

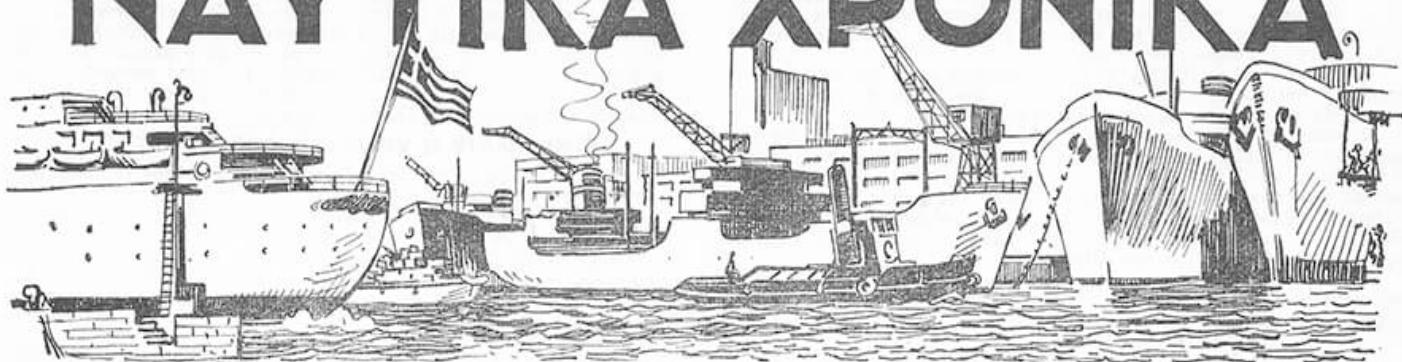
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1956

Αρ. Φύλλου 499/258

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΓ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 499/258

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΟΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1956

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ο νέος 'Υπουργός

Ο κ. Στέλιος Κωτιάδης, βουλευτής Δωδεκανήσου, άνέλαβε ποδό δεκαπενθημέρου τα καθήκοντά του ως 'Υπουργός της Ναυτιλίας. Αντικρύζει τό πρώτον τά ζητήματα του πλοίου, διακατέχεται, όμως, όπως και έδήλωσεν είς τε τους έφοπλιστάς και τους ναυτεργάτας, από την στερεάν θέλησιν νά έργασθη διά την προώθησιν της ναυτιλιακής υπόθεσεως.

Μικράν πίστωσιν χρόνου έγινησε — καὶ πολὺ δικαίως — ο κ. 'Υπουργός' ήνα ιδίαν μορφώση γνώμην ἐπί τῶν ἀκολουθητῶν κατευθύνσεων δις τὰ καθέκαστα ζητήματα. Θά ἀκούστη ἐν τῷ μεταξὺ τάς ἀπόφεις τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας, θά μελετήσῃ δ' ἐκ παραλλήλου και τάς εἰσηγήσεις τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν.

Δέν εινε, πάντως, πολλά καὶ δύσκολα τά τρέχοντα προβλήματα τῆς

τὴν ἐπίμονον καλὴν φροντίδα ὑπὲρ τοῦ πλοίου.

Αἱ πρώται ἐνέργειαι τοῦ κ. Κωτιάδη, τὸ σεμνὸν τῆς παραστάσεως τοῦ, τὸ συγχρατημένον τῶν δηλώσαν τούς καὶ ἡ ἀποφυγὴ τῆς γνωστῆς τοῦ προκατόχου του ἀπόδους δημοσιότητος, μᾶς παρέχει βάσιμον τὴν ἐλπίδα, ὅτι η Ναυτιλία εἰς τὸ πρόσωπον τοῦ νέου της 'Υπουργού' θὰ συναντήσῃ τὸν καλὸν ἔργατον τῶν ζητημάτων τῆς, τὸν πρόδυμον συναντήσῃ τὸν πρόσωπον τῶν πρὸς ἀποκατάστασιν ἐπιδιώκεων. Κανεῖς δὲν πρόκειται νὰ ἀξιώσῃ ἀπό τὸν κ. 'Υπουργὸν' νὰ ἐπιληφθῇ ἀμέσως τοῦ γενικωτέρου προβλήματος τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων μας. Κάθες ἐν προκειμένῳ ἐνέργεια θὰ ἡτο πρόσωρος, ἀνεδαφικη μᾶλλον, ἐλάχιστα ἀπόδοτικη. Μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, ἀποκαθιστώντες κατὰ πρώτον λόγον τα πράγματα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, πληρούντες δὲλος τάς τοῦ προϋποθέσεις τῆς ἀδσιωσεως τῆς ἐμπιστοσύνης τῆς κολῆς διοικήσεως καὶ τῆς ὀπροκαταλήπτου διαχειρίσεως τῶν ἐπὶ μέρους ζητημάτων τοῦ πλοίου, καθιστώντες ἐπαρσλῆλου στενωτέραν διὰ τοῦ 'Ελληνο'-ναυτικοῦ τὴν ἐπαφὴν μὲ τὴν κίνησιν τοῦ ὑπὸ ξένας σημαίας ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας τοννάς, θὰ φθιώμεν, ἀσφαλῶς, καὶ εἰς τὸν ἐπαναπτυσσόν. Αὐτὸς θὰ είνε τὸ τέλος τῆς προσπαθείας καὶ δχι ἡ ἀπασχολία.

"Ἐνα πρὸς ἐνα θὰ ποέπει νὰ ἀντιμετωπισθοῦν τὰ ζητήματα. Νὰ τύχουν, ἐπιβαλλεται, ἐπισταμένες μεθοδικῆς μελέτης, ἵνα καὶ τὰ ληφθησόμενα μέτρα ἀπόδοσον. Η ταύτοχρονος ἀναισχύλευσις τοῦ ὄδου τῶν προβλημάτων θὰ ἐπιφέρῃ τὴν σύγχυσιν, θὰ προκαλέσῃ τὰς ἀντιδράσεις, θὰ περιορίσῃ τὰς δυνατότητας τῆς ἐπιτυνίας. Δὲν χρειάζεται πρὸς τὸ παρόν γὰρ ἀποθυμήσωμεν τὰ σά αναμένουν τὴν λύσιν ζητημάτων. Τὰ ὑπομνημάτων τῶν ἐπαγγελματικῶν ὄργανων τῆς Ναυτιλίας καὶ οἱ φάκελοι τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου' ἐπαρκῶς θὰ ἐνημερώσουν τὸν κ. Κωτιάδην. Αἱ ἐπὶ αὐτῶν στόψεις τῶν στηλῶν αὐτῶν, γνωσταὶ ἀλλως τε, δὲν θὰ λείψουν ἐν καιρῷ.

"Ολοι, οἱ πονουντες τὴν Ναυτιλίαν, δῆλοι οἱ ἔκτιμωντες τὸ παραγωγικὸν τῆς ἔργον, ἀνεπιφυλάκτως θὰ παράσχουν εἰς τὸν κ. 'Υπουργὸν' τὴν ὑποστήσιν των, τὴν ἀμέριστον συνεγοασίαν των. Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ἡ ἐπιτυχία θὰ καλύψῃ τὸ ἔργον τοῦ κ. Κωτιάδην. Εἰς αὐτὸν θὰ ἀνήκῃ τότε ἡ ἀναγνώρισις καὶ εἰς τὸν Τόπον μας τὰ πολλὰ ἀγαθά ἐκ τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς ἑθνικῆς Ναυτιλίας.

* * *

'Ο κ. Κωτιάδης ἐγεννήθη εἰς Ρόδον τὸ 1913, ἐκ πατρὸς δημοδιδίας σκάλου καὶ ιερέως. Είνε διδάκτωρ τῶν οἰκονομικῶν καὶ πολιτικῶν ἐπιστημῶν τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Μιλάνου, συνεπλήρωσε δὲ τὰς σπουδάς του εἰς τὸ Λονδίνον καὶ τοὺς Παρισίους. Απὸ τῆς ἀπελευθερώσεως τῶν Δωδεκανήσων ἐκλέγεται συνεχῶς βουλευτής, συγκεντρώσας πάντοτε ἀμέριστον τὴν ὑποστήριξιν τῶν συμπολιτῶν του.

* * *

'Ομιλῶν πρὸς συντάκτην τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὁ κ. Κωτιάδης ἀνεκοίνωσεν, ὅτι ἡρχισεν ἀλληλοδιδάχοις συνεργασίας μετὰ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου του, προκειμένου νὰ ἐνημερωθῇ ἐπί τῶν ἐκκρεμῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας μας. «Ἐν συνεχείᾳ—ἔτοντεν ὁ κ. Κωτιάδης—προτίθεμαι νὰ καλέσω τοὺς ναυτιλιακοὺς παράγοντας, ἵνα γνωρίσω καὶ τάς ιδιότητάς των ἀπόφεις. Οὕτω κατατοπίζομενος, θὰ ἐπιδιώξω τὴν ἐπίλυσιν ὅλων τῶν ἐπειγούσης φύσεως προβλημάτων, ἐδραιούμενης πλήρως τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὸ Καότο.

» Υπὸ τάς προϋποθέσεις αὐτὰς — ἔκηκολούθησεν ὁ κ. 'Υπουργός' — ἐλπίζω νὰ ἐπέλθῃ ἡ ἀπαραίτητος κατανόησις μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων παραγόντων τοῦ πλοίου, ἵνα προχωρήσωμεν εἰς τὴν ληφθὴν τῶν ἐνδεδειμένων μέτρων, μὲ τελικὴν πάντοτε ἐπίδιωξιν τὸν ἐπαναπατρισμόν των ὑπὸ ξένας σημαίας πολλῶν σκαφῶν μας. Η ἐπίτευξις τοῦ μεγάλου αὐτοῦ ἀντικειμενικοῦ σκοποῦ, θὰ ἀσκήσῃ εὑρεγετικὸν ἀντίκτυπον εἰς τὰς τάξεις τῶν ναυτεργατῶν. Παραλλήλως, θὰ καταστήσῃ διανομὴν νὰ εἰσέρευνται καὶ νέοι αἵμα εἰς τὸ ἐμφυχον ὑλικόν της Ναυτιλίας, διὰ τῆς ἔξασφαλίσεως δὲ συνεχῶς ἐργασίας εἰς τους νέους. Θὰ δυνηθῶμεν νὰ περιορίσωμεν, ἐν τινὶ μέτρω, τὴν ἀθρόαν μετανάστευσιν. Τὸ γενικώτερον ὄφελος τῆς ἑθνικῆς μας οἰκονομίας εἶνε προφανές».

"Οσον ἀφορά το πρόδημα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ναυτεργατῶν καὶ τῆς ἔξασφαλίσεως εἰς αὐτοὺς ἰκανοποιητικῶν συντάξεων, ὁ κ. Κωτιάδης ἔδωκεν εἰς τὰς δημόσιας ὑπηρεσίας ὀρισμένας κατευθύνσεις διὰ τὴν ἐπίτευξιν τοῦ ἔργου τῆς ἀναβορήσεως τῶν συντάξεων, εἰς τρόπον ὃστε νὰ συγκεντρώσουν τὰς ἀπαραίτητα στοιχεῖα πρὸς πληρεστέρων μελέτην τοῦ θέματος. Ταύτοχρονος ὁ κ. Κωτιάδης θὰ ἐπιδιώξῃ τὴν συνεχίσιν τῆς ἀναληφθείσης προσπαθείας διὰ τὴν ἀσφάλισιν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων μας, προκειμένου νὰ ἔξασφαλισθοῦν αἱ οἰκονομικαὶ προϋποθέσεις διὰ τὴν βελτίω-



Ναυτιλίας. Μὲ δίλιγην καλὴν θέλησιν, ἀλλὰ μὲ κατανόησιν πληρεστέρων τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος, χωρὶς τὴν κακὴν τοῦ προσφάτου παρελθόντος πολυπραγματούνην, είνε δυνατότων διὰ τὸ πλεῖστον τῶν προβλημάτων αὐτῶν λύσεις ικανοποιητικάς νὰ ἐπιτύχωμεν.

Ο κ. Κωτιάδης είνε νέος πολιτικός. Τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας είνε δι' αὐτὸν ἡ πρώτη δοκιμασία. Απὸ τὴν ἀπόδοσιν τῆς προσπαθείας του θὰ ἔξαρτηθῇ ἐν πολλοῖς καὶ ἡ περαιτέρω ἐπιτυχῆς σταδιοδρομία του. Αὐτὸ τούτο, δηλαδή, τὸ πολιτικὸν συμφέρον τοῦ κ. 'Υπουργού' ὑπαγορεύει

σιν τῶν συντάξεων.

Εἰς ἑρώτηκαν, ἵνα παροτρύνῃ ὅτι ἔχει "Ελληνας ἐφοπλιστάς πρός ἀσφάλισιν τῶν πληρωμάτων τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας σκαφῶν τῶν εἰς τὸ N.A.T., ὁ κ. 'Υπουργός ἀπήντησε:

— Τὸ θέμα τὸ ἑξετάζεται ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου καὶ τοῦ N.A.T., ἐλπίζω δὲ νὰ προέλθω συντόμως εἰς σχετικάς ἀποφάσεις, τὰς ὅποιας καὶ θὰ ἔξαγγειλω.

Ὦ προς τὸ θέμα τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, ὁ κ. Κωτιάδης μᾶς ἐδήλωσεν, ὅτι τοῦτο τὸ ἀπόσχολησην εὐθὺς ἀπὸ τῆς ἀναλήψεως τῆς διευθύνσεως τοῦ Y.E.N. «Φρονώ — εἶπεν — ὅτι θὰ πρέπει νὰ δώσωμεν εἰς τὰ Γυμνάσια τῶν ναυτικῶν κέντρων τῆς χώρας, ὅπως λ. χ. ἡ "Υδρα", ἡ Σύρος, ἡ Χίος καὶ ἡ Ρόδος, ὅπου ὑπάρχουν πολλοί νέοι μὲ κλίσιν πρὸς τὰ βαλάσσαια ἔργα, ἐπαγγελματικὸν χαρακτήρα, κατὰ τὸ πρότυπον τοῦ Γυμνασίου τῶν Οἰνουσσῶν».

Καὶ προσέθηκεν: «Ηόδη εἰς τὴν Ρόδον λειτουργεῖ μία σχολὴ ραδιοτηλεφραγμῶν, τὴν ὅποιαν καὶ προτίθεμε νὰ ἀναγνωρίσωμεν ὡς ιστότιμον μὲ τὰς ἄλλας σχολάς, αἱ ὅποιαι λειτουργούν ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας».

Ἡ πρώτη του φροντίς

Θὰ πρέπει πάντως νὰ ἔχῃ ὑπ' ὄψιν τοῦ ὁ κ. 'Υπουργός, ὅτι πρωταρχική του μέριμνα ἐπιβαλλεται νὰ είναι τὸ διοικητικὸν νοικοκύρευμα τοῦ ιδίου του οίκου, τοῦ 'Υπουργείου, τοῦ ὅποιου ωρίσθη ὡς προϊστάμενος.

Ἐκληρονόμησεν, ἀτυχώς, μίαν κατάστασιν ἀνωμαλίας ἀνεύ προγνούμενου ὅχι μόνον διὰ τὸ διοικητικὸν ὄργανον τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ διὰ κάθε διμοσίου ὑπερεσίαν. Ὁ προκάτων του κ. Βογιατζῆς τὴν ἀποξικήν αἵτην κατάστασιν δὲν ἥθησε νὰ ἀντιμετωπίσῃ. Τούναντιον μάλιστα εἰδὲ τῶν ἐνέργειών του τὴν ἐπέτειν, τὴν ἔφερεν εἰς τὸ ὀδιέξοδον.

Τὸ νοικοκύρευμα συνίσταται εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ὀμολόγητος εἰς τὸ Λιμενικὸν Σώμα. Ὡπέρε καὶ διασχειρίζεται, ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς, τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας. Ὡς ἔχουν τώρα τὰ πράγματα οὔτε τὸ πλοῖον εἴναι δινατον νὰ ἔχῃ τὸν ἐμπρέποντα διοικητικὸν ρυθμὸν οὔτε καὶ τὸ Κράτος τὸ καλύτερον ὄργανον τῆς παρεμβάσεως του εἰς τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας. Μέτοτον ἀπόφασιστικά χρειάζονται, ἵνα ὁ ρυθμὸς αὐτὸς τῆς ὀμολόγητος ἀποκατασταθῇ.

Ἀρρυθμίαν πράγματα ἀποτελεῖ ἡ παραμονή ἐκτὸς τῶν ὁργανικῶν θέσεων τοῦ 'Υπουργείου τοῦ πλείστου τῶν ἐνέργων ὑπηρεσιῶν τελούντων δώδεκα πλοιαρχων-λιμενικῶν. Αὐτοί, ἂν ἔκρινοντο ίκανοι, θὰ ἔπειπεν, ὅπως ὁ κανονισμὸς προβλέπει καὶ ἀπὸ τῆς συστάσεως τοῦ Σώματος τοῦ Καθιερώθη. νὰ ἡσαν οἱ προϊστάμενοι τῶν διαφόρων κεντρικῶν διευθύνσεων τοῦ 'Υπουργείου, τοῦ Προενικοῦ Λιμεναρχείου τοῦ Λονδίνου καὶ ὅλων τῶν ἄλλων καιρίων θέσεων τῆς διοικήσεως. "Ἄν πάλιν τὰ διοικητικὰ προσόντα καὶ οἱ γνωστείς τῶν ἐν λόγῳ ἀξιωματικῶν ἢ τινῶν ἔξι αὐτῶν δὲν θεωροῦνται ἀπὸ τοὺς προϊσταμένους τῶν ἐπαρκεῖς διὰ νὰ κολύψουν τὰς ὑπηρεσιακὰς ἀνάγκας τῆς παρούσης στιγμῆς, ἐπιβολλεῖται, προσγόμενοι εἰς ὑπουργάρχους, νὰ ἀποστρατευθοῦν. Ἡ ἀποσυμφόρησις αὐτὴ θὰ ἄρῃ τὴν ἀνωμαλίαν καὶ θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὰ νεώτερα στελέχη, τὰ ὅποια καὶ τώρα κατέχουν τὰς κεντρικὰς διευθύνσεις τοῦ ὑπουργείου καὶ διασχειρίζονται ὑπευθύνως τὴν ναυτιλιοκήν ὑπόθεσιν, να καταλάβουν νομοτύπως τὰς ἀνωτέρες βαθμίδας τῆς ἐργασίας τοῦ Σώματος.

Αὐτή, ἄλλως τε, ἡ πρόσφατος ἀπόφασις τοῦ συμβούλιου τῶν Ναυάρχων, προεδρευόμενου ἀπὸ τὸν κ. 'Υποναύαρχον Γενικὸν Διευθυντήν τοῦ 'Υπουργείου, ἔκοινεν ὅλους τοὺς ἐνέργεια δώδεκα πλοιαρχους Λιμενικούς, ὡς μὲν προσκέτεον. Καὶ οὕτως ἔχουν τοὺς νεωτέρους μὲν ἀξιωματικούς, ἀντιπλοίαρχους τὸν βαθμὸν, προϊσταμένους τῶν κεντρικῶν ὑπηρεσιῶν, τοὺς πλοιαρχους δὲ ἐν περιέργω καταστάσει ὑπηρεσιακὴ τελούντας, ἐν οὐσιαστικῇ ἀργίᾳ διὰ τίνας ἔξι αὐτῶν, κρινομένους δὲ ἐπὶ πλέον ὡς μὴ κατέχοντας τὰ προσόντα τῆς περατέρω προσαγωγῆς. Αὐτὴ εἶναι ἡ πώτη βασικὴ ἀρρυθμία εἰς τὰ τῆς διοικητικῆς διαρρόσεων τοῦ 'Υπουργείου, χωρίς, ὅμως, νὰ είναι καὶ ἡ μόνη.

Ἐπὶ πλέον ὅλα τὰ στελέχη τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἔχουν ἀνάγκην μετεκπαιδεύσεως. Διοπιστώμενον εἶναι ἡ ἀνάγκη αὐτῆς παρ' ὅλων ὁμολογεῖται. Η περιστέρω προσαγωγὴ τῶν Λιμενικῶν ἀξιωματικῶν θὰ πρέπει νὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν σχολὴν τῆς μετεκπαιδεύσεως των. Δι' αὐτῆς θὰ ἀποκτήσουν τὰ προσόντα καὶ τάς γνώσεις — πρωταρχικὰς καὶ θεωρητικὰς — αἵτηνες θὰ τοῖς ἐπιτρέψουν νὰ σταδιοδρομήσουν εἰς τὸ Σώμα.

Δέν χρειάζεται, πιστεύομεν, νὰ ἔνδιατρώσωμεν εἰς ὑποδείξεις περὶ τὴν μετεκπαιδεύσιν αὐτῶν. Αὐτοὶ οὗτοι οἱ λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ εἶναι πλήρως εἰς θέσιν νὰ καθορίσουν τὰς ίδιας των ἐλλείφεις, "Ισως καὶ ἡ ἐκκαθάρισις, ἡ παντανόθεν ὑποδικισμόνει καὶ διὰ τὰ κατω τοῦ πλοιαρχοῦ ἐπίπεδα, διὰ τῆς σχολῆς μετεκπαιδεύσεως νὰ πραγματοποιηθῇ. Οἱ ἀνεπίδεκτοι περοσιτέων μαθήσεως δυνατὸν νὰ είναι καὶ οἱ στάσιμοι. Διὰ τὸν κ. Κωτιάδην τὰ δύο αὐτὰ ἀποφασιστικά μέτρα, τῆς ἀποσυμ-

φορήσεως τῆς τάξεως τῶν πλοιάρχων, τῆς μετεκπαιδεύσεως καὶ τῆς φορτιστικῆς τῶν λοιπῶν στελεχών, είναι μία ὑποχρέωσις καὶ μία ἀνάγκη. Χωρὶς τὴν λήψιν τῶν μέτρων αὐτῶν δὲν θὰ μπορέσῃ ὁ κ. 'Υπουργὸς νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν γενικωτέραν ὑπέρ της Ναυτιλίας προσπάθειάν του. Πρέπει — εἰνὲ πλέον καίρος — τὸ Λιμενικὸν Σώμα νὰ χειραφετηθῇ, νὰ ἀποκτήσῃ ωδόν μόλις εἰς τὰς προσαγωγάς του, καὶ στελέχη ἵκανα μὲ βαθυτέρων κατανόσιν καὶ γνωστινῶν πάσι σύνολοιν τὰ προβλήματα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου.

Καὶ πάλιν ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις

Θά τύχη, πιστεύομεν, τῆς δεούσης προσοχῆς ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον ἡ δημοσιεύσις εἰς τὰς στήλας αὐτὰς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Κουμαντάρου ἐπὶ τοῦ φλέγοντος ζητήματος τῆς ποσοτικῆς καὶ ποιοτικῆς ἐπισκεψίας τοῦ ἐψύχου υλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας. 'Ο ὀξύτοιμος ἐπιστολογράφος υἱοθετεῖ, ὑπερβεματίζων μάλιστα, τὴν πρότασιν περὶ ἐφοπλιστικῆς εἰσφορᾶς εἰς τὸ «Κεφαλαίον Ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως», ἵνα βετικώτερον ἀντιμετωπιθῇ ἡ ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη τῆς ἐν σχολαῖς καταρτίσεως — εἰς τὴν σχολὴν Ἀσπροπύργου συγκεκριμένων — περισσοτέρων ναυτιλῶν καὶ μηχανικῶν.

Διὰ τὴν πλήρη, ὅμως, διεκρίνησην τῆς περὶ ἐφοπλιστικῆς εἰσφορᾶς προτάσεως θὰ ἔχειται, ίσως, λεπτομερέστερον νὰ ἀσχοληθῶμεν ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν προϋποθέσεων αἵτινες θὰ μᾶς ἐπιτρέψουν τὴν ἀνετον σύσκησην μίας θετικῆς δόσην καὶ ἀποδοτικῆς πολιτικῆς εἰς τὰ τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως.

Ἐχομεν πρώτων νὰ ὑποδείξωμεν, ὅτι δὲν χρειάζεται νέα νὰ ἐπενδυθοῦν κεφάλαια διὰ τὴν ἀνέγερσιν καὶ ἄλλων κτιρίων εἰς τὰς σχολαῖς 'Ασπροπύργου. Τὰ ἀνέγερθεντα εἰνὲ ἀποκετά διὰ νὰ στεγάσουν ὑπέρτεροις πρακτικούς μαθηταῖς (ναυτίλους καὶ μηχανικούς), ἀν ἔχωμεν τὰ μέσα καὶ κριθῆ, ὅτι θὰ πρέπει νὰ ἐπανυπάρξουμεν εἰς τὸ ἀνώτατον ὄριον τὸν ἀριθμὸν τῶν κατ' ἔτος εἰσαπόκετών. Χρειάζονται, ὅμως, αἱ σχολαῖς 'Ασπροπύργου, διὰ νὰ λειτουργήσουν ὅμαλῶς ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς Σεπτεμβρίου, πλήρη ἐφοπλιστικὸν εἰς διογανα, ἐργαλεῖα, μηχανήματα καὶ βιβλία καὶ ἐπιχορήγησιν ἐκ παραλήπου, ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν, πρὸς τὸ «Κεφαλαίον Ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως», κατ' ἔτος καὶ οὐχί ἐφαρμόζομεν. Τὸ ἐλληνικὰ πλοίων προσφέρουν ηδη τὴν εἰσφοράν των. Απὸ αὐτήν ενισχύεται τὸ ἐν λόγῳ Κεφαλαίον. 'Οφειλούν καὶ τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας τὴν ίδιαν μικρὸν εἰσφοράν νὰ καταβάλουν.

Διὰ τὸν πρόκειται, ὅμως, διὰ τὸν σχολῶν 'Ασπροπύργου νὰ ἐπιλύσωμεν καὶ τὸ οὖλον πρόβλημα τῆς ἐπασκείας ἀνώτερων στελεχῶν διὰ τὸ 'Εμπορικόν μας Ναυτικόν. "Εχουμεν δύο ἀκόμη σχολαῖς ναυτιλῶν ἀξιωματικῶν νὰ συντηρήσωμεν κρατικὴ ἀρωγή, τῆς "Υδρας καὶ τῆς Κύμης, ἔχομεν δὲ ἐπὶ πλέον νὰ φροντίσουμεν διὰ τὰς νυκτερινὰς τοιαύτας, τῶν μηχανικῶν, τὰς ἡδη λειτουργούσας εἰς τὸ Κέντρον καὶ τὰς 'Ἐπαρχίας, ἵνα καὶ τὸ ἔργον αὐτῶν ἀποδοτικώτερον τοῦ ἐπιδιωκούμενου, σκοπού τοκαστάτου. Θὰ πρέπει καὶ τὰ νυκτερινὰ αὐτά φροντιστήριον νὰ συνθύσων οἰκονομικῶν, νὰ ἔχοπλισθούν καταλλήλως καὶ ἡ λειτουργία των νὰ ἀποτελέσῃ θέμα ιδιαίτερος μεριμνῆς τοῦ 'Κεφαλαίου Ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως".

"Εχομεν, τέλος, ἀνάγκην κατέχων βιβλίων τεχνικῶν διὰ τοὺς μαθηταῖς ὅλων τῶν σχολῶν, ἐνώ ἐπιβολλεῖται νὰ προνοήσωμεν διὰ τὴν ὑπόχρεω τική γέμαθησιν τῆς ἀγγλικῆς ἀπὸ οὖλους τοὺς φοιτώντας εἰς τὰ ιδιώματα τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως.

Δι' ὅλα τ' ἀνάγκη, εἰνὲ παντότερον, ἐν συντόμῳ ἀναφερομένα, χρειάζονται διαπάνω μη ἀντιμετωπίζομενοι ἀπὸ μόνην τὴν πενιχράν εἰσφοράν τῶν ἐλληνικῶν τολμοίων.

Τὸ Κράτος δοτανά ἡδη ἀρκετά. Θὰ ἡτο παραδίογος ἡ ἀξίωσις νὰ τοῦ ζητηθῶνται τὰ πειστόρετα. Είνε, δυστυχώς, πτωχῶν καὶ αἱ παντοῖαι ἀνάγκαι τοῦ Τόπου μας πειράται, τούναντιον, εὐημέρουν καὶ τὸ ιδίον τῶν συμφέρον — ὅπως ὁρθότατα παρατηρεῖ ὁ Κουμαντάρος — ἔξυπρετούν, εἰσφέροντας ὑπέρ της ἀρτιωτέρας καταρτίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων των. Πρέπει, λοιπον νὰ βοηθήσουν θετικῶς τὴν προσπάθειαν. Πρέπει νὰ πληρώσουν μέρος τῶν δαπανῶν διὰ τὴν καλὴν λειτουργίαν τῶν σχολῶν καὶ τῶν φροντιστηρῶν, διὰ τὴν ἔκδοσιν τῶν βιβλίων, διὰ τοὺς καθηγητὰς τῆς ἀγγλικῆς.

"Ἄσ τοι πειστέονται οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν κατὰ τόνον εἰσφορᾶς τῶν Σώματος τῆς Ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως. "Ἄσ ἔφορεύσουν ἀκόμη δι' ἔποστρωπων τῶν πιστώσεων διὰ νὰ είνε καὶ βέβαιοι, ὅτι θὰ ἀποδώσουν αὐταὶ.

Τὸ πασσαδειγμα τῶν ἑνῶν συναδέλφων των — τῶν "Αγγλῶν, τῶν Σκανδιναύων — ἀς ἀκολουθήσουν. Θὰ ἡτο ἀκατανόθοντος νὰ ζητοῦν ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸν Κοάτος νὰ βαστάσῃ ὅλας τὰς δεσπάνας. Δέν δέχθῃ ὁ 'Υπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν μίσιν τοιαύτην ἐπιβάσυνσιν, ὅπότε θὰ κινδυνέψῃ νὰ ιδωμεν τὰ σχολαῖς ἀλλαγίστα νὰ εἰσφέρουν εἰς τὰς μεγάλας ἀνάγκαις τῆς Ναυτιλίας μας. Χωρὶς τὴν ἐφοπλιστικὴν ἐνίσχυσιν, η ναυτικὴ ἐκπαίδευσις, ὀνυρογόνωτος, στεδουμένη τῶν στοιχειωδεύσιν μέσων, θὰ κρατηθῇ εἰς τὸ σημερινὸν χαμηλὸν ἐπίπεδον

**PORT SUDAN
MARITIME AND FORWARDING AGENCY**

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME," Address: P.O. Box 306

τῆς ποιοτικῆς καὶ ποσοτικῆς ἀπόδοσεως.

Ἄρτιά θὰ πρέπει νὰ ἔχουν ύπ' ὄψει των οἱ ἐφοπλισταί. Αἱ μεμονωμέναι ἀγαθαὶ προβέσεις καὶ αἱ δεῖλαι ὑπὲρ τῶν σχολῶν εἰσφοραὶ δὲν λύουν τὸ ζῆτημα. Ἀποφάσιες πλέον συγκεκριμέναι θὰ πρέπει τὸ ταχύτερον νὰ λήφθουν. Ἡ ἐπιστολὴ τοῦ κ. Κουμαντάρου ἡδὲ δώση τὴν λαθῆ διὰ τὴν καλύτεραν τοῦ ὅλου θέματος συζήτησιν.

Προωθεῖται τὸ ζῆτημα

Εἰς μίαν τῶν τελευταίων συνεδριάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν», παρισταμένου καὶ τοῦ κ. Παναγῆ Λυκιαρδοπούλου, Προέδρου τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τοῦ Λονδίνου, συνεζητήθη διὸ μακρῷ τὸ ζῆτημα τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως. Αἱ ἀπόφεις τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Υόρκης καὶ τοῦ Λονδίνου είχον ἡδη γνωσθῆ ἐκ σχετικῆς ἀλληλογραφίας μὲ τὴν ἔδω «Ἐνώσιν».

Ἀπὸ τὴν διεξαχθεῖσαν συζήτησιν καὶ τὰς προταθείσας παρὰ τοῦ κ. Λυκιαρδοπούλου πρακτικὰς διὰ τὸ θέμα λύσεις, διεπιστώθη ἡ ἀπόφασις τῶν ἐφοπλιστῶν, ὅπως ὁμονοίαν ἔνισχυσουν οὗτοι τὴν μέχρι τούδε ἐκπαιδευτικὴν προσπάθειαν (Σχολὴ Ἀσπροπύργου, «Ὑδρα, νυκτερινὰ φροντιστήρια, ἐδῶ καὶ εἰς τὰς ἐπαρχίας, ἐκδοσίς καταλλήλων βιβλίων»), ἀλλὰ χρηματοδοτήσουν τὴν συστασιν καὶ ἄλλων σχολῶν, ἵνα ποιοτικῶς καὶ ποσοτικῶς πλήρης ἐπιτευχθῇ ἡ κατάρτισις ικανῶν στελεχῶν διὰ τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν μας.

Οἱ κ. κ. Ἀνδρέαδης καὶ Λυκιαρδοπούλος προέτειναν συγκεκριμένως τὴν σύστασιν εἰδικοῦ Κεφαλαίου διὰ τῶν κατὰ τόννους εἰσφορῶν ὅλων τῶν πλοίων, τῶν ἐλληνικῶν καὶ τῶν ὑπὸ ἔνος σημαίας ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας. Τὸ Κεφαλαίον θὰ διοικήται ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς ἐφοπλιστὰς οἵτινες καὶ θὰ ἐγκρίνουν τὰς ἐκάστοτε ἀναγκαίας πιστώσεις. Τὰ ἐφοπλιστικά γραφεῖα τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς Νέας Υόρκης θὰ ἀναλάβουν τὴν εἰσπράξιν τῶν εἰσφορῶν ἀπὸ ἕναν ἔκπατον προστάτην, οὐτά δὲ θὰ είνει, οὐτάς εἴπειν, καὶ τὰ ὑπεύθυνα ἔναντι τοῦ Κεφαλαίου διὰ τὴν τακτικὴν καταβολὴν τῶν κατὰ πλοίουν ὄφειλομένων.

Ἐτονίσθη δὸλος ιδιαιτέρως ἡ ἀνάγκη τῆς συγκεντρώσεως κατ' ἄρχην ἐνὸς σημαντικοῦ ποσοῦ, ἵνα ἀμέσως καὶ χωρὶς τὰς ἐκ τῶν ὑστέρων συνήθεις εἰς κάθε τοιστὴν προσπάθειαν δυσχερείας, ἐπιδιωχθῆ ἡ σύστασις καὶ ἡ λειτουργία τῶν ἐκπαιδευτικῶν ἑκείνων ἰδρυμάτων, τὰ δὲ θοιότατα κρίνει σκότιμον νὰ χρηματοδοτήσῃ ἡ Διοικούσα τὸ Κεφαλαίον ἐπιτροπή.

Ἐν τέλει ἀπέφασίσθη ἡ συγκρότησις παρὰ τὴν Ἐνώσει τῶν ἐφοπλιστῶν μιᾶς ἐπιτροπῆς, ητίς θὰ μελετήσῃ: τὸν προσφορώτερον τρόπον συστάσεως τοῦ Κεφαλαίου ἐκπαιδεύσεως, τὸ ποσόν τῆς κατὰ τόννουν εἰσφορᾶς, τὰ τῆς Βεβαίωσεώς καὶ εἰσπράξεως τῆς, τὴν ἔκτασιν τῶν χρηματικῶν πιστώσεων διὰ τὴν καλὴν τῶν ὑφισταμένων σχολῶν καὶ φροντιστρίων ἀπόδοσιν καὶ, γενικώτερον, πάσκαν ἄλλην σχετικὴν λεπτομέρειαν.

«Ολοὶ οἱ παραστάντες κατὰ τὴν σύσκεψιν τοῦ Συμβουλίου τῆς «Ἐνώσεως ἀνεψιφύλακτων συνεψώνησαν μὲ τὰς ἐκτεβείσας ἀπόφεις. Αὐτὴ ή δόμιμος δόλου τοῦ ἐφοπλισμοῦ συμφωνία ἐπὶ τῶν ἐπιβεβλημένων κατευθύνσεων εἰς τὸ ζῆτημα τῆς ἐκπαιδεύσεως, τὸ σοβαρότερον ἐξ ὅλων ποὺ ἀντιμετωπίζει πρὸς τὸ παρόν ἡ Ναυτιλία, μᾶς παρέχει τὴν βάσισιν ἐλπίδα διὰ τὴν εύρη τουτοῦ, ἔστοι καὶ ἀργά, τὴν καλύτεραν τοῦ λόισιν. Οἱ κ. Λυκιαρδοπούλος ἐτόνισε χαρακτηριστικῶς, ὅτι ἐπιβάλλεται μὲ τὴν εύρυτέραν δυνατὴν προσποτήν νὰ ἀντιμετωπισθῇ τὸ θέμα τῆς καλὴς καταρτίσεως τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ. Η σημερινὴ Ναυτιλία δὲν ἔχει πλέον καμμίαν σχέσην μὲ τὴν προπολεμικήν. Πρωτοπορεϊκὴ εἶναι ἡ θέσις της εἰς ὅγκον καὶ εἰς ποιότητα πλωτοῦ ὑλικοῦ. Όντι μία σούτε δύο, ἀλλὰ πολλοὶ μᾶς χρειάζονται σχολαὶ — ὑπέδειξεν ὁ κ. Λυκιαρδοπούλος — διὰ νὰ φέρωμεν καὶ τὸ ἐμψύχον ὑλικὸν εἰς τὴν αὐτὴν πρὸς τὸ πλωτὸν τοιούτον ποιοτικὴν ἀνωτεροτητὰ καὶ ποσοτικὴν ἐπάρκειαν.

Αἱ Σχολαὶ Ἀσπροπύργου

Παραδήληως μὲ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ κτιριακοῦ συγκροτήματος τῶν νέων ναυτικῶν σχολῶν, ητίς μὲ γοργὸν ρυθμὸν προχωρεῖ ὡς εἰς προηγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐκτενῶς ἀνέφερθη, σύντονοι προσπάθειαι καταβάλλονται διὰ τὸν τεχνικὸν ἐξοπλισμὸν αὐτῶν ἀφ' ἕνους καὶ διὰ τὴν ὄργανωσιν τῆς ἐνεργείας τῶν ἀφ' ἑτέρου.

Συγκεκριμένως, πληροφορούμεθα, ὅτι κατηρτίσθη νομοσχέδιον προβλέπον τὴν «ρύθμισιν ζητημάτων τίνων τῆς ἐκπαιδεύσεως στελεχών Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ», τὸ δόποιον ἀπόσταλεν ἡδη πρὸς Ἑγκρίσιν εἰς τὸ Γενικὸν Λογιστηριόν, θὰ εἰσαγάγῃ ταχέως πρὸς ψηφιστὴν εἰς τὴν συγκληθησμένην Βουλὴν. Διὰ τοῦ νομοσχέδιου αὐτοῦ, ρυθμίζοντος τὰς λεπτομερεῖας τῆς ἰδρύσεως τῶν νέων σχολῶν ὡς καὶ τὰς ἐσωτερικὰς διαρθρώσεως καὶ λειτουργίας αὐτῶν, καθορίζονται σύν τοῖς ἄλλοις καὶ τὰ ἔξης:

Εἰς τὴν ἰδρυμένην νέαν σχολὴν πλοιάρχων ητίς θὰ στεγασθῇ εἰς τὸ κτιριακὸν συγκρότημα τοῦ Ἀσπροπύργου, θὰ εἰσάγωνται ἀπόφοι-

τοι τῆς ἑβδόμης τάξεως τοῦ γυμνασίου. Η φοίτησις εἰς αὐτὴν ὄριζεται διετής, περιλαμβάνοντα ἓνα εύρυτατον κύκλον θεωρητικῶν μαθημάτων καὶ προκτικῆς ἐπίσης ἐκπαιδεύσεως.

Σημειούται ἐπ' εὔκαιρια, ὅτι θὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ ἀναδιοργάνωσις ἐπίσης τῆς λειτουργούμενης σχολῆς ναυτιλίας εἰς τὴν «Υδραν» ἐπὶ τῶν αὐτῶν βάσεων, ὥστε δομούμορφος καὶ ίσοδύναμος νὰ είναι ἡ ἐκπαιδεύσεις τῶν νέων πλοιάρχων εἰς ἀμφοτέρας τὰς σχολάς. Ἐπίσης ἀντιμετωπίζεται τὸ ἐνδιχθεύον τῆς συντηρητικῆς τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας ἀπὸ τοῦ ἔνος εἰς τὸν ἄλλον θαυμόν της μηχανικής καύσωσεως.

Διὰ τὴν ὑπὸ ἰδρυσιν ἐξ ἄλλου σχολὴν μηχανικῶν ἡ φοίτησις ὄριζεται τριετής. Ως γίνωνται εἰς αὐτὴν δεκτοὶ ἀπόφοιτοι τῆς ἔκτης τάξεως γυμνασίου, οἵτινες θὰ ἀσκοῦνται πρακτικῶν εἰς τὰς μηχανουργικὰς ἐγκαταστάσεις τῆς σχολῆς καὶ καθ' ὅλον τὸ διάστημα τοῦ θέρους. Οἱ ἀπόφοιτοι τῆς πρωτης αὐτῆς δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν, μετὰ 18μηνον ὑπηρεσίαν, θὰ δύνανται νὰ λάβουν τὸ δίπλωμα ἀτμομηχανικοῦ ὅμου μετὰ τοῦ διπλώματος τοῦ μηχανικοῦ ἑστωτερικῆς καύσωσεως.

Κατ' ἔτος ὅριζεται ἐξ ἄλλου, ὅτι ἀπὸ τὴν σχολὴν τοῦ Ἀσπροπύργου καὶ ὑπὸ κανονικοῦ συνθήκας ἐκπαιδεύσεως, θὰ ἀπόφοιτούν 40 νεοί πλοιάρχοι καὶ καθ' ὅλον τὸ διάστημα τοῦ θέρους. Οἱ ἀπόφοιτοι τῆς πρωτης αὐτῆς δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν, μετὰ 18μηνον μετὰ τοῦ διπλώματος τοῦ μηχανικοῦ ἑστωτερικῆς καύσωσεως.

Μὲ ίκανοποιητικὸν ρυθμὸν προχωρεῖ ὁσπάτως καὶ ἡ φροντὶς διὰ τὸν τεχνικὸν ἐξοπλισμὸν τῶν ἀνεγειρομένων κτιρίων τῶν σχολῶν καὶ διὰ τὸν πλήρη ἐφοδιασμὸν αὐτῶν μὲ τὰς ἀναγκαίας ἐπιπλωσίες καὶ μὲ τὰ εἰδη ἐνδιαιτήσεως τῶν μαθητῶν.

Ηδη ἡ ὄρμοδια ὑπηρεσία τοῦ Υ.Ε.Ν. ἔξεταζε προσφοράς ἐλληνικῶν, ἀγγλικῶν καὶ ἀμερικανικῶν Οἰκῶν διὰ τὴν προμήθειαν τῶν μηχανημάτων τοῦ μηχανουργείου τῆς σχολῆς, ἐνώ προκηρυσσεῖ καὶ ταῦτας τὰς δημοπρασίας διὰ τὴν προμήθειαν τῶν σκευῶν καὶ τῶν ἐπίπλων, διὰ τὰς οἰκήσεις τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παραγόντος, ταχέως θὰ μεταφρασθῇ εἰς νέας μεγάλους ὑπὲρ αὐτῶν δωρεάς, ὥστε οὐδεμία καθυστέρησης περὶ τὴν ἀποτελεσματικήν τοῦ κτιρίου ἔνθα διάδεινης τοῦ θέρους.

Εἰναι μέγιστον τὸ δόλεος δι' ὅλους ἡ ἐγκαίριας λειτουργία τῶν σχολῶν. Δὲν δὲ πρέπει διὰ τοῦτο η προσεχῆς ἐκπαιδευτικὴ περίοδος ν' ἀπολεσθεῖ. Διψά διὰ τὴν διετήν Ναυτιλία μας καὶ δὲν θὰ πρόμηνον νὰ παρέρχωνται οἱ μῆνες χωρὶς νὰ ἀναπτυσσεται ἐντατικῶς η προσπάθεια διὰ τὴν προετοιμασίαν τῶν νέων ἀξιωματικῶν γεφύρας καὶ μηχανοστασίου.

Εἰς τὸ ζενίθ τῆς δημιουργίας

Ἐδημοσιεύμενον εἰς τὸ προγούμενον τεῦχος μας δύο ἑξαιρετικῶν ἐνδιαιτηρούσας στατιστικῶς ἐπὶ τῆς κατὰ σημαίαν χωρητικότητος τῶν τράμπης φορτηγῶν καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων. Αἱ στατιστικαὶ αὐταὶ ἀφείονται εἰς ἀγγλικάς, ὑπενθύνουσας ὅπωσδηποτε πληροφορίας, αὐτίνες ἀπότελουν διὰ τὴν διεθνῆ ναυτικήν γνώμην τὰ ἀσφαλεῖς κριτήριοι τῶν ἑξελίξεων εἰς τὸ παγκόσμιον ἐμπορικὸν ναυτικόν.

Εἰς τὴν στατιστικὴν μελέτην τὸν κ. κ. Οὐέστον Λτδ διὰ τὰ τράμπης ἀναφέρεται, ὅτι δύο ναυτικά αὐτῶν — εἰς σκάφη ὄντων 1000 τόνων d. w. — ἀνήρχετο τὴν 31ην Δεκεμβρίου τοῦ 1955 εἰς 17.517.000 τόνων d. w. Τὸ ὑπὸ παραγγελίαν τονών, με παράδοσιν μέχρι καὶ τοῦ 1960, ύπελλογίζετο εἰς 4.256.000 τόνων d. w.

Οσον ἀφορᾶ τὰ δεξαμενοπλοία τὰ διαρκεύσαντα εἰς τὸ τέλος τοῦ 1955 χωρητικότης — εἰς σκάφη ὄντων 2.000 τόνων d. w. — ἐφέρετο ἀνερχομένη, κατὰ τοὺς κ. κ. Τζάκομπ Λτδ, εἰς 41.030.812 τόνων d. w. καὶ ὑπὸ ναυπηγήσιν ἡ παραγγελία εἰς 14.330.000 τόνων d. w. Τὸ ὑπὸ παραγγελίαν τονών, με παράδοσιν μέχρι καὶ τοῦ 1960, ύπελλογίζετο εἰς 4.256.000 τόνων d. w.

Διὰ τὸν Ἀσπροπύργον, οὓς ἀναγνώστην τῶν ὀντώτερων στατιστικῶν ἀνακύπτει τὸ ἐρώτημα: Πόσον είναι τὸ τονών, τὸ ἐλεγχόμενον ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς μας — ἀνεῳρτήτως σημαίας — εἰς τράμπης καὶ δεξαμενοπλοία; Η ἀπάντησις θὰ ποτὲ εὑκολός, ἀν υπὸ τὴν Κυανούλευκον ἐκαλύπτεται τὸ σύνολον τῆς ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας χωρητικότητος. Τότε θὰ διεπιστοῦτο εὐχερῶς τὸ ἐλληνικὸν τονών, τὸν κατὰ σημαίαν στατιστικὰ τοῦ λόισυς Ρέτζιστερ καὶ τῶν κ. κ. Οὐέστον καὶ Τζάκομπ. Αὐταὶ, πράγματι, ἀναφέρουν ἐν πάσῃ λεπτομερείᾳ τὴν κατὰ σημαίας χωρητικότητα, μεταξὺ δὲ τῶν σημαίων αὐτῶν συγκαταλέγονται καὶ αἱ γνωσταὶ τῆς ἀσυδοσίας, αὐτίνες κυματίζουν ἐπὶ τοῦ μεγαλυτέρου τμήματος τοῦ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ἐμπορικοῦ στόλου.

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.
Ταχύτης ἐκτελέσεως, τιμαὶ συμφέρουσαι.

ΠΛΩΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις : «ΤΡΟΠΙΣ» ΣΥΡΟΣ

Θά ήτο συνεπώς δύσκολος ή άπαντης είς τό έρώτημα του "Ελληνος άναγνώστου, ανής στατιστική προσπάθεια τών «Ναυτικών Χρονικών» δέν μᾶς παρείχε, κατά πάσαν δυνατήν προσέγγισιν, τους άριθμούς, τούς σχετικούς με τὸ ὑπὸ ξένας σημαίας παρ' Ἐλλήνων κατέχοντον τονταζ.

Βάσει τών άριθμών αὐτών, καθίσταται δυνατόν νὰ ἐκτιμήσωμεν καὶ τὴν θέσιν τῆς Ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος μέσα εἰς τὸ σύνολον τῆς παγκοσμίου τοισύτης.

Διὰ τὰ τράμπις κατὰ πρώτον: Κατείχεν ὁ Ἐλληνικὸς ἐφοπλισμὸς εἰς τὸ τέλος του 1955 μίαν χωρητικότητα τράμπης γύρω τῶν 5.900.000 τόννων d. w. εἰς πλοιά ἄνω τῶν χιλίων τόννων d. w. Εἰς τὸν ἀριθμόν αὐτὸν δὲν συνυπελογίσθησαν: τα ἀπασχολούμενα εἰς τακτικά γραμμάς σκάφη — τῆς «Ἐλληνικῆς» κυρίως — τὰ ἐλεγχόμενα ἀπό της «Ἐλληνικῆς» κυρίως — τὰ ἀγγλικῆς σημαίας τράμπης, περιλαμβανομένων καὶ τῶν Καναδικῶν, οὔτε καὶ τὰ τελευταῖά μεταφερέθην εἰς τὴν λιθεριανήν λίμπετρος τοῦ κ. Νιάρχου. "Αν περιληφθούν εἰς τὸν ὑπόλογοισὸν καὶ αἱ κατηγορίαι αὐτοῖς, ἔξαρθον δὲ μόνον τὰ πλοιά τῶν τακτικῶν γραμμῶν, τὸ σύνολον τῆς ὑπὸ Ἑλληνικῆς διαχείρισται τελούσης χωρητικότητος φθάνει τὰ ἐπτά ἑκατομμύρια τόννων d.w. Ὁ ἀριθμός αὐτὸς ἵσσως νὰ είνει τακά τι ἀνώτερος εἰς τὴν πραγματικότητα, κατά δεκάδας τινάς χιλιάδας τόννων, οἷς, δικαίως, καὶ κατώτερος.

Κατέχουν, δηλαδή, οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ τὰ 40 περίπου τοῖς ἑκατόν του παγκοσμίου στόλου τῶν τράμπης, ἔχοντες πρώτοι μεταξὺ τῶν ζένων κατὰ σημαίας συναδέλφων των. Οἱ Ἀγγλοι ὑπελογίζοντο μὲ ποσοστὸν 24 τοῖς ἑκατόν, οἱ Ἰταλοὶ μὲ 11 περίπου τοῖς ἑκατόν καὶ οἱ Νορβηγοὶ μὲ 5 μόνον τοῖς ἑκατόν ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου τοννάς τράμπης σκαφῶν.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς Ἑλληνικὰς ναυπηγήσεις ἐπὶ συνόλου ὑπολογίζονται ἀπὸ τοὺς κ. κ. Οὐεστον Λτδ, εἰς 4.256.000 τόννων (d.w., ἀνέρχονται αὐταὶ, κατὰ τὰς μετριώνταις ἐκτιμήσεις, εἰς δύο ἑκατομμύρια τόνων d.w. ητοὶ εἰς τὰ 47 περίπου ἑκατοστὰ τῆς παγκοσμίως ναυπηγουμένης χωρητικότητος τράμπης φορτηγῶν.

Οἱ ἀριθμοὶ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια, τὰ τελοῦντα ὑπὸ Ἑλληνικῆς διαχείριστον, εἰνεὶ ἀνώτεροι τῶν δύο εἰς τὴν μελέτην τῶν ὑπολογίζουν οἱ κ. κ. Τζάκομπ Λτδ, (4.500.000 τ. d.w.) χωρὶς νὰ λάθωμεν ὑπὸ ὅφιν τὰ ὑπὸ ἀγγλικῆν καὶ ἀμερικανικῆν σημαίαν τάνκερς, τὰ ἐλεγχόμενα παρ' Ἐλλήνων.

Οὕτω εἰς τὸ τέλος του 1955 οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ κατείχον ὑπὸ τὰς ἀσυδότους σημαίας καὶ τὴν Ἑλληνικὴν δεξαμενόπλοια 3.900.000 τόν. d. w. καὶ είχον ὑπὸ ναυπηγήσιν 2.800.000 τόν. d. w. Κατὰ πάσαν δυνατήν προσέγγισιν ὑπελογίσαμεν τὸ ἀνώτερων τοννάς. Κατὰ 5—10% θὰ είνει ἀνώτερα, ἡ ἐλεγχούμενη παρ' Ἐλλήνων χωρητικότης δεξαμενοπλοίων, πέραν τῶν Ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας ὑπὸ την ἀμερικανικῆς καὶ τὴν ἀγγλικῆν σημαίαν ὑπερπεντήκοντα σκαφῶν, τόννων d.w. ἔνος περίπου ἑκατομμυρίου.

Κατὰ ταῦτα τὸ συνόλον τοῦ παρ' Ἐλλήνων ἐλεγχούμενου ἐν ὑπηρεσίᾳ τοννάς δεξαμενοπλοίων ἀνέρχεται εἰς πέντε περίπου ἑκατομμύρια τόννων — ἀν συνυπολογισθούν καὶ τὰ ὑπὸ ἀμερικανικῆν καὶ ἀγγλικῆν σημαίαν ὑπὸ Ἑλληνικῆς διαχείριστον σκάφη — καὶ ἀντιπροσωπεύει τούτο τὰ 12.2% τοῦ παγκοσμίου συνόλου (41.030.812 τόν. d. w.). "Οσον ἀφορᾷ τὰς ναυπηγήσεις οἱ Ἐλληνες μετέχουν αὐτῶν κατὰ ποσοστὸν 20 περίπου τοῖς ἑκατόν. "Οταν δηλαδή — μέχρι τοῦ 1960 — θὰ ἔχουν παραδοθῆ τὰ προγεγελθέντα σκάφη, οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ θὰ ἐλέγχουν μεγαλύτερον ποσοστὸν τοῦ παγκοσμίου τοννάς δεξαμενοπλοίων ἀπὸ τὸ ηὖθι τῶν 12.2%. Θὰ καταλάβῃ, δηλαδή, ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς τὴν τετάρτην ἀσφαλῶς θεσίν, διλίγον τὰ ἀφίσταμένος τοῦ Νορβηγικοῦ, εἰς τὸν παγκόσμιον στόλον τῶν δεξαμενοπλοίων.

Εἶναι πρόγματι, καταπληκτικοὶ οἱ ἀριθμοὶ αὐτοῖς. Δὲν ἀπέχουν πάντας τῆς πραγματικότητος. Αἱ προβλέψεις διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον διαγράφουν μίαν ἀκόμη μεγαλύτερον διόγκωσιν τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος διὰ τὰ τράμπης καὶ τὰ δεξαμενόπλοια — διὰ τὰ δευτερα κυρίως. Αἱ παραγγελίαι μὲ βραδύτερον βεβαίως ρυθμὸν συνεχίζονται, ἐφόσον ἔξειρισκονται κεναι ναυπηγικαὶ ἐσχάραι διὰ τὴν μέχρι καὶ τοῦ 1961 περίδον παραδόσεων.

Καὶ διὰ μὲν τὰ τράμπης ἡ ἀνάγκη τῆς ἐν καιρῷ ἀντικαταστάσεως τῶν παραπλίκων ὑπαγορεύει τὰς ναυπηγήσεις, τὰς κειμένας, βεβαίως, ἐντὸς τῶν οἰκονομικῶν δυνατοτήτων τοῦ κάθε ἐφοπλιστοῦ. Διὰ τὰ δεξαμενόπλοια, δύμας ἥρχισαν ἡδοὶ οἱ εἰδικοὶ παρατηρηταὶ τῶν ἐξειδίζεων τῶν νὰ ὅμιλουν περὶ παραγγελίων μεγαλύτερων καθε σχετικῆς μὲ τὴν αὔξησιν τῆς καταναλώσεως τῶν πετρελαίων προβλέψεως, ἐνώ δια-

πιστοῦνται, ὅτι ποσοστὸν 40% τῶν παρ' ἴδιωτῶν ἐφοπλιστῶν παραγγελθέντων σούπερ-τάνκερς ἡδοὶ πρὸ διμήνου ἀκόμη ἀναύλωτων.

Ἄδυντος, βεβαίως, εἶναι ὁ καθορισμὸς τῶν μελλοντικῶν ἐξειδίζεων εἰς τὰ τὰ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Εἰνε τόσον ἀκαθόριστοι αἱ ἔξειδίζεις αὐταὶ! "Η τύχη, πάντως, ηδόνησε μέχρι τούδε τοὺς τολμηρούς. "Οσοι προέβαλον τὴν περίσκεψιν παρέμειναν ἐκτὸς τῆς μεταπολεμικῆς πανδαισίας.

Μήπως καὶ τώρα οἱ τολμήσαντες τὴν ὑπερδιεύρυνσιν τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν δραστηριότητος πρόκειται νὰ δικαιωθοῦν; Παρὰ τὰς ἐν προκειμένῳ εὐχάριστας καὶ τὰς ἐπίδιας μας θὰ πρέπει νὰ ὀμολογηθῇ, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ἐφοπλιστικὴ δραστηριότης ὑπερκόντισε κάθε πρόβλεψιν. Εἰς τὸ ζεῦθι αὐτὸς τῆς δημιουργίας ἡ συγκρατημένη πλέον τόλμη ἴσως νὰ ἐπιβαλλεται.

Τὰ μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα τράμπης

Μία γένια κατηγορία φορτηγῶν «τράμπης», μεγαλυτέρων καὶ ταχυτέρων ἀπὸ τὰς ὑπάρχοντα, ἥρχισεν ἀπὸ τίνος νὰ ἐμφανίζεται εἰς τὴν ναυλαγοράν. "Εβδομήκοντα τοισύτης μονάδες ὑπολογίζεται, ὅτι ναυπηγούνται ἀνά τὸν Κόσμον. Πρόκειται περὶ σκαφῶν κατὰ 50% ταχυτέρων καὶ μεγαλυτέρων ἀπὸ τὰ «λίμπετρα» (τῶν 10.000 τόννων καὶ τούτης τοῦ 10 μιλλίων). "Η παραγγελία «τράμπης» τῶν 15.000 τόννων d.w. καὶ τούτης τοῦ 15 μιλλίων, — παρηγγέλθησαν ἡδοὶ καὶ 20.000 τόννων — ἥλθεν ὡς ἀποτέλεσμα δύο παραγοντῶν: Πρὸ τοῦν, ἀπὸ τὴν διαποτασθεῖσαν ἀνάγκην ταχυτέρων μεταφορῶν διὸ μεγαλυτέρων σκαφῶν, ἀτίνα ἀποδεικνύεται, ὅτι εἶναι οἰκονομικώτερα καὶ συνεπώς ἀποδοτικώτερα. Καὶ δεύτερον, ἀπὸ τὴν ἀνάγκην ταχύτερων σκαφῶν διάστασέων τῶν 15ετοῦν σχεδὸν ἡλικίας «λίμπετρα», ἀτίνα θὰ καταστάνει ἀντιοκονομικά εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν, εὐδόξης ὡς οἱ σημερινοὶ ὑψηλοὶ ναύλοι ἐκπέσουν. "Η κρατούσα, ὅλλας τε, εἰς τὴν ναυλαγορὰν κατάστασις δικαιολογεῖ τὰς προβλέψεις ωρισμένων ἐφοπλιστῶν, οἵτινες πρόσθησαν ἀπὸ καιρού εἰς παραγγελίας τοιούτων σκαφῶν. "Υπολογίζεται, ὅτι μὲ τὸ κλείσιμον μιᾶς μακροχρονίου ναυλώσεων μεταφορᾶς γαιανθράκων ἡ μεταλλεύματων καθίσταται δυνατή ἡ ἐντὸς μιᾶς πενταετίας ἀπόσθεσης μέχρι τῶν 80% περίπου τῆς ἀξίας τῶν ἐλόγω πλοίων. "Η χρηματοδότησίς των, δηλαδή, διὰ τῆς προσαγωγῆς εἰς τὸν πιστωτὴν ἐνὸς χρονοναύλουσυμφωνού μακράς διαρκείας, ἐπιτυχάνεται εύχερως, ἐνώ καὶ ὡς ὁρίσια τῆς προκαταβολῆς τοῦ παραγγελθεῖσον σκαφούς δύναται νὰ καλυφθῇ ἀπὸ τὴν πώλησιν — ὑπὸ τὰς σημερινὰς μᾶλιστα ὑψηλᾶς τιμᾶς — ἐνὸς λιγπερτοῦ.

Τὰ νέα αὐτὰ τράμπης φορτηγά ἥρχισαν ἡδοὶ νὰ ναυλώσωνται εἰς τὴν ἀγοράν, ἐνώ και χρονοναύλωσεις μεταφορᾶς μεταλλεύματων διὰ τῶν ἐλόγω πλοίων εἰκείσθησαν. Πρόγυματι, αἱ μεγάλαι μεταφορὶς καὶ ἀνάγκαι φαίνεται, ὅτι θὰ συνεχισθούν ἐπὶ μακρὸν εἰσέτει χρονικὸν διάστημα. "Αναφέρεται λ. χ. εἰδικῶν διὰ τὸ μεταλλεύματα, ὅτι μόνον οἱ "Ηνωμένοι Πολιτεῖαι θὰ χρειασθοῦν νὰ εἰσαγάγουν ἀπὸ τὸ ἑξεπτοκόν 25 ἑκατομμύρια τόννων κατὰ τὸ 1975, ἐνώ καὶ διὰ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ιαπωνίαν αἱ ἀντίστοιχοι μεταφοραὶ θὰ φέσσουν εἰς τὰ 40 ἑκατομμύρια τόννων.

Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἀρκετὰ δεξαμενόπλοια μετετράπησαν εἰς μεταλλοφόρα, ὅτι πολλὰ ἄλλα εἰδικὰ μεταλλοφόρα πασογγέλθησαν καὶ ὅτι εὑρεῖται, ὅτι θὰ είναι εἰς τὰς ἐλόγω πλοφοράς καὶ μεταφορῶν μεταφοράς μεταφορῶν εἰκείσθησαν. "Ενα σκάφος τῶν 15.000 τόννων θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ τρεῖς φοράς τὸ φορτίον ἐνὸς λίμπετρη, ἐντὸς μιᾶς ωρισμένης περιόδου. Πρὸ τὸ παρὸν πάντων εἰνε τὸσον ζωηρὰς ἡ μεταφορική κίνησις καὶ ὡς προσπτικὴ τοσον ἀστιδόσις, ὃπερ ὅταν δύναται νὰ εἴσησται εὐχέρως νὰ ἀπορροφηθούν, χωρὶς νὰ ἀχρηστεύσουν καὶ τὰ παρηλίκα.

«Η ΘΛΙΒΕΡΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ»

Διεκτραγωδεῖ εἰς κύριον ἄρθρον τὸ καλὸν περιοδικὸν τῆς «Ἐνώσεως Μηχανικῶν Ε. N.» τὴν κρατούσαν εἰς τὰ πλοία κατάστασιν ἀπὸ ἀπόφευκα συνέδεσης τοῦ πληρώματος των. Γράφει μεταξὺ ἄλλων:

«Υπάρχουν σήμερα βατόρια ποὺ μόνον ὁ πλοιαρχὸς καὶ ὁ Ἄ' μηχανικὸς εἰνε διπλωματούχοι. Οἱ ὑπόλοιποι υφιστάμενοι στεροῦνται διπλωματούς καὶ εἰνε ἡ δόκιμοι μηχανικοὶ ἡ ἀρχιθεραπεσταὶ ἡ λιπανταὶ ἡ κερματοστοῖσιν διόγκωσιν. Τὸ ίδιον μποροῦν νὲ πούμε, δητὶ συμβαῖνει καὶ γιὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ καταστρώματος, οἱ όποιοι καὶ αὐτοὶ δεῦ εἰνε ἐν ταῖς μὲ τὴν ιεραρχίαν.

«Διυστοχός, παρ' ὅλη τὴν χορηγήσιν ὀμβρῶν διπλωμάτων πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν, τὰ περιστότερα τῶν ἔξιν σημαίων Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων, ταξιδεύουν μὲ χωρὶς διπλωματούχους ἀξιωματικούς.

»Οταν, λοιπόν, ἔνα βατόρι ταξιδεύει μὲ χωρὶς διπλωματούχους ἀξιωματικούς,

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

(HELLENIC SHIPPING AGENCY)

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ-ΤΟΚΙΟ-ΚΟΜΠΕ-ΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

**Α. Ε. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) Γενικὸς Διευθυντής ἐν
συνεταιρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ. CORNES & Co. Ltd. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1861)**

Πράκτορας ἐν Ιαπωνίᾳ τῶν κυριωτέρων Βρεταννικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν Οἰκων., τῶν ἐταιρειῶν BEN LINE, ΡΑΔΙΟ ΜΑΡΚΟΝΙ, ΡΑΔΑΡ, καὶ ἡχοβολιστικῶν μηχανημάτων, γυροσκοπικῶν πυξίδων καὶ αὐτομάτων πηδαλίων S. G. BROWN, Είδικοι συμφέροντες ὥροι διὰ τὰς ἀσφαλίσεις ὅλων τῶν κινδύνων ναυπηγήσεων μὲ μεγάλας ένεας ἀσφαλιστικάς ἐταιρείας.

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικώτεραι καὶ ἀποδοτικώτεραι πράκτορειακαὶ προσωπικαὶ ὑπηρεσίαι πρὸ τοὺς ἔλληνας ἐφοπλιστάς. Πλήρης παροχὴ πάσης φύσεως πληροφοριῶν καὶ ὑπηρεσιῶν διὰ ναυπηγήσεων, επισκευάς καὶ ἐπιθεωρήσεις, προμθήσειν βοηθητικῶν μηχανημάτων ἡλεκτροπαραγωγοῦ συστήματος, ἡλεκτρονικῶν τοιούτων καὶ ἐργαλείων ναυσιπλοΐας, εἰδικευμένων Οἰκων.

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ: YOKOHAMA P.O.B. 4II

Τηλεγρ. GRECIAN-YOKOHAMA

Η εκμάθησις μιᾶς ξένης γλώσσης, ή καλή παραστασία, ή ανεπίληπτος συμπεριφορά του πληρώματος καὶ η πειθαρχημένη ἐκτέλεσις τῶν καθηκοντῶν του εἶναι αἱ προϋποθέσεις τῆς ἐμπιστοσύνης πρὸς τὸ ἔλληνικὸν πλοῖον καὶ τῆς προτιμήσεως του ἀπὸ τοὺς ξένους ἐπιβάτας.

Ἡ καθαριότης τῶν πλοίων, ή καλὴ τροφή, ή ἀκρίβεια τῶν δρομολογίων, ή ἄνεοις καὶ η ἀπόδυτος προσῆλωσις τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὰς ἀνειλημένας ὑποχρεώσεις τῶν θα ἔδραισαν τὸ καλὸν ὄνομα τοῦ ἔλληνικον ἐπιβατηγοῦ καὶ θὰ τοῦ ἐπιτρέψουν νὰ σταθῇ εἰς τὸν τόσον ἀναπτυσσόμενον ἀνταγωνισμόν.

Ἔνας ὅμως διορθώσωμεν τὰς κακῶς κείμενα, θὰ πρέπει κατ' ἄρχην νὰ τὰ ἀναγνωρίσωμεν. Οφείλομεν νὰ διαπιστώσωμεν τὰς ἐλλείψεις μας εἰναις ἀτυχῶς πολλαὶ — διὰ νὰ λάθωμεν καὶ τὰ καταλλήλα μέτρα τῆς ἀποφυγῆς εἰς τὸ μέλλον παραπόνων ἀπὸ μέρους τῶν ξένων ἐπιβατῶν, συχνὰ δικαιολογημένων.

Ἐξομονῶτες όψει μας συγκεκριμένα γεγονότα, ἀτιναὶ καὶ μᾶς πείθουν, ὅτι πολλὰ εἰναις τὰς ὄργανικα μειονεκτήματα τοῦ ἔλληνικον ἐπιβατηγοῦ πλοΐου. Αὐτά θὰ χρειασθήται ἐφοπλισταὶ πρώτοι νὰ τὰ διακρίνωσουν καὶ νὰ θελήσουν ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ νὰ τὰ ἔξαλείψουν. Ἰσως θὰ ἐπέρπει νὰ ζητηθῇ ἡ συνεργασία τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ Τουρισμοῦ εἰς τὴν προσπάθειαν αὐτῆν. Ἰσως ὁκόμη νὰ ἐπεδάλλετο ἡ ἔγγυτέρα παροκολούθησις τῆς κινήσεως τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῆς ἐκτελέσεως τῶν δρομολογίων, διὰ νὰ καθισταται δυνατός ὁ ἔλεγχος τῆς παραστάσεως τῶν πληρωμάτων, τῆς καλῆς συντηρησεως τῶν διαιρετισμάτων, τῶν κοινοχρήστων γενικῶς χώρων τῶν πλοίων καὶ η ἀμεσωτέρα διαπίστωσις τῶν τυχὸν παραπόνων.

Αἱ σχολαὶ τῶν θαλασσιπόλων, τῶν υαγείων καὶ τῶν τροφοδοτῶν πρέπει ὄχι μόνον νὰ συσταθοῦν, ἀλλὰ καὶ ἀποδοτικῶς νὰ λειτουργήσουν. Ἡ ἐπιλογὴ τῶν γλωσσομάθων πλοιάρων ἐπιδάλλεται ἐπίσης καὶ η εἰδικευμένη διάκρισις τῶν πληρωμάτων δι᾽ ἐπιβατηγά σκάφη πρέπει νὰ ὑπάρχῃ.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω ἔχουν τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα καὶ ὠρισμένα ζητήματα οἰκονομικῆς μορφῆς νὰ ἐπιλύσουν, ἐπὶ τῶν ὅποιων θὰ πρέπει νὰ ζητήσουν τὴν παρέμβασιν τοῦ ὄμροδίου Ὑπουργείου. Είναι ζητήματα ἀναγόμενα εἰς τὸ κόστος τῆς διοχειρίσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοΐου, εἰς τὰς πολυτικούλους ἐπιβαρυστεῖς, αἵτινες κατὰ καριούς ἐπεθῆσαν καὶ ἔδημοι ὑργησαν κατάστασιν δύσκολον διὰ τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν μας.

Όλα ἐν καρῷ θὰ πρέπει νὰ μελετηθοῦν καὶ ὅτι θὰ τείνῃ εἰς τὴν καλυτέραν ὄργανωσιν τοῦ ἐπιβατηγοῦ μεσογειακοῦ, εἰς τὴν διευκόλυνσιν τῆς κινήσεως του, εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἀνάγκων του, π—έπει νὰ θεμοτεθῇ. Ἡ παραγωγική σημασία τῆς τόσουν ἀναπτυχθείσης μεσογειακῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας δὲν πρέπει νὰ ἀγνοηθῇ. Συμφέρονταν ἔχομεν νὰ θεμελώσωμεν τὴν θέσιν τοῦ μεσογειακοῦ μας σκάφους, τοῦ ἀμεσωτέρου ὄργανου τῶν οἰκονομικῶν μας επιδιώξεων, τοῦ πολλὰ εἰς τὸν Τόπον εἰσκομίζοντος.

Ολιγωρία ἀξιόμεμπτος

Ἐπισημαίνουν οἱ ὄμροδιοι τοῦ N.A.T. μίαν ἀνέγητον καθυστέρησιν εἰς τας εἰσπράξεις τοῦ ἰδρύματος, εἰς τὰς τμηματικὰς καταβολὰς ἐναντὶ τῶν μακροχρονίου διακρείας ναυτολογίων. Ἐπίσης ἀπὸ τὰ μέχρι τοῦδε ἀσφαλισθεντά 130 υπὸ ξένας σημασίας σκάφη μας ἀλάχιστα — εἰς δύναμις τρεῖς χιλιάδας λιρῶν — ἀνέρχονται τὰ ἐσθευτέντα.

Ταξιδεύουν βεβαίως εἰς πολύμηνα, μακρινά ταξίδια τὰ φορτηγά μας καὶ η ἔξοδησις τῆς μισθοδοσίας καὶ τῶν εἰσφορῶν κατ' ἀκολουθίαν προς τὸ Ἀπομαχικὸν Ταμείον καθυστέρουν. Ὁπωσδήποτε, δῆμος, διαπιστούται ὁ βραδὺς ρυθμὸς τῶν εἰσπράξεων, ὀφειλόμενος, ἀναμφισθῆτως, καὶ εἰς κάποιαν ὀλιγωρίαν περὶ τὰ ἐμβάσματα. Αὐτὴ θὰ πρέπει νὰ ἐκλείψῃ. Τὸ Ταμείον ἔχει νὰ ἀντιμετωπίσῃ τεραστίας ὑποχρεώσεις κοινωνικῆς καθαυτοῦ μορφῆς, αἵτινες καὶ προϋποθέτουν τὴν ὄμαλην λειτουργίαν τῆς κινήσεως τοῦ προϋπολογισμοῦ.

Διαπιστούται, σύμως, καὶ μία ἀχαρακτήριστος ἀδιαφορία πρὸς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου ἀπὸ μέρους ἔνιων Ἑλλήνων προξένων εἰς διαφόρους μεγάλους λιμένας, ὅπου δὲν ἐδρεύει προξενίκος λιμενάρχης. Κρούσματα τῆς τοιαύτης ἀδιαφορίας ἐπεστάθησαν ηδὴ ἀρκετά. Ἀναφέρεται τελευταῖς ἡ ἀρνησίς τοῦ προξένου Μασσαλίας κ. Παπαδόπουλου, ὅπως ἐκδωση ὀύτος εἰς ἔλληνικον λιμεντόρη, ἐπισκευάζουνεν ἑκεῖ, νέον ναυτολόγιον, ἀποστέλλων τὸ παλαιὸν εἰς τὸ Ταμείον διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν εἰσφορῶν. Δὲν ἐπρόκειτο νὰ προθῇ ὁ κ. πρόξενος εἰς καμμίαν ἑνέργειαν, ξένουν πρὸς τὴν ἀμροδιότητά του ἡ δύσκολον διὰ τὰς γνώσεις του. Τυπικὴ ητο, γραφειοκρατικῆς μορφῆς, ἡ ἀλλαγὴ τοῦ ναυτολογίου, ήτις, σύμως, θὰ ἐπέτρεπεν εἰς τὸ N.A.T. νὰ εἰσπράξῃ ἐν καιρῷ τὰς εἰσφοράς τοῦ παλαιοῦ ναυτολογίου ἀπὸ τους πλοιοκτήτας.

Είναι μήπως μία τοιαύτη ἐνέργεια τῶν κ. κ. προξένων, ἐκτὸς τῶν κυρίων των καθηκοντῶν; "Ἄν τοισταν ἔχουν τὴν ἀντίληψιν, ἀς φροντίσῃς ὁ κ. Ὑπουργός τῆς Ναυτιλίας, συνεννούμενος μετα τοῦ ἐπὶ τὼν Ἑξωτερικῶν συνοδέλφου του, νὰ ἀπευθύνῃ μίαν ἐγκυλίων διαταγὴν πρὸς ὅλους τοὺς "Ἐλληνας προξένους, συνιστώσαν ὅλως ιδιαιτέρως τὴν ἐ-

πίμονον αὐτῶν φροντίδα καὶ διὰ τὸ N.A.T. Εἶναι ὑποχρέωσίς των, ὑπαγορευομένη ἀπὸ τὴν ἀνάγκην τῆς προσπίσεως, τῶν συμφερόντων ἐνὸς ὄργανισμοῦ κοινωνικῆς προνοίας εύρυτάτης ὀκτινοβολίας.

Εἶναι τόση η διστυχία εἰς τὸν Τόπον μας, ὥσπερ καθήκον δῶλα νὰ είναι η ἀνίσχυσης τῆς υπέρ των δυστυχούντων μερίμνης. Τί ἀλλο παρὰ τὴν ἀνακούφισην τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας ἀπὸ τὰς πολλαπλὰς τῆς ἀνάγκας ἐπιτελεῖ τὸ Ἀπομαχικὸν Ταμείον;

Διὰ τὴν συλλογικὴν σύμβασιν

Ἐπαναλαμβάνομεν τὴν σύστασιν πρὸς τὰς ἐνδιαφερομένας ἐπαγγελματικὰς ὄργανώσις, τὴν «Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν» τὰς Ἐνώσεις Πλοιαρχῶν, Μηχανικῶν, καὶ Ἀσυρματιστῶν, ὅπως συγάφουν τὸ ταχύτερον τὴν νέαν συλλογικὴν σύμβασιν. Δέν κρίνομεν σκόπιμον νὰ ἀναφέρωμεν τοὺς λόγους, τοὺς ὑπαγορεύοντας τὴν ταχείαν τῆς συμβάσεως ὑπογειασῆς. Οι ιδιόντες τὰ τών ὄργανωσεων πιστεύομεν νὰ είναι καλῶς ἐπὶ αὐτῶν ἡ ἔνημερωμένοι.

Οιαδήποτε, πάντως, διλιγωρία περὶ τὴν ἐπίτευξιν συμφωνίας σοβαράς δύναται νὰ προκαλέσῃ ζημίας εἰς τὰ μελη τῶν ἐνδιαφερομένων ὄργανωσεων. Τοῦ ἀνάλαβόν ἡ «Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν» τὴν πρωτοβουλίαν. Γνωρίζουμεν καλῶς, ὅτι η προθυμία ὑφίσταται ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν Πλοιαρχῶν, τῶν Μηχανικῶν καὶ τῶν Ραδιοτηλεγραφητῶν.

Μετὰ τὸν σάλον

Διατί, ἀφότου τὸ Γραφεῖον Εύρεσεων Ναυτικῆς Ἐργασίας ἀνέλαβεν ὁ κ. Σταματελάτος, ἐσταμάτησεν ἡ ἐκδόσις τῆς τακτικῆς μηνιαίας στατιστικῆς ἐπὶ τῆς αὔξομενησεως τῆς ναυτεργατικῆς ἀνεργίας;

Πρέπει νὰ ἐπαναληφθῇ ἡ ἀνακούφισης τῶν σχετικῶν μὲ τὴν κατὰ κλάδους ὑφισταμένην προσφοράν ἐργασίας, ἵνα καὶ δεόντως ἐκτιμηθούν τὰ υφιστάμενα παράπονα ἐπὶ τοῦ παραγκωνισμοῦ τῶν μὲ προϋπηρεσίαν ναυτοερμαστῶν.

Μετὰ τὸ προεκλογικὸν ὄργιον τοῦ κ. Βογιατζῆ, εἶναι καρίρος, πιστεύομεν, νὰ ἐπανέλθῃ καὶ τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. εἰς τὰ κύρια ὑπηρεσιακά του καθηκόντα. Η ἔξι Εύροις ἐπιδρούμενη, θέλομεν νὰ ἐλπίζωμεν, ὅτι παρῆλθε.

Ἐκπληκτικόν, ἀλλ' ἀπολύτως ἀληθέα!

Τὰ ἐν Πειραιεῖ Γραφεῖα τοῦ Οἴκου Νιάρχου ἐζήτησαν πρὸ τοῦ ἡμερῶν ἀπὸ τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. ὅπως διευκολύνῃ τὴν ναυτολόγησιν ἐνὸς ὑποπλοιάρχου ἐπὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Σπύρος Νιάρχος». Τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. ἡρήμην διαφρέδην, διότι, ὡς ὑπεστήριξεν ὁ κ. Διευθυντής του, τὸ πλοίον αὐτὸν δὲν πρεπειλαντάται εἰς τὸν καταλόγον τῶν σκαφῶν ποὺ ἔχουν ασφαλίσει τὸ πλήρωμά των εἰς τὸ N.A.T., δὲν φέρεται δ' ἐπίσης ἔγγεγραμμένον εἰς τὰ Ἀλληληκαὶς ηγούλιγια!

Ἄλλα ποὺ πλοίωμα του ν' ἀσφαλίσῃ τὸ «Σπύρος Νιάρχος» εἰς τὸ N.A.T.; Μήπως αἱ γνωσταὶ ἀσχολίαι τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ ΓΕΝΕ κατὰ τὴν προεκλογικὴν περιόδον δὲν τοῦ ἐπέτρεψαν νὰ πληροφορήσῃ, διότι τὸ σκάφος καθειλκύσθη μὲν, ἀλλὰ δὲν παρεδόθη ἐισέτι εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του καὶ συνεπὸς δὲν είναι ἐπηγρωμένον, καὶ δῆλον δηλωσιν τοῦ κ. Νιάρχου κατὰ τὴν καθέλκυσιν, δῆλον δημήνου.

Ήτο, παντως, τόσον ἐπίμονος ἡ ἀρνησίς τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., συνέστησεν εἰς τὸν ἐνδιαφερόμενον ύποτολογήθη — ὥστε ἔχειάσθη δραστηρία ἐπέμβασις τῆς ἀρμόδιας Διευθύνσεως τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ νὰ τακτοποιηθῇ τὸ ζήτημα κατόπιν πολυημέρου πατητορίας τῶν ἐνδιαφερομένων.

Εἰναι, λοιπόν, τόσον ἀπληροφόρητον καὶ τόσον στενοκέφαλον τὸ Γ.Ε.Ν.Ε., δτα δὲν πρόκειται νὰ διεκπεραιώσῃ σημείωμα προερχόμενον απὸ τὸ ίδιαίτερον γραφεῖον τοῦ τέως Ὑπουργού τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας;

Θά διδαίμεν, πράγματι, τὴν θελτιώσιν;

Προχωρεῖ, ὡς ἀνακοινώται, ὁ O.T.E. εἰς τὴν ἐκτέλεσιν εύρυτάτου προγράμματος Βελτιώσεως καὶ ἀναπτύξεως τῆς μετα τῶν πλοίων ἐπικοινωνίας. Νέον τηλεπικοινωνιακὸν ὄλικὸν προστίθεται εἰς τὸ ὑπάρχον, ἐνὸς καταβάλλεται προστάθεις πλήρους ἐπανδρώσεως τῶν ηδὴ λειτουργούντων καὶ τῶν ὑπὸ τοῦ ιδρυσιν σταθμῶν δι' εἰδικευμένου, καλῶς κατηρτισμένου προσωπικοῦ.

Θά καταστάται, λοιπόν, ὑπόθεσις εύκειης ἡ ἀνά πάσαν στιγμὴν σύνδεσις τοῦ ταξιδεύοντος "Ἐλληνος ναυτικοῦ μετά τῆς Πατρίδος: Καὶ ἀντίθετος: Θά διασφαλίσῃ ἡ ἐντεῦθεν ἐπικοινωνία πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν ἀνά τὴν Ὑδρόγειον; Τὸ εὐχόμεθα, διὸ καὶ εἰμέθα ὑποχρεώμενοι νὰ διατηρήσουμεν τὰς ὄχι ἀδικοιασθήσους ἐπιφυλάξεις μας. Δὲν είναι ἡ πρώτη φορά, καθ' ἥν αἱ προσπάθειαι τῶν ἀρμοδίων στρέφονται πρὸς τὸν συγχρονισμὸν, καὶ τὴν θελτιώσιν τῆς ναυτικῆς τηλεπικοινωνίας καὶ δέν θὰ είνει ἡ πρώτη φορά, ποὺ δὲν θὰ τελεφορήσουν αὐταὶ.

Ἐπισισμαίνομεν, πάντως, τὰς καταβαλλομένας φροντίδας διὰ τὴν δολοκήρωσιν τοῦ δικτύου τῆς διὰ τοῦ ραδιοτηλεφόνου ἐπικοινωνίας καὶ διὰ τὴν αὐξήσιν τῆς ἴσχυος καὶ κατὰ συνέπειαν τῆς ἐμβελείας τοῦ παρακτίου Σταθμοῦ Ἀσυρμάτου. "Ηδη μὲ τὸν λειτουργούντα εἰς τὸν Βάρην

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

GRAIN FITTING & TRIMMING

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

Ραδιοτηλεφωνικὸν Σταθμὸν ἐπίκοινωνούν 80 περίπου ἔλληνικὰ σκάφη (τὰ ὅποια διαβέθουν σχετικὴν συσκευὴν) προγματοποιῶσαντα κατὰ τὸ τρίμηνον από Δεκεμβρίου μέχρι Φεβρουαρίου συμπεριλαμβανομένουν 325 ἀνταποκρίσεις. Ἀπό τῆς 15ης Ιανουαρίου τὰ ὡς ἀνώ πλόκα κατέστη δυνατόν νά ἐπίκοινωνούν μὲ δόλκηπρον σχεδόν την Ἐλλάδα, μέσω τῶν τηλεφωνικῶν κέντρων πεντήκοντα ἐπασχιακῶν πόλεων, ἐνώ ἡ περατωθείσα ἑγκατάστασις ραδιοτηλεφωνικῶν σταθμῶν εἰς Ελλάδανονίκην, Κέρκυραν, Ἡράκλειον καὶ Βόλον, προβλέπεται, οὕτως θα καταστήσῃ χρειεστέραν τὴν ἐπίκοινωνάν τῶν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ἀνατολικῆς Μεσογείου ταξιδεύοντων σκαφῶν μὲ τὴν χώραν μας.

Τών ἀνώτερων, δύμας, ραδιοτηλεφωνικών σταθμών δέν κατέστη είσπει δυνατή ή λειτουργία. Ελλείπει τόπο τεχνικού προσωπικού, όπερα θά τους ἐπανδρώσει. Τό υπουργείον Συγκοινωνιών είς τὸν προκρυβθέντα σχετικὸν διαγνωσμὸν ἔζητησεν ἀπό τοὺς ἐνδιαφερομένους τυπικά προσόντα, τὰ ὅποια δὲν παρέχει ή ἐδὼ μέση τεχνικὴ ἑκπαίδευσις. 'Ο Ο.Τ.Ε. ὑπέδειξεν ἵηση τὴν τροποποίησιν τῶν ὄρων του διαγνωσμοῦ ὡς πρὸς τὸ σπηλεῖον τῶν προσόντων τῶν ὑπουργίων, ἐλπίζεται δέ οτι θά γινεται ἀπόδεκτή, ώστε νὰ καταστῇ δυνατή ή ἐπάνδρωσις καὶ ή ταχεία ἑναρξίς τῆς λειτουργίας τοῦ δικτύου τῶν νέων ραδιοτηλεφωνικών σταθμῶν.

Αλλά το πλέον σημαντικόν γεγονός, τό όποιον έχηγεται είναι ο "Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών σχετικώς με την όλοκληρωσιν του τεχνικού έξι πλησιόν της χώρας μας διά την ανταπόκρισιν διά ραδιοτηλεφώνου, είνε ή απόκτησις του μεγάλου σταθμού Βραχεών κυμάτων, ισχύος 3.000 βάττων. Θα δυνατούσα ούτος να σταθμεύεται και την διαστολήλεφωνίαν, διασφαλίζαμένης της συνέσεως διά τηλεώνων τουν είς οιονήποτε γεωγραφικό πλάτος, και μήκος ταξιδεύοντων πλοίων μας.

Βεβαίως, ό μεταφέρεις πόη εις Πειραιά εξ Ηνωμένων Πολιτειών σταθμός, θα διατεθή, κατά κύριου λόγου, εις τὴν βελτίσσων τῆς διάραδιστηγράφου ἀνταποκρίσεως. Εἶνε τελειότατον τύπου, κατασκευῆς τῶν ἐργοστασίων R.C.A., ἡγυρόσθιν ἀντὶ 28.000 δολλαρίων, θά ἔγκατασταθῇ εἰς τὴν Βάρον καὶ θά χειρίζεται ἀπό κέντρου λήψεως καὶ τηλεχειρισμοῦ ἔγκατεστημένου εἰς τὴν Γλυφάδα. Ἡ λειτουργία, δύως, τοῦ σταθμοῦ αὐτοῦ ἔνδεχεται σημαντικῶς νὰ καθυστερήσῃ, διότι κατά τὴν μεταφοράν του, λόγω προφανῶς κακῆς συσκευασίας, ὑπέστη σημαντικάς βλάβας. Θά καταστῆ ἀναγκαῖα ἡ ἐπιστροφή ὀλοκλήρων τημάτων του, "Ἡ συσταθείσα ἐπιπτροπή διὰ τὴν παραλαβὴν του δὲν ἥρχισεν εἰσέτι τὸ ἔργον της, δὲν ἀποκλείεται πάντως νὰ ἐπιστραφούν τὰ βλαβερά τημάτα τοῦ σταθμοῦ εἰς Ἡνωμένας Πολιτείας διὰ νὰ ἐπισκευασθούν ὑπό τῶν ἐργοστασίων τῆς R.C.A.

Έκτος, δώμας, τού σταθμού βραχέων κυμάτων, τον όποιον απέκτησα-
μεν, άναιμενται, έντος διμήνου νά μεταφερθῇ εἰς Πειραιά καὶ πομπός
ισχύος 3.000 βάττ., διτάς θά ένισχυσθή τὴν ραδιοτηλεγραφίκην ἐπικο-
νιωνίας ἐπί μεσάριν κυμάτων, δημού μετὰ τοῦ ἡδη λειτουργούντος πομ-
πού ισχύος 3.500 βάττ.

Έφ' ὅσον ήθελε λειτουργήσει, ταχέως συμπληρούμενον, τὸ δίκτυον τῶν ραδιοτηλεφωνικῶν σταθμῶν, ἐφ' ὅσον ὁ σταθμός βραχέων κυμάτων ταχέως ἐπίσης ἐπισκευαζόμενος, ήθελε καλύψει τὰς ἀνάγκας τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἀνταποκρίσεως με τὰ ποντοπόρα πλοῖα καὶ ὁ ἀναμενόμενος πομπὸς μεσαίων κυμάτων ἀποτελεσματικῶς ἐνισχύει τὸν λειτουργούντα παράκτιον σταθμὸν εἰς τὴν Βάρην, τότε μίσα εὐχερῆς, ἔξυπηρτική καὶ πυκνὴ σύνδεσις βάσισοφαίζετο μὲ τὴν χιλιάδα τῶν πλοίων μας καὶ τὰς πολλὰς χιλιάδας τῶν ναυτικῶν μας. Ο.Ο.Τ.Ε. εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν θὰ είχε προσφέρει τὰς διαδικασίας της ὑπερβολικής εἰς τὴν ναυτιλίαν, τὰς ποτίσιας, οφείλομεν νά τονισώμεν, δὲν τὰς ἐγγύωρισεν αὐτῆς μεχρι σήμερον. Έκ τοῦ γεγονότος αὐτού καὶ αἱ ἐπιφυλάξεις μας διὰ τὰ ὅσα ἔγαγγελλονται.

Τὸ Εὐγενίδειον "Ιδρυμα

Εις τὸ ύπ' ἀριθ. 72 τεύχος τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως ἐδημο-
σιεύθη τὸ Βασιλικὸν Διάταγμα, τὸ ἐγκριτικὸν τοῦ τρόπου τῆς διοικήσε-
ως καὶ διαχειρίσεως τοῦ Ἰδρύματος Ὑγενείδου, τοῦ κοινωφελοῦς αὐ-
τοῦ Ὀργανισμοῦ, τοῦ συσταθέντες διὰ τῆς διαθῆκης τοῦ ἀειμνήστου
Εύγ. Ἑγενείδου.

Σκοπός του ιδρυμάτος, κατά τό δεύτερον αρθρον τού ἐγκριθέντος 'Οργανισμού, είναι ἡ συμβολή εἰς τὴν ἐπικαιώνειν νέων, ἀλληλικῆς ὑπηρετήσεως, εἰς τὸ ἐπιστημονικὸν καὶ τεχνικὸν πεδίον (μεταλλεία, ὑδραυλικαὶ δυνάμεις, ἡλεκτρισμός, μηχανολογία, σύγρονοια κλπ.).

Κατά τό ἀρθρον 8 του αὐτού Ὀργανισμού, ἡ πραγματοποίησις τοῦ σκοποῦ τοῦ Ἰδρύματος δύναται νὰ συντελεσθῇ κατὰ τοὺς κάτωθι τρόπους:

α) Διά παροχής ύποτροφιών εις νέους "Ελληνας πρὸς σπουδὴν εἰς τεχνικὰ σχολὰς τῆς ἡμεδοπῆς ή ἀλλοδαπῆς, σὺν τοῖς ἄλλοις καὶ ἐπὶ τῷ τέλει διμοιργίᾳ, διδακτικῶν στελεχών διά τὰς ὑφισταμένας ἐν Ἑλλάδι τεχνικὰς σπουδὰς.

β) Διά παροχής οικονομικής ή άλλης δοσηθείας εις ύφισταμένους τεχνικά σχολών έξω από την Ελλάδα.

γ) Διά Ιδρυμάτων νεον τεχνικών σχολών μεσης και κατωτέρως εκπαίδευσης ένν Ελλάδι.

δ) Διά παντός τρόπου κριομένου προσφόρου υπό τής Διοικήσεως

τού Ἰδρυμάτος πρὸς προαγωγοποιεῖ τους σκόπους αὐτοῦ.
Ἡ περιουσία τοῦ Ἰδρυμάτος ἀποτελεῖται :

κινητής καὶ ἀκίνητού περιουσίας καὶ β). Εκ κληρονομιών, κληροδοσίων καὶ δωρεών καταλειπόμενων αὐτῶν.
Ἡ διοίκησις καὶ διαχείσις τοῦ Ἰδρύματος θὰ ἀσκήται ἀπὸ τὴν Κυ-

·Η ἔκθεσις τοῦ Ἑλληνικοῦ βιβλίου

Προετοιμάζεται διά νά έγκαινιασθή την 24η τρέχοντος. ή πρώτη πλωτή έκβεσις τού Ἑλληνικού βιβλίου ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανού μας «Βασιλίσσα Φρειδερίκη». Απασαί αἱ λογοτεχνικαὶ ὄργανονσις τῆς χώρας, δραττόμεναι τῆς εὐκαιρίας, τὴν ὅποιαν η Ἑλληνικὴ Γραμμῇ Ἀμερικῆς παρέσχει εἰς αὐτά, καταβάλλουν ίδιατέρας προσπαθείας διά τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἐκβέσεως. Θὰ ἡδύνατο αὐτῷ, κατ' ἔτος ὄργανονμενη, νά διευρύνῃ τὸ ἀναγνωστικὸν κοινὸν τοῦ Ἑλληνικοῦ βιβλίου, νά έξασφαλίσῃ εἰς αὐτὸ μάιαν ἀξιόλογον διεθνῆ προβολὴν καὶ, τὸ πλέον σαμαντικόν, νά έσκοικιώσῃ τὸ ἑκατόνωμιον τῶν ἀποδῆμων συμπατριωτῶν μας τοῦ Νέου Κόσμου μὲ τὰ δείγματα τοῦ συγχρόνου Ἑλληνικοῦ πνεύματος.

και ἔθνωφελούς δραστηριότητος τοῦ Εὐγενίου Εὐγενίδη, θὰ λειτουργήσῃ ἐπὶ τοῦ συμβατικοῦ μας ὑπέρωκανοινίου ἐπὶ τετράμηνον. Θά περιληφθεῖ 639 ἔργα, ἀντίτροπωσεύοντα 318 συγγραφεῖς, 22 Ἑκδοτικούς Οἰκους καὶ τὸ Γαλλικόν καὶ Ἱταλικὸν Ἰνστιτούοντα. Τὰ πρός πώλησιν ἀντίτυπα τῶν ἁκτερησμούνων ἔργων ἀνέρχονται εἰς 3.253, πολυτελούς κατά τὸ πλείστον ἐκδόσεως, συναλοκής ἄξεις 4.000 δολαρίοιν.

Συμφώνων με τὸ καταρτισθὲν πρόγραμμα, τὰ ἔγκαινια τῆς πρώτης πλωτῆς Ἑκδόσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ βιβλίου θὰ τελεσθῶν μὲ πάσαν ἐπιστημότητα εἰς Πειραιᾶ τὴν πρώτων τῆς παραμονῆς τῆς Ἐθνικῆς ἐπετείου, παρουσιάς τῶν Βασιλέων, τῶν ἀρμόδιων ὑπουργῶν, τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἀνωτάτων πνευματικῶν Ἰδρυμάτων τῆς χώρας καὶ τοῦ λογοτεχνικοῦ μαρακούσμου. Ἐπίσης, ὡρισθή, δῆτας ἡ ἐπίσημος παρουσίασις τοῦ Ἑλληνικοῦ βιβλίου εἰς τὴν Αμερικὴν πραγματοποιηθῇ κατὰ τὴν ἡμέραν τοῦ προσεχοῦν κατάπλου τοῦ λιμένα τῆς Νέας Ὑόρκης τοῦ «Βασιλίστα Φρειδερίκη». Ἔκει τὸ Ἑλληνικὸν βιβλίον θὰ προσφερθῇ εἰς τοὺς Ἑλληναῖς ὄμογενεῖς τῶν ὅπων τὴν προσοχὴν βασικῶς ἐνδισφέρεται ή διοργανωνούμενή ἔκδοσις νὰ ἀλλύση, ἀλλὰ καὶ εἰς τοὺς ἀνθρώπους τῶν ἀμερικανικῶν γραμμάτων, οἵτινες θά ἔχουν τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐκτιμήσουν ἀμεσωτέρων τὰ ἐπιτευγματα τῆς συγχρόνου Ἑλληνικῆς διανοήσεως.

Ἐθνική καθαυτὸ ή σημασία τῆς ἐκδέσεως — ὑπευθύνως ἔχαρκτηρίσθη ὡς τὸ σημαντικώτερον πνευματικόν γεγονός τοῦ ἕτους — ἀλλά καὶ η πρώτη ὥραγανμένη προθολή τοῦ ἐλλήνικον βιβλίου πέραν τῶν ἐνθικῶν δρίων, μεταξὺ τῆς διμογείας τοῦ ἔξωτερικοῦ, η πρώτη ἐπίσης ἀγαθὴ συνέπεια τῆς συνεργασίας τῶν παραγόντων τοῦ πλούτου μὲ τοὺς παραγόντας του πνεύματος, τοὺς ὑπὸ μυρίας ἀντιδρόσητας πρωθυβαύντας τὸν πολιτισμὸν τοῦ Τόπου μας. Είναι χραοκτηριστικὰ τὰ δύο εἰς ραδιοφωνικήν του διαιλίσιν ἐτόνουσεν ἐκπρόσωπος τῶν συνεργαζομένων λογοτεχνικῶν σωματείων. Παραθέτομεν ἔνα μικρὸν ἀπόσπασμα:

«Η Έταιριά της Εθνικής Ελληνικής Γραμμής Αμερικής, συνεχίζου-

σει, το έθνωφελέστατον ἔργον τού ἀειμνήστου ίδρυτου της Εύγενιού Εύγενιδη, που ποὺ «Ἐθνὸς μας ποὲ δὲν θὰ λημονίσῃ, δῖ τι αὐτὸς πρώτος ἀπὸ δόλους εἰς τὴν ἀκεπώτη συμφόρᾳ τῶν σεισμῶν τῶν Ἰονίων νήσων μὲ ἐκπληκτικὴν γενναιοδωρίαν προσέφερε διὰ νὰ ἀνακουφίσῃ τοὺς σεισμοπεθεῖς τοῦ πλημυρωτοῦ τού, εἰχε τὴν ἀπὸ κάθε ἀπονιαν θεαμασίαν πρωτοβουλίαν νὰ παραχωρήσῃ τοὺς εύρυτάτους καὶ πολυτελεῖς χώρους τοῦ ὑπερωκεανίου της «Βασιλίσσας Φρειδερίκη» διὰ τὴν ὁργάνωσιν μιᾶς ἐκβεσεως διαρκείας, τοῦ Ἑλληνικοῦ λογοτεχνικοῦ βιδίου. Η πρωτοβουλία αύτη ἦταν φυσικὸν νὰ συναγείρῃ ἀπὸ συγκίνησιν καὶ ἀπὸ μίαν εὐχάριστον ἐπικλήνιν δόλαρπον τοὺς πνευματικοὺς μας κόσμον. Σαράντα καὶ πλέον χρόνια ἔχουν περάσει ἀπὸ τὸν πρώτον παγκόσμιον πόλεμον καὶ στήμερος διὰ ποώτην φοράν οἱ οἰκονομικῶς Ισχυροὶ ἐπεισθαναν τὴν ψύφιστην ἀξίαν τοῦ ἔργου τῶν πνευματικῶν μας ἀνθρώπων διὰ τὴν ἐκπολιτιστικὴν ἀνύψωσιν καὶ προδοθῆν τῆς χώρας μας καὶ ἡθέλσαν, μὲ ένα Θετικὲ μετρακτον τρόπον, νὰ τὸ ἐνισχύσουν. Ας ἐλπίσωμεν, δῖ τι ὥραιά και εὐγένική αύτη πρωτοβουλία τῆς Ἐθνικῆς Γραμμῆς Ἀμερικῆς θὰ ἀποτελέσῃ τὴν ἀπαρχὴν μιᾶς θετικῆς ἐνισχύσεως τῶν ἐλληνικῶν γραμμάτων.

“Η εύεδια και τόσον διά τὸν Ἑλληνα πρόσφορος ὀδός τῆς θαλάσσης ἐπέτρεψεν ἀνέκαθεν εἰς τὴν γώρων μας νὰ ἔκπειψῃ τὴν ἀκτινοβολίαν της πρὸς τὸ ἀτόμευμακρυσμένα ἔθνη και στενήν νὰ δημιουργήῃ τὴν πνευματικήν ἐπαφήν. Τὸ «Βασιλίσσα Σφειδερίκη» αὐτήν, ἀκριβῶς, τὴν ἐπαφὴν ἀναλαμβάνει σήμερον νὰ συνεχίσῃ τὴν ἔκθεσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ δι-
βλίου. Ή πρασφερούμενή υππρεσία είνε τῷ ὄντι μεγίστη.



Η άλληλογραφία μας

Και πάλιν το N.A.T.

Κύριε Διευθυντά,

Αναφέρομενοι εις την δημοσιεύσησαν εις τὸ τεῦχος τῆς 15ης Φεβρουαρίου 1956 τοῦ ύμετέρου περιοδικοῦ δευτέρων ἐπιστολὴν τοῦ ύποναυάρχου λιμεν. ἐ. ἀ. κ. Ζάρκου, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσωμεν τὰ κάτωθι:

1.— Διὰ τῆς ἀπὸ 11 Ἰανουαρίου 1956 ἐπιστολῆς μου, καταχωρισθεῖσας εἰς τὸ ὑπὲρ ἀριθ. 496 τεῦχος τοῦ ἔγκριτον υἱῶν περιοδικοῦ, προσετάθησα, ἀναπτύσσονταν ἐν πλάτει τὰς σχετικὰς μὲ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν συντάξεων διατάξεις τοῦ N. 3170) 1955, νὰ διασκέδασο τὰς ἀνησυχίας τοῦ κ. Ζάρκου ἐπὶ τῆς δυνατότητος τοῦ N.A.T. νὰ ἀντεπεξέλθῃ εἰς τὴν ἀναπροσαρμογῆς τῶν παλαιῶν συντάξεων μέλλουσαν νὰ προκυψῇ διὰ τὸ "Ιδρυμα οἰκονομικήν ἐπιβάρυνσιν".

2.— Η λεπτομέρης ἀνάπτυξης τοῦ θέματος, νομίζω, ὅτι θὰ ἔσει νὰ κατανοηθῇ παρὰ παντὸς ἀσχολούμενον μὲ τὰ οἰκονομικὰ τοῦ N.A.T., παρ' ὅλον ὅτι ἔξι ἀδειώφιας τοῦ στοιχειωθέντου διορθωτοῦ τοῦ περιοδικοῦ σας, παρελείψθη μία δόλκηρος φράσις τῆς παραγράφου 7 τῆς ἐπιστολῆς μου, ἀλλοιούστα ἐν τινὶ μέτρῳ τοὺς συλλογισμούς, ἐφ' ὧν ἐβασισθησαν οἱ ἐπομένη παραγράφος ἀναφερόμενοι ἀριθμοῖς.

3.— Η πλήρης διατύπωσης τῆς παραγράφου 7 τῆς ὡς ἄνω ἐπιστολῆς μου ἔχει ὡς ἀκολούθως :

..... «Βάσει τῶν προκυπτόντων ἐκ τῆς συντελεσθείσης μέχρι τοῦδε ἀναθεωρήσεως ὑπερχιλίων παλαιῶν συντάξεων ἀποτελεσμάτων, δὲν θὰ ἐπιφέρῃ αὔξησιν διὰ τοὺς ἔχοντας ὑπηρεσίας 16—25 ἔτῶν ποσοστοῦ πλέον τοῦ εἰκοσίν ἐπὶ τοῖς ἐκατὸν καὶ διὰ τοὺς ἔχοντας ὑπηρεσίας ἀνωτέρων τὸν ποσοστὸν πλέον τοῦ πεντήκοντα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν, κατὰ μέσον δρον, καὶ τοῦτο, διότι.....».

"Η ὑπογραμμιζόμενή ὡς ἀνωτέρω φράσις, παραλειφθεῖσα κατὰ τὴν δημοσίευσην τῆς ἐπιστολῆς μου τῆς 11ης Ἰανουαρίου 1956, ἐδόκει ἀφορήντινες τὸν κ. Ζάρκον ν' ἀμφιβάλῃ εἰς τοὺς ἐν τῇ ἀνωτέρω ἐπιστολῇ ἀναφερομένους ὑπολογισμούς μου καὶ νὰ δημιουργήσῃ διὰ τῆς ἀνωτέρω ἐπιστολῆς τοῦ ἐντυπώσεως δυναμένας νὰ ἐπισύρουν τὴν δυστοιχίαν τοῦ ναυτικοῦ κόσμου ἐπὶ τὸν νέον καταστατικὸν νόμου τοῦ N.A.T., ἀφοῦ ἐν αὐτῇ ἀποδεικνύει φρούδας τάς εἰς τὸν νόμον τούτον διαστηθείσας ἀπλίδας τῶν ναυτικῶν, διὰ τὸν οἰκονομικὸν ἀδιέξοδον εἰς δ, κατ' αὐτὸν, ἔλει περιέλθει τὸ N.A.T., ἀτὰ τὴν ἔφαρμογήν τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἀναθεωρήσεως, παραθέτων ἐν ἑκάστῃ «ῶν δημοσιεύσων ἐν τῷ ὑπέρμερῳ περιοδικῷ τριῶν ἐπιστολῶν τοῦ τελείας διάφορος ποσά ἐπιβαρύνσεως τοῦ N.A.T. ἐκ τῆς ἀναθεωρήσεως τῶν παλαιῶν συντάξεων, πόρων ἀπέχοντας τῆς πραγματικότητος. Οὕτω εἰς τὴν ἀπὸ 25.12.1955 ἐπιστολὴν τοῦ ἀναφέρει ἐπιβάρυνσιν 80.000.000, περίπου, εἰς τὴν ἐν τῷ ὑπὲρ ἀριθ. 497 τῆς 15.2.1956 ύμετέρω περιοδικῷ δημοσιεύσησαν δευτέρων ἐπιστολῆς τοῦ ὑποβινάζει τὴν ἐπιβάρυνσην τῶν παλαιῶν συντάξεων εἰς 32.000.000, προσθέτει δὲ εἰς αὐτὴν καὶ τὴν μέλλουσαν νὰ προκύψῃ ἐπιβάρυνσιν ἐκ τῆς ἀπονομῆς τῶν νέων συντάξεων ἐκ δραχ., 15.000.000, ἵνα πλησιάσῃ τὸ εἰς τὴν πρώτην τοῦ ἐπιστολῆς ποσὸν ἐπιβαρύνσεως. Τέλος, εἰς τὴν ἀπὸ 21.2.56 ἐπιστολῆς τοῦ, δεχόμενος κατ' ούσιαν, διὰ ἐπιβάρυνσος ἐκ τῆς ἀναθεωρήσεως τῶν παλαιῶν συντάξεων εἰναι 13.000.000 ἐτησίως, προσθέτει καὶ πάλιν τὴν ἐκ τῆς ἐπιβαρύνσεως ἐκ τῶν νέων συντάξεων προκύπτουσαν διαφορὰν εἰς τὴν τοιαύτην τῶν παλαιῶν, ἀλλως δὲν ἔχειται, πῶς φθάνει τὸ παρατιθέμενον παρ' αὐτῷ ποσὸν μελλοντικῆς ἐπιβαρύνσεως εἰς 28.500.000 ἐτησίως.

4.— Ἐὰν, δημος, δ. κ. Ζάρκος ἀνεγίγνωσκε μετὰ προσοχῆς τὴν παράγραφον 8 τῆς ἐπιστολῆς μου, θὰ διεπίστωνεν εὐχερώς, ἀφ' ἐνὸς μὲν τὸ κενὸν τῆς παραγράφου 7 καὶ ἀφ' ἔτερου τὸν συλλογισμὸν ἐφ' οὐ τῆς διείδοντο οἱ ἐν τῇ παραγρ. 8 ἀναφερόμενοι ἀριθμοὶ καὶ οὕτω δὲν θὰ κατέληγεν εἰς ἐσφαλμένας κρίσεις καὶ συμπεράσματα, οἷα τὰ ἐν τῇ τελευταῖς ἐπιστολῇ του ἀναγραφόμενα. Πλὴν τούτου, θὰ ἡδύνατο, ἀπευθυνόμενος εἰς ήμας, εἴτε τὸν ὑπόδιευθυντή τοῦ N.A.T. δ. καὶ τὸν ἀρμόδιον τμηματάρχην, νὰ λάβῃ πάσαν ἀναγκαιούσαν αὐτῷ ἐπεξήγησιν, ὅπότε θὰ ἐλάμψῃ γνωστοί της διατυπώσεως τῆς παραγράφου 7 τῆς ἐπιστολῆς μου καὶ δὲν θὰ προέβαινεν εἰς οίσας προένη κρίσεις, δεδομένου, διὰ τὴν εὐχερός θὰ διεπίστωνεν, διὰ τὴν μέλλουσα νὰ προκύψῃ ἐκ τῆς ἀναθεωρήσεως τῶν παλαιῶν συντάξεων οἰκονομικὴ ἐπιβάρυνσις τοῦ Ταμείου δὲν πρόκειται νὰ ὑπερβῇ τὸ ποσὸν τῶν 14.728.500 δρχ. (προσαγένεται καταβαλλόμενον διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν κεκτημένων ὑπηρεσίαν 16—25 ἔτῶν συνταξιούχων ποσοῦ δρχ. 33.142.500 κατὰ 20% καὶ καταβαλλόμενον διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν κεκτημένων ὑπηρεσίαν ἀνωτέρων τῶν 15 ἔτων συνταξιούχων ποσοῦ δρχ. 16.200.000 κατὰ 50%).

5.— Διὰ νὰ διαλύσωμεν τοὺς φόδους τοῦ κ. Ζάρκου καὶ παντὸς τρίτου μελετητοῦ τῶν θεμάτων τοῦ N.A.T., διὰ τὴν μέλλουσαν νὰ προκύψῃ ἐκ τῆς ἀναθεωρήσεως τῶν παλαιῶν συντάξεων οἰκονομικὴ ἐπιβάρυνσις τοῦ Ταμείου, παραθέτομεν κατωτέρω καὶ νεώτερα στοιχεῖα, προκύπτοντα ἐκ τῆς ἀναθεωρήσεως τῆς συντάξεως 1.304 παλαιῶν συνταξιούχων κατὰ τὰ ὅποια :

α) Διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ὡς ἄνω 1.304 συνταξιούχων, ητο τοῦ 1) 10 τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν παλαιῶν συνταξιούχων, διατίθεται σήμερον ποσὸν 526.329.90 δρχ. μηνιαίως, ητο 7.105.453 δρχ. ἐτησίως, τὸ δὲ διατεθηθόμενον, μετὰ τὴν ἔφαρμογήν τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἀναθεωρήσεως, θέλει ἀελθεῖ εἰς 614.647.90 δρχ. μηνιαίως καὶ 8.297.746.65 ἐτησίως. "Ἐδὲ η ἀντιστοιχία τῶν προκυπτόντων διὰ τὰς ὡς ἄνω 1.304 ἀναθεωρηθείσας συντάξεων ἀποτελεσμάτων ητο ἀπόλυτος καὶ διὰ τοὺς υπολειπομένους 11.700 συνταξιούχους, τὸ διατιθέμενον διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν συντάξεων αὐτῶν ποσὸν θὰ ἔσει νὰ ἀνήρχετο στήμερον εἰς 71.054.453 ἐπιστολῶς, ἐνώ τὸ πρόγραμμα διατεθεῖν κατὰ τὸν ισολογισμὸν τῆς χρήσεως 1954—1955 ἀνήλθεν εἰς 79.400.000. Κατ' ἀκολουθίαν, οἱ παρατιθέμενοι ὑπολογισμοί διὰ τὸ σύνολον τῶν 13.000 συνταξιούχων παρουσιάζουν τὴν λιανίκην ικανοποιητικὴν προσέγγισιν ποσοστοῦ διάδεκα ἐπὶ τοῖς ἑκατόν (12%), ητοις ἐπιτέπει τὴν ἔξαγωγὴν συμπερασμάτων.

β) Οι 546 ἐκ τῶν 1.304 συνταξιούχων ἀπολαμβάνουν συντάξεως 300 δρχ., καίτοι η κατὰ τοὺς ὑπολογισμούς τοῦ νέου νόμου προκύπτουσα, ὡς καταβλητὰ αὐτοῖς συνταξίους, εἰνε κατὰ πολὺ κατωτέρα τοῦ ποσοῦ τούτου καὶ κατ' ἀκολουθίαν οὐδεμίας θὰ τύχωσιν αὔξησεως.

γ) Οι 354 ἐκ αὐτῶν ἀπολαμβάνουν συντάξεως ἀνωτέρας τῶν 300 δραχμῶν, ἀλλὰ καὶ ἀνωτέρας τῆς παραγράφου 7 τῶν 13.000 συνταξιούχων παρουσιάζουν τὴν λιανίκην ικανοποιητικὴν προσέγγισιν ποσοστοῦ διάδεκα ἐπὶ τοῖς ἑκατόν (12%), ητοις ἐπιτέπει τὴν ἔξαγωγὴν συμπερασμάτων.

δ) Τέλος, οι 404 ἐκ αὐτῶν θὰ τύχωσιν ἐπηυημένης, συνεπείᾳ τῆς ἀναθεωρήσεως, συντάξεως κατὰ τὴν ἔξης ἀναλογίαν : Κεκτημένοι ὑπηρεσίαν 16—25 ἔτῶν, συνταξιούχοι 239, καταβαλλόμενον ἐπιστολῶς ποσὸς 5.199.240.15 δρχ., καταβληθησόμενον, μετὰ τὴν ἀναθεωρησίαν 5.643.774.90 δρχ., ἐπὶ πλέον διαφορά λόγω ἀναθεωρήσεως, 444.534.75 δρχ., ποσοστοῦ αὔξησεως 8.5%. Κεκτημένοι ὑπηρεσίαν ἀνωτέρων τῶν 25 ἔτῶν, συνταξιούχοι 165, καταβαλλόμενον ἐπηυημένης ποσὸν 1.906.213.50 δρχ., καταβληθησόμενον, μετὰ τὴν ἀναθεωρησίαν, ποσὸν 2.653.971.75 δρχ., ἐπὶ πλέον διαφορά, λόγω ἀναθεωρήσεως, 747.758.25, ποσοστὸν

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)

MANILA and WIRE ROPE DELIVERED FROM STOCK AT ALL U.S. PORTS

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

► Whitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

27 WILLIAM ST.

NEW YORK 5, N. Y.

αύξησεως 39.2%. Έτησία έπιπερχόμενης έκ της άναθεωρήσεως 1.304 πλαισίων συντάξεων δρχ. 1.192.293. Προϋπολογισμός συνολικής έτησίας έπιπερχόμενων έκ της άναθεωρήσεως 13.000 συντάξεων δρχ. 14.207.516 (1.192.293X10 συν 12%).

Οσουδήποτε, ἐπομένως, καὶ ὃν ἄλλοι ισθιούν τὰ ἔκ τῆς ἀνάθεωρήσεως τῶν 1.304 παλαιών συντάξεων, ἢτοι τοῦ 110 τοῦ δόλου ἀριθμού τῶν παλαιών συντάξιούχων προκύπτοντα συμπεράσματα, εἴτε κατὰ τὸ ποσόν τῆς αὐξήσεως, ταύτης, δταν πραγματοποιηθῆ ἡ ἀνάθεωρήσις τοῦ συνόλου τῶν παλαιών συντάξεων, ὅρων προϋπολογίζομεν, οτι τὸ ποσοστὸν αὐξήσεως διε τοὺς ἔχοντας υπηρεσίαν 16—25 ἑτῶν, δὲν θὰ εἰνε ἀνώτερον τοῦ 20%, καὶ διά τοὺς ἔχοντας υπηρεσίαν ἀνώτερα τῶν 25 ἑτῶν ἀνώτερον τοῦ 50%.

Κατ' ἀκολουθίαν, οἱ ἀριθμοὶ ἐφ' ὧν ἐστηρίχθησαν τὰ ἐν τῇ ἀπό 11.1.1956 ἐπιστολή τημῶν ἀναφερόμενα συμπεράσματα, διαπιένονται ἀπό πινεύμα συντρητικότητος καὶ δὲν ἀπέχουν τῆς ἀληθείας, ὡς Ισχυρίζεται ὁ κ. Ζάρκος.

6.— "Ηδη, μετά τὴν ἀπόδειξιν τῆς ὁρθότητος τῶν ἐν τῇ ἀπὸ 11.1.56 πρὸς ὑμᾶς ἐπιστολή μου ἀναφερομένων ὑπολογισμῶν, θὰ ἀπαντήσω δι-
δίλγοντας καὶ εἰς τὰς ἐν ἀρχῇ τῆς ἐπιστολῆς τους κ. Ζάρκου διαλαμβα-
νένας; παρατηρήσαις ἐπὶ τῶν γραφομένων μου. Οὕτω: α) Δὲν πρέπει δι-
κ. Ζάρκος νὰ λησμονῇ, ὅτι, παρὰ τὴν ἀναφερομένην ὑπ' αὐτοῦ ἀντίθε-
σιν πρὸς θασικὴν ἀρχὴν τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως καὶ τὴν ἀνεδαφι-
κότητά μέτρων, ὡς τὸ τῆς αὐξήσεως του χρονού ἀναμονῆς πρὸς συντα-
ξιδόπτητος ἀπὸ 10 εἰς 15 ἔτη καὶ τὴς διακοπῆς τῆς συνταξιδοτήσεως
τῶν ἄγαμων θυγατέρων, αὐτὸς ὑπῆρξεν δὲ ἐκ τῶν πρώτων εἰσηγητῶν
τῶν μέτρων τούτων, τὰ ὅποια, ὡς ὑπεύθυνος, τότε, χειρίζομεν τὰ δε-
ματαί του Ν.Α.Τ., περιέλαβεν εἰς ὑπ' αὐτοῦ καταστιθέν σχέδιον νόμου
περὶ τροποποίησες τῆς νομοθεσίας του Ν.Α.Τ. β) Κατά τὸ τελευταῖον
Πανελλαδικὸν Συνέδριον τῶν ναυτεργατῶν, ὁ κ. Ζάρκος ὑπερημνθή τῆς
μη διακοπῆς τῶν συντάξεων τῶν παλαιῶν ἑκείνων συνταξιούχων, οἵτινες
συντάξιδοτούνται μὲν χαριστικάς διατάξεις καὶ δη μὲν πραγματικήν ναυ-
τικήν ὑπηρεσίαν κατωτέρω τῶν 10 ἑτάνων, δὲ δέ νέος περὶ Ν.Α.Τ. νόμος
δὲν διακόπτει τὰς συντάξεις τῆς κατηγορίας ταύτης τῶν συνταξιούχων
καὶ συνεπῶς δὲν βλέπουμεν ποίαν ἐπαρσιν ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου μάς
καταλογίζει δὲ κ. Ζάρκος, γ) Δέν εἰνε δρόθιν, καθ' ἡμάς, τὸ ὑπὸ τοῦ κ.
Ζάρκου ὑποστηρίζομενον, δητὶ Τ.Ν.Α.Τ. δέον νὰ θεωρήται ὡς "Ιδρυμα
ὅπουκων κοινωνικῶν μόνων ἀσφάλισιν. Ὡπέρ, συμμισθούμενον πρὸς τὰς

σούκους κοινωνίκης μονών απαθανίους, θηρεύους, υδρόφυσσωνέντων προς την αρχάς της, άσφαλτίσεων ταύτης, δέοντα νά έκτεινη τήν άσφαλτίσιν αὐτού εἰς δύο τὸ δυνατὸν μεγαλύτερον ἀριθμὸν προσώπων καὶ δὴ εἰς βάρος τῶν πραγματικῶν ναυτικῶν, τῶν καταβαλλόντων σημαντικὰς καὶ ἐπί μακράν σειράν εἰςφοράς, καὶ οὐχὶ ὡς καθαρῶς ἀσφαλιστικὸν "Ι"-δρυμα. Οὔδεις, δεδοίας, ἴσχυρίζεται, δῆτα καὶ δ ἀλιεὺς ἢ ὁ μεμονωμένος ἔργατης θαλάσσης δὲν δικαιούται κοινωνικῆς ἀντιλήψεως, τῆς κοινωνίκης, δημαρχίας, ἀντιλήψεως τοῦ Κράτους καὶ οὐχὶ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ Ταμείου τῶν ναυτικῶν. Διότι φρονούμεν, δῆτα δὲν εἶνε οὐτε δίκαιον, οὐτε ἀσφαλιστικὸν ὃ μὲν 20ετή ὑπηρεσίαν καὶ συνοικιακά εἰσφοράς 10.280 σημειώνων δραχμῶν ἀλιεύς, νά δικαιούται συντάξεως δρχ. 300 μηνιαίως, δὲ δεν ναύτης ποντοπόλιος 20ετους ὑπηρεσίας, δῆτας κατέβαλλε συνοικικῶν εἰσφορᾶς ἐκ δρχ. 120.960, συντάξεως δρχ. 405 μηνιαίως, ὡς προεβλεπότε οὐτό τῶν διατάξεων τοῦ N. 2525)40, οὐτινος, ὡς γνωστόν, συντάκτης ήτο ὁ κ. Ζάρκος. Ἐφαρμοζόμενών τῶν ὀρχῶν τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως, ὡς ἀντιλαμβάνεται ταύτης δ. κ.Ζάρκος καὶ καθισταμένου συνταξιούχου του ἀλιέων, αἱ καταθληθεῖσαι ἐπὶ 20ετίαν εἰσφοραὶ του, μετά τῶν τόκων αὐτῶν, ἐπιστρέφονται αὐτῷ ἐντὸς τετραετίας, ἐνώ δ μέσοις χρόνος συνταξιοδοτήσεως ὑπερβαίνει τὴν 20ετίαν (ἔτησια εἰσφοραὶ μεμονωμένου ἐργάτου Βαλάσσης δρχ. 504 ἀνάτοκιζομεναι κατ' ἕτης, ἐπὶ 20ετίαν πρὸς 5% ἐτήσιως, παρέχουν κεφαλαιον δρχ. 16.655. Καταβαλλομένη μηνιαία σύνταξης δρχ. 300, ἐτήσιον ποσὸν συντάξεως μετά δύορου Χριστουγέννων και Πάσχα δρχ. 4.050).

δ) Παρ' ὅλον ὅτι δὲ ἀνελάδομεν τὴν διοίκησιν τοῦ Ν.Α.Τ. δεν εὔ-
σομεν λειτουργούσαν τὸν τόπον ἀπαραίτητον δι' ἓνα ἀσφαλιστικὸν, ὡς
τὸ Ν.Α.Τ.· «Ιδρυμα στατιστικήν ὑπηρεσίαν, ἐν τούτοις, δεν είνει ἄγνω-
στον, διτὶ ὁ ἀσιθμὸς τῶν ἔξερχομένων μὲν ὑπερεικοσίπεντατῆ ὑπηρεσίων
ναυτικῶν δὲν ὑπερβαίνει τὸ ἀναφερόμενον ὑπὸ τοῦ κ.Ζάρκου ποσοστόν.
Κατέ: τούτο δὲ διαφέρει ὁ καθιερώμενος διὰ τοῦ νέου νόμου τρόπος ὑ-
πολογισμοῦ τῆς συντάξεως, ἐν συγκρίσει μὲ τὸν παλαιόν, διότι, ἐνῷ
ταῖς τὸν νόμον (25/2/2014) αἱ συντάξεις ἔτεινον νὰ ἔξιστωσοῦν, ὡς πρό-
τον ποσόν, ἀνεξαρτήτως χρόνου ὑπηρεσίας καὶ καταβληθεισῶν εἰσφορῶν,
διὰ τοῦ νέου νόμου τὸ ποσόν τῆς συντάξεως προσδιορίζεται ἀναλόγως
τῶν δύο τούτων συντελεστῶν καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἡ σύνταξις είνει, ὅ-
ταν καὶ πρέπει νὰ είνει, ἀνώτερα διὰ τοὺς ἔχοντας μακράν ὑπηρεσίαν
καὶ μεγαλύτερος εἰσφορᾶς ναυτικούς.

ε) "Η παρατήρησις τού κ. Ζάρκου, καθ' ήν, ἐπειδή κατά τὸ διαφρεύ-
σαν ἀπό τῆς ἐπιψηφίσεως τοῦ Ν. 3170(1955) μέχρις Ἰανουαρίου 1956
ἰεκάμηνον χρονικὸν διάστημα ἀναθεωρήθησαν 1.000 συντάξεις, θὰ ἀ-
ποτιμῇ χρόνον 120 μηνῶν διὰ τὴν δλοκλήσωσιν τῆς ἀναθεωρήσεως, ἀ-
νίσταται τῆς πραγματικότητος, διότι αἱ ἐπιτροπαὶ ἀναθεωρήσεως δὲν
μετευτήσθησαν σμὰ τῇ δημοσιεύει τού νόμου, ἀλλὰ πολὺ μεταγενέστερῶς
καὶ συγκεκριμένως ἀπό τού μηνὸς Σεπτεμβρίου π.Ε. καὶ ἐπομένων ὁ
ιαναφέρομενος ἀριθμὸς ἀναθεωρηθεισῶν συντάξεων ἀντιστοιχεῖ εἰς πεν-
τάμηνον μόνον χρονικὸν διάστημα λειτουργίας τῶν καὶ δπωδῆποτε τὸ
τριγονούντων θὰ ἔχῃ περιατθάνητὸς τῆς τασσομένης ὑπὸ τού νόμου τρι-
τούντος προθεσμίας ή καὶ ἐνώριτερον, εἴς δόσον ἐφαρμοζοῦ, κατόπιν εἰσ-
τήσεως μας ληφθεῖσα παραφάτων ὑπὸ τού Δ. Συσδουλίου ἀπόφασις.

στον πρωθυπουργό της Ελλάς, καθώς αποτελεί την πιο σημαντική απόβαση της χώρας. Οσον αφορά την αύξηση τόνων εσόδων διά της αποδοτικότερας οποιεσδήποτε τέλων κεφαλαίων του Ν.Α.Τ., πληροφορούμεν τόν κ. Ζάρκον, τι μόνον έκ τών τελευταίων έπενδύσεων διαθεσίμων τού Ν.Α.Τ. είς δάσκαια πρός ναυτιλιακά έπιχειρήσεις καὶ τών υπό πολὺ εύνοϊκωτέρους διόπλιθους γενομένων τελευταίων έπενδύσεων τών υπόλοιπών διαθεσίμων, τού Ν.Α.Τ. Θά ἔχῃ διαφόρων υπερβαίνουσαν τά τέσσαρα ἑκατομμύρια δραχμῶν ἐπησίων, ἐκ δέ τῶν υπό ἀποτερώτανσιν ἀκινήτων (Γεωργίου Α' κοινοβούλου), ὃν ἡ ἀνέγερσις ἀπειπούσθιν ἐπί της θητείας αὐτοῦ ὡς προέρους τού Δ.Σ., ἐτέρας 1.400.000 δρχ. ἐπησίων, δεδομένου, διτὶ τὰ ἀνηπάντητα ταῦτα δέον νὰ ἀποδῶσσαν ἐπησίων τόκου 7%, τούλαχιστον. ἐπί

πιστεύοντος κεφαλαιού 20.000.000 δραχ. πρεπίου.

ζ) Κικιώτερον, ώς πρός τὰ ὑπὸ τοῦ κ. Ζάρκου ἀναγραφόμενα σχετικά μὲ τὴν διάθεσιν τεραστίου ποσοῦ διὰ τὴν ἀγοράν τυμάτος τοῦ πασιοῦ μεγάρου τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, δὲν είνει ἄσκοπον

νύ ύπενθυμίσωμεν εἰς τοὺς ἀναγνώστας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ὅτι ἡ ἄγορά αὕτη ὑπηρεσίθη τόσον ἐπί τῆς ἐπιβυθίας τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου νὰ ἴδῃ τὸ πραγματοποιούμενον τὸ περὶ ἔγκαταστάσεως τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς Πειραιά ἀπό πολλῶν δεκαεπτίδων ἔκρεμές αἴτησα αὐτοῦ, ὅσουν καὶ τῆς διαταχθεῖσής ἐτείγόντως μεταφορᾶς τοῦ Ν. Α. Ταμείου καὶ ὑπερτερεσίας τινῶν τοῦ Υ.Ε.Ν., ἔχουσαν μεγάλην συναλλαγὴν μὲ τὸν ναυτικὸν κόσμον, εἰς Πειραιά καὶ ὅτι ἐν πάσῃ περιπτώσει τὸ ἀκίνητον τούτῳ ἀποφέρει ἐπιστιώς ἔσσοδον 4%.

7.— Τέλος, όσον αφορά τάς κατά την προσώπου ήμων διατυπουμένας αιτίασεις διά την μή παροχήν αιτίθεντων στοιχείων, γνωρίζουμε όμιν, διά, πράγματι, κατόπιν έντολής μας, άπαγορεύεται η χορήγησης σίειδηπότε στοιχείου παρά άνευθυνής ύπηρεσιακών όργάνων, τά δποτε είνε ένδεχόμενον νά δώσουν έσφαλμένας ή άνακριθείς πληροφορίας, ήσ πάσχολουμεθέ έκ των υστέρων ν' ανασκευάζωμεν.¹ Ανέξαρτής, ομως, τουτού, έχουμε τὴν γνώμην, διτοιαύτης φύσεως στοιχεία δὲν είνε διυντότο, ανέξαρτής της προηγουμένης ή ένεοτάσης ίδιοτητος τοῦ αιτούντος, νά ζητούνται ἀπ' εύθειάς παρά κατωτέρων ύπαλλήλων, χωρίς νά τελήν γνώσει διευθύνθηση τῆς ύπηρεσίας, ώς συνέδη μη τὴν περίπτωσιν τοῦ κ. Ζάρκου ή και ἄνευ ἐγκρίσεως τοῦ Διοικ. Συμβούλιον τοῦ Ταμείου, πολλῷ μᾶλλον, ἀφοῦ τά επί τῶν οἰκονομικῶν τοῦ Ταμείου στοιχεία περιέρχονται εἰς γνώσιν παντὸς ένδιαφερομένου διὰ τῆς δημοσιεύσεως τῶν ἔτησων ισολογισμῶν.

Εύχαριτούντες θερμώς διά τὴν φιλοξενίαν τῆς παρούσης, σάς γνωρίζομεν, δότι δὲν πρόκειται νά επανέλθωμεν ἐπί τού προκειμένου θέματος, καθόσον φρουσύμεν, δότι διά τῶν διδοτειών ἐξηγήσουν τοῦτο ἔξηγήθη διόστοχερώς. Παρακαλούμεν, ὅμως, νά τεθῇ ὑπ' ὄψι τοῦ κ. Ζάρκου τὸ παρ' ὑπὸν πλῆρος κείμενον τῆς ἀπό 11.1.1956 ἐπιστολῆς ἡμῶν καὶ ἐπιβεβαιωθῆ πρὸς γνώσιν τοῦ ἀναγνωστικοῦ κοινοῦ ή ἐξ ἀδειεύσιας τοῦ στοχειοθέτου παράδειψις ὡς πρὸς τὴν ἀκριβῆ διατύπωσιν τῆς παραγράφου 7 αὐτῆς.

Εν Πειραιεί τῇ 10ῃ Μαρτίου 1956 Διατελεί μετά τιμῆς
Ο Διευθυντής Ν.Α.Τ..
Ν. ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ
Πλοϊαρχος Λιμενικός
Άυτὸ τὸ Τελωνεῖον...
Κύριε Διευθυντά,
Θεωρῶ ἐπάναγκες, ώς ναυτικός, ὅπως ἀποστείλω εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀντίγραφον τῆς κατωτέρω ἐπιστολῆς μου, τὴν ὅποιαν ἀπῆγμένη σήμερον πρὸς δημοσίευσιν καὶ εἰς τὴν ἔφημερίδα «Καθημερινή» : «Διὰ τῆς παρούσης μου ἐπίθυμον νὰ γνωσθῇ ..μέριμνα τῶν Τελωνειακῶν ἀρχῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους πρὸς τοὺς ὑπηκόους του. Πρὸ μηνὸς, περίπου, εὐρισκόμενος εἰς τὴν Ἀμερικὴν μὲ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Κονίστρα», ἐπὶ τοῦ ὅποιου ὑπόπετον ὡς γ'. μηχανικός, ἀπέστειλα εἰς τὴν μητέρα μου, πάσχουσαν ἀπὸ ὁδεῖς ρευματισμούς, οἵτινες ἐπέφερον σθαβάρα, ἐπιπλοκάς εἰς τὴν σπουδηλικήν της στήλην, εἰδίκον, ἀμερικανική κατασκευής, φάρμακον, ἐπιτυχέστατα εἰς τας «Ηνωμένους Πολιτείας ἐφαρμοζόμενον.

'Επειδή ή κατάστασίς της ήτο σοφαρωτάτη, ἀπέστειλα τὸ ἀνώτερω φάρμακον συστημένου ἀεροπορικῶν. Ἀποτέλεσμα : Τὸ ἔξαιρετικὸς ἀγαγκαῖον διὰ τὴν ἵσσιν τῆς μητρός μου φάρμακον τούτῳ ἐπεστράφη εἰς τὴν ἐν Ἀμερικῇ διεύθυνσις τῆς ἑταίριας του πλοίου «Κονιότρα», μὲ τὸ θικαιολογητικὸν, ὅτι «ἔξωτερικῶς τοῦ δέματος δὲν ἀνεγράφετο τὸ εἰδος τοῦ φάρμακου». Περιττῶν νά προσθέσω, κ. Διευθυντά, ὅτι ή κατάστασις τῆς μητρός μου ἔχειριτέρευσεν ἐν τῷ μεταξὺ καὶ προβληματική ήδη κατίσταται ἡ ἱασίς της.

Τεργέστη, 5—3—56

Σ.Η.Μ. «N. X.»: Είναι λυπηρόν, διτι συχνά-πυκνά αι τελωνειακαί ἀραι, προσκόλλημαν εις τό ἀστρών γράμμα τοῦ νόμου, δίδουν προτελείστατα εις τοὺς τύπους καὶ παραμέλουν τὴν οὐσίαν. Σημαίνει τούτο λλειψιν πνεύματος εύρυτέρας κατανόήσεως πρὸς ἔξυπνητην τῶν ποιητῶν. Εἰς τὴν περιπτώσιν τοῦ ἐπιστολογράφου μας, ἡ τηρησις τῶν τύπων είγεν ώς ἀπότελεσμα τὴν ἐπιδείνωσιν τῆς ἀσθενείας τῆς μητρός τοῦ πεποστολέους τοῦ φαρμάκου. Φρουρούμεν, διτι οἱ ὄρμοδιοι χρέος ἔχουν νὰ πειπούνται πρὸς τὰς Τελωνειακὰς ἀρχὰς σαφεῖς, μὲ εύρυτέραν τὴν σκέψην, δηγίας, αἵτινες θὰ ἀποσδόθησαν ἐφέγης παρόμιοι, τόσην διάβητος κατοικοῦντα. Ἱναὶ μὲ ἄλλας τὰς καρακτηρίσωμεν.

NAS MAVROUDIS

Cables : TEAMER POINTS

«NASSOS»

~~•P.O. BOX~~

1227

«PHONE»
2096

SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS :

UNITED KINGDOM: AVGERINO & APERGUIS

154, BISHOPSGATE,
LONDON. E. C. 2.
LYCOUDI BROS
33, AKTI MIAOULI
P. I. P. A. FILE

ΑΣΥΡΜΑΤΟ ΤΗΛΕΦΩΝΟ

Πολὺς λόγος γίνεται τελευταία με τὴν ἀσύρματο τηλεφωνία στὴν υπηρεσία τῶν πλοίων. Καὶ ἀν μὲν ἡ ὑπόθεσις ἀφορᾷ μίαν ἀκόμη προσθήκη στὰ ΚΟΜΦΟΡ καὶ στὴν πληρεστέρα, ἡς πούμε, ἔξυπηρέτηση τῶν ἐπιβατῶν, καμμιὰ ἀντίρρηση καὶ κανένα σχόλιο δὲν ἔχει θέση.

Ἐπειδή, δῆμος, ἀπὸ καιρὸ σὲ καιρὸ ἐκδηλώνεται κάποια ἐπιθυμία νὰ χρησιμοποιῇ ἄπο τὸ ὄργανο καὶ στὴν ὑπηρεσία Ἀ σ φ α λ ε ἰ σ τ ὃ ν π λ ο ι ω ν, αἰσθούμοι μιὰ ἐπιτακτική ἀνάγκη νὰ ὑψώσω κραυγὴν κινδύνου. Μεγαλύτερη ἐπιπολαιότης καὶ μεγαλύτερη κουτουράδα εἶναι ἀδύνατο νὰ πραγματοποιηθῇ.

Ξέρων ποιός ἔρων ἐμπίνει τοὺς εἰσηγουμένους τὸ σύστημα. "Ἄλλοι γιὰ νὰ ἀπαλλάξουν τὰ πλοῖα ἀπὸ περιττὸ πρωσωπικό. "Ἄλλοι γιὰ νὰ γίνουν προμηθευταὶ μηχανημάτων. "Ἄλλοι γιὰ νὰ παραστήσουν τὸ μοντέρνο καὶ τὸν προβάθιζοντα σὲ δῆθεν σύγχρονα συστήματα. Καὶ, δῆμος, κανένας ἀπὸ αὐτοὺς δὲν εἶδαμε ἀκόμη νὰ παραστᾶθῃ σὲ κάποιες ἄλλες προσπάθειες τακτοποίησεως καὶ αὐτῆς ἀκόμη τῆς στοιχειώδους ραδιοτηλεγραφικῆς ἐπικοινωνίας τῶν πλοίων, πράγμα που ἐπισήμως ἔχει ὀμολογηθῆ ὅτι εύρισκεται στὸν τόπο μας στὸ στάδιον τῶν ΠΡΟ-ΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΩΝ.

"Ἡ ἀσύρματος τηλεφωνία ἀποτελεῖ καὶ θὰ ἀποτελῇ γιὰ πολλὰ χρόνια ἀκόμη μίαν ἀνεπίσημον ὑπόθεσιν τῆς ναυσιπλοΐας. Θὰ ἀποτελῇ ἔνσα ὄργανο «μπιτιμέλο», κάτι πού νὰ χρησιμοποιήσαι κάποτε-κάποτε, καιροῦ ἐπιτρέποντος, στὴν ψυχαγωγία τῶν ἐπιβατῶν. Ἀλλὰ ὄργανο σταθερῆς καὶ ἡγγυημένης ἐπικοινωνίας σὲ κάθε στιγμὴ καὶ σὲ κάθε τόπο, ΟΧΙ. Αὐτὸ τὸ ΟΧΙ, τὸ τονίζουμε καὶ τὸ ὑπογραμμίζουμε, μὲ ἔντονες καὶ ὑπεύθυνες γραμμές. Καὶ θὰ ἰσχύῃ πολὺ. "Ως ὅτου ἡ ἐπιστήμη χαρίσῃ σ' ὅλους μας φωνὴ μελωδική καὶ ευδιάκριτη. "Ως ὅτου τὰ μηχανῆματα αὐτὰ γίνουν τόσο τέλεια, ποὺ νὰ μένουν ὅπως τὰ ἔκαμε ὁ κατασκευαστής, δίχως νὰ παρουσιάζουν τὶς σημειρινές του καθημερινές δλάδες. "Ως ὅτου οἱ ἀτομικοὶ ἐπιστήμονες καθαρίσουν καὶ τὴν ἀπόσφιρα ἀπὸ τὶς συχνές της ἰδιοτροπίες, που ἄλλοτε παρουσιάζει ἑκπήξεις στὴν ἀνταπόκριση τῶν ἀποστάσεων καὶ ἄλλοτε δὲν μπορεῖ νὰ συνεννοθῆσῃ ἀπὸ ἀπόσταση δέκα, μόλις, μιλιάρια.

"Ἔως τότε, ἀς μὴν ἀποσύρουμε τὴν ἐμπιστοσύνη μας ἀπὸ τὸν ἀσύρματο τηλεγράφο, διότι τὶς περισσότερες ἀπὸ τὶς ἀναφερόμενες δυσκολίες μπρόσες κάπως νὰ ὑπερποδήσῃ.

"Ἐδώ καὶ στὴν ἔξηρὰ ἀκόμη ἡ τηλεφωνία ἔξακολουθῇ νὰ ἔρχεται δεύτερη, νὰ είνει συμπληρωματική. Ἡ ἀνταπόκριση παραμένει στὴν εὐθύνη τοῦ χειριστηρίου καὶ ἄλλων μὴ φωνητικῶν ἐπινοήσεων. Τὸ δράμα τῆς τηλεφωνικῆς ἔξυπηρετήσεως αὐτῆς τῆς ίδιας τῆς Ἀθήνας, είνε ὁ καλύτερος μάρτυς τοῦ συστήματος.

Θὰ γνωρίζουν πολλοί, διότι τώρα τελευταία οἱ μεγάλες τηλεγραφικὲς ἐπιχειρήσεις ἔριψαν καὶ πάλιν ἔνα πληθωρικὸ καλώδιο στὸν Ἀτλαντικό, γιὰ νὰ πετύχουν, ἐπὶ τέλους, μιὰ σταθερὴ καὶ παγία τηλεφωνικῆς σύνδεσης 'Ἀμερικῆς—Εύρωπης, πράγμα ποὺ ἥτο ἀδύνατο νὰ ἔξασφαλίσῃ τὸ ἀσύρματο τηλέφωνο.

"Υπάρχουν μυριάδες ἐπιχειρήσεις, ποὺ θὰ μποροῦσαν νὰ ὑπεστηρίξουν τὶς ἀπόκειμοι. Δέν ἀξίζει νὰ μηνημονεύσουν, οὔτε ἡ θέση τοὺς εἶναι ἔδω. Περιορίζομαι σὲ μερικές χονδρές περιπτώσεις, ὅπου τὸ τηλέφωνο, δχι μόνο ἀποβαίνει ματαίος κόπος γιὰ ἐπικοινωνία, ἀλλά, κυριολεκτικά, γελοιοποιεῖ καὶ ἔκνευριζει σόσους ἐπιχειρούν νὰ τὸ χρησιμοποιήσουν.

"Υπηρετῶ σὲ πλοϊο, ποὺ ἔχει ἀσύρματο τηλεγράφο, ἔχει καὶ τηλέφωνον. Ἡ διαδίδασις τηλεγραφημάτων φθάνει στὰ σαράντα ραδιογραφήματα τὴν ὡρα, ἔξαιρουμένης τῆς ἀνταποκρίσεως μὲ τὸν σταθμὸν Ἀθη-

νῶν, ἐλλείψει ἀκόμη καταλλήλου όργανώσεως, καταλλήλων μηχανημάτων καὶ καταλλήλου διαθέσεως συχνοτήτων κατὰ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ εἰκοσιτετράρου.

Μεταβίδασις τηλεφωνήματος εἶναι ἀδύνατον νὰ γίνῃ σὲ χρόνον μικρότερον τῆς ἡμισείας ὥρας κατὰ τηλεφωνήμα, ἔστω καὶ ὃν ὁ ἀντίστοιχος αποθήμας τοῦ τηλεφώνου εἶναι ἀμερικανικός. Καὶ τούτο δχι σὲ δλες τὶς ὥρες τοῦ εἰκοσιτετράρου. Σχεδόν ποτὲ τὴν νύκτα. Ποτὲ μὲ δροχήν. Ποτὲ, διαν ἡ ἀτμόσφαιρα παρουσιάζῃ, ἔστω καὶ ἐλαφρότατα, ἀτμοσφαιρικά παράσιτα.

"Ἄλλο καὶ διαν ἀκόμη δλες οἱ συνθήκες εἶναι εύνοικες καὶ διαν ἀκόμη ἡ μετάδοσις ἔχει ἐπιτευχθῆ στὸ φόρτε της, ἀρχίζουν ἄλλου εἴδους κωμικοτραγικά θάσανα ἀπροσέλαστα.

Πρέπει κατ' ἀρχὴν ὅ μιλητῆς νὰ είνει ειδικός καὶ ἐπίλεκτος. Νὰ μὴν φευδίζει. Νὰ μὴ βιάζεται. Νὰ μὴν θυμώνη καὶ ἀνεβοκατεβάζῃ τὸν τόνο τῆς φωνῆς του. Νὰ μιλῇ τῇ γλώσσα πού θὰ χρησιμοποιήσῃ ἀφογα καὶ ἡ προφορά του καὶ τὰ ίδιωματα ἀκόμη νὰ συμπίπτουν μ' ἔκεινα τοῦ ἀκροστού. Αά χρησιμοποιηθῆ, τέλος, καὶ σὲ κάθε στιγμὴ τὴν ἀνάλυση τῶν λέξεων :

Καὶ ίδιον ὅ διάλογος :

—Καλημέρα, Κώστα, αὔριο ἔρχομαι.

—Γιατὶ δρέσσας;

—Εἶπα ἔρχομαι.

—Δέν σταθαλάσσα. Τρέξετε;

—Οχι, δρέ φύλαφε, ἔρ-χο-μαι. Ε, ἀπὸ 'Ελένη. Ρό ἀπὸ ραδδί. Χι, ἀπὸ Χρήστος. Ο, ἀπὸ 'Ομρος. Μι, ἀπὸ μελάνι. Α, ἀπὸ Αύγουστος κοὶ Γιώτα, ἀπὸ 'Ιωάννης. 'Ερ-χο-μαι αὔριο, Κατάλαβες τώρα;

Καὶ ἡ ὠραία συνενόησης πάει διολι.

"Υπάρχει, μάλιστα, καὶ ἔτοιμος ἔνας τέτοιος πίνακας καὶ τοποθετεῖται δίπλα στὸ μικρόφωνο, ὡστε ὁ τηλεφωνήτης νὰ ἔχῃ πρόχειρες τὶς λέξεις καὶ νὰ μὴν δυσκολεύεται νὰ δρῆ διὰ τὸ Λάμδα ἀπὸ λουκάνικα.

Φαντάζεται τώρα κανεὶς σὲ κάποια στιγμὴ τοῦ κινδύνου — αὐτὸς εἰνε ὁ προορισμὸς τῆς ἐπικοινωνίας τῶν πλοίων — τὶ ὠραία πού θὰ περνάει ἀκούοντας αὐτοὺς τοὺς ὠραίους συνδιασμοὺς τοῦ τηλεφωνῆτη καὶ περιμένοντας νὰ συναφρολυθύνων λέξεις καὶ κείμενα καὶ συνενόησης. Καὶ διὰ αὐτὰ τὴ στιγμὴ πού θὰ πέφτουν κάτω ίστοι, πού θὰ σκορποῦν οἱ κεραίες, πού θὰ γεμίζῃ νερά ὁ θάλαμος ἀσυρμάτου.

"Άλλαξ ξέχασμε, διὰ σ' αὐτὰ τὰ ζητήματα τὴν τελευταία λέξη τὴν ἔχουν ἔκεινοι, ποὺ ποτὲ δὲν ταξιδεύουν καὶ ἔχουν ίδεα ἀπὸ ἀνταπόκριση, ἀπὸ δαπόρισα καὶ ἀσυρμάτους, διὰ οἱ φαλατάδες μὲ τὴν χημεία.

"Ἐδῶ συναντώμεθα δυν ἀνθρώπων στὸν δρόμο κι' ὃς πού νὰ συνενοηθεῖμε τρώμε ἔνα τέταρτο τῆς ὠρᾶς.

Θὰ περάσῃ πολὺς καιρὸς γιὰ ν' ἀποκτήσῃ τὸ ἀσύρματο τηλέφωνο τὴν ἐμπιστοσύνη γιὰ ὄργανο ἀσφαλείας. Θὰ παραμείνῃ γιὰ πολὺ ἡ βασιλεία τοῦ χειριστηρίου καὶ θὰ ἐπακολουθήσουν διάφορες ἄλλες ἐπινοήσεις καὶ ἀπλοποίσεις, διῶς ἡ τηλετυπία, ἡ φωτοτηλετυπία κειμένων καὶ διάφορα ἄλλα αὐτόματα. 'Άλλα φωνή, δχι. 'Η φωνή δὲν είνε σύντετας ἀπλοποίησις, οὔτε εύκολία. Είνε δυσκολία μεγάλη καὶ σπατάλη χρόνου ἀσκοποῦται μάταιη.

"Άλλα καὶ μιὰ μεγάλη ἀπόδειξης εἶναι τὸ ραδιόφωνο. "Έχουμε ἐκεὶ σταθμοὺς δεκάδων καὶ ἐκαποντάδων κιλοβάτ, πού κινδυνεύουν νὰ παραβληθοῦν σὲ ἐμβέλεια μὲ τοὺς ἀσυρμάτων πλοίων, πού μόλις διαθέτουν σὲ πέμπτο τοῦ κιλοβάτ. 'Ο Ραδιοφωνικός Σταθμὸς τῶν 'Αθηνῶν κινδυνεύει ν' ἀκουσθῇ στὴν Κωνσταντινούπολη καὶ στὰ 'Επτάνησα. 'Ένων ένα πλοίο λιμπερτοῦ μὲ τὸν ἀσύρματο τοῦ συνενοεῖται ἀπὸ τὸν Εισηνικό καὶ μὲ τὴν Ἀθήνα. 'Η φωνή τῆς 'Ελλάδος, στὰ δραχέα κύματα, δὲν κατώρθων αὐτόμη νὰ ἀκουσθῇ πέρα ἀπὸ τὸ Γίβραλτάρ, παρ' ὅλων τοὺς ισχυρούς σταθμοὺς πού ἔχρησιμοποίησε. Πῶς θ' ἀκουσθῇ τὸ τηλέφωνο τοῦ πλοίου, μὲ τὶς δυσχέρειες, πού μηνημονεύουμε;

Οἱ ἔρωτορτοπούντες καὶ οἱ εἰσηγούμενοι τέτοιοι πράγματα, ἀν δὲν

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ TRANZIT “ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ”

Οι ἀντιπρόσωποι τῆς Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωθι λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ διατηροῦν ἀποθέματα πάντοτε φρέσκων σιγαρέττων πρὸς ἀμεσον ἔξυπηρέτησιν τῶν πληρωμάτων πλοίων εἰς τιμᾶς λίαν εύνοικάς.

ALEXANDRIA
PORT-SAID
MALTA

GENOVA
NAPOLI

VENEZIA
HAMBURG
MELBOURNE (Australia)
FREMANTLE

(Egypt) : JOAKIM MARLAS, 38, Fouad Avenue
» : MERZANIS BROTHERS, Fouad 1st Avenue
» : THE HELLENIC TOBACCO COMPANY LTD.,
2, Windmills Street, VALETTA
» : U. CORSIGLIA & Co, Via Ponte Reale No 1-10
» : FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella Nuova

LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508

GEBR. HEINEMANN, Dovenfleet 12

GEO V. TOLLIS SHIPPING AGENCY 190, Bourke Street

» : » : 82, James Street

"ΑΛΕΚΤΩΡ

είνε τελείως άνιδεοι, όπότε δικαιολογούνται, καλά θά κάνουν νά σωφρονισθούν λίγο. Συγκινητικός ή δηλαδή οι έκδηλοι σε άλλας επίπεδα και όχι στην άσφαλτεια των πλοίων και στην ζωή των πλεόγων.

Ο κ. Νιάρχος μάς έχαρισε ένα τηλέφωνο. Μάς δίδεται θαυμασία εύκαιρια νά το χρησιμοποιήσουμε για λίγο. Τά αποτελέσματα και μάς καλή μελέτη με μακρό διάστημα, θά είναι σε καλύτερος των πλοίων και στην ζωή των πλεόγων.

"Όχι, όμως, μέ μιά-διο δέκτακτες περιπτώσεις. 'Ο ύπογράφων συγενοθή μέ έραστεχνη τηλεφωνητήν και κάτοχον τηλεφώνου από το Μόντρεαλ με την 'Αθήνα.

Τό τηλέφωνο έκεινο τού έραστεχνη ήτο ισχύος μόνον 50 Βάττ. Και τά είπαμε μιά χαρά. 'Άλλα τά είπαμε μιά μόνο φορά. 'Έκτοτε, έπι δυό χρόνια, δέν μπόρεσα νά τόν ξανακούσω και από τόν Κάδο-Μπόνο. 'Ενώ με τόν άσύρματο έμιλουσαμε κάθε βράδυ.

Συμβαίνουν κάποιες ίδιωτροτήτες τής άτμοσφαίρας, που δέλπει κανείς θαυμάτα στήν άνταπόκριση. 'Άλλα η άσφαλτεια τών πλοίων δέν μπορει νά περιμένει μόνο τίς έποκες τών θαυμάτων. Είναι άναγκη νά σύρυπνη και νά έποδιδη σε δλες τίς ωρες τού εικοσιτετράωρου και από τό καθέ τότο και σε κάθε άπόσταση.

Λέγοντας αύτά, δέν έρχομαι νά άμυνθο υπέρ τού έπαγγέλματός μου. Καλ-άσχημα, τά χρόνια μου πέρασαν. Σε λίγο, πολύ λίγο, τά πλοία και σι αύρια μποτού θά άποτελούν τήν άναμνησή μου.

'Άλλας δε σεβασμός πρός τήν πραγματικότητα και μόνο μέ ύποχρώνει νά πώ δσα είπα. 'Η πραγματικότης είνε, δτι τό άσύρματο τηλέφωνο δέν έξασφαλίζει μόνιμα και σταθερή γιά δλες τίς ωρες άνταπόκριση, εύτε από άπόσταση τριάκοντα μιλλίων.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



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 Hertford 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 Pasha

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

ZANNIS 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

Agnosstr. 38

HAMBURG 39

Tel.: 47-87-54

Cable Address: FIBHIP

GREECE

D. VLACHOS

7, Leocharous Street

PIRAEUS

Tel. No. 42-249, 45-598

SYRIA

TURK & PAPADOPoulos

LATTAKIA

Tel.: 1512

Cable Address: PAPADOPoulos

TURK & PAPADOPoulos

BANIA

Tel.: 2-42

Cable Address: TURKPAPADOPoulos

LEBANON

TURK & PAPADOPoulos

c/o Condoghouri & Arghiris

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) 1051, 2021, 3021, 4021 etc.

Cable Address: MITSUBISHIPEL

Άσφαλτικά ζητήματα

- Η έπιστροφή άσφαλτων λόγω παροπλισμού και έπισκευών.

Ως γνωστόν, δόρος έπιστροφής άσφαλτων (RETURN CLAUSE), δόρος περιλαμβανόμενος εις τά άσφαλτιστρία σκαφών (INSTITUTE TIME CLAUSES-HULLS), προβλέπει τήν έπιστροφήν προκαθωρισμένου μέρους τών άσφαλτων δόρος έπιστροφής θεωρείται έν παροπλισμῷ έν λιμένι, διαρκούσης τής ισχύος τού άσφαλτου προσαρτανόμενον μέχρι τής ημέρας έπισκευής τής άσφαλτου προσαρτητούριου, προσαρτανόμενον μέχρι τής ημέρας έπισκευής τής άσφαλτου προσαρτητούριου, έφ' οσον έν τό μεταξύ τού πλοίου δέν κατέστη θλική άπωλεια.

Τό ποσοστόν τού έπιστρεφομένου άσφαλτου ποικίλλει άναλόγως έν τό πλοίον τελή υπό έπισκευήν ή όχι, ώς έπιστης, έπι δόρος έπισκευής ή μεμφότον, συνιστά διά τους άσφαλτιστράς μεγαλύτερον κίνδυνον από τό κενόν μή τελούν υπό έπισκευήν πλοίον και ώς έκ τούτου τό παρακρατούμενον διά τήν κάλυψιν τών τοιούτων κινδύνων άσφαλτου προσαρτητούριου, είνε, ώς είναι φυσικόν, υψηλότερον.

Τό γεγονός και μόνον διό τό πλοίον τελει υπό έπισκευήν ή έχει φορτίον έντος του πλοίου, διότι είνε προφανές, δτι πλοίον, τελούν υπό έπισκευής ή μεμφότον, συνιστά διά τους άσφαλτιστράς μεγαλύτερον κίνδυνον από τό κενόν μή τελούν υπό έπισκευής πλοίον και ώς έκ τούτου τό παρακρατητούριον, είναι φυσικόν έπισκευήν πλοίον τελούν υπό έπισκευής πλοίον προσαρτητούριου.

Σύν τή παρόδω τού χρόνου έδημοι ουργήθησαν συνήθειαι, ώς πρός τόν τρόπουν τής έπιστροφής άσφαλτων, λόγω παροπλισμού, αίτινες φαίνονται έκ πρώτης θωμάς παράδοσι, διά τους μή έξοικειουμένους με τήν έπικειμενής τής άσφαλτους σκαφών. Ούτως, είς περίπτωσιν καθ' ήν αι διενεργούμεναι έπισκευαι πραγματοποιούνται διά λογαριασμού τού πλοϊκούτων και ώσι ου συνεπεία άσφαλτους άποκαθισταμένης διά λογαριασμού τών άσφαλτων, τότε έθισται, όπως τό πλοίον μή θεωρήται ώς τελούν υπό έπισκευήν υπό την έννοιαν του δρου και ώς έκ τούτου τόν περιόδου προσοστού τού καθωρισμένου διά την περίοδον τών πλοϊκούτων, μή απότελεσμα τήν έπιστροφήν είς τόν ήσφαλτομένου τού παροπλισμού. 'Η γενική έντυπωσις τής τοιαύτης πρακτικής ήτο δτι συνηθεί δέν είνε ούτε λογική, ούτε πρόσφορος και ή ώς άνω έπιτροπή προέδρη είς γενικά συστάσεις πρός τους άσφαλτους, έπι τώ τελει, όπως πλοίοι τελούνται έν παροπλισμῷ πρός τόν σκοπὸν μετασκευῆς των, υπόκεινται είς τήν «λόγω έπισκευής» παρακράτησην τού άσφαλτου.

Ταυτοχρόνως, ειδοποιηθησαν οι μεσίται, δτι, καίτοι οι έντυποι δροι (INSTITUTE TIME CLAUSES) δέν έπροκειται νά άναθεωρηθούν, θδεί δέδει, ους, νά σημειωθή, δτι διά κινδύνους άναλαμβανομένους μετά τήν ώς άνω ειδοποίησιν, ή λέξις «έπισκευαι» τού δρου έπιστροφής θεωρείται ώς περιλαμβανούσα και τήν περίπτωσιν μετασκευής. Σχετική μνεία γίνεται είς τήν διατυπωσιν τών έκδιδομένων διά τήν περίπτωσιν έπιστροφής άσφαλτων, πιστοποιητικών.

Τό άποτέλεσμα τής τοιαύτης ένεργειας είνε, δτι είς τήν περίπτωσιν πλοίου τελούντος υπό μετασκευήν δη ήσφαλτους δέν δικαιούται έπιστροφής μεγαλύτερας τού ποσοστού τού διατηρημένου διά τήν περίοδον τών πλοϊκούτων διά την περίπτωσιν καθ' ήν τό πλοίον δικαιούται ώς τελούν έν παροπλισμῷ, δτι συνηθεί δέν καθίσταται σαφές.

Τό θό έχη πιθανώς ώς άποτέλεσμα τήν δημητριγίαν νέων συζητήσεων ώς πρός τήν άκριδη έκτασην του δρου «μετασκευαι», υπό τήν έννοιαν τών άσφαλτων τής έπιτροπής. 'Έξιπακούεται δτι δέ έχαρακτηρισμός τών έπι τού πλοίου έργασιών, ώς μετασκευών και ούχι ώς έργασιών συνήθως έπισκευής, σημαίνει μικροτέραν έπιστροφήν διά την περίοδον τού παροπλισμού και ώς έκ τούτου διάτασιν απόθεων άσφαλτων και άσφαλτουμένων, ώς πρός τόν έχαρακτηρισμόν τής συντελουμένης έργασιας, ώς μετασκευαστικής ή απόλως έπισκευαστικής.

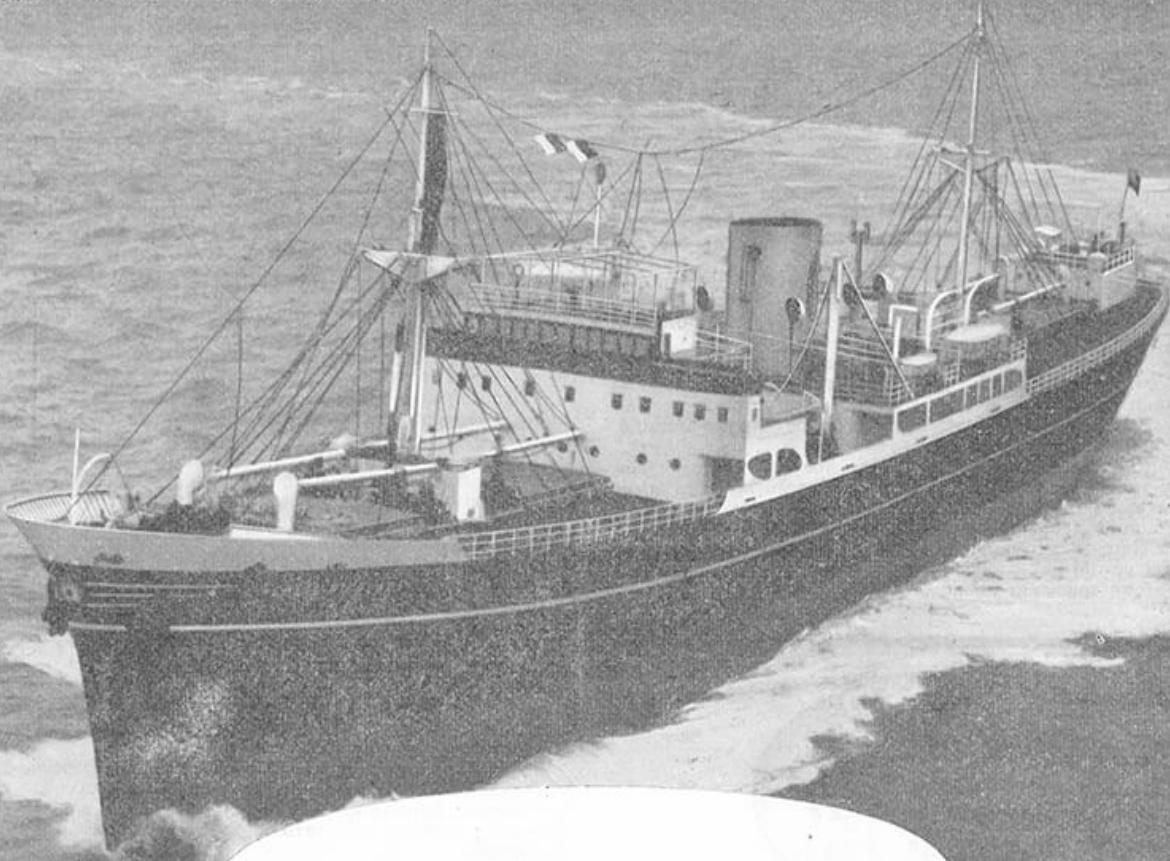
Έαν οι άσφαλτους είχον υπό δροιν τών νά περιορίσουν τήν μειουμένην έπιστροφήν άσφαλτων μόνον είς τάς περίπτωσεις εύρειας έκτασεων μετασκευών, ώς ή μετατροπή τού τύπου τού υπό μετασκευήν πλοίου, τότε δέν καθίσταται σαφές.

Ως έχουν τα πράγματα, υπάρχει πιθανότης νά έπιστρηθούν, δτι άντικατάστασις, λ.χ., έλαττανατικόν συστήματος πηδαλιούχιας δι' έπειρου διαφορετικού τύπου, συνιστή μετασκευήν και ούχι έπισκευήν.

Είνε μάλλον έπιθανον, δτι οι άσφαλτους ήθελον υπόστηριξει τοιαύτην την άπωμιν, είνε, ους, άναμφισθήτητον, δτι ή διάκρισις τών περιπτώσεων έδει ή έχη καθορισθεί κατά τρόπουν σαφέστερον, διότι είνε προφανές, δτι δέ έπι πραγματικός σκοπός τών άσφαλτων ήτο όπως τό παρακρατούμενον ποσοστόν τών άσφαλτων είνε υψηλότερον μόνον ζταν τό σκάφος ύψιστατα τιρίκην μετασκευήν, μετατρεπόμενον, λ.χ., ή πέδεσμενόπλοιον είς πετρελαίου, και ούχι είς περιπτώσεις καθ' ής, π.χ., ή μετασκευή πετρελαίου της έγκαταστάσεων τού λεβητοστασίου πρός τέραταν, ή γαϊάνθρακος, ώς καυσίμου Ζήλης.

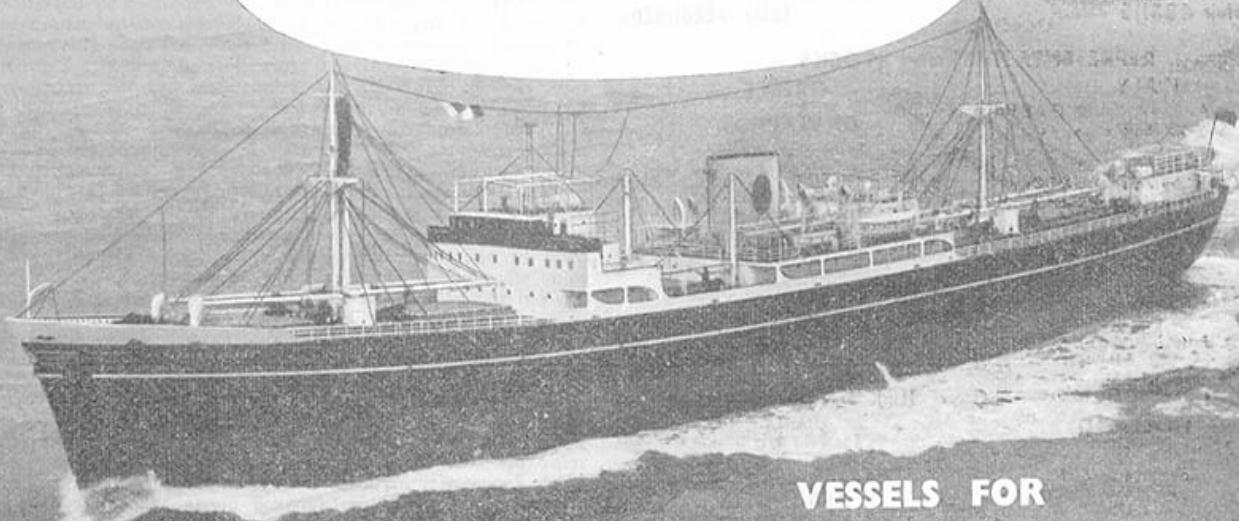
Τό άκριδης, πάντως, έννοια τού δρου «μετασκευή» χρήζει διευκρινήσεως, πρός άποφυγήν ένδεχομένων διενέξων μεταξύ τών ένδιασφαλτουμένων.

A.



‘Ο νικητής είς τὰς δοκιμάς

Τὸ δηζελοκίνητὸν “ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ,,—τὸ δεύτερὸν τῶν τριῶν σκαφῶν τῆς ἑταιρίας ΠΟΡΤΟ ΜΠΛΑΝΚΟ ΚΟΜΠΑΝΙΑ ΝΑΒΙΕΡΑ ἐσχάτως παραδοθὲν μετὰ τὰς ἔκτακτας ἐπιτυχεῖς δοκιμάς του. Τὸ ὥραιὸν αὐτὸ σκάφος II.I20 τόν. d.w. κινεῖται ἀπὸ μίαν μηχανὴν Ντόξφορδ ἀντιτιθεμένων ἐμβόλων μὲ ύπηρεσιακὴν ταχύτητα I3 I/2 μιλλίων.



DOXFORD

VESSELS FOR
ECONOMICAL
WORLD TRADING

WILLIAM DOXFORD & SONS LTD SHIPBUILDERS & ENGINEERS SUNDERLAND

ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Είναι γνωστόν το ρητόν: «Οταν η Αμερική πταρνίζεται, η Εύρωπη κατάκειται, κλινήρης, πυρέψουσα». Θέλουν να ύποδηλώσουν τα αμερικανικά αντίκτυπα, που ήμπορεύονται σε μικροτέρα υφεσίες των έργασιών της. Η επίδραση της Αμερικής διά την εύρωπα ταίγει οικονομικά. Ιδιαίτερως διά την Ναυτιλίαν ευνόητος είνει η έπιδραση των οικονομικών έξελίξεων εις την άποψη χόλησην της.

"**Η** έγγυτέρα, συνεπώς, παρακολούθησαν τών πραγμάτων της αμερικανικής οικουμένης μας ενδιαφέρει αμεσώτατα. **Η** ζωηρότητα των συναλλαγών, σημαίνει και ζωρότητα μεταφορών.

Ούτω, από διμήνους οι οίκονομικοί παρατηρηταί εύρισκονται εις τὴν ιδίαν θέσιν, ὅπως κατ' Αύγουστον τοῦ 1953, σταν ἡ ἀμερικανικὴ οἰκονομία ἐνεφάνιζε τάσεις, αἵτινες ἐπέτρεπον προθλέψις ἀναστροφῆς τῆς παραγαμήτης οιαγραφομένης κυκλικῆς καμπύλης. Ἡ καμψίς ἔκεινη ἐπῆλθε, πραγματί, τὸ 1953 καὶ προεκάλεσεν ὑποχώρησιν διαρκείας ἐννέα μηνῶν. Σήμερον, οἱ οίκονομολόγοι ἐδηλώνουν πολὺ μικροτέρα κλίσιν εἰς τὰς προβλέψεις των περὶ μιᾶς τοισταυτῆς κάμψεως καὶ οὐδαμού γίνεται λόγος περὶ ὑποχώρησεως. Ὁμιλούν μᾶλλον περὶ ἐπιβραδύνσεως τοῦ ρυθμοῦ τῆς οίκονομικῆς ἐπεκτάσεως καὶ περὶ ἐλαφρᾶς κάμψεως, ἢτις θύξ είνει περιωρισμένης μόνον χρονικῆς διαρκείας. Ἡ αἰσιοδοξία ἀποτελεῖ πάντοτε τὸ δεσπόζον χαρακτηριστικόν. Οἱ ἀπαισόδοξοι, δῆμος, — ἀν ὑπάρχουν — θὰ προταθούν, ὅτι τὰς σειράς κρίσεως προηγείται μιὰ κατάστασις γενικῆς εὐθύδοσίας ἢ εὑνημερίας.

σταδίου γενικής ευθύνης η συνέπειά της.
Ένα πάστι περιπτώσεις αξιέγανε νά έχειρούν και νά παρακολουθήσουν έκ του σύνεγγυς δόλαι αι ύπάρχουσαι πληροφορίαι και τά στοιχεία πού δημιουργούν αμφιβολίας, ώς προς την μελλοντικήν έξελιξιν της άμερικανικής οίκονομιας. Διεπιστώθη διτί από των δύο τελευταίων μηνών του 1955 ή καμπύλη της κυκλικής έξελίξεως έπανηλθεν εις την δριζόντιον θέσην. Ούτω, η οίκονομική έπεκτασις φαινεται, διτί έφθασεν εις την κορυφήν. Αφ' έτερου δέν είναι δυνατόν ν' άρνηθη τις διτί, έν δημει τών παραγόντων πρότι την κατεύθυνσιν έπιβραδύνσεως του ρυθμού της έπεκτάσεως, ύπάρχουν αλλοι — τινές δέ τούτων νέοι — οι οποίοι ισχυρώς είναι προώρισμένοι νά υποστηρίζουν ισχυρώς τὸν ρυθμὸν τῆς έπεκτάσεως.

ΤΑ ΕΥΠΑΘΗ ΣΗΜΕΙΑ: Τα στοιχεία τά δημιουργούντα την ἀνησυχίαν, διότι ως ἐκ τῆς φύσεώς των προορίζονται ν' ἀναστέλλουν τὴν ἐπέκτασιν, είναι τὰ ἀκόλουθα: 'Ἐν πρώτοις, παραπτηρίαι γενικῶς, ὅτι ἡ φάσις τῆς σπειρινῆς ἑμερείας, τῆς ὅποιας ἡ εὐρύτης δὲν ἔχει τὸ προγεγενέν της εἰς τὴν ἴστοριαν, διαρκεῖ ἥδη ἀπὸ πλέον τοῦ ἑνὸς καὶ ἡμισεος ἔτους.' Η ἐπέκτασις αὐτῆς κατέστησε δυνατή τὴν πλήρη χρησιμόποιησιν τόσον τῆς παραγωγικῆς, ικανότητος τῆς διομηχαίας, δόσης καὶ τῆς ἐργατικῆς δυνατικότητος. Η πλήρης, ὅμως, αὐτή ἀπασχόλησις ἔχει ως ἀποτέλεσμα τὴν πτώσιν τῆς παραγωγῆς — τῆς ἀποδόσεως κατισταμένης ὀλιγώτερον εὑρείας — καὶ τὴν ύψωσιν τοῦ κόστους παραγωγῆς.

Ἐπί τῶν συγκεκριμένων δεδομένων ἐπισύρουν τὴν προσοχὴν τέσσαρες, κυρίως τομεῖς, οἱ ἐπόμενοι: Ἡ παραγογὴ αὐτοκίνητων, αἱ οἰκοδομικαὶ ἐργασίαι, ἡ ἔξελιξις τῶν ἀποθεμάτων καὶ αἱ πιστώσεις εἰς τὴν κατανάλωσιν.

"Ηδη, η διομηχανία των αύτοκινήτων έμφανείται μειώσασα τὸν ρυμόν τῆς παραγωγῆς της κατά 10 έως 15%, ἐν σχέσει πρὸς τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ 1955. Οὐτω, ἡ διλκὴ παραγωγὴ ὅχημάτων αύτοκινήτων (διαχεῖαι καὶ καμπιόνια), ἡ ὥποια τὸ 1955 ἀνήλθεν εἰς 8.7 ἑκατομμύρια μονάδας, ὑπολογίζεται ἡδη νὰ φθάσῃ τὸ 1956 εἰς 7.5 ἑκατομμύρια. Φαίνεται, ὅτι τὰ *«πρότυπα»* τοῦ 1956 δὲν ἔσχον τὴν ἐπιτυχίαν, που ὑπελόγιζαν οἱ κατασκευασταὶ τῶν καὶ οὕτω οἱ πωληταὶ αύτοκινήτων δέλπονται αὔξανόμενα τὰ ἀποθέματα τῶν. Κατὰ τὸ τέλος *‘Ιανουαρίου* ὑπελογίζεντο τὰ ἐν λόγῳ ἀποθέματα εἰς 800.000 μονάδας, ἐναντὶ 327.000 τοῦ *‘Ιανουαρίου* τοῦ 1955. *‘Αποτέλεσμα:* *‘Ἐπιβράδυνσις* τῆς παραγωγῆς καὶ ἀπόδυσις προσωπικοῦ. *‘Η* σπουδαιότης τῆς καταστάσεως εἰς τὴν διομηχανίαν τοῦ αύτοκινήτου ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι αὕτη ἀποτελεῖ τὸν σημαντικότερον κατανάλωτὸν προϊόντων, ἔτερων διομηχανῶν καὶ δοτοῦ, συνεπῶς, μείωσις τῆς παραγωγῆς αύτοκινήτων δύναται νὰ ἔχῃ Ισχυρὰν ἐπίπτωσιν ἐφ’ διολκήρου τῆς οικονομίας. *‘Ἐπὶ περαδείγματι,* ἡ διομηχανία αὕτη ἀπορροφᾷ τὰ 25% περίπου τῆς διλκῆς ποσότητος τοῦ παραγομένου εἰς τὰς *‘Ηνωμένιες Πολιτείες* χάλιθος. Περιμπτόντων, ἔξι ἄλλου. Δύναται νὰ σημειωθῇ, ὅτι μέχρι τοῦδε ἡ διλκὴ δραστηριότης τῆς ἀμερικανικῆς σιδηρουργίας δὲν ἐμειώθη διὰ τῆς περιστολῆς τῆς ζητήσεως ἐμέους τῆς διομηχανίας αύτοκινήτων, λόγω τοῦ ὅτι αἱ ἀνάγκαι μεγάλου ἀριθμοῦ ἄλλων διομηχανικῶν τομέων παραμένουν ἀκόμη εἰς υψηλὰ ἐπίπεδα.

Αι οικοδόμικαι ἔργασίαι, τῶν ὁποίων οἱ ἀριθμοὶ κατὰ τὰ παρελθόντα ἑπτή υπέρεδρόντας κατά πολὺ καὶ διπλά προηγούμενον ρεκόρ, ἐμφανίζουν στη μερον ποιάν τινα ἐπιβράδυνσιν. Τὸ 1955 ηρχιεν ή κατασκεύη 1.3 ἑκατομμύριων νέων οικοδόμων, ἐνώ διά τὸ τρέχον ἔτος ὑπόλογεῖται ὅ συνολος ἀριθμός των εἰς 1.2 ἑκατομμύρια. Δυνατὸν ή μείωσις αὕτη νά αποδοθῇ ἐν μέρει εἰς τὸ περιορισμὸν τῶν χορηγουμένων πιστωτικῶν εὑκολιών. Κατ' Ιανουάριον, διως, οἱ περιορισμοὶ οῦτοι ηρθισαν.

Ιδιαιτέρως έπισυρει την προσοχήν τῶν παραποτηρητῶν ἡ κίνησις τῶν ἀποθεμάτων, διότι αὐτὴ ἀπέτελε τὸ μεῖζον στοιχείον τῆς σημειωθεί-σης κατὰ τὸ 1953—54 ὑποχώρησεως. Κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας, τὰ ἀποθέματα τῶν ἐργοστασίων ἐσημείωσαν συνεχῆ αὔξησην με ρυθμὸν ἀρκετά ταχύν, ἔνιοτε δὲ ταχύτερον τῶν πραγματοποιουμένων πωλήσεων τῶν βιομηχανικῶν εἰδῶν. Προφανές, δύνεται, καθίσταται, διτὶ, ἢ συνεχίζεται ἡ κατάστασις, ὅπερ ὁ ρυθμὸς αὐτὸς νάξει λιχθῆ εἰς ρυθμὸν πραγματικῶς ἐνεργόν, τότε ἡ συσσώρευσις τῶν ἀποθεμάτων ἡδὲ ἀπέτελε σο-
βαρόν κίνδυνον, καθόστον θά δώρηγε εἰς προσωρινήν μείωσιν τῶν παραγ-
γελιῶν. 'Ἐν τῇ ἀναλύσει, ἔξι ἄλλου, τῶν συνολικῶν ἀποθεμάτων διαπ-
στοῦται, διτὶ ἡ συσσώρευσις γίνεται πρὸ πάντων εἰς τὰ προϊόντα τῶν
πρώτων σταδίων κατασκευῶν (πρώτας ὥλας καὶ ἡμικατειργασμένα βιο-
μηχανικά προϊόντα) καὶ οὐχὶ εἰς τὰ πλήρως κατειργασμένα βιομηχανι-
κά προϊόντα.

ματοποιείτο εἴτε διὰ τῆς ἀποτίσεως μέρους τοῦ χρέους· εἴτε διὰ τῆς ἀποχῆς ὅποι τῆς συνάψεως νέων δανείων, εἴτε — τέλος — διὰ τῆς ἀποχῆς από νέων δαπανῶν. Καὶ εἰς τὰς τρεῖς ταύτας περιπτώσεις ὃ εκ τῆς μάτησεως ἀρκετῶν βιομηχανικῶν προιόντων ἀντίκτυπος θά τη θυμείνης.

Γέλος, τὴν προσοχὴν τῶν παραπηρητῶν ἐπέσυρεν ἡ σημιειώθεισα ἐ-
σχάτως ναλάρωσις εἰς τὴν ἀγορὰν ἔργασίας. «Η μεγάλη ἀφ᾽ ἐνὸς μείω-
σις τοῦ ἀφίμου τῶν ἀπασχολουμένων ἀτόμων, παραπηρησία στὴν Ι-
ανουάριον, ἐν σχέσει πρὸς τὸν ἀφίμον τοῦ Δεκέμβριον, ἦτο κατά πο-
λὺ μεγαλύτερα τῆς προβλεπομένης ἐποχιακῆς μειώσεως. 'Αφ' ἑτέρου ἡ
μέση διάρκεια τῆς ἔργασίας, ἥτις κατὰ Δεκέμβριον ἦτο 41.4 ὠραι —
αριθμὸς μέσης ἔργασίας ἀνώτερος τῶν ἀπὸ τρειτιάς σημιειώθεντων —
ἐπειδεὶς ἄρκετα ἀπότομων τὸν Ιανουάριον εἰς τὰς 40.6 ὠρας. Είνε γνω-
στὸν, ἵνα μέση διάρκεια ἔργασίας θεωρεῖται, ως λίγο εὐαίσθητος δει-
κτικός, προκειμένου περὶ τῆς ζητήσεως ἔργατων.

ΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΙΣΙΩΔΟΞΙΑΣ : Έπιβαλλεται, εν τούτοις, νὰ παρατάξωμεν ἔναντι τῶν ἀνωτέρω διαπιστώσεων, τὰ στοιχεῖα ἔκεινα, ἀτίθητα ἐν τῆς φύσεως αὐτῶν ἔξουδηντάνων, ὀδοκληπωτικῶς ἡ μὲν μέρι, τὰ συνθητικά ἀποτελέσματα τῶν ἀνωτέρω ἀναφερέντων παραγόντων. Καθ' ὅσον ἀφορᾶ αὐτοὺς καθ' ἑαυτούς τοὺς ἐν λόγῳ παράγοντας, δύναται νὰ παρατηρῇ εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς, ὅτι μέχρι τούτης οὐδεὶς ἐξ αὐτῶν φαίνεται ἔχων τὴν δύναμιν νὰ δημιουργήῃ οἰκουμενικὴν καψίμην, οὐδὲ καὶ σήμερον ἀκόμη, ἀν ἔξετάσθη τις τὸ συνδεδιασμένον αὐτῶν ἀπότελεσμα. **Η μείσως,** φερεπεῖν, τῆς ζητήσεως χάλυβος, ἥτις προέρχεται κατ' ἀρχὴν ἀπὸ τὴν διομηναίν αὐτοκινήτων, ισοφαρίσθη πληρῶς ἀπὸ τὴν μεγαλύην ζητησίν, τὴν προερχομένην ἀπὸ ἄλλους διομηναίκους τομεῖς, ὡς, λ. χ., τὴν πρετεραιοδιομηναίν, τὰς σιδηροδρομικάς ἑταῖρις, τὰς οἰκοδομικάς ἐπιχειρήσεις, ἀπὸ τὰ ἔργοστασιον μηχανῶν καὶ ἐργαλείων καὶ ἀπὸ τὴν σιδηροδρομηναίν διὰ τὰς ίδιας της ἀνάγκας.

Μολονότι η διομήχανία αύτοκινητών απέτελε στο τόπο ισχυρότερον στοιχείον της σημερινής υψηλής οίκονομικής κινήσεως, δὲν είναι, έν τούτοις, καὶ ή μόνη καθηρίζουσα τὴν πορείαν τῆς οικονομίας. Τὸ αὐτὸ ισχύει καὶ διὰ τὴν οικοδομικὴν διομήχανίαν, ἡ ποία, παρὰ τὴν μείσων τοῦ ὅγκου τῶν ἔργων τῆς, διατρέπεται πάντως εἰς ἓν υψηλόν ἐπίπεδον. "Οσον ἀφορᾷ τὰ ἀποθέματα, μόλις ἔφθασαν ταῦτα τὸν ἀναγραφέντα κατὰ τὸ 1952 δύοκαν. Σχετικῶς, ὅμως, πρὸς τὰς πωλήσεις, ἡ ἀνάλογια είναι πολὺ εύνοικατέρα διὰ τὰ ἀποθέματα. Ο δεῖκτης της εὑρίσκεται σήμερον εἰς τὰ 167, ἔναντι 185 τοῦ Σεπτεμβρίου 1953.

Σήμερον είναι τα 707, εναντίον των 1950 πεντεπλέυρων της 1955. Σήμερον είναι μεφανίζονται και άλλοι παράγοντες. Τό διδικτικών εισόδημα εύρισκεται είς λιαν υψηλὸν ἐπίπεδον, οι δὲ ἀριθμοὶ φαίνεται, ὅτι θά σημειώσωσαν διά την τρέχουσαν τριμηνίαν νέαν ὑψωσιν. Τούτο, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐμφανίσιν δραστηριότητος εἰς τὴν οικοδομικὴν διοικητικὴν, θὰ διατηρηστῇ πιθανῶς ισχυρὰν ζήτησιν δι' ὅλα τὰ εἴδη τῆς καταναλώσεως. Πάντος, ἀνὴρ ζῆτησις αὐτῇ ἔκ μέρους τοῦ τομέως τῶν διωτῶν ὑπόστη περιορισμόν τινα, τὸ ἀπότελεσμα τούτου δὲ ἀντιστοιχεῖ μισθῳ διὰ τῆς αὐξῆσεως τῆς ἀγορᾶς εἰδῶν παρὰ τοῦ Κράτους. Ο προϋπολογισμὸς τοῦ 1957, του δόποιου ἡ ἐκτέλεστις ἀρχίζει ἀπὸ Ἰούνιου 1956, προβλέπει, διὰ πρώτη φορὰν ἄπο τριετίας, αὐξῆσις τῶν διωτῶν διπλανῶν. Μέχρι τοῦδε, ὅμως, δὲν ἔχει ἀποδειχθῆ μειώσις τῶν διδικτικῶν διπλανῶν. Αἱ ἐπενδύσεις παραμένουν εἰς ψηλὰ ἐπίπεδα. Κατὰ τὰ τὴν τρέχουσαν τριμηνίαν ὑπελογίσθη, ὅτι θὲ ἀνέλθουν εἰς 31.5 δισεκατομμύρια δολλαρίων, μὲ αὐξησιν 0.5 δισεκατομμυρίων δολλαρίων ἔναντι τῆς προηγουμένης τριμηνίας καὶ κατά 18%, ἔναντι τῆς πρώτης τριμηνίας τοῦ 1955.

Κατά τάῦτα, διὰ τοὺς ἀμέσους προσεχεῖς μῆνας ἡ δραστηριότης τῆς γενικῆς οἰκονομίας φαίνεται ὅτι θά είναι εἰς θέσιν νὰ διατηρηθῇ εἰς την σημερινὸν ὑψηλὸν της ἐπίπεδον. Ἡ ἐπέκτασις δὲν θὰ ἐκδηλωθῇ, θεβαίως, καθ' οἷον ρυθμὸν ἔξεδηλώθη τὸ 1955, διότι αἱ ὄλιγαι δυνατότητες παραγωγῆς ἔχουν χρησιμοποιηθῆ πλήρως. Δὲν είνε, ὅμως, δυνατὸν να προβλεφθῇ προκαταβολικῶς ἡ δυνατότης μιᾶς λιαν αἰσθητῆς χαλαρώσεως τῆς δραστηριότητος. Ἔνοείται, δητὶ πάσα κυκλικὴ πρόδηλεψις ἔχει δραχυχρόνιον μόνον λόγιν καὶ δὲν δυναται νὰ γίνη ἄλλως, διότι ὑπάρχουν πολλὰ στοιχεῖα δυνάμενα νὰ μεταβληθοῦν ραγδαῖώς, ὡς λ.χ., αἱ πρός τὸ κοινὸν πωλήσεις, αἱ πραγματοποιούμεναι ἐπενδύσεις κλπ. Ἀλλὰ καὶ ἀνάκμη ληφθῆ ὑπὲρ ὅμιν τὸ δυνατότης αὐτῆ, οἱ εἰδικοὶ ἔξακολουθοὶ νὰ παραμένουν αἰσιόδοξοι.

ARIST. THEODORA KOPULOS

REPRESENTATIVE OF

AAR & NIEMEYER

ESTABLISHED 1851

WHOLESALE SHIPCHANDLERS

HAMBURG 11

FREEPORT, BROOK 6

TELEF: 36 22 46 47 48 49

PRIVATE: 23 56 08

ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

ΤΑ ΣΟΥΠΕΡ-ΤΑΝΚΕΡΣ ΤΩΝ 30 ΧΙΛ. ΤΟΝΝΩΝ

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΕΩΣ ΤΩΝ

Εις τελευταίαν ἔκθεσίν των οι κ. κ. Οὐέστον Λτδ, τοῦ Λουδίνου, ἀναφέρονται αἱ εἰς μίαν ἐνδιαφέρουσαν ἐπισκόπησιν περὶ τῶν «σούπερ-τάνκερών». Αἱ εἰδοφοράι παρέχονται :

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ ΣΟΥΠΕΡ-ΤΑΝΚΕΡΣ : «Υπάρχει σήμερον ἔνας ἀξιόλογος ἀριθμός δεξαμενοπλοίων τῶν 30.000 τόννων d.w. καὶ ἄνω. Διὰ τῆς παραγγελίας καὶ νέων τάνκερς τοῦ ἐν λόγῳ μεγέθους, τὸ συνολικὸν τονᾶς αὐτῶν θὰ ὑπερβῇ τὰ 12 ἑκατομμύρια τόννων d.w. καὶ θὰ καλύπτῃ τὰ 30% τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων. Κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ 1955 ἐτέλους ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν ἀρκετὰ σκάφη, ὡςτε νὰ είναι δυνατὸν νὰ ἐπιχειρηθῇ μία σιάλυσις, περὶ τοῦ τὸ ἐνδέχεται νὰ ἐπιτελεσθῇ παρ' αὐτῶν. Τὰ πορίσματα τῆς ἀναλύσεως ταύτης παρέχουν βάσιν πρὸς καθορισμόν, ἐν τινὶ μέτρῳ, τῶν νέων ἔξελίσσεων.

Η ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΟΥΠΕΡ-ΤΑΝΚΕΡΣ : «Σούπερ-τάνκερ» ἀποκαλούμεν σκάφος μεταέρον μόνον φορτίον πετρέλαιον καὶ ἔχον χωρατικότητα 30.000 τόννων d.w. καὶ ἄνω. Εἰς τὴν κατηγορίαν ταύτην, πάντως, περιλαμβάνονται καὶ σκάφη μεταξὺ 29.000 ἔως 30.000 τόν. d.w., ἔχοντα ἐμώς τὰς αὐτάς διαστάσεις πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια τῶν 30.000 τόννων d.w. Ο ἐπόμενος πίνακας δεικνύει τὴν ταχείαν αὔξησιν τοῦ στόλου σούπερ-τάνκερες:

ΕΤΗ	Ἐταιρ. Πετρελαίων Ἀνεξάρτ. Ισπολιστοί			Σύνολον		
	Πλοιού	Τόννοι d.w.	Πλοιού	Τόννοι d.w.	Πλοιού	Τόννοι d.w.
1950	3	90.000	5	150.000	8	240.000
1952	4	120.000	10	315.000	14	435.000
1953	9	271.000	24	790.000	33	1.061.000
1954	26	830.000	46	1.509.000	72	2.339.000
1955	43	1.377.000	60	1.977.000	103	3.354.000

Καταφίνεται ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω πίνακος, ὅτι οἱ ἀνέδρτοι πλοιοκτῆται, οἵτινες προηγούντο εἰς τὴν ναυπήγησιν μεγάλων δεξαμενοπλοίων, παρακολουθοῦνται ἡδη ἐπὶ τοῦ σύνεγγυς ἀπὸ τὰς ἑταῖριας πετρελαίων, αἱ οἵτινες κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1955 εἶχον τὰ 41%, ἐναντὶ 35% ὅπερ εἶχον κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1954. Τοῦτο τελεῖ ἐν εὐθυγραμμίσει πρὸς τὴν γενικὴν μειώσιν τῆς παραδόσεως νεοτεύκτων δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ παρελθόν ἦτο.

ΣΟΥΠΕΡ-ΤΑΝΚΕΡΣ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ : «Η κατηγορία αὗτη σύναται νὰ διαιρεθῇ εἰς δεξαμενόπλοια καθελκυσθέντα, τῶν ὁποίων, ὅμως, ἡ συμπλήρωσις δὲν είχεν ἀπόπερατωθῆ κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1955 καὶ εἰς δεξαμενόπλοια παραγγελθέντα, τινὰ τῶν ὁποίων εὑρίσκονται ὑπὸ ναυπήγησιν, ἀλλὰ δὲν καθειλκυσθοῦν ἀκόμη. Οἱ κατωτέρω ἀριθμοὶ ἐμφανίζουν τὴν κατάστασιν κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1955.

Ἐταιρ. πετρελαίων Ἀνεξάρτ. Ισπολιστοί	Σύνολον					
	Πλοιού	Τόννοι d.w.	Πλοιού	Τόννοι d.w.	Πλοιού	Τόννοι d.w.
Υπόρχων στόλος ..	43	1.377.000	60	1.977.000	103	3.354.000
Καθελκυσθέντα ..	6	217.000	17	581.000	23	798.000
Υπὸ παραγγελιαν ..	123	4.272.000	104	3.799.000	227	8.071.000
Σύνολον: ..	172	5.866.000	181	6.357.000	353	12.223.000

Τὸ σύνολον τῶν 12.223.000 τόννων d.w. διδεῖ τὸ μέγεθος τοῦ στόλου τῶν σούπερ-τάνκερες εἰς χρονικὸν διάστημα τεοσάρων ἐτῶν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι δὲν ἔχειν νέαν παραγγελίαν καὶ δὲν θὰ ἐπέλθουν ἀπώλειαι ηδανούσεις. «Υπὸ τὴν προϋπόθεσιν ταύτην, ὅταν ἡ ἀνείλημμη ἐργασία διλοκλωθῇ, τότε ὁ στόλος τῶν σούπερ-τάνκερες θὰ είνει τετράκις μεγαλύτερος τοῦ σημερινοῦ, μὲν κατανομὴν κατὰ 48% εἰς τὰς ἑταῖριας πετρελαίων καὶ 52% εἰς τοὺς ἀνέδρτοὺς πλοιοκτήτας.

Ἐνδιαφέρον παραστάζει τὸ ὑπὸ παραγγελίαν, ἀλλὰ μὴ καθειλκυσθὲν εἰσέτι τονᾶς, ὅπερ πρόκειται νὰ ναυπηγηθῇ εἰς διαφόρους χώρας. Οἱ κάτωτεροι πινακίδες περιλαμβάνουν καὶ ἐπτὰ χώρας, ἐκάστη τῶν ὁποίων ναυπηγεῖ πλέον τῶν 500.000 τόννων, μὲν ἀναλογίαν 94% ἐπὶ τοῦ συνόλου:

(Σούπερ-τάνκερς ὑπὸ παραγγελίαν η ναυπήγησιν)			
Χώρα	Πλοιού	Τόννοι d.w.	%
Μεγάλη Βρεταννία ..	61	2.069.000	26
Ἰταπωνία ..	50	1.932.000	24
Ιταλία ..	28	989.000	12
Γαλλία ..	21	791.000	10
Κάτω Χώραι ..	20	676.000	8
Σουηδία ..	17	609.000	7
Γερμανία ..	16	548.000	7
Ηνωμέναι Πολιτείαι ..	5	174.000	2
Νορβηγία ..	5	160.000	2
Λοιποί Χώραι ..	4	123.000	2
Σύνολον: ..	227	8.071.000	100

Τὸ μέσον μέγεθος τῶν ἀνωτέρω δεξαμενοπλοίων είνει 35.550 τόννων, ἐνώ τὸ μέσον μέγεθος τοῦ στόλου τῶν «σούπερ-τάνκερες» κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1955 ήτο 32.560 τόννων. Σαφῆς δένονται καθειλκυσθέντας διάστημα τοῦ παραγγελίαν τῶν μεγιστῶν μέχρι τοῦ πέντε δεκαετίας δεξαμενοπλοίων τῶν 80.000 τόννων, σπανίζουν αἱ παραγγελίαι διὰ σκάφη πολὺ μεγαλύτερα τῶν 40.000 τόννων d.w.

Ἐκ τῶν 72 δεξαμενοπλοίων τῶν συμπληρωθέντων μέχρι τέλους τοῦ 1954, τέσσαρα — δι' ἓνα οἰονδήποτε λόγον — δὲν είργασθοῦν κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ 1955, δι' ὅτι περιελήφθησαν εἰς τοὺς κατωτέρω ἀριθμούς. Εἰς τὴν μελέτην των οἱ κ. κ. Οὐέστον ὑπέροχησιν τὸν ἐνέργειαν στόλου σούπερ-τάνκερες καθ' ὅλην τὴν περίοδον τοῦ α', ἔξαμηνον 1955, ὡς ἀνερχόμενον εἰς 70 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 2.259.600 τόννων d.w. Ο ἀριθμὸς τῶν ἑκάστου δεξαμενοπλοίου κατὰ τὸ α' δένονται διάστημα τοῦ παραγγελίαν τῶν μεγιστῶν μέχρι τοῦ πέντε δεκαετίας δεξαμενοπλοίων τῶν 80.000 τόννων, σπανίζουν αἱ παραγγελίαι διὰ σκάφη πολὺ μεγαλύτερα τῶν 40.000 τόννων d.w.

Ἐκ τῶν 72 δεξαμενοπλοίων τῶν συμπληρωθέντων μέχρι τέλους τοῦ 1954, τέσσαρα — δι' ἓνα οἰονδήποτε λόγον — δὲν είργασθοῦν κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ 1955, δι' ὅτι περιελήφθησαν εἰς τοὺς κατωτέρω ἀριθμούς. Εἰς τὴν μελέτην των οἱ κ. κ. Οὐέστον ὑπέροχησιν τὸν ἐνέργειαν στόλου σούπερ-τάνκερες καθ' ὅλην τὴν περίοδον τοῦ α', ἔξαμηνον 1955, ὡς ἀνερχόμενον εἰς 70 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 2.259.600 τόννων d.w. Ο ἀριθμὸς τῶν ἑκάστου δεξαμενοπλοίου κατὰ τὸ α' δένονται διάστημα τοῦ παραγγελίαν τῶν μεγιστῶν μέχρι τοῦ πέντε δεκαετίας δεξαμενοπλοίων τῶν 80.000 τόννων, σπανίζουν αἱ παραγγελίαι διὰ σκάφη πολὺ μεγαλύτερα τῶν 40.000 τόννων d.w.

πριχομένου βαρελίου, μπῶνκερς κλπ. β) Περιορισμούς, εἰς τοὺς ὅποιους ὑπόκεινται τὰ μεγάλα δεξαμενοπλοία, ἐκ τοῦ μεγίστου δρίου, βυθίσματος, ιδίως κατὰ τὴν διέλευσιν τῶν ἀπὸ τὴν Σιώρυγα τοῦ Σουέζ. Καὶ γ) Ἀπὸ ἀπαγορεύσεις Κανονισμῶν, ὡς εἶναι αἱ περιχειρινῆς γραμμῆς φορτώσεις κλπ.

Οὕτω κατὰ τὸ α', ἔξαμηνον τοῦ 1955 τὰ ὑπάρχοντα ἐν ὑπηρεσίᾳ 70 σούπερ-τάνκερες ἔχετεσσαν 393 ταξίδια καὶ μετέφερον 12.520.000 t. d. w. Τὸ πρόερχον χαρακτηριστικὸν τῆς χρησιμοποίησεως σούπερ-τάνκερες, ἔγκειται εἰς τὴν συγκέντρωσην αὐτῶν εἰς ἓνα μείζονα λιμένα φορτώσεως, τὸν Μένα-ἔλα Αχαΐατι, καλύπτοντα τὰ 49% τῆς φορτωτικῆς κινήσεως καὶ εἰς ἓνα μείζονα λιμένα ἔκφορτώσεως, τὸν τῆς Φιλαδελφίας, καλύπτοντα τὰ 41% τῶν φορτώσεων. Ἡ μεταξὺ τῶν δύο λιμένων κίνησης ἀντιστοιχεῖ εἰς 58 ταξίδια τὸ ἔξαμηνο, ἀντιπροσωπεύοντα 1.977.000 τόννων d.w. ἢ τὰ 16% τῆς διάρκειας μεταφορικῆς κινήσεως. Ὁ ἀριθμὸς τῶν λιμένων, εἰς τοὺς ὁποίους προσεγγίζουν περισσότερα τῶν τριών σούπερ-τάνκερες κατὰ μῆνα εἰναι πολὺ μικρός: Πέντε λιμένες φορτώσεως καὶ ἕν ἔκφορτώσεως. Τὸ γεγονός, διμως, διτὶ σούπερ-τάνκερες πρεστήγηγισαν εἰς ἓνα τῶν 16 λιμένων φορτώσεως καὶ εἰς ἓν τῶν 19 λιμένων ἔκφορτώσεως, σημαίνει, ὅτι μείζον ἀναλογία τοῦ παγκοσμίου, εἰς ὅλα διάστημα πετρέλαιον, ἔμποριον θα ἀδύνατο νὰ διακινηθῇ ὑπὸ αὐτῶν.

Οὕτως, οἵτινες ταύταις ταύταις προσεγγίζουν περισσότερα τῶν τριών σούπερ-τάνκερες κατὰ μῆνα πολὺ μικρός: Πέντε λιμένες φορτώσεως καὶ ἕν ἔκφορτώσεως. Τὸ γεγονός, διμως, διτὶ σούπερ-τάνκερες πρεστήγηγισαν εἰς ἓνα τῶν 16 λιμένων φορτώσεως καὶ εἰς ἓν τῶν 19 λιμένων ἔκφορτώσεως, σημαίνει, ὅτι μείζον ἀναλογία τοῦ παγκοσμίου, εἰς ὅλα διάστημα πετρέλαιον, ἔμποριον θα ἀδύνατο νὰ διακινηθῇ ὑπὸ αὐτῶν. Υπάρχουν, πάντως, σχέδια ἔκθεσης τῶν διαστάσεων τῶν διαφόρων λιμένων, ἀτίνα τελούν ύπο ἔκτελεσιν. Μεταξὺ ἀλλών προβλέπεται καὶ τὸ ἄνοιγμα τῆς λίμνης Μαροκάιμπο διὰ τὰ σούπερ-τάνκερες, γεγο-

*Serving
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS
LIMITED

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.B. LN 80501

London, E.C.3.

νός σπερ θά έπιδρση σημαντικώς έπι τής έκει μεταφορικής κινήσεως.
Ο κατωτέρω πίνακας δίδει τήν κίνησιν των κυριωτέρων θαλασσίων όδων, όπου τά σούπερ τάνκερς απήχθησαν:

Θαλάσσιαι όδοι				
'Από Μένα έλλ Αχαμάντι Σιά Φιλαδέλφειαν	58	1.977.000		
'Από Πουέρτο λά Κρούζ διά Φιλαδέλφειαν	29	880.000		
'Από Μένα έλλ Αχαμάντι διά Πέρνις	26	866.000		
» » » φώλευ	20	633.000		
» » » "Άδεν	18	570.000		
» » » νήσοι Γκραΐν	16	507.000		
'Εκ Μπάνιας διά Χάβρην	10	319.000		

Σύνολον: 177 5.752.000

Διάφοροι άλλαι κατευθύνσεις 216 6.768.000

Γενικόν σύνολον: 393 12.520.000

Δεδομένου, διτή ο συνολικός άριθμός των διαφόρων ταξιδίων είναι λίγον μεγάλος, περιελήθησαν είς τὸν ἀνώτερων πίνακα έκεινον μόνον αἱ κατευθύνσεις, αἱ ἔχουσαι περισσότερα τῶν 10 ταξιδίων. Αὗται ἀντιπροσωπεύουσι τὰ 46% τῆς συνολικῆς ἀπάσχολήσεως.

ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΔΙΑ ΣΟΥΠΕΡ-ΤΑΝΚΕΡΣ: Τὰ στοιχεῖα τοῦ μεταφορικού ἔργου καὶ τῆς ταχύτητος δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν δύμινα μετὰ τὰ πληρωθεῖσα τιμῶν εἰς χρονοναύλωσεις τοῦ σούπερ-τάνκερς διὰ νὰ ύπολογισθῇ τὸ μεταφορικὸν κόστος τῶν δια τοῦ μεταφερομένων πετρελαίου. Κατὰ τοὺς τελευταῖους μῆνας, αἱ τιμαὶ διά χρονοναύλωσιν σκαφῶν τῶν 32.000 τόνων (d.w. ἐποικίλλον μεταξὺ 18) — ἔως 28) — κατὰ τὸν πόλον (d.w. μηνιαίων.

"Αν ύπολογισθῶμεν τὴν κατανάλωσιν καυσίμου τοιούτου σκάφους εἰς 85 τ. τὴν ἡμέραν καὶ λάδωμεν ὑπ' ὅψιν τοὺς διθέντας, ὡς ἀνώτερω, ἀριθμούς μέσης ταχύτητος, ἔχουμεν τοὺς κάτωτοι ἀριθμούς καταναλώσεως καυσίμου πετρελαίου κατὰ τὸν μεταφερομένου φορτίου πετρελαίου. Τὸ μέσον φορτίον κατὰ ταξιδίου ὑπολογίζεται εἰς 29.000 τόν., μείον 10% ἐπὶ τῆς δῆλης χωρητικότητος τὸν πόλον (d.w. διά μπώνικες, τρόφιμα ύλικὰ κλπ.).

Θαλάσσιαι όδοι
Κατανάλωσις καυσίμου
(κυκλικὸν ταξίδιον)
κατὰ τὸν φορτίον
Περσικὸς Κόλπος—λιμένες βορείως τοῦ Χάττερας 0.147
Βενεζουέλα—λιμένες βορείως τοῦ Χάττερας 0.033
Περσικὸς Κόλπος—Μεγάλη Βρετανία 0.108
Περσικὸς Κόλπος—Κόντινεντ 0.119
Κόλπος Η.Π.Α.—λιμένες βορείως τοῦ Χάττερας 0.027
Μένα έλλ Αχαμάντι—"Άδεν 0.032

(ΣΗΜ.: "Η κατανάλωσις καυσίμου ἐν λιμένι ἔχει προστεθή. Ή ἀναλογία του είναι 0.0006 τόν. καυσίμου κατὰ τὸν φορτίον, ἀσχέτως δῦνα).

Τὸ κόστος τοῦ καυσίμου τούτου, ἀν παραπλοθῇ εἰς λιμένας φορτώσεως τοῦ Κόλπου "Ηινωμένων Πολιτειῶν ἢ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, δυνατόν νὰ εἴναι 110) — κατὰ τὸν πόλον. "Αν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν αὐτὸ τὸ κόστος καυσίμου κατὰ τὸν φορτίον, εἰναι δυνατόν νὰ ύπολογισθῇ ὡς ποικίλλον ἀπὸ 3) — ἔως 15) — κατὰ τὸν πόλον, ἀναλόγως τῆς δύνης.

Ἐκτὸς, τῆς πληρωμῆς καυσίμου, ὁ ναυλωτής ύποχρεοῦται καὶ εἰς τὰ τέλη λιμένος. Κυμαίνονται ταῦτα ἀπὸ 1) — ἔως 14) — κατὰ τὸν φορτίον εἰς τὰς περισσότερας θαλασσίας δύοδος, μολονότι εἰς τὴν δύο δύο Μένα έλλ Αχαμάντι—"Άδεν είναι λίαν χαυτλότερα, ἀνερχόμενα — κατὰ προσέγγισιν — εἰς 5 πέντας κατὰ τὸν πόλον.

Τέλος, εἰναι καὶ τὸ κόστος τῆς ναυλώσεως. Δύο τιμαὶ ναυλώσεων ἐλλέθησαν ὑπ' ὅψιν. δηλαδή, 20) — καὶ 25) — κατὰ τὸν μηνιαίων. "Αν χρησιμοποιηθῇ δ δοθεῖς προηγουμένος μέσος ἀριθμὸς ταξιδίων ἐφ' ἔκαστης δύοδος, είναι δυνατόν νὰ ύπολογισθῇ εἰς ἔκαστην περίπτωσιν εἰς τὶ ποσὸν ἀνέρχεται τὸ ἐν λόγῳ κόστος κατὰ τὸν μεταφερομένου πετρελαίου.

ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΟΔΟΙ	Κόστος καὶ λιμενικὴ τέλη	Κόστος χρονον.	Σύνολο	Ισοδύναμος τῆς Κλίμακος
		(A) 20— (B) 25— d.w.		
Περσικὸς Κόλπος—λιμ. βορ. Χάττερας (A)	17.2	38.4	55.6	— 18.5
» » » (B)	17.2	48.0	65.2	— 11.5
Βενεζουέλα — λιμ. βορ. Χάττερας (A)	4.8	10.1	14.9	— 11.9
» » » (B)	4.8	12.7	17.5	+ 3.4
Περσικὸς Κόλπος — Ἀγγλία (A)	13.2	28.8	42.0	— 24.2
» » » (B)	13.2	36.0	49.2	— 11.2
Περσικὸς Κόλπος — Κόντινεντ (A)	14.3	29.4	43.7	— 21.7
» » » (B)	14.3	39.4	53.7	— 3.8
Κόλπος—λιμ. βορ. Χάττερας (A)	4.3	8.6	12.9	— 27.0
» » » (B)	4.3	10.8	15.1	— 14.5
Μένα έλλ Αχαμάντι — "Άδεν (A)	3.9	10.1	14.0	— 17.7
» » » (B)	3.9	12.6	16.5	— 2.9

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΘΗΝΑΙ, Κολοκοτρώνη 48'—Τηλ. 32-823 & 24-303

ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Μέγαρον Ταμ. Προν. Κατ. Πληρ. Ε. Ν., Αστιγγος 6. Τηλ. 41-111.

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

HEAD OFFICE: ATHENS, 4d, Kolokotroni Street.

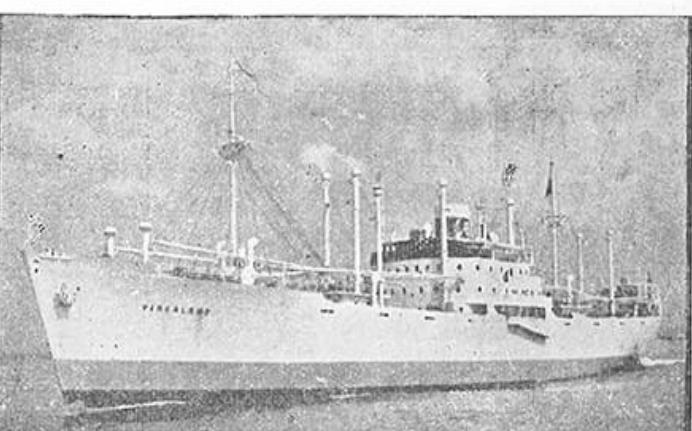
SURVEYING STAFF: Astingos Street, PIRAEUS, Phone: 41-111

AGENCIES: In Algeria, Arabia, Australia, China, Egypt, England France, Germany, Holland, India & Pakistan, Italy, Malta, Morocco, Portugal, Spain, Tunisia, Turkey, U.S.A.

"Αν λάδωμεν τὸ μέσον τοῦ ισοδύναμου εἰς ποσοστὸν τῆς Κλίμακος, θά ίσωμεν, διτή ή χρονοναύλωσις τῶν 20)— κατὰ τὸν πόλον εἰς μέσον σούπερ-τάνκερ διδει κόστος μεταφορᾶς πετρελαίου μείον 20% τῆς Κλίμακος, ἐνῷ ή τιμὴ χρονοναύλωσεως τῶν 25)— ἀντιστοιχεῖ γύρω τῶν 6% μείον. Οι ἀριθμοὶ οὖν εἶναι πολὺ κάτω τῶν κρατούντων ἐπιπέδων ναυλῶσεων.

ΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΔΙΑ ΤΑ ΣΟΥΠΕΡ-ΤΑΝΚΕΡΣ: Δεδομένου τοῦ χαμηλοῦ βασικοῦ κόστους πετρελαίου, μεταφερομένου διὰ σούπερ-τάνκερς, η πρόσθιψις περὶ ταχείας αὐξήσεως τοῦ ἀριθμού τῶν σούπερ-τάνκερς είναι δικαιολογημένη. Τὸ νέον ύπὸ παραγγελίαν καὶ ναυπήγησιν τονάκι σούπερ-τάνκερς, ἂν βαδίσῃ ἐπὶ τῷ αὐτῷ δεδομένων διασχισίεσ, οἰστοῦ 1955, θά ἀντιστοιχηῖ εἰς μεταφορική χωρητικότητα 32% τοῦ πολού τοῦ 1955, ἡ πρόσθιψις περὶ ταχείας αὐξήσεως τοῦ ἀριθμού τῶν σούπερ-τάνκερς είναι διεξαγόμενη 7000 τόνων d.w. καὶ ἄνω. Τὸ ἔτερον ύπὸ παραγγελίαν καὶ ναυπήγησιν τονάκι σούπερ-τάνκερς ἀντιστοιχεῖ εἰς τὰ 15%, ἐπὶ τῆς αὐτῆς βάσεως ὑπολογισμού. Κατὰ τὰύτα, ἀπότελεσμα τῶν νέων ναυπήγησεων καὶ μη ύπολογιζούμενης νέας διαλύσεως ἡ μεταφοροπῆτη δεξαμενοπλοίων, θά είναι διτή ή συνολική μεταφορική χωρητικότης, ἥπτις μέλλει γὰρ προστεθῆ εἰς τὸν στόλον θά ἀνέλθῃ εἰς τὰ 47% ἐπὶ τοῦ συνόλου τοῦ υπάρχοντος εἰς τὰ μέσα τοῦ 1955.

"Αν δεχθῶμεν, διτή τέσσαρα ἔτη θά ἀπαιτηθοῦν, διποτα τὸ νέον αὐτὸ τονάκι εἰς τὴν ἐνεργὸν ύπηρεσίαν, τότε ή ἀπαιτουμένην αὔξησί της μεταφορικής κινήσεως πετρελαίου έχει εἰναι 12% ἐπισίως. Ή αὔξησί αὐτη πάντως είναι ύψηλή, ἀλλ' ούχι καὶ υπερβολική. Δεδομένου, διτή ένα τὸν ἔργων τοῦ νέου τονάκι, εἰδίκως τῶν σούπερ-τάνκερς, θά είναι διτή κατανάλωσις ταχείας τῶν ύφισταμένων σκαφῶν, εὐθὺς ὡς ταύτα φθάσουν εἰς τὸ δρίον τῆς διαλύσεως. Ή βέσις διεν τῶν σούπερ-τάνκερς προώρισται νὰ είναι ἔξοχως συναγωνιστική.



SOL
*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOLEL", GOTHEBORG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS, "OCEANSHIP", GOTHEBORG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

ΑΙ ΔΙΩΡΥΓΕΣ, ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΚΑΙ ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Συνεχίζοντες τὴν ἐν περιλήψῃ δημοσίευσιν τοῦ περιεχομένου τοῦ «Ημερολογίου τῆς Βρέμης» παραλαμβάνομεν ἀπό τὸ κεφάλαιον, τὸ πραγματεύμενον περὶ τῶν θαλασσιών διωρύγων καὶ λιμένων, τὰ τῆς κινήσεως πάνω διωρύγων τοῦ Σουέζ, τοῦ Παναμᾶ καὶ τοῦ Κιέλου κατά τὸ 1954, δεδομένου, διτὸ ὑπάρχουν ἐπί^τ αὐτῆς στατιστικά στοιχεῖα ἐπιτρέποντα τὴν σύγκρισιν.

ΕΤΟΣ 1954	Κίνησις εις χιλιάδας τ. νέτ	Κίνησις εις χιλιάδας τ. Δ.Β.	Διακομισθέντα φορτία
Διώρυξ Σουεζ	75.171	179.132	96.881.000
Διώρυξ Παναμά	30.599	70.216	40.646.000
Διώρυξ Κιέλου	23.499	61.861	37.299.000

Ούδενός διαφέρει τὴν προσοχήν ἡ ἀξία τοῦ ἀνωτέρω πίνακος, δεδομένου, ὅτι πρεσφέρονται πλήρεις ἀριθμοὶ δι' ἔνα ἔτος καὶ διὰ τὰς τρεῖς ταύτας μεγάλας διώρυγας. Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1952, τὸ διαπλεύσας τὰς ἐλώγια τρεις διώρυγας τονώντας παρουσιάζει ἑφαντή οὐ-
ησιν. "Εφθασεν εἰς 129 ¼ ἑκατομμύρια τόννων νέτ., ἔναντι 112 ¼ ἑκα-
τοντά τόννων, τοῦ 1952. Τὰ διακομισθέντα μέσω τῶν αὐτῶν διωρυγῶν
ἐμπορεύματα ἀνήλθον τὸ 1954 εἰς 175 ἑκατομμύρια τόννων, ἥτοι ἄνω
τοῦ ¼ τῆς παγκοσμίου διὰ θαλάσσης ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ αὐτοῦ
ἔτους. Μεγάλαι ἐν τούτοις μεταφοραὶ εἰδῶν, ὡς μεταλλευμάτων, δημη-
τριακῶν, ξυλείας κλπ., ἀσθενῶς μόνον ἀντιπροσωπεύονται εἰς τὰς διά-
τῶν ἐλώγια διώρυγων μεταφοράς.

Ο κατωτέρω πίνακας έμφανιζε τάς έξυπηρετθείσας διά τῶν τριών διωρύγων κυριωτέρας περιφερειας μεταφορικῆς κινήσεως:

Περιοχαί	Χωρητικότης πλοίων	'Εξ ής:
μεταφορικής κινήσεως	κατά έκατομ.	Χώρος φορτίου
άπο και πρός	κυβ. ποδών	Δεξαμενοπλοίων
Βόρειος καὶ Δυτική Εύρωπη	8.739	3.445
Περσικός Κόλπος	5.693	5.483
Λιμένες Μεσογείου	2.833	2.154
Βόρ. 'Αμερική (λιμένες 'Ατλαντικοῦ)	2.732	592
'Απω. 'Ανατολή	1.588	52
Βόρ. 'Αμερική (λιμένες Ειρηνικοῦ)	1.055	155
Κόλπος ('Ην. Πολ.) καὶ Δυτ. 'Ινδίαι	940	213
Ινδίαι, Πακιστάν	925	124
Αύστραλία, Νέα Ζηλανδία	858	123
Καραϊδική	437	395
Δυτική Νότιος καὶ 'Ανατ. 'Αφρική	441	106
'Ινδονησία	417	110
Λιμένες 'Ερ. Θαλάσσης καὶ "Άδεν	192	—
'Ινδοκίνα, Ταϊλάνδη	182	—

ΔΙΟΡΥΞ ΣΟΥΕΣ: Περί της διώρυγος του Σουέζ το «Ημερολόγιον» αναγράφει, μεταξύ άλλων και τα έχεις: «Ιδιαιτέρως άξιοσημείωτος φαίνεται — εν συγκρίσει πρὸς τὰ προηγούμενα ἔτη — ὁ μέγας ἀριθμός τῆς κινήσεως τοῦ 1954, ἐν σχέσει μὲ τὰς μανάδας τοῦ μεγίστου βυθίσματος πλοίων. Οὕτω, τὸ 1951 διῆλθον τὴν διώρυγα Σουέζ 225 σκάφη μὲ βούθημα 10.07 ἑώς 10.36 μέτρων. Τὸ 1952 ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν ἀθεταῖς τὰ 272, τὸ 1953 ἀνῆλθεν εἰς 364 καὶ τὸ 1954 ἔφθασαν εἰς 540. Τὸ αὐτὸν ισχύει καὶ διὰ τὸ μῆκος τῶν πλοίων. Τὸ 1953 τὰ διαπλέυσατα τὴν διώρυγα σκάφη, τὰ ἔχοντα μῆκος 200 μέτρων καὶ ἄνω, ἀνῆλθον εἰς 59 καὶ τὸ 1954 ἔφθασαν εἰς 142. Κατὰ τὸ 1952 διῆλθον διά πρώτην δρόμων τὴν διώρυγα πλοία, τῶν δύοτοις προσφάτως εἶχε συμπληρωθεῖ η συπήγησις, ἐδῶ 469, ἐνώ τὸ 1953 ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων αὔτων ἀνῆλ-

ειν σις 557, διὰ νὰ φθάσῃ τὸ 1954 εἰς 600. Ως προς τὰ ἀπόλυτα μεγάλη τῶν πλοίων (βάσει τοῦ γκρός τοννά), ἡ κίνησης σκαφών χωρητικότερων 20.000 τ. γκρός καὶ ἄνω, ηὔησεν ἀπὸ 296 εἰς 496.

Και τὸ «Ημερολόγιον» συνεχίζει :

«Εθεοβαίωθη, οτι 8517 έκατομμύρια κυβ. μέτρα χώρου φορτίου πετρελαίου διήλθον την διάρημα με κατεύθυνσιν προς Νότον και 80.852 εκατ. κυβ. μέτρα με άντιθετον κατεύθυνσιν. Ούτω, τὸ ἀπασχολήθεν πρὸς νότον τοννᾶς δεξαμενοπλοίων ἔχρησιμοποιήθη κατὰ 79,4, τὸ δὲ πρὸς βορρᾶν κατὰ 81,2%. Τὸ τοννάς ξηρού φορτίου ἔχρησιμοποιήθη κατὰ 61 διά τα πρὸς νότον κατεύθυνσιμένα σκάφη και κατὰ 65,2% διά τα πρὸς βορρᾶν. Εἰς τὰς μεσας μεταφοράς διά της διάρυγος τοῦ Σούελ τὰ 70,2% ἀντιστοιχούν εἰς ἐμφορτον τοννάς πρὸς νότον και τὰ 77,2% εἰς ἐμφορτον τοννάς πρὸς βορρᾶν.

ΔΙΟΡΥΞΗ ΠΑΝΑΜΑ: «Αναφορικώς μὲ τὴν διώρυγα τοῦ Παναμᾶ, τὸ «Ημεροδόγιον» ἀρχίζει μὲ γενικὰ τινὰς πληροφορίας. «Ἡ διώρυξ τοῦ Παναμᾶ — ἀνάφερε — ἐνεκαινιάσθη τὴν 4ην Μαΐου 1904 καὶ περόδου εἰς τὴν ναυπλοίδων τὴν 15ην Αύγουστου 1914. Κατὰ τὴν περιόδον τῆς κατασκευῆς της, ἀνώρυχθσαν 161 ἑκατομμύρια κυβ. μέτρων εἰς χώματα καὶ λίθους. Τὰ κτίρια καὶ αἱ κατασκευαὶ ἐκόστισαν τὴν ἐποχὴν ἐκείνην 380 ἑκατομμύρια δολλαρίων, μέχρι τέλους δὲ τοῦ ἔτους 1953 εἶχαν ἐπενδύθη δι' ἐκτέλεσιν ἔργων εἰς τὴν ἐν λόγῳ διώρυγα ποσά 459.758.633 δολλαρίων, μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν δαπανῶν διὰ στρατιωτικούς σκοπούς.

»Η διώρυξ, έχει μήκος από της μίας άκτης εἰς τὴν ἄλλην 65.1 χιλιομέτρων, από τὰ βαθεῖα δὲ ὑδάτα τῆς μιᾶς πλευρᾶς πρὸς τὰς ἄλλας 81.6 χιλιομέτρων, μὲν ἐλάχιστα βαθὺ ἐπὶ μὲν τῆς Ἀτλαντικῆς πλευρᾶς 12.5 μέτρων, ἐπὶ δὲ τῆς τοῦ Εἰρηνικού 13.7 μέτρων. Τὸ μέσον πλάτος τῆς διώρυγος εἶναι 197.8 μέχρι 200 μέτρων, τὸ δὲ μέσον πλάτος τοῦ θυεῦνοῦ της 91.4, μὲν ἐλάχιστον πλάτος θυεῦνοῦ 91.4 μέτρα καὶ ἐφισταμένος ὅπατος από 91.4 ἔως 305 μέτρα. Ο διάπλους τῆς διώρυγος ἀπαντεῖ ἐπτά ἔως ὅκτω ὥρας. Η ἀπὸ Νέας Ύόρκης εἰς "Αγιον Φραγκίσκον ἀπόστασις — μέσω Παναμᾶ — είναι 5253 μιλίων. Πλοιούν χρησιμοποιούν τὴν διώρυγα κερδίζει 7.837 μιλία καὶ οὕτω ἔξοικονομεῖ τρείς ἔδσματα ταξιδίου.

Μέχρι ίης Απριλίου 1954 είχον διαπλεύσει την διώρυγα τού Παναμά 226.351 πλοία δόλων τών κατηγοριών, έκ τών όπων 170.759 ήσαν έμπορικά σκάφη. Κατά την αύτην χρονικήν περίοδον διεκομίσθησαν μέσω της διώρυγος 881.293.238 τ. έμπορευμάτων και κατεβλήθησαν εις διόδια 727.984.445 δολλάρια. Ή μεγαλύτερα κίνησις της διώρυγος εστημένθη κατά τό οικονομικόν, έτος 1953, μὲ 10.170 σκάφη (300 τ. καὶ ἄνω ἔκαστον), ἄτινα μετέφερον 36 έκατομμύρια τόνων φορτίου. Τὰ ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεώς της διανεμήθεντα κατά τὸ ἐν λόγῳ οικονομικὸν ἔτος κέρδον, ἀνήλθον εἰς 31.918.000 δολλαρίων.

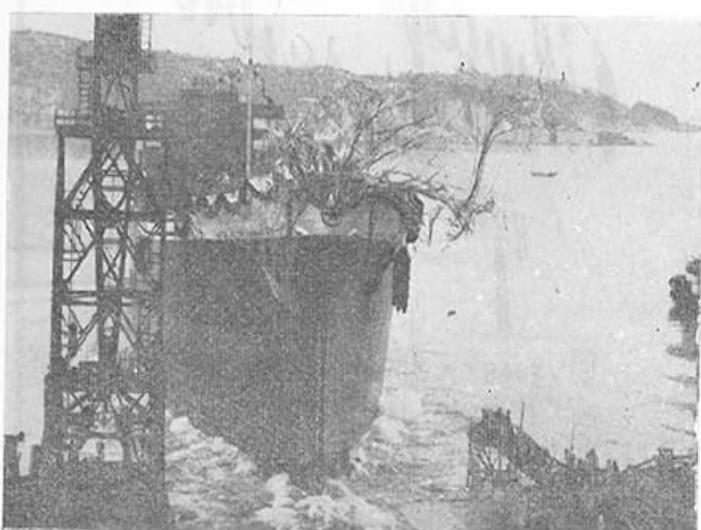
Κατά τὸ οικονομικὸν ἔτος 1953 ὁ ἀριθμὸς τῶν διαπλευσάντων τὴν διώρυγα τού Παναμᾶ σκαφῶν ἀνήλθεν εἰς 7.784, ἄτινα καὶ μετέφερον 39 έκατομμύρια τόνων ἐμπορευμάτων, μὲ αὐξησιν 3 έκατομμυρίων τόνων, ἐναντὶ τοῦ προηγουμένου ἔτους. Ή ἔναντι τοῦ προπολεμικοῦ ἔτους 1937—38 πρέπει φέρειν τὰ 12 έκατομμυρίων τόνων.

«Οσον άφορά τα ειδη των μεταφορών, το «Ημερολόγιον» αναφέρει τα έξη :

«Το μεγαλύτερον τμήμα των μεταφερόμενων έμπορευμάτων άνήκει εις τάς έκ του Ειρηνικού πρός τὸν Ἀτλαντικὸν μεταφοράς, μὲ 20.177 έκαν. τ. φορτίου.

το δεύτερου παγκοσμίου πολέμου, αι κατά τὴν ιερείαν τούτην υπερβασίαι σύνοψις οφέλει τὰ 17.497 ἐκατομμύρια τάρ-

ΑΙ ΝΑΥΡΗΣΕΙΣ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΑΡΟΝΙΑΝ



Τό φορτηγὸν «Νάσιοναλ Προγκρές», τόνων d. w. 15 χιλιάδων, τὸ πρώτον μιὰς σειρᾶς ἐκ τριῶν ἀδελφῶν σκαφῶν, διὰ λογαριασμὸν ἔταιρίας τελοῦσης ὑπὸ μηνὸς ἀπὸ τὰ λαπινικὰ υπαπήγεια Οὐράγκα. Σεμνὴ τελετὴ ἔλασθε χώρασι κατὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ σκάφους, παρισταμένους καὶ τοὺς σιγοὺς τοῦ κ. Θεοδωρακοπούλου, ὅστις διακρίνεται εἰς τὴν παραπλέυρως εἰκόνα, διμιλούς, πρὸ τοῦ μικροφώνου, χάριν τῶν ἀκροστῶν ιαπωνικοῦ σαδιοφωνικοῦ σταθμοῦ



‘Ο νιός κ. Χ. Θεοδωρακόπουλος εὐχαριστών τοὺς ναυπηγούν διὰ τὴν ἀρίστην κατασκευὴν τοῦ σκάφους.

νων. Κατὰ τὴν ἐποχὴν ἑκείνη μετεφέροντο τὰ ὄρυκτά ἔλαια πρὸς ἀνα-
τολάς. Σήμερον, αἱ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην μεταφοραὶ ἀποτελούν-
ται κυρίως ἀπό μεταλλεύματα καὶ γαιάνθρακας, ἐνώ τὸ πετρέλαιον μι-
κρὰν ἀντιτροποστέψει μερίδα εἰς τὰς διά τῆς διώρυγος μεταφοράς ὅπποι
τοῦ Εἰρηνικοῦ εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν. Μᾶλλον ἀντίθετος εἰνεὶ σήμερον ἡ κί-
νησις τοῦ πετρελαίου, ἀποτελούσα — μὲ 4486 ἑκατομμύρια τόννων —
τὴν μείζονα μερίδαν τῶν ἀπό τοῦ Ἀτλαντικοῦ εἰς τὸν Εἰρηνικὸν μεταφο-
ράν ἐμπορευμάτων, τὴν ὥποιαν πρὸ τοῦ πολέμου κατεῖχον τὰ διομηχα-
νικὰ προϊόντα σιδήρου καὶ χάλυβος.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς σημαίας, δεσπόζει — προφανῶς — ή 'Αστερέσσα μὲ 2.000 διάπλους, ἀκολουθεῖ δὲ ταύτην ἡ ἀγγλικὴ μὲ 1265 διάπλους. 'Εν συγκρίσει, ἀφ' ἔτερου, πρὸς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, ἡ κίνησις δεξαμενοπλοίων διὰ τῆς διώρυγος, τοῦ Παναμᾶ εἶνε σήμαντος. 'Ο κατωτέρῳ πίνακι δεικνύει — ἐν γενικαῖς γραμμαῖς — τὴν κίνησιν τῆς διώρυγος :

Περιφέρεια μεταφορών πρός και από:	Διελδύσεις s/s εις 1000άδας τ. νέτ	'Εξ αυτών δεξαμενόπλοια
Βόρ. Αμερική (λιμένες 'Ατλαντικού)	13.301	0.404
Βόρ. Αμερική (λιμένες Ειρηνικού)	10.249	1.844
Νότ. Αμερική (άκτη Ειρηνικού)	8.905	1.206
"Απω Ανατολή	7.168	0.307
Βόρ. καὶ Δυτ. Εύρωπη	6.597	0.185
Κόλπος (Η.Π.Α.) καὶ Δυτ. Ινδία	6.355	1.429
Αύστραλια	3.330	0.737
Λιμένες Καραϊβικής	2.764	2.232
Μεσογειακαὶ χώραι	0.705	0.035
Νότ. Αμερική (λιμένες ἀνατ. άκτης)	0.533	—
Ίνδονησία, Μαλαισία	0.493	0.116
Ανατολική Αφρική	0.322	—
Νῆσοι τοῦ Ειρηνικού	0.371	0.019
Ινδία, Πακιστάν	0.082	—
Δυτική Αφρική	0.022	0.005

ΔΙΩΡΥΞ ΚΙΕΛΟΥ : Διά τὴν ἐν λόγῳ διώρυγα τὸ «Ἡμεροδόγιον» διδεῖ τὰς ἀκολούθους ἴστορικὰς σημειώσεις : «Τὸ 1954 ἡ διώρυξ τοῦ Κιέλου ἐώρασεν, δῆπας καὶ ἡ τοῦ Παναμᾶ, τὸ ιωβαλλίον της. Ἡ διώρυξ ἐνεκαινιάσθη τὴν 21ην Ἰουνίου 1895, ἡ δὲ κατασκευή της ἐκόστισεν 156 ἑκατομμύρια μάρκων. Ἀπὸ τῆς λειτουργίας της μέχρι σήμερον διήλθον 2.3 ἑκατομμύρια σκάφη, χωρητικότητος — ως προκύπτει ἀπὸ τὰ διδιάλητα τῆς διώρυγος — 726 ἑκατομμυρίων τόνων νέτ. Ὁ διά τῆς διώρυγος διακινηθεὶς δύγκος φορτίου ἔχει ἀνέλθει εἰς 1.000, ως ἔγγιστα, ἑκατομμύρια τόνων. Ἐναντὶ τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν, τὰ διαπλέυσαντα κατά τὰ 50 ἔτη τῆς λειτουργίας της τὴν διώρυγα τοῦ Παναμᾶ σκάφη, ἀνήλθον — ως ἀνωτέρω ἀνεφέρθη — εἰς 226.351, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 170.759 ήσαν ἐμπορικὰ πλοῖα, ἄτινα καὶ μετέφερον 881.293.238 τόν. Ἐμπορεύματάν τοῦ.

Αἱ ἔξυπηρετθεῖσαι κατὰ τὸ 1954 ὑπὸ τῆς διώρυγος Κιέλου γραμ-
μαὶ δεικνύνται εἰς τὸν κατωτέρῳ πίνακα :

	Διελεύσεις τονιάς εις 1000άδας τ. νέτ
Περιφέρειαι πρός και άπο :	7.630
Σουηδία	6.298
Λιμένες Μπενελούν	6.094
Βόρειοι λιμένες Γερμανίας	5.596
Λιμένες Πολωνίας και Σοβιετικής διοικήσεως	4.035
Δανία	3.438
Μ. Βρετανία (Λιμένες άνατ. άκτων)	2.528
Ν. και Δ. Αγγλία, γαλλικοί και άγγλικοι λιμ. Μάγχης	2.491
Λιμένες Μεσογείου	1.646
Λιμένες Δ. Γερμανίας (εις Βαλτικήν)	0.864
Νότ. Αμερική (Λιμένες άνατ. άκτης)	0.512
"Απώ Αντολή	0.305
Λιμένες Έρ. Θαλάσσης, Περιστού Κόλπου	0.293
Λιμένες Κεντρ. Γερμανίας (έν τη Βαλτική)	0.231
Λιμένες Κερασιδίκης Θαλάσσης	0.181
Λιμένες Η.Π.Α. ('Ατλαντικού)	0.136
Νορβηγία	

Προκύπτει έκ του άνωτέρω πίνακος, ότι κυριώτερος πλεάρτης της διώρυγος του Κιέλου είναι ή Σουηδία, μετέχουσα εις τάς δι' αὐτής μεταφοράς κατά ποσοστὸν 16.23%, άκολουθούν δὲ οι λιμένες της Μπενελούν. Περαιτέρω τὸ Ἑμερολόγιον ἔξετάζει τὸ τοννά, ὅπερ χρησιμοποιεῖ τὴν διώρυγα καὶ τὸ τοννά, ὅπερ προτιμᾷ τὸ ταξίδιον τοῦ γύρου. Τὸ τελευταῖον αὐτὸ τοννᾶς καλύπτει τὰ 10% τῆς χωραποτήσεως, ἥτις τακιδεύει μεταξὺ Βαλτικῆς καὶ χωρῶν κειμένων δυτικῶν τῆς διώρυγος.

Πρόκειται, κυρίως, περὶ μικρῶν ἄνευ φορτίου δεξαμενοπλοίων.

Περαιτέρω, τὸ «Ημερολόγιον» τῆς Βρέμης ἀφιερώνει μερικά κεφάλαια εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ τὰς ναυπηγήσεις πλοίων. Παρακολουθοῦνται αἱ ἔξελίξεις τῶν ναύλων εἰς τὰς μεγάλας ἀπόθαλάσσης ἐμπορικὰς ἀρτηρίας τοῦ κόσμου καὶ ἀναφέρονται αἱ αιτίαι τῶν ὑψώματος καὶ τῶν πτώσεων, ποὺ ἀπεφασίσθησαν ὑπὸ τῶν κατὰ περιοχὰς «Διασκέψεων». 'Ο Βορείος Ατλαντικός ἐπισύρει πρωτίστως τὴν προσοχὴν τῆς συντάξεως τοῦ «Ημερολογίου».

«Κατά τὰς ἀρχὰς τοῦ 1953 — τοινέσται σχετικῶς — συναντώμενεις τὰς γραμμὰς τοῦ Βορείου Ατλαντικού μίαν ἀγόραν ὑπὲρ τῶν φορτωτῶν, ἡ οποία συγκεκριμένη παρουσιάζεται ὑπὸ μίαν πτώσιν ναύλων κατὰ τὴν 'Ανοιξιν, ἀνέρχομενην εἰς 10%. Τὰ πράγματα, ὡμας, ἀδάλλοζουν καὶ μετ' οὐ πολὺ διανοίγεται μία περιόδος ἀγόρας ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν, ητίς καὶ ἐμφανίζει κατ' Ιούνιον τοῦ 1954, ὑψώσιν τῶν ναύλων κατὰ 10 ἐώς 20 %. "Ετερόν χαρακτηστικὸν τῆς ἀγορᾶς ταύτης, εἶνε ἡ συνεχῆς πάλη, τὴν δόπιον εἶνε ὑποχρέωμέναι νὰ διεξάγουν αἱ τακτικαὶ γραμμαῖ, ἐν ὅψει τῆς ἀναγνωρίσεως παρὰ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν τοῦ συστήματος συμβολαίων φορτώσεων. Τὸ 'δυσαδικὸν σύστημα ναύλων' ἀποδείνει ἀντικείμενον ὄντιφατικῶν ἀποφάσεων, καθ' ἦς ἡ σημαντικὸν ρόλον παίζει αὐτὸ τούτο τὸ συμφέρον τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.'

»Η ἀγόρα τοῦ Πλάειτ διείπετο τὸ 1952—53 ἀπὸ οἰκονομικᾶς διατάραχας, αἱ ὄποιαι παρορμούν, ὡς ἔνεις φυσικόν, τὰς ναυτικὰς ἀττικαὶς νὰ συνεργασθοῦν καὶ νὰ δημιουργήσουν «ἰδιαίτερον πούλῳ». Οἱ ναῦλοι ποικίλλουν καὶ ἐν προκειμένῳ, ἀναλόγως τῆς γενικῆς τάσεως προσφορᾶς καὶ ζητήσεως. Πάντως, ἡ τάσις οὐτών ἐπρεπάζεται, κατὰ τρόπου ειδικούν, ἐκ τῆς σποραδικῆς παρουσίας πλοίων τραπέμ, ζητούντων νὰ μετάσχουν εἰς τὰς μεταφοράς τῶν δημητριακῶν. Ή ἐμφάνισται αὕτη τῶν τραπέων, τῆς ὄποιας ὁ ἀντικτυπος σημειούνται καὶ εἰς τὸν μεταφορικὸν τομέα Εύρωπης — Βορ. Αμερικής, διὰ τῶν προσπαθειῶν ἔξασφαλίσεως μεγάλων μερίδων φορτίων χάλυβος, σιδήρου, λιπασμάτων κλπ., προεκάλεσε προσωρινάς μειώσεις τῶν ναῦλων μέχρι 50% εἰς τοὺς ναῦλους τῆς «Διασκέψεως».

»Εἰς τὴν Ἀνατολήν, αἱ φορτεκφορτωσίεις τοὺς ἑκέī λιμένας καὶ ιδίᾳ εἰς τοὺς τουριστικούς — δυσχεραίνονται, λόγῳ συμφορησεώς τῆς κινήσεώς των. Τὸ γεγονός τοῦτο ἡνάγκασε τὰς «Διασκέψεις» νὰ ἐφαρμόζουν ἀπὸ καιρού εἰς καιρὸν ἐπιναύλους. «Ἡ κίνησις τῶν λάτινερες εἰς τὴν «Ἀπωλεῖαν εύρισκεται ἐντὸς εἰδικοῦ — σύντος εἴτεν πλίματος, μολονότι ἡ ἐπίδρασις τῆς κινεζικῆς ἀγορᾶς δὲν εἶνε πλέον τόσους δεοπτόζουσα, δοσον ἥτο πρὸ τοῦ πολέμου. Τούναντίον, ἡ ἐπανεμφάνισις τοῦ ιαπωνικοῦ συναγωνισμοῦ, τοῦ ὅποιού ἡρνήθησαν τὴν είσοδον εἰς τὴν «Διάσκεψιν», ἔπι τῇ προφάσει, δῆτι μετέχει διομηχανικῶν τράστων. δὲν εἶνε φύσεως δυναμεῖντος νὰ φέρει τὴν γαλληνήν».

ΤΑ ΤΡΑΜΠΣ ΚΑΙ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΤΩΝ : Διά κάθε ειδικόν, οι τελείως δι' άριθμών έμπλουτισμένοι πίνακες παρέχουν είδοντα τών διακυμάνσεων τών ναύλων διά τα κύρια είδη των φορτίων, έτι τών διαφόρων μεταφορικών τομέων. Γενικήν έπισκοπήσιν άποτελεί ή έπομένη περιοπή τού «Ημερολογίου» :

«Ο δείκτης των ναύλων, τὸν ὅποιον δίδουν τὰ «Νορβηγικά Ναυτικά Νέα» διὰ τὸ τονάκι ἔροῦ φορτίου (Ιούλιος—Δεκέμβριος 1947 = 100) εύρισκετο κατὰ τὰς ἀρχὰς του 1953 εἰς τὰ 90%, καὶ τὰς ἀρχὰς του 1954 εἰς τὰ 85% καὶ κατὰ τὰς ἀρχὰς του 1955 εἰς τὰ 120%. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι ἐπαρκῶνται χαρακτηρίζουν τὰς τάσεις τῆς ναυλαγορᾶς, διὰ τὴν χρονικὴν περίσσοδον, τὴν ὅποιαν καλύπτει ἡ παρούσα ἔκθεσις. Κατὰ τὸ προηγουμένων τῆς περιόδου ταῦτης ἔτος, ήτοι κατὰ τὸ 1952, δὲ δείκτης εύρισκετο εἰς τὰ 168%, μολονότι δὲ κατ' Αὔγουστον του 1953 δὲ δείκτης επειμειούστο εἰς τὰ 130%, σι γοραὶ δὲν ἔφθασσαν ἔκτοτε τὴν προτέραν θέσιν των».

»Η ναυλαγορά διά τὰ σιτηρά, ύποκειμένη εἰς τάς ἐποχιακάς διακυ-
μάνσεις, διετηρήθη σταθερά — πέραν ἀσημάντων τινῶν ἔξειλίζεων —
καθ' ὅλον τὸ 1954, διασφέρουσα οὕτω τῶν ναυλών διά τὰ ἄλλα φορτία,
διά τὰ ὅποια οἱ ναύλοι οὐνέφανταν σοθιαράς δικυακύμανσεις. Κατὰ ταῦτα
ἡ ναυλαγορά σιτηρῶν τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου διά μεταφοράς πρός τὴν
'Αγγλίαν, εύρισκετο κατά τὰς ἀρχὰς τοῦ 1954 εἰς τὰ 70). Αἱ αὐταὶ
τιμαὶ ἐπραγματοποιήθησαν καὶ κατά τὸ τέλος τοῦ αὐτοῦ ἔτους. 'Εσπ-
ιμειώθησαν οὖν καὶ δικυακύμανσεις σχετιζόμεναι μὲ τὰς ἐποχιακάς φορ-
τώσεις. 'Η ἐλαχίστη πληρωθείσα τιμὴ ἦτο 41) — καὶ ἡ μεγιστὴ 77) 6.

Παρομοία έξέλιξις έκεινή ήθη και είς άλλας ναυλαγοράς δημητριακών.
»Κατά τάς άσχατες του 1954, τό επίπεδον τών ναυλών είς τάς μεταφοράς κατά ταξιδίου διά τονάλες Ερημού φορτίου, εύρισκετο σημαντικώς κάτω τού επίπεδου τών αρχών του έτους 1952. Πρός τό τέλος τού 1954, τό επίπεδον τών ναυλών ανήλθεν είς πολλάς, άγοράς κατά 50% και ανω, έναντι του σημείου, είς ό εύρισκετο κατ' Ιανουάριον τού αύτου έτους. Είς τάς άσχατες τού 1952 φορτίο ζαχαρών είκοσι διάριττα

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΜΑΣ

Παρεδόθη πρό τινος άπό τὰ ναυ-
πηγεῖα Μπάρτραμ τὸ δηζελοκύνι-
τον φορτηγὸν «Δέσποινα Κ.» ἀνί-
κον εἰς λιβεριανὴν ἐταιρίαν Ἑλλη-
νικῶν συμφερόντων. Εἶνε χωρατικό-
τητος 10.750 τόνων d. w. μὲ ξυ-
φοτον βύθισμα 26,11 ¾ ποδῶν.
«Εχει διαστάσεις: μῆκος, μεταξὺ
τῶν καθέτων, 445 ποδῶν, πλάτος δ-
λικὸν 62 ποδῶν, ὅψος μέχρι τοῦ
«σέλτερ-ντεκ» 40.2 ποδῶν καὶ 30.8
μέχρι τοῦ ἀνώτατού καταστρώματος.
Μηχαναὶ τύπου Ντόξφορδ πεντακύ-
λινδροι, δίχρονοι, ἀπλῆς ἐνεργείας,
κατασκευῆς τῆς Νόρθ Ήστερυ Μα-
ρίν, δυνάμεως 5.500 ἵππων εἰς τὰς
115 στροφὰς κατὰ λεπτόν. «Υπηρε-
σιακὴ ταχύτης 14 ½ μιλίων.



Ναυτικαὶ Δίκαι

ΑΡΙΘ. 9506/1955 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

— Οι ἀλλοδαποὶ ὑπάγονται εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ἡμεραπών δικαστηρίων διὰ τάς ναυτικὰς σχέσεις, ἐναγόμενοι ως οἱ μεδαποί. — Προσωρινά μέτρα καὶ συντριπτική κατάσχεσις πλοίου. — Δικαιοστική καὶ ἔξιδον ἐκπρόσωπος πλοιοκτήτου ὑποπλοιάρχου εἰς ναύλωσιν. — Ἀγαγῆ περὶ ἐκπληρώσεως συμβάσεως ἀφερσώς τὸ πλοῖον ἀπευθύνεται καὶ κατὰ τοὺς ἔνεστώτους πλοιάρχους καίτοι η σύμβασις συνήθη ὑπὸ του προκατόχου.

Έπειδη έν τη ύπο κρίσιν άγωγή ιστορεῖται, διτ κατά Φεβρουάριον 1953, καύ' όντος τό άτμοπλοιού ευρίσκετο έλλιμενισμένον έν Τεργέστη, ή αύτοθι την έδραν έχουσα ένάγουσα 'Εταιρία έπρομήθευσεν εἰς τούτο, κατ' έντολην τού τότε πλοιούχου του Δ. Ι. διάφορος έφοδια και υλικά μηχανής και καταστρώματος, έμφατινόμενα έν τοις εἰς χειράς της εύρισκομενούς δύο λογαριασμοίς, της 11 Φεβρουαρίου 1953, ων την έν 736.839 ιταλικών λιρεττών δξίαν δεν κατέβαλον οἱ έν τη άγωγή άναφερόμενοι πλοιοκτήται, ἄλλως έφοτλισται τού ειρημένου άτμοπλοιού, παρά τάς έπανειλημμένας όχλησεις τῆς έναγούσης, υπόβληψίσθησάς ώς έν τούτου και εἰς δαπάνην έτερων 55.631 λιρεττών έν τη προσπαθεία εισπράξεως της παπτίσεως, ώς και 79.461 λιρεττών δι' έξοδο και τόκους έπι τού ύπ' αὐτής καταβληθέντος κεφαλαίου διά την άγοράν τῶν έν λόγω έφοδιων. Διώκεται δὲ διά της άγωγής, ως αὐτή διά τῶν προτάσεων διασφανίζεται αφ' ένός ή καταψήσις τούτων εἰς τὴν πληρωμήν τού εἰς δραχμάς (43.696) ισάξιον 873.913 ιταλικών λιρεττών, ώς και δραχμών 6.304 διά τόκους και έξοδα έπιβλησίσης έπι τού ούτοις ατμοπλοίοις συντηρητικής κατασχέσεως δυνάμει της ύπ' άριθμον 1603) 54 πράξεως τού Πρέδου τού Δικαστηρίου τούτου, αφ' έτέρου δὲ ή έπικύρωσίς τῆς κατασχέσεως τάυτης.

Ἐπειδὴ, κατὰ τὸ ἄρθρ. 126 τοῦ Εἰσαγ. τοῦ Ἀστ. Κώδικος (Α. N. 2783) οἱ ἀλοδαποὶ ὑπάγουνται εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῶν ἡμεδα- πῶν Δικαστηρίων, δυνάμενοι να ἐναγάγουνται ἢ νὰ ἐναχθῶνται, ώς καὶ οἱ ἡμεδαποὶ, κατὰ τὰς περὶ δωσιδικῶν κειμένας διατάξεις. Κατὰ δὲ τὸ ἄρθρον 19 § 5 Πολ. Δικ. «Τὸ Δικαστήριον εἰς τού τοῦ ὀπίου τὴν περιφέρειαν ἔτελέθη ἡ προσωπικὴ κράτησις ἢ πρὸς ἔξασφάλισιν ἀπαιτήσεως τίνος κατάσχεσις οἰουόηποτε πράγματος, ἀποφασίζει περὶ τῆς ἀπαιτήσεως ταύτης τότε μόνον, ὅταν διετάχθῃ προσωπικὴ κράτησις, ἢ κατάσχεσις α) κατὰ φυγάδος ὁφειλέτου, μη ἔχοντος μόνιμον κατοικίαν β) Κατ' ἀλοδαποῖς, θωτὶς φυλακισθῇ ἢ τοῦ ὀπίου τὰ πράγματα κατεσχέθησαν ἐν τῇ ἡμεδαπᾷ».

Καίτοι, θδεν, "έν προκειμένῳ ἄπαντες οἱ διάδικοι τυγχάνουσι, κατὰ τὴν ἀγωγὴν, ἀλλοδαποῖς καὶ ή δημιουργοῖς τῆς ὁρειλῆς τῶν ἐναγούμενῶν σύμβατοῖς συνθήκῃ καὶ ἔεστεθησθή ἐν τῇ ἡ ἀλλοδαπῇ, κατόπιν τῆς ἐνταῦθα ἐπιβληθείσης, δυνάμει τῆς υπ' ἀριθ. 1603) 1954 πράξεως του Προέδρου τοῦ Δικαστηρίου τούτου (προσαγομένης ἐν κεκυρωμένῳ ἀντιγράφῳ), κατασχεώνται ἐπὶ τοῦ πλοίου αὐτῶν, συντρέξει πρὸς ἕκδίκαστιν τῆς ἐπιδικού διαφορᾶς, κατὰ τὰς διαληφθείσας διατάξεις (διὰ τὴν ἀφαρογήν τῶν ὅποιων δέον νέα λαμβάνηται υπ') δύψει καὶ τὸ ύπό τοῦ ἄρθρ. 7 Εἰσαγωγικού Νόμου τοιοῦ Ἀστ. Κώδικος καταργηθὲν ἄρθρ. 27 τῆς Πολ. Δικονομίας περὶ δικαιοδοσίας ἐπὶ τῶν ἀλλοδαπῶν, ὅπερ παρέπεμπεν εἰς τὸ ἄρθρ. 19 τῆς αὐτῆς Δικονομίας, τοπικὴ ἀρμοδιότης καὶ συνεπῶς δικαιοδοσία τοῦ αὐτοῦ Δικαστηρίου, ητὶς ἄπας οὕτω θεμελιωθεῖσα δεν ἀναιρεῖται ἐκ τοῦ γεγονότος, δι τὸ κατασχεῖσις ἥρθι μεταγενεστέρως, συμφωνάς τῷ ἄρθρῳ 263 § 2 'Εμπ'. Νόμου, διὰ καταθέσεως ἐγγυήσεως, ἐφ' ὅσον καὶ τὸ ἔξασφαλιστικὸν τούτο μέτρον ἀποτελεῖ ἀπλῶς ὑπόκαταστον ἔκεινου καὶ ἡ τύχη τῆς ἐγγύησεως, ὡς ἐκ τοῦ συνδυασμού τῶν ἄρθρ. 263 'Εμπ'. Νόμου, 840, 847, 1034, 1041 καὶ 1042 Π. Δικ. δείκνυται. Ἡρηται ἐκ τῆς ἐπὶ τῆς κυρίας ἀπαίτησεως ἐκδάσσεως τῆς δίκης, ἀπορρίπτει δὲ η περὶ τοῦ ἐναντίου ἔνστασις.

Ἐπειδὴ, κατὰ τὸ ἄρθρ. 324. Ἐμπ. Νόμου, «ἐάν» διαρκοῦντος τοῦ πλοῦ ὑπάρχῃ ἐπείγουσα ἀνάγκη, ὁ πλοιάρχος δύναται νὰ κοινοποιῇ ἔγγρα-

Πρὸς τοὺς καὶ Πλοιοκτήτας,
Ἐφοπλιστάς καὶ Ἀξιωματικοὺς Ἀσπουράτου

ΠΡΩΤΟΜΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ

Διὰ πᾶν ζῆτημα ἀφορῶν ἔγκωτάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογιωνιόμετρων, ραντάρ, βυθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς ὑδρογείου.

**ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ
ΠΡΩΣ**

TAXEIAN KAI APOTELESMAΤIΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ
SAIT

Γραφείον Νέας Υόρκης: 115 BROAD STREET

Γραφεῖον Νέας Υόρκης: 115 BROAD STREET

Γραφείον Δανέινον: INGERSOLL HOUSE 2 KINGSTON

FORWARD

Γραφείον Πειραιώς:
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
Μοντεπάρκο 26 ΠΕΙΡΑΙΕΣ

φα, νὰ ἐγείρῃ καὶ διεξάγῃ δίκας ἐπ' ὄνδρατι καὶ πρὸς τὸ συμφέρον τῶν πλαισιοκτητῶν διὰ τὰν δὲ, τι ἀφόρδι τὸ πλοῖον καὶ τὸν πλοῦν, ὃν ὄντες λαθεῖν. Ὁσαύτως δύνανται οἱ τρίτοι, ἔκτος τού τόπου τῆς διανομῆς τῶν πλαισιοκτητῶν ἡ τῶν ἀντιπροσώπων αὐτῶν, νὰ ἐνεργῷσι κοινοποίησες καὶ νὰ ἐγείρωσι καὶ διεξαγάγωσι δίκας κατὰ τοὺ πλοιάρχου διὰ τὰν δὲ, τι ἀφόρδι τὰς πρᾶξεις αὐτοῦ καὶ τού πληρώματος καὶ τας υποχρεώσεις τὰς συνυμολογηθείσας παρὰ τού πλοιάρχου, διαρκούσης τῆς ἀποστολῆς.

Συμφώνως πρὸς τὸ β'. ἐδ. τῆς προδιαληθείσης διατάξεως, οὐσῆς στενωτέρας η̄ ἐν τῷ πρώτῳ, διὰ τὴν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου δικαστικήν ἐκπροσώπησιν τοῦ πλοιοκτήτου (ἡ ἐφοπλιστοῦ), ω̄ς ἐναγομένου, δέον ᾱ) ἡ δίκη ν̄ ἀφορᾶ εἰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος, ω̄ς καὶ ὑποχρεώσεις συνομολογηθείσας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, β) τὸ θεμελιού την εὑδύνην τοῦ πλοιοκτήτου γεγονός ν̄ ἔλαβε χώραν διαρκουσῆς τῆς ἀποστολῆς καὶ γ) τὸ πλοίον ν̄ εὑρίσκεται ἐκτὸς τοῦ τόπου διαμονῆς τοῦ πλοιοκτήτου ἢ τῶν ἀντιπροσώπων αὐτοῦ. Κατὰ τάῦτα ἀγωγή, τεινουσα εἰς ἐκπλήρωσιν συμβάσεως ἀφορώσης τὸ πλοίον, δύναται ὑπὸ τοῦς ω̄ς ἀνά δρους ν̄ στραφῆ κατὰ τοῦ ἐνεστώτα πλοιάρχου, καίτιον αὐτῆς συνήθη ὑπὸ τοῦ προκατόχου αὐτοῦ, τοῦ ἐναντίου μὴ προκύπτοντος οὔτε ἐκ τοῦ γράμματος, οὔτε ἐκ τοῦ πυεύματος τοῦ β'. ἐδ. τοῦ ἀρθρου 324 Ε.Ν., ὅπερ, ω̄ς ἐκ τῆς δλῆς διατυπώσεως αὐτοῦ δείκνυται, ἀναγνωρίζει ὡσαῦτας τὸν ἑκάστοτε πλοιάρχον καὶ ω̄ς γενικὸν ἐντολοδοχού τοῦ πλοιοκτήτου, καὶ ἐλάσσονα δμως ἔκτασιν ἢ ἐπὶ ἐνεργητικῆς ἐκπροσώπησεως, δτε ἀντιθέτως δικαιοῦται ὁ πλοιάρχος, ν̄ διεξάγει δίκας διὰ τῶν ἔτι ἀφορᾶ εἰς τὸ πλοίον καὶ τὸν πλοῦν, ὃν ἀνέλαθε, συνεπῶς δὲ καὶ τὰς προσχρομένας η̄ συνδεομένας πρὸς συμβάσεις συνομολογηθείσας καὶ ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου (η̄ ἐφοπλιστοῦ) καὶ δη̄ ἐν αὐτῷ τῷ τόπῳ τῆς διαμονῆς του, β) τὴν διαστολὴν δὲ ταῦτην μόνον δηλοὶ ἡ̄ ἐν τῷ β'. ἐδ. τοῦ ἀρθρου 324 Ε. Ν. διατύπωσις «οἱ τρίτοι δύνανται ν̄ ἐγείρωσι κατὰ τοῦ πλοιάρχου δίκας διὰ πάν δι, τι ἀφορᾶ τὰς πράξεις αὐτοῦ καὶ τοῦ πληρώματος καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τάς συνομολογηθείσας παρὰ τοῦ πλοιάρχου». Κατὰ τὰ λοιπά τόσον δ̄ ἐνεστώτας πλοιάρχος, δσον καὶ ὁ προκάτοχος αὐτοῦ εἰσὶν ἀμφότεροι νόμιμοι ἐντολοδοχοὶ καὶ ἀντιπρόσωποι τοῦ αὐτοῦ προσώπου, συνεχίζοντες τὴν ἐκπροσώπησιν τούτου, ω̄ς συμβαίνει καὶ ἐπὶ τῶν νομικῶν προσώπων, δν̄ ἡ ἐκπροσώπησις οὐδόλως ἐπηρεάζεται ἐκ τῶν ἑκάστοτε μεταβολῶν τῶν ἀντιπροσώπων.

Συνεπώς, νομίμως ή ένδικος άγωγή ένασκεται κατά τού ηδη πλοίου χρονού εν αύτῃ ἀπομποίοις (ώς τοιούτου και ούχι ἀτόμικως), καί τοι ή ἐφ' ήδη ἔρειται σύμβασις συνήθη ὑπὸ τοῦ προκατόχου αύτοῦ καὶ ἀπορριπτέος ὁ περὶ τού ἐναντίου ἰσχυρισμὸς τοῦ ἔναγομένου. Περαιτέρω, διώμα, ἀναφέρουσα ή άγωγή μόνον ὅτι ή ἐπίδικος σύμβασις συνήθη καθ' όντος τού εἰδις ὁ διερωτής πλοίου εύρισκετο ἐλλιμενισμένον ἐν Τερέστη, χωρὶς συγχρόνως νὰ καθορίζῃ ἔανη ή πόλις αύτη ἀπετέλει καὶ λιμένα φορτώσεως ή ἐκφορτώσεως καὶ γενικώτερον ἔανη ή σύμβασις συνήθη διαρκούσης τῆς ἀποστολῆς, τυγχάνει ἀόριστος ὡς πρὸς δρόν, ἀποτελούμενος κατά νόμους προύποθετειν καὶ στοιχείου τῆς νομιμοποίησεως τού ἔναγομένου πλοιάρχου. Ἀλλὰ καὶ ἀνέξαρτής τούτου, οὔτε ἐν τῷ δικογράφῳ τῆς ἀγωγῆς, οὔτε ἐν τοῖς ἐγγράφοις τῆς ἔναγομής προτάσεσιν ἀναφέρεται τὸ εἶδος καὶ αἱ ἐπὶ μέρους ποσότητες τῶν ὑπὸ αὐτῆς παραδοθέντων ἐφοδίων οὐδὲ ή κατ' εἶδος καὶ ἐκάστην ποσότητα ἀξία αὐτοῦ, τῆς ἀόριστου ἐκφράσεως ὅτι πρόκειται περὶ διάφορων ἄλικων καὶ ἐφοδίων μηχανής καὶ καταστρώματος μη ἀρκούσης ἐν τῇ γενικόττη αὐτῆς, ὥπως ἀναπληρώσῃ τὸν ἐν ἄρθρ. 533 § 5 Πολ. Δικ. δρον. ἀπετομερους περιγραφῆς τῆς ἀντικειμένου τῆς διαφορᾶς, ἀποτελούντος ἐν προκειμένω καὶ ἀντικειμένον ταύτης τῆς ἐπίδικου συμβάσεως πωλήσεως. Μή οὖσης δὲ κατά αὐδεμίαν διάταξιν ἐπιτρέπητης τῆς δι' ἀναφορᾶς εἰς τὸ περιέχομενον ἄλλου διαδικαστικοῦ ή ἔξωδικου ἐγγράφου, συμπληρώσεως τῆς δασεως τῆς ἀγωγῆς, τυγχάνει αὐτὴ ἐκ τού λόγου τούτου ἀόριστος καὶ ἀκυρος καὶ συνεπώς ἀπορριπτέα, κατὰ τὸν βάσισμαν ἰσχυρισμὸν τού ἔναγομένου.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : Διὰ τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως νομολογεῖται καὶ διὰ πρώτην ἵσως, καθ' ὅσον γνωρίζομεν περίπτωσιν, ὅτι ἀρμοδίως ἐνάγονται ἐώπιον τῶν Ἑλληνικῶν Δικαιοράριών ἀλλοδαποὶ διὰ σχέσιν, ήτις συνήθη εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἐνεργηθεῖσας συντηρητικῆς κατασχέσεως τοῦ πλοίου εἰς ἡμεδαπὸν λιμένα (Πειραιᾶ) καὶ διὰ ἐκύρωσός ἐνάγεται ὁ διάδοχος πλοίαρχος, ἔστω καὶ ἀν τὴν ἐπίδικον σύμβασιν συνῆψε ὁ πρότερος τοῦ πλοίαρχος. Οἱ ἀλλοδαποὶ διὰ τάς ναυτικάς ἀπαίτησεις τοῦ νόμου 1752/51 δύνανται νὰ ἑναχθῶσιν εἰς τὴν περιφέρειαν τοῦ πρακτορείου, συμφώνως πρὸς τὴν ὑπ' ἄριθ. 33/53 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.» τ. 196, σελ. 14). Διὰ συντηρητικὴν κατάσχεσιν πλοίου βλ. τὴν ὑπ' ἄριθ. 3471/53 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Αθηνῶν («Ναυτ. Χρον.» τ. 202, σελ. 19). Διὰ τὴν εὐθύνην τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀνεξαρτήτως ποσού συμπλοιοκτησίας, βλ. τὴν ὑπ' ἄριθ. 12324/53 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Αθηνῶν («Ναυτ. Χρον.» τ. 211, σελ. 19). Καὶ διὰ τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιοκτητοῦ ἐκ πράξεων πλοιάρχου καὶ πληρώματος καὶ ἀπάλλαγμή τοῦ πλοιοκτητοῦ βλ. τὴν ὑπ' ἄριθ. 313/54 ἀπόφασιν Αρείου Πάγου («Ναυτ. Χρον.» τ. 226 σελ. 23) καὶ τὴν ὑπ' ἄριθ. 25/55 ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Αθηνῶν ἀναφορικῶς μὲν τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὴν ναύλωσιν («Ναυτ. Χρον.» τεύχ. 242, σελ. 17).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

LIVIERATO & Co.

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

ADEN

SHIPCHANDLERS

SERVICE QUALITY

SATISFACTION GUARANTEED

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

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER 13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	FINLAND	ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES MEMBERS AT ALL PORTS SHIP'S STORE MERCHANTS
POR TADEAIDE PROVIDORES LTD.	Tolley's Buildings Lipson Street. Tele. J. 1582/J 1713 After Hours J. 6869 Cables «PORTADPROV»	WHOLESALE SHIPPING SUPPLIERS. Fresh, Dry, Bonded Stores, Dunnage etc., available at shortest notice	FREMANTLE	NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables: «Stevnichol» STEVEDORES
AMSTERDAM	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD Tele: 41860 Binnenkant 47 Cables: «Fransswart»	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD.	Leake Street, FREMANTLE. Telephone: L-1036-7-8. Cables: «Providore» SHIPCHANDLERS
ANTWERP	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»	STEVEDORE	GEORGETOWN (DEM)	S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables: «Wilbut»
JOSEPH J. LEE & Co	17, Batavia Street, Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	HAMBURG	JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables: «James»
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.	Avenue d' Italie 92, Κάρδιφ, Μπόρρι, Είσοντας ή Λούδινον 85)—, φόρτωσης 10—18 Νοεμβρίου. Tele: 337.846 Cables: «Belunker» Telex. An. 212	STEVEDORING SUPERINTENDING	GIBRALTAR	THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables: «Stevedoring Hamburg»
STEVEDORING Co. GYLSEN	Rue de Genes 7, Cables: «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	BASTE & LANGE	BROOK, (Free Harbour) Cables: «Provisions Tele: 36 62 0899
BALTIMORE	TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»	STEVEDORES	HULL	P. E. HOLLAND, LTD. 11, REDON ROAD, HULL CABLES: «DUCAL» TEL. 31370
MARYLAND SHIP CEILING Co INC.	320 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»	SHIP FITTERS	HUMBER STEVEDORING CO LTD.	HUMBER STEVEDORING CO LTD. 11, HEDON ROAD, HULL. CABLES: «STEVEDORE» TEL: 33371
CURTIS BAY TOWING Co.	Mercantile Trust Building. Tel. MULberry 5—8700 Cable & Radio «CURTISBACO»	TOWAGE also at NORFOLK & PHILADELPHIA	KARACHI	COWASJEE & SONS SHIP'S AGENTS, STEVEDORES. KEAMARI, Cables: Jubilee Telephones: 33362, 33109, 32010, 5115
JAMES SMYRNIOUDIS - 608 E. PRATT ST.	Tel: Plaza 2-2561 Cables: «Smyrniodi»	SHIPCHANDLES	LIVERPOOL	SHIP CHANDLERS COAL BUNKERERS, TUGS, BARGE OWNERS
CALCUTTA	ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele: Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	LOURENCO MARQUES	VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables: «Cretikos»
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD	2 Selkirk St. Cables: «Hermes»	SHIPCHANDLERS	MELBOURNE	N. KASSIMATIS 62, Avenue Alvares Cabral Tele: 5254 Cables: «Nikas»
CASABLANCA	H. G. SMITH & Co Ltd. 119, Avenue du General Drude Telephone: 208—85 Cables: SMICO	SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES	MADRAS & COAST PORTS	N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables: «Stevedore — Madras»
L. BARBER LIMITED (also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTHEY, ALGIERS)	119, Avenue du General Drude Telephone: 607—21 Cables: BARIMER	STEVEDORES, CARGO SUPERINTENDENTS, SHIP'S AGENTS	MELBOURNE	UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»
COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS	1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables: «Portsteve», Telephone Broadway 5497.	STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	THE FLEET FORGE PTY LTD.	UNITED SHIP SERVICES PTY LTD. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»
PORTLAND STEVEDORING Co	21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	DITTE RIUNITE PUCCI BROS	Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele: MB 3155. Cables: «STEVEDORE».
DAKAR	SOCOMAR 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	I. P. NORONHA	LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING Cable: LEMUIR SHIPS AGENTS
DUNKIRK	SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	CABLE: IGNATIUSNORONHA	I. P. NORONHA Cable: IGNATIUSNORONHA SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS
DURBAN	JOKELSON & HANDTSAEM Tele: 782/5 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	NAPLE	DITTE RIUNITE PUCCI BROS
J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD. , 220/224 POINT ROAD, DURBAN Cables: «ROULETTE»		STEVEDORES	NEW YORK	Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED Cables: «Pucci Bros» WAREHOUSE OWNERS
			MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC.	Tele: 8—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS
			PENANG	S. V. K. PATCHEE BROS Tele: 1085 15 Bishop Street
				(Manum) SHIPCHANDLERS & Cables: «Ismalia» STEVEDORES

Από τήν κίνησιν τής Διεθνούς Οικονομίας

Τοῦ κ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, (Μάρτιος). — Παρακολουθούν μέν έπισταμένην πρόσοχήν οἱ ἀρμόδιοι Ἀμερικανοὶ παραπρήται τῆς ἔξτριξιν τῶν πραγμάτων, ὅχι μόνον τῆς ἀμερικανικῆς, ἀλλὰ καὶ τῆς εὐρωπαϊκῆς οἰκονομίας.

— Εἶναι ἡ πρώτη φορᾶ — ἀπὸ τοῦ 1929 — ποὺ ἀμφότεραι τελούν ύπο τὴν αὐτὴν κατάστασιν εὑρυτάτης παραγωγικότητος, ὡστε τὸ κάθε μέτρον, λαμβανόμενον εἴτε εἰς τὴν Εὐρώπην, εἴτε εἰς τὴν Ἀμερικήν διὰ τὴν πρόληψιν τῶν πληθωριστικῶν φαινομένων ἢ διὰ τὴν εύρυτερον λύσιν τῶν περισσοτέρων μέτρων, νὰ δύναται νὰ ἔχῃ ἄμεσον ἐπίδρασιν καὶ εἰς τὰς δύο περιοχάς. Τὰ πρὸς ἀντιμετώπισιν ἀπὸ τῆς ἀμερικανικῆς πλευρᾶς προσβλήματα ἐμφανίζονται περισσότερον περίπλοκα.

— Ἡ πληθωριστική, λ.χ., κρίσις εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἀνησυχεῖ τοὺς Ἀμερικανοὺς. Τὰ μέτρα τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Λονδίνου κρίνονται ὡς ἐπιβεβλημένα, χωρίς, δώμα, νὰ πιστεύεται διτὶ καὶ θά ἐπιτύχουν νὰ συγκρατήσουν τὴν κατάστασιν.

• Πάντως ἡ προσποτική τῆς ἑξελίξεως τῶν πραγμάτων τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας εἶναι τώρα, μετὰ τὴν ἀπόφασιν τοῦ Προέδρου Ἀϊζενχάουερ νὰ θέσῃ ὑπόψηφιότητα, πλέον αἰσιόδοξης. Ἡ ἀπίστοσύ του κεφαλαιού ἔνισχεται καὶ ἡ ἐπενδυσί του εἰς νέας τοποθήσεις θά εἶναι εὔρυτέρα. Ἡ σημερινή εὐημερία θὰ συνεχισθῇ παρὸ τὰς περὶ δραδυτέρου ρυθμοῦ διατυπωθείσας πρὸ τινος προβλέψεις.

• Ἡ ἀμερικανική ἔθνική παραγωγή θὰ φάσῃ ἐφέτος τὰ 400 δισεκατομμύρια δολ., ἔναντι 387.2 δισεκατ., τοῦ 1955. Τὸ ἀτομικὸν εἰσόδημα θὰ φάσῃ, μετὰ τὴν ἀφάρεσιν τῶν φόρων, εἰς 275.3 δισεκατομμύρια, ἔναντι 269.4 τοῦ 1955, αἱ ἐταίριαι θὰ κερδίσουν 21.5 δισεκατ., μετὰ τὴν πληρωμὴν τῶν φόρων, ἔναντι 21.6 δισεκατ., καὶ η Κυβέρνησης θὰ δαπανήσῃ 78.6 δισεκατ., ἔναντι 75.9 δισεκατ. Τὰ πάντα, δηλαδὴ, προιωνίζουν ἔτος παραγωγικόν, ζωηροτάτης δραστηριότητος.

• Ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου τὰ ἐργατικὰ συνδικάτα θὰ ἀρχίσουν τὰς ἀξιώσεις των διὰ τὴν σύναψιν τῶν νέων συλλογικῶν συμβάσεων. Αἱ ἀξιώσεις αὐταὶ προσδέπονται μεγαλύτεραι τοῦ παρελθόντος. Ἔτους, λόγῳ καὶ τῶν περισσοτέρων κερδῶν τῶν ἐπιχειρήσεων. Θὰ ἐπιδιώξουν αὐξῆσιν τῶν ἡμεροιδίων κατὰ 10—15 σέντες τὴν ὥραν. Οἱ ἐργάται χαλυβουργίας θὰ ἀπεργήσουν, ἃν δὲν ἐπιτύχουν τούλαχιστον 18 σέντες τὴν ὥραν, ὅπερ σημαίνει αὐξῆσιν κατὰ πέντε δολ. τὸν τόνον τοῦ χάλυβος.

• Εἰς καὶ μόνον ἀριθμὸς εἰνει δυνατῶν νὰ καταδείξῃ τὴν ραγδαίαν ἔκπτωσιν τῆς δρεπανικῆς οἰκονομικῆς δυνάμεως καὶ συνεπῶς τῆς διεθνοῦς πολιτικῆς τῆς ἐπιρροῆς. Πρὸ τοῦ πράτου πολέμου, τὸ Ἕνωμένων Βασίλειον ἡ χώρα μήτηρ τοῦ ¼ τῶν χωρῶν τῆς Ὑδρογείου — ἡτο δὲ μέγις πιστωτὴ τοῦ κόσμου. Ωφείλοντο εἰς καθε δρεπανὸν πολίτην 500 δολάρια. Τώρα, μετὰ πάροδον 40 ἑταῖ, η Ἀγγλία δοφεῖται εἰς τὸν κόσμον 500 δολάρια διὰ κάθε δρεπανό.

— Τὸ βασικῶτερον πρόβλημα διὰ τὴν ἀγγλικὴν οἰκονομίαν εἰνει αἱ περισσότεραι εἰσαγωγαί, ἔναντι τῶν ἔξαγωγῶν. Οἱ ἄγγλοι δαπανῶν περισσότερα τῶν δσων ἐσοδεύουν. Τὸ παρελθόν ἔτος ὥφειλαν 280 ἑκατο-

μύρια δολαρίων περισσότερον ἀπὸ δσα εἰσέπραξαν. Τὰ ἀντιπληθωριστικὰ μέτρα, ἀκριβῶς, τείνουν νὰ περιορίσουν τὴν περισσότεραν δαπάνην. Αἱ προβλέψεις διαγράφουν τὴν προσφυγὴν εἰς τὸ μέτρον τοῦ περιορισμοῦ καὶ τῶν εἰσαγωγῶν.

— Εγ τῷ μεταξύ, οἱ δρεπανοὶ ἔξαγωγεις ἀνησυχοῦν διὰ τὸ ἐπὶ τῶν τιμῶν ἀποτέλεσμα τοῦ νομισματικοῦ πληθωρισμοῦ. Αἱ τιμαὶ τῶν πρὸς ἔξαγωγὴν εἰδῶν δὲν οὐκέθησαν αἰσθηταὶ, ἀλλὰ τὰ ἡμερομίσθια καὶ αἱ τιμαὶ τῆς ἐσωτερικῆς καταναλώσεως εἶνε ἡδη ὑψηλότεραι. Σύν τῷ χρόνῳ θὰ ἐπιδράσουν αὐταὶ καὶ ἐπὶ τῶν τιμῶν ἔξαγωγῆς.

— Ὁ πασδιπότε, ή κατὰ τοῦ πληθωρισμοῦ ἀντίδρασις ἐκδηλοῦται πυκνιλοτρόπως εἰς δλας τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Ὁ ἐλεγχός ἐπὶ τῶν πιστωτῶν ἀποτελεῖ τὸ κυριώτερον μέτρον, ἀλλ ἡ ἐλλειψις ἐργατικῶν χειρῶν δημιουργεῖ τὰς ἀξιώσεις αὐξήσεως τῶν ἡμερομίσθιων. Αἱ αὐξήσεις αὐταὶ διαδέχονται ή μία τὴν ἀλλήν εἰς δλας τὰς εὐρωπαϊκὰς διοικησίας.

— Διὰ τὸ Φεβρουάριον ἀνηγγέλθη αὐξῆσις τῶν εἰς χρυσὸν καὶ δολάρια ἀγγλικῶν ἀποθεμάτων κατά 61 ἑκατομμύρια δολαρίων. Ἐφθασαν ταῦτα εἰς σύνολον 2.210 ἑκατομμύρια δολαρίων. Ἡ αὐξῆσης αὐτῆς, δημος, ἀποδίδεται εἰς ἐποχικὰς πωλήσεις πρώτων υἱῶν ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Κοινοπολιτείας πρὸ τὴν περιοχὴν τοῦ δολαρίου.

• Αἱ προκληθεῖσαι ἀπὸ τὴν δριμυτήτα τῶν καιρικῶν μεταβολῶν καταστροφαὶ εἰς τὰς ἐσοδείας τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, εἰχον ἄμεσον τὸν ἀντίκτυπόν των εἰς τὰς ἔκ τοῦ ἐσωτερικοῦ προμηθείας σίτου. Ὁ Καναδᾶς ἔλαβεν ἡδη τὰς πρώτας παραγγελίας, αἵτινες ἐφθασαν μέχρι τοῦ διεύθησεις 10 ἑκατομμύρια μπούσελς. Μετὰ τὴν Γαλλίαν, η Δυτικὴ Γερμανία ἐποτοθέτησε τὰς μεγαλυτέρας παραγγελίας. Ὕγρασεν αὐτῆς 3.730.000 μπούσελς σίτου ἀπὸ τὸν Καναδᾶν καὶ 1.865.000 μπούσελς ἀπὸ τὰς Ηνωμένας Πολιτείας.

• Αἱ πρώται εἰδίσεις περὶ εὐρείας ἐκτάσεως καταστροφῶν εἰς τὰς εὐρωπαϊκὰς ἐσοδείας ἐκ τοῦ βαρυτάτου χειμώνος, φαίνεται, διτὶ ἡσαν υπερβολικαὶ. Ούτω, ἐλέγχεται ὡς ἀνακριβῆς ἡ πληροφορία περὶ μεγάλων καταστροφῶν εἰς τὴν Γαλλίαν, δηδομένου, ὅπο τὴν χίονα — κατὰ τὴν πρὸ μηνὸς περιόδον — ἡ καλλιέργεια δέν ἐκινδύνευε. Μέχρι τῆς ὥνοιεσας θὰ εἶναι δύσκολος ὁ καθορισμός τῶν προξενηθείσων ζημιῶν.

— Ὁ πασδιπότε, αἱ πληροφορίαι περὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ πρακτορείου εἰδήσεων «Ἄσσοσιείτεντ Πρές» διὰ τὰς ἐπελθούσας ζημιάς, συνοψίζονται εἰς τὰς ἔδης: Αἱ ζημιαὶ εἰς τὴν Γαλλίαν ἀναδιδάζονται ὡς καλύπτουσαι μίαν δέκαν 570 ἑκατομμύριων, ἐκ τῶν όποιων τὰ ¾ ἀναφέρονται εἰς τὸν σίτον. Εἰς τὴν Ἰσπανίαν ἡ καταστροφή χαρακτηρίζεται ὡς «ἐθνική», αἱ δε μεγαλύτεραι ζημιαὶ (300 ἑκατ., δολ.) ἀναφέρονται εἰς τὰς στεριδοειδῆς. Εἰς τὴν Ἰταλίαν αἱ ζημιαὶ τῆς σιτοπαραγωγῆς θεωρούνται λίαν περιωρισμέναι, τὸ αὐτὸ δὲ ισχύει καὶ διὰ τὴν Δυτ. Γερμανίαν. Γενικῶς, αἱ ζημιαὶ ἀναφέρονται εἰς τὴν δευτροκομίαν καὶ εἰς ἄλλας εὐπαθεῖς διὰ τὴν χειμερινὴν περιόδον καλλιέργειας, οὐχί, δῶμα, καὶ εἰς τὰς στιπρά.

— Η Οὐάσιγκτων, πάντως, ἐκδηλώνει τὴν ἀπόλυτον προθυμίαν της, ὅπως ἔλθῃ ἀριθμὸς ἐκ τῶν γεωργικῶν τῆς ἀποθεμάτων, εἰς δσας χώρας ἔχουν ἀνάγκην αὐτῶν.

• Κατ ἐκθεσιν τῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Ἕνωμένων Ἐθνῶν διὰ τὴν Εὐρώπην, ἡ εὐρωπαϊκή παραγωγή χάλυβος ἐφθασε τὸ παρελθόντος εἰς 138.883.000 μετρικῶν τόνων, μὲ αὐξήσιν 13 %, ἔναντι τοῦ 1954 καὶ σταθερά ποιητήσας ἀπὸ τοῦ 1949 καὶ ἐπενθεύεν. Η Σοβιετικὴ Ρωσία ἀναφέρεται μὲ παραγωγὴν 45 ἑκατομμυρίων τόνων, η Δυτικὴ Γερμανία μὲ 21.3, η Ἀγγλία μὲ 20.1 καὶ η Γαλλία μὲ 12.6 ἑκατομμύρια τόνων.

— Οσον ἀφορά τὴν ἀμερικανικήν παραγωγὴν χάλυβος, ἐφθασεν αὐτὴ τὸ τά 106 ἑκατ. τόνων, τῆς δὲ ἱπανίας εἰς 19 ἑκατ. τόνων. Ἀνανδούσιος αὐξήσεις σημειώνουν — ὡς ἡτο ἀπόμενον — αἱ εἰσαγωγαὶ μεταλλευμάτων, κώκαὶ παλαιοσιδήρων εἰς δλας τὰς παραγωγῶν χάλυβος χώρας τῆς Εὐρώπης, δπως καὶ εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας. Αἱ πηγαὶ προμηθείας τῶν πρώτων υἱῶν τῆς χαλυβουργίας κείναι — κατὰ ποσούς δημορέμειαν αὐξανόμενον — ἐκτὸς τῶν χωρῶν παραγωγῆς, γεγονός ὅπερ ἐπεκτηγεῖ πως τὴν σημειωθεῖσαν ζωηρότητα εἰς τὰς ἀπερποτίους μεταφοράς.

• Η Ἰσπανία ἔξ, ἀλλο, λόγῳ τῆς ἀποτόμου αὐξήσεως τῆς ναυπηγικῆς τῆς δραστηριότητος, θὰ χρειασθῇ αὐτὴ 70.000 τόν. χαλυβδίνων ἐλασμάτων μηνιαίως, ἵνα ἐξασφαλίσῃ μίαν παραγωγὴν πλοίων 1.6 ἔως 1.7 ἑκατομμυρίων τόνων ἐπησίως. Ἡ διομηχανία της δύναται νὰ παραγάγῃ μόνον 61.500 τ. ἐλασμάτων διὰ τὰς ἐγχωρίους ἀνάγκας καὶ 10.000 τ. πρὸς ἔξαγωγήν. Ἡ τελευταῖα αὐτῆς ποσότης, αἱαφερούμενη ἀνειλημένας ὑποχρεώσεις, δὲν δύναται νὰ μεταφερθῇ εἰς ἐνίσχυσιν τῆς ἐγχωρίου ἀγορᾶς. Ἐν τῷ μεταξύ, η τιμὴ τῶν ἐλασμάτων ηδη ἀνησυχεῖ.

• Μεταξύ Σοβιετικῆς Ρωσίας καὶ Καναδᾶς ὑπεγράφη τριετῆς ἐμπορικῆς συμφωνία, προβλέπουσα μεταξύ ἀλλων καὶ τὴν προμήθειαν 1.200.000 τ. καναδικοῦ σίτου, μὲ φορτώσεις 400.000 τόνων κατ' ἔτος. Η ρήτρα

ENG CHEONG PENG KEE LIMITED

SHIP CHANDLERS & GOVT. CONTRACTORS

COLD STORAGE PROPRIETORS

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

SINGAPORE I (Malaya)

United Kingdom Agents:

AVGHERINO & APERGUIS

154 Bishopsgate,
LONDON E.C. 2.

Telephone:
Bishopsgate 1343

Telegrams,
AGESILAUS, London

SINGAPORE DAWOOD & Co 57 Raffles Quay

Tele: 4757 Cables: «Lathipha» SHIPCHANDLERS

Wah Hin & Co Ltd, 62 Robinson Road, SHIPCHANDLERS, SHIPPING & MANUFACTURERS AGENTS

Tele. 22340—3884—3885—6127 IMPORTS & EXPORTERS

Cables : «Provisions» RUBBER & 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 8841/8 395 Railway Street Cables : «Despatch» STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)

850, Hastings Street West, GRAIN FITTERS AND STEVEDORES

Tele: Marine 6481—3 Cables: «Louiswlf»

τού «μάλλον εύνοουμένου κράτους» — ώς άνεγράφαμεν και εἰς τὸ προγύμνειν τεύχος μας — περιελήφθη εἰς τὴν συμφωνίαν. Σημαίνει τοῦτο, ὅτι αἱ εἰσαγωγαὶ σοβιετικῶν εἰδῶν εἰς Καναδὸν θὰ τυχάνουν τῆς αὐτῆς μεταχειρίσεως, οἵας καὶ αἱ ἔξ Ήνωμένων Πολιτειῶν προερχόμεναι εἰσαγωγαῖ.

— Αἱ πρώται κυκλοφορήσασαι διαταγαὶ διὰ φορτώσεις καναδικῶν γεννημάτων, κατὰ Μάρτιον, Ἀπρίλιον καὶ Μάϊον, ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν διὰ Βλαδιμοστόκη η Ναχόντκα, ἀναφέρουν τιμὴν ναύλου τὰ 120) — κατὰ τὸν.

• Ρεκόρ παραγωγῆς πετρελαίου εἰς τὰς χώρας τοῦ ἐλευθέρου κόσμου. Ἐφθασε κατὰ Δεκέμβριον τὰ 14.4 ἑκατομμύρια βαρελίων ἡμεροσίως. Τὸ κομμουνιστικὸν μπλοκοῦ μόλις 1.600.000 βαρελ. ἡμεροσίως.

• Αὔξανονται αἱ εἰσαγωγαὶ φιουδ-οἴλη ἀπὸ τὴν Βενεζούελαν κυρίως εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτειῶν κατὰ 10%. Ὁ ψυχρὸς καιρὸς περιώρισε τὰ ἀποθέματα σημαντικῶς.

• Μεταξὺ συμμάχων, φίλων καὶ οὐδετέρων τὰ ὄγκωδη ἀμερικανικὰ ἀποθέματα γεωργικῶν προϊόντων ἀποτελοῦν ἀφορμὴν δυσαρέστων καταστάσεων.

— Αἱ Ήνωμέναις Πολιτείαι θέλουν, ὅπωσδήποτε, νὰ ἀπαλλαγοῦν μέρους τῶν ἀποθέματων αὐτῶν. Ἡ ἀξία τῶν ἀνέρχεται εἰς ὅκτω δισεκατομμύρια δολλ. Ἡ Οὐάσιγκτων διὰ τὴν ἀποτέλεσμαν τῶν οἰονδήποτε τρόπον συναλλαγῆς (ἀνταλλαγῆ, τοπικὸν νόμισμα, ἀκόμη καὶ δῶρον).

— Η ἔκπτωσις τῶν τιμῶν προβλέπεται νὰ είνε τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ὀλίγης ἀμερικανικῆς προσπαθείας. «Ολαὶ, σῆμα, αἱ ἄλλαι παραγωγαὶ χώραι σιτηρῶν, δάμβακος, προϊόντων γαλακτοκομίας, καπνοῦ κλπ., διαμαρτυροῦνται διὰ τὴν τοιαύτην ἐπίμονον προσπαθείαν τῆς πωλήσεως τῶν ἀποθέματων.

— Οἱ ρώσοι ἐπωφελοῦνται τῶν δυσαρεσκειῶν. Ἡ τελευταία ἀγορά 45—55 ἑκατομμ. μπούσελς καναδικοῦ σίτου, ἡ περιουσὴν ἀγορά τοῦ αιγαλιτικοῦ δάμβακος καὶ ἡ πρότασις ἀγορᾶς τοῦ δάμβακος τοῦ Πακιστάνου, σκοπὸν ἔχουν νὰ ἀποφέρουν πολιτικά κέρδη ἀπὸ τὰς δυσαρεσκειῶν.

• Συμφωνία ὑπεγράφη μεταξὺ Ἰνδονησίας καὶ Ήνωμένων Πολιτειῶν διὰ τὴν ἀγορὰν ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν γεωργικῶν ἀποθέματων σημαντικῶν προστήτων, συνολικῆς ἀξίας 91.8 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Αἱ ἀγοραὶ ἀναφέρονται εἰς δρυζανὰ 550 ἑκατομμυρίων πάσουνται καὶ ἀξίας 35 ἑκατ. δολλαρίων, εἰς 206.000 δεμάτων δάμβακος, ἀξίας 36 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, εἰς καπνὸν ἀξίας 15 ἑκατομμυρίων δολλαρίων καὶ εἰς ἄλλες ἀξίας 5 ἑκατ. δολλαρίων. Αἱ ἀνωτέρω ποσότητες καλύπτουν ἐν συνόλῳ 25 φορτία.

— Οὐρζα, ἐπίσης, ἀξίας 15 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἐπωλήθη εἰς τὸ Πακιστάν, πέραν ἔτερας ποσότητος 132 ἑκατομμυρίων πάσουνται, ἥτις ἐδωρήθη. Οὕτω, αἱ ἔξαγωγαὶ ἀμερικανικῶν γεωργικῶν προϊόντων κατὰ τὸ ἐπτάμηνον τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους ἀπὸ 1ης Ἰουλίου 1955 καὶ ἐντεῦθεν, ἐπημείωσαν αὐξῆσιν κατὰ 5%.

• Ως ἀποτέλεσμα τοῦ περιορισμοῦ τῶν βρετανικῶν ἔξαγωγῶν γαιάνθρακων, ἡ Δανία ἐστράφη ἦδη πρὸ τὴν ἀμερικανικὴν ἀγορὰν διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν της. Διαταγαὶ διὰ 300.000 τ., μὲ ἐναρκὸν φορτώσεων ἀπὸ Μαΐου καὶ Ιουνίου ἐ. ἔ., ἐκυκλοφόρησαν εἰς τὴν ἀγορὰν πρὸ 150θμέρου.

• Εἰς τὸ Πλεῖτ αἱ κατ' Ιανουάριον Βροχαὶ ὑπῆρχαν ἔμεργετικα διὰ τὴν καλλιέργειαν τοῦ ὄραβοσίτου. Ἡ παραγωγὴ τοῦ ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ εἰς 5.5 ἑκατομμύρια τόνων, ἐκ τῶν ὅποιων ποσότητος 2.5 ἑκατομμυρίων τόνων θὰ είνε διαθέσιμος πρὸς ἔξαγωγήν.

• Εἰς τὴν Ἀλάσκαν ἀποβλέπουν οἱ λάπτωνες, ὅποις ἐκμεταλλεύθουν ὄρυχεια σιδηρομεταλλεύματος. «Υπόδογίουν, ὅπις τὰ ἔκει ἀποθέματα εἰς τὰς περιφερείας Βραγγεῖλ καὶ Χείντζ ἀνέρχονται εἰς 500 ἑκατομμύρια τόνων, μὲ περιεκτικότητα 58 ἔως 60%.

• «Η Κίνα προέβη εἰς τὴν ἀγορὰν 400.000 τόνων λιπασμάτων ἀπὸ τὸ Βέλγιον.

• Χαρακτηριστικὸν τῶν ἔναντι τῆς Ρωσίας διαθέσεων τῆς Οὐασιγκτῶνος εἰνε τὸ γεγονός, ὅπις ἐπετράπη ἡ ἔξαγωγὴ εἰς χώρας τοῦ Σιδηροῦ Παραπετάματος σπόρων ὄραβοσίτου ἀξίας 1.8 ἑκατομμυρίων δολλαρίων καὶ γεωργικῶν μηχανημάτων ἀξίας 560.000 δολλαρίων. Προβλέπουνται καὶ ἄλλαι τοιαυταὶ ἀδειαὶ, ὡς ἀποτέλεσμα τῶν ἀμοιβαίων ἐπισκέψεων γεωργικῶν ἀποστολῶν εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείες καὶ τὴν Σοβιετικὴν Ἔνωσιν.

• Αἱ Ἰνδίαι θὰ ἀγοράσουν ἐφέτος ἀπὸ τὴν Ρωσίαν 50.000 τ. διαφόρων βιομηχανικῶν προϊόντων ἐκ χαλυβοῦ. Ἡ σχετικὴ συμφωνία πρόκειται νὰ ὑπογραφῇ λίαν συντόμως εἰς τὸ Δελχῖ.

• Οἱ Ρώσοι προσφέρουν εὐθηνότερον γαιάνθρακα ἀπὸ τὸν ἀμερικανικὸν εἰς τὰς χώρας τῆς Δυτ. Εύρωπης. Δεδομένου, ὅπις αἱ ἔξαγωγαὶ τοῦ ἀγγλικοῦ καὶ τοῦ γερμανικοῦ γαιάνθρακος περιεκόπησαν, λόγω τῶν ἐσωτερικῶν ἀναγκῶν τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Δυτ. Γερμανίας, καὶ λαμβανούμενου ὑπὸ ὅψιν τοῦ ἀκριβοῦ κόστους τοῦ ἀμερικανικοῦ τοιούτου καὶ τῆς πληρωμῆς του μὲ δολλάρια, δῆλαι αἱ χώραι στρέφονται πρὸς τὴν διανυστήτη καλύψεως μέρους τῶν ἀναγκῶν των ἀπὸ τὴν Ρωσίαν, τὴν Πολωνίαν καὶ τὴν Τσεχοσλοβακίαν.

• Αἱ ἔργασίαι διὰ τὴν νέαν μεγάλην Διώρυγα τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου συνεχίζονται ἐντατικῶς. Περὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1959, ἐνώπιοτερον τοῦ προκαθόρισθεντος χρόνου, θὰ παραδεῖη εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν.

— Τὰς ἔργασίαις τῆς διανοίξεως τῆς Διώρυγος παρακολουθοῦν μὲ δικαιολογημένον ἐνδιαφέρον εἰς τὸν γύρο τῶν Μεγάλων Λιμῶν πολιτείαις. Τὸ Σικάγον θὰ συνδεθῇ πλέον ἀπευθείας μὲ τὸν ἔξω Κόσμον καὶ αἱ προβλέψεις τῆς περιατέρω Βιομηχανικῆς ἀπαπτύξεως του εἰνε μεγάλαι.

— Πεντήκοντα τακτικαὶ γραμμαῖ, ἀμερικανικαὶ καὶ ἔναντι, θὰ συσταθοῦν πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Ὑδρογείου.

• Οἱ λιμὴν τοῦ Ἀμβούργου διαρριμέζεται καὶ πληρέστερον ἔξοπλιζεται. Διαπάντη 12 περίποτον ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἐπτσίον προβλέπεται διὰ τὰ ἀμέωντα ἐπόμενα ἔτη. Τὸ 1955 ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τοῦ Ἀμβούργου ἐφθασεν εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 24 ἑκατοντ. τόνων, ἔναντι προηγουμένου ρεκόρ 22 ἑκατομμυρίων τόνων τοῦ 1936. Σημειοῦται, δῆμος, μία αὐξῆσις τῶν εἰς χώμα φορτίων, ἀπίστια δὲν είνε καὶ τὰ περισσότερα ἀποδοτικά, ἐνῷ τὰ πλέον προσδοφόρα διὰ τὸν λιμένα φορτία ἐμφανίζουν ὑποχρώσην, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς περιόδου. Ἀπὸ τοῦ 1945 καὶ ἐντεῦθεν ἐδοπανήθησαν διὰ τὸν λιμένα τοῦ Ἀμβούργου 340 ἑκατομμύρια μάρκων.

• Η μεγάλη ζήτησις τοῦ χαλυβοῦ, τοῦ ἀλουμινίου, τοῦ χαλκοῦ τοῦ νίκελ, τῶν τσιμέντων, τοῦ δημοσιογραφικοῦ χάρτου καὶ ἄλλων πρώτων ὑλῶν, προκαλεῖ τὴν ἀνατίμησιν των καθ' ὅλον τὸν κόσμον. Αἱ ἀξιώσεις διὰ τὴν αὐξῆσιν τῶν ἐργαστικῶν ἡμερομισθίων ἐπιτείνει τὴν ὑψωτικὴν κίνησιν.

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ II

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 Β'. (Ἐγνατίας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου), ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΘΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΝΑΞΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

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

ΜΕ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΪΡΩ

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

ΕΚΤΕΛΕΙ ΤΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γιουγκοσλαβία

Ναυτιλιακή άναδιάρθρωσης

Κατά σχετικήν έκ Bελιγραδίου άνακονώσιν, ό γιουγκοσλαυκός κρατικός στόλος την ίδεστη τελευταίως άναδιάρθρωσιν, άποτελέσας άρκετάς χωριστάς οίκονομικάς μονάδας. Βάσει την νέας διαρθρώσεως, η 'Οργανισμός «Τακτικά Γιουγκοσλαυκά Γραμματία, μέ έδραν τό Φιούμε, θά άσχοληθή είς την διατήρησιν τακτικών υπηρεσιών μέ τάς χώρας, αι δόποια διατηρούν έμπορικάς σχέσεις μέ την Γιουγκοσλαυίαν. Θά διαθέτη πρός τὸν σκοπὸν αύτὸν 38 οικεανοπόρα σκάφη.

Τρεις άλλαι νέα γραμματία τράμπης, κυρίως, σκαφών, συνεντήθησαν, ή «Λόκολ Σίππιγκ Κόμπαν», με έδραν τό Κόπερ και δύναμιν έ πέντε οικεανοπόρων σκαφών, ή «Ατλαντικ Λάινς», με έδραν τό Ντουπρόβνικ και δύναμιν 6 οικεανοπόρων πλοίων και αι «Υπερωκεάνιο Γραμματία», με έδραν τό Κόπερ και δύναμιν πέντε σκαφών. Μία τετάρτη έταιρα συνεστήθη διά την έκμετάλλευσιν δεξαμενοπλοίων, με έδραν είς Γιάνταρ και με δύναμιν τρίων τάνκερς, έκ τῶν οποίων τό ένα πρόκειται νά καθελκυσθῇ κατ' αύτάς.

Ην. Πολιτεῖαι

Διά τῶν νόμον 50-50

Είς τὸ πόρισμα τῆς άκροαματικῆς διαδικασίας, ήτις ἐπὶ έδομαδας ἀπτησχόλησε τὴν άρμοδιανή ἐπιτροπὴν τῆς Βουλῆς τῶν 'Αντιπροσώπων διά τὸ γνωστὸν ζῆτημα τοῦ νόμου τῶν 50—50, τοῦ διεγείραντος ἀπὸ μέρους τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης τόσας διαμαρτυρίας, διατυπούντας κατηγορηματική ή σύστασις πρὸς τὴν Βουλῆν, ὅπως ἀπορρίψῃ αὐτῆς οἰανδήποτε πρότασιν τείνουσαν νά έξασθενήσῃ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἐν λόγω νόμου. 'Ενδεχομένη άναστολὴ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ — τονίζεται ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς θὰ ἔχῃ δαρυτανούντων άντικτυπων, δχι μόνον εἰς τὰ άμερικανικά «τράμπη», άλλα καὶ εἰς τὰ πλοία γραμμών και θὰ ὑποχρέωσῃ ἐφοπλιστας τίνας νά έγκατατείψουν τὰ θαλάσσια ἔργα.

Περαιτέρω ή 'Επιτροπὴ ύποδεικνύει τὴν άναγκην, ὅπως μελετηθῇ δρόπος, διά τού οποίου θὰ προστατευθῇ ή ναυτιλία, δταν θὰ τερματι-

σθῶν κάποτε τὰ φορτία τῆς έξωτερικῆς βοιθείας. 'Αποφαίνεται ή 'Επιτροπὴ, δτι τὸ ύπουρεγείον Γεωργίας καὶ αι γεωργικαὶ ὄργανωσεις δὲν ἐπέτυχον νά τὴν μεταπείσουν διά τὴν έξαρεσιν ὥπο τὸν νόμον τῶν γεωργικῶν ἀποθεμάτων. Διεπίστωσεν ή 'Επιτροπὴ, δτι ή ἐφαρμογὴ τοῦ νόμου ούδολως παρημόδιστη τὴν ἐπιτυχῆ τοποθέτησιν τῶν ἀποθεμάτων, Μοναδική έξαρεσις ήτο ή περίπτωσις τῆς Δανίας, ητος ήρηθη νὰ συνάψῃ συμφωνίαν διά τὴν προμήθειαν προιόντων άξιας 7.7 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Καὶ ή 'Επιτροπὴ προσθέτει εἰς τὴν ἔκθεσιν της : 'Εάν ο ἀμερικανικός στόλος τῶν τράμπης, περιορισθείει ἐντὸς ἑνὸς ἑτοὺς ἀπὸ 130 εἰς 70 σκάφη, ηθελεν ἐκλεψει τελείω, οι ναῦλοι θά ψυχοῦντο καὶ ή διάθεσις τῶν γεωργικῶν προϊόντων εἰς τὸ έξωτερικὸν θὰ καθίστατο ἔτι δυσχερεστέρα, δεδομένου, δτι ταῦτα μεταφέρονται κυρίως διά τράμπης. 'Απέκρουσεν, ἐπίσης, ή 'Επιτροπὴ καὶ τὸ ἐπιχείρημα τοῦ Σταίη Ντηπόρτμεντ, δτι ή ἀσκουμένη διά τοῦ νόμου διάκρισις σημαίας ἀποτελεῖ ἔνα κακὸν προγονύμενον. Οιαδήποτε χώρα — τονίζεται εν τῇ ἔκθεσει — ήτις ηθελεν δωρήσει ή βοηθησει ἀλλας χώρας εἰς τοιάτην ἔκτασιν, ὅπως αι 'Ηνωμένα Πολιτεῖαι, θά ητο δικαιολογημένη νὰ ἐφαρμόσῃ παρομοίαν νομοθεσίαν.

'Ανεφέρετο, τέλος, εἰς τὴν ἔκθεσιν, δτι κατὰ τὸ 1954, ἀπὸ τὰ φορτία θοηθείας τὰ διακινηθέντα δι' ἀμερικανικῶν πλοίων, τὰ 78.5 % μετεφέρθησαν διά τράμπης πορτγάων καὶ τὰ 19.4 % διά λαίνερς. Καὶ εἰς τὴν ἔκθεσιν προσετίθετο, δτι τὰ ἀμερικανικά πλοία — γενικώτερον — μεταφέρουν μόνον τὰ 30% τοῦ έξωτερικού ἐμπορίου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ δτι ἀν τόσον χαμηλὸν είνε τὸ ποσοστὸν τοῦτο, συνεπικουρώντος καὶ δτι θὰ διερθάται τις, τι θὰ συνέβαινεν, ἀν δὲν ἔτυγχανον τῆς ἐν λόγω προστασίας τὰ ὑπὸ τὴν 'Αστερόδεσσαν πλοῖα.

Η τύχη τῶν «Μάρινερς»

'Οκτὼ ἀπὸ τὰ τύπου «Μάρινερ» σκάφη, ἀτινα ἐστοίχισαν εἰς τὸ 'Αμερικανικὸν Δημόσιον 10 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἔκσαστον. πρόκειται νὰ πωληθοῦν εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γιουνάιτεν Σταίης Λάινς ἀντὶ έξαρετικῶν χαμηλῆς τιμῆς, πρὸς ἐφαρμογὴν τοῦ προγράμματος ἀντικαταστάσεως τῶν παρηλίκων πλοίων τῆς ἐν λόγω ἐταιρίας. 'Η τιμὴ κατὰ σκάφους δὲν θὰ υπερβαίνῃ τὰ 5 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

'Αφ' ἔτερο, ο γνωστὸς ἐφοπλιστής Μπερνστάτιν ἐπέτυχε σύστασιν τῆς «Ομοσπονδιακῆς Διοικήσεως τῆς Κρατικῆς Ναυτιλίας», ὅπως ἀπὸ τῆς 'Ανοίδεως τοῦ 1957 ἐπιχορηγηθῇ μία γραμμὴ πρὸς τὴν 'Αμμέρεσταν καὶ τὸ Ρότερνταμ, ἐξυπηρετηθούμενη δι' ἔνδος σκάφους τύπου «Μάρινερ», καταλλήλως διασκευαζούμενου εἰς ἐπιβατηγόν. Θὰ δύναται τὸ ἐν λόγω «Μάρινερ» νὰ μεταφέρεται εἰς μίαν ένιασίαν τουριστικὴν θέσιν 900 ἐπιβάτας, με ναῦλον γυρηλὸν (335 δολ. μετ' ἐπιστροφῆς). 'Η ταχύτης 7 τῶν 21 μιλίων θὰ έξασφαλίζῃ τὸν διάπλουν τοῦ Ατλαντικοῦ ἐντὸς 7 ημερῶν.

'Έάν ή προσπάθεια αὐτῆς ἐπιτύχῃ, δύο ἔτερα «Μάρινερ» θὰ προστεθῶνται εἰς τὴν ἐν λόγω γραμμὴν. 'Η μετασκευὴ τοῦ πρώτου θὰ πραγματοποιηθῇ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπέθλευ, τὰ δὲ σχέδια προβλέπουν διά τὸ μετασκευασθόμενον σκάφος νὰ διακρίνεται εἰς κομψότητα γραμμῶν καὶ εἰς παρεχομένας ἀνέσεις, ὅπως τὰ καλύτερα τουριστικά πλοία.

THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE: LONDON

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

Cable address: «ETNEARACO»

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

BRANCHES :

ISTANBUL: VOIVODA STR.

ALEXANDRIA: 16 CHERIF PACHA STR.

CAIRO: 9 CHERIFEIN STR.

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO: THE COMMERCIAL BANK OF GREECE

Ἐπωλήθη ἡ «Ἴσθμιαν Λάϊν»

Ο στόλος τῆς «Ισθμιαν, Λάιν» ἀπαρτιζόμενος ἀπὸ 24 φορτηγά γραμμῆς τύπου Κ₃, χωρητικότητος 265 κιλ. τόννων δ.ώ., ἐπωλήθη ὅποι τὴν ιδιοκτήτριαν «Ιουνάντεν Στήλα» εἰς τὴν γνωστὴν ἀμερικανικὴν ἑταίριαν «Στέιτς Μαρίν». Τὸ τίμημα δὲν ἀνεκοινώθη.

Η «Ισθμιαν Λάιν» ἔξειται γραμμαῖς πρὸς τὸν Περσικὸν Κόλπον, τὰς Νάτυρας καὶ Νοτιοδυτικὸν Αἴγαίν καὶ τὰς νότιους Χαρδίας.

την Νοιον και Νοιοδουτικην Ασιαν και τας νησους λαοι.
‘Η πωλησις, φειλομενη κυριως εις τη αντιοκονομικον της έκμεταλ-
λευσεως των αμερικανικων προισιων και, ισως, λογω του περιωρισμένου
ένδιαφέροντος, δηπερ ειχων διά την ναυτικην επιχειρησιν ή μεγάλη έται-
ρια της αμερικανικης χαλυβουργιας, απεδόθη εις το γεγονός, οτι έπου-

σαν υφιστάμενοι οι λόγοι της συστάσεως της «Ισθμίαν Λάινα». Συνεπήθη τό 1908, ίνα διευκολύνη τάξ μεταφοράς τών προϊόντων της «Γιουνάιτεν Στήλη». Κατά τα τελευταία έτη ή ανάγκη τού ιδιοκτήτου στολών επένων άνιστανεμένη διά την ένα λόγω έταιρισμά, άφοι έλλαγιστα φωτίστια αύτης μετέφεραν τά Ιδικά της πλοία.

‘Η «Στέίτς Μαρίν» θά διατηρήσῃ τάς γραμμάς της «Ισθμιαν Λάϊν».

Μεγ. Βρεταννία

Τὸ «Ἐμπρες ὅψ Μπρίταιν»

Τό νεότερυν ύπερωρεάνιον «Έμπρες ὁ Μπρίταιν», τού δόποιου ἀνάδοχος ήτο ή βασίλισσα Ἐλισάβετ, ἀπέπλευσε τὴν 29ην Φεβρουαρίου ἀπὸ τὴν Γλασκώνη διὰ τὸ Λίβερπούλ πρὸς δεξαμενούς. Ἀκολούθως τὸ νέον λάινερ θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὸ Κλάυδιον ἵνα ἐκέλεσθη τὰς γενικὰς δοκιμάς του καὶ, παραλιμβανόμενον, θὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, μὲ πρώτην ἀνάχωρησίν του τὴν 20ην Ἀπριλίου. Τὸ «Έμπρες ὁ Μπρίταιν» ἀποτελεῖ τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς ναυπτηγικῆς τέχνης. Ἐντα τὸν χωρητικότητος 26.000 τ., γκρός, μέσης τοῦχυτός τοι 20 μιλλών καὶ ἔχει φοιδιασθεῖ διὰ τὴν πρόσωσίν του μὲ ἀτιμοστριθεὶούς δυνάμεως 30.000 πόπων. Ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία «Κανέντιαν Πασίφικ» τὸ προορίζει διὰ τὴν τοκτικήν γραμματίαν Ἀγγλίας—Καναδᾶ, μὲ μεταφορική ικανότητα 1.000 ἐπιβατῶν. Ἐν τῷ μεταξὺ τὴν 9ην Μαΐου καὶ μὲ ἀνάδοχον τὴν λαίδην Ἕντεν, πρόκειται νὰ καθελκυσθῇ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Βίκερς—Αρμστρογκ» τοῦ Νιούκαστλ, τὸ ἀδέλφον αὐτοῦ λάινερ τὸ «Έμπρες ὁ Ήγκλαντ».

Η άτομική ένέργεια

Ο διευθυντής της Βρετανικής ὑπηρεσίας ἐρεύνων ἐπὶ τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας σὲρ Τζών Κόκκροφ εἰς διάλεξιν του ἐνώπιον τοῦ Βρετανικοῦ Ἰδρύματος Μηχανικῶν (τμῆμα ἀπομηχανῶν καὶ κινητήρων) ἔθη τὸ ζήτημα τῆς ἔξελίξεως τοῦ πυρηνικοῦ ἀντιδραστήρος, ἐν συνδυασμῷ πρὸς ἀγροιστρόβιλον κλειστοῦ κυκλόδιματος, ὡς θαλασσίας μονάδος προώσεως, 20.000 ἵππων πραγματικῆς ἴπτεδυνάμεως. Τὸ κύριον βάρος, εἶπε, τῆς ἐν λόγῳ ἔξελίξεως ἀποτίπτει εἰς τὸν μεταλλουργὸν, ὑποχρεωμένον νὰ προθῇ εἰς μακρᾶς δοκιμᾶς πειραιματικῶν στοιχείων καυστίου, δυναμένων νὰ ἐργασθοῦν εἰς τὴν ἀπαιτουμένην ὑψηλὴν θερμοκρασίαν.

Περιγράφων τὴν ἔγκατάστασιν τῶν μηχανῶν πρώσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ ἀτομικοῦ ὑποδρυχίου «Ναυτίλος» ὁ σέρβ Τζέων Κόκκροφτ εἶπεν, ὅτι ἡ παραχθεῖσα ἐπὸν τὸν πυρηνικὸν ἀντιδραστήρα θεμακρασία ἔχρησιμο ποιηθῆ πρὸς παραγωγὴν ἀτομού καὶ κίνησιν ἀτμαστροβιλῶν. 'Ο πυρηνικὸς ἀντιδραστήρας ἥτο τύπου πεπιεσμένου ὑδατος. Συνίσταται ἐξ ἐνὸς — μικρᾶς σχετικῶς διαμέτρου — δοχείου πιέσεως, περιέχοντος ράβδους ὑπερμπλούτισμένου οὐρανίου περιβαλλομένου δι' ὑδατος. 'Η θερμότης γεννᾶται εἰς τὰς ράβδους κουτίουν διά τῆς ἀλύσεως ἀντιδράσεως, ἐν τῷ οὐρανίῳ, τὸ δὲ ὑδωρ θεμαίνεται καὶ κυλλοφορεῖ ὑπὸ πιέσεων εἰς τὰς γεννητρίας ἀτόμου. 'Ο παραχθεῖς ἀτμὸς ἥτο πιέσεως 250 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν καὶ ἡ θεμακρασία 415ο F.

Αναφερόμενος ό δημιτής εἰς τὸ πρόδημα τοῦ καταλλήλου ἀντιδραστῆρος, σὺν τῷ προδήματι τοῦ θώρακος ἐν τῷ περιωρισμένῳ χώρῳ ἐνὸς ὑποδρυχίου, ἔτοντες, διὸ ὁ ἀντιδραστὴ σὺν τῷ θώρακι δὲν ἀπαιτεῖ, εἰ μή χώρον ἔχοντα—πιθανῶς διάμετρον 15 ποδῶν, κατὰ προσεγγίσιν. Ως πρὸς τὰ ἀπότελέματα τοῦ «Ναυτίλου», ὁ σέρ. Κόκκροφ ἀνέγνωσεν ἀπόστασαν ἐκθέσεως τοῦ ναυάρχου Ρίκοβαρ, ἔχον ὡς ἔξις: «Τὸ ὑποδρυχίον καθειλκύσθη τὴν 17ην Ἰανουαρίου 1955 καὶ ἐντὸς 6 μηνῶν ἔξετελεσε πεντήκοντα καταδύσεις, καθὼς καὶ ἀρκταῖς δοκιμάς ὑψηλῆς ταχύτητος. Κατὰ τὸ ἐννέαμηνον τῆς ὑπηρεσίας του διήνυσε περισσότερα τῶν 23.000 μιλλίων, ἐκ τῶν ὅποιων ἀνά τοῦ μήσεος ἐπ' πλήρει καταδύσει. Εἰς ἓντα ταξιδίων του διέπλευσεν ἀπόστασιν 1300 μιλλίων ἐν πλήρει καταδύσει, ἐντὸς διστημάτος 84 ὥρων, μὲν μέσην ταχύτητας ἀνωτέραν τῶν 15 μιλλίων καθ' ὅραν. Ήτο ή πρῶτη μακροτέρα χρονική περίοδος, καθ' ἣν ἀμερικανικὸν ὑποδρυχίον διέπλευσεν ἐπ' πλήρει καταδύσει καὶ ταχύτερον παντοῖς ἀλλού ὑποδρυχίου, διανυσάντος τοιαύτην ἀπόστασιν. Ή δύναμις τῶν μηχανῶν του εἶναι ισοδύναμος πρὸς τὴν ἡλεκτρικήν κατανάλωσιν ἀμερικανικῆς πόλεως ἔχουσης πληθυσμὸν 20.000 κατοίκων».

Ο ναύαρχος Ρικόβερ προέβλεψεν, ότι ένωρίτερον τοῦ 1960 δύα τά υπό κατασκευήν πολεμικά αμερικανικά πλοῖα θὰ κινοῦνται διά της πυρηνικής ένεσίας

Περαιτέρω ό διμιλητής παρέσαχε μερικάς πληροφορίας, τὰς ὅποιας ή-
σύνθη ἀπό τὴν Ἐφουερίδη τοῦ Ἀγρικανοῦ Κορυφέσσου καὶ σύντη-

άνεφέροντο εἰς τὴν οἰκονομικὴν πλευρὰν μονάδος ἐνέργειας τοῦ τύπου τοῦ «Ναυτίλου», χρησιμοποιουμένης λ. χ. ἐπὶ ἐμπορικοῦ πλοιού ἀναπτύσσοντας δύναμιν 18.000 πραγματικῶν ἵππων. Τὸ κέστος ἔνδος μόνον φορτίου καυσίμου διὰ τὸ ἀντιδραστήρα ἀνέρχεται εἰς 3.000.000 δολλαρίων, μὲν ὑπολογισμὸν, δῆτα τὸ ἐν λόγῳ καύσμον, μὲ 200 ἡμέρας ὑπερβεσίας (παραγωγῆς ἀτμοῦ) θὰ διαρκέσῃ δύο ἡπτη. Τὸ κέστος καυσίμου πετρελαίου διὰ μίαν συνήθη ἐγκατάστασιν, λειτουργούσαν κατά τὸ αὐτό, ὡς ἄνω, χρονικὸν διάστημα, θέλει ἀνέλθει εἰς 360.000 δολλαρίων ἐπησίως. Ἀφ' ἔτερου, τὸ κεφάλαιον τὸ ἀπαιτηθὲν διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἀντιδραστήρας ὑπελογισθῇ εἰς 21.000.000 δολλαρίων, ἐνώ τὸ κέστος συνήθους σπημεινῆς ἐγκαταστάσεως ἐνέργειας, μόλις φθάνει εἰς τὰ 2.500.000 δολλαρίων.

Τὸ συμπέρασμα ἐκ τῆς συγκρίσεως ταύτης εἶνε, ὅτι μὲ τὴν μονάδα αὐτῆς ἑνέργειας τὸ κόστος τῆς πυρηνικῆς ἑνέργειας θέλει εἰνὲ δεκάκις μεγαλύτερον τῆς ἐν χρήσει συνήθουσας ἑγκαταστάσεως. Προφανές ὅσσει ἀποδιάνει, ὅτι διὰ νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ ἔσφρωμογή τῆς ἀτομικῆς πρω-
τερεως εἰς τὸ ἐμπορικὸν πλό.ον, πρέπει νὰ ἐλαττωθοῦν οὐσιωδῶς τὸ κό-
στος κεφαλαίου και τὸ κόστος καυσίμου. Ἀν ρίψωμεν ἐντα βλέμμα ἐπὶ τοῦ κόστους τῶν καυσίμων, τὸ U 235 πλείσται σήμερον ὑπὸ τῆς «Ἐπι-
τροπῆς Ἀτομικῆς Ἐνέργειας», τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, πρὸς 10 λί-
ρας Ἀγγλίας κατὰ γραμμάριον. Οὕτω, μὲ θερμότητα ισοδύναμον πρὸς
εὐνό τούνων πετρελαίου, ή θερμαντική του ἑνέργεια είνε συναγωνιστική.
Ἀλλὰ διατὶ τότε τὸ πυρηνικὸν καύσιμον είνε τετράκις δαπανηρότερον
τοῦ καυσίμου πετρελαίου:

»Ο πρώτος λόγος — κατά τὸν ὄμιλητὴν — ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι τὸ κόστος τῶν στοιχείων καυσίμου, τὸ διθέν ώς ἀνέρχομενον εἰς 3.000.000 δολλαρίων, είνει πολὺ μεγαλύτερον τοῦ κόστους του πειρεχομένου τοῦ U 235, ἀνερχόμενου εἰς ἑκατοντάδις τινάς χιλιάδων δολλαρίων. Τὸ ὑπόλοιπον μέρος τοῦ κόστους ἀφορᾶ τὸ κόστος κατασκευῆς καὶ θωρακίσεως ἐν τῷ κράματι ζικρίουν, ὅπερ δὲ τὸ μέγα κατὰ τὸ ἀρχικὸν στάδιον τῆς ἔξελίξεως. Οὐ δέυτερος λόγος ἔγκειται εἰς τὸ διτ κλάσμα μόνον τοῦ καυσίμου καὶ εται εἰς ἕνα μόνον κύκλωμα. Τούτο — ίσως — εἶνε ἀποτέλεσμα τῆς ζημιάς τῆς ἀκτινοθολίας εἰς τὸ μέταλλον ἢ τῆς ἀπωλείας ἀντιδραστικότητος, καθόστον τὸ U 235 καὶ εται. Στα στοιχεῖα καυσίμου πρέπει τοῦτο νά σταλοῦν πρὸς χρηματική ἐπέρεγγασίαν καὶ πρὸς ἔξαγωγήν τοῦ μὴ χρησιμοποιηθέντος U 235. «Ἐπειτα, πρέπει νά γίνη ἀνακατασκευή τοῦ υλικού. Ἐκ τούτων καθίσταται προφανές, ὅτι ὑπάρχει σημαντικὸν στάδιον τῶν ἐπιτευκτέων, διά τῆς ἔξελίξεως τῶν ἐρευνῶν, μειώσεων τοῦ κόστους.

Τό κόστος ἐν τούτοις, κόστος τῶν ἔγκαταστάσεων καὶ τοῦ καυτίου Σέν πρέπει νὰ ληφθῇ ως δίδου πιθανάς ἐμπορικάς τιμάς όμοιων συστημάτων. Μέγα μέρος τοῦ κόστους ἀντιστοιχεῖ εἰς τὰς δαπάνας κατασκευῆς τῶν στοιχείων καυτίου καὶ τῆς ἔξαγωγῆς τῶν ὑπολειμμάτων καυτίου. Τὸ μέρος τῶν ἔξοδών τούτων θέλει μειωθῆναι δι' εύρειάς κλίμακος χημικῶν μεθόδων καὶ μεθόδων κατασκευῆς. Εἰς τας Ἡνωμένας Πολιτείας βάσις οιδικοῦ θέλει μέλλοντι ή κατασκευὴ στοιχείων καυτίου επὶ ἐμπορικῆς βάσεως.

Τελευτών ό σέρ Τζών Κόκκροφτ παρετήρησε τά έξης: Σήμερον είνε Βεδαίοις δυνατον νά σχεδιασθή ἐπί χάρτου ένας ἀντιδραστήρ. Τὸ κρισιμον ειν τούτοις σημείον τοῦ πράγματος είνε ἡ ἀνάπτυξις στοιχείων καυσίμου δυναμένων νά λειτουργήσουν εἰς θερμοκρασίας τῆς τάξεων τῶν 8000 Κ., νά παραμένουν σταθερά ἔναντι τῶν θερμικῶν τάσεων και νά είνε ἀπρόσβλητα από ισχυράν άκτινοβολίαν. Κατὰ τούτα, τὸ κυρίον βάρος τῆς ἀναπτύξεως αὐτῶν ἀπίπτεται εἰς τοὺς μεταλλουργούς. Ἀπαιτούνται παρατεταμέναι δοκιμαὶ πειραματικῶν στοιχείων καυσίμου εἰς δοκιμαστικά ὑλικά ὡς τὰ τών ἥδη εἰς τὰ Ἐργαστηρία. Χάργουνελλα κατασκευασθέντων ἀντιδραστήρων «Διδώ» καὶ «Πλούτων». Η βρετανικὴ «Ναυπηγικὴ Ἐταιρία Ἐρευνῶν» διεξάγει νῦν ἔρευνας και μελέτας περὶ τῶν καταλήγον δια την πρώτων ἐμπορικῶν σκαφῶν ἀντιδραστήρων. Η μελέτη, δωμα, αὕτη ἐὰν ἀπαιτήσῃ χρόνον, μέχρις ὅτου κατορθώσῃ νά καταλήξῃ εἰς τὴ διατύπωσιν συμπερασμάτων.

Αι ασφάλειαι των «Λίμπερτς»

Από τοὺς ἀσφαλιστάς τοῦ Λονδίνου μᾶς ἔρχεται ἡ πρώτη κατὰ τῶν λίμπερτυς ἀντίδρασις. Εἰς μελέτην του περὶ τῆς θαλασσοφαλείας τῆς σήμερον καὶ τῆς αύριον, ἀναγνωσθεῖσαν εἰς συνέλευσιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ Ἰνστιτούτου τοῦ Λονδίνου, ὁ κ. Χόγκοσθλες, πρόεδρος τοῦ ἐν λόγῳ Ἰνστιτούτου, ἀνέφερθη εἰς τὴν θέσιν τῶν «λίμπερτυς» ἀπό τῆς ἀσφαλιστικῆς πλευρᾶς, τονίσας τὰ ἔξης: «Οἱ ἀσφαλισταὶ — εἶπεν — εἰσέρχονται εἰς μίαν ἑκάτων δαπανηράν δι' αὐτοὺς περιοδίων, λόγῳ τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν, ἀτίνα εἰχον κατασκευασθή ὡς βραχύβια σκάφη καὶ ὥη διήνυσαν μίαν δεκαπενταετίαν σκληρᾶς ὅσον καὶ ἀποδοτικῆς ὑπηρεσίας.

»Οταν τα πλοιά αυτά εισέθουν εις τὴν δεξαμενὴν μετὰ μίαν πρόσπαρξιν, εἰνε σύνθετες τὸ φαινόμενον τῶν σημαντικῆς ἐκτάσεως ζημιῶν εἰς τὸ σκάφος».

Σχετικώς μὲ τὰ νεότευκτα σκάφη ὁ "Αγγλος ἀσφαλιστής ἀνέφερε τὴν περίπτωσιν ἐνὸς συγχρόνου φορτηγοῦ 7500 τόνων. ὅτερ, λόγῳ τῆς μεγάλης του ταχύτητος, ἔξετέλεσε 16 κυκλικά ταξίδια εἰς τὸν Ατλαντικὸν ἐντὸς ἓτους. Αἱ ἑπτής κακοκαιρίας ζημιαὶ εἰς ἕνα ἀπὸ τὰ πλέον δυοκιμαζόμενα ταξίδια τοῦ κόσμου, θὰ είνει εἰς βάρος τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ καὶ ἀποτέλεσμα, ὅτι τὰ εἰστρατόμενα ἀσφάλιστρα δὲν ἀνταποκρίνονται εἰς τοὺς ἐξ ζημιῶν προβλήματα.

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

STEAMSHIP BROKERS & AGENTS

CABLE ADDRESS: ORIONSHIP

80 BROAD STREET
NEW YORK, N. Y.

πριλίου. Κρήτη διά Κορέαν δολ. 18.95 (Μάρτιον) και σιτηρά διά Βομβάγη δολ. 21.25 (Μάιον—Ιούνιον) και 22.65 δολ. (Μάρτιον). Διά τὴν Ἀγγλίαν (Μάιον—Ιούνιον) ζυδεία και γενικά 160)— ἔως 165)— φίο. Διά τὸ Κόντινεντ σιτηρά δολ. 16.75—17.50 (Ιούνιον και Μάιον—Ιούνιον). Τάνκερς ἐπίσης ἐκλείσθησαν διά σιτηρά ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν. Ἀμερικανικά σκάφη ἐπληρώθησαν κατ' ἀποκοπὴν δολ. 255 και 260 χιλιάδες (εἰς σκάφος 15 χιλ. τόνων), Μάρτιον και Ἀπρίλιον διὰ τὸ Κόντινεντ.

Ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν μεταλλεύματα δι' Ἰαπωνίαν δολ. 23 φίο (Μάρτιον — Ἀπρίλιον).

Εἰς τὸ Λίβανον γερμανοὶ φόρτωται ἐπληρώσαν τουνάς (Ἀπρίλιον) Μάιον και Μαρτίον σιτηρά 127)6 γκρός τέρμης.

Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούνδας δι' Ἰαπωνίαν (Ἀπρίλιον—Μάιον) δολ. 20.75 και 21 δολ. (Μάιον).

Ἵσχυρός παράγων ἑργασίας ἀπεδείχθη ἡ ἀγορὰ τῆς Αὐστραλίας. Σιτηρά ἀπὸ τὴν Νότιον Αὐστραλίαν διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθησαν 165) — (Μάιον—Ιούνιον) και 175) — ἐν συνεχείᾳ διὰ τὴν αὐτὴν ἡμερομίνιαν.

Ἡ Ἐλλειψις τουνάς προεκάλεσε περιορισμὸν τῶν ἔξι Ἰνδιῶν γαυλωσεων. Ἀπὸ Μαρμαγκόδα δι' Ἰαπωνίαν ἐπληρώθησαν 110) — γκρός τέρμης (Ἀπρίλιον—Μάιον) και διὰ Γένοβαν (Μάιον) 87)6 φίο. Ἀπὸ τὸ Βιζαγκατάπιαν διὰ τὸ Νόρδερν ρέιντζ δολ. 19.

Ἡ Μεσόγειος μὲν μετρίαν κίνησιν. Αἱ ἀνωμαλίαι εἰς τὴν Βόρειον Ἀφρικήν προεκάλεσαν τὴν ἀνώμαλον και τῶν φορτώσεων μεταλλεύμάτων διενέργεισαν, ἐνῷ και αἱ καρικαὶ καταστάσεις εἰς τὴν Βόρ. Εύρωπην παρημπόδισαν τὴν ἐδεύθεραν διακίνησιν τῶν φορτών ἐκ τῶν λιμένων.

Μετρία ἡ ζήτησις διὰ τάμιον-τσάρτερος. Κυκλικὸν Δυτ. Ἀφρικής εἰς τὰ 35 ἔως 7)9. Ταξιδία πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν ἔξι Ἰνδονησίας, μὲ φόρτωσιν εἰς Νταγκάν, 48)3 και διὰ 12 μῆνας, μὲ παράδοσιν και ἐπαναπαράδοσιν Ἰαπωνίαν 33 σελ.

Οι ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων

Εἰς τὸν τομέα τῆς Καραϊβικῆς Θαλάσσης ναῦλοι μικρότεροι τῶν πρὸ δεκαπενθυμέρου ἐπληρώθησαν. Ἐναντὶ τῶν 71/2 πλέον τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλούσιούν, ὑπεδιβάσθησαν εἰς τὰ 5% και τέλος εἰς τὸ ἐπίπεδον αὐτοῦ και συνεχείᾳ 10% κάτω.

Δι' ὑπερατλαντικὰ ταξιδία ἡ ὑποτίμησις ἔφθασεν εἰς τὰ 17 ½ τοῖς ἐκατὸν πλέον τῆς Κλίμακος.

Ἐν ἀντίθεσει πρὸς τὸν ἀσθενέστερον τὸν τοῦ Δυτ. Ἡμισφαιρίου, ζητήστων ὀλιγοκύρους εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον. Οἱ ναῦλοι ἐβελτιώθησαν. ἐπληρώθησαν 50% πλέον τοῦ Μ.Ο.Τ. δι' ἀπλᾶ ταξιδία δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ (Μάρτιον) και προσεφέροντα 37½ τοῖς ἐκατὸν πλέον τῆς Κλίμακος (Ἀπρίλιον). Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν διὰ σταθερὸς ναῦλος τῶν 15% πλέον τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλούσιούν ἐπληρώθη.

Τὰ τάμιον-τσάρτερο εἰς τὰ 28)6 διὰ 12μηνον διαστήματα εἰς σκάφη τ. 2». Διὰ 18 μηνῶν συνεχὴ ταξιδία ἀπὸ Περσικὸν Κόλπον δι' Ἰταλίαν 10% πλέον τῆς Κλίμακος, μὲ ἔναρξιν Ἀπρίλιον. Πενταετές τάμιον-τσάρτερο εἰς σκάφος 26.967 τόνων δολ. 3.50, μὲ ἔναρξιν μέσα 1956.

Ἡ Πειραϊκὴ ναυλαγορά

Συρείσι διαταγῶν ὑπάρχει ἐν κυκλοφορίᾳ, ὀλίγας, ὅμως, πράξεις ἐκλείσθησαν, ἔλλειψις διαθεσίμων και καταλήπτου Ἑλληνικοῦ τουνάς. Ἐκ Κωνσταντζῆς (τοιμέντα) δι' Ἐρυθρὸν Θάλασσαν ἐπληρώνοντα 65) — φίο και διὰ Περιοκόν Κόλπον 87)6 φίο, (Ἀπρίλιον. Ἐπίσης ἐκ Κωνσταντζῆς (λευκὴ ήλιξια) διὰ Νεαπόλιν (3500—4000 κ.μ.) ἐπληρώθησαν 37)6 φίο, τὸ κ.μ. ἐχητούντο δὲ προσφοραὶ και διὰ φορτία πρὸς Συρίαν και Ἀλεξανδρεῖαν. Ἐξ Ὀδόσην 3500 — Εξ Ὅρμοσην 70) — φίοι τοῦ Καραϊβικοῦ τουνάς διὰ Λιβύδρου 47)6 φίο, (Ἀπρίλιον, ἐχητούντο δὲ σκάφη τῶν 2000 τ. διὰ Γένοβαν ἡ Σαδόνιαν διὰ φορτώσεως ρωσικῶν γαιανθράκων ἀπὸ Ἀπρίλιον μέρι και Δεκέμβριον. Διαταγαὶ διὰ γαιανθράκων ὑπῆρχον και ἀπὸ Μαριούπολιν (φορτώσεις εἴσαι τὴν τῆξη τῶν πάγων) διὰ Γιευγκοστανίαν 45) — (ἐνα ἡ και περισσότερο ταξιδία). Φωσφάτος ἀπὸ Βηρυττὸν διὰ Λιβύδρου διὰ Βενετίαν 70) — φίο, (Ἀπρίλιον και μεταλλεύματα ἀπὸ Κόλπον Ἀδραμπιτίου διὰ Πιμπτίνον πρὸς σελ. 36) — ἔως 37) — (ἰδεα τῶν ναυλωτῶν). Τὸ φορτῆγον Ἐρμούπολις ἐκλείσθη ἐκ Πόρτ Σουδάν 165.000 κ.π. (βαμβακόπορον) δι' Ἀλεξανδρεῖαν, εἰς τὰ 28) —. Ποδωνοὶ φορτωταὶ κυκλοφορήσαν και εἰς τὸν Πειραιά διαταγῶν ἄποιντες σκάφη μεγέθους λιμένετο διὰ συνδυσμένην μεταφοράν τιμέντων και γενικῶν εἰδῶν ὑπὸ ἓνα ἡ δύο λιμένας Βόρειου Κίνας δι' ἔνα λιμένα Ἰνδῶν (κόπον Βεγγαλῆς) και ἐν συνεχείᾳ ὅρθυζαν ὑπὸ ἓνα λιμένα Βιρμανίας δι' ἔνα λιμένα Πολωνίας.

Τὰ ναῦλωθεντα φορτηγά μας

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς και Καναδᾶ

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. γεννημάτων διὰ Γιουγκοσλαβίαν δολ. 14.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10—20 Ἀπρίλιον. «ΔΙΦΡΥΞ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμβούργον 76) —, φόρτωσις 1—10 Μαρτίον.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἐτ. *Τρίτων*) ἐκ Βαλτιμόρης 9800 τόν. θεικῆς ἀμμωνίας εἰς σάκκους διὰ Βοράγην 13216 φίο, φόρτωσις 14—30 Ἀπρίλιον.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἐτ. Ν. Ι. Γουλανδρῆς) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἰαπωνίαν δολ. 17, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ» (λίβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικοῦ λιμένας Ατλαντικοῦ 9500 τ. γεννημάτων διὰ Γιουγκοσλαβίαν δολ. 14.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10—25 Μαρτίον.

«ΑΛΜΠΑΝ» (παναρ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τόν. γαιανθράκων διὰ Μπουνέονς Αὔρες δολ. 11.75, μὲ 750 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ 60 σάντες, φόρτωσις Ἀπρίλιον.

«ΚΑΛΑΗ» (παναρ.) ἀπὸ ἀμερικανικοῦ λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διὰ Πειραιᾶ δολ. 16, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 5—23 Μαρτίον.

«ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΙΜ» (λίβερ.) ἀπὸ Χάλιφεξ 9600 τ. γεννημάτων διὰ Λονδίνου 88)9, φίοι Μπρίκενχεντ 90)9, φόρτωσις 9—20 Μαρτίον.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝ» (τάνκερ) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 10.000 τ. γεννημάτων δι' Ἀμέρσον—Ρότερνταμ δι' Ἀμοτερνταμ δολ. 9.50, φίοι διὰ γερμανικοῦ λιμένας Βόρειου Θαλάσσης 69) — (ἐπτὸ συνεχὴ ταξίδιο), ἔναρξις 5—25 Δεκεμβρίου.

«ΑΡΣΕΝΑ» (παναρ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9400 τ. παλαιοσιδῆρων (475.000 κ.π.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9
Τηλέφ. 614-313

ΑΘΗΝΑΙ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

διὰ δέματα), δι' Ἀμέρσον—Ρότερνταμ δι' Ἀμοτερνταμ, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 150.000 φίο, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» (Κοστορ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Καδασάνης δολ. 16, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Αὔγουστον—Σεπτέμβριον.

«ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ» (νεότευκτον) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 12.000 τ. γαιανθράκων διὰ Ριγιέλεκαν δολ. 12.25, μὲ 2000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 Μαρτίον—9 Ἀπρίλιον.

«ΜΑΡΓΚΩ» (παναρ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Φιούμης δολ. 12.25, μὲ 2000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν δολ. 12.50 μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 27 Μαρτίον—11 Ἀπρίλιον.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΛΟΡ» (λίβερ.) ἀπὸ Χάλιφεξ 9500 τ. γεννημάτων διὰ Γένοβαν, Λιδόρον διὰ Νεάπολιν δολ. 13.50, φόρτωσις 27 Μαρτίον—5 Ἀπρίλιον.

«ΜΙΚΤΡΙΚΙ» (λίβερ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 5500 τ. γεννημάτων διὰ δυτικῆς Ἀγγλίας (συμπεριλαμβανόμενη τῆς βρεσιοῦ "Ιρλανδίας") 95) —, ἐν τοῖς Γλασκώδην διὰ Μπιστόλ Τσάννελ 2)6 ἔξτρα, ἔναρχης 97)6 δάσιν, φόρτωσις 25 Μαρτίον — 10 Ἀπρίλιον.

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΝ (μὲ τὴν ἐτ. *Τρίτων*) διὰ τὴν μεταφορὰν ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 150.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρσον—Ρότερνταμ δι' Ἀμοτερνταμ 70) —, φίοι διὰ Βόρ. Γαλλίας 78) —, ἔναρξις Μάρτιον—Ἀπρίλιον.

«ΤΟΥΡΜΟΙ·Ι·Λ» (λίβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρσον—Ρότερνταμ δι' Τερνέουζεν 72) —, φίοι διὰ λιμένα Βορείου Γαλλίας 80) —, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΑΚΡΩΝ» (ονδύσιριανόν) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρσον—Ρότερνταμ δι' Τερνέουζεν 70) —, φίοι διὰ λιμένα Βορείου Γαλλίας 78) —, φόρτωσις Μάρτιον.

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΝ (μὲ τὴν ἐτ. *Τρίτων*) διὰ τὴν μεταφορὰν ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 150.000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρσον—Ρότερνταμ δι' Τερνέουζεν 70) —, φίοι διὰ λιμένα Βορείου Γαλλίας 78) —, φόρτωσις Μάρτιον—Ἀπρίλιον.

«ΤΙΡΥΝΣ» λίβεριανόν (εκ «Κομφιάντζα») ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρσον—Ρότερνταμ δι' Τερνέουζεν 70) —, φίοι διὰ λιμένα Βορείου Γαλλίας 78) —, φόρτωσις Μάρτιον—Ἀπρίλιον.

«ΤΟΥΡΜΟΙ·Ι·Λ» (λίβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρσον—Ρότερνταμ δι' Τερνέουζεν 72) —, φίοι διὰ λιμένα Βορείου Γαλλίας 78) —, φόρτωσις Μάρτιον—Ἀπρίλιον.

«ΕΦΦΗ» (λίβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρσον—Ρότερνταμ δι' Τερνέουζεν 70) —, φίοι διὰ λιμένα Βορείου Γαλλίας 78) —, φόρτωσις Μάρτιον—Ἀπρίλιον.

«ΚΕ·Π ΠΑΛΑΜΑΣ» (λίβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρσον—Ρότερνταμ δι' Τερνέουζεν 70) —, φίοι διὰ λιμένα Βορείου Γαλλίας 78) —, φόρτωσις Μάρτιον—Ἀπρίλιον.

«ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» (λίβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμέρσον—Ρότερνταμ δι' Τερνέουζεν 72)3 δύο φίοι διὰ λιμένα Βορείου Γαλλίας 80)3, φόρτωσις 12—25 Μαρτίον.

«ΙΝΤΑΣΤΑΣΙΑΣ» (παναρ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 11.800 τ. γεννημάτων δι' Ἀμέρσον—Ρότερνταμ δι' Τερνέουζεν 72)3 φίοι διὰ λιμένα Βορείου Γαλλίας 80)3 (δύο συνεχὴ ταξίδια), φόρτωσις Μάρτιον—Ἀπρίλιον.

«ΝΙΚΟΛΑΣ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρσον—Ρότερνταμ δι' Τερνέουζεν 70)9, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 Μαΐου τὸ δεύτερον ταξίδιο.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» (λίβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9200 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρσον—Ρότερνταμ δι' Τερνέουζεν 72)3, φίοι διὰ λιμένα Βορείου Γαλλίας 80)3, φόρτωσις 12—25 Μαρτίον.

«ΑΔΑΜΑΣ» (παναρ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. γεννημάτων διὰ Γιουγκοσλαβίαν δολ. 14.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Μάϊον.

«ΧΡΥΞ Χ.» (λίβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρσον—Ρότερνταμ δι' Τερνέουζεν 72) —, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 Αὔγουστου 80) —, μὲ 1500 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 Ἀπρίλιον έως 10 Μαΐου.

«ΔΑΔΑΜΑΣ» (παναρ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9200 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρσον—Ρότερνταμ δι' Τερνέουζεν 72)3, φίοι διὰ λιμένα Βορείου Θαλάσσης, φόρτωσις Μάϊον—Ἀπρίλιον—Μάϊον.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.» (λίβερ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Ριγιέλεκαν δολ. 19.12 ½, μέσην ἔνα λιμένα έκφορτωσις, φόρτωσις 7—25 Δεκεμβρίου.

«ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ» (λίβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Γιουγκοσλαβίαν δολ. 12.50, μὲ 2000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 Μαρτίου—10 Αὔγουστου.

«ΑΛΑΚΗΣ» (λίβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Αὔρες δολ. 11.75, μὲ 700 τ. ἐκφόρτωσις εἰς τὰ 60 σάντες, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΜΑΡΚΟΣ» (λίβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρσον—Ρότερνταμ δι' Αὔγουστον 67)6, φίοι διὰ γερμανικοῦ λιμένα Βορείου Θαλάσσης δολ. 12.50, μέσην 25 σάντες, φόρτωσις Μάϊον—Ἀπρίλιον.

«ΑΛΑΚΗΣ» (λίβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Αὔρες δολ. 11.75, μὲ 700 τ. ἐκφόρτωσις εἰς τὰ 60 σάντες, φόρτωσις Μάρτιον—10 Αὔγουστου.

000 κ.π. διά δέματος) δι' Ιαπωνίαν, κατ' άποκοπήν δολ. 170.000 φίο, (δύο συνεχή ταξίδια), έναρξεις Μάιον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ III» από άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Βορδάνη δολ. 21.25, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 20 Μαΐου—10 Ιουνίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΝΩΡΑΣ» από άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων διά Βορδάνη δολ. 22.65, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 10—24 Μαρτίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ» λιδερ., (νεότευκτον) έκ Βρετανικής Κολομβίας 13.000 τ. γεννημάτων διά Πολωνίαν δολ. 21.40, με 1300 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ» λιδεριανόν (νεότευκτον) έκ Βρετανικής Κολομβίας 11.500 τ. κρίθης δι' Αμέρικαν — Ρόττερνταμ ή Αμστερνταμ δολ. 17.40, φόρτωσις Απρίλιον—Μάιον.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» (λιδερ.) από άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δι' Αμέρικαν — Ρόττερνταμ δολ. 17.50, όψιον δι' Αμβέρσαν — Αμβούργον δολ. 17.75, έπειν 3000 τ. κρίθην 25 σάντς έξτρα, φόρτωσις 15 Μαΐου—10 Ιουνίου.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ» (λιδερ.) έκ Βικτωρίας (Βρεζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Σιδηνέα (Νίος Σκωτίας) δολ. 6.75 φίο, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΚΑΤΙΝΑ» (παναρ.) έκ Ρίδερ Πλέιτ 10.000 τ. γεννημάτων δι' Αμέρικαν — Αμερικανών πεντής 126/3, με 1000 τ. φόρτωσις ή 131/3 με 500 τ. φόρτωσιν, όψιον κρίθην 2) — έξτρα, φόρτωσις 5—20 Μαρτίου.

«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ» (δύδωριαν) έκ Ρίδερ Πλέιτ 9500 τ. γεννημάτων δι' Αμέρικαν — Αμερικανών πεντής 126/3, με 1000 τ. φόρτωσιν ή 131/3 με 500 τ. φόρτωσιν, όψιον κρίθην 2) — έξτρα, φόρτωσις 5—20 Μαρτίου.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» από Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν είς Μπουνένος Αὔρες 7000 τ. γεννημάτων δι' Αμέρικαν — Αμερικανών πεντής 135) —, όψιον δι' Αμέρικαν — Ρόττερνταμ ή Αμστερνταμ 2) δι' έλαττον, φόρτωσις 16 Απρίλιον—10 Μαΐου.

«ΑΛΜΠΑ» (λιδερ.) έκ Ρίδερ Πλέιτ 10.000 τ. γεννημάτων διά Βενετίαν 132/6, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 25 Μαΐου—25 Ιουνίου.

Έξ Αγγλίας—Κόντινεντ

«ΣΤΕΛΙΟΣ» (εκ «Βασιλίου») έκ Αμερικανών 3000 τ. τοιμέντων διά Πόρτ Σου-δάν, κατ' άποκοπήν λίρας 9.000 φόρτωσις Μάρτιου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ» έκ Αμερικανών 6000 τ. τοιμέντων διά λιμένας Περσικού Κόλπου 80) —, φόρτωσις Μάρτιου.

Έκ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΦΡΑΓΚΙΣ» έκ Βενετίας 1000 τ. γενικών ειδών διά Τριπολίν (Συρίας) κατ' άποκοπήν λίρας 5.500, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΘΕΟΦΟΡΟΣ» (Κοσταρίκας) έκ Τεργέστης 6300 τ. γενικών ειδών δύο λιμένας Περσικού Κόλπου, με έπιστροφήν είς Τεργέστην, κατ' άποκοπήν, λίρας 55.000 έναρξεις Μάρτιου.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΠΑΜ» (παναρ.) έκ Κωνσταντίνης 5200 τ. τοιμέντων διά Τζίδαν 63) — φίο, φόρτωσις Μάρτιου.

Έξ Αύστραλίας, Ινδιών και Απωνησίας

«ΔΗΜΟΣ ΘΕΩΝΗΣ» από Μαρμαράκο 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν πεντής 18.25 φόρτη, με δολ. 1.20 έκφορτωτικά, φόρτωσις 15 Απρίλιος—15 Μαΐου.

«ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ» (λιδερ.) από Νάρουν και ή Οστεανής 9500 τ. φωσφάτων διά Μητρισμάτων ή Νέαν Νότιον Ουάλλιαν 72/6, φόρτωσις άρχας Μαΐου.

«ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ» (β'. τοξίδιον) έκ Βικτωρίας ή Νέας Νότιον Ουάλλιας 9200 τ. γεννημάτων δι' Αμέρικαν — Αμερικανών πεντής 175) —, με 1500 τ. φόρτωσιν, καντούλη 30 Ιουνίου.

«ΠΕΡΙΚΛΗΣ» από ένα ή δύο λιμένας Νότιου Αυστραλίας 9500 τ. γεννημάτων είς σάκκους δι' Αμερικάν — Μπαντόρ Σαπούρ 190) — ένα λιμένα ή 195) — δύο λιμένες έκφορτωσεως, με 750 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 31 Μαρτίου—30 Απρίλιου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ» από Βιζαγκαπατόν 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν πεντής 18, φόρτη, φόρτωσις Ιουνίου.

Αι χρονοναυλώσεις

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ» (λιδερ.) 10.864 τόνων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 25—27 τ. πετρελαϊού), τάιμ-τούρτερ δι' ένα υπεραλιανικούς ταξίδιον, δολ. 5, παρόδοσις είς Νόρδερν πεντής 3—12 Μαρτίου, έπαναπαράδοσις είς ένα άμερικανικό λιμένας Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερεας).

«ΚΟΥΗΝΗ» (παναρ.) 10.865 τόνων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 25—27 τ. πετρελαϊού), τάιμ-τούρτερ διά ταξίδιον από Κεντρώων Αμερικήν είς Εύρωπην, δολ. 5.85, παρόδοσις είς Μπουνενάρια 24 Μαρτίου — 5 Απρίλιον, έπαναπαράδοσις είς Κόντινεντ ή Μεσόγειον (Γιουγκοσλαβία ή Αλεξανδρεία).

«ΒΕΝΕΡΕ ΙΤΩΡ» (παναρ.) 10.936 τόνων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. πετρελαϊού), τάιμ-τούρτερ δι' 11 έως 12½ μήνας (παγκόδιμοι μεταφορών) δολ. 4.55, παρόδοσις είς Ρόττερνταμ 15—31 Μαρτίου, έπαναπαράδοσις είς Νόρδερν πεντής ή είς Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον.

«ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΜΩΝ» (Κοσταρίκας) 10.976 τόνων ί.ω. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τόν. πετρελαϊού), τάιμ-τούρτερ διά 10 έως 12½ μήνας (παγκόδιμοι μεταφορών) δολ. 4.40, παρόδοσις είς Γενιδαν, Σπέτζιαν ή Λιδόριαν 25 Μαρτίου έως 15 Απρίλιον, έπαναπαράδοσις είς Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον (οιχιά άνατολικώτερον της Δυτικής Ιταλίας).

Τά δεξαμενόπλοια

«ΝΤΑΡΝΕΑ» (Κοσταρίκας) από Πουέρτο Λόρ Κρούζ 10.000 τόν. πετρελαιοειδών διά Σάν Ζουάν, 15% έπι πλίον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 2 ή 3 Μαρτίου.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΡΑΙΣΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ

“Ο ΘΑΛΗΣ,,

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΗ ΥΠΟ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Πλήρης θεωρητική και πρακτική κατάρτισης ραδιοτηλεγραφητών 'Εμπορικού Ναυτικού. Εργαστήριον δι' έφαρμογάς και έξασησην. Είς τάς δεξαμενές του Υ.Ε.Ν. οι μαθηταί μας έπ' έτυχον άπαντες.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ : 'Αριστοτέλους 88A (Πλατεία Βικτωρίας)

ΑΘΗΝΑΙ — Τηλέφ. 811.349.

«ΑΜΑΝΤΑ» (λιδερ.) 15.000 τόνων ί.ω. είς ταξίδιον άκτοπλοιάς (μεταφορά πετρελαιοειδών) 15% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 2 Μαρτίου.

«ΑΙΟΛΟΣ» (λιδερ.) 15.000 τόνων ί.ω. είς ταξίδιον άκτοπλοιάς (μεταφορά πετρελαιοειδών) 7½% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1—15 Μαρτίου.

«ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ» (λιδερ.) 10.500 τόνων ί.ω. διά δύο συνεχή ταξίδια έντος της περιοχής της Καραϊβικής Θαλάσσης (μεταφορά πετρελαιοειδών) είς την βάση του άμερικανικού ναυλολογίου το πρώτον ταξίδιον και 5% έπι πλίον της βάσεως του ίδιου ναυλολογίου το δεύτερον ταξίδιον, έναρξης 8 Μαρτίου.

«ΖΙΝΙ» (λιδερ.) έλιμενας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. πετρελαιοειδών διά δύο συνεχή λιμένες Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερεας), είς την βάση του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 5 Μαρτίου.

«ΑΓΑΛΑΝΤΙ ΛΟΡΝΤ» (λιδερ.) έλιμενας Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τόν. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερεας) 10% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1 ή 2 Μαρτίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ» (παναρ.) έλιμενας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερεας) 7½% έπι πλίον της βάσης του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 5 Μαρτίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ» (σημ. άγγλικη) έλιμενας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.500 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερεας) 5% έπι πλίον της βάσης του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 4 Μαρτίου.

«ΑΜΩΤΡΙΤΗ» (λιδερ.) έλιμενας Καραϊβικής Θαλάσσης 12.000 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερεας) διά δύο συνεχή ταξίδια.

«ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΡΕΔΑΛΑ» (λιδερ.) έλιμενας Καραϊβικής Θαλάσσης 14.500 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερεας) 10% έπι έλαττον της βάσης του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 13 Μαρτίου.

«ΠΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ-Ι-Ν» (παναρ.) έλιμενας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τόν. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερεας), είς την βάση του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 7 Μαρτίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ» (λιδερ.) έλιμενας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερεας) 20% έπι πλίον της βάσης του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 8 Μαρτίου.

«ΧΡΙΣΤΙΝΑ» (λιδερ.) έλιμενας Σουμάτρας 18.000 τ. πετρελαιοειδών διά δύο Καλιφόρνιον 15% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 10 Μαρτίου.

«ΑΡΙΑΙΣ» (λιδερ.) έλιμενας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερεας) 5% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 17 Μαρτίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΠΣ» (λιδερ.) έλιμενας Περσικού Κόλπου 17.500 τ. πετρελαιοειδών δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ, με όψιον δι' άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερεας) 5% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 11 Μαρτίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιδερ.) έλιμενας Περσικού Κόλπου 27.000 τ. πετρελαιοειδών διά Καλιφόρνιον 12½% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 23 Μαρτίου.

«ΒΙΤΖΙΑΝΤ» (παναρ.) έλιμενας Καραϊβικής Θαλάσσης 12.000 τ. πετρελαιοειδών διά άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερεας) 7½% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 13 Μαρτίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤ» (λιδερ.) έλιμενας Καραϊβικής Θαλάσσης 17.500 τ. πετρελαιοειδών διά άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερεας) 7½% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 11 Μαρτίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ» (λιδερ.) έλιμενας Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τόν. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερεας) 5% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 16 Μαρτίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ» (παναρ.) έλιμενας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών διά Σαρδηνίας 7½% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 17 Μαρτίου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ» (λιδερ.) έλιμενας Περσικού Κόλπου 17.000 τόν. πετρελαιοειδών διά Σάντος 2½% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 23 Μαρτίου.

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC

BALTIMORE

FITTING FOR GRAIN CATTLE AND HIGH EXPLOSIVES
SUPPLIERS OF LUMBER & DUNNAGE

London Agents: JAMES A. MCLAREN & Co. Ltd.

65 Bishopsgate E.C. 2

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ πλοῖα

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ., Σιγάλας	04	2425	εἰς Γιότι 2 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έπτ., «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έπτ., «Λώρας»	54	8450	έφθ. Βρέμη 5 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I, Χανδρῆ	18	2974	εἰς Πόρτ Χάρκουρτ 3 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έπτ., Γ. Νικολάου	44	10448	ευτικῶς τῆς Χάρης 5 Μαρτ. δι' Ἀρούμπαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υἱοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Μαντράς 5 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. Χ' πατέρας	43	7231	έφθ. Σουάν 8 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έπτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	διῆλθε Τζιμπετού 6 Μαρτ. διὰ Σατγκόν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Νικολέρη	27	1887	6ά ποραλθή εἰς Ἀγγλίαν, Μάτον
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοφαύτης	20	844	έποδίσεν 'Ηράκλειον ἀπό 19 Φεβρ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. 'Αναστασάτος	18	2858	έιηλθε Σουέζ 7 Μαρτ. δι' Ἐρυθρῶν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαρτ. δι' Ἀλεξάνδρειαν
ΑΘΗΝΑI	'Ελλ. Γραμμή N. 'Αμερ.	53	3575	άνεχ. Καδής 11 Μαρτ. διὰ Μπουένος Λύρες
ΑΚΤΗ	«Αδ. Λιβανού» A.E.	44	7176	έφθ. Αυδούργον 4 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7254	έφθ. Βρέμην 3 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	δόδ. Τσουρινάκη	20	1115	εἰς Τζέδδαν 6 Μαρτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανά» A.E.	43	7234	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαρτ. δι' Ἀμβούργον
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» A.E.	43	7229	έφθ. Αυδούργον 3 Μαρτ.
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούζης	43	7176	άνεχ. Μπάρτον 9 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Χρ. Σαρλής	21	1037	εἰς Ἀμβέρσαν 5 Μαρτ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	διῆλθε Θέουταν 26 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κονδύλη	42	7191	άνεχ. Αυδούργον 24 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» A.E.	43	7176	άνεχ. Μασσαλίαν 27 Φεβρ. διὰ Βασσόραν
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	διῆλθε Σιγκαπούρην 7 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	A. & G. Κυρτάτας κ.λ.π.	29	6022	έφθ. Αυδούργον 3 Μαρτ.
ΑΡΓΩ	Έλληνικὸν Δημόσιον	18	5532	όρη. Πειραιᾶ ἀπό 3 Μαρτ. 1954
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» A.E.	41	7460	άνεχ. Λόδς 'Αντζελές 1 Μαρτ. διὰ Γιαδάτα
ΑΡΤΕΜΙΣ	έπτ. «Τρόπις»	44	7240	διῆλθε Σιγκαπούρην 27 Φεβρ. διὰ Μασσαλίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομίκος	53	13415	όνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 3 Μαρτ. διὰ Γαλλίαν
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	διῆλθε Πόρτλαντ 5 Μαρτ. διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7227	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 6 Μαρτ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΥΡΑ	έπτ. «Ελιξ»	44	7176	έφθ. Χιούστον 10 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	'Εθν. Γραμ. 'Ελλ.—'Αμερ.	28	20553	σνεχ. Νέαν Υόρκην 8 Μαρτ. διὰ Χάιφαν
ΒΑΣΙΛΗΣ	N. Πούπαλος & Σία	11	1881	έφθ. Τζέδδαν ἀπό 6 Φεβρ.
ΒΕΛΓΙΟΝ	έπτ. Ελληνική A.E.	46	2035	έφθ. Λονδίνου 10 Μαρτ. (δι' Ἀμβούργον)
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Ρίον Ιανείρου 1 Μαρτ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική A.E.	44	1923	έφθ. Αλεξανδρειαν 8 Μαρτ.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έπτ. «Γ. Νικόλαου»	22	3846	άνεχ. Γένοβαν 21 Φεβρ. διὰ Λίδανον
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» A.E.	46	2016	άνεχ. Αλεξανδρειαν 7 Μαρτ. δι' Ἀμβούργον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 7 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έπτ. Σ. Γ. Επειρίκου	21	5728	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. δι' Οδησσόν
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΟΡΑΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 Φεβρ. διὰ Σηάττλ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έπτ. «Σαλαμίς»	35	5654	άνεχ. Γλασκώβην 25 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. 'Ανδρεάδη	43	7233	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΓΚΡΑΣΧΟΧΛΑΜ (ψυγείον)	Γ. Αρκουλής	43	486	εἰς ταΐδια Μεσογείου
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	Στ. Νιάρχος	54	20991	διῆλθε Σουέζ 8 Μαρτ. δι' Ήστχαμ
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάτος	18	1176	εἰς Πειραιά. ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς ιπαλούς
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	Π. Καλίλιμανοπούλου	44	7176	έφθ. Κοιλαδοτάμη 6 Μαρτ.
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάτος — Δούκας	23	1634	διῆλθε Σουέζ 8 Μαρτ. διὰ Τζέδδαν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινοῦ	24	2728	διῆλθε Ντακάρ 25 Φεβρ. (διαταγάς)
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υἱοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 8 Μαρτ. διὰ Τεργέστην
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιέυς	26	4862	έφθ. Κύλεον 2 Μαρτ., πάγοι (δι' Γενύιαν)
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έπτ. Βεργοῦνη	44	7232	άνεχ. Βάλλαρων 9 Μαρτ. διὰ Φρήμαντλ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & B. Πανταλέων	43	7229	άνεχ. Λίθερπουλ 23 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έπτ. «Ντιαμάντε»	55	6110	άνεχ. Λίθερπουλ 3 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7232	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 3 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΟΥΚΙΣΣΑ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ (δεξ.)	Στ. Λιβανός	52	11767	διῆλθε Σουέζ 8 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανού	37	4839	έφθ. Βαστιλικό Μπαϊ 1 Μαρτ.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» A.E.	43	7256	διῆλθε Τρίνινταν 7 Μαρτ. διὰ Νέαν Ορλεάνην
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έπτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4142	έφθ. Χάμπτον ρόδης 7 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυών» A.E.	44	7253	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 2 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5500	άργει Μπρεμερχάφεν ἀπό 5 Φεβρ., ἐπισκευὴ
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	διῆλθε Ντόρεθ 27 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανοῦ — Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Πειραιᾶ 4 Μαρτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	διῆλθε Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διὰ Λύμπεκ
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	55	4250	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άνεχ. Βάλτιμορην 9 Μαρτ. διὰ Φρήμαντλ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμανοπ.	44	7207	άνεχ. Λίθερπουλ 3 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδης
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» A.E.	56	7200	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 3 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» A.E.	43	7254	έφθ. Νέαν Υόρκην 5 Μαρτ. (διὰ Τζέδδαν)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A.E.	43	7176	έφθ. Πόρτ Σουδάν 8 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A.E.	43	7203	εἰς Γκρίνοκ, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΕΠΙΛΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	άνεχ. Ελβετίαν ἀπό 9 Ιαν., ἐπισκευὴ
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» A.E.	43	7253	έφθ. Κοιλαδοτάμη 4 Μαρτ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7251	διῆλθε Θέουταν 6 Μαρτ. δι' Οδησσόν
ΕΡΜΗΣ (ἐπιβατ.)	έπτ. «Ηπειρωτική»	16	2557	εἰς Πειραιά 14 Μαρτ., διασκευὴ
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυσάκη — Κολυμβα	21	2369	διῆλθε Φλώσιγκ 1 Μαρτ. διὰ Τζέδδαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Οκεανοπόρος» A. E.	43	7194	έφθ. Βρέμην 6 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπά—Ελευθεριάδη	17	3976	έφθ. Πειραιᾶ 5 Μαρτ.

S. ELEFTERIU LTD

SHIPPING AGENT & SHIP - CHANDLERS

Address: COLON 1570

Telephone: OFFICE 8.22.26 PRIVATE 41.2905

Telegrams: «LENICA» Montevideo ALL CODES USED

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ

ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

MARINE SERVICES:

Contractors	Provisions
Stevedoring	Deck & Eng. Stores
Painting	Fresh Water
Shifting Boards	Radar
Cleaning Boilers	Gyrocompass
" Deep-Tanks	Radio Equip. etc.
" Holds	

ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοί Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Μαρτ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	έφθ. Γκουσαντανάμο Μπαΐ 1 Μαρτ.
ΗΡΩΝ II.	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 8 Μαρτ. διά Κούδαν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7257	είς Μασσαλίαν από 18 Φεβρ., έπισκευή
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	44	7198	έφθ. Τεργεστην 1 Μαρτ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	'Απ. Πεζάς	55	8250	είς Σάντερλαντ, υπό δοκιμάς
ΘΕΟΦΑΝΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	4815	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	άργει Πόρτ Σαιδί από έτών
ΙΓΟΡ	'Απ. Πεζάς	43	7207	άνεχ. Γιαδάτα 25 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιών Δ. 'Ιγγλεση	42	7035	άνεχ. Αμέρεσαν 4 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Βαγκούνερ 8 Μαρτ.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνώ» κ.λ.π.	44	10441	άνεχ. Ράς Τάνωμάρα 6 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. K. X'' πατέρας	43	7255	έφθ. Βλαστρίγκεν 6 Μαρτ.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άνεχ. Μπάρρα 4 Μαρτ. διά Μπαγιόν, έφθ. 7
ΚΑΠΤΑΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7229	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Βαλτιμόρην 5 Μαρτ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7260	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 9 Μαρτ. διά Τζαμάικαν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	διήθες Σουέζ 4 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπουν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	52	1793	διήθες Θέσσαλουν 3 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7224	έφθ. Κοϊλδόπταμ 28 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	M. Νομικός	56	8000	είς τάιν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΡΗΤΗ	N. Κοινόλυπη	44	7253	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	O. 'Επιφανειάδης	43	7198	έφθ. Τεργεστην 1 Μαρτ.
ΚΟΡΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Οδησσόν 6 Μαρτ.
ΚΡΙΟΣ	M. 'Επειρίκος	45	3805	διήλητος Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Γάνδην
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρασπετρόλη	20	6416	άνεχ. Μπάχρειν 1 Μαρτ. διά Φλώσιγκ
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	'Ελλην. Μεσού. Γραμματί	11	7527	άνεχ. Φρόμαντλ 6 Μαρτ. διά Σίδνεϋ
ΚΥΜΑ	'Αδ. Λιδανών» Α.Ε.	43	7244	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 25 Φεβρ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. K. Πατέρα	43	7223	άνεχ. Βορδώ 7 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	έφθ. Κωνστάντζαν 2 Μαρτ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	A. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	22	1535	έφθ. Αλεξανδρειαν 9 Μαρτ.
ΛΑΚΩΝΙΑ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 Μαρτ. δι' Αμέρεσαν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	25	5531	διήλητες Αδεν 9 Μαρτ. διά Σουέζ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Εύαγγ. & M. Νομικός	43	7229	έφθ. Τζέδδαν 2 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	'Ελλην. Μεσού. Γραμματί	32	2696	διήλητες Αδεν 3 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Λιθανός» Α.Ε.	45	7176	έφθ. Λήπη 27 Φεβρ.
ΛΙΑΝΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	άδ. Συνοδινύ	19	3858	οντ. Αιθέρεσαν 26 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	A. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	42	7044	όργει Πειραιά από 20 Φεβρ.
ΛΥΔΙΑ (έπιβατο)	N. Εύσταθιου	55	8526	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Φεβρ. διά Χάρην
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	έφθ. Βομβάν 6 Μαρτ.
ΜΑΙΩΤΙΣ	έτ. Χανδρής	21	6703	έφθ. Κόρραμ Σάχρ 2 Μαρτ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187	εις Σιέναν από 10 Φεβρ., έπισκευή
ΜΑΝΕΣ	Γερ. Σταθάτος	43	7204	διήλητος Λάδσεντ 5 Μαρτ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7258	διήλητες Θέσσαλουν 3 Μαρτ. διά Χάιφαν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	«Οθώκη Γ. Λέφας Τετενές	43	2400	άνγκη. Φιλαδέλφειαν 1 Μαρτ. διά Χάρην
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	«Ματζελία»	20	6546	εις Μπουργκάκι από 19 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Μάρκος Νομικός	54	11577	οντ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαρτ. διά Τεργεστην
ΜΑΡΙΑΜ	Μιχ. Καραγέωργης	23	1175	έφθ. Φάλιμουθ 8 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΕΤΕΝΕ	άδ. Κουλουκουντή	38	5500	άνεχ. Άλεξανδρειαν 3 Μαρτ. δι' Αττάλειαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ηλίος»	44	7254	οιχ. Βίλμιγκτον 24 Φεβρ. διά Δυτ. Ιταλίαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	έφθ. Χαδάνων 8 Μαρτ.
ΜΑΡΙΟΣ II.	Έκτωρ. K. Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαρτ. διά Τεργεστην
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Φάλιμουθ 8 Μαρτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	N. Εύσταθιου	44	7176	άνεχ. Άλεξανδρειαν 3 Μαρτ. δι' Αττάλειαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	'Ελην. Γραμμή N. Α'μερ.	34	2709	οιχ. Βίλμιγκτον 24 Φεβρ. διά Δυτ. Ιταλίαν
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπη»	43	7176	έφθ. Χαδάνων 8 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ	Ίω. Καράδης	44	7247	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαρτ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Εύγενία»	43	7230	διήλητες Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΟΡ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7231	άνεχ. Γιοχοκόμαν 25 Φεβρ. διά Σαϊγκόν
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ηλ. E. Χατζηληάς κλπ.	37	5205	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 Μαρτ. διά Καράτσι
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	K. Πατέρας & Σίσι	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 1 Μαρτ. δι' Αίγυπτον
ΝΕΔΩΝ	Γ. Βατικιώτης	11	1459	οντ. Μόμπιλ 8 Μαρτ. δι' Όκο Ρίος
ΝΕΣΤΟΣ	άδ. Σιτινά	43	7244	έφθ. Κωνστάντζαν 4 Μαρτ.
ΝΗΡΕΥΣ	E. Κουλουκ. — I. Καΐρης	43	7244	έφθ. Γένοβαν 1 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	41	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. Θεοφανώ	43	7231	έφθ. Βαλτιμόρην 2 Μαρτ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Ηλ. E. Χατζηληάς κλπ.	37	5205	οντ. Βαλτιμόρην 1 Μαρτ. δι' Αίγυπτον
ΝΙΚ. ΚΑΙ-ΡΗΣ	K. Πατέρας & Σίσι	43	7176	έφθ. Χαδάνων 8 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III.	Γ. Βατικιώτης	11	1459	έφθ. Γένοβαν 1 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	άδ. Σιτινά	43	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	E. Κουλουκ. — I. Καΐρης	43	7244	έφθ. Βαλτιμόρην 2 Μαρτ.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	9250	οντ. Δουγκέρκην 7 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΓΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	9250	διήλητες Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9250	άνεχ. Γιοχοκόμαν 7 Μαρτ. διά Σηάττλ
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	K. Γράτσους	45	7284	έφθ. Λονδίνον 11 Μαρτ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Kων. B. Σκαρβέλης	43	7284	άνεχ. Λονδίνον 11 Μαρτ.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	Δ. Ψυχογιός	43	7235	έφθ. Τορρεζίζαν 6 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	«Οικεανός» Α.Ε.	17	3703	άνεχ. Ααλμπουργκ 4 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπουν
	άδ. Αλεξάτος — Διούκας	19	5182	έφθ. Τάιν 26 Φεβρ.
		21	1001	έφθ. Πειραιά 13 Μαρτ.

ARGO SHIPPING & TRADING CORP.,

Pier D, Berth 34

Long Beach 2, CALIFORNIA

TRAMP SHIP AGENTS

at

LOS ANGELES - LONG BEACH HARBORS

CABLE ADDRESS: «ARGOSHIP», Long Beach
TELEPHONE: HEmlock 6-7255 (Day & Night) TWX: LB 8139

Representatives:

NEW YORK: World Steamship Service Company
LONDON: Avgherino and Aperguis

DINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

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

ΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ — ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ'Ακτή Ποσειδώνος 3 Τηλ. 475.652 470.851 470.798
Τηλ. Διεύθυνσις ΜΗΤΧΑ Πειραιά

ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		Α. Καραβίας	43	7258	διήλθε Παναμάν 6 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ'		έτ. Χατζηπάτερα	43	7250	άνεχ. 'Αντοφαγκάστα 5 Μαρτ. διά Σίδηνεύ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Νάντην 28 Φεβρ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		έτ. «Εύπλοιος»	45	7240	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 4 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ		Κ. Π. Λασιμός	20	5187	άνεχ. 'Αμβούργον 4 Μαρτ. διά Ραγγούν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.		Γαγάνης	20	1331	διηλθε Σουεζ 11 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΠΑΡΓΑ		Παπάς — 'Ελευθεριάδης	15	999	έφθ. Πειραιά 8 Μαρτ.
ΠΑΤΡΑΙ		«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Βρέμην 6 Μαρτ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7253	έφθ. Τζακάρτα 7 Μαρτ.
ΠΕΤΑΛΟΙ		Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 5 Μαρτ.
ΠΕΤΡΟΣ		Υιοί Π. Γουλανδρή	44	11473	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ.
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		Μάρκος Νομικός	42	7176	έφθ. Σαδοναν 8 Μαρτ.
ΠΗΝΕΙΟΣ		έτ. «Άθηνᾶ»	44	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙ. (τάνκερ)		Βαγιάνης & Σία	16	1808	έφθ. Πειραιά 7 Μαρτ.
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)		έτ. «Αλλαρίζι»	55	16566	άνεχ. Βαλτιμόρην 9 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΡΙΤΑ		Υιοί Σιγάλα	25	1412	διηλθεν 'Αδεν 6 Μαρτ. διά Ζανζιβάρην
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪ·ΟΝΣ		έτ. «Γαλασίας»	45	7253	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 1 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΡΟΔΟΠΗ		«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ.
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)		έτ. «Τρανσεπτέρδη	18	5563	άνεχ. Τέλ 'Αβιδ 6 Μαρτ. δι' 'Οδησσόν
ΡΩΜΥΛΙΑ		έτ. «Ελμές»	18	1593	εις Πειραιά 10 Μαρτ.
ΣΑΜΟΣ		Υιοί Δ. 'Ιγγλεση	43	7176	έφθ. Βρέμην 5 Μαρτ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		Υιών Σιγάλα	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 26 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		Α. Πρίντες	28	1660	έφθ. Οδησσόν 4 Μαρτ. και Πειραιά 13
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ		Νικ. Παπαδάτος	22	2201	άργει Πειραιά από 21 Δεκ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δεξ.)		έτ. «Νέπτουν»	55	31000	εις Μπαρρόου, υπό συμπλήρωσιν
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Φάραλλον»	55	6250	εις Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάσσος»	44	7223	έφθ. Βενετίαν 4 Μαρτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 Φεβρ. διά Χάρην
ΣΤΕΛΙΟΣ		άδελφών Τυπάλδου	11	2255	διηλθε Θέουταν 7 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδαν
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διηλθε Τάιν 5 Μαρτ.
ΤΑΣΜΑΝΙΑ (ύπερωκ.)		'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαϊ	40	11672	διηλθε Παναμάν 8 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)		Εύγενια Ι. Χανδρή	43	10448	έφθ. Νταμάμι από 18 Φεβρ.
ΤΡΙΤΩΝ		άδ. Γράτσοι	44	7250	έφθ. Μήλον 3 Μαρτ.
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.		Κληρ. 'Αθ. Κουλούρα	30	4557	εις Καδάρναν 1 Μαρτ.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Λουκάς Νομικός	21	1783	άνεχ. Βασιλικό Μπαΐ 25 Φεβρ. διά Μπαρλέτταν
ΦΛΩΡΙΝΑ		Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άνεχ. 'Αμβούργον 6 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΦΡΑΓΚΙΣ		Θ. Σταφιλοπάτης	27	755	εις Θεσσ 54 Β. και 10 Α., Μαρτ. 2, πάγοι (διά Γδύνιαν)
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		«Κάσσος» Α.Ε.	45	7256	έφθ. Κόμπε 2 Μαρτ.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7238	έφθ. 'Αμβούργον 1 Μαρτ.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		«Κάσσος» Α.Ε.	44	7246	έφθ. Αμβέρσαν 3 Μαρτ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ		'Απ. Πεζάς	55	8225	
ΨΑΡΑ		έτ. «Νέα Τύχη»	45	7255	

Τὰ ύπο ζένας σημαίας

ΑΒΑΝΣ		έτ. «Άθανας»	21	3275	διηλθεν 'Αλγερίον 5 Μαρτ. διά Λίμπεκ
ΑΓΑΘΗ		έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεχ. Λιβερτρουλ 27 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Σάντα 'Αγγελίκα»	21	1173	έφθ. Αλεξάνδρειαν 8 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ Β. (λ.δ.)		έλληνικά συμφέροντα	56	21500	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 Μαρτ. διά Χαδάνναν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ. (παναμ.)		έτ. «Γκρήνιδλλ»	44	7210	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		έτ. «Βέρντε»	17	1288	άργει Φρειδρίκοσυντ από 7 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	διηλθε Σουεζ 9 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7214	διηλθε Τζιμπούτι από 14 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΔΑΜΑΣ		έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	έφθ. Αλεξάνδρειαν 8 Μαρτ.
ΑΖΙΑΝ		έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7223	διηλθε Ντόρε 8 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιβ.)		έτ. «Άσβιλα»	43	7238	άνεχ. Τεργέστην 5 Μαρτ. διά Κύπρον
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ		έτ. «Μαρίνα»	43	7224	διηλθε Κέιπ Τάουν 4 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	43	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 Μαρτ. διά Ριγιέκαν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Άγκελεφ»	25	2310	έφθ. Αμστερταμ 6 Μαρτ.
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ρεπούμπλικ»	53	13675	άνεχ. 'Αγιου Φραγκίσκου 9 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΑΖΟΥΕΡΟ		έτ. «Άζουερος»	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 6 Μαρτ.
ΑΖΟΥΡ (Κοσταρ.)		Μ. Κοτσαρόπουλος	22	2542	εις Μασσαλίαν από 17 Φεβρ.
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7246	έφθ. Μόντπιλ 6 Μαρτ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Μαρίτσα»	20	5227	έφθ. Μπάρχειν 7 Μαρτ.
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Άθενες»	44	7161	άνεχ. Λίβερπουλ 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΘΗΝΑΙ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	άνεχ. Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΘΗΝΙΑΝ (λιβ.)		έτ. «Άσαν Ραφαέλ»	44	7242	άνεχ. Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Άθανας»	29	3958	διηλθε Πούλο Μπούκομ 24 Φεβρ. δι' 'Αργεντινήν
ΑΙΑΣ		έτ. «Σεντράλε»	29	5218	έφθ. Ροάριο 1 Μαρτ.
ΑΙΓΓΕΥΣ (λιβ.)		έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8394	εις Μορμούγκα από 18 Φεβρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.		έτ. «Άγκελος»	43	7176	άνεχ. Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Γκουαγκάιλλ
ΑΙΜΙΛΙΑ (λιβερ.)		έτ. «Σάν Γκρεγκόριο»	44	7259	έφθ. Βαλτιμόρην 8 Μαρτ.
ΑΙΟΛΟΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Μπούλλη»	44	10459	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 Μαρτ.
ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Οράϊον»	22	1057	διηλθε Κωνιπολίν 4 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ		έτ. «Ντελέ 'Ετέζο»	44	7240	έφθ. Ρόττερντα 2 Μαρτ.
ΑΙΤΟΔΙΚΟΥΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Μοντονέντο»	43	10448	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	έφθ. Καροτένας 1 Μαρτ.
ΑΙΝΟΣ (λιβ.)		έτ. «Σή Τράνσπορτ»	20	3543	ΕΝΑΓΑΛΗΣΗΣΕ παρά τὴν Κεϋλάνην
ΑΙΤΝΑ (λιβ.)		έτ. «Άλονσο»	43	7192	ΕΠΩΛΗΘΗ εις άλλοδαπούς
ΑΙΚΟΥ·Ι·ΤΑΝΙΟΥΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Λόρκα»	45	10448	διηλθε Παναμάν 6 Μαρτ. έκ Περουβίας
ΑΚΡΙΤΑΣ (λιβ.)		έτ. «Αίλω»	42	7025	εις Βαλπαράσον 6 Μαρτ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ		έτ. «Ιμπέριος»	44	7158	διηλθε Κρήτην 24 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΚΤΙΟΝ (λιβ.)		έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	έφθ. 'Αμβέρσαν 2 Μαρτ.
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ·ΑΒΑΛ		έτ. «Ρόντα»	43	7213	διηλθε Θεσσαλιαν 10 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
		'Αρ. 'Ωνάσης	54	28738	διηλθε Γιβραλτάρ 27 Φεβρ. διά Πώλσμπορρω

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

P. O. Box 1746

PORT-SAID

P.O.Box 55

SUEZ

P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference.

TELEGRAMS : ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.

ΑΛΕΞ. (Κοσταρ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	25	2323	έφθ. Λά Παλλίς 4 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Οσεαν Εντερπράΐζ»	44	7216	έφθ. Μιγιάκο 1 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λι6.δεξ.)	έτ. «Λαϊμπίριαν»	55	21600	διηλθε Πούλο Μπαύκο 4 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα άργει Ρόττερνταμ από 24 Ιαν., ζημίαι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλιο»	18	5555	διηλθε Παναμάν 1 Μαρτ. διά Περουβίων
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Άλεξανδρος»	33	12223	διηλθε Παναμάν 17 Φεβρ. διά Τόκιο άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λι6.)	έτ. «Μονρόβια»	53	7409	άνεχ. Μάντζεστερ 5 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς έφθ. Σαντιέγκο 6 Μαρτ.
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Άλιτσια»	24	5026	διηλθε Τρίνινταν 21 Φεβρ. διά Μπέιραν
ΑΛΚΗΣ (λι6.)	έτ. «Άλκινιάδης»	42	7066	διηλθε Παναμάν 24 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7176	έφθ. Φόρειον 19 Φεβρ.
ΑΛΚΥΩΝ (λι6.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 9 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Έξτραμάρ»	44	7233	έφθ. Α' Αμβέρσαν 7 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑ (λι6.)	έτ. «Βιλλάμπτα»	43	7231	άνεχ. Γιακουχάμαν 21 Φεβρ. διά Τσιμπά
ΑΛΦΕΥΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7221	έφθ. Τούρκου 26 Φεβρ. ζημίαι
ΑΜΑΒΕΡ (παναμ.)	έτ. «Λά Πλάνα»	19	5729	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαρτ.
ΑΜΑΛΙΑΣ (λι6.)	έτ. «Σάν Ραφαέλο»	43	7306	διηλθε Παναμάν 1 Μαρτ. διά Κουδείτ
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8571	έφθ. Ιριουέλλ 7 Μαρτ.
ΑΜΑΝΤΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	άνεχ. Βεστώνη 3 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΑΜΑΝΤΑ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Νίτεάρο»	11	3015	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	έφθ. Τζιμπουτί 1 Μαρτ. διά Χαρούμπαν
ΑΜΕΑΙΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άνεχ. Λουδίνιον 8 Μαρτ. (διά Αρούμπαν)
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λι6.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7164	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαρτ.
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λι6.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7306	διηλθε Τζιμπουτί 1 Μαρτ. διά Χαρούμπαν
ΑΜΙΠΑ (λι6.)	έτ. «Άρμπιτσα»	42	6995	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΑΕΣ (λι6.)	έτ. «Άναξ»	55	6462	διηλθε Νόρθ Φόρελαντ 7 Μαρτ. διά Χάλιφαξ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λι6.)	έτ. «Ντέρνα»	42	8195	άνεχ. Αμδούργον 19 Φεβρ. διά Κόλπον
ΑΝΔΡΕΑΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	13500	έφθ. Λουδίνιον 8 Μαρτ. (διά Αρούμπαν)
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λι6. δεξ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	20176	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 4 Μαρτ. διά Δουγκέρκην
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντο Κρού»	29	4913	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαρτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ.	έτ. «Ατλαντίς»	38	6219	άνεχ. Βέγκεζας 17 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	8395	άνεχ. Λίβερπουλ 23 Φεβρ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ (λι6.)	έτ. «Πλατσίφικα»	43	7188	άνεχ. Αμδούργον 3 Μαρτίου διά Σαδάνναν
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	53	17845	διηλθε Παναμάν 25 Φεβρ. διά Χιλήν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	55	26000	είς Γοκοχάμαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λι6. δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	24200	είς Ιαπωνίαν υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΖΗ (δεξ.)	έτ. «Οράιον»	55	18713	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 Μαρτ. διά Σάντος
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λι6.)	έτ. «Οράιον»	55	10200	είς Τόκιο, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	17847	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 3 Μαρτίου διά Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ (δεξ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	διηλθε Ντακάρ 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΑ Κ. (λι6.)	έτ. «Κόνδαλ»	21	4358	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΑΝΝΕΑΛΕΝ	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμι Τσάρτεριγκ»	45	7149	διηλθε Τρίνινταν 23 Φεβρ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	έφθ. Ρίο Γκράντε 27 Φεβρ. (διά Ινδονησίαν)
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Άννιτσα»	44	7165	διηλθεν Αγιον Βικέντιου 18 Φεβρ. διά Αργεντινήν
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λι6.)	έτ. «Σάν Νικόλαος»	36	5017	έφθ. Άλεξανδρειαν 2 Μαρτ. (διά Βασσόραν)
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Μαρτ. διά Κούρε
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (λι6.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7208	διηλθε Τρίνινταν 1 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέρον
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Αμδούργον 1 Μαρτ.
ΑΝΤΟΝΥ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Δουγκέρκην 25 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λι6.)	έτ. «Γκρίνιδλα»	43	7244	άνεχ. Αδεν 7 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	είς Γκέλα, υπό 4 Φεβρ., πάγοι (διά Λουδίνον)
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	άνεχ. Μόζι 4 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7304	έφθ. Θεούνταν 5 Μαρτ.
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρενα»	19	1775	ΕΠΩΛΗΘΗ είς Ιαπωνίους
ΑΡΕΤΗ Σ	έτ. «Άλβιώνα»	28	5032	έφθ. Μπάρρους 8 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χοιν.)	έτ. «Απόστολο»	20	3330	διηλθε Παναμάν 8 Μαρτ. διά Είρηνικον
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδουρ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7254	έφθ. Χάλιφας 8 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μισαφόρες»	38	10277	έφθ. Μπουένος Αύρες 4 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άνεχ. Πρόδιντενς από 16 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΡΙΩΝ (λι6ερ.)	έτ. «Μαριτάμ»	40	10224	άνεχ. Αυδούργον 3 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Αριάτο»	44	7216	διηλθε Ντακάρ 8 Μαρτ. διά Μπουένος Αύρες
	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Τὰ νεότευκτα καὶ ύπερπολυτελὴ πλοῖα
τῆς Μεσογείου, ταχύτητος 20 μιλλίων
Κινηματογράφος—Πισίνα—Air Conditioning

“ΑΧΙΛΛΕΥΣ,, - “ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

ΑΝΑΧΩΡΗΣΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ,
ΛΕΜΕΣΟΝ ΒΗΡΥΤΤΟΝ,
ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Τ 'Α)π «Α-
ΧΙΛΛΕΥΣ» Τετάρτην
14 και 28 Μαρτίου II
'Απριλίου και 2 Μαΐου
II π. μ.

Διά ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ—ΒΕΝΕΤΙΑΝ
‘Ατμόπλοιον “ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

21 Μαρτίου, 4, 25 'Απριλίου και 9 Μαΐου 5 μ.μ.

Διά ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ
Δ)Π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,
έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. Πάτρας, Σάμην, Ιθάκην,
Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

‘Εκαστην ΤΡΙΤΗΝ 2 μ. μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.
‘Εκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. Πάτρας, Σάμην, Ιθάκην,
Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δ)Π “ΚΑΝΑΡΗΣ,,

‘Εκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.
‘Εκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΟΥ-
ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

“Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ,
ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμουν).

Δ)Π “ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ,,

‘Εκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΟΥΜΝΟΝ,
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

“Εκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 9 μ. μ. διά ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ,
ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

“Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2.30 μ. μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥ-
ΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : ‘Ακτή Ποσειδώνος, τηλ. 470.500, 475.033.
Διεύθυνσις : Τηλ. 470.895 και είς όλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)		έτ. «Άριων»	28	1707	διηλθε Σουέζ 1 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΑΡΗΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Άρης»	21	1498	διηλθε Σουέζ 8 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)		έτ. «Φερπλασίη»	53	18288	άργει Γένοβαν ἀπό 4 Οκτ. ἐπισκευή
ΑΡΜΑΡ (λιβ.)		έτ. «Αστρα»	43	7273	διηλθε Κιουρασάο 1 Μαρτ. διά Λίθερπουλ
ΑΡΟΖΑ		έτ. «Τράμπι»	43	7131	διηλθε Θέουταν 25 Φεβρ. διά Μπάρι
ΑΡΣΕΝΑ		έτ. «Μαρπουέντε»	43	7236	διηλθε Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιβ.)		έτ. «Βαλτιμόρο»	45	7255	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ. διά Αύστραλιαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβ.)		έτ. «Ταλαιάνκα»	43	7176	άνεχ. Τζαμάϊκα 4 Μαρτ. διά Αμμουαΐη Μπαϊ
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιβ.)		έτ. «Λασίμπ. Σ. Τράνσπ.»	43	7288	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 Μαρτ. διά Όλλανδιαν
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ		έτ. «Σιέρρα»	45	7198	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 1 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ		έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	διηλθε Χολτενάου 5 Μαρτ. διά Γδυνιαν
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβ.)		έτ. «Πενέντο»	44	7161	άνεχ. Νάρπιν 9 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)		έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	43	7198	άνεχ. Κουδάν 21 Φεβρ. διά Οδησσόν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	διηλθε Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λιβ.)		έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	ἔφθ. Ντώρμπαταν 25 Φεβρ.
ΑΣΤΡΟΝ		έτ. «Φάργουΐντ»	42	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαρτ.
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)		έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	διηλθε «Αγιον Βικέντιον 5 Μαρτ. διά Αργεντινήν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (ἐπιβοτ.)		άδ. Τυπάλδου	22	5856	ἔφθ. Εμδεν 2 Μαρτ.
ΑΤΤΙΚΗ		έτ. «Αττικά»	27	5214	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 4 Μαρτ. διά Εμδεν
ΑΤΤΙΚΟΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Λόρκα»	44	10712	διηλθε Πανομάν 28 Φεβρ. διά Περουβίαν
ΑΤΑΛΑΒΙΛΑ		έτ. «Κορτέλεάνες»	43	2861	άνεχ. Σαβάνναν 4 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤ (δεξαμ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 6 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεχ. Χαλίφαν 5 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΛΑΝΤΙΕ-ΙΤΟΡ (λ.)		έτ. «Ατλάντικ»	56	10500	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λιβερ.)		έτ. «Ατλάντικ»	56	10500	εἰς Ναγκόγια, ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 10 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διηλθε Τζιμπούτι 24 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβ.)		έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 27 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.)		έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	διηλθε Βαλτιμόρην 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	άνεχ. Πρόβιτενεν 27 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιβ.)		έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	διηλθε πλησίον Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΝΤΑΙΝ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διηλθε Σουέζ 7 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ		έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	άνεχ. Βαγκούρερ 9 Μαρτ. διά Αμδέρσαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιβ.)		έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	διηλθε Σουέζ 4 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 9 Μαρτ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 2 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	55	11241	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 1 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΠΟΝ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	άνεχ. Μοντεβίδεο 7 Μαρτ. διά Αμμουαΐη Μπαϊ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	διηλθε Γιβραλτάρ 27 Φεβρ. διά Κούδαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	άνεχ. Λονδίνον 6 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	50	8631	άνεχ. Αρούμπαν 1 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διηλθε Κιουρασάο 26 Φεβρ. διά Αμδούργον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 4 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	διηλθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Λονδίνον 6 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ.		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 Μαρτ. διά Ζεεμπρούγκε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	άνεχ. έκ Μασσαλίας 26 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ		έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	ἔφθ. Αμδούργον 26 Φεβρ.
ΑΥΡΑ		έτ. «Παλιμέο»	42	7177	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΦΡΙΚΑΝΑ		έτ. «Άρκτούρους»	27	5006	ἔφθ. Μαντρας 28 Φεβρ. (διά Κωνσταντζαν)
ΑΦΡΟΣ		έτ. «Βαλιόδο»	44	7198	άνεχ. Αμστερδαμ 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)		έτ. «Αίλασ	42	7010	διηλθε Λός Αντζελες 23 διά Καβασάκι
ΒΑΛΕΝΤΣΙΑ (παναμ.)		έτ. «Νουέρα Βαλέντσια»	44	7276	άνεχ. Μόμπιλ 2 Μαρτ. διά Πουέρτο Ορούτας
ΒΑΛΟΡ (λιβ.)		έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 Φεβρ. διά Ούζαν
ΒΑΝΤΕΡΕΡ		έτ. «Ιντερ Άμερικάνα»	44	7176	ἔφθ. Γενοβάν 3 Μαρτ.
ΒΑΡΚΑ (λιβ.)		έτ. «Βαπτόρες»	43	7176	ἔφθ. Τζακσονβίλ 27 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Κορονάτο»	43	7067	ἔφθ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαρτ.
ΒΑΣΙΑΗΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Αϊθαλῆ»	44	7242	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Νουέρα Βίστα»	55	10507	διηλθε Σουέζ 5 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Ολίσισπο»	12	5944	διηλθεν «Άδεν 4 Μαρτ. διά Μορμουγκάσο
ΒΕΝΕΡΕ-ΙΤΟΡ (λιβ.)		έτ. «Οσεάνικα»	43	7253	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΒΕΝΟΥΣ (δυνσουρ.)		έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	διηλθε Σουέζ 6 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Ολιόρέα»	10	8089	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 1 Μαρτ. διά Αμστερνταμ
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)		έτ. «Μαρστόμαντε»	52	11362	άνεχ. Αρούμπαν 2 Μαρτ. διά Αμμουαΐη Μπαϊ
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)		έτ. «Αιγαίον»	09	2890	ἔφθ. Λονδίνον 4 Μαρτ.
ΒΙΟΛΑΝΤΟΣ (λιβ.)		έτ. «Ινσουλαρ»	44	7058	ἔφθ. Αμδούργον 4 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.		έτ. «Βιργινά»	44	7281	ἔφθ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαρτ.
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ρίο Γκουάμπο»	40	8427	άνεχ. Χαβάνναν 8 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΒΟΡΙ		έτ. «Ρίο»	42	7076	εἰς Οζάκαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιβε.)		έτ. «Μαρίν»	56	8550	εἰς Κόμπε, ὑπό συμπλήρωσιν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιβερ.)		έλληνικὰ συμφέροντα	56	9462	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 2 Μαρτ.
ΓΑΛΗΝΗ (λιβ.)		έτ. «Βύγλα»	56	9350	άνεχ. Λάπτη Πέντρα 5 Μαρτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΓΑΥΡΙΟΝ		έτ. «Κορούνα»	43	7156	άνεχ. Αμβούργον 26 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΡΟΝΤΑΣ		έτ. «Γερόντας»	43	7271	άνεχ. Λάπτη Πέντρα 21 Φεβρ. διά Μπράκε
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιβ.)		έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαρτ. διά Αμδούργον
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιβ.)		έτ. «Ράτλαντ»	44	7205	άνεχ. Σιένταμ 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΒΙΛΚΑ (λιβ.)		έτ. «Μιραζά»	18	5210	

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Έμβασματα εἰς ΕΛΛΑΣ ΚΥΠΡΟΝ και ΑΙΓΑΙΠΤΟΝ.—Ταχεία και άκριβης ύπηρεσία.—

Ό καλλίτερος, οίκονομικώτερος και άσφαλέστερος τρόπος είναι τὰ Σπέσιαλ Τσέκι.

Έχαργυρώνονται όπουδήποτε άνευ διατυπώσεων.

KENTRIKON KATASTHMA

960 Avenue of the Americas
at 35th Street, New York I
Telephone: OXFORD 5-5400

Member Federal Deposit Insurance Corporation

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

139 William Street
NEW YORK 38 N.Y.
REctor 2-0900

ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζέόλια»	27	5407	διήλθεν 'Αλγέριον 7 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μονρόδια»	51	5739	διήλθε Τζιμπουτί από 16 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Χρυσάνθη»	96	1552	αργεί Κοπεγχάγην από 19 Φεβρ., επισκευή
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ Οίλ»	54	18790	διήλθε Σουέζ 9 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	άδ. Λύρα	55	10490	ανέχ. Νέαν 'Υόρκην 1 Μαρτ. δι' 'Αρούμπταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκρέτα»	43	7273	έφθ. Χόγκεσοντ 8 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Άρκουν»	22	1871	άνεχ. Πομπίνο 28 Φεβρ. διά Θάσον
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	άνεχ. Ταντζόγκ Ούμπαν 1 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (παναμ.)	έλληνικά συμφέροντα	19	5182	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΓΙΟΥΡΩΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόποτα»	43	7207	διήλθε Κιουρασάο από 19 Φεβρ. διά Κέπιτ Τάουν
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	έρρυμουλκήν εις Νιούπορτ Νιούς 24 Φεβρ.
ΓΚΑΡΠΤΙΓΚΑΝ (λιβ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαρτίου
ΓΚΛΑΝΤΙΕ-ΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43	7252	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαρτ. δι' Αλεξανδρείαν
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Μίντ Άτλαντικ»	43	7229	διήλθε Ηγεραλτάρ 2 Μαρτ. διά Τζακονβίλλ
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	55	20900	εις Κόμπε, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥ-ΙΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άνεχ. Σαουθάμπτον 1 Μαρτ. διά Ντώρμπταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20131	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 8 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	27812	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 23 Φεβρ. δι' Αγ. Φραγκίσκου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 6 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-ΙΝΤΑΝΣ (λ.δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Μαρτίου διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιβ. δ.)	έτ. «Πανοσεανικό»	55	25317	διήλθε Ηγεραλτάρ 6 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20035	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 6 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	διήλθε Σουέζ 11 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ζ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	53	20536	διήλθε Σουέζ 6 Μαρτ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	εις Μόμπιλι από 19 Φεβρ. 'Επισκευή
ΓΟΥΟΡΑΝΑ ΘΑΟΥΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	έφθ. Σαβάννα 24 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λιβεζ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	έφθ. Σαβάνναν 26 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20125	διήλθε Ηγεραλτάρ 1 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιβ.)	Σ. Νιάρχος	43	7176	άνεχ. Γιαδάτα 19 Φεβρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιβ.)	Σ. Νιάρχος	42	7257	έφθ. Γάνδην 2 Μαρτίου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ (λιβ.)	Σ. Νιάρχο	44	7210	έφθ. Θεσσαλονίκην 21 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	διήλθε Ηγεραλτάρ 7 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	άνεχ. Πέρνης 7 Μαρτίου διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	διήλθε Πόρτα Σαΐδ 10 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	22000	διήλθε Σουέζ 10 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑ-Υ (λ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	διήλθε Πόρτα Σαΐδ 20 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διήλθε Ηγεραλτάρ 6 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	55	20355	διήλθε Σουέζ 10 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟ-Ι-Λ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 25 Φεβρ. δι' Αρούμπταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Τρίνινταντ 2 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10193	άνεχ. Αρούμπταν 3 Μαρτ. διά Μαρακάϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	έφθ. Βαλτιμόρην 26 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Αρούμπταν 2 Μαρτ. διά Σάν Μικαέλς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10448	διήλθε Σουέζ 9 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	44	10172	άνεχ. Σάντος 25 Φεβρ. δι' Αρούμπταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	45	10470	άνεχ. Χαβάνας 6 Μαρτ. δι' Αρούμπταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ-Ι-ΝΤ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10448	έφθ. Φιλαδέλφειαν 28 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ-Ι-ΝΤ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10448	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 1 Μαρτ. διά Μαρακάϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑ-Ι-ΟΜΦ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	44	10172	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Μαρτ. διά Καριπίτο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. Νιάρχου	43	10448	άνεχ. Ράς Τανόμαρα 2 Μαρτ. διά Ναγκασάκι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	43	10195	άνεχ. Αρούμπταν 2 Μαρτ. διά Μαρακάϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λκ δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Βαλτιμόρην 28 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	εις Μπάνιας 4 Μαρτ.
ΔΑΦΝΗ (λιβ.)	έτ. «Τρανσοτασεανικά»	54	5779	άνεχ. Μπάχρειν 9 Μαρτ. διά Σουέζ
ΔΕΛΦΙΝ (λιβ.)	έτ. «Χίαν»	45	7259	διήλθε Χανολούλου 22 Φεβρ. δι' Ήμαγκασάκι
ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.)	έτ. «Ρίο 'Αντον»	45	7252	διήλθε Θέουταν 7 Μαρτ. διά Λάριμναν
ΔΕΣΣΟΠΟΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	21	1184	έφθ. Τάμπαν 27 Φεβρ.
ΔΕΣΣΟΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόποτα»	44	7216	άνεχ. Κόγκε 7 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΔΕΣΣΟΠΟΙΝΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	55	6100	άνεχ. Γένοβαν 10 Μαρτ. διά Κοσσείρ
ΔΕΣΣΠΩ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	έφθ. Σαίν Τζάν 3 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Αγγελίκα»	43	2878	διήλθε Θέουταν 4 Μαρτ. διά Δουγκέρκην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Στεννιές»	20	4992	άνεχ. Κοπεγχάγην 6 Μαρτ. διά Κάρδιφ. έφθ. 12
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιβερ.)	έτ. «Καρτενόζα»	55	10200	έποδίσεις Μπιζέρταν 2 Μαρτ. διά Κουθεϊτ
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	εις Χιροσίμα, υπό συμπλήρωσιν
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Βαρώις	54	6042	διήλθε Θέουταν 3 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβ.)	έτ. «Γουορλόντουάτη»	43	7031	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 10 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΕΒΗ (λιβερ.)	έτ. «Μπάλκ»	43	7247	έφθ. Μπούενος 'Αύρες 1 Μαρτ.
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Σαν 'Εμίλιο»	44	7249	έφθ. Ινσίμα 11 Φεβρ.. επισκευή
ΕΒΗΛΙΖ (λιβ.)	έτ. «Ρίο Καριμπία»	44	8327	άνεχ. Μπαραργκουλίλα 1 Μαρτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΒΗΜΑΡ (λιβ.)	έτ. «Σάν 'Αλμπέρτο»	45	7252	έφθ. Ρότερνταμ 8 Μαρτ.
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ. «Σήκρεστ»	44	7253	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	13	1462	έφθ. Αλεξανδρειαν 6 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα Αρένας»	29	6941	εις Κουεϊτ από 19 Φεβρ.
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	διήλθεν 'Αδεν 1 Μαρτ. διά Νταμάρι
ΕΛΕΝΗΝ (λιβερ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα	36	8064	έφθ. Λονδίνον 10 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πουέρτ. Λιυπερτάντ»	44	7213	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 3 Μαρτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	43	7218	άνεχ. Πρόδιντενς 7 Μαρτ. διά Κούδαν
ΕΛΛΗΝ (Κοσταρ.)	έτ. «ΟΞΙλιαρ»	30	4123	έφθ. Μπιλμπάο 5 Μαρτ.
ΕΛΛΗΣΗΠΟΝΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ελλήσηποντος»	44	7189	διήλθεν Λός 'Αντζελες 9 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΕΛΛΗΡΑ (λιβερ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	διήλθε Λάδσεντ 8 Μαρτ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΕΛΠΙΣ (λιβ.)	έτ. «Καζόταμιλ»	44	7229	άνεχ. Ρίον 'Ιανείρον 1 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΜΑΝΣΙΠΕ-ΤΟΡ	έτ. «Τρανσαπάσιφικα»	43	7207	διήλθε Τρίνινταν 26 Φεβρ. διά Μπούενος 'Αύρες
ΕΜΙΑΥ	έτ. «Βιβάλετ»	28	2407	έφθ. Πάτρας 3 Μαρτ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	42	7058	διήλθε Παναμάν 28 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντ»	44	7207	άνεχ. Τζαμαϊκάν 25 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ. «Λατσιφέρους»	43	7264	έφθ. Μπούενος 'Αύρες 1 Μαρτ.

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE

WESTERLAAN 3

TEL : II3994-II3984-24510

Telegrams: DIOSKUOI

N. MAVROLEON

SHIPBROKERS & AGENTS

AMSTERDAM

DAMRAK 89

TEL: 40115

ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγγυος»	41	7122	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λιθ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	έφθ. Μπουένος "Αύρες 25 Φεβρ.
ΕΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Έντυ»	25	3320	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 17 Φεβρ.
ΕΝΩΣΙΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ενωσις»	12	2171	διῆλθε Μπρόνσμποτελ 6 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΕΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Άλιδάρες»	44	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 Μαρτ.
ΕΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Πέντεγκραλ»	44	7255	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρ»	26	3503	έφθ. Πόρτο Σάν Στέφανο 5 Μαρτ.
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Σουντατλάντικα»	22	7765	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 1 Μαρτ. διὰ Κωνστάντζαν
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	έφθ. Αμβέρσαν 5 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ "Οίλ»	54	18736	άνεχ. Αμβέρσαν 8 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεζέαντο»	44	7264	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 28 Φεβρ. διὰ Λάδσεντ
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διὰ Ράς Τανόύρα
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	διῆλθε Σουέζ 11 Μαρτ. διὰ Κεελόγκ
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Άτλαντικ»	36	9927	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. διὰ Βρέμην
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστ Άτλαντικ»	43	7874	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ. διὰ Χιούστον
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	45	7176	διῆλθε Παναμάν 26 Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΦΦΗ (λιθ.)	έτ. «Μαλάγιας»	43	7194	άνεχ. Αμστερνταμ 23 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαρτ.
ΖΕΟ Γ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	10641	άνεχ. Χάλιφας ἀπὸ 17 Φεβρ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ζέρυρος»	43	7231	έφθ. Σαΐγκον 27 Φεβρ.
ZINI (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάτιεντ Κρός»	52	12556	άνεχ. Τσάρλεστων 3 Μαρτ. διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ZOZIAN (Κοσταρ.)	Κ. «Αυτιζήνς»	20	7638	διῆλθε Τρίνινταν 26 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αύρες
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7099	άνεχ. Δουγκέρκον 22 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άφρικαν Κέρριερς»	43	8318	άνεχ. Φλώστηγκ 3 Μαρτ. διὰ Βενεζουέλαν
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7161	άνεχ. Ρουέν 2 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Λαθασσοπόρος»	44	7252	άνεχ. Χολενάου 6 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΘΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Άϊλα Μπέλλα»	28	2407	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 7 Μαρτ. διὰ Δανίαν
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	έφθ. Φιλαδέλφειαν 28 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρα»	45	7151	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Φεβρ.
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρ Μπή»	42	6997	έφθ. Ροζάριο 9 Μαρτ.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιθ.)	έτ. «Μοντετζούμα»	43	7132	άνεχ. 'Αμβούργον 3 Μαρτ. διὰ Χιούστον
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κομιμέρσιαλ»	43	7188	έφθ. Ρεουνιόν 4 Μαρτ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 5 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομιμέρσιαλ»	43	7185	έφθ. Καμαΐσι 7 Μαρτ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Απόστολος Παύλος»	24	3658	έφθ. Τεργεστην 28 Φεβρ.
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	έφθ. 'Αμβούργον 1 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	44	7176	έφθ. Βοστώνην 1 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	άνεχ. Νέαν "Υόρκην 3 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μαυψάτηρ»	56	10422	έφθ. Λός "Αντζελες 7 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	άνεχ. Μπάχρειν 9 Μαρτ. δι' Ούμπ μ Σαΐδ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΙΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Αλεξανδρέτταν 2 Μαρτ. δι' 'Αλγέριον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13485	άνεχ. Μπάνιας 27 Φεβρ. διὰ Χάδρην
ΙΟΝΙΟΝ (Λιδάνου)	Τυρογαλάς — Ζαμπάζας	15	1255	άνεχ. Πειραιά 6 Μαρτ. διὰ Τζέδδαν
ΙΚΙΤΗ	Κωτταρόπολος	20	909	άργει Μασσαλίαν πέον τοῦ έτους
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 4 Μαρτ. διὰ Κούδαν
ΚΑΙΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρέκουπτα»	43	7257	έφθ. Τρίνινταν 9 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Κανόπους»	44	7138	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έλληνικα συμφέροντα	29	5949	εἰς Κωνστάντζαν ἀπὸ 10 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Φάντζα»	56	7200	εἰς Οζάκαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Λουντεφιονίδη»	56	10015	εἰς Κουβεΐτ ἀπὸ 15 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	έφθ. Βαγκούνερ 5 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδιο»	19	5173	έφθ. Μπάχρειν 24 Φεβρ. διὰ Νταμμάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδιο»	20	6157	εἰς Κωνστάντζαν ἀπὸ 10 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπη»	55	8798	έφθ. Αμβούργον 1 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1603	έφθ. Μπιλμπάο 4 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπη»	54	8005	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Γιούνιον»	22	1048	έφθ. 'Ελευσίνα 6 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	έφθ. Αμβούργον 4 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίνο»	43	7281	θά παραληφθῆ εἰς Αμβούργον, Απρίλιον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	8902	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Τράμπη»	42	6782	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Μαρτ. διὰ Τεργεστην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιθ.)	έτ. «Τρίς»	43	7129	έφθ. Γιαβάτα ἀπὸ 14 Φεβρ., ἐπισκευή
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΡΑΣ (λιθ.)	έτ. «Άλταμίρα»	45	7211	άνεχ. Βαλτιμόρην 28 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπτα»	44	7123	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	άνεχ. Ταμπίκο 5 Μαρτ. διὰ Τάμπαν
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιθ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διὰ Χιούστον
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Κοστ.)	έτ. «Οσεαν»	17	7574	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Φεβρ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιδερ. δεξ.)	έτ. «Πίονιρ»	36	10291	άνεχ. Νέαν "Υόρκην 3 Μαρτ. διὰ Κιουσάκ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (Λιδάνου)	Γ. Σιγάλας	20	1618	έρουμουλκήθη εἰς Πειραιά 2 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Μαρτ. διὰ Νέαν Καληδονίαν
ΚΑΛΗ	έτ. «Μαρίν»	43	7166	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ. διὰ Χιούστον
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ. «Πανμάρ»	43	7245	διῆλθε Τζιμπούτι 18 Φεβρ. δι' 'Οζάκαν
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Σάν Μπερνάντο»	45	7255	έφθ. Νεκοτέσι 7 Μαρτ.
ΚΑΤΙΝΑ (Κοστ.)	έτ. «Ροσίνο»	13	2000	έφθ. Σάντερλαντ 8 Μαρτ.
ΚΕ·Π ΠΑΛΜΑΣ	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ. διὰ Χάρην
ΚΕ·Π Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λαζιμπίριαν»	44	7281	άνεχ. Χάρην 6 Μαρτ. διὰ Ρουέν
ΚΕ·Π·Π ΩΡΑ	έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	εἰς Νέαν Όρλεάνην 1 Μαρτ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Οτσεάνικα»	43	7233	άνεχ. Λάιττλ Πέντρο 9 Μαρτ. διὰ Μπατόν Ρούζ
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κάνοπος»	41	7431	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 24 Φεβρ. διὰ Βρέμην
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιθ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεχ. Υμούντεν 8 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Τράμπη»	43	7248	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 27 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Οργύια»	44	7159	διῆλθε Παναμάν 28 Φεβρ. δι' 'Οζάκαν
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιθ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	διῆλθε Νέαν Πειραιά ἀπὸ 6 Νοεμ., ἐπισκευή
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	13	9424	διῆλθε Λός "Αντζελες 16 Φεβρ. διὰ Καθασάκι
ΚΟΜΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	

Cable Address,
INTERSHIP

Telephones
Day: HASTINGS 9327
Night: Fairmont 2002

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

Main Office and Warehouse :
1869 POWELL STREET

VANCOUVER 6. B.C., CANADA

ΑΙΑΣ Χ. ΚΟΖΟΜΠΟΛΙΔΗΣ

ΚΟΝΦΙΑΝΤΖΑ (λι6.)	έτ. «Γάγιεν»	44	7258	"Ιδε : «ΤΙΡΥΝΣ», ώς μετωνυμάσθι θίληθε λός "Αντζέλες 1 Μαρτ. διά Χακοδάτην άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς εἰς λιμένας Περσικού Κόλπου 20 Φεβρ. άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 Μαρτ. διά Μπουεναβεντούρα έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Μοντεπάρτο»	43	7252	άνεχ. Αμβέρσαν 7 Μαρτ. διά Βρέμην διήλθε Θόρνστατη "Αϊλαντ 5 Μαρτ. διά Παλεμπάγκ άνεχ. Φόλευ 10 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν έφθ. Λίνερπουλ 5 Μαρτ.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λι6.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	διήλθε Παναμάν 22 Φεβρ. έξι 'Αρούμπας άνεχ. Κοπεγχάγην 7 Μαρτ. διά Γδυνιαν άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαρτ. διά Λάδσεντ διήλθε λός "Αντζέλες 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν άνεχ. Βοστώνη 26 Φεβρ. διά Γάνδην άνεχ. Περσικόν Κόλπου 11 Μαρτ. διά Γένοβαν άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 Φεβρ. διά Καριπίτο έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 7 Μαρτ.
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Αϊλας Γκράντε»	43	7275	έφθ. Χάρδρην 6 Μαρτ.
ΚΡΙΕΙΤΩΡ (λι6.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	άνεχ. Αμβέρσαν 25 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς άνεχ. Λουδίνιον 2 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 6 Μαρτ.
ΚΡΟΝΟΣ (λι6.)	έτ. «Κάνοντους»	54	10608	έφθ. Σουέζ 1 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου διήλθε Συεζέ 1 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου έφθ. Κρειντζενμάουθ 8 Μαρτ.
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ. λι6.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	άνεχ. Λεικ Τσάρλς 27 Φεβρ. (διαταγάς) έφθ. Σουέζ 5 Μαρτ. καὶ Πόρτ Σαιδ 8 έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΚΥΜΟ (Κοστ.)	έτ. «Έσκοριαλ»	44	7292	έφθ. Αντίλλας 5 Μαρτ.
ΚΥΡΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Βάντα»	43	7330	διήλθε Πάναμάν 22 Φεβρ. διά Γδυνιαν άνεχ. Κογκισταντόρ 5 Μαρτ. διά Λάδσεντ διήλθε λός "Αντζέλες 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν άνεχ. Βοστώνη 26 Φεβρ. διά Γάνδην άνεχ. Περσικόν Κόλπου 11 Μαρτ. διά Γένοβαν άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 Φεβρ. διά Καριπίτο έφθ. Λίνερπουλ 5 Μαρτ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	έφθ. Χάρδρην 6 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Αμβέρσαν 7 Μαρτ. διά Γδυνιαν άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαρτ. διά Λάδσεντ διήλθε λός "Αντζέλες 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν άνεχ. Βοστώνη 26 Φεβρ. διά Γάνδην άνεχ. Περσικόν Κόλπου 11 Μαρτ. διά Γένοβαν άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 Φεβρ. διά Καριπίτο έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 7 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	έφθ. Λίνερπουλ 5 Μαρτ.
ΚΩΣΤΗΣ (λι6.)	έτ. «Κωστής»	44	7243	διήλθε Παναμάν 22 Φεβρ. έξι 'Αρούμπας άνεχ. Κοπεγχάγην 7 Μαρτ. διά Γδυνιαν άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαρτ. διά Λάδσεντ διήλθε λός "Αντζέλες 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν άνεχ. Βοστώνη 26 Φεβρ. διά Γάνδην άνεχ. Περσικόν Κόλπου 11 Μαρτ. διά Γένοβαν άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 Φεβρ. διά Καριπίτο έφθ. Λίνερπουλ 5 Μαρτ.
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΥΘ	έτ. «Εργάπτα»	53	11262	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 7 Μαρτ.
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	έφθ. Αντίλλας 5 Μαρτ.
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	έφθ. Χάρδρην 6 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μίραμόντε»	53	13406	άνεχ. Αμβέρσαν 7 Μαρτ. διά Γδυνιαν άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαρτ. διά Λάδσεντ διήλθε λός "Αντζέλες 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν άνεχ. Βοστώνη 26 Φεβρ. διά Γάνδην άνεχ. Περσικόν Κόλπου 11 Μαρτ. διά Γένοβαν άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 Φεβρ. διά Καριπίτο έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 7 Μαρτ.
ΛΙΑΝ (λι6.)	έτ. «Φορταλέζα»	43	7030	έφθ. Αμβέρσαν 6 Μαρτ.
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΩΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7256	άνεχ. Λουδίνιον 2 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 6 Μαρτ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Ατλάντικο»	43	7176	έφθ. Συεζέ 1 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου έφθ. Αμβούργον 6 Μαρτ.
ΛΙΝΤΑ (λι6.)	έτ. «Ρίο ντελ Κάστρο»	43	7262	έφθ. Αμβέρσαν 6 Μαρτ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (Κοστ.)	έτ. «Χερέντια»	27	4966	άνεχ. Ρουέν 4 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς έφθ. Κρειντζενμάουθ 8 Μαρτ.
ΛΟΙΝΤΑ (λι6.)	έτ. «Ρίο 'Αζούν»	44	7256	άνεχ. Λεικ Τσάρλς 27 Φεβρ. (διαταγάς)
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λι6.)	έτ. «Γουέστ "Ιντιες Σή»	44	2127	έφθ. Συεζέ 5 Μαρτ. καὶ Πόρτ Σαιδ 8 έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΛΟΥΚΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Εβέρεστ»	19	974	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΛΟΥΛΑΟΥ (Λιδάνου)	έτ. «Λέβαντα»	17	1936	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΛΥΡΙΚ (λι6. δεξ.)	έτ. «Θήατρ»	43	10428	έφθ. Αντίλλας 5 Μαρτ.
ΛΥΟΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	διήλθε Πόρτ Σαιδ 4 Μαρτ. διά Γένοβαν άνεχ. Ρουέν 4 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς έφθ. Κολόμπο 7 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν άνεχ. Ρίνταμ Ντάκ 9 Μαρτ. διά Σήχαμ διήλθε Παναμάν 27 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν είς Τζέζαν 6 Μαρτ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπράοντ»	44	7160	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 25 Φεβρ. διά Γένοβαν άνεχ. Ρουέν 4 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΕΝΤΑ (Κοστ.)	έτ. «Άνδρομέδα»	21	4877	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ (Κοστ.)	έτ. «Παρένα»	21	1489	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ (λι6.)	έτ. «Μορόδιο»	49	5685	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ Κ. (Κοστ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	96	1594	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ Π. (λι6.)	έτ. «Κομπάς»	43	7208	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΚΡΩΝ (λι6.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοστ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3756	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοστ.)	έτ. «Ολύμπετο»	43	7210	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Λιδάνου)	Φ. Κυπριανού	19	5670	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λι6.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7244	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ II. (λι6.)	έτ. «Κρίστομπαλ»	44	7163	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7176	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοστ.)	έτ. «Άρκουλ»	22	4949	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΛ (λι6.)	έτ. «Γουέστ "Αφρικαν»	43	7244	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιδερ. δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	21000	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΝΑ (Κοστ.)	έτ. «Μενσαπτέ»	41	4729	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	43	8202	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ (λι6.)	έτ. «Γκαλλογουσιά»	44	7303	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λι6.)	έτ. «Μαριπιτάλγκα»	47	8190	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λι6.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	44	7242	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΚΟΣ (λι6.)	έτ. «Εύκαριερς»	43	7033	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λι6.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΡΩ	έτ. «Μαρίας»	19	7588	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8453	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λι6. δεξ.)	έτ. «Κόσμικα»	55	24200	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λι6.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπό»	54	18763	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	55	6550	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεολία»	27	6144	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ινκάϊκα»	45	7254	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΕΛΟΝΤΥ (λι6.)	έτ. «Λινάρες»	44	7198	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1372	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΕΡΑΙΝ (λι6.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΕΡΟΠΗ (Κοστ.)	έτ. «Σάπαπα»	43	1934	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7282	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΕΣΣΑΡΙΑ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7249	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΙΝΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Καστέλλα»	55	20630	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΙΚΤΡΙΚ (Κοστ.)	έτ. «Εστρέλλα Μιτλάγκα»	20	4098	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοστ.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Η. Κορντόμπα»	44	7215	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λι6.)	έτ. «Σαΐν Μικέλ»	29	2666	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δεξ.)	έτ. «Σάν 'Αντρες»	53	11289	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λι6.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	55	8500	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λι6. δεξ.)	έτ. «Φουέρτο Ρίκο»	37	7140	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.
ΜΟΝΟΒΟΙΑ (λι6.)	έτ. «Ηστερ»	43	6674	έφθ. Βασσόραν 9 Μαρτ.

J. & E. PARISSIS

Established 1912

SYRA

SHIPPING AGENTS

Tel. Address—PARISSIS—Syra

Telephone 17

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

ΜΠΑΛΙ				
ΜΠΑΛΙΚΟ (Κοσταρ.)				
ΜΠΑΖΙΑ II. (λι6.)				
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λι6.)				
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λι6.)				
ΜΥΚΟΝΟΣ				
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λι6.)				
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ				
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)				
ΜΥΚΗΝΑΙ (λι6.)				
ΜΥΡΙΑΜ				
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)				
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ				
ΝΑΕΣ ΚΟΜΠΑΝΙΟΝ (λι6.)				
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΗ (λι6.)				
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λι6.)				
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λι6.)				
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΙΜΠΕΡΤΥ (λι6.)				
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ				
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λι6.)				
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ				
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥ-ΤΕΡ (λι6.)				
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λι6.)				
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΝ				
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λι6.)				
ΝΕΒΑΔΑ (λι6.)				
ΝΕΛΛΑ				
ΝΕΠΤΟΥΝ (λι6.)				
ΝΕΠΤΟΥΝ (παναμ.)				
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ				
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λι6. δεξ.)				
ΝΙΚΦΙΛ (Κοσταρ.)				
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)				
ΝΙΚΟΛΑΣ (παναμ.)				
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λι6.)				
ΝΙΚΟΛΑΣ II. (λι6.)				
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. (λι6. δεξ.)				
ΝΙΚΟΛΟΣ (λι6.)				
ΝΙΚΟΣ				
ΝΙΚΥ (λι6.)				
ΝΙΜΠΟΡΙΟ				
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λι6. δεξ.)				
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)				
ΝΟΡΑ				
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δεξ.)				
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ (λι6.)				
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΧ (λι6. δεξ.)				
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ (λι6.)				
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)				
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ				
ΝΟΡΟ ΡΙΒΕΡ				
ΝΟΡΑΝΤΙΑ				
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ				
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ				
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ				
ΝΟΥΤΣΙ (λι6.)				
ΝΤΑΡΝΕΑ (δεξ. Κοστ.)				
ΝΤΑΡΝΙ (λι6. δεξ.)				
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)				
ΝΤΟΜΙΝΕ-Ι-ΤΟΡ				
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λι6.)				
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λι6. δεξ.)				
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λι6. δεξ.)				
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιδερ.)				
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λι6. δεξ.)				
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λι6.)				
ΝΤΟΓΚΕΣ (λι6. δεξ.)				
ΝΤΟΡΑΝΤΟ				
ΝΤΟΡΙΟΝ				
ΝΤΟΡΟΣ				
ΝΥΜΦΗ				
ΟΛΥΜΠΙΑ				
ΟΛΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (δεξ. λι6.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ·Υ' (λι6. δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λι6. δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λι6. δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λι6. δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λι6. δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λι6. δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Λ (λι6. δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (λι6. δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λι6. δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λι6. δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ·Υ· (λι6. δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (λιθε. δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λι6. δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λι6. δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ				
έτ. «Αλαίν»	19	6064	έφθ. Αμβέρσαν 4 Μαρτ.	
έτ. «Μπάλτια»	00	2302	έφθ. Κοπεγχάγην 24 Φεβρ.	
έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	διηλθε Πούλο Μπούκομ 27 Φεβρ. διὰ Καβασάκι	
έτ. «Ελκάρριερς»	44	7207	διηλθε Παναμάν 7 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν	
έτ. «Γκαρραγουσιά»	42	7303	διηλθε Αμβούργον 25 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις	
έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	16	3528	διηλθε Τζιμπουτί 3 Μαρτ. διὰ Κουδέιτ	
έτ. «Σεγκούριτας»	55	6950	έφθ. Αμβούργον 2 Μαρτ.	
έλληνικά συμφέροντα	56	10200	εἰς Τόκιο, υπό συμπλήρωσιν	
έτ. «Στανόίλ»	30	-	άργει Πειραιά από 20 Ιαν., έπισκεψη	
έτ. «Μαραθών»	43	7314	διηλθε Ντόμπερ 11 Μαρτ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας	
έτ. «Χάρι»	43	7196	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ.	
έτ. «Αρίστα»	43	7176	διηλθε Λόδης "Αντζελες 16 Φεβρ. διὰ Μουρόραν	
έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4954	έφθ. Μπαρρόου 2 Μαρτ.	
έτ. «Νόρμαν»	56	20250	εἰς Ναγκασάκι, υπό συμπλήρωσιν	
έτ. «Νόγιας»	43	7191	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 26 Φεβρ. διὰ Τζιμπουτί	
έτ. «Νάσιοναλ»	43	7176	άνεχ. Μπράκε 4 Μαρτ. (διαταγάς)	
έτ. «Μοντερέρτι»	45	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας	
έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	έφθ. Νέαν Υόρκην 3 Μαρτ.	
έλληνικά συμφέροντα	56	10500	άνεχ. Μαρμαγάκο 8 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην	
έτ. «Ορτεγκάλ»	43	7238	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν	
έτ. «Αλμάγκρο»	43	7228	διηλθε Λόδης "Αντζελες 2 Μαρτ. διὰ Μπαρραγκουίλλα	
έτ. «Ολύμπια»	43	8363	έφθ. Κολομβίαν 4 Μαρτ.	
έτ. «Λουσένσα»	45	7255	άνεχ. Κάρδιφ 4 Μαρτ. διὰ Βενεζουέλαν	
έτ. «Αντριβάπορ»	43	8428	έφθ. Γένοβαν 10 Μαρτ.	
έτ. «Νεβάδα»	29	4142	εἰς Καλκούταν από 19 Φεβρ.,	
έτ. «Νέλλα»	38	5106	διηλθε Θέσσαλην 1 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην	
έτ. «Εσπέρια»	54	5669	έφθ. Όκλαντ 6 Μαρτ.	
έτ. «Νέπτουν»	21	5686	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 27 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ	
έτ. «Νεπτούνια»	20	10519	διηλθε Δουβλίνον 6 Μαρτ. διὰ Νέαν Υόρκην	
έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Σάντος 3 Μαρτ. διὰ Ράς Τανούρα	
έτ. «Αφρόσεσσα»	18	3335	διηλθε Ντόμπερ 9 Μαρτ. διὰ Καζαμπλάγκαν	
έτ. «Παράνια»	53	12396	έφθ. Λίβανον 5 Μαρτ.	
έλληνικά συμφέροντα	20	6109	εἰς Βλαστριτιγκέν από 16 Φεβρ.	
έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	έφθ. Γένοβαν 1 Μαρτ.	
έτ. «Ντονόζος»	44	7255	άνεχ. Μόπιλ 26 Φεβρ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ	
έτ. «Λειβάδιο»	43	7121	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 4 Μαρτ. διὰ Λάδσεντ	
έτ. «Μαριάτο»	27	4950	άνεχ. Ιμπιγχαν 6 Μαρτ. διὰ Καζαμπλάγκαν	
έτ. «Πίονιρ»	37	7991	έφθ. Πούντα Καρπού 2 Μαρτ. καὶ Νέαν Υόρκην 10	
έτ. «Παναμά»	43	7290	έφθ. Οδησσόν 1 Μαρτ.	
έτ. «Αζόρες»	45	7003	άνεχ. Σαουδιώπομπον 1 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδις	
έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 27 Φεβρ. δι' Ούζαν	
έτ. «Αϊλα Ναθαρένα»	43	7197	διηλθε Λόδης "Αντζελες 17 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν	
έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	9002	άνεχ. Αρούμπαν 4 Μαρτ. διὰ Λά Γκουαίρα	
έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	6857	άνεχ. Κιουρασάν 21 Φεβρ. διὰ Μπουένος Αύρες	
έτ. «Ηστέρεν Σιφάριγκ»	43	7176	έφθ. Παλέρμο 2 Μαρτ., έπισκεψη	
έτ. «Πετρόλεας»	52	12191	εἰς θέσιν 31 Β. καὶ 42 Δ., Μαρτ. 2 διὰ Γένοβιαν	
έτ. «Παλμύρα»	53	5826	εἰς Γλασκώβην, υπό συμπλήρωσιν	
έτ. «Πετρόλερ»	55	18000	έφθ. Αμβούργον 2 Μαρτ.	
έτ. «Ντιάνας»	35	4975	έφθ. Παλέρμο 2 Μαρτ., έπισκεψη	
έτ. «Πετρόλεας»	52	12029	διηλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διὰ Λίβανον	
έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 6 Μαρτ. διὰ Νότιου Αφρικήν	
έτ. «Ατλάντικα»	44	7054	έφθ. Πατέρωπον 31 Β. καὶ 42 Δ., Μαρτ. 2 διὰ Γένοβιαν	
έτ. «Σίλετ»	42	7251	εἰς Γλασκώβην, υπό συμπλήρωσιν	
έτ. «Φάραλον»	45	7148	έφθ. Αμβούργον 5 Μαρτ. ΕΓΩΛΗΘΗ	
έτ. «Φάραλον»	43	7176	διηλθε Παναμάν 27 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν	
έτ. «Λιμπέρ. Φράύτερ»	44	7061	έφθ. Γκάλεστων 25 Φεβρ. διὰ Πουέρτο λά Κρούζ	
έτ. «Τζένεραλ»	22	7053	έφθ. Πούερτο λά Κρούζ 23 Φεβρ.	
έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διὰ Νόρτεγχαμ	
έτ. «Βιδάλετ»	24	5789	διηλθε Τρίνινταντ 1 Φεβρ. δι' Αργεντινήν	
έτ. «Παρνασσός»	44	7256	άργει Σπέτζιαν από 11 Σεπτ., μετατροπή	
έτ. «Νουέδα Βίστα»	46	8257	έφθ. Λίβερπουλ 20 Φεβρ.	
έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8210	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 4 Μαρτ. διὰ Παναμάν 6 Μαρτ. διὰ Πουέρτο λά Κρούζ	
έτ. «Παναμέν. - Εουρόπα	54	11208	έφθ. Νάσιρου 3 Μαρτ. δι' Εύδονμάσιουθ	
έτ. «Παναμέν. - Εουρόπα	55	6620	άνεχ. Κριούτομπαλ 9 Μαρτ. διὰ Νέαν Υόρκην	
έτ. «Παναμέν. - Εουρόπα»	55	11380	έφθ. Βούράνη 8 Μαρτ.	
έτ. «Άγιος Παύλος»	43	8690	όδει : «ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ», ώς μετωνυμάσθη	
έτ. «Γκαμπόσ»	44	7244	διηλθε Λάς Πόλμας 4 Μαρτ. δι' Οδησσόν	
έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	διηλθε Παναμάν 6 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην	
έτ. «Ντόρος»	43	6766	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 4 Μαρτ. δι' Αμβούργον	
έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	5653	άνεχ. Νάσιρου 3 Μαρτ. δι' Εύδονμάσιουθ	
έτ. «Τρανσαστάλνικα»	53	17362	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 8 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν	
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13655	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαρτ. διὰ Πουέρτο λά Κρούζ	
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	14047	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 4 Μαρτ. διὰ Γιβραλτάρ	
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17791	άνεχ. Νέαν Υόρκην 1 Μαρτ. διὰ Κολομβίαν	
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	14221	διηλθε Σουέζ 7 Μαρτ. διὰ Περσικόν Κόλπον	
έτ. «Λίμπερτς»	53	14009	άνεχ. Ράς Τανούρα από 15 Φεβρ. δι' Ανταρκτικόν	
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17725	άνεχ. Φίλαδελφειαν 5 Μαρτ. διὰ Πουέρτο λά Κρούζ	
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13678	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 8 Μαρτ. δι' Περσικόν Κόλπον	
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	13660	διηλθε Σουέζ 7 Μαρτ. διὰ Περσικόν Κόλπον	
έτ. «Καρριέντες»	45	10448	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 8 Μαρτ. διὰ Νέαν Υόρκην	
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13934	διηλθε Σουέζ 7 Μαρτ. διὰ Περσικόν Κόλπον	
έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13709</		

ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13580	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 6 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουσανάντο»	54	20611	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 11 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονούδαρ»	43	7028	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαρτ. δι' Ούζαν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡΣ (λιθ.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς»	43	7256	άνεχ. Ταμπικό 8 Μαρτ. διά Χαδάνναν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρείντερ»	44	7211	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ-Ι-ΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φράιτερ»	44	7255	έφθ. Νιού Ούερτμινστερ 6 Μαρτ.
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λά Έμπρέσσα»	55	20900	έφθ. Βαλένθιαν 1 Μαρτ.
ΟΥΑ-Ι-Τ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	διήλθε Τρίνινταντ 4 Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II. (λιθ.)	έτ. «Ούλισσες»	42	7234	έφθ. Σουάν 1 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	διήλθε Νέαν "Υόρκην 3 Μαρτ. (διαταγάκις)
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ούρανια»	32	6430	έφθ. Ρίον Ιανείρον 22 Φεβρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	διήλθε Παναμάν 1 Μαρτ. διά Βίλμιγκτων
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθερ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	διήλθε Λός "Αντζελες από 16 Φεβρ. δι' "Απω Ανατολήν
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθερ.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 9 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σποιγκιθλά»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ. δι' Ούζαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕ-ΥΛΑΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Μπλού Μπαίν»	43	7194	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	έτ. «Χάννονδερ»	43	7256	
ΠΑ-Ι-ΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιθερ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7253	έφθ. Σασέμπτο 28 Φεβρ.
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπρι»	17	992	έφθ. Λουδίνον 10 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισκάλ»	26	4494	άργει Ρόττερνταμ από 11 Σεπτ., έπισκεψή διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. δι' Ούμι Σαΐδ
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16100	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιθερ.)	έτ. «Βαλιέντε»	55	9857	άνεχ. Λίβερπουλ 8 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «Αντάριός»	44	7212	έφθ. Εμδεν 3 Μαρτ.
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7220	διήλθε Σουέζ 1 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΠΑΝΔΩΡΑ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα	09	7115	άνεχ. Πουέρτο Ορντάς 21 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	έφθ. Βλασέρντικεν 7 Μαρτ.
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	διήλθε Λός "Αντζελες 28 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιθ.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	άνεχ. Σασέμπτο 21 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	άνεχ. Μορμουγκάδα 26 Φεβρ. διά Γκουαγιακίλλα
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	έλληνικά συμφέροντα	23	7405	έφθ. Αμβέρσαν 3 Μαρτ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΠΑΘ	έτ. «Πάθο»	26	5937	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΜ	έτ. «Κορόνα»	20	3594	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΠΕΓΚΟΡ (λιθ.)	έτ. «Πεγκόρα»	45	7251	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Λάριμναν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σάμσοκ»	44	7072	άνεχ. Μορμουγκάδα 26 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΠΕΛΟΨ (λιθ.)	έτ. «Σάμσοκ»	45	7054	διήλθε Παναμάν 1 Μαρτ. διά Γκουαγιακίλλα
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Πάλιζαντ»	44	7212	έφθ. Αμβέρσαν 7 Μαρτ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΠΕΡΑ Α-Ι-ΛΑΝΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7139	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	55	8320	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	M. Κουλουκουντής	55	15800	εις Ούεστ Χάτλεπουλ, υπό συμπλήρωσιν
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	έφθ. Αμβέρσαν 7 Μαρτ.
ΠΙΝΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Παράνα»	54	6129	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. δι' Αγγλίαν.
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	άνεχ. Λίβερπουλ 10 Μαρτ. διά Χαλιφας
ΠΙΡΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ έλ Πιρέο»	16	1449	έφθ. Νουέριτας 26 Φεβρ.
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	διήλθε Λός "Αντζελες 3 Μαρτ. διά Καβασάκι
ΠΛΑΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	άνεχ. Αμβέρσαν 6 Μαρτ. διά Σάν Ντομίγκο
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ντάτσες Μαρίν»	43	7253	άργει Πιβραλτάρ από 12 ΔΕΚ., ζημίαι
ΠΛΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Μπάχιας Σαλίνας»	45	7067	έφθ. Μπάρρυ 24 Φεβρ.
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαιντ Ανάργυροι»	24	1435	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 7 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς	54	9188	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	άνεχ. Ντόμπραν 8 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρρς»	43	7257	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Μαρτίου διά Ρόττερνταμ
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδας	45	7267	άνεχ. Τεργέστην 5 Μαρτ. δι' Αλγέριον
ΠΟΥΚΟΥΛΑΣ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	άνεχ. Τζάκσονβιλ 17 Φεβρ. διά Λάς Πιέντρας
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Τράνινσπορτ "Οθερση»	24	4928	άνεχ. Σασουάμπτον 5 Μαρτ. δι' Αλγέριον
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπολους	19	2256	έφθ. Μασσαλίαν 27 Φεβρ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	διήλθε Παναμάν 5 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιθερ.)	έτ. «Έλληστοντος»	43	7128	διήλθε Σουέζ 2 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7192	
PANTHIANT (δεξ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8325	
ΡΑΨΟΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατσίφικας»	44	7226	
ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουέστερν Σή»	55	21050	
ΡΟΜΒΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Εστρέλλα»	25	1313	
SAINT ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνα»	44	7281	
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σαιντ»	44	7176	
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5727	
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοστ.)	έτ. «Σάν "Αντώνιο»	27	5185	
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σομέλγκα»	44	7282	
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γαϊδίσα»	23	5372	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II (Κοστ.)	έτ. «Σάν "Αντώνιο»	17	5685	
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2084	
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικα»	44	10546	
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Παντελείμων»	44	7283	
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.)	έτ. «Βαπτιστή»	23	4884	
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοστ.)	έτ. «Πολύφωμος»	18	1260	

SIEPT VAN BRETHORST
SHIP SUPPLY
Provisions, Deck- and Engine Stores

EMDEN
NEUER HAFEN

Phone: 2426 Telegrams:
Brethorst, Emden

N. D. COTZIAS
Established 1893
SWORN SHIPBROKER, CHARTERING & STEAMSHIP AGENT
PIRAEUS
SALE/PURCHASE & CHARTERING OF TONNAGE
Telegrams: Nicotzias Telephone 40571 Codes: Boe, Lombard, etc

ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βατόρες»	43	7257	διηλθε Παναμάν 25 Φεβρ. διά Χιροχάτα
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λι6.)	έτ. «Σαίν Τάών»	44	7176	διηλθε Ντόλιερ 8 Μαρτ. (διαταγάς)
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Ορακουάνα»	43	7164	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Κεί Ουέστ
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λι6.)	έτ. «Παναθήναια»	43	7179	διηλθε Παναμάν 24 Φεβρ. διά Αγγλιαν
ΣΑΝΜΠΗΜ (λι6. δεξ.)	έτ. «Κόλφο Σ.»	45	10656	άνεχ. Σάντος 27 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	"ΐδε : «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ», ώς μετανομάσθη
ΣΑΞΩΝΣΗ (λι6. δεξ.)	έτ. «Οριεντάλ»	53	12843	"ΐδε : «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ», ώς μετανομάσθη
ΣΑΞΩΝΣΚΑ-Υ (λι6. δεξ.)	έτ. «Οριεντάλ»	53	12862	"ΐδε : «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ», ώς μετανομάσθη
ΣΑΞΩΝΧΗΔ (λι6. δεξ.)	έτ. «Οριεντάλ»	52	12705	"ΐδε : «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ», ώς μετανομάσθη
ΣΑΞΩΝΧΙΔΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Οριεντάλ»	53	12705	διηλθεν Άλγεριον 1 Μαρτ. διά Τόκιο
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	άνεχ. Ρουέν 28 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Μόμπιλ άπό 19 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΣΕΒΙΛΛΑ (λι6.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7066	διηλθε Πόρτ Σαϊδ 5 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16216	διηλθε Τρίνινταν 21 Φεβρ. διά Αργεντινήν
ΣΗ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (λι6.)	έτ. «Σητρέιντερς»	44	7176	έφθ. Λίβερπουλ 28 Φεβρ.
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λι6.)	έτ. «Οσεαν Τ. Ρ.»	44	7257	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Μαρτ.
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λι6.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	διηλθε Παναμάν 5 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΣΗΓΚΑΙΗΤ (λι6.)	έτ. «Ονδούρας Σίππιγκ»	44	7248	εις Κιούρε πάλι 31 Ιαν., μετατροπή
ΣΗΓΚΛΟΡΙΟΥΣ (λι6.)	έτ. «Γιούπιτερ»	43	7256	έφθ. Κιουρασάο 8 Μαρτ.
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λι6. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	άνεχ. Γλασκώδην 2 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάν Φέλιπ»	43	8485	άνεχ. Λίβερπουλ 10 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΣΗΚΟΡΑΛ (λι6.)	έτ. «Κόραλ»	43	8557	διηλθε Σουέζ 5 Μαρτ. διά Οζάκαν
ΣΗΛΑ-Ι-Φ (λι6.)	έτ. «Σηφάρερ»	43	7239	άνεχ. Αμβούργον άπό 19 Φεβρ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΣΗΛΕ-Ι-Ν (λι6.)	έλληνικά συμφέροντα	45	9179	άνεχ. Αμβέρσαν 4 Μαρτ. διά Κούδαν
ΣΗΦΑΙΗΘ (λι6.)	έτ. «Ονδούρας Σίππιγκ»	44	7212	έφθ. Νέαν Υάσκην 23 Φεβρ.
ΣΗΦΟΡΤ (λι6.)	έτ. «Κάργκα ντέλ Σύρ»	44	7254	άνεχ. Σιδιέν 8 Μαρτ. διά Αδελαΐδα
ΣΙΓΚΝΕΤ (λι6.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	άνεχ. Βαλτιμόρην 28 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΣΙΔΕΡΗΣ (λι6.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	άνεχ. Εγκαστίου 6 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7261	έφθ. Τεργέστην 8 Μαρτ.
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	εις "Εμδεν άπό 17 Φεβρ., έπισκεψή
ΣΙΤΥ ΟΦ. ΑΘΕΝΣ	έλληνικά συμφέροντα	45	8197	άνεχ. Σιούπτρ 27 Φεβρ. διά Ντεμεράρα
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Νουέβα Βαλένθια»	42	6907	εις Χάρην 1 Μαρτ.
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 21 Φεβρ. διά Αγγλιαν
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6547	έφθ. Εμδεν 4 Μαρτ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	διηλθε Παναμάν 4 Μαρτ. διά Ορλέανην 1 Μαρτ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λι6.)	K. «Ατυχίδης»	25	6810	άνεχ. Νέαν Υάσκην 23 Φεβρ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αιόλος»	43	7199	άνεχ. Σιδιέν 8 Μαρτ. διά Αδελαΐδα
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Βαλτιμόρην 28 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΣΤΑΡ (λι6.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ. διά Λάδσεντ
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σταράς»	21	4779	έφθ. Εμδεν 4 Μαρτ.
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Μαροπάνι»	41	7111	διηλθε Παναμάν 4 Μαρτ. διά Ατλαντικόν
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	άνεχ. Δουκέρκην 3 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΥΜΦΟΝΥ (λι6.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	διηλθεν Άλγεριον 9 Μαρτ. διά Ήνωμένας Πολιτείας
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	44	7207	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 7 Μαρτ.
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	άνεχ. Ράς Τανούρα 7 Μαρτ. διά Σουέζ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.)	έτ. «Μπελέν»	43	7235	άνεχ. Σαβάνναν 7 Μαρτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Ατανάσιο»	15	2557	διηλθε Πόρτ Σαϊδ 10 Μαρτ. διά Κωντάντζαν
ΤΑΥ-ΓΕΤΟΣ (λι6.)	έτ. «Μόναθαρ»	43	7131	έφθ. Μασσαλίαν 5 Μαρτ. (διά Μαδαγασκάρην)
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7258	διηλθε Σουέζ 5 Μαρτ. διά Τσιτταγκόγκ
ΤΖΕ-Ι-ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λι6.)	έτ. «Σικερρίερς»	43	7231	άνεχ. Νέαν Υόρκην 20 Φεβρ. διά Καράτσι
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λι6.)	έξ. «Οσεάνικ»	43	7040	έφθ. Νέαν Ορλέανην 1 Μαρτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λι6.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 Μαρτ.
ΤΖΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	άνεχ. Αμβούργον 24 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΤΖΟΡΤΖ (λι6.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	άνεχ. Αμβέρσαν 5 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κονκρόντια»	20	3526	άνεχ. Πεσούσκον Κόλπον 2 Μαρτ. διά Κολαχέλ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόσα»	54	18717	διηλθε Ιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΤΙΝΗ ΩΝΑΣΗ (λι6. δεξ.)	έτ. «Λίμπερτυς»	53	25010	διηλθε ιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΙΟ (αιθιοπ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Νέαν Υόρκην 5 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΤΙΡΥΝΣ (λι6.)	έτ. «Μάρο Ρόγιο»	18	1461	άνεχ. Αμπαντάγ 4 Μαρτ. διά Αδεν
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (λι6.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7258	έφθ. Γδουνίαν 7 Μαρτ.
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (όνδουρ. δεξ.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	άνεχ. Αμβέρσαν 2 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛΦ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάρες»	30	9100	άνεχ. Νέαν Ορλέανην 3 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ηνρεύς»	30	9097	άνεχ. Αμβέρσαν 27 Φεβρ. (διαταγάς)
ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λι6.)	έτ. «Τραιασταλάντικ»	43	9795	άνεχ. Σάντος 4 Μαρτ. διά Καριπίτο
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7191	διηλθε Παναμάν 5 Μαρτ. διά Αγγλιαν
ΤΥΧΑ	έτ. «Σάντι»	20	5686	έφθ. Αμβούργον 26 Φεβρ.
	έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7035	έφθ. Γάνδην 4 Ψαρτ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	20900	έφθ. Νταμάριαν άπό 18 Φεβρ.
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Νοβεγκάντες»	45	7256	έφθ. Νέαν Όρλεανην 6 Μαρτ.
ΦΑΙΑΣ ΙΙ.	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνεχ. Γκάλεστων 5 Μαρτ. διά Αλεξάνδρειαν
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7132	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Ινκάϊκα»	45	7263	άνεχ. Ρουέν 7 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΦΕΛΙΞ Ρ. Ρ. (λι6ερ.)	έτ. «Ντιπιγούνώτερ»	43	7232	διηλθε Τρίνινταν 23 Φεβρ. διά Αργεντινήν
ΦΛΟΙΣΧΒΟΣ ΙΙ. (λι6.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΦΟΙΝΙΞ (λι6.)	έτ. «Ιντιπέντεν»	43	7237	άνεχ. Νέαν Υόρκην 5 Μαρτ. διά Τσιτταγκόγκ
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λι6. δεξ.)	έτ. «Κόλντελ»	44	10983	άνεχ. Νέαν Υόρκην 28 Φεβρ. διά Κοβένας
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	εις λιμένας Χιλής 1 Μαρτ.
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λι6.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10400	έφθ. Βρέμην, ύπό συμπλήρωσιν
ΧΕΡΑΛΑΝΤ (λι6.)	έτ. «Κόθαμ»	43	7242	διηλθε Τρίνινταν 1 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέιρον
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (λι6ε.)	έτ. «Πτερωτή»	43	7224	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσούτσεάνικα»	54	15749	εις θείου 47 Β. και 11 Δ., Μαρτ. 8 δι' Αρούμπαν
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7127	άνεχ. Λονδίνον 8 Ψαρτ. διά Χάλιφας
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λι6.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	έφθ. Μπιζέρταν 4 Μαρτ.
ΧΡΗΣΤΟΣ (λι6.)	έτ. «Λίδω»	44	7150	άνεχ. Νάντην 2 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 1 Μαρτ. διά Μόζι
ΧΡΥΣ (λι6.)	έτ. «Γκράουντ»	43	7258	διηλθε Παναμάν 24 Φεβρ. διά Βρέμην
ΧΡΥΣ Χ. (λι6.)	έτ. «Ούινδσωρ»	43	7243	άνεχ. Σαβάνναν 7 Μαρτ. διά Ιταλίαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λι6.)	έτ. «Γουν. Σίππερς»	55	24000	άνεχ. Ράς Τανούρα 24 Φεβρ. διά Σιμότσου
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαυτάντερ»	53	18732	άνεχ. Λονδίνον 11 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λι6.)	έτ. «Μαρακάι»	44	7256	διηλθε Θέουταν 3 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσούτσεάνικα»	42	7084	έφθ. Μπιζέρταν 8 Μαρτ.
ΩΚΕΑΝΙΣ (λι6.)	έτ. «Ρόμπλον ντε "Ορο»	40	5557	άνεχ. Λονδίνον 11 Μαρτ. διά Βρέμην
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λι6.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	έφθ. Αμβούργον 1 Μαρτ.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΕΤΣΣ ΕΙΚΟΣΤΟΝ ΟΓΔΟΟΝ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΧΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
31ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1956

ΧΡΕΩΣΙΣ	ΑΝΑΔΥΣΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ "ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ"	ΠΙΣΤΩΣΙΣ
ΧΡΕΩΣΙΣ		ΠΙΣΤΩΣΙΣ
* Έξοδα		122.429,00
Εξ Ηθού και Αποδοχής Πρεσβυτικοῦ τε Ιερηγίας	183.255.α94.α5	Υπόλοιπη προμηθείας χρήσης.
* Αποζημιώσεις Η. 2010)1953 ελκ.	19.420.052,55	Απότικης προμηθείας και λεπτά δραχμές ή ίσης με τριπλής
* Διανέ Ηθού Διευθύνσεως	31.529.370,75	321.487.291,00
ΑΠΟΣΒΕΣΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ		
* Άξιας θάνατού Τροποποιημένων	13.002.345,05	
* Διατήρησης	5.109.742,-	
* Εξόδων Εργασιούσας	1.878.701,35	
Πρόβλεψης έτους Αποτίκης Επιχειρήσεων	2.317.748,-	
* κατά καθόντων ψηφιακοποιησάντων	400.000	32.828.592
ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΜΕΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ		
* Υπόλοιπη Συντήρησης	16.277.155,00	
* Μισθιστού Ταμείων Σ.Υ.Τ.Ε.	8.613.210,55	
* Ταμείων Ανέπαρχων	6.430.024,05	
* Αδιπλεύσησης Ταμείων Περιβάλλοντος Σ.Υ.Τ.Ε.	5.073.320,25	
δαπάνας Πανίκης μετρίμενης και Πανίκης Έξοδών	3.924.638,85	
* Επιδ. γυραντικών ικαλλέων ελα.	1.795.310,45	43.613. 901,00
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ		
* Υπόλοιπην προμηθείας χρήσης.	122.429,00	
* Αποτίκης προμηθείας 1955	16.448.414,55	10.580.844,10
	Δηλ. 321.600.721,10	

ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΚΑΘΑΡΟΝ ΚΕΡΑΩΝ ΕΚ ΔΡΑΣ. 16.570.844.10

"ΑΠΟΡ. 71 ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟΥ"

Σύνολο Συμβολαίων	Δραχμές	822.419
» Μέρησμα €π. 80.000 Μετοχών πρός Δρχ. 30 — κατά Μετοχή, μετανεγκαρδισμένο	Δρχ.	2.364.000
» χαρτούμενος επί μετοχής		36.000
» Προβολέων Μέρησμα πρός δρχ. 30 — κατά μετοχή, μετανεγκαρδισμένο		2.364.000
» χαρτούμενος επί προβολέων Μέρησμας		36.000
» Συμμετοχή Δημοσίου		10.948.429.10
	Δρχ.	16.570.844.10