐθείας τηλετυπική γραμμή μεταδίδει τακτικά τα μετεωρολογικά δελτία που στέλλουν όλα τα ταξιδεύοντα Βρετανικά πλοία πρός τον σταθμόν, εις το γραφείον μετεωρολογικών προβλέψεων του Νάτσαντειπλ, εἰς την Νότιον Ὀγδυάν.

Μέ τὸν σταθμὸν τοῦ Μιτράπον συνεργάζονται οἱ σταθμοὶ τοῦ Χάλιφας, τῆς Νέας Σκωτίας, τοῦ Βανκούμερ, τῆς Σιγκαπούρης, τῆς Κεϋλάνης, τῆς Πόλεως τοῦ „Ακρωτηρίου, του Σινένευ τῆς Αυστραλίας και τοῦ Ουελλίγ-
τον τῆς Νέας Ζηλανδίας.

Ίδου κατὰ ποίον τρόπον ἐπιτυγχάνεται ἡ συνεργασία αὐτή: "Ἄς ὑποβέβακεν ἔτι ἕνα ερδιομελέτην ἐν Σίβηρῃ σε τὸ Μαζίνον τῆς Αγριότητος

Θεούσαις οἵτινας προσέδεσται εἰς τὸ Μπρίστολ τῆς Ἀγγλίας. διὰ τὴν ἑστηκότην γραμμήν τῆς ξηρᾶς ἀποστέλλεται εἰς τὸν σταθμὸν τοῦ Μιτάρναυ. Ἐκεῖ ἔξακριώνεται ἀμέσως ἡ τοποθεσία εἰς τὸν πλοίον, καὶ τὸ ραδιογράφημα ἀποστέλλεται ἀμέσως εἰς τὸν σταθμὸν ἀσυρμάτου τοῦ εἰνε πλησίστερος πρὸς τὴν περιοχὴν όπου εὐρίσκεται τὸ πλοίον, εἰς τὴν προκειμένην περιπτωσιν εἰς τὸν σταθμὸν τῆς Κεύλανης, καὶ ἐκείνος τὸ μεταδίδει εἰς τὸ πλοίον. Τὸ αὐτὸ γίνεται, κατ' ἀντίθετον φοράν, καὶ ὅταν ἔνα πλοίον θέλῃ νά στελθεῖν ἕνα μῆναν εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

Ο σταθμός του Μπάρωνα είχε σημειώσει πρωτοπορειακή δράση δια την ήνοια διά πρότη φοράν, πρὸ 25ετίας. Τότε μετέδιδε μόλις μερικάς χιλιάδας λέξεων κατ' ἑτοῖς. Ἐνώ σήμερον ήμπορεῖ νά μεταδώσῃ εἰς τὸ ὑπερωκεανὸν «Βασίλισσα Ελισσάβετ» ἄνω τῶν 60.000 λέξεων εἰς ἔνα και μόνον ταξίδιον.

Διά της ἔγκαταστάσεως τοῦ νέου σταθμοῦ τοῦ Μπάργαμ ἐπετεύχθη διά πρώτην φοράν ἡ παγκόσμιος ἐπικοινωνία μεταξὺ πλοίων καὶ Ἑρᾶς. Κατὰ τὸ διάστημα τοῦ ἑτού 1948 πλέον τῶν 334.000 μηνιανάτῳ ἐλθήθησαν ἀπό τοῦ σταθμοῦ τῆς Ἑρᾶς ἀπό τὰ διάφορα πλοῖα. Αἱ 714.500 ραδιογραφήματαν που εἶχαν μεταδοθῆ ἀπέτελοντο ἀπό ἕνα σύνολον 11.700.000 λέξεων. Ἐπίσης ἐλήφθησαν 10.590 ραδιοτηλεφωνικά προσκλήσεις καὶ 674 μηνύματα ἀπό ιπτάμενα ἀεροσκάφη. Ἐπίσης οἱ σταθμοὶ τῆς Ἑρᾶς κατὰ τὸ διαρρεύσαν ἔτος ἥλαβον 281 προσκλήσεις εἰς δοθείαν κινδυνεύοντων πλοίων καὶ 252 κλήσεις πρὸς παροχὴν ἰατρικῶν συμβούλων εἰς παντοποιούμενα πλοῖα.

“Η άγικατάστασις τῶν “τούμπων”

¹ Ομιλών κατά τὴν τελευταίαν γενικήν συνέλευσιν τῆς Ὀργανώσεως τῶν αγγελών ἐφοπλιστῶν «τράμπες» φορτηγῶν, δὲ ἀποσύρθιμενος πρόσδοπος αὐτῶν.

1938 - 1949



Η ARGO INSURANCE COMPANY LTD. ιδρυθείσα τὸν Ἰούλιον τοῦ 1938,
εἰδικεύεται ἀνέκαθεν τὴν ἀσφάλειαν Ἑλληνικῶν πλοίων.

ARGO INSURANCE CO. LTD. АРГО ИНСУРАНС

UNDERWRITING OFFICE

LLOYD'S BUILDING

10 BURBING
LONDON E.C. 3

MANAGERS A.LUSI LTD.

1)4 BURY STREET,
LONDON E.C. 3.

ταί, μη ἔχοντες συνεπώλ τὸ δικαιόματα τῆς προτεραιότητος. Σημειωτέον, ὅτι μετά τὴν ἀφάρεσσιν τῶν διαταγῶν τῆς ἐκποιήσεως, τὸ καθαρὸν προϊόν τῆς πωλήσεως ἐμείωθε εἰς 378.368 δολ., ἐκ τῶν ὅποιων 53.045 δολ. κατελήθησαν εἰς τὸ πλήρωμα, 10.000 δολ. εἰς δικηγορικά ἔξδος, καὶ 104.902 δολ. εἰς τοὺς ναυπηγούς Todd. Οἱ τελευταῖοι οὐτοὶ διεκδικοῦν ἵνα ὑπόλοιπον 26.603 δολλαρίων κατ' ἀναλογίαν εἰς ἀπαίτησις 423.950 δολλαρίων.

'Οδηγίαι' πρὸς τοὺς Πλοιάρχους

Συμφώνως πρὸς ἀνοφοράν τοῦ ναυτικοῦ ὄκολουθου τῆς ἐν Λονδίνῳ Ἐλληνικῆς Προσεδίας, τὸ φορτηγὸν «'Αγιοι Βίκτωρες» προσέκρουσεν ἐπὶ νάρκης εἰς τὴν Βόρ. Θάλασσαν τὴν 8ην Ἀπριλίου ἡ. ἔ. καὶ ὡς ἀπέδειχθε τὸ ἀπόγυμνον ὥφειλετο εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὸ πλοῖον δὲν διέθετο τὴν τελευταῖαν δρεπανικήν ἔκδοσιν «Nemestrin» καὶ οἱ χρήσται του δὲν ἦσαν ἐνημερωμένοι ἀναφορικῶς μὲ τὰς ἰκδυθείσας τελευταῖας δι-ορθώσεις.

Τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας, δι' ἔγκυρον του πρὸς τὰς οἰκείας ναυτικάς ὄργανώσεις, ἐφίστατο ἐπὶ τῶν ἀνοτέρω τὴν προσοχὴν τῶν πλοιάρχων, ὅπως ἀποργκλίταις προμηθεύονται ἔγκαιρος τὰς τελευταῖας δρεπανικάς ἔκδοσεις «Nemestrin» καὶ νὰ ἐνημερώνουν τοὺς χρήστας των μετὰ σχολαστικότητος, ἐπιτέροντες τὰς ἐκάστοτε ὑποδεικνυμένας διορθώσεις. «Ἀτυχήματα, ὡς τὸ ἀντέρω, — καταληγεῖ ἡ ἔγκυρος— ὀφειλούμενας εἰς ὁμέλειαν τοῦ πλοιάρχου καὶ ἐνημερώσῃ τοὺς χρήστας του, σημεπάγουνται δι' αὐτὸν διαρτάτην εὐθυνήν.

Οἱ ἀσθενεῖς συνταξιούχοι

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας παρετάθη μέχρι τέλους Δεκεμβρίου 1949 ἡ προχειρόνητη προστασία εἰς τοὺς συνταξιούχους ἀσθενεῖς τοῦ N.A.T. καὶ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», καθὼς καὶ εἰς τὰ μέλη τῶν οἰκογενειῶν των.

Δύο ἀποστολαὶ πληρωμάτων

Πληροφορούμεθα, ὅτι ἐνότος τοῦ ἀρξαμένου μηνὸς Αὔγουστου θὰ ἐνεργηθοῦν παρὰ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. Πειραιώς δύο ἀποστολαὶ ναυτεργατῶν ὀλῶν τῶν κλάδων διὰ λιμένας τῆς ἀλλοδαπῆς πρὸς ἀνάληψιν ἔργωντος ἐπὶ διδόρουν Ἐλληνικῶν σκαφῶν. «Ἡ πρώτη ἀποστολὴ προορίζεται διὰ τὴν Νέαν Υόρκην καὶ θὰ περιλάβῃ 80 ναυτικούς, ἡ δεύτερα διὰ τὴν Ἀρδεσσόν, μὲ 60 ναυτικούς.

Νέαι ναυτικαὶ ἔταιριαί

Ὑπὸ τὸν ἐπωνυμίαν «Faros Shipping Co. Ltd.» καὶ μὲ κεφάλαια 5.000 λιρῶν, συνεπόλεμη ἐν Λονδίνῳ νέα ναυτικὴ ἔταιρια, τῆς ὥποιας διευθυντὴ εἶναι οἱ κ. κ. Μιχ. Συλλάς, James R. Douglas καὶ Thomas A. Leitch. Τὰ γραφεῖα τῆς ἔταιρας ἔγκατεστάθησαν εἰς 6 Bevis Marks, E. C. 3.

Ἐγγραφαὶ πλοίων εἰς τὸ «Λόιδ'ς Ρέτζιστερ»

Εἰς τὰ λόιδηνα ὑπὸ ὁριθ. 21 καὶ 22 συμπληρωματικά φυλλάδια τοῦ «Λόιδ'ς Ρέτζιστερ» ἀναγράφονται τὰ κάτωθι Ἑλληνικά ἢ Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἀλλ' ὑπὸ ἔνοντος σημαίας, σκάφη:

·**«ΑΓΓΑΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ»** (εἷς «Bayside») 7.160 τ. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἔταιρας «Γκούπαρτσια», σημαία Παναμᾶ.

·**«ΒΑΣΙΛΗΣ»** (εἷς «Argovia») 7.160 τ. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἔταιριας «Κορονάτο», σημαία Παναμᾶ.

·**«ΑΙΓΑΙΟΝ Σή»** (εἷς «Monkleigh») 5.214 τ. γκρός (τοῦ 1921), τῆς ἔταιριας «Ντόλφινα», σημαία ἄγγλικη.

·**«ΚΑΣΟΣ»** (εἷς «Night Rider») 343 τ. γκρός (τοῦ 1915), ναυαγοσωστικόν, σημαία Ἑλληνική.

·**«ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ»** (εἷς «Empire Perdita») 7.043 τ. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἔταιρας «Ensings», σημαία ἄγγλικη.

·**«ΤΖΕΝΝΥ»** (εἷς «Ισάνης Λιδανός») 7.914 τ. γκρός (τοῦ 1918), τῆς ἔταιριας «Ζαράτια», σημαία Παναμᾶ.

·**«ΦΩΦά»** (εἷς «Lake Kootenay»), 7.160 τ. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἔταιριας «Σάμιος», σημαία Παναμᾶ.

Καὶ **«ΧΡΥΣΑΝΘΗ»** (εἷς «Vliestroom») 655 τ. γκρός (τοῦ 1912), τοῦ κ. Τάσου Σιδεράτου (Πειραιεύς), σημαία Ἑλληνική.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Πληροφορούμεθα, ὅτι τὸ φορτηγὸν «'Αγιοι Βίκτωρες» 4.344 τ. γκρός (τοῦ 1918), ἡγοράσθη παρὰ τῶν κ. κ. Ηλ. καὶ Πατέρα.

—Τὸ ὑγροσθὲν παρ' Ἐλλήνων διερκανικῶν λίμπετρο «George M. Cohan» 7.176 τ. γκρός (τοῦ 1943), μετωνόμασθη «Χάρρυ Τ.».

—Τὸ ὑπὸ παναμαϊκῆς σημαίας λίμπετρο «Σαράγια» 7.176 τ. γκρός (τοῦ 1944) μετωνόμασθη «Ριο Γκράντε».

ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΔΕΛΦΩΝ Σ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930

Πλήρες δίκτυον συγκοινωνιῶν ΝΗΣΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΝΗΣΩΝ ΙΟΝΙΟΥ, ΚΥΚΛΑΔΩΝ, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ ὡς καὶ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ διὰ τῶν πολυτελεστέρων καὶ ταχυτέρων ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν.

Δ/νσις Μέγαρον Ε. Η. Σ. 6' δροφος, Πειραιεύς. Τηλ. 40-402.

Telephone: WHitehall 4-8835

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

MANAGERS

OPERATORS

80 BROAD STREET

—Παρελθόφθι εἰς Λισσαβώνα τὸ ὄγοροσθὲν παρ' Ἐλλήνων πορτογαλλικοῦ φορτηγοῦ «Lisapagos» 4.298 τ. γκρός (τοῦ 1905) καὶ τεθὲν ὑπὸ παναμαϊκῆν σημαίαν, μετωνόμασθη εἰς απετάν Λευτέρη.

—Διευκρινίζεται, ὅτι τὸ φορτηγὸν «Αννίτσα Α.» (εἷς «Lake Chilco») 7.165 τ. γκρός (τοῦ 1944), ἐτέλη ὑπὸ παναμαϊκῆν σημαίαν καὶ συχλὶ ὑπὸ Ἐλληνικῆν, ὡς προσανφέρθη. Τὸ σκάφος ἀνήκει εἰς τὴν παναμαϊκὴν ἔταιριαν «Αννίτσα».

—Τὸ ναυαγῆσαν εἰς τὸς ἀκτῶν τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ λίμπετρο «Ιω» ἢ νης Γ. Κουλουκουντής εἶτα πολαρίσθηκεν ἐν Λονδίνῳ ἀντὶ 640.000 δολαρίων, διά τοι.

—Ο κ. Σ. Α. Ξέδιντ εξέδηγη μέλος τοῦ Χρηματιστηρίου τῶν ναυλών «Βαλτίος», διὰ λογοτροπίαν τοῦ νεοσυστάτου ἐφοπλιστικοῦ γραφείου ἐν Λονδίνῳ «Φαφαλίδης».

ΆΤΥΧΗΜΑΤΑ εἰς Ἐλληνικὰ φορτηγά

«ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»: Κατευθυνόμενον ἀπὸ Χοῦστον εἰς Μανίλα, ὑπέστη τὸ παρελθόντα μηνὰ διαφόρους ζημιὰς εἰς τὸ κατόπιντον του, συνεπείᾳ σφροτάτης τρικυμίας, ὅποιαν συνήνησε κατὰ τὸν πλοῦν. «Οταν τὸ σκάφος κατέπλευσε εἰς τὸν λιμένα της Μανίλας, ἐκάθητο ὁ ὄμροδιος ἐπιμωρητής, ὅστις ἔζητε τὰς ζημιὰς καὶ ὑπέδειξε τὸς δισδόσας ἐπισκευάς. Μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν, τὸ πλοῖον ἐπεθεωρήθη ἐκ νέου καὶ ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας. (Ιουλ. 14)

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ» (τάνκερ): Τὸν Ιούνιον τοῦ 1948 κατὰ ἓν ταξιδίον τοῦ ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον εἰς τὴν Μάλταν, είχεν ὑποστῆ διαφόρους ζημιὰς. «Ἐπίσης τὸν Απρίλιον τρέχ. ἔτους, είχεν ὑποστῆ καὶ ἐτέρας ζημιάς. Αἱ δεσμοί ἐπιρραμποτοίησαν ηδὶ εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, μὲ κόστος 20.000 δολαρίων διὰ τὰς ζημιὰς τοῦ 1948 καὶ 31.000 δολαρίων διὰ τὰς ζημιὰς τοῦ 1949. Εἰς τὸ κάρτον τῶν γενομένων συμπεριλαμβάνονται καὶ αἱ δαπάναι διὰ τὸν δεξαιενισμὸν τοῦ σκάφους. (Ιουλ. 16)

«ΣΑΡΑΓΑΠΙ» (παναμαϊκόν): Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος είχεν ὑποστῆ πρὸ μηνῶν σειρῶν ζημιὰς εἰς τὰ ὑδάτα του, συνεπείᾳ προσαρέσων εἰς Βόρειον Γαλλίαν. «Ἐκτοτε παρείνειν εἰς τὴν Χάρδην, ὅπου καὶ ἔξετέλευν ἐκτεταμένος ἐπισκευασός. Αἱ δολούμενα μετωνόμασθη «Ριό Γκράντε».

«ΣΟΡΟΛΑ» (παναμαϊκόν): Καθ' αἱ τηλεγραφούν ἐκ Λίμανα, τὸ ἐν λόγῳ φορτηγὸν ἐπιθεωρήθη εἰς τὸ Καλλά. Τὸ σκάφος είχεν ὑποστῆ πρὸ καιροῦ διαφόρους ζημιὰς, τὰς ὥποις καὶ είχεν ἐπισκεψάσθαι προσωρινῶν εἰς τὸ Λόδος Ἀντζελες. Οἱ ἐπιθεωρητῆς, ὅπις οἱ προσωρινοί αὐτοὶ ἐπισκεψάσθαι ἦσαν ικανοποιητικαὶ καὶ ἔχορήγησεν εἰς τὸ πλοῖον πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας. (Ιουλ. 20)

«ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ» (τάνκερ): Οἱ σμαρτοφορίκοι σταθμὸς τοῦ Νόρθ Φορελαντ ἐλαύνει την 13ην Ιουλίου ραδιοτηλεγράφημα τοῦ λίμπετρου «Σαντορίνη», ὅτι θὰ ἡγυρώσθολει εἰς Χούδ Χόλαντ, συνεπείᾳ ὑπερθερμάνσεως ὡρισμένων μετάλλων τῆς μηχανῆς του. Τὸ σκάφος είχεν ἀποπλεύσει κενὸν ἀπὸ τὸ Ρότερνταμ καὶ κατημύνετο εἰς τὴν Βαλτικήν. Βραδύτερον, δώμα, λόγω ἐντάσεως τῆς ὑπερθερμάνσεως, ὑπέχρεων καὶ εἰσπλεύσεις τοῦ λιμένος τοῦ Ντόρερ, ὅπου καὶ προέβη εἰς ἀντικαταστοτικούς μετάλλους τινῶν. «Ακολούθως, διέχαμησεν μετ' έπιπτοιας σχετικαὶ δοκιμαὶ καὶ τὸ φορτηγὸν ἀνεγόρησεν ἐκ Ντόρερ την 17ην Ιουλίου, συνεχίσαν τοῦ τοξιδίου του. (Ιουλ. 15-17)

«ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ»: Προτρέχοντος πρὸ τοῦ Βορδάνης κατέπλευσεν εἰς Αδεν, ὁ δὲ πλοιαρχὸς ἀνέφερε, ὅπις τὸ σκάφος ἡ πόστη διάδοντι τινὰ εἰς τὸ φυγεῖον. «Ἐγένετο ἐπιθετικός άνεφερεν, ὅπις τὸ σκάφος ἡ πόστη διάδοντι τινὰ εἰς τὸ φυγεῖον. Εἰσένετο την πόστην τοῦ σκάφους τοῦ Χιλιόδας μιλλίων ἀφορτού, διὰ να πλένηση εἰσαγάγειον τοῦ Μεσογειακοῦ λιμένα.

Εἰς τὴν Νέαν Υόρκην οἱ ναυλοί διὰ γαιάνθρακας ἀπὸ Νόρδερν ρέιντης διὰ μὲν τὰ

Telegrams: «NASITAS» P.O.B. 125, LIMASSOL, CYPRUS Tel.Limassol 93.

N. A. SITAS

CENTRAL OFFICES: 33 SPYROU ARAOUZOU ST., LIMASSOL, CYPRUS
(Opposite Customs)
Branches and Agencies in all Cyprus and Levant Ports.

STEAMSHIP AGENTS AND BROKERS

Chartering—Clearing—Forwarding—Insurance
Stevedoring Contractors — Ship Chandlers
Clearance from Transit Stores in Egypt and Syria.

AGENTS

BROKERS

Cable Address: "ORIONSHIP,"
NEW YORK, N.Y.

'Αμερικανικά έφθασαν είς τό 7.75 δολλ. διά Βόρ. Γαλλίαν. Διώτην 'Αμερέρσαν διά ένα σκάφη είς τά 4 δολλ.!

Η αυτή κατάστασης καὶ διά τάς όλιγας διαταγάς τῶν σιτηρῶν. 'Απὸ Κόλπον δι' 'Αμερέρσαν δολ. 6.30 καὶ κάτω. 'Απὸ Αγ. Λαυρέντιον διὰ Τουρκίαν (Κων) πολ. δολ. 8. 'Απὸ τὸ Βαγκούδερ ἵργασία ἀνεὶ ἐνδιαφέροντος μὲ τινας διαταγάς διὰ Περσικὸν Κόλπον καὶ Παλαιστίνην. Τὸ Πλεῖτ εἰς τὰ 46)3 ἀπὸ Ροζαρίο, δάσις 'Ολλανδίαν, Αύγουστον. Εκείσθησαν εἰς τὴν ἄνω τιμὴν σκάφη τινα. Τά 42)— προσφέρονται ἀπὸ ἄνω ποταμὸν διὰ Ρόττερνταμ.

Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούβας εἰς τά 52)6, ἔναντι τῶν 60)— προηγουμένων ναυλώσεων δι' 'Αγγλίαν, Σεπτέμβριον. Οἰκτρώριον. 'Επο τὸν 'Αγιον Μαυρίκιον 48)9 δι' 'Αγγλίαν ἔναντι τῶν 52)6 προηγουμένες ἴργασίας.

Ἡ Μαύρη Θάλασσα καὶ ἡ Μεσόγειος ἐν πληρεὶ ἀπρᾶξια. Πότι—'Ηνωμ. Πολιτείας μετόλλευμα δολ. 4 φίο καὶ διὰ Γκότεμπουργκ σκάφος 6 χιλ. τόν. 26)— φίο, Βωξίτης ἀπὸ Γιουγκοσλαβίαν διὰ Σουδίνων 25)— φίο, πυρίτης Χουελένα—Βέλγιον 19). Μόρφων Μπέ—Δουκέρκην 23)6. Καλαμπάγκα — Δανίαν φωράτα 22).

Ἡ Ανταρτία ἀνεὶ ἐνδιαφέροντος. Αἱ μεταφοραὶ πρὸς τὰ ἑκά γαιανθράκων ἀνεκόπτησαν, κατόπιν τοῦ κηρυχθέντος μπούκοτας τῶν ἑνεώ γαιανθρακοτίων ἀπὸ τοὺς λιμενεργάτας τῆς Ανταρτίας. Τοπικαὶ τινες διαταγῆς Ἰνδίων κυκλοφοροῦν (γαιάνθρακες Καλκούτας κλπ.). 'Απὸ Λορέντζο Μαρκές δι' 'Αλεξανδρείας 33)9 γαιάνθρακες. 'Ορυζα ἀπὸ 'Αλεξανδρείαν δι' Ἰνδίας (ἔνα λιμένα δυτικὸν) 45)—.

Τὰ τάιμα-τοάρτερα μὲ ζήτησιν εἰς τιμᾶς χαλαρῶν, ἀναλόγων χρόνου, μεγίθους, καυσίμων καὶ παραδόσεως. Ταξίδιον μεγάλου δηλοποίου διὰ Μαδαγασκάρου 16)—, φίοντιν ἐπιστροφῆς 1)— ὀλιγάτερον. Διὰ 3 ἔως 6 μῆνας παράδοσις καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς 'Αγ. Φραγκίσκον 17)—. Ταξίδιον Περσικοῦ Κόλπου μὲ ἐπαναπαράδοσιν Λονδίνον 21)—.

Οἱ Αγγλικοὶ γαιάνθρακες μὲ μικρῶν κίνησιν. Κάρδιφ — Μπουένος 'Αυρες 37)6. Σόντερλαντ—'Αλεξανδρείαν, μέτριον σκάφος, 26)6.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΜΙΧΑΗΛ» ἐκ Ρίου 'Ιανείρων 9.000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βαλτιμόρην δολ. 5.50, μὲ 1 δολ. ἐκφορτωτικά, φόρτωσις 15—27 Αύγουστου.

ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΟΝ ἀπὸ τὸ Ρόττερνταμ 4.200 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν (συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς Σικελίας) 21)—, φόρτωσις 18—25 'Ιουλίου.

«ΛΕΟΝΤΙΟΣ» ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 10.850 τ. ἥμετας καὶ γενικῶν εἰδῶν δι' 'Ηνωμένων Πολιτείας (οὐχὶ δηρειότερον τοῦ Χάττερας), κατ' ἀποκοπήν, 56.000 δολ. φίο, φόρτωσις 10—20 Αύγουστου.

ΑΤΜΟΠΟΙΟΝ ἐκ Ρόττερνταμ 4.500 τ. κώκ δι' 'Ελλάδα 30)—, καντούλοι 1 Αύγουστου.

«ΦΩΤΕΙΝΗ» ἐκ Ντάρμπραν 9.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Άδεν 30)—, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

ΑΙΜΠΕΡΤΥ ('Ονδουριανὸν) ἀπὸ Νταλύν 7.000 τ. κυάμων διὰ Λονδίνου καὶ ἡ Λίβερπούλ 67)6 ἔνα λιμένα, μὲ 750 λίρας ἔξτρα, ἔτιν δύο λιμένας, 750 τ. ἐφόμητ ἔντ στούπτων καὶ 750 τ. ἐκφόρτων, καντούλοι 28 'Ιουλίου.

«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ» ἐκ Γκάλεστον 9.000 τ. θείου διὰ Ρίου 'Ιανείρων δολ. 7. 25, γκρός-τερμς, φόρτωσις 'Ιουλίου—Αύγουστον.

ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΟΝ (λίμερπτο) ἀπὸ Βιζαγκαπατόπ 9.000 τ. μαγγανίες δι' 'Ηνωμένων Πολιτείας (οὐχὶ δηρειότερον τοῦ Χάττερας) δολ. 7.75, φόρτωσις 16—31 'Ιουλίου.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΑΝΝΙΚΑΜ» (σημαία ἀγγλική) ἐκ Νόρδερν ρέιντς 40.000 κουώπτερος σίτου δι' 'Αμερέρσαν—Αμερύγον, μὲ ψήφον 'Αγγλίαν 7)9 τὸ κουώπτερ, βάσιν, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ἐκ Μπενισάφ 7.000 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Ανατολικὴν 'Αγγλίαν 25)—, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἐκ Λορέντζο Μαρκές 9.200 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος 'Αυρες 28)6, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐκ Μόντρεαλ 9.000 τ. γεννημάτων διὰ Κωνσταντινούπολιν δολ. 8, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ» ἐκ Βαλτιμόρης 9.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αλεξανδρείαν 50)—, φόρτωσις 20—31 'Ιουλίου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ» (παναμ.) ἐκ Βαγκούδερ 9.000 τ. σίτου εἰς σάκους διὰ Κόραρ Σάχρ δολ. 13.75, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικόν, φόρτωσις 8—21 Αύγουστου.

«ΕΛΕΝΗ Δ.» ἐκ Δάντοιγκ π Γδύνιας 10.000 τ. σιμέντων διὰ Ρίου 'Ιανείρων καὶ Σάντος δολ. 8 φίο, ὅμεσος φόρτωσις.

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» ἐκ Κούδας ἡ Πουέρτο Ρίκο 9500 τ. ζαχάρεως διὰ Ρόττερνταμ 53)—, φόρτωσις 28 'Ιουλίου—10 Αύγουστου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ λιμένας ἀντοτοικον Καναδᾶ 1.250 στάνταρτερ εὐλείας δι' 'Αγγλίαν 207)6, ψήφον 1.200 φάδδοις 175)—, φόρτωσις 15 Σεπτέμβριος—10 8)δρίου.

«ΕΙΡΗΝΗ Κ.» (σημαία ἀγγλική) ἀπὸ λιμένας ἀνατολ. Καναδᾶ 2.200 στάνταρτερ

ξελείας δι' 'Αγγλίαν 195)—, ψήφον 1.800 φάδδομες 165)—, φόρτωσις 10—30 Σεπτέμβριον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ» ἀπὸ Καράτοι 6500 τ. γεννημάτων εἰς σάκους διὰ Τσιτταγόρκ 26, ρουπίας, μὲ 500 τ. φόρτωσιν 1 ½ ρουπίαν, 500 τ. ἐκφόρτωσιν 2 ρουπίας. 'Ιουλίου 19—25 φόρτωσιν.

«ΒΙΚΤΩΡΙΑ» (παναμ.) ἐκ Μπιντάν 9000 τ. θωξίτου δι' ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου δολ. 6.50, μὲ 4.000 τ. φόρτωσιν, 4.000 τ. ἐκφόρτωσιν, καντούλοι 31 'Ιουλ.

«ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἀπὸ Χούμπερ 9500—10.000 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος 'Αυρες 36)3, καντούλοι 20 Αύγουστου.

«ΚΕΧΕΡΑ» ἐκ Βαγκούδερ 9.000 τ. σιτρόνων εἰς χύμα διὰ Κων/πολιν.—'Αλεξανδρέτταν ἡ Σμύρνην δολ. 10.40, μὲ 600 τ. ἐκφόρτωσιν, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

«ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐκ Μπόνας 9.000 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αγγλίαν, συμπεριλαμβανομένων τοῦ Μιδδελσαμπτρ, 24)6, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ τὸ Πόρτο Βέσμε 3000 τ. concentrates δι' 'Αμερέρσαν 26)—, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

«ΚΟΚΕΡΕΛ» (παναμ.) ἐκ Καλκούτας 5.500 τ. γαιανθράκων διὰ Κολόμπο 18 ½ ρουπίας, φόρτωσις 'Ιουλίου—Αύγουστου.

«ΑΝΤΟΡΑΝΤΟ» (παναμ.) ἐκ Βαγκούδερ 9.000 τ. σίτου διὰ Κων/πολιν., Σμύρνην ἡ 'Αλεξανδρέτταν δολ. 10.40, μὲ 600 τ. φόρτωσιν, 600 τ. ἐκφόρτωσιν, Αύγ. 15—25.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ τὸ Ντουγκούν 9.500 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Ιαπωνίαν 30)—

φίο, 700 τ. φόρτωσιν, 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν, Αύγουστου 1—10.

ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΟΝ ἀπὸ εἰς 'Αλεξανδρείας 9.000 τ. δρύνης διὰ Δυτικήν Ιουνίους, φόρτωσις 20—28 Αύγουστου.

«ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ» ἐκ Πότι 6.000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Γκότεμπουργκ 26)—, ὅμεσος φόρτωσις.

ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΟΝ ἀπὸ εἰς 'Αλεξανδρείας 9.000 τ. δρύνης διὰ Δυτικήν Ιουνίους 45)— ἔνα λιμένα, 47)6 δύο λιμένας, 700 τ. ἐκφόρτωσιν, Αύγουστου.

ΑΤΜΟΠΟΙΟΝ ἀπὸ Αμερέρσαν 8.500 τ. γαιανθράκων διὰ Κολομβίας 25)6 ἔνα λιμένα, 27)— δύο λιμένες φόρτωσις μέστις Αύγουστου.

«ΝΟΡΑΓΚΟ» (παναμ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9.000 τ. γενικῶν εἰδῶν διὰ Στρετές λιμένας Νόρδερν ρέιντς δολ. 55.000 φίο, κατ' ἀποκοπήν, φόρτωσις 1—15 Σεπτέμβριο.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΚΡΟΥΓΕΡ» (σημαία Νοτ. 'Αφρικῆς) ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές 9.000 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτικήν Ιουνίους δι' 'Αλεξανδρείας 1—10 Αύγουστου.

«ΟΘΕΙΜΙΣΤΟΛΑΣ» ἐξ 'Αγίου Λαυρεντίου 9.000 τ. γεννημάτων διὰ Τουρκίαν δολ.

8, φόρτωσις 18—25 Αύγουστου.

«ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΣ» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερέρσαν δολ. 6.30 γρός τέρμη, φόρτωσις 1—10 Αύγουστου.

«ΓΙΑΝΝΗΣ» (παναμ.) ἐκ Κάρδιφ, Μπάρρου π Νιούπορτ 9.500 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος 'Αυρες 37)6, φόρτωσις 28—22 Αύγουστου.

«ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ» (παναμ.) ἐκ Σόντερλαντ 7.500 τόν., γαιανθράκων δι' 'Αλεξανδρείαν 26)6 φόρτωσις 22 Αύγουστου—10 Σεπτέμβριο.

ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΟΝ ἀπὸ τὸ Κολόμπο 1.300 τ. δρύνης εἰς σάκους διὰ Κοστίν 30)—

φόρτωσις 1 οὐσιώνεται, ὅμεσος φόρτωσις.

«ΘΕΟΔΑΡΟΣ» (παναμ.) ἐξ 'Αλεξανδρείας 7.500 τ. δρύνης εἰς σάκους διὰ Δυτικήν Ιουνίους 45)— φίο, ὅμεσος φόρτωσις.

«ΣΟΥΕΡΤΕ» (παναμ.) ἀπὸ Ασπρα Σπίτια 5.500 τ. δρύνης διὰ Λονδίνον 28)—

φίο, 500 τ. φόρτωσιν—500 τ. ἐκφόρτωσιν, Αύγουστου 15—Σεπτέμβριος 15.

Χρονοναυλώσεις

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» (σημ. 'Ονδουράς) 10.300 τ. d. w. τάιμ-τοάρτερ δι' ἔνα τοξίδιον Καναδᾶ—Μέσης 'Ανατολίς δολ. 3.20, παράδοσις εἰς 'Αγίου Λαυρεντίου, Αύγουστον καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς 'Ισραήλ.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ τὸ 10.800 τ. d.w. (475.000 κ. π. διά δέματα) τάιμ-τοάρτερ δι' ἔνα ταξίδιον Μεσογείου—'Απο 'Ανατολῆς 16)6, παράδοσις εἰς Μασσαλίαν Αύγουστον, ἐπαναπαράδοσις εἰς 'Ινδοκίναν.

ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΟΝ (λίμερπτο) 10.800 τ. d. w. τάιμ-τοάρτερ δι' ἔνα ταξίδιον Μεσογείου—'Απο 'Ανατολῆς 17)—, ὅμεσος παράδοσις εἰς Μασσαλίαν καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς 'Ινδοκίναν.

«ΕΙΤΑΝΗΣΟΣ» 10.300 τ. d. w. (475.000 κ. π. διά δέματα) σελ. 16)—, παράδοσις εἰς Μασσαλίαν 1—12 Αύγουστου, ἐπαναπαράδοσις εἰς Μαδαγασκάρην, μὲ ψήφον τῶν ναυλωτῶν διὰ τὴν ἐπάνοδον.

Τά δεξαμενόπλοια

«ΜΥΡΤΩ» (σημαία 'Ονδουράς) ἀπὸ λιμένας Καραϊδίκης Θαλάσσης 9.000 τ. πετρελαιοειδή διὰ Ρίζερ Πλεῖτ 42 ½ % κάτω τοῦ ναυλοδογίου, φόρτωσις 'Ιουλίου.

Τηλέφωνα: 40.143, 41.496, 43.321

ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

‘Αναχωρήσεις ἀνὰ πενδήμερον. Γίνονται δεκτὰ φορτία
ἐξ ὅλων τῶν Ελληνικῶν Λιμένων διὰ ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ
καὶ τάναπαλιν.

Διὰ πληροφορίας ἀπευθυντέον:

"Ν.Ε.Π.,"

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Μέγαρον Ήλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS
ALEXANDRIA
P. O. Box 1746

PORT SAID
P. O. Box 55

SUEZ
P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of The Baltic and International Maritime Conference.
TELEGRAMS: ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.

Τὰ ταξιδεύοντα ἔλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	εἰς Βανδάρ Σαπούρ 18 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΛΑΣΣΙΝΗ	Α. Κεράνης	11	3509	ἔφθ. Ἀρντρόσσαν 7 'Ιουλ., παραμένει.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	υἱοί Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	ἄργει Ρόττερνταμ ἀπό 4 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	ἔφθ. Ἀρντρόσσαν 26 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (θεός)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἀνεχ. Ρουέν 25 'Ιουλ. διὰ Κιουρασάο
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 28 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Χατζηπατέρας	43	7176	διῆλθε Μιταλμπόσ 25 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	ἀνεχ. Φρητάουν 24 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοί Γ. Σιγάλας	08	2098	εἰς Σαίν Λούι (Ροδανού) 25 'Ιουλ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΣΤ. Καναδαριώτης	22	988	ἄργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ	άδ. Κουμάνταροι	17	7777	ἀνεχ. Καμαρίσι 15 'Ιουλ. διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7194	διῆλθεν Ἀδεν 24 'Ιουλ. διὰ Κολόμπο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατης 'Ανδρεάδης	44	7207	ἀνεχ. Λός 'Αντζέλες 10 'Ιουλ. διὰ Κόμπε
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	εἰς Ντώρμπαν 29 'Ιουλ. (διὰ Μοντεβίδεο)
ΑΛΙΚΗ	άδ. Λιβανοῦ	44	7176	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 'Ιουλ.
ΑΛΦΕΙΟΣ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7194	ἔφθ. Λός 'Αντζέλες 26 'Ιουλ. (διὰ Καλλάο)
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούζης	43	7176	ἀνεχ. Ντουγκούν 17 'Ιουλ. διὰ Γιανδάτα
ΑΜΦΙΦΙΟΛΙΣ	'Αν. Καλλίνικος	22	578	ἄργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΑΜΦΙΠΟΛΙΣ	Έλληνικόν Δημόσιον	21	325	εἰς ακτοπλοϊκάς μεταφοράς
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7177	ἀνεχ. Βομβάνην 19 'Ιουλ. διὰ Κάδιξ
ΑΝΔΡΙΟΣ	'Ιω. Μ. Γουλανδρῆς	22	2038	ἔφθ. Ούπιλλα 16 'Ιουλ.
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	Π. Τζανετάτος	92	951	εἰς μεταφοράς ἐν Έλλαδι
ΑΝΝΑ	Ν. Λυκισρόδηπουλος	19	5173	ἔφθ. Τσιταγκόγκ 19 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Ή. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδρῆς	21	4358	ἔφθ. Σαβάνναν 19 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	ἔφθ. Παραμαρίπο 23 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	ἀνεχ. Χόγκ Κόρη 18 'Ιουλ. διὰ Ντουγκούν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	'Ιω. Γ. Π. Λιβανός	44	7165	18ε: «ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.», σημαία Παναμᾶ.
ΑΕΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Σημάτη 21 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7176	ἔφθ. Καράτσι 27 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Μαρής 'Εμπειρίκος	21	4786	ἄργει 'Αμπελάκι 31 'Ιουλ.
ΑΡΓΩ	Έλληνικόν Δημόσιον	18	5532	ἄργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	διῆλθε Κρίστομπαλ 21 'Ιουλ. δι' Ἀλεξάνδρειαν
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά καὶ Σιά	19	4683	εἰς Σιγκαπούρην ἀπό 2 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	εἰς Καλκούταν 20 'Ιουλ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	4854	ἔφθ. Σάν Φερνάντο 4 'Ιουλ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκτώρ Δρακούλης	43	7176	ἐν πλω ἐξ Ιαπωνίας 25 'Ιουλ. διὰ Β. Είρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	ἔφθ. Πόρτλαντ, "Ορέγκον 17 'Ιουλ. (διὰ Ντώρμπαν)
ΒΑΣΙΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆ	43	7176	ἀνεχ. Σαϊγκόν 25 'Ιουλ. διὰ Κολόμπο
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	υἱοί Ν. Βερνίκου	20	7744	εἰς Ἀλεξάνδρειαν 27 'Ιουλ. ὑπὸ φόρτωσιν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	44	7176	ἀνεχ. Κάρδιφ 22 'Ιουλ. διὰ Λουλέα
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Έλληνική» Α. Ε.	44	1923	ἀνεχ. Πάτρας 21 'Ιουλ. διὰ Λουδίνιον
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6343	εἰς Κούδαβον 25 'Ιουλ. ὑπὸ φόρτωσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ	«Άλμπατρος» Α. Ε.	18	4289	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 'Ιουλ. ἐκ Λιθόρουν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ	«Άτλαντις» Α. Ε.	21	721	ἄργει Πειραιά 31 'Ιουλίου.
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	διῆλθε Μπαλμπόσ 24 'Ιουλ. διὰ Κων(πολιν)
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	ἔφθ. Καράτσια 14 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5'28	ἔφθ. Νιούπορτ 24 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7'76	ἔφθ. Βαλτιμόρην 23 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. 'Ανδρεάδη	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουλ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδι 27 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινοῦ	24	2740	εἰς λιμένας Φιλανδίας 20 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	07	3016	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 'Ιουλ. διὰ Πουάν Νουάρ
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υἱοί Δ. 'Ιγγλεση	18	5275	ἀνεχ. Λορέντζο Μαρκές 19 'Ιουλ. διὰ Γένοβαν
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	εἰς Λουδίνιον ἀπό 5 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Άλγαιον» Α. Ε.	44	7207	ἔφθασε Μόντρεαλ 20 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. καὶ Β. Πανταλέων	43	7176	ἀνεχ. Αμβέρσαν 22 'Ιουλ. διὰ Λουλέα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Δισμ. Πατέρας	19	5253	ἀνεχ. Ντάρ-ελ-Σαλάμ 20 'Ιουλ. διὰ Ντώρμπαν
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7176	διῆλθε Σάν Πέντρο 22 'Ιουλ. διὰ Γκουαγιάμας
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανοῦ	37	4839	ἀνεχ. Σαβόναν 28 'Ιουλ. διὰ Μαλαισίαν
ΕΒΡΟΣ	Καδίω Σιγάλα	25	1412	ἄργει 'Αμπελάκι 31 'Ιουλ.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	εἰς Βομβάνην ἀπό 6 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	27	4'63	ἀνεχ. Βίζαγκατατάμ 20 'Ιουλ. διὰ Καράτσι
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκιώνη» Α. Ε.	44	7176	ἔφθ. Γδύνιαν 27 'Ιουλ. διὰ Καράτσι
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἔφθ. Ντώρμπαν 23 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος καὶ Σιά	43	7176	ἀνεχ. Χάρτα Πόιντ 22 'Ιουλ. δι' Αμπαντάν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Τεργιάζος καὶ Λυκούρης	21	1549	ἄργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΕΛΣΗ (ἐπιβατ.)	'Ιω. Τογιάς	29	1493	εἰς ακτοπλοϊκά δρομολόγια
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἄργει Πειραιά 31 'Ιουλίου
ΕΛΛΑΣ	«Έλληνική» Α. Ε.	16	2081	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 23 'Ιουλ. διὰ Κων(πολιν)
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουλίου δι' Ίδιζα
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Έλληνική» Καλλιμαν.	44	7207	ἀνεχ. Πειραιά 19 'Ιουλ. διὰ Κέρκυραν — Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Έλληνική» Α. Ε.	43	7176	εἰς Τεργεστην 24 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Έλληνική» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Κων(πολιν) 27 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	Α. Πρίντεζης	19	1492	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 23 'Ιουλ. διὰ Κων(πολιν)
ΕΛΠΙΣ	Άντ. Χάλαρης	44	452	ἔφθ. Πειραιά 24 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΣ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	43	235	εἰς ακτοπλοϊκά μεταφοράς.
ΕΝΩΣΙΣ (ψυγείον)	Νεγρητ. — Σταθάτος	44	7198	ἄργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Καδίω Σιγάλα	21	2369	ἔφθ. Λίβερπουλ 16 'Ιουλ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	υἱοί Π. Γουλανδρῆς	43	7244	ἀνεχ. Αδεν 27 'Ιουλ. διὰ Κολόμπο
ΕΥΑΝΘΙΑ	Εύγ. 'Ι. Χανδρή	43	7177	ἀνεχ. Τρίνινταν 24 'Ιουλ. διὰ Μόμπιλ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	ειδικός Λιβανός Α. Ε.	19	5627	ἀνεχ. Βαγκούδερ 26 'Ιουλ. διὰ Ντώρμπαν
ΕΥΗΝΟΣ	άδ. Γουλανδρῆς	18	3551	ἔφθ. Κολόμπο 21 'Ιουλ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	ἀνεχ. Σμύρνη 18 'Ιουλ. διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	εἰς Λουδίνιον 26 'Ιουλ. ὑπὸ έκφόρτωσιν
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Αρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	ἀνεχ. Κέπιτ Τάουν 22 'Ιουλ. διὰ Φρητάουν
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 25 'Ιουλ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιου»	44	7198	άργει 'Αμπελάκι 31 'Ιουλ.
ΘΕΜΩΝΗ	«Κάσος» Α. Ε.	44	7198	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 'Ιουλ. διὰ Μασσαλίαν
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	Έλευθεριάδης - Σκριβάνας 10	5237	ἀνεχ. Σιγκαπούρη 26 'Ιουλ. διὰ Χακοδάτην	
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	υἱοί Σπ. Πολέμη	42	2865	άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΑΝΟΙ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	ἀνεχ. Λίβερπουλ 22 'Ιουλ. διὰ Χάλιφας
ΘΕΤΙΣ	Ηλ. Χατζηλίας	30	4123	ἔφθ. Βαγκούδερ 15 'Ιουλ.
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	88	1356	ἀνεχ. Αδεν 27 'Ιουλ. διὰ Καλκούταν
				άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.

ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 16 'Ιουλ.
ΙΓΟΡ	Λώς και Πεζάς	43	7176	άνεχ. Νάρδικ 14 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΙΘΑΚΟΣ	«Εκτωρ Δρακούλης	06	3916	έφθ. 'Αμβούργον 21 'Ιουλ.
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ A. E.	15	4724	έφθ. Καράτσι 29 'Ιουλ.
ΙΡΙΣ	'Ιω. Παλαιοκρασσάς	11	1881	διῆλθε Ντακάρ 12 'Ιουλ. διά Μίδδλεσμπρο
ΙΩ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	44	7176	ΕΝΑΥΑΓΗΣΕΝ εἰς άκτας Βορ. Ειρηνικού
ΙΩ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	οίκογ. Γουλανδρή	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Σουηδίαν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αθηνᾶς κλπ.	44	10441	άνεχ. Αρούμπαν 25 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΙΩ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Μαρκέτος - 'Αγγελάτος	27	1600	άνεχ. Μιτάρπη 27 'Ιουλ. διά Φινλανδίαν
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	εἰς ταξίδιον Τεργέστης—'Ελλάδος
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκος. Φράγκος	12	3442	έφθ. Χούλλ 22 'Ιουλ.
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενια 'Ι. Χανδρή	43	7035	έφθ. Γλασκώθην 23 'Ιουλ.
ΙΩΝΙΑ (έπιτα.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμματί	13	4916	άναχωρεῖ ἐκ Πειραιώς 4 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	'Ιω. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεχ. Μόντρεαλ 26 'Ιουλ. διά Σμύρνην
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άργει 'Αμπελάκι 31 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	Στ. Νιάρχος	44	7240	έφθ. 'Αλεξανδρέτταν 6 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Ν. Κουμανταρός	45	7240	έφθ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7176	έφθ. Νάρδικ 28 'Ιουλ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» A. E.	39	5215	άνεχ. Μόντρεαλ 25 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	διῆλθε Τρινιτάντ 5 'Ιουλ. διά Ντώρμπταν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» A. E.	43	10448	διῆλθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαΐδ
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υἱοί Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 'Ιουλ. δι' 'Αγκώνα
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	έφθ. Βαγκούμπερ 21 'Ιουλ.
ΚΟΖΑΝΗ	'Ελληνικον Δημόσιον	30	255	εἰς κρατικάς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Αθελαίδα 14 'Ιουλ. διά Δουγκέρκην
ΚΟΝΙΤΣΑ	'Ελληνικον Δημόσιον	22	269	εἰς ακτοπλοϊκάς μεταφοράς
ΚΟΡΙΝΟΙΑ (έπιθ.)	'Ελλην. Γραμματί	11	3874	άνεχ. Πεισιάδι 30 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΚΟΡΙΟΙΝ	'Αδ' φοι. Γουλανδρή	18	5072	εἰς Κοπεγχάγην 28 'Ιουλ. ἐπισκευή
ΚΡΗΤΗ	Γ. Μοάτσος	44	7244	εἰς Βενετίαν 30 'Ιουλ. υπὸ έκφορτωσιν
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	διῆλθε Κριστομπαλ 8 'Ιουλ. δι' 'Ετεν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί	27	4950	έφθ. Μπανγκάκηρ 3 'Ιουλ.
ΚΥΜΑ	«άδ. Λιβανού» A. E.	43	7244	έφθ. Λός "Αντζέλες 26 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	διῆλθε Σουέζ 14 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	άργει Πειραιᾶ 31 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδιακος	45	7176	άνεχ. Καματίσι 27 'Ιουλ. διά Βαγκούμπερ
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	υἱοί Κ. Η. Λαιμοῦ	43	7176	έφθ. Καματίσι 21 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώ καὶ Α. Πεζάς	44	7176	άνεχ. Τάμπαν 26 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΚΩΣ	Έμμ. Καραβία	21	900	εἰς γραμμὴν Β. 'Ελλάδος. Μετωνυμάσθη «ΤΑΣΟΣ»
ΛΑΚΩΝΙΑ	«Λακωνική» A. E.	25	964	άργει Πειραιᾶ 31 'Ιουλ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 'Ιουλ. διά Σητάτηλ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άνεχ. Ραγκούν 16 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» A. E.	43	7176	έφθ. Ρουέν 14 'Ιουλ.
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. καὶ Μ. Νομικός	43	7176	άνεχ. Μόντρεαλ 26 'Ιουλ. δι' 'Αλεξανδρέτταν
ΛΥΡΑΣ	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	έφθ. Μίδδλεσμπρο 27 'Ιουλ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λίβανός» A. E.	45	7177	έφθ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουλ.
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνδιονοῦ	19	4046	άνεχ. Αρχάγγελον 13 'Ιουλ. δι' 'Ολλανδίαν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	*Αντ. Παπαδάκης	42	7044	εἰς ακτοπλοϊκάς ἀπὸ 3 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	άργει 'Αμπελάκι 31 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. 'Ι. Χανδρή	20	5401	άνεχ. Μιτάχιαν Μπλάγκων 8 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΑ Λ.	Κ. Η. Λαιμός	12	4707	έφθ. Καλκούταν 10 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Λώς καὶ Πεζάς	43	7244	διῆλθε Χόραντευ 22 'Ιουλ. διὰ Νουμέα
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	έφθ. Πειραιᾶ 25 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	33	486	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Καματίσι 27 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» A. E.	44	7176	έφθ. Μόμπιλ 22 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Έμμ. Βιντιαδή	20	2310	άνεχ. Κούδαν 17 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ	Μιχ. Καραγεώργων	23	1175	άργει Πειραιᾶ 31 'Ιουλ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	Ν. Εύσταθιον	19	5476	διῆλθε Χολτενάου 16 'Ιουλ. διά Τοππίλα
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διῆλθε Τρίνινταν 22 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ί. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	διῆλθε Νότιερ 22 'Ιουλ. διά Λουλέα
ΜΕΜΦΙΣ	'Ελληνικον Δημόσιον	18	1996	άργει Αμδούργον 30 'Ιουλ.
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ K. Δρακούλης	41	7157	διῆλθεν 'Άδεν 15 'Ιουλ. δι' 'Ινδίας
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κλρ. Κ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Πότι 29 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» A. E.	43	7207	άνεχ. Τενερίφαν 20 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέρον
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιον	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 25 'Ιουλ.
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	18	5202	έφθ. Μπόναν 25 'Ιουλ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	'Ιω. Καρράς	45	7247	εἰς Βομβάνην ἀπὸ 1 'Ιουλ.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Ιουλ.
ΝΕΔΩΝ	«Λίβανός» A. E.	43	7176	διῆλθεν 'Άδεν 20 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΕΣΤΟΣ	Έμμ. Χ. Κατζήλιας	43	7176	ύπὸ φόρτωσιν εἰς Χιλήν 27 'Ιουλ.
ΝΗΡΕΥΣ	Β. Σ. Ρωσόλυμος	37	5205	άνεχ. Λουδίνον 25 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΝΙΚΟΛΑΣ	άδελφοι Σιτινά	43	7176	άνεχ. Βομβάνη 20 'Ιουλ. δι' 'Άδεν
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	E. Κουλουκ. -Ι. Καΐρης	10	4540	άνεχ. Κολόμπο 25 'Ιουλ. διά Καράτσι, έφθ. 29
ΝΙΚ. ΚΑΙ·ΡΗΣ	K. Μιχάλος	43	7244	διῆλθε Τρίνινταν 22 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδος
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	«Ωκεανοπόρος» A. E.	13	4342	άνεχ. Χούλ 25 'Ιουλ. διά Μελβούρνην
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. Γ. Νικολάου	43	7194	έφθ. Νιούπορτ 23 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	έφθ. Γενόβαν 22 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	άνεχ. Αμπαντάν 13 'Ιουλ. διά Κοσσεΐρ
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	έφθ. Καράτσι 11 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΣ Τ.	«Καφηρέυς» A. E.	19	5175	έφθ. Ποϊγιάκ 21 'Ιουλ.
ΞΑΝΘΗ	Έλληνικον Δημόσιον	41	674	άνεχ. Φροτάουν 20 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΟΘΩΝ	Φαφαλίοι καὶ Σια	44	7176	διῆλθε Κιουρασάο 13 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - 'Εφοπλιστική	43	7243	έφθ. Γενόβαν 19 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλουμπρος - 'Εμπειρ.	18	5215	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 21 'Ιουλ.
ΟΝΤΡΙ	Κ. Γράτσου	45	7176	άνεχ. Χάμπτον πόδος 23 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρδέλης	43	7176	έφθ. Γκάλβεστων 25 'Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Ατλαντικός» A. E.	29	4230	έφθ. Κολόμπο 15 'Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράμπη» Σο	18	5525	εἰς Σίδνευ (Αύστραλίας) ἀπὸ 27 Μαΐου
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	M. Πιάγκος κλπ.	17	3704	άνεχ. Ραγκούν 20 'Ιουλ. διά Μπελαδάν
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» A. E.	19	5182	έφθ. Κάρδιφ 25 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΗΣ	N. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	έφθ. Μίδδλεσμπρο 24 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	A. Καραβίας	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζέλες 18 'Ιουλ. διά Χάϊφαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	'Ιω. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Κολόμπο 26 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. (ψυγείον)	N. Νικολαΐδης	21	601	άργει Πειραιᾶ 30 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 'Ιουλ.
ΠΑΡΓΑ	K. Σκριβάνος καὶ Σια	15	999	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι
ΠΑΤΜΟΣ	Σιμου—Δούκας	31	200	εἰς ακτοπλοϊκάς μεταφοράς
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	άδ. Γιαννακαρών	20	1130	εἰς ταξίδια 'Ελλάδος—Τεργέστης
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» A. E.	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 12 'Ιουλ. διά Κουβάϊτ

ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	'Ιω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	άργει. Βομβάνη από 18 Μαΐου
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	άνεχ. Νέαν 'Υόρκη 22 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καϊμπέλλο
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III τάνκερ	Μ. Νομικός	43	10448	διήλθε. Σουέζ 27 'Ιουλ. διά Αμπαντάν
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	υἱοί Π. Γουλανδρή	43	10448	άνεχ. Μίτσουενς 'Άυρες 23 'Ιουλ. διά Κιουράσσο
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	αδ. Γουλανδρή	23	4693	άργει. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος & Ε. Νομικός	43	7176	άνεχ. Καλκούτα 20 'Ιουλ. διά Μελβούρνη
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	'Ελληνικόν Δημόσιον	43	3610	άργει. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	44	7207	έθθ. Ρίον 'Ιανέρον 23 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει. Αμπελάκι 31 'Ιουλ.
ΠΡΕΝΤΟΝ	Κατσούλας καὶ υἱοί	06	2088	άργει. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	Βαγιάνης καὶ Σιά	16	1765	άργει. Αμέδεσαν 28 'Ιουλ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	εἰς Μαγιούνα 25 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΠΗ	«Έλληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Λονδίνον 28 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΡΟΔΟΣ	έτ. «Τρανσπετρόλ»	17	4908	διήλθε. Σουέζ 2 7'Ιουλ. διά Περσίαν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Ε. Πετρούτσας - Γ. Τάνες	01	3634	παρέμενεν εἰς Καλκούταν 20 'Ιουλ.
ΣΑΜΟΣ	υἱοί Δ. Ιγγλέση	43	7177	άνεχ. Ρουέν 22 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Σιγάλα - Κουλουκούντη	43	7207	διήλθε. Λάδεστεν 29 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΣΕΡΡΑΙ	'Ελληνικόν Δημόσιον	21	725	άργει. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΣΙΜΩΝ ΦΟΝ ΟΥΝΤΡΕΧΤ	'Ελληνικόν Δημόσιον	22	4949	άργει. Τάπη 28 'Ιουλ.
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	άνεχ. Νέαπολιν 28 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΣΟΥΝΙΟΝ	Λώς καὶ Πεζάς	43	7244	εἰς Μασσαλίαν 30 'Ιουλ.
ΣΠΥΡΟΣ	«Γ. Στρίγκος» κλπ.	43	2400	έφθ. Βορδώ 25 'Ιουλ.
ΣΤΑΘΗΣ I. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Μιχ. Κουλουκούντη	44	7176	παρέμενεν εἰς Βομβάνη 20 'Ιουλ.
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	έφθ. Κούδαν 12 'Ιουλ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	διήλθε. Τρίνινταν 11 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	έφθ. Χούλι 24 'Ιουλ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ζ.	Π. καὶ Ίω. Σαμωνᾶ	04	646	έφθ. Τσιτταγκόκ 18 'Ιουλ.
ΣΤΡΥΜΩΝ	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	έφθ. Αλεξανδρείαν 18 'Ιουλ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλαστόπουλοι	43	7244	άνεχ. Λος Αντελες 24 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	εἰς ταξίδιον Τεργέτης—Ελλάδος
ΤΑΚΗΣ Κ.	Κατσουλάκος	20	471	άνεχ. Τάμπαν 18 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	άδ. Λαιμοῦ	13	4221	άργει. Πειραιά 30 'Ιουλ.
ΤΑΥ·ΓΕΤΟΣ	Κουλούθρου - Έμπειρικού	18	5687	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 9 'Ιουλ. διά Τζιμπουτί
ΤΕΤΗ (έπιθ.)	άτμ. Σιγάλα	43	1742	εἰς άκτοπλοικά δρομολόγια
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	20	844	άργει. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία 'Ι. Χανδρή	43	10440	άνεχ. Σταυλόδουν 24 'Ιουλ. διά Δυτ. Ινδίας
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	«Εκτώ Αρακούλης	11	3658	έφθ. Αδεν 20 'Ιουλ.
ΤΗΝΟΣ	Ποθ. Μπάτικας κλπ.	11	1459	εἰς ταξίδιον Τεργέτης—Ελλάδος
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	άνεχ. Τάμπαν 18 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΥΔΡΑΙΟΣ II	«Άθαν. Κουλούρας	30	4557	άργει. Πειραιά 30 'Ιουλ.
ΥΠΕΡΙΩΝ	«Έλληνικόν Δημόσιον	43	6732	άργει. Αμπελάκι 30 'Ιουλ.
ΦΛΟΓΑ	έτ. «Θαλάσσιοι Σιδι» μοι	05	480	εἰς μεταφοράς εἰς Ελλάδι
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	έφθ. Οδησσόν 29 'Ιουλ.
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σιά	20	985	εἰς μεταφοράς εἰς Ελλάδι
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεμ. Σταφυλοπάτης	27	757	εἰς Δυρράχιον 22 'Ιουλ.
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	παρέμενεν εἰς Αγκώνα 20 'Ιουλ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	διήλθε. Κιουράσσο 16 'Ιουλ. διά Πόρτ Ελίζαμπετ
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α. Ε.	45	7247	έφθ. Σαγικόν 16 'Ιουλ.
ΧΑΛΚΗ	«Έλληνικόν Δημόσιον	45	470	εἰς ταξίδια εἰς Ελλάδι
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ	«Έλληνικόν Δημόσιον	01	541	εἰς άκτοπλοικά δρομολόγια
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Σαδόναν 16 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	εἰς Μασσαλίαν 26 'Ιουλ. (δι. Ινδοκίνα)
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	Σιδεράτη	12	655	άργει. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΗ	υἱοί Π. Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουλ.
ΨΑΡΑ	«Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	διήλθε. Κιουράσσο 16 'Ιουλ. διά Καράτσι
ΩΚΕΑΝΟΣ	«Έλληνικόν Δημόσιον	43	6732	άργει. Αμπελάκι 31 'Ιουλ.

Τὰ ὑπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγὰ

ΑΓΑΘΗ	«Ελληνες ἀγορασταὶ	44	7158	διήλθε. Παναμᾶν 19 'Ιουλ. δι. Αγγλίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Ἀρτεμίς»	17	3976	άργει. Χίον 30 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	«Γκουάρτινα	43	7160	έφθ. Σορέλ 17 'Ιουλ.
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Ἄζουέρο	44	7176	εἰς Γιασδάτα 16 'Ιουλ.
Α·ΙΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ (έπιθατ.)	έτ. «Τσάγκρες	98	1573	άργει. Αμπελάκι 31 'Ιουλ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς	45	7201	διήλθε. Βερμούδας 20 'Ιουλ. διά Χαδάνναν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Ωκεανός	19	5869	άργει. Κολόπτο πατο 18 'Ιουν.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Τρανσατλαντικά	18	7717	διήλθε. Κρίστομπαλ 20 'Ιουλ. διά Καδάσακι
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσκο	44	7207	έφθ. Καλλάο 13 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τραμ Τάρπερτικ	45	7149	έφθ. Σιγκαπούρην 16 'Ιουλ. (Είτα Ιαπωνίαν)
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	«Έλληνες ἀγορασταὶ	44	7165	έφθ. Σάντος 19 'Ιουλ.
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	K. Κονιαλίδης	14	4046	εἰς ταξίδια Ράς Γκάριμπ—Σουεζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μηνάς	08	1763	έφθ. Κολόμπο 14 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟ Κ.	έτ. «Πονούκα	04	4784	εἰς Μπενισάφ 22 'Ιουλ.
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος	19	5114	διήλθε. Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. διά Ρίτζεκα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης	43	7191	έφθ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Αριστομένης	42	7176	έφθ. Νέαν Όρλεανη 16 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης	43	7176	άνεχ. Τάμπαν 19 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ	έτ. «Αριστομένης	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 18 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης	43	7244	έφθ. Βαγκούδερ 2 'Ιουλ.
ΑΡΙΩΝ	έτ. Ντέλ «Εστε»	19	5672	έφθ. Γένιδαν 21 'Ιουλ.
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Πόνκα	22	1979	διήλθε. Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. δι. Αλεξανδρείαν
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ωκεανός	15	5751	έφθ. Γένιδαν 6 'Ιουλ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουνταντόρ	21	3522	άργει. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΑΤΑΝΤΙΚ	«Πανασενίαν Λάινα	27	17226	έφθ. Κάννας 22 'Ιουλ.
ΑΤΑΝΤΙΚ ΙΙ (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ Άμερικαν	21	8206	άνεχ. Ρουέν 20 'Ιουλ. διά Κιουράσσο
ΑΤΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΣ	έτ. «Άτλαντικ	43	7176	διήλθε. Σουεζ 24 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΑΤΑΝΤΙΚ Ε·Π·	έτ. «Άτλαντικ	44	7247	άνεχ. Αλεξανδρέτταν 17 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Άτλαντικ	43	7176	έφθ. Ντόρμπαταν 20 'Ιουλ. (διά Βραζιλίαν)
ΑΤΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Άτλαντικ	43	7260	εἰς Ούεστ Χόρτλεπουλ ύπο συμπληρώσιν
ΑΤΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Άτλαντικ	44	7176	άνεχ. Ντουγκούν 27 'Ιουλ. δι. Ιαπωνίαν
ΑΤΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΣ	έτ. «Άτλαντικ	43	7200	έφθ. Βομβάνη 24 'Ιουλ. δι. Αμπαντάν
ΑΤΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Άτλαντικ	43	7176	διήλθε. Κολόμπο 17 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Άτλαντικ	43	7176	άνεχ. Βαγκούδερ 21 'Ιουλ. δι. Ινδίας
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ	48	10928	διήλθε. Γιβραλτάρ 16 'Ιουλ. διά Ράς Τανόύρα
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ	49	10900	έφθ. Λάς Πλάιμας 19 'Ιουλ. δι. Ιαπωνίαν
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	έτ. «Άτλαντικ	43	7176	άνεχ. Ντουγκούν 22 'Ιουλ. δι. Ιαπωνίαν
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·	έτ. «Άτλαντικ	43	17176	διήλθεν Όραν 23 'Ιουλ. διά Καράτσι

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	άνεχ. Βομβάν 20 'Ιουλ. διά. Καράτσι	ΑΙΓΑΙΑΝΟΝ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	άνεχ. Τάκου Μπάρ 20 'Ιουλ. διά. Μόζι	ΟΙΚΑΚΗ
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άρκτούρος»	27	4889	διήλθε Τρίνινταν 18 'Ιουλ. διά. Μόμπιλ	ΑΝΘΡΩΠΟΣ
ΒΑΙΜΕΑ	έτ. «Κρούζες»	19	5670	έφθ. Χάρηρη 21 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΑΝΟΝ
ΒΑΛΕΡΟΖΟ	έτ. «Τριντέντε»	20	2310	έφθ. Σάντερλαντ 12 'Ιουλ.	ΤΑΙΝΙΕΣ ΑΙΓΑΙΟΝ
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7160	είς ταξίδια Πειραιώς—Αιγαίου	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	έφθ. Λιδερπούλ 15 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΒΥΡΩΝ	έτ. «Βιρόνα»	05	339	άργει Φάλκεμπεργκ 25 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλαύκος»	18	5222	έφθ. Χόγκ Κόγκ 14 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΑΝΟΝ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Λάμα»	49	2370	έφθ. Σάντερλαντ 12 'Ιουλ.	ΤΑΙΝΙΕΣ ΑΙΓΑΙΟΝ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κωσταρίκας)	έτ. «Δάρα»	19	640	είς ταξίδια Πειραιώς—Αιγαίου	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρνυτο»	43	7166	έφθ. Λιδερπούλ 15 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΓΙΩΡΓΙΕΣ Σ. (τάνκερ)	έτ. «Ούρουγουασές»	13	5125	άργει Βαλτιμόρην από 19 'Απρ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Άρασουκο»	12	6348	διήλθε Τρίνινταν 7 'Ιουλ. διά. Μπέιρα	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	έφθ. Πουέρτο λά Κρουζ 18 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμουκο»	44	7216	άνεχ. Ταμπίκο 8 'Ιουλ. διά. Πόρτ Σαΐδ	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	άνεχ. Βέρα Κρουζ 19 'Ιουλ. διά. Νέαν 'Υόρκην	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξη»	20	6157	είς Σαχαλίν 16 'Ιουλ. (διά. Κεντίχο)	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλε Εστε»	22	5490	άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	άργει Σύρον 31 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΕΚΟΥΑΤΟΡ	έτ. «Άλαβαστρος»	20	5107	έφθ. Ντακάρ 17 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	20	7631	διήλθε Γιβραλτάρ 14 'Ιουλ. διά. Φιλαδέλφειαν	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Άταλάγια»	21	3345	έφθ. Σαουθάμπτον 17 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Γιανουσούλατος	28	6252	είς Μπάρρου 20 'Ιουλ. διασκευή.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Άταλάγια»	10	1441	άνεχ. Κοπεγχάγην 19 'Ιουλ. διά. Ούλου	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπεταν»	43	7207	έφθ. Χαϊφόγκ 18 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΕΝΣΦΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	διήλθε Γιβραλτάρ 12 'Ιουλ. διά. Τάρκς "Αιλαντ	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	διήλθε Κιουρασάο 17 'Ιουλ. διά. Βρέμην	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	διήλθε Σιγκαπούρην 16 'Ιουλ. διά. Γιοκοσούκα	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	έφθ. Φιλαδέλφειαν 19 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Αλεξανδρέτταν 19 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	άνεχ. Νάρδικ 20 'Ιουλ. διά. Μόμπιλ	ΑΙΓΑΙΟΝ
ZAN	έτ. «Όρινόκο»	44	7165	είς Πόρτ "Αλφρεντ 20 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλε Νόρτε»	43	7191	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά. Θεσσαλονίκην	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΘΕΟΔΩΡ	έτ. «Θεοδώρα»	19	5524	είς 'Αλεξανδρέιαν 26 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	άδ. Σαμωνά	17	1267	είς Φινλανδίαν 20 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	έκφορτώνει είς Μόζι 22 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	άργει είς Χόλι Λόχι από 10 'Ιουν.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 16 'Ιουλ. διά. Ιαπωνίαν	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9096	άργει Πουέρτο λά Κρουζ από 24 Μαΐου	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άργει Βαλτιμόρην από 18 'Απρ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	έφθ. Βαγκούνερ 15 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΙΣΠΑΧΑΝ	Σ. Α. Αποχίδης	19	5636	έφθ. Τημιγχαμ 16 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεντόρ»	43	7176	έφθ. Ντεμεράρα 17 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αριόνα»	22	8432	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλε Εστε»	13	7710	είς Γένοβαν 30 'Ιουλ., έπισκεψη	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	έφθ. "Ηστ Λόντον 16 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ-Ρέυ»	12	3923	είς 'Αμβούργον από 10 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	έφθ. Μόμπιλ 13 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΚΕΣ	έτ. «Λουτσίντα»	18	480	άργει Εις Χόλι Λόχι από 10 'Ιουν.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Στάρ»	19	3332	άνεχ. Λός "Αντζελες 16 'Ιουλ. διά. Ιαπωνίαν	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	άργει Πουέρτο λά Κρουζ από 24 Μαΐου	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καστερίνο»	03	491	έφθ. Αμβούργον 21 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Άλμπτάρος»	43	892	είς Κάσον 24 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΑΤΟΥΜΠΑΙΑ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	13	9424	άργει Γένοβαν 30 'Ιουλ., έπισκεψη	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	έφθ. Βαλτιμόρην 12 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΛΕΙΩ	έτ. «Αρίγκας»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 'Ιουλ. διά. Λός "Αντζελες	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	έφθ. Μαντράς 23 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	διήλθε Σουέζ 20 'Ιουλ. διά. Καλκούταν	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΟΚΕΡΕΑ	έτ. «Κάντινα»	04	3479	έφθ. Καλκούταν 20 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΟΡΑ	Π. Γασταριάντος	06	817	είς Χαλκίδα 22 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	19	5758	έφθ. Πόρτ Τάλμποτ 7 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Σφίγη»	06	704	είς ταξίδια Πόρτ Σαΐδ—Τομπρούκ	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Παναματική έταιρη	11	7527	διήλθε Κολόμπο 24 'Ιουλ. διά. Πειραιά	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έλληνες άγορασται	45	7146	άνεχ. Καματσί 20 'Ιουλ. διά. Βαγκούνερ	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	έφθ. Σαιμανέρα 18 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «Άτλαντικο»	43	7176	είς Λός "Αντζελες 27 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΛΟΙΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Ατλαντικού	16	5505	άργει Νέαν 'Υόρκην 20 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΛΟΙΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ)	έτ. «Άντόρ»	21	8206	άργει Νέαν 'Υόρκην από 31 Μαΐου	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΑΙΡΗ	Ν. Γ. Λιβανδός	48	5650	είς Καλκούταν 28 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΑΚΕΝΑ II	έτ. «Ωρίων»	44	2883	έφθ. Παραμαρίμπο 19 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρουζές»	17	5924	διήλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά. Αιμέρσαν	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωστάν»	42	7176	έφθ. Καλλιάρι 15 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτρασμαρίνα»	43	7160	ύπο πόρτωσην είς Κούνδαν 20 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΑΡΖΟΡΥ	έτ. «Πούντα «Άλτα»	19	2660	διήλθε Παραμαρίμπο 20 'Ιουλ. διά. Τρίνινταν	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΑΡΙΑ Γ	έτ. «Κρυστάλλα»	20	3326	έφθ. Κέμι 5 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γερεάστιμο»	20	3483	έφθ. Νέαν Σκωτίαν 1 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	είς Ντάρεν 26 'Ιουλ. ύπο πόρτωσην	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΕΓΑΛΟΥΧΑΡΗ	έτ. «Πρώρος»	01	3568	έφθ. Τσιταγκόγη 18 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΕΝΤΑΣ	Σ. Γ. Οίκονομίδης	43	771	έφθ. Καζαππλάγκαν 21 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	άνεχ. από Ντακάρ 12 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	είς Καρντένας 25 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	ύπο πόρτωση είς Νούάλα 22 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	είς Δάντσιγκ 20 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΠΟΥΝΤΥ	έτ. «Βέριτας»	21	1138	έφθ. Βερμούδας 2 'Ιουλ. (διά. Ροστόκ)	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεχ. Βαγκούνερ 15 'Ιουλ. διά. Ισραήλ	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 15 'Ιουλ. διά. Πουάν Πίτρ	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	έφθ. Σουέζ 21 'Ιουλ. (διά. Κάδιε)	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	διήλθεν "Άδεν 18 'Ιουλ. διά. Φαχαχίλ	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	20	10474	άνεχ. Νεάπολιν 22 'Ιουλ. διά. Νέαν 'Υόρκην	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ (άμερ.)	έτ. «Πανορμίτις»	19	2592	άργει Βαλτιμόρην από 26 Μαΐου	ΑΙΓΑΙΟΝ
ΝΙΚΗ	έτ. «Βικτώρια»	20	4386	διήλθε Καρατσί 13 'Ιουλ. διά. Αιμέρσαν	ΑΙΓΑΙΟΝ
NOPA	έτ. «Ηστερη Σιφάριγκ»	43	7176	είς Γένοβαν από 6 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ
NORITA (τάνκερ)	έτ. «Σόν»	43	7176	έφθ. 'Αιμέρσαν 17 'Ιουλ.	ΑΙΓΑΙΟΝ

ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	είς Γένοβαν άπό 5 'Ιουλ.
ΝΟΡΛΑΓΚΟ	έτ. «Γρεβάτη»	44	7207	διήλθε Κολόμπο 19 'Ιουλ. διά Φουζάν
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλη»	20	7030	άργει Μασσαλίαν άπό 19 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάνταγκη»	45	7148	είς Βομβάνην, παρέμενε 12 'Ιουλ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	διήλθε Τρίνινταν 6 'Ιουλ. διά Σάντος
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	5751	διήλθε Κρίστουπαλ 13 'Ιουλ. διά Χαδάνναν
ΝΤΕΡΝΑ	Τζών Λιβανός	15	5531	"Ιδε: «ΑΣΣΗΜΙΝΑ» ώς μετωνυμάσθη
ΝΤΟΜΙΝΑ	«Κεμπάκο»	21	7244	είς Κέμι ρόδις 20 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπότσα»	44	10750	είς Βικτωρίαν (Βρετ. Κολομβίας) άπό 2 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Αρίδωνα»	48	18000	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 18 'Ιουλ. διά Αμπαντάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	49		είς Μπαράνιαν Πόιντην υπό συμπλήρωσην
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	«Άλεξ. Γούναρης	19		εφθ. Βαλτιμόρην 6 'Ιουλ.
ΟΥΤΑΧΑΝ	έτ. «Γρεβάτη»	19	5701	άνεχ. Βαλτιμόρην 16 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΠΑΝ	έτ. «Άμαρυλλις»	20	5595	ΕΠΩΛΗΘΗ είς Τούρκους και παρεδόθη
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Καματίσι 8 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΠΑΡΑΛΟΣ ΙΙ	έτ. «Πάραλος»	18	6049	διήλθε 'Οράν 25 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΗ	έτ. Παναμ. - Ευροπέα	18	6049	έφθ. Λουδίνιον 12 'Ιουλ.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΟΥΝ	έτ. Παναμ. - Ευροπέα	19	5555	διήλθε Σιγκαπούρην 10 'Ιουλ. διά Σασέμπτο
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 19 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πασινίκη»	44	7212	είς Γιοκοχάμαν 6 'Ιουλ.
ΠΕΡΛΑ	έτ. «Λινέρεας	19	6040	διήλθε Γιόρδαλτάρ 13 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	έν πλάκι Κούνδας διά Πειραιά 28 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Ελληνες άγορασται	27	8627	είς Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουλ.
ΠΙΝΤΑ	έτ. «Ναβίέρα»	20	2606	άνεχ. Γκρειντζενμάουθ 14 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	20	6109	άνεχ. Καράτσι 13 'Ιουλ. διά "Άδεν
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άργει Γένοβαν 26 'Ιουλ. διασκευή
ΠΟΙ-ΙΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ	έτ. «Γιουνάτεντς	20	3280	άνεχ. Αρχάγγελον 12 'Ιουλ. διά Όλλανδιαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λάπα»	44	7163	έφθ. Βομβάν 5 'Ιουλ.
ΠΟΥΚΟΥ (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	36	7104	άργει Μασσαλίαν άπό 28 'Απρ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν άπό 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενδενίτο»	19	5055	διήλθε Κολόμπο 19 'Ιουλ. διά Τσιτταγκόγκ
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Παναμένιαν»	20	7783	έφθ. Νεάπολιν 11 'Ιουλ.
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσο»	42	7176	άνεχ. Πόρτ Άλφρεντ 19 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΡΕΝΑ (έπιβατ.)	έτ. «Ρένο»	06	1619	άναχωρει Πειραιά 5 Αύγ. διά Αίγυπτον
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάδε»	20	5686	έφθ. Βιζαγκατατάμ 23 'Ιουλ. (διά Ν. 'Υρκην)
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	έφθ. Αλεξανδρειαν 13 'Ιουλ.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ριό Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Χάρητρον 19 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	διήλθε Τρίνινταν 20 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΡΟΥΛ (παναμ.)	'Ι. Πελέκης	99	1109	άργει Αλεξανδρειαν 30 'Ιουλ.
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	18	5664	άργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άνεχ. Σορέλ 13 'Ιουλ. διά Κων.) πολιν
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7176	διήλθε Γιόρδαλτάρ 17 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Γαλανός»	16	4818	άργει Καλκούταν άπό 3 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Ντόρμπαν 6 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	έφθ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σανίν Μαρίτιμα»	43	7166	διήλθε Σασέμπτο 12 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	άργει Μπλάιθ άπό 9 Μαΐου
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ. «Άδιος»	20	2606	είς Νέαν Σκωτίαν 20 'Ιουλ.
ΣΑΝΠΟ	έτ. «Σούντ Αμερικάνος»	44	7212	έφθ. Γιουκάρο 9 'Ιουλ. (διά Τεργέστην)
ΣΑΡΑΓΙΑ	«Ναδ. Σούντ. Αυέρικ.»	44	7176	"Ιδε: «ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ», ώς μετωνυμάσθη (Παν.)
ΣΙΓΚΝΕΤ	έτ. «Αρένας»	11	3726	είς Κέμι 15 'Ιουλ. (διά Αλεξανδρειαν)
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	διήλθε Χονδούρου 2 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	έφθ. Κοσίν 6 'Ιουλ.
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	9547	είς Κρίστομπατ 20 'Ιουλ.
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαπτόρες»	10	3649	είς Μπαγκόκ 12 'Ιουλ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Άιόλος»	43	7199	ύπό θόρτωση είς Μοναστήρ 16 'Ιουλ.
ΣΤΑΜΟ	έτ. «Πούντα «Άλτα»	18	2858	άνεχ. Παραμαρίμπο 20 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Άριόνα»	21	7409	έφθ. Νέαν 'Υρκην 19 'Ιουλ.
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	έτ. «Μπλού Λάϊν»	30	2480	έφθ. Αλεξανδρειαν 19 'Ιουλ.
ΤΕΤΗ (έπιβ.)	έτ. «Κάντια»	43	1742	"Ιδε: «ΤΕΤΗ», σημαία Ελληνική.
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Ζαράτι»	18	7914	άργει Γένοβαν 25 'Ιουλ. επισκευή.
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	διήλθεν Αδεν 20 'Ιουλ. διά Ινδίας
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Άισν»	14	3634	διήλθε Κολόμπο 18 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΦΙΛΙΠΠΑ	έτ. «Πανέλλενικ»	02	10375	έφθ. Γένοβαν 20 'Ιουλ.
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Φλωρεντίας»	14	7821	άργει Σπέτζιαν 24 'Ιουλ. επισκευή.
ΦΟΙΝΙΞ	έτ. «Κρούτσες»	20	6090	έφθ. Νιούπορτ 14 'Ιουλ.
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	διήλθε Μπαλμπάσα 16 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΦΩΦΩ	έτ. «Σάμσοκ»	43	7160	έφθ. Σημάττη 20 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΗ ΧΟΝΔΡΟΥΛΗ	άδ. Χονδρούλη	44	1075	άργει Αμπελάκι 30 'Ιουλ.

G. Tollis Pty Ltd.

SHIP CHANDLERS AND PROVIDORES
Fresh Provisions, Deck and Engine Stores

234 Elizabeth St., MELBOURNE, C.I

Phone Cent. 1390

Cables & Telegams: "TOLLTAD,"

OFFICE PHONE
LO 3-5017
LO 3-3514

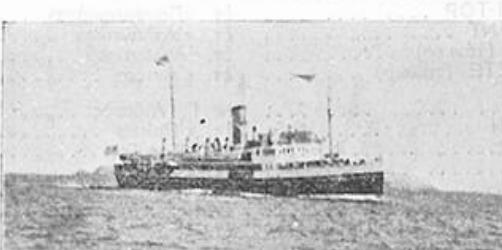
NIGHT PHONE
CLEARBROOK 7086-M

MONROE SHIP SUPPLY, INC.
SHIP CHANDLERS
DECK and ENGINE ROOM SUPPLIES

REPRESENTED BY:

NICK COSTALAS

259 SOUTH 3RD STREET
PHILADELPHIA 6, PA



ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΙΩΑΝ. ΤΟΓΙΑ

Α)π "ΕΛΣΗ"

'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 9 π.μ. Σύρον, Τήνον, Μύκονον, Αρμενιστήν, Εύδηλον, Καρλόβασι, Βαθύ.

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 9 π.μ. Σύρον, Τήνον, Μύκονον, Αγ. Κήρυκον, Καρλόβασι, Βαθύ.

"Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 π.μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

Διεύθυνσις: Μεγ. Βρετανίας 8. τηλ. 41.728
Πρακτορεῖον: 45.652, 42.091, 44.497, 45.886.