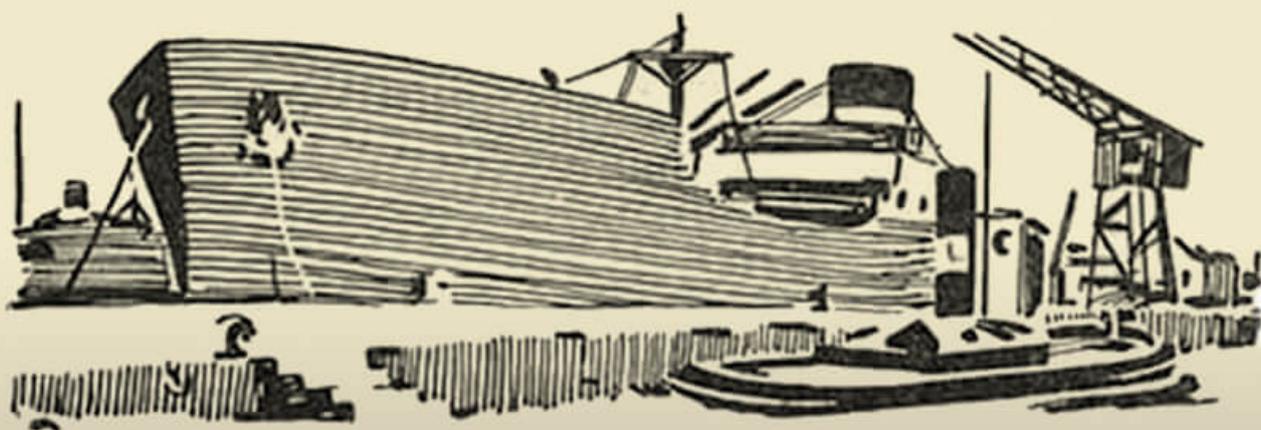


ΝΑΥΤΙΚΑ

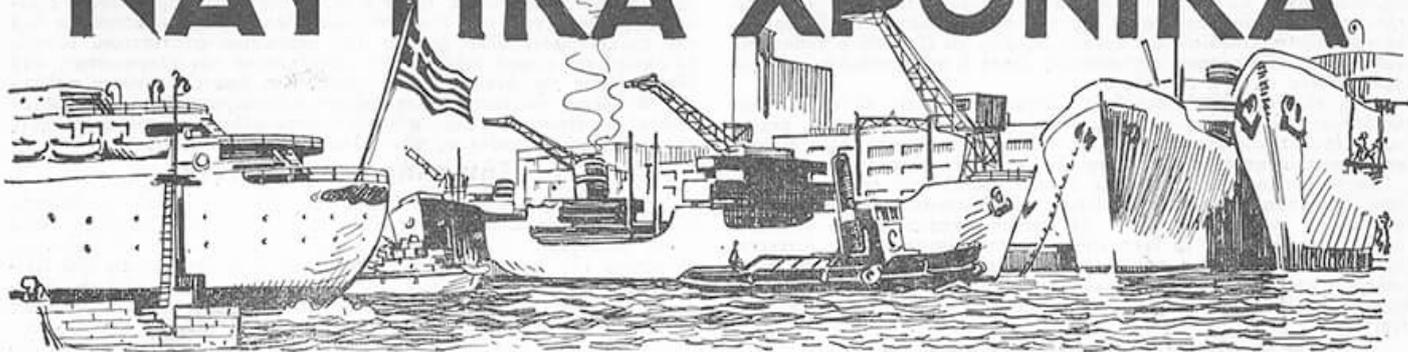
ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Μαρτίου 1956

Αρ. Φύλλου 498/257

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 498/257

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1956

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Επί τὸ ἔργον

Σήμερον, ἴσως, ὀρκίζεται ἡ νέα Κυβέρνησις Καραμανλῆ. Ὑπὸ δυσκόλου συνθήκας ἀναλαμβάνει τὸ βαρὺ ἔργον τοῦ χειρισμοῦ τῶσαν καὶ τῶσαν κρίσιμων προβλημάτων. Αἱ εὐχαὶ καὶ αἱ ἐλπίδες τῶν Πανελληνίου — ὅλων τῶν ὑγιῶς σκεπτομένων — τὴν συνοδεύουσιν εἰς τὴν προσπάθειάν της. Θὰ ἐπιτύχη, ἂν πρωτανεῦση ἡ κατανοήσις τῶν μεγάλων ἀναγκῶν καὶ τῶν ἀνησυχιῶν τοῦ Λαοῦ, ἂν ἐγκαταλειφθῶν αἱ προχειρότητες καὶ οἱ αὐτοσχεδιασμοὶ τοῦ παρελθόντος, ἂν οἱ Ὑπουργοί, ὁ καθεὶς εἰς τὸν τομέα του, ἐνκόψουν ἐπὶ τῶν καθέκαστα ζητημάτων καὶ μετ' ἐπισταμένην μελέτην εἰσηγηθῶν τὰ ληπτέα μέτρα.

Ἡ Ναυτιλία ἔχει καὶ αὐτὴ τὰ ζητήματά της. Τὸ πρόβλημα τῆς μεταπολεμικῆς ἀποκαταστάσεώς της δὲν εὔρον ἀκόμη τὴν λύσιν του. Προσπάθειαι δύσκολοι θὰ χρειασθῶν διὰ τὴν ἐπιτύχουσαν. Ἄλλα ἐπὶ μέρους ζητήματα — τὸ τῆς ναυτικῆς λ. χ. ἐκπαιδεύσεως, τῆς ἀσφαλίσεως ὅλων τῶν πληρωμάτων, τῆς καλύτερας ἀντιμετωπίσεως ἀναγκῶν τοῦ ἑλληνικοῦ κατὰ κατηγορίας πλοίου — ἀναμένουσιν τὰ ἀποφασιστικὰ μέτρα, τὰ ἱκανὰ νὰ κατασιγάσουν τὰς ἀνησυχίας διὰ τὴν αὔριον τοῦ Ἑμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Δὲν εἴμεθα ἀκόμη εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν ποῖος δὲν εἶνε ὁ προῖσάτι μενος τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν νέαν Κυβέρονσιν. Πολλὰ λέγονται περὶ τῶν διαφόρων μνηστηρῶν, ἐνῶ καὶ ὁ κ. Βογιατζῆς κινεῖται δραστηρίως πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν, ἵνα ἐπιτύχη τὴν παραμονὴν του.

Ὁ αὔριανός, πάντως, Ὑπουργός θὰ ἔχη ἀναμφιβόλως ὑπ' ὄψει του, ὅτι ἡ περίοδος τῆς ἐπιτολαίας πολυπραγοσύνης, τῶν αὐτοσχεδιασμῶν καὶ τῆς ἀήθους δημοσιότητος ἔργων καὶ ἐνεργειῶν, ἀνευ ἀποδόσεως παρήλθεν. Ὁ κ. Καραμανλῆς θὰ ἐφορεῖ, πιστεύομεν, ἐπὶ τῆς δραστηριότητος τοῦ Ὑπουργῶν του, ἐπὶ τῶν θετικῶν ἐξ αὐτῆς ἀποτελεσμάτων.

Οἱ καλοὶ μας φίλοι

Καλὴ τὴν τύχη οἱ περισσότεροὶ τῶν φίλων τοῦ πλοίου, ὑποψήφιοι κατὰ τὰς ἐκλογὰς τῆς 19ης Φεβρουαρίου, ἐξελέγησαν καὶ μὲ πλειοψηφίαν μάλιστα ταῦτα, ὥστε βαρύνουσα νὰ εἶνε ἡ γνώμη τῶν εἰς τὴν αὔριανὴν Βουλὴν διὰ τὰ ναυτιλιακὰ μας πράγματα.

Πλὴν τοῦ κ. Σοφοκλῆ Βενιζέλου, τοῦ ὁποῦο ἡ ἐκλογὴ δὲν ἐτίθετο ἐν ἀμφιβολῶ, λόγῳ καὶ τῆς ιδιότητός του ὡς ἀρχηγοῦ κόμματος, ὁ κ. Μάρκος Νομικός κατήγαγε μίαν ὄριαν νίκην εἰς τὰς Κυκλάδας. Ἦλθε πρῶτος ὑπερψηφίσας κατὰ χιλιάδας καὶ πλέον σταυρῶν τῶν ἄλλων πέντε συνοψηφίαν του. Οἱ κ.κ. Λεωνίδας Μπουρνιάς, Ἀνδρέας Λαιμῶς καὶ Μιχ. Γλύκας ἔδωσαν σκληρὰν μάχην εἰς τὴν Χίον καὶ ἐξήλθον νικηταὶ μὲ σοβαρὰν πλειοψηφίαν (1500 περίπου ψήφων).

Ὁ κ. Βογιατζῆς εἰς τὴν Εὐβοίαν ἐξελέγη, ἐπίσης, ὅπως καὶ οἱ κ.κ. Μπίστης καὶ Λιαροῦτσος εἰς τὰς Κυκλάδας.

Ὁ κ. Γ. Ἀνδριανόπουλος εἰς τὴν Πειραία ἦλθε πρῶτος, μὲ σταυροὺς κατὰ 30% περισσοτέρους τῶν δοθέντων εἰς τοὺς συνοψηφίους του καὶ ὁ κ. Ἀναστασάτος, δεύτερος εἰς τὴν Αἰτωλοακαρνανίαν. Τέλος, οἱ κ.κ. Μαλαμίδας καὶ Κρασαδάκης, τῶς ὑπουργοὶ τῆς Ναυτιλίας, ἐξελέγησαν βουλευταὶ εἰς τὰς περιφερείας Φθιωτιδοφωκίδος καὶ Ἡρακλείου. Θὰ ἔχη, δηλαδή, ἡ Ναυτιλία ἀρκετοὺς διακεκριμένους συνηγόμενους τῆς δικαίας τῆς υποθέσεως εἰς τὴν νέαν Βουλὴν. Αὐτῶν θὰ ζητήσωμεν τὴν συμπαράστασιν, ἵνα καθιερωθῶν τὰ ἀναγκαῖα ἐκείνα μέτρα, ἅτινα θὰ τείνουν νὰ διευκολύνουν τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι θὰ συναντήσωμεν παρ' αὐτοῖς ὅχι μόνον πρόθυμον τὴν διάθεσιν κατὰ τὴν κύρωσιν τῶν ἐν λόγῳ μέτρων, ἀλλὰ καὶ τὴν πλῆξιν ἀπὸ μέρους τῶν ἐνεργῶν δραστῶν πρὸς ἐνημέρωσιν τῆς Βουλῆς ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος.

Τὸ θέμα Ναυτιλία ἀγνοεῖται, δυστυχῶς, ἀπὸ τὴν πλειονότητα τῶν Ἑλλήνων πολιτευομένων, διὰ τὰ μὴ εἰπωμεν, ὅτι παρεξηγημένη ἔχουν οἱ οὗτοι ἀντίληψιν ἐπὶ τῶν ἰδιαζούσης μορφῆς ζητημάτων τοῦ πλοίου. Οἱ καλοὶ μας φίλοι θὰ μᾶς ἐνισχύσουν ἀκριβῶς ἵνα ευρύτερον, μετὰ τῶν ἀντιπροσώπων τοῦ ἔθνους, γνωσθῆ ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ πραγματικότητα.

Ἡ ἀντικατάστασις τῶν λίμπερτυς

Ὑπεβλήθησαν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον αἰτήσεις περὶ παροχῆς ἀδείας πωλήσεως εἰς ἀλλοδαποὺς ἑλληνικῶν λίμπερτυς. Ἡ ἀνάγκη τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν καθιστατῶν ὁσμῆρα ἐπιτακτικῆ καὶ αἰ κρατοῦσαι τιμαὶ ἐκτάκτως συμφέρουσαι διὰ τὴν ἐκποίησιν τῶν. Εἶνε μία καλὴ

εὐκαιρία, ἡ ὁποία μετὰ τινα χρόνον, ἀσφαλῶς, θὰ παρέλθῃ.

Δὲν πρέπει ἐξ ἄλλου νὰ παροράται τὸ γεγονός τῶν ἀθρόων ναυπηγήσεων ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ ἡ ἀνακύπτουσα ἀνάγκη ἐξευρέσεως κεφαλαίων διὰ νὰ πληρωθῶν τὰ νέα σκάφη. Ἡ ὑγιῆς πολιτικὴ τῆς ἐκποίσεως τῶν παλαιότερων καὶ τῆς προσκλήσεως γεωτέρων, πλὴν μαχητικῶν μονάδων, ἐπιβάλλεται ἐκ τῶν πραγμάτων.

Ἐχει, ὅμως, τὰς ἀντιρρήσεις τῆς ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν αὐτὸ αἴτημα. Προβάλλονται ἀπὸ μέρους τῆς ὀρισμένα ἐπιχειρήματα, ἀξία προσοχῆς, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ὀρισμένες ἔχομεν ἐπ' αὐτῶν ἐπιφυλάξεις. Τὰ ἐπιχειρήματα αὐτὰ συνοψίζονται εἰς τὰ ἑξῆς:

Πιστεύεται κατ' ἀρχὴν, ὅτι ἡ ἀντικατάστασις ἐνὸς ἑλληνικοῦ λίμπερτυ διὰ πλοίου, ὅπερ θὰ ἀπολαμβάνῃ τὸν πλεονεκτικὸν τοῦ Νόμου «περὶ προσελκύσεως κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ» δὲν εἶνε δυνατὴ, ἐφόσον ρητῶς ἀπεφάνθη τὸ Νομικὸν Συμβούλιον, ὅτι τὸ τίμημα πωλουμένου ἑλληνικοῦ λίμπερτυ δὲν δύναται νὰ θεωρηθῆ ὡς κεφάλαιον ἐξωτερικοῦ. Κατ' ἀκολουθίαν τὸ κεφάλαιον αὐτὸ ἐπενδύομενον εἰς νέον πλοῖον δὲν δικαιούται νὰ τύχῃ καὶ τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ ἄρθρου 13. Καὶ οὕτω τὸ τίμημα τοῦ νέου πλοίου θὰ πρέπει νὰ νηολογηθῆ χωρὶς τὴν προσφυγὴν εἰς τὸν Νόμον 2687 δεύτερον δὲ τμήμα αὐτοῦ βάσει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ ἐν λόγῳ νόμου. Μὲ τὸ σκεπτικὸν αὐτὸ τὸ Νομικὸν Συμβούλιον ἀποφαίνεται τελικῶς, ὅτι τὸ σύνολον τοῦ εἰς ἀντικατάστασιν πωληθέντος λίμπερτυ νέου σκάφους δὲν δύναται νὰ νηολογηθῆ ὡς κεφάλαιον τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἀφοῦ ὁ διαχωρισμὸς τῶν παρεχομένων πλεονεκτημάτων εἶνε ἀνεπίκυτος.

Κατόπιν τῆς ἀνωτέρω γνωμοδοτήσεως, καὶ ἵνα μὴ παρακαλυθῆ ἡ ἐν καιρῷ ἀνανεώσις τοῦ πλωτοῦ ὕλικου τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον χωρητικότητος, ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία προτείνει τὴν παροχὴν μὲν ἀδείας πωλήσεως τῶν λίμπερτυς, τὴν νηολόγησιν, ὅμως, τῶν πρὸς ἀντικατάστασιν ἀγοραζομένων νέων πλοίων, βάσει τῶν παγίων διατάξεων τῆς νομοθεσίας, χωρὶς τὰ πλεονεκτικὰ τοῦ ἄρθρου 13.

Αἱ διατάξεις, ὅμως, αὐταὶ δὲν παρέχουν τὸ δικαίωμα τῆς ἐλευθερίας ἀλλαγῆς σημαίας. Ἴνα ἡ δυσκολία αὐτῆ παρακαμφθῆ προτείνεται ἡ παροχὴ τῆς ἀδείας προκαταβολικῶς, ἅμα τῇ νηολογήσει τοῦ πλοίου, ἐφόσον, ὅμως, ἀναληθῆ ἡ ὑποχρέωσις τῆς δεσμεύσεως ὁλοκλήρου τοῦ τιμήματος κατὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ἐκποίησης τοῦ σκάφους. Καὶ δεδομένου, ὅτι προσπάθεια θὰ καταδελθῆ, ὅπως ἡ κειμένη νομοθεσία εὐθυγραμμισθῆ μὲ τὰς διατάξεις τῶν πράξεων νηολογήσεως βάσει τοῦ ἄρθρου 13, ὥστε νὰ παύσουν ὑφιστάμεναι δύο καταστάσεις εἰς τὰ ἑλληνικὰ πλοία, θὰ καταλήξῃ τὸ εἰς ἀντικατάστασιν πλοίου λίμπερτυ νηολογούμενον σκάφος νὰ τυγχάνῃ τῶν αὐτῶν ἐν συνόλῳ πλεονεκτημάτων (σύνθεσις πληρωμάτων, φορολογία, τέλη Ν.Α.Τ. καὶ ἐλευθερία ἐκποίησης) πρὸς τὰ πλοία, τὰ ἤδη θεωρούμενα ὡς ἀντιπροσωπεύοντα κεφάλαια ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ.

Ἀνεξαρτήτως, ὅμως, τῶν ἀνωτέρω ἀποφῶν τῆς ὑπηρεσίας, τονίζεται ἰδιαίτερον, ὅτι θὰ πρέπει νὰ ληφθῆ ὑπ' ὄψιν καὶ ἡ εὐαισθησία, τὴν ὁποίαν ἔχει ἡ Κοινὴ Γνώμη ἐναντὶ τῶν ἑλληνικῶν λίμπερτυς, τῶν μόνων ποῦ συγκροτοῦν τὴν κυρίαν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας. Ἡ ἐκποίησις τῶν, χωρὶς νὰ ἀντικατασταθῶν δι' ἄλλων μὲ τὴν αὐτὴν κατὰστασιν νηολογήσεως, ὀριμύτατος δὲ ἐπεκρίνω. Ἐάν, ὅμως, ἡ ἑλληνικὴ σημαία ἐκμύτιζεν ἐπὶ μίᾳς χωρητικότητος 2½—3 ἑκατομμυρίων τόνων, δὲν θὰ προεβάλλετο καμμία ἀντίρρησις διὰ τὴν ἐκποίησιν καὶ τῶν ἑλληνικῶν λίμπερτυς. Ἀτυχῶς αἱ προσδοκίαι διὰ τὸν ἐπαπατριζόμενον διεψεύσθησαν.

Αὐταὶ εἶνε ἐν συντομίᾳ αἱ κρατοῦσαι παρὰ τῇ ἀρμοδίᾳ ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου ἀποφῆς διὰ τὸ σοβαρὸν αὐτὸ ζήτημα τῆς ἐκποίησης τῶν ὁσονοῦν παρηλικῶν πλῆον ἑλληνικῶν λίμπερτυς. Οὐδεὶς ἀντικειμενικὸς παρατηρητῆς θὰ θελήσῃ νὰ ἀρνήσῃ τὴν ὀρθότητα αὐτῶν, παρὰ τὰς διατυπωμένους ἐπιφυλάξεις εἰς δύο κυρίως σημεία, τὰ ἑξῆς: α'.) Ἡ ἀξιομένη δεσμευσις ὁ λ ο κ λ ρ ο υ τοῦ τιμήματος, εἰς τὴν περίπτωσιν πωλήσεως τοῦ εἰς ἀντικατάστασιν ἐνὸς ἑλληνικοῦ λίμπερτυ μεταφερθέντος εἰς τὴν σημαίαν μαν νέου σκάφους, δὲν εἶνε οὔτε δικαία οὔτε καὶ ἐκ τῶν πραγμάτων δυνατή. Πῶς θὰ δεσμευθῆ τὸ ὑπὲρ πλῆον κεφάλαιον — τὸ πέραν τοῦ εἰσπραχθέντος ἀπὸ τὴν πώλησιν τοῦ ἑλληνικοῦ λίμπερτυ — ὅπερ ἀναγνωρίζεται ἀπὸ αὐτὴν τὴν γνωμάτευσιν τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου ὡς προσεχόμενον ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ; Ἀσημονεῖται μῆπως, ὅτι τὰ νέα σκάφη, ἀξία πολλαπλασίας τῶν παλαιῶν, ἀποκτώνται διὰ ξένων κεφαλαίων, τὰ ὁποῖα θὰ ἀξιώσωμεν, ὅπωςδῆποτε, τὴν εἰδικὴν προστασίαν τοῦ ἄρθρου 13 εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν μεταφορῶν τοῦ πλοίου εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον; Οἱ χρηματοδοτῆται ξένοι θὰ ἀποκρούσωμεν διασπῆξιν τὴν δεσμευσιν.

β'.) Διὰ τὸ ξένον, ἐπίσης, κεφάλαιον, ὅπερ θὰ δεχθῆ τὴν ἐπένδυσιν τοῦ εἰς ἑλληνικὸν πλοῖον, εἶνε ἀπαράδεκτος ὁ περιορισμὸς τῆς παροχῆς ἀδείας διὰ τὴν ἐκποίησιν τοῦ σκάφους. Προϋπόθεσις τῆς τοποθετήσεως του εἶνε ἡ ἐλευθερία τῆς πωλήσεως ἀνὰ πᾶσαν περίστασιν.

Η νηολόγησις του σκάφους, βάσει των παγίων διατάξεων και η προκαταβολικὴ παροχὴ τῆς ἀδείας πωλήσεως, θὰ πρέπει νὰ εἶνε κατ' ἀπόλυτον λόγον δεσμευτικὴ διὰ τὸ Κρότος. Ὁ φόβος τῆς ἀνακλήσεως τῆς ἀδείας ὑφίσταται εἰς τὴν σκέψιν ὅλων, ποὺ ἐγνώρισαν τὴν κρατικὴν παλινωδίαν. Θὰ πρέπει, δηλαδὴ, νὰ ἐξευρεθῇ ὁ τύπος τῆς συμβατικῆς τοῦ Κράτους ὑποχρέωσας, ὥστε ἡ προκαταβολικὴ παρέχον ἄδεια νὰ εἶνε ἀνεκκλήτος.

Αὐτὰ εἶνε αἱ δύο ἐπιφυλάξεις. Ἐντοπιζοῦνται εἰς τὸ ἀνεκκλήτων τῆς ἀδείας και εἰς τὴν δέσμευσιν μέρους μόνου τοῦ τιμημάτων, μέχρις ὅτου ὁ ἐφοπλιστὴς μεταφέρῃ εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον ἄλλο σκάφος ἴσης χωρητικότητος πρὸς τὸ ἀρχικῶς ἐκποισθὲν λίμπερτυ.

Ἄν αἱ δύο αὐτὰ ἐπιφυλάξεις γίνουσι δεκταὶ ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον, ἴσως τὸ ζήτημα τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν λίμπερτυς — ζήτημα χρῆζον ἀμέσου ἀντιμετωπίσεως — νὰ ἀνεύρῃ κάποιαν λύσιν, διευκολύνουσαν τὰ πράγματα. Τὸ θέμα χορῆς μελέτης ἐπισταμένης. Ἄναγκαται εἰς τὴν ἀπόλυτον κρίσιν τοῦ Ὑπουργείου, εἶνε ζήτημα κρατικῆς πολιτικῆς. Ἡ προσφυγὴ εἰς τὸ Νομικὸν Συμβούλιον, ὅπερ δὲν ἔμπορεῖ και δὲν εἶνε ἀρμόδιον νὰ κρίνῃ τὰς ἐν προκειμένῳ κρατικὰς κατευθύνσεις, περιττέεται.

Ἡ ἀσθένεια εἰς τὰ πληρώματα

Ἦρχισαν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους ἀποδίδοντα, τὰ ὑπὸ τοῦ νόμου 2.652/53 προβλεπόμενα μέτρα ἐναντίον τῆς ψευδοσθενείας. Αἱ κατὰ τὸ δεύτερον ἰδίᾳ ἐξαμῆνον τοῦ 1955 δηλωθεῖσαι ἀσθένειαι ἀπὸ τῶν πληρωμάτων τῶν ἑλληνικῶν πλοίων, ὁ ἀπολεσθεῖς χρόνος ἐργασίας, ὅστις διετέθη διὰ νοσηλείας και αἱ καταβληθεῖσαι σχετικαὶ ἀποζημιώσεις, συνιστοῦν ἕνα χαμηλὸν ποσοστὸν ἐν σχέσει μὲ ἐκεῖνον τοῦ πρώτου ἐξαμῆνον τοῦ ἰδίου ἔτους, ὡς και τοῦ προηγουμένου ἔτους 1954.

Ἡ ὑπὸ τῶν λιμενικῶν και προξενικῶν ἀρχῶν καλὴ ἐφαρμογὴ τοῦ ὡς ἄνω νόμου, ὅστις ἐπιβάλλει ὅπως ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου τοῦ δηλούντος ἀσθενεῖαν ναυτικοῦ, ἀναφέρεται ἡ σχετικὴ ἱατρικὴ γνωμάτευσις, ἡ διάκρισις τῆς ἀσθενείας και ἡ πληρωθεῖσα ἀποζημιώσις, εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα, συμφώνως και μὲ τὴν ἀποψιν τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου Ἐμποικῆς Ναυτιλίας, νὰ περιορισθῶν εἰς τὸ ἐλάχιστον τὰ κρούσματα ψευδοσθενείας ἀφ' ἑνὸς και νὰ παρασχεθῇ ἀφ' ἑτέρου σαφὴς κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἴττον εἰκὼν τῆς καταστάσεως τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῆς ὑγείας.

Οὕτω οἱ κατὰ τὸ δεύτερον ἐξαμῆνον τοῦ 1955 δηλώσαντες ἀσθενεῖαν ναυτικοὶ ἀνῆλθον εἰς 250 περίπου, ἐναντι 406 τοῦ πρώτου ἐξαμῆνον τοῦ ἰδίου ἔτους και 688 τῶν δύο ἐξαμῆνον τοῦ 1954. Αἱ ἀπολεσθεῖσαι ἡμέραι ἐργασίας, αἰτίνας διετέθησαν διὰ νοσηλείαν και διὰ τὰς ὁποίας κατεβλήθη ἀποζημιώσις, ἀνῆλθον κατὰ τὸ δεύτερον ἐξαμῆνον τοῦ 1955 και δι' 114 περιπτώσεις ἀσθενῶν εἰς 15 ἔτη, 11 μῆνας και 17 ἡμέρας. Αἱ καταβληθεῖσαι ἀποζημιώσεις εἰς τὰς ἡμέρας αὐτὰς ὡς και τὰ νοσήλια, ἀνῆλθον εἰς 498.140 δρχ. Διὰ τὸ πρῶτον τουναντίον ἐξαμῆνον τοῦ 1955 και διὰ 373 ἐκ τῶν 406 περιπτώσεων ἀσθενειῶν, ἀπελθεῖσαν 59 ἔτη, 6 μῆνας και 28 ἡμέρας ἐργασίας, διετέθησαν δὲ δι' ἀποζημιώσεις και νοσήλια 2.195.384 δραχμαί.

Αἱ ἀνωτέρω περιπτώσεις, ἀναγραφόμεναι εἰς τὸ φυλλάδιον ἐκαστοῦ ἀσθενήσαντος ναυτικοῦ, ἀντιπροσωπεύουσι χαμηλὸν ποσοστὸν ἀσθενείας τῶν πληρωμάτων, λαμβανόμενον, κυρίως, ὑπ' ὄψιν τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν ἀπασχοληθέντων ναυτικῶν κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη εἰς τὰ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν σκάφη.

Διὰ τὰ πλοία ὑπὸ ξένας σημαίας οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Ὑ.Ε.Ν. εἶνε ἐλλειπτεῖς. Πάντως ἐκ τῶν ὑπαρχόντων στοιχείων καταφαίνεται, ὅτι τὸ ποσοστὸν τῶν δηλωθεισῶν ἀσθενειῶν εἶνε, ὅπως ὀδύποτε, ἀνάλογον ἐκείνου τῶν πληρωμάτων τῶν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν σκαφῶν, ὅχι, ὅμως, κατ' ἴσον. Δὲν θὰ πρέπει, πάντως, νὰ ἀγνοηθῇ τὸ γεγονός τῆς καλῆς ναυλαγορᾶς και τῆς καλῆς μεθοδοῦσας τῶν πληρωμάτων. Δὲν θυσιάζουσι, ὅπως ὀδύποτε, τὴν ἐπικερδῆ ἐργασίαν των. Ἡ ψευδοσθενεῖα εἶνε μῖα περιπέτεια.

Ἰδιαιτέρον ἐνδιαφέρον παρουσιάζει ἡ πρόχειρος στατιστικὴ τὴν ποῖαν κατήρτισε τὸ Ὑ.Ε.Ν. ἐπὶ τὸ εἶδος τῶν δηλωθεισῶν ἀσθενειῶν, ἐπὶ συνόλου 800 ἐρευνηθεισῶν περιπτώσεων. Οὕτω ἡ κλῆρ ἀνῆλθεν εἰς 9.6% τῶν δηλωθεισῶν ἀσθενειῶν κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη, τὰ τραύματα εἰς 8.6%, οἱ ἀσθαιτισμοί, ρευματισμοί, αἱ ισχιαλγίαι 11.4%, αἱ παθολογικαὶ παθήσεις 38.56%, αἱ ἐγχειρήσεις σκωληκοειδιδίτιδος κ.λ.π. 10.75%, αἱ στρμαχικαὶ παθήσεις, ἐντερίτιδες και ἀμοιβάδες 8.4%, ἡ ἀμυγδαλίτις 4.6% και αἱ παθήσεις τῶν νεφρῶν 3.5%. Τὸ πλεόν ἐνδιαφέρον σημεῖον τῆς στατιστικῆς αὐτῆς εἶνε τὸ ἀναφερόμενον εἰς καρδιακὰς παθήσεις: Ἐπὶ τῶν 800 ἐρευνηθεισῶν περιπτώσεων παρετηρήθη μόνον ἕν καρδιακὸν νόσημα.

Ἐκ τῆς καλῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τοῦ νόμου 2652, ὑπὸ τῆς

ὑπηρεσίας τῶν Μητρῶν Ἐργατῶν Θαλάσσης ἀφ' ἑνὸς και τοῦ Γραφείου Ἐυρέσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας ἀφ' ἑτέρου, θὰ ἐξαρτηθῇ, φρονεῖ ἡ ἀρμοδιὰ Διευθύνσεως τοῦ Ὑ.Ε.Ν., ἡ περαιτέρω προσπάθεια ἐναντίον τῆς μαστίγιος τῆς ψευδοσθενείας, ἀλλὰ και ἡ προσπάθεια διὰ τὴν συγκέντρωσιν ὅλων ἐκείνου τοῦ ἀναγκαίου στατιστικοῦ ὕλικου, τὸ ὅποιον τὴν εὐχερῆ μελέτην τῆς καταστάσεως τῶν πληρωμάτων, ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῆς ὑγείας, θὰ ἐπιτρέψῃ. Καὶ ἀποτελεῖ γνῶσιν πολῦτιμον, δι' ὅλους ἐκείνους οἵτινες ἀμέσως ἐνδιαφέρονται διὰ τὸ ἐμφυχὸν ὕλικόν τῆς Ναυτιλίας μας, ἡ κατὰ τρόπον μεθοδικὸν παρακολούθησις τῆς σωματικῆς ἱκανότητος τῶν χιλιάδων ναυτικῶν μας.

Τὴν πλήρη περιθαλψιν

Ἀπὸ τὰ ἐπαρχιακὰ παραρτήματα τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» δὲν παρέχεται και ἡ νοσοκομειακὴ περιθαλψις. Τὸ διατὶ δὲν εἴμεθα εἰς θέσιν νὰ τὸ γνωρίζωμεν. Εἶνε, πάντως, ἀκατανόητον, ὅσον καὶ ἀπαράδεκτον, τὸ μέτρον τῆς διαφόρου μεταχειρίσεως τῶν προστατευομένων τοῦ Κέντρου, τῆς παροχῆς εἰς αὐτοὺς τῆς πλήρους ἱατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως, ἐναντι τῆς περιορισμένης τοιαύτης διὰ τοὺς εἰς τὰς ἐπαρχίας διαμένοντας. Προστίθεται, δηλαδὴ, μῖα ἀκόμη δικαιολογία εἰς τὰς ναυτικὰς οικογενεῖας τῆς Ἐπαρχίας, διὰ νὰ τὴν ἐγκαταλείψουσι, διὰ νὰ ἐγκατασταθοῦν εἰς τὴν Πρωτεύουσαν. Ἐνισχυεῖται ἡ τάσις τῆς ἐδῶ μειωμένης ἀδύνατον τῆς προνοίας εἰς τὰς ἀνωτέρω νήσους, πῶς τὴν ἠνέχθησαν ἀδιαμαρτυρητῶς.

Ἐἰς τὰ μεγάλα, τούλαχιστον, ναυτικὰ κέντρα, τῆς Χίου, τῆς Ἄνδρου και τῆς Σύρου, ὅπου συμπαγεῖς αἱ οικογενεῖαι τῶν ναυτεργατῶν μας εἶνε ἐγκατεστημένα, ἡ περιθαλψις θὰ πρέπει πλήρως νὰ παρέχεται. Διερωτώμεθα πῶς οἱ ἐκπροσωποῦντες τοὺς ἐφοπλιστὰς και τοὺς ναυτικούς εἰς τὴν Διοίκησιν τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» ἐδέχθησαν τὴν μειωμένην παροχὴν τῆς προνοίας εἰς τὰς ἀνωτέρω νήσους, πῶς τὴν ἠνέχθησαν ἀδιαμαρτυρητῶς.

Ὁ περιορισμὸς αὐτὸς ἐπιβάλλεται ἀμέσως νὰ καταργηθῇ. Εἶνε ἄδικος ἀντίκειται εἰς τὸν ἐπιδικωμένον διὰ τῆς συστάσεως τῶν παραρτημάτων τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» σκοπὸν.

Μὰς πληροφοροῦν σχετικῶς ἀπὸ τῆς Σύρου, ὅτι ὑποχρεοῦνται οἱ ἀσθενεῖς τοῦ ἐκείνου παραρτήματος νὰ ἐκτελοῦν δαπάναις των και τὰς ἀναλύσεις ἀκόμη. Περιλαμβάνονται και αὐταὶ — κακῶς καθ' ἡμᾶς — εἰς τὴν μὴ παρεχομένην νοσοκομειακὴν περιθαλψιν. Καὶ ὅμως συχνότατα ὁ θεράπων ἱατρός δὲν εἶνε εἰς θέσιν νὰ προβῇ εἰς τὴν διάγνωσιν, χωρὶς τὰς ἀναλύσεις και τὴν ἀκτινοσκόπησιν. Διὰ μίαν θεραπείαν τὰ ἐξῆθα τῆς διαγνωσεως εἶνε εἰς πλείστασ ὅσας περιπτώσεις τὰ περισσότερα. Ἡ αμοιβὴ τοῦ ἱατροῦ εἶνε ἡ ὀλιγώτερον δαπανηρὰ. Ὁ προστατευόμενος, δηλαδὴ, τοῦ παραρτήματος δὲν ἀπολαμβάνει οὐδὲ τῆς πλήρους ἱατρικῆς πλεον περιθάλψεως.

Ἐλπίζουσι αἱ παρατηρήσεις μας αὐταὶ νὰ τύχουν τῆς ἐπιβεβλημένης κατανοήσεως ἀπὸ τοὺς διοικοῦντας τὸν «Οἶκον τοῦ Ναύτου». Τὸ ζήτημα εἶνε σοβαρὸν και θὰ ἔπρεπε νὰ εἶχεν ἀπασχολήσει ἤδη τὴν σκέψιν των.

Τὰ τουριστικὰ πλοία

Μία νέα κατηγορία ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, τῶν τουριστικῶν, ἤρχισεν ἀπὸ διετίας νὰ δημιουργηθῇ και εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. Τὸ δηζελοκίνητον «Σεμίραμις» τοῦ κ. Τάσου Ποταμιάνου εἶνε τὸ πρῶτον. Τὸ «Ἐρμῆς» τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτῆτου, μετασκευαζόμενον ἤδη, θὰ εἶνε τὸ δεύτερον. Λέγεται, ὅτι και ἡ «Ἐλμῆς» πρόκειται νὰ διασκευασθῇ εἰδικῶς διὰ τὴν ἐκτέλεσιν περιηγητικῶν ταξιδίων εἰς τὴν Μεσόγειον ἕνα ἢ δύο ἀπὸ τὰ νεογορασθέντα σκάφη τῆς.

Τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ «Σεμίραμις» ὑπῆρξαν λίαν ἐνθαρρυντικὰ. Πράγματι τὸ ὑποδειγματικὸν αὐτὸ διὰ τουριστικῶς πλόας σκάφος ἀφῆκε τὰς καλύτερας τῶν ἐντυπώσεων εἰς τοὺς ξένους ἐπισκέπτας τῶν ἑλληνικῶν νήσων και πασαλίων. Κατέστη ἀρκετὰ γνωστὸν εἰς τὰ ταξιδιωτικὰ γραφεῖα τοῦ ἐξωτερικοῦ και ὁ Ὀργανισμὸς τοῦ Τουρισμοῦ, ὅστις ἀνελάβε τὴν ἐκμεταλλευσίν του, προβλέπει ἐφέτος ζωηροτάτην κίνησιν ξένων περιηγητῶν εἰς τὰ δύο καθ' ἐβδομάδα τουριστικὰ δραμολογία τοῦ σκάφους ἀνά τὰς ἑλληνικὰς θαλάσσας.

Τὸ δεύτερον, τὸ «Ἐρμῆς», μεγαλύτερον, ταχύτερον και πολυτελέστερον τοῦ «Σεμίραμις», θὰ εἶνε ἔτοιμον μετὰ μῆνα περίπου. Εἶνε ἤδη προναυλωμένον διὰ περιηγητικὰ ταξίδια εἰς τὴν Μεσόγειον καθ' ὅλην τὴν θερινὴν περίοδον.

Εἶνε τὸση ἡ τουριστικὴ κίνησις ἐκ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας και ἀπὸ τὰς ἄλλας ἐμπνερούσας χώρας τῆς Βορείου Εὐρώπης πρὸς τὴν Μεσόγειον, ὡστε νὰ δικαιολογηθῇ ἡ ὑπαρξις και πεποισμένων ἑλληνικῶν τουριστικῶν σκαφῶν. Ἡ πρὸς αὐτὰ ἐκτίμησις θὰ συγκεντρώσῃ τὴν περισσότεραν κίνησιν.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

(HELLENIC SHIPPING AGENCY)

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ-ΤΟΚΙΟ-ΚΟΜΠΕ-ΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΑΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Α. Ε. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) Γενικός Διευθυντής ἐν
συνεταιρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ. CORNES & Co. Ltd. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1861)

Πράκτορας ἐν Ἰαπωνίᾳ τῶν κυριωτέρων Βρετανικῶν και Ἀμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιρειῶν, σοβαρῶν ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν Οἴκων, τῶν ἐταιρειῶν BEN LINE, RADIO MARKONI, RADAR, και ἠχοβολιστικῶν μηχανημάτων, γυροσκοπικῶν πυξίδων και αὐτομάτων πηδαλίων S. G. BROWN, Εἰδικὸι συμφέροντες ὅροι διὰ τὰς ἀσφαλίσεις ὅλων τῶν κινδύνων ναυπηγήσεων μὲ μεγάλας ξένας ἀσφαλιστικὰς ἐταιρείας.

Προσφέρονται αἱ οικονομικώτεροι και ἀποδοτικώτεροι πρακτορειακαὶ προσωπικαὶ ὑπηρεσίαι πρὸς τοὺς ἑλλήνας ἐφοπλιστὰς. Πλήρης παροχὴ πάσης φύσεως πληροφοριῶν και ὑπηρεσιῶν διὰ ναυπηγήσεις, μετατροπὰς πλοίων, παραδόσεις, ναυλώσεις, ἐπισκευὰς και ἐπιθεωρήσεις, προμηθειαν βοηθητικῶν μηχανημάτων ἠλεκτροπαραγωγῆς συστήματος, ἠλεκτρονικῶν τοιοῦτων και ἐργαλείων ναυσιπλοίας, κατασκευῆς τῶν πλεόν γνωστῶν παγκοσμίως, εἰδικευμένων Οἴκων.

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: YOKOHAMA P.O.B. 411

Τηλεγρ. GRECIAN-YOKOHAMA

Ήρσιμένοι, βεβαίως, προϋποθέσεις διά την επίτυχίαν αὐτῆς τῆς ἐξόχως παραγωγικῆς προσπάθειας θὰ πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῶν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν τουριστικῶν σκαφῶν. Καί ἡ πρώτη εἶνε ἡ γλωσσολογία τῶν θαλαμηπλῶν, ἐν συνδυασμῶ, βεβαίως, πρὸς τὴν ἀμεμπτὸν τῶν καθηκόντων τῶν ἐκτέλεσιν. Ἡ τροφή, ἐπίσης, ἀπληλαγμένη τῶν ἰδικῶν μας γαστρονομικῶν συνηθειῶν, δέον νὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον ἐπισταθμῆς προσοχῆς. Διὰ τὰ λοιπὰ ζητήματα, τῆς καθαριότητος, τῶν ἀνέσεων ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἀκριβοῦς ἐκτελέσεως τῶν προκαθωρισμένων δρομολογίων, ἔχομεν πλήρη ἐμπιστοσύνη εἰς τὴν καλὴν θέλησιν τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Εἶνε, ἄλλως τε, τὸσον εἰδικευμένοι εἰς τὰ τοῦ ἐπιβατηγῶ πλοίου, ὥστε νὰ μὴ διαφεύγῃ αὐτοῦ ἡ βαρύνουσα σημασία τῶν ἀνωτέρω προϋποθέσεων διὰ τουριστικὰ μάλιστα πλοία.

Θαλάσσιος εἶνε κατ' ἐξοχὴν ὁ τουρισμὸς εἰς τὸν Τόπον μας, ἀφοῦ ἡ θάλασσα τὸσον τὸν περιβρέχει. Τὸ πλοῖον εἶνε τὸ καλύτερον μέσον διὰ νὰ γνωρίσῃ οἱ ξένοι τὴν Ἑλλάδα. Μία ὑπηρεσία καλῶς ὀργανωμένην ταξιδιῶν τουριστικῶν θὰ συγκεντρώσῃ ἀναμφισβητῶς κίνησιν ἀξιόλογον καὶ προσόδους διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας σημαντικὰς. Ὅχι ὀλιγώτερον παραγωγικὴ εἶνε ἡ προσπάθεια τῆς προναυλώσεως ἀπὸ ξένα ταξιδιωτικὰ γραφεῖα τῶν ἐλληνικῶν τουριστικῶν πλοίων διὰ περιηγήσεις ἀνά τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Ἑλλάδα. Ἡ ὑπάρξις σκαφῶν τιμῶν ἰδικῶν θὰ ἐξυπηρετήσῃ ὄχι μόνον τὰς ἰδικὰς μας τουριστικὰς ἐπιδιώξεις, ἀλλὰ καὶ τὴν προσπάθειαν τῆς ἀναπτύξεως, τῆς καλύτερας ἐκμεταλλώσεως τοῦ ἐπιβατηγῶ μας πλοίου. Τὰ ἔσοδά του, ἐδῶ εἰς τὸν Τόπον μας ὅλα δαπανῶνται. Ἡ ἐπαύρσις τῶν σημαίνει καὶ προαγωγὴν τῆς ναυτικῆς μας οἰκονομίας.

Μία ἀσχημία

Κάποιος ἀρμόδιος, τουριστικὴν, ὅμως, ἔχων τὴν κατανόησιν, θὰ πρέπει νὰ παρεκλούθησιν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν ἀποσκευῶν τῶν ἐπιβατῶν ἀπὸ τὰ δύο ὑπερωκεάνια τῆς γραμμῆς Νέας Ὑόρκης. Θὰ ἀντιληφθῇ τὰς καθυστερήσεις, τοὺς ἐκνευρισμοὺς τῶν ἐπιβατῶν καὶ τὴν προκαλουμένην σύγχυσιν ἀπὸ τὴν ἔλλειψιν ἐπαρκῶν λιμενεργατῶν καὶ καταλλήλων μεταφορικῶν μέσων. Ὅριον παρέρχονται ἀπὸ τῆς ἀποδιβάσεως τοῦ ἐπιβάτου μέχρι τῆς μεταφοράς τῶν ἀποσκευῶν του εἰς τὴν αἴθουσαν τοῦ Τελωνείου.

Ἐκδηλος εἶνε ἡ δυσφορία τῶν ἐπιβατῶν. Ἡ ἐκνευριστικὴ ἀναμονή, τὸ στενὸν τοῦ χώρου, ὅπου ἐκφορτῶνται αἱ ἀποσκευαί, αἱ διαμαρτυρίαι, ἀλλὰ καὶ αἱ παρεμβάσεις τῶν διαφόρων κρατικῶν ὀργανῶν — ἀρμοδίων καὶ ἀναρμοδίων — ὑπὲρ τῶν φίλων καὶ προνομιοῦχων δημιουργῶν μίαν κατάστασιν ἥκιστα ἐξυπηρετικὴν τῆς τουριστικῆς μας προσπάθειας, ἀλλὰ καὶ τῆς καλῆς τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ λιμένος ἐμφανίσεως — τῆς πρώτης ἐντυπώσεως διὰ τοὺς ἐπισκεπτομένους τὴν χώραν μας.

Νὰ συγκρίνωμεν τὰ κρατοῦντα εἰς τοὺς ξένους μεγάλους λιμένας δὲν χρειάζεται. Ὅυτε καὶ ἡμποροῦμεν νὰ φθάσωμεν εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς ἐξυπηρετήσεως, ὅπερ προσφέρουν εἰς τὸν ἐπιβάτην οἱ λιμένες τῆς Νέας Ὑόρκης, τοῦ Σαουθάμπτον, τῆς Χάδουρ καὶ τῆς Γενόβας. Ἐκεῖ τὰ σκάφη πλευρίζουν καὶ αἱ ἀποσκευαὶ ἐκφορτῶνται ταχέως διὰ μηχανικῶν μέσων. Παρολαμβάνονται ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτας εὐχερέστερα εἰς τὴν προκυμαίαν, ὅπου εἶνε κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειρὰν ταξινομημέναι.

Ἐδῶ θὰ ἦτο δυνατόν νὰ προστεθῶν κατὰ τὴν ἀφίξιν τῶν πολλῶν ἐπιβατῶν τῶν ὑπερωκεανίων μὲ τὰς πολλὰς ἀποσκευὰς περισσότεροι ἐργάται καὶ περισσότερα μεταφορικὰ μέσα, ὑπὸ συντονισμένην, ὅμως, ἐποπτεῖαν, ἐνὸς προϊσταμένου, ἐπίγνωσιν ἔχοντος τῆς ἀποστολῆς του, χωρὶς τὰς παρεμβάσεις τρίτων ἀναρμοδίων, τὰς δημιουργούσας δυσμενεῖς ἐντυπώσεις.

Ἀεῖζει τὸ ζήτημα αὐτὸ νὰ ἀπασχολήσῃ τὸν Ὅργανισμὸν Τουρισμοῦ, τὸν Ο.Λ.Π. καὶ τὸν Λιμενεργεῖον. Ἡ κρατοῦσα ἀρρυθμία εἰς τὴν παράδοσιν τῶν ἀποσκευῶν ἀποτελεῖ μίαν ἀσχημίαν διὰ τὸν λιμένα, παραβλάπτουσαν τὸν Τόπον μας εἰς τὰ τουριστικὰ, κατὰ πρότον λόγον, συμφέροντα.

Οἱ πολλοὶ ἀρμόδιοι

Ὅλος αὐτὸς ὁ ἔσμος τῶν πάσης προελεύσεως καὶ ἀρμοδιότητος κρατικῶν ὀργανῶν, τῶν ἐπιχειροῦντων πραγματικὴν ἐπίδρῶσιν ἐπὶ τῶν καταπλεόντων ὑπερωκεανίων, δὲν φαίνεται νὰ ἐξυπηρετῇ καμμίαν ὑπηρεσιακὴν ἀνάγκην.

Πλὴν τῶν ἥκιστα εὐμένων ἐντυπώσεων ποὺ προκαλεῖ ἡ ἀθρόα ἐμφάνισις τῶσων καὶ τῶσων ἀστυνομικῶν (ἐν περιθῶλῃ καὶ μυστικῶν) λιμενικῶν, τελωνειακῶν, τραπεζικῶν, ὑπολλήλων τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας, τοῦ τουρισμοῦ, τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ ἀχθόφων, οἱ πολλοὶ παρεμβαίνοντες δυσχεραίνουν, δὲν διευκολύνουν τοὺς ξένους ἐπισκέπτας μας.

Διερωτῶνται, πράγματι, οὗτοι: Διατί εἰς τοὺς ἄλλους ξένους λιμένας νὰ μὴ παρατηρῆται τὸ αὐτὸ περίεργον φαινόμενον τῶν τῶσων πολλῶν προσώπων μὲ τὰς πολυπλοκοὺς ἀρμοδιότητας καὶ ἀμφιέσεις;

Ἀπάντησις εἰς τὴν ὀρθὴν αὐτὴν ἀπορίαν δὲν ὑπάρχει. Θὰ πρέπει κανεὶς νὰ γνωρίσῃ ἐκ τοῦ σύγγεγγυς τὴν κρατοῦσαν διοικητικὴν ἀναρχίαν, λόγῳ τῶν πολλῶν ἀρμοδιοτήτων, εἰς τὸ ἰδικὸν μας Κράτος καὶ τὴν πληθῶραν τῶν πασσασιτικῶν διεκδικούντων ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ ἀτόμων, διὰ νὰ ἐξηγήσῃ τὴν ἐμφάνισιν τῶν κρατικῶν ὀργανῶν διὰ τὴν διεκπεραίωσιν τῶν διατυπώσεων εἰς διακοσίους ὅλους ἐπιβάτας.

ΠΕΝΘΗ

Γεώργιος Σακαλῆς

Ὁ ἀποδημησας εἰς Κύριον, πλήρης ἡμερῶν—84 ἐτῶν—Γεώργιος Σακαλῆς ὑπῆρξεν μίαν καθολικὴν προσωπικότητα διὰ τὴν Ἑλλάδα. Εἰδικώτερον διὰ τὴν Ναυτιλίαν· ἐπὶ μίαν ὀλόκληρον τεσσαρακοναετιῶν διεδραμάτισεν τὸν ρόλον τοῦ συναντιλήπτορος τῆς ὑποθέσεώς της. Ὑπῆρξεν ὁ βεβῶς καὶ πνευματώδης τῶν ζητημάτων τῆς συνηγορίας ἐντὸς καὶ ἐκτὸς τῆς Βουλῆς. Κατεῖχε τὸ βῆμα Ναυτιλίας ἀπὸ πάσης πλευρᾶς. Ἡ γνώμη του ἦτο ἐγκυρος, σοφὴ ἐν τῇ κυριολεξίᾳ.

Οἱ παλαιότεροι τῶν ἐφοπλιστῶν θὰ ἐνθυμοῦνται τὰς πολλαπλὰς, τὰς τῶσον προθύμους, πρὸς τὸ πλοῖον ὑπηρεσίας του, τὴν ἐπίμονον ὄσον καὶ ἀποτελεσματικὴν του δράσιν διὰ τὴν καλύτεραν τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων κατανόησιν καὶ ἐπίλυσιν. Ὅλην τὴν λαμπρὴν ἀκτινοβολοῦσαν πνευματικὴν του ἰκμὰδα ἀφιέρωσεν ἐπὶ δεκαετηρίδας εἰς τὴν προσπάθειαν τῶν καλῶς ἐννοουμένων συμφερόντων τῆς ἐθνικῆς Ναυτιλίας.

Ὅ,τι τὸ ὄρθον εἰς τὸ παρελθὸν ἐθεσμοθετήθη ὑπὲρ τῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου, διὰ τὴν διοίκησιν του, διὰ τὸν ναυτεργάτην, διὰ τὴν προαγωγὴν τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου, φέρει τὴν σφραγίδα τῆς προσωπικότητος τοῦ Γεωργίου Σακαλῆ. Ὑπῆρξεν ὁ σοφὸς μελετητὴς — κανεῖς, ἴσως, ἄλλος μέχρι σήμερον — τοῦ κάθε ζητήματος, σχετῆς ἔχοντος μὲ τὰ θαλάσσια ἔργα καὶ βαρύνουσα ἡ γνώμη του μετὰ πάσης προσοχῆς ἠκούετο εἰς τὴν Βουλὴν, εἰς τὰ Ὑπουργικὰ Συμβούλια, εἰς τὰς διαφόρους ἐπιτροπὰς, ἀπὸ τὴν εὐρύτερον Κοινὴν Γνώμην, τὴν ὁποῖαν δὲν ἔλειψε νὰ ἐνημερῶν μὲ τὸ γλαφυρὸν, ἀλλὰ καὶ συχνότατα σκαπτικὸν διὰ τοὺς ἀδελφεοὺς ὄφους του.

Εἰς τὸν Γεώργιον Σακαλῆν πολλὰ ὀφείλονται νομοθετήματα, ἱστορικὰ διὰ τὴν ἐξέλιξιν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Ἡ ἀναδιοργάνωσις τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, ὁ νόμος περὶ ἐργατικῶν ἀτυχημάτων εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ὁ περὶ ναυτικῆς ὑποθήκης, ἡ σύστασις τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ ἄλλα νομοθετικὰ μέτρα ὑπῆρξαν ἔργον τῆς πρωτοβουλίας, τῆς φωτεινῆς σκέψεως, τοῦ ἀειμνήστου Σακαλῆ.

Στενὸς φίλος τοῦ Ἐλευθερίου Βενιζέλου, ἠσκησεν ὅλην τὴν ἐπιτροπὴν παρ' αὐτῷ, ἵνα ἡ Ναυτιλία τύχῃ καθε συμπαροστάσεως κατὰ τὴν δύσκολον περίοδον τοῦ πρώτου εὐρωπαϊκοῦ πολέμου.

Ὁ Γεώργιος Σακαλῆς ἐπλήρωσε μὲ τὸ ὄνομά του μίαν μακράν, ὄσον καὶ κολὴν διὰ τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικὸν περίοδον. Ἡ δράσις του ὑπῆρξεν ἱστορικὴ καὶ ὡς ταύτηθ ἦτο παραμένει ἀληθινή.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τῶν ὁποίων ὁ μεταστάς ἐπίλεκτος ἦτο συνεργάτης, ἀπευθύνουν τὰ θερμότερα συλλυπητήριά των πρὸς τοὺς υἱοὺς τοῦ κ. κ. Λάζαρον, Ἰωάννην καὶ Ἡρακλῆν Σακαλῆν καὶ πρὸς ὄλους τοὺς οἰκείους του.

Ἡ οἰκτρὰ ὑπόθεσις

Μεγολύτερον, σκανδαλωδέστερον «φιάσκο» ἀπὸ τὴν ὑπόθεσιν τῆς Δεξαμενῆς Σύρου δὲν ἐγνώρισεν, ἴσως, ὁ Τόπος μας κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Ἡ ἐγκληματικὴ περιφρόνησις πρὸς τὰ συμφέροντα τοῦ Δημοσίου καὶ ὁ ἐμπαιγμὸς τῶν ἀτυχῶν Συριανῶν προκαλοῦν τὴν ἀγανάκτησιν κάθε τιμίου ἀνθρώπου.

Πρὸ τριῶν καὶ πλέον ἐτῶν ἡ κυβέρνησις ἀπεφάσισε νὰ ἰκανοποιήσῃ τὸ δίκαιον αἰτήμα τῆς δεινοπαθοῦσας Σύρου, τοῦ δευτέρου ναυτικοῦ κέντρου τῆς Χώρας. Εἰς ἐκτέλεσιν τῆς ἀποφάσεως αὐτῆς, ὑπὸ παντοίας ἀντιδράσεις, ἡ Δεξαμενὴ ἐπεσκευασθῆ μετὰ τὴν δεκάδων χιλιάδων λίρῶν καὶ ἐπὶ τέλους μετεφέθη εἰς τὴν Σύρον, ἐνῶ ἐν τῷ μεταξύ ἄλλα ἑκατομῦρια δραχμῶν ἐδαπανῶντο ἐκεῖ διὰ τὸ μόνιμον ἀγκυροβολιὸν τῆς, τὸ κριθὲν ἐκ τῶν ὑστέρων ὡς ἀκατάλληλον.

Καὶ ἐνῶ ἡ Δεξαμενὴ ἀπὸ ἐννέα περὶπου μηνῶν λειτουργεῖ εἰς τὸ προσωρινὸν τῆς ἀγκυροβολίου, ἐνῶ τὸ Δημόσιον καταβάλλει δεκάδας χιλιάδων δραχμῶν μηνιαίως εἰς μισθοὺς διὰ τὸ πολυπληθές, τὸ μηδὲν ἀποδίδου, πλήρωμα τῆς Δεξαμενῆς, ἕνα ἰσχυρὸν ρυμουλκὸν δὲν διετέθη πρὸς ἐξυπρέτησιν τῶν δεξαμενιζομένων πλοίων καὶ εἰς πλοηγὸς δὲν προσφέρεται νὰ τὰ ὀδηγήσῃ ἀσφαλῶς μέχρι τῆς εἰσόδου τῆς.

Καὶ οὕτω ἡ Δεξαμενὴ παραμένει ἀργούσα, ἀφοῦ εἶνε ἀπρόσφορος διὰ ἐξυπρέτησιν τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας. Παρακλήσεις, διαμαρτυρίαι καὶ διαδηλώματα πολλὰ εἰς μάτην ἔγιναν πρὸς ὄλους τοὺς ἀρμόδιους. Αἱ στήλαι αὐταὶ ἠσχολήθησαν ἐπανεληθμένως μὲ τὴν θλίβεραν αὐτὴν ὑπόθεσιν, δὲν ἔλειψαν δ' ἐκ παραλλήλου καὶ αἱ κατηγορηματικαὶ διαβεβαιώσεις περὶ προμθεσίας ρυμουλκοῦ ἀπὸ τὸν Ναυτασθμῶν (ἐπιστολὴ τοῦ κ. Ἀρχηγοῦ τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου τοῦ Ναυτικοῦ, δημοσιευθεῖσα πρὸ μηνῶν εἰς τὰς στήλας μας), περὶ δημιουργίας Ἐλευθερῆς Ζώνης εἰς τὸν λιμένα Σύρου, περὶ ἐξοπλισμοῦ τῆς Δεξαμενῆς μὲ τὰ κατάλληλα ἐργαλεῖα κλπ. κλπ. Ὅλαι, ὅμως, αὐταὶ αἱ διαβεβαιώσεις ἀπεδείχθησαν, ἀτυχῶς, ψευδεῖς, σκοποῦσαι ἁπλῶς νὰ καταιγίσουν τὰ δίκαια παρόπνια τῶν Συριανῶν καὶ τὴν ἀγανάκτησιν τῶν ὄσων παρηκολούθουν τὴν αἰσχρὰν περιφρόνησιν ζωτικῶν τοῦ Τόπου μας συμφερόντων.

Πρὸ τίνος ἀκομῆς τὸ ὑπερωκεάνιον «Τασμανία» ἐπλευσεν εἰς τὸ Παλῆρον πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ ἐκτέλεσιν πλείστον ὄσων ἐπισκευῶν, διότι ἡ δεξαμενὴ δὲν διέθετε ρυμουλκὸν καὶ γερανὸν κατάλληλον διὰ τὴν

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

GRAIN FITTING & TRIMMING

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS

ENQUIRIES SOLICITED

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

ROTHSCHILD INTERNATIONAL
2247 E. Marginal Way
SEATTLE-WASHINGTON

Cable Address:
SENOJ-PORTLAND, OREGON
ROTHSCHILD-SEATTLE-WASH.

W. J. JONES & SON, INC.
817 Board of Trade Bldg.
PORTLAND, OREGON

άλλαγή της μεγάλης Έλικας του σκάφους. Πρό μηνών επίσης το λιμπερτ «Ίγκορ» δεν εξετέλεσε τας επίσκευάς του εις την Σύρον, διότι τὰ ἐκ Πειραιῶς ρυμουλκὰ ἤξιον δὲ πληρωθῶν δύο φορές τὸν πλοῦν πρὸς τὴν Σύρον καὶ τὸν ἐκείθεν ἐπαναπλοῦν. Ἐλάχιστα πάντως σκάφη ἐδεξαμενίσθησαν, ὅσα ἐξ ἀπολύτου ἀνάγκης ἐχρειάζοντο τὸν ἀμεσον δεξαμενισμόν.

Οἱ Συριανοί, πιστεύομεν, θὰ ἔχουν ἤδη ἐνημερώσει τοὺς ἀναδειχθέντας διὰ τῆς ψήφου τῶν νέου βουλευτῶν Κυκλάδων ἐπὶ τῆς οἰκτρᾶς αὐτῆς ὑποθέσεως τῶν. Δὲν γνωρίζομεν ποῖα θὰ εἶνε αἱ ἐνέργειαι τῶν κ. κ. βουλευτῶν. Θὰ ἔπρεπε πάντως νὰ ζητήσουν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τὴν διεξαγωγὴν ἀνακρίσεων καὶ τὴν παραδειγματικὴν τιμωρίαν τῶν ὑπευθύνων διὰ τὴν οἴαν ἐπέδειξαν περιφρόνησιν πρὸς τὰ συμφέροντα τοῦ Δημοσίου, διὰ τὰς ὅσας ζημίας προεκάλεσαν εἰς τὴν ἔθνικὴν μας Οἰκονομίαν ἀπὸ τὴν αἰσχρὰν διαχείρισιν τοῦ ὅλου ζητήματος τῆς Δεξαμενῆς.

Νὰ μελετηθῆ σοβαρώτερον

Ἀνεξαρτήτως, ὁμως, τῶν ἐπιβεβλημένων κυρώσεων εἰς τοὺς ὑπευθύνους τῆς οἰκτρᾶς διαχειρίσεως τῆς ὑποθέσεως τῆς Δεξαμενῆς, πρέπει τὸ σοβαρὸν αὐτὸ διὰ τὴν ἐπίδοσιν τῆς Σύρου, διὰ τὴν καθόλου Οἰκονομίαν μας, ζήτημα νὰ συζητηθῆ ἀπὸ τὴν νέαν Κυβέρνησιν, με σαφῆ τῆς πραγματικότητος κατανόησιν.

Τὸ Κράτος ἀπεδείχθη καὶ πάλιν κακός, κάκιστος διαχειριστής. Ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία θὰ ἤδυνάτο ὅλα τὰ σχετικὰ μὲ τὴν ἀποδοτικὴν λειτουργίαν τῆς Δεξαμενῆς προβλήματα νὰ τὰ εἶχεν ἤδη ἐπιλύσει, ἂν ἀρχικῶς αὐτὴ ἀνελάμβανε τὸ ἔργον. Ἐσταταλήθησαν ἑκατομύρια ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ, χωρὶς τὴν ἐλαχίστην ἐξυπρέτησιν τοῦ σκοποῦ, δι' ὃν ἡ Δεξαμενὴ μετεφέρθη εἰς τὴν Σύρον.

Ὁ ἰδιώτης, λοιπόν, ἐπιχειρηματίας θὰ πρέπει νὰ κληθῆ νὰ ἀναλάβῃ τὴν εὐθύνην τῆς καλῆς λειτουργίας τῆς δεξαμενῆς. Ἄς τὴν ἐνοικίωσιν τὸ Κράτος εἰς μίαν ἐπιχείρησιν, παρέχουσαν σαφῆ τὰ ἐχέγγραφα διὰ τὴν ὁμαλὴν λειτουργίαν τῆς Δεξαμενῆς καὶ τὴν συντήρησιν τῆς. Τὸ ἐνοικίον θὰ εἶνε, βεβαίως, μικρὸν, συμβολικὸν μᾶλλον. Τὸ Κράτος θὰ πρέπει, κυρίως, νὰ ἐνδιαφερέται διὰ τὴν παραγωγικὴν τῆς Δεξαμενῆς ἀπόδοσιν, διὰ τὴν ἐξυπρέτησιν τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Συριανῆς σιδηροδρομικῆς. Τὸ κέρδος ἀπὸ τὴν Δεξαμενὴν εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ ἐντοπίζεται, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν πάντως, ὅτι ἡ συντήρησις τῆς θὰ εἶνε πλήρης καὶ τὰ δικαιώματα τοῦ δεξαμενισμοῦ χαμηλά, χαμηλότερα τῶν ἄλλων μεσογειακῶν λιμένων.

Ἄν, λ. χ., ἀνετίθετο ἡ ἐκμετάλλευσίς τῆς Δεξαμενῆς εἰς αὐτὰ ταῦτα τὰ μηχανουργεῖα Σύρου τοῦ κ. Ν. Ρεθύμνη, τὰ ἤδη προσλαμβάνοντα μορφήν ἐπιχειρήσεως εὐρυτάτης ἀκτίνας δράσεως, μὲ τὴν πρόσκτησιν καὶ τῶν Νεωρείων, ἡ λύσις αὐτῆ θὰ ἦτο ἡ καλύτερα, ἡ μόνη, ἴσως, ποῦ θὰ ἀπέδιδε ἔργον θετικὸν καὶ ἡ μόνη, ποῦ θὰ παρέχεν ὅλας τὰς ἐγγυήσεις τῆς ἀπροσκόπτου ἐκμεταλλευσῆς τῆς Δεξαμενῆς. Τὸ γεγονός, τοῦ ἀμέσου ἐνδιαφέροντος τοῦ κ. Ν. Ρεθύμνη — ἐνδιαφέροντος ὀχι κερδοσκοπικοῦ — εἶνε ἀρκετὸν νὰ ἄσῃ καὶ ἐπιφύλαξιν διὰ τὴν προτεινομένην λύσιν. Τῆς Λιμενικῆς ἐπίσης Ἐπιτροπείας Σύρου θὰ ἔπρεπε νὰ προκληθῆ τὸ ἐνδιαφέρον, διὰ τῆς συμμετοχῆς τῆς εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς Δεξαμενῆς, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰ Μηχανουργεῖα Σύρου.

Θὰ πρέπει, πάντως, ὑπὸ οἰανδήποτε λύσιν, νὰ ἀπαλλαγῆ τὸ Κράτος τῶν εὐθυνῶν τῆς διαχειρίσεως τῆς Δεξαμενῆς. Ὑπὸ τὸ καθεστῶς τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας καὶ πρῶτα εἰς τὴν ἐκείνην θὰ ἔχουν βέσιν. Τὰ ἀναγκαῖα, ἐπίσης, ρυμουλκὰ καὶ ὁ γερανὸς θὰ ἐξευρεθῶν ἐν ἐχέρεστον τὸ τιμολόγιον τῶν δεξαμενισμῶν θὰ εἶνε εὐυνότερον καὶ ὁ σταθμὸς προμηθείας καυσίμων ἀσφαλῶς θὰ συσταθῆ.

Ἐλπίζομεν ὑπὸ τὰς διαμαρτυρίας ἀπογνώσεως τῶν Συριανῶν τὸ ζήτημα τῆς Δεξαμενῆς νὰ μελετηθῆ ἀπὸ τοὺς ἀρμοδίους σοβαρώτε-

ρον, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν σύστασιν τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης. Ἡ διαιωνίσις τῆς σημερινῆς καταστάσεως θὰ ἀπετέλει τὴν ἀπτοτέραν ἀπόδειξιν τοῦ κρατικοῦ ξεχαρβαλώματος.

Δίκαια παράπονα

Συριανοὶ ναῦται καὶ θερμοσταὶ πτυχιούχοι μὲ μακρὰν ὑπηρεσίαν εἰς τὰ ὠκεανοπόρα φορτηγὰ, προσφέρονται πρὸς ναυτολόγησιν εἰς ἰκανὸν ἀριθμὸν. Καὶ ὁμως δὲν προσλαμβάνονται ἀπὸ τοὺς εἰς τὴν Σύρον ἐκπρωσώπους τῶν πλοιοκτητῶν. Προτιμῶνται ἀντ' αὐτῶν οἱ λευκοφυλλαδίται.

Τὸ Γραφεῖον Εὐρέσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας πρέπει ἀμέσως νὰ ἐνδιαφερθῆ διὰ τὴν δίκαιαν ὑπόθεσιν τῶν Συριανῶν ναυτικῶν. Αὐτῆ, ἄλλως τε, εἶνε καὶ ἡ ἀποστολὴ του. Ἐφόσον ὑπάρχουν ἀνεργοὶ ἐξ ἐπαγγέλματος ναυτικοί, θὰ πρέπει αὐτοὶ κυρίως νὰ ἐξεύρουν ἐργασίαν. Οἱ τὴν θάλασσαν τὸ πρῶτον ἀντικρύζοντες δὲν ἐπιτρέπεται νὰ καλύπτουν τὰ κενὰ τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως ἐνὸς πληρώματος. Ἡ οἰκονομία ἐπίσης τῶν ὀλίγων λιρῶν, ὑπὸ τὰς σημερινὰς μάλιστα καλὰς περιστάσεις, εἶνε ἀσπράδεκτος.

Διεπιστώσαμεν τὰ παράπονα τῶν Συριανῶν ναυτικῶν. Ἐζητάσαμεν τὰ φυλλάδιά των, τὴν μακρὰν προϋπηρεσίαν των ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένης σημαίας καὶ ὑποστηρίζομεν τὸ δίκαιον περὶ ἐξευρέσεως ἐργασίας αἰτημὰ των. Εἶνε καλοὶ καὶ νομιμόφρονες ναυτεργάται, δικαιοῦμενοι καθὲ προστάσις. Ἄν οἱ ἐφοπλιστὰὶ δὲν ἔχουν τὸν καιρὸν νὰ σκεφθῶν παρόμοια κατ' αὐτοὺς μικροζητήματα, ἔχει ὑποχρέωσιν ἡ ἀρμοδιὰ ὑπηρεσία νὰ ἐπιληφθῆ τῶν διατυπωμένων παραπόνων.

Μὰς ἐνδιαφέρει ἐπίσης νὰ διακοινοθῆ πῶς δικαιολογεῖται τὸ τόσον ὑπὲρ τῶν λευκοφυλλαδιτῶν ἐνδιαφέρον μερικῶν τῶν ἐδῶ ἐκπροσωποῦντων τοὺς ἐφοπλιστὰς. Αὐτοί, πράγματι, ἀποκροῦν τὴν πρόσληψιν τῶν πεπειραμένων ναυτικῶν ἢ τὰ καταγγελλόμενα περὶ μεσαζόντων καὶ περὶ χουσῶν λιρῶν ἔχουν πράγματι τὴν θέσιν των;

Νὰ ἐπισπεύσουν τὴν ἀναθεώρησιν

Ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς προεκλογικῆς ἀνάγκης παρεωρήθη μία αὔξησης κατὰ δέκα τοὶς ἑκατὸν ἐπὶ ὅλων τῶν συντάξεων τοῦ Ν.Α.Τ. Ἡ ὑπηρεσία τοῦ Ταμείου δὲν ἦτο σύμφωνος διὰ τὴν ἀμεσον γενικὴν αὐτὴν αὔξησην, διότι ἡ προερχομένη ἐτήσια ἐπιδάρυσις ὑπελογίσθη εἰς ὀκτὼ περίπου ἑκατομύρια δραχμῶν, χωρὶς καὶ νὰ ἀντικρύζεται ἀπὸ ἀνάλογον τινα νέαν πρόσδοτον τοῦ Ταμείου.

Ἡ αὔξησης, ὅπως ἄρα, ἐνεκρίθη ἀπὸ τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ταμείου, διότι ἀνεγνωρίσθη ἡ ἀνάγκη τῆς ἀμέσου ἐνίσχυσεως τῶν συνταξιούχων, ἀφοῦ ἡ ἀναθεώρησις θὰ καθυστερήσῃ ἐπὶ μῆνας ἀκόμη ἀρκετούς.

Τὴν ταχύτεραν ἀκριδῶς διενέογειαν τῆς προβλεπομένης ἀπὸ τὸν Νόμον ἀναθεωρήσεως τῶν συντάξεων ἔχομεν νὰ συστήσωμεν. Πρέπει νὰ δοθῆ ἕνα τέρμα εἰς αὐτὴν τὴν πέραν τοῦ ἐπιτηρητοῦ, ἴσως, παραταθείαν ἐκκρεμότητα. Πρέπει οἱ ναυτικοὶ συνταξιούχοι, οἱ στερούμενοι ἤδη τῶν στοιχειωδεστέρων μέσων συντηρήσεως, νὰ πληροφορηθῶν ἂν ἡ αὔριον θὰ εἶνε δι' αὐτοὺς καλύτερα, ἂν θὰ τοὺς ἀποδοθῶν τὰ ὀφειλόμενα. Διότι περὶ ὀφειλῆς πρόκειται. Κατέβησαν τὰς μεγάλας εἰσφορὰς των διὰ νὰ λάβουν τὴν οἴαν λαμβάνουσαν πενιχρὰν σύνταξιν.

Ὁ ρυθμὸς τῆς ἀναθεωρήσεως εἶνε βραδύς. Ἡ ἐπιτάχυνσις του ἐπιβάλλεται θὰ ἐξυπρέτησιν τὴν ἡσὶν ἐνὸς κοινωνικοῦ προβλήματος.

Ὁ κ. Ἰδιαίτερος

Ἄφ' ἧς τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἀνέλαβεν ὁ κ. Βογιατζῆς, ὑπηρετεῖ εἰς τὸ ἰδιαίτερον τοῦ γραφεῖον ὁ κ. Δημ. Μπαλάφας, ἀποσπασθεὶς ἐκ τοῦ Ὑπουργεῖου Δημοσίων Ἔργων.

Ἡ πολιτεία τοῦ ἐν λόγῳ ὑπαλλήλου συχνὰ προεκάλεσε τὴν δυσφο-

Canadian Liberty Ship PARTS

Available from N. Y. STOCK

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKERS:

Winch Parts
Winches
Winches (cargo, steam)
Winches (mooring & warping)
Windlasses, Anchor
steam, hydraulic & electric
Engine Parts, Steam
Pump Parts
Generator Sets
(steam engine driven)

Evaporators (Salt water)
Coils (heat exchange)
Coils (water heater)
Liners (bronze)
Heat Exchange
Rope, Manila
Wire
Anchors
Chain (anchor)

MANILA and WIRE ROPE

DELIVERED FROM STOCK
AT ALL U.S. PORT

Whitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

27 WILLIAM ST.

NEW YORK 5, N. Y.

ρίαν του στρατιωτικού και πολιτικού προσωπικού του Υπουργείου. Η απόλυτος, όμως, υπουργική εύνοια τον εκάλυπτε. Του επέτρεψε να άγνοη τους πάντας και τὰ πάντα.

Κατ' ἐπανάληψιν ἐδημιουργήθησαν ἐπεισόδια με ἀξίωματικούς και υπαξιωματικούς, ἀρνηθώντας να υποκύψουν εις ρουσφετολογικάς ἀξιώσεις του ἐν λόγω κ. Ίδαιτέρου, τὸς ὁποίας, ὁμως, ἀξιώσεις υιοθετεῖ, κατὰ τὸ πλείστον, ὁ κ. Υπουργός.

Παρά ταῦτα, διὰ τὸν ἀνωτέρω ὑπάλληλον, ξένου ὑπουργείου, συντάχθη πρὸ ἡμερῶν παρὰ τὸν ναυάρχου - γενικού διευθυντοῦ τοῦ Υ. Ε. Ν., καθ' ὑπουργικὴν, προφανῶς, ἐπιταγήν, φύλλον ποιότητος λίαν ἐγκωμιαστικόν, ὅπερ και διεβιδιάσθη εἰς τὸ Υπουργεῖον Δημοσίων Ἔργων.

Ἐς σημειώθη, ὅτι οὐδεμίαν ἀ μοδιότητα εἶχεν ὁ κ. Γενικός Διευθυντής να προβῆ εἰς παρομοίαν ἐνέργειαν, χάριν τοῦ κ. Υπουργικοῦ Ἱδιαιτέρου, τοῦ μὴ ἀσκήσαντος ἀλλὰ καθήκοντα, κατὰ τὴν εἰς τὸ Υπουργεῖον ἀπόστασιν του. Ὑπήγετο, συνεπῶς, εἰς τὴν δικαιοδοσίαν και τὴν κρίσιν τοῦ Υπουργοῦ καὶ μόνο.

Ἐστεισε, δηλαδῆ, ὁ κ. Ναυάρχος - Ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, προθύμως να ἐπιβραβεύσῃ, διὰ τὸν χρηρηγηθέντος ὑπηρεσιακοῦ εὐσημοῦ, τὴν ὄλην ἐν τῷ Υπουργεῖῳ, ἀξίαν πάσης ἐπικρίσεως, παράστασιν τοῦ κ. Ίδαιτέρου. Ὑπήρξεν, ἴσως, οὗτος πιστὸς θερῶν τῶν ὑποθέσεων τοῦ κ. Υπουργοῦ, χωρὶς, ὁμως, να προσφέρῃν ὑπηρεσίαν τινὰ εἰς τὴν Ναυτιλίαν, διὰ να τυχῇ και τοῦ ἐγκωμίου ἀπὸ μέρους τοῦ Ἀρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

Αἱ ἀντιδράσεις

Ἐφημερίς τῆς Βρετανικῆς Κολομβίας, ἀφορμῆν λαβοῦσα ἀπὸ τὸν κατάπλου εἰς Βαγκούδερ τοῦ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας νεοτεκτοῦ φορητοῦ «Παναγιώτης», ἐσχολίασε τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον τῆς ἀνέσεως ποῦ ἐξασημαλίωσεν εἰς τὰ μέλη τὸν πληρώματός του τὰ διαμερίσματα τοῦ σκάφους, καθὼς και τὸν ἐπικίνδυνον συναγωνισμὸν, ὅστις προέρχεται ἀπὸ τὰ πλοία τῶν ἀσυδότην σημαίων. Δόσις φθόνου καὶ ἀνησχυσίας διαφαίνεται εἰς τὸ ἐν λόγω σχόλιον, ὅπερ ἀνεδημιούργησεν ἡ «Τζιόραλντ Κόμμερς», τοῦ Λίβερπουλ, χαρακτηρίσασα, ἐν κυρίῳ ἄρθρῳ, ὡς ἰδιορρυθμους, ἀν μὴ — ἴσως — καὶ περιπλοκάς τὰς διαγραφόμενας μεταπολεμικὰς εἰς τὴν διεθνή ναυτιλίαν. Τὸ ἐν λόγω ἄρθρον εἶχε ὡς κατωθί :

«Ἡ μεγαλύτερα φόρτωσις σιτηρῶν ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ Βαγκούδερ κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος ἐγένετο τὸν Δεκεμβρίου ἐπὶ τοῦ ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας, ὑπὸ ἑλευθεριανῆν σημαίαν φορητοῦ «Παναγιώτης», ναυπηγηθέντος προσφάτως εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, ἔχοντος βρετανῶν πλοίαρχου καὶ τελοῦντος ὑπὸ τὴν διαχείρισιν Γραφείου ἐδρεύοντος εἰς τὸ Λονδίνον. Τὸ πλοῖον τοῦτο ἐφόρτωσε 492.000 μπουσέλς σίτου διὰ τὴν Ἄνω Ἀνατολίαν. Κατὰ τὸ παρελθόν του ταξιδίου ἀνέπτυξε ταχύτητα 18 κόμβων, διαθέτει δὲ διὰ τὸ πλήρωμά του ἀνεύτους θαλαμίσκουσ ἐπενδεδυμένους ἐσωτερικῶς, μετὰ δάπεδα τῶν ἐστρωμένων διὰ ταπήτων καὶ εἰνε ἐφοδιασμένον με ἐγκατάστασιν μηχανήματος, ὅπερ ἀπομακρύνει τὴν αἰθάλην και τὸν καπνὸν ἀπὸ τὰς πρυμναῖα διαμερίσματα.

Ἐξ ὄλων τούτων προφανῶς καθίσταται, ὅτι τὸ νεότευκτον «Παναγιώτης» δὲν εἶνε φορητὸν σκάφος ἀπὸ τὰ συνήθη. Ἦρχισε τὰ ταξιδία του εἰς τὸ τέλος τοῦ 1955 καὶ ἐνὶ δυνατόν να μὴ εἶνε ὑπεράγαν ταχῆ, εἶνε, ὁμως, χωρὶς ἀμφιβολίαν, ἐξαιρετικὰ κομψὸν μετρί μετρί ἀκρῶς ὑπερβολικῶς. Κάθε ναυτιλλόμενος ποῦ τὸ βλέπει, εὐχεται εἰς αὐτὸ «καλὸ ταξίδι», μετὰ πολλὰς προεγγυήσεις και ἀναχωρήσεις. Βεβαίως αἱ καλαὶ αὐταὶ εὐχαὶ κάθε ναυτικοῦ, ἴσως να μὴ προέρχονται καὶ ἀπὸ τινὰ συγκεκρισμένων φθόνων, διότι τὸ πλήρωμα τοῦ ἐν λόγω σκάφους πατὰ ἐπάνω εἰς δάπεδα ἐστρωμένα με τάπητας ἢ δι ἀναπαύεται εἰς πολυτελεῖς θαλάμους. Μήπως, ἀρὰ γε, ὁ πλοίαρχος ἐγείρει τὴν πρῶϊαν τοῦσ ναυτας του προσφῶρον εἰς αὐτοῦσ κύπελλου τεύου; Ὁ ναυτικός, δυνατόν να αἰσθάνεται ἀπόριαν, ποῦ να κατατάξῃ τὸ φορητὸν «Παναγιώτης», μετὰ εἰς τὴν μεγάλην ἱεραρχίαν τῶν πλοίων, ποῦ διαπλέουσι τοὺσ ὠκεανούς, καθόσον τὸ «κοικονομικὸν δείδρον» τοῦ ἐν λόγω σκάφους εἶνε λίαν περιπεπλεγμένον. ἴσως συγχωρηθῇ εἰς τὸν ναυτικὸν αὐτόν ἢ ἐλευθέρωσ παρὰφρασεις τῶν στίχων τοῦ Οὐίλλιαμ Τζιόμπερτ εἰς τὸ θεατρικὸν του ἔργον: «Τὸ βασιλικὸν πλοῖον «Πίναφιρ».

«Μπορούσε να ἦτο πρῶσικόν,

»μπορούσε να ἦτο γαλλικόν,

»ἢ τουρκικὸν ἢ ρωσικὸν ἢ, ἴσως, καὶ ἰταλικόν».

»Ὅμως, θὰ ἀπεμακρύνετο οὕτω τῆς πραγματικότητος, διότι τὸ «Παναγιώτης» εἶνε πλοῖον ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας νυμφευθὲν τὴν ἑλευθεριανῆν σημαίαν. Ἀντιπροσωπεύει τὰς σημερινὰς τάσεις κύκλου τινὸς ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, τὰσεις προκαλούσας ἀνησχυσίαν εἰς ἐκείνας τὰς ναυτικὰς χώρας, αἱ ὁποίας διατηροῦν ἀκόμη τὰς ἀπὸ μακροῦ χρόνου κρατούσας παραδόσεις τῶν πρακτικῶν καὶ ὀρθοδόξων συνθηκῶν εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφοράς και εἰς τὸ διεθνῆ ἐμπόριον. Σήμερον μία χωρητικὸς ἀνωτέρω τῶν 8 ἑκατομμυρίων τόννων φέρει τὰς λεγομένας ἀσυδότησ σημαίας καὶ κυρίως κατὰ 95% τὰς σημαίας τοῦ Παναμά και τῆς Λιβερίας».

Καὶ τὸ ἄρθρον ἐπιλέγει :

«Ὅπως ἐπεσημάνεν ἐσχάτως ὁ πρόεδρος τοῦ ἀγγλικῶ Νηπιωτικῶ Ἐπιμελητηρίου κ. Ἀντερσον, ἡ γενικὴ υιοθέτησις τῆς τάσεως ταύτης πρὸς τὰς ἀσυδότησ σημαίας θὰ ἦτο δυνατόν να ἀναρτῆται μίαν ἡμέραν αὐτὴν ταύτην τὴν βάση τῶν σχέσεων μεταξύ τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν, με ἀποτέλεσμα τὰς ὀλεθρίας συνεπειάς και τὴν μελλοντικὴν διαταραχὴν τῶν ἰδίων τῶν οἰκονομιῶν. Δεῖν να προστεθῇ, ὅτι θὰ ἦδύνατο ἀκόμη να εἶχε σοβαρὰ ἀποτέλεσματα και ἐπὶ τῶν εἰς ἐμψυχον ὀλιγὸν ἀναγκῶν τοῦ ἐμπορικῶ στόλου τῶν χωρῶν τούτων — συμπεριλαμβανομένης και τῆς Μεγάλῆς Βρετανίας — καθ' ὅσον ἡ προοδευτικὴ σὺν τῷ χρόνῳ μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοίων θὰ προκαλέσῃ μείωσιν και τοῦ ἀναγκαιοῦντος διὰ τὴν ἐπὶ ἀνδρῶσ τῶν προσωπικῶν.

Ἡ ἀλληλογραφία μας

Διὰ τὸ σοβαρότερον τῶν προβλημάτων μας

Ἡ κατωτέρω Δημοσιευμένη ἐπιστολή τοῦ κ. Ί. Κουμαντάρου διεργμνεῖ τὴν κρατοῦσαν ἀνησχυσίαν διὰ τὸ σοβαρώτατον πράγματι πρόβλημα τῆς ποιοτικῆς και ποσοτικῆς ἐπαρκείας τοῦ ἐμψυχῶ ὀλικῶ τῆς Ναυτιλίας μας.

Δὲν ἀρκεῖται, ὁμως, ὁ φίλος ἐπιστολογράφος ἐφοπλιστής, πρῶτος ἐξ ὄλων τῶν συναδέλφων του, εἰς μόνην τὴν διαπίστωσιν τῆς δυσκόλου καταστάσεως, τῆς σὺν τῷ χρόνῳ ἐπὶ τὰ χεῖρα ἐξελισσομένης. Λύσιν βετικὴν τοῦ προβλήματος ὑποδεικνύει: τὴν ὀλικὴν ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν ἐνίσχυσιν τῆς προσπάθειας διὰ τὴν ἀρτιωτέραν κατατήσιν τῶν ἀξίωματικῶν τοῦ Ε. Ν. και διὰ τὴν εἰς μεγαλύτερον ἀριθμὸν εἰσοδον νέων διπλωματοῦχων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Ἡ πρότασις τοῦ κ. Κουμαντάρου πρέπει να συζητηθῇ μεταξύ τῶν ἐφοπλιστῶν. Ἡ ἐπαγγελματικὴ τῶν ὀργανῶσ θὰ ἦτο, πιστεύομεν, ἢ ἀρμολιωτέρα να ἀναλάβῃ τὴν σχετικὴν πρωτοβουλίαν. Ἡ ἐφοπλιστικὴ εἰσφορά εἰς τὸ «Κεφάλαιον Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως» ἐπιβάλλεται, ὁπως ἐπιανελημμένως ὑπεδείχσαμεν, να εἶνε γενναία και συνεχῆς (κατὰ τὸνον ἐπὶ τῆς παρ' ἐκάστου ἐφοπλιστοῦ κατεχομένης χωρητικότητος). Διὰ τὴν καλὴν διάθεσιν τῶν πιστώσεων, δύνανται οἱ εἰσφέροντες να ζητήσουν τὴν ἀπόλυτον παρ' αὐτῶν ἐγκρίσιν τῶν ἐκάστοτε παραχωρομένων ποσῶν.

Ἐν οἱ ἐφοπλισταί, τὸ ἴδιον τῶν συμφέρον κατανοοῦντες, θελήσουν να βοηθήσουν, πολλὰ δυνατόν, καὶ ἐντὸς βραχυτάτου σχετικῶς χρονικοῦ διαστήματος, να ἐπιτύχωμεν.

Ἡ ἐπιστολή τοῦ κ. Ί. Κουμαντάρου εἶχε ὡς κατωθί :

Φίλε κ. Διευθυντά,

Πολὰ καὶ ἀπὸ πολλοῦσ ἐγράφην κατὰ καιροῦσ ἄρθρα διὰ τὸ σοβαρώτατον πρόβλημα τῆς ἐλλείψεως ἐπαρκῶν και καταλλήλων ἀξίωματικῶν καταστρώματος και μηχανῶν διὰ τὴν ἐπὶ ἀνδρῶσιν τῶν ἑλληνικῶν ἢ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν. Τὸ πρόβλημα αὐτὸ θὰ ἐνταθῇ εἰς τὸ μέλλον, ἀν δὲν λάβωμεν ἐγκαιρῶσ τὰ ἐνδεικνυόμενα διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν ἀντιμετώπισιν του μέτρα. Μῆτρι σήμερον, ὁμως, δὲν ἐδίδασσα καμμίαν βετικὴν και ἀπολύτως «πρακτικὴν» πρότασιν διὰ τὴν ἐπίλυσιν ἐνὸς θέματος τῶσς ζωτικῆς σημασίας διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας.

Πέραν τῆς Σχολῆς Ἀσπροπύργου, ἠτις ἦλθεν ὡς ἀποτέλεσμα τῆς ἀρχικῆς εἰσφορᾶς 500 λιρῶν παρ' ἐκάστου τῶν ἀγορασθέντων τὸ 1946 ἑκατόν ἑλιστερῶσ και πέραν τοῦ Ναυτικοῦ Γυμνασίου τῶν Οἴνουσῶν, τίποτε ἄλλο δὲν ἐπροτάθη, τίποτε ἄλλο δὲν ἐμελετήθη, κατὰ μείζονα λόγον δὲν ἀπεφασίσθη και συνεπῶς δὲν ἐτέθη εἰς ἄμεσον ἐφαρμογήν, πρὸς βελτίωσιν τῆς δευτῆς καταστάσεως, ποῦ δημιουργεῖται ἀπὸ τὴν μεγάλην, τὴν πρωτοφανῆ εἰς τὰ χρονικὰ τῆς Ναυτιλίας μας, ἐλλείψιν ἀξίωματικῶν καταστρώματος και μηχανῶν. Τὴν ἀνεπάρκειαν ταύτην στελεχῶν, ἱκανῶν να προσφέρουν πραγματικὰς ὑπηρεσίας εἰς τὰ νέα μεγάλα σκάφη μας, τὰ ἐφοδισμένα με μηχανὰς Ντιζελ ἢ στρόβιλουσ, ἐπιτείνει ἡ καθημερινὴ καθέλκυσις και ἡ ἀγορὰ νέων μονάδων.

Ἀποτέλεσμα τῆς ἦδη ὑφισταμένης καταστάσεως εἶνε τοῦτο: Ὅτι ἡ ἐκδηλὸς δυσκόλια περὶ τὴν ἐξέυρεσιν ἀξίωματικῶν, ὅχι μόνον ἐπιτρέπει εἰς αὐτοῦσ να ζητοῦν και να ἐπιτυγχάνουν μισθὸν διπλάσιον σχεδὸν τοῦ προβλεπομένου ἀπὸ τὰς συλλογικὰς συμβάσεις, ἀλλὰ παραθεῖ και τοὺσ ἐφοπλιστὰς εἰς συναγωνισμὸν μεταξύ τῶν διὰ τὴν ἐξασημαλίωσιν τοῦ καλοῦ μηχανικοῦ ἢ τοῦ καλοῦ πλοίαρχου, μετὰ προσφορᾶν εἰς αὐτοῦσ μεγαλύτερου μισθοῦ. Καὶ ἐρωτῶ: Ποῦ βαδίζομεν; Ὅταν, ἐντὸς ἐνὸς ἢ καὶ δύο ἐτῶν, καθελκύσῶν τὰ πολυάριθμα νέα σκάφη μας τῶν 15.000 ἕως 45.000 τόννων, τὶ θὰ συμβῇ, ἐν ἡ παρούσᾳ δύσκολοσ κατὰστασις συνεχισθῇ;

Ὅλοι ἄς γνωρίζομεν, ὅτι ὁ Ἕλλην ἐφοπλιστής δὲν ἐπαναπαύεται ἐπὶ τῶν δαφνῶν του, ὅπως, λ. χ., ἄλλοι ἐπιχειρηματῶ τῶν χερσαίων ἔργων. Δὲν ἡμπορεῖ ὁ ἐφοπλιστής μας να κοιμηθῇ, ὅταν εἶχε καταθεθειμένα χρήματα εἰς τὰς Τραπεζὰς. Ἐννοεῖ τὸ χρέημα, ποῦ τοῦ περισσεύουν, ὅταν ἡ ναυλαγορὰ εἶνε καλὴ, να τὰ ἐπενδύσῃ εἰς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν και συμπληρώνοντας τὰ κεφάλαια του διὰ δανείων, να ἀγοράσῃ πλοία ἐκ τῶν προσφερομένων εἰς τὴν ἀγορὰν ἢ να προβῆ εἰς νέας παραγγελίας. Ἐν, λοιπόν, ἡ σημερινὴ ἐλλείψιν ἀξίωματικῶν συνεχισθῇ, ποῦ θὰ φθάσωμεν μετὰ μίαν πενταετίαν; Ὅτὰ παίρνωμεν ὁ ἕνας τὸν ἀξίωματικὸν τοῦ ἄλλου, προσφέροντες μεγαλύτερον μισθὸν εἰς αὐτόν, χωρὶς, ὁμως, με τὴν ἐνέργειαν αὐτὴν να διορθωνετα οὐδ' ἐπὶ ἐλάχιστον ἡ κατὰστασις. Ὅτὰ εἶχε ὡς ἀποτέλεσμα: Ἡ να περιορίσωμεν ἐπὶ περισσότερον τὴν συναγωνιστικὴν ἱκανότητα τῶν πλοίων μας, ὄνι μόνον τῶν ὑπὸ ἑλληνικῆν σημαίαν, ἀλλὰ και τῶν ὑπὸ τὰς λεγομένας ἀσυδότησ σημαίας τελοῦντων ἢ ἐ στραφόμεν κατ' ἀνάγκην πρὸς τοὺσ Γερμανοῦσ και τοὺσ Ἰταλοῦσ διὰ τὴν ἐπὶ ἀνδρῶσιν τῶν πλοίων μας. Ἀνακύπτει, ὁμως, καὶ τὸ ἐρώτημα: Ἐως πότε οἱ Γερμανοὶ και οἱ Ἰταλοὶ ἀξίωματικοὶ θὰ προσφέρωνται εἰς ἱκανοποιητικὸν βαθμὸν πρὸς ὑπηρεσίαν; Ἐς μὴ λησμονώμεν, ὅτι αἱ δύο αὐταὶ χώρας ἀεζάνουν οργαδίως τὴν ναυτιλίαν τῶν...

Ἐς γίνωμεν, λοιπόν, προμηθεῖς και οὐχὶ ἐπιμηθεῖς, ἀν θέλωμεν να ἐπιτήσῃ ἡ Ναυτιλία μας και να προκόψῃ ἀκόμη περισσότερον. Ἐς ἴδωμεν τί πρέπει να γίνῃ.

Ὅπως πληροφοροῦμαι, αἱ σχολαὶ Ἀσπροπύργου πρόκειται να ἀποδιδῶν κατ' ἔτος 20 ναυτίλους ἀξίωματικῶσ και 20 μηχανικοῦσ. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι εἶνε λίαν περιορισμένοι. Οἱ ἀπόφοιτοὶ κάθε ἔτος μόλις θὰ ἐπαρκούν διὰ τὴν ἐπὶ ἀνδρῶσιν τεσσάρων ἢ τὸ πολὺ πέντε μεγάλων πλοίων, ἀριθμὸς, δηλαδῆ, μηδαμῶσ, ἔναντι τῶν ὑψηλῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας μας εἰς ἀξίωματικούς. Ὑπάρχουν, βεβαίως, και αἱ ἄλλα σχολαὶ, τῆς Ἰδρίας, τοῦ «Προμηθεῶσ», τοῦ «Πειραϊκοῦ Συνδέσμου» κλπ., ἀπὸ τὰς ὁποίας ἐξέρχονται κατ' ἔτος ἀρκετοὶ νέοι δόκιμοὶ ἀξίωματικοὶ, παντελῶσ, ὁμως, ἀνεπαρκεῖς κατ' ἀριθμὸν, διὰ να καλύψουν ἔστω και μέρος μόνον τῶν ἀναγκῶν τῶν δημιουργουμένων ἀπὸ τὰ νεότεκτα πλοία μας και ἀπὸ τὰ κενὰ τῶν ἀποχωροῦντων, λόγω γῆρατος, τῆς ὑπηρεσίας. Παραλείπω τὸ γεγονός, ὅτι ἡ κατάρτισις τῶν ἀποφοίτων τῶν ἐν λόγω Σχολῶν δὲν εἶνε ἐπαρκῆς, ἢ ὑπὸ τὰς σημερινὰς μάλιστα περιστάσεις απαιτούμενη.

Εἶμαι τῆς γνώμης, ὅτι αἱ Σχολαὶ Ἀσπροπύργου εἶνε ἀκριβῶσ ἐκείναι, αἱ ὁποία θὰ μας δώσουν τοὺσ νέους και καταλλήλους ἀξίωματικούς διὰ τὰ συγχρονισμένα νεότεκτα πλοία μας. Ἐπιπροσθέτως εἰς τὰς Σχολὰς τοῦ Ἀσπροπύργου θὰ δισαχθοῦν οὗτοι και τὴν

N. D. COTZIAS

Established 1893

SWORN SHIPBROKER, CHARTERING & STEAMSHIP AGENT

PIRAEUS

SALE/PURCHASE & CHARTERING OF TONNAGE

Telegrams: Nicolzias Telephone 40571 Codes: Boe, Lombard, etc.

αγγλικήν γλώσσαν, τώσον απαραίτητον διά τήν εκπλήρωσιν τών ποικίλων καθηκόντων των. Πρέπει, συνεπώς, να καταστήσωμεν τας Σχολάς 'Αστροπύργου ικανάς να μάς αποδίδουν, τουλάχιστον, εκατόν αξιωματικούς καταστρώματος και εκατόν μηχανικούς κατ' έτος, αν θέλωμεν να είπωμεν, ότι κάτι τό βετικόν έπραγματοποιήσαμεν διά τήν Ναυτιλίαν μας εις τόν τομέα τής εκπαίδευσως.

Διά να επιτύχωμεν τό αποτέλεσμα αυτό, πρέπει να συγκεντρώσωμεν ένα αρκετά σημαντικόν χρηματικόν ποσόν διά τήν ανέγερσιν τών κτιρίων, πέραν τών προβλεπομένων, εις τά όποια θα στεγασθούν οι επί πλέον μαθηταί και τών απαιτούμενων αίδουσών διδασκαλίας. Προτείνω, όθεν, όπως έκαστον ώκεανοπόρον πλοίον μας ελληνικόν ή υπό ξένην σημαίαν — εξαιρουμένων τών υπό αμερικανικήν, αγγλικήν ή καναδικήν σημαίαν τελούντων — εισφέρη έφ' άπαξ διά τήν επέκτασιν τών Σχολών 'Αστροπύργου ένα ποσόν 500 λιρών. Εις τόν έρπον αυτόν να μετασούν όσα πλοία μας εύρίσκονται εν ύπηρεσία, καθ' όν χρόνον θα ληφθή ή σχετική απόφασις από τήν «Ένωσιν 'Ελληνών Έφοπλιστών». Υπολογίζω, ότι τό συγκεντρωθησόμενον ποσόν θα φθάση τας 300.000 στερλινών περίπου και θα εινε έπαρκές διά τά νέα κτίρια, και διά τήν αγοράν τών απαραίτητων επιστημονικών όργάνων και τών καταλλήλων επίσης μηχανημάτων και έργαλείων διά τήν άρτίαν εκπαίδευσιν τών σπουδαστών.

Φρονώ, ότι καλύτεραν τοποθέτησιν κεφαλαίων, από τήν άνωτέρω προτεινομένην, διά τόν τομέα τής ναυτικής εκπαίδευσως, ούτε έκαιμαν ποτέ, ούτε εινε δυνατόν να καμούν οι Έλληνες έφοπλισταί. Εις τήν τωιστην ένίσχυσιν τών σχολών 'Αστροπύργου, δεν συντρέχουν μονοι οι σημερινοι καταβαλλόμενοι — λόγω τής παοατηρουμένης ελλείψεως — μεγάλοι μισθοί, οΐτινες θα βαίνουν συνεχώς τήν άνιούσαν, εις βάρος τής συναγωνιστικής ικανότητος τών πλοίων μας αν δεν προέλθωμεν άμέσως εις τά άνωτέρω μέτρα, αλλά και αι ζημιαί εις τας λεπτάς τών νέων τύπων μηχανάς και εις τά μεγάλα σκάφη μας, αι προερχόμεναι από τήν πλημμυρήν κατάρτισιν και από τήν πρόωρον προαγωγήν τών στελεχών, εις τήν όποιαν μάς πειθαναγκάζει ή ύψισταμένη έλλειψις. Τά ποσά εκ τών ζημιών αυτών και μόνον, εινε πολλαπλάσια κατ' έτος, έναντι τής προτεινομένης έφ' άπαξ εισφοράς τών 500 στερλινών κατά σκάφος.

Ίσως τινές εκ τών άναγνωστών μου να άντιτάξουν, ότι αι ζημιαί περί τών όποιων όμιλώ, εινε καλυμμένα και πληρώνονται από τούς άσφαλιστάς. Καλώς γνωρίζομεν όλοι μας, ότι ή πληρωμή τών ζημιών από τας άσφαλιστικάς εταιρίας αποτελεί μίαν προσωρινήν μόνον άνακούφισιν. Αί 'Ασφάλειαί ητρούν διά κάθε έφοπλιστήν μερίδια «όδουαί και λαβειν». Όταν τό «λαβειν» τών έφοπλιστών εινε μεγαλύτερον του δέοντος, ώστε να μη άφήνη λογικόν τί κέρδος εις τούς άσφαλιστάς, τότε ούτοι κατά τήν έτησίαν άνανέωσιν τών άσφαλιστηρίων συμβολαίων θα επιδερύνουν τό πλοίον με ηύξημένον άσφάλιστρον, εις τρόπον ώστε κατ' ούσίαν οι έφοπλισταί πληρώνουν τας ζημιας αυτάς και ούχι οι άσφαλισταί.

Σεις κ. Διευθυντά, όστις τώσον συνετελέσατε εις τήν ίδρυσιν τών Σχολών 'Αστροπύργου, θα ήτο εύχης έργον να αναλάβετε και πάλιν τήν πρωτοβουλίαν. Ένδεικνυται μία ειδική προς τόν σκοπόν αυτόν συνειδησίσις τής δικαίωσης τής «Ένώσεως 'Ελλήνων Έφοπλιστών» και άν γίνη δεκτή ή προτεινομένη εισφορά 500 λιρών έφ' άπαξ κατά ώκεανοπόρον πλοίον, ως άπευθύνη ή «Ένωσις» σχετικήν εγκύκλιον προς τά μέλη τής. Αφού εισπραχθούν τά ποσά, τά αναλογούντα διά τά πλοία τών εν 'Ελλάδι διαμενόντων έφοπλιστών, τότε ως άποσταλή εις Λονδίνον και Νέαν Υόρκην ένα μέλος τής «Ένώσεως» ή τής 'Επιτροπής τής διαχειριζομένης τά κεφάλαια διά τας Σχολάς 'Αστροπύργου, όπως εισπράξη τήν εισφοράν και τών εκεί έφοπλιστών. Η απόφασις, όμως, να ληφθή, όσον τό δυνατόν συντομώτερον, άμέσως. Οί καιροί ού μενετοί!...

Νέα Υόρκη 12 Φεβρουαρίου 1956

Μετά πάσης τιμής

Αξιοπρόσεκτοι παρατηρήσεις

Φίλε κ. Διευθυντά,

Τό σημειώμά σας, επί τής συμπληρώσει 20ετίας από τής συστάσεως του 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας, μου έγέννησε μερικάς σκέψεις, αι όποιαί, ίσως, έχουν επανειλημμένως διατυπωθή εις τας στήλας τών «Ναυτικών Χρονικών», είτε από ύμάς τόν ίδιον, είτε από παλαιότερους συναδέλφους, πλην, όμως, με τήν εύκαιρίαν τής έπιτευοι αυτής και με τήν σύμπτωσιν τής αναλήψεως του 'Υπουργείου από νέον 'Υπουργόν, καλόν θα εινε να διατυπωθούν μίαν ακόμη φοράν. Φρονώ, ότι εινε αύται βασικά διά τήν καλλίτερον αντιμετώπισιν από μέρους του 'Υπουργείου τών ποικίλων θεμάτων, τά όποια έκκρεμούν ή γενώνται καθημερινώς εις τήν ραγδαίως αναπτυσσομένη Ναυτιλίαν μας.

Και τό μέν πρώτον θέμα ήτο πάντοτε τό τής ποιοτικής δελτιώσεως και τής προσαρμογής του πνεύματος τών άρμοδίων κρατικών όργάνων προς τας ιδιαιζούσας συνθήκας, αιτινες θα πρέπει να διέπουν τό διοικητικόν όργανον επί τής διαχειρίσεως τών ναυτιλιακών θεμάτων.

Τό πρώτον τούτο θέμα, πιστεύομεν, ότι με τήν πάροδον πλέον τών

έτων και με τήν προαγωγήν τών νεωτέρων αξιωματικών εις τας άνωτέρας διοικητικάς θέσεις, έχει λυθή ήδη ή έν πάση περιπτώσει θάινει προς τήν λύσιν του, ώστε να ελπίζεται, ότι θα εινε δυνατόν καλώς κατηρησμένοι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος να αναλάβουν τας ηγετικάς εις τό 'Υπουργείον θέσεις, άποστρατευομένων τών παλαιότερων. Πολλά και αύτοι προσεπάθησαν να επιτύχουν επί τών άπασχολούτων τόν ναυτιλιακόν κόσμον ζητημάτων.

Τό έτι βασικώτερον, όμως, θέμα εινε, καθ' ήμάς, ή ανάγκη τής ριζικής μεταβολής τών κατευθύνσεων και τών δικαιοδοσιών του 'Υπουργείου Ναυτιλίας. Θα πρέπει τούτο να παύση άπλώς να εισηγηται τας ναυτιλιακάς ύποθέσεις προς τά άλλα 'Υπουργεία και αύτά να λαμβάνουν, έρημην του άρμοδίου 'Υπουργείου, αποφάσεις. Διά του νέου οργανισμού του 'Υπουργείου, όστις θα πρέπει να θεσμοδοτηθή, τά πλείστα μέν τών θεμάτων θα επιλύονται με άπόλυτον τήν πρωτοβουλίαν αυτού, εις άς δε περιπτώσεις απαιτείται και ή γνωμοδότησις άλλων διοικητικών όργανισμών, να έχη τό 'Υπουργείον τής Ναυτιλίας τήν βαρύνουσαν γνώμην.

Υπό τό σημερινόν, δυστυχώς, καθεστώς, μάς έδόθη πλειστάκις ή εύκαιρία να διαπιστώσωμεν τούτο : Εινε μέν άναμφισβήτητον, ότι συναντά τις τήν άπόλυτον κατανόησιν από τούς διευθύνοντας τό 'Υπουργείον Ναυτιλίας, άλλ' εινε έξ ίσου άναμφισβήτητον, ότι ούτοι εύρίσκονται εις πλήρη άδυναμία να δώσουν τήν οίαν πιστεύουν εις κάθε ζήτημα λύσιν. Αρκουται εις τήν διαδίδασιν άπλώς του ζητήματος εις τό άλλο άρμοδίον 'Υπουργείον ή εις άλλον τινά άρμοδίον κρατικών όργανισμών. Εκεί, διότι δυστυχώς, εξακολουθεί να ύπάρχη πλήρης έλλειψις κατανόησεως τών θεμάτων τής Ναυτιλίας, αρχίζει ή άποτελεμάτωσις, συχνά ή αντιδικία, με γνώμονα τήν προκατάληψιν, τήν κακόπιστον ή και καλόπιστον.

Θεωρούμεν περιττόν να έκταθώμεν εις λεπτομερείας. Απλώς σας άπευθύνομεν τήν παρούσαν, με τήν εύχην, όπως τό έργον του νέου 'Υπουργού, πλην τής προωθήσεως εις τας άνωτέρας θέσεις τών καλώς κατηρησμένων νεωτέρων στελεχών, γεγοός, όπερ, άναμφισβήτητως, θα βοηθήση τήν καλλίτερον αντιμετώπισιν τών ζητημάτων τής Ναυτιλίας μας, στραφή και εις τήν κατά κάποιον τρόπον διέρυσσιν τών δικαιοδοσιών και τής άρμοδιότητος του 'Υπουργείου, ώστε να παύση τούτο ν' εινε άπλώς ό «εισηγητής» επί κάθε ζητήματος ένδιαφέροντος τό πλοίον. Έπιβάλλεται, δηλαδή, να άρχισή τούτο διαχειριζόμενον ύπερ ύθύνως τήν όλην ναυτιλιακήν ύπόθεσιν από πάσης πλευράς.

Φιλικάτατα

I. ΑΛΕΞΑΤΟΣ

Πειραιεύς, 22 Φεβρουαρίου 1956

Παραπόνων τό άνάγνωσμα

Φίλε κ. Διευθυντά,

'Αφού σας εύχαριστήσω διά τήν δημοσίευσιν τής ιστορίας του 'Εφόρου, σας γράφω τώρα μίαν όπό τις πολλές ιστορίες του Λιμενικού Σώματος: Πρό έτών τό φορτηγόν «Σαλαμινία», ναυλωμένον από Κωνσταντιάν (καλαμπόκι) διά Παλωναίαν, με ναυλον 125) — τόν τόνον, έξεφόρτωνε στην 'Αλεξανδρεία λιπώματα από τήν 'Αμδέρασαν. Η ναυλαγορα ειχε χαλαρώσει και αν όεν επρολαμβάναμε τό καντινούλο μας, εκινδυνεύαμε να μάς κόψουν οι ναυλωταί 25) — τόν τόνον από τόν ναύλον. Ειργαζόμεθα εις τήν 'Αλεξανδρείαν έξτρα τίς υκτες και τίς Κυριακές, για τήν ταχύτερη εκφόρτωση του πλοίου, ώστε να προλάβωμεν τό καντσελλάρισμα.

Εν τώ μεταξύ δέκα άνδρες του πληρώματος εξήτησαν να άπολυθούν. Έπειδή αι άιγυπτιακαί αρχαί άπηγόρευον τήν άποστολήν κατωτέρων πληρωμάτων από τήν 'Ελλάδα για τήν Αίγυπτον, κατώρθωσεν ό πλοίαρχος να εξέρηθ δέκα έντοπίους, διά να δυνηθή και εκτελέση τό ταξιδιον του. Κατά κακήν τύχην, όμως, τήν ήμέρα που «έσπασάρησε» τό καράβι, επεκράτησεν άγρια κακοκαιρία και τό λιμάνι τής 'Αλεξανδρείας εκλείσθη διά κάθε είσοδον και έξοδον πλοίου. Η κακοκαιρία εξήκολούθησε και τήν επομένη και ό φόδος του καντσελλαρίσματος κατέστη άμεσος, αν δεν εφεύγαμε άμέσως.

Ο ύποφαινόμενος, τότε, κατώρθωσε να πείση ένα πιλότον τής 'Αλεξανδρείας να βγάλη τό καράβι, με προσωπικήν του εύθύνη, έξω από τό λιμάνι, παρ' όλον τόν κίνδυνον, αφού έπισημωσ τό λιμάνι ήτο κλειστόν. Η συμφωνία μου με τόν Αίγυπτιον πιλότον ήτο να συνεχισή τό ταξίδι του έως τήν Χίο και εκείθεν, μέσω Πειραιώς, να επιστρέψη εις τήν 'Αλεξανδρείαν. Όλοι αύταί αι θυσιαί έγιναν, για να μη χάσωμε τό καντσελλάρο.

Με πραγματικόν κίνδυνον «ξεμπουκάρησε» τό καράβι από τό λιμάνι τής 'Αλεξανδρείας και εφθασε τήν μεθεπομένη, πολύ πρωί στη Χίο, για να άφήση εκεί τόν Αίγυπτιον πιλότον. Είχαμε ειδοποιήσει τόν έν Χίο πράκτορα κ. Πίσσην να παραλάβη τόν πιλότον και να φύγη άμέσως τό σκάφος όλοταχώς για τήν Κωνσταντιτζα. Δυστυχώς, ό λιμενάρχος Χίου διέταξε να μη φύγη τό καράβι, διότι ήθελε να κάνει «έπιθεώρηση» τής πλώρης, δηλαδή τών διαμερισμάτων του πληρώματος, καθώς και έλεγchon του ναυτολογίου.

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"

Address: P.O. Box 306

Έπεδη, λοιπόν, του πλοίου ο κ. Λιμενάρχης και άδιαφορών στις διαμαρτυρίες του πλοιάρχου, ότι κάθε ώρα που περνά, κινδυνεύουμε να χάσουμε το καντσέλλο» και μη προσέχων καν στη διαβεβαίωση επίσης του πλοιάρχου, ότι θα γυρίσει το καράβι φορτωμένο στη Χίο, για να υποστηρίξει την επιθεώρηση, επέμεινε να κάμει ο κ. Λιμενάρχης το καθήκον του. Ήρχισε, λοιπόν, με την ήσυχίαν του, να επιθεωρήσει τα διαμερίσματα του πληρώματος και να ζητήσει πληροφορίες από τους άνδρες, αν είναι ευχαριστημένοι με τον πλοίαρχον, με την τροφοδοσίαν κλπ.

Κατόπιν, ήρχισεν ο έλεγχος του ναυτολογίου και κατηγορήθη ο «έγκληματίας πλοίαρχος», ότι είχε ναυτολογήσει δέκα ξένους ναυτικούς, χωρίς να έχουν εν τάξει τα χαρτιά των. Έξήγησεν ο πλοίαρχος εις τον κ. Λιμενάρχη, ότι ούτοι είχαν αναγκαστικώς προσληφθή εις την 'Αλεξάνδρειαν. 'Ανένδοτος, όμως, ο κ. Λιμενάρχης ήζήωσε να άπολυθουν άμέσως οι δέκα Αίγύπτιοι και να προσληφθούν εντόπιοι, με κανονικά χαρτιά. 'Αποτέλεσμα: Οι δέκα Αίγύπτιοι, διά τεσσάρων ημερών εργασίαν, επληρώθησαν μισθόν ενός μηνός και τα έξοδα της παλινοστίσεώς των, από την Χίον, μέσω Πειραιώς, εις την 'Αλεξάνδρειαν. Το καράβι, που είχε φθάσει την 7ην πρωΐνην στη Χίο, άνεχώρησε μόλις 'στας 9 το βράδυ, με καθυστέρησιν μιάς δλόκληρης ημέρας, για χατήρι του κ. Λιμενάρχου. Όταν το καράβι κατέπλευσε στην Κωνσταντίαν, μόλις και μετά βίας έπρόλαβε το καντσέλλο του, με διαφοράν ΔΥΟ μόνον ώρών! Κινδυνεύσαμε να σπάσωμε το πλοίο φεύγοντας από την 'Αλεξάνδρειαν και σκαλώσαμε στην άδιαφορία και στο ύπηρεσιακό μένος του κ. λιμενικού άξιωματικού της Χίου.

Θά συνεχίσω, όμως, να σας γράφω παρόμοιες ιστορίες. Θά σας γράψω, λόγου χάριν, μιά από τις πολλές ιστορίες διά το Ν.Α.Τ. και μιά ιστορία για τις έλληνικές Τράπεζες, για να κλείσει ο «φαύλος κύκλος» των υπέρ της Ναυτιλίας καλών φροντίδων των κρατικών μας οργάνων. Γράφοντας τέτοιες ιστορίας, νομίζω, ότι υποβοηθώ τον έπαναπατρισμό των πλοίων μας, διότι έλπίζω, πως θά διορθωθώμε κάποτε.
Γενεύη, 10 Φεβρουαρίου 1956

Μετά τιμής
Κ. Π.

Διά το Ν.Α.Τ. και πάλιν

Κύριε Διευθυντά,

Εις το ύμότερον τεύχος της 15ης Φεβρουαρίου, εις το όποιον έδημοσιεύθη έπιστολή μου, σχετική με το ζήτημα της αύξησεως των συντάξεων του Ν. Α. Τ., παρέχονται, εν σελ. 6 και άλλα ενδιαφερόντα πληροφορία περί των άποτελεσμάτων της μέχρι της ημέρας έκείνης συντελεσθείσης άναθεωρήσεως των παλαιών συντάξεων. Αι πληροφορίες αυτές προσθέτουν νέα, άτελη πάντως, πλην λίαν ενδιαφέροντα, στοιχεία, εις τα προηγουμένα παρά του κ. Πετροπούλου άνομολογηθέντα, διά της από 11ης 'Ιανουαρίου έπιστολής του. Τα νέα ταύτα στοιχεία προφανώς σας έ χορηγήθησαν παρά της ύπηρεσίας του Ν.Α.Τ. και είναι, κατά τα συμπεράσματα αυτών, βασικώς έσφαλμένα.

Τά εν λόγω στοιχεία έχουσιν έξής: 1) 'Από της ισχύος του νόμου μέχρι της 1ης Φεβρουαρίου άνεθεωρήθησαν 1305 περιπτώσεις συντάξεων. 2) 'Εκ των περιπτώσεων τούτων έκρίθη, ότι δικαιούνται να λάβουν αύξησιν μόνον 405. 3) Αι 405 περιπτώσεις αυτές, πρό της άναθεωρήσεως, επέδάρουν το Ταμείον με 200.104 δραχ. έτησίως. 4) Αι 405 περιπτώσεις αυτές θά επιβαρύνουν το Ταμείον μελλοντικώς με δρχ. 288.422 και κατά συνέπειαν, ότι ή εκ της εφαρμογής του νόμου 3170)55 επιβάρυνσις του Ταμείου εις τας 405 περιπτώσεις ταύτας θά ανέρχεται έτησίως εις δραχ. 88.318.

Και το συμπέρασμα:

5) 'Αν με την αυτην βάση χωρήσει ή όλη άνασύνταξις των πινακων άναθεωρήσεως, το Ταμείον θά πληρώνη εις το μέλλον 13 εκατομμύρια δραχμών περισσότερα έτησίως.

Έκ των πληροφοριών, όμως, τούτων, άναλυομένων στατιστικώς, συναγονται τά κάτωθι:

α) 'Ότι ή άναθεώρησις προχωρεί πολ ύ 6 ρα δ έως. Διότι από της ισχύος του νέου νόμου μέχρι της 15ης Φεβρουαρίου, δηλαδή επί δεκάμηνον, περίπου, άνεθεωρήθησαν 1305 περιπτώσεις συντάξεων. Διά να άναθεωρηθούν, συνεπώς, 13.000 περιπτώσεις συντάξεων, όσοι οι συνταξιούχοι του Ταμείου, θά άπαιτηθή χρονικόν διάστημα 100 μηνών περίπου.

β) 'Ότι μόνον τά 31% των συνταξιούχων θά τύχουν αύξησεως. Δηλαδή εκ των 13.000 συνταξιούχων θά πάρουν αύξησιν 4.000 περίπου. Οι ύπόλοιποι 9.000 δέν θά πάρουν καμμίαν σύνταξιν.

'Αποδεικνύεται, δηλαδή, ότι ο κ. Πετροπούλος εις την δημοσιευθείσαν έπιστολήν του της 11ης 'Ιανουαρίου (παράγγ. 6) παρέχει μη ύπευθυνα στοιχεία, ενώ, άσφαλώς, είχαν ή έδει να έχη ύπ' όψει του, ως διευθυντής του Ν.Α.Τ., τά ακριβή άποτελέσματα της προόδου της άναθεωρήσεως. Και εκ τούτου δύναται τις να κρίνη και το σύνολον της έπιστολής του.

γ) 'Ότι, εάν αι 405 περιπτώσεις, επί άναθεωρηθεισών 1304 συντάξεων, θά επιβαρύνουν μελλοντικώς το Ταμείον διά καταβολής προσθέ-

των 88.318 δραχμών, τότε ή συνολική επιβάρυνσις του Ταμείου θά είναι μελλοντικώς όχι 13.000.000 δραχ., ως βεβαιούν αι παρασχεθείσαι πληροφορίες, αλλά δραχμαί 28.500.000 περίπου, δηλαδή, ποσόν αισθητώς πλησιάζον προς τοις εις την δημοσιευθείσαν έπιστολήν μου άναφερομένους ύπολογισμούς και ύπερβαίνον τας παρασχεθείσας προβλέψεις της ύπηρεσίας του Ταμείου κατά 119%!

Σημειώτεον ότι και πάλιν θά έχη παρεισφρήσει λάθος τι εις τας παρασχεθείσας μίνι παρά του Ταμείου πληροφορίες. Διότι και αι 405 περιπτώσεις, περί ών άνωτέρω, επιβαρύνουν σημερον το Ν. Α. Τ. με δρχ. 200.104 έτησίως, το συνολικόν ποσόν των πληρωτέων συντάξεων αυτού, θά έπρεπε να είναι δραχ. 64.550.000 περίπου, ενώ, πράγματι, συμφώνως προς τον 'Ισολογισμόν του Ταμείου της 30ης 'Ιουνίου 1955, το σύνολον τούτο άνήλθεν εις 79.400.000. Καλόν θά είναι, επομένως, να ξαναγίνουν οι λογαριασμοί της ύπηρεσίας του Ταμείου προσεκτικώτερον.

'Επαναλαμβάνω πάλιν, ότι τά άνωτέρω γράφω επί τη βάση των άνακοινουμένων υπό της ύπηρεσίας του Ταμείου άτελεστάτων στοιχείων, διότι, ως έτόνισα εις την προηγουμένη έπιστολήν μου, τά στοιχεία της οικονομικής κινήσεως του Ταμείου είναι, ως προς έμέ μόνον, άπόρρητα, άφού ή Διεύθυνσις του διέταξε να μη χορηγηται εις έμέ πληροφορία τις. Έξακολουθώ, πάντως, άναμένων τας επί της περιέργου αυτής, ίνα μή τι άλλο ειπω, αντίληψις του κ. Πετροπούλου, άπόψεις των προϊστάμενων του κ. κ. 'Υπουργού και ναυάρχου - γενικού διευθυντού.

Μετά τιμής
Σ. ΖΑΡΚΟΣ

Ύπωναύραχος λιμενικός έ.ά.

Ψυχικό, 21 Φεβρουαρίου 1956

'Η Ο.Ε.Ν.Ο. εν δράσει;

Κύριε Διευθυντά,

Θερμώς παρακαλώ, όπως φιλοξενηθή ή παρούσα έπιστολή μου εις τας στήλας των «Ναυτικών Χρονικών», ίνα γίνη ευρύτερον γνωστή και, συνεπώς, αντιμετωπισθή διά καταλλήλου αντιδράσεως, ή νέα κατά του έλληνικού πλοίου επίθεσις της έρυθράς προπαγάνδας. Σοβαρός κίνδυνος άπειλεί και πάλιν τα ώκεανοπόρα σκάφη μας από την νέαν δραστηριότητα, την όποιαν από τινος έμφανίζουν τά εις το έξωτερικόν ύπολείματα της γνωστής άνθεθνικής Ο.Ε.Ν.Ο. και άλλων τινών ύπόπτων ναυτικών οργάνώσεων. Εις την 'Αμβέρσαν, το Κάρδιφ, τους γερμανικούς λιμένας και άλλαχού, υπάρχουν μέλη της Ο.Ε.Ν.Ο., που εύθως ως καταπλεύσει πλοίων μας, ανέρχονται επ' αυτού, διανέμουν εις το πλήρωμα κομμουνιστικά φυλλάδια και προσπαθούν να διαδρώσουν με το κομμουνιστικόν μίσσησιν το έμφυλον ύλικόν της Ναυτιλίας μας.

Εις την 'Οζάκαν εύρίσκειται ένας θερμαστής, ο όποιος άμα τό κατάπλω έκεί ή εις γειτονικόν Ιαπωνικόν λιμένα έλληνικού ή έλληνικής πλοιοκτησίας σκάφους, επιβαίνει αυτού και διεγείρει το πλήρωμα με διάφορα ψευδοσχηματά, ότι, δήθεν, το άλφα καράβι πληρώνει περισσότερα διά της εργασίαν, ότι έτερον καταβάλλει μεγαλύτερους μισθούς κλπ. Συγχρόνως δράττεται της ευκαιρίας να άπνοσπάση από τά πληρώματα διάφορα χρηματικά ποσά, υπό μορφήν...εράνων υπέρ των άνέργων ναυτεργατών. Φρονώ, ότι θά έπρεπεν οι πλοίαρχοι να άπαγορεύουν την άνοδον εις τά πλοία των ύπόπτων αυτών προσώπων και ότι, παραλλήλως, το ύπουργείον 'Εμπορικης Ναυτιλίας θά έδει να ζητήσει διά της διπλωματικής όδου από τας Ιαπωνικάς άρχάς να έκτοπίσουν τά εν λόγω πρόσωπα από το έδαφος των. Τούτ' αυτό και διά τας άλλας χώρας, όπου σημειούνται παρόμοιοι έμφανίσεις προσώπων, άτινα, ενώ δέν έξυμπερουν κανένα σκοπόν διά τας φιλοενούσας αυτά χώρας, έχλοου, αντίθετως, αλλά και ενδιάζουν τά έλληνικά πληρώματα. Διά λόγους άσφαλείας, θά μου επιτρέψητε να τηρήσω μυστικόν το όνομα μου.

Μετά τιμής
Ν.

'Αξιωματικός Ε. Ν.

Νιούπορτ Νιούς, 16 Φεβρουαρίου 1956

Διά την σχολήν ραδιοτηλεφωνητών

Φίλε κ. Διευθυντά,

'Αναφερόμενοι εις ύμότερον σημείωμα περί δημιουργίας ειδικής Σχολής Ραδιοτηλεφωνητών, έχομεν την τιμήν να γνωρίσωμεν ήμιν, ότι κατόπιν ένεργειών μας παρά τη Διεθνεί 'Ανωύμω 'Εταιρία 'Ασυρμάτου Τηλεγράφου (S.A.I.T.) Βρυξελλών, αυτή θέλει διαθέσει δωρεάν, εις την νεο-ίδρυθησομένην Σχολήν Ραδιοτηλεφωνητών του «Πειραικού Συνδέσμου», ένα πλήρη ραδιοτηλεφωνικόν σταθμόν μεθ' όλων των εξαρτημάτων αυτού, ίδιου ακριβώς τύπου, προς τους εις τά πλοία τοποθετημένους τριούτους, προς διευκόλυνσιν της Σχολής και άρτιώτερον εκπαιδευσιν των φοιτώντων.

Μετά τιμής εξαιρέτου

Πειραιεύς 18 Φεβρουαρίου 1956

'Ελληνική Ραδιοναυτική 'Εταιρία
Ν. ΜΑΓΚΑΚΗΣ

**ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ
ΣΥΡΟΣ**

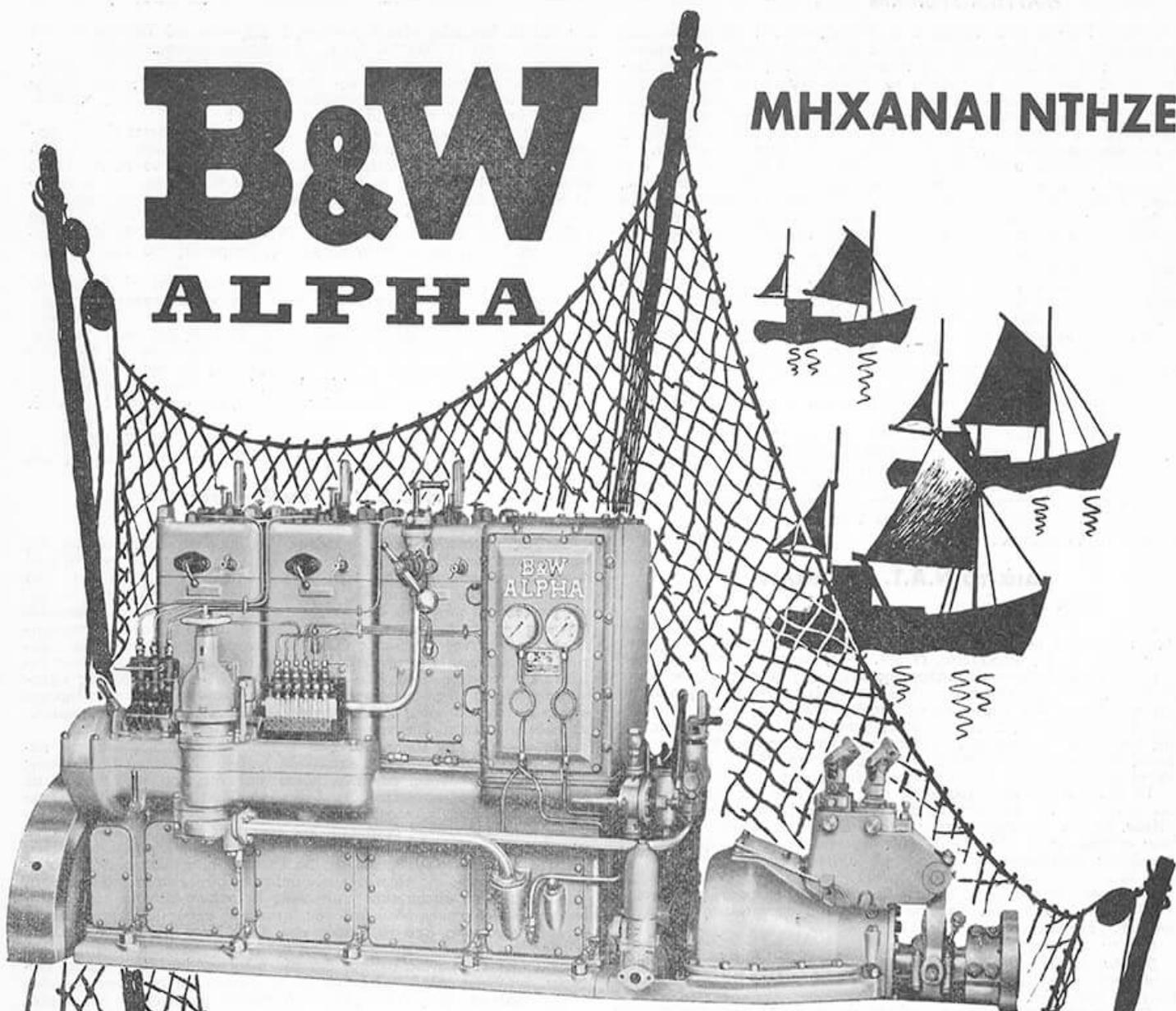
Πάσης φύσεως ναυτικάι κατασκευαί και έπισκευαί.
Ταχύτης έκτελέσεως, τιμαί συμφέρουσαι.

ΠΛΩΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις : «ΤΡΟΠΙΣ» ΣΥΡΟΣ

B&W ALPHA

ΜΗΧΑΝΑΙ ΝΤΗΖΕΛ



Αί άνευ βαλβίδων δίχρονοι, μηχαναί Ντηζελ.

Έγνωρίζατε ότι αί μηχαναί ντηζελ B&W-ALPHA είναι άνευ βαλβίδων; Αποτέλεσμα-Κατάργησις περιποιήσεως βαλβίδων, έξάλειψις δαπανηράς συντηρήσεως μηχανών έν τούτοις έξαιρετική σάρωσις μέ έλαχίστην άνθράκωσιν, λόγω προσεκτικής κατασκευής.

Έτερον πλεονέκτημα άνωτέρας κατασκευής τού μεγαλειότερου κατασκευαστού μηχανών θαλάσσης.

B & W-ALPHA μηχαναί Ντηζελ

Σταθεραί ή έλεγχομένου θήματος έλικες. Χειροκίνητοι ή υδραυλικοί έλεγχοι 90-960 ίππων, 450-310 στροφών ανά λεπτόν.

Γενικός Άντιπρόσωπος έν Έλλάδι:

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

Άκτ ή Γ. Κονδύλη 28Α, -ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—Τηλ. 40-573—Τηλεγρ. Δ)σις: BURWAIN—Πειραιεύς

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΜΕΡΙΚΑ ΑΚΟΜΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ

Είχα αναλάβει μιάν υποχρέωση, σχετική με τα ύψηλά τέλη των τηλεγραφημάτων, που καταβάλλουν οι ναυτικοί, όταν εργάζονται σε πλοία ξένων σημαιών, ελληνικής ιδιοκτησίας. Πρόκειται περί μεγάλου ζητήματος, που αφορά και πλήττει αδικαιολόγητα πολλές χιλιάδες Έλλήνων ναυτικών.

Η υπόθεσις ανέκρινθη από άγνωστον επίστολογράφον μου. Νομίζω, ότι η στήλη αυτή έχει κάποια θέση ν' αναμειχθῆ και νὰ προωθήσῃ τὴν υπόθεσις πρὸς τὴ λύση, ἐν ὑπάρξει λύση.

Φυσικά, μόνον με δημοσιεύματα δὲν μπορούμε νὰ περιμένουμε σύντομα ἀποτελέσματα. Ἡ παραμονή, ὅμως, τοῦ πλοίου ὅπου ἐργάζομαι πρὸς ἐπισκεψήν, μὲ ἔδωσε τὴν εὐκαιρία νὰ κάμω μιά ἐπίσκεψιν στὸ ὑπουργεῖο τῆς Ναυτιλίας. Ὁ κ. Ὑπουργὸς ἐπροθυμοποιήθη νὰ υιοθετήσῃ τὰς ἀπόψεις μας. Μὲ παρέπεμψε, ἐν συνεχείᾳ, στὸν ἀρμόδιον Διευθυντὴ τῆς Ναυτιλίας, ὅπως ἐκθέσω τὰ πράγματα καὶ ἀρχίσουν οἱ ἐνέργειαι.

Κατὰ εὐτυχεστάτην σύμπτωσιν, προϊστάμενος τῆς Διευθύνσεως Ναυτιλίας εἶνε τῶρα ὁ ἀντιπλοίαρχος λιμενικός κ. Πάνος Παγιώτης. Δὲν χρειάζεται ἐδῶ νὰ παρουσιάσω τὸν ἀνθρώπον. Τουλάχιστον γιὰ μὲνα συγκεντρώνει ἱκανότητα, ἐργατικότητα καὶ ἀγάπην πρὸς τὸν δικὸν μας κόσμον, ὥστε ἡ ἐμπιστοσύνη μου νὰ εἶνε πρὸς τὸ ἀτόμον τοῦ ἀπόλυτου. Ὁ καλὸς μας, λοιπὸν, φίλος ἐπελήθη ἀμέσως τοῦ θέματος, μὲ ἔγγραφα πρὸς τὸν Ὀργανισμὸν Τηλεπικοινωνιῶν τῆς Ἑλλάδος, τὸν γνωστὸν μας ἀπὸ ἄλλα σημεῖα, ὡς Ο.Τ.Ε.

Ἡ ἀποφίσις τοῦ Ὑπουργείου εἶνε, ὅπως, γιὰ λόγους ἀπλοποιήσεως τῶν δυσχερειῶν, πού θὰ προβλεθῶν ἀπὸ τὸν Ο.Τ.Ε., ὡς πρὸς τὴν ἐξακρίβωσιν τῶν Πρακτικῶν ἢ τῶν Γραφείων, πού θὰ ἐκπροσωποῦν τὰ πλοία τῶν ξένων σημαίων, τὰ ὅποια θὰ πρέπει νὰ χαρακτηρίζονται ὡς ἑλληνικά, νὰ ἐπιζητηθῆ ἡ ἀναγνώρισις ὡς τοιούτων ἐκείνων, πού θὰ ἔχουν δεχθῆ ἢ πού θὰ δεχθῶν στὸ μέλλον τὴν ἀσφάλισιν τῶν πληρωμάτων τῶν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Καὶ τοῦτο, διότι αὐτὰ τὰ πλοία ἀποβάλλουν κάπως τὸν πῆλο τῆς ἀσυδοσίας καὶ παρουσιάζουν κάποιον ἐκπρόσωπόν τους στὴν Ἑλλάδα διὰ τὰς ἐδῶ δεσοληφίας τῶν.

Αὐτὴ ἡ ἀποφίσις τοῦ Ὑπουργείου εἶνε ὀρθή. Ἄς γίνῃ, λοιπὸν, μιά ἀρχὴ ἀπὸ αὐτὰ τὰ ἠσφαλισμένα. Ἔχουν οἱ ἐκεῖ ναυτικοὶ ἕνα λόγο παραπάνω νὰ δικαιούνται τὴν πλήρη ἀφομοίωσιν με τοὺς ὑπηρετοῦντας σὲ ἑλληνικὰς σημαίας.

Ἐζητήθη, συνεπῶς, ἀπὸ τὸν Ο.Τ.Ε. καὶ ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Συγκοινωνιῶν νὰ εὑρεθῆ τὸ ταχύτερον ἕνας τρόπος, ὥστε τὰ τηλεγραφήματα τῶν ναυτικῶν μας, πού ἐργάζονται σὲ πλοία ξένων σημαίων, ἀλλὰ ἠσφαλισμένα στὸ Ν.Α.Τ., ἀφομοιωθῶν με ἐκείνα τῶν ἑλληνικῶν πλοίων. Νὰ γίνου, δηλαδὴ, φθηνὰ καὶ προσιτὰ. Νὰ μὴν στοιχίζου τρία καὶ τέσσαρα δολλάρια, ἀλλὰ μόνον δέκα πέντε δραχμές. Νὰ ἴσταν οἱ καθεστῆ σιγῆ καὶ ἀπὸ ὅποιοδήποτε μέρος τῆς Ὑδρογείου οἱ ναυτικοὶ μας νὰ ἐπικοινωνοῦν με τὰς οἰκογενεῖαι τῶν, ἀφοῦ δὲν ὑπάρχει πιά κανένα καράβι, πού δὲν ἐπικοινωνεῖ κατ' εὐθείαν με τὸν ἀσύρματο Ἀθηνῶν.

Αὐτὰ ζητεῖ κατ' ἀρχὴν τὸ Ὑπουργεῖον. ἴσως, θὰ πρέπει παραλλήλως με τὸ Ὑπουργεῖον νὰ κινηθῶν καὶ οἱ Ὀργανώσεις μας. Εἶδα καὶ τοὺς περισσώτερος ἀπὸ τοὺς ἐκπροσώπους. Ὅλοι σχεδὸν εὐρίσκουν τὸ θέμα λίαν ἐδιαφέρον καὶ ἐπροθυμοποιήθησαν νὰ κινηθῶν. Αἱ Ὀργανώσεις ἔχουν δικαίωμα νὰ πούν πολλά περισσώτερα ἀπὸ αὐτὰ πού διαλαμβάνουν τὰ ἔγγραφα τοῦ Ὑπουργείου. Θὰ μπορούν κάλλιστα νὰ πούν, ὅτι καὶ οἱ ναυτικοὶ, πού ἐργάζονται στὰ πλοία με ξένες σημαίας, εἶνε φορολογούμενοι Ἑλληνες πολῖται, ὑπέρστησαν τὴν Πατρίδα στοὺς πολέμους, στέλνουν ἀνελλιπῶς ποσάματα συναλλάγματος ἀπὸ τοὺς ὀκτανόους καί, συνεπῶς, δὲν μπορούν νὰ δικαιολογήσουν τὴν ἀνισὴ μεταχειρίσῃ τους ἀπὸ τὸν Ο.Τ.Ε. Οἱ Ὀργανώσεις ἔχουν καὶ μπορούν νὰ χρησιμοποιήσουν πολλοὺς τρόπους καὶ δυναμικοὺς ἀκόμη, δεδομένου, ὅτι τὸ ἀνακινούμενον θέμα δὲν εἶνε ἀπὸ τὰ μικρότερα, οὔτε ἀφορὰ προσωπικὰς ἐπιδιώξεις, οὔτε οἱ ἐνδιαφερόμενοι εἶνε σὲ ἀριθμὸ ἀνεῦ ἐνδιαφερόντος. Πρόκειται περὶ συμφέροντος λίαν οὐσιώδους, πού ἀφορὰ τὰ τρία τέταστα τῶν Ἑλλήνων ναυτιλλομένων.

Θὰ ὑπόκειν ἀντίδρασις, εἶμαι βέβαιος, Ξεῦρα τί σημαίνει Ο.Τ.Ε., ἔξωθεν πὼς ἀντιμετωπίζει τὰ ζητήματα, ξέσω, ὅτι ἀγνοεῖ πλήρως τὴν Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, διότι ἀπὸ συστάσεώς του τὴν περιβάλλει, τουλάχιστον, με παγερὴ ἀδιαφορία. Ξεῦρα, ὅτι ἀπὸ ἐκεῖ εἶνε ἀνόητον ν' ἀναμένεται πρόθυμη κατανόησις καὶ προθυμία. Ἀλλὰ, ἐπὶ τέλους, Ο.Τ.Ε. δὲν σημαίνει παντοδυναμία.

Κατόπιν Ἑλληνικὸ ὑπάργει ὁπωσδήποτε καὶ ὑπεράνω του δὲν ὑπάρχει ἄλλη δύναμις. Αἱ συνειδήσεις, ἴσως, κάπως νὰ ἔχουν ἐπιρροαὴν ἀπὸ τίς νωπὲς περιόδους κατοχῆ καὶ ἄλλων διοικητικῶν ἐξαρθρώσεων. ὅπου κάποτε ἔκανε τὸ κεφαλιὸν του καὶ τὴν ἀρεσκείαν του. Αὐτὰ, ἔμμε, λέμε, πὼς σινά-σιγὰ παρέρχονται καὶ ὅλες οἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Κράτους δοῖσκουν τὸ δρόμο τους, πού δὲν εἶνε ἄλλος παρὰ κείνος πού ἐξυπηρετεῖ τὸ λαϊκὸ συμφέρον μόνον. Δὲν εἶνε δύσκολο νὰ πεισθῆ σ' αὐτὸ καὶ ὁ Ο.Τ.Ε.

Ὀπωσδήποτε, ἡ στήλη αὐτὴ τοῦ ναυτικοῦ μας περιοδικοῦ δὲν πρόκειται νὰ σιγήσῃ ἐφ' ὅσον ἕνα τέτοιο θέμα εὐοίσκεται ἀτακτοποιητὸ. Παράλληλα με τὰ δημοσιεύματα, θὰ γίνονται καὶ ἄλλες, ἔστω καὶ αὐθαίρετες ἐνένοιαι. Δὲν θεωρῶ ἀσκοπο νὰ γίνονται καὶ ἀπὸ ἄλλους ναυτικοὺς ἀνάλογα διαδίσματα.

Ὅλοι παροικολούθησαν τὴν περίπτωσιν ἐνὸς ἀτυχοῦς Νόμου, τὸν ὁποῖον ὑποδέσκα ν' ἀναστειλοῦμε νὰ τὴν γενικὴ κατακαυγὴ πού του ἔγινε. Ἐνα τέτοιο ἐσθῆκωμα νοεῖται τῶρα καὶ γιὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἀπαροδεκτοῦ φορολογίας τῶν τηλεγραφημάτων μας, ὅταν τὸ στέλνουμε ἢ ὅταν τὰ λαβαίνουμε ἐνοχλούμενοι σὲ ξένες σημαίας.

Νομίζω, ὅτι ἡ σύντομη ἐπιτυχία εὐρίσκεται στὴν κατάλληλη ἐνέργεια μας. Ἄς τὴν ἐπιχειρήσουμε.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΚΑΛΗ 9

Τηλέφ. 614-313

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

ΑΠΟ ΤΟΥ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ

Τώρα, ὅτε πλησιάζει πρὸς τὸ τέλος τῆς ἡ ἀνέγερσις τοῦ συγκροτήματος τῶν σχολῶν τοῦ Ἀσπροπύργου καὶ πελάρια εἰς ὄγκον, ἐπιδηλητικὸ δὲ εἰς ἀρχιτεκτονικὴν γραμμὴν, ὑφίστανται τὰ κτίρια εἰς τὰ ὅποια οἱ ναυτικοὶ τῆς αἰρίας θὰ ἐνδιαφύονται, θὰ ἐκπαιδεύονται καὶ πρακτικῶς θὰ ἀσκῶνται, ἀντιλαμβάνεται κανεὶς καὶ κατὰ ἕνα ἄλλον τρόπον, ὅτι ἡ χώρα μας μεγάλην ἰσχύν προσπορίζεται ἀπὸ τὴν θάλασσαν.

Αἱ σχολαὶ τοῦ Ἀσπροπύργου προϋποθέτου εὐρύτητα ναυτιλιακῆς δράσεως ἀξιόλογον καὶ συνεπάγονται τὴν μεγαλύτην, τὴν περισσώτερον συγκεκορωμένην ἐπίδοσιν τῶν Ἑλλήνων εἰς τὰ θαλασσια ἔργα.

Κατὰ τὴν ἡμέραν τῶν ἐγκαινίων τοῦ συγκροτήματος τῶν ναυτικῶν σχολῶν, ἐκείναι, οἷτινες ποικιλοτρόπως ἐβοήθησαν εἰς τὴν ἀνέγερσιν τῶν, θὰ δύνανται νὰ ὑπερηφανεύωνται, διότι συνέβαλον ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν βελτιώσιν ἐνὸς καλύτερου μέλλοντος διὰ τὴν ναυτιλλομένην Ἑλλάδα.

Αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν ἀνέγερσιν τῶν τριῶν βασικῶν κτιρίων, ἅτινα ἀποτελοῦν τὸ συγκροτῆμα τῶν ναυτικῶν σχολῶν τοῦ Ἀσπροπύργου, προχωροῦν με γοργὸν ρυθμὸν. Τὸν Αὐγουστον θὰ παραδοθῶν ὑπὸ τῶν ἐργοληπτῶν, διὰ νὰ καταστῆ δυνατὴ ἡ χρησιμοποίησις τῶν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς νέας σχολικῆς περιόδου.

Εἰς τὸ πρῶτον κτίριον, τὸ ὅποιον προορίζεται διὰ τὴν ἐνδιαίτησιν τῶν 300 μαθητῶν τοῦ συγκροτήματος, ἀποπερατοῦνται ἤδη αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν συστημάτων ὑδρεύσεως, θερμανσεως καὶ φωτισμοῦ, συμπληροῦνται δὲ αἱ βασικαὶ ἐσωτερικαὶ διαρρυθμίσεις. Πρόκειται περὶ ἐνὸς τεραστίου οικοδομημάτων, ἔχοντος ἐμβαδὸν 2.000 τετραγωνικῶν μέτρων, ὑφουμένου εἰς τέσσαρας, μετὰ τὸ ἰσογειον, ὀρόφους. Μαγειρεία, ψυγεία, ἀποθήκαι ἱματισμοῦ, ἰατρεία καὶ διαμερίσματα διὰ τὸ προσωπικόν, εὐρίσκονται εἰς τὸ ἰσόγειον τοῦ κτιρίου. Εἰς τὸν



Μία ἀποφίσις τοῦ κτιρίου τῶν διδακτηρίων τῶν Σχολῶν τοῦ Ἀσπροπύργου.

πρῶτον ὀρόφου αὐτοῦ, προβλέπεται ἡ ἐγκατάστασις τῶν ἐστιατορίων τῶν μαθητῶν καὶ καθηγητῶν εἰς τεραστίαι συνεχόμενες αἰθούσας, διαστάσεων 38X11 μέτρων, ἐνὸς ἑτέρου αἰθούσας τῶν αὐτῶν διαστάσεων θὰ χρησιμοποιηθῆ ὡς χώρος διὰ τὴν ψυχαγωγίαν τῶν μαθητῶν. Εἰς τὸν ἴδιον ὀρόφον ὑπάρχουν μικρότεροι βοηθητικοὶ χώροι καὶ ἕνα εὐρύτατον ἀκόμη ἀναψυκτήριον. Ὁ δεύτερος ὀρόφος τοῦ μεγάλου αὐτοῦ κτιρίου ἔχει διαρρυθμισθῆ διὰ τὴν ἐγκατάστασιν 14 κοιτῶνων ἐκ 12 κλιῶν ἑκάστος. Εὐρύχωρα εἶνε τὰ διαμερίσματα, καλῶς ἀερίζομενα καὶ καλῶς φωτιζόμενα, με θέαν πρὸς τὴν θάλασσαν. Τὸν ὑπόλοιπον χώρον τοῦ ἰδίου ὀρόφου καταλαμβάνουν τὰ βοηθητικὰ διαμερίσματα. Τέλος, εἰς τὸν τρίτον ὀρόφον τοῦ κτιρίου αὐτοῦ καὶ εἰς δύο μεγάλας αἰθούσας προβλέφθη ἡ ἐγκατάστασις τοῦ ἀναρρωτηρίου.

Μὲ ταχύν ρυθμὸν, ἐξ ἄλλου, προχωρεῖ ἡ ἐργασία διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν καὶ τοῦ δευτέρου βασικοῦ κτιρίου τοῦ συγκροτήματος τῶν σχολῶν. Εἶνε διώροφον καὶ καταλαμβάνει χώρον 1.000 τετραγωνικῶν μέτρων. Θὰ στεγασθῶν τὰ διδακτήρια, τὰ ἀναγνωστήρια, μίαι διβλιοθήκη καὶ ναυτικὸν μουσεῖον. Τὰ ἰσόγεια διαμερίσματα διατίθενται διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἐργαστηρίων Φυσικῆς καὶ Χημείας, ἐργαστηρίου ἀσμάτων καὶ ναυτικοῦ μουσεῖου. Εὐρύτατα εἶνε αἱ αἰθούσαι διδασκαλίας. Μία μεγάλη καὶ καλλιμάρμαρος αἰθούσα διαστάσεων 15,45X6,20 μέτρων θὰ χρησιμοποιηθῆ ὡς χώρος ὑποδοχῆς. Εἰς τὸν ἐπόμενον ὀρόφον ὑπάρχει ἡ αἰθούσα σχεδιάσεως, τὸ ἀναγνωστήριον, ἡ βιβλιοθήκη καὶ ἡ αἰθούσα συμβουλίου τῶν καθηγητῶν. Ἐνας εὐρύτατος, ἐπίσης, χώρος θὰ χρησιμοποιηθῆ διὰ τὰς μεγάλας συγκεντρώσεις τῶν μαθητῶν.

Τὸ τρίτον κτίριον τοῦ συγκροτήματος, ἀνεγερθῆν ἐπὶ ἐκτάσεως 1000 τετραγωνικῶν μέτρων, θὰ στεγασθῆ τὸ μηχανουργεῖον, τὰ συνεργεῖα καὶ τὸ γκαράζ. Εὐρίσκεται εἰς σχετικὴν ἀπόστασιν ἐκ τῶν δύο ἄλλων βασικῶν κτιρίων τῶν σχολῶν πρὸς τὴν πλευρὰν τῆς παραλίας, ὅπου προβλέπεται ἀργότερον καὶ ἡ ἀνέγερσις λεμβαρχείου.

Συντόμως πρόκειται νὰ ἀρχίσῃ ἐξ ἄλλου, ἡ ἐργασία διὰ τὴν διαμόρφωσιν καὶ τῶν ἐξωραϊσμῶν τοῦ μεγάλου χώρου, ὅστις περιβάλλει τὰ τρία αὐτὰ κτίρια. Μία ἑκτασις ἐκ 1.500 τετραγωνικῶν μέτρων, παρὰ τὴν εἴσοδον τοῦ συγκροτήματος τῶν σχολῶν, θὰ διαμορφωθῆ εἰς ἀλλοῦλον. Ὁ μεταξὺ τῶν κτιρίων τοῦ διδακτηρίου καὶ τῶν κοιτῶνων εὐρισκόμενος χώρος θὰ διαμορφωθῆ εἰς ἐκτεταμένους ἀνθῶνας, ἐνὸς ἑτέρου μεγάλου ἑκτασις πρὸς τὴν θάλασσαν θὰ διαμορφωθῆ εἰς γήπεδον δι' ἀθλοπαιδιάς. Καὶ τὰ σχέδια ταῦτα τοῦ ἐξωραϊσμοῦ τῶν ὑπαιθρίων χώρων τῶν σχολῶν Ἀσπροπύργου φεθαίνονται εἰς τὸν ἐκπονήσαντα τὰς μελέτας τῶν κτιρίων ἀρχιτέκτονα κ. Λάσκαρον.

Αἱ νέα Ναυτικαὶ Σχολαὶ θὰ εἶνε εἰς τὸ εἶδος τῶν αἰ τελειότεραι ἀνεγερθεῖσαι ποτὲ ἐν Ἑλλάδι. Οἱ ναυτικοὶ μας — οἱ ναῦτιλοι καὶ μηχανικοὶ — θὰ ἐκπαιδεύωνται ἐκεῖ εἰς ἕνα περιβάλλον, τὸ ὅποιον τὴν σοβαρότητα τῆς ἀποστολῆς τῶν ἀνὰ πάσαν στιγμὴν θὰ ὑπογραμμίζει.

Ο «ΟΙΚΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ»

ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ 1955

Ευρύτατη είνε η προστασία την οποίαν παρέχει σήμερα ο «Οίκος του Ναύτου» εις όλους τους ναυτιλλομένους. Καλύπτει αποτελεσματικώς τόν εργαζόμενον, τόν άνεργον και τόν συνταξιούχον ναυτικό. Καλύπτει επίσης άπαντα τά μέλη τής οικογενείας του. Και άπλοῦται — τὸ πλέον σημαντικό — εις όλόκληρον σχεδόν τήν ναυτιλλομένην Ἑλλάδα.

Οὐδείς άλλος κλάδος εργαζομένων εις τήν χώραν μας έχει έξασφαλίσει τιαύτης έκτάσεως, κατά τοιούτον μάάλιστα θετικόν τρόπον παρεχομένην, τήν Ιατροφαρμακευτικήν του περιθαλψίν. Οὐδείς άλλος εργαζόμενος έχει ταχέως και εύχερως εις τήν διάθεσίν του, τόν κατάλληλον Ιατρόν και τόν αναγκαίον φάρμακον, χωρίς νά περιμένη επί ώρας εις τήν ούραν, αίσθανόμενος νά μειούται ή στοιχειώδης ανθρωπινή αξιοπρέπεία του.

Ἡ προσεκτική μελέτη τῶν στοιχείων τής κατά τὸ παρελθόν ἔτος κινήσεως τοῦ «Οίκου τοῦ Ναυτοῦ», παρουσιάζει ἕνα ιδιαίτερον ἑνδιαφέρον: Ἀποδεικνύει, ἐκτός τῶν άλλων, ὅτι θά πρέπει νά εἰμεθα ἀπολύτως ἰκανοποιημένοι ἀπό τήν ὀργανώθεισάν ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν μας μέριμναν.

Ὁ «Οίκος τοῦ Ναυτοῦ» εις τὸν Πειραιά και τὰ παραρτήματα αὐτοῦ εις τήν Ἄνδρον, τήν Χίον, τὸν Βόλον, τὸ Γαλαξίδιον, τήν Θεσσαλονίκην, τήν Κάλυμνον, τήν Σαλαμίνα, τήν Σύρον, τήν Κύμην και ἄλλαχού, παρέσχεν Ιατροφαρμακευτικὴν περίθαλψιν κατά τὸ 1955 εἰς 45.773 άτομα. Ἀναλυτικῶς ἡ παρασχεθεῖσα αὕτη προστασία, τόσον εις τὸ Κέντρον ὄσον και εις τὰς ἐπαρχίας, ἐκφράζεται διὰ τῶν ἀκολούθων ἀριθμῶν:

Εἰς τὰ ξεχωρτικὰ Ιατρείαα τοῦ Ἰδρύματος προσήλθον και ἐξετάσθησαν 73.615 άτομα. Εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν περιλαμβάνονται ναυτικοὶ εργαζόμενοι, άνεργοι και συνταξιούχοι ὡς και τὰ μέλη τῶν οικογενειῶν αὐτῶν. Κατὰ τὸ ἴδιον διάστημα ἐνεργήθησαν 14.585 ἐπισκέψεις κατ' οἶκον παρ' ἐμισθῶν και ἐπὶ συμβάσει Ιατρῶν τοῦ Ἰδρύματος. Εἰς 15.301 ἀνήλθον, ἐξ άλλου, οἱ ἐξετασθέντες παρ' Ιατρῶν ἐιδικότητων.

Εἰς τὸν τομέα τῶν παρακλινικῶν ἐξετάσεων ἡ ἔτησια κίνησις τοῦ «Οίκου τοῦ Ναυτοῦ» ἐμφανίζει τούς ἑξῆς ἀριθμούς: Ἀκτινοσκοπήσεις, διαθερμίαι, ἀκτινοθεραπείαι 2.778, ἀκτινογραφίαι 7226, μικροβιολογικὰ ἐξετάσεις 24.532.

Κατὰ τὸ 1955, ἐπίσης, εἰσῆχθησαν εἰς κλινικάς και νοσοκομεία διὰ περιπτώσεις γυναικολογικάς, νευρολογικάς, παθολογικάς, χειρουργικάς και ὠτορινολαρυγγολογικάς 2.943 προστατευόμενοι τοῦ «Οίκου τοῦ Ναυτοῦ». Ἐξετάσθησαν και ἐξετελέσθησαν ὑπὸ τοῦ φαρμακείου τοῦ Ἰδρύματος 148.248 συνταγαί, συνολικῆς ἀξίας 2.946.413 δρασμῶν, ἐξετελέσθησαν δ' ἐπίσης μεμονωμέναι συνταγαί 10.692, ἀξίας 380.584 δρασμῶν. Τέλος, ὁ «Οίκος τοῦ Ναυτοῦ» κατὰ τὸ δωδεκάμηνον τοῦ ποσοληθόντος ἔτους διέθεσε 524.769 δραχ. δι' οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν τῶν προστατευόμενων του ὑπὸ μορφῆν ἐπιδόματος τακετοῦ, ἐξέδων κηδεύας και νοσηλείων καταβληθέντων ἀπ' εὐθείας εἰς αὐτούς.

Διὰ τὸ τρέχον ἔτος καταβάλλεται προσπάθεια ὡς ἀποθῆ πλέον ἀποδοτικῆ ἡ μέριμνα τοῦ «Οίκου τοῦ Ναυτοῦ» διὰ τὸν προστατευόμενον ναυτικόν τόσον εις τὸ Κέντρον ὄσον και εις τήν ἐπαρχίαν.

Ἡδῆ ἡ διοίκησις τοῦ Ἰδρύματος μελετᾷ τήν καλύτεραν ἀξιοποίησιν τῶν δωρηθέντων ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν ἐργαστηρίων διὰ παρακλινικάς ἐξετάσεις. τὰ ὁποῖα, θεωρεῖται βέβαιον, ὅτι θά βελτιώσουν τήν εις τὸν τομέα αὐτὸν παρεχομένην περίθαλψιν εις τούς ναυτικούς, ἐνῷ συγχρόως θά περιορισθοῦν τὰ ὑπὸ τοῦ Ἰδρύματος καταβαλλόμενα σήμερον διὰ παρακλινικάς ἐξετάσεις ἐκτελούμενας εἰς ἰδιωτικὰ ἐργαστήρια.

Ἰδιαίτερος προβλέπεται, ὅτι θά ἐξυπηρετήσῃ τούς προστατευόμενους τοῦ «Οίκου τοῦ Ναυτοῦ» τὸ ὀδοντοϊατρικὸν ἐργαστήριον, δεδομένου, ὅτι εις τὸν τομέα αὐτὸν παρεχομένη σήμερον περίθαλψις εἶναι πλημμελής.

Ὁ δσημέραι συμπληρούμενος τεχνικός και ἐπιστημονικός ἐφοπλισμὸς τοῦ Ἰδρύματος εις τὸ Κέντρον, ὡς και ἡ καλύτερα ὀργανώσις τῶν ἐσχά-

Πρὸς τούς κ.κ. Πλοιοκτῆτας,
Ἐφοπλιστὰς και Ἀξιοματικούς Ἀσυρμάτου

ΠΡΟΤΙΜΩΝΤΕΣ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ

Διὰ πᾶν ζήτημα ἀφορῶν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν και συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογωνιόμετρων, ραντάρ, βυθόμετρων και λοιπῶν μηχανημάτων και ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εις τήν διάθεσίν σας και εις τούς κυριωτέρους λιμένας τής ὕδρογειοῦ.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΧΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

Κεντρικὸν Γραφεῖον: 25 BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS-BELGIUM

Γραφεῖον Νέας Ὑόρκης: 115 BROAD STREET

Γραφεῖον Λονδίνου: INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

Γραφεῖον Πειραιῶς:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
Μπουμπουλίας 26-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

τως ἰδρυθέντων παραρτημάτων εις τὰς Ἐπαρχίας, θά ἔχη ὡς ἄμεσον συνέπεια κατὰ τὸ 1956 τήν παροχὴν ἐπι εύρτερας Ιατροφαρμακευτικῆς περιθαλψέως, καλυπτούσης ἀπάσας τὰς ἀνάγκας τῶν ναυτικῶν και τῶν οικογενειῶν τῶν.

Εἰς τὰς ἀνωτέρω ἀνακινώσεις ἔχομεν νά προσθέσωμεν και ὠρισμένης παρατηρήσεως, τὰς ἑξῆς: Συνιστοῦμεν ὅλους ἰδιαίτερος νά προσέξῃ ἡ Διοίκησις τοῦ Ἰδρύματος τήν Ἐπαρχίαν. Ἐκεῖ ἡ δυστυχία εἶνε μεγαλύτερα και αἱ ἀνάγκαι περιθαλψέως ἐπιτακτικώτερας. Αἱ παροχαὶ ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν και τῶν οικογενειῶν τῶν, αἰτινες διαμένουν εις τὰς Ἐπαρχίας πρέπει — ἐπιβάλλεται ἀπὸ λόγους γενικωτέρας κοινωνικῆς σκοπιμότητος — νά εἶνε ἀφθονώτεραι, ὡστε συν τῷ χρόνῳ εις τὰ μεγάλα ναυτικὰ κέντρα τῆς Ἐπαρχίας νά φθάσωμεν εις τήν πλῆρη Ιατροφαρμακευτικὴν περίθαλψιν. Τότε και ὡς ἄμεσον τότε ὁ Οἶκος τοῦ Ναυτοῦ θά ἔχη ἐπιτελέσῃ τήν ἀπαστολήν του.

Θά πρέπει, ἴσως, ἐπ' εὐκαιρίαν νά ἐξάσωμεν τήν συμβολήν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ «παις κόσμου» εις τήν καλύτεραν ἀπόδοσιν, εις τήν εύρτεραν ἀκτινοβολίαν τῆς παρεχομένης ἀπὸ τὸν «Οἶκον τοῦ Ναυτοῦ» προστασίας.

Οἱ κ. κ. Υἱοὶ Πέτρου Γουλανδρῆ ὑπῆρξαν οἱ προωθησαντες διὰ τῆς μεγάλης δωρεᾶς τῶν τῶν ἔργων τοῦ «Οίκου τοῦ Ναυτοῦ» εις τὰς ἐπαρχίας. Εἰς αὐτούς ὀφείλεται ἡ σύστασις τοῦ πρώτου παραρτηματος τοῦ Ἰδρύματος, εις τήν Ἄνδρον. Ὅλαι αἱ δαπάναι τῆς ἐκεῖ ἀνεύτου πράγματι ἐγκαταστάσεως, κατεβλήθησαν ἀπὸ τούς κ. κ. Ἀδελφοὺς Π. Γουλανδρῆ.

Εἰς τήν Χίον ἐπίσης και τὰς Οἰνούσας ἐν συνεχείᾳ, ἡ ἐγκατάστασις τῶν παραρτημάτων ἐπετεύχθη χάρις εις τήν μεγάλην δωρεάν τοῦ κ. Κώστα Μιχ. Λαίμου, εἰς μνήμην τοῦ Ἰωάννου Π. Γουλανδρῆ.

Τὰ ἐργαστήρια, τέλος, εις τὸ ἐν Πειραιεὶ κεντρικόν ὀφείλονται εἰς τούς κ. κ. Γ. Βεργωτῆν (τὸ καρδιολογικόν), Υἱοὺς Π. Γουλανδρῆ (τὸ ἀκτινολογικόν), Ἀζαν. Ἀναστασίου (τὸ μικροβιολογικόν) και Ἀπ. Πεζάν (τὸ ὀδοντοϊατρικόν).

ΘΑ ΑΠΟΦΕΥΓΕΤΑΙ Ο ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ;

ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΣΥΣΚΕΥΗ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΠΑΡΑΣΙΤΩΝ

Γνωστὸν εἶνε, ὅτι ἀπὸ παλαιωτάτων χρόνων πλείστοι ὄσοι ἠσχολήθησαν μετὰ τὴν ἐξέυρεσιν τρόπου δυναμένου νά παρεμποδίσῃ τὴν προσκόλλησιν διαφόρων παρασίτων, φυτῶν, ὄστράκων κλπ. εις τὰ ὕφαλα τῶν πλοίων. Ἡ προσκόλλησις αὕτη ἔχει, κατὰ φυσικὸν ἀποτέλεσμα, τήν ἐλάττωσιν τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων, τήν καταναλώσιν περισσοτέρων καυσίμων, τούς συχνούς δεξαμενισμούς κλπ. Οἱ εἰδικοί ἐστρέφοντο πάντοτε πρὸς τὴν ἐξέυρεσιν δραστικῶν συνδέσεων βαφῶν μετὰ διαφόρων δηλητηριωδῶν οὐσιῶν, ἵνα ἐξουδετερώσουν τὰ ἐν λόγω παράσιτα. Παρ' ὅλας, ἐν τούτοις, τὰς προσπάθειαις και τήν δημιουργίαν ὁλοῦν και περισσοτέρων δηλητηριωδῶν βαφῶν και καλύτερων ὕφαλοχρωμάτων, κατέστη ὀδυνοῦν τὰ ἐπιτεύχῃ ἡ ἀποτελεσματικὴ παρεμπόδισις τῆς προσκόλλησεως τῶν ἐν λόγω παρασίτων. Τὰ πλοία, ὡς ἐκ τούτου, εἶνε υποχρεωμένοι εἰς δεξαμενισμοὺς ἀνά τετράμηνον ἢ ἑξάμηνον, με ἀποτέλεσμα τὰ γνωστὰ εἰς ὅλους ἔξοδα και κυρίως τὴν ὀπίσθησιν πολυτίμου χρόνου. Τώρα, τὸ ζήτημα τούτου, με τήν ναυπηγησιν σκαφῶν μείζονος κεραικότητος, ἀπέβη ἐξαιρετικῶς δυσχερὲς και πολυδάπανον, δεδομένου, μάάλιστα, ὅτι ἐλάχισται μεγάλαι δεξαμεναὶ ὑπάρχουν. Ἡ λύσις του, κατὰ συνέπεια, ἀποβαίνει πλέον ἐπιτακτικῇ.

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι τεχνικοὶ ἐστράφησαν πρὸς ἄλλην, τελείως νέαν, κατεύθυνσιν. Κατόπιν διεξαχθεῖσάν ἐρευνῶν, παρετηρήθη, ὅτι ἐπὶ μεταλλίων ἐλασμάτων δονουμένων συνεχῶς, με συχνότητα ὑπερηχητικῆς περιχῆς, οὐδὲν ζωϊκὸν ἢ φυτικὸν παράσιτον δύναται νά ἐπικαθίσῃ. Ἡ δόνησις αὕτη δὲν χρειάζεται νά εἶνε μεγάλη και ἐπομένως νά ἀποθῇ εις δόσιν τῶν ἐλασμάτων, ἀλλ' ἐλαχίστη, μὴ διακρινομένη κἄν, ἀρκετῇ, ὅμως, διὰ νά ἐπιτύχῃ τὸν ἐπιθυμικόμενον σκοπὸν, τήν παρεμπόδισιν, δηλαδῆ, τῶν παρασίτων. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν κατασκευάσθη ἠλεκτρονικός πομπός, ὅστις καταλλήλως συντονισμένος εις τὴν αὐτὴν συχνότητα μετὰ τὴν τοῦ σκάφους, θέτει αὐτὰ εἰς παλμικὴν κίνησιν, ἀποφευγόμενης οὕτω τῆς προσκόλλησεως τῶν παρασίτων, ὅτινα ἤθελον ἔλθαι εἰς ἐπαφὴν μετ' αὐτῶν.

Τοιοῦτον μηχανῆμα, ἐφευρεθὲν και κατασκευασθὲν ἀπὸ τὰ ἐπιστημονικά ἐργαστήρια τῆς γνωστῆς ἀνὰ τὸν κόσμον ἐταιρίας Μαρκόνι, ἐτοποθετήθη πρὸς πειραματισμὸν ἐπὶ βρετανικοῦ σκάφους, ἀμέσως μετὰ τὸν δεξαμενισμὸν αὐτοῦ. Μετὰ πάροδον ἐνὸς και ἡμίσεως ἔτους, ὁπότε ἐκ νέου ἐδεξαμενίσθη τὸ πλοῖον, εὐρέθησαν τὰ ὕφαλά του ἐντελῆ καὶ καθαρὰ και εἰς τήν αὐτὴν, ἀκρίβως, κατάστασιν, εις τὴν ὁποῖαν εὐρίσκοντο ἀμέσως μετὰ τὸν προηγούμενον δεξαμενισμὸν.

Ἡδῆ, ἡ «Ἑλληνικὴ Ραδιοναυτικὴ Ἐταιρία», ἥτις ἐπέτυχε τὴν ἀποκλειστικὴν διὰ τὴν Ἑλλάδα ἀντιπροσωπεΐαν τῆς ἀνωτέρω ἐφευρέσεως τῆς ἐταιρίας Μαρκόνι, ἤλθεν εἰς συνεννοήσεις διὰ τὴν τοποθέτησιν τοιούτου μηχανήματος ἐπ' ἐνὸς πλοίου τῆς ἐταιρίας ΕΛΜΕΣ, ἐν συνεχείᾳ δὲ και ἐπὶ τῶν λοιπῶν σκαφῶν τῆς.



ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΝ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΣΑΛΙΒΑΡΑ & ΣΙΑ

ΜΗΧΑΝΙΚΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Γενικά ἐπισκευαὶ ἐπὶ πλοίων, ἀτμομηχανῶν, λεβήτων, τουρμπίνας, ΔΗΖΕΛ, ἀντλίες, σωλήνων, σκάφους, ψυγείων, ἠλεκτρομηχανῶν ἠλεκτροσυγκολλήσεις, ὀξυγονοκολλήσεις.

Ἡ πολυετής ὑπηρεσία μου ἐπὶ τῶν πλοίων ἐγγυᾶται ἀπόλυτα Συμβουλευθῆτε μας πρὶν δώσετε τὰς ἐπισκευὰς σας.

ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΙΜΑΣ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ

L. N. ALEM 1236
DOCK SUD
BUENOS AIRES
T.E. 22-0247

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

GARAY No. 422
3rd. Floor 'Ap. B.
BUENOS AIRES

ΤΑ ΤΡΑΜΠ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Οί γνωστοί παρατηρηταί των πραγμάτων και των εξελίξεων της φορτηγού ναυτιλίας κ. κ. Ούέστον, Λτδ, του Λονδίνου, παρέχουν εις τελευταίαν των έκθεσιν στατιστικά στοιχεία και διαπιστώσεις αρκετά χρήσιμους δια την εκτίμησιν της θέσεως του φορτηγού τράμπ εις την ναυλαγοράν και της μελλοντικής μεταφορικής του ικανότητας. Δεδομένου, ότι ο έλληνας έφοπλισμός μετέχει κατά το σημαντικώτερον ποσοστόν — πλέον του ήμισους — εις την δύναμιν της παγκοσμίου ναυτιλίας των «τράμπς», αι πληροφορίες της εν λόγω έκθεσεως είνε πράγματι λίαν ενδιαφέρουσαι.

Αναφέρεται σχετικώς, ότι η δ. w. χωρητικότης του στόλου των άπασχολουμένων εις τράμπς μεταφοράς σκαφών κατά την 31ην Μαρτίου 1955 ανήρχετο εις 16.797.000 τόνων δ. w. 'Ο κατωτέρω πίναξ δεικνύει τας έκτοτε έπελθούσας μεταβολάς κατά την διάρκειαν των άλλων τριών τριμήνων του παρελθόντος έτους (εις σκάφη των 1000 τόνων δ. w. και άνω):

	Β'. Τρίμην.	Γ'. Τρίμην.	Δ'. Τρίμην.
Σύνολον κατά το τέλος της προηγούμενης τριμηνίας	16.197.0	17.050.8	17.344.6
Νέαι ναυπηγήσεις	115.3	152.6	126.1
Πρώην λάινερς ως τράμπς	140.1	132.8	58.6
Δεξαμεν. μετατραπέντα εις φορτηγά	62.8	31.0	21.1
	17.115.2	17.367.2	17.550.4

Μείον:			
Διαλυθέντα	11.2	—	16.7
Απολεσθέντα	45.8	12.6	16.7
Πωληθέντα δια μεταφοράς λάινερς ..	7.4	10.0	—

Στόλος εις το τέλος της δημνίας: . . . 17.050.8 17.344.6 17.517.0

Η εκ πωλήσεως λάινερς πηγή αύξήσεως του στόλου των τράμπς ήτο μεγαλύτερα της αύξήσεως της προελθούσας κατά τα μέσα του π. έτους εκ νέων ναυπηγήσεων, έσημειώσαν, όμως, άπότομον πτόωιν κατά το τελευταίον τρίμηνον. 'Αφ' έτέρου αι διαλύσεις άπέτελεσαν, φυσικώς, άμελητέαν ποσότητα και τούτο δύναται, ίσως, να συνεχισθή επί τινα άκόμη έτη. Τελικώς, μία χωρητικότης κάτω του ήμισους έκκατομμυρίου τόνων δ. w. προσετέθη εις τον στόλον των τράμπς κατά τους ένενά, ως άνω, μήνας του 1955. Η έτησια αύτη άναλογία αύξήσεως, άνερχομένη εις 5%, θα σημειώση περαιτέρω αύξισιν κατά τας προσεχή τρία ή τέσσαρα έτη.

ΤΡΑΜΠ ΤΟΝΝΑΣ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ: Δέν είνε εύκολον να προσδιορισθί μετ' ακριβείας ο άριθμός των υπό παραγγελίαν τράμπς, καθ' όσον αι δι' αυτά παραγγελίαί προσομοιάζουν κατά τους τύπους σχεδόν των πλοίων προς τας λάινερς, ή δε πλοιοκτησία δέν άποτελεί πάντοτε ένδειξιν περί της σκοπούμενης χρησιμοποίησεως του παραγγελουμένου σκάφους. 'Αποκλείοντες έν τούτοις τας παραγγελίας πλοίων ξηρού φορτίου δια λογαριασμόν εταιριών, εις τας όποιας δεσπόζει ή εκμετάλλευσις πλοίων τακτικών γραμμών, κατέστρωσαν οι κ. κ. Ούέστον, Λτδ, τον κατωτέρω παρατιθέμενον πίνακα, όστις δεικνύει το έλάχιστον όριον του νέου υπό παραγγελίαν ή ναυπήγησιν τράμπ τουνάξ κατά χώρας ναυπηγήσεως:

Αί κατά χώρας παραγγελίαί τράμπς :			
Χώραί	Τόννοι δ. w.	Χώραί	Τόν. δ. w.
Μεγ. Βρεταννία	1.064.000	Γαλλία	187.000
Γερμανία	1.056.000	Δανία	90.000
'Ιαπωνία	723.000	Νορβηγία	72.000
'Ολλανδία	387.000	Νοτιοσλαυία	58.000
'Ιταλία	374.000		
Σουηδία	245.000	ΣΥΝΟΛΟΝ:	4.256.000

Εκ του άνωτέρω συνόλου, σκάφη κάτω πως των 700.000 τόνων δ. w. θα παραδοθούν κατά το τρέχον έτος και περί τας 500.000 τ. δ. w. κατά το 1957. Είνε πάντως πιθανόν, ότι αι κατά το τρέχον έτος παραδόσεις θα είνε έλαφρώς άνωτεροι του ως άνω δοθέντος άριθμού και ότι κατά τας τρία έπόμενα έτη θα είνε άκόμη μεγαλύτεροι. Τιοιούτοτρόπος έφόσον ο ρυθμός της διαλύσεως παλαιών πλοίων διατηρηθί εις τας έπίπεδα του 1955, ο στόλος των τράμπς ένδέχεται να φθάσθι κατά το έτος 1959—60 γύρω των 21 έκκατομμυρίων τόνων δ. w.

Επί πλέον, εξ άλλου, τὰ ήδη υπό παραγγελίαν τράμπς είνε πολύ μεγαλύτερα και ταχύτερα από πλείστα εκ των εύρισκομένων σήμερα

έν ύπηρεσία, ούτως ώστε ή πραγματική μεταφορική ικανότης των θα αύξηθί κατά 25% και πλέον κατά τας τέσσαρα ή πέντε προσεχή έτη.

Η ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΤΡΑΜΠΣ: Εις τον έπόμενον πίνακα έμφανίζονται αι σημαίαί των κυριωτέρων ναυτικών χωρών, υπό τας όποιας ήτο υηολογημένη ή χωρητικότης των τράμπς κατά Μάρτιον του 1955, παραλλήλως δε το υπό παραγγελίαν νέον τουνάξ, το δι' αυτάς προοριζόμενον:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Σύνολον Μαρτίου 1955	Τελούν υπό παραγγελίαν
Βρεταννική	4.094.000 δ. w.	764.000 δ. w.
'Ιταλική	2.066.000 »	377.000 »
Παναρμαίική	1.943.000 »	— »
'Ελληνική	1.181.000 »	11.000 »
'Ιαπωνική	1.027.000 »	56.000 »
Νορβηγική	859.000 »	711.000 »
Γερμανική	681.000 »	340.000 »
Λιβεριανή	1.942.000 »	1.676.000 »
Λοιπών χωρών	3.004.000 »	321.000 »

Σύνολον: 16.797.000 » 4.256.000 »

'Ο δια την Νορβηγίαν άριθμός του άνωτέρω πίνακος δύναται, ίσως, να είνε μεγαλύτερος, αν τας σημειούμενα σκάφη εργάζονται πράγματι εις μακροπρόθεσμα ταξίδια δια λισμόν λάινερς εταιριών, αλλά και αν εργάζονται, είνε κατάλληλα να έκτοπίσουν ύπάρχοντα ήδη πλοία της κατηγορίας ταύτης και ούτα να έμφανίσουν νέαν έμμεσον προσθήκην εις τον στόλον των τράμπς. Το μείζον, όμως, συμπέρασμα έγκκειται εις το ότι ή λιβεριανή σημαία, ως θεωρείται σχεδόν βέβαιον, θα καταλάβη έντός των προσεχών έτών την δεύτεραν θέσιν, έπόμενης της Μεγάλης Βρεταννικής, όσον άφορά το μέγεθος της τράμπς χωρητικότητος. 'Ως προς την μεταφορικήν ικανότητα, δύναται, ίσως, να είνε ίση προς την βρεταννικήν, ενώ, ως προς την ηλικίαν και την άποδοτικότητα, πιθανόν να υπερβή ταύτην. Προφανές επίσης είνε, ότι αι εις κεφάλαια πηγαί των διαχειριζομένων πλοία υπό λιβεριανήν σημαίαν θα είνε σχετικώς μεγαλύτεραι, έναντι των διαχειριζομένων πλοία υπό οίανδήποτε άλλην σημαίαν. Πράγματι, ή προσφυγή εις το υηολόγιον της Λιβερίας άρχίζει να άποδίδι καρπούς και θα είνε δύσκολον να παύσθι ή ύπέρ της έν λόγω σημαίας προπαγάνδα. 'Ισως μάλιστα να προσλάβη αύτη εις το μέλλον ταχύτερον ρυθμόν.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΕΩΣ: 'Ολίγα έχει να έλπίζη ή ναυτιλία των τράμπς από την ανάπτυξιν των μεταφορών μεταλλευμάτων, δια τας όποιας είνε πολύ περισσότερο άποδοτικαί τας ειδικά μεταλλοφόρα σκάφη. Η κίνησις των σιτηρών ύπόκειται εις διακύμανσιν τινα από έτους εις έτος, αλλά γύρω, πάντως, από ένα σταθερόν ποσόν φορτίου, χωρίς να διαφαίνεται πιθανή αύξισις αύτης έντός τεσσάρων ή πέντε έτών. Η άπασχόλησις των 21 έκκατομμυρίων τόνων δ. w. τράμπς φορτηγών εξαρτάται, κυρίως, από την διατήρησιν ή την ανάπτυξιν των μεταφορών του άμερικανικού γαιάνθρακος. Κατά το 1955, όλον το έξοικονομηθέν τουνάξ έχρησιμοποίηθι εις τας μεταφοράς γαιανθρακοφορτίων. Κατά το 1956 ή Εύρώπη — εξαίρεσει της 'Αγγλίας — θα χρειασθί να εισαγάγη γαιάνθρακα με τον αυτόν ρυθμόν, έφόσον και τὰ άποθέματα είνε χαμηλά. Τούτο θα προκαλέσθι και έφέτος ζήτησιν τουνάξ και όση νέα χωρητικότης εισέλθι εις την ύπηρεσίαν θα άπορροφήθι ή άνευ δυσκολίας. Το 1957 είνε ήδη κεκαλυμμένον με συνεχή ταξίδια, ενώ και τινα συμβόλαια έκτείνονται μέχρι του 1958 και 1959. Φαίνεται πιθανόν, ότι ή περισσότερο ηύξημένη ποσότης τουνάξ θα τεθί έν ύπηρεσία μέχρι του 1958, αλλά κατά το έτος αυτό θα μειωθί ή ανάγκη δια συνεχή ταξίδια, λόγω της μεγαλύτερας προσφοράς πλοίων εις την ναυλαγοράν. Τότε, επίσης, θα ύπάρχουν έν ύπηρεσία περί τας 7.000.000 τ. φορτηγά τράμπς, ναυπηγηθέντα από του 1945 και περίπου το αυτό ποσόν τουνάξ σκαφών πολεμικής κατασκευής. Δια πρώτην φοράν, κατά το έν λόγω έτος τὰ φορτηγά του τύπου 'έλιμπερτς' θα παύσουν να έχουν δεσπόζοντα ρόλον εις την ναυλαγοράν. Δύναται να γίνη όθεν παραδεκτόν, ότι μέχρι του 1958 οι ναυλοι δέν θα ύποχωρήσουν πολύ κάτω του έλάχιστου όριου, που χρειάζε-ται ή διαχείρισις ενός λιμπερτς. Μετά ταύτα, οι ναυλοί θα τείνουν να προσαρμολογούν προς το κόστος λειτουργίας των μάλλον άποδοτικών μεταπολεμικών πλοίων. Προφανώς, το περιθώριον κέρδους επί του εσχάτως υηολογηθέντος τουνάξ είνε πιθανόν να είνε ύψηλόν, τουλάχιστον

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Π. ΒΡΑΝΑΣ & ΣΙΑ

ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ
RADIO CORPORATION OF AMERICA

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ

ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΑΣ ΠΥΞΙΔΑΣ

P A N T A P

ΒΥΘΟΜΕΤΡΑ

ΑΣΥΡΜΑΤΟΥΣ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΑΣ

ΔΡΟΜΟΜΕΤΡΑ

ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΑ

ΠΟΡΕΙΟΓΡΑΦΟΥΣ

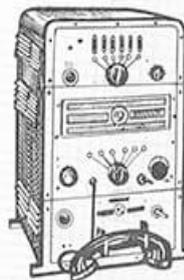
ΡΑΔΙΟΓΩΝΙΟΜΕΤΡΑ



ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΑΥΤΩΝ

Του παγκοσμίου φήμης 'Αμερικανικού οίκου RCA κατά 25ο)ο φθηνότερα παντός άλλου οίκου και με μονοετή εγγύησιν συντηρήσεως

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 51 ΤΗΛ. 470.648



κατά τα πρώτα έτη της εκμεταλλεύσεώς των και μέγα μέρος του κέρδους αυτού θα επιτρέψει την έναυσήν της υπό λιβεριανή σημαία χωρητικότητας.

Το μέλλον να έγερθη μετά το 1959—60 ζήτημα, θα αναφέρεται εις την εσχάτην μοίραν των «λιμπερτς». Τότε θα είνε ταύτα ηλικίας 15 ετών και θα καλύπτουν, ίσως, ολιγώτερον του 1/3 του παγκοσμίου στόλου των τράμπς. Ούδεις λόγος συνηγορεί, ότι θα διαλυθούν άπαντα τα λιμπερτς, χωρίς ν' αντικατασταθούν ή ότι οι πλοιοκτίται, εν συνόλω, δέν θα δυνηθούν να εξεύρουν τα απαιτούμενα διά την αντικατάστασιν κεφάλαια. Ο μέγας κίνδυνος έγκειται, εις τό ότι τα τελευταία των εν λόγω σκαφών, που θα επιδιώσουν, θα αποβληθούν ταχύτερον, παρ' όσον θα ήρσσκε τούτο εις τους πλοιοκτίτας των. Θα αποβληθούν δέ από τόν συνταγωνισμών εκ μέρους τωναξ καλύτερας κλάσεως, όπερ και θα άπαρτίξη τό μεγαλύτερον τμήμα του στόλου των τράμπς.

Ο γαιάνθραξ και αι μεταφοραι

“Εκθεσις άφ' έτέρου των αυτών εμπειρογνομώνων κ. κ. Ούέστον, Λτδ, αναφερομένη ειδικότερον εις τα γαιανθρακοφορτια, εν σχέσει και με τάς προβλέψεις επί των αναγκών της καταναλώσεως και της προσκλήσεως τράμπ χωρητικότητας, προδίνει εις τήν διαπίστωσιν, ότι περι τό 15 εκατομμύρια τόνων γαιάνθρακος εκλείσθησαν κατά τά τέλη του 1955 διά φορτώσεις κατά τό 1956 και μετά ταύτα. Έκ της ποσότητος ταύτης, 14 περίπου εκατομμύρια τόνων προορίζονται να μεταφερθούν από τό Χάμπτον ρόδες εις τήν Δυτικήν Εύρώπην, συμπεριλαμβανομένης και της Άγγλιας. Κατά τά μέσα Ιανουαρίου άνεκονιώς, ότι συνήθησαν, επίσης, συμβόλαια άφορώντα την μεταφοράν 2.000.000 τόνων γαιάνθρακος από Χάμπτον ρόδες εις Δυτικήν Εύρώπην.

Ός άνωτέρω ελέχθη, ή τρέχουσα άναλογία αύξήσεως του στόλου των τράμπς είνε περί τά 5% έτησίως διά τά δύο ή τρία προσεχή έτη, με προοπτική, ότι θα έπακολουθήση μεγαλύτερα άπότομος αύξησις. Καθόσον άφορά τά όλίγα προσεχή έτη, ή μεταφορική ικανότης του παγκοσμίου στόλου των τράμπς θα αύξηθη, πιθανώς, εις 25 έως 30 εκατομμύρια τόνων d.w. Και τίθεται τό ερώτημα, ποια είνε ήδη αι προοπτικά διά τάς μεταφοράς γαιάνθρακος προς τήν Δυτικήν Εύρώπην, αι όποιαί θα άπασχολήσουν μέγα τμήμα της άνωτέρω αύξήσεως;

Δεόν να εξετασθούν εν τούτω αι πιθαναι άνάγκαι εις γαιάνθρακα—κώκ και αι άνάγκαι εις άλλων γαιάνθρακα. Αι πρώται, άνάγκαι, δηλαδή, εις γαιάνθρακα—κώκ, είνε στενώς συνδεδεμένη με τήν χαλυβουργίαν της Δυτικής Εύρώπης και ως εκ τούτου είνε έπακριδώς βεβαιωμένα. Δεδομένου, ότι ή προμήθεια του είδους τούτου του γαιάνθρακος είνε πεινχρά, πάσα αύξησις της ζήτησεώς του θα αντιμετώπισθη, κατ' άνάγκην, σχεδόν έξ όλοκληρου, δι' αύξήσεως των εισαγωγών, αι όποιαί κατά μέγα μέρος θα πραγματοποιηθούν από τάς Ήνωμένως Πολιτείας.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΞ—ΚΩΚ : Η παραγωγή άργου σιδήρου εις τήν Δυτικήν Εύρώπην (περιλαμβανομένης της Άγγλιας) ηύξηθη από 46 περίπου εκατομμύρια τόνων, του 1953, εις 60 σχεδόν εκατομμύρια τόνων, τό 1955. Φαίνεται πιθανόν, ότι ή παραγωγή του είδους τούτου εις τήν εν λόγω περιοχίν, θα παραστή άνάγκη να αύξηθη τό 1956 εις 65 εκατομμύρια τόνων. Κατά τό χρονικόν διάστημα μεταξύ των έτών 1953 και 1955, ή καταναλώσις μεταλλουργικού κώκ ηύξηθη από 77 εις 91 περίπου εκατομμύρια τόνων, ενώ ή παραγωγή κώκ ηύξηθη από 80 εις 90 περίπου εκατομμύρια τόνων, της ούτω προκυψάσης διαφοράς άντισταθμισθείσης δι' άντιστοίχου μεταβολής εις τά άποθέματα του κώκ.

Τό άπαιτηθώμενον κώκ διά τήν παραγωγήν κατά τό 1956 άργου σιδήρου εις ποσότητα 65 εκατομμυρίων τόνων, πρέπει κατ' άνάγκην να είνε 100 εκατομμύρια τόνων. Η καταναλώσις γαιάνθρακος—κώκ, έναντι της παραγωγής, έχει άκριδώς σχέσιν άνω του 1.33 προς 1, ούτως ώστε ή άπαιτούμενη διά τήν Δυτικήν Εύρώπην ποσότης γαιάνθρακος—κώκ θα άνέλθη από 119 εκατομμύρια τόνων, του 1955, εις 133 περίπου εκατομμύρια τόνων, τό 1956. Προβλέπεται συνεπώς,

ότι 26 εκατομμύρια τόνων γαιάνθρακος—κώκ δύναται να χρειασθώ, όπως μεταφερθούν τό 1956 εις τήν Δυτικήν Εύρώπην από έξενας χώρας. Εις τήν ευρωπαϊκήν περιοχίν ή μόνη χώρα, ήτις έχει αύτάρκειαν εις γαιάνθρακα κατάλληλον διά κώκ, είνε ή Άγγλία. Άλλ' ή χώρα αύτη έχει άπλάς τόσον γαιάνθρακα, όσοσ χρειάζεται διά να ικανοποιηση τάς ίδιας της άνάγκας, με ένα μικρόν μόνον άπόθεμα προς εξαγωγήν.

ΑΝΑΓΚΑΙ ΕΙΣ ΑΛΛΟΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΑ: Η εκτίμησις των άποθεμάτων γαιάνθρακος εις τάς χώρας της Δυτικής Εύρώπης επιτρέπει τάς έξης διαπιστώσεις: Εις τήν Μεγάλην Βρετανίαν τά άποθέματα του 1954 δεικνύουν άπότομον πτώσιν, ενώ τά της Ήπειρωτικής Εύρώπης έμφανίζουν έλαφράν μόνον υποχώρησιν. Τό 1955, όμως, τά άποθέματα εις μέν τήν Μεγάλην Βρετανίαν άνέλθουσι, ενώ εις τήν Ήπειρωτικήν Εύρώπην έσημείωσαν τόσον άπότομον πτώσιν, ώστε τό σύνολον αυτης να φθάση τά 3 περίπου εκατομμύρια τόνων. Ένώ ή Μεγάλη Βρετανία έχει περιθώριον 1.000.000 τόνων περίπου, αι χώραί της Ήπειρωτικής Εύρώπης — όμοσ λαμβανόμεναι — ούδέν άπολύτως περιθώριον έχουν. Χρειάζεται να δημιουργήσουν άποθέματα, διά να επιτύχουν άσφαλές επίπεδον, εις περιπτώσιν δυσκολιών παραγωγής ή δυσχερειών περι τήν μεταφοράν. Μόνον ή Γαλλία παρουσιάζει μεγάλον άριθμόν άποθεμάτων, άλλ' ό γαιάνθραξ αυτης κατά ποσοστόν 75% και άνω είνε χαμηλής ποιότητος και συνεπώς περιορισμένης χρήσεως. Προκύπτει εκ τούτου, ότι κάθε αύξησις της καταναλώσεως, ίδια εις τήν Εύρώπην, θα πρέπει να αντιμετωπισθώ με αύξησιν των εισαγωγών — κατά μέγα μέρος — από τάς Ήνωμένως Πολιτείας.

Ελαχίστην έχει σημασίαν διά τόν γενικόν τύπον παραγωγής και καταναλώσεως γαιάνθρακος εις τήν Δυτικήν Εύρώπην ή πιθανότης, ότι τά βρετανικά γαιανθρακωρυχεία θα είνε ικανά να εξαγάγουν τό 1956 μόνον 7 ή 8 εκατομμύρια τόνων. Η περικοπή των βρετανικών εξαγωγών γαιανθράκων θα άντισταθμισθώ δι' ηύξημένων εισαγωγών από τάς Ήν. Πολιτείας εις τάς χώρας, (κατά τό πλεονον της Δυτικής Εύρώπης) αι όποιαί πρότερον εισήγον βρετανικόν γαιάνθρακα. Ο κατωτέρω πίναξ δεικνύει τάς μεταβολάς εις τήν παραγωγήν και καταναλώσιν μη κώκ—γαιάνθρακος από του 1954. Οι άριθμοί νοούνται εις εκατομμύρια τόνων, διά δέ τό 1956 προβλέψεις τής διατυπούται:

ΕΤΗ	Παραγωγή	Εσωτερ. κατανάλ.	Μπώκινερ συν εξαγ.	Μεταβολή	Καθαρά κατανάλ.	Καθαρόν έλλειμμα
1954	395	396	5	-1	400	5
1955	394	405	4	-2	407	13
1956 (κατ' εκτίμ.)	398	410	3	0	413	15

ΣΥΝΟΛΟΝ ΑΝΑΓΚΩΝ: Προσθέτοντες τάς εκ γαιάνθρακος—κώκ ή άλλου γαιάνθρακος έλλείμματα, θα έχωμεν συνολικάς άνάγκας, ως αύται έμφανίζονται εις τόν κατωτέρω πίνακα. Ο πίναξ ούτος δεικνύει επίτις και τάς εισαχθέντας από τάς κυριώτερας εξαγωγικάς χώρας γαιάνθρακος εις τήν Δυτ. Εύρώπην: (Οι άριθμοί νοούνται εις εκατομμύρια τόνων):

ΕΤΗ	Όλικόν έλλειμμα	Εισαγωγ. εκ Πολωνίας	Εισαγ. εξ Ήν. Πολιτ.	Εισαγωγή άλλωθεν	Σύνολον εισαγωγών
1954	18	6	10	1	17
1955 (κατ' εκτίμ.)	28	6	24	1	31
1956 (κατ' εκτίμ.)	41	7	33	1	41

“Αν δεχθώμεν, ότι ή Πολωνία είνε εις θέσιν να αύξηση τάς εις Δυτικήν Εύρώπην εξαγωγάς της από 6 έως 7 εκατομμύρια τόνων κατά τό 1956, τότε ή ποσότης γαιάνθρακος ή εισαγομένη εκ των Ήνωμένων Πολιτειών θα άνέλθη, πιθανώς, εις 33 εκατομμύρια τόνων, ήτοι κατά 9 εκατομμύρια τόνων επί πλέον του 1955.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ: Τά εν λόγω 9 επί πλέον εκατομμύρια τόνων γαιάνθρακος θα μεταφερθούν υποχρεωτικώς έξ άποστάσεως — κατά μέσον όρον — 3500 μιλλίων και θα δώσουν ούτω μίαν πρόσθετον άπασχόλησιν εις τά τράμπς φορτηγά, άνερχομένην εις 31.000 εκατομμ. τόνων-μιλλίων. Ός έχει ήδη σημειωθώ, ή μεταφορική ικανότης του παγκοσμίου στόλου των «τράμπς» πιθανόν να αύξηθη τό 1956 κατά 25.000 έως 30.000 τόνους-μιλλια. Τοιούτοτρόπος, όλόκληρος ή επί πλέον νέα χωρητικότης, ή όποια θα εισέλθη τό 1956 εις τήν ύπηρεσίαν, θα άπορροφηθώ από μόνας τάς μεταφοράς γαιανθράκων.



CIGARETTA TRANZIT

"ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ"

Οι αντιπρόσωποι της Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εις τους κάτωθι λιμένας του έξωτερικού διατηρούν άποθέματα πάντοτε φρέσκων σιγαρέττων προς άμεσον έξυπηρέτησιν των πληρωμάτων πλοίων εις τιμάς λιαν εύνοϊκάς.

ALEXANDRIA	(Egypt) : JOAKIM MARLAS, 38, Fouad Avenue
PORT-SAID	: MERZANIS BROTHERS, Fouad 1st Avenue
MALTA	: THE HELLENIC TOBACCO COMPANY LTD., 2, Windmills Street, VALETTA
GENOVA	: U. CORSIGLIA & Co, Via Ponte Reale No 1-10
NAPOLI	: FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella Nuova
VENEZIA	: LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508
HAMBURG	: GEBR. HEINEMANN, Dovenfleet 12
MELBOURNE (Australia)	: GEO V. TOLLIS SHIPPING AGENCY 190, Bourke Street
FREMANTLE	: " " " " 82, James Street

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

ΠΛΗΘΩΡΙΚΟΝ ΤΟ ΤΟΝΝΑΖ ;

Εκυκλοφόρησε πρό ημερών η γνωστή εξαμηνιαία στατιστική Τζάκομπς επί της δυναμείας του παγκοσμίου στόλου των δεξαμενοπλοίων. Βάσει αυτής, εις το τέλος του 1955 εύρισκοντο υπό ναυπήγησην ή παραγγελίαν εις όλον τον Κόσμον 543 τάνκερς, συνολικής χωρητικότητας 14.330.000 τόνων d.w. Υπολογίζεται, ότι κατά το δεύτερον εξάμηνον του παρελθόντος έτους συνήφθησαν συμβόλαια διά νέα σκάφη 7.000.000 τόνων d.w., χωρίς, όμως, ο αριθμός αυτός ν' αντικατοπτρίζη και πλήρως την πραγματικότητα, λαμβανομένου υπ' όψιν, ότι αρκεταί, ίσως, παραγγελίαι δεν ανέκρινώθησαν.

Εις τας υπό εκτέλεσιν ναυπηγήσεις, μετέχουν εταιρίαί πετρελαίων κατά 5.830.000 τόνων d.w. και οι ανεξάρτητοι έφοπλισταί κατά 8.300.000 τόνων d.w. Εις την έκθεσιν διατυπώται η πρόβλεψις, ότι εντός της έρχομένης πενταετίας ή μεταφορική ικανότης του παγκοσμίου στόλου των δεξαμενοπλοίων θα αύξηθῆ κατά 50% και υποδεικνύουν, ότι η μέλλουσα αύξησις της καταναλώσεως των πετρελαιοειδών ή τούλάχιστον των μεταφορών πετρελαίου, θα πρέπει να έκταθη μεγάλως, διά να άπασχολήσῃ τήν συν τω χρόνω μεγαλύτεραν διαθέσιμον δύναμιν. Ίσως — υποδεικνύεται εν τῇ έκθέσει — οι ανεξάρτητοι έφοπλισταί να πρόέβησαν εις παραγγελίας υπερβαίνουσας τας διαβλεπομένας ανάγκας.

Σχετικώς με τούς τύπους των παραγγελθέντων πλοίων αναφέρεται, ότι 230 σκάφη, των 30.000 τόνων d.w. και άνω έκαστον, έχουν παραγγελθῆ, εκ των οποίων 104 προορίζονται δι' ιδίωτας έφοπλιστάς, έξ αυτών δε μόνον τά 40, ως έχει γνωσθῆ, προεναυλώθησαν. Πιστεύεται όθεν, ότι αριθμός τις εκ των μεγάλων αυτών δεξαμενοπλοίων παραγγέλλῃ, χωρίς η έκμετάλλευσίς των να έχῃ προεξασφαλισθῆ διά προναυλώσεως.

Κατά το δεύτερον εξάμηνον του 1955 παρεδόθησαν 85 νέα δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητος 1.659.145 τόνων d.w. ενώ κατά το αυτό χρονικόν διάστημα διεγράφησαν 57, χωρητικότητος 646.186 τόν. d.w., εκ των οποίων 21 μόνον, 180.000 τόνων διελύθησαν, ενώ τά υπόλοιπα μετετράπησαν εις μεταλλοφόρα. Ούτω, η καθαρά αύξησις κατά το δεύτερον εξάμηνον του παρ. έτους ανήλθεν εις 55 σκάφη, 1.058.569 τόν. d.w. και έφερε τήν δύναμιν του παγκοσμίου στόλου των τάνκερς (διά σκάφη 2000 τόν. και άνω) εις 2732 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητος 41.030.812 τόνων d.w.

Η εις d.w. χωρητικότης αυτή, κατά τόν κύριον όγκον της, κατενέμετο εις τας άκολουθους σημαίας εις το τέλος του 1955, εν συγκρίσει και με τήν 30ην Ιουνίου του ίδιου έτους.

Σημαίαι	31 Δεκ. 1955		30 Ιουνίου 1955	
	Πλοία	T. d.w.	Πλοία	T. d.w.
'Ην. Πολιτειών	520	8.130.036	532	8.283.354
'Αγγλική	537	7.479.279	531	7.283.857
Νορβηγική	399	6.295.372	386	6.008.641
Λιβεριανή	185	4.104.598	167	3.661.613
Παναμαϊκή	184	3.169.043	193	3.280.419
Γαλλική	114	1.881.538	114	1.790.138
'Ιταλική	119	1.770.467	119	1.794.029
'Ολλανδική	115	1.346.447	104	1.148.492
Σουηδική	77	1.240.534	76	1.210.474

Αι λοιπαί σημαίαι σημειούνται εις τήν στατιστικήν με τονάζ κατώτερον του 1.000.000 τόνων d.w. έκαστη, ή δε 'Ελληνική με 18 τάνκερς, 254.622 τόν. d.w. (31 Δεκεμβρίου) έναντι 18, χωρητικότητος 266.270 τόν. d.w. (της 30ης Ιουνίου). 'Αφ' έτέρου αι δύο από τας κυριωτέρας άσυδότους σημαίας, αι όποιαί και άποτελούν τελευταίας άντικείμενον διεθνών συζητήσεων, ή Λιβεριανή και ή Παναμαϊκή, σημειούνται η μεν πρώτη με αύξησιν 400.000 τόν. d.w., η δε δεύτερα με μείωσιν 110.000 τόν. d.w., εις το τέλος του έτους, έναντι της 30ης Ιουνίου. Μεταφοραί τινες αμερικανικού τονάζ εις τήν Λιβεριανήν σημαίαν συζήτησαν εις τήν αύξησιν ταύτην, με αντίστοιχον μείωσιν της υπό τήν 'Ασπερέσσαν χωρητικότητος κατά 150.000 τόνων d.w. Αύξησιν επίσης ενεόφασαν η Νορβηγική σημαία κατά 285.000 τόν., ή 'Ολλανδική κατά 225.000 τόν., ή 'Αγγλική κατά 195.000 τόν. και ή Γαλλική και Γερμανική κατά 80.000 έως 90.000 τόν. d.w. έκαστη.

Όσον άφορά τας νέας παραγγελίας, το σύνολον της εργασίας εις το τέλος του έτους άνήρχετο — ως άνωτέρω ανέφεραμεν — εις 543 τάνκερς 14.330.400 τόνων d.w., με προβλεπομένας παραδόσεις τας κάτωθι :

Έτη	Πλοία	T. d.w.
Διά το 1956	170	4.294.300
» 1957	136	3.770.700
» 1958	131	2.505.100
» 1959	71	1.873.400
» 1960	34	854.400
» 1961	1	32.500

Βεβαίως, εις τας άνωτέρω παραδόσεις, τας συμβατικώς προβλεπομένας, ήν υπάρχουν διαφοραί από έτους εις έτος, περιλαμβανομένων και τών παραδόσεων από τά Ιαπωνικά ναυπηγεία όπου είνε προκαθωρισμένος ο χρόνος. Λαμβανομένων, συνεπώς, υπ' όψιν τών διαφορών καθυστερήσεων, αι προβλεπομέναί — κατά πραγματικώτερον υπολογισμόν — παραδόσεις εμφανίζονται διά τήν επομένην τριετίαν ως έξής :

Έτη	T. d.w.
Διά το 1956	3.500.000
» 1957	3.750.000
» 1958	4.000.000

ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ: Έκ της άνωτέρω χωρητικότητος, σκάφη 3.9 εκατομμυρίων τόνων d.w. θα φέρουν τας σημαίας των 'Ηνωμένων Πολιτειών, της Λιβερίας και του Παναμά και το 1)3 έξ αυτών θα άνήκη εις αμερικανικάς εταιρίας πετρελαίων, τά δε υπόλοιπα 2)3 εις διάφορους ανεξάρτητους έφοπλιστάς και κυρίως 'Ελληνας. Τά περισσότερα σκάφη της κατηγορίας ταύτης θα φέρουν τήν λιβεριανήν σημαίαν. Εις δεύτεραν κατηγορίαν έρχεται η βρετανική σημαία, υπό τήν όποίαν θα

νηολογηθῶ: δεξαμενόπλοια 3.850.000 τόνων d.w., με αύξησιν σημαντικήν, λόγω τών προσφάτων παραγγελιών, εις τας όποιας πρόέβησαν μεγάλαί εταιρίαί πετρελαίων και διάφοροι γνωσταί ναυτικάί εταιρίαί τακτικών γραμμών. Το σύνολον των εν λόγω παραγγελιών υπολογίζεται εις 2.800.000 τόνων d.w. Η τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει τας παραγγελίας των Νορβηγών έφοπλιστών, ανερχομένας εις 2.650.000 τ. d.w., ενώ αι αξιολογώτεραι από τας υπόλοιπους σημαίας σημειούνται με τας κάτωθι παραγγελίας :

'Ολλανδική	1.003.000 d.w.	'Ιταλική	372.000 d.w.
'αλλική	820.000 »	Δανική	355.000 »
Σουηδική	440.000 »	Γερμανική	290.000 »

Εις το έλεγχόμενον παρ' 'Ελλήνων έφοπλιστών τονάζ, υπολογίζεται εν τῇ έκθέσει, ότι θα πρέπει να προστεθῶν 2.000.000 τόνων, αναδιβαζομένου ούτω του συνόλου της υπό έλληνικόν έλεγχον χωρητικότητος εις 4.330.000 τόνων d.w.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ: Τά άγγλικά ναυπηγεία, καθώς επίσης τά της 'Ηπειρωτικής Εύρώπης και τά σκανδιναυικά τοιαυτά, τά άπασχολούμενα συήθως με τήν κατασκευήν δεξαμενοπλοίων, έχουν εξασφαλίσει πλήρη τήν παραγωγήν των μέχρι τέλους του 1958, εις τινας δε περιπτώσεις μέχρι του 1959 και 1960. Οι Νορβηγοί έφοπλισταί έπέδειξαν άποφασιστικήν προσπάθειαν, διά να κρατήσουν τήν θέσιν των, παρὰ τά προβληθέντα υπό της κυβερνήσεως του 'Όσλο έμποδία διά τας νέας παραγγελίας. Κυριώτερον των εν λόγω έμποδίων ανεφέρετο εις το ότι διά παραγγελίας εις το έξωτερικόν προϋπετίθετο η κατά 100% χρηματοδότησις των από κεφάλαια διατιθέμενα παρὰ τών Νορβηγών έφοπλιστών εν τῷ έξωτερικῷ, εξαιρουμένων μόνον τῶν αντίτιμων εκ της πωλήσεως εις τήν άλλοδαπήν παλαιών νορβηγικῶν σκαφών. Πάντως, παρὰ τας δυσχερείας ταύτας, σημαντικάί νορβηγικάί παραγγελίαί έτοποθετήθησαν εις διάφορα σουηδικά, γερμανικά, όλλανδικά και έτέρων χωρών ναυπηγεία.

Αφ' έτέρου, άθροα υπῆρξεν η από μέρους ξένων έφοπλιστών και ίδια 'Ελλήνων, παραγγελία σκαφών εις τήν 'Ιαπωνίαν, ενώ τούναντιον εις τας 'Ηνωμένας Πολιτείας μικράν έχον έπιτυχίαν αι προσπάθειαι δημοσυργίας ρεύματος νέων παραγγελιών. Όσον άφορά τας τιμάς ναυπηγήσεως, αύται έξακολουθούν βαίνουσαι τήν ανιούσαν, αι δε έλπίδες προς δημιουργίαν καθεστῶτος προκαθωρισμένων τιμών, φαίνεται ότι άτονούν. Ακόμη και εις τήν Γερμανίαν και 'Ιαπωνίαν εσημειώθη αντίδρασις κατά του προκαθορισμού των τιμών, όταν λ. χ. η υπερτίμησις του χάλυβος εις τήν 'Ιαπωνίαν προεκάλεσε ζημίας εις τούς ναυπηγούς, δεδομένου, ότι ελάχιστα ήσαν τά περιθώρια κέρδους των, έφ' όσον αι παραγγελίαί των είχαν κλεισθῆ εις τιμάς συναγωνισμού. Τοσαύτη είναι η εις χείρας των ναυπηγῶν εργασία, ώστε να προβλεπεται, ότι αι αξιώσεις του εργατικού παραόντος προς αύξησιν των ημερησίων θα ικανοποιούντο εύχερέστερον, με προφανή τήν αύξησιν των τιμών. Δέν θα πρέπει ακόμη να παροράται — τονίζεται εις τήν έκθεσιν — και η επίδρασις του νομισματικού πληθωρισμού επί του ναυπηγικού κόστους.

ΤΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ: Όσον άφορά τά μεγέθη, η παραγγελία των δύο δεξαμενοπλοίων των 83.000 τόνων d.w. εν 'Ιαπωνία διά λογαριασμόν 'Αμερικανών έφοπλιστών, είνε χαρακτηριστική των ύψισταμένων τάσεων. Σταθερώς προς τά μεγαλύτερα τάνκερς εστράφησαν οι έφοπλισταί, κυρίως δε διά σκάφη μεταξύ της χωρητικότητος των 35.000 έως 40.000 τόνων d.w. Η παρούσα κατάστασις, όσον άφορά τά δεξαμενόπλοια των 24.000 τόνων d.w. και άνω, έχει ως έξής :

Μέγεθος εις d.w.	Έν ύπηρεσ.	Υπό ναυπ.
24.000 έως 32.999	229	163
33.000 έως 37.999	7	71
38.000 έως 44.999	11	46
45.000 έως 49.999	4	4
50.000 και άνω	—	5

Τά υπόλοιπα υπό ναυπήγησιν η παραγγελίαν 239 δεξαμενόπλοια αναφέρονται εις το μέγεθος των 16.000 έως 21.500 τόνων d.w., έξ αυτών δε τά περισσότερα μεταξύ 18.000 έως 19.500 τόνων d.w. Από πλεονάζον προτιμήσεως των ναυλωτών, αι άγγλικάί εταιρίαί πετρελαίων εστράφον τήν προσοχήν των εις τά τάνκερς των 20.000 τόνων d.w., άτια και ναυλώνουν διά μακράν χρονικήν περίοδον. Τά βυθίσματα έ-

ATHANAS MAVROUDIS

Cables : TEAMER POINTS

«NASSOS»

«PHONE»

«P.O. BOX»

ADEN

2096

1227

SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS :

UNITED KINGDOM: AVGERINO & APERGUIS

154, BISHOPSGATE,
LONDON. E. C. 2.

GREECE:

LYCOUDI BROS
33, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

πίσης των νέων σκαφών ελαμβάνοντο υπ' όψιν και γενικώς το βύθισμα των 29.6 έως 30 ποδών ήτο το ευχρέστερον παραδεκτόν.

Η ζήτηση δια σκάφη των 30.000 τόνων d.w. και άνω, προήρχετο από τους Αμερικανούς ναυλωτάς. Όπωςδήποτε εκ των 104 σκαφών μεγάλου μεγέθους, άτινα έτέλουσιν υπό παραγγελίαν, δια λογαριασμόν ιδιωτών έφοπλιστών, ένα ποσοστόν 40% θεωρείται, ότι παραμένει ακόμη άναυλωτον.

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΡΩΞΕΩΣ: Τα περισσότερα των τελούσων υπό κατασκευήν ή παραγγελίαν δεξαμενοπλοίων θά έχουν, ως προωθητήριον αυτόν σύστημα, τους άτμοστροβίλους (348, έναντι 195 δεζελοκίνητων). Έξηγείται τούτο εκ του γεγονότος, ότι τα περισσότερα δεξαμενόπλοια είνε μεγάλα, και κατά δεύτερον λόγον εκ του ότι μόνον οί Σκανδιναυοί και τινες ώρισμένοι άλλοι ξένοι έφοπλισταί συνθίζουσιν να προτιμούν την δεζελομηχανήν. Παρά το γεγονός, ότι ή πείρα απέδειξε την καλήν απόδοσιν των μηχανών Ντήζελ, με κατανάλωσιν φιούελ-όιλ, εν τούτοις αί επιφυλάξεις εις ώρισμένους κύκλους είνε ακόμη άρκετά ισχυραί. Σημαινόντες ναυλωταί επιμένουν εις την επιφυλάξιν ταύτην δια τα χρονοναυλωμένα τάνκερς, ενώ άλλοι δεικνύουσιν την προς αυτά προτίμησιν των, προσφέρουσιν, όμως, χαμηλότερον ναύλον εις σκάφη μη δυνάμενα να καύσουν φιούελ-όιλ. Όπωςδήποτε, σαφής καθορισμός της προτιμήσεως των ναυλωτών δεν δύναται να υπάρξη.

Έξ άλλου, ως προς τας ταχύτητας, φαίνεται, ότι αύτα επαγιάθησαν εις τα γνωστά επίπεδα, δεδομένου, ότι κάθε υπέρβασις των σημειωμένων όριων θά έσήμαιεν αύξησιν του κόστους, αλλά και του μεγέθους του πλοίου.

ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ: Κατά το υπό άνασκόπησιν έξάμηνον έσημειώθησαν σημαντικά και άπότομοι διακυμάνσεις εις την ναυλαγοράν. Εις τας μεμονωμένα ταξίδια αί ναυλοί έφθασαν μέχρι 200% επί πλέον της βάσεως της Κλίμακος, από τον Περσικόν Κόλπον και 165% επί πλέον από την Καραϊβικήν Θάλασσαν, δια την πρό των Χριστουγέννων περίοδον. Εις τας χρονοναυλώσεις, ένα α' τάξεως δεζελοκίνητον τάνκερ των 19.000 τόνων d.w., με κατανάλωσιν φιούελ-όιλ, έναυλώνετο δια πέντε έτη, τον Άπριλιον του 1955, με παράδοσιν ενώρις, εις τα σελ. 20)6 κατά τόνον d.w., ενώ όλίγους μήνας άργότερον θά ήδύνατο να έπιτύχη 25) — και τώρα 27)9, με παράδοσιν δύο και τριών έτών άργότερον.

Ικανοποιητικήν έξήγησιν των άνωτέρω διακυμάνσεων δεν είνε δυνατόν να δώση τις. Ίσως ή άπότομος στροφή της Δυτικής Ευρώπης προς την μετατροπήν των έγκαταστάσεων από του γαιάνθρακος εις το πετρελαιοκαι ή σταθερώς αύξανόμενη κατανάλωσις των πετρελαιοειδών δι' όλας τας ανάγκας, να άποτελουν τον κύριον λόγον. Αί έταίρια πετρελαίων προβλέπουσιν τας ανάγκας του μέλλοντος, είνε πιθανόν να θεωρούν σκόπιμον την 'προεξασφάλισιν χωρητικότητας.

Δια να σχηματισή τις μίαν ιδέαν περί του πώς το πιθανολογούμενον ως διαθέσιμον τονιάζ δεξαμενοπλοίων θά ίσοφαρίση τας ανάγκας της ζήτησεως, είνε ουσίως να λάβη υπ' όψιν του, τόνον τας νέας ναυπηγήσεις, όσον και τα παρήλικα σκάφη, να πράξη δε τούτο επί τη βάσει μετατροπής του τονιάζ εις ίσοδύναμα «T.2», ούτως ώστε τα συμπεράσματα ν' αντικατοπτρίζουν μάλλον την μεταφορικήν ικανότητα του στόλου των δεξαμενοπλοίων, παρά την χωρητικότητα αυτού εις τόνους d.w. Αξίζει να σημειωθή, ότι επί τη βάσει της χωρητικότητας d.w., όλιγότερα των 8% του υπάρχοντος παγκοσμίου στόλου των τάνκερς άπαρτίζονται από σκάφη ηλικίας 20 έτών και άνω, ενώ κατά ποσοστόν όλίγον κατώτερον του 14% αναφέρονται εις σκάφη ηλικίας 15 έτών και άνω. Μεταπροβέμενοι οί αριθμοί ούτοι εις ίσοδύναμα «T.2» με βάση την μεταφορικήν των ικανότητα, μειούνται εις όλιγώτερον πως των 4.5% δια την πρώτην περίπτωσιν και εις 9.5% δια την δεύτεραν.

Η όμάς των σκαφών ηλικίας 10 έως 15 έτών περιλαμβάνει όλα τα δεξαμενόπλοια «T.2», ήτοι 31% εις τόνους d.w. ή 28% περίπου, με βάση την μεταφορικήν των ικανότητα. Μέχρι ποίου σημείου ή αντικατάστασις του όγκώδους αυτού τονιάζ θά καταστή άναγκαία, δεν είνε ακόμη σαφές. Υποτίθεται πάντως, ότι ο βίος των «T.2» θά ποικίλλη, αναλόγως του τρόπου, καθ' όν γίνεται ή εκμετάλλευσίς και ή συντήρησις αυτών και ότι δεν θά χρειασθή ν' αντικατασταθούν εντός βραχείας χρονικής περιόδου, παρομοίας προς εκείνην, καθ' ήν έναυπηγήθησαν. Ας έλπίσωμεν, πράγματι, ότι ταύτα δεν θά αντικατασταθούν εις βραχύ διάστημα χρόνου, δεδομένου, ότι θά ήτο, αναμφίβολως, άδύνατον εις τα ναυπηγεία του Κόσμου ν' αντιμετώπισουν ταυτόχρονα την εις τοιαύτην εύρειαν κλίμακα αντικατάστασιν σκαφών, παραλλήλως και προς την προς αντικατάστασιν κανονικήν ανάπτυξιν των νέων κατασκευών. Όλίγα, πλην, όμως, άρκετά τον αριθμόν «T.2» έκλεισαν εσχάτως πενταετείς χρονοναυλώσεις άρχομένας από του 1956 — 57. Σημαίνει τούτο, ότι πλοικτήται και ναυλωταί πιστεύουσιν σήμερα εις βίον 20 έτών, τουλάχιστον, δια τα δεξαμενόπλοια «T.2». Το πρόβλημα συνεπώς της αντικαταστάσεώς των τοποθετείται περί το 1963, αν και μερικά σκάφη του τύπου τούτου δεν θά έπιζήσουν μέχρι του έν λόγω έτους.

Όσον άφορά τας νέας ναυπηγήσεις, οί ήδη γενόμενοι ύπολογισμοί περί των πιθανών παραδόσεων κατά τα τρία προεχρή έτη, βάσει της εις d.w. χωρητικότητας, έστηρίχθησαν εις τα υπάρχοντα ναυπηγικά συμβόλαια. Δέον, όμως, να ύπολογισθούν επιπροσθέτως και παραγγελιαί τινές, αί όποιαί προβλέπουν παραδόσεις κατά τα έτη 1959 και 1960. Δι' έκαστον των έτών τούτων ύποστηρίζεται, ότι το σύνολον των παραδόσεων θά ανέλθη εις 3.5 εκατομ. τόνων d.w., αριθμόν πλοισιοπαρόχως, βέβαια, διδόμενον, εν σχέσει προς την πρόσφατον πείραν. Τα κατά προσέγγισιν ίσοδύναμα «T.2», σκάφη άτινα θά παραδοθούν μέχρι του 1960, ύπολογίζονται ως εξής:

Έτος	Τάνκερς
Το 1956	224
» 1957	254
» 1958	266
» 1959	232
» 1960	232

Ο κατωτέρω πίναξ δεικνύει (Α) τον αριθμόν εις ίσοδύναμα σκάφη «T.2», όπερ θά είναι διαθέσιμον εις το τέλος εκάστου των έπομένων πέντε έτών, δεκτού γινόμενου, ότι όλα τα τάνκερς ηλικίας 20 έτών και άνω διαλύονται και δεκτής έπίσης έτησιας αύξησεως, βασιζόμενης πάντοτε εις τον υπάρχοντα στόλον εις το τέλος του 1955. Ο αύτός πίναξ δεικνύει (Β) την κατάστασιν, εις ήν περίπτωσιν διαλυθούν μόνον τα ηλικίας 25 έτών και άνω δεξαμενόπλοια.

31 Δεκ. 1956	Α		Β	
	ΕΤΗ	Ίσοδύναμα προς «T.2»	Ίσοδύναμα προς «T.2»	Αύξησις τοις %
» 1956	2.278	5.23	2.314	7.12
» 1957	2.504	10.70	2.523	11.54
» 1958	2.749	11.34	2.825	12.13
» 1959	2.950	9.30	3.056	10.69
» 1960	3.164	9.91	3.276	10.14

Ούδεμία ύπάρχει άμφιβολία, ότι το τμήμα Β του πίνακος παρουσιάζει την πλέον έμπράγματον άποψιν, καθόσον εν τη πράξει δεν διαλύονται παρά πολλά δεξαμενόπλοια ηλικίας κάτω των 25 έτών, ενώ μερικά έξ αυτών διατηρούνται εις την ύπηρεσίαν και επί τια ακόμη επί πλέον έτη. Έν πάση περιπτώσει, αί προσοπτικά καλής ναυλαγοράς θά τείνουν, ασφαλώς, εις ενθάρρυνσιν των πλοιοκτητών, όπως διατηρήσουν τα παλαιά σκάφη των εν ενεργεία.

Κατά το παρελθόν, έπεκράτει ή συνήθεια να ύπολογίζεται κατά μέσον όρον εις 6% έτησιας περίπου ή αύξησις της καταναλώσεως πετρελαίου, μελυνότι το ποσοστόν τούτο ήτο συχνάκις πολύ άνωτερον κατά τας χειμερινάς περιόδους. Υπολογίζεται έπίσης μία κατά προσέγγισιν αύξησις κατά 6% της μεταφορικής ικανότητας κατά το 1955, επί τη βάσει της αύξησεως του στόλου των δεξαμενοπλοίων. Είνε, όμως, αναγκαίον να λησθή έπίσης υπ' όψιν πρόσβατον τονιάζ, όπερ έπαυήθη εις την ύπηρεσίαν από την κατάστασιν παροπλισμού και δύναμις του όποιου ηύξηθη περαιτέρω ή μεταφορική ικανότης των εν ενεργεία εις το τέλος του έτους δεξαμενοπλοίων κατά 2%. Ούτω, όλική αύξησις της μεταφορικής ικανότητας κατά 8%, διαρκούσιν του 1955, φαίνεται να υπελείφθη όλίγον μόνον των μεταφορικών αναγκών, καθ' όσον, αν και έσημειώθησαν έλλειψεις τονιάζ, αύται, όμως, δεν ενεάνησαν σταθερώς όξειαν μορφήν επί μακρόν τι χρονικόν διάστημα.

Έν τη περαιτέρω άνασκόπησει, διαπιστώνται μεταβολαί από έτους εις έτος, αί όποιαί ήδύνατο, ίσως, να προκαλέσουν σημαντικάς διακυμάνσεις, της αγοράς, επί τη βάσει ενός ή βραχυχρονίων συνεχών ταξιδίων. Παραλλήλως, όμως, διαπιστούται, ότι θά ύπάρξη εντός πέντε έτών γενική αύξησις της μεταφορικής ικανότητας κατά 50% και άνω ή έτησια τοιαύτη 10% κατά μέσον όρον. Δεδομένου, ότι οί ύπολογισμοί τοχυτήτων των ίσοδυνάμων «T.2» είνε μάλλον συντηρητικοί, ή εν λόγω αύξησις θά είνε μεγαλυτέρα. Ίσως, ή προσοχή να συγκεντρώναται ύπερ το δέον εις τους παραπλανητικούς άρθμούς του d.w. και ούχι ακούωντας εις την μεταφορικήν ικανότητα, την όποιαν οί αριθμοί ούτοι αντιπροσωπεύουν.

Η μέλλουσα αύξησις της καταναλώσεως πετρελαίου ή τουλάχιστον των μεταφορών πετρελαίου, θά συντελέση μεγάλως εις την άπορρόφισιν όλοκλήρου της μεταφορικής ταύτης ικανότητας. Χωρίς να ριπτεται σκία τις άμφιβολίας επί των άκρας αίσιοδοξων προβλέψεων, αίτινες έγένοντο υπό μάλλον έμπειρων εις τα των πετρελαίων παραγόντων, δεν πρέπει πάντως να άγνοηθή έξ όλοκλήρου ή δυνατότης, ότι ή ιστορία δύναται, ίσως, να επανοληφθή και ότι θά έπακολουθήση υπερπληθώρα συμβολαίων εκ μέρους των πλοιοκτητών τράμπς. Ένώ δε οί πλοιοκτήται ούτοι κερδοσκοπούν συναγωνιζόμενοι εν τη αγορά, ένδέχεται, ίσως, να είνε οί μόνον, οίτινες άποκομίζουσιν κέρδη. Φρόνιμον έπίσηθ θά ήτο να έπωφεληθή τις των καλών εύκαιριών δια μίαν μακράς περιόδου άπασχόλησιν των πλοίων, όταν αί εύκαιρία αύτα ύπάρχουν. Είνε, όμως, έπίσης ουσίως, όπως, οί προσφερόμενοι ναυλοί εις την περίπτωσιν αύτην είνε έπαρκείς προς κάλυψιν ένδεχομένων κινδύνων πληθωρισμού.

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

Head Office: **KHARTOUM**
P.O.B. 116
Tel. 2450

PORT SUDAN
P.O.B. 184
Tel. 2450

WADI HALFA
P.O.B. 69
Tel. 90

PIRAEUS
Rizari Building
Tel. 40175

ALSO IN **DJIBOUTI**
P.O.B. 15
Tel. 281

MASSAWA
P.O.B. 6
Tel. 187

A S S A B
P.O.B. 63
Tel. 8

ASMARA
P.O.B. 115
Tel. 488

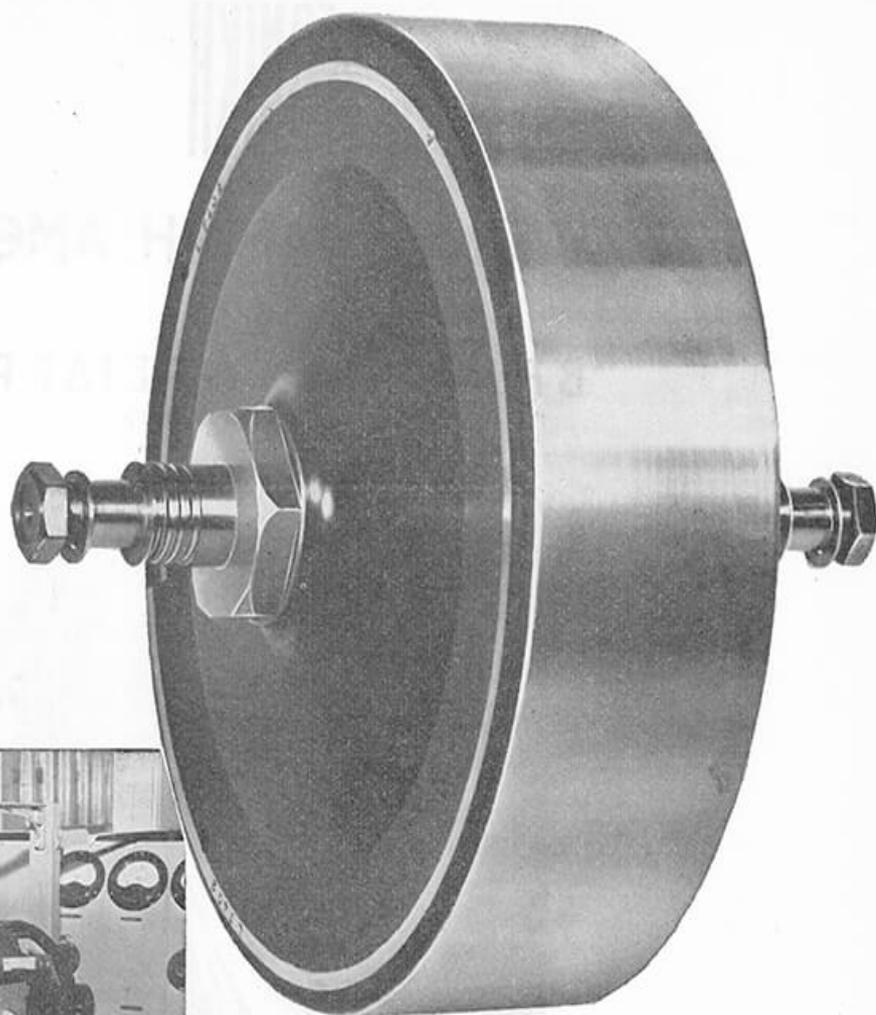
ADDIS ABBEBA
P.O.B. 312
Tel. 2311

ADEN (CAMP)
P.O.B. 55
Tel. 681

UNDER THE STYLE: —

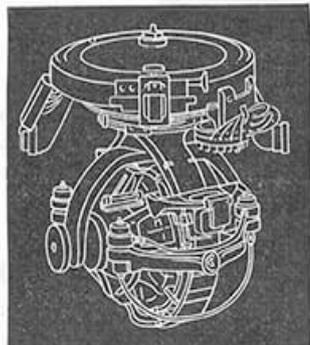
THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

Cables for all offices: "PHRONTIS,"



Μέτρον τῆς

ἀξιοπιστίας



Ἡ ἀκρίβεια τῶν μηχανημάτων ΣΠΕΡΡΥ δὲν εἶναι σύμπτωσης.
Ἐπιβεβαιώνονται περιπτώσεις ὅπου τὸ ἴδιον εὐαίσθητον στοιχεῖον ἐτέλει
ἐν χρήσει πέραν τοῦ ἑνὸς τετάρτου τοῦ αἰῶνος.
Ἡ ἀκρίβεια τῶν ΣΠΕΡΡΥ εἶναι τὸ ἀποτέλεσμα ἐπισταμένης
ἐρεύνης, πρακτικῆς ἐξελίξεως καὶ μακρᾶς βιομηχανικῆς πείρας,
μέτρον δὲ τῆς ἀξιοπιστίας τῆς πυξίδος XIV π.χ. εἶναι τὸ γεγονός
ὅτι τὸ 21.3% τοῦ κόστους τῆς κατασκευῆς τοῦ ὀφείλεται ἁμείωτος
εἰς ἐξοδα ἐπιθεωρήσεως καὶ δοκιμῆς.

SPERRY ΕΞΑΡΤΙΣΜΟΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

SPERRY GYROSCOPE COMPANY LIMITED · GREAT WEST ROAD · BRENTFORD · MIDDLESEX · ENGLAND



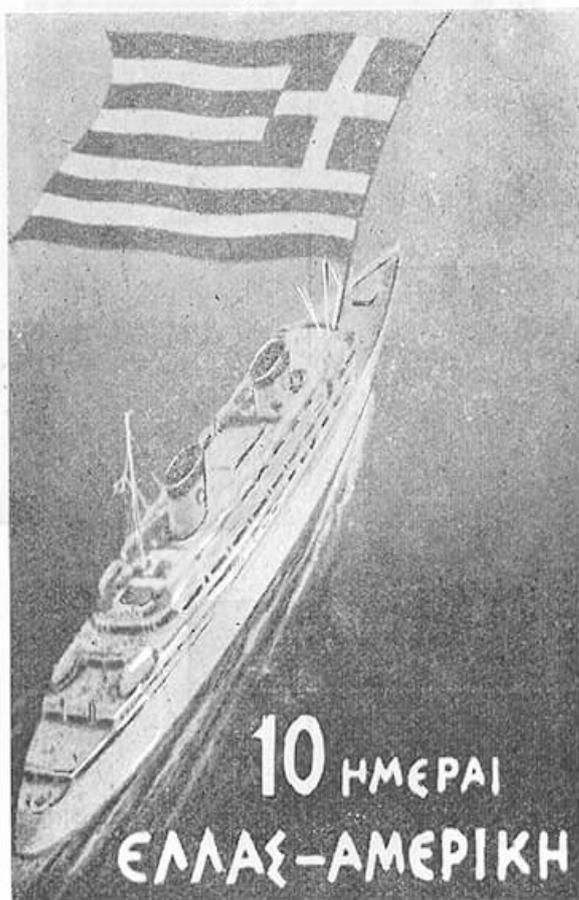
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

T.S.S.

“ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ,”

ΠΡΩΗΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚ

(22.000 ΤΟΝ.)



Τακτική γραμμή

ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ

1956 ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ 1956

ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:		ΕΚ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ:	
ΜΑΡΤΙΟΥ	26	ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ	10
ΑΠΡΙΛΙΟΥ	22	ΜΑΡΤΙΟΥ	8
ΜΑΪΟΥ	18	ΑΠΡΙΛΙΟΥ	10
ΙΟΥΝΙΟΥ	13	ΜΑΪΟΥ	5
ΙΟΥΛΙΟΥ	9	ΙΟΥΝΙΟΥ	1
		ΙΟΥΝΙΟΥ	27
ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ	4	ΙΟΥΛΙΟΥ	22
ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ	31	ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ	18
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ	27	ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ	14
ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ	25	ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ	11
ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ	23	ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ	8
		ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ	7

Δι' εισιτήρια και εξασφάλισιν θέσεων, αποταθήτε εις όλα
τά 'Ανεγνωρισμένα Γραφεία Ταξιδίων και Μεταναστεύσεως

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: 'Οδός 'Ελευθερίου Βενιζέλου 10 - ΑΘΗΝΑΙ
Τηλ. 30875-30876

ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ, ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ, ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Ἐξεδόθη πρό τινας τὸ «Ὀικονομικὸν Ἡμερολόγιον» τῆς Βρέμης, τόμος ἐκ 1.000, περίπου, σελίδων, περιέχων πλήρη αναλυτικὴν εἰκόνα τῶν ἐξελίξεων τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς καὶ τῆς οἰκονομικῆς κινήσεως τῶν κυριωτέρων λιμένων τοῦ κόσμου. Τὴν ἐν λόγω ἐκδοσὴν ἐπιμελεῖται τὸ ἐν Βρέμη «Ἰνστιτούτον Ἑρευνῶν τῆς Ναυτιλίας», διευθυνόμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γουσταύου Ἀδόλφου Τέλ. Ὁ δόκτωρ Τέλ ἤρχισεν τὸ στάδιόν του ὡς ναυτικὸς καὶ ὡς πράκτωρ ἀποστολῶν φορτίων. Εἶπε πτυχιούχος τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Βερολίνου, ἐταξίδευσεν δὲ καὶ ἐργάσθη εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ἐπὶ πολλὰ ἔτη. Ὡς διευθυντὴς τοῦ Ἰνστιτούτου τῆς Βρέμης, ἔχει δλοφύως ἀφιερῶθαι εἰς ἔργα συντονισμοῦ καὶ συγκεντρώσεως ἐργασίας, ἀφορώσης τὸν σκοπὸν τοῦ Ἰδρύματος, μὲ συνεργάτας του πρόσωπα εἰδικευμένα εἰς τοὺς διαφόρους κλάδους τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν.

Τὸ Ἰνστιτούτον τῆς Βρέμης χρησιμοποιεῖ ἴδιον ἐπιτελεῖον συνεργατῶν, μὴ προσφεύγον εἰς πρόσωπα ἔχοντα ἄλλην ἀπασχόλησιν. Δεδομένου, ὅτι ὁ δόκτωρ Τέλ χαρακτηρίζεται ὡς αὐθεντία — ἐν τῇ ἐνοίᾳ τοῦ ἀνδρός μὲ τὴν ἐξοχὴν διορατικότητά, τὸν ἱσταμένον ὑπεράνω τῶν κοινῶν ἐγκεφάλων καὶ ἀγνοούντος, μάλιστα, «τῆν ὥραν τοῦ τραίνου» — ἡ συντελουμένη εἰς τὸ Ἰδρυμα ἐργασία ἐρευνῶν εἶνε κατὰ πάντα ἀξιόλογος, τόσον ἀπὸ θεωρητικῆς, ὅσον καὶ ἀπὸ πρακτικῆς πλευρᾶς. Τὸ ἐν λόγω Ἰδρυμα ἐδημιουργήθη ἀπὸ τὴν πρωτοβουλίαν ἐνὸς Πανεπιστημίου καὶ τὴν συμβολὴν μιᾶς ὁμάδος ἐπιχειρηματιῶν. Τὸ ἀρχικὸν κεφάλαιον προήρχετο ἀπὸ ἑνα Ταμεῖον τοῦ ὁποῖου ἀρχικὸς προορισμὸς ἦτο ἡ ἱδρυσις Διεθνέως Πανεπιστημίου εἰς τὴν Βρέμη. Ἐπειδὴ ὁ σκοπὸς οὗτος δὲν ἐπραγματοποιήθη, τὸ κεφάλαιον τοῦ Ταμεῖου διετέθη εἰς τὴν ἱδρυσιν τοῦ «Ἰνστιτούτου Ἑρευνῶν τῆς Ναυτιλίας».

Βραδύτερον ἐδημιουργήθησαν νέα πηγαὶ ἐσόδων ἐκ δημοσιεύσεως τοῦ Ἰδρύματος, ἐνῶ οἱ μισθοὶ καλύπτονται ἀπὸ τὰς ἀναλαμβάνομενας ἐπιστημονικὰς τινὰς ἀπασχολήσεις. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἡ πόλις τῆς Βρέμης καὶ ἕνας κύκλος ἀτόμων, ὑπόστηρικτῶν τοῦ Ἰνστιτούτου, συνέβαλον εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ προϋπολογισμοῦ του, ὅστις καὶ ἀπέβη λίαν σημαντικὸς. Κύριον ἔργον τοῦ Ἰδρύματος εἶνε ἡ συλλογὴ πληροφοριῶν καὶ στοιχείων, ἀναφερομένων εἰς τὰ ναυτιλιακὰ καὶ λιμενικὰ προβλήματα. Εἰς τὴν συλλογὴν ταυτὴν περιλαμβάνονται καὶ περὶ τὰ 150 ἀνὰ τὸν κόσμον εἰδικὰ περιοδικὰ καὶ ἐφημερίδες. Ὅλα τὰ ἀξιόλογα στοιχεῖα εἰς τοὺς τομεῖς τῆς ναυτιλίας, τῶν λιμένων καὶ τῆς ἀλιείας, συγκεντρώνονται συστηματικῶς καὶ διατυπώνονται εἰς ἐνιαῖον, κατὰ τομῆα, σύνολον. Τὸ ἐν λόγω ὄλιον εἶνε εἰς τὴν διάθεσιν παντὸς ἐνδιαφερομένου, χρησιμεύει δὲ καὶ ὡς βάσις διὰ τὰς ἐκάστοτε δημοσιεύσεις τοῦ Ἰνστιτούτου. Τὸ Ἰδρυμα διαθέτει, ἐπίσης, αἰθουσαν μελέτης, εἰς τὴν ὅποιαν πᾶς τις δύναται νὰ συμβουλευθῇ τὸ συγκεντρωμένον ἐπιστημονικὸν ὄλιον, τὴ βοήθεια συχνάκις καὶ τοῦ προσωπικοῦ. Δανειστικὰ δελτία ἐν αἰθέριᾳ περιπτώσει ἐπιτρέπεται.

Ἡ κυριωτέρα ἐκδήλωσις τῆς ἐργασίας τοῦ Ἰνστιτούτου ἔγκειται εἰς τὴν ἐκδοσὴν τοῦ προαναφερθέντος Ἡμερολογίου. Ὁ προσφάτως κυκλοφορήσας τόμος διὰ τὸ ἔτος 1954—55 περιέχει τὰ κείμενα τῶν, παραλληλῶς εἰς τὴν ἀγγλικὴν καὶ γερμανικὴν διάλεκτον. Ὁ συγγραφεὺς ὀρθῶς προέκρινε τὸ σύστημα τοῦτο, διότι ἐπιτρέπει τὴν εὐρύτεραν κυκλοφορίαν τοῦ Ἡμερολογίου, χωρὶς νὰ παρίσταται ἀνάγκη χωριστῶν ἐκδόσεων, μὲ διπλὴν τὴν δημοσίευσιν πολυαριθμῶν στατιστικῶν πινάκων. Ἀφ' ἑτέρου ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀγοραστῶν ἐκδόσεως εἰς μίαν διάλεκτον εἶνε πάντοτε, κατ' ἀνάγκην, περιορισμένον, ἐνῶ καὶ ἡ ἐκδοτικὴ δαπάνη, λόγω τῶν στατιστικῶν πινάκων καὶ γραφικῶν παραστάσεων, εἶνε ἐξαιρετικῶς ὑψηλὴ. Προεκρίθη διὰ τοῦτο ἡ φωτοτυπικὴ μέθοδος γραφομηχανημένης σελίδος.

Ὁ ἐκδόσιμος τόμος τοῦ «Ἡμερολογίου Ἑρευνῶν τῆς Ναυτιλίας» ἀποτελεῖται ἀπὸ δύο μέρη. Τὸ πρῶτον περιλαμβάνει σειρὰν μελετῶν καὶ τὸ δεύτερον στατιστικῶν πινάκων. Ἐννοεῖται, ὅτι καὶ τὸ πρῶτον μέρος περιέχει εἰς πολλὰ σημεῖα τὸν πίνακα, διαγράμματα καὶ γραφικὰς παραστάσεις. Τὸ πρῶτον κεφάλαιον τοῦ πρώτου μέρους εἶνε ἀφιερῶμενον ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Ἐκεῖ εὕρισκε τις πληθύνων πληροφοριῶν περὶ τοῦ παγκοσμίου τωναῶν καὶ τῆς κατανομῆς εἰς κατηγορίας πλοίων (φορτηγὰ, δεξαμενοπλοῖα, λάινερς κλπ.). Ἐπετα ἀνάλυσις τοῦ ὑπὸ διαφόρους σημαίας ἐργαζομένου τωναῶν, καλύπτοντος ἐν συνόλῳ 70 σημαίας, ἀπὸ τῆς τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν μέχρι τῆς ἀλβανικῆς. Ἡ ἕκαστις, φυσικὰ, τῆς μελέτης ποικίλλει, ἀναλόγως πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπίδοσιν ἐκάστης χώρας.

Εἰς τὸ πρῶτον κεφάλαιον εὕρισκε τις μελέτας περὶ τῆς μεταφορικῆς κινήσεως τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ἐν τῷ συνόλῳ τῆς καὶ βραχείαν ἀνάυσιον διὰ τὰ ἔμπορεύματα καὶ τοὺς ἐπιβάτας. Εἰς τὴν ἀνάυσιον τῆς μεταφορᾶς ἔμπορευμάτων ἐξετάζονται κεχωρισμένως ἡ κίνησις τῶν πετρελαίων, τῶν δημητριακῶν καὶ τῶν γαιανθράκων, καθὼς καὶ ἡ τῶν λάινερς. Ἐν συνεχείᾳ μελετᾶται ἡ ἐξέλιξις αὐτῶν ἰδία διὰ τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας, τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, τὰς Κάτω Χώρας, τὸν Παναμᾶ καὶ τὴν Γερμανίαν. Τὸ δεύτερον κεφάλαιον τοῦ πρώτου μέρους πραγματεύεται περὶ τῶν διωρύγων Σουέζ, Παναμᾶ καὶ Κιέλου καὶ περὶ τῶν θαλασσιῶν λιμένων, τῆς μελέτης κατὰ σειρὰν ὁκεανῶν χωροῦσης. Δυστυχῶς, τὰ στατιστικὰ δεδομένα στηρίζονται γενικῶς εἰς τὰς ἀνάγκας ἐκάστου λιμένος, χωρὶς νὰ λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν αἱ δυνατότητες συγκρίσεως πρὸς ἄλλους λιμένας. Ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦτου ὁ συντάκτης τοῦ Ἡμερολογίου τινεῖ, ἐν κατακλείδι, τὰ ἑξῆς :

«Εἶνε δυνατὸν νὰ ἀναφερθῇ καὶ νὰ καταγραφῇ ἐνταῦθα, ἄνευ μεγάλων δυσχερειῶν, ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων, ποὺ κατέπλευσαν εἰς ἕκαστον λιμένα, ἡ συχνότης τῶν ἐν λόγω προσεγγίσεων των, οἱ τύποι τῶν μηχανῶν προώσεως αὐτῶν, ἡ χωρητικότης των εἰς τόνους γκρός καὶ d.w., ἡ χωρητικότης εἰς μπῶνκερς, ὅλας ὁ κυβικὸς χώρος διὰ φορτίον, αἱ δι' ἐπιβάτας μεταφορικαὶ τῶν ἰκανότητες, λαμβανόμεναι ὁμοῦ καὶ διαιρούμεναι συμφῶνως πρὸς τὰς θέσεις, τοὺς τύπους τῶν μεταφορῶν — ἄκτοπλοικῶν ἢ ἀνοικτῆς θαλάσσης—καὶ προερχόμεναι, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, ἀπὸ τὸ μέγεθος τῶν πλοίων. Περαιτέρω, δύναται εὐκόλως νὰ δοθῶν στοιχεῖα περὶ τῶν τύπων τῶν μεταφορῶν (λάινερς, τράμπες ναυλομένων ὡς λάινερς καὶ δεξαμενοπλοίων), δεξαμενοπλοίων ὑπὸ ναυλοῦσιν κατὰ ταξίδιον, ὑπὸ χρονοναυλοῦσιν ἢ ὑπὸ ναυλοῦσιν κατὰ συνεχῆ ταξίδια. Κατέστη ἐπίσης δυνατὸν νὰ περιληφθῶν ὁκάφη-φυεῖα καὶ ἄλλαι

μεταφοραὶ ἢ εἰδικοί τύποι μεταφορῶν, ὁμοίως πλοῖα ἐξωτερικῶν διαστάσεων, τὸ ἐλεύθερον—ἀπὸ τῆς γραμμῆς φορτώσεως—ὕψος τοῦ πλοίου, τὸ βῆσιμα τῶν εἰσπλεόντων καὶ ἀποπλεόντων σκαφῶν, ὁ ἀπαιτούμενος χρόνος, ὅπως τὸ πλοῖον ἀναπλεύσῃ τὸν ποταμὸν, ἐν παλιρροίᾳ, ἀπὸ τὰς ἐκβολὰς πρὸς τὸ ἀγκυροβόλιον του καὶ τανάπαυιν, τὰς χρονικὰς περιόδους ἀναμονῆς, ἂν μὴ καὶ τὸν χρόνον ἐκφορτώσεως καὶ ἐκ νέου φορτώσεως, τὸν ἀριθμὸν τῶν χρησιμοποιηθέντων ἐκφορτωτῶν κλπ. Εἰς λιμὴν προτιμᾶ νὰ ἀφήνῃ τὰ πράγματα, ὡς ἔχουν καὶ ἄλλοι ἀρχίζει, σὺν τῷ χρόνῳ, νὰ περιλαμβάνῃ εἰς τὰς στατιστικὰς του τὸ ἐν ἢ τὸ ἕτερον χαρακτηριστικὸν γνώρισμα. Σὺν τῇ προόδῳ, νέα στατιστικὰ ἐξελίξεις θὰ καταστῶν ἀναπόφευκτοι καὶ ἐνδέχεται νὰ προστεθῶν εἰς τοὺς ἀντιστοίχους πίνακας τῶν στατιστικῶν δεδομένων. Πάντως, αἱ ἐπίσημοι στατιστικὰ θὰ συναντήσουν δυσχερείας διὰ τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἀνωτέρω στοιχείων. Αἱ ἀρμόδια ἀρχαὶ δὲν δύναται νὰ φέρουν εἰς πέρας ἐπίσημοι στατιστικὰς τοῦ προτεινομένου, διὰ τοὺς ἀκολουθοῦσας λόγους : Διότι δὲν θὰ ὑπάρχῃ ἡ σύγκρισις μὲ τὰς προηγουμένας περιόδους καὶ διότι τὰ στοιχεῖα περὶ τῶν πλοίων — ἀριθμὸς μονάδων, σημαία, καθαρὸν τωναῶν, προελεύσειον καὶ προορισμῶν ἀποκλειομένων — δὲν ἀναγνωρίζονται ἐπίσημως. Οὐδεμία, ἐν τούτοις, λιμενικὴ διοίκησις δύναται νὰ κρατηθῇ, ἀπὸ τοῦ νὰ καταρτίσῃ στατιστικὰς, συμφῶνως πρὸς τὰς ἰδίας τῆς ἀνάγκας, ἐπὶ τῇ βάσει ατοικῶν, ἄτινα φαίνονται ὡς ἐπίσημα δεδομένα τῆς Ναυτιλίας. Ἐν πλοῖον φέρει μεθ' ἑαυτοῦ ὄχι μόνον πιστοποιητικὸν περὶ τῆς χωρητικότητος του, ἀλλὰ καὶ τὸ διάγραμμα αὐτοῦ, τὸ περιέχον ὅλα τὰ «προσωπικὰ» στοιχεῖα ταυτοτήτος του. Τὸ ἐν λόγω σχέδιον διαρρυθμίσσεως ἐνὸς πλοίου δὲν κρατεῖται μυστικόν. Τέλος, αἱ μνημονευθεῖσαι λεπτομέρειαι πρέπει νὰ ἀρῶνται ἀπὸ ὅλας τὰς δυνατὰς πηγὰς καὶ νὰ φέρωνται συντόμως πῶς εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ μελετητοῦ. Τοῦτο, ἀναμφιβόλως, προϋποθέτει, ὅτι αἱ στατιστικὰ θὰ καταστρώνονται παρ' ἐμπειρονημόνων, οἵτινες — καὶ τοῦτο πρέπει νὰ τοισθῇ — δύναται νὰ ἀσκηθῶν διὰ τὸ ἔργον των αὐτὸ εὐκολώτατα ἐνὸς βραχείας χρονικῆς περιόδου. Ἡ ὀργάνωσις δελτιῶν δεικτῶν καὶ ἡ ἀνάπτυξις τοιοῦτου συστήματος δελτιώσεων, δὲν δύναται νὰ ἐμφανισθῇ δυσεπιτύχων πρόβλημα.

Καὶ ὁ συντάκτης τοῦ Ἡμερολογίου προσθεῖ : «Ὅσον ἀρτιωτέρα εἶνε μία ἐπισκόπησις τῆς καταστάσεως καὶ τῶν ἐξελίξεων τῆς μεταφορικῆς κινήσεως, τόσον εὐκολώτερα καθίσταται ἡ ἄλψις τῶν ἀναγκαίων μέτρων πρὸς τὸ συμφέρον τῆς Ναυτιλίας, πράγμα ὅπερ ἀποτελεῖ τὸ ἀντικείμενον ὅλων τῶν στατιστικῶν προσπαθειῶν. Οὐσιαστικῶς πλέον προκτεῖται περὶ ζητήματος ὀργανώσεως πρὸς διεξαγωγὴν τοῦ ἔργου καὶ ἀναγραφῆς τῶν χαρακτηριστικῶν σημειῶν εἰς εὐρύτεραν κλίμακα, τῆς μέχρι τοῦδε ἰσχύουσας, χωρὶς, δεδαίως, τὸ εἶδος τοῦτου τῆς στατιστικῆς νὰ ἀποβῇ πρόσκομμα εἰς αὐτὴν ταυτὴν τὴν Ναυτιλίαν».

Τὸ τρίτον κεφάλαιον τοῦ πρώτου μέρους πραγματεύεται περὶ τῶν ναυλῶν — ἐν πρώτοις — τῆς Ναυτιλίας τακτικῶν γραμμῶν ἐπὶ τῶν κυριωτέρων τομέων καὶ ἐπειτα περὶ τῶν κατὰ ταξίδια ναυλωσῶν. Τὸ τέταρτον κεφάλαιον πραγματεύεται — ἐν ἀρχῇ — περὶ τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων καὶ τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν χωρῶν, ἐν συνεχείᾳ δὲ παρατίθεται σειρὰ ὅλη στατιστικῶν πινάκων. Κατωτέρω παραθέτομεν ἐκ τοῦ Ἡμερολογίου ὀρισμένα ἐνδιαφέροντα αὐτῶν σημεία. Εἶνε τόσος ὁ ὄγκος τῆς παρεχομένης ὑπὸ τῆς ἐν λόγω ἐκδόσεως ὄλης, ὥστε νὰ καθίσταται ἀδύνατος ἡ καταχώρισις εἰς τὰς σελίδας αὐτῶν καὶ μικρὰς, ἔστω, περιλήψεις τοῦ συνόλου τῶν στατιστικῶν πληροφοριῶν.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ — ΣΥΝΟΛΙΚΟΝ ΤONNAZ : Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1954 τὸ παγκόσμιον τωναῶν, διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὰ χρονικὰ τῆς Ναυτιλίας, ὑπερέβη τὰ 100 ἑκατομμύρια τόνων, φθάσαν, ἀκριβῶς, εἰς 107.720.677 τ. γκρός. Εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν περιλαμβάνονται σκάφη ξηροῦ φορτίου χωρητικότητος 66 ἑκατομμυρίων τόνων καὶ δεξαμενοπλοῖα ἀντιπροσωπεύοντα συνολικὴν χωρητικότητα 26 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, περίπου. Τὰ ὑπόλοιπα ἀναφέρονται εἰς πλοῖα τῶν Μεγάλων Λιμένων (3,5 ἑκατομμύρια τόνων), ἄλιευτικὰ ἢ τεχνικὰς μονάδας (4 1/4 ἑκατομμύρια τόνων), ἐπιβατηγὰ κλπ.

Ὅσον ἀφορᾶ τὰ συστήματα προώσεως, τὰ 32,57% τοῦ παγκοσμίου τωναῶν ἀποτελοῦνται ἀπὸ δηζελοκίνητα καὶ τὰ 67,22% ἀπὸ ἀτμοκίνητα, ἐκ τῶν ὁποίων, πάλιν, τὰ 39% εἶνε ἐξωδισσόμενα με ἀτμοτροβίλους. Ὡς πρὸς τὰς ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις, ἀναγράφονται εἰς τὸ Ἡμε-

ARIST. THEODORAKOPOULOS

REPRESENTATIVE OF

SCHAAR & NIEMEYER

ESTABLISHED 1851

WHOLESALE SHIPCHANDLERS
HAMBURG 11
FREEMPORT, BROOK 6
TELEF: 36 22 46 47 48 49
PRIVATE: 23 56 08
TELEGRAMS: SCHAARMAYER-HAMBURG

ρολόγιον τὰ κάτωθι:

«Μεταξύ όλων των ναυτικών επιχειρήσεων, αἱ ἑταιρίαι, αἱ ἔχουσαι ἕνα μόνον πλοῖον, κατέχουν εἰς ἀριθμὸν τὴν μεγαλύτεραν ἀναλογίαν. Ἀπαρτίζουσι, δηλαδὴ, τὰ 68 % καὶ ἄνω, τοῦ συνόλου τῶν ἐπιχειρήσεων, μολοντὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων των ἀντιπροσωπεύει τὰ 22% τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν τῷ κόσμῳ σκαφῶν καὶ, ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητά, τὰ 10% περίπου τοῦ παγκοσμίου τωναῦ. Ὅσον ἀφορᾷ τὰς ἑταιρίας τὰς ἔχουσας περισσότερα τοῦ ἐνὸς πλοῖα, αἱ μικρὰς κλίμακος ἐπιχειρήσεις ἔπονται κατ' ἀριθμὸν τῶν μεγάλῃς κλίμακος τοιούτων. Τὸ ποσοστὸν τοῦ τωναῦ τῶν ἐν λόγω ἑταιριῶν εἶνε, σχετικῶς, χαμηλόν, αὐξάνεται δὲ ἀναλόγως τοῦ βαθμοῦ τῶν διαφορῶν κατατάξεων. Τὸ ἀντίθετον συμβαίνει, ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπιχειρήσεων, ὅστις ποικίλλει, ἀναλόγως τῆς κατηγορίας μεγέθους. Ὡς πρὸς τὸ τωναῦ, αἱ μεγάλῃς

κλίμακος ἐπιχειρήσεις ὑπερτεροῦν μὲ ποσοστὸν 54.21% ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου τωναῦ, ἐνῶ ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων καλύπτει τὰ 38.85 % ὅλων τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων. Ὑπάρχουν 158 τοιαῦται ἑταιρίαι μεγάλῃς κλίμακος, ἔχουσαι τὰ 2.1% τοῦ ἀριθμοῦ ὅλων τῶν θαλασσίων ἐπιχειρήσεων. Κατὰ γενικὸν κανόνα, αἱ πλείους τῶν ἐν λόγω ἐπιχειρήσεων ἀναφέρονται εἰς ἑταιρίας λάινερς, δεξαμενοπλοίων, μεταλλοφόρων, πλοίων-ψυγέων καὶ ἀνθρακοφόρων. Ὅσακις προκύπτει ἀνάγκη, αἱ ἑταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν προβαίνουν, συμπτωματικῶς, εἰς ναυλώσεις πλοίων, πρὸς κάλυψιν τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν των, ἐνῶ ἐξ ἄλλου πολυἀριθμοῦ ἑταιρίας λάινερς ἐκμεταλλεῦνται μικτὰ σκάφη διὰ μεταφοράς ἐπιβατικῶν καὶ ἐμπορευμάτων. Ὁ βαθμὸς τοῦ ἐν λόγω συνδυασμοῦ ποικίλλει ἀπὸ τοῦ μεγίστου μέχρι τοῦ κατωτάτου ὅριου. Διὰ τοῦ κατωτέρου πίνακος συμπληροῦνται αἱ ἀνωτέρω πληροφορίαι:

Διαιρέσεις τοῦ τωναῦ

Αἱ κατὰ τωναῦ ἐπιχειρήσεις ἑταιριῶν μὲ ξηροῦ φορτίου καὶ μικτὰ (δι' ἐπιβ. καὶ φορτίου)(2)

ἑταιρία μὲ 1 πλοῖον	Ἀριθ. ἑταιρ.	Ἀριθ. πλοίων	Τόνοι γκρὸς
100 ἕως 300 τ. γκρὸς	2.203	2.203	393.637
300 τ. γκρὸς καὶ ἄνω	2.392	2.392	6.392.528
ἑταιρία μὲ σκάφη πλοῖον τοῦ ἐνὸς			
Κάτω τῶν 10.000 τ. γκρὸς	1.161	3.830	3.378.120
(ἑταιρία δύο πλοίων)	(590)	(1.980)	(1.252.530)
10.000 ἕως 25.000 τ. γκρὸς	388	2.086	6.378.752
25.000 ἕως 50.000 τ. γκρὸς	172	1.415	5.997.618
50 χιλ. ἕως 100.000 τ. γκρὸς	97	1.407	6.777.126
100.000 τ. γκρὸς καὶ ἄνω	109	6.646	39.088.256
Σύνολον :	6.522	19.979	68.406.038

τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας(1)

ἑταιρία	Ἀριθ. ἑταιρ.	Ἀριθ. πλοίων	Τόνοι γκρὸς	ἑταιρ.	Ἀριθ. πλοίων	Τόνοι γκρὸς
Δεξαμενοπλοίων(3)	74	74	15.096	2.227	2.227	408.733
	405	405	2.577.990	2.297	2.297	8.970.518
	117	422	383.345	1.278	4.252	3.760.465
	(59)	(118)	(151.092)	(649)	(2.098)	(1.403.622)
	97	286	1.773.781	485	2.372	8.152.533
	101	446	3.573.705	273	1.861	9.571.324
	73	540	4.928.799	170	1.947	11.705.925
	49	1288	11.301.834	158	7.934	50.399.090
Σύνολον :	916	3461	24.553.550	7.438	23.440	92.955.588

- (1) Ἡμερομηνία ἀπογραφῆς 6 Ἰανουαρίου 1955. Ἀναφέρεται εἰς φορτηγὰ καὶ ἐπιβατικὰ πλοία 100 τόν. γκρὸς καὶ ἄνω.
- (2) Ἐφ' ὅσον τυγχάνουν ἰδιοκτησίας μιᾶς ἑταιρίας, περιλαμβανομένου καὶ ἐνὸς ἢ ὀλίγων τινῶν τάνκερς.
- (3) Ἐφ' ὅσον τυγχάνουν ἰδιοκτησίας μιᾶς ἑταιρίας, περιλαμβανομένου καὶ ἐνὸς ἢ ὀλίγων τινῶν φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου.

ΤΟΝΝΑΖ ΕΠΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ: Συμφωνῶντες πρὸς τὰ συγκεντρωθέντα παρὰ τοῦ «Ἡμερολογίου» στοιχεῖα, ἡ κυβερνῶσα χωρητικότης τῶν ξηροῦ φορτίου σκαφῶν ἀνήρχετο κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1955 διὰ σιτηρὰ εἰς 4746 ἑκατομμύρια κυβικῶν ποδῶν, μὲ ἀύξησιν 180 ἑκατομμυρίων κ.π. ἐναντι τοῦ 1953. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν πρόωσιν, τὰ 71.9 % τοῦ ἐν λόγω τωναῦ φορτηγῶν, ἀνεφέρετο εἰς ἀτμόπλοια, ἐναντι 75.7 %, τοῦ 1953 καὶ τὰ 23.1 % εἰς δηζελοκίνητα σκάφη, ἐναντι 24.3 %, τοῦ 1953. Καταφαίνεται ἐκ τῶν ἐν λόγω ποσοστῶν, ὅτι ἡ διὰ δηζελ μηχανῶν πρόωσις σημαντικῶς ἐπέτελλεσε κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη προϊόντος. Ὁ συντάκτης τοῦ «Ἡμερολογίου» ἐπίστη τὴν προσοχὴν ἐπὶ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἐνεφανίσθησαν νέοι τύποι ἐιδικῶν πλοίων, ἐνῶ ἐτέρων τινῶν τύπων ἐνταχθέντων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ἐπεκτείνεται ἡ χρησιμοποίησις ὁλονῆ καὶ περισσώτερον. Πρὸκειται περὶ τοῦ συνδυασμοῦ δεξαμενοπλοίων μεταλλοφόρων, περὶ τῶν ἐιδικῶν πλοίων μεταφοράς ζαχάρους, περὶ τῶν δεξαμενοπλοίων διὰ τὴν μεταφορὰν ἀερίων καὶ περὶ τῶν ἐιδικῶν σκαφῶν διὰ τὴν μεταφορὰν δημοσιογραφικοῦ χάρτου.

ὅποιον τὸ τωναῦ καλύπτει ἀπλῶς τὸ 1.6% τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων.
 «Ὅτι ἰσχύει εἰς τὴν κατηγορίαν τῆς ναυτιλίας ξηροῦ φορτίου, τὸ αὐτὸ διαπιστοῦται καὶ εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις μεγάλῃς κλίμακος διὰ τὰ τάνκερς. Ἀποτελοῦν αὐτὰ κατ' ἀριθμὸν τὰ 5.3 %, ἀλλ' ὡς πρὸς τὸ τωναῦ κατέχουν τὰ 46 % τοῦ συνόλου. Κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη ἐσημειώθη σταθερὰ τάσις αὐξήσεως τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενοπλοίων, ἥτις εἶχε σημειώσει προσωρινὴν ἀνάπαυαν, ὅταν τὸ σούπερ-τάνκερ τοῦ κ. Ὠνάση «Ἄλ-Μαλικ Σαούδ ἔλ' Ἀβάλ» ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίαι. Τὸ ἐν λόγω δεξαμενόπλοιο εἶνε χωρητικότητος 28.738 τ. γκρὸς, 21.627 τ. νὲτ καὶ δύναται, κατὰ προσέγγισιν, νὰ μεταφέρῃ 45.000 τόνους πετρελαίου.»

Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν πλοίων-ψυγέων, τὸ τωναῦ τῆς κατηγορίας ταύτης σημειοῖ, ἐν τῷ συνόλῳ του, ὑποχώρησιν, ἐνῶ — τούναντιον — μεγάλῃν παρουσιάζει πρόωδον τὸ τωναῦ τῶν ἐιδικῶν μεταλλοφόρων. Φρονεῖ ὁ συντάκτης τοῦ «Ἡμερολογίου», ὅτι ἡ τάσις αὕτη θὰ σημειώσῃ περαιτέρω κατακτήσεις κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη, κυρίως ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι αἱ Ἠνωμέναι Πολιτεῖαι ἐφείλου νὰ αὐξήσουν τὰς εἰς μεταλλεύματα εἰσαγωγὰς των. Διερωτάται, πάντως, ἀν ἡ Ὄργανωσις τῆς «Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας», διὰ τῆς κοινῆς τῆς ἀγορᾶς, δὲν θὰ ἐξουδετερώσῃ ἐν μέρει τὴν διὰ θαλάσσης μεταφορὰν σιτηρῶν μεταλλευμάτων. Καὶ τοῦτο φέρονται ἐπὶ τοῦ ἀποθέματος θὰ ἐξακεῖσιν εἰς τὴν χαλυβουργίαν τῶν χωρῶν τῆς «Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας.»

Ὅσον ἀφορᾷ τὰς νέας τάσεις, ὁ συντάκτης τοῦ «Ἡμερολογίου» παρατηρεῖ, ὅτι ἐξετάζεται ἡ δυνατότης συνδυασμοῦ μεταφοράς καὶ ἐπιβατικῶν παρὰ τῶν δεξαμενοπλοίων. Πολλὰ ἐξ ἄλλου δεξαμενόπλοια μεταφέρουν σήμερον ἐν συνδυασμῷ πετρελαία καὶ μεταλλεύματα, ἐνῶ πολλὰ ἄλλα μετετρέπησαν εἰς μεταλλοφόρα.
ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΕΜΠΟΡΙΟΝ: Ἀπὸ τοῦ 1953 μέχρι τοῦ 1955, ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος ηὔξηθη κατὰ 900 πλοία, ἀντιπροσωπεύοντα συνολικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρων τῶν 7.000.000 τόνων γκρὸς. Τῆς αὐξήσεως ταύτης, ἐννοεῖται, δὲν ἐπαφελήθησαν εἰς ἴσον μέτρον ὅλοι οἱ τύποι τῶν πλοίων. Οὕτω, τὰ δηζελοκίνητα σκάφη ξηροῦ φορτίου ηὔξηθησαν κατὰ 20 % καὶ πλεον, ἐνῶ τὰ ἀτμοκίνητα παρουσίασαν ἐλαφρῶν μείωσιν. Πρόωδον κατὰ 28 % ἐνεφανίσθη τὰ δηζελοκίνητα δεξαμενόπλοια, ἐνῶ ἡ αὐξήσις τῶν ἀτμοκινήτων ἐφθασεν εἰς 18 % μόνον. Καὶ τὸ «Ἡμερολόγιον» συνεχίζει:

ΤΟΝΝΑΖ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ: Καὶ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν σοβαρὰ ἐσημειώθη πρόωδος. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1955, ἡ κυβερνῶσα χωρητικότης τῶν πετρελαιοφόρων ὑπελογίζετο εἰς 1819 ἑκατομμύρια κυβικῶν ποδῶν, σημειώσασα αὐξήσιν 23%, ἐναντι τοῦ 1953. Σημαντικαί ἄλλως τὸ μεταβολαὶ ἐπῆλθον τὸν τελευταῖον καιρὸν εἰς τὰ μεγέθη τῶν δεξαμενοπλοίων.

«Κατὰ τοὺς γενομένους ὑπὸ τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν ὑπολογισμοῦς, ὁ ὄγκος τῆς διεθνούς μεταφορικῆς κινήσεως ἐμπορευμάτων, δηλαδὴ τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου, ἀνήλθεν ἀπὸ 550 ἑκατομμύρια τόνων, τὸ 1950, εἰς 660 ἑκατ. τόνων τὸ 1952, διὰ νὰ φθάσῃ τὸ 1953 εἰς 670 ἑκατομμύρια τόνων. Τὴν μεγαλύτεραν μερίδα εἰς τὴν ἐν λόγω κίνησιν ἔχει ἡ μεταφορὰ πετρελαίου, ὡς τοῦτο ἐμφαίνεται ἀπὸ τὰς διελεύσεις ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. Τὸ μέσω αὐτῆς μεταφερθῶν φορτίου ἐφθασε τὸ 1952 εἰς 83.448.000 τόνων καὶ τὸ 1954 εἰς 96.881.000 τόνων, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ πετρελαία — κατ' ἀμφοτέρας τὰς διεμβύσεις — ἐκάλυψαν τὸ 1952 ποσότητα 52.348.000 τόνων, διὰ νὰ φθάσουν τὸ 1954 εἰς 63.062.000 τόνων. Ἡ αὕτη στατιστικὴ ὑπηρεσία, κατὰ τὰς τελευταίας ὑπολογισμοῦς τῆς, τονίζει, ὅτι τὸ διὰ θ.α.λ.α.σ.η.ς μεταφερθῶν πετρελαίου τὸ 1953 ἐφθασεν εἰς 225 ἑκατομμύρια τόνων, διὰ νὰ ἀνέλθῃ τὸ 1954 εἰς 295 ἑκατομμύρια τόνων.»

Ἡ χωρητικότης τῶν τάνκερς εἶνε σκάφη τῶν 10.000 τ. γκρὸς καὶ ἄνω, ἀνήρχετο τὸ 1953 εἰς 11.764.000 τόν., μετὰ πᾶροντος δὲ δύο ἐτῶν ἀνῆλθεν εἰς 17.1 ἑκατομμύρια τόνων. Ἐνεφανίσε, δηλαδὴ, μίαν αὐξήσιν ἐκ 5.000.000 τόνων γκρὸς, ἡ ὁποία — κυρίως — ἦλθεν ὡς συνέπεια τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν μικρῶν δεξαμενοπλοίων διὰ μεγαλύτερων. Τὸ τωναῦ τῶν δεξαμενοπλοίων μεγέθους 5000 ἕως 7500 τ. γκρὸς ηὔξησε κατὰ 16.8 %, ἐνῶ τῶν 2500 ἕως 5000 τ. γκρὸς ἐμειώθη κατὰ 8.2 %. Ἡ κλάσις τοῦ μεγέθους τῶν 11.000 ἕως 15.000 τ. γκρὸς ηὔξηθη κατὰ 94.7 % καὶ ἡ τῶν 15.000 τόνων γκρὸς καὶ ἄνω κατὰ 97.5 %. Οὕτω, ὁ μέρος ὄρος μεγέθους τῶν δεξαμενοπλοίων ἀπὸ 7170 τ. γκρὸς τὸ 1953, ἀνῆλθεν εἰς 7876 τ. γκρὸς τὸ 1955.

Ὁ ὄγκος τῆς διὰ τῆς ὕδατινῆς ὁδοῦ, κινήσεως τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου ὑπολογίζεται, ὅτι ἐφθασε κατὰ τὸ 1954 εἰς τὰ 685 ἑκατομμύρια τόνων.

Τὰ συστήματα πρόωσως τῶν δεξαμενοπλοίων εἶνε ἐξ ἴσου στενῶς συνδεδεμένα μὲ τὸ πρόβλημα τοῦ μεγέθους τῶν σκαφῶν. Ἰδοῦ, τί ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἀναφέρεται εἰς τὸ «Ἡμερολόγιον».

«Εἰς τὰς κατηγορίας μεγάλου μεγέθους, ἀρχομένης ἀπὸ τῶν 7500 τόνων γκρὸς, τὸ τωναῦ τῶν δηζελοκινήτων πλοίων σημειώνει ὁλονῆ καὶ μεγαλύτερον ποσοστὸν. Τὰ 86.7 % τοῦ δηζελοκινήτου τωναῦ τῶν μεταξὺ 7500 ἕως 15.000 τόνων γκρὸς, ἀναφέρονται εἰς δεξαμενόπλοια. Τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν δηζελοκινήτου τωναῦ, ἦτοι 32.3 %, ἀποτελεῖται ἀπὸ μονάδας μεγέθους 7500 μέχρι 10.000 τόν. γκρὸς καὶ τὰ 30.6 % ἀπὸ μονάδας μεγέθους 10.000 ἕως 15.000 τόνων γκρὸς. Τὴν μεγαλύτεραν μερίδα τοῦ ἀτμοκινήτου τωναῦ τῶν τάνκερς ἐμφανίζει ἡ κατηγορία μεγέθους 10.000 ἕως 11.000 τ. γκρὸς, ἀντιπροσωπευομένη ἀπὸ τὰ ναυπηγηθέντα κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον δεξαμενόπλοια τοῦ τύπου «T.2».

Ἡ μέση ἡλικία τῶν δεξαμενοπλοίων παρουσιάζει σαφὴ τάσιν βελτιώσεως, συνεπεί τῆς ναυπηγήσεως κατ' ἔτος μεγάλου ἀριθμοῦ νέων μονάδων. Τὸ γερμανικὸν «Ἡμερολόγιον» ἀναφέρει σχετικῶς τὰ κάτωθι:

«Ἡ παγκόσμιος ναυτιλία ἀριθμεῖ 916 ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις δεξαμενοπλοίων, μὲ μονάδας τῶν 100 τόνων γκρὸς καὶ ἄνω. Αἱ ἐπιχειρήσεις αὗται διαθέτουν 3461 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 24.553.550 τόνων γκρὸς. Ἐκ τῶν πλοίων αὐτῶν, 90 θὰ ἴδοντο νὰ χαρακτηρισθῶν καὶ ὡς φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου. Ὁ μεγαλύτερος ἀριθμὸς τῶν ἐπιχειρήσεων δεξαμενοπλοίων ὑπάγεται εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ἐταιριῶν, αἱ ὁποῖαι κατέχουν ἕνα τάνκερ τῶν 300 τ. γκρὸς καὶ ἄνω. Ἡ κατηγορία αὕτη σημειοῦται μὲ ποσοστὸν 44.2 %. Ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητα, ὁμοίως, ἡ κατηγορία αὕτη καλύπτει μόνον τὰ 10.5% τοῦ συνόλου. Τὴν πλεόν ἀσθενῆ θέσιν κατέχουν αἱ μικρὰς κλίμακος ἐπιχειρήσεις, τῶν

Telephone : **ROYAL 8031-2-3** Telegrams : **ATSCOL-FEN-LONDON**
 RELIANCE 1128 & 3321-2

FRANK & JONES LTD.
 Established 1926

Head Office - 63, Fenchurch Street, LONDON E.C. 3.

Members of THE LONDON CARGO SUPERINTENDENTS' ASSOCIATION

CARGO SUPERINTENDENTS Tallying - Supervising - Checkweighing

SERVICE & SATISFACTION

μύρια τόννων. Έξ αυτών, τὰ 320 εκατομμύρια τόννων ἀνεφέροντο εἰς τὸ πετρέλαιον, ὅπερ σημαίνει, ὅτι αἱ μεταφοραὶ αὐτοῦ ἀντιστοιχοῦν εἰς τὰ 47.6% τοῦ συνόλου τῶν διεθνῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν. Οἱ ἀριθμοὶ αὗτοι — σημειωτέον — δὲν περιλαμβάνουν τὰ φορτία τὰ μεταφερθέντα διὰ πλοίων ἀπασχολουμένων εἰς ἀκτοπλοικὰ ταξίδια.

Δεδομένου, ὅτι τὸ ἐμπόριον καὶ αἱ μεταφοραὶ τῶν πετρελαίων καταλαμβάνουν ἰδιαίτερον θέσιν εἰς τὴν κίνησιν ταύτην, κρίνεται σκόπιμον νὰ παρατεθῇ ὁ κατωτέρω στατιστικὸς πίναξ, ἐκ τοῦ ὁποίου λαμβάνει τις μίαν ἰδέαν περὶ τῆς γεωγραφικῆς κατανομῆς τῶν ἐν λόγῳ μεταφορῶν τῶν ὑγρῶν καυσίμων:

Ὅγκος μεταφερθέντων τὸ 1954 πετρελαίων διὰ θαλάσσης

Θαλάσσιοι ὅδοι	Ἔκατ. τ.	Ποσ. %
B. Ἀμερ. — ἀκτὴ Κόλπου. B. Ἀμερικὴ — ἀκτὴ Ἀτλαντ.	82	25.61
Περσικὸς Κόλπος — Δυτικὴ Εὐρώπη	64	20.00
Βενεζουέλα — B. Ἀμερικὴ, ἀκταὶ Ἀτλαντικῶν	51	15.94
Μεσόγειος	25	7.61
Βενεζουέλα — N. Ἀμερικὴ, ἀκτὴ Ἀτλαντικῶν	19	5.94
Περσικὸς Κόλπος — Ἄνω Ἀνατολὴ	16	5.00
Βενεζουέλα — Δυτικὴ Εὐρώπη	11	3.44
Μεσόγειος — B. Ἀμερικὴ, ἀκταὶ Ἀτλαντικῶν	10	3.12
Μαύρη Θάλασσα	5	1.56
B. Ἀμερικὴ, ἀκταὶ Κόλπου, Ρίβερ Πλέιτ	5	1.56
Ἰνδονησία — Ἄνω Ἀνατολὴ	4	1.25
Ἰνδονησία — Αὐστραλία	4	1.25
Περσικὸς Κόλπος — Ἀνατολικὴ Ἀφρική	4	1.25
Βενεζουέλα — Ἀν. καὶ Δυτ. Ἀφρική	4	1.25
Λὸς Ἀντζελες — Αὐστραλία — Ἄνω Ἀνατολὴ	4	1.25
Λοιπαὶ θαλάσσιοι ὅδοι	12	3.76

ΣΥΝΟΛΟΝ μεταφορῶν πετρελαίων διὰ θαλάσσης: 320 100.—

(Ἡ συνέχεια εἰς τὸ ἐπόμενον)



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.

10 East 40th St., NEW YORK 16, N.Y.

Tel. MURRAY Hill 5-6940

Cable «PEROLINCO»

THE PEROLIN COMPANY LTD.

39 Herford Str., LONDON W 1, England

Tel. MAYfair 4831/5

Cable «PEROLINCO»

REPRESENTATIVES and STOCKS

ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA

Via XX Settembre, 14

GENOA

Tel. No. 15-358

Cable Address «DEOXIDO»

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SON

21, Talaat Harb Pacha

ALEXANDRIA

Tel: No. 23268-21112

Cable Address: «DIORYX»

(For all offices)

D. J. PAPADIMITRIOU & SONS

25, Sultan Hussein

PORT-SAID

Tel. No. 2174-8300

HOLLAND

ZANNSIS SHIPSTORES

Zalmhaven 46-47

ROTTERDAM

Tel.: 115-530

Cable Address: «ZANNIS»

BELGIUM

HERMES SHIPSTORES

12, Prekerinnenstreet

ANTWERP

Tel.: 33.07.45

Cable Address PIONAS

GERMANY

HANS FICK & Co

Agneststr. 38

HAMBURG 39

Tel.: 47-87-54

Cable Address: FIBHIP

GREECE

D. VLACHOS

7, Leofarous Street

PIRAEUS

Tel. No. 42-249, 45-598

SYRIA

TURK & PAPADOPOULOS

LATTAKIA

Tel.: 1542

Cable Address: PAPADOPOULOS

TURK & PAPADOPOULOS

BANIA

Tel.: 2.42

Cable Address: TURKPAPADOPOULOS

LEBANON

TURK & PAPADOPOULOS

c/o Condaghours & Arghlris

P. O. Box 2398

BEIRUT

Tel.: 27-051

Cable Address: ALKIS

JAPAN

MITSUBISHI SHOJI KAISHA, Ltd.

Mitsubishi Shoji Bldg

No. 10, 2-chome Marunouchi Chiyoda-Ku

TOKYO

Tel.: (28) 1031, 2021, 3021, 4021 etc.

Cable Address: MITSUBISHIPEL

Ἱστορικὰ Σημειώματα

—Ἡ ἑκατονταετία ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τῆς ἐγκυκλίου διὰ τὴν διαμοιρῆσιν τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας. (6 Μαρτίου 1856).

Συμπεληροῦνται ἑκατὸν ὀλόκληρα ἔτη, ἀπὸ τῆς 6 Μαρτίου, 1856, ὅπότε ἐπὶ τῆς τελευταίας πρωθυπουργίας τοῦ μεγάλου ἀνδρὸς τῶν Ἀγώνων Ἀλεξάνδρου Μαυροκορδάτου καὶ ὑπουργοῦ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν τοῦ Ἀρχηγοῦ τῆς Ἐπαναστάσεως τῆς 3ης Σεπτεμβρίου Δημητρίου Καλλέργη, ἐξεδόθη ἡ κάτωθι ἐγκύκλιος ἀφορῶσα τὴν διαμοιρῆσιν τῶν ὑπὸ φορτίον ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας, ἐξουσα αὐτολεξεῖ ὡς κατωτέρω (διατηρουμένου τοῦ λεκτικῶν καὶ τῆς ὀρθογραφίας τοῦ πρωτοτύπου), ἀπευθυνομένη πρὸς ἀπαντας τοὺς τότε, ὀλίγους δεκαετίας, λιμενάρχας τῆς Πατρίδος μας :

«Πολλοὶ καὶ ὑπουργοὶ κατέδειξε δι' ὑμῶν πρὸς τοὺς πλοίαρχους Ἕλληνας τὴν κούνησιν, ἢν ἀναδέχονται ὅψ' ἢς ὕρας παραλάβωσι φορτία μέχρι τῆς παραδόσεως καὶ τὴν εἰς τὸν προσδιορισμένον τῆς ἐκφορτῆσεως λιμένα δι' ἐγκυκλίου δὲ τῆς 18 «Ὀκτωβρίου 1849 ἀναπτύξαν τὰ τῆς εὐθύνης ταύτης καὶ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου πρὸς ὑπουργεῖον ἀπήτησεν, ὡστε πᾶσα λιμενικὴ ἀρχὴ ν' ἀποπέμψῃ τὸ ἀνεὶ ἀνάγκης κινούμενον ἐν λιμένι πλοῖον ὑπὸ φορτίον, δίδοσα εἰς τὸν πλοίαρχον νὰ ἐνωσῇ τὸν μέγιστον τὴν ὑποκράσεως, ἂς οἱ νόμοι τῷ ἐπιβάλλουσι, καὶ τὰς ζημίας τῶν φορτωτῶν, ἀν δὲν ἤθελε προσπαθῆσθαι νὰ φέρῃ τὸ φορτίον εἰς τὸν προσδιορισμένον τοῦ ἕκαστου ἐνεστί τόνον καὶ ἀσφαλῶς.

Ἀδυστυχῶς, ὅμως, καὶ τὸ μέτρον τοῦτο τῶν ἀρχῶν ἐπιτηρήσεως εἰς οὐδὲν ἢ κερκὸν συνέτελεσεν, πολλοὶ δὲ τῶν πλοίαρχων παραγωγίζοντες τὸ ἴδιον συμφέρον, ἀπαρτίζοντες τὴν καλὴν πίστιν, εἰς ἢν καὶ μόνον στηρίζονται οἱ παραδίδοντες τὴν κερκὴσιν αὐτῶν ἰδιοκτῆται τῶν φορτίων, τινὲς δὲ καὶ κωλύοντες εἰς τὰς προτροπὰς τῶν ἀρχῶν, παρέτειναν εἰς λιμένας ὑπὲρ τὸ δέον καὶ ἀνεὶ ἀποδεδειγμένης ἀνάγκης τὴν διαμοιρῆσιν τῶν, ἐκβάσαντες οὗτοι εἰς κινδύνους τὰ συμφέροντα τῶν φορτωτῶν καὶ τὴν ζήνην περιουσιᾶν δι' ἢν ὁ νόμος ὑπεύθυνον κηρτίεν τὸν πλοίαρχον.

Ἐπὶ τῶν πλοίαρχων ἐπιφορτισμένων τὴν διοίκησιν πλοίου ὁποιασδήποτε τάξεως, εἰνε ὑπεύθυνος περὶ τῶν ἐν καιρῷ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ παραδομένου, καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν κηρτῶν ἐλαφρῶν, (ἀρθρον 221 τοῦ παρ' ἡμῶν ἰσχυροῦτος Γαλλικοῦ ἔμπορικοῦ νόμου).

Ἡ τοιαύτη τῶν ἐμποροπλοίαρχων διαγωγή πρέπει νὰ κατασφύρη ἐντέλως: ἀνάγκη νὰ αἰσθανθῶσι δι' αὐστηρῶς, ὅτι ἐν ἀνεὶ ἀποδεδειγμένης ἀνάγκης τὴν διαμοιρῆσιν αὐτῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἂς οἱ νόμοι τῷ ἐπιβάλλουσι, καὶ τὰς ζημίας τῶν φορτωτῶν καὶ τὴν ζήνην περιουσιᾶν δι' ἢν ὁ νόμος ὑπεύθυνον κηρτίεν τὸν πλοίαρχον.

Ἐπὶ τῶν πλοίαρχων ἐπιφορτισμένων τὴν διοίκησιν πλοίου ὁποιασδήποτε τάξεως, εἰνε ὑπεύθυνος περὶ τῶν ἐν καιρῷ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ παραδομένου, καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν κηρτῶν ἐλαφρῶν, (ἀρθρον 221 τοῦ παρ' ἡμῶν ἰσχυροῦτος Γαλλικοῦ ἔμπορικοῦ νόμου). Ἡ τοιαύτη τῶν ἐμποροπλοίαρχων διαγωγή πρέπει νὰ κατασφύρη ἐντέλως: ἀνάγκη νὰ αἰσθανθῶσι δι' αὐστηρῶς, ὅτι ἐν ἀνεὶ ἀποδεδειγμένης ἀνάγκης τὴν διαμοιρῆσιν αὐτῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἂς οἱ νόμοι τῷ ἐπιβάλλουσι, καὶ τὰς ζημίας τῶν φορτωτῶν καὶ τὴν ζήνην περιουσιᾶν δι' ἢν ὁ νόμος ὑπεύθυνον κηρτίεν τὸν πλοίαρχον.

Ἐπὶ τῶν πλοίαρχων ἐπιφορτισμένων τὴν διοίκησιν πλοίου ὁποιασδήποτε τάξεως, εἰνε ὑπεύθυνος περὶ τῶν ἐν καιρῷ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ παραδομένου, καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν κηρτῶν ἐλαφρῶν, (ἀρθρον 221 τοῦ παρ' ἡμῶν ἰσχυροῦτος Γαλλικοῦ ἔμπορικοῦ νόμου). Ἡ τοιαύτη τῶν ἐμποροπλοίαρχων διαγωγή πρέπει νὰ κατασφύρη ἐντέλως: ἀνάγκη νὰ αἰσθανθῶσι δι' αὐστηρῶς, ὅτι ἐν ἀνεὶ ἀποδεδειγμένης ἀνάγκης τὴν διαμοιρῆσιν αὐτῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἂς οἱ νόμοι τῷ ἐπιβάλλουσι, καὶ τὰς ζημίας τῶν φορτωτῶν καὶ τὴν ζήνην περιουσιᾶν δι' ἢν ὁ νόμος ὑπεύθυνον κηρτίεν τὸν πλοίαρχον.

Ἐπὶ τῶν πλοίαρχων ἐπιφορτισμένων τὴν διοίκησιν πλοίου ὁποιασδήποτε τάξεως, εἰνε ὑπεύθυνος περὶ τῶν ἐν καιρῷ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ παραδομένου, καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν κηρτῶν ἐλαφρῶν, (ἀρθρον 221 τοῦ παρ' ἡμῶν ἰσχυροῦτος Γαλλικοῦ ἔμπορικοῦ νόμου). Ἡ τοιαύτη τῶν ἐμποροπλοίαρχων διαγωγή πρέπει νὰ κατασφύρη ἐντέλως: ἀνάγκη νὰ αἰσθανθῶσι δι' αὐστηρῶς, ὅτι ἐν ἀνεὶ ἀποδεδειγμένης ἀνάγκης τὴν διαμοιρῆσιν αὐτῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἂς οἱ νόμοι τῷ ἐπιβάλλουσι, καὶ τὰς ζημίας τῶν φορτωτῶν καὶ τὴν ζήνην περιουσιᾶν δι' ἢν ὁ νόμος ὑπεύθυνον κηρτίεν τὸν πλοίαρχον.

Ἐπὶ τῶν πλοίαρχων ἐπιφορτισμένων τὴν διοίκησιν πλοίου ὁποιασδήποτε τάξεως, εἰνε ὑπεύθυνος περὶ τῶν ἐν καιρῷ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ παραδομένου, καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν κηρτῶν ἐλαφρῶν, (ἀρθρον 221 τοῦ παρ' ἡμῶν ἰσχυροῦτος Γαλλικοῦ ἔμπορικοῦ νόμου). Ἡ τοιαύτη τῶν ἐμποροπλοίαρχων διαγωγή πρέπει νὰ κατασφύρη ἐντέλως: ἀνάγκη νὰ αἰσθανθῶσι δι' αὐστηρῶς, ὅτι ἐν ἀνεὶ ἀποδεδειγμένης ἀνάγκης τὴν διαμοιρῆσιν αὐτῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἂς οἱ νόμοι τῷ ἐπιβάλλουσι, καὶ τὰς ζημίας τῶν φορτωτῶν καὶ τὴν ζήνην περιουσιᾶν δι' ἢν ὁ νόμος ὑπεύθυνον κηρτίεν τὸν πλοίαρχον.

Ἐπὶ τῶν πλοίαρχων ἐπιφορτισμένων τὴν διοίκησιν πλοίου ὁποιασδήποτε τάξεως, εἰνε ὑπεύθυνος περὶ τῶν ἐν καιρῷ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ παραδομένου, καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν κηρτῶν ἐλαφρῶν, (ἀρθρον 221 τοῦ παρ' ἡμῶν ἰσχυροῦτος Γαλλικοῦ ἔμπορικοῦ νόμου). Ἡ τοιαύτη τῶν ἐμποροπλοίαρχων διαγωγή πρέπει νὰ κατασφύρη ἐντέλως: ἀνάγκη νὰ αἰσθανθῶσι δι' αὐστηρῶς, ὅτι ἐν ἀνεὶ ἀποδεδειγμένης ἀνάγκης τὴν διαμοιρῆσιν αὐτῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἂς οἱ νόμοι τῷ ἐπιβάλλουσι, καὶ τὰς ζημίας τῶν φορτωτῶν καὶ τὴν ζήνην περιουσιᾶν δι' ἢν ὁ νόμος ὑπεύθυνον κηρτίεν τὸν πλοίαρχον.

Ἐπὶ τῶν πλοίαρχων ἐπιφορτισμένων τὴν διοίκησιν πλοίου ὁποιασδήποτε τάξεως, εἰνε ὑπεύθυνος περὶ τῶν ἐν καιρῷ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ παραδομένου, καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν κηρτῶν ἐλαφρῶν, (ἀρθρον 221 τοῦ παρ' ἡμῶν ἰσχυροῦτος Γαλλικοῦ ἔμπορικοῦ νόμου). Ἡ τοιαύτη τῶν ἐμποροπλοίαρχων διαγωγή πρέπει νὰ κατασφύρη ἐντέλως: ἀνάγκη νὰ αἰσθανθῶσι δι' αὐστηρῶς, ὅτι ἐν ἀνεὶ ἀποδεδειγμένης ἀνάγκης τὴν διαμοιρῆσιν αὐτῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἂς οἱ νόμοι τῷ ἐπιβάλλουσι, καὶ τὰς ζημίας τῶν φορτωτῶν καὶ τὴν ζήνην περιουσιᾶν δι' ἢν ὁ νόμος ὑπεύθυνον κηρτίεν τὸν πλοίαρχον.

Ἐπὶ τῶν πλοίαρχων ἐπιφορτισμένων τὴν διοίκησιν πλοίου ὁποιασδήποτε τάξεως, εἰνε ὑπεύθυνος περὶ τῶν ἐν καιρῷ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ παραδομένου, καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν κηρτῶν ἐλαφρῶν, (ἀρθρον 221 τοῦ παρ' ἡμῶν ἰσχυροῦτος Γαλλικοῦ ἔμπορικοῦ νόμου). Ἡ τοιαύτη τῶν ἐμποροπλοίαρχων διαγωγή πρέπει νὰ κατασφύρη ἐντέλως: ἀνάγκη νὰ αἰσθανθῶσι δι' αὐστηρῶς, ὅτι ἐν ἀνεὶ ἀποδεδειγμένης ἀνάγκης τὴν διαμοιρῆσιν αὐτῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἂς οἱ νόμοι τῷ ἐπιβάλλουσι, καὶ τὰς ζημίας τῶν φορτωτῶν καὶ τὴν ζήνην περιουσιᾶν δι' ἢν ὁ νόμος ὑπεύθυνον κηρτίεν τὸν πλοίαρχον.

Ἐπὶ τῶν πλοίαρχων ἐπιφορτισμένων τὴν διοίκησιν πλοίου ὁποιασδήποτε τάξεως, εἰνε ὑπεύθυνος περὶ τῶν ἐν καιρῷ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ παραδομένου, καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν κηρτῶν ἐλαφρῶν, (ἀρθρον 221 τοῦ παρ' ἡμῶν ἰσχυροῦτος Γαλλικοῦ ἔμπορικοῦ νόμου). Ἡ τοιαύτη τῶν ἐμποροπλοίαρχων διαγωγή πρέπει νὰ κατασφύρη ἐντέλως: ἀνάγκη νὰ αἰσθανθῶσι δι' αὐστηρῶς, ὅτι ἐν ἀνεὶ ἀποδεδειγμένης ἀνάγκης τὴν διαμοιρῆσιν αὐτῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἂς οἱ νόμοι τῷ ἐπιβάλλουσι, καὶ τὰς ζημίας τῶν φορτωτῶν καὶ τὴν ζήνην περιουσιᾶν δι' ἢν ὁ νόμος ὑπεύθυνον κηρτίεν τὸν πλοίαρχον.

Ἐπὶ τῶν πλοίαρχων ἐπιφορτισμένων τὴν διοίκησιν πλοίου ὁποιασδήποτε τάξεως, εἰνε ὑπεύθυνος περὶ τῶν ἐν καιρῷ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ παραδομένου, καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν κηρτῶν ἐλαφρῶν, (ἀρθρον 221 τοῦ παρ' ἡμῶν ἰσχυροῦτος Γαλλικοῦ ἔμπορικοῦ νόμου). Ἡ τοιαύτη τῶν ἐμποροπλοίαρχων διαγωγή πρέπει νὰ κατασφύρη ἐντέλως: ἀνάγκη νὰ αἰσθανθῶσι δι' αὐστηρῶς, ὅτι ἐν ἀνεὶ ἀποδεδειγμένης ἀνάγκης τὴν διαμοιρῆσιν αὐτῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἂς οἱ νόμοι τῷ ἐπιβάλλουσι, καὶ τὰς ζημίας τῶν φορτωτῶν καὶ τὴν ζήνην περιουσιᾶν δι' ἢν ὁ νόμος ὑπεύθυνον κηρτίεν τὸν πλοίαρχον.

Ἐπὶ τῶν πλοίαρχων ἐπιφορτισμένων τὴν διοίκησιν πλοίου ὁποιασδήποτε τάξεως, εἰνε ὑπεύθυνος περὶ τῶν ἐν καιρῷ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ παραδομένου, καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν κηρτῶν ἐλαφρῶν, (ἀρθρον 221 τοῦ παρ' ἡμῶν ἰσχυροῦτος Γαλλικοῦ ἔμπορικοῦ νόμου). Ἡ τοιαύτη τῶν ἐμποροπλοίαρχων διαγωγή πρέπει νὰ κατασφύρη ἐντέλως: ἀνάγκη νὰ αἰσθανθῶσι δι' αὐστηρῶς, ὅτι ἐν ἀνεὶ ἀποδεδειγμένης ἀνάγκης τὴν διαμοιρῆσιν αὐτῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἂς οἱ νόμοι τῷ ἐπιβάλλουσι, καὶ τὰς ζημίας τῶν φορτωτῶν καὶ τὴν ζήνην περιουσιᾶν δι' ἢν ὁ νόμος ὑπεύθυνον κηρτίεν τὸν πλοίαρχον.

Ἐπὶ τῶν πλοίαρχων ἐπιφορτισμένων τὴν διοίκησιν πλοίου ὁποιασδήποτε τάξεως, εἰνε ὑπεύθυνος περὶ τῶν ἐν καιρῷ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ παραδομένου, καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν κηρτῶν ἐλαφρῶν, (ἀρθρον 221 τοῦ παρ' ἡμῶν ἰσχυροῦτος Γαλλικοῦ ἔμπορικοῦ νόμου). Ἡ τοιαύτη τῶν ἐμποροπλοίαρχων διαγωγή πρέπει νὰ κατασφύρη ἐντέλως: ἀνάγκη νὰ αἰσθανθῶσι δι' αὐστηρῶς, ὅτι ἐν ἀνεὶ ἀποδεδειγμένης ἀνάγκης τὴν διαμοιρῆσιν αὐτῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἂς οἱ νόμοι τῷ ἐπιβάλλουσι, καὶ τὰς ζημίας τῶν φορτωτῶν καὶ τὴν ζήνην περιουσιᾶν δι' ἢν ὁ νόμος ὑπεύθυνον κηρτίεν τὸν πλοίαρχον.

Ἐπὶ τῶν πλοίαρχων ἐπιφορτισμένων τὴν διοίκησιν πλοίου ὁποιασδήποτε τάξεως, εἰνε ὑπεύθυνος περὶ τῶν ἐν καιρῷ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ παραδομένου, καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν κηρτῶν ἐλαφρῶν, (ἀρθρον 221 τοῦ παρ' ἡμῶν ἰσχυροῦτος Γαλλικοῦ ἔμπορικοῦ νόμου). Ἡ τοιαύτη τῶν ἐμποροπλοίαρχων διαγωγή πρέπει νὰ κατασφύρη ἐντέλως: ἀνάγκη νὰ αἰσθανθῶσι δι' αὐστηρῶς, ὅτι ἐν ἀνεὶ ἀποδεδειγμένης ἀνάγκης τὴν διαμοιρῆσιν αὐτῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἂς οἱ νόμοι τῷ ἐπιβάλλουσι, καὶ τὰς ζημίας τῶν φορτωτῶν καὶ τὴν ζήνην περιουσιᾶν δι' ἢν ὁ νόμος ὑπεύθυνον κηρτίεν τὸν πλοίαρχον.

Ἐπὶ τῶν πλοίαρχων ἐπιφορτισμένων τὴν διοίκησιν πλοίου ὁποιασδήποτε τάξεως, εἰνε ὑπεύθυνος περὶ τῶν ἐν καιρῷ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ παραδομένου, καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν κηρτῶν ἐλαφρῶν, (ἀρθρον

«εκτελέσας» της παρούσης, ήτις δημοσιεύεται και διά της 'Εφημερίδος της Κυβερνήσεως».

Εν Αθήναις τῆ 6ῃ Μαρτίου 1856

Ο Θ Ν

Α. ΜΑΥΡΟΚΟΡΔΑΤΟΣ

Εννοείται, ὅτι ἡ ἀνωτέρω ἐγκύκλιος δὲν εἶνε ἡ πρώτη μέριμνα τοῦ μόλις ἐκ τῆς τέρας ὑπὲρ τῆς ἐθνικῆς μας Παλιγγεσίας Ἀγῶνος ἀναγεννηθέντος Κράτους. Μετὰ τὴν δημοσίευσιν τὸν Νοέμβριον τοῦ 1836 τοῦ Διατάγματος ΠΕΡΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, τὸ ὁποῖον ἀπετέλεσε μέχρι πρό τινας τὸν Καταστατικὸν Χάρτην τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορίου Ναυτικοῦ, ἐδημοσιεύθησαν πολλὰ καὶ διάφορα νομοθέτηματα διὰ τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, ἐξ ὧν ἀναφέρονται μόνον ὀλίγα καὶ ὅσα ἐδημοσιεύθησαν εἰς τὸ ἀνά χεῖρας περιοδικόν: Α) Τὸν Νόμον τῆς 4 Ἰανουαρίου 1834 περὶ Ὁργανισμοῦ τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν («Ναυτ. Χρονικὰ» Τ. 92, σελ. 14), Β) Τὸ Διάταγμα τῆς 24 Νοεμβρίου 1850 διὰ τὰς πρώτας ἐξετάσεις τῶν ἐμπορευματολόγων («Ναυτικὰ Χρονικὰ» Τ. 134, σελ. 8), Γ) Τὸ ἀπὸ 30 Ἰουνίου 1837 Διάταγμα διὰ τὰς πρώτας Ναυτικὰς μαζ Σχολὰς, τῆς Σύρου καὶ τοῦ Ναυπλίου («Ναυτικὰ Χρονικὰ» Τ. 169, σελ. 13), Δ) Τὸ ἀπὸ 27 Ἰουλίου 1856 Διάταγμα διὰ τὸ πλῆρωμα τοῦ πρώτου ἑλληνικοῦ ἀτμοπλοίου «Βασίλισσα τῆς Ἑλλάδος» («Ναυτικὰ Χρονικὰ» Τ. 209, σελ. 14), Ε) Ἐν συνεχείᾳ τὸ ἀπὸ 11 Αὐγούστου 1856 Διάταγμα διὰ τὸ πλῆρωμα τοῦ ἀτμοπλοίου «ΥΔΡΑ» («Ναυτικὰ Χρονικὰ» Τ. 215 σελ. 18) καὶ ΣΤ) Τὸ ἀπὸ 22 Ἀπριλίου 1855 Διάταγμα διὰ τὴν πρώτην σύστασιν τῆς Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοικῆς Συγκοινωνίας («Ναυτικὰ Χρονικὰ» Τ. 236, σελ. 14).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

Ἀμερικανικὰ δικάστηρια

Ζημία εἰς φορτίον καὶ ἡ εὐθύνη τοῦ πλοίου

Εἰς τὸ τεχὸς μας τῆς 1ης Φεβρουαρίου εἶχον δημοσιεύσει σύντομον περίληψιν τῆς πρωτοδικῆς ἀποφάσεως ἐπὶ τῆς κατατρεχῆς ἀναφορῆς εἰς ἀπαίτησιν διὰ βλάβην φορτίου ὑφασμάτων, κατὰ τὴν μεταφορὰν των. Ἦδη παραθέτομεν εὐρύτερον περίληψιν τῆς ἐν λόγω ἀποφάσεως.

Παρ' ἀμερικανικοῦ πρωτοδικείου ἐξεδικάσθη ἀγωγή κατὰ τὸν πλοιοκτητὴν τοῦ νορβηγικοῦ μωτορσιπ «Τιτάνια» περὶ ἀποζημιώσεως διὰ βλάβην φορτίου στρατιωτικοῦ ὑφάσματος εἰς δέματα, βραχύντος ἐκ θαλάσσιου ὕδατος. Τὰ δέματα τοῦ ὑφάσματος εἶχον φορτωθῆ τὴν 3ην Αὐγούστου 1950 εἰς Τσάρλεστον, διὰ νὰ μεταφερθῶν εἰς Χόγκ Κόγκ. Ἐτοποθετήθησαν εἰς τὸ ἀνω ὑπ' ἀριθ. 3 ὑπόφραγμα. Ἀμέσως κάτωθεν τοῦ ὑποφράγματος ὑπῆρχον αἱ δεξαμεναὶ ἔρματος (ντὴν τάνκς) ἡ ὁροφὴ τῶν ὁποίων ἀπετέλει τὸ κατάστρωμα τοῦ πρυμναίου τμήματος τοῦ χώρου τοῦ ἀνω ὑποφράγματος. Μία βαθεῖα δεξαμενὴ ἦτο εἰς τὸ χαμηλότερον ὑπόφραγμα καὶ ἕτερα ἦτο κάτωθεν αὐτοῦ εἰς τὸ χαμηλότερον κύτος.

Κατὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ ταξιδίου αἱ δεξαμεναὶ ἔρματος ἦσαν κεναί. Μετὰ τὴν ἐκφόρτισιν μέρους φορτίου εἰς Μανίλαν καὶ Τσεμπου, τὸ σκάφος, κατὰ τὰς ἀρχὰς Σεπτεμβρίου, συνήτησε σφοδρὰν θαλασσοταραχὴν καὶ ἐξετέθη εἰς ἕνα ἐπικίνδυνον διατοιχισμόν. Ἦτο ἡ ἐποχὴ τῶν τυφῶνων καὶ ἐπὶ τῆ προύψει, ὅτι τὸ πλοῖον θὰ συνήτα ἐξῶθι τοῦ Χόγκ Κόγκ ἐπὶ σφοδρότερον τρικυμίαν, ἀπεφασίσθη παρὰ τοῦ πλοιοάρχου νὰ πληρωθῶν αἱ δεξαμεναὶ θαλάσσιου ὕδατος, ἵνα ἐξασφαλισθῆ ἡ καλύτερα διαγωγή τοῦ πλοίου κατὰ τὴν τρικυμίαν. Ἡ δι' ὕδατος ἐρμάτιος διεξήχθη τὴν 8ην Σεπτεμβρίου ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ ὑποπλοιοάρχου. Τὸ κάλυμμα τῆς ἀνθρωποθυρίδος εἰς τὴν ὁροφὴν τῆς δεξαμενῆς εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 3 ὑπόφραγμα εἶχε μετακινηθῆ, εἰς τρόπον ὥστε νὰ καθίσταται δυνατὸς ὁ ἔλεγχος τοῦ ὕψους τῶν ὑδάτων κατὰ τὴν πληρωσιν τῆς δεξαμενῆς. Τὴν 8ην μ.μ. ὁ ὑποπλοιοάρχος διέταξε νὰ διακόμωσιν τὴν λειτουργίαν των αἱ ἀντλίας ἐρματίσεως, καθόσον εἶχε λήξει ἡ φυλακὴ του καὶ θὰ ἀπεμακρύνετο τῆς ἐπιστάσεως. Τὸ κάλυμμα τῆς θυρίδος παρέμεινε εἰς οἴαν θέσιν εἶχε μετακινηθῆ καὶ συνεπῶς τὸ στόμιον τῆς δεξαμενῆς ἦτο ἀκάλυπτον. Τὴν 5ην πρωινήν τῆς 9ης Σεπτεμβρίου, ὁ ὑποπλοιοάρχος διέταξε νὰ ἐπαναληθῆ ἡ ἀντλησις θαλάσσιου ὕδατος καὶ τὴν 7ην ὥραν ἡ δεξαμενὴ ὑπερεξεχείλισε καὶ τὸ ὕδωρ ἔβρεξε τὸ φορτίον τῆς ἐναγούσης ἐταιρίας.

Ὁ πρωτοδικὴς δικαστὴς ἐκδίδων τὴν ἀπόφασίν του εἶπεν, ὅτι ἡ ὀριζωντιώσις ἐνδὸς σκάφους ἐν τῇ ἀνοικτῇ θαλάσσει δι' ἐρματίσεως τῶν δεξαμενῶν μὲ θαλάσσιον ὕδωρ, ἦτο μᾶλλον πράξις χειρισμοῦ, συνωδὰ τῷ ἀρθρῷ 4(2)α τοῦ «περὶ μεταφορῶν ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης» νόμου τοῦ 1936, παρὰ πράξις ἐπιμελείας καὶ ἐπιτηρήσεως τοῦ φορτίου, συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρον 3(2) τοῦ αὐτοῦ νόμου. Οἱ ἐνάγοντες ἀντέταξαν, ὅτι διὰ νὰ τύχουν οἱ ἐναγόμενοι τοῦ εὐεργετήματος τῆς ἀπαλλαγῆς (ἀρθρον 3(2)α), θὰ ἔπρεπε, κατὰ πρωταρχικὴν προϋπόθεσιν, νὰ ἀποδείξουν, τὴν προσδίδουσαν εἰς τὸ πλοῖον τὸν χαρακτηρισμὸν «ἰκανοῦ πρὸς πλοῦν», καλὴν πρὸς τούτο κατάστασιν τῶν δεξαμενῶν, τῆς ὁροφῆς αὐτῶν, τοῦ πώματος τῆς θυρίδος, τῶν παρεμβυσμάτων, τῶν σωλήνων τῶν διπυθμένων καὶ πάντων τούτων τὴν καλὴν κατάστασιν, ὡς ὑπάρχουσιν κατὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ ταξιδίου.

Ἰσχυρίσθησαν ἐπίσης οἱ ἐνάγοντες, ὅτι ἡ ἀφαίρεσις τοῦ καλύμματος τῆς θυρίδος γενομένη, ὡς φαίνεται, πρὸς ἔλεγχον τῆς ὕψεως μᾶλλον τοῦ ὕδατος, παρὰ πρὸς βυθομέτρησιν αὐτοῦ, ἀφοῦ τὸ πώμα τῆς θυρίδος ἦτο τοποθετημένον εἰς τὴν θέσιν του καὶ στεγανῶς προσηρμοσμένον, ἦτο τῶσον παράλογος, ὥστε δὲν μένει ἄλλο τι, εἰμὴ νὰ παραδεχθῆ τις, ὅτι αἱ σωληνώσεις τῆς βυθομέτρησης ἢ τὰ ἐξαρτήματα τῶν δεξαμενῶν ἦσαν εἰς τοιαύτην κατάστασιν δημιουργοῦσαν τὸν ὄρον περὶ «ἀκαταλληλότητος τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν». Ὁ Ἀμερικανὸς δικαστὴς παρετήρησεν ὅτι, ἀντιθέτως πρὸς τὸν νόμον Χάρτερ, ἡ ἀπαλλαγὴ τοῦ μεταφορέως διὰ σφάλμα χειρισμοῦ, συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρον 4(2)α, δὲν ἔχει τὴν σημασίαν, ὅτι πρέπει πρωτίστως ὁ μεταφορέως νὰ ἀποδείξῃ, ὅτι κατέβαλε τὴν δέουσαν ἐπιμελείαν, ὡς καταστήσῃ τὸ πλοῖον κατὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ ταξιδίου ἰκανὸν πρὸς πλοῦν. Ἐκεῖνο ὅπερ οὗτος ὀφείλει νὰ ἀποδείξῃ, εἶνε ὅτι ἡ αἰτία τῆς βλάβης προήλθεν ἀπὸ ἐξαιρούμενον κίνδυνον, εἰδικῶς ἀναγραφόμενον εἰς τὸ ἀρθρον 4(2)α.

Ἰσχυρίσθησαν περαιτέρω οἱ ἐνάγοντες, ὅτι τὸ ἀνοίγμα τοῦ καλύμματος τῆς θυρίδος, κειμένης εἰς χώρον φορτίου, περιώρισε τὴν ἰκανότητα τοῦ ἀνω ὑποφράγματος, νὰ δεχθῆ φορτίον, ἀρα καὶ τὸ πλοῖον πρὸς πλοῦν. Ἀλλὰ καὶ ἂν ἀκόμη δεχθῶμεν τούτο — ἐξηκολούθησεν ὁ δικαστὴς — τότε, κατόπιν ἐπισταμένης ἐξετάσεως θὰ εὐρωμεν, ὅτι ἡ προσωρὴν αὕτη κατάστασις «ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν» ἐδημιουργήθη ἐν πλώ, διὰ πράξεως χειρισμοῦ. Ἡ τοιαύτη κατάστασις δὲν ὑφίστατο κατὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ ταξιδίου, ὅτε τὸ κάλυμμα τῆς θυρίδος ἦτο εἰς τὴν

θέσιν του. Ἄν κατεβλήθη ἡ δέουσα ἐπιμελεία, ὅπως καταστή τὸ πλοῖον ἰκανὸν πρὸς πλοῦν, δέον τούτο νὰ καθορισθῆ, ὅταν τὸ πλοῖον ἐτέλει ἐν κινδύνῳ καὶ μόνον τότε. Ἐπὶ πλέον ὁ μεταφορέως, συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθρον 4(1), ἀπαλλάσσεται, ὅταν ἡ ζημία ἐπέρχεται «ἀπὸ ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν, ἐκτὸς ἂν αὕτη προκλήθῃ ἀπὸ ἑλλείψιν τῆς δεούσης ἐπιμελείας ἐκ μέρους τοῦ μεταφορέως, ὅπως καταστήσῃ τὸ πλοῖον ἰκανὸν πρὸς πλοῦν». Ἄν ὁ μεταφορέως ἔχῃ ἀνάγκην τῆς ἀπαλλαγῆς ταύτης, τότε καὶ φέρει οὗτος τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως, ὅτι κατέβαλε τὴν δέουσαν ἐπιμελείαν, διὰ νὰ καταστήσῃ τὸ πλοῖον «ἰκανὸν πρὸς πλοῦν». Αὐτὸ τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως εἶχε πραγματοποιηθῆ ἀπὸ τὸ διαπιστωθέν γεγονός, ὅτι ἡ ἀφαίρεσις τοῦ καλύμματος τῆς θυρίδος κατὰ τὴν διάρκεια ἐρματίσεως τῶν δεξαμενῶν, ὑπῆρξεν ἡ ἐγγυτέρα αἰτία τῆς ζημίας καὶ ὅτι αἱ συνθηκαὶ αὐταὶ δὲν ἔπαυον κατὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ ταξιδίου. Τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως, ὅπερ φέρει ὁ μεταφορέως, δὲν ἐκτείνεται εἰς τὸ νὰ ἀποδείξῃ, ὅτι κατέβαλε τὴν δέουσαν ἐπιμελείαν, ὡς καταστήσῃ τὸ πλοῖον ἰκανὸν πρὸς πλοῦν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς, οὔτε καὶ ὅτι συνδέεται ἡ ἐπιμελεία αὕτη συμπτωματικῶς μὲ τὰς ἐπελθούσας ζημίας, κατὰ τὸν νόμον Χάρτερ.

Οἱ ἐνάγοντες ἰσχυρίσθησαν ἀκόμη, ὅτι ἡ μετακίνησις ἐκ τῆς θέσεως του τοῦ καλύμματος τῆς θυρίδος ἀπετέλει, αὕτη καθ' ἑαυτὴν, παράλειψιν φροντίδος καὶ ἐπιτηρήσεως τοῦ φορτίου, διότι σκοπὸς τοῦ καθορισμοῦ τῆς ἀνάδου τοῦ ὕδατος καὶ τῆς διακοπῆς, ἐν τῷ καταλλήλῳ χρόνῳ, τῆς λειτουργίας τῆς ἀντλίας, ἦτο ἡ ἀποτροπὴ τῆς ὑπερεχειλίσεως τοῦ ὕδατος καὶ τῆς κατακλύσεως τοῦ ἀνω ὑποφράγματος. Ἄλλ' ἂν ἡ ὀριζωντιώσις τοῦ σκάφους — ἐτόνισεν ὁ δικαστὴς — διὰ τῆς ἐρματίσεως τῶν βαθειῶν δεξαμενῶν ἀπετέλει πράξιν χειρισμοῦ, τότε καὶ ἡ μὴ κάλυψις τῆς θυρίδος διὰ τοῦ πώματός της, προφανῶς πρὸς ἔλεγχον τοῦ ὕψους τοῦ ὕδατος, ἦτο μέρος τῆς ἐνεργείας ταύτης καὶ ἀπέτελεσεν, ὡς ἐξελίχθη βραδύτερον, σφάλμα περὶ τὴν ἐνεργίαν τοῦ χειρισμοῦ. Τὸ σφάλμα τούτο ἀκριδῶς ἀπεδείχθη, ὅτι ἦτο ἡ ἐγγυτέρα αἰτία τῆς ζημίας τῶν δεμάτων μὲ τὰ ὑφάσματα ἀπὸ τὸ θαλάσσιον ὕδωρ καὶ συνεπῶς οἱ ἐναγόμενοι πλοιοκτῆται ἀπαλλάσσονται τῆς εὐθύνης.

*Serving
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF.

NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,
HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVenue 2000 - Telegrams - Lambert, London.

(Inland) - Lambert, Telex, London - International Telex No. - G.3. LN 8090J

‘Από την κίνηση της Διεθνούς Οικονομίας

Του κ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Ν. ΥΟΡΚΗ, Φεβρουάριος. — Σοβαρότατον οικονομικόν πρόβλημα άνακύπτει διά την Εύρώπην από την ανάγκην εισαγωγής εκ του εξωτερικού μεγάλων ποσοτήτων γαιάνθρακων και πετρελαίων. Πτώσις και ουχι αύξησις της ευρωπαϊκής γαιανθρακοπαραγωγής προβλέπεται διά τόν τρέχον έτος και διά τά επόμενα. Προς τόν πετρελαϊόν, έξ άλλου, στρέφονται όλοι αι χώροι της Δύσεως, διά να άποφύγουν τας εισαγωγάς άμερικανικού γαιάνθρακος. ‘Η ‘Αγγλία κατηνάλωσε τά 1955 φιοϋελ όйл κατά 20% περισσότερον. Έναντι του 1954. Αι εισαγωγαι, έπίσης, πετρελαίου εις την Δυτ. Εύρώπην προβλέπεται, ότι θα αύξηθούν μεγάλης έντός των άμέσως προσεχόν έτών. Τελικώς, προς την άτομικην ένέργειαν στρέφεται πλέον η Εύρώπη, ως την μόνην λύσιν διά τόν πρόβλημα εξασφαλίσεως έπαρκούς ένέργειας.

● Αι στατιστικά της άρμοδιās υπηρεσίας της «Κοινότητας Γαιάνθρακος — Χάλυθος» διαπιστώνουν διά τόν 1955 αύξησιν της παγκοσμίου γαιανθρακοπαραγωγής εις 1.600 εκατομμύρια τόνων, ήτοι κατά 122 εκατομμύρια τόνων επί πλέον, έναντι του 1954. Εις όλας τας παραγωγικάς χώρας καταμετρείται η αύξησις αύτη, εξαίρουμένης μόνον της Μεγάλης Βρετανίας. ‘Ας σημειωθώ, ότι η παρατηρηθείσα αύξησις εινε και κατά τούτο αξιόλογος, διότι η παραγωγή μεταξύ των έτών 1950 έως 1954 ειχε παραμείνει αισθητώς σταθερά.

● Κατά την συγκροτηθείσαν γενικην συνέλευσιν εις Λουξεμβούργον της «Κοινοπραξίας Γαιάνθρακος-Χάλυθος», επί τή τρίτη επετείω της συστάσεως της, ο άντιπρόεδρος αύτης άπασχολήθη ιδιαίτερος με τόν πρόβλημα της έλλείψεως γαιάνθρακος εις την Δυτικήν Εύρώπην. Πρό τριών έτών — ειπεν — όλος ο Κόσμος ήτο έπιφυλακτικός διά τόν μέλλον της γαιανθρακοπαραγωγής. Τώρα διαπιστούται σημαντική η έλλειψις γαιάνθρακος. ‘Υπό μίαν οικονομίαν τελούσαν έν σταθερά άναπτύξει, αι άνάγκαι ένέργειας βαίνουν διαρκώς αύξανόμεναι. Διά τὰ προσεχή δέκα έτη θα χρειασθούν επί πλέον 40 εκατομμύρια τόνων γαιάνθρακων, έντός του πλαισίου των χωρών της Κοινοπραξίας. Σημιάει τούτο — έτόνισεν ο άμιλητής — ότι θα πρέπει να στραφώμεν προς πάσαν πηγήν ένέργειας.

— Τό πετρελαϊόν, αι ύδατοπτώσεις και η άτομικη ένέργεια δεν πρόκειται να συναγωνισθούν τόν γαιάνθρακα, άλλ’ άποτελούν τὰ αναγκαία συμπληρώματα των δημιουργουμένων αναγκών εκ της έλλείψεως γαιάνθρακος.

— ‘Ας σημειωθώ, ότι κατά μήνα ‘Ιανουάριον η παραγωγή γαιάνθρακος εις τας έξι χώρας της Κοινοπραξίας έθβασεν εις 21.625.000 τόνων, έναντι 20.532.000 τόνων, του αντίστοιχου μηνός του 1955. Την μεγαλύτεραν αύξησιν ένεφάνισεν η παραγωγή της Γερμανίας με 323.000 τόνων, έναντι του Δεκεμβρίου και τού Σάβ. με 125.000 τ. (11.603.000 τόν. διά την Γερμανίαν, έναντι 11.280.000 τόν. και 1.516.000 τόν. διά τόν Σάβ. έναντι 1.381.000 τόνων).

● Δύναται να θεωρηθώ βέβαιον, ότι αι έκτακτοι εις σιτηρά άνάγκαι αι δημιουργηθείσαι εκ της κακοκαιρίας και της καταστροφής των έσοδειών εις την Εύρώπην και άλλωχού, θα καλυφθούν από τὰ άμερικανικά άποθέματα, κατοπιν της σχετικής πρότάσεως του προέδρου κ. ‘Αϊζενχάουερ προς τόν Κογκρέσον. Φαίνεται, πράγματι, ότι αι έν λόγω άνάγκαι εινε μεγάλαι — της Γαλλίας, μάλιστα, λέγεται, ότι καταστράφη τόν 1/2 προίπου της σπαρσίσης έκτάσεως (ήτοι 2 εκατομ. στρεμμάτων επί σπαρθέντων 4 1/2 εκατομ. στρεμμάτων), όποτε η έξ ‘Αμερικής βοήθεια θα σημαίνει έκτακτον ζήτησιν πλοίων, την όποιαν, άμφίβολον εινε, ότι εύχερώς θα έπιτύχη να καλύψη η ύφισταμένη διαθεσίμος χωρητικότητα.

— Αναφέρεται, ότι ήδη άναμένονται εις την Ούασινγκάον αι άπαντήσεις των εις διαφόρους πληγείσας χώρας ‘Αμερικανών πρεσβευτών, επί των δημιουργηθεισών αναγκών — η ‘Ισπανία έζήτησεν ήδη την άμερικανικήν βοήθειαν — ίνα καθορισθούν τόν ποσά, άτινα θα μεταφερθούν εις έκαστην χώραν.

● Τό πετρελαϊόν άντικαθίστα τόν γαιάνθρακα και εις την Δυτικήν Γερμανίαν, όπου, σύν τώ χρόνω, αι έγναστατάσεις, λόγω άκριβείας των στερών καυσίμων, μετατρέπονται εις τας καθίσιν πετρελαίου. Έναντι των 3% συμμετοχής του πετρελαίου εις τας πηγάς ένέργειας δι’ όλόκληρον την Γερμανίαν κατά τόν 1954, ύπελογίζετο κατά τόν τέλος του 1955 εις 5% η κατανάλωσις πετρελαίου διά την όλην βιομηχανικήν ένέργειαν.

● Πρόσφατος έκθεσις της ‘Οργανώσεως Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας προειδοποιεί τας όκτώ χώρας-μέλη της, ότι η έσωτερική εις αυτάς ζήτησις ύπερβαίνει την παραγωγήν, εις βαθμόν άπειλούντα τόν ίσοζύγιον πληρωμών και δυνατόν να δημιουργήση πληθωρισμόν, αν δεν ληφθούν έγκαιρώς μέτρα προς αντιμετώπισιν της καταστάσεως. ‘Η έκθεσις, προς τόν περιεχόμενον της όποιας συνεφώνησεν όλοι αι χώραι, διαπιστώνει, ότι ουδέμια εκ αυτών έχει τώρα διαθεσίμως εργατική χείρας διά περαιτέρω βιομηχανικήν επέκτασιν και ότι εις πολλάς εκ αυτών σημειούται έλλειψις χάλυθος και γαιάνθρακος. Τονίζεται, πάντως, εις την έκθεσιν, ότι η ευρωπαϊκή οικονομία εινε γενικώς ύγιής και χρειάζεται μόνον να αναχαιτισθώ μάλλον η ζήτησις εις τόν έσωτερικόν, παρά να έλαττωθώ.

● ‘Η άπειλή πληθωρισμού άποτελεί μίαν πραγματικότητα διά την Μεγάλην Βρετανίαν. Οι άγγλοι δαπανούν υπέρ τας δυνάμεις των. Εινε άνίκανοι να πληρώσουν τὰ όσα αγοράζουν από τόν έξωτερικόν, χωρίς την χρησιμοποίησιν, προς τόν σκοπόν αυτόν, των άποθεματικών των. ‘Ο έλεγχος επί του πληθωρισμού εινε, προς τόν παρόν, έμμεσος. Δεν σημειούται ακόμη η έπιστροφή εις ώρισμένας τιμάς των προϊόντων, των δελτίων κατανάλωσεως εις τόν έσωτερικόν και των περιορισμένων εισαγωγών από τόν έξωτερικόν.

— ‘Αλλά και εις τας ‘Ηνωμένων Πολιτειās έπιστάται η προσοχή επί ενός άσθενούς σημείου, της μειώσεως των άποθεμάτων χρυσού. Σημαντικά εινε τὰ εκ του έξωτερικού «τραθήγματα». ‘Επί χρυσού αξίας 21.8 δισεκατομμυρίων δολλαρίων (έναντι 23.3 πρό τριετίας), αι έννοι χώραι φέρονται ως κατέχουσαι τὰ 14 δισεκατομμύρια δολλαρίων. ‘Εάν ποτε ταύτα άπεσύνροντο, θα άντεμετωπιζέτο σοβαρόν πρόβλημα διά τόν δολλάριον. ‘Ος έπρεπε να ύποδικασθώ τόν εις χρυσόν άντίκρυσμα του. ‘Η ζένη βοήθεια και τὰ δώρα έπέτυχον την άνακατανομήν των άποθεμά-

των χρυσού. ‘Η τιμή του, ως αξία, κρατείται χαμηλή εις τὰ 35 δολλάρια την ούγγιαν και κρίνεται συμφέρουσα προς αγοράν από ώρισμένας χώρας, αίτινες προβλέπουν την πιθανήν άνάπτυξιν.

● Οι οικονομικοί παρατηρηται παρακολουθούν με κάποια έπιφύλαξιν τας έξελίξεις εις την βιομηχανίαν του αυτοκινήτου και των οικοδομών. Οι δύο ότοι κλάδοι ύπηρεσαν οι περισσότεροι επιδράσαντες εις την οικονομικήν άνάπτυξιν των ‘Ηνωμένων Πολιτειών κατά τόν παρελθόν έτος. ‘Ηδη, φόβοι διατυπώνονται, ότι ο περιορισμός της παραγωγής των θα προκαλέση και μίαν γενικώτεραν ύφεσιν. ‘Η παραγωγή αυτοκινήτων εινε ήδη κατά 23% κατωτέρα, έναντι των τελευταίων έβδομάδων του 1955 και τούτο, λόγω των μεγάλων άποθεμάτων εις άδιάθετα αυτοκίνητα. Τό καθεστώς των ύπερωρίων κατηργήθη και 35.000 έργάται άπελύθησαν.

— ‘Αφ’ έτέρου αι νέα οικοδομαί άνήρχοντο κατά Δεκέμβριον εις 1.187.000, έναντι 1.478.000, του Δεκεμβρίου 1954. ‘Ο περιορισμός των πιστώσεων και η ύψωσις των ύλικών προεκάλεσαν την ανωτέρω ύποχώρησιν. Πέραν, πάντως, των δύο τούτων άσθενών σημείων, τόν σύνολον της άμερικανικής οικονομίας εμφανίζεται ικανοποιητικώτατα άναπτυσσόμενον. ‘Εάν, όμως, μία ύφεσις των έργασιών θα έπρόκειτο να αντιμετωπισθώ, η κυβέρνησις έχει ήδη πρό αύτης έτοιμα όλα τὰ μέτρα, άτινα θα εφαρμσθη, διά να σταματηση την έκπτώσιν της οικονομικής δραστηριότητας της χώρας. ‘Ας μη λησμονήται, ότι τόν 1956 εινε έτος προεδρικών εκλογών.

● Πρωτοφανή εις έκτασιν ήσαν τὰ κέρδη των μεγάλων άμερικανικών εταιριών κατά τόν 1955. ‘Η «Τζένεραλ Μότορς» εινε η πρώτη εταιρία εις τόν Κόσμον, της όποιας τὰ καθαρά κέρδη υπερέβησαν τόν δισεκατομμύριον δολλαρίων (1189 εκατομμύρια δολλαρίων, έναντι 834 του έτους 1954). ‘Η «Στάνταρ ‘Οйл», της Νέας ‘Υερσής, σημειούται με κέρδη 717 εκατομμυρίων δολλαρίων, έναντι 584, του 1954 και η ‘Γιουνάιτεντ Στρήλ» με κέρδη 370 εκατομμυρίων δολλαρίων, ήτοι διπλάσια έναντι των κερδών του 1954.

● ‘Η άμερικανική χαλυβουργία κατά τόν δεύτερον εξάμηνον του 1955 ειργάσθη με παραγωγήν καλύπτουσαν τὰ 94% της δυναμικότητός της. Διά τόν πρώτον εξάμηνον του τρέχοντος έτους, τόν έν λόγω ποσοστόν θα διακυμανθώ μεταξύ 95 έως και των 100 % της δυναμικότητός της, με πρόβλεψιν, όμως, να περιορισθώ εις 85% κατά τόν δεύτερον εξάμηνον. ‘Ανάλογοι θα εινε και αι μεταφοραί μεταλλευμάτων.

● Εις τούς λόγους, οιτινες προεκάλεσαν την αύξησιν της κατανάλωσεως πετρελαίοειδών, θα πρέπει να προστεθώ και τó γεγονός, ότι αι σχετική στρατιωτικά άνάγκαι σταθερώς αύξανονται. Κατά τόν 1955 η ζήτησις από μόνας τας άμερικανικές στρατιωτικές ύπηρεσίας υπερέβη κατά 30 εκατομμύρια τόνων, με αύξησιν 2 εκατομμυρίων τόνων, έναντι του 1954. ‘Η από του 1952 αύξησις των προμηθειών πετρελαίου διά τόν άμερικανικόν στρατόν, ύπολογίζεται εις 50 %, με χαρακτηριστική την μεγαλύτεραν προμήθειαν βενζίνης άεροπλάνων και κεροζίνης διά τὰ άεροπρωθυμμένα. Αύτων και μόνον των δύο ειδών η κατανάλωσις έθβασεν εις τὰ 16 εκατομμύρια τόνων. Διά να έπιτευχθώ, όμως, η ηύξημένη παραγωγή των ειδών τούτων, άπότηθησαν πολλαπλασιασ αι ποσότητες άκαθάρτου πετρελαίου.

● ‘Η ανά τόν Κόσμον άπασχόλησις των τάνκερς κατά τόν Δεκέμβριον του 1955 διεπιστάθη μεγαλυτέρα κατά 14 % έναντι του αντίστοιχου μηνός του 1954.

— ‘Ο μήν ‘Ιανουάριος ύπήρξε διά τὰ δεξαμενόπλοια έτι ζωρότερος. Αι καιρικά συνθήκαι εις τε την Βόρ. ‘Αμερικην και την Δυτ. Εύρώπην — τόν δρμύτατον ψυχός — έδημιούργησαν την άνάγκην της εισαγωγής περισσότερων πετρελαίων.

● Εις 20 εκατομμύρια δολλαρίων — έναντι της αρχικής συμφωνίας των 5.6 εκατομμυρίων δολλαρίων — θα άνέλθη η αξία των σιτηρών, άτινα θα παραχωρηθώ η άμερικανική κυβέρνησις εις την Αίγυπτον.

● ‘Ο Καναδάς έκέρδισε μίαν σοδειτικήν παραγγελίαν διά την αγοράν σιτηρών, εις ποσότητα 15 εκατομμυρίων μπουσέλς, τούλάχιστον, από τὰ άποθέματά του. Εις άντιστοιχίσμα οι ρώσοι θα τύχουν — κατά τας διαπραγματεύσεις προς σύναψιν έμπορικής συμφωνίας — της ρήτρας του μάλλον έννοουμένου κράτους διά τας εκ Καναδά εισαγωγάς των. Οι ρώσοι επέζησαν και την αγοράν άλουμινίου, νικελ και χαλκού, άλλα — προς τόν παρόν — δεν τó έπέτυχον.

● Εις τόν Χρηματιστήριον Σιτηρών, του Σικάγου, ένεφανίσθη πρό δύο έβδομάδων η ‘Ιταλία, ζητούσα προσφοράς διά την αγοράν σημαντικής ποσότητας σιτηρών και έλαιωδών σπόρων. ‘Η Δανία, εκ άλλου, ήγόρασε κατά την αύτην χρονικήν περίοδον 160.000 μπουσέλς σόγια και η ‘Αγγλία 335.000 τ. σίτου, ενώ μερικά ποσότητες άραβοσίτου έπωλήθησαν εις άλλας χώρας της Εύρώπης.

● ‘Η έλλειψις άλουμινίου εις την Εύρώπην, ήτις την ύπεκρέωσε να εισαγάγη 300.000 τόνων κατά τόν 1955, παρώθησε τέσσαρας μεγάλας ευρωπαϊκές βιομηχανίας ν’ αντιμετωπίσουν από κοινού σχέδια παραγωγής εις την ‘Αφρικήν. Τόν πρώτον σχεδόν άποδέλεται εις την δαπάνην 875 εκατομμυρίων δολλαρίων διά την άνόρυξιν βοξίτου εις την γαλλικήν Γουίνεαν και τόν δεύτερον εις τόν γαλλικόν Κογκό. Μία γαλλική βιο-

ENG CHEONG PENG KEE LIMITED

**SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS
COLD STORAGE PROPRIETORS**

Cables : Telephone: 22894, 21504
"FOODTON,, 15 & 16 HONG KONG STREET 34561
P.O.Box 1263

SINGAPORE I (Malaya)

United Kingdom Agents:
AVGHERINO & APERGUIS
154 Bishopsgate,
LONDON E.C. 2.

Telephone: Bishopsgate 1343 Telegrams, AGESILAUS, London

μηχανία αλουμινίου, μία Ιταλική, μία γερμανική και μία όλλανδική, συνεργάζονται εν προκειμένω.

• Είς 69 εκατομμύρια μετρικών τόννων υπελόγησεν ὁ ἀρμόδιος ρώσος ὑπουργὸς τὴν ρωσικὴν πετρελαιοπαραγωγὴν κατὰ τὸ 1955. Αἱ ἀνατολικαὶ περιοχαί, αἰτίνας μεταπολεμικῶς τόσο ἀνεπτύχθησαν, ἀντιπροσώπευον τὰ 58 % τῆς παραγωγῆς, ἔναντι 6% πρὸ τοῦ πολέμου.

• Ἀπὸ τὰς χώρας τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκ αἱ ἐξαγωγαὶ πετρελαίου διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ ἐδιπλασιάσθησαν κατὰ τὰ ἔτη 1954 καὶ 1955. Οἱ ρωμῆνοι ἐξήγαγον 353.000 τ., ἔναντι 192.000 τ. καὶ οἱ ρῶσοι 467.000 τ., ἔναντι 176.000. Ἡ μεγαλύτερα ποσότης προωρίζεται διὰ τὸν λιμένα τοῦ Βλαδιβοστόκ καὶ ἐκείθεν διὰ τὴν ἐρυθρὰν Κίναν.

Φορτία τινὰ ἐπίσης προωρίζοντο καὶ διὰ τὴν Αἴγυπτον.

• Τὰ γερμανικὰ διυλιστήρια κατὰ τὸ 1955 ἐπεξεργάσθησαν 10.180.000 τόν. πετρελαίων, ἔναντι 8.690.000 τόν. τοῦ 1954. Ἐκ τῆς ἐγχωρίου πετρελαιοπαραγωγῆς προήρχοντο 3.130.000 τόν. Διὰ τὸ 1956 ἡ κατεργασία ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ εἰς 12 εκατομμύρια τόνων.

• Τὸ ἐκ τῆς ναυτιλίας καθαρὸν εἰσόδημα τριῶν ἐκ τῶν κτ' ἐξοχῆν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, ὑπολογίζεται διὰ τὸ 1955 εἰς ρεκόρ ἀνευ προηγουμένου. Εἰς 250 εκατομμύρια λιρῶν ἐφθάσε διὰ τὴν Ἀγγλίαν καὶ 80 εκατομμύρια λιρῶν διὰ τὴν Νορβηγίαν, ἀφοῦ ἐδαπανήθησαν ἀπὸ τὴν τελευταίαν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν 75 εκατομμύρια λιρῶν διὰ τὴν ναυπήγησιν νέων νορβηγικῶν πλοίων. Ἡ ναυτιλία ἀποτελεῖ διὰ τὰς δύο ταύτας χώρας τὴν μεγαλύτεραν ἐξαγωγικὴν βιομηχανίαν.

—Ἐξ ἄλλου, τὸ ἀκαθάριστον εἰσόδημα τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος ἀνήλθεν εἰς 128,5 εκατομμύρια λιρῶν, ἐκ τῶν ὁποίων 78,4 εκατομμύρια λιρῶν εἰς ξένον νόμισμα. Τὸ 1954 οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ ἦσαν μόνον 74,9 καὶ 44,7. Αἱ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν δαπάναι τῶν γερμανικῶν πλοίων κατὰ τὸ 1955 ἀνήλθον εἰς 44 εκατομμύρια λιρῶν καὶ ἐπομένως τὸ καθαρὸν ναυτιλιακὸν εἶσοδον τῆς χώρας ἐφθασεν εἰς 84,3 εκατομμύρια λιρῶν, μὲ ἀύξησιν 34,3 εκατομμύρια λιρῶν, ἔναντι τοῦ 1954.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γιουγκοσλαβία

Ναυπηγικὴ δραστηριότης

Ἐχοντες ὑπ' ὄψιν καὶ τὰς δοθεῖσας παρὰ ξένων ἐφοπιιστῶν — Ἑλλήνων κυρίως — παραγγελίας εἰς τὰ γιουγκοσλαβικὰ ναυπηγεῖα, ἀποκτοῦν — πιστεύομεν — ἰδιαιτέρον ἐνδιαφέρον αἱ πληροφορίαι περὶ τῆς ἀξιολογῆσιν ναυπηγικῆς ἀναπτύξεως τῆς γείτονος χώρας. Τὰ τρία πλεόν σημαντικὰ ναυπηγεῖα εἰς τὴν γιουγκοσλαβικὴν ἀκτὴν τῆς Ἀδριατικῆς, εἶνε τὰ ναυπηγεῖα τῆς «3ης Μαΐου», τοῦ Σπαλάτου καὶ τοῦ «Οὐγιανικ». Τὸ πρῶτον, τὸ καὶ μεγαλύτερον, εἶνε ἐγκατεστημένον εἰς τὸ κυριώτερον λιμενικὸν κέντρον τῆς Γιουγκοσλαβίας, τὸ Φιοῦμε. Ἡ ἀνάπτυξις τῶν γιουγκοσλαβικῶν τούτων ναυπηγείων ἐμφανίζεται καὶ ἀπὸ τὴν αὐξησιν τῆς ποσότητος χάλυδος, ποῦ ἐπεξεργάσθησαν. Ἀνήλθεν αὕτη τὸ 1955 εἰς 18.000 τ., ἔναντι 7.000 τ., περίπου, τοῦ 1950. Κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος ἐφημέριον παρ' αὐτῶν εἰς εὐρύτεραν κλίμακα ἡ ἠλεκτροσυγκόλλησις, ἐνὼ ἐγένετο ἀποδεκτὴ καὶ ἡ προκατασκευὴ ὀρισμένων τμημάτων τῶν πλοίων. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν πρόωσιν, τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Φιοῦμε προήλθον εἰς συμφωνίαν μὲ τὸν Οἶκον Σούλτζερ, βάσει τῆς ὁποίας παρεχωρήθη εἰς αὐτὰ τὸ δικαίωμα κατασκευῆς δηζελομηχανῶν τοῦ ἐν λόγω τύπου. Διαθέτουσι εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις τῶν πέντε ἐσχάρας καὶ δύναται νὰ κατασκευάζουν σκάφη ξηροῦ φορτίου μήκους μέχρι 180 μέτρων καὶ χωρητικότητος 18.000 τόνων d.w., καθὼς καὶ ἀτμοκίνητα ἢ δηζελκίνητα δεξαμενόπλοια χωρητικότητος μέχρι 24.000 τόνων d.w.

Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτου, ἐγκατεστημένα εἰς ἐπίκαιρον θέσιν, ἀνεκαινίσθησαν πλήρως τὸ 1948. Καταλαμβάνουν σήμερον μίαν ἔκτασιν 485.000 τετρ. μέτρων, διαθέτουσι 5 ἐσχάρας, πλωτὸν γερανὸν καὶ πλωτὴν δεξαμενὴν τῶν 7.000 τόνων, ἀπασχολοῦν 3.000 ἐργατῶν καὶ δύναται νὰ κατασκευάζουν σκάφη χωρητικότητος μέχρι 18.000 τόνων. Τέλος, τὰ ναυπηγεῖα «Οὐγιανικ», τῆς Πόλας, μὲ τρεῖς ἐσχάρας, δύο πλωτῆς δεξαμενῆς καὶ μίαν μόνιμον καὶ μὲ ἀπασχόλησιν 2.500 ἐργατῶν, δύναται νὰ κατασκευάζουν σκάφη ξηροῦ φορτίου μήκους μέχρι 550 ποδῶν ἢ 15.000 τόνων d.w. καὶ δεξαμενόπλοια μέχρι 20.000 τόνων d.w. Διὰ τὴν πρόωσιν τῶν ναυπηγουμένων πλοίων κατασκευάζονται δηζελομηχαναὶ τύπου «B. καὶ W.», κατόπιν παραχωρήσεως τοῦ σχετικῆς προνομίου.

Δανία

Εἰς τὴν ὑπερατλαντικὴν γραμμὴν

Ἡ Δανία ἐπανέρχεται εἰς τὴν γραμμὴν Βορ. Ἀμερικῆς διὰ πρώτην ἤδη φορὰν ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντεύθεν. Ἐπιβατηγὸν ὑπερωκεανίων τῶν 20.000 τόνων γκρός, πρόκειται νὰ κατασκευασθῇ, ταχύτητος 20 μιλίων καὶ μεταφορικῆς ἰκανότητος 800 ἕως 900 ἐπιβατῶν. Θὰ εἶναι ἔτοιμον τὸ 1960, ἵνα τεθῇ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μεταξὺ Κοπεγχάγης καὶ Νέας Ὑόρκης. Ἐν τῷ μεταξύ τὸ σουηδικὸν ὑπερωκεανίων «Στοκχόλμη» παραχωρεῖται πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς δανικῆς ὑπερατλαντικῆς γραμμῆς, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς «Σουηδικῆς Γραμμῆς». Τὸ «Στοκχόλμη» θὰ ὑψώσῃ τὴν δανικὴν σημαίαν καὶ θὰ ἐπανδρωθῇ μὲ δανικὸν πλήρωμα.

Ἦν. Πολιτεῖαι

Διὰ τὸν νόμον 50-50

Αἱ συνεδριάσεις τῆς ἀρμόδιας ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ἐπιτροπῆς τῆς Βουλῆς τῶν Ἀντιπροσώπων διὰ τὸν γνωστὸν νόμον τῶν 50-50 «περὶ προστασίας τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων», ἐτερματίσθησαν πρὸ ἡμερῶν. Χαρακτηριστικὸν τοῦ προκληθέντος ἐνδιαφέροντος εἶνε τὸ γεγονός, ὅτι παρέστησαν κατ' αὐτὰς οἱ πρεσβευταὶ τῆς Δανίας, Νορβηγίας, Μεγάλης Βρετανίας, Γερμανίας καὶ Γαλλίας.

Κατὰ τὰς διεξαχθεῖσας ἀκροάσεις ἀνεφέρθη παρ' ἐκπροσώπων τοῦ Ὑπουργείου Γεωργίας καὶ τῶν ἐπὶ τῆς διαθέσεως τῶν γεωργικῶν ἀποθεμάτων ὀργανισμῶν, ὅτι τελευταίως ἡ Ἀγγλία ἀπέριψε πρότασιν ἀγορᾶς προϊόντων ἐκ τῶν κρατικῶν ἀποθεμάτων, ἀξίας 15 ἐκα-

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Ἡ διεύθυνσις τῶν φροντιστηρίων Ἀλεξ. ΛΑΜΠΡΟΥ φέρει εἰς γνῶσιν τῶν μηχανικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τὰ κάτωθι:

1. Τὰ φροντιστήρια μετεφέρθησαν ἐπὶ τῆς λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου ἀριθ. 54 (Σχολὴ ἠλεκτρολόγων «ΠΟΣΕΙΔΩΝ»).

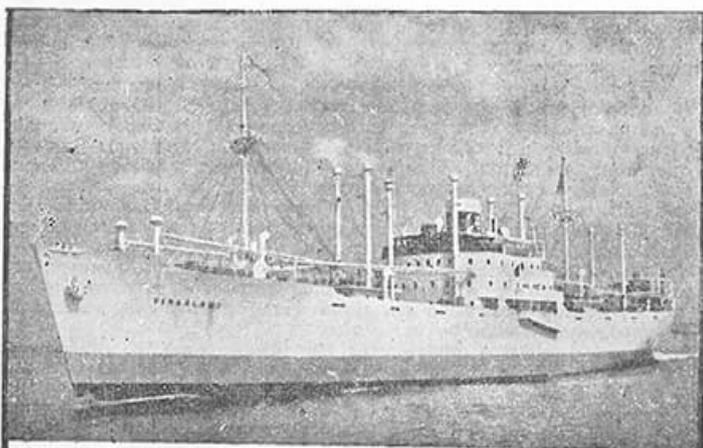
2. Τὰ μαθήματα τῶν ὑποψηφίων ἀτμομηχανικῶν καὶ MEK Γ' τάξεως τῆς σειρᾶς 2ας Αὐγούστου ἤρχισαν τὴν 20ὴν Φεβρουαρίου εἰς τὴν ὡς ἀνω διεύθυνσιν.

3. Τμήματα Α', καὶ Β', τάξεως λειτουργοῦν ἤδη διὰ τὰς ἐξετάσεις Ἀπριλίου ἐ. ἐ.

Τὸ ἀριστον διδακτικὸν προσωπικὸν καὶ ἡ μακροχρόνιος πείρα αὐτοῦ, ἐγγυᾶται τὴν ἀσφαλῆ ἐπιτυχίαν κατὰ τὰς ἐξετάσεις, ὡς τοῦτο ἀπεδείχθη κατὰ τὰς τελευταίας ἐξετάσεις, κατὰ τὰς ὁποίας, τὸ ποσοστὸν ἐπιτυχίας ἀνήλθεν εἰς 96% διὰ τοὺς Γ' τάξεως καὶ 100% διὰ τοὺς Α', καὶ Β' τάξεως.

ΠΡΟΣΟΧΗ εἰς τὴν διεύθυνσιν

Βασιλέως Κωνσταντίνου 54 ἀριθ. τηλεφ. 42-962. (Πληροφορίαι καθ' ἑκάστην Ἀλκιβιάδου 104 Β καὶ εἰς τὴν διεύθυνσιν τῶν φροντιστηρίων 9-12 π.μ. καὶ 4-6 μ.μ.).



SOLO

*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOL", GOTHENBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA-NORTH AFRICA-NEAR EAST

SOUTH AMERICA-MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFFIK

TELEGRAMS, "OCEANSHIP", GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

τομμυρίων δολλαρίων, διότι ακριβώς αντίθετο εις την κατά τὸ ἥμισυ μεταφορὰν τῶν φορτίων δι' ἀμερικανικῶν πλοίων. Ὁ ὑποδιευθυντὴς τοῦ Ὄργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Συνεργασίας κ. Φίτζεραλντ κατέθεσεν, ὅτι ὁ ἐν λόγω νόμος ὑπῆρξε πράγματι ἕνα ἐμπόδιον κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις μετὰ τὰς ξένας χώρας καὶ ὑπέδειξε τὴν ἀνάγκην ἐξευρέσεως ἄλλου τρόπου προστασίας τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου.

Ἀντιθέτως ἀφ' ἑτέρου πρὸς τὰς διατυπωθείσας ἐπικρίσεις κατὰ τὸ νόμου, ὁ ὑφυπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου ἐπὶ τῶν μεταφορῶν κ. Ροτσίλντ, ἐδήλωσεν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν, ὅτι δὲν δύνανται νὰ προβλεθῶν μέτρον δυνάμενον ν' ἀντικαταστήσῃ τὸν νόμον 50—50, ἱκανὸν νὰ προστατεύσῃ τὸ ἀμερικανικὸν πλοῖον εἰς τὴν ἐξευρέσιν φορτίων. Καὶ ἡ ἐπιχορηγισίας — εἶπεν — τὰ αὐτὰ θὰ εἶχεν ἀποτελέσματα, ὅπως καὶ ἡ νομοθεσία τῆς προτιμήσεως.

Ἐκπρόσωπος τῶν Γεωργικῶν Συνεταιρισμῶν ἐπέκρινε ζωηρότατα τὸν νόμον καὶ ἀνέφερε χαρακτηριστικῶς ὅτι, ἐνῶ αἱ σκανδιναβικαὶ χώραι καὶ ἡ Ὀλλανδία ἠγόρασαν τὸ 1954 γεωργικὰ προϊόντα ἀπὸ τὰς ἠνωμένας Πολιτείας συνολικῆς ἀξίας 694 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ἔκτοτε ἡ μόνη πώλησις ἀνεφέρτετο εἰς γεωργικὰ προϊόντα ἀξίας 15 μόνον ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν. Αἱ χώραι αὗται — ἐτόνισεν ὁ ἐκπρόσωπος — μάς ἐδήλωσαν, ὅτι δὲν θὰ ἀγοράσουν τὰ γεωργικὰ προϊόντα μας, ἐφ' ὅσον ὑπαγορεύομεν εἰς αὐτὰ διὰ πλοίων μὲν θὰ τὰ μεταφέρωμεν.

Ἐν τῷ μεταξύ εἰς τὴν ἀρμοδίῳ ἐπὶ τῶν γεωργικῶν ζητημάτων ἐπιτροπῆν τῆς Γερουσίας περιελήθη εἰς τὸ γενικότερον «περὶ γεωργίας» νομοσχέδιον τροποποιήσις, διὰ τῆς ὁποίας καταργεῖται ὁ νόμος τῶν 50—50, προκειμένου νὰ μεταφερθῶν φορτία γεωργικῶν προϊόντων ἀπὸ τὰ κρατικά ἀποθέματα εἰς ξένας χώρας. Ἡ τροποποίησις αὕτη προέκλεσε βαθυτάτην ἐπληξιν εἰς τοὺς ἀντιτιθεμένους κύκλους καὶ κυρίως εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς.

Φαίνεται, ὁμοίως, ὅτι θὰ παραταθῇ ἐπὶ μακρὸν εἰσέτι χρόνον ἡ ἐκδηλουμένη διαφορά ἀπόψεων μεταξύ τῶν μελῶν τοῦ Κογκρέσσου καὶ τῶν διαφόρων γεωργικῶν ὁργανώσεων ἀφ' ἑνὸς καὶ τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων ἀφ' ἑτέρου, ἀλλ' ἀκόμη καὶ μεταξύ αὐτῶν τούτων τῶν διαφόρων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν διὰ τὴν σκοπιμότητα τοῦ ἐν λόγω νόμου.

Ἰσραήλ

Τὸ λάινερ «Ζιόν» ἐν ὑπηρεσίᾳ

Ὁτὸ δεύτερον μικτὸν σκάφος, ἀδελφὸν τοῦ «Ἰσραήλ», τὸ λάινερ «Ζιόν» 9855 τόννων γκρῶς, παρελήθη πρὸ ἡμερῶν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ Ἀμδούργου καὶ ἤδη ἐκτελεῖ, μετὰ ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα, τὸ παρθενοκὸν του ταξίδιον πρὸς τὴν Χαίφαν, μέσω Σαουδάμπτου. Τὸ ἐν λόγω σκάφος προορίζεται διὰ τὴν τακτικὴν εἰκοσαήμερον γραμμὴν Χαίφας—Νεαπόλεως—Νέας Ὑόρκης, τὴν ὁποίαν καὶ θὰ καλύπτῃ εἰς χρονικὸν διάστημα 12 1/2 ἡμερῶν. Τὸ «Ζιόν» ἔχει, ἐπὶ πλέον τοῦ «Ἰσραήλ», ἐφοδιασθῆ καὶ μετὰ μηχανήματα εὐσταθείας «Ντένου—Μπράουου». Παρόμοια μηχανήματα θὰ τοποθετηθῶν ἐπὶ τοῦ «Ἰσραήλ» τὸν προσεχῆ Ἀπρίλιον. Διαθέτει τὸ «Ζιόν» διαμερίσματα διὰ 312 ἐπιβάτας, εἰς δύο κατηγορίας θέσεων καὶ χώρον 300.000 κ.π. διὰ φορτίον, πέραν ψυκτικοῦ χώρου 20.000 κυβικῶν ποδῶν. Μετὰ τὴν εἰσοδὸν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν καὶ τοῦ δευτέρου τούτου μικτοῦ λάινερ, τὸ «Ἰερουσαλήμ» θὰ μεταφερθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Γένοβας—Μασσαλίας—Νεαπόλεως—Χαίφας, ὁμοίως μετὰ

τὸ λάινερ «Νεγκέμπ», μέχρις ὅτου παραληθῶν ἀπὸ τὰ γερμανικά ναυπηγεία τὰ ἐκεῖ κατασκευαζόμενα δύο μεσογειακά λάινερς τῶν 10.000 τόνων ἑκαστον, μετὰ διαμερίσματα διὰ 550 ἐπιβάτας. Τὸ πρῶτον ἐξ αὐτῶν, τὸ «Θεοδῶρ Χέρλτζ», προβλέπεται νὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος ἔτους, τὸ δὲ δεύτερον, μῆνας τινὰς βραδύτερον.

Μεγ. Βρεταννία

Διακρίσεις καὶ φορολογία

Κατὰ τὴν συνελθούσαν τὴν 23ην Φεβρουαρίου γενικὴν συνέλευσιν τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου, αἱ διακρίσεις σημαίας, τὸ ἀσύδοτον τῶν γνωστῶν σημαίων (Λιβερίας, Παναμά κλπ.) καὶ ἡ βαρυτάτη φορολογία τῶν βρεταννικῶν πλοίων ἐξεωρήθησαν ἀπὸ τοὺς ὀμιλητάς, ὡς οἱ μεγαλύτεροι κίνδυνοι οἱ ἐπαπειλούντες τὴν βρεταννικὴν ναυτιλίαν. Περὶ τὰ ἐν λόγω προβλήματα ἠναλόγη ἡ ὅλη συνέλευσις καὶ τὸ ἐγκρίθη παρ' αὐτῆς ψήφισμα.

Ὁ ἀποσυρόμενος πρόεδρος κ. Ἄντερσον ἀνεφέρθη εἰς τὰ ζητήματα τῆς διακρίσεως σημαίας καὶ ἐτόνισεν ἰδιαιτέρως ὅτι δι' ὅσας χώρας, λόγω τῶν κρατουσῶν εἰς αὐτὰς συνθηκῶν, δὲν εἶνε δυνατὴ ἡ συναγωγικὴ ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων των, θὰ ἐπεβάλλετο μᾶλλον ἡ παροχὴ τῆς κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως, παρὰ ἡ ἀσκήσις τῆς διακρίσεως τῶν ἐθνικῶν τῶν πλοίων πρὸς τὰ ξένα.

Ὅσον ἀφορᾷ τὰς ἀσυδότους σημαίας, ὁ κ. Ἄντερσον ὑπέδειξε κυρίως, ὅτι τὸ ἐν λόγω ζήτημα δημιουργεῖ νομικά, πολιτικά καὶ ἠθικά προβλήματα, ἐπὶ τῶν ὁποίων δὲν εἶνε εὐκόλιν νὰ ἐξεύρη τὴ λύσιν. Αἱ δυσχερεῖς, ὁμοίως, δὲν θὰ πρέπει νὰ μᾶς ἐμποδίσουν — εἶπεν — ἀπὸ τοῦ ἀντιμετωπίσωμεν τὴν συνεχῶς αὐξανόμενην ἀπειλήν διὰ τὰ ἐκ παραδόσεως ναυτικά ἔθνη.

Ἡ ἐτήσια ἔκθεσις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου

Ἡ διὰ τὴν περίοδον 1955—56 ἔκθεσις τῆς διοικήσεως τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, σχολιάζουσα τὴν εὐρυνόμενην τακτικὴν τῆς νηολογήσεως πλοίων ὑπὸ τὰς «σημαίας τῆς περιστασεως», παρατηρεῖ, ὅτι πρόβλεψις περὶ τῶν σημαίων τῆς Λιβερίας καὶ τῆς Κостаρικής, αἰτίνας χρησιμοποιοῦνται ὡς «ἐπάλξεις τῆς ἀσυδοσίας», ὡς ἐπικινδύνων διὰ τὴν ἐργασίαν τῆς διεθνούς ναυτιλίας, δυνατὸν, ἴσως, νὰ εἶνε ὑπερβολικὴ, οὐχ ἦτον, ὁμοίως, εἶνε καὶ μία δυνατότης. Ἀναφέρονται εἰς τὴν ἔκθεσιν παραδείγματα ἐπεκτάσεως τοῦ οἰκονομικοῦ ἐθνικισμοῦ καὶ ἐπαναλαμβάνονται αἱ προειδοποιήσεις, ὅτι τὸ σημερινὸν ἐπίπεδον τῆς ἀγγλικῆς φορολογίας οὐδόπως ἐνδραρύνει τοὺς ἀγγλοὺς πλοιοκτῆτας, γενικῶς, καὶ τοὺς πλοιοκτῆτας «τράμπς» ἰδιαιτέρως, πρὸ διατήρησιν τῶν στόλων των.

Ἐπὶ τὸ ἕνδεκατομ τῆς διακρίσεως σημαίας, ἡ ἔκθεσις τονίζει, ὅτι, παρὰ τὰ διδάγματα τῆς ἱστορίας, ὁλοκλήρως καὶ περισσώτεροι χώραι στρέφονται πρὸς τὸ σύστημα τῆς προτιμήσεως τοῦ σκάφους, ὡς μέσον παραγωγῆς ἡ διατηρήσεως τῶν ἐθνικῶν τῶν στόλων. Κατὰ τὰ τρία τελευταῖα ἔτη, φέρ' εἰπεῖν, περισσώτεροι τῶν 19 ἐμπορικῶν συμβάσεων υπεγράφησαν, περιέχουσαι ρήτρας, διὰ τῶν ὁποίων ἐπιδιώκεται ὁ περιορισμὸς τῆς κινήσεως τῶν φορτίων εἰς τὰ πλοία τῶν συμβαλλομένων χωρῶν, ἔστω καὶ ἂν εἰς μίαν περίπτωσιν, τὴν τῆς Οὐγγαρίας, ἡ μία τούτων δὲν περιδრῆται ὑπὸ θαλάσσης. Ἐπιπροσθέτως, ἐπὶ τὰ ἄλλα, ἡ χώραι ἀπεπειρήθησαν κατὰ τὴν τελευταίαν αὐτὴν περίοδον νὰ προσελκύσωσιν φορτία εἰς τὰ ἐθνικά των πλοία, διὰ μονοπλεύρου ἐνεργείας.

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι ἡ ἐπανεμφάνισις τοῦ τύπου αὐτοῦ τῆς διακρίσεως σημαίας, μετὰ πάροδον μίας ἐκατονταετίας, ἐνεθαρρύνθη ἀπὸ τὸ ἐγκαινισθῆν κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον ὑπὸ τῶν ἠνωμένων Πολιτειῶν σύστημα προτιμήσεως φορτίου. Εἶνε ἀληθές, ὅτι κατὰ τὰ ἀρχικά στάδια αὐτοῦ, ὁ Κανὼν τῶν 50—50 ἐφηρμίσθη ὑπὸ τῶν ἠνωμένων Πολιτειῶν εἰς ἐκεῖνα μόνον τὰ φορτία, ἅτινα ἐχαρακτηρίζοντο ὡς παρεχόμενα ὑπὸ μορφήν δώρου ἢ βοηθείας. Τὸ ὅτι αἱ χώραι, αἱ λαμβάνουσαι τὰ ἐν λόγω φορτία ἐσκεμμένως ἠγνόησαν ἢ παρέλειψαν νὰ ἐκτιμήσωσιν τὴν διαφορὰν ταύτην, δὲν εἶνε τι τὸ ἐκπληκτικόν, κα-

Harbour, coastwise and deepsea towage



Docking, undocking and moving ships in New York harbour 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"

Προτιμεινθετε
τη θάλαση σας

INTERNATIONAL MARINE PAINTS

ME ΧΡΩΜΑΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

International

ΤΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗΣ

ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ · ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ · ΧΡΩΜΑΤΑ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14 · ΤΗΛ. 40.435 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

θόνον όλων και δυσκολώτερον καθίσταται να διακρίνη τις τόν χαρακτήρα τών εν λόγω συναλλαγών, τών ήδη υποκειμένων εις τόν Κανόνα τών 50—50, από τας κανονικάς εμπορικάς συναλλαγάς.

Οι βρεταννοί πλοιοκτήται — συνεχίζει η έκθεσις — δυσκολεύονται να πιστεύσουν, ότι η οικονομική θέσις τής Μεγάλης Βρεταννίας είνε σημερινον τοιαύτη, ώστε η χώρα των να λαμβάνη οιαδήποτε άμεσον βοήθειαν από τας 'Ηνωμένας Πολιτείας. 'Ανσυχασαν, όθεν, εκ τού γεγονότος, ότι ο Κανών 50—50 τείνει να γίνη δεκτός και διά τας φορτώσεις ειδών, εις τας οποίας δεν υφίσταται τó στοιχείον τής βοήθειας, δεδομένου, ότι βοήθεια θεωρείται η παρεχομένη από ανεπτυγμένας χώρας εις υπαναπτύκτους τοιαύτας, πράγμα όπερ είνε τελείως διάφορον από τήν άμεσον βοήθειαν προς τήν Μεγάλην Βρεταννίαν. 'Η μεταξύ βοήθειας και εμπορίου διάκρισις είνε — αναμφιδόλος — άκροσφαλής και οι βρεταννοί πλοιοκτήται λυπούνται, μη δυνάμενοι να συμφωνήσουν, εν προκειμένω, μετά τών αμερικανών συναδέλφων των. 'Η 'Αμερική είνε στερρώς εκ παραδόσεως αντίθετος προς τήν διάκρισιν σημαίας, αι δε παραστάσεις εις τας οποίας προέβη αυτη προς τήν Χιλήν, όταν η τελευταία άπεπειράθη να εφαρμογή τόν Κανόνα 50—50 εις όλας τας εισαγωγάς και εξαγωγάς της, ήσαν τόνον όρθόταται, όπως βλ. τας υπεδείκνυον και οι βρεταννοί πλοιοκτήται. 'Η διάκρισις τής σημαίας άποτελει, αναμφιδόλος, τήν πλέον επικίνδυνον μορφήν τών εθνικών περιορισμών, μολονότι υπάρχουν και πολλοί άλλοι εκδηλώσεις διακρίσεως, αιτινες έπηρεάζουν τήν άπόδοσιν και συνεπώς τó κόστος τών θαλασσίων μεταφορών.

Ός προς τó θέμα τών άσυδότην σημαίων, η έκθεσις εξετάζει, διατι οι πλοιοκτήται ενίων χωρών καταφεύγουν εις αυτάς. 'Η άπάντησις — κατά τήν έκθεσιν — είνε απλή : Διότι η νηολόγησις υπό τας άσυδότης σημαίας επιτρέπεται εις όλους. Αι διατυπώσεις είνε ελάχιστοι, ως συμβαίνει διά τήν επίτευξιν διαζυγίου εις Ρένο. Εις τήν Λιβερίαν, λόγω χάρι — τήν μεγαλύτεραν, δηλαδή, μεταξύ τών νέων ναυτικών δυνάμεων — οισσθήποτε άλλοδατος δύναται να νηολογήση τα πλοία του, χωρίς πραγματικάς να έγερθη ζήτημα μόνιμου κατοικίας του εις Λιβερίαν — εις περίπτωσιν έταιρίας — ζήτημα έδρας τής έπιχειρήσεως. Δεν ζητούνται οιαδήποτε προσόντα η όροι έξ όσων, φέρ' ειπείν, απαιτούνται εις περίπτωσιν πλοιοκτητών επιθυμούντων να νηολογήσουν τα σκάφη των εις τήν 'Αγγλίαν, ένθα η νηολόγησις άσπτηρώς περιορίζεται εις βρεταννους υπηκόους η εις βρεταννικάς έταιρίας, έγγεγραμμένας εις τó μητρώον τών ίθαγενών έταιριών και έχουσας τήν έδραν των εις τι μέρος τών Βρεταννικών Κτήσεων».

Τα έπιτυχανόμενα όφελη εκ τής νηολογήσεως εις Παναμάν, Λιβερίαν, 'Ονδούραν και Κασταρίκαν, είνε κατ' ουσίαν οικονομικά. Τό να κατορθώση τις να ανταλλάξη τó επαχθές βάρος τής φορολογίας προς άλλο, ποδ εν τή πραγματικότητι δεν άποτελει καν βάρος, είνε κάτι, που άξίζει τόν κόπον να τó έπιχειρήση. 'Όσοι πλοιοκτήται, συνεπώς, δύναται να πράξουν τούτο, έχουν εις τήν διάθεσιν των άνεωτέραν και επικερδέστεραν μέθοδον προς επίλυσιν τών προβλημάτων άντικαταστάσεως τών στόλων των, κατ' αναλογίαν άπολύτως άνωτέραν εκείνης τών συναγωνιστών των. 'Όθεν, ένα κίνητρον, σχεδόν άπολύτως πρωταρχικόν, εν τή πράξει ταύτη, έγκειται εις τήν άποφυγήν τής φορολογίας.

'Ετερον κίνητρον προέρχεται από τήν οικονομίαν εις τα έξοδα διαχειρίσεως, άτινα — εις τινας περιπτώσεις σημαίων — είνε τόνσον με-

γάλα, ώστε τα πλοία μόνον δια κρατικής έπιχορηγήσεως να δύναται να διατηρηθούν εν ύπηρεσία. 'Όπου, εις τοιαύτας περιπτώσεις, δεν ύπάρχει κρατική έπίδοσις, τα πλοία, προκειμένου να παύσουν εργαζόμενα, προσφεύγουν εις τήν διεξοδον άλλαγής τής εθνικής των σημαίας δια μιάς άσυδότης τοιαύτης. Εις τούτο όφείλει η μεγάλη αύξησις τού τωναζ τών δεξαμενοπλοίων — τού πλείστου αμερικανικής ιδιοκτησίας — υπό τας σημαίας τής Λιβερίας και τού Παναμά, δεδομένου, ότι μόνον τα άμερικανικά πλοία τακτικών γραμμών έπιχορηγούνται.

'Ενώπιον τού άνωτέρω πλεονεκτήματος δύναται τις να έρωτήση, διατι οι πλοιοκτήται χωρών, εις τας οποίας βαρεία είνε η φορολογία τών πλοίων, δεν καταφεύγουν συλλήδην εις τας άσυδότης σημαίας. 'Όσον άφορά τούς άγγλους πλοιοκτήτας — παρατηρεί σχετικώς η έκθεσις — έμφυτος ύπάρχει εις αυτούς ó πατριτισμός και η ύπερηφάνεια διά τήν βρεταννικήν εμπορικην σημαίαν. Παράλληλος, ό έλεγχος τού συναλλάγματος, οι υφιστάμενοι περιορισμοί εις τήν μεταφοράν βρεταννικών πλοίων και τα ζητήματα «μονιμου κατοικίας» και «κυρίας έδρας τής έπιχειρήσεως» δημιουργούν τήν σειράν τών περαιτέρω εμποδίων.

Εις τόν τομέα, όμως, τών παγκοσμίων δια θαλάσσης μεταφορών έ δημιουργήθη κατάστασις ένέχουσα μέν και τα στοιχεία τού κομικού, χωρίς, όμως, και να επιτρέπεται η απόκομψις τής άληθούς σημασίας των. 'Υπάρχουν, δηλαδή, πολλοί χωράι ουδέμιαν σχέσηιν έχουσαι με τας ναυτικάς παραδόσεις και αιτινες προβάλλουν ήδη, ως όνόματι ιδιοκτητρια μεγάλου όγκου τωναζ. Δυνάμει τής τεχνητής αυτης πλοιοκτησίας, δύναται, ίσως, να μετέχουν διεθνών συζητήσεων και να έπηρεάζουν δια τής ψήφου των και τόν ναυτικόν νόμον και τούς περι άσφαλείας ναυτικών Κανονισμούς, δια τού «Διακρατικού» — φέρ' ειπείν — «Διεθνούς Ναυτικού Συμβουλευτικού 'Όργανισμου», αν ποτε ούτος ήβλε λειτουργήσει. Αυτη είνε κατάστασις, μη δυναμένη να αντιμετωπισθη υπό τόν αναδόχον τού 'Όργανισμου τούτου η υπό τών χωρών, αι οποίαι επιτρέπουν τας μεταβιβάσεις πλοίων των εις τας εν λόγω σημαίας. Δύναται, ίσως, να φαίνεται, τούλάχιστον, ως περίεργον, ότι χωράι ως η Λιβερία και η Κασταρίκα, θα είνε εις θέσιν να έπηρεάζουν τας εργασίας τής διεθνούς ναυτίας, ούχ ήττον όμως είνε τούτο δυνατόν.

Αι πολιτικά αυται δυνατότητες είνε αρκετά σοβαρά, άλλ' ίσως ώχριοιόν προ τού άποτελέσματος, τó όποιον θα έχουν, εν περιπτώσει ύάσεως τών εργασιών, οι άφορολόγητοι αυτοί στόλοι, έναντι εκείνων ως ό βρεταννικός, δια τόν όποιον η άντικατάστασις τών μονάδων του άποτελει πρόβλημα, άκόμη και εις περίοδον άκμής τού παγκοσμίου έμπορίου. Με 19.5 εκατομμύρια τόννων γκρός, τó βρεταννικόν τωναζ είνε σήμερα κατá 1 1/2 εκατομ. τ. γκρός μεγαλύτερον, έναντι τού 1939 και κατá ένα περίπου εκατομμύριον τόν. γκρός μικρότερον, έναντι εκείνου (20.3 εκατ. τ. γκρός), όπερ κατείχε τó 1930. 'Ενώ δε τó άνωτέρω ύδολωσ δύναται να θεωρηθη ως εύκαταφρόνητον, πάσα, έν τούτοις, αισίσοδος διάθεσις, πρέπει να συγκερασθη από όλιγώτερον εύνοϊκάς σκέψεις.

Και εν πρώτοις : Πρέπει να ληρθη υπ' όμιν τó γεγονός, ότι κατá τó 1930 τó βρεταννικόν τωναζ ήτο ακριβώς άνω τού 29% τού παγκοσμίου τωναζ, ένθ σήμερα τó αντίστοιχον ποσοστόν τής αναλογίας του είνε κατώτερον τού 20% και ότι η αύξησις τού βρεταννικού στόλου τών δεξαμενοπλοίων άποκρύπτει τήν πραγματικην πτώσιν τού βρεταννικού τωναζ εις φορτηγά «τρόμπς». Και δε ύτερον : 'Η αύξησις τού βρεταννικού εμπορικού στόλου δεν συμβαδίζει με τήν επέκτασιν τών

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 11
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ — ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ κ. **ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "COMERZBANK,"

23 ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ — ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ:

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΥ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β' (Έγνατίας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΘΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου), ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΣΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΝΑΞΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΟ **COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.**

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

ΜΕ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΝ **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΪΡΟ**

ΤΑΧΕΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗ ΕΜΒΑΣΜΑΤΩΝ ΕΚ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ, ΑΓΟΡΑ
CHEQUES, TRAVELLER'S CHEQUES & ΧΑΡΤΟΝΟΜΙΣΜΑΤΩΝ

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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

- ADELAIDE** Messrs. E. P. & A. FRASER
13, Grenfell Street, STEVEDORES AND CONTRACTORS
Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»
- PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.**
Tolley's Buildings Lipson Street, WHOLESALE SHIPPING SUPPLIERS.
Tele. J. 1582/J 1713 Fresh, Dry, Bonded Stores, Dunnage etc., available at shortest notice
After Hours J. 6869
Cables «PORTADPROV»
- AMSTERDAM**
STEVEDORE Co QUICK DISPATCH LTD STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.
Tele: 41860 Binnenkant 47
Cables: «Fransswart»
- ANTWERP**
STEVEDORE Co QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORES
Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27
Cables: «Fransswart»
- JOSEPH J. LEE & Co** 17, Batavia Street, STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS
Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64
Cables: «Lee»
- BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.** STEVEDORING SUPERINTENDING
Avenue d' Italie 92, Κέρειρα, Μπαρρά, Έιδομαούβ ή Λονδίνον 85) —, φόρτωσις 10—18 Νοεμβρίου.
Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex. An. 212
- STEVEDORING Co. GYLSEN** STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS
Rue de Genes 7, Cables «Gylsen»
Tele: 33.08.82—33.09.68
- BALTIMORE**
TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building STEVEDORES
Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»
- MARYLAND SHIP CEILING Co INC.** SHIP FITTERS
320 Chamber of Commerce Bldg,
Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»
- CURTIS BAY TOWING Co.** TOWAGE
Mercantile Trust Building, also at NORFOLK & PHILADELPHIA
Tel. MULberry 5—8700
Cable & Radio «CURTISBACO»
- JAMES SMYRNIODIS - 608 E. PRATT ST.** SHIPCHANDLERS
Tel: Plaza 2-2561 Cables: «Smyrnioudi»
- CALCUTTA**
ALEX MILLER (Shipchangers) LTD. STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS
Canning House, 137, Canning Street
Tele: Bank 5339
- CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD** SHIPCHANDLERS
Tele: 3—1478 2 Selkirk St.
Cables: «Hermes»
- CASABLANCA**
H. G. SMITH & Co Ltd. SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES
119, Avenue du General Drude
Telephone: 208—85 Cables: SMICO
- L. BARBER LIMITED** STEVEDORES, CARGO SUPERINTENDENTS, SHIP'S AGENTS
(also SAFFL, AGADIR, PORT LYAUTEY, ALGIERS)
119, Avenue du General Drude
Telephone: 607—21
Cables: BARIMER
- COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS**
PORTLAND STEVEDORING Co STEVEDORES AND GRAIN FITTERS
1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore.
Cables «Portsteve». Telephone Broadway 5497.
- DAKAR**
«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS
Tele: 108 Cables: «Overall»
- DUNKIRK**
SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES STEVEDORES
Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»
- JOKELOSON & HANDTSAEM**
Tele: 782/5 8 Place des Nations
Cables: «Jokelson»
- DURBAN**
J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD., STEVEDORES
220/224 POINT ROAD, DURBAN
Cables: «ROULETTE»
- FINLAND ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES**
MEMBERS AT ALL PORTS SHIP'S STORE MERCHANTS
- FREMANTLE**
NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. STEVEDORES
Tele: L 1064 Cables: «Stevnichol»
- FREMANTLE PROVIDORING Co. PTY. LTD.** SHIPCHANDLERS
Leake Street, FREMANTLE.
Telephone: L—1036—7—8. Cables: «Providore»
- GEORGETOWN (DEM)**
S. R. WILTSHIRE & SONS. SHIPCHANDLERS
41 & 42 New Market & Mundy Streets
Tele: Central 814 Cables: «Wilbut»
- GIBRALTAR**
JAMES MOLINARY LTD SHIPCHANDLERS
Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables «James»
- HAMBURG**
THOR NILSEN STEVEDORES
21, Kajen Tele: 33.28.41/42
Cables «Stevdoring Hamburg»
- BASTE & LANGE** STEVEDORES
Brook, (Free Harbour) Cables: «Provisions»
Tele: 36 62 08)99
- HULL P. E. HOLLAND, LTD.** STEVEDORES
11, REDON ROAD, HULL
CABLES: «DUCAL» TEL. 31370
- HUMBER STEVEDORING Co LTD.** STEVEDORES
11, HEDON ROAD, HULL.
CABLES: «STEVEDORE» TEL: 33371
- KARACHI**
COWASJEE & SONS SHIP'S AGENTS, STEVEDORES, SHIP CHANDLERS
KEAMARI, Cables: Jubilee
Telephones: 33362, 33109, 32010, 5115 COAL BUNKERERS, TUGS, BARGE OWNERS
- LIVERPOOL**
REA LIMITED Pacific Building, James St. STEVEDORES
Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»
- LOURENCO MARQUES**
VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 SHIPCHANDLERS
Tele 4428 & 3228 Cables: «Cretikos»
- N. KASSIMATIS** SHIPCHANDLERS
62, Avenue Alvares Cabral
Tele: 5254 Cables «Nikas»
- MADRAS & COAST PORTS**
N. SELVARADJALOU CHETTY & Co STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables: «Stevdore — Madras»
- MELBOURNE**
UNITED STEVEDORING PTY Ltd. STEVEDORES
Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5
Cables: «Fleetways»
- THE FLEET FORGE PTY Ltd.** SHIP REPAIRERS
Tele: MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5
Cables: «Fleetways»
- UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.** SHIP'S FITTINGS
Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5
Cables: «Fleetways»
- Messrs. E. P. & A. FRASER** STEVEDORES & CONTRACTORS
«Phosphate House», 515, Collins Street.
Tele: MB 3155. Cables «STEVEDORE».
- MORMUGAO**
LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING SHIP'S AGENTS
Cable: LEMUIR
- I. P. NORONHA** SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS
Cable: IGNATIUSNORONHA
- NAPLES**
DITTE RIUNITE PUCCI BROS SHIPCHANDLERS & BONDED WAREHOUSE OWNERS
Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa
Cables: «Pucci Bros»
- NEW YORK**
MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. TUGOWNERS
Tele: 3—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow»
- PENANG**
S. V. K. PATCHEE BROS (Manium) SHIPCHANDLERS & STEVEDORES
Tele: 1085 15 Bishop Street
Cables: «Ismalia»

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦ. 40-658
ΑΘΗΝΑΙ : ΟΔΟΣ ΚΑΡΝΕΑΔΟΥ 12
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ

‘Αντιπρόσωποι μας εις τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

Οἱ κ.κ. **A. E. SHEPPARD & CO.**
«Ethelburga House»

91)3 Bishopsgate Street LONDON E.C. 2

Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

Τὸ νέον Ὑπουργεῖον

Ἐνῶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἐξετυπῶντο, ὠρκήθη ἡ ὑπὸ τὸν κ. Κ. Καραμανλῆν νέα Κυβέρνησις. Τὸ ὕπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνέλαβεν ὁ ἐκ Δωδεκανήσου βουλευτῆς κ. Κοτιάδης.
Εἰς τὸν κ. Λ. Μπουρνιάν, κριθέντα ἱκανὸν νὰ ἀναλάβῃ ὕπουργεῖον εὐρυτέρας ἀκτινοβολίας, ἀνετέθη ἡ διεύθυνσις τοῦ ὕπουργεῖου Ἑργασίας.

Ἡ συμφωνία τοῦ κ. Νιάρχου μετὰ τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον
Ἡ κατὰ Μάϊον τοῦ 1954 ἐπιτευχθεῖσα συμφωνία μεταξὺ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ κ. Νιάρχου, δι’ ἧς ἐπερματίζετο ἡ γνωστὴ ἀντιδικία διὰ τὰς δῆθεν παρανόμους ἀγοράς ἀριθμοῦ τινος κρατικῶν σκαφῶν, ἐτροποποιήθη τελευταίως, εἰς τρόπον ὥστε ἀπὸ τὰ 19 ἐπιμαχα πλοία ἐπιστρέφονται εἰς τὸν κ. Νιάρχον τὰ 13. Ἡ ἀρχικὴ συμφωνία προέβλεπε τὴν ἐπιστροφήν 8 σκαφῶν, ἧτοι 6 λίμπερτυς καὶ 2 δεξαμενοπλοῖον «T.2», ἅτινα καὶ ἐπετράπη νὰ ἀλλάξουν σημαίαν, ἐξαιρέσει δύο μόνον λίμπερτυς, τὰ ὅποια θὰ διετήσουν τὴν Ἀστερόεσσαν. Ἡδὴ, ἐπεστράφησαν εἰς τὸν κ. Νιάρχον καὶ ἕτερα 5 δεξαμενόπλοια «T.2», ἅτινα καὶ θὰ ὑψώσουν ξένην σημαίαν. Εἰς ἀντάλλαγμα τῆς παραχωρήσεως ὁ κ. Νιάρχος θὰ καταβάλῃ εἰς τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον 4 1/2 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἐντὸς τριετίας. Ἐπίσης, ἀντὶ τῆς ἀρχικῆς προταθείσης ναυπηγήσεως 2 δεξαμενοπλοίων τῶν 25.000 τόνων ἰ.ω., ἀνέλαβεν ἡδὴ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ κατασκευάσῃ εἰς Ἡνωμέναις Πολιτείαις καὶ νὰ θέσῃ ὑπὸ τὴν Ἀστερόεσσαν, τρία δεξαμενόπλοια, ταχύτητος 17 μιλίων καὶ συνολικῆς ἀξίας 30 περίπου ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Ἐξ αὐτῶν ἕνα θὰ εἴνε τῶν 45.500 τόνων ἰ.ω., καὶ θὰ κατασκευασθῇ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπέθλεμ τοῦ Κούινου, τὰ δὲ δύο ἄλλα θὰ εἴνε τῶν 32.600 τόνων ἰ.ω. ἕκαστον καὶ θὰ κατασκευασθῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπάρρσου Πόιντ. Τὰ νέα δεξαμενόπλοια θὰ ἀνήκουν κατὰ 75% εἰς συσταθῆν τράστ ἐπ’ ὄνοματι τῶν γεννηθέντων ἐν Ἀμερικῇ υἱῶν τοῦ κ. Νιάρχου, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 25% θὰ ἀνήκουν εἰς τὸν πατέρα τῶν κ. Στ. Νιάρχου. Οὕτω, ἀπὸ τὰ 19 ἐπιμαχα σκάφη, 6 μόνον «T.2» ἐπεστράφησαν εἰς τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν. Τὰ ἡδὴ ἀποδοθέντα εἰς τὸν κ. Νιάρχον πέντε δεξαμενόπλοια «T. 2» εἴνε τὰ «Fort Georges», «Gervais», «Owyhee», «Umatilla» καὶ «Yamfill».

Αἱ ναυπηγήσεις

Ἐλλην ἐφοπιστῆς τῆς Νέας Ὑόρκης παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Οὐράγκα, τῆς Ἰαπωνίας, ἕνα τρέμπ φορτηγὸν χωρητικότητος 20.000

PHILADELPHIA

INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves
Tele Lombard 3-8916 Cables : «Indepierco» TOWAGE
INDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves
Tele : Lombard 3-8916 Cables : «Indepierco» STEVEDORES
MURPHY COOK & Co The Bourse Philadelphia 6,
Tele : 8-5514, 8-5515 STEVEDORES

RANGOONCOMOTTO SON & Co LTD. STEVEDORES &
P. O. Box No 139, Cables «Macotto» SHIPCHANDLERS

ROTTERDAM

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORES, SUPERINTEN
Tees: 27190 Maaskade 113 DENTS, GRAIN ELEVATOR
Cables: «Franswartz» & GRAB DISCHARGING ALL
CARGOES
N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK
Tele : 72868 Bolnes Cables : «Boeles SHIP REPAIRERS & BUILDERS
N. V. CORNS SWARTTOW'S STUWADOORS MAATS.
Tele : 23168 Willemskade 21 Cables: «Advantage» STEVEDORES

SINGAPOREDAWOOD & Co 57 Raffles Quay
Tele: 4757 Cables: «Lathipha» SHIPCHANDLERS
Wah Hin & Co Ltd, 62 Robinson Road,
Tele. 22340-3884-3885-6127 SHIPCHANDLERS, SHIPPING
Cables : «Provisions», RUBBER & EXPORTERS
RUBBERS & RICE MERCHANTS

SYDNEY N.S.W. N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD
Tele : B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street
Cables : «Motive» STEVEDORES

VANCOUVER B.C. EMPIRE STEVEDORING Co
Tele : Pacific 8341/3 895 Railway Street
Cables : «Despatch» STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)
850, Hastings Street West,
Tele: Marine 6481-3 Cables: «Louiswlf» GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

τόνων ἰ.ω. καὶ ταχύτητος 14 1/2 μιλίων, με μηχανὰς ἀτμοστρόβιλους. Παράδοσις ἐντὸς τοῦ 1958.

— Περὶ τὰ μέσα Μαρτίου καθελκύεται ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μπάρτραμ τὸ δεύτερον διὰ λογαριασμῶν τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Λῶ ναυπηγούμενον φορτηγὸν σκάφος, ἀδελφῶν τοῦ «Ἁγία Μαρκέλλας». Θὰ παραδοθῇ τὸν προσεχῆ Ἰουλίον. Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα κατασκευάζεται καὶ τρίτον φορτηγὸν διὰ λογαριασμῶν ἐταιρίας ἑλληνικῶν συμφερόντων, ἀδελφῶν πρὸς τὰ ἡδὴ παραγγελλθέντα «Ἄννα Κ.» καὶ «Δέσποινα Κ.».

— Παρουσία τοῦ κ. Ν. Εὐσταθίου ἐτέθη πρὸ ἡμερῶν εἰς τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγιῶν τοῦ Φιοῦμε ἡ τῆσις πρῶτον παραγγελλθέντος εἰς τὰ γιουγκοσλαβικά ναυπηγεῖα φορτηγῶ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας 12.500 τόνων ἰ.ω. Κατὰ τὴν σεμνὴν τελετὴν τῆς ἐνάρξεως τῆς ναυπηγήσεως θερμοὶ ἠκούσθησαν λόγοι ὑπὲρ τῆς ἑλληνο-γιουγκοσλαβικῆς συνεργασίας.

Τὸ «Βασίλισσα Φρειδερίκη»

Ἡ Ἐθνικὴ Ἑλληνικὴ Γραμμὴ Βορ. Ἀμερικῆς (ὑπερωκεάνιον «Βασίλισσα Φρειδερίκη») μετέχει ἀπὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου τρέχ. ἔτους ὡς ἀνεξάρτητον μέλος τῆς Κόνφερανς τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ ὡς πρὸς τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὰ ἐμπορεύματα.

Αἱ καθελκύσεις

Ἀπὸ τὰ ἰαπωνικά ναυπηγεῖα Φουζιναγκάτα Ζόσεν, τῆς Ὀζάκας, καθελκύθη, ὡς ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τευχὸς μας, τὸ δεξελκίνητον φορτηγὸν «Βροντάδος» 12.500 τόνων ἰ.ω., ἀνήγον εἰς παναμαϊκὴν ἐταιρίαν τελοῦσαν ὑπὸ τὴν διαχειρίσιν τοῦ κ. Μαργαράνη. Τὸ ἐν λόγω σκάφος ἔχει διαστάσεις μήκους 137,1 μέτρων, πλάτους 18,9 καὶ ὕψους 11,7 μέτρων, διὰ δὲ τὴν πρῶσιν του ἐφωδίσθη με μηχανὰς τύπου «B. καὶ W.», κατασκευῆς «Μισσοῦ Ζόσεν» καὶ δυνάμεις 4.200 ἵππων. Προβλεπομένη μεγίστη ταχύτης 15 μιλίων καὶ παράδοσις περὶ τὰ μέσα Ἰουλίου.

— Τὴν 27ην Φεβρουαρίου καθελκύθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπλάυθ τὸ νέον φορτηγὸν τοῦ κ. Μ. Νομικοῦ, χωρητικότητος 11.000 τόνων ἰ.ω. Ἡ ἀνάδοχος κ. Ἀσπασία Νομικοῦ ἔδωκεν εἰς τὸ σκάφος τὸ ὄνομα «Κίγκ Αἰγκάριου».

Τὰ μενωμασθέντα «T.2» τοῦ κ. Στ. Νιάρχου

Ἐκὰς ἐπτὰ ἐν ὄλῳ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν δεξαμενόπλοια τοῦ κ. Στ. Νιάρχου, συνολικῆς χωρητικότητος 175.821 τόνων γκρός, παραμείναντα ὀριστικῶς ὑπὸ τὴν διαχείρισίν του, μετὰ τὴν ἐπίλυσιν τῆς γνωστῆς διαφορᾶς μετὰ τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον, μετωνομάσθησαν, ὡς κάτωθι, ἐνῶ ἐπτὰ ἐξ αὐτῶν ἐτέθησαν ὑπὸ Λιβεριανὴν σημαίαν :

Παλαιὸν ὄνομα	Τ.γκρός Ναυτ.	Νέον ὄνομα	Σημαία
«Ἀπὰς Κάνυον» ..	10172 44	«Γουόρλντ Τράϊομφ»	Παναμ.
«Τασμπόεγκ»	10448 43	«Γουόρλντ Τάιντ»	>
«Τσαντίλλυ»	10195 43	«Γουόρλντ Τρόφυς»	>
«Τσαρλεστάου» ..	10195 43	«Γουόρλντ Τρανσπότερ»	>
«Τσελίλο»	10448 44	«Γουόρλντ Τρέιντ»	>
«Φόρτ Τζόρτζ» ...	10448 43	«Γουόρλντ Τρούθ»	Λιβερ.
«Γκερβαίς»	10448 43	«Γουόρλντ Τημ»	>
«Μισσιοναρυ Ρίτζ»	10195 43	«Γουόρλντ Τράβελλερ»	Παναμ.
«Ὀπεκουον»	10195 43	«Γουόρλντ Τράστ»	>
«Ὀδύχη»	10448 43	«Γουόρλντ Τρήτυ»	Λιβερ.
«Τανόαν»	10195 43	«Γουόρλντ Τόλερανς»	>
«Τουσκάρορα» ...	10470 45	«Γουόρλντ Φέμπεστ»	>
«Ὀυματίλλα»	10448 43	«Γουόρλντ Θῶτ»	>
«Βάλλοβα»	10448 43	«Γουόρλντ Τρέζαρ»	Παναμ.
«Ὀδάιτ Ρίβερ» ...	10172 44	«Γουόρλντ Τραντίσιον»	>
«Βόλφ Κρήκ»	10448 44	«Γουόρλντ Τσίλ»	>
«Γιάμχιλλ»	10448 43	«Γουόρλντ Θρίφτ»	Λιβερ.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω δεξαμενοπλοίων τοῦ τύπου «T. 2», μετωνομάσθησαν καὶ τὰ κάτωθι τρία λίμπερτυς ξηροῦ φορτίου, ἅτινα ἐπεστράφησαν εἰς τὸν κ. Νιάρχον καὶ εἶχον πρὸ τίνος ἀντικαταστήσει τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν διὰ τῆς Λιβεριανῆς.

Παλαιὸν ὄνομα	Τ.γκρός Ναυτ.	Νέον ὄνομα
«Μοντόκ»	7176 43	«Γουόρλντ Λήτζιον»
«Μοχίκαν»	7210 44	«Γουόρλντ Λόρ»
«Μάσκεγκον»	7257 42	«Γουόρλντ Λάκ»

Παραλαβαὶ καὶ παραδόσεις

Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Ντόξφορντ», τοῦ Σάντερλαντ καὶ κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, παρελήθη τὴν 21ην Φεβρουαρίου τὸ νεότευκτον δεξελκίνητον φορτηγὸν «Ντόνα Οὐρανία», τοῦ Οἴκου Χανδρῆ. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἡδὲ ἐκείθεν δι' Ἡνωμέναις Πολιτείας, ἐκτελοῦν τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον.

— Παρελήθη ἐπίσης κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Τηξ, τὸ νεότευκτον παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιο «Παναγία» 16.100 τόνων γκρός.

— Εἰς τὴν Γλασκώδην παρελήθη τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Harpylius» 5654 τ. γκρός (τοῦ 1935) καὶ μετωνομάσθη «Γεώργιος Τσαβλίρης». Τὸ σκάφος ὕψωσαν τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν ἀπέπλευσεν ἡδὲ ἐκείθεν δι' Ἡνωμέναις Πολιτείας.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Χρ. Σαρλῆ μικρὸν βελγικὸν φορτηγὸν «Jacques Marie» 1037 τ. γκρός (τοῦ 1921) παραλήθη εἰς τὴν Ἀμβέρσαν ἐτέθη ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ἀναστασία». Θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τακτικὰς μεταφορὰς μεταξὺ λιμένων Ἑλλάδος

LIVIERATO & Co.

Telegrams : «PIRAMIS» P.O.Box 1224 STEAMER-POINT ADEN

SHIPCHANDLERS

SERVICE QUALITY

SATISFACTION GUARANTEED

καί Αδριατικής.

— Το άγορασθέν παρά τών κ.κ. αδελφών Τυπάλδου όλλανδικόν φορτηγόν «Baechius» 2255 τ. γκρός (του 1911) παραλήφθη εις Άμστερνταμ ύψωσε την έλληνικήν σημαίαν, μετονομάσθη «Στέλιος» καί έπλευσεν εις Βρέμην.

— Εις Βρέστην παρελήθη τό άγορασθέν παρ' Έλλήνων μικρόν άγγλικόν φορτηγόν «Mary Rae» 1449 τ. γκρός (του 1916) καί μετονομάσθη «Πιρέος». Σημαία Κοσταρίκας.

— Το άγορασθέν παρά ζένης εταιρίας έλληνικών συμφερόντων, τελούσης υπό την διαχείρισιν του κ. Λ. Ναυικού, νορβηγικόν λιμπερτου «Jane Stone» 7281 τ. γκρός (του 1943), παραλαμβάνεται περί τὰ μέσα Μαρτίου εις τό Άμβούργον. Θά μετονομάσθη «Κατετάν Πέτρος» καί θά τεθή υπό σημαίαν Κοσταρίκας.

— Το έλληνικής πλοικκτησίας, υπό σημαίαν Κοσταρίκας, φορτηγόν «Καλλιόπη» 2506 τ. γκρός (του 1920) πωλήθη από την εταιρίαν «Τορέχα» εις Γερμανούς έφοπλιστάς, παρεδόθη πρό ήμερών έν Άμβούργου εις τούς άγοραστάς του. Υψώθη επί του σκάφους ή γερμανική σημαία, διετηρήθη, όμως, τό όνομά του.

— Το μικρόν υπό σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγόν μας «Φίλτρικ II.» 1833 τ. γκρός (του 1922), όπερ έπωλήθη εις έφοπλιστάς του Μοντεβιδέο, παρεδόθη εις την Κοπεγχάγην. Το σκάφος μετονομάσθη «La Paloma» καί ύψωσε την σημαίαν της Ούρουγουάης.

— Το πωλήθη εις Ιταλούς έφοπλιστάς λιβεριανόν λιμπερτου «Ναυσικά» 7248 τ. γκρός (του 1944) παραδόθη εις τό Ρόττερταμ ύψωσε την Ιταλικήν σημαίαν καί μετονομάσθη «Ραγιαία».

— Επίσης τό υπό παναμαϊκήν σημαίαν λιμπερτου «Ρούμπυσταρ» 7151 τ. γκρός, όπερ έπωλήθη εις Ιταλούς έφοπλιστάς, παρεδόθη εις τό Μπρεμερχάφεν καί μετονομάσθη «Lagos Huiton». Η παναμαϊκή σημαία διετηρήθη.

— Κατόπιν έπιτυχών δοκιμών παρελήθη την 11ην Φεβρουαρίου από τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεία καί ναυλώθη απέπλευσεν έκ Γιοκοχάμας διά τό παρθενικόν του ταξίδιον, τό νεότευκτόν υπό λιβεριανήν σημαίαν φορτηγόν μας «Αΐονια Σηφάρερ» 8200 τ. γκρός.

— Εις Λονδίνον παρελήθη πρό ήμερών τό άγορασθέν παρ' Έλλήνων άγγλικόν φορτηγόν «Baton Haig» 3503 τ. γκρός (του 1929) καί μετονομάσθη «Εοστρέλλας». Το σκάφος ύψωσε την παναμαϊκήν σημαίαν καί ένεγράφη εις την δύναμιν της εταιρίας «Αστήρ».

Άγοραπωλησία πλοίων

Το άμερικανικόν δεξαμενόπλοιο «Coalinga Hjjls» 10.578 τ. γκρός, 16.460 τόνων d.w. καί ναυπηγήσεως 1944, ήγοράσθη παρά παναμαϊκής εταιρίας έλληνικών συμφερόντων, με άδειαν μεταφοράς εις τό λιβεριανόν υπολόγιον. Τιμή άγοράς δέν έγνωσθη.

— Το μικρόν βελγικόν φορτηγόν «Jacques Marie» 1037 τ. γκρός, 1550 τόνων d.w. καί ναυπηγήσεως 1921, ήγοράσθη παρά του κ. Χρ. Σαρλή, αντί τιμής, ως έγνωσθη, 27.000 λιρών, με άμεσον παραλαβήν εις την Άμβέρσαν.

— Το υπό λιβεριανήν σημαίαν φορτηγόν μας «Νόρθ Ντάτσερ» (ex «Όρεοίς») 4975 τ. γκρός, 8700 τόνων φορτίου καί ναυπηγήσεως 1935, έπωλήθη εις Γερμανούς έφοπλιστάς, του Άμβούργου, με παράδοσιν Μάϊου—Ιουνίου. Τιμή πώλησεως δέν έγνωσθη.

— Παρά του κ. Τσαβλίρη (του Λονδίνου) ήγοράσθησαν αντί μη γνωθείσης τιμής τὰ μικρά άγγλικά φορτηγά «Eastwood» 1564 τ. γκρός, 2410 τόνων φορτίου (του 1924) καί «Sherwood» 1556 τ. γκρός, 2435 τόνων φορτίου (του 1924). Άμφότερα προορίζονται να τεθούν υπό την Κυανόλευκον, έφόσον ήθελε παρασχεθή υπό της άγγλικής κυβερνήσεως ή άδεια άλλαγής σημαίας.

— Το μικρόν δεξαμενόπλοιο «Γράμμος» 1176 τ. γκρός, 1432 τόνων φορτίου καί ναυπηγήσεως 1918, έπωλήθη εις Ιταλούς αντί τιμής 24.500 λιρών, με παραλαβήν εις Πειραιά κατόπιν έπιθεωρήσεως έν δεξαμενή.

— Επίσης έγνωσθη καί ή πώλησις εις Σκανδιναυούς του μικρού μότορσιπ «Ανα-Μίνας» 554 τ. γκρός, 750 τόν. φορτίου καί ναυπηγήσεως 1946, αντί τιμής 70.000 λιρών.

Διευκρινήσεις διά την φορολογίαν

Το ύπουργείον Οικονομικών (Διεύθυνσις Φορολογίας) εις άπάντησιν έρωτήματος της «Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών», έκποινήσθη προς αυτήν καί προς τόν έν Πειραιά Οικονομικόν Έφορον Φορολογίας Άνωνύμων Έταιριών έγκύκλιον δι' ής καθορίζει τὰ κάτωθι: Μεταξύ τών δικαιολογητικών έγγράφων προς άπόδειξιν τών άκαθαρίστων έσόδων τών πλοίων της α' κατηγορίας (άπόφασις 23.270, του 1955) περιλαμβάνεται καί τό υπό τό πλοίαρχου, πράκτορος ή παραλήπτου του φορτίου ύπογραφόμενον time sheet, προκειμένης ναυλώσεως κατά ταξίδιον. Σκοπός του έν λόγω έγγράφου είνε ή άπόδειξις της φορτώσεως ή έκφορτώσεως του πλοίου εις χρόνον βραχυτέρον του συμφωνηθέντος (ντήσπατς) ή εις χρόνον μεγαλύτερον του προβλεπόμενου υπό του ναυλοσυμφώνου (ντηροράτζ).

Συνεπώς — συνεχίζει ή έγκύκλιος — μετά την ισχύν του Ν. Δ)τος 3415 (του 1955) διά τού όποιου καθιργήθησαν τὰ έκ του «ντήσπατς» καί «ντηροράτζ» προερχόμενα δικαιώματα καί ύποχρεώσεις, τὰ time sheets έπαυσαν αυτόδικαίως να θεωρώνται, ως δικαιολογητικά στοιχεία προς άπόδειξιν τών άκαθαρίστων έσόδων τών πλοίων της α' κατηγορίας.

γορίας. Το έν λόγω δικαιολογητικόν περιελήθη εις την ως άνω μνημονομένην άπόφασιν καί έχει θέσιν μόνον προκειμένου περί ναυλώσεων συναφθεισών πρό της ισχύος του Ν.Δ. 3.415 (του 1955), εφαρμοζόμενης έν προκειμένω καί της ύπ' αριθμόν 21.173 (του 1955) διαταγής του Υπουργείου.

Η χαρτοσήμανσις τών ναυτολογίων

Παρά του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας μελετάται ό τρόπος ρυθμίσεως τού άναφνετός ζητήματος της χαρτοσημάνσεως τών τριπλοτύπων του Ν.Α.Τ., κατά την είσπραξιν τών ναυτολογίων. Το έν λόγω θέμα προέκυψεν έκ της νέας έρμηνείας, την όποιαν έδωκεν ή άρμοδία ύπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών εις διατάξεις παλαιού τινος νόμου. Έζητήθη, διά της έρμηνείας ταύτης, ή καταβολή τέλους χαρτοσημάνσεως καί διά τὰ έξοφλούμενα εις τό έξωτερικόν ναυτολόγια.

Έκ της άξιώσεως ταύτης προεκλήθησαν διαμαρτυρία τών έφοπλιστών καί έγένοντο σχετικά διαδήματα διά την κατάργησιν του έν λόγω τέλους, διότι διά της ισχύος του παρεμβάλλονται δυσχέρεια εις την συλλογικήν άσφάλισιν τών πληρωμάτων τών ύπηρετούντων εις σκάφη μας υπό ξένας σημαίας. Έτονίζετο, ότι όσον μικρόν καί αν είνε τό τέλος χαρτοσήμου, οι έφοπλισταί δέν τό είχαν ύπ' όψιν των κατά την άσφάλισιν μέχρι τούδε ύπερκατόν σκαφών μας υπό ξένας σημαίας καί συνεπώς ουδέμίαν άνέλαβον ύποχρεώσιν.

Ήδη, τό ύπουργείον Έμπορικης Ναυτιλίας, υπό τό πνεύμα της μη παρεμβολής προσκομμάτων εις την άρξασμένην προσπάθειαν άσφαλίσεως τών πληρωμάτων, εις όσον τό δυνατόν μεγαλύτερον αριθμόν πλοίων μας υπό ξένας σημαίας, άπηύθυε προς τό Υπουργείον Οικονομικών έγγραφον, εις τό όποίον έκτίθενται οι λόγοι οι έπιβάλλοντες την ρύθμισιν του άσφαφέτους ζητήματος.

Αί άσφαλίσεις εις τό Ν.Α.Τ.

Υπεγράφη εις τό Λονδίνο σύμβασις άσφαλίσεως εις τό Ν.Α.Τ. του πληρώματος του υπό λιβεριανήν σημαίαν δεξαμενοπλοίου «Κύνκος», 10.608 τόν. γκρός. Ισχύς της άσφαλίσεως από 1ης Ιανουαρίου. Υπεγράφη, επίσης, παρομοία σύμβασις έν Πειραιά μεταξύ του διευθυντού του Ν.Α.Τ. κ. Πετροπούλου καί του κ. Μιχ. Σωρώτου διά την από 1ης Μαρτίου άσφάλισιν τού πληρώματος τού παναμαϊκού φορτηγού «Νικόλαος Α. Μασσαντρέας».

Υπερ τών Ναυτικών Σχολών

Πρός τόν ύπουργόν της Έμπορικης Ναυτιλίας άπεστάλη παρά του έφοπλιστού κ. Μιχ. Έμπειρικού έπιταγή 1000 δολλαριών, ως εισφορά αούτου προς άγοράν ειδών διά τόν έφοπλισμόν τών Ναυτικών Σχολών Άστροπύργου.

Αύξησις τών συντάξεων

Το διοικητικόν συμβούλιον του Ν.Α.Τ. κατά την συνεδριάσιν του της 15ης Φεβρουαρίου άπεφάσισε την από 1ης Μαρτίου αύξησιν κατά 10% όλων τών παρεχομένων σήμεραν υπό τού Ιδρύματος συντάξεων προς άπαντας άνεξαιρέτως τούς συνταξιούχους. Διά την έν λόγω αύξησιν θά άπαιτηθή δαπάνη 8.000.000 δραχ. έτήσιως.

— Επίσης έχορηγήθη αύξησις 10% από 1ης Μαρτίου εις τούς φυματικούς συνταξιούχους του «Οίκου του Νηύτου».

Παρασημοφορία

Εις τόν γνωστόν ναυτικόν πράκτορα της Βηρυττού κ. Ρενέ Μπαλτζήν άπενεμήθη παρά της έλληνικής κυβερνήσεως ό χρουσός σταυρός του Φοίνικος διά τας καλās του ύπηρεσίας προς την Έλλάδα κατά την μακράν εις Βηρυττόν παραμονήν του.

Επίσης, ή κυβερνήσις του Λιβάνου άπένειμεν εις τόν κ. Μπαλτζήν τή ανώτερον παράσημον της Τάξεως του Κέδρου.

Πρός τόν συμπαθή φίλον άπειθήνομεν τὰ θερμά μας συγχαρητήρια.

Νέαι άτμομηχανικοί

Κατά τας διενεργηθείσας εξετάσεις προς άπόκτησιν διπλώματος άτμομηχανικού άτμοπλοίων Γ', τάξεως έπέτυχον οι κ. κ.: Ν. Άποστολάτος, Γ. Άνθυμιάδης, Π. Άδάμης, Εύάγ. Έφέδρας, Γ. Άνδρεαδάκης, Δ. Άνδρουλιδάκης, Π. Άμπατής, Εύάγ. Άλεξανδρής, Ι. Βαρδάκας, Γ. Βερόπουλος, Γ. Βιττόριος, Κ. Βαλασιόπουλος, Ι. Βασιλειάδης, Βασ. Βουτσής, Ι. Βορέας, Ματθ. Βαρθαρίος, Μ. Γιαννόπουλος, Διαι. Γιαννακόπουλος, Κ. Γκέλης, Όδ. Γαρμπής, Δ. Γαρδεράκης, Α. Γονιδάκης, Θ. Γερολυμάτος, Ευστ. Γισφής, Γ. Γκιζής, Άνδρ. Γιαννιώτης, Γεώργ. Γεωργιλής, Ν. Γλυνής, Κ. Γουδής, Κ. Γαρδεράκης, Δ. Γιαβρούδης, Δ. Γιαννόπουλος Στ. Γρίβας, Άντ. Γρίβας, Έμ. Δαμιανάκης, Έλευθ. Δεληγκέρης, Πασχ. Δαμίγος, Σπ. Διονύσιος, Ν. Δαρειάς, Άπ. Διαστιγός, Στέφ. Δαρουσσός, Μ. Δασκαλάκης, Γ. Εύδαίμων, Ίω. Εύθυμιάδης, Ευστάθ. Ευσταθίου, Β. Ζαφειρίου, Λάζαρος Ζαβαλάρης, Χρ. Ζορμπάς, Δ. Ζαρίφης, Γ. Θεοδώρου, Ν. Θεοδώρου, Π. Ιατρόπουλος, Γ. Καρούσης, Δ. Κοττιάς, Στέλ. Κυπριώτης, Άνάργ. Κατσάς, Γ. Κουκουνάκης, Π. Καλογεράκος, Μ. Κασπαθάκης, Στυλ. Καγιόπουλος, Κ. Κοσμάς, Ίωσ. Καλογεράς, Κ. Καρανικόλας, Άρισ. Κωνσταντάκης, Γ. Κοσφολόγος, Στυλ. Κυδωνιεύς, Χαράλ. Κοσκινάς, Ν. Κωνσταντάτος, Γ. Κωσταράς, Δημ. Λάμπρου ή Θωμάς, Π. Λεβασάνης, Ν. Λογοθέτης, Ι. Λαλαγιάννης, Δ. Λιάπης, Θεμ. Λυμπερης, Παντ. Μουνδουλάς, Ευστάθ. Μαργαρίτης, Ι. Μπουκουβάλας, Βαρδής Μανιουδάκης, Άντ. Μαρμαρινός, Γ.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

ALL PORTS: OREGON-WASHINGTON-ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO.

BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

TEMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.

Everett Stevedoring Co.

Coast Stevedore Co.

Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENT:

17 State St.—NEW YORK Y.N.

GEORGE CARRAS INC.

Cables: CARRASBRO

Μπαρμπάτσας, Άλξ. Μπετσάνης, Ήλ. Μπενέτος, Κ. Μιχαήλ, Θεόδ. Μουστάκης, Έμ. Μανδαλιός, Φ. Μάντζαρης, Π. Μακρής, Β. Μπάλης, Α. Μπαϊρακτάρης, Έμ. Μαρουτιάς, Έμ. Μιχαλόπουλος, Χριστ. Μπουζής, Άντ. Μπουριάν, Όσμ. Μαγκαφάς, Ν. Μελέκος, Σωτ. Μουσελίμης, Άχ. Μπέμπος, Ν. Ντακομύτης, Φωτ. Νιτόδας, Ίω. Ξενακής, Ίω. Ξένος, Εύαγ. Παξινός, Β. Πατρινός, Γ. Πρώιος, Β. Παρίσης, Μ. Πρέκας Σπ. Παπανικητάς, Θ. Πρωικητής, Μ. Πέτας, Άντ. Πάσαρης, Π. Πρόκος, Θ. Πατσιαδάς, Χρ. Παπαματθαίου, Θ. Παπαπάνου, Ήλ. Ποδάρας, Κωνστ. Πολίτης, Ν. Ρεζνίκος, Ίω. Σφακιανός, Π. Σολωμονίδης, Ίω. Στέλιος, Ήλ. Σταυρίδης, Στυλ. Σμίσιος, Άναστ. Σκόρδος, Ν. Συρίγιος, Γ. Σοφιδός, Ίω. Σιγάλας, Ν. Σταθάς, Κ. Σκαρπέλης, Μ. Συρίγιος, Π. Σαγος, Χαρ. Σπυροπούλος, Ευστάθ. Σκλιβάς, Π. Σπέντζος, Ίω. Τρέσας, Κ. Τράκης, Γ. Τζανάκος, Κ. Τσουρός, Γ. Ταμπάκης, Π. Τσαμαδός, Νικ. Τσιρλής, Β. Φόσκολος, Δαμ. Φιλίππου, Γ. Φριντζήλας, Γ. Φουντουλής, Γ. Φαντοπούλος, Σωτ. Φασόσης, Ίω. Φραντζεσκάκης, Νικ. Φωτεινάκης, Λέαν. Χαρισιάδης, Δ. Χρόνης, Κ. Χατζόγλου, Στ. Χαριάδης, Ίωάν. Χρυσόχοης, Γεώρ. Χαρόπουλος, Μιχ. Χατζηδημητρίου, Ίωάν. Χρυσάκης, Δημ. Χρυσός.

Προξενικός λιμενάρχης

Έτοποθετήθη προξενικός λιμενάρχης Λονδίνου ο αντιπλοίαρχος-λιμενικός κ. Διόδωρος Βασιλειάδης, μέχρι τούδε διευθυντής Προνοίας παρά τώ Υπουργείω Έμπορικής Ναυτιλίας.

Θαλάσσια ατυχήματα

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.»: Από το Έλσινκι με φορτίον ζυλείας δια την Χάϊφον εξέπεψε το S.O.S. ανοικτά της Ρόδου, συνεπεία βλάβης των μηχανών του και εισροής υδάτων εις τόν μηχανοστάσιόν του. Τμήμα του έπι του καταστρώματος φορτίου έρριψθη εις τήν θάλασσαν. Τό άτμολόγιον «Καβίδι» και ένα μικρόν ρυμουλκόν σπένσαντα εις βοήθειάν του επέτυχον νά τό ρυμουλκήσουν εις τό Ήράκλειον. Έκ τού φορτίου έρριφθέν εις τήν θάλασσαν 25 στάνταρες ζυλείας και έτερα 10 έως 15 έξερρωτήριον εις Ήράκλειον. Προσωριαί έπισκευάι έγένοντο και ητήληθον τά ύδάτα έκ τού μηχανοστασίου του. (Φεβρ. 20—24)
«ΑΜΑΒΕΡ» (παναμ.): Έπισκευάσαν εις Πλύμουθ ζημιάν τού άτμωτροβίλου του ύψηλής πίεσεως, άπέπλευσεν. (Φεβρ. 18—22)
«ΑΜΑΝΤΑ» (παναμ. δεξ.): Έρφορτον με πετρέλαια έκ Κωνσταντίας δια Τούρκω Άμφο έπαγιδεύθη έγγυς τού λιμένος προορισμού του έκ τών πάγων και συνεπεία βλάβης τών υφάλων του, ένεφάνισθη διαρροή εις τό φορτίκ. Παγοβραυστικά και ναυαγιστικά έφθανον πλείσιον του πρός παροχόν βοήθειαν. Έγνώσθη έν συνεχεία, ότι 1050 τ. έκ τού φορτίου του μεταφέρθησαν εις έτερον τόκερ, τό δε σκάφος κατέστη στεγανόν κατόπιν έπισκευής τής ζημίας τών υφάλων του δι' ύποδρυχίου ηλεκτροσυγκλήψεως. Τά παγοβραυστικά έπιχειρούν τήν διάνοξιν αώλακος, δια νά λευθερώσουν τό σκάφος. (Φεβρ. 15—25)
«ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ» (παναμ.): Έπισκευάσαν εις Γένοβαν διαφόρους ζημίας εις τό σκάφος. Άριθμός έλασμάτων άντικατεστάθη, ένώ έτερα εύθυγραμμιοθήσαν. (Φεβρ. 19)
«ΓΕΩΡΓΕΛ» (λιβερ.): Έξέπλευσεν εις Νιούπορτ Νιούς έπισκευάς ζημιάν του έκ καεκκαίρειας, τήν όποιαν συνήτησε κατά Δεκέμβριον. Τό ηηδάλιον του άντικατεστάθη. (Φεβρ. 16)
«ΚΑΝΝΕΤ» (λιβερ.): Άκυβέρητον, συνεπεία άπαλειάς τής έλικός του, έρρυμουλκήθη τήν 24 Φεβρουαρίου εις Χάμπτον ρόδε,
«ΑΗΜΗΤΡΙΟΣ» (Κοστωρ.): Από Σάιτ, με φορτίον τσιμέντων δια Κουβέιτ, έπέδιν εις Μπιζέρταν πρός έπισκευήν άνωμαλίας τών λεβήτων του και βλάβης εις τό κύριον ψυσίον. Τά άπορίτια εξορτήματα δια μεταφέρθον άεροπορικώς έκ Λονδίνου, αϊ δε έπισκευάι θα διήκουν τίσσας ήμέρας, όψ' ης θα έκομίζοντο τό εξορτήματα. (Φεβρ. 21)
«ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ» (λιβερ.): Έπισκευάσαν εις Κομπέ ζημίας καταστρώματος και τών σωσιδίων λέμβων του, τās όποιας ύπέστη τών παρελθόντα Δεκέμβριον έκ σφοδρωτάς τρικυμίας. (Φεβρ. 11)
«ΕΛΕΚΤΡΙΚ» (παναμ.): Από Γόυνιαν δια Περσικόν Κόλπον, ένώ έπρόκειτο νά άκελευθή έκ Πόρτ Σαϊδ τήν κυκτερήν νησοπηγήν τής 16ης Φεβρουαρίου πρός διόπλων τής διώρυγας, συννεκρούση έλαφρός με τό έπ' άγκυρά δεξαμενόπλοιο «Τσουλμάλιχ», συνεπεία θρυσείας τών κώλυ προσδέσεως. Τό σκάφος έπισκευάσαν προσωρινώς ζημίας τινάς άνωθεν τής ισόλου γραμμής άπέπλευσεν τήν 22αν Φεβρουαρίου δια τόν προορισμόν του. (Φεβρ. 16—22)
«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (λιβερ.): Κενόν από Ναγκόγια δια Βαγκούδερ προσήγγισεν εις Γιοσκοχάν πρός έπισκευήν άνωμαλίας τών μηχανών του. (Φεβρ. 14)
«ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.» (σημ. Λιβάνου): Με ζημίας έκ τρικυμίας και άπάλειαν του ηηδάλιου του, ώς άνεγράφημεν εις τό προηγούμενον τεύχος μας, είχε ρυμουλκήθη και προσεραχθή εις Βριβήσιον. Πεντακάσιοι τόνοι έκ τού φορτίου του έρριφθησαν εις τήν θάλασσαν. Μετά τήν άνέλκυσιν του, προεκήθη από τούς έφοπιστάς του ή έκφορτώσε τού φορτίου εις Βριβήσιον και ή έκείθεν δι' έτέρου πλοίου μεταφορά εις τόν προορισμόν του, ένώ τό «Κατερίνα Σ.» θα έρρυμουλκείτο εις Πειραιά. Η έκφόρτως έπραγματοποιήθη και τό σκάφος άπέπλευσεν τήν 24ην ρυμουλκούμενον από τό ρυμουλκόν «Άρπαντόρες» δια Πειραιά. (Φεβρ. 24)
«ΜΑΡΙΑ Η.» (λιβερ.): Έπισκευάσαν εις Βαλτιμόρην ζημίας εις τό σκάφος, τās όποιας ύπέστη έκ τρικυμίας κατά Δεκέμβριον και Ίανουάριον. Τό ηηδάλιον του άντικατεστάθη. (Φεβρ. 22)
«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» Αϊ ζημίας, τās όποιας ύπέστη τών παρελθόντα Ίανουάριον έκ πάγων, έπισκευάσαν εις Γκάλδεταν. (Φεβρ. 20)
«ΜΥΡΤΩ» (όνδουρ.): Έπισκευάσαν εις Τάρπαν ζημίας, τās όποιας ύπέστη τών Δεκέμβριον έκ τρικυμίας. (Φεβρ. 22)
«ΝΟΝΝΑ ΔΕΣΠΩ» (παναμ.): Κατέπλευσεν εις Ντακόρ με ζημίας έκ τού μηχανοστασίου του εξ άγνώστου αιτίας. Έπισκευάι εξετελέσθησαν και τό σκάφος άπέπλευσεν τήν έπομένην. (Φεβρ. 18—19)
«ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΑΟΡΙΑ» (παναμ.): Έπισκευάσαν εις Βαγκούδερ ζημίας έκ τρικυμίας, τās όποιας ύπέστη τών Δεκέμβριον και Ίανουάριον κατά τό ταξίδιον του από Σγκαπούρς εις Φουζικί και έκείθεν εις Βαγκούδερ. (Φεβρ. 19)
«ΝΤΟΡΑΝΤΟ» (παναμ.): Αϊ έκ προσοφάξως ζημιαί του έπισκευάθησαν και

τό σκάφος άπέπλευσεν έκ Νουέβιτας δι' Όδησσόν. (Φεβρ. 16)
«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ»: Έπισκευάσαν εις Νιούπορτ Νιούς ζημίας τού καταστρώματος και τού ηηδάλιου του, προσεξηθείσαν τόν Ίανουάριον έκ τρικυμίας. (Φεβρ. 22)
«ΠΑΙΕΙΑΔΕΣ» (λιβερ.): Παραμένει εις Γιβραλτόρ με έκτεταμέναις ζημίας. Τό άλόλαξ φορτίον του θα μεταφερθή δι' έτέρου πλοίου εις Γιογκοσκουάν. (Φεβρ. 14)
«ΦΑΡΓΙΝΑ»: Παραμένει προσραγμένον πλείσιον τής Καβάρνας. Καθ' ά άνέφερον τό πλοίαρχος, έκπέρτουν ισχυροί άνεμοστρόβιλοι, τό δε διατεθέν ναυαγιστικά μέσα ήσαν άνεπαρκή. Εις τό φορτίον έσημειώθησαν μικραί ζημιαί. Κατόπιν συνεννοήσεως με τούς φορτωτάς άπεφασίσθη ή έκφόρτωσις και πώλησις τού φορτίου εις Μπαλτσικ. (Φεβρ. 26)

H ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Χαρακτηριστικόν γνώρισμα τής ναυλαγοράς τού δεκαπενημέρου ήπρξεν ή ζαηρότης τών ναυλώσεων δια σιτηρά από τήν Αυστραλίαν και τήν Βόρ. Άμερικην. Άρκετά σκάφη εκλείσθησαν δι' αυστραλιανά γεννήματα, μετά τήν λήξιν τής λιμενεργατικής άπερίας, με ναυλους ικανοποιητικούς και δια φορτώσεις μέχρι τού Ίουνιου. Έπληρώθησαν σιτηρά δια τήν Άγγλιαν 152)6 και δια τήν Άμβέρσαν—Άμβούργον 150)— από λιμένας τής Δ. Αυστραλίας. Κριθή δια τήν Ίαπωνίαν (Άπρίλιον) εις τά 156)3 και δι' Άγγλιαν 200)— (Μάιον—Ίουίνον). Σίτος εις σάκκους δια τήν Κύπρον 195)—.

Τά ίδια μεταλλεύματα με πλεθώραν διαταγών πρός πάσαν κατεύθυνσιν, χωρίς όμως νά γνωσθούν έκ έπ' αύτών ναυλώσεις. Προσεφέροντο 105)— φιο από Μαρμάρικα δια τήν Ίαπωνίαν.

Ο τομής τής Βορ. Άμερικής με ικανοποιητικήν ζαηρότητα. Μετά τό 67)6, πληρωθήσαν περι τό μέσα τού μηνός Φεβρουαρίου, οι ναυλοι δια γαιάνθρακα σταθερός και πάλιν βελτιούμενον έφθανον μέχρι τών 72)— δια φορτώσεις Μαρτίου προς τό Κόντινεντ. Δύο συνεχή ταξίδια έπληρώθησαν 70)—. Πολλά, έπίσης, διαταγοί δια συνεχή ταξίδια. Έγνώσθησαν συμβόλαια μέχρις 700 χιλ. τόνων με ναύλον 48)— και 48)6. Τέσσαρα συνεχή ταξίδια έπληρώθησαν κατά τό β'. δεκαπενημέρου τού Φεβρουαρίου 62)—, άλλα και τρία εις τά 64)6. Η άνατίμωσις τών ναυλων δια γαιάνθρακα ήξηγηται από τό γεγονός τής άθραξ ναυλώσεως σκαφών δια σιτηρά— δι' Άλεξάνδριαν δικά πλοία —, ήτις και άπερρώρησε μέρος τής διαθεσίμου με έγγυς ήμερομηνίαν χωρητικότητος. Δια τήν Ίαπωνίαν έπληρώθησαν γαιάνθρακες δολ. 17 και δια Τεργέστην δολ. 10.75 — 11.

Ευρύτερας έπίσης μορφής αι ναυλώσεις δια σιτηρά. Από τό Νόρδερν Ρέιντζ δια τήν Νότιον Άφρικήν έπληρώθησαν 110)— (Μάιον) και δι' Άγγλιαν 87)6 (Άπρίλιον—Μάιον). Τάκερς έναυλώθησαν από τό Νόρδερν Ρέιντζ δια τό Κόντινεντ εις τά 9 δολ. με όφιόν Άμβούργον δολ. 9.25. Δια τήν Δυτ. Ίταλίαν σκάφος 13 χιλ. τόνων έπληρώθη δολ. 11.50. Από τό Νόρδερν Ρέιντζ έπίσης δια Κύπρον δολ. 16. Από τόν Κόλπον δι' Ίαπωνίαν δολ. 18.25 και δι' Άγγλιαν (Μάρτιον) 102)6. Άρκετά ναυλώσεις δια παλαισιδρα. Από τό Νόρδερν Ρέιντζ δι' Άμβέρσαν— Ρότερταμ δολ. 142.000 φιο κατ' άποκοπήν και από τόν Κόλπον δι' Ίαπωνίαν 214.000 δολ. (Άπρίλιον) και 210.000 (Μάρτιον).

Αϊ ζαηχάρεσι από τήν Κούβαν δι' Ίαπωνίαν δολ. 21 και 20.75 και 151)9 και 148)3. Από τό Σάν Ντεμίγκο δια Λίβερπουλ 96)3. Τά μεταλλεύματα Βραζιλίας δια τό Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 6.80 (Μάρτιον—Άπρίλιον).
Από τόν Βόρ. Ειρηνικόν περιωρισμένην έργασία. Δια τό Κόντινεντ (κριθή) δολ. 16.50 (Μάιον Νόρδερν Ρέιντζ). Από τό Πλείτ εκλείσθη τουνός δι' Άμβέρσαν — Άμβούργον εις τό 126)3. Εις σκάφος με καλόν κυβισμόν (64 κ.π.) έπληρώθησαν δι' έλαφρόν φορτίον 132)6. Δια τήν Άγγλιαν (ώρισμένους λιμένας) εκλείσθη χωρητικότης εις τό 135)—.

Αϊ καιρικά καταστάσεις εις τούς λιμένας τής Βορ. Ευρώπης παρηπόδιον και τό κλεισίμον ναυλώσεων δια τό γνωστό είδη ής χύμα φορτίων. Υπήρχεν ή πληροφορία, ότι ή Κίνα ήγόρασε 25 φορτία λιπασμάτων με φάρσιον δύο κατό μήνα. Πατόσσα από τήν Άμβέρσαν δι' Ίαπωνίαν έπληρώθη 16.50 δολ. (Άπρίλιον).

Από τήν Μαυρήν Θάλασσαν τσιμέντα δια τόν Περσικόν Κόλπον 87)6 φιο (Μάρτιον—Άπρίλιον). Ζυλεία δια τό Πλείτ δολ. 12 (Φεβρ.—Μάρτιον) και διάφορα μέταλλα από Όδησσόν δια Βομβήν 110)— φιο έν στόσσονεν (Φεβρ.—Μάρτιον). Μεταλλεύματα από τήν Κορθαγένην δια τό Ρότερταμ 42)— (Μάρτιον) και σιτηρά από τό Λά Πάλις δια Κύπρον 47)6.

Τά τσίμ-τσάρτες με καλήν ζήτησιν, με ναυλώσεις διαρκείας μηνών και έτών. Λίμπερτυ δια 12 μήνα έπληρώθη δολ. 4.70 (πληρωτέον εις λίρας), με παρόδοσιν και έπαναποδόσειν Ίαπωνίαν.

Οι ναυλοι τών πετρελαίων

Άνωμαλος ή εξέλιξις τής ναυλαγοράς τών τόνικερ. Περιωρισμένη ήπρξεν ή κλεισθείσα έργασία. Αϊ καιρικά συνθήκαι εις τήν Β. Ευρώπην έδημιούργησαν πλήρη άναταραχήν εις τās έκφορτώσεις και τās ύστερικές μεταφοράς τών φορτίων. Ζήτησις σκαφών δια τό μέσα Μαρτίου ήπρξεν ικανοποιητική, άλλ' οι έφοπιστάι ήσαν άπρόθυμοι, έπιδικόντες ναυλους καλυτέρου. Προσφορά 15—20% κάτω τού άμερικανικού ναυλολογίου από Περσικόν Κόλπον δια τήν Ευρώπην δια σκάφη 16—23 χιλιάδων τόνων. Μικρά ή ζήτησις τσίμ-τσάρτες ή συνεχών ταξιδίων.

Η Πειραιϊκή ναυλαγορά

Με άρκετάς διαταγάς έν κυκλοφορία, άλλα με έλλειψιν καταλλήλου διαθεσίμου έλληνικού τουνάζ, διέρρευσε τό δεύτερον δεκαπενημέρον τού Φεβρουαρίου. Ναυλώσεις έλληνικών πλοίων, έν Πειραιεί συναφθείσαι, δέν ήκουσθησαν εις τήν αγοράν. Ξένον σκάφος (350.000 κ.π.) εκλείσθη από ένα ή δύο λιμένας Βορείου Άφρικής (φορτίον φελλών) δι' Όδησσόν, εις τήν κατ' άποκοπήν τιμήν τών 10.500 λιρών, Μάρτιον. Έκ Κωνσταντίας ή Μπουργκάς (τσιμέντα) δια λιμένας Περσικού Κόλπου 85)— φιο, Μάρτιον και έκ Κωνσταντίας (ζυλείαν) δια Μπούενος Άύρες δολ. 12 τό κ.μ. Εις τήν τιμήν ταύτην εκλείσθη ένα ξένον φορτηγόν 10.000 τόνων. Από Όδησσόν ύπάρχουν διαταγαί δια Γένοβαν (χυτσιδής) εις τά 45)— και έξητούντο σκάφη 3000 έως 5000 τόνων.

“ΟΛΥΜΠΟΣ,,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

I. K. ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ

Γιάν Σμάτς 4 Τηλ. 30.078 - 27.541

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Άκτή Μιαούλη 21 Τηλ. 42.328

Έκδόσεις : Άεροπορικών Σιδηροδρομικών και Άτμοπολικών Εισιτηρίων Άποστολαί πληρωμάτων - Ναυτικά Έργασια

Τηλεγραφική Διεύθυνσις : «ΟΛΥΜΠΟΥΣ»

RACHOVIDES BROS & CO. LTD.

DEK, ENGINES, CABIN & PROVISION MERCHANTS.

BONDED STORES

SUPPLIES EFFECED TO ALL U.K. AND CONTINENTAL PORTS

Warehouse & Office

15, Bell Lane, LONDON, E. 1.

City Office

154, Bishopsgate, LONDON E.C. 2.

Telephone

Cables "RACHOVIDES,, LONDON. Bishopsgate, 9878 (3 lines)

Γνωστόν κατάστημα δια τās άμέσουσις και άποτελεσματικές ύπηρεσίας του.

ών. Έπίσης από Όδησον (μέταλλα) διά Νότιον 'Αμερικήν, εξητούν-
το προσωραί διά σκάφη μεγέθους λιμπερτυ. Έκ Νοβορωσσικής (κριθή)
διά δύο Ιταλικούς λιμένας 'Αδριατικής 60) — φίο, Μάρτιον. Διά ρωσικά
γεννήματα (σίτον και αραβοσίτον) εξητούντο προσωραί σκαφών με-
τρίου μεγέθους διά φόρτωσιν Μαρτίου έως 'Απριλίου εκ Μαύρης Θαλάσ-
σης δι' Αίγυπτον. Δι' ελληνικά μεταλλεύματα εξητείτο σκάφος 3000 έως
4000 τόν. εκ Θάσου διά Βρέμην εις τὰ 55) — φίο, Μάρτιον.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Έκ Βορείου 'Αμερικής και Καναδά

«ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ» (λιβερ.) από Νόρδερν ρεϊντζ (συμπεριλαμβανομένου του
'Αλμπαν) 9500 τ. γεννημάτων διά Γιουγκοσλαβίαν δολ. 13.75, με 1000 τ. ελευ-
θέρων εκφόρτωσιν, καντέλλο 20 Μαρτίου.

«ΑΜΙΠΑ» (παναμ.) από Νόρδερν ρεϊντζ 9400 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π.
διά δέματα) διά Δυτικήν 'Ιταλίαν, κατ' άποκοπήν δολ. 173.500 φίο, φόρτωσις
7—20 Μαρτίου.

«ΣΑΝΤΑ ΡΙΤΑ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων διά Σαδόν-
να ή Τσιβιταδέκιαν δολ. 9.75, με 3000 τ. ελευθέρων εκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—
25 Μαρτίου.

«ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ» (λιβερ.) από Νόρδερν ρεϊντζ 9400 τ. παλαισιδέρων (475.
000 κ.π. διά δέματα) δι' 'Αμβέρσαν—Ρότερνταμ ή 'Αμστερνταμ, κατ' άποκοπήν
δολ. 142.000 φίο, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΚΑΟΥΝΤΕΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδς 13.000 τ. γαιανθρά-
κων διά Μασσαλίαν 78) —, με 2000 τόν. ελευθέρων εκφόρτωσιν, φόρτωσις 20—29
Φεβρουαριου.

«ΑΖΟΥΡΕΟ» (παναμ.) εκ Φιλαδελφείας ή Βαλτιμόρης 9500 τ. γεννημάτων διά
Λονδίον 86)6, με 1000 τ. εκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—15 Μαρτίου.

«ΕΦΦΗ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδς 9500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν —
Ρότερνταμ ή Ζεμπρούγκε 69) —, όφιόν διά λιμένα Βορείου Γαλλίας 77) —, φόρ-
τωσις 1—25 Μαρτίου.

«ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» από Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν ή
Ρότερνταμ 69) —, όφιόν δι' ένα λιμένα Βορ. Γαλλίας 77) —, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ» από Νόρδερν ρεϊντζ 9400 τ. παλαισιδέρων
(475.000 κ.π. διά δέματα) δι' ένα λιμένα Δυτικής 'Ιταλίας, κατ' άποκοπήν δολ.
172.000, ήφιόν διά φόρτωσιν από Αμερικανικούς λιμένας Νοτίου 'Ατλαντικού δολ.
175.000 φίο, φόρτωσις 9—22 Μαρτίου.

«ΜΟΝΡΟΒΙΑ» (λιβερ.) από Σαιν Τζών ή Χάλιφαξ 9500 τ. γεννημάτων διά Γέ-
νοβαν, Λιβόρνο ή Νεάπολιν δολ. 13, όφιόν δι' Έτερον λιμένα Δυτικής 'Ιταλίας δολ.
13.25, εάν δι' Ιταλικός νήσος 13.50, όφιόν διά λιμένα 'Αδριατικής 13.50, εάν
φόρτωσιν από Νόρδερν ρεϊντζ διά Κύπρον δολ. 16, με 750 τ. ελευθέρων εκφόρτω-
σιν, φόρτωσις 15—27 Μαρτίου.

«ΚΛΑΣΙΚΗ» (λιβερ.) από Νόρδερν ρεϊντζ 9700 τόν. γεννημάτων διά Λονδίον
87)6, φόρτωσις 20 Μαρτίου—5 'Απριλίου.

«ΕΒΗΜΑΡ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—
Ρότερνταμ ή Τερνιούζεν 69) —, όφιόν διά λιμένα Βορείου Γαλλίας 77) —, φόρτω-
σις 25 Μαρτίου—11 'Απριλίου.

«ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ» (όνδουρ.) από Αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βο-
ρείας του Χάττερας) 9400 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ.π. διά δέματα) δι' ένα
λιμένα Δυτικής 'Ιταλίας δολ. 172.000 φίο, όφιόν δι' ένα Ιταλικόν λιμένα της 'Α-
δριατικής, κατ' άποκοπήν δολ. 182.000 φίο, φόρτωσις 6—20 Μαρτίου.

ΔΥΟ ΣΚΑΦΗ (της έτ. «Οράσιον» από Χάμπτον ρόδς 12.800 τόν. γαιανθράκων
Εκαστον διά Κασακίτι δολ. 15.35, φόρτωσις τὸ ένα 'Ιανουαρίον—Φεβρουαριον του
1957 και τὸ έτερον Μάρτιον—'Απριλιον του 1957.

«ΣΗΣΤΑΡ» (άμερικ.) από Αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. σιτηρών διά
Πειραιά δολ. 16.75, φόρτωσις 25 Μαρτίου — 10 'Απριλίου.

«ΠΙΝΤΑΡ» (λιβερ.) από Σαιν Τζών ή Χάλιφαξ 9600 τ. σιτηρών διά Λονδίον
83)9, όφιόν Λιβερπουλ ή Μπίρκενχεντ 85) —, φόρτωσις 16—31 Μαρτίου.

«ΑΝΝΟΥΛΑ Α.» λιβεριανόν (ex «Kiljen») εξ' Αγίου Λαυρεντίου 8500 τ. γεννη-
μάτων δι' Αγγλίαν 80) —, φόρτωσις Μάιον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑ-ΙΡΗΣ» από Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρ-
σαν—Ρότερνταμ ή Τερνιούζεν 69)6, με 3000 τ. ελευθέρων εκφορτωτικών, όφιόν διά
Βορδύ—Δουγκέρκην ρεϊντζ 77)6, με 1500 τόν. ελευθέρων εκφορτωτικών, φόρτωσις
3—15 Μαρτίου.

«ΔΩΡΙΣ» (λιβερ.) από Αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι'
'Αμβέρσαν—Αμδούργον ρεϊντζ δολ. 11.50, φόρτωσις 12—28 Μαρτίου.

«ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΚ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδς 9500 τόν. γαιανθράκων διά
Ζεμπρούγκε 69) —, φόρτωσις 12—26 Μαρτίου.

«ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—
Ρότερνταμ ή Τερνιούζεν 70) —, με 3000 τ. ελευθέρων εκφορτωτικών, όφιόν διά Βο-
ρειον Γαλλίαν 78) —, με 1500 τ. ελευθέρων εκφορτωτικών, καντέλλο 10 Μαρτίου.

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΝ (του κ. 'Απ. Πεζά) διά την μεταφοράν εντός τριετίας 700.000
τόν. γαιανθράκων, από Χάμπτον ρόδς εις 'Αμβέρσαν ή Ρότερνταμ 48)6, Έναρξις
από του προσωχού Οκτωβρίου.

«ΚΑΣΙΔΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» (Κοσταρικός) από Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων
δι' 'Αμβέρσαν—Ρότερνταμ ή Τερνιούζεν 68) —, με φόρτωσιν Μάρτιον ή 67)6, με
φόρτωσιν 'Απριλιον, 3000 τ. ελευθέρων εκφορτωτικών, όφιόν διά Βορειον Γαλλίαν
8) — ζήτρα, με 1500 τ. ελευθέρων εκφόρτωσιν (δύο συνεχή ταξίδια), Έναρξις μεταξύ
20 Μαρτίου και 16 'Απριλίου.

«ΦΑΙΔΕ II.» (παναμ.) από Αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων
δι' 'Αλεξάνδρειαν δολ. 16, φόρτωσις 28 Φεβρουαριου—11 Μαρτίου.

«ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ» (παναμ.) από Νόρδερν ρεϊντζ 9800 τ. γεννημάτων διά Μπίρ-
κενχεντ 88)9, φόρτωσις 15—31 Μαρτίου.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ» από Χάμπτον ρόδς 12.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—
Ρότερνταμ ή Τερνιούζεν 70) —, όφιόν διά Βορ. Γαλλίαν 78) — (δύο συνεχή ταξι-
δια), Έναρξις 15—30 Μαρτίου.

«ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδς 8000 τ. γαιανθράκων διά
Ρίον 'Ιανείρον δολ. 8.70, φόρτωσις 5—25 'Απριλίου.

«ΑΦΡΟΣ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδς 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ολλανδίαν

72) — φόρτωσις 10—20 Μαρτίου.
«ΣΙΔΕΡΗΣ» (λιβερ.) από Αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. σιτηρών και
σόγια δι' ένα Ισπανικόν λιμένα δολ. 18.25, με 1000 τ. ελευθέρων εκφορτωτικών,
φόρτωσις 9—25 Μαρτίου.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΜΠΑΖΙΑ II.» (παναμ.) εκ Καλιφορνίας 9400 τ. παλαισιδέρων (475.000 κ. π.
διά δέματα) δι' 'Ιαπωνίαν, κατ' άποκοπήν δολ. 191.250 φίο, φόρτωσις 26 Μαρ-
τίου—10 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΓΚΛΟΡΥ» (παναμ.) εκ Καλιφορνίας 13.500 τ. ποτάσης δι' ένα
Ισπανικόν λιμένα δολ. 13.20 φίο, φόρτωσις 20 'Απριλίου—15 Μαΐου.

«ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ» (παναμ.) εκ Καλιφορνίας 9400 τ. παλαισιδέρων (475.000
κ.π. διά δέματα) δι' 'Ιαπωνίαν, κατ' άποκοπήν δολ. 192.500 φίο, φόρτωσις Μάρ-
τιον—'Απριλιον.

ΤΡΙΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (της έτ. Λιθανού) εκ Βρετανικής Κολομβίας 10.000 τόν.
ζυλείας και γενικών ειδών εκαστον (499.000 κ.π. διά δέματα, δι' 'Αγγλίαν δολ.
22 φίο, με φόρτωσιν 1—15 Μαΐου διά τὸ πρῶτον λιμπερτυ, δολ. 21.50 φίο με
φόρτωσιν 1—30 'Ιουλιου διά τὸ δεύτερον λιμπερτυ και δολ. 21 φίο, με φόρτω-
σιν 1—31 'Ιουλιου διά τὸν τρίτον λιμπερτυ.

«ΚΥΡΑ» (λιβερ.) εκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρ-
σαν—Αμδούργον ρεϊντζ δολ. 17.50 «γκρός-τέρμς», φόρτωσις Μάρτιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (λιβερ.) εκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρ-
σαν — 'Αμδούργον ρεϊντζ δολ. 16.50, ελευθέρων εκφορτωτικών, φόρτωσις 28
Μαρτίου—15 'Απριλίου.

«ΜΥΡΤΟ» (όνδουρ.) εκ Καλιφορνίας 9500 τόν. παλαισιδέρων (475.000 κ. π.
διά δέματα) δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 190.000 φίο, καντέλλο 20 'Απριλίου.

«ΑΡΙΕΤΤΑ» από Πούγκετ Σούντ—Κολομβία Ρίβερ ρεϊντζ 9500 τ. παλαισιδέρ-
ων (480.000 κ.π. διά δέματα) δι' ένα Ισπανικόν λιμένα κατ' άποκοπήν δολ. 189.000
φίο, φόρτωσις 8—30 'Απριλίου.

«ΛΟ-Ι-ΝΤΑ» (παναμ.) εκ Βρετανικής Κολομβίας 11.300 τ. ζυλείας και γενικών
ειδών (600.000 κ.π. διά δέματα) δι' Αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείως
του Χάττερας) δολ. 160.000, φόρτωσις 11 'Ιουλιου—31 Αυγούστου.

«ΕΛΠΙΣ» (λιβερ.) εκ Βρετανικής Κολομβίας 11.300 τ. ζυλείας και γενικών ει-
δών (600.000 κ.π. διά δέματα) δι' Αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείως
του Χάττερας) δολ. 160.000, φόρτωσις 1 Αυγούστου—30 Σεπτεμβρίου.

«ΟΥΑ-Ι-Τ ΣΤΑΡ» (λιβερ.) εκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. παλαισιδέρων (475.000
κ.π. διά δέματα) δι' 'Ιαπωνίαν, κατ' άποκοπήν δολ. 170.000 φίο, (δύο συνεχή ταξί-
δια), Έναρξις 1—21 Μαρτίου.

«Α-Ι-ΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιβερ.) εκ Καλιφορνίας 13.000 τ. ποτάσης χυμα
δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 13.20 φίο, με 2000 τ. φόρτωσιν και 1000 τ. εκφόρτωσιν, φόρ-
τωσις 'Απριλιον—Μάιον.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» εκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Βομβάνη
δολ. 21.25, ελευθέρων εκφορτωτικών, φόρτωσις 20 'Απριλίου—5 Μαΐου.

«ΑΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβερ.) εκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων
διά Μάλταν δολ. 20, ελευθέρων εκφορτωτικών, φόρτωσις 'Απριλιον.

«ΡΙΟ ΜΑΡ» (παναμ.) εκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. κριθής δι' 'Αμβέρσαν ή
Ρότερνταμ δολ. 16.50, φόρτωσις Μάιον.

Έκ Νοτίου 'Αμερικής

«ΑΤΕΝΑΣ» (παναμ.) από Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος 'Αύ-
ρες 8200 τ. γεννημάτων δι' εκλεκτούς λιμένας 'Αγγλίας 135) —, όφιόν διά Μάν-
τσεστερ 137) —, εάν δι' 'Αμβέρσαν—Αμδούργον ρεϊντζ 132)6, φόρτωσις 20—31
Μαρτίου.

«ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ» (Κοσταρικός) από Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εις Μπουέ-
νος 'Αύρες 9500 τ. γεννημάτων δι' εκλεκτούς λιμένας 'Αγγλίας 135) —, με 500
τ. φόρτωσιν, φόρτωσις 15 Μαρτίου—10 'Απριλίου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ» (λιβερ.) εκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων διά
Ρότερνταμ 93) —, φόρτωσις 1—30 Μαρτίου.

«ΑΡΙΩΝ» (παναμ.) από Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος 'Αύρες
8000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Αμδούργον ρεϊντζ 126)3, 12 1000 τόν. φόρ-
τωσιν και 3000 τ. εκφόρτωσιν «γκρός-τέρμς», φόρτωσις 20—31 Μαρτίου.

«ΑΝΝΑ» (λιβερ.) από Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν εις Μπουένος 'Αύρες
7000 τόν. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Αμδούργον ρεϊντζ 126)3, με 1000 τ. φόρ-
τωσιν και 3000 τ. εκφόρτωσιν «γκρός-τέρμς», εάν 500 τ. φόρτωσιν 5) — ζήτρα,
όφιόν κριθήν 2) — ζήτρα, φόρτωσις 20 Μαρτίου—5 'Απριλίου.

Έξ 'Αγγλίας — Κόντινεντ

ΦΟΡΤΗΓΟΝ από Ρότερνταμ—Έμδεν ή Βρέμην 6500 τόν. γαιανθράκων δι'
Πειραιά 37) —, με 700 τόν. ελευθέρων εκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—20 Μαρτίου.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ» (λιβερ.) εξ' 'Αμβέρσης 9500 τ. ποτάσης δι' ένα
Ισπανικόν λιμένα δολ. 16.25, με 1000 τ. ελευθέρων εκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—25
'Απριλίου.

Έκ Μεσογείου και 'Αδριατικής

«ΝΙΚΦΙΛ» Κοσταρικός (ex «Baltara») εκ Κουέλας 3900 έως 4400 τ. με-
ταλλευμάτων διά Σαούσικιλλ 38)6, με 1000 μετρικούς τόνους εκφόρτωσιν εις τὰ
2) —, φόρτωσις 25 Φεβρουαριου—10 Μαρτίου.

«ΠΡΙΝΣΕΣ ΜΑΡΙΑ ΠΙΑ» (Βελγικόν) εκ Πειραιώς 2300 τ. τριμμάτων παλαι-
σιδέρων διά Λύμπεκ—Χερρίγνουκ 56)6 φίο, με 700 τόν. φόρτωσιν και 1000 τ.
φόρτωσιν, φόρτωσις Φεβρουαριου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιβεριανόν) από Σέτταν 4100 τ. βαζίου διά Λονδίον 51)3, με
500 τ. φόρτωσιν 1) — και 500 τ. εκφόρτωσιν 1) —, φόρτωσις 10—30 'Απριλίου.

«ΦΡΑΝΚΙΣ» εκ Πειραιώς 1000 τ. ταμινέτων και κενών βαρελιών διά Κύπρον,
κατ' άποκοπήν λίρας 1500, φόρτωσις μέσα Φεβρουαριου.

«ΦΡΑΝΚΙΣ» εκ Κύπρου 1000 τόν. μεταλλευμάτων διά Μπάρνι 29) —, φόρτωσις
τέλη Φεβρουαριου—άρχης Μαρτίου.

«ΕΛΕΥΣΙΣ» από Καλαμάκι 2400 τ. φρούτα δι' Όδησον δολ. 10, φόρτωσις
τέλη Φεβρουαριου.

«ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΕΤΕΝΕ» (ex «Αττική») εκ Μυτιλήνης 2700 τ. έλατος διά Πύρ-
γον (Βουλγαρίας) δολ. 4, φόρτωσις τέλη Φεβρουαριου.

«ΕΜΙΑΥ» (παναμ.) εκ Πειραιώς 3500 τ. υπολειμμάτων παλαισιδέρου διά Λύμ-
πεκ 56)6, φόρτωσις τέλη Μαρτίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ» εξ' Αλεξανδρείας 2200 τ. βάρβακος διά Κονσταντζαν 55) —,
φόρτωσις τέλος Φεβρουαριου.

«ΔΑΝΑΗ» εκ Πειραιώς 2000 τόν. ταμινέτων διά Τζέδδαν 58) —, φόρτωσις Φε-
βρουαριον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Κοσταρικός) εκ Μερσίνης 1700 τ. κριθής διά Λόρ-

“ΤΡΙΤΩΝ”, ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Γεωργίου Α'. — Κουντουριώτου 147 (Βος όροφος) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλέφ. 470-225

Διευθυνταί: Πλοίαρχοι Β. Ν. Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ — Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ

α) Έναρξις μαθημάτων ύποψηφίων Γ'. Πλοίαρχων 1-3-56.

β) Ίδιαιτερα τμήματα διά τους προσωχόμενους βραδύτερον.

γ) Διαθέτει άπαντα τὰ εκπαιδευτικά κείμενα, επί τῆ βάσει τῆς νέας εκ-
παιδευτικής ύλης.

δ) Πληροφοριαί: Εις τὰ Γραφεία τῆς Σχολῆς 9—12 π.μ. και 5—9 μ.μ.
Τηλέφ. 470-225 και 613-756 κ. Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ 1½—2 μ.μ.

DINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

Telegrams: MITHA SHPBROKERS AND AGENTS
PIRAEUS PIRAEUS - GREECE Teleph { 475652
470851
470798

ΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ — ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

΄Ακτῆ Ποσειδώνος 3 Τηλ. 475.652 470.851 470.798
Τηλ. Διεύθυνσις ΜΗΤΧΑ Πειραιά

νακα 20) —, φόρτωσης άρχας Μάρτιου.
 ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβερ.) από Βασίλειο Μπαϊή 9500 τ. μεταλλευμάτων δια Ρότερνταμ 55) —, με 800 τ. φόρτωση 1/6 και 1200 τ. εκφόρτωση 2)6, φόρτωσης 5—20 Απριλίου.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (παναμ.) εκ Κωνσταντινης 9500 κ. μ. ξυλείας δια Μπουένος Άιρες, Ροζάριο η Μπαχάν Μπλαγκαν δολ. 12, ένα λιμένα, όφιόν δια δύο λιμένας δολ. 12,50, φόρτωσης 25 Φεβρουαρίου—10 Μάρτιου.

ΛΙΒΕΡΙΑΝΟΝ (φορτηγόν) εκ Κωνσταντινης 7200 τ. τσιμεντών δι' ένα λιμένα Περσικού Κόλπου 87)6 φιο και στόντον, με 1200 τόν. φόρτωση και 500 τ. εκφόρτωση, φόρτωσης 20 Μάρτιου—10 Απριλίου.

«ΕΛΕΥΣΙΣ» εκ Ώδησσού 2400 τ. γαιανθράκων δια Πειραιά 32) —, φόρτωσης Μάρτιου.

«ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.» εκ Ώδησσού 2500 τ. γαιανθράκων δια Πειραιά 32) —, φόρτωσης Μάρτιου.

«ΧΑΡΑ» εκ Ώδησσού 1000 τ. γαιανθράκων δια Βόλον—Πειραιά 32) —, φόρτωσης Φεβρουαρίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Κοσταρικός) εκ Ώδησσού 2100 κ. μ. ξυλείας δια Κύπρον 39) —, φόρτωσης τέλη Μάρτιου.

Έξ Αυστραλίας, Ίνδιών και Άπω Ανατολής

«ΚΟΡΦΟΥ ΑΪ-ΛΑΝΤ» (παναμ.) από Μαρμαγκόα 9600 τ. μεταλλευμάτων δια Γένοβαν η Πισμπίον 91) — φιο, φόρτωσης 5—26 Μάρτιου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.» (ex «Ευρμεδαν») εκ Νοτίου Αυστραλίας 9200 τ. γεννημάτων χύμα δια Κύπρον 195) —, με 750 τ. εκφόρτωση, φόρτωσης 3 Απριλίου—15 Μαΐου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» εκ Δυτικής Αυστραλίας 10.200 τόν. σιτηρών χύμα δι' Αμβέρσαν—Άμδούργον ρέιντζ 150) —, με 1500 τ. φόρτωση, φόρτωσης 19 Απριλίου—10 Μαΐου.

Έκ παντοίων άλλων άγορών

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ» (παναμ.) εκ Κούβας 9500 τ. ζαχαρώς δια Τόκιο—Μόζι ρέιντζ δολ. 21 φιο, φόρτωσης Μάρτιου.

«ΕΡΜΟΠΟΛΙΣ» από Αίλμχον 3500 τ. τσιμεντών δια Τζέδδαν 78) —, φόρτωσης Φεβρουαρίου.

«ΑΕΦΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΔΟΣ» από Πόρτ Σουδάν 2500 τ. βαμβακασπόρου δι' Αλεξάνδρεια 33) —, με όφιόν δια Πειραιά, φόρτωσης Μάρτιου.

«ΠΑΝΕΤ» (Κοσταρικός) από ένα η δύο λιμένας Βορείου η Νοτίου Κούβας 10.000 τ. ζαχαρώς δια Τόκιο—Μόζι ρέιντζ δολ. 21 φιο, φόρτωσης 15—31 Μάρτιου.

Αί χρονοναυλώσεις

«ΛΟΡΕΝΤΙΑΝ ΒΑΛΛΕΥ» (σημ. άγγλική) 10.740 τόνων (l.w. (470.000 κ. π. δια δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλλιών, με κατανάλωσιν 24—25 τόν. πετρελαίου), τάρμ-τάρτερ δια ταξίδιον εκ Ευρώπης εκ Άπω Ανατολήν 34) —, παράδοσις εκ Αμβέρσαν—Άμδούργον ρέιντζ 10—20 Μάρτιου, επαναπαράδοσις εκ Χόγκ Κόγκ.

«ΓΚΡΑΙΝΥ ΣΟΥΖΑΝΝΑ» (σημ. άγγλική) 10.500 τόνων (l.w. (464.376 κ. π. δια δέματα, ταχύτης 10 μιλλιών), τάρμ-τάρτερ δια πέντε μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4.60, με δικαιομα συνεχίστας, παράδοσις εκ Άγγλιαν η Κόντινεντ 24 Φεβρουαρίου.

«ΑΣΠΙΡΕΪΤΟΡ» (λιβερ.) 10.864 τόνων (l.w. (499.000 κ. π. δια δέματα ταχύτης 10—10½ μιλλιών, με κατανάλωσιν 25 έως 27 τ. πετρελαίου), τάρμ-τάρτερ δια ταξίδιον επιστροφής εκ τήν Ευρώπην 50) —, παράδοσις εκ λιμένα τής Νοτίου Αρκαίης, Φεβρουαρίου και επαναπαράδοσις εκ Άγγλιαν—Κόντινεντ.

«ΑΙΟΣ» 10.886 τόνων (l.w. (499.000 κ. π. δια δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλλιών, με κατανάλωσιν 25 έως 27 τ. πετρελαίου), τάρμ-τάρτερ δια 10 έως 12 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4.30, παράδοσις εκ τήν Μασσαλιάν 20 Φεβρουαρίου—10 Μάρτιου.

«ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ» 10.000 τόνων (l.w. (530.000 κ. π. δια δέματα, ταχύτης 10½ μιλλιών, με κατανάλωσιν 18 τ. πετρελαίου), τάρμ-τάρτερ δια ταξίδιον από Κόντινεντ εκ Περσικόν Κόλπον 37) —, παράδοσις εκ Αμβέρσαν—Άμδούργον ρέιντζ 1—15 Μάρτιου, επαναπαράδοσις εκ λιμένα Περσικού Κόλπου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ» (λιβερ.) 10.100 τόνων (l.w. (469.000 κ. π. δια δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλλιών, με κατανάλωσιν 22 έως 23 τ. πετρελαίου), τάρμ-τάρτερ δια ταξίδιον εκ Άγγλιαν εκ Περσικόν Κόλπον 35) —, παράδοσις εκ λιμένα Νοτίου Ουαλλίας 10—15 Μάρτιου, επαναπαράδοσις εκ ένα λιμένα του Περσικού Κόλπου.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ» (λιβερ.) 10.950 τόνων (l.w. (499.000 κ. π. δια δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλλιών, με κατανάλωσιν 25—27 τόν. πετρελαίου), τάρμ-τάρτερ δι' 6 έως 7 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4.80, παράδοσις εκ Νόρδερν ρέιντζ 12—30 Μάρτιου, επαναπαράδοσις εκ Ηνωμένης Πολιτείας.

«ΟΛΓΑ» 10.864 τόνων (l.w. (499.000 κ. π. δια δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλλιών, με κατανάλωσιν 25—27 τόν. πετρελαίου), τάρμ-τάρτερ δια ταξίδια εκ 6 έως 8 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4.90, παράδοσις εκ Κόντινεντ, επαναπαράδοσις εκ Ιαπωνίαν.

«ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ» 10.970 τόν. (l.w. (499.000 κ. π. δια δέματα, ταχύτης 10 μιλλιών, με κατανάλωσιν 25 έως 26 τ. πετρελαίου), τάρμ-τάρτερ δια 5 έως 7 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4.85, παράδοσις εκ Άγγλιαν 5—24 Μάρτιου, επαναπαράδοσις εκ Άγγλιαν—Κόντινεντ η Δυτικην Μεσόγειον.

«ΜΙΧΑΗΛ Α.» (λιβερ.) 4350 τόνων (l.w. (201.728 κ. π. δια δέματα, ταχύτης 9½ έως 10 μιλλιών, με κατανάλωσιν 13 τ. πετρελαίου), τάρμ-τάρτερ δι' ένα ταξίδιον μεταξύ λιμένων τών Ηνωμένης Πολιτείας (πλευρά Ατλαντικού) δολ. 1050 ημερησίως, άμισος παράδοσις εκ Νέαν Υόρκην.

«ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΡΑΣ» 10.920 τόνων (l.w. (499.000 κ. π. δια δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλλιών, με κατανάλωσιν 25 έως 26 τ. πετρελαίου), τάρμ-τάρτερ δι' 6 έως 9 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4.90, παράδοσις εκ Γένοβαν, Λιβόρνο η Νεάπολιν, 15 Απριλίου έως 15 Μαΐου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ λιβεριανόν (της έτ. Ν. Ι. Γουλανδρή) 10.800 τόνων (l.w. (499.000 κ. π. δια δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλλιών, με κατανάλωσιν 25 έως 27 τ. πετρελαίου), τάρμ-τάρτερ δι' 8 έως 9½ μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4.45, παράδοσις εκ λιμένα του Κόντινεντ, Μάρτιου.

«ΚΑΛΙΡΗ Τ.» (σημ. άγγλική) 10.500 τόνων (l.w. (512.000 κ. π. δια δέματα, ταχύτης 10½ μιλλιών, με κατανάλωσιν 26 τ. πετρελαίου), τάρμ-τάρτερ δια ταξίδιον εκ Άγγλιαν εκ Άπω Ανατολήν 38) —, άμισος παράδοσις εκ Τάιν, επαναπαράδοσις εκ Ίνδοκίαν.

«ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ» (Κοσταρ.) 10.500 τόνων (l.w. (490.000 κ. π. δια δέματα, ταχύτης 10 μιλλιών, με κατανάλωσιν 26 τ. πετρελαίου), τάρμ-τάρτερ δια 12 μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4.70 (ναύλος πληρωτέος εκ λίρας), παράδοσις και επαναπαράδοσις εκ Ιαπωνίαν, έναρξης 10—31 Μάρτιου.

Τά δεξαμενόπλοια

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ» (λιβερ.) εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τ. πετρελαίου, εκ τήν βάση του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης 10 Φεβρουαρίου.

«ΑΜΑΝΤΑ» (λιβερ.) εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαίου δια Κούβαν, 15% επί πλέον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης 17 Φεβρουαρίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ-Ι-ΝΤ» παναμ. (ex «Champoe») εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.500 τ. πετρελαίου δια Νόρδερν ρέιντζ, εκ τήν βάση του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης 17 Φεβρουαρίου.

«ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ» (παναμ.) εκ Μαυρικίαν 9000 τόν. μελάσσης δια Κόντινεντ δολ. 13, φόρτωσης 1—31 Μάρτιου.

«ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ» (λιβερ.) 17.000 τόνων (l.w.), τάρμ-τάρτερ δια συνεχή ταξίδια

3 έως 4 μηνών (παγκόσμιοι μεταφοραί πετρελαίου) 20% επί πλέον τής βάσεως του Σκέιλ, έναρξης 10—31 Μάρτιου και λήξης τέλους Ιουνίου.

ΔΥΟ ΤΑΝΚΕΡΣ «Τ. 2» (της έτ. Κουλουκουντή) 16.500 τόνων (l.w. έκαστον (ταχύτης 14 μιλλιών, με κατανάλωσιν 48 τ. πετρελαίου), τάρμ-τάρτερ δια πέντε έτη (παγκόσμιοι μεταφοραί πετρελαίου) 23) —, έναρξης Μάιον—Ιουνίου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ» εκ λιμένων Περσικού Κόλπου 15.000 τ. πετρελαίου δι' ένα λιμένα Ιαπωνίας, 5% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης Μάρτιου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΥΡΑΣ» (σημ. άγγλική) εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τ. πετρελαίου δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βόρειας του Χάττερας), 20% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης 15 Φεβρουαρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λιβερ.) εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τόν. πετρελαίου δι' Άγγλιαν—Κόντινεντ (με πλήρη όφιόν), εκ τήν βάση του Μ.Ο.Τ., άμισος φόρτωσης.

«ΑΪ-ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ» (λιβερ.) εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 19.000 τ. πετρελαίου δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βόρειας του Χάττερας) 35% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης 24 Φεβρουαρίου.

«ΑΔΑΡΙΑΣ» (λιβερ.) εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 19.000 τ. πετρελαίου δι' Άγιον Φραγκίσκον, 31% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης 17 Φεβρουαρίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟ-Ι-Α» παναμ. (ex «Wolf Greek») εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαίου δι' Αζόρας 30% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης 18 Φεβρουαρίου.

«ΧΡΙΣΤΙΝΑ» (λιβερ.) εκ Καλιφορνίας 18.000 τ. πετρελαίου δι' Ιαπωνίαν 52½% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης 25 Φεβρουαρίου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ» (λιβερ.) εκ Λιβάνου 17.000 τ. πετρελαίου δι' Άγγλιαν (τιμή ναύλου δεν ανεικονάθη), φόρτωσης τέλη Φεβρουαρίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΪ-ΟΜΦ» παναμ. (ex «Ariete Canyon») εκ λιμένων Περσικού Κόλπου 15.000 τ. πετρελαίου δι' Άπω Ανατολήν 40% επί πλέον τής βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης 2 Μάρτιου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΣ» (λιβερ.) εκ λιμένων Περσικού Κόλπου 16.500 τ. πετρελαίου δια Νόρδερν ρέιντζ 12½% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης άρχας Μάρτιου.

«ΑΙΤΟΛΙΚΟΥΣ» (λιβερ.) εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαίου δι' Άγγλιαν—Κόντινεντ, με όφιόν δια νήσους Ατλαντικού η δι' ανατολικήν ακτήν Νοτίου Αμερικής, 25% επί πλέον τής βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης 5—25 Μάρτιου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ» παναμ. (ex «Charlston») από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαίου δι' Άγγλιαν—Κόντινεντ, με όφιόν δι' ανατολικήν ακτήν Νοτίου Αμερικής 12½ επί πλέον τής βάσεως του Σκέιλ η όφιόν δι' ένα η δύο συνεχή ταξίδια από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης δια Νόρδερν ρέιντζ εκ τήν βάση του Σκέιλ, έναρξης 25 Φεβρουαρίου—5 Μάρτιου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛΑ» (λιβερ.) εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.500 τόν. πετρελαίου δια Νόρδερν ρέιντζ 20% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης Φεβρουαρίου.

ΔΥΟ ΤΑΝΚΕΡΣ «Γ. 2» (της έτ. Γουλανδρή) από Τάμπαν 15.500 τ. πετρελαίου έκαστον δια Νόρδερν ρέιντζ 25% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης 25 Φεβρουαρίου.

ΝΕΟΝΑΥΠΗΓΗΤΟΝ (του κ. Ανδρεάδη) 17.000 τόνων (l.w., τάρμ-τάρτερ δια τρία έτη (παγκόσμιοι μεταφοραί πετρελαίου) 17½ επί πλέον τής βάσεως του Μ.Ο.Τ., έναρξης τέλη του 1956.

«ΕΥΡΥΚΑΕΙΑ» (λιβερ.) εκ λιμένων Περσικού Κόλπου 22.500 τ. πετρελαίου (δύο συνεχή ταξίδια δι' Ιαπωνίαν 10% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου δια το πρώτον ταξίδιον και 15% επί ελαττον δια το δεύτερον ταξίδιον, έναρξης 20 Μάρτιου.

«ΙΑΜΠΟΓΚΑ» (λιβερ.) εκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.000 τ. πετρελαίου δια Σουεζ και εν συνεχεία (β' ταξίδιον) εκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.000 τόν. πετρελαίου δι' Άγγλιαν—Κόντινεντ, με όφιόν Δανιαν, 40% επί πλέον τής βάσεως του Σκέιλ, έναρξης γύρω τής 6ης Μαρτίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ» (λιβερ.) εκ λιμένων Περσικού Κόλπου 20.000 τ. πετρελαίου δια Γαλλιαν 12½% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης άρχας Μαρτίου.

«ΖΙΝ» (λιβερ.) εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. πετρελαίου δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βόρειας του Χάττερας) 30% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης 20 Φεβρουαρίου.

«ΑΜΕΛΙΑ» (λιβερ.) εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαίου δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βόρειας του Χάττερας) 30% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης 23 Φεβρουαρίου.

«ΝΓΑΡΝ» (λιβερ.) εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαίου δι' ανατολικήν ακτήν Νοτίου Αμερικής, με όφιόν δύο ταξίδια από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βόρειας του Χάττερας) 20% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης 24 Φεβρουαρίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ» (σημ. αμερικ.) εκ λιμένων Περσικού Κόλπου 17.500 τόν. πετρελαίου δι' Ιαπωνίαν 5% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης 6 Μαρτίου.

«ΕΥΑΝΘΙΑ» (Κοσταρ.) από Βατούμ 10.500 τ. πετρελαίου δι' Ρότερνταμ 38) —, φόρτωσης άρχας Μάρτιου.

«ΠΟΣΙΔΩΝ» (λιβερ.) εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 11.500 τ. πετρελαίου δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βόρειας του Χάττερας) 25% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης άρχας Μαρτίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪ-ΚΑΟΥΝΤ» (λιβερ.) εκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 10.000 τ. πετρελαίου δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού 30% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης 28 Φεβρουαρίου.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι.» λιβεριανόν (νεότεκτον) εκ λιμένων Περσικού Κόλπου 32.000 τ. πετρελαίου δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βόρειας του Χάττερας) 15% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης 5—20 Απριλίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ» (λιβερ.) εκ λιμένων Περσικού Κόλπου 15.000 τ. πετρελαίου δι' Ιαπωνίαν 13% επί ελαττον τής βάσεως του αμερικανικού ναυλογοίου, φόρτωσης Μάρτιου.

WESTERN STEVEDORING COMPANY LIMITED
 BACKED BY YEARS OF SEA SERVICE AND STEVEDORING SINCE 1933
 CAPT. C. W. McKAY, MANAGER

MAIN OFFICE:
 687 POWELL S.
 VANCOUVER, B.C.
 Tel: Pacific 4391-2

BRANCH OFFICE
 PORT ALBERNI, B.C.
 Telephone 1626



Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ πλοῖα

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2425	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διὰ Σφάξ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	ἐτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	ἐφθ. Νεάπολι 24 Φεβρ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	ἐτ. «Λώς»	54	8450	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εὐγενία Ι. Χανδρή	18	2974	ἐφθ. Λάγκος 9 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	ἐτ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἀνεχ. Πόιγιακ 22 Φεβρ. διὰ Πτὶ Κουρόν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἀνεχ. Μπράκρεϊν 21 Φεβρ. διὰ Κεϊλάνη
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Ἀδ. Κ. Χ' Πατέρας	43	7231	διήλθε Παναμάν 14 Φεβρ. διὰ Σουάν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ἐτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	διήλθε Θεούταν 24 Φεβρ. διὰ Σαϊγκόν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Νικολέρη	27	1887	βά παραληφθῆ ἐν Ἀγγλίᾳ τὸν Μάϊον
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοψαύτης	20	844	εἰς Ἡράκλειον 20 Φεβρ. (διὰ Χάϊφαν)
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Ἄρ. Ἀναστασάτος	18	2858	ἐφθ. Βενετιαν 19 Φεβρ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	ἀνεχ. Νάντην 8 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρη, ἐφθ. 25
ΑΘΗΝΑΙ	Ἑλλ. Γραμμὴ Ν. Ἀμερ.	53	3575	ἐφθ. Τεργέστην 23 Φεβρ.
ΑΚΤΗ	«Ἀδ. Λιβανού» Α.Ε.	44	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Φεβρ. δι' Ἀμβούργον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατῆς Ἀνδρεάδης	44	7254	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Φεβρ. διὰ Βρέμην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	ἀδ. Τσουρινάκη	20	1115	ἀνεχ. Ἀλεξάνδρειαν 24 Φεβρ., Σουεξ 26 διὰ Τζέδδαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7234	ἀνεχ. Μπράκε 8 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΛΙΚΗ	«Ἀδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7229	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 Φεβρ. διὰ Μπράκε
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούζης	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 Φεβρ. διὰ Λάδσευτ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Χρ. Σαρλής	21	1037	παραλήφθη εἰς Ἀμβέρσαν 24 Φεβρ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμὸς & Πατέρας	42	7177	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 16 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρη
ΑΝΙΑ	Ἴγκορ & Ἀπ. Πεζάς	44	7257	ἀνεχ. Ρότερταμ 23 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κουδύλη	42	7191	ἐφθ. Ἀμβούργον 17 Φεβρ.
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	43	7176	ἐφθ. Μασσαλίαν 21 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμὸς & Πατέρας	43	7176	ἐφθ. Σαϊγκόν 12 Φεβρ. (διὰ Γαλλίαν)
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π.	29	6022	ἐφθ. Κίελον 23 Φεβρ.
ΑΡΓΩ	Ἑλληνικὸν Δημόσιον	18	5532	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ. 1954
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α.Ε.	41	7460	ἐφθ. Λὸς Ἀντζελες 20 Φεβρ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	ἐτ. «Τρόπικ»	44	7240	ἐφθ. Σαϊγκόν 5 Φεβρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	53	13415	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 7 Φεβρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΣΤΕΡΙΣ	Ἐκτωρ Δρακούλης	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Φεβρ. δι' Ἀμβούργον
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7227	διήλθε Τρίνιταντ 19 Φεβρ. διὰ Μπατόν Ρούζ
ΑΥΡΑ	ἐτ. «Ελιξ»	44	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διὰ Γκάλδεστον
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΪΔΕΡΙΚΗ	Ἑθν. Γραμ. Ἑλλ.—Ἀμερ.	28	20553	διήλθε Νεάπολι 25 Φεβρ. διὰ Νέαν Ὑόρκην
ΒΑΣΙΛΗΣ	N. Πούπαλος & Σία	11	1881	ἐφθ. Τζέδδαν 6 Φεβρ.
ΒΕΛΓΙΟΝ	Ἑλληνικὴ Α.Ε.	46	2035	ἐφθ. Μπόναν 23 Φεβρ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Ἀντ. Παπαδάκης	43	7176	ἐφθ. Σάντος 11 Φεβρ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ἑλληνικὴ» Α.Ε.	44	1923	ἐφθ. Πειραιᾶ 17 Φεβρ. καὶ Πύλην 24
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	ἐτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	ἀνεχ. Γένοβαν 21 Φεβρ. διὰ Λίβανον
GERMANIA	«Ἑλληνικὴ» Α.Ε.	46	2016	ἐφθ. Γερακινήν 24 Φεβρ. (δι' Ἀμβούργον)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	ἀδ. Γράτσου	44	7176	ἀνεχ. Ἱστ Λόντον 24 Φεβρ. διὰ Ντάρμπαν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	ἐτ. Σ. Γ. Ἐπιπέρικου	21	5728	ἀνεχ. Τζαμάϊκαν 9 Φεβρ. διὰ Μαύρη Θάλασσαν
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Ἐπιφανειάδης	43	7176	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 23 Φεβρ. δι' Ἠνωμένης Πολιτείας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	ἐτ. «Σαλαμίς»	35	5654	ἀνεχ. Γλασκώβην 25 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	ἀδ. Ἀνδρεάδης	43	7233	ἀνεχ. Ρότερταμ 22 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΓΚΡΑΣΧΟΛΜ (ψυγείον)	Γ. Ἀρκουλῆς	43	486	εἰς ταξίδια Μεσογείου
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20991	ἀνεχ. Περσικὸν Κόλπον 22 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάτος	18	1176	ἀργεὶ Πειραιᾶ 29 Φεβρ. ΕΠΙΩΛΗΘΗ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ.	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	ἀνεχ. Κουβέϊτ 21 Φεβρ. διὰ Νταμμά
ΔΑΝΑΗ	Ἀλεξάτος — Δούκας	23	1634	ἐφθ. Πειραιᾶ 13 Φεβρ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	ἀδ. Συνοδινού	24	2728	ἐφθ. Τακοράντι 16 Φεβρ. καὶ ἀνεχ. 17
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιοὶ Δ. Ἰγγλέση	18	5275	ἀνεχ. Μορμουγκάο 21 Φεβρ. διὰ Τεργέστην
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	ἐφθ. Κίελον 18 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	ἐτ. Βεργωτῆ	44	7232	ἀνεχ. Σουραμπάγια ἀπὸ 17 Ἰαν. διὰ Νότ. Αὐστραλίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7229	ἀνεχ. Λίβερπουλ 23 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	ἐτ. «Ντιαμάντε»	55	6110	ἐφθ. Λίβερπουλ 23 Φεβρ.
ΔΙΡΦΥΣ	ἀδ. Πατέρα	43	7232	διήλθεν Ἀλγέριον 14 Φεβρ. δι' Ἠνωμένης Πολιτείας
ΔΟΥΚΙΣΣΑ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ (δεξ.)	Στ. Λιβανός	52	11767	ἀργεὶ Βλαδρντιγκεν ἀπὸ 17 Ἰαν., ἐπισκευὴ
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	ἀδ. Λιβανού	37	4839	ἐφθ. Βηρυττόν 18 Φεβρ.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7256	ἀνεχ. Ὅρανζ 14 Φεβρ. διὰ Λὰ Σαλίνα
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ	ἐτ. «Σ. Γ. Ἐμπειρικός»	27	4142	ἀνεχ. Τάιν 14 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Ἀλυκὼν» Α.Ε.	44	7253	ἐφθ. Νέαν Ὁρλεάνην 16 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5500	ἐφθ. Μπρεμερχάφεν 5 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	ἐφθ. Ρότερταμ 10 Φεβρ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού — Πρίντζη	21	1549	ἐφθ. Ὁδησσὸν 22 Φεβρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀνεχ. Πειραιᾶ 20 Φεβρ. διὰ Λύμπεκ
ΕΛΛΑΣ	«Ἑλληνικὴ» Α. Ε.	55	4250	εἰς Ἰαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμὸς	43	7176	ἀνεχ. Λίβερπουλ 15 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	«Ἑλληνικὴ» Α. Ε.	39	6281	ἀνεχ. Κων)πολι 6 Φεβρ. διὰ Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ἑλληνικὴ» Καλλιμανοπ.	44	7207	ἀνεχ. Κοσσίν 24 Φεβρ. διὰ Βομβάνη
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ἑλληνικὴ» Α.Ε.	56	7200	ἐφθ. Γκρήνοκ 7 Φεβρ., ὑπὸ παραλαβῆν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ἑλληνικὴ» Α.Ε.	43	7254	ἐφθ. Θεσσαλονικην 2 Φεβρ. (διὰ Νέαν Ὑόρκην)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ἑλληνικὴ» Α.Ε.	43	7176	ἀνεχ. Βομβάνη 15 Φεβρ. διὰ Νέαν Ὑόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ἑλληνικὴ» Α.Ε.	43	7203	διήλθε Σαϊν Τζὼν 18 Φεβρ. διὰ Κων)πολι
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντζης	19	1492	ἐπόδισε Γένοβαν 9 Φεβρ., ἐπισκευὴ (διὰ Σφάξ)
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Ἐπίδαυρος» Α.Ε.	43	7253	ἐφθ. Ρὰς Τα'ούρα 24 Φεβρ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7251	ἀνεχ. Περουβίαν 19 Φεβρ. δι' Ὁδησσὸν
ΕΡΜΗΣ (ἐπιβατ.)	ἐτ. «Ἡπειρωτικὴ»	16	2557	εἰς Πειραιᾶ 29 Φεβρ., διασκευὴ
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυοάγκα — Κολύμβα	21	2369	ἐφθ. Λίμχαμν 15 Φεβρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ὠκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 Φεβρ. διὰ Βέξερ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπα' Ἐλευθεριάδης	17	3976	ἐφθ. Πειραιᾶ 23 Φεβρ.

S. ELEFTERIU LTD

SHIPPING AGENT & SHIP - CHANDLERS

MARINE SERVICES:

Address: COLON 1570

Contractors

Provisions

Stevedoring

Deck & Eng. Stores

Painting

Fresh Water

Shifting Boards

Radar

Cleaning Boilers

Gyromcompass

» Deep-Tanks

Radio Equip. etc.

» Holds

EMΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ

ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

Telephone: OFFICE 8.22.26 PRIVATE 41.2905

Telegrams: «LENICA» Montevideo AIL CODES USED

ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοί Πέτρ. Γουλανδρή ..	43
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	ἀδ. Κουλουκουτῆ ..	38
ΗΡΩΝ Π.	Δημ. Ν. Κουφός ..	44
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	ἐτ. «Ίόνιον» ..	44
ΘΕΜΩΝΗ	ἐτ. «Κάσος» Α.Ε. ..	44
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	Ἀπ. Πεζάς ..	55
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε. ..	37
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Ἀγγελίδης ..	01
ΙΓΟΡ	Ἀπ. Πεζάς ..	43
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υἱὸν Δ. Ἰγγλέση ..	42
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	ἀδ. Γουλανδρῆ ..	44
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	ἐτ. «Ἀθηνά» κ.λ.π. ..	44
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ι. & ἀδ. Κ. Χ' πατέρας ..	43
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ἰω. Παράσχος κλπ. ..	13
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	ἀδ. Κουλουκουτῆ ..	43
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε. ..	39
ΚΑΣΤΩΡ	ἀδ. Γράτσου ..	44
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε. ..	43
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	ἀδ. Τυπάλδου ..	52
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Ἐπιφανειάδης ..	44
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κουδύλη ..	44
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Ἐπιφανειάδης ..	43
ΚΟΡΘΙΟΝ	ἀδ. Γουλανδρῆ ..	23
ΚΡΙΟΣ	Μ. Ἐπειρίκος ..	45
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	ἐτ. «Τρανσπετρόλ» ..	20
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Ἑλλην. Μεσογ. Γραμμαί ..	11
ΚΥΜΑ	«Ἄδ. Λιβανού» Α.Ε. ..	43
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	ἀδ. Κ. Πατέρα ..	43
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ἠλιόπουλος ..	05
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Ἀπόδιακος ..	45
ΛΑΚΩΝΙΑ	Ἀλεξάτος — Δούκας ..	25
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος ..	43
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης ..	28
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κλπ. ..	22
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε. ..	43
ΛΙΛΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	ἐτ. «Μιχαλινός» Α.Ε. ..	25
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Ευάγγ. & Μ. Νομικός ..	43
ΛΥΔΙΑ (ἐπιβατ.)	Ἑλλην. Μεσογ. Γραμμαί ..	32
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε. ..	45
ΜΑΙΩΤΙΣ	ἀδ. Συνοδιού ..	19
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Ἀντ. Παπαδάκης ..	42
ΜΑΝΕΣ	Ν. Εὐσταθίου ..	55
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εὐγ. Ι. Χανδρῆ ..	20
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	ἐτ. Χανδρῆς ..	21
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουτῆς ..	43
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος ..	43
ΜΑΡΙΑΜ	«Εἰρηνικός» Α.Ε. ..	44
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΕΤΕΝΕ	Ἔθων Κ. Λέφας Τετενές ..	43
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	ἐτ. «Ματζεδλια» ..	20
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός ..	54
ΜΑΡΙΟΣ Π.	Μιχ. Καραγεώργης ..	23
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	ἀδ. Κουλουκουτῆ ..	38
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	ἐτ. «Ἠλιος» ..	44
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Πατάζουλου ..	16
ΜΕΝΤΩΡ	Ἐκτωρ Κ. Δρακοῦλης ..	41
ΜΙΧΑΗΛ	«Ἀδάμαστος» Α.Ε. ..	43
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εὐσταθίου ..	44
ΜΥΚΗΝΑΙ	Ἑλλην. Γραμμὴ Ν. Ἀμερ. ..	34
ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι-ΤΟΡ	ἐτ. «Ντέλ Κάριμπ» ..	43
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ἰω. Καρράς ..	44
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	ἀδ. Γουλανδρῆ ..	22
ΝΕΔΩΝ	ἐτ. «Εὐγενία» ..	43
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε. ..	43
ΝΗΡΕΥΣ	Ἠλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ. ..	37
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σία ..	43
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Βατικιώτης ..	11
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	ἀδ. Στινιά ..	43
ΝΙΚ. ΚΑ-Ι-ΡΗΣ	Ε. Κουλουκ. — Ι. Καίρης ..	43
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΠΙΙ.	ἐτ. «Μιχαλινός» Α.Ε. ..	41
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	ἐτ. «Λά Πλάτα» ..	55
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	ἐτ. Γ. Νικολάου ..	44
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	ἐτ. «Λά Πλάτα» ..	56
ΟΛΓΑ	Ἐμπορ. — Ἐφοπλιστικὴ ..	44
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος ..	45
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρδέλης ..	43
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιός ..	17
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ὠκεανός» Α.Ε. ..	19
ΠΑΝΑΓΙΑ	Ἀλεξάτος — Δούκας ..	21
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραβίας ..	43
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ'	ἐτ. Χατζηπατέρα ..	43
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος ..	44
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	ἐτ. «Εὐπλοια» ..	45
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Π. Λαιμός ..	20
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάνης ..	20
ΠΑΡΓΑ	Παπάς — Ἐλευθεριάδης ..	15
ΠΑΤΡΑΙ	«Ἑλληνικὴ» Α.Ε. ..	47
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ίόνιον» Α.Ε. ..	43

7244	ἔφθ. Νέαν Ὀρλεάνη 22 Φεβρ.
5548	ἀνεχ. Ρόττερταμ 11 Φεβρ. διὰ Κούβαν
1923	ἀνεχ. Νέαν Ὀρλεάνη 22 Φεβρ. διὰ Κούβαν
7257	ἔφθ. Μασσαλίαν 18 Φεβρ.
7198	διήλθε Ἰβραλτάρ 23 Φεβρ. διὰ Τεργέστην
8250	εἰς Σάντερλαντ, ὑπὸ συμπλήρωσιν
4815	ἀνεχ. Ζεμπρούγκε 9 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
2107	ἀργεὶ Πόρτ Σαϊδ ἀπὸ ἐτών
7207	ἀνεχ. Γιαδάτα 25 Φεβρ. διὰ Βαγκούδερ
7035	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 Φεβρ. διὰ Γαλλίαν
7176	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Φεβρ. διὰ Βαγκούδερ
10441	διήλθε Σουεζ 23 Φεβρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
7255	ἔφθ. Λεμψόν 10 Φεβρ.
1877	ἔφθ. Μπαγιόν 20 Φεβρ.
7229	ἀνεχ. Βρέμην 12 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
5215	διήλθε Φαγιαλ 23 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην
7260	διήλθε Τρίνιταντ 20 Φεβρ. διὰ Μόμπιλ
10448	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 20 Φεβρ. διὰ Καρθαγένην
52	ἔφθ. Ἀμβούργον 18 Φεβρ.
7224	ἔφθ. Ρόττερταμ 23 Φεβρ.
7253	ἀνεχ. Ρόττερταμ 8 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
7198	διήλθε Θεούταν 23 Φεβρ. διὰ Τεργέστην
4693	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. δι' Ὀδησσόν
3805	ἀνεχ. Ρόττερταμ 10 Φεβρ. διὰ Τσιβιταβέκιαν
6416	ἀνεχ. Σουεζ 13 Φεβρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
7527	διήλθε Κολόμπο 26 Φεβρ. δι' Αὐστραλίαν
7244	διήλθε Παναμάν 15 Φεβρ. διὰ Νέαν Ὀρλεάνη
7223	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 Φεβρ. διὰ Χάβρη
2527	ἀνεχ. Νεάπολιν 23 Φεβρ. διὰ Κωνσταντίαν
7176	ἀνεχ. Χιούστον 7 Φεβρ. δι' Ἀλεξάνδρειαν
964	ἔφθ. Πειραιά 16 Φεβρ.
7176	ἔφθ. Νέαν Ὀρλεάνη 19 Φεβρ.
4573	ἔφθ. Βομβάνη 15 Φεβρ.
1535	ἀνεχ. Πειραιά 23 Φεβρ. διὰ Τζέδδαν
7176	διήλθε Σουεζ 26 Φεβρ. δι' Ἰαπωνίαν
5531	ἀνεχ. Πόρτλαντ (Με) 8 Φεβρ. διὰ Λήθ
7229	ἔφθ. Ἀμβέρσαν 22 Φεβρ.
2696	ἔφθ. Πειραιά 20 Φεβρ.
7176	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Φεβρ. διὰ Χάβρη
3858	διήλθε Σουεζ 18 Φεβρ. δι' Ἰνδία
7044	διήλθε Παναμάν 12 Φεβρ. δι' Ἀγγλίαν
8526	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ. διὰ Λάδσεντ
5401	ἀνεχ. Τζιμπουτί 20 Φεβρ. διὰ Σάττ ἐλ' Ἀράμπ
6703	ἔφθ. Σιένταμ 10 Φεβρ., ἐπισκευὴ
7187	ἔφθ. Νόρντεγχαμ 21 Φεβρ.
7204	ἀνεχ. Γκόλδεστων 11 Φεβρ. διὰ Σούσα
7258	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Φεβρ.
2400	ἔφθ. Μπουργκάς 19 Φεβρ.
6546	ἀνεχ. Τάιν 9 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
11577	ἀνεχ. Ποῦντα Καρντόν 16 Φεβρ. διὰ Λάδσεντ
1175	διήλθε Θεούταν 20 Φεβρ. δι' Ἀλεξάνδρειαν
5500	ἀνεχ. Βίλμιγκτων (Ν.Κ.) 24 Φεβρ. διὰ Ρόττερταμ
7254	διήλθε Τρίνιταντ 21 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
2081	διήλθεν Ἄδεν 20 Φεβρ. διὰ Ραγγού
7157	ἀνεχ. Βουλώνη 4 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην, ἔφθ. 25
7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Φεβρ. δι' Οὐζάν
7176	ἀνεχ. Ρόττερταμ 8 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
2709	ἀνεχ. Ριόν Ἰανέιρον 24 Φεβρ. διὰ Πειραιά
7176	ἔφθ. Σιένταμ 13 Φεβρ.
7247	ἀνεχ. Μπάρρυ 18 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην
16991	ἀνεχ. Πειραιά 27 Φεβρ. διὰ Νέαν Ὀρλεάνη
7230	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 20 Φεβρ.
7231	ἀνεχ. Ρόττερταμ 7 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
5205	ἔφθ. Βαλτιμόρην 20 Φεβρ.
7176	διήλθε Γιβραλτάρ 16 Φεβρ. διὰ Τζαμάικαν
1459	ἔφθ. Ἀλεξάνδρειαν 23 Φεβρ.
7254	διήλθε Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διὰ Βενετίαν
7244	ἀνεχ. Μπρεμερχάφεν 20 Φεβρ. δι' Ἠνωμένιας Πολιτείας
7176	διήλθε Γιβραλτάρ 13 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
9250	ἀνεχ. Ἐϊδονμάουθ 21 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
7207	ἀνεχ. Βενετίαν 21 Φεβρ. διὰ Νέαν Ὀρλεάνη
9250	εἰς Τσουρούμι (Ἰαπωνίας), ὑπὸ συμπλήρωσιν
7284	διήλθε Παναμάν 14 Φεβρ. διὰ Λονδίον
7176	διήλθεν Ἀρούμπαν 5 Φεβρ. διὰ Λονδίον
7235	ἔφθ. Μπάρρι 17 Φεβρ.
3703	ἔφθ. Ἀσλμποργκ 8 Φεβρ. (πάγοι)
5182	ἀνεχ. Βοστώνη 8 Φεβρ. διὰ Τάιν
1001	εἰς ταξίδια Ἑλλάδος — Ἀδριατικῆς
7258	ἀνεχ. Λὸς Ἀντζελες 23 Φεβρ. διὰ Νέαν Ὀρλεάνη
7250	ἔφθ. Τοκοπίλλαν 17 Φεβρ.
7244	ἔφθ. Νάντην 22 Φεβρ.
7240	διήλθε Λάδσεντ 15 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
5187	εἰς Ἀμβούργον ἀπὸ 14 Δεκ., ζημιαί
1331	ἔφθ. Τζέδδαν 10 Φεβρ. καὶ Πόρτ Σαϊδ 27
999	διήλθε Κων(πολι) 25 Φεβρ. δι' Ὀδησσόν
2754	διήλθε Θεούταν 23 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν
7253	διήλθεν Ἄδεν 13 Φεβρ. διὰ Σουραμπάγια

Cable Address :

«**INTERSHIP**»

Telephones

Day: **HASTINGS 9327**

Night: **FAIRMONT 2002**

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

ΑΙΑΣ Χ. ΚΟΖΟΜΠΟΛΙΔΗΣ

Main Office and Warehouse :

1869 POWELL STREET

VANCOUVER 6. B.C.,

C A N A D A

ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Έμπειρικός	45	3822	έφθ. Νουέβιτας 21 Φεβρ.
ΠΕΤΡΟΣ	Υιοί Π. Γουλιανδρή	44	11473	διήλθε Παναμάν 20 Φεβρ. εκ Περουβίας
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 17 Φεβρ. δια Λάδσεντ
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνά»	44	7207	άνεχ. Ρουέν 10 Φεβρ. δια Χάμπτον ρόδες
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	έφθ. Ταμπίκο 21 Φεβρ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙ. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σία	16	1808	έφθ. Κωνσταντζάν 24 Φεβρ.
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αλλαριζ»	55	16566	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 22 Φεβρ.
ΡΙΤΑ	Υιοί Σιγάλα	25	1412	άνεχ. Καρατίσι 23 Φεβρ. δια Περισκόν Κόλπον
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΙΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 14 Φεβρ.
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Άμβέρσαν 23 Φεβρ. δια Πειραιά
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	18	5563	έφθ. Όδησσόν 17 Φεβρ.
ΡΩΜΥΛΙΑ	έτ. «Ελμέσ»	18	1593	εις Πειραιά 29 Φεβρ.
ΣΑΜΟΣ	Υιοί Δ. Ίγγλέση	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 17 Φεβρ. δια Βρέμην
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιών Σιγάλα	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδες 22 Φεβρ.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντζης	28	1660	έφθ. Πειραιά 18 Φεβρ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Νικ. Παπαδάτος	22	2201	άργει Πειραιά από 21 Δεκ., επισκευή
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δεξ.)	έτ. «Νέππου»	55	31000	εις Μπάρρου, υπό συμπλήρωσιν
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φάραλλον»	55	6250	εις Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	44	7223	έφθ. Βίλμικτον (Ν.Κ.) 11 Φεβρ. δια Δυτ. Ίταλίαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Φεβρ.
ΣΤΕΛΙΟΣ	αδελφών Τυπάλδου	11	2255	έφθ. Βρέμην 17 Φεβρ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	αδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διήλθε Παναμάν 6 Φεβρ. δι' Άγγλίαν
ΤΑΣΜΑΝΙΑ (ύπερωκ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμμαί	40	11672	έφθ. Πειραιά 26 Φεβρ.
ΤΣΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Ευγένια Ι. Χανδρή	43	10448	έφθ. Μπάγιο Γκράντε 22 Φεβρ.
ΤΡΙΤΩΝ	αδ. Γράτσοι	44	7250	άνεχ. Βαγκούδερ 22 Φεβρ. δια Νέαν Ύόρκην
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.	Κληρ. Άθ. Κουλούρα	30	4557	έφθ. Νταμμάμ 18 Φεβρ.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	έφθ. Πειραιά 25 Φεβρ.
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	προσρηγαμένον εις Βουλγαρίαν από 5 Φεβρ.
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	έφθ. Λεμψόν 12 Φεβρ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α.Ε.	45	7256	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 9 Φεβρ. δι' Άμβούργον
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7238	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. δια Πολωνίαν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	44	7246	διήλθε Χονολουλού 9 Φεβρ. δια Κόμπη
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	Άπ. Πεζάς	55	8225	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 15 Φεβρ. δια Μπράκε
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7255	έφθ. Άμβούργον 19 Φεβρ.

Τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Αβανς»	21	3275	έφθ. Δραπετσώνα 18 Φεβρ.
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έφθ. Λίβερπουλ 16 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Άγγελικα»	21	1173	διήλθε Κων(ν)πολιν 23 Φεβρ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ. (παναμ.)	έτ. «Γκοηβίλλ»	44	7210	άνεχ. Λίβερπουλ 15 Φεβρ. δια Νέαν Ύόρκην
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Βέρντε»	17	1288	έφθ. Πόρτ Σαϊδ 22 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αϊτζιαν Μάρ»	10	1471	έφθ. Τζέδδαν 7 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7214	διήλθε Τζιμπουτί 14 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εσπεραντίνα»	44	7265	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 Φεβρ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7223	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 19 Φεβρ. δια Κόντινεντ
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβ.)	έτ. «Αβίλα»	43	7238	διήλθε Θεούταν 19 Φεβρ. δια Τεργέστην
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	έτ. «Μαρίνα»	43	7224	διήλθε Πούλο Μπούκαμ 10 Φεβρ. δια Κέιπ Τάουν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7176	διήλθε Ντόβερ 14 Φεβρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άγκελεφ»	25	2310	έφθ. Νιούπορτ 21 Φεβρ.
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπλικ»	53	13675	διήλθε Παναμάν 25 Φεβρ. δι' Ειρηνκόν
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουέρο»	44	7176	άνεχ. Χούλλ 19 Φεβρ. δια Χάμπτον ρόδες
ΑΖΟΥΡ (Κοσταρ.)	Μ. Κοτταρόπουλος	22	2542	έφθ. Μασσαλίαν 17 Φεβρ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαρίτσα»	20	5227	διήλθε Σουέζ 21 Φεβρ. δια Μπάχρειν
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθενς»	44	7161	έφθ. Λίβερπουλ 20 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άτλάντικ»	54	18784	άνεχ. Περισκόν Κόλπον 18 Φεβρ. δια Λάδσεντ
ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	44	7242	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδες 24 Φεβρ. δι' Άργεντινήν
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αβανς»	29	3958	έφθ. Μπουένος Άϊρες 6 Φεβρ.
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλε»	29	5218	έφθ. Μορμουγκάο 18 Φεβρ.
ΑΙΓΕΥΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8394	άνεχ. Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. δια Βενεζουέλαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Σάν Γκρεγκόριο»	43	7176	έφθ. Βαγκούδερ 21 Φεβρ.
ΑΙΜΙΛΙΑ (λιβερ.)	έτ. «Μπούλλ»	44	7259	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 Φεβρ. δια Πουέρτο Ρίκο
ΑΙΟΛΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	43	10459	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 20 Φεβρ. δια Χιούστον
ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντεγκέντο»	22	1057	έφθ. Όδησσόν 11 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΎΛΟΡ	έτ. «Ντέλ Έτζέο»	44	7240	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 20 Φεβρ. δι' Άγγλίαν
ΑΙΤΟΛΙΚΟΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μοντονέυτο»	43	10448	διήλθε Θεούταν 8 Φεβρ. δια Χιούστον
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 21 Φεβρ.
ΑΙΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σή Τράνσπορτ»	20	3543	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 18 Φεβρ.
ΑΙΤΝΑ (λιβ.)	έτ. «Άλόνσο»	43	7192	διήλθε Βίγκο 20 Φεβρ. δια Ρόττερταμ
ΑΚΟΥ-Ι-ΤΑΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λόρκα»	45	10448	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 Φεβρ. δια Περουβίαν
ΑΚΡΙΤΑΣ (λιβ.)	έτ. «Αίλα»	42	7025	διήλθε Μοντεβίδεο 23 Φεβρ. δια Περουβίαν
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 22 Φεβρ. δια Βαλτιμόρην
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Άκρόπολις»	28	5244	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 6 Φεβρ. δια Ρόττερταμ
ΑΚΤΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Ρόντας»	43	7213	διήλθε Θεούταν 22 Φεβρ. δια Πειραιά
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ	Άρ. Γνάσης	54	28738	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 20 Φεβρ. δι' Άγγλίαν
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	25	2323	άνεχ. Σφάξ 21 Φεβρ. δια Λά Παλλίς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Όσεαν Έντερπράϊζ»	44	7216	διήλθε Λός Άντζελες 4 Φεβρ. δια Μιγιάκο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λαίμπριαν»	55	21600	εις Ίννοσίμα, υπό συμπλήρωσιν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζέολια»	18	5555	έπόδισε Ρόττερταμ από 24 Ίαν, επισκευή
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Άλέξανδρος»	33	12223	άνεχ. Έμδεν 9 Φεβρ. δια Περουβίαν
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβια»	53	7409	διήλθε Παναμάν 17 Φεβρ. δια Τόκιο
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Άλίτσια»	24	5026	έφθ. Ρόττερταμ 19 Φεβρ.
ΑΛΚΗΣ (λιβ.)	έτ. «Άλκιβιάδης»	42	7066	έφθ. Μάντζεστερ 24 Φεβρ.
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7176	άνεχ. Ρόττερταμ 18 Φεβρ., Φαγιάλ 25 δια Κούβαν
ΑΛΓΚΟΝΚΙΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άλγκονκίν»	42	7231	άνεχ. Λας Πάλμας 10 Φεβρ. δια Νέαν Ύόρκην

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

Phones { Office 2195
Night 3084
> 3089

FIRST ESTABLISHED 1928
SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.
SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURER REPRESENTATIVES
PORT - SAID (Egypt)

Head Office
30, Fouad 1st Avenue
Depots:
5, Tantal Street
30, Fouad Street

Branch Office
Rached Street
Tel. 2012
Port - Tewfik (Suez)

Agents for: HELLENIC LINE LIMITED., Piraeus and New York, since 1938
and other leading Greek and Foreign Shipping Companies.

ΑΛΚΥΩΝ (λιβ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	διήλθε Τρίνταντ 21 Φεβρ. διά Μπείραν
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7233	διήλθε Παναμάν 24 Φεβρ. διά Ρότερταμ
ΑΛΜΠΑ (λιβ.)	έτ. «Βιλλάλμπας»	43	7231	έφθ. Φόβου 19 Φεβρ.
ΑΛΦΕΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7221	διήλθε Κέιπ Τάουν 8 Φεβρ. διά Σάντος, έφθ. 23
ΑΜΑΒΕΡ (παναμ.)	έτ. «Λά Πλάνα»	19	5729	διήλθε Πλύμουθ 23 Φεβρ. διά Γάνδη
ΑΜΑΛΙΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλο»	43	7306	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Φεβρ. διά Τσιμπά
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8571	είς Τάσκου (Βαλτικής) 16 Φεβρ., πάγοι
ΑΜΑΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 19 Φεβρ. διά Παστελίλλο
ΑΜΑΝΤΑ Π. (Κοσταρ.)	έτ. «Νιτεάρο»	11	3015	διήλθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Κουβέιτ
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΑΜΕΛΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άνεχ. Περούβιαν 20 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Άλλο Μάρες»	44	7164	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Φεβρ. διά Λάδσεντ
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7306	διήλθε Παναμάν 12 Φεβρ. διά Ρότερταμ
ΑΜΙΠΑ (λιβ.)	έτ. «Αμίπα»	42	6995	έφθ. Ρότερταμ 19 Φεβρ.
ΑΝΑΣ (λιβ.)	έτ. «Αναξ»	55	6462	έφθ. Γδύνιαν 12 Φεβρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιβ.)	έτ. «Ντέρνα»	42	8195	άνεχ. Άμβούργον 19 Φεβρ. διά Μπουένος Άϊρες
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Άφρικαν»	55	13500	είς Σουηδίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	20176	διήλθε Σουέζ 23 Φεβρ. διά Περισκόν Κόλπτον
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Ρότερταμ 15 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ.	έτ. «Ατλαντίς»	38	6219	άνεχ. Βέγκεζακ 17 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8395	άνεχ. Λίδερπουλ 23 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρντάζ
ΑΝΔΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πασιφίκα»	43	7188	διήλθε Ντακάρ 19 Φεβρ. διά Βρέμην
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪ-ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	53	17845	άνεχ. Νέαν Υόρκην 17 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	55	26000	είς Γιοκοχάμαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Οράϊον»	56	24200	είς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	διήλθε Σουέζ 26 Φεβρ. διά Ρας Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Οράϊον»	55	10200	είς Τόκιο, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	54	17847	διήλθε Παναμάν 21 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	διήλθε Πόρτ Σαϊθ 26 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Άφρικαν»	54	6112	άνεχ. Ρότερταμ 13 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΝΑ	έτ. «Κόνβαλ»	21	4358	άνεχ. Σλουϊσκίλλ 22 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΑΝΝΕΛΕΝ	έτ. «Εστρέλλας»	20	2734	έφθ. Πειραιά 17 Φεβρ. (διά Τζέδδαν)
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	άνεχ. Ρότερταμ 10 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Άνας»	44	7258	διήλθε Τρίνταντ 23 Φεβρ. δι' Αργεντινήν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Ανίτσα»	44	7165	έφθ. Μπουένος Άϊρες 14 Φεβρ.
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιβ.)	έτ. «Σάν Νικόλαος»	36	5017	διήλθε Άγιον Βικέντιον 18 δι' Αργεντινήν
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	έφθ. Τρίπολι (Λιβάνου) 17 Φεβρ.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7208	διήλθε Λος Άντζελες από 28 'Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ. διά Ριον Άινέρον
ΑΝΤΟΝΥ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 12 Φεβρ. διά Ρότερταμ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κρήνδιλ»	43	7244	έφθ. Δουγκέρκην 20 Φεβρ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)	έτ. «Ήγκλ»	44	7249	έφθ. Άδεν 21 Φεβρ.
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	είς Γκέφλ 4 Φεβρ. (διά Λονδίον), πάγοι
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7304	έφθ. Σασσέμπο 20 'Ιαν., επίσκευή
ΑΡΑΠΑΧΟΕ (λιβ.)	έτ. «Άλληθικά σμφέροντα»	42	7176	άνεχ. Μόζι 12 Φεβρ. δι' 'Ηλ. Πολιτείας
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρένας»	19	1775	άργει Σπέτζιαν από 30 Δεκ, επίσκευή
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Αλιδών»	28	5032	έφθ. Καρβαγένην 15 Φεβρ. (διά Γένοβαν)
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330	έφθ. Άλγέριον 24 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7254	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 19 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεχ. Σάντος 15 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	διήλθε Τρίνταντ 15 Φεβρ. δι' Αργεντινήν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άνεχ. Πρόβιντενς 16 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΡΙΩΝ (λιβερ.)	έτ. «Αριάτο»	44	7216	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Φεβρ. δι' Άμβούργον
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Έστε»	19	5672	είς Άμβέρσαν από 25 'Ιαν.
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρίων»	28	1707	διήλθε Κων.πολιν 23 Φεβρ. διά Τζέδδαν
ΑΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρης»	21	1498	έφθ. Κωνσταντάν 23 Φεβρ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλάιη»	53	18288	άργει Γένοβαν από 4 'Οκτ., επίσκευή
ΑΡΜΑΡ (λιβ.)	έτ. «Άστρα»	43	7273	άνεχ. Πόρτ Τάσις 8 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Τράμπ»	43	7131	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 11 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουέντε»	43	7236	έφθ. Γένοβαν 10 Φεβρ.
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιβ.)	έτ. «Βαλτιμόρο»	45	7255	άνεχ. Λος Άντζελες 2 Φεβρ. διά Καθασάκι
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ταλαμάνκο»	43	7176	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 22 Φεβρ.
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιβ.)	έτ. «Λαίμπ. Ση Τράνσπ.»	43	7288	άνεχ. Άμστερταμ 11 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ. «Σιέρρας»	45	7198	έφθ. Νέαν Υόρκην 16 Φεβρ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	διήλθε Παναμάν 9 Φεβρ. διά Πολωνίαν
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πενέτο»	44	7161	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Φεβρ. δι' Άμβούργον
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	43	7198	άνεχ. Κούβαν 21 Φεβρ. δι' Όδησσόν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	άνεχ. Γένοβαν 24 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΣΠΙΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	διήλθε Τρίνταντ από 27 'Ιαν. διά Κέιπ Τάουν
ΑΣΤΡΟΝ	έτ. «Φάιργουίντ»	42	7176	άνεχ. Βικτωρία (Βραζ.) 16 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	έφθ. Σιένταμ 8 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (έπιδατ.)	άδ. Τυπάλδου	22	5856	διήλθε Πόρτ Σαϊθ 11 Φεβρ. δι' Έμδεν
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττίκα»	27	5214	άνεχ. Μορμουγκάο 19 Φεβρ. δι' Έμδεν
ΑΤΤΙΚΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άδρκα»	44	10712	άνεχ. Έμδεν 13 Φεβρ. διά Περούβιαν
ΑΤΛΑΒΙΛΑ	έτ. «Κορτελεάνες»	43	2861	άνεχ. Κασταλκοκόκος 23 Φεβρ. διά Χαδάβαναν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪ-ΚΑΟΥΝΤ (δεξαμ.)	έτ. «Όσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνεχ. Άγιον Βικέντιον (Κ.Β.) 21 Φεβρ. διά Βενεζουέλλαν

SHIPSTORES RUDOLF BREMICKER

Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος υλικών καταστροφών και μηχανής Τροφοδοσίας

BREMENHAVEN, BREMEN, BRAKE, NORDERHAM

Tel. 44412 81672/83172 510 2443

CUXHAVEN 2125 ΤΑΚΗΣ ΓΕΩΡ. ΣΚΥΦΑΛΟΣ Διευθυντής Έλληνικού Τμήματος

Represented by: AVGHERINO & APERGUIS

154 Bishopsgate LONDON, E.C. 2.

Telegrams: AGESILAUS London.

Telephone: Bishopsgate 1343

ALEX. PEREIRA & Co.

SHIP-CHANDLERS

Estd. 1898

CONTRACTORS TO:

Messrs. The Aberdeen & Commonwealth Line, Shaw Savill & Albion Co., Ltd. Goe. Thompson & Co. Ltd. Coulouthros Ltd. Prince Line Ltd. Athel Line Ltd. Tankers Ltd. Houlder Brothers & Co., Ltd. Bullard King & Co., Ltd. Relhymnis & Kulukundis Ltd. The London & Overseas Freighters Ltd. The Acadia & Overseas Freighters Ltd. The Counties Ship Management Co., Ltd. (alternate vessels) etc. etc.

FRESH PROVISIONS SUPPLIED AT SHORT NOTICE

32 1/2 Upper Chatham Street, Fort, COLOMBO.

Cable address: «AXEL» Colombo.

Telephones 2433 & 81801

ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΒΑ-Ι-ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	54	11307	άνεχ. 'Αρούμπαν 19 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΓΚΛΟΡΥ (λιβερ.)	έτ. «'Ατλάντικ»	56	10500	είς Ναγκόγια, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «'Ατλάντικ»	43	7176	διήλθε Τζιμπουτί 1 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΕΑΡ	έτ. «'Ατλάντικ»	43	7176	διήλθε Σουεζ 18 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβ.)	έτ. «'Ατλάντικ»	49	17062	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 23 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.)	έτ. «'Ατλάντικ»	49	9869	άνεχ. Ρότερταμ 12 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΕΡΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Ατλάντικ»	54	10758	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 13 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιβ.)	έτ. «'Ατλάντικ»	54	9833	έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «'Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Τορρεβίζαν 21 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΚΟΣΤ	έτ. «'Ατλάντικ»	44	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 Φεβρ. διά Βαγκούδερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «'Ατλάντικ»	55	12985	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 17 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «'Ατλάντικ»	53	11322	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 25 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «'Ατλάντικ»	54	11248	διήλθε Σουεζ 19 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «'Ατλάντικ»	55	11241	άνεχ. 'Αρούμπαν 18 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Ατλάντικ»	53	12696	άνεχ. 'Αρούμπαν 17 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ. «'Ατλάντικ»	53	12712	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΜΠΡΙΖ	έτ. «'Ατλάντικ»	43	7200	άνεχ. Νεάπολι 23 Φεβρ. διά Κούβαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «'Ατλάντικ»	52	10930	έφθ. 'Αρούμπαν 16 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «'Ατλάντικ»	50	8631	άνεχ. Βαστώνη 13 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΟΣΕΑΝ	έτ. «'Ατλάντικ»	43	7176	διήλθε Παναμάν 21 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΟΡΙΣΣ (δεξ.)	έτ. «'Ατλάντικ»	48	10928	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 24 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «'Ατλάντικ»	49	10908	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 21 Φεβρ. διά Ρότερταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΣΗΜΕΝ	έτ. «'Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Λονδίνον 25 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΣΙ-Υ	έτ. «'Ατλάντικ»	43	7176	είς θέσιν 38 Β. και 48 Δ., Φεβρ. 16 διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	έφθ. Μασσαλίαν 16 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «'Ατλάντικ»	44	7247	έφθ. Βρέμην 23 Φεβρ.
ΑΥΡΑ		έτ. «Παλμέας»	42	7177	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 Φεβρ. διά Ρότερταμ
ΑΦΡΙΚΑΝΑ		έτ. «'Αρκτούρους»	27	5006	έφθ. Μαντράς 19 Φεβρ. (διά Κωνσταντίαν)
ΑΦΡΟΣ		έτ. «Βαλιόζο»	44	7198	έφθ. 'Αμστερταμ 22 Φεβρ.
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)		έτ. «'Αίλα»	42	7010	διήλθε Λός 'Αντζελες 23 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΒΑΛΕΝΤΣΙΑ (παναμ.)		έτ. «Νουέβα Βαλέντσιαν»	44	7276	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Φεβρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΒΑΛΟΡ (λιβ.)		έτ. «Μπιελαντ»	43	7229	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 Φεβρ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ		έτ. «'Ιντερο 'Αμερικάναν»	44	7176	άνεχ. Βαστώνη 19 Φεβρ. διά Μπριτζπορτ
ΒΑΡΚΑ (λιβ.)		έτ. «Βαπόρες»	43	7176	άνεχ. Γάνδην 7 Φεβρ. διά Τζάκσονβιλ
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άνεχ. Ρότερταμ 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)		έτ. «'Αϊθαλή»	44	7242	διήλθε Θέουταν 12 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Νουέβα Βίστα»	55	10507	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 23 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)		έτ. «'Ολίσσιπο»	12	5944	διήλθε Σουεζ 16 Φεβρ. διά Τζέδδαν
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.)		έτ. «'Οσεάνικα»	43	7253	άνεχ. Ρότερταμ 10 Φεβρ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)		έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	άνεχ. 'Αμβούργον 18 Φεβρ. διά Θέουταν
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)		έτ. «'Ολίσρέα»	10	8089	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 27 Φεβρ. εξ 'Ερυθράς
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)		έτ. «Μαρσοτμάντε»	52	11362	άνεχ. Ρίο Γκράντε 18 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)		έτ. «Αίγαυα»	09	2890	διήλθε Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβ.)		έτ. «'Ινσουλαρ»	44	7058	άνεχ. Βαλτιμόρην 15 Φεβρ. διά Ρότερταμ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ		έτ. «Βιργινίας»	44	7281	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 21 Φεβρ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ρίο Γκουάμπο»	40	8427	άνεχ. Χαδάναν 21 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΒΟΡΙ		έτ. «Ρίο»	42	7076	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιβ.)		έτ. «Μαριν»	56	8550	είς 'Οζάκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΑΛΛΑΤΕΙΑ (λιβερ.)		έλληνικά συμφέροντα	56	9462	είς Κόμπε, υπό συμπλήρωσιν
ΓΑΛΗΝΗ (λιβ.)		έτ. «Βύγλα»	56	9350	διήλθε Παναμάν 18 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΑΥΡΙΟΝ		έτ. «Κορούνας»	43	7156	άνεχ. Λάιτ Πέντρο 22 Φεβρ. διά Μπατόν Ρουζ
ΓΕΡΟΝΤΑΣ		έτ. «Γέροντας»	43	7271	έφθ. 'Αμβούργον 21 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιβ.)		έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ. διά Γερμανίαν
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιβ.)		έτ. «Ράτλαντ»	44	7205	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 15 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΕΩΒΙΑΚΑ (λιβ.)		έτ. «Μιραμάρ»	18	5210	έφθ. Σιένταμ 7 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)		έτ. «Ματζεόλια»	27	5407	άνεχ. Μπάνιας 15 Φεβρ. διά Φαλκονάρα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβ.)		έτ. «Μονρόβια»	51	5739	διήλθε Σουεζ 10 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Χουσανθή»	96	1552	έφθ. Κοπεγχάγην 19 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)		έτ. «'Ατλάντικ 'Οϊλ»	54	18790	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 19 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)		αδ. Λύρα	55	10490	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ. δεξ.)		έτ. «Γκρέτας»	43	7273	άνεχ. Βαλτιμόρην 18 Φεβρ. διά Ρότερταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)		έτ. «'Αρκούλ»	22	1871	έφθ. Πιομπίνο 18 Φεβρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	διήλθε Τζιμπουτί 14 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (παναμ.)		έλληνικά συμφέροντα	19	5182	άνεχ. Λύμπεκ 2 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ		έτ. «Γιουρόπα»	43	7207	διήλθε Παναμάν 13 Φεβρ. διά Νότ. 'Αφρικην
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.)		έτ. «Μπάγια Σαλίνας»	42	7303	έρρυσμολκήθη είς Χάμπτον ρόδς 24 Φεβρ.
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιβ.)		έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΚΛΑΝΤΙΕ-Ι-ΤΟΡ		έτ. «Πάλμαρ»	43	7252	άνεχ. Ρότερταμ 15 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)		έτ. «Μίντ 'Ατλάντικ»	43	7229	έφθ. Νεάπολι 20 Φεβρ.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20900	είς Κόμπε, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥ-Ι-ΝΤ		έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άνεχ. Βρέμην 6 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς, έφθ. 25
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	52	20131	διήλθε Σουεζ 25 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	54	27812	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 23 Φεβρ. δι' 'Αγιον Φραγκίσκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιβ. δ.)		έτ. «Διεθνής»	55	20432	διήλθε Σουεζ 26 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-Ι-ΝΤΑΝΣ (λ. δ.)		έτ. «Διεθνής»	55	20432	διήλθε Σουεζ 18 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιβ. δ.)		έτ. «Πανοσεάνικ»	55	25317	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 21 Φεβρ. διά Φόλεϋ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)		έτ. «Διεθνής»	54	20035	διήλθε Σουεζ 25 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	54	20431	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 20 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ (λ. δ.)		έτ. «Διεθνής»	53	20536	έφθ. Τάμεσι 23 Φεβρ. και Ντόβερ 25
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΗΜ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	43	10448	έφθ. Μόμπιλ 18 Φεβρ., ρυμουλκούμενον
ΓΟΥΟΡΑΝΑ ΘΑΟΥΤ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. από 'Οραντζ 16 Φεβρ. (Σιαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. 'Οραντζ 17 Φεβρ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	52	20125	διήλθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιβ.)		Στ. Νιάρχος	43	7176	έφθ. Γιαβάτα 7 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιβ.)		Στ. Νιάρχος	42	7257	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 11 Φεβρ. διά Γάνδην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιβ.)		Στ. Νιάρχο	44	7210	διήλθεν 'Αλγέριον 15 Φεβρ. δι' 'Ελλάδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	49	17738	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 22 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν

D. J. PARADIMITRIOU 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.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	22000
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ίντερμαρίν»	54	20235
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Ίντερμαρίν»	55	20355
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΊ'Α (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10193
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (ιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10488
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	44	10172
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	45	10470
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΊΝΤ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10448
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΊΝΤ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10448
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΊΟΜΦ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10172
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	43	10448
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195
ΔΑΦΝΗ (λιβ.)	έτ. «Τρανσποσσεάνικα»	54	5779
ΔΕΛΦΙΝ (λιβ.)	έτ. «Χίαν»	45	7259
ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.)	έτ. «Ρίο Άντον»	45	7252
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	21	1184
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7216
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Άφρικαν»	55	6100
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Εσπεραντίζα»	44	7207
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Άγγέλικα»	43	2878
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Στενιές»	20	4992
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιβερ.)	έτ. «Καρνετζόζα»	55	10200
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβ.)	έτ. «Γουορλντουάιν»	43	7031
ΕΒΗ (λιβερ.)	έτ. «Μπάλκ»	43	7247
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Σάν Έμιλίο»	44	7249
ΕΒΗΛΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ρίο Καρίμπια»	44	8327
ΕΒΗΜΑΡ (λιβ.)	έτ. «Σάν Άλμπερτο»	45	7252
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ. «Σήκρεστ»	44	7253
ΕΙΡΗΝΗ (Κοστρ.)	έτ. «Πουέρτ. Λιμπερτάντ»	44	7213
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	43	7218
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Οξίλια»	30	4123
ΕΛΕΝΗ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Ελλάσποντος»	44	7189
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Μορέλο»	43	7190
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Καζόταμιλ»	44	7229
ΕΛΛΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Τρανσποσσεάνικα»	43	7207
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Βιβάλετ»	28	2407
ΕΛΜΙΡΑ (λιβερ.)	έτ. «Γκόλφο Άζούλ»	42	7058
ΕΛΠΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ενσενάτα»	44	7207
ΕΜΑΝΣΙΠΕΊ-ΤΟΡ	έτ. «Λασιφένου»	43	7264
ΕΜΙΛΥ	έτ. «Λόγγος»	41	7122
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Ντε Μάρφιλ»	44	7245
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Έντυ»	25	3320
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Ένωσης»	12	2171
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Αλβάρες»	44	7176
ΕΝΤΟΥΚΕΊ-ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Πέντεγκραλ»	44	7255
ΕΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Στάρ»	26	3503
ΕΝΩΣΙΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σουντατλάντικα»	22	7765
ΕΠΟΣ (λιβ.)	έτ. «Όσεαν»	42	6975
ΕΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Ατλάντικ Όϊλ»	54	18736
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Γκόλφο Ντεζεάντος»	44	7264
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Γουέστ Άτλάντικ»	36	9927
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γουέστ Άτλάντικ»	43	7874
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβ.)			
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ			
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιβ. δεξ.)			
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λιβ. δεξ.)			

διήλθε Πόρτ Σαϊδ 24 Φεβρ. δια Στοκχόλμην
 διήλθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. δια Περσικόν Κόλπον
 άνεχ. Περσικόν Κόλπον 20 Φεβρ. δια Γιβραλτάρ
 διήλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. δι' Ήστυαμ
 άνεχ. Ταμπίκο 17 Φεβρ. δια Νέαν Ύορκην
 έφθ. Χαδάνναν 21 Φεβρ.
 άνεχ. Σάντος 6 Φεβρ. δι' Αρούμπαν, έφθ. 18
 άνεχ. Όραντζ 14 Φεβρ. (διαταγός)
 άνεχ. Νέαν Ύορκην 24 Φεβρ. δια Κιουρασάο
 έφθ. Σαδάνναν 24 Φεβρ.
 έφθ. Σάντος 22 Φεβρ.
 άνεχ. Αρούμπαν 5 Φεβρ. δια Λά Λιμπερτάντ
 άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 Φεβρ. δια Πουέρτο λά Κρούζ
 άνεχ. Αρούμπαν 15 Φεβρ. δι' Άμμουαϊη Μταιή
 άνεχ. Σάν Ζουάν 14 Φεβρ. δια Λά Γκουαίρα
 διήλθε Σουέζ 21 Φεβρ. δια Περσικόν Κόλπον
 έφθ. Αρούμπαν 20 Φεβρ.
 άνεχ. Φιλαδέλφειαν 12 Φεβρ. δια Λά Σαλόνα
 διήλθε Χονολουλού 22 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
 άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Φεβρ. δια Λάρμερς
 διήλθε Παναμάν 20 Φεβρ. δι' Άτλαντικόν
 έφθ. Γάνδην 11 Φεβρ. και Λονδίον 25
 έφθ. Γένοβαν 21 Φεβρ.
 άνεχ. Ρόττερταμ 22 Φεβρ. δια Χάλιφαξ
 διήλθε Παύλο Μπούκομ 12 Φεβρ. δια Δουγκέκρημ
 εις Κοπεγγάγην από 22 Ίαν.
 έπίδοσις Μπιζέρταν 16 Φεβρ. (δια Κουβέιτ)
 εις Χιροσίμα, υπό συμπλήρωσιν
 άνεχ. Μοντεβίδεο 23 Φεβρ. δι' Άμβέρσαν
 έφθ. Άλεξάνδρειαν 15 Φεβρ.
 διήλθε Θεούταν 17 Φεβρ. δια Χάμπτον ρόδς
 διήλθε Τρίνιταντ 10 Φεβρ. δια Μπουένος Άύρες
 έφθ. Ίννοσίμα 11 Φεβρ.
 διήλθε Παναμάν 22 Φεβρ. δια Κολομβίαν
 άνεχ. Βαλτιμόρην 21 Φεβρ. δια Ρόττερταμ
 διήλθε Παναμάν 19 Φεβρ. δι' Άτλαντικόν
 διήλθε Σουέζ 14 Φεβρ. δια Τζέδδαν
 έφθ. Κουβέιτ 19 Φεβρ.
 διήλθε Σουέζ 22 Φεβρ. δια Περσικόν Κόλπον
 εις Ρόττερταμ 20 Φεβρ. έπισκευή
 έφθ. Ριον Ίανείρον 15 Φεβρ.
 άνεχ. Αρούμπαν 14 Φεβρ. δια Πρόδιντενς
 άνεχ. Μπιλμάσο 21 Φεβρ. δια Ρόττερταμ
 διήλθε Παναμάν 25 Φεβρ. δι' Οζάκαν
 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 Φεβρ. δι' Ουζάν
 έφθ. Ριον Ίανείρον 9 Φεβρ.
 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Φεβρ. δια Βραζιλίαν
 έργει Πειραιά από 21 Ίαν., έπισκευή
 άνεχ. Βαγκούδερ 20 Φεβρ. δια Γένοβαν
 άνεχ. Τζαμάϊκαν 23 Φεβρ. δια Γιβραλτάρ
 διήλθε Τρίνιταντ 11 Φεβρ. δι' Άργεντινήν
 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Φεβρ. και Ντόδερ 26
 διήλθε Τρίνιταντ 5 Φεβρ. δια Μπουένος Άύρες
 έφθ. Ρόττερταμ 17 Φεβρ.
 έφθ. Στεττινον 10 Φεβρ.
 άνεχ. Ρουέν 21 Φεβρ. δια Χάμπτον ρόδς
 άνεχ. Ρόττερταμ 16 Φεβρ. δια Χάμπτον ρόδς
 άνεχ. Λονδίον 17 Φεβρ. δια Ζεεμπρούγκε
 έφθ. Πόρτ Σαϊδ 21 Φεβρ.
 άνεχ. Θεούταν 24 Φεβρ. δι' Άμβέρσαν
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 26 Φεβρ. δι' Άμβέρσαν
 έφθ. Νέαν Σκωτίαν 22 Φεβρ.
 διήλθε Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. δια Γαλλίαν
 έφθ. Βρέμην 16 Φεβρ.
 έφθ. Ρόττερταμ 22 Φεβρ.
 άνεχ. Σαδάνναν 21 Φεβρ. δια Βενεζουέλαν

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ

Τά νεότευκτα και υπερπολυτελή πλοία
 της Μεσογείου, ταχύτητας 20 μιλίων
 Κινηματογράφος-Πισίνα-Air Conditioning

“ΑΧΙΛΛΕΥΣ,, - “ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΊ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΔΕΜΕΣΟΝ
 ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΠΟΡΤ ΣΑΊΤ
 Α)π «ΑΧΙΛΛΕΥΣ Τετάρτην
 29 Φεβρουαρίου, 14 και 28 Μαρτί-
 ου 11 π.μ.

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

Δ)Π «ΚΑΡΑΊΣΚΑΚΗΣ» ένα-
 στην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ.

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ-ΒΕΝΕΤΙΑΝ

Άτμόπλοιο «ΑΧΙΛΛΕΥΣ»

7 και 21 Μαρτίου 5 μ. μ.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 2 μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.
 Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. Πάτρας, Σάμην, Ίθακην,
 Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δ)Π “ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.
 Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥ-
 ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.
 Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ,
 ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνον).

Δ)Π “ΚΑΡΑΊΣΚΑΚΗΣ,,

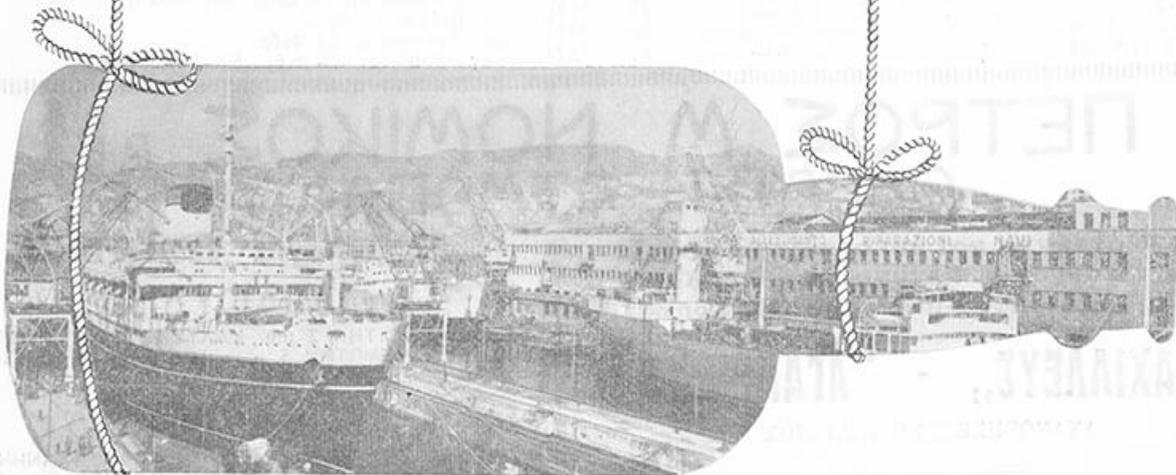
Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ,
 ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.
 Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 9 μ. μ. δια ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ,
 ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.
 Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2.30 μ. μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥ-
 ΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ: Άκτη Ποσειδώνος, τηλ. 470.500, 475.033.
 Διεύθυνσις: Τηλ. 470.895 και εις όλα τα Γραφεία Ταξιδίων.

ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Άντόνιο»	45	7176	διήλθε Παναμάν 8 Φεβρ. δια Χιλήν
ΕΦΦΗ (λιβ.)	έτ. «Μαλάγια»	43	7194	έφθ. Άμστερνταμ 19 Φεβρ.
ΖΑΝ	έτ. «Ορίνοκο»	44	7165	άνεχ. Ύμουίντεν 18 Φεβρ. δια Χάμπτον ρόδς
ΖΕΟ Γ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	10641	άνεχ. Χάλιφαξ 17 Φεβρ. δια Λας Πιέντρας
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	εις λιμένας Νοτ. Κορέας 20 Φεβρ.
ΖΙΝΙ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιονάιτεν Κρός»	52	12556	άνεχ. Νέαν Ύορκην 14 Φεβρ. δι' Άρουμπαν
ΖΟΖΙΑΝ (Κοσταρ.)	Κ. Άτυχίδης	20	7638	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Φεβρ. δι' Άργεντινήν
ΗΓΚΛ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7099	έφθ. Δουγκέρκην 16 Φεβρ.
ΗΓΚΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άφρικαν Κέρριερς»	43	8318	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 14 Φεβρ. δια Ρόττερταμ
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7161	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Φεβρ. δια Χάβρην
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 12 Φεβρ. δια Κίελον
ΘΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Άϊλα Μπέλλα»	28	2407	άνεχ. Βηρυττόν 24 Φεβρ. δια Κωνσταντζαν
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	άνεχ. Χάλιφαξ 20 Φεβρ. δια Βαλτιμόρην, έφθ. 25
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρα»	45	7151	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Φεβρ. δια Λάδσεντ
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρ Μπή»	42	6997	διήλθεν Άγιον Βικέντιον 22 Φεβρ. δια Πλέιτ
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιβ.)	έτ. «Μοντετζούμα»	43	7132	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 Φεβρ. δια Ρόττερταμ
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7188	διήλθεν Άβεν 23 Φεβρ. δια Ρεουινόν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λας Πέρλας»	28	5068	διήλθε Μοντεβίδεο 10 Φεβρ. δι' Άμβέρσαν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7185	διήλθε Λος Άντζελες 11 Φεβρ. δια Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Άπόστολος Παύλος»	24	3658	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 20 Φεβρ. δια Τεργέστην
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 1 Φεβρ. δια Ρόττερταμ
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Νάβιγκ. Κρίστοματ»	44	7176	άνεχ. Ρόττερταμ 7 Φεβρ. δια Χάμπτον ρόδς
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεου Κ.Κ.»	53	13555	άνεχ. Νέαν Ύορκην 18 Φεβρ. δι' Άρουμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαϊφάιρ»	55	8200	άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 Φεβρ. δια Σιμίζου
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Φεβρ. δι' Ούμμ Σαϊδ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	«Νάβιγκ. Κρίστοματ»	44	7198	έφθ. Μερσίαν 1 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13485	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. δια Μπάνιας
ΙΟΝΙΟΝ (Λιθάνου)	Τυρογαλάς — Ζαμπάζας	15	1255	εις Πειραιά 23 Φεβρ.
ΙΡΙΣ «Κοσταρ.»	Κωτταρόπουλος	20	909	άρχει Μασαλίαν πλέον του έτους
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	άνεχ. Ρουέν 15 Φεβρ. δια Νέαν Σκωτίαν
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Άρεκουίπα»	43	7257	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 18 Φεβρ. δια Σαιν Τόμας
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7138	άνεχ. Ρόττερταμ 11 Φεβρ. δια Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	29	5949	έφθ. Ρόττερταμ 20 Φεβρ., υπό παραλαβήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Φιάντζα»	56	7200	εις Οζάκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Λουντεφιονίδι»	24	5185	έφθ. Κουβέιτ 15 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	εις Άσπανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	Ν. Ι. Νομικός	07	1075	έφθ. Χάϊφαν 18 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	19	5173	διήλθε Μπάχρεϊν 24 Φεβρ. δια Νταμμάμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	20	6157	έφθ. Κωνσταντζαν 10 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπ»	55	8798	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 Φεβρ. δια Λάδσεντ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1603	έφθ. Καζαμπλάγκαν 19 Φεβρ. και Λισσαδόνα 23
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπ»	54	8005	έφθ. Άμβούργον 19 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Γιούνιον»	22	1048	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 19 Φεβρ. δια Σφάξ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνον»	19	5331	έφθ. Χουέλβαν 10 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7281	διήλθε Βραζιλίαν 19 Φεβρ. δι' Άμβούργον (προς παραλαβήν)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Τράμπ»	55	8902	έφθ. Άμβέρσαν 18 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	έτ. «Ίρις»	42	6782	άνεχ. Άμβούργον 12 Φεβρ. δια Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβ.)	έτ. «Άντόρ»	43	7129	έφθ. Γιοκοχάμαν 14 Φεβρ., έπισκευή

O A R N

Genoa's most efficient repairers



O.A.R.N. has the oldest repair yard in Genoa, although the equipment for all hull and engine repairs is thoroughly efficient and up-to-date. Here, all types of ships are guaranteed expert attention in every field of mercantile engineering.



OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

Molo Giano, Genoa (Italy)

Vessel Repairs, Re-Fitting, Re-Conversion (Ansaldo's Organisation)

ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΡΑΣ (λιβ.)	έτ. «Άλταμίρα»	45	7211	άνεχ. Άμβούργον 7 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7123	άνεχ. Άμβέρσαν 9 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	άνεχ. Ταμπκο 22 Φεβρ. διά Τζακσονβιλλ
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιβ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	έφθ. Γένσταν 15 Φεβρ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοστάρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	έφθ. Τρίνιταντ 19 Φεβρ. (διά Χάμπτον ρόδς)
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Κοστ.)	έτ. «Όσεαν»	17	7574	εις Ρόττερνταμ από 28 Ίαν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Πόινιρ»	36	10291	άνεχ. Πρόβιντενς 12 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (Λιδάνου)	Γ. Σιγάλας	20	1618	υπό ρημούλκησην εκ Βριγύδησιυ διά Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 Φεβρ.
ΚΑΛΗ	έτ. «Μαριν»	43	7166	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Πανμάρ»	43	7245	διήλθε Σουεζ 12 Φεβρ. δι' Όζάκαν
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Σάν Μπερνάντο»	45	7255	έφθ. Μπουένος Άγυρες 9 Φεβρ.
ΚΑΤΙΝΑ (Κοστ.)	έτ. «Ροσίνο»	13	2000	έφθ. Έμπεργκ 20 Φεβρ.
ΚΕ-Ι-Π ΠΑΛΜΑΣ	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ. δι' Ουζάν
ΚΕ-Ι-Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λαιμπήριαν»	44	7281	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 Φεβρ. διά Ρουεν
ΚΕ-Ι-Π ΩΡΑ	έτ. «Γκάλλαρδο»	37	5282	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ.
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιβ.)	έτ. «Ότσεάνικα»	43	7233	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 16 Φεβρ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κάνοπους»	41	7431	άνεχ. Άμστερνταμ 8 Φεβρ. διά Γκάλδεστων
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	διήλθεν Άγιον Βικέντιον 24 Φεβρ. διά Γερμανίαν
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τράμπτ»	43	7248	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 Φεβρ. δι' Όλλανδίαν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Όρογια»	44	7159	έφθ. Χάμπτον ρόδς 19 Φεβρ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιβ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	εις θέσιν 28 Β. και 93 Δ., Φεβρ. 22 δι' Ιαπωνίαν
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	αργεί Πειραιά από 6 Νοεμ., επισκευή
ΚΟΜΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	διήλθε Λός Άντζελες 16 Φεβρ. διά Καθασάκι
ΚΟΝΦΙΑΝΤΖΑ (λιβ.)	έτ. «Γκάγιεν»	44	7258	διήλθε Κιουρασάο 13 Φεβρ. δι' Άγγλιαν
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Μοντεπάρντο»	43	7252	διήλθε Παναμάν 17 Φεβρ. διά Χακοδάην
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 12 Φεβρ. διά Λόδσεντ
ΚΟΡΦΟΥ ΑΪ-ΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	άνεχ. Μπάχρειν 1 Φεβρ. διά Νταμμάι
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	άνεχ. Ρουεν 19 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΡΙΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Άϊλα Γκράντε»	43	7275	άνεχ. Βαλιμύρην 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΡΟΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	έφθ. Χάδρην 24 Φεβρ.
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	10608	άνεχ. Μελοδύρνην 25 Φεβρ. διά Παλεμπάγκ
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 26 Φεβρ. διά Λόδσεντ
ΚΥΜΟ (Κοστ.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Φεβρ. δι' Άγγλιαν
ΚΥΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βάντα»	43	7330	διήλθε Παναμάν 22 Φεβρ. (διαταγός)
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	άνεχ. Λονδίον 21 Φεβρ. διά Κοπεγχάγην
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	διήλθε Παναμάν 23 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΩΣΤΗΣ (λιβ.)	έτ. «Κωστής»	44	7243	εις Χάμπτον ρόδς 20 Φεβρ.
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΘΟΥ	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	έφθ. Νέαν Ύορκην 23 Φεβρ.
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	έφθ. Μαρακάϊμπο 19 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	διήλθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΛΙΛΗ (λιβ.)	έτ. «Φορταλέα»	43	7030	έφθ. Άμβέρσαν 21 Φεβρ.
ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7256	άνεχ. Χάλιφαζ 14 Φεβρ. διά Φάλμουθ, έφθ. 27
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	έφθ. Μπουένος Άγυρες 18 Φεβρ.
ΛΙΝΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ρίο ντέλ Κάστρο»	43	7262	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Φεβρ. δι' Άμβούργον
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοστ.)	έτ. «Χερέντια»	27	4966	άνεχ. Τεργέστην 21 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΛΟ-Ι-ΝΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ρίο Άζούλ»	44	7256	έφθ. Λονδίον 24 Φεβρ.
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Ίντιες Ση»	44	2127	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 20 Φεβρ.
ΛΟΥΚΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Εβερρεστ»	19	974	διήλθε Σουεζ 21 Φεβρ. διά Τζέδδαν
ΛΟΥΛΟΥ (Λιδάνου)	έτ. «Λέβαντ»	17	1936	διήλθε Σουεζ 21 Φεβρ. διά Βασσόραν
ΛΥΡΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Θήατρ»	43	10428	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 19 Φεβρ. δι' Αντίλλας
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	27	6192	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 19 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπρόαντ»	44	7160	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 12 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΜΑΕΝΤΑ (Κοστ.)	έτ. «Άνδρομέδα»	21	4877	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 22 Φεβρ. (διά Κωνσταντίαν)
ΜΑΙΡΗ (Κοστ.)	έτ. «Παρένα»	21	1489	έφθ. Χούλλ 13 Φεβρ. και Σίχαμ 24
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	άνεχ. Λός Άντζελες 16 Φεβρ. δι' Άμβέρσαν
ΜΑΙΡΗ Κ. (Κοστ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	διήλθε Σουεζ 25 Φεβρ. διά Τζέδδαν
ΜΑΙΡΗ Π. (λιβ.)	έτ. «Κομπάς»	43	7208	άνεχ. Νέαν Ύορκην 25 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΜΑΚΡΩΝ (λιβ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	άνεχ. Βοστώνη 20 Φεβρ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοστ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3756	έφθ. Κουβέιτ 9 Φεβρ.
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοστ.)	έτ. «Όλμέντο»	43	7210	έφθ. Βαγκούδερ 21 Φεβρ. και Πόρτ Τάσις 24
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Λιδάνου)	Φ. Κυπριανού	19	5670	εις Νταμμάι από 22 Ίαν.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λιβ.)	έτ. «Παρανάτο»	43	7189	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Φεβρ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Σάουθερν Κρόσ»	44	7244	άνεχ. Οτάβαν 19 Φεβρ. διά Σαϊγκόν
ΜΑΡΓΚΚ	έτ. «Όυλτραμαρίαν»	43	7160	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Φεβρ. διά Λιθόρνο
ΜΑΡΗ-ΖΟΡΖ (Κοστάρ.)	έτ. «Όυλτραμαρίαν»	43	7160	«Ιδε: «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ» σημαία ελληνική
ΜΑΡΙΑ Η. (λιβ.)	έτ. «Κρίστομαπα»	44	7163	άνεχ. Βαλιμύρην 12 Φεβρ. δι' Άμβέρσαν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7176	διήλθε Ντόδερ 25 Φεβρ. δι' Έμδεν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοστ.)	έτ. «Άρκοουλ»	22	4949	διήλθεν Άγιον Βικέντιον 17 Φεβρ. δι' Άργεντινήν
ΜΑΡΙΕΛΛ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Άφρικαν»	43	7244	διήλθε Κιουρασάο 16 Φεβρ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	έφθ. Ρόττερνταμ 11 Φεβρ. (διά Βόρ. Άμερικην)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	21000	εις Ναγκασάκι, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΔΕΝΑ (Κοστ.)	έτ. «Μενσαμπτε»	41	4729	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 16 Φεβρ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μενσαμπτε»	41	4729	άνεχ. Μπάνιας 21 Φεβρ. διά Λόδσεντ
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	47	8190	άνεχ. Γλασκώβην 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοστάρ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	47	8190	έφθ. Σπαλάτων 8 Φεβρ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	47	8190	διήλθε Λός Άντζελες 1 Φεβρ. διά Χιροχάτα
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	47	8190	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμιο»	20	3483	έφθ. Πόντσε 21 Φεβρ.
ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ευκάριερε»	43	7033	άνεχ. Άμβούργον 17 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Όνίδερσαλ»	55	8961	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Φεβρ. διά Λόδσεντ
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιβ.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	διήλθε Τρίνιταντ 18 Φεβρ. διά Ρίον Ίανείρον
ΜΑΡΩ	έτ. «Μαρία»	19	7588	αργεί Βρέμην από 12 Νοεμ.
ΜΑΣΚΕΛΟΝ (λιβ.)	έτ. «Μαρία»	19	7588	«Ιδε: «ΓΟΥΡΑΝΤ ΛΟΥΚ», ως μετωνομάσθη
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Μοτόρες»	52	8453	έφθ. Άμβούργον 20 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κόσμικ»	55	24200	ήφθ. Πούλο Μπούκομ 23 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιβ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 22 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόα»	54	18763	άνεχ. Φόλεϋ 18 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	55	6500	(έφθ. Μπουένος Άγυρες 9 Φεβρ.)
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεολία»	27	6144	διήλθεν Άδεν 23 Φεβρ. διά Μαυρικίον
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	άνεχ. Τζακάρτα 23 Φεβρ. διά Φρήμαντλ
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ίνκάϊκα»	45	7254	άνεχ. Άμβέρσαν 9 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Λινάρες»	44	7198	αργεί Άμβέρσαν από 12 Ίαν., επισκευή
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	έφθ. Βαγκούδερ 20 Φεβρ.
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1372	άνεχ. Νόρντεγχαμ 18 Φεβρ. (διαταγός)
ΜΕΡΛΙΝ (λιβ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	διήλθεν Άγιον Βικέντιον 11 Φεβρ. δι' Έμδεν
ΜΕΡΟΠΗ (Κοστ.)	έτ. «Σάπατ»	43	1934	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ.
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7282	έφθ. Καμασί 20 Φεβρ.
ΜΕΣΣΑΡΙΑ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7249	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρντάς
ΜΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Καστέλλα»	55	20630	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 18 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν

ΜΙΚΤΡΙΚ (Κοστ.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα	20	4098	άνεχ. Σαιν Τζών 16 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοστ.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	άνεχ. Μιδδλεσμπρο 5 Φεβρ. δι' Χαμπτον ρόδς
ΜΙΧΑΗΛ Γ.	έτ. «Η. Κορντόμπα»	44	7215	άνεχ. Ρίον Ιανέιρον 20 Φεβρ. δι' Βαλτιμόρη
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λιβ.)	έτ. «Σαιν Μικέλ»	29	2666	άνεχ. Νέαν Υόρκην 22 Φεβρ. δι' Μπιλμπάο
ΜΙΧΑΗΛ Α. (δεξ.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	άνεχ. Νέαν Υόρκην 19 Φεβρ. δι' Αμμουαίη Μπαίη
ΜΙΧΑΗΛ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	55	8500	είς Μπορντάιλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΜΙΧΑΗΛ Ζ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7140	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 22 Φεβρ. δι' Λάς Πέντρας
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιβ.)	έτ. «Ήστερν»	43	6674	έφθ. Εβδομάουθ 22 Φεβρ. καί Γκρήνοκ 26
ΜΟΝΤΟΚ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7176	"Ιδε: «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΕΓΚΙΟΝ», ως μετωνομάση
ΜΟΧΙΚΑΝ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7210	"Ιδε: «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ», ως μετωνομάση
ΜΠΑΛΙ	έτ. «Αλαίν»	19	6064	διήλθε Κορούναν 18 Φεβρ. δι' Ρότερταμ
ΜΠΑΛΤΙΚΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάλτια»	00	2302	έφθ. Κοπεγχάγην 20 Φεβρ.
ΜΠΑΖΙΛ Η. (λιβ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	είς Μορμουγκάο 20 Φεβρ.
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβ.)	έτ. «Ελκάρριερς»	44	7207	άνεχ. Ρότερταμ 7 Φεβρ. δι' Χαμπτον ρόδς
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Γκαρραγουαίη»	42	7303	έφθ. Αμβούργον 20 Φεβρ.
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	διήλθε Σουέζ 24 Φεβρ. δι' Περσικόν Κόλπον
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	6950	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 19 Φεβρ. δι' Γερμανίαν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έλληνικά συμφέροντα	56	10200	είς Γόκιο, υπό συμπλήρωσιν
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανόιλ»	30	9243	άρχει Πειραιά από 26 Ιαν., επίσκεψη
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιβ.)	έτ. «Μαρθών»	43	7314	έφθ. Βρέμην 14 Φεβρ.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 20 Φεβρ. δι' Ρότερταμ
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	διήλθε Λός Αντζελες 16 Φεβρ. δι' Μουρόραν
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4954	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. δι' Μπάρροου
ΝΑΞ Σ ΚΟΜΠΑΝΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Νόρμαν»	56	20250	είς Ναγκασάκι, υπό συμπλήρωσιν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ.)	έτ. «Νόγια»	43	7191	άνεχ. Κόμπε 1 Φεβρ. δι' Φιλιππίνας
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	7176	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 4 Φεβρ. δι' Μπράκε
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μοντεβέρντι»	45	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	διήλθε Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. δι' Ατλαντικόν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	έφθ. Μορμουγκάο 8 Φεβρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	10500	είς Ιαπωνίαν υπό συμπλήρωσιν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Όρτεγκαλ»	43	7238	άνεχ. Τσεμπού από 26 Ιαν. δι' Λός Αντζελες
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑ-Υ-ΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Άλμάγκρο»	43	7228	έφθ. Λός Αντζελες 20 Φεβρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Όλύμπια»	43	8363	διήλθε Τρίνιταντ 6 Φεβρ. δι' Κάρδιφ, έφθ. 24
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Λουσένας»	45	7255	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 22 Φεβρ. δι' Γένσβαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιβ.)	έτ. «Αντριδάτορ»	43	8428	άνεχ. Πέρνις 10 Φεβρ. δι' Πουέρτο Όρντάζ
ΝΕΒΑΔΑ (λιβ.)	έτ. «Νεβάδα»	29	4142	έφθ. Καλκούτταν 19 Φεβρ.
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Νέλλας»	38	5106	άνεχ. Τεργέστην 22 Φεβρ. δι' Βαλτιμόρη
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Εσπερία»	54	5669	διήλθε Παναμάν 14 Φεβρ. δι' Ωκλαντ
ΝΕΠΤΟΥΝ (παναμ.)	έτ. «Νέπτοουν»	21	5686	έφθ. Χαμπτον ρόδς 24 Φεβρ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	20	10519	άρχει Μπρεμερχάφεν από 18 Νοεμ., επίσκεψη
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 Φεβρ. δι' Σάντος
ΝΙΚΦΙΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Αφρόεσσα»	18	3335	άνεχ. Γάνδην 21 Φεβρ. δι' Χουέλδαν
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Παράνα»	53	12396	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 18 Φεβρ. δι' Βηρυττόν
ΝΙΚΟΛΑΣ (παναμ.)	έλληνικά συμφέροντα	20	6109	έφθ. Βλαάρντικεν 16 Φεβρ.
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 17 Φεβρ. δι' Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντονόζο»	44	7255	άνεχ. Πουέρτο Όρντάζ 14 Φεβρ. δι' Μόμπιλ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβ.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	άνεχ. Ίργουελλ 9 Φεβρ. δι' Χαμπτον ρόδς
ΝΙΚΟΛΑΣ Η. (λιβ.)	έτ. «Μαριάτο»	27	4950	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 22 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πιορι»	37	7991	άνεχ. Πούντα Καρντόν 17 Φεβρ. δι' Πινεϋ Πόιντ
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Παναμά»	43	7290	άνεχ. Γένσβαν 18 Φεβρ. δι' Όθησσόν, έφθ. 25
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7003	έφθ. Μπάρρυ 20 Φεβρ.
ΝΙΚΥ (λιβ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188	άνεχ. Ρουέν 15 Φεβρ. δι' Χαμπτον ρόδς, έφθ. 25
ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Αίλα Ναβαρένα»	43	7197	διήλθε Λός Αντζελες 17 Φεβρ. δι' Γιοκοχάμαν
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	9002	άνεχ. Ντακάρ 19 Φεβρ. (διαταγάς)
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	6857	άνεχ. Κιουρασάο 21 Φεβρ. δι' Μπουένος Άιρες
ΝΟΡΑ	έτ. «Ήστερν Σιφάριγκ»	43	7176	άνεχ. Μόζι 6 Φεβρ. δι' Βαγκούδερ, έφθ. 23
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλας»	52	12191	άνεχ. Φόλεϋ 24 Φεβρ. δι' Παλέρμον
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιβ.)	έτ. «Παλμούρα»	53	5826	άνεχ. Χιούστον 22 Φεβρ. δι' Γένσβαν
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πετρολέρα»	55	18000	είς Γλασκώδην, υπό συμπλήρωσιν
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ντιάνας»	35	4975	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 19 Φεβρ. δι' Βελγιον. ΕΠΙΩΛΗΘΗ
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλας»	52	12029	έφθ. Κίελον 4 Φεβρ., επίσκεψη
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άνεχ. Ζεμπρούγκε 9 Φεβρ. δι' Χαμπτον ρόδς
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Ατλάντικα»	44	7054	άνεχ. Βαλτιμόρη 13 Φεβρ. δι' Ρότερταμ
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	άνεχ. Ρότερταμ 4 Φεβρ. δι' Χαμπτον ρόδς
ΝΟΥΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	διήλθε Παναμάν 19 Φεβρ. δι' Λονδίον
ΝΟΥΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Ρουέν 10 Φεβρ. δι' Χαμπτον ρόδς, έφθ. 24
ΝΟΥΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Ρουέν 17 Φεβρ. δι' Χαμπτον ρόδς
ΝΟΥΤΣΙ (λιβ.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράυτερ»	44	7061	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 19 Φεβρ. δι' Γιοκοχάμαν
ΝΤΑΡΝΕΛ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Τζένεραλ»	22	7053	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 19 Φεβρ. δι' Χιούστον
ΝΤΑΡΝΙ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουάντίτεν Κρός»	52	12577	άνεχ. Φιλαδέφειαν 18 Φεβρ. δι' Πουέρτο λά Κρούζ
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βισάλετ»	24	5789	διήλθε Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. δι' Μεσόγειον
ΝΤΟΜΙΝΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Παρνασσός»	44	7256	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 22 Φεβρ. δι' Μπουένος Άιρες
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	46	8257	άρχει Σπέτζιαν από 11 Σεπτ., μετατροπή
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8210	έφθ. Λίβερπουλ 20 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παναμάν. - Ήουρόπα»	54	11208	διήλθε Σουέζ 22 Φεβρ. δι' Περσικόν Κόλπον
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιβερ.)	έτ. «Παναμ. - Ήουρόπα»	55	6620	είς Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παναμάν. - Ήουρόπα»	55	11380	έφθ. Πέρνις 18 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Παναμάν. - Ήουρόπα»	55	8690	έφθ. Σάντερλαντ 20 Φεβρ.
ΝΤΟΓΚΕΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Άγιος Παύλος»	43	7246	άνεχ. Πρόβιντενς 12 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόα»	44	7244	άνεχ. Νουέβιτας 16 Φεβρ. δι' Όθησσόν
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ίμπέριο»	44	7175	άνεχ. Παγκουμέν 2 Φεβρ. δι' Ην. Πολιτείας
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	άνεχ. Ρότερταμ 14 Φεβρ. δι' Χαμπτον ρόδς
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσασσεάνικα»	54	5653	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Φεβρ. δι' Νάουρου
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσαστλάντικα»	53	17362	έφθ. Γκάλβεστον 25 Φεβρ. εκ Χαβάνας
ΟΛΥΜΠΙΚ Α-Ι-Σ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	διήλθε Σουέζ 23 Φεβρ. δι' Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Όλύμπικ "Οϊλ»	54	13652	έφθ. Πέρνις 20 Φεβρ., επίσκεψη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	έφθ. Πέρνις 23 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Όλύμπικ "Οϊλ»	48	11298	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 23 Φεβρ. δι' Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Όλύμπικ "Οϊλ»	54	14047	άνεχ. Νέαν Υόρκην 24 Φεβρ. δι' Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Όλύμπικ "Οϊλ»	50	17791	διήλθε Σουέζ 23 Φεβρ. δι' Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Όλύμπικ "Οϊλ»	53	14221	άνεχ. Πούντα Καρντόν 22 Φεβρ. δι' Νέαν Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ-Ι-Τ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέρτυς»	53	14009	διήλθε Παναμάν 17 Φεβρ. δι' Λός Αντζελες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Όλύμπικ "Οϊλ»	49	17725	άνεχ. Μελβούρνην 19 Φεβρ. δι' Μπαντάρ Μασούρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ-Ι-Κ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Όλύμπικ "Οϊλ»	54	13678	άνεχ. Φιλαδέφειαν 20 Φεβρ. δι' Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Όλύμπικ "Οϊλ»	53	13660	διήλθε Παναμάν 14 Φεβρ. δι' Λός Αντζελες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρριέντες»	45	10448	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. δι' Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Όλύμπικ "Οϊλ»	54	13934	διήλθε Σουέζ 24 Φεβρ. δι' Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Όλύμπικ "Οϊλ»	55	13709	άνεχ. Ράς Τανούρα 15 Φεβρ. δι' Ανταρκτικόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ-Ι-Α (λιβ. δεξ.)	έτ. «Όλύμπικ "Οϊλ»	54	13713	έφθ. Χαμπτον ρόδς 24 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Όλύμπικ "Οϊλ»	55	13934	διήλθε Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. δι' Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Όλύμπικ "Οϊλ»	54	13665	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 18 Φεβρ. δι' Γεβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	55	18790	είς τὰ ύδατα του Άνταρκτικού

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ-Υ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οϊλ»	55	13934	άνεχ. Βοστώνη 24 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οϊλ»	54	20595	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οϊλ»	54	13665	άνεχ. Νέαν Ύορκην 4 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οϊλ»	49	17792	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 Φεβρ. διά Φορμόζαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	άνεχ. Πέρνις 17 Φεβρ. διά Περισκόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οϊλ»	49	17794	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 Φεβρ. διά Λός "Αντζελες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	13019	εις τόν "Ανταρκτικόν, φαλαινοθηρία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Ολύμπικ "Οϊλ»	50	17791	άνεχ. Λίδαυον 18 Φεβρ. διά Ρόττερταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οϊλ»	54	13580	άνεχ. έκ Σιδώνος 18 Φεβρ. (διαταγας)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουσανάντο»	54	20611	διήλθε Σουεζ 20 Φεβρ. διά Περισκόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μονοβάρ»	43	7028	άνεχ. "Αμβέρσαν 15 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡΣ (λιβ.)	έτ. «Ομνιουμ Κέρριερς»	43	7256	άνεχ. Νέαν Ύορκην 8 Φεβρ. διά Λας Πιέντρας
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιουμ Τρέιντερ»	44	7211	διήλθε Τρίνιταντ 16 Φεβρ. διά Βαλτιμόρη
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ-Ι-ΤΕΡ	έτ. «Ομνιουμ Φράύτερ»	44	7255	έφθ. Βαγκούδερ 23 Φεβρ.
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άνεχ. Σταυλού από 25 'Ιαν. διά Πούντα Καρντόν
ΟΠΕΓΚΟΝ (δεξ.)	έτ. «Ομνιουμ Τρέιντερ»	44	7211	"Ιδε: «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ» ως μετωνομάσθη
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λά "Εμπρέσσα»	55	20900	εις "Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΟΥΑ-Ι-Τ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Ουάιτ Στάρ»	44	7248	έφθ. Μασσαλίαν 21 Φεβρ.
ΟΥΛΙΣΣΕΣ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «Ουλίσσες»	42	7234	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 22 Φεβρ. διά Βαλτιμόρη
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Νέαν Ύορκην 15 Φεβρ. διά Λίδερπουλ
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ούρανία»	32	6430	άνεχ. Βοστώνη 11 Φεβρ. διά Ντομίνικον
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	έφθ. Ρίον 'Ιανείρον 22 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιβερ.)	έτ. «"Οσεαν»	45	7238	άνεχ. Τοκοπίλλαν 20 Φεβρ. διά Κρίστομπαλ
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιβερ.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	διήλθε Λός "Αντζελες 16 Φεβρ. δι' "Απω 'Ανατολήν
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπυρίγκιλλ»	43	7176	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 19 Φεβρ. διά Βαλτιμόρη
ΟΣΕΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Μπλου Μπαίη»	43	7194	άνεχ. "Αμβέρσαν 10 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιβ.)	έτ. «Χάννοβερ»	43	7256	άνεχ. Ρόττερταμ 4 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑ-Ι-ΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7176	άνεχ. Ζεμπρούγκε 16 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7253	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Φεβρ. διά Γιαδάτα
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπρι»	17	992	έφθ. Ύμουίντεν 23 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. "Αμβούργον 12 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «"Ολισκαλ»	26	4494	άρχει Ρόττερταμ από 11 Σεπτ, επίσκευή
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Πόρτο "Αλέγκρε»	55	15900	έφθ. Τάιν 22 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιβερ.)	έτ. «Βαλιέντε»	55	9857	διήλθε Παναμάν 14 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «"Αντάριος»	44	7212	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 Φεβρ. διά Λάδσεντ
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7220	άνεχ. Πουέρτο "Ορντάζ 13 Φεβρ. δι' "Εμδεν
ΠΑΝΔΩΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Παλιζαντ»	44	7212	έφθ. "Αλεξανδρούπολιν 16 Φεβρ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	άνεχ. Πουέρτο "Ορντάζ 21 Φεβρ. δι' "Αγγλίαν
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παπαδόρι»	25	4687	άνεχ. "Αμβέρσαν 18 Φεβρ. διά Χουέλιαν, έφθ. 24
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιβ.)	έτ. «Παροδάλιν»	43	7257	διήλθε Παναμάν 15 Φεβρ. δι' "Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Φεβρ. δι' "Αμβούργον
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	έτ. «Πάθ»	26	5937	άνεχ. Σασέμπο 21 Φεβρ. διά Σιγκαπούρη
ΠΑΘ	έτ. «Κορόνας»	20	3594	έφθ. Βερμούδας 21 Φεβρ. (διά Χάμπτον ρόδς)
ΠΑΜ	έτ. «Πεγκόρ»	45	7251	έφθ. Μοριμουγκάο 11 Φεβρ.
ΠΕΓΚΟΡ (λιβ.)	έτ. «Σάμσοκ»	44	7072	άνεχ. "Αμβέρσαν 9 Φεβρ. διά Γκουαγιακιλλ
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σάμσοκ»	45	7054	άνεχ. Νέαν Ύορκην 16 Φεβρ. δι' "Αμβέρσαν. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΠΕΛΟΥ (λιβ.)	έτ. «Πάλιζαντ»	44	7212	άνεχ. Ρόττερταμ 15 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	άνεχ. Νάρδικ 8 Φεβρ. διά Βαλτιμόρη
ΠΕΡΛ Α-Ι-ΛΑΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	έφθ. "Αμβέρσαν 18 Φεβρ.
ΠΕΡΛ ΣΤΟΝ (λιβ.)	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	εις Χάρτλεπουλ, υπό συμπλήρωσιν
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 26 Φεβρ. δι' "Αμβούργον
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	άνεχ. Μαυρίκιον 8 Φεβρ. δι' "Αγγλίαν
ΠΙΝΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Παράνας»	54	6129	έφθ. Χάλιφαξ 21 Φεβρ.
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	άνεχ. "Αμστερταμ 5 Φεβρ. διά Κούβαν
ΠΙΡΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντάσες Μαριν»	43	7253	άνεχ. Βρόσσην 22 Φεβρ. διά Μοστύν
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	διήλθε Παναμάν 20 Φεβρ. δι' "Ιαπωνίαν
ΠΛΑΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «"Ορενς»	43	7228	έφθ. "Αμβέρσαν 21 Φεβρ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ντάσες Μαριν»	43	7253	άρχει Γιβραλτάρ από 12 Δεκ., ζημια
ΠΛΟΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	έφθ. Μπάρου 24 Φεβρ.
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαίντ "Ανάργυροι»	24	1435	άνεχ. Γάνδην 18 Φεβρ. διά Σεβίλλην
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς»	54	9188	άνεχ. Ρόττερταμ 15 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	έφθ. Ντάρμπαν 18 Φεβρ. (είτα Μπίεραν)
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «"Αρπς»	43	7257	άνεχ. Ρόττερταμ 18 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267	έφθ. Τεργέστην 13 Φεβρ.
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	άνεχ. Τζάκσονβιλ 17 Φεβρ. διά Λας Πιέντρας
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Τράνσπορτ "Οδεροση»	24	4928	άρχει Βλαάντιγκεν από 1 'Ιαν.
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Κοτταρόπουλος»	19	2256	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 16 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΠΡΩΔΡΟΜΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	άνεχ. Νάουρου 1 Φεβρ. δι' "Ειδονμάουθ
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιβερ.)	έτ. «Ελλήστοπος»	43	7128	διήλθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7192	έφθ. Σαίν Τζών 16 Φεβρ.
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8325	διήλθε Σουεζ 22 Φεβρ. διά Περισκόν Κόλπον
ΡΑΦΟΝΤΥ (λιβ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 11 Φεβρ. διά Χάβρην
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	διήλθε Πούλο Μπούκουμ 20 Φεβρ. δι' "Ιαπωνίαν
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Παταφίκα»	44	7226	έφθ. Χιούστον 22 Φεβρ.
ΡΟΚΟΣ Β. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουέστερν Ση»	55	21050	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Φεβρ. διά Περισκόν Κόλπον
ΡΟΜΒΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Εστρέλλα»	25	1313	άρχει Κιέλον από 31 'Ιαν. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνας»	44	7281	έφθ. Σταλάτο 10 Φεβρ. (είτα Ριγιέκαν)
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σαίντ»	44	7176	διήλθε Τρίνιταντ 21 Φεβρ. διά Μπούενος "Αυρες
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5727	άνεχ. Βέγκεζακ από 27 'Ιαν. δι' "Αργεντινήν
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοστ.)	έτ. «Σάν "Αντώνιο»	27	5185	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 23 Φεβρ. διά Πιγκαπύρη
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σομέλγκα»	44	7282	έφθ. Ρόττερταμ 16 Φεβρ.
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «"Οσεαν»	44	10652	έφθ. "Αρούμπαν 14 Φεβρ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαβίζα»	23	5372	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Φεβρ. διά Λάδσεντ
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (Κοστ.)	έτ. «Σάν "Αντώνιο»	17	5685	έφθ. Πιομπίνο 9 Φεβρ. (είτα Τεργέστην)
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «"Εσπεραντζα»	06	2084	άνεχ. Μέθην 18 Φεβρ. διά Βενετιαν
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «"Ατλάντικα»	44	10546	εις μεταφοράς περιοχής Μαρακάιμπο
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Παντελεμων»	44	7283	έφθ. Τάμπαν 14 Φεβρ.
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνις»	43	7259	έφθ. Ρίον "Ιανείρον 12 Φεβρ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	έφθ. Ράντερς 9 Φεβρ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Βαπτιστής»	23	4884	έφθ. Γιουκάρο 16 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαριτίμα»	44	7210	εις λιμένας "Ιαπωνίας 20 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοστ.)	έτ. «Πολύφωμος»	18	1260	άνεχ. Μπαγιόν 18 Φεβρ. δι' "Ιμιγχαμ
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	διήλθε Λός "Αντζελες 9 Φεβρ. διά Καθασάκι
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	διήλθε Παναμάν 25 Φεβρ. διά Χιροχάτα
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιβ.)	έτ. «Σαίν Τζών»	44	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 12 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «"Ορακούαν»	43	7164	εις Χάιφον 15 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβ.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	διήλθε Λός "Αντζελες 12 Φεβρ. δι' "Αγγλίαν
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	άνεχ. "Αρούμπαν 9 Φεβρ. δι' "Αμμουαίη Μπαίη
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	άνεχ. "Αμβέρσαν 15 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ. «"Αβία»	20	2606	άνεχ. Χαβάνναν 23 Φεβρ. διά Κιουρασάο

ΣΑΞΟΝΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Οριεντάλ»	53	12843	διήλθεν Ουζάν 26 Φεβρ. διά Ρόττερταμ
ΣΑΞΟΝΣΚΑ-Υ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Οριεντάλ»	53	12862	έφθ. Σιγκαπούρη 25 Φεβρ.
ΣΑΞΟΝΧΗΔ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Οριεντάλ»	52	12705	διήλθε Πόρτ Σαϊθ 22 Φεβρ. διά Νότ. Γαλλίαν
ΣΑΞΟΝΧΙΛΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Οριεντάλ»	53	12705	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Περισκόν Κόλπον
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	διήλθε Παναμάν 16 Φεβρ. διά Τόκιο
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	έφθ. Ρουέν 21 Φεβρ.
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιβ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7066	έφθ. Μόμπιλ 19 Φεβρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16216	έφθ. Περισκόν Κόλπον 24 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΣΗ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (λιβ.)	έτ. «Σητρένιτερ»	44	7176	διήλθε Τρίνιταντ 21 Φεβρ. διά Μπουένος Άιρες
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λιβ.)	έτ. «'Οσεαν Τ. Ρ.»	44	7257	διήλθε Κιουρασάο 10 Φεβρ. διά Λίβερπουλ
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	έφθ. Χάμπτον 14 Φεβρ. διά Λάδσεντ
ΣΗΓΚΚΑΙΗΤ (λιβ.)	έτ. «'Ονδούρας Σίππιγκ»	44	7248	έφθ. Μοντεβιδεο 11 Φεβρ. διά Περούβιαν
ΣΗΓΚΛΟΡΙΟΥΣ (λιβ.)	έτ. «Γιούπιτερ»	43	7256	έφθ. Κιουρε 1 Φεβρ.
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	έφθ. 'Αρούμπαν 20 Φεβρ.
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάν Φέλιπε»	43	8485	διήλθε Τρίνιταντ 3 Φεβρ. διά Γλασκώβη
ΣΗΚΟΡΑΛ (λιβ.)	έτ. «Κόραλ»	43	8557	έφθ. Πουέρτο 'Ορντάζ 16 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν
ΣΗΛΑ-Ι-Φ (λιβ.)	έτ. «Σηφάρερ»	43	7239	έφθ. Μόμπιλ 23 Φεβρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΣΗΛΕ-Ι-Ν (λιβ.)	έτ. «Μπάγια Σαλίνας»	44	9179	έφθ. Κιουρε, υπό μετατροπήν
ΣΗΦΑΙΗΘ (λιβ.)	έτ. «'Ονδούρας Σίππιγκ»	44	7212	διήλθε Λός 'Αντζελες 17 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΗΦΟΡΤ (λιβ.)	έτ. «Κάργκα ντέλ Συρ»	44	7254	έφθ. Λός 'Αντζελες 23 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΗΓΚΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μπάγια Σαλίνας»	44	7187	διήλθε 'Οράν 19 Φεβρ. δι' 'Οζάκαν
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιβ.)	έτ. «Μαρίν»	44	7275	έφθ. 'Αμβούργον 19 Φεβρ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «'Ιγσουλαρ»	43	7261	έφθ. Χάμπτον 8 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Φεβρ.
ΣΙΤΥ ΟΦ. ΑΘΕΝΣ	έτ. «Σίραμ»	42	8197	έφθ. Σίδνεϋ (Αυστραλίας) 18 Φεβρ.
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέβα Βαλένθια»	42	6907	έφθ. Βαλτιμόρη 11 Φεβρ.
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	έφθ. Χάμπτον 22 Φεβρ. διά Λάδσεντ
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6547	έφθ. Μανίλαν 22 Φεβρ. διά Φιλιππίνας
ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	έφθ. Τζέδσαν 11 Φεβρ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	Κ. 'Ατυχίδης	25	6810	έφθ. 'Εμδεν 17 Φεβρ.
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αίολος»	43	7199	έφθ. Νιούπορτ 7 Φεβρ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	έφθ. Λά Παλλίς 18 Φεβρ. (είτα Χάβρη)
ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	έφθ. Πουέρτο 'Ορντάζ 21 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σταράς»	21	4779	έφθ. Καζαμπλάγκαν 19 Φεβρ. διά Ρόττερταμ
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	έφθ. Χάμπτον 9 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	διήλθε Πόρτ Σαϊθ 26 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιβ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	44	7207	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΑΝΟΑΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τανοάν»	43	10195	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Μπελέν»	43	7235	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Ατανάσιο»	15	2557	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΑ-ΥΓΕΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μονάδαρ»	43	7131	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7258	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΖΕ-Ι-ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιβ.)	έτ. «Σικέρριερ»	43	7231	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «'Οσεάνικ»	43	7040	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «'Οσεάνικ»	43	7026	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Γκλολιάννα»	44	7055	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κονκόρντια»	20	3526	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπά»	54	18717	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λίμπερτυ»	53	25010	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΙΟ (αίθιοπ.)	έτ. «Μάρο Ρόγιο»	18	1461	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (λιβ.)	έτ. «'Αντρα»	44	7254	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΟΥΣΚΑΡΟΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τουσκάρορα»	45	10470	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (όνδουρ. δεξ.)	έτ. «'Ιντερμάρες»	30	9100	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛΦ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Ηνεϋς»	30	9097	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρανσατλάντικ»	43	9795	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μπάγια Σαλίνας»	44	7191	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Σάντι»	20	5686	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΤΥΧΑ	έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7035	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «'Υδρούσσα»	55	20900	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Νοβεγκάντες»	45	7256	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΦΑΙΕΣ ΙΙ	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7132	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «'Ινκάϊκα»	45	7263	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΦΕΛΙΞ Ρ. Π. (λιβερ.)	έτ. «Ντιπγουάτερ»	43	7232	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙ (λιβ.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΦΟΙΝΙΞ (λιβ.)	έτ. «'Ιντιπέντεν»	43	7237	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λιβ.)	έτ. «'Οσεαν Κάργκο»	56	10400	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΧΕΡΑΛΝΤ (λιβ.)	έτ. «Κόβαμ»	43	7242	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (λιβερ.)	έτ. «Περωτή»	43	7224	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανστοσεάνικα»	54	15749	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7127	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «'Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Λιόν»	44	7150	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΧΡΥΣ (λιβ.)	έτ. «Γκράουντ»	43	7258	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΧΡΥΣ Χ. (λιβ.)	έτ. «Ουίνδσορ»	43	7243	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Α. (λιβ.)	έτ. «Γουν. Σίππερ»	55	24000	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντε»	53	18732	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβ.)	έτ. «Μαρκασίτυ»	44	7256	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανστοσεάνικα»	42	7084	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΩΚΕΑΝΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ρόμπλον ντέ 'Ορο»	40	5557	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «'Ωκεανοπόρος»	44	7293	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 14 Φεβρ.

J. & E. PARISSIS

Established 1912

SYRA

SHIPPING AGENTS

Tel. Address - PARISSIS - Syra

Telephone 17

SIEPT VAN BRETHORST

SHIPSUPPLY

Provisions, Deck- and Engine Stores

EMDEN
NEUER HAFEN

Phone:
2426

Telegrams:
Brethorst, Emden