

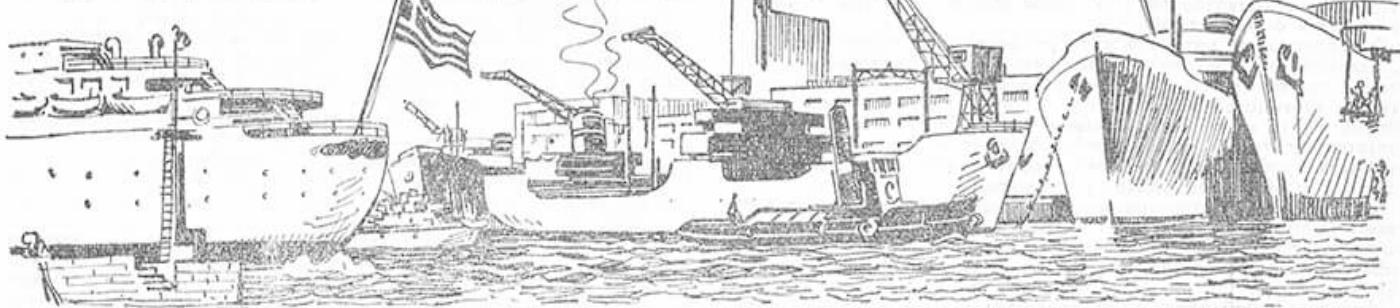
# NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1956

Αρ. Φύλλου 503/262

# NAYTIKA XRONIKA.



# ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΓ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 503/262

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ENI THE YANIS T. TZOUYNAKOS

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ  
15 ΜΑΐΟΥ 1956

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΙΜΕΡΟΝ

**Ἐπιλήσμονες ἱεροῦ καθήκοντος**

"Η ασφάλισης των Ελλήνων ναυτικών, των υπηρετούντων έπι ξένων πλοίων Ελληνικής ιδιοκτησίας, αποτελεί πλέον μίαν ανάγκη ευρύτερης καινοτομίας σκοπιμότητος, άπο θύλους πραδεδεγμένην. Η άμφισθητήσις της ουδαμόθεν προσδόκαται συσσωσιώς. Όστετον ή βράδιον το συνολον των ύπο ξένας σημαίας πλοίων μας θὰ υποχρεωθούν να ασφαλίσουν τὰ Ἑλληνικά των πληρώματα παρά τὸ Ν.Α.Τ. Τὸ ἐνωπόν καὶ τὸ καλύτερον. Τὸ γῆρας τῶν ηδὸν ἔργασιμενων, η δὲ απίθανος ἀνέργεια των, ἡ ἴστροφορμακευτικὴ περιθωλψὶς αὐτῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των καὶ η καλὴ τῶν ἀποράχων μας συνταξιδότησις θὰ διασφαλισθοῦν.

Έχουν, οὖμες, τάς ἀντιρρήσεις των ὑδρισμένοι ἐφοπλισταὶ καὶ μάλιστα τινὲς ἐκ τῶν σημαντικωτέων. Εἰς ἓξ αὐτῶν ἐπεδίωξεν εἰς τὴν Νέαν Ὑόρκην νὰ ἀσφαλίσῃ τὰ πλήρωμα τῶν πλοίων του εἰς κάποιον ἀμειβικανικὸν ἀσφαλιστικὸν ἔταιρισαν. Χωρὶς νὰ θέλωμεν νὰ συζητήσωμεν τὴν δυνατότητα τῆς ἀσφορμογίης ἐνός τοισύνου σχεδίου — προκειται καθ' ἡμᾶς περὶ ἐπιδιώξεως ἀνεπιτεύκτου καὶ ἀποδόσεως ἀμφιβόλου — ἀντιταρπέρχομενοι ἀκόμη καὶ τὸ δυνατὸν οἰκουμενικὸν τίνος διὰ τὴν πλοιοκτησίαν ἀπὸ τὸ χαμηλότερον, ἵσσως, ἀσφαλιστρον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 9% τοῦ Ν.Α.Τ., περιοριζόμεθα νὰ υποδείξωμεν εἰς τὸν διακεριμένον ἐφοπλιστήν, τὸν συλλαβούντα τὴν ιδέαν τῆς τοισύνης ἀσφαλίσεως, τοὺς ὄμετους κινδύνους που περικλείει η τύχον ἀσφορμογίη αὐτῆς ὥχι πάλεον διὰ μόνον τὸ Ν.Α.Τ., ὅλα διὰ σύμπασαν τὴν Ἑλληνικὴν γαυτικὴν διοικεύειν.

Αὐτούς τους κινδύνους δε μός επιτρέψη νά απειριμήσωμεν κατωτέρω, διά την ένωμερωσιν του έν λόγω έφοπλιστου, ἀλλ' ἵνα και δηλοὶ οἱ ἀλλοὶ συνάδελφοι του, οἱ μὴ στέργοντες νά ασφαλίσουν περά τω N.A.T. τά πληρώματά των, βαθύτερον καταγόντες τό γενικότερον κακόν, τό προσγινόμενον πρός την ναυτιλίαμένην 'Ελλάδα από την απροθύμιαν των αὐτήν.

Πρέπει, λοιπόν, νόη ληφθεί ύπ' οφίν, ότι τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον σύνταξιοδοτεῖ τώρο, μὲ τὴν πενιχρὰν ἔστω σύνταξιν που πορέχει, περὶ τὰς 13 χιλιάδας ἀπομάχων, καθὼς καὶ τὰς χηρας καὶ τὰς οὐρανικὲς παῖδες οἰκογενείας.

Ο περιορισμός των έδρων του Ταμείου, ό προελθών άκριβώς από την πρός τας ξένας σημαίσιος μεταπολεμικήν στροφήν τού έφοπλισμού, είναι μίας άπο τάς βασικών του άνυνασμάτων ανάγκης διά να δειλώσῃ τὰς συντάξεις καὶ ούτω παράσχῃ τά στοιχειώδεστερα μέσα συντηρήσεως εις τοὺς πτωχούς ἀπομάχους μας. Πώς θα ἡτο ποτε δυνατόν ενδεκα χιλιάδες ἐργάζομενοι — οσοι οὐ πρετούν ἐπι Ἑλληνικῶν πλειστῶν — νὰ κρατήσουν τὰς δαπάνας συνταξιοδοτήσεως περισσοτέρων ἔκτος τοῦ ἐπογγελμάτος ναυτικῶν:

„Αν τουναντίον οι 35—40 χιλιόδες έγ γένησια ναυτεργάται και οι έργοδοταί αυτών επιβολμοποιούντο να καταβάλουν τάς εισφοράς των εις τὸ Ν.Α.Τ., δὲν θὰ διησφαλίζετο μόνον η πλήρης κοινωνική πρόνοια — ή η επιβεβαλλένη ἀλλάς τε διά κάθη κράτος πολίτισμενον — τῶν ναυτικῶν και τῶν οικογενειῶν των, ἀλλὰ θὰ ἐπετυχάνετο και τῶν ὅπου μέχων ή βελτιωμένη συνταξιούστησις, αἰσθητῶν καλυτέρα τῆς σημερινῆς.

Πράγματι, ή ύποχρέωσις τού ἐφοπλισμοῦ νὰ συμβάλῃ διὰ τὴν πρόνοιαν ὑπὲρ τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου δὲν περιορίζεται μόνον εἰς τοὺς ἤδη στρατευομένους ναυτεργάτας. Ἐκτείνεται καὶ μέχρι τῶν ἀπομένων, ἔκεινων, ποὺ ἥγανθασαν τὴν ἰκμάδα τῆς ζωῆς των, ὑπὸ τάς δυσμενέτεράς τῶν συνθηκῶν, ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς πλοιοκτησίας καὶ τώρα πτωχοῖ καὶ ἀνίκανοι τρόδος ἐργασίαν περιμένουν τὴν συντήρησιν των ἀπὸ τὸ ἀσφαλιστικὸν ἕρμα, ὅπερ τάς εἰσφοράς των ἐν καιρῷ εἰσέπραξε, μὲ τὴν ὑπόσχεσιν μιᾶς συντάξεως ἵκανης στοιχειωδῶς γὰς τοὺς ζηστούς.

“Η ὑπόχρεωσις αὐτὴ είνει ιερὸς καὶ διὰ τοῦ εἰς βάρος τῆς ήθικῆς ὑποστάσεως τοῦ Ἑλληνικού ἐφοπλισμοῦ, ὃν τὴν παρέβλεπε. Δὲν ἔξαιτούμεθα ὑπὲρ τῶν ἀπομάχων, τῶν χηρῶν καὶ τῶν ὄφρανῶν, τῶν θυμάτων τοῦ πολέμου καὶ τῶν οἰκογενειῶν των ἔτεκτον τινὰ βοηθείαν, παρὸδον τὴν ἀσφάλισιν τῶν ηδη ὑπηρετούντων ἐπὶ τῷ ὑπὸ ξένος σημαίας πλοίων Ἑλλήνων ναυτικῶν. Η ἀσφάλισις αὐτὴ — αἱ κατεβαλλαὶ πλοίους καὶ ἐργάζομένων — είνει ἀρκετὴ νὰ καλύψῃ καὶ τὰς παρούσας συνταξιοδοτικὰς ἀνάγκας τοῦ Ταμείου — ἀνάγκας μιᾶς συντάξεως κανονέρας, ὅχι τῆς σημερινῆς — καὶ τὰς προβλέψεις διὰ τὸ προσεχὲς μέλλον, ὅταν καὶ οἱ ἐν ενεργείᾳ ἀποχωρησούν κατάκοποι τῆς ὑπηρεσίας.

Ζήτημα τεραστίας κοινωνικής άνάγκης, ζήτημα ήδηκης πλέον τάξεων — ή προστασία ἀπόσης της ναυτικής μας οίκογενειάς — έγειρεται πυρ τών ἐφοπλιστών. Η κρατούσα κατάστασις της ἀσύδουσιας και εἰς τὰ της κοινωνικής προνοίας τῶν ναυτικῶν εἶναι ἡ παράδειγμα τοῦ. Τὸ τονίζομεν ὅλως ἴδιαι τέρρος. Ἀπαραδέκτος ἄκρημόν, ἀψυχολόγητος, ἀνεδαφική καὶ ἀντικοινωνική είναι κάθε σκέψις, χάριν μιᾶς ἀμφιβολούσας οίκονομιάς εἰς τὸ ἀσύρματον η πρὸς ἀποσύργυντην ἀπαραγγελτῶν ὑποχρέωσαν, η παραγνώρισις τῆς εὐρυτάτης ἀποστολῆς τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταξείου, η περιφόρνησις τῆς δυστυχίας δεκάδων χιλιάδων μελών τῆς ναυτικῆς μας οίκογενειάς δια τὰς δηθεν, ανευ ἀπόδοσεως τίνος, ἀσφαλίσεως τῶν υπηρετούντων επι ζένων πλοίων Ἐλλήνων ναυτεργετῶν εἰς ἀσφαλιστικόν τινα ὄργαν ουσιών τὰς ἀλλοδαπτής.

δρον της αλουσιωπειας.  
Δειν θελουμεν και να συζητησωμεν τα πλεονεκτήματα μιας τοιαύτης ασφαλίσεως, η οποία, δεν ήμπορει να καλύψει όστε την προστασία του «Οίκου του Νούου», όστε την άνεργιαν. Θέτομεν την δλην υπόθεσιν της άπονθυμίας ένων ψφοπλιστών — την σκανδάλωδη μάτη της άλλησιαν — επί της ήδικης πλευράς. Διατά τὸν ἀντικειμενικὸν παποτηρητὸν αὐτὴν καὶ μονῇ η πλευρὰ παραμένει αἰκάλυπτος καὶ ἐπιτρέπει βαρείαν τὴν ἐπίκρισιν κατ' ἑκείνων, οἵτινες ἐπιλήσμονες ἐνδεις ιεροῦ καθήκοντος ἔμφαντίζονται.

Τὸ χαμηλότερον ἀσφάλιστρον

Ποσούλλεται από ώριμους έφοπλιστές και τὸ αίτημα τῆς μεώσεως τῆς εἰσφορᾶς τοῦ πλοιοκτήτου εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Τὰ 9% είνε, κατ' ει- τούς, πολλά.

Θεὶς ἔπειτα νὰ ἀγαπάνησθ τις τὴν ὅλην οἰκονομικὴν κατάστασιν τοῦ Ταμείου, ίνα κατεδαινήσῃ ἡ ἐπιτεκτικὴ ἀνάγνωση τῆς ινσηχύσεων του διὰ τῶν εἰσφρόνων τῶν ἐργάζομένων ἐπὶ τῶν ἔνεπων πλοίων καὶ τῶν ἐργοδοτῶν κύτων. Μόνον διὰ τῆς αὐξήσεως τῶν ἑσδόνων τοῦ N. A. T. θὰ κατερύθσω νὰ ἐπιτελεῖται ἡ αὔξεση τῆς πλοτικῆς του, νὰ βελτιώση, δηλαδή, τὰς συντάξεις καὶ νὰ ὄργανωσθή λυσιτελέστερον τὰς υπηρεσίας τοῦ Κεφαλαίου Ανεργίας καὶ τοῦ «Οἶκου τοῦ Ναύτου».

Άλλα και τό αίτημα τής μειωσεώς τῶν εἰσφορῶν — περιωρίσθησαν ήδη περί 12 % εις 9% διά τὰ ένεα πλοία και τὰ νεονηπολογουμένα — θά ήδηνατο νὰ γίνη ἀπόδεκτον, ὑπὸ μίαν, ὅμως, προϋπόθεσιν: Νὰ συνάψουν συμβάσεις ἀσφαλίσεως με τὸ Ν.Α.Τ. περισσότερα κατόπιν διανοτάτων πλοίων, τριπλάσια, τούλαχιστον, τῶν 145 ηδη συμβεβλητέων. Από τοὺς ἐφοπλιστάς, δηλαδή, ἔξαρταται και τὸ χαμηλότερον ἀσφαλίστρων.

### Θετικαί αποφάσεις

Συνεκροτήθη πρὸ ἡμέρων εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας μακρὸς σύντεκψις ὑπὸ τὸ προεδρίον τοῦ κ. Κωτιάδη πρὸς καθορισμὸν τῆς ἀκολουθίτεας πολιτικῆς εἰς τὸ προέχον, λόγῳ καὶ τῶν περιστάσεων, ἔξτημα τῆς ἀνανεώσεως τῶν παρηλίκων μονάδων τοῦ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον πιντοπόρου ἐμπορικοῦ στόλου. Ἐκ τῶν εἰσηγήσεων τῶν ὑπερβολικῶν τοῦ Ὑπουργείου καὶ τῶν συναντῶν συζητήσεων διεπιστώθη: α) Ὁτι τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς κωνεκτοπόρου ναυτιλίας μας ἀποτελεῖται ἀπὸ πλοίων ἀσύγχρονιστα, ἀγιτοικονομικά, ἀτίνα ἐντὸς τοῦ ἀμέσου προσεχοῦντος μέλαντος θὰ παύσουν νὰ είνει ἐκμεταλλεύσιμα, ἀρκετά δ', ἐξ αὐτῶν θὰ ὀδηγηθοῦν εἰς τὰ ἀγυρωδόλια τῆς ἀερίσιας ἢ και τὴν διάλυσιν μὲ τὴν πρότην πρὸς τὰ κατό πορείαν τῆς ναυαγογροφῆς. β) Ὁτι αἱ σημερινοὶ θυψηλοὶ τιμοὶ τῶν παλαιών πλοίων παρέχουν εὐνοϊκὸν ἔδαφος πρὸς ἐφαρμογὴν ἐνός προγράμματος θεαματικὰς ἀντικαταστάσεως τῶν διοι καλύπτεσσον πονηρῶν.

ταστούς ενώ των οικιακών μηδενίων.  
‘Η ἑκδηλωθείσα ἀφ’ ἐπέρου διάθεσίς τῶν ‘Ελλήνων ἐφοπλιστῶν πρὸς  
εἰνίσχυσιν τίς ἔθνικῆς σημαίας διὰ τῆς νηολόγησεως πολλῶν νεοτευ-  
κτῶν πλοίων θετικῶν ἀποτελεῖ ἐνθάρρυνσιν, ὅπως διευκολύνῃ τὸ ὑπουρ-  
γεῖον τὴν προσπόθειαν τῆς ἀνάνεωσεως. Οὕτω διντελετοπίζεται ἡ  
ἀνάγκη τῆς παροχῆς ἀδείων ἐλεύθερας ἐκποιησεώς εἰς ἀλλοδαπούς τῶν  
ταρπλικῶν σκαφῶν — ὡς τοιούτων θεωρουμένων πλέον καὶ τῶν λίμ-  
περτυς — ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς μεταφορᾶς εἰς τὰ ἐδῶ νηολόγια νεοτευ-  
κτῶν πλοίων ἵστης χωρικότητος, κατὰ τρόπον καὶ σύστημα ὥστε νὰ  
τὴν προκυψή ἐλάττωσις, ἕστω καὶ βραχείας διαφρείσις, τοῦ ὑπὸ ἐλλη-  
νικῆς σημαίας τανάά.

Δεδεμένης, ομως, της μεγάλης διαφορᾶς τῆς τιμῆς μεταξύ τῶν ἐκπαιδευθεσμένων παιδιών πλοίων καὶ τῶν προς ἀντικατάστασιν νεοεύκτων, ἐκρίθη ἀναγκαῖον ὅπως διὰ τὴν κατοσφάλισιν τῶν ξένων δασειστόν, τὸν χρηματοδοτούντων τὰς νέας ταύτας ναυπηγήσεις, ἀπομένουν τὰ νευρολογούμενα σκόφῳ τῶν πλεονεκτήμάτων τοῦ Νόμου τερι ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικού, συμπεριλαμβανομένων καὶ τοῦ δικαιώματος τῆς ἐλευθέρας ἀλλαγῆς σημαίας, διότι

Εις τὴν περίπτωσιν αὐτὴν τῆς ἀλλαγῆς σημαίας, ἀπεφασίσθη ὅπως  
αναγένεται τὸ ἴστορον τοῦτο τοιούτου γάρ τοιούτου μέσου.

παλαιού ώς έγγυησις της έντος συντόμου προθεσμίας έγγραφης εις τό έλληνικόν νούδογιον έτερου πλοίου ίσης χωρητικότητος προς τό άρχικών έκποιησέν.

Προκειμένου περὶ πλοίου ήλικίας μεγαλυτέρας τῶν 20 ἑτῶν, θὰ ἐπιτρέπεται ἡ ἀντικατάστασίς δι' ἄλλου ήλικίας κάτω τῶν 15 ἑτῶν ἢ τουλάχιστον διπλασίας ἁξίας.

Οἱ παραστάτες κατὰ τὴν σύσκεψιν ἔφοπλισται πολλαρίστησαν τὸν κ. Κωτιδῆν διὰ τὴν ἀναληφθεῖσαν παρὰ αὐτῷ πρωτοδουλίαν, ἥτις καὶ ἔρχεται νὰ ἀποδεῖξῃ τὴν ἀπὸ μέρους τῆς Κυβερνήσεως κατανόησιν τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος. Διεπιπόλησί τῇ πεποιθησίς, ὅτι τὰ ἀποφασισθέντα μέτρα θὰ συντελέσουν εἰς τὴν περιστέρω τονίσιν τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ έλληνικοῦ ἔφοπλισμοῦ πρὸς τὸ Κράτος καὶ εἰς τὴν περιστέρω τῆς ἀλληλικῆς χωρητικότητος σὺν τῇ ἀνόδῳ τῆς ποιοτικῆς στάθμης τοῦ πλωτοῦ μᾶς ὑλικοῦ.

'Ἐπ' οὐκαρίστης τῆς ἀνακοινώσεως τῶν ἀποφασισθέντων κατὰ τὴν σύσκεψιν θὰ πρέπει νὰ ἔξαρθῃ καὶ ἡ θετικὴ συμβολὴ τῆς ὑπὸ τὸν κ. Παγώνιον ἀρμόδιας διευθύνεως τοῦ 'Υπουργείου εἰς τὴν μελέτην τοῦ ζωτικοῦ αὐτοῦ ζητήματος τῆς ἀνανεώσεως καὶ τὴν προώθησιν αὐτοῦ πρὸς τὴν δρᾶθη λύσιν.

'Ἄπο τοῦς ἔφοπλιστας τῶρας ἔξαρταί τοις ἡ ἀνάληψις τῆς προσπάθειας. Τὸ 'Υπουργείον ἔπραξεν ἥδη εἰς τὸ ἀκέραιον τὸ καθῆκόν του.

### Ἡμεῖς καὶ οἱ Ἀγγλοί

'Οταν πρὸ καιροῦ ὁ κ. Γ. Χρ. Λαιμὸς συνηντήθη μὲ τοὺς ἀρμόδιοὺς παράγοντας τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου καὶ συνεζήτησε τὸ γνωστὸν θέμα τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» (flags of convenience) ἀνέφερεν εἰς τοὺς 'Αγγλους συνομιλητὰς τοῦ καὶ ἔνας γεγονός, τὸ ὅποιον πράγματι ποτὲ δὲν ἔχει θέσην ιδιαιτέρως ἀπὸ τῆς ἐλληνικῆς πλευρᾶς καὶ ίσως μάλιστα ἀγνοεῖται ἀπὸ ἕκεινους ἀκριβῶς, τούτους 'Αγγλους, οἵτινες θὰ ἔπρεπε νὰ ἦσαν ἐπ' αὐτοῦ πλήρως ἐνημερωμένοι.

'Ὑπέδειξεν ὁ κ. Λαιμὸς τὴν ἀξιόλογον συμβολὴν τοῦ έλληνικοῦ ἔφοπλισμοῦ διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς ἀγγλικῆς οἰκονομίας. Τὴν συμβολὴν αὐτὴν διακεκριμένος ἔφοπλιστης καθώρισε καὶ δι' ἐνὸς ἀριθμοῦ — 100 ἑκατομμυρίων λιρῶν ἐπτσίως — στοις, βεβαίως, θὰ προεκάλεσε τὴν κατάπληξην διὰ τοὺς ἀγνοούντας τὰ πράγματα ἐκπροσώπους τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου.

Tὸ μεγαλύτερον, πράγματι, μέρος τῆς ἀλληλικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, τὴν ἀγγλικὴν κυρίων οἰκονομίαν ἐνισχύει καὶ στενωτάτα, ἀκολουθοῦσα μακρὰν παράδοσιν, μὲ αὐτὴν συνεργάζεται, Καμπίας ἄλλη ναυτικὴ χώρα τοῦ Κοσμού, μηδὲ τῶν Σκανδιναϊκῶν ἔξαιρουμένων, δὲν ἔχει διατηρήσει καὶ δὲν ἔχει τόσον προαγάγει τὰς συναλλαγάς τῆς ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ πεδίου, μὲ τὸ Λονδίνον, ὅσον η Ἐλλάς.

Παρὸ τὸ γεγονός, διὰ τὸ μετά τὸν πλέονταν ἡ «κλειστή» οἰκονομία τῆς 'Αγγλίας, οἱ συναλλαγματικοὶ περιορισμοὶ καὶ ἡ ἀπαγόρευσις πωλήσεως πλοίων ὑπερέωσαν τοὺς 'Ελληνας ἔφοπλιστάς νὰ καταφύγουν εἰς τὴν ἀμερικανική χρηματαγοράν καὶ νὰ ἀγοράσουν, ἐφόσον τοῦτο ἐπέτρεπτο, τὰ πολεμικὰ ναυπηγήσεως ἀμερικανικὰ σκάφη, εἰς τὸ Λονδίνον διετήρησαν τὸ κέντρον τῆς ἐπιχειρηματικῆς των δραστηριότητος.

Οὕτω, πιστοὶ εἰς τὴν παράδοσιν, οἱ 'Ελληνες ἔφοπλισται ἀμειώτους διετήρησαν τὰς σχέσεις των μὲ τὴν ἀσφαλιστικήν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου. Εἶνε οἱ μόνοι ἔξι δῶν τῶν ἔνεντα ἔφοπλιστῶν, ποὺ δὲν ἐπέτυχον μέχρι τοῦδε νὰ συντηρήσουν ιδίαις ἐθνικής ἀσφαλιστικῆς ὄργανωσιν διό τοὺς κινδύνους τῶν ὑπερχιλίων μεγάλης ἁξίας σκαφῶν των. Κατὰ τὸ μεγίστον αὐτῶν ποσοστὸν οἱ έλληνικοὶ κινδύνοι ἀπ' εὐθείας εἰς τὸ Λονδίνον διὰ τῶν 'Αγγλων μεσιτῶν καλύπτονται, παρὰ ταῖς συχνὰ ἐλκυστικά προτάσεις τῆς ἀμερικανικῆς ἀγορᾶς.

Tὰ καταβαλλόμενα ἔτησίσις ἀσφαλιστρας ὑπόλογοι ξένοι, κατὰ τοὺς μετριωτέρους ὑπόλογισμούς καὶ βάσει ὅχι καὶ τόσον ηὔδημένων ἀξιῶν, ὡς αἱ σμεριναὶ, εἰς έκσισον ἔκατ. λιρῶν ἐπτσίων (διὰ τὸ ἔτος 1955).

Oἱ κινδύνοι ἔξι ἄλλου προστασίας καὶ ἀποκηπιώσεως, καλύπτονται καὶ αὐτοὶ ἀπὸ τὰς ἀλληλασφαλείας τοῦ Λονδίνου. Αἱ ἀσφαλιστικαὶ εἰσφοραὶ εἰς τὰ Clubs δὲν εἶναι κατώτεραι τῶν τεσσάρων ἑκατομμυρίων λιρῶν, ἐπτσίων.

Tρίτον κονδύλιον δεδηλωμένον εἶναι αἱ ναυπηγήσεις. 'Απὸ τοῦ 1948, ὅτε ἐστημένη ἡ στροφὴ τοῦ έλληνικοῦ ἔφοπλισμοῦ πρὸς τὰ νεότευκτα σκάφη, ἀθρόαι ἐδόθησαν παραγγελίαι εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα, παρὰ τὸ γεγονός τῆς μῆτρας παραστρατεύης τηῆς καὶ τοῦ ἀγνώστου χρόνου τῆς παραδόσεως τῶν παραγγελθέντων.

Eἰς 39 ἀνέρχονται τὰ μεταπολεμικῶς καὶ μέχρι τοῦ 1955 παραδόθεντα ἀπὸ τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα εἰς 'Ελληνας ἔφοπλιστας φορτηγά, τῶννα d. w. 445.000 καὶ εἰς 48 τὰ δεξαμενόπλοια, τῶννα d. w. ἔνος ἑκατομμυρίου, πλὴν τοῦ ὑπερωκεανίου 'Ολύμπια' καὶ τῆς γνωστῆς ἀκριβῆς μετασκευῆς τοῦ 'Ιωνία'. Η ἀξία των δὲν εἶναι κατωτέρα τῶν ἔκατον ἑκατομμυρίων λιρῶν.

'Εχει ἀκόμη ἡ βρετανικὴ ναυπηγικὴ ἀνεκτέλεστους παραγγελίας διὰ 60 σκάφη, φορτηγὰ καὶ τάνκερς, τῶννα d. w. 800.000, περισσότερα δὲ δῆδηντα νὰ συγκεντρώσῃ ἀπὸ τὸν έλληνικὸν ἔφοπλισμόν, ἀντὶ ὑπῆρχον διαθέσιμοι ἐσχάραι καὶ προσεφέροντο τιμαὶ προκαθορισμέναι.

## MICHEL SROUR & SON

WHOLESALE SHIP SUPPLIERS

Meats, Vegetables, Groceries, Deck & Engine Equipment  
PORT STREET,  
TRIPOLI - MARINE - LEBANON

Assuring to all Vessels  
Prompt deliveries, personal attention  
and complete satisfaction.

Tηλ. Διεύθ.: MASROUR P.O.Box 566 Τηλ. { Office : 4-51 Res : 4-61

United Kingdom Agents :

AVGHERINO & APERGUIS,

Telephone : 154 Bishopsgate      Telegrams :  
Bishopsgate 1343.      AGESILAUS-LONDON

Aἱ ἐπισκευαὶ ἔξι ἄλλου τῶν ὑπερχιλίων πλοίων μας κατὰ ἔνα ποσόστον εἰς τὴν Ἀγγλίαν διενεργούνται, ἐνῷ καὶ τὰ πλειστα τῶν ἔφοδιν καὶ ὑλικῶν, τῶν ἀναλισκομένων ἀπὸ τὰ ἐλληνικὰ πλοία, εἰναι ἀγγλικῆς προελεύσεως. Αγγλικῆς ἐπισκευῆς κατασκευῆς εἰναι πολλὰ ἀπὸ τὰ βοηθικά μηχανῆματα, τὰ πλεκτρονικὰ ἐργαλεῖα καὶ αὐτὸς ὁ χάλψ εἰς τινας περιπτώσεις, τῶν γευπηγουμένων εἰς ὅλας χώρας πλοίων μας. Δεν ἀποτελοῦν εύκαταφρόντων ὑπόθεσιν τὰ οὐτα διαπανώμενα ποσά, ὅταν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι ὁ ὅγκος τοῦ τελούντος ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν διαχείρισην εἰναι κατεχομένου ἀπὸ τοὺς Νορβηγούς ἔφοπλιστας.

Kαὶ ἔρχομεθα εἰς μίαν ὅλην περιπτώσιν, ὅχι ὀλιγώτερον ἀξιόλογον, τῆς συμβολῆς τοῦ έλληνικοῦ ἔφοπλισμοῦ εἰς τὴν ἀγγλικὴν οἰκονομίαν. Eἰς τὰς ἀγγλικὰς Τραπέζας εἰναι καταστεθεῖμένα τὰ εἰς λίρας κεφάλαια τῶν ἔφοπλιστων μας, διὰ τῶν ἀγγλικῶν Τραπέζων διενεργούνται ὅλαις αἱ χρηματικαὶ συναλλαγαὶ τῶν καὶ εἰς τὰς ἀγγλικὰς Τραπέζας συνάπτονται δάνεια σημαντικά.

'Υπερπεντήκοντα εἰναι τὰ ἐλληνικῶν συμφερόντων ναυτικὰ γραφεῖα τοῦ Λονδίνου, στενώτατα συνεργαζόμενα μὲ τὴν ἀγγλικὴν ἀγοράν διὰ πάσαν συναλλαγὴν. Αἱ ναυλώσεις τῶν ἐλληνικῆς διαχειρίσεως πλοίων εἰς τὸ Λονδίνον διὰ τὰ τρία τετάρτα τούλαχιστον κλείνονται ἀπὸ μεσίτας 'Αγγλους καὶ πλείσται σοσταίς αἱ ἀγοραπλωλοὶσι εἰς τὸ Λονδίνον συνάπτονται.

'Ο ἐλληνικὸς ἔφοπλισμὸς δὲν ὑπέχησε νὰ ἔχῃ ιδίαν ἐθνικὴν βάσιν τῆς δραστηριότητος του, ὅπως ὅλοι οἱ ἔξοινοι ἔφοπλισται. Tὸ Λονδίνον παραμένει ἡ ἔδρα τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. 'Η ἐλληνικὴ οἰκονομία ἀπὸ ὅλον αὐτὸν τὸν ὄπιστεύτως μεγάλων ὅγκων τῶν συναλλαγῶν τῶν 'Ελλήνων ἔφοπλιστων ἐλάχιστα προσπορίζεται, ἡ ἀγγλικὴ, τούναντιον, τὰ περιστότερα, ἀν μη ὅλα. Αὐτὴ εἰς τὸ τέλος ἐπωφελεῖται ἀπὸ τὴν ἀπαράμιλλον ἐπιχειρηματικότητα τῶν 'Ελλήνων ἔφοπλιστων. 'Ο ἀριθμὸς τῶν ἑκατόνταντος τοῦ Καταστημάτων λιρῶν, πού ἀποτελοῦνται τὰς συνομιλίαν τοῦ ὄκτω κ. Γ. Λαϊμός, δὲν εἰναι ὑπερβολικός. Αποτελεῖ τὴν ὄρθιην ἔκτιμησην τῶν πραγμάτων.

Dὲν πιστεύομεν οἱ ἔκυροτεροι κύκλοι τοῦ Σίτου νὰ ἀγνοοῦν τὴν πραγματικότητα αὐτῆν. Διότι, ὅμως, τελευταὶς δημοσιογραφικὴ τίνα δύονται τοῦ Λονδίνου, μηνίοντα, ἵσως, λόγω τοῦ Κυπριακοῦ, ἔξεταιν τὴν πρὸς ἐπίκρισιν διαθεσίν των καὶ κατὰ τὴν ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ὑπόδεικνυντα περιστασίαν τοῦ Κέντρου 'Επισκευῶν. Γίνονται δεκταὶ αἱ προτάσεις τοῦ κ. Νιάρχου, αἱ μόνα παρέχουσα σοσταρά τὰ ἔχεγγυα ἐκτελέσεως ἔργου ἀποδοτικοῦ, γενικωτέρας ἐθνικῆς ὀφέλειας.

Iσως, οἱ πολλοὶ κινδυνεύοντες παραγούστες καὶ οἱ ὑπερεσιακοὶ τοιούτοις νὰ μη εἰναι οἱ οὐδοὶ εἰς θέσιν νὰ ἔκτιμησην τὴν παραγωγικὴν ἀξιῶν τῶν προτάσεων τοῦ κ. Νιάρχου.

Tὸ γεγονός ὅτι ὁ μεγάλος αὐτὸς ἔφοπλιστής, μὲ τὸν τεράστιον εἰς δύοντας στόλου του, προτείνει τὴν σύστασιν τοῦ Κέντρου 'Επισκευῶν, εἰς συνεργασία μὲ τὸν παγκοσμίου φήμης δλαγδικὸν ναυπηγικὸν Οἴκον, ἔνεχει ιδιαιτέρων ὅλων σημασίαν. Αὐτὸ καὶ μᾶς ἐγγυάται τὴν καλήν ἀπόδοσιν τῆς προσπαθείας.

Oἱ ήδηντα τὶς, πράγματι, πολλὰς νὰ εἰναι ἐπιφυλάξει διὰ τὴν ἐπιτυχίαν καθετηρικῆς μὲ τὴν σύστασιν τοῦ Κέντρου πρωτοδουλίας, ἀν εἰλεπτεῖν ἀπὸ αὐτὴν ἡ ἀμέσως ἀνάμιξης τοῦ ἔφοπλιστικοῦ παράγοντος καὶ τὰ ἀνάληψις τῆς ἐκτελέσεως τοῦ ἔργου παρὰ ξένων τεχνικῶν, συνενδιφερούμενών εἰς τὰ κεφάλαια. Χωρὶς τὰς δύο αὐτὰς προϋποθέσεις, αἱ ἀμφιβολίαι διὰ τὴν τοποθέτησην τῶν τόσων ἑκατομμυρίων δολλαρίων, θὰ ἡσαν δικαιολογημέναι.

Eἰς τὰς προτάσεις, ὅμως, τοῦ κ. Νιάρχου εἰναι προεξησφαλισμέναι ἡ τεχνικὴ ἑπτάρεια καὶ ἡ πελατεία τοῦ Κέντρου 'Επισκευῶν. Oἱ 'Ολλανδοὶ ναυπηγοὶ θὰ διευθύνουν καὶ τὰ πολλὰ σκάφη τοῦ κ. Νιάρχου εἰς τὸν ὑπερούδοντα καὶ δῆδηνέχωνται μετὰ διετίαν — πρῶτα αὐτὰ δῆδηνέχωνται τὸν ἔπισκευάστωνται. Θὰ εἰναι ὁ θετικὸς πυρὴν τῆς ἀπασχολήσεως τῶν ἔργοντας τῶν δεξαμενῶν. Tὰ ἄλλα, τὰ πολλὰ ἐπίστησης, τῶν ἄλλων ἐπισκευῶν, θὰ δέρχωνται σὲ συνεχεῖα, διότι τὸ συμφέρον τῶν δύοντων την προτίμησιν. 'Η ἐργασία θὰ εἰναι ἀρτιωτάτη καὶ αἱ τιμαὶ, ὀπωσδήποτε, ὅχι αἰνώτεραι τοῦ Παλέρμου καὶ τῶν ἄλλων Μεσογειακῶν λιμένων.

Eύκατον ἔργον θὰ εἰναι, ἃν αἱ ἐπὶ τόσον χρόνον κρατήσασι διαπραγματεύσεις καταλήσουν τὸ ταχύτερον εἰς τὴν ὑπογραφὴν τῆς σχετικῆς συμβάσεως. Πολύ, πράγματι, φοδύμεθα, ὅτι ἡ εὐκαίρια κινδυνεύει νὰ διαφύγῃ.

Eὔχομεν πληροφορίας, ὅτι οἱ 'Ολλανδοὶ, ἀποκαμόντες νὰ περιένουν τὰς κυβερνητικὰς ἀποφάσεις, ἔστρεψαν ὅδη τὴν προσοχήν των πρὸς τὴν Ισπανίαν. Αἱ προτάσεις, τῆς Μαρδίτης διά τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κάδιου φέρονται ἡδη ἐλκυστικά. Ως ὑποχρεωθῆ καὶ διὰ τὸ κ. Νιάρχος νὰ ἀκολουθήσῃ τοὺς 'Ολλανδούς, ὃν οἱ ἔδω συνεχίσουν τὰς ἀκάρπους συζητήσεις, τοὺς δισταγμούς καὶ τὴν γνωστὴν παρελκυστικὴν τακτικὴν των.

'Αφίκετο ἔδω πρὸ ἡμερῶν ὁ κ. Βέστφαλ, ὡς ἐκπρόσωπος τῶν συμβατεύοντας καταλήσουν τὸν ἔπισκευάστωνται. Ωνάση εἰς τὰς γνωστὰς προτάσεις του περὶ τοῦ κέντρου 'Επισκευῶν: Εἰναι καταληπτόρες ὁ κ. Βέστφαλ, προσχεθεῖς ἀπὸ τοὺς 'Αγγλους μετὰ τὰ πόλεμον καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κατοχῆς εἰς διευθυντὴν τῶν ναυπηγείων τοῦ Κιέλου, ἵνα ἀναλάβῃ τεχνικῶν τοῦ ἔδω ἐθνικῆς ὀφέλειας καὶ αἱ ποστοῦλης Κέντρον ἔπισκευῶν: Συμφέρει ἀκόμη νὰ ἀποτελέσῃ τὸ ίδιον μας Κέντρον ναυτικῶν κατασκευῶν 'Χοβαλτσέρκες; Μειονεκτήματα θεωρούνται τῶν προτάσεων τοῦ κ. 'Ωνάση καὶ αἱ ἀνώτερα δύο ἀπορίαι.

## Τὰ πρῶτα κακά ἀποτελέσματα

'Από τὴν ὄμιλίαν τοῦ κ. Ἰωάν. Κ. Καρρᾶ, ἐπί<sup>τ</sup> εὐκαιρίᾳ τῆς καθεδρικούς ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Μπερτάνιλαντος τοῦ δηζελοκινήτου φορτηγού «Καπετάν Καρδαμίλητης», παραλαμβάνομεν τὸ σημεῖον ἑκείνο, ὅπερ ἀναφέρεται εἰς τὴν νηολόγησιν τοῦ πλοίου. 'Η διαπιστωμένη ἐκ τῶν λόγων τοῦ κ. Καρρᾶ — ἔχεντος μέλους τῆς ἐφοπλιστικῆς μας οἰκογένειας — βαθμιαία ανακτήσης τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὴν σημαίαν τῆς Γενετείρας σαφῶς πλέον ὑποδεικνύει τὰ καλά ἀποτελέσματα, τὰ ὅποια σὺν τῷ χρόνῳ ἀσφαλῶς θὰ προελθουν, ἃν ἐπιμόνως ἀκολουθήσωμεν τὴν ἐπὶ Κυθερνησεως Παπάγου ἐγκαινιασθείσαν ναυτιλιακὴν πολιτικήν.

«.... Εις τὸ πλοῖον δίδεται ἀπὸ τοὺς ιδιοκτήτας του τὸ ὄνομα «Καπετάν Καρδαμυλίτης» πρὸς τιμὴν τῶν Πλοιάρχων, τῶν πρερχομένων ἀπὸ την κωμόπολιν των Καρδαμύλων, μίαν ναυτικὴν περιοχὴν τῆς γῆσσαν Χίου, ἀπὸ τὴν ὥποισαν καὶ οἱ πλοιοκτῆται ἔχουν τὴν προέλευσιν. Θά φέρει τὴν ὑπερήφανον ἐλληνικὴν Κυανόλευκον.

Δέν κυματίζει, άτυχώς, η έλληνική σημαία έπι ολών των ναυπηγουμένων διά λογαριασμὸν Ἑλληνικῶν συμφέροντων πόλιον, ωραγώ τῆς κακῆς ἐλληνικῆς νομοθεσίας καὶ τῶν ὄψυχολογίων διοικητικῶν μέτον. Δέν ήτο ἐπίσης ἡ ἐνδειγμένη, ἡ ἀπό κρατικῆς πλευρᾶς διοίκησις τῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸν πόλεμον καὶ ἀμέσων μὲν αὐτὸν. Ὑπερχρεώθησαν ως ἔκ τουτου οἱ ἐφοπλισταῖς να καταφύγουν πρὸς ἄλλας σημαίας, ἵνα οὕτω ἐπιτύχουν τὴν ἐπιβίωσιν.

»Τόση, ούμως, ύπηρεν ή ἔκτασις τῆς φυγῆς, ώστε νὰ ἀπειληθῇ αὐτά αὐτή η ὑπόστασις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ κάση ἡ Ἐλλάς ἔνα ἐκ τῶν περισσότερον παραγωγικῶν κλέδων τῆς Οἰκουμενικᾶς της.

»Ολίγον, οὖμως, κατ' ὅλιγον ἀντεἶηθμισσαν, εὐτυχώς, τὰ διάφορα πολιτικά κομμάτα τῶν ἐπέρχομένων κίνδυνον. «Ολοὶ συνέβαντο ἐπὶ Κυβερνήσεως τοῦ Στρατάρχου Παπάγου, εἰς τὴν θεσμοβέτησιν τῶν μέτρων ἔκεινων, ἄτινα ἔτειναν νὰ ἀποκαταστήσουν την συναγωνιστικὴν καὶ πάλιν ικανότητα τῆς Ἑλληνικῆς σπουδαίας.

»Οι «Ελλήνες έφοτπλισταί καὶ οἱ μετ' αὐτῶν συνενδιαφέρομενοι, δοκιμάζουσι τώρα τὸν ἐπαναπτισμόν. Βραδύς, ὅμως, θὰ είνει, ἀτυχῶς, ὁ δρόμος αὐτὸς τῆς ἐπιστροφῆς καὶ μακρὰ διακείας ή ἀνάλαβισθαι μόνην προσπάθεια, μέχρις ὅτου, δηλαδή, ἔνα σημαντικὸν ποσοστὸν τοῦ παρ' Ἑλλήνων ἐλεγχούμενου τοννᾶς μεταφερθῇ εἰς τὰ Ἑλληνικὰ νησολόγια. Άλλ' ούσον καὶ ἀν μακρὸς είνει ὁ χρόνος τὸ ἀ ποτέλε σε μα σε ἵνε ὡς φαλέ ε, υπὸ την προϋπόθεσιν πάντων, ὅτι ἡ παρούσα καὶ μελλουσα ἀπό της κρατικῆς πλευρᾶς διοίκησις τῆς Ναυτιλίας θὰ διατηρήσῃ ἐνεργοὺν τὴν συμπαραστασιν της ὑπέρ τῶν προβλημάτων τοῦ πλοίου καὶ θα συνεχίσῃ βελτιώνουσα τὴν ἀρξιμένην κελήν προσπάθειαν.

»Οφείλουν πάντως νά έχουν ύπ' όψει των οί άρμόδιοι παράγοντες, ότι ή έμπιστοςύνη δέν προσάγεται καὶ τὸ ἔργον τῆς ναυτιλιακῆς ἀποκαταστάσεως δέν ἐπιταχύνεται, εὖν ἐπιμένουν προσώπουντες τὸ Ὑπουρεγον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὡς ἔνεχον ἴσσονα σπουδαιότητα, ὅπου διὰ λόγους κομματικῆς σκοπιμότητος ἡ και λόγῳ κακῆς ἐπιλογῆς τοῦ καταλλήλοτερον προσώπου, παρέχεται εἰς τίνας τὸ δικιάσμα νά πιστεύουν, ότι ἡμπορούν νά ἐπιτύχουν τὴν ἀνοδον καὶ τὰς τιμάς, ἀνέξαρτήτως τῆς ἀναρμοδιότητός των εἰς τὸν χειρισμὸν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποστάσεως».

## Η όνωμαλος κατάστασις

Θέλουν καὶ αἱ στήλαι αὐταὶ νὰ παράσχουν τὴν εἰλικρινή συμπαράστασίν των εἰς τὰς προσπαθείας τοῦ κ. Κωνιάδη διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Δεῖν θὰ λείψουν νὰ τὸ πράξουν, εἴστω καὶ ἀν εύρεθούν εἰς τὴν δυσάρεστον θέσιν νὰ ὑποδείξουν τὰς ἀπὸ μακροῦ κρατουσας ἀνωμαλίας καταστάσεις εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, ἐπιμένουσαι ἐν ταύτῳ διὰ τὴν ἀνόδωσιν τῶν κακῶς κινευμένων.

Ἐκούει, δένε, τὴν ὑποχρέωσιν ἡνὶ κακῷ, κείμενον.  
Ἔχομεν, δένε, τὴν ὑποχρέωσιν ἡνὶ ἐπανάλαβόμενον ὅ,τι καὶ εἰς προ-  
ηγούμενα τεύχη μας ἔτοιμασμεν, ὅ,τι πλέον κοινὴ συνείδησις κατέστη  
δι' ὀλούς τοὺς ὄπωσθήποτε ἐπάφη τίνα ἔχοντας μὲ τὸ "Ὑπουργεῖον".  
Πανταχόθεν δισποτιστοῦται ἡ ἀνάγκη τῆς ἐξψωμέως τῆς γενικῆς ὑπ-  
ρεσιακῆς στάθμης καὶ τῆς εἰδικευμένης καταρτίσεως τῶν στελέχων τοῦ

Λιμενικού Σώματος. Η υπηρεσιακή του έπαρκεια δὲν είναι έκεινη, τὴν ὅποιαν δικαιοῦται τις νὰ ἀξιωσῃ ἀπὸ τοὺς δισχειρίζομένους, ὡς ὅργανα τῆς κοινωνίας διοικήσεως, τὰ σπουδεῖντα τοῦ πλοίου, τὰ

δύσκολα πράγματι.

Πολλαί, βεβαίως, εἶνε αἱ ἔχαιρέσεις, χωρίς, δῆμος, νὰ εἶνε καὶ ίκανοι νὰ άλλωσιανούν μίαν κατάστασιν, χρήζουσαν ίδιαιτέρας σόσον καὶ ἐπίμονον φροντίδος.

Ούτω τὸ Λιμενικὸν Σώμα πρέπει, ὅπωσδήποτε, νὰ ὑποθληθῇ εἰς τὴν βάσανον τῆς ἐκκαθαρίσεως. Ἡ σημεινή, λ. χ., ἀναμαλία τῶν ἔκτος ὑπηρεσίας, τῶν μὴ κριθέντων ὡς προσκέτων πλοιάρχων, ἀλλὰ καὶ τίνων ἀντιπλοίαρχων, είνε πλέον ἀπαραδέκτος. Χάριν αὐτῆς τῆς καλῆς τοῦ Σώματος παραστάσεως, χάριν τῆς ὑπηρεσιακῆς εὐρυθμίας ἐπιβάλλεται γε ἔξευρεθ μία λυσίς. Ἡ οἱ ἀνώτεροι αὐτοὶ ἀξιωματικοὶ εἴνε πράγματι ἀνύποπτοι τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας καὶ κρίνονται ἀκταλλήδοι νὰ καθέξουν τὰς κυρίας ὄργανικες θέσεις τοῦ Ὑπουργείου, ὅπότε θὰ πρέπει νὰ ἀποσυρθούν τῆς ἐνεργού ὑπηρεσίας, ἢ κακῶς ὁ προκάτοχος τοῦ τοῦ. Κατιόντας Ὑπουργός τους ἀτέμαρκέν των ὑπηρεσιῶν, τῶν ὅποιων ἐδικαϊούντο νὰ προσταταῖ, ὅπότε καὶ ἐπιβάλλεται αὐθωρεὶ νὰ τὰς ἀνακαταλάβουν, ἀποσυρομένων ἀπὸ αὐτὰς τῶν κατωτέρων των. Ἐπανερχόμενοι, βεβαίως, δὲν πρέπει νὰ μεταθληθούν εἰς ὑφισταμένους τῶν υφισταμένων των. Ὁφείλουν, νὰ είνε ἔξοικειμένοι μὲ τὰ προβλήματα, που θὰ ἀντιμετωπίσουν, νὰ εἰσηγηθούν καὶ τὰς λύσεις των με πρωτοβουλίαν σκέψεως καὶ ἐνεργείας.

Την έκκαθαρίσιν, ὅμως, νοούμεν χωρούσαν καὶ τὴν κατίουσαν. Όχι ύπάρχουν καὶ μετὰ τῶν κατώτερων οἱ ἀπροσάρμοστοι εἰς τὰς σημερινὰς ὑπηρεσιακὰς ἀνάγκας, οἱ χρήζοντες μετεκπαιδεύσεως, πληρεστέρας καταρτίσεως, γνῶσεως ἐπαρκεστέρων.

Είναι, δημοσ, τόσον στενός ὁ κύκλος τῶν στελεχών τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ώστε γνωστή, ήμπορεὶ τις νὰ εἴπῃ, ἐκ τῶν προτέρων είναι καὶ ἡ ἑκατοντάριθμη τῆς Ἑκαδημοσιτικῆς προσπερίεις. Μετ' αὐτήν, μετὰ τὴν ἀναδιάρθρωσιν καὶ τῶν ὑπερσιῶν τοῦ Ὑπουργείου, θα μᾶς ἐπιτρέπεται μετά μεγαλυτέρας πλέον ἐμπιστοσύνης να ἀποδέπτωμεν εἰς τὴν ὑπερσιακὴν ἐπάρκειαν τῆς κρατικῆς διοικησεως τῆς Ναυτιλίας, εἰς τὴν ἰκανότητα αὐτῆς νὰ συμπαρίσταται εἰς τὸ ἔργον τῶν ναυτιλομένων, εἰς τὴν καλὴν διαχείρισιν τῶν πολλαπλῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου.

Θέλομεν νὰ διαβεβαιώσωμεν τὸν κ. Κωτιάδην, ὅτι ὡς ἔργον πρωταρχικῆς ἀνάγκης προσβάλλει ἡ Ἑκκαθάρισις. Δύσκολος, ἐλάχιστα ἀποδοτική θὰ είναι καὶ ἡ ίδική του ἐν τῷ *Υπουργείῳ* προσπεσθεία, ὅντας ταξίδις πράγματα δὲν ήθελεν ἀπόκατασταθεῖ εἰς τὰ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Δέν ἀμφιβόλλομεν, ὅτι ὁ κ. Κωτιάδης θὰ ἔχῃ ἡδη̄ κατατίξει εἰς τὰ αὐτά συμπερασμάτα, δύον καὶ ὃν δὲν εἶχεν αἰώνη ἐπάρκει τὸν χρόνον πλήρως νὰ γνωρίσῃ τὰ πρόσωπα - καὶ τὰ πράγματα τοῦ *Υπουργείου* του.

Αι προϋποθέσεις μιᾶς καλής προτάσεως

Προσεφέρθησαν, πάνυ ἀξιεπαίνως, ὡρισμένοι ἐφοπλισταὶ — ἔχοντες ὑπ' ὄψιν μας σχετικὴν πρότασιν τοῦ κ. Μιχ. Λεντάκη—νὰ ἀναβάσουν τὴν δαπανή τῆς τεχνικῆς καταρτίσεως εἰς ναυτηγεία καὶ τῆς πατιδεύσεως ἐκ παραλλήλου εἰς σχολῆς τοῦ ἐξωτερικοῦ ἀριθμοῦ τίνος επιφοίτων τῶν ἐδῶ νυκτερινῶν σχολῶν.

Εύκαιριο μοναδική διάτη την επιτυχή σταδιοδρομίαν ένος πτωχού έους ήταν θέσβερόιτο η προσφορά αύτη. Και όμως συνήνησε την άπροσμίαν τῶν ἀποφοίτων εἰς πλείστης δύσας πρεπτώσεις. Εἰς ἀριστούσας τῶν νυκτεριών σχολών τοῦ Πειραιώς, πρεστάθη ἡ εἰς τὴν ἔννυτην επεκπαίδευσις καὶ τὴν ἀπεποιηθσαν. „Οχι διότι δὲν ἀνεγνώριζον ἡνάκηγιν της πληροφέρας τῶν καταρτισεως καὶ τὴν καλὴν της προσφορᾶς εὐκαιρίαν, ἀλλὰ διότι ἔβλεπον κακούστερουσαν τὴν ἐπαγγελματικὴν τῶν σταδιοδρομίαν ἐπὶ ὅσον χρόνον θὰ παρέμενον εἰς τὰ ηχανουργεῖα καὶ τὰς ἑνας σχολάς, τὰς λειτουργούσας ὑπὸ τὴν αἰγιαλῶν τούτων τῶν ναυπηγείων.

Πράγματι, οἱ ἀπόφοιτοι τῶν ἔδω σχολῶν, ἀφοῦ ἐπιτύχουν τὸν χα-  
κτηρισμὸν των ὡς δοκίμων, ἐπίζητον τὴν ναυτολόγησιν, ἵνα, συμ-  
ληρώντες τὴν νόμῳ προβλεπομένην ὑπῆρξίαν, προσέλθουν ἐν καιρῷ  
ις τὰς ἔξτασεις διὰ τοῦ δίπλωμας τοῦ γ'. μηχανικοῦ.

Ἐν τῷ μεταξύ, λόγῳ τῆς ψίφισταμένης ἐλλείψεως διπλωματούχων, συντὸν νά κατορθώσουν οἱ δόκιμοι αὐτοὶ, μετὰ ἐνίαυσιν ὑπηρεσίαν, ἀ καταλάβουν τὴν θέσιν τοῦ τρίτου μηχανικοῦ, γεγονός ὅπερ σηματεῖ μειοδόσιαν 50—60 λιών!

Πώς, λοιπόν, ο πτωχός αύτος ναυτικός, ο σκανδαλιζόμενος, και πολὺ<sup>1</sup> ικανός, με την ίδεαν ἐνὸς τοιούτου μεγάλου μισθού, θὰ έδέχετο νὰ ναβάλῃ ἐπὶ διετίαν τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος του, πολὺ δὲ πειστέρον νὰ ἀγνοησῃ τὴν πιθανότητα τῆς τόσου ἀπότομου αὐξήσεως ὡς ἀπόλαυσιν του; "Αν, τούλαχιστον, τὰ ἔτη τῆς εἰς τὴν ξένην μετεκι-  
ατιδεύσεως τοῦ δοκίμου, ἄτινα, πραγματι, ἀποδοτικώτατα, θὰ είνε διὰ την τεχνικήν κατάρτισιν του, ἐλαμβάνοντο υπ' ὄψιν κατά τὸν ὑπόλογισμὸν ὃ χρόνου προϋπηρεσίας διὰ τὰς ἐπὶ διπλώματι ἔξετάσεις, πολλοὶ ἢ ἀντελεμβάνοντο, διτὶ τὸ πραγματικὸν των συμφέρον δὲν ἔγκειται ο τὸ πρόσκαιρον κέρδος τῆς ἐκτάκτου μισθοδοσίας των ως γ. μηχα-  
κῶν, ἀλλὰ εἰς τὴν ἀρτιτέραν ἐκμάθησιν τῶν τεχνικῶν ἔκεινων γνω-

# **PORT SUDAN MARITIME AND FORWARDING AGENCY**

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS  
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,,

Address: P.O. Box 306

σεων, αιτίας θά τους καθίστων άξιους τούς έπαγγέλματός των και όργαντορες καλοπληρωμένα στελέχη τών έφοπλιστικών έπιχειρήσεων.

Προϋπόθεσις, κατ' άκολουθίαν, της εἰς εύρυτεραν κλίμακας μετεκπαιδεύσεως εἰς τὴν ξένην τῶν ἀποφοίτων τῶν σχολῶν μας εἰνεὶς ὁ συνυπολογισμός διὰ τὴν σπόκτησιν τοῦ διπλώματος τῶν ἑτῶν, που θὰ διήνυνον σύντοιχοι έργαζομένοι εἰς τὰ ναυπηγεῖα καὶ τὰ παρ' αὐτοῖς φροντίστηρια.

Δὲν νομίζομεν νὰ προβληθῇ ἀντίρρησίς τις διὰ τὴν θεσμοθέτησιν μᾶς τοιαύτης προβλέψεως. Εἶναι ἀναμφισβίτητον, ὅτι ἡ ὑπηρεσία εἰς τὰ ναυπηγεῖα εἴνε ἀνωτέρα, καλύτερα ποιότητος παρὰ ἡ ἐπὶ τῶν πλοίων, χωρὶς νὰ παραραθῇ καὶ τὸ γεγονός τῆς ἐκ παραλλήλου φοιτήσεως εἰς τεχνικὴν τινὰ σχολὴν. Θά πήχυμενοι διὸι οἱ προσερχόμενοι διὰ τὸ διττώμα νὰ είχον τὸ προσὸν αὐτὸ, τὸ ἔγγυμενον τὴν ἀρτιωτέραν κατάτοιν τῶν.

Μετὰ τὴν πλήρωσιν τῆς προϋποθέσεως, δύσον ἀφορᾶ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ὑπηρεσίας, ἔχομεν νὰ συστήσωμεν πρὸς τοὺς ἔφοπλιστας, τοὺς προσφερομένους νὰ διευκολύνουν τὴν καλύτεραν μόρφωσιν τῶν αὐτιανῶν μηχανικῶν, μίαν πλέον συστηματικήν, συντονισμένην κάπως προσπάθειαν, δύσον ἀφορᾶ τὴν πρόσληψιν ἡ μᾶλλον τὴν ἐπιλογὴν, τῶν πρὸς μετεκπαίδευσιν ἀποφοίτων.

Μία τοιαύτη συντονισμένη ἑνέργεια πιθανὸν νὰ φέρῃ μέχρι τῶν ξένων ἔργοστασίων πεντήκοντα καὶ πλέον ἀποφοίτους τῶν ἔδω σχολῶν. Ἀλλὰ μετὰ τίνα χρόνου παραμονὴν τῶν εἰς τὰ μηχανουργεῖα καὶ φοιτήσεως εἰς τὰς ξένας νυκτερινὰς σχολάς, θὰ ἔξελιχθον εἰς καλοὺς μηχανικούς, μὲ κατάτοιν τεχνικὴν ὑψηλότερας στάθμης καὶ μὲ πληρᾶ τὴν ἔξοικειώσιν εἰς τὴν ἀγγλικὴν γλώσσαν.

Προϋπόθεσις, ὅμως, τῆς ἐπιτεύχεως τῶν ἀνωτέρω εἶνε ἡ ἀπὸ κοινοῦ πρωτοβουλία τῶν ἔφοπλιστῶν, ὅχι αἱ μεμονωμέναι ἑνέργειαι. Αὐτῆς, δυστυχῶς, η συνεργασία δὲν ὑφίσταται παρ' ἥμιν.

### Διὰ τὸν ἔξοπλισμὸν τῶν Σχολῶν

Αἱ σχολαὶ τοῦ Ἀσπροπύργου, αἱ ὑποδειγματικῶν ὄργανοι μενοῦνται καὶ διὰ τὰς ὁποῖς θὰ ὑπερφανεύεται πράγματα η ναυτιλομένη Ἑλλάς, πρόκειται απὸ τοὺς Σεπτεμβρίους η ἀρχίσουν λειτουργοῦσαν. Καταβόλλεται ηδη σύντονος η προσπάθεια τοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν εἰς διδακτικὸς ὄργανα καὶ ἐργαλεῖα, θέλομεν δὲ νὰ ἐλπίζωμεν ὅτι, εἰσφορᾶ καὶ τῶν ἔφοπλιστῶν, ὡς ἔξοπλισμὸς αὐτὸς δὲν θὰ υστερησῃ εἰς τελειοτηταν οὔτε καὶ θὰ καθυστέρησῃ.

Πρέπει τὸν Σεπτέμβριον, ὅταν οἱ πρῶτοι μαθηταὶ θὰ εἰσέλθουν εἰς τὰς Σχολὰς, ὅλα νὰ είνε ἔτοιμα, νοικοκυρεμένα, πρόσφορα διὰ τὴν διασκαλίαν τῶν αὐτιανῶν ναυτίλων καὶ μηχανικῶν.

Καὶ διὸ μὲν τὸ πλήρες εἰς συγκρότησιν τιμῆς τῶν μηχανικῶν διασιδάζεται κατ' αὐτὰς η παραγγελία τῶν ἐργαλείων, μὲ κόστος γύρω τῶν 40 χιλιόδων λιρῶν. Ἀπὸ τὰς ἔφοπλιστικὰς εἰσφορὰς ἀντιμετωπίζεται η πληρωμὴ τῶν. Ἐπλίζομεν νὰ μη παραλείψουν δόλοι οἱ ἔφοπλισταὶ ἔγκαιρως, νὰ εἰσφέρουν τὴν ἐνίσχυσιν τῶν, ἵνα τὰ ἐργαλεῖα παραληφθοῦν τὸ ταχύτερον.

Διὰ τὸ ἡλεκτρονικά, ὅμως, ὅργανα τῆς γεφύρας, ἀκόμη δὲ διὰ τὴν ἑξέρεσιν τριῶν διαφόρου τύπου μηχανῶν (δῆκλ, ἀτμοστροβίλους καὶ παλινόδρομικῆς) δὲν θὰ δύσκολος η προμήθεια τῶν ἀπὸ δωρεάς αὐτῶν τούτων τῶν ξένων κατασκευαστῶν. Οἱ Ἑλληνες ἔφοπλισταὶ εἰνε

τῷρα οἱ καλύτεροι πελάται τῶν διαφόρων ἔργοστασίων ἡλεκτρονικῶν ἔργων καὶ μηχανῶν διὰ τὰ πολλὰ ναυπηγουμένα σκάφη τῶν. Πιστεύουμεν, ὅτι μία παράκλησίς των πρὸς τοὺς κατασκευαστὰς θὰ ἡ πόρκετη νὰ μᾶς προμηθεύσουν σύτοι διὰ τὰ ἀναγκαῖα ὄργανα—ραντάρ, βιδύμετρον, γυροσκοπικὴν πυξίδα, αυτόματον πηδάλιον καταρά—καθὼς καὶ τὰς πρωτοτηρίους μηχανᾶς ὅχι μόνον διὰ τὰς Σχολὰς τοῦ Ἀσπροπύργου, ἀλλὰ καὶ τῆς Ὑδρας. "Αν, λ. χ., συνεννοούμενοι μεταξὺ τῶν, οἱ κ. κ. Νιάρχος, Υιοί Π. Γούλανδρη, Μανώλης, Κουλουκούντης, Κ. Λαζαρός — διὰ νὰ ἀνοφέρωμεν τούς, έχοντας τὰς περισσότερας ναυπηγῆσις — κατένεμον τὸ τὶ θὰ ξέπται εἰς ἔκαστος ἀπὸ τὰ ἔργοστάσια, εἰμεβούς βέβαιοι, ὅτι ἀδεπτανος θα ἡτο δυνατὸν νὰ ἐπιτύχωμεν τὸν ἔργοπλομήν τῶν Σχολῶν.

Χρειάζεται, ὅμως, κάποιος νὰ κινήσῃ τὸ ἐν προκειμένῳ ἐνδιαφέρον τῶν ἔφοπλιστῶν καὶ νὰ συντονίσῃ τὰς ἐνέργειας τῶν. Αὐτὸς ὁ κάποιος είναι, ίσως, ἡ «Ἐνωσία τῶν ἔφοπλιστῶν» ἢ τὸ ἀρμόδιον τημῆα ἐπιτῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Ο οἰστῆς δηποτε, πάντως, ἀρμόδιος ἡ ἀναλάβῃ τὴν προσπάθειαν. Ἐπειγεὶς η ἑξέρεσις τῶν ὄργανων η τῶν χρημάτων που θὰ χρειασθοῦν διὰ τὴν προμήθειαν τῶν. Αἱ Σχολαὶ πρέπει νὰ είνε πλήρως ἔξωπλισμέναι, ὅτον θὰ ἀρχίσῃ η λειτουργία τῶν.

Τρεῖς ἐκ τῶν ἔφοπλιστῶν — πρὸς τὸ παρὸν δὲν ἀναφέρομεν τὰ ὄντα — ἔξι εἰκαίων, που ἐντυπογράφων ὑπεσχέθησαν τὴν εἰσφοράν τῶν διὰ τὰς σχολάς της Ἀσπροπύργου, θέλουν νὰ ἀποφύγουν τὴν ὑποχρέωσιν τῶν. Κληθέντες ἀπὸ τοὺς Προενικοὺς Λιμενάρχας Λονδίνου καὶ Νέας Υόρκης, δὲν ἐπρομηθοῦσι ιηθόκους εἰς τὴν καταβολὴν τῶν οἰκείᾳ θελητοὶ αὐτῶν τῶν ἔφοπλιστῶν καθορισθείσαν ποσῶν.

Θά ἔχαντηληθῇ, θεωρίας, τὸ δριόν τῆς ἀναμονῆς. Μετ' αὐτὸ θὰ ἐπανέλθωμεν.

### Προειδοποιητικὴ ἐπίδειξις

Τὴν ἐπιβληθεῖσαν ἀπὸ τὴν «Διεθνῆ τῶν Μεταφορῶν» ἀπεργίαν τῶν λιμενεργατῶν τῆς Γλασκώνης κατὰ τοῦ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν ἡληνικῆς ιδιοκτησίας μεταλλόφορου «Νάσιοναλ Τρέιντερ» τὴν ἀνεμένομεν. Μᾶς ἔξειντες η καθιυστέρησις τῆς νέας αὐτῆς ἀντιδραστικῆς ἐκδηλώσεως κατὰ τῶν ἀσύντονων σημαῖων. «Η παρέμβασις τῆς «Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν», ὑποκινουμένη ἀπὸ τοὺς γνωστοὺς ξένους ἀνταγωνιστῶν καὶ λιθεριανῶν πλοίων, ἀπετέλει ἔμμεσον προειδοποίησιν τῶν ἐπικιμένων ἀντιδρῶσεων, παρασκευασθεῖσαν ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν συζητήσεων διὰ τὰς «σημαίας εὐκολίας», αἵτινες θὰ διεγγοντο εἰς τὴν συνέλευσιν τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου.

Δέν ἐπρόκειτο, ἀλλως τε, περὶ πλοίου μὲ ἀντικανονικὴν τὴν σύνδεσιν, πλημμηλὴ τὴν ἐνδιάστησην η μὲ μισθολόγιον κατώτερον τοῦ κρατούντος, εἰς ὅλας τὰς εὐρωπαϊκὰς σημαῖας, ὥστε η παρέμβασις τῆς «Διεθνούς» νὰ είχε δικαιολογίαν τίνα η καὶ ηθικόν τι περιεχόμενον.

Τὸ «Νάσιοναλ Τρέιντερ», σκάφος σχεδόν καινουργεῖ, μετὸ τὴν πετασκευὴν τοῦ εἰς τὴν Ἰσπανίαν, ὑπὸ τὸ γνωστὸν καθεστώς τῆς τροφοδοτικῆς ἀφονίας, τὸ κρατοῦν εἰς ὅλα τὰ ἡληνικῆς ιδιοκτησίας πλοῖα καὶ μὲ μισθολόγιον ὑψηλότερον πάσης ἀλλῆς σημαίας καὶ αὐτῆς τῆς ιδικῆς μᾶς, δὲν ἦτο τὸ σκάφος, διτερός, διτερός τοῦ κρατούντος, εἰς ὅλας τὰς εὐρωπαϊκὰς σημαῖας, ὥστε η παρέμβασις τῆς «Διεθνούς», τῶν κοπτομένων ὑπὲρ τῶν ἐογνατικῶν ἐπιδιώσεων.

Παρὰ ταῦτα αὐτὸ τὸ σκάφος ἐπελέγει διὰ τὴν προειδοποιητικὴν ἐπίδειξιν. Διὰ τῆς ἀπεργίας θὰ ἐπληροφορούντο ὅλοι οἱ ἔφοπλισταὶ λιθεριανῶν σκαφῶν τὶ ημέραν τοῦ προειδοποίησης τῶν Συνδικαλιστῶν τῆς «Διεθνούς», τῶν κοπτομένων ὑπὲρ τῶν ἐογνατικῶν ἐπιδιώσεων.

Ενδιαφέρουσα, ὅμως, είνε καὶ η συνέχεια τῆς ὑποθέσεως. Είχον ηδη, πρὸ τῆς ἀπεργίας τῶν λιμενεργατῶν τῆς Γλασκώνης, οἱ πλοιοκτῆται

# 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

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

DELIVERED FROM STOCK  
AT ALL U.S. PORTS

► WHitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Address: AMTRADISE

125 BROAD STREET

C. GRIMBILA

President

NEW YORK 4, N.Y.

τού «Νάσιοναλ Τρέιντερ» υπόβαλει είς τό 'Υπουργείον της Ναυτιλίας αίτησιν νηολογήσεως τού σκάφους των εἰς τά παρ' ήμιν νηολόγια. 'Ο Προσενικός Λιμενάρχης Λοιδούνον είχε διοτασθή νά παραδώσῃ εἰς τό νηολογούμενον σκάφος προσωρινά ἔγγραφα τῆς ἑλληνικῆς ἑθνικότητος, τα όποια καὶ ἀπεστάλησαν εἰς τὴν Γλασκώνην, ἵνα ἡ ἀπεργία εἴχεν ἔκραγη. "Ηρκεσεν, ὅμως, η ὑψωσις τῆς Κυανολεύκου ἐπί τοῦ σκάφους διὰ νά ἐπανέβουν οἱ ἀπεργοὶ λιμενεργάται εἰς τὴν ἑκφόρτωσιν τοῦ σκάφους καὶ νά σταματήσῃ τὸ κατ' αὐτοῦ μπουκοτάς.

Εἶναι, πράγματι, ἐνδιαφέρουσα η φάσις αὐτή τῆς ὑποθέσεως τοῦ ἑλληνικού πλοίου «Νάσιοναλ Τρέιντερ». 'Ο νοῶν νοεῖται....

### Διὰ τὰς "σημαίας εύκολιας,"

'Αποτέλεσμα τῶν διεισχεισῶν συζητήσεων εἰς τὴν συνέλευσιν τοῦ «Διεθνοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου», ἀναφορικάς μὲ τὰ πλοῖα τῶν «σημαίων εύκολιας», ὑπῆρχεν ἡ ἀπόφασις, ὅπως παρασχεθεῖ χρόνος τις εἰς τὰς ἐφοπλιστικὰς κατὰ χώρας Ὀργανώσεις, διὰ νά μελετήσουν τὸ ὑπόβλητον εἰς τὴν συνέλευσιν ἐπί του ἐν λόγῳ θέματος ὑπόμυνα καὶ μορφοποιησουν τὰς ἡπ' αὐτοῦ ἀπόφεις των, προκειμένου νά ληφθουν ἐν κατιών τελικαὶ ἀποφάσεις. Εἰς ἑκόδεν ἐν τούτοις ὑπὸ τῆς συνελεύσεως ἀνακοινωθὲν γίνεται παραδεκτόν, ὅτι θὰ ἡτο δύσκολον νά ἔξευρεται τὰ κατάλληλα μέτρα, ἄτινα ἡ δύναντο, δι' ἐνεργείας ἐπί διεθνοῦς ἐπιτέδουν, γάλ ἐλέγχουν τὴν τοιαύτην πρὸς τὰς ἀσύδους σημαίας στροφὴν του ἐφοπλιστικοῦ ἡ ἀκόμη καὶ πώς θὰ ἡτο δύνατον νά ἐπιτευχθῇ διεθνῆς τις συμφωνία ἐπί τῆς ἀντιληψεως, ἀν θὰ ἡτο ἡ οὕτις ὁρίζει τὸ πρός ενα τοιούτον ἐλέγχον τὴν ἐνέργειαν. 'Αποδεικύεται εἰς τῶν ἀνωτέρων, ὅτι δὲν ἔχει ἀκόμη πλήρως ωριμάσσει ή ἴδεια μιᾶς ἐπί διεθνοῦς βάσεως ἀντιδράσεως κατὰ τῶν ἐν λόγῳ σημαίων.

### Αἱ δωρεαὶ πρὸς τὸν "Οἴκον τοῦ Ναύτου,,

Θέλομεν νά ἔρωτήσωμεν τὴν διοίκησιν τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», δι-ατὶ καθυστερεῖ η σύστασις τῶν ιδαιτέρων ιατρείων, διὰ τὰ όποια, μάλιστα, εἰδικὰ διαιμερίσματα προεβλέφθησαν εἰς τὸ πρὸ ἔτους ἀνεγερθέν μεγαρον τοῦ ἰδρυμάτος.

Εἰμεθα εἰς θέσιν νά γνωρίζωμεν, ὅτι ἀπὸ μηνῶν πολλῶν αἱ σχετικαὶ μετακινήσεις τῶν εφοπλιστῶν ἐτέθησαν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς διοικήσεως τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου». Κανεῖς, ὅμως, ἐκ τῶν ἀρμοδίων δὲν ἀνέλαβε τὴν φροντίδα τῆς ἀξιοτοιχήσεως των.

Τὰ ἀκτινολογικὰ μηχανήματα θὰ ἡδύναντο, πρόγκυματι, ἀπὸ μακρού νά είχον παραγγελθῆν, ὅπως καὶ τὰ ἔργατα του μικροβολογικοῦ ἐργαστηρίου καὶ τοῦ ὄδοντιατρικοῦ τυμπατος. 'Αν δὲν παραγγελθήση, ἡ εὐθυνη βαρύνει τοὺς διοικούντας τὸν «Οἴκον τοῦ Ναύτου».

Δέν πιστεύομεν νά τίθεται παρ' οὐδενὸν ἐν ἀκινθίσεις ἡ ὠφέλεια, που θὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν λειτουργίαν τῶν ἐν λόγῳ ιατρείων διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» καὶ τῶν παρ' αὐτοῦ προστατευομένων. Εἰς πολλὰς δεκάδας χιλιάδας δραχμῶν ἀνέρχονται τὰ δαπανώμενα μηνιαίων ἀπὸ τὸ ἰδρυμα δι' ἀκτινογραφίας, διαθερμίας, ἀγαλυσίες καὶ θεραπείας ὁδόντων καὶ ὄφθαλμων. Αύτας ὅλας τὰς δαπανάς, τὰς ἴσως καὶ μεγαλυτέρας ἀπὸ τὰς ἀπαιτουμένας, θὰ ἔσοικον μορήσῃ ὁ «Οἴκος τοῦ Ναύτου» διὰ τῶν ιδικῶν του ιατρείων, ἐνώ, ἐκ παραλλήλου, πλέον στοργική καὶ ἀποδοτική θὰ είνει ἡ παρεχομένη περίθαψις.

Ο. κ. Κωτιάδης ἔχει ἡδη ἐνημερωθῆ ἐπὶ τοῦ ζητήματος. Τὸν παρακαλούμενν νὰ τὸ ἔξετασῃ καὶ νὰ κινήσῃ πρὸς δραστηριώτεραν ἐνέργειαν τὰς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας. Δυσεξήγητος είναι ἡ ἐπιδεικνυμένη ὀλιγωρία.

### Αἱ οἰκοδομικαὶ περιπέτειαι τοῦ N.A.T.

Κατεδείχθη ἥκιστα ἐπωφελής ἡ ἐπένδυσις κεφαλαίων τοῦ N.A.T. εἰς ἀκίνητα. 'Ο νέος περὶ τοῦ Ταμείου νόμος ὄρθως προέβλεψε τὴν ἀπαγόρευσιν τοιούτων τοποθετήσεων διὰ τὸ μέλλον.

Θετικῶς, ὅμως, οἱ οἰκοπέδων τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μαρτιώματος. Λέγεται, ὅτι ἐστοιχίσαν εἰς τὸ N.A.T. περισσότερον αἱ ἐν λόγῳ οἰκοδομαὶ παρ' ὅσον εἰς τοὺς ιδιώτας μηχανικούς, τοὺς ἀναλαμβάνοντας τοιαύτας ἐργασίας, χωρὶς καὶ τὴν ποιοτηταν τῶν ἔργων νὰ είνει ἡ καλυτέρα.

Ἐκ τῶν πραγμάτων, συνεπῶς, κρίνεται ὅρθη ἡ προταθείσα ἀκποίησις τῶν ὄσων οἰκοπέδων ἡ παλαιῶν οἰκημάτων κατέχει τὸ Ταμείον, διὸ νά λειψουν ὁ πειρασμός τῆς ἀνοικοδόμησεως τῶν, ἵσως δὲ καὶ τῶν τρίτων τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὰς οἰκοδομαὶς αἱ ἐπίμονοι συστάσεις.

Πρὸς τὴν ἀπονήσιν τῆς ἀναστολῆς πακοῆς ἐπενδύσεων κεφαλαίων τοῦ N.A.T. εἰς τὴν ἀνέγερσιν πολυκατοικῶν συμφωνεῖ ὁ κ. 'Υπουργός τῆς Ναυτιλίας, ὥστις ἔχηται τὴν συγκέντρωσιν ὅλων τῶν σχετικῶν στοιχείων, ἵνα ἀποκαλυφθῶνται καὶ αἱ τυχόνται ὑπερβασίαι, ἐν συνενόψει δὲ με τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ταμείου, καθορισθῇ ἡ ἐνδειγμένη πολιτική.

'Αλλ' ἵνα ἀποδειχθῇ τὸ ἐπιζήμιον τῶν εἰς ἀκίνητα τοποθετήσεων τοῦ N.A.T., δὲν χρειοζεται νὰ ἀναφέρωμεν παρὰ δύο μόνον περιπτώσεις. Τὴν σκανδαλώδη ἀγοράν τοῦ ἐν Πειραιεῖ ἀκίνητου τῆς Ἑλληνικῆς Τραπέζης, ἥτις τόσα ἐστοίχισεν εἰς τὸ Ταμείον καὶ τόσον ἀδάχιστα ἀποδίδει καὶ τὴν ἀνέγερσιν, ἐν Πειραιεῖ ἐπίσης, τῆς πολυκατοικίας

τῆς λεωφόρου Γεωργίου.

Ἄυται, πράγματι, αἱ περιπτώσεις εἰναι ἱκαναι νὰ μὴ ἐπιτρέψουν οὐδὲ καν τὴν σκέψιν περὶ νεας οἰκοδομικῆς περιπτετείας εἰς δάρος τοῦ Ταμείου τῶν ἀπομάχων Ναυτικῶν μας.

### Ίνα ἐκκαθαρισθοῦν αἱ ἀμφιβολίαι

Παρὰ τὰς πρώτας πληροφορίας περὶ εὐνοϊκῆς ἀπαντήσεως τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος εἰς τὰ ἔρωτήματα τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας ἐν σχεσεις μὲ τὸ προερχόμενον ἀπὸ ἐκποιησεις πλοίων συνάλλαγμα, ἀνακοινώνται ἡδη ὅτι τὸ ἀρμόδιον συμβούλιον τῆς Τραπέζης δὲν κατέστη δυνατὸν σαφεῖς τινας νὰ παρασχῃ διευκρινήσεις διὰ τὸ ἐγερθεν ζητῆμα. "Ηδη παρεπέμφθη τούτο εἰς τὸ 'Υπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν, ὅπερ ἐν συνεννοήσει μὲ τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας θὰ γνωμοδοτηθῇ σχετικῶς. 'Ο κ. Κωτιάδης ἀντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκην νὰ φέρῃ τὴν ὑπόθεσιν καὶ πρὸ τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβούλου, ἵνα κατά τρόπον ἀναφισθῇ τοῦ έκκαθαρισθοῦν αἱ ἀμφιβολίαι καὶ καθορισθῇ η θεσις τοῦ ἐκ παλισεων πλοίων συναλλάγματος.

### Ἀξιοπρόσεκτον κροῦσμα

Συνεστήθη πρὸ ἔτους μία σχολὴ μετεκπαίδευσεως θαλαμηπόλων εἰς τὸν Πειραιά. 'Ελειτούργησεν ὑπωδόνητο ίκανοποιητικῶς, χορηγία τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν. 'Ελπίδες δικαιολογημέναι ἔστρηχθησαν εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῆς.

"Ητο τὸ πρῶτον θετικὸν βῆμα διὰ τὴν μετεκπαίδευσιν τῶν ναυτικῶν μας, καὶ ἡ ἐπιτούχια τοῦ ὅποιου θὰ παρέχειν ἐνθαρρυντικόν τὸ ἐνδιαφέρον τῆς συστάσεως καὶ ἄλλων παρομίων σχολῶν δι' ἄλλους κλάδους τῆς ναυτικῆς ἐργασίας;

"Ιδού, ὅμως, καὶ ἡ πρώτη ἀπογοήτευσις: Μᾶς πληροφοροῦν, ὅτι οἱ ἔξελθονται τῆς σχολῆς μετεκπαίδευθεντες θαλαμηπόλοι, οἱ προσληφθέντες ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανίου «Βασιλίσσα Φρειδερίκη», ἐδραστέυεσαν εἰς τὴν Ἀμερικήν κατὰ τὸ πρῶτον πρὸς τὰ ἔκει ταξίδιον των.

"Ἐπελέγησον οἱ ἀπόφοιτοι τῆς σχολῆς ὡς οἱ καταλληλότεροι νὰ ὑπηρετήσουν ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανίου. 'Απεδειχθήσαν οἱ χειρότεροι, ὅχι ἀπὸ ἀπόφειων καταρτίσεως, ἀλλ' ἀπὸ τῆς σοθαρωτέρας πλευρᾶς τῆς επαγγελματικῆς συνειδήσεως.

"Μετὰ τὸ κροῦσμα αὐτὸν δικαιολογημένη πλέον είναι ἡ ἐπιφύλαξις τῶν ἔκτελοντων ὑπερωκεανίους πλόας σκαφῶν διὰ τὴν πρόσληψιν θαλαμηπόλων ἀπὸ τὴν σχολήν. Δικαιολογημένη καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς παροχής θετικῶν ἐγγύησεων απὸ τοὺς νεαροὺς βοηθούς θαλαμηπόλους, οἵτινες θὰ ἐπειδίουν καὶ φοιτήσουν εἰς τὴν σχολήν, διὰ νὰ προσληφθούν μετὰ τὴν ἀποφοίτησίν των εἰς τὴν σχολήνια σκάφη.

"Διὰ πολλοὺς εἰς αὐτῶν η φοίτησις εἰς τὴν σχολήν ἵσως νὰ είνει τὸ μέσον τῆς ναυτοδογήσεως τῶν εἰς ὑπερωκεανίου σκάφων, μὲ σκοπὸν ἀπότελε τὴν δραστηρευτικήν.

"Πρέπει η διοίκησις τῆς σχολῆς καὶ η 'Ενωσις τῶν θαλαμηπόλων νὰ προσέξουν τὸ σημειωθὲν κροῦσμα. 'Η διακρίθωσις τῶν ἐπαγγελματικῶν προθέσεων τῶν μαθητῶν δέον, ἵσως νὰ διενεργήσῃ πρὸ τῆς εἰσόδου τῶν εἰς τὴν σχολήν.

### Τι γίνονται οι Κώδικες;

Θέλομεν νὰ πληροφορηθῶμεν εἰς ποιὸν ἐρμάριον τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας κείνατο λησμονήμενοι οἱ ἀπὸ μακροῦ ἐκπονηθέντες κώδικες δημοσίου καὶ ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

"Αν καλῶς ἐνθυμούμεθα, είχε τοῦ πρὸ ἔτους ἀνακοινωθῆν, ὅτι τὸ ἔργον τῶν ἀρμόδιων ἐπιτρόπων ἐπερατώθη. Τότε αἱ στήλαι αὐταὶ ὑπέδειξαν τὴν ἀνάγκην τῆς ἀποστολῆς τῶν ἐκπονηθέντων σχεδίων εἰς τὰς ἀνδιφορομένας ἐπαγγελματικὰς ὄργανωσεις, ἵνα καὶ αὐταὶ διατυπώσουν τὰς ἀπόφειων.

"Ἐκτοτε, ὅμως, οὐδεμία σχετικὴ ἡ ἀλληληστήσις τῶν ἐνέργειας διὰ τὴν κύρωσιν τῶν σχεδίων ἐπεσημάνθη. Κάπου, εἰς τους «υπό, μελέτην» φακέλων ἀρμόδιων η ἀναφορά τοῦ τίνος ὑπηρεσιακοῦ παράγοντος θὰ περιμένουν καὶ οἱ κώδικες τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου, ὅπερ καθυστερημένον πάντοτε μᾶς ἔρχεται, λόγω, ἵσως, καὶ τοῦ γραφειοκρατικοῦ κλίματος, τοῦ συνήθως κρατούντος εἰς τὰς διοικητικὰς ἡμῶν πράγματα.

"Ἄση θεληστή ὁ κ. Κωτιάδης, τὸ πρῶτον ἡδη πληροφορούμενος ἀσφαλῶς τὴν ὑπόθεσιν αὐτήν, νὰ κινήσῃ διὰ τῆς παρεμβάσεως του τὴν πρὸς ἐνέργειαν τῶν διατυπώσεων — ἀν υπάρχουν τοιαύται — σπουδὴν τῶν ἀρμοδιῶν υπηρεσιῶν.

"Άμεσωτάτως τὸ πλοίον ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν καδικοποίησιν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. 'Η υπόθεσίς του προάγεται ἀπὸ τὴν ἐνημερωμένην εἰπὶ τῶν συνχρόνων δεδομένων νομοθεσίαιν.

### Τὸ κόστος τῶν Ἐλληνικῶν λιμένων

"Υπὸ ωρισμένας προϋποθέσεις, ἀναπτυσσόμενας κατωτέρω, ἀξιέπαινος εἰναι ἡ πρωτοβουλία, τὴν ὁποίαν ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ἀνέλαβε, διὰ τὴν καθιέρωσιν ἐνιαίου, δι' δολους τοὺς συντήρησης τῶν καλούμενων σταδιακῶν εργασιῶν. Τὴν φόρην τῶν λιμενικῶν μας κέντρων ὡς ὀργανωμένων κατά σύγχρονον τρόπον καὶ καλῶς λειτουργούντων, θὰ ὠφελησῃ ἐπιτυγχά-

## COMPLETE STEVEDORING SERVICE

ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.

Coast Stevedore Co.

17 State St.—NEW YORK Y.N.

GENERAL AGENT:  
GEORGE CARRAS INC.

Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co.

Cables: CARRASBRO

νουσα ή προσπάθεια αυτή. Διότι οι ξένοι φορτωταί, τών όποιων τά έμπορεύματα προορίζονται διά πλείονας τού ένος έλληνικού λιμένας, δεν θά εύρισκονταν πρό της σημειωτής τραγιλαφικής καταστάσεως, καθ' ήν αλλού σύστημα καταδολής υπερωριών, ζυγίσματος καὶ στοιβασίας τού έμπορεύματος ισχει διά τάς Πάτρας, αλλού διά τής Θεσσαλονίκης καὶ έντελως διάφορον εἰς κάθε έλληνικόν λιμένα. Ή έπιδιωκομένη όμοιομορφία εἰς τάς σταδιακάς έργασιας καὶ διακομιδής ένιασιον ποσοστού διά τής άμοιδής αυτών θά έχῃ ως συνέπειαν, όπως τούνται ή μέτοπασις τών Υπουργών Έργασίας καὶ Ναυτιλίας, τήν άπλοποιησιν τών λιμενικών κανονισμών, οἵτινες ούτως εύκολως βά δύνανται νὰ κατανοοῦνται ύπο τών ξένων καὶ τών Έλλήνων φορτωτών καὶ διαπολιτών.

Διά τόν λιμένα τῆς Στυλίδος — διά νά άναφέρωμεν παραδείγματά τινα τῆς έπικρατούσης σήμερον ἀταξικής καταστάσεως εἰς τούς έλληνικούς λιμένας—ή ένσάκκωσις καὶ ραφή ἢ τὸ ἀπόλον δέσμους σάκκων συνεπάγεται προσαύξησιν τού βασικού τιμολογίου κατά 10%, διά τόν λιμένα τῆς Σύρου 23%, διά τόν τού Βόλου 50%, διά τόν λιμένα τῆς Χίου 60% καὶ διά τόν τῆς Αλεξανδρουπόλεως 100 τοῖς ἔκατον.

Ἐξ ἄλλου, διακομιδής τῶν φορτωτών μέχρι τῶν διπόιων οἱ φορτοεκφορτωταί ύποχρεύονται νὰ μεταφέρουν τὰ φορτιὰ ἀνέν προσθέτου ἀμοιδῆς, ποικίλει σημαντικώς ἀπό λιμένα εἰς λιμένα. Οὕτω διά τόν λιμένα τῶν Πατρών διαφορετάς φορτοεκφορτωτής ύποχρεύονται νὰ μεταφέρῃ ἀνέν προσθέτου ἀμοιδῆς τὸ έμπορεύμα μέχρις ἀποστάσεως 15 μ., διά τόν λιμένα τῆς Σύρου 23%, διά τόν τού Βόλου μέχρι 17 μ., διά τόν τῆς Χίου μέχρι 25 μ., διά τόν λιμένα τῆς Καβάλας μέχρι 30 μ. καὶ διά τόν λιμένα τῆς Αλεξανδρουπόλεως μέχρι 50 μέτρων.

Τέλος, διακομιδής καὶ καθορισμός τῶν ἀποστάσεων μέχρι τῶν διπόιων οἱ φορτοεκφορτωταί ύποχρεύονται νὰ μεταφέρουν τὰ φορτιὰ ἀνέν προσθέτου ἀμοιδῆς, ποικίλει σημαντικώς ἀπό λιμένα εἰς λιμένα. Οὕτω διά τόν λιμένα τῶν Πατρών διαφορετάς φορτοεκφορτωτής ύποχρεύονται νὰ μεταφέρῃ ἀνέν προσθέτου ἀμοιδῆς τὸ έμπορεύμα μέχρις ἀποστάσεως 15 μ., διά τόν λιμένα τῆς Σύρου τὸ ποσόν ἀμοιδῆς τῆς υπερωριακής έργασίας ἀνέρχεται εἰς 50% τού βασικού ἡμερομισθίου καὶ διά τόν λιμένα τῆς Καβάλας εἰς 60% αὐτού. Η υπερωριακή έργασία διά τόν λιμένα τῆς Αλεξανδρουπόλεως ἀρχεται εἰς τάς 5.30 μ.μ. τῶν χειμώνας, εἰς τάς 7 μ.μ. τὸ θέρος καὶ συνεχίζεται μέχρι πρωΐας. Τὸ ποσόστον τῆς υπερωριακής ἀμοιδῆς ἀνέρχεται εἰς 75% τού ἡμερομισθίου. Τέλος, εἰς τόν λιμένα τῶν Πατρών αἱ υπερωριακαὶ ἀρχονται την 5.30 μ.μ. καὶ τάς τόν χειμώνας καὶ κατά τό θέρος συνεχίζονται μέχρι πρωΐας καὶ αἱείδονται μὲ ποσόστον 100% ἐπί τού βασικού ἡμερομισθίου.

Ἡ ίδια ἀνομοιομορφία καὶ ἀδικαιολόγησης ἀνισότης ἐπικρατεῖ καὶ εἰς τάς ἄλλας σταδιακάς έργασιας, ηποτε τὰ ζύγισμα, τήν στοιβασίαν, τὸ χαπτάρισμα κλπ., μὲ ἀποτέλεσμα δεινών νὰ ταλαιπωροῦνται οἱ συναλλασσόμενοι μετά τόν λιμένων μαζί, ἐνώ σοδαρῶν νὰ δυσχεραίνεται ἡ κατά ὅρθολογιστικῶν τρόπων δργάνωσις τῆς λειτουργίας αὐτών.

Ἡδη τῆς Υπουργείον Ναυτιλίας προτείνειν ὅπως, ἀναπροσαρμοζόμενών τῶν ισχυόντων κανονισμῶν ἔργασίας καὶ τῶν ισχυόντων τιμολογίων, καθορισθεῖν ὡς ἀκολούθως αἱ σταδιακαὶ έργασίαι καὶ τό δύος τῆς ἀμοιδῆς αὐτών, δι' ὅλους ἀνεξαιρέτας τούς Ἑλληνικοὺς λιμένας:

α) Τό τιμολόγιον θά προσαυξάνεται διά τήν μεταφοράν τού φορτίου εἰς διαφόρους ἀποστάσεις μεγαλυτέρας τῶν 15 μ. Συγκεκριμένος δρίζεται: 'Η μεταφορά τῶν φορτίων εἰς ἀποστάσεις 15 μ. θά πραγματοποιήσται ἀνέν οὐδεμιάς προσαύξησεως. 'Η μεταφορά 16—30 μ. συνεπάγεται προσαύξησιν κατά 30% τού βασικού τιμολογίου. 'Η μεταφορά τού φορτίου ἀπό 31—50 μ. θά συνεπάγεται προσαύξησιν ἐπί τούς 50%, ἐνώ η μεταφορά φορτίων ἀπό 51—80 μ. θά προσαύξησιν τό τιμολόγιον κατά 80%. Πέραν τῶν 80 μ. η προσαύξησις θά δρίζεται δι' ἀποφάσεως τῆς ἀρμόδιας ἐπιτροπῆς ἑκάστου λιμένος.

β) Η ἔργασία διά τήν μεσημερινήν διακοπήν η πέραν τού ἡμερινού ὀκτώρου ποτοί αἱ πότε 5 μ.μ. διά τόν χειμώνας καὶ διά τό θέρος, μέχρι τής 12ης μετά μεσονύκτων, διά ἀμείδεται μὲ 50% ἐπί τού βασικού τιμολογίου καὶ ἀπό 12 μετά μεσονύκτων μέχρι 8 π.μ. μὲ 100%.

Ἡ ἔργασία κατά τάς Κυριακάς καὶ ἄλλας ἔξαιρετέας ἡμέρας θά ἀμείδεται διά προσαύξησεως 75% ἐπί τής κανονικῆς ἀμοιδῆς τῶν ἔργασιμων.

γ) Διά τό ζύγισμα δρίζεται προσαύξησις 20% ἐπί τού τιμολογίου, διά τό χαπτάρισμα 40%, διά τήν ένσάκκωσιν 60%, διά τήν στοιβασίαν ἀπό 8 σάκκους καὶ ἄνω καὶ ἀπό υψους μεγαλυτέρου τῶν 2 μέτρων, η προσαύξησις δρίζεται ἀπό 40—80%.

Ἡ κατά τόν ένιασιον, διά τόν πρόποντόν τού φορτίων δργάνωσις τῶν σταδιακῶν έργασιν εἰς ἀπάντας τούς λιμένας ως καὶ διακομιδής ἔνιασιον ἐπί της ποσοστού προσαύξησεως τήν βασικῶν τιμολογίων διά τήν ἀμοιδήν των, ἐνδέχεται νὰ ἐπιφέρῃ αὔξησιν τού λιμενικού κόστους διά μιάν περιοχὴν καὶ ἐλάττων αὐτού δι' ἄλλην. Οὕτω, προσπάθεια ἀποβλέπουσα εἰς τήν ένιασιαν ἔμφασιν ἀπό πλευρᾶς ἔκμεταλλεύσεως τῶν Ἑλληνικῶν λιμένων, εἶνε ἐνδεχόμενον νὰ καταλήξῃ εἰς τήν τελεῖν ἀντίθετον ἀποτέλεσμα, ἐφόσον τό γενικόν λιμενικόν κόστος θά ἐνεφανίζεται μὲ μικράς η καὶ μεγάλας ἀκόμη διαφοράς κόστους ἀπό λιμένον εἰς λιμέναν. Διά τόν λόγον αὐτῶν μελετᾶται ὅπως παρασχεθῇ τό δικαιοία τού λιμενικού κόστους διά τάς τόπους ἀρμόδιας λιμενικάς ἐπιτροπᾶς, ὅπως μειώνων ή αὐξάνουν ἀναλόγως τά βασικά τιμολόγια, ὡστε ἐφαρμοζόμενον τού ἔνιασιον ποσοστού διά τήν ἀμοιδήν τῶν σταδιακῶν έργασιών, νὰ ἐπιτευχθῇ ταύτοχρόνως καὶ τό ένιασιον λιμενικόν τιμολόγιον.

'Ἐν τό βασικόν τούτον μέτρων τύχη καὶ τής ἐγκρίσεως τού Υπουργείου Έργασίας, θά ἔχῃ τεθῆ ἢ πλέον βασική προϋπόθεσις διά τήν ὄρ-

θολογιστικήν δργάνωσιν καὶ τήν περαιτέρων ἀνάπτυξιν τῶν ἐπαρχιακῶν κυρίων λιμενικῶν μας κέντρων.

Καὶ αὐταὶ μὲν εἰναι αἱ σιγήσεις τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας. 'Εχομεν, διώκω, ὡρισμένας ἐπ' αὐτῶν παραπρήσεις νὰ διατιτάσωμεν. Πιστεύουμε, διτὶ θά ληφθούν ὑπ' ὅμιν. Οὕτω ἡ ὁμοιομορφία εἰς τό σύστημα τῆς ἔργασίας θά εἰναι, ίσως, ἐφικτή. Τό ἀπολύτους δύμως, ένιασιον τού τιμολογίου διά τάς σταδιακάς έργασιας δι' δόλους τούς λιμένας εἰναι, καθ' ἡμάς, δυσεφάρωμαστον. Τό τιμολόγιον τού κάθε λιμενιού, εἶναι συνάρτησις τοπικῶν συνθηκῶν, συχνά διαφόρων κατά λιμένας, ἐπιδρόμων δι' ὅμεσον ἔχουν ἐπ' αὐτού, πλὴν τῶν ἄλλων καὶ δι' δύκος τῶν διακινουμένων φορτίων, ὁ ἀριθμός τῶν ἀπασχολουμένων λιμενεργατῶν καὶ τό κρατούν σύστημα εἰς ἔκαστην σταδιακήν ἔργασίαν.

Σκοπιμώτερον καὶ λυσιτελέστερον θά θήτω ἀνέπειδώκετο τό ένιασιον μὲν τού τιμολογίου εἰς ὡρισμένους λιμένας τελούντας ὑπὸ παρεμφερεῖς διποσθήποτε συνθήκας ἔργασίας, ἡ ὁμοιομορφία τού συστήματος καὶ διὰ τό δυνατόν προσεγγίσις τῶν υφισταμένων διαφορών κόστους, ἐκεὶ ποτὲ πλήρης ἔξιστωσις εἰναι ἐκ τῶν πραγμάτων ἀνέφικτος.

### Πρὸς ἐνημέρωσιν τῶν ξένων ἐνδιαφερομένων

'Έχομεν διώκω, καὶ μίαν ἄλλην ὑπόδειξιν διά τήν ἀρμόδιαν ἐπὶ τῶν λιμένων ὑπηρεσίαν τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας, τήν ἔξης: Διεπιστώσαμεν συχνά εἰς τό ἔξωτερικὸν τό ἀπληροφόρητον τῶν ξένων ἐνδιαφερομένων — ἐφοτλιστῶν, φορτωτῶν, πρακτόρων καὶ ναυλομεσιτῶν — ἐπὶ τῶν ἔδων κρατουσῶν κατά λιμένας συνθηκῶν ἔργασίας καὶ τῶν ἐν ισχύι τιμολογίων αὐτῶν.

Καὶ διότι η φόρτωσις δὲν ἡμοροφεῖ νὰ περιμένῃ τάς πληροφορίας, ὅπα πρόκειται νὰ συναρθῇ μια ναυλωσίς η νά συμφωνηθῇ ὡναύλος τού φορτηγού γραμμῆς, λιμενίαται ὑπ' ὄψιν τό ἀνώτατον διοίην ἐπιβαρύσεων, τό ικανὸν νὰ καλύψῃ τάς πιθανάς διατάνας τῆς φορτεκφορτώσεως διά τάς τούς φορτωτών πρότεινες μεταφοράς ὅπερεις τού λιμενικού μας καλεῖται νὰ πληροφορία.

Ἄν, τούντιντον, μία συνοπτική εἰς τήν ἄγγλικην περιγραφή τῶν κυριωτέρων μας λιμένων εἰς τέυχος ἔξεδιδετο, εἰς τό ὅποιον θά ἀνεφέροντο ἐξοπλισμός τού καθε λιμενούς, τά κρηπτιδώματα καὶ τά βιθίσματα αὐτών, τό συνήθεος ὄριον ἡμερησίας φορτεκφορτώσεως διά τάς τούς φορτωτών πρότεινες μεταφορώσεων, ἀκομη καὶ τούς ισχύοντος ναυλολογίου τῆς ἀκτοπλοΐας, γενικῶς δὲ καθε σχετική μὲ τούς λιμένες μας πληροφορία, (Λιμενικά, φαρικά δικαιώματα κλπ.) θά καθίσταται ἐφικτή η ἐκτίμησις τού κόστους τῆς φορτεκφορτώσεως καὶ ὡναύλος τῶν πραγμάτων κατά λιμένας καὶ τό φορτίον.

Παντοῦ, εἰς ὅλα τά προηγμένα ναυτιλιακῶν κράτη, αἱ πληροφορίαι αὐταὶ διά παντός μέσου μεταδίονται εἰς τό ἔξωτερον καὶ τακτική εἰναι η ἐνημέρωσις επὶ τῶν ἐπερχομένων διαφορῶν. 'Εδώ παρελεῖσμαν καὶ τά λεπτομερειακῶν αὐτῶν ἔστω τό πολύτελον διεύθυνσιν. Δέν πιστεύουμεν ἡ διατάνα τῆς ἐκδόσεως τού ἐν λόγω τεύχους νά θήτω τό ἐπιτόδιον. Εὐχέρεστα τού δηναρίου αὐτή νά ἀντιμετωπίσῃ δι' ἀναλόγου εἰσφοράς τού τῶν Λιμενικῶν 'Επιτρόπων καὶ τού Ο. Λ. Π., ἀκόμη δὲ δὲ τής συγκεντρώσεως ὡρισμένων ἀγγελιών ἀπό τάς τούς ναυτικάς ἐπιχειρήσεις, τούς πράκτορας καὶ τούς διά τούς λιμένες διά την κίνησιν τού ἐπαγγελμάτων.

Ἄσας διελέπουν τής διαδοχής τού δηναρίου τού Υπουργείου. Κέρδος διά τής Οικονομίας μας σημαντικόν θά θήτω, ἀν οἱ ξένοι ἐφοτλισταὶ καὶ φορτωταὶ ησαν πληροφορημένοι περὶ τῶν ἔδων κατά λιμένας κρατουσῶνταν. 'Ισως καὶ πολλαὶ καταχρήσεις ἐνδιοτέμεσων παραγόντων εἰς βάρος τού κόστους τῆς μεταφορᾶς θά προελαύνοντο, ἀν οἱ φορτωταὶ καὶ οἱ ἐφοτλισταὶ ησαν ἐνημερωμένοι ἐπί τών λιμενικών κρατούντων.

### ΕΛΛΑΣ—ΙΑΠΩΝΙΑ

Μεγάλως θά ἔχηται προτερήση τής ναυτικὸν κύριων κόσμον τῆς χώρας μας η ἄρτι ζυγανιασθείσα ύπο τής Σκανδινανίαν Αιρλάντις Σύστεμ νέα καὶ εύθειαν ἀεροπορική γραμμή ἀπό 'Αθηνας εἰς Τόκιο. 'Εντός 36 ὥρων ἀπό τήν άνωχαρτίσεως τού τού αέρεδρομοιού τού 'Ελληνικού, δύναται τις νά εύρισκεται εἰς τήν τού λιμενικού κέντρα τῆς Ιαπωνίας, εἰς τάς διόποια σημειούται διόργασμός τῶν λιμενικῶν ναυπηγησεων.

Καὶ είναι εύθηντορεν κατά τι τού εἰστιόν της κατ' εύθειαν ἐξ 'Αθηνών εἰς Τόκιο μεταβάσεως—580 περίποδοι δολλάρια—ἐνώ ὁ ἐπιβάτης ἀποφεύγει τήν μεγάλην ταλαιπωρίαν ἐνός προσθέτου ταξιδίου μέχρι Ρώμης. Καίρου την Βηρυττού, ἀπό όπου ἐπειδιάστητο τού αέροπλάνου διά την ιαπωνικήν πρωτεύουσαν.

Άλλα καὶ τά ταξιδίου μὲ τά αέροσκαφή τῆς S.A.S—μιᾶς ἐταιρίας μὲ λαμπρὰν φήμην καὶ ύποδειγματικήν δργάνωσιν—έξασφαλίζει τήν μεγαλυτέρων δυνατήν καὶ ἀσφαλείαν εἰς τόν τού επιβάτην. Μὲ ἐπιτούς κυβερνήτας είναι ἐπηγόρωμένα τά αέροσκαφή τῆς ἐταιρίας αὐτῆς, ἐνώ το προσωπικόν τῶν ιπταμένων συνοδῶν, ἀκούραστον εἰς περιποίησεις, περιορίζει εἰς τόν ἐλάχιστον τήν κόπωσιν ἐκ τής τόσου μακράς αὐτῆς διαδρομῆς. Αμεσος, ταχεία καὶ ἐξυπηρετική καθίσταται λοιπόν τη μεταξύ 'Ελλαδος καὶ Ιαπωνίας ἐπικοινωνία διά τής γραμμῆς. 'Η Σκανδινανία Σύστεμ μὲ τήν καθιέρωσίν της προσφέρει μιᾶς αναμφισβήτητον υπηρεσίαν εἰς τήν χώραν μας. Τό ἐλληνικόν ταξιδιωτικὸν κοινόν θά πρέπει τούτο διά τής προτιμησέως του νὰ τούς διαπολιτικῶν φορτίων, οἱ ἀριθμός τῶν ἀπασχολουμένων λιμενεργατῶν καὶ τό κρατούν σύστημα εἰς ἔκαστην σταδιακήν ἔργασίαν.

**Τὸ Ἀρχαιότερον Ἐλληνικὸν Ναυτικὸν καὶ Ἐφοπλιστικὸν Γραφεῖον ἐν Αιγύπτῳ**

## XYDIA, ALLAM & Co.

ALEXANDRIA Branch

117, Mosque Attarine

Telephones: 21641 and 22175

Telegrams: XYDIA  
or XYDAL

SUEZ

Rached street

Telephone: 2149

Telegrams: XYDAL

GENERAL AGENTS in SUEZ CANAL for NOMIKOS LINES

PORT-SAID  
Head office  
27, Sultan Hussein Street  
Telephone 661  
Telegrams: XYDAL  
or NOMIKOS

# Η άλλη λογραφία μας

## Η γραμμή Βρινδησίου

Δεν μᾶς έφθανε τό «φέρρυ-μπώτ», σπερ όλιγον άκομη, αν ή συζήτησις, ή ασκοπος και έπιπλοια, έξηκολούθει, θά προεκάλει τὸν έμφυλιον πόλεμον μεταξύ τῆς Ήγουμενίτης, τῆς Κερκύρας και τῶν Πατρών, διὰ τὸ τέρμα τοῦ ἀνταράκτου, ἀπὸ τὴν φαντασίαν μονον ἀφελῶν τινῶν ἐκκολαφθεντος πορθμείου. Ιδού τώρα και μία ἄλλη ἀτυχής και αὐτὴ ὑπόθεσις: Ή ἐν πτωχεύειν μετανθύλητος Τ.Α.Ε. ἔρχεται, ἀντιστάσεως μη συσσωσταί, ἀναλόμαστη βεβαίως τοῦ κρατικοῦ κορβανᾶ, νὰ προκαλεσῃ διὰ τῶν ἔξαγγελλομένων πρὸς τὸ Μπρίντιζι δρομολογίων τῶν ἀεροσκαφῶν της, ζημίας ἀνεπανορθώσους οἷς μόνον εἰς τὰ ἀνελλιπῶς ἐκτελοῦντα τὴν γραμμὴν Κερκύρας—Βρινδησίου ἐπιβατηγά πλοια, τὰ τόσον ἔξυπητρικά τῆς ἐπικοινωνίας μας μὲ τὸ ἔξωτερικόν, ἀλλὰ και εἰς αὐτὴν τὴν τουριστικήν μας προσπαθεῖαν.

Τι θὰ συνέδαινε, πράγματι, ἀνά ώστα ἔξτασιον μενος συναγωνισμὸς τῆς κρατικῆς Τ.Α.Ε. ὑπερχέρων τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη νὰ συμπτύξουν τὰ δρομολόγια τῶν και νε ἐγκαταλείψουν τὴν προσέγγισιν των εἰς τὸ Μπρίντιζι; Ἐσκέφθησαν, ἀρά γε, οἱ καλοὶ μας ἀρμόδιοι μὲ ποια μέστα θὰ ἐξυπηρετεῖν ἡ ἐπικοινωνία μας μὲ τὸ ἔξωτερικόν και ἡ τουριστικὴ κίνησης; «Οχι βεβαίως μὲ τὰ ἀεροπλάνα τῆς Τ.Α.Ε. Ή κατατέρῳ δημοσιευμένη ἐπιστολὴ τοῦ κ. Σπύρου Τυτάλδου, διεκτραγωδοῦσα τὸ ἀνερμάτιστον τῆς κρατικῆς τακτικῆς εἰς ἓν μάλιστα ζήτημα γενικοτέρουν ἐνδιαφέροντος, θέτει σαφῶς τὰ ἐρωτήματα πρὸς τοὺς ἀρμόδιους:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εἰς ἀθηναϊκὴν ἐφόμερίδα τῆς 27ης Ἀπριλίου ἀνέγνωσα μίαν ἀγγελίαν τῆς Τ.Α.Ε. διὰ τῆς ὁποίας αὐτὴ γνωστοποιεῖ, ὅτι ἀπὸ τῆς 16ης Μαΐου ἐγκανιάζει τρὶς τῆς ἐδδομάδος (Δευτέραν, Τετάρτην και Παρασκευήν) δρομολόγια ἐξ Ἀθηνῶν διὰ Κέρκυραν και Βρινδησίου, μὲ τιμολόγια ἀπλῆς διαδρομῆς δραχ. 580 και μετ' ἐπιστροφῆς δραχ. 1044 και ὅτι ἀπὸ τῆς 18ης Ιουνίου ἡ ἀεροπορικὴ αὐτὴ γραμμὴ θὰ γίνη ἡμέρσια. Δὲν προτίθεμαι νὰ σάς ἀναπτύξω μὲ πόσους κόπους και θυσίας ἐπέτυχεν ἡ ἴδιωτικὴ πρωτοβουλία νὰ καθιερώσῃ τὴν γνωστὴν ἐκ Πειραιῶν πρὸς τὸ Βρινδησίον γραμμὴν και πῶς ἐδημοιύρησε σὺν τῷ χρόνῳ ἵνα σημαντικὸν τουριστικὸν ρεύμα πρὸς τὴν Ἐλλάδα. Ταῦτα πάντα καλῶς τὰ γνωρίζετε, καθὼς και τὶ πράττουν σήμερον οἱ ναυτιλιασταί μας ἐπιχειρήσεις, διὰ νὰ προαγάγουν εἰς τὸ ἀνώτατον δυνατὸν σημεῖον τὸν ἔλογον τουριστικήν κίνησην.

Δὲν προτίθεμαι ἐπίστις νὰ θίξω και ἀλλα θέωσατ, ώς λ. χ. τῶν ζημιῶν τῶν ναυτικῶν ἐταιριῶν, τῆς χρεωκοπίας μᾶς σημαντικῆς ἐξ αὐτῶν κλπ. Διερωτῶμαι, όμως, ἀν ἔξειπτεν ἀπὸ τὸν Τόπον μας κάθε ἔννοια θύμοντος και κατευθύνοντος Κράτους, κάθε λογική και ηθική σκέψης. Διότι εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν δὲν βλέπω τίποτε ἀλλο, παρὰ μόνον, ὅτι τὸ Κράτος ἔρχεται νὰ συναγωνισθῇ ἐκείνους, οἵτινες ἐδημοιύρησαν τὴν γραμμὴν Βρινδησίου και ἀνεπτύξαν τὸν τουρισμόν, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν Τ.Α.Ε., ήτις συντηρεῖται ἀπὸ τοὺς φόρους τοῦ λαοῦ (και τῶν πλοιοκτήτων), διὰ νὰ ικανοποιηθοῦν, τοσα, τὰ συμφέροντα τῶν γνωστῶν ὀλίγων.

Δὲν σκέπτονται οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι, τὶ θὰ συμβοῦ, ὅταν τὸ ἀεροπλάνον θα φέσασται ἡ ύφαρπταζη μέρος ἔστω ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτους τῆς πρώτης θέσεως; Τὰ πλοια δὲν θὰ δυνηθοῦν μὲ περιορισμένην κίνησιν ἐπιβατῶν νὰ συνεχίσουν τὰς ὑπῆρεσις τῶν, μὲ ὀπτολέσματα νὰ ἀνακοπῆ και τὸ τουριστικὸν ρεύμα πρὸς τὴν Ἐλλάδα, ἐλλείψει μέσων τακτικῆς ἐπικοινωνίας και πρωτοβουλίας ἐφοπλιστικῆς. Πέραν, όμως, τοῦ κινδύνου νὰ κατασταφῇ ἡ τουριστικὴ προσπάθεια ἐν τῇ ἀναπτύξει της, θὰ χρεωκοπίσουν και διὰ αἱ ναυτικοὶ ἐπιχειρησταί, αἵτινες και ἐκτελοῦν τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μας συγκοινωνίας, διότι ἀκριδῶς ἐνισχύονται τώρα ἀπὸ τὰ δρομολόγια τῶν τῶν γραμμῶν ἔξωτερικοῦ. «Οταν αὐτὰ τὰ πολύτιμα δρομολόγια διακοποῦν, δὲν θὰ προκληθῇ ἀπλῶς πληθωρισμὸς σκαφῶν, ἀλλὰ πραγματικὴ ἀσφυξία, ἀπὸ τὴν ὁποίαν οὐδεὶς θὰ είναι δυνατὸν νὰ δισσωθῇ.

«Οταν ἡ ἀκτοπλοΐα θὰ ἐξαφανίζεται, τότε τὸ Κράτος θὰ ἐπιδιώξῃ λύσεις, ἐκτὸς — βέβαια — ἀν πάντα ταῦτα γίνωνται ἐσκεμμένως, διὰ νὰ πρωχρωσῶμεν εἰς τὴν κρατικοποίησιν ἡ, μᾶλλον, τὴν σοβιετοποίησιν. Πιστεύω, ἐν τούτοις, ὅτι οἱ κρατικοὶ μας ἀρμόδιοι δὲν ἔλασσον γνῶσιν ἢ δὲν ἐμέλετησαν τὸ ζήτημα και ὅτι, εὔθυς ώς ἀντιληφθοῦν τὸν ἐπαιπελύτησαν τὸ ἐπιβατηγόν μας πλοίον κινδύνου, θὰ λογικευθοῦν και θὰ προσπίσουν τὸ δίκαιον και πρὸ παντὸς τὸ συμφέρον τῆς χώρας, ὥστε ἐφεξῆς και ἡ ἀπλῆ σκέψη τοιούτων ἀεροπορικῶν δρομολογίων νὰ ἀποκλεισθῇ.

Λοιδίνον 29 'Απριλίου 1956

Μετὰ τιμῆς  
ΣΠΥΡΟΣ ΤΥΠΑΛΔΟΣ

Εἰδε τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος μία ἀπάντησις τῆς Τ.Α.Ε. εἰς τὰς διατυπωθείσας ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἀκτοπλοΐας ἐπικρίσεις διὰ τὰ δρομολόγια τοῦ Μπρίντιζι. «Ο υπογράφων τὴν ἀπάντησιν κ. Ἀδερώφ φωράται ἀγνοῶν, ἡ μᾶλλον θέλει νὰ ἀγνοῇ, τὴν ύφασμανείης εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βρινδησίου κατάστασιν τοσον ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τῶν δρομολογημένων πλοιῶν, ὃσον και τὰ κινήσεως τῶν ἐπιβατῶν. Ἐπτά ἐν ὅλω ἐπιβατηγά, μεταξύ τῶν ὁποίων και τὰ μεγάλα «Ἀχιλλέυς», «Μεντιέρρεαν» και «Λυδίων ἐκτελοῦν ἡδη τακτικὰ δρομολόγια εἰς τὴν ἔλογο γραμμῆν. Εἰνε δημόπρατα στὴν ἀπό τὴν ζημίαν τοῦ θερινοῦ, δὲν και τὰ ἀεροπλάνα τῆς Τ.Α.Ε. θὰ προστεθοῦν μὲ καθημερινὰς πτήσεις, ἐπιτηδιοῦντα τὰ μετάχων εἰς τὴν κινησιν αὐτῆν. Τὰ ἐπιβατηγά πλοια, τὰ καθ' δλον τὸν χειμῶνα μὲ ζημίαν διατηρήσαντα τὰ δρομολόγια, ἵνα ἀκριδῶς καρποθεύσουν τὴν κινησιν τοῦ θερινοῦ, θὰ ίδουν τὴν ἐργασίαν των αὐτὴν περιοριζομένην, καθ' δσον ἀριθμὸν ἐπιβατῶν θὰ ἐπωφεληθῇ τῶν εἰσπράξεων τῆς θερινῆς περιόδου, αἱ ὁποίαι κατὰ πάντα τὴν ηθικὸν λόγον δὲν τῆς ἀνήκουν.

Εἰνε μῆτως τίμως και ηθικὸν νὰ στερηθοῦν, τὰ ἐπιβατηγά πλοια μέρους τῆς θερινῆς των κινήσεως, ἀπὸ τὴν ὁποίαν και περιμένουν νὰ

καλύψουν τὰς ζημίας τοῦ χειμῶνος, ίνα ή Τ.Α.Ε., ή κρατικὴ δαπάνη ύφισταμένη, καλύψῃ τὰ ὀπωσδήποτε ἀκάλυπτα της;

Εἰς τὸ πημεῖον αὐτὸ ἀκριδῶς ἔγκειται και ἡ ἀδικία κατὰ τῶν ἐπιχειρήσεων τῆς ἐπιβατηγού Ναυτιλίας. Τὰ περὶ ἔξυπητετησεως τοῦ Τουρισμοῦ δια τῶν δρομολογίων τῆς Τ.Α.Ε. (βλέπε και γραμμὴν Λονδίνου) και τὰ περὶ μὴ ἐπαρκείας τῶν ἐπτὰ ἐπιβατηγῶν πλοίων ἀποτελοῦν τὰ καρυκευματα τῆς ἀχαρακτηρίστου προσπαθείας διὰ τὴν ἐπιδιώσιν μιᾶς ὀπωσδήποτε θνητιμασίας ἐπιχειρήσεως, εἰς βάρος τοῦ Δημοσίου και τὰ ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες τόσα εἰσέφερον και εἰσφέρουν, χωρὶς οὐδὲ δρομήν ποτὲ νὰ θίξουν και αὐταὶ ἀπὸ τὸν κρατικὸν προϋπολογισμόν.

Διερωτωμέθι, όμως, ἦν η Κυβέρνησης θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀδικίαν αὐτὴν και ἀν αἱ ἐπιχειρήσεις τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῆς γραμμῆς Βρινδησίου θὰ τὴν ἀνεχθοῦν.

## Άξιοπρόσεκτος ύποδειξις

Ἐλάδομεν και εὐχαρίστως δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν:

Κύριε Διευθυντά,

Θερμῶς σᾶς παρακαλῶ ὅπως διὰ τοῦ ὑμετέρου ἐγκρίτου περιοδικοῦ φέρητε εἰς τὴν ὅμιλοτητα μίαν, ἀφορῶσαν τὰ πλοῖα μας, παράλειψιν, τῆς και ἀπασχολη ἀσφαλῶς τὴν σκέψην δλων τῶν ναυτικῶν.

Πρόκειται περὶ τῆς συστάσεως μετεωρολογικῶν σταθμῶν ἐπὶ τὸν ἔμπορικον μας πλοιών, οἵτινες διὰ τὸν ἀσύρματον τῶν, βάσει τῶν Διεθνῶν Ναυτικῶν Μετεωρολογικῶν Κώδικων, ὅπου δει. Ἐπὶ τῆ βάσει τῶν οὐτω μεταδιδόμενων παρατηρήσεων ἐκάριδες μετεωρολογικὸν δελτίον προγνώσεως δι' ἐκάστη περιοχῆς και οὐτα διναντασι οἱ κυβερνήται τῶν προγνώσεων αὐτῶν πάντας της κατὰ περιοχάς κρατούσται καιρικῆς καταστάσεως και ἐπερχομένης μεταβολῆς.

Εἰνε γνωστόν, ὅτι απαντα τὰ διαθέτοντα ἀξιόλογον Ναυτιλίαν κράτη ἔχουν ἐπιφορτίσει τοιανά πριμόνων πλοίων τῶν ειδικῶν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν μετεωρολογικῶν παρατηρήσεων. Εἰνε λυπηρόν, διότι κατέχοντες τὸν τριτον ἐμπορικὸν στόλον τοῦ κόσμου, δὲν διαθέτομεν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν παρόμοιον πλοίον.

Πολλάκις εὑρέθημεν εἰς περιοχάς, διὰ τὰς ὁποίας ἐπειγόντως, διὰ τὰς ὁποίας μετεωρολογικαί μας παρατηρήσεις, λόγω ἐπερχομένου κυκλώνος και δεν ὑδημένην είμη διὰ τῶν συνήθων ἐκφράσεων. πολὺ ἀπεχθεόμενην συγκριτικήν εἶνε δὲ και τὸ μόνον εἰς τὴν ἐλληνικὴν σύγχρονην σύγγραμμα, εἰς δὲ τὸ πλοίον τοῦ Βιθλίου τοῦ κ. Βουρλάκη εἶνε ἐκπονημένην. βάσει τῶν νεωτέρων ξένων σχετικῶν συγγραμμάτων, εἶνε δὲ και τὸ μόνον εἰς τὴν ἐλληνικὴν σύγχρονην σύγγραμμα, η ἀπότομος τοιανά πλοίον, ὃς και διὰ πάντα ναυτίλον διάξιμον. Ἐπιβάλλεται ὅπως οἱ «Ἄλλην ναυτικοὶ, οἵτινες θεωρούνται διεθνῶς ὡς οἱ πλέον εύπειροι οἱ δλων τῶν ἀλλων συναδέλφων των την γνώσιν.

Πρό δημόρων ἐπληροφορήθην. διὰ τὸ ἀρμόδιον ὑπουργείον ὑποχρέωνε τὸ ἀκτοπλοΐα και Μετογειακά πλοια, ὅπως πρὸς πρόληψην τῶν θαλασσίων κινδύνων εφοδιασθούν μέχρι τοὺς οὐρανούς με συσκευάς ραντάρ. Θὰ ήτο εύχης ἐργον ἀν και τὰ πλοῖα τῆς ποντοπολίας ὑπερχεούντο γενικώς. έν συνενοχήσει μετά τῆς Εθνικῆς Μετεωρολογικῆς Υπηρείας, ὅπως ἐγκαταστήσουν και μετεωρολογικούς σταθμούς διὰ τὰς ώς ἀν ανα

Πρός τούς κ. κ. Πλοιοκτήτας,  
\*Εφοπλιστάς και 'Αξιωματικούς Ασυρμάτου

ΠΡΟΤΙΜΩΝΤΕΣ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ

**SAIT**

ΚΑΙ ΤΑ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ

Διὰ πάν την ζητημα αφορῶν ἐγκατάστασιν, ένοικίσιν, χορήγησιν και συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογνωμοτρέων, ραντάρ, βυθομέτρων και λοιπῶν μηχανημάτων και ανταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας και εἰς τὸν κυριωτέρους λιμένος τῆς θερινῆς.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ  
ΠΡΟΣ  
ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

**SAIT**

Κεντρικὸν Γραφεῖον: 25 BOULEVARD DU REGENT  
BRUSSELS—BELGIUM

Γραφεῖον Νέας Υόρκης: 115 BROAD STREET

Γραφεῖον Λονδίνου: INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

Γραφεῖον Πειραιῶς:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Μπουμπουλίνας 26—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

άναφερομένας άνάγκας.

Έπιπλον, τών άρμοδίων τού Υ.Ε.Ν. ός και τής έπαγγελματικής Όργανώσεως τών Πλοιάρχων. «Εκαστος εἰς τὸν κύκλον τῆς ἀρμοδιότητός του ὡς συνδράμη τὴν προσπάθειαν αυτὴν. Μὲ τὰ ὑπάρχοντα ἥδη ἐπὶ τῶν πλοίων δργανα, συμπληρούμενα βραδύτερον ἐν συνεννοήσει μετά τῆς Εθνικῆς Μετεωρολογικῆς Υπηρεσίας, ἀς προχωρήσων εἰς τὴν σύστασιν τῶν ἐν λόγῳ σταθμῶν.

Άπειρηνόμενος μέσω τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς δῆλον τοὺς ἔνδιαφερομένους, πιστεύω, ὅτι ἡ πραγματοποίησις τῆς προτάσεως μου ταῦτη, τὰ μέγιστα θά ἔχει πρετήσῃ τὴν ὑπόθεσιν τοῦ Ἑλληνικού ἐμπορικού πλοίου καὶ τοῦ καλοῦ διεθνῶς διόματός του.

Πειραιεὺς 2 Μαΐου 1956

Μετά τιμῆς  
ΜΑΡΚΟΣ ΣΚΑΡΒΕΛΗΣ  
Πλοϊάρχος Ε.Ν.

### ‘Η ἀσφάλισις καὶ ὁ ἐπαγαπατρισμὸς’

Κύριος Διευθυντά,

Διερχόμενος ἐκ Πόρτ Σαΐδ, ἐλαβα τὸ τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15ης Απριλίου καὶ ἐξ αὐτοῦ ἐπληροφορήθη, ὅτι ὁ κ. «Υπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀσχολεῖται ἥδη μὲ δύο βασικὰ θέματα: Τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν καὶ τὴν ἀσφάλισιν τῶν πληρωμάτων παρά τῷ Ν. Α. Τ.

Κεφαλαιώδη εἶναι πράγματι καὶ τὰ δύο, μεταξὺ ὅλων τῶν σοβαρωτάτων ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας μας. Καὶ δέν εἶναι δινατόν νὰ μὴ ἀναγνωριστῇ κανεὶς τὴν θερμοτάτην συνχροίαν τοῦ ἐκλεκτοῦ περιοδικοῦ σας διὰ τὴν ἐπίλυσιν των. Ἀγωνίζομενος διὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν πληρωμάτων, βεβαιωθῆτε, κ. Διευθυντά, ὅτι προκαλεῖτε τὴν ἔγγνωμοσύνην τῶν δεκάδων χιλιάδων Ἑλλήνων ναυτικῶν, τῶν ἐργαζόμενών επὶ τῶν οἰονεὶ ἐλληνικῶν, ὑπὸ δένας σημαίας πλοίων. Ὁρθῶς γράφετε, ὅτι ἡ ἀσφάλισις πρεπεῖ νὰ ὀλοκληρωθῇ. Καὶ προσθέτετε ὅτι «έχουν καθήκοντας ἀσφάλισιν καὶ τὸ Κράτος νὰ φροντίσουν διὰ τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν δεκάδων χιλιάδων μοχθούντων θαλασσινῶν».

Εἶναι, πράγματι, δραματικῶς ἀκατανότητον, μία τάξις διοπαλαιστῶν, καὶ μάλιστα ὑπὸ συνθήκας, υψῷ ἀσ διαδιούν τοὺς ναυτικούς, νὰ στερούνται τῆς στοιχειώδους κοινωνικῆς προνοίας καὶ προστασίας κατὰ τὸν πολλαπλῶν κινδύνων, τοὺς ὅποιους ἀντιμετωπίζουν καὶ κατὰ τὸν ὄποιων εἶναι ἡ σημασία τῆς προστασίας τῶν ἐλευθέρων πολιτισμένων Κρατῶν.

Αἵτινη τῆς δεινῆς των αὐτῆς θέσεως—τὸ ἀμάρτημά των—εἶναι τὸ ὅτι ἐργάζονται εἰς πλοία ἀνήκοντα τυπικῶς εἰς δένας σημαίας. Διότι, ἐάν εἰργάζονται εἰς τὴν χώραν, τὴν ὄποιας τὴν σημαίαν φέρουν τὰ πλοῖα των, θὰ ἀπῆλαν προνοίας τινός, ἔστω καὶ ἔαν αἱ χώραι αὐτάι δέν εἶναι ἐκ τῶν πλέον πολιτισμένων. Άλλα καὶ ὑπῆρκοι εἴδη τῶν χωρῶν ἔκεινων, θὰ ἐπέσυρον πάλιν τὴν ὑπέρ αὐτῶν νομοθετῆσιν μέτρων κοινωνικῆς προνοίας.

Εἶναι ὅμως Ἑλληνες καὶ ὅταν ὁ χρόνος καὶ ὁ μόχθος ἔξαντλησουν τὰς δυνάμεις των πρὸς ἐργασίαν, θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰς ἐν Ἑλλάδι ἑστίας των, διὰ νὰ πληροφορθοῦν ὅτι εἶναι ἀπόλληροι. Ἀνελογίσθη μῆτρας κανεὶς τί θὰ συμβῇ στὸν ἀρχίσουν νὰ ἀποσύρωνται, λόγω γῆρατος, οἱ ἐπὶ 10 ή 15 ἑτη ἐργασθέντες ἐπὶ πλοίων δένησταις σημαίας; Εἰχον ἀρχίσει, πάντες αὐτοὶ, τὴν σταδιοδρομίαν τῶν ἀπογεγραμμένοι ἐργάται θαλασσῆς καὶ θὰ ἔχουν ὅλιγων ἑταῖρων συντάξιμους ὑπερεσιῶν εἰς τὸ Ν. Α. Τ., ἄλλα αὐτὴ δὲν θὰ τοὺς παρέχῃ δικαίωμα συνταξιοδοτήσεως καὶ τότε θὰ ἀρχίσῃ ὁ θρῆνος, η στέρησις, η ἀπόγνωσις, ἀλλὰ καὶ ἡ κατάρα κατὰ τῶν οἰωνῆποτε υπευθυνών.

Θὰ ἀπαιτηθῇ ἡ ἀνέγερσις φιλανθρωπικῶν ιδρυμάτων πρὸς περιθαλψιν ἔκεινων ποὺ ἡγάλωσαν τὴν ζωτικότητά των διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ πρὸς τοὺς ὅποιους τόσαι πομφολυγώδεις ὑποσχέσεις ἔκαστοτε παρέχονται.

Ἐν ὅσῳ εἶναι καιρός, δχι μόνον ὄφειλομενοι δλοι οι ἐνδιαφερόμενοι,

δηλαδή τὸ Κράτος, οἱ κ. κ. πλοϊακτήται καὶ ἡμεῖς οἱ ναυτικοί, γὰρ διοληπρώσωμεν τὴν ἀσφάλισιν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀπάντων τῶν ἔργαζομένων ἐπὶ πάσης σημαίας πλοίων, ἀλλὰ καὶ μετάνοιαν νὰ ὑμολογήσωμεν διὰ τὴν ἀσύγγιωστον σμέλειαν καὶ καθυτέρωσιν μας. «Ἄς μὴ πιστεύῃ κανεὶς ὅτι οἱ ναυτικοί μας εἶναι δυνατὸν νὰ ἔχουν ίκανάς ἀποταμεύσεις διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς γεροντικῆς των διαβιώσεως. «Ἡ σύνταξις εἶναι ἡ ἀσφάλισις τοῦ γῆρατος καὶ αὐτὴν πρέπει νὰ ἔγγυηθωμεν εἰς τὸν ταλαιπωρούμενον ναυτικόν.

Ομιλεῖτε, κύριε Διευθυντά, εἰς τὸ σημείωμα σας περὶ «ἐπιφυλάξεων τῶν ἔφοπλιστῶν, αἵτινες πηγάδους ἀπὸ τὴν πικράν του κακοῦ παρελθόντος». Πανταχόθεν ὄμολογείται ἡ ὑπαρχῆς τοῦ κακοῦ παρελθόντος. Θὰ πρέπει πάντως νὰ καταθληθῇ εἰλικρινῆς προσπάθεια ἀπαλείψεως του κακού παρελθόντος τοῦ καθηκοντος πρὸς τὸν ναυτικὸν καὶ κατὰ τὸ δυνατὸν ἐπανορθώσεως τῆς ζημιᾶς, ηπιές πρὸς αὐτὸν προσεγένετο.

«Ημεῖς, τολμηρῶς σκεπτόμενοι, θὰ εἰσηγούμεθα τὴν μελέτην προστοῦ τρόπου ἔξαγορᾶς διῆς τῆς μέχρι τοῦδε ὑπερεσίας, τὴ συμβολῆς τῶν κ. κ. πλοϊακτήτων, τῶν ναυτικῶν καὶ τοῦ Ν.Α.Τ. Δέν εἶναι ἀδύνατος ἡ πραγματοποίησις τῆς σκέψεως μας αὐτῆς, ἐὰν ἐπαρκῶς πρὸς τοῦτο βοηθήσουν οἱ κ. κ. πλοϊακτήται καὶ ἀποφασίσῃ τὸ Ν.Α.Τ. νὰ ὑποστημένοι μικρῶν θυσίαν.

Τὸ φλέγον ὅμως αὐτὸν ζήτημα οὐδόλως θὰ ὑφίστατο, ἐὰν τὰ ἐλληνικῆς πλοϊκτησίας σκάφη ἔφερον τὴν κυανόλευκον. «Ἔχουν πολλὰ γραφῆ διὰ τὴν ὑπόθεσιν αὐτῶν καὶ ἔχουν ἀντιπτυχή τόσαι αἴσηψεις, δσαι καὶ τὰ ἔξι διαφορεμένων πλευρῶν ἀτομά, τὰ ὅποια ἐφιλοδοξήσαν νὰ συνεργήσουν εἰς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ τοσαύτης ἔθνικῆς σημασίας θέμοτας, ὡς εἶνε τὸ τοῦ ἐπαναπτωτισμοῦ τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. «Ἡ γιανταία μεταπολεμική ἀνάπτυξις τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ μέγα αὐτὸν θαυμα τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, ἔξεψης διστυχοῦς τῆς ἔθνικῆς ἑστίας, διὰ λόγους τοὺς ὅποιους οὐδεὶς εἰλικρινῶς ὠμολόγησεν, ἀλλὰ καὶ ποὺ εἶναι μαστίσιον ημεῖς νὰ αναδιφησωμεν. «Ἐναὶ εἶναι, τὴν στιγμὴν αὐτῆν, τὸ οὐσιώδεις διὰ τὸ ὑδρικόν μας συμφέρον. «Ἡ ἐπάνοδος τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὸν κυανόλευκον. Καθ' ημάς, δὲν εἶναι ἀδύνατον τούτο νὰ ἐπιτευχθῇ. «Ἐναὶ τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος ἀναλογισθῇ, ὅτι ὑποχρέωσιν ἔχειν ἐναντὶ τοῦ 'Ἐθνους ὅπερας διευκολύνη τὸν ἐπαναπτωτισμὸν τῆς διαφυγούστης ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, αὐτομάτως δημιουργούνται αἱ πρὸς τούτο προϋποθέσεις. «Ἄς σκεφθῇ τὸ Κράτος διατί αἱ ἐπιχειρήσεις ἀναστρόψουν ἐπὶ τὸν πολυτίμων πλοίων των τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας, χωρὶς νὰ δοκιμάζουν οὐδὲ τὴν ἐλαχίστην ἀνόησιχαν. «Ἄς συναγωγισθῇ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία τὰ πλεονεκτήματα τῶν ἀλλων καὶ οὐτω ἡ ὑπόθεσις τα-κτοποιεῖται.

Θὰ ισχυρισθῇ ἴως τις, ὅτι ἡ Ναυτικὴ Ἐπιχειρήσις, πικράν πείρων διατηρούνται ἐπὶ τοῦ παρελθόντος, δυσπιστεῖ διαρκῶς. «Ἄλλα καθηκόν του Κράτους εἶναι, δυσχερές βεβαιών, νὰ ἐμπνεύσῃ ἐκ νέου τὴν ἐμπιστοσύνην.

«Ἐσυνηθίσαμεν ἀκόμη νὰ χαρακτηρίζωμεν τὰς δένας σημαίας, ὑπὸ τὰς ὅποιας πλείστα πλοῖα μας ἔχουν τεθῆ, ὡς ἀσυδότους. Ἐκδόλωνται ποικιλοτρόπως τὴν ἀγανάκτησιν μας κατὰ τῶν ἀθώων ἑκείνων χωρῶν καὶ δὲν ἀναλογιζόμεθα πάσον ημεῖς αὐτοὶ εἰμεθα ὑπεύθουν διὰ τὴν ἔθνικην αὐτῆν ἀπόλληροι. «Ἄλλα ἄς δαμάσαμεν τὴν ἀνωφελῆ δργήν μας καὶ ἀποδείξει θετικῶν καὶ ἀναμφισθῆτων, ὅτι τὸ Ἐλληνικὸν πλοίον ὑπὸ τὴν κυανόλευκον θὲται παραπλέων μεγαλυτέρων πλεονεκτημάτων εἰς ἔκεινων που τὸν ἔξασθαίσουν αἱ ξέναι σημαίατα.

Παλαιότερον προσπάθειαι κατεβάλλοντο διὰ νὰ θεωρηθοῦν ὡς ἔνοχοι τῆς φυγῆς τῶν πλοίων ἀπὸ τὴν σημαίαν μας τὰ πληρώματα. Σήμερον δένως καταπίπτει ἡ ἀδάσμιος ἔκείνοις ισχυρισμός. Οἱ πλοϊακτήται εἶναι μᾶλλον γενναῖδωροι εἰς τὰ ὑπὸ δένας σημαίας πλοϊά των ὅποια τὰς δένησταις τὴν ἔλληνικην. Προτιμούν τὰ ἔλληνικά πληρώματα, ὑποβαλλόμενοι εἰς δαπανάς, διὰ τὰς δένας ποὺ εἶναι πομφολυγώδεις, η σημαία τῆς καλουμένης ἀσυδοσίας. Μισθοδοσία ἀνωτέρα, τροφοδοσία πλουσιωτέρα, νοστηλεῖαι,

**ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ  
ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ**

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

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

έπαναπατρισμοί, χωρίς έριδας και δικαστικάς προσφυγάς.

Έχουμεν τά μεγαλύτερα σχέδιαν και τά ωραίότερα πλοία της παγκοσμίου Ναυτιλίας. Διά νά τά άπολαύσωμεν φέροντα την κυανόλευκον έπιβάλλεται κάτις θυσία και κάθε τολμηρόν μέτρον. "Ας εύχηθωμεν νά πραγματοποιηθή τό ωραίον αύτό σηνερον."

**K. ΔΑΝΑΛΗΣ**

Πλοίαρχος τοῦ Σ/Τ «Ανδρέας Β.»  
'Αμβέρσα, 2 Μαΐου 1956.

### 'Η γραμμή Κων)πόλεως

Ένα συνεχεία προηγουμένης έπιστολής της 'Αμποτλοΐας 'Άδελφων Τυπάλδου, άποσταλείσθη προς τὸν τ. 'Υπουργὸν τοῦ 'Εμπορίου, δευτέρα ταύτησης έπιστολὴ, δημοσιευμένη κατώτερω, άποσταλή πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας. Θέμα: 'Η σκανδαλωδῶς διαφορος μετασειρίστις τῆς έπιβατηγόν μας πλοίουν ἀπὸ τὰς τουρκικὰς ἄρχας τῆς Κωνσταντινούπολεως, ἐναντὶ τῆς ιδίκης μας ἀφύγου στάσεως πρὸς τὰ προσεγγίζοντα εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς τουρκικὰ πλοία γραμμῆς.

Ἡ ἐν λόγῳ έπιστολὴ ἀποδίδει πλήρως τὴν κρατούσαν οἰκτρὰν κατάστασιν. 'Ιδου σύντομο:

Κύριε 'Υπουργέ,

Πιστεύουμεν διτὶ δικαίωμας τοῦ κ. Κεντρικὸς Λιμενάρχης Πειραιῶς θὰ σᾶς μετέδωκε τὸν ψυχικὸν πόνον τὸν ὅπουν ησθάνθη βλέπεν τὸ τουρκικὸν ἀτμόπλοιον τῆς γραμμῆς νὰ μεταφέρει σημερινὸν τὴν πρωτίαν τριακοσίους πεντήκοντα (350) ἐπιβάτας ἐκ Κωνσταντινούπολεως, ἐνῷ τὸ ίδικὸν μας «Μεντιτερράνεαν», καταπλεύσαν δύο ὥρας ἐνωρίτερον τοῦ τουρκικοῦ, ἀπέβισαν εἰς Πειραιά... ἔνα (ἀριθ. 1) μόνον καὶ αὐτὸν, Κύριος οἰδε, πᾶς κατορθώσαντα νὰ τοξιδεύσῃ μὲ τὸ πλοῖόν μας!!'

Τὴν παρούσαν ύποβαλλομεν αὐτοὺς σχολίων, ἀλλὰ μὲ τὴν παράκλησιν ὅπως εὐφεστηθῆται καὶ τὴν συνδυάστητε μὲ τὸ κοινοποιηθὲν καὶ 'Үμῖν ἔγγραφον μας ὑπὲρ 'ἀριθ. 2910/19.4.56 ἀπευθυνθὲν λόγω ἀρμοδιότητος πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν 'Εμπορίου.

Διερωτώμεθα κ. 'Υπουργέ, ἂν ἐπιτρέπεται ύπὸ τοιούτους καταθλιπτικοὺς διημάτρους νὰ διατηρήσωμεν τὸ πλοῖον μας εἰς τὴν γραμμὴν Κωνσταντινούπολεως, ὑποβαλλόμενον εἰς ἀσκόπους ὑλικὰς θυσίας καὶ παρὰ ταῦτα, δεινός πληγτόμενον εἰς τὰ συμφέροντά μας καὶ τὴν θεικὴν φιλοτιμίαν μας ἐν χώρᾳ μὲ τὴν ὅποιαν, ἐπισήμως τούλαχιστον, πᾶς συνδέει ἐμπορικὴ συμφωνία.

Τὸ τουρκικὸν πλοίον ἀκολούθει μετὰ τὴν Κωνσταντινούπολιν τὸ αὐτὸν μὲ ἡμᾶς δρομολόγιον, ἕτοι μὲ τὰς προσεγγίσεις Πειραιῶς, Βρινθησίου καὶ Βενετίας καὶ ἔκ τῆς γενεκῆς αὐτοῦ συγκρισεῶς μὲ τὸ ίδικὸν μας «Μεντιτερράνεαν» οὐδάμως θὰ ἐδικαιολογείται ἡ ἀδρόσα αὐτοῦ προτίμησις, ἀν δὲν συνέβαινον γεγονότα δῆλας χαρακτηριστικά τῆς νοοτροπίας καὶ τακτικῆς, ἢν ἔχαροδαν οἱ Τούρκοι διὰ τὴν ὑποστήσιν τῆς σημαίας τῶν. Αἱ τουρκικαὶ διδόνονται, ὑπηρεσίαι δὲν θεωροῦν τὰ διαβάτηρια τῶν ἀναχωρούντων, ἀν δὲν ταῖς προσαχθῆ Βεβαίωσις τοῦ πρακτορείου, ὅτι ἔκλεισαν θέσιν μὲ τὸ τουρκικὸν ἀτμόπλοιον. 'Ομοίας μεθόδους ἀκολούθει καὶ τὸ τουρκικὸν Τράπεζα διὰ τὴν χορήγησιν συναλλάγματος εἰς τοὺς ἀναχωρούντας ἐπιβάτας.

Ύπὸ τὰς συνθήκας ταύτας, κ. 'Υπουργέ, θαυμάζομεν τὸ θάρρος τοῦ μοναδικοῦ ἐπιβάτου, ὃν παρελάβομεν ἐκ Κωνσταντινούπολεως εἰς τὸ τελευταῖον τοῦ πλοίου μας!

Φυσικὴ τῶν ἀνωτέρων συνέπεια εἶναι διτὶ, ὅσονδηπότε καὶ ἀν προτιμηθῶμεν ἀπὸ τοὺς ἔξ 'Ελλάδος ἀναχωρούντας πρὸς Εύρωπην ἐπιβάτας, αἱ εἰσπράξεις μας Πειραιῶς δὲν είνει ποτὲ δυνατὸν νὰ καλύψουν τὴν τερασίαν διαφορῶν τῶν ναυλῶν σιτίνες πραγματοποιούνται τὸν Κωνσταντινούπολει, μονοτωλιακῶς σχεδὸν ὑπὲρ τὸ τουρκικὸν πλοίον.

Πᾶσα περαιτέρω ἔνεργεια ἀπόκειται, πλέον, εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τῆς Στής Κυβερνήσεως, ἡν ἐπαρκῶς, νομίζουμεν, διτὶ ἐνημερώσαμεν ἐπὶ τοῦ προκειμένου σοδαρωτάτου ζητήματος διὰ τῆς προηγουμένης ἐπιστολῆς μας ὡς καὶ τῆς παρούσης.

Πειραιεὺς 30 'Απριλίου 1956

Μετὰ πάσης τιμῆς  
'Αποτλοΐα Αιγαίου

ΑΔΕΛΦΩΝ Σ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ Α. Ε.

### 'Ο 'Οίκος τοῦ Ναύτου,,

Κύριε Διευθυντά,

Πρὸς ἐπτάμηνον περίπου τοῦ συνεπτήθη ἐν Αιγίνη παράρτημα τοῦ «Οίκου Ναύτου» διὰ τὴν περίθαλψιν τῶν ὑπέρεδακοσίων συνταξίουν τῆς περιφερείας καὶ τῶν ἐνέργειας ναυτικῶν μας. 'Ομως, παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου», τὸ ἔδανον της Λιμεναρχείουν καὶ οἱ λοιποὶ ἀρμόδιοι ἐμερίμησαν διὰ τὴν ἀπρόδοκοπτον λειτουργίαν του — περατωδίστης ἡδη πάσης σχετικῆς προεργασίας — οἱ δύο ἔδω Ιστροί οχι μόνον δὲν ἐδέχθησαν νὰ προσφέρουν ἐπ' ἀμοιδῆ τὰς ὑπηρεσίας των, ἀλλὰ προσβάλλουν καὶ προσκόμματα εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ ἐν λόγῳ

παραρτήματος. 'Απειλοῦν διὰ τῆς ἀμοιδαίας Κοινοπραξίας, τὴν ὅποιαν συνέπηξαν καὶ διὰ τοῦ ὑπογράφοντος πρωτοκόλλου τιμῆς, διτὶ δὲν θὰ ἐπιτρέψουν νὰ λειτουργήσῃ τὸ Παράρτημα. Αποκλείουν ἀκόμη καὶ τὴν ἐλευσινήν ἐπέρεσται.

Πρὸς Θεού, ὅμως, ποὺ εὐρισκόμεθα; Εἰς πλείστας διτὶ περιφερείας λειτουργούν δῆπα παραρτήματα τοῦ «Οίκου Ναύτου». Η Αιγίνα θὰ ὑποτελέσῃ ἔξαρεσιν; Πρέπει μήπως νὰ στεροῦνται οἱ ἔδω ἀπόμαχοι ναυτικοὶ καὶ μιᾶς ἀκόμη ἀσπιρίνης, ὑποχρεούμενοι νὰ ταξιδεύουν εἰς τὸν Πειραιά διὰ νὰ τύχουν τῆς πλέουν στοιχειώδους Ιατροφαρμακευτικῆς περιθώρων;

Παρακαλούμεν, Κύριε Διευθυντά, ἀς καταβληθῇ ἡ προσπάθεια ἔξευρέσεως, ἐνὸς Ιατροῦ διὰ τὸ Παράρτημα μας. Γνωρίζομεν καλῶς, διτὶ ἡ υπηρεσία τοῦ «Οίκου Ναύτου» ἐνδιεφέρθη μὲν διὰ τὴν τακτοποίησιν τοῦ ζητήματος τούτου, πλὴν, ὅμως, οὐδὲν ἔγινε μέχρι στιγμῆς.

Σᾶς γνωρίζομεν ἐπιπροσθέτως, διτὶ οἱ ἐν λόγῳ δύο Ιατροί, οἱ ἀρνούμενοι νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν εἰς τὸν «Οίκον τοῦ Ναύτου», ἀμέβονται ὑπὸ τὸν Κράτους διὰ τὰς ὑπηρεσίας τῶν πρὸς: 1) Τοὺς τροφίμους τῶν ἐγκληματικῶν φυλακῶν Αιγίνης, 2) τοὺς ὀπλίτας τῆς φουράς φυλακῶν, 3) τὸν βρεφικὸν σταθμόν, 4) τὸ 'Υγειονομεῖον, 5) τὸ I.K.A. κλπ.

Παρακαλούμεν, Κύριε Διευθυντά, ἀς καταβληθῇ ἡ προσπάθεια ἔξευρέσεως, ἐνὸς Ιατροῦ διὰ τὸ Παράρτημα μας. Γνωρίζομεν καλῶς, διτὶ ἡ υπηρεσία τοῦ «Οίκου Ναύτου» ἐνδιεφέρθη μὲν διὰ τὴν τακτοποίησιν τοῦ ζητήματος τούτου, πλὴν, ὅμως, οὐδὲν ἔγινε μέχρι στιγμῆς.

Σᾶς γνωρίζομεν ἐπιπροσθέτως, διτὶ οἱ ἐν λόγῳ δύο Ιατροί, οἱ ἀρνούμενοι νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν εἰς τὸν «Οίκον τοῦ Ναύτου», ἀμέβονται ὑπὸ τὸν Κράτους διὰ τὰς ὑπηρεσίας τῶν πρὸς: 1) Τοὺς τροφίμους τῶν ἐγκληματικῶν φυλακῶν Αιγίνης, 2) τοὺς ὀπλίτας τῆς φουράς φυλακῶν, 3) τὸν βρεφικὸν σταθμόν, 4) τὸ 'Υγειονομεῖον, 5) τὸ I.K.A. κλπ.

Εύχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν

Γ. K.

### Οι ναυτικοὶ δι' Ιαπωνίαν

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν σημειώματός σας, ὑπὸ τὸν τίτλον: «Μὲ μόνον τὸ φυλαδίον», δημοσιεύθηστος εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 502/261 τεῦχος τοῦ περιοδικοῦ σας, σχετικὸς μὲ τὴν ἀποστολὴν 'Ελλήνων ναυτικῶν εἰς Ιαπωνίαν, βάσει μόνον τοῦ ναυτικοῦ φυλαδίου του, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσωμεν, ὅτι ἐγκάριως προσέθημεν εἰς τὴν σημειώσαντας παρὰ τῷ ἐντάθμα διπλωματικῶν ἀντιπροσώπων τῆς Ιαπωνίας, διὰ τοῦ ἀπὸ τὸν μηνὸς Ιανουαρίου 1956 ὑπ' ἀριθ. 4470/250 ἔγγραφου μας, καὶ τελούμεν εν αναμονῇ τῶν ἀποφάσεων τῆς Ιαπωνικῆς Κυβερνήσεως.

Μετὰ τιμῆς

Ο Δ/ντης τῆς Ναυτικῆς Εργασίας  
'Αντιπλοίαρχος-Λιμ. Σ. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ

### Αύτά τὰ "μέσα,,.....

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεύχος τῆς 15ης 'Απριλίου τοῦ ἐγκρίτου ὑμῶν περιοδικοῦ, εἰς την σημειώματά σας ὑπὸ τὸν τίτλον: «Τὰ τουριστικά», ἀφοῦ ἀναφέρεσθε εἰς τὴν ἀπόκτησιν παρὰ τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας μας τριῶν τουριστικῶν πλοίων, ὑπηρεσίας, ἀντικείμενού της, ἐπιβατηγού της, ἀπό την έπιτροπή της τῶν ξένων ἐπιβατῶν, ἐν συνεχείᾳ, διτὶ, ὅτι ἐπιλογὴ τοῦ προσωπικοῦ, τοῦ προοριζούμενου διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ξένων ἐπιβατῶν, (θαλαμπόλοι, μαγειροί, τροφοδοταί), ἀφεθῇ εἰς τὴν πλήρη τοῦ πλοιοκτήτου διάκρισιν, παρεχομένου, συνάμα, πρὸς αὐτὸν τοῦ δικαιώματος, διτὶ μέρους τῶν κ. πλοιοκτητῶν. 'Εκεῖνο τὸ ὅποιον προέχει κατὰ τὴν κατάρτησιν τῶν πλοιωμάτων είναι ἡ ἔκ μέρους αὐτῶν προσκόμια, τὰ 'ΜΕΣΑ.

Ός παράδειγμα θὰ σᾶς ἀναφέρω τὴν ιδίωτην πλοιοκτήτην: 'Επὶ ἀρκετά μακρῷ χρονικὸν διάστημα, ὑπηρέτησαν ἐπὶ τῶν καλλιτερῶν ἐλληνικῶν καθώς καὶ ξένων ἐπιβατηγῶν μεσογειακῶν πλοίων. 'Ομιλῶ ἄριστα τὴν Γαλλικὴν καθώς καὶ τὴν Αγγλικὴν καὶ τὴν Ιταλικὴν. Κέκτηπαν μια πιστοποιητικὰ λίαν εύδοκίους ὑπηρεσίας ἐπὶ ξένων ἐπιβατηγῶν πλοίων, καθὼς καὶ πιτυχίον ἀρχιθαλασμητόλοις, ὡς ὅτι μόνον εἰς ἀδύνατον νὰ εύρησκον εργασίαν ὡς ἀρχιθαλασμητόλοις, ὡς ὅτι μόνον εἰπεπτεῖ, εἰς πλοιά τὰ ὅποια δὲν ἔχουν οὐδεμίαν τουριστικήν ἀποστολήν. 'Η περίπτωσίς μου δὲν είνει μοναδική. Καὶ ἀλλοὶ συνάδελφοί μου ἔχουν μὲν την προσόντα, δὲν διαθέουν, ὅμως, τὰ 'ΜΕΣΑ' καὶ διὰ τοῦτο ἀναγκάζονται ἡ νὰ παραμένουν ἀνεργοί οἱ νὰ ἔργαζονται εἰς οιδηπότε πλοιά καὶ εἰς θέσεις κατωτέρας τῆς καταρτίσεώς των. 'Επαφίεμαι εἰς ημάς διὰ τὸ συμπέρασμα.

Αθήναι, Μάιος 1956

Μετὰ τιμῆς  
ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΡΑΒΙΑΣ

Οδός Στρατονήσιος ἀριθ. 9α

## ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

(HELLENIC SHIPPING AGENCY)

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ-ΤΟΚΙΟ-ΚΟΜΠΕ-ΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

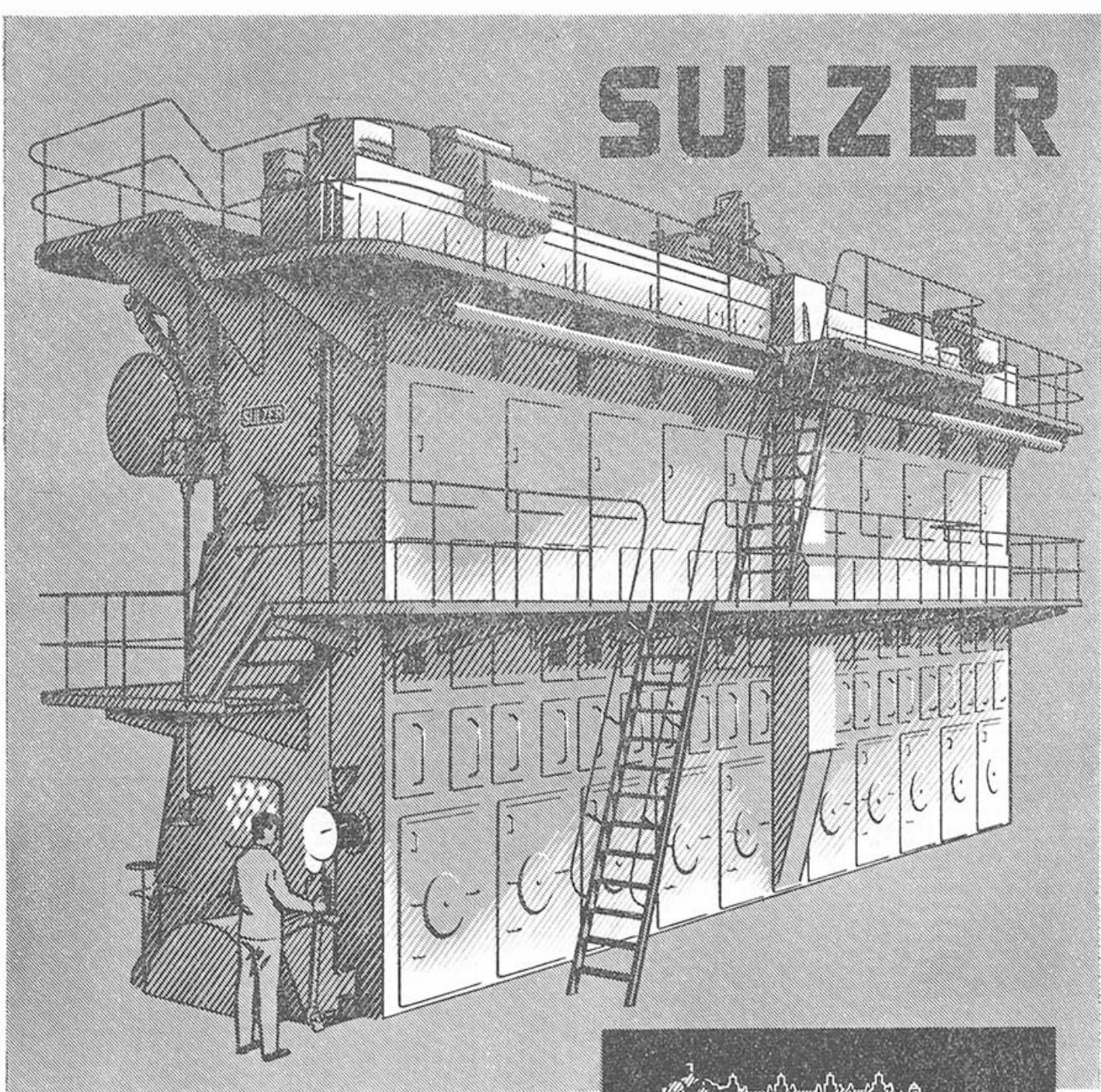
A. E. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) Γενικός Διευθυντής ἐν

συνεταιρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ. CORNES & Co. Ltd. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1861)

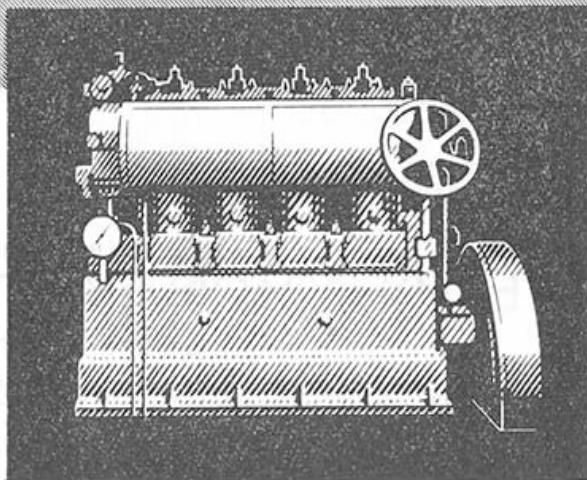
Πράκτορας ἐν Ιαπωνίᾳ τῶν κυριωτέρων Βρεταννικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν συνταξίουν τῆς περιφερείας καὶ τῶν ἐνέργειας ναυτικῶν μας. 'Ομως, παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου», τὸ ἔδανον της Λιμεναρχείουν καὶ οἱ λοιποὶ ἀρμόδιοι ἐμερίμησαν διὰ τὴν ἀπρόδοκοπτον λειτουργίαν του — περατωδίστης ἡδη πάσης σχετικῆς προεργασίας — οἱ δύο ἔδω Ιστροί οχι μόνον δὲν ἐδέχθησαν νὰ προσφέρουν ἐπ' ἀμοιδῆ τὰς ὑπηρεσίας των, ἀλλὰ προσβάλλουν καὶ προσκόμματα εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ ἐν λόγῳ

KENTRIKA GRAFEIA: YOKOHAMA P.O.B. 4II Τηλεγρ. GRECIAN-YOKOHAMA

# SULZER



**SULZER** Two-Stroke Marine Diesel Engines have been built since 1905. At present units from 300 to 15,000 B.H.P. can be supplied for direct, geared or electric drive.



## SULZER BROTHERS LIMITED, WINTERTHUR, SWITZERLAND

Sulzer Brothers have sales organisations in the following countries

GREAT BRITAIN - U.S.A. - FRANCE - GERMANY - BELGIUM - LUXEMBURG - ITALY - HOLLAND - IRELAND - SPAIN - PORTUGAL - DENMARK - NORWAY - SWEDEN - FINLAND - YUGOSLAVIA - GREECE - TURKEY - EGYPT - ALGERIA - TUNISIA - FRENCH AND SPANISH MOROCCO - SOUTH AFRICA - RHODESIA - BELGIAN CONGO - SENEGAL AND FRENCH WEST AFRICA - IRAQ - IRAN - SYRIA - LEBANON - ISRAEL - INDIA - PAKISTAN - CEYLON - BRITISH MALAYA - THAILAND - INDO-CHINA - PHILIPPINE ISLANDS - JAPAN - CANADA - MEXICO - COLOMBIA - VENEZUELA - BRAZIL - ARGENTINA - URUGUAY - CHILE - PERU - BOLIVIA - AUSTRALIA and NEW ZEALAND

ΜΙΑ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ",

# ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ

ΕΚΕΙ ΟΠΟΥ ΣΦΥΡΗΛΑΤΕΙΤΑΙ Η ΑΥΡΙΑΝΗ ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Διακόσιαι χιλιάδες τεχνίται και έργαται είς μίαν έντατικήν, έργώδη και άδιάπτωτον κατά τὴν ήμέραν και τὴν νύκτα πουσπάθειαν, σφυρλατούν αὐτὴν τὴν στιγμήν εἰς τὰς ναυπηγικὰς ἐσχάρας τῆς Ιαπωνίας τὴν αύριανη τῆς ισχύος της ναυτιλίας τῆς Ελλάδος. Τὸ θέαμα εἶναι μεγαλοπρεπές. Προκαλεῖ τὸν θυμασμὸν καὶ αὐτὴν τὴν κατάπληξιν. Τεράστιος πυργούνται, κατά κανόνα, τὰ νέα σκαφά πάπ τὴν μίαν ήμέραν εἰς τὴν ἄλλην, ἐνώ ἐπὶ τῆς ἐσχάρας, τὴν ὅποιαν τὰ καθελκύμενα ἔγκαττοις πουσπάθειαν, σύμεσως ἀρχίζει νὰ ψυχούται καλλίγραμμος ἡ πρώρα ἐνὸς ἀκόμη νέου πλοίου. «Εἰς τὴν χώραν αὐτὴν—όπως χαρακτηριστικῶς ὑπὸ Ελληνος ἐφοπλιστοῦ ἐλέχθη—τὰ πλοῖα σπείρονται σήμερον καὶ φυτρώνουν τὴν ἐπομένην. Συντελεῖται πράγματι ἔνα τεχνικὸν θάυμα!»

Δὲ ἀποτελεῖ ὅμως τὴν μεγάλην ἐκπληξιν διὰ τὸν "Ελληνα ἐπισκέπτη τῶν ναυπηγικῶν κέντρων τοῦ Τόκιο καὶ τῆς Γιοκοχάμας, ἢ ναυπηγικότης τῶν Ιαπωνίων τεγνικῶν καὶ ἡ πειθαρχημένη καὶ ἀποδοτικὴ τῶν ἔργασια. Ἀντιθέτως, ὀλόκληρον τὸν ἐνθουσιασμὸν του θὰ πρέπει ὁ "Ελλήνης ἐπισκέπτης νὰ διψαλάξῃ, διὰ νὰ δυνατὴν νὰ ἀντιμετωπίσῃ, καταλήλως προετοιμασμένος, ἵνα ὅλο θάυμα περισσότερον μεγάλο καὶ περισσότερον οἰκείον. Τὸν ἀναμένει διὰ νὰ τὸν αἰφνιδίασῃ εἰς τὸν περιβόλον τοῦ ὀποιουδήποτε ναυπηγείου τῆς μακρυνῆς αὐτῆς χώρας ἡ πληροφορία, ἔστως καὶ ἂν εἴναι γνωστή, ὅτι ἐκατὸν πεντήκοντα πλοῖα διὰ λογαριασμὸν Ελλήνων ναυπηγούνται ἡ πρόκειται ἐντὸς διετίας ἐκεὶ νὰ ναυπηγηθοῦν. Διότι οὐδέποτε ἡτο δυνατὸν νὰ ὑποπτευθῇ τις ὅτι τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα, νεκραναστήνεται ἀπὸ τὴν τολμηρὸν καὶ εὐφύτη πρωτοδουλίαν τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, θὰ είχον προσλάβει σήμερον τόσον ἐλληνικὸν χερακτήρα, κυριολεκτικῶν τοῦ ἐξεληφθησθῆ.

Δὲν ὑπερβάλλομεν. Τὰ ὄκτω εἰς τὰ δέκα ὑπὸ ναυπηγησιν τελοῦνται σκάφη ἀνήκονται εἰς "Ελληνας ἐφοπλιστάς" οἱ ὄκτω εἰς τοὺς δέκα ἐπιβλέποντες τὰς ναυπηγήσεις ἀρχιπλοίαρχοι καὶ μηχανικοί εἰναι "Ελληνες τὰ ὄκτα εἰς τὰ δέκα γραφεῖα, εἰς τὰ ὄποια φιλοξενοῦνται οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ναυπηγούντων ἐφοπλιστῶν, ἔχουν ἀνηρτημένην εἰς τὴν ἔξωθυρά των πινακίδα μὲ κάποιο ἐλληνικὸν ὄνομα, ἢ μὲ μίαν φίρμαν, ἢ ὅποια είναι γνωστὸν ὅτι ἐλληνικὰ συμφέροντα καλύπτει. Καὶ ἀκοῦμη; Οἱ Ιαπωνες ἐργάται "Ελληνας ἀποκαλοῦν τὸν οἰνδόποτε ζένον, ποὺ φθάνει μέχρι τῆς περιοχῆς τῆς ἔργασίας των καὶ εἰς τὴν ἐλληνικήν, ἐπιστρατεύοντες τὴν πατροπαράδοτον εὐγένειάν των, ἀπαντοῦν εἰς τὸν ίδιον σας χαριτεωτὸν. "Ελληνικαὶ είναι, τέλος, αἱ τελεταὶ, αἱ ὅποιαι μὲ μεγαλοπρεπή ἐπισημότηται εἰς πᾶσαν καθέλκυσιν τελοῦνται, ἔστω καὶ ἂν ἡ σημαία τῆς Λιβερίας εἰς τὴν πρύμνην τοῦ σκάφους κυματίζῃ.

Εἰς τὴν ἄλλην ἄκρην τοῦ κόσμου, χιλιάδες μίλια μακρυά ἀπὸ τὴν πατρίδα, ὁ ἀπόδημος ἐφοπλισμὸς ἔχει μετοφέρει καὶ ἔγκαταστήσει μίαν Ἐλλάδα, δραστηρίαν, δημιουργικήν, ἀκτινοβολούσαν ἀπὸ ισχὺν καὶ γόντρων.

## «Οφείλομεν πολλά εἰς τοὺς "Ελληνας"

«Εἰς τοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστὰς ὁφείλουν πολλά τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα, δηλώνει κατὰ τὴν διάρκειαν μᾶς λίαν καταποτιστικῆς συλλητήσεως ἀρμόδιος παράγων ναυπηγικού οἴκου τῆς Γιοκοχάμας. Καὶ τοῦτο, δικὶ διότι μᾶς κατακλύνουν κυριολεκτικῶν μὲ τὰς μεγάλας παραγγελίας των. Τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα ἀπέκτησαν ἡδη τὸσην περιπλήκτην καὶ τοισάντην φήμην, ὥστε τὰ πελάτεια τῶν καθημερινῶν καὶ δυσαναλόγως μὲ τὴν δυναμικότητὰ τῶν νὰ ὄγκουται. Εἰμεδα ὑποχρεωμένοι ἀπέναντι τοῦ ἐφοπλισμοῦ τῆς πατρίδος σας—συνεχίζει πάντοτε ὁ Ιαπωνικὸς συνιμήτης μας—διότι πρώτος αὐτὸς ἐνεπιστεύθη εἰς ἡδη τὴν κατασκευὴν ὁξιολόγων μονάδων, παρέχων ούτω τὴν δυνατότητα εἰς τοὺς Ιαπωνικούς, διότις ἀποδείξουν δικὶ διότις δύνανται νὰ ναυπηγήσουν σκάφη τουλάχιστον ὄφαμίλλας ἔκεινα, τὰ ὄποια εἰς τὰ εὐρωπαϊκά ναυπηγεῖα οἱ συνάδελφοι τῶν κατασκευάζουν καὶ νὰ καταστῇ ἐπίσης γνωστόν, δικὶ διότις ἔχεις ἐφοπλιστής μετ' ἐμπιστοσύνης θὰ δύνανται νὰ προσθέψῃ εἰς μίαν καλήν συνεργασίαν μὲ τὴν ιαπωνικὴν ναυπηγικὴν διομηχαίαν διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ στόλου του. Τὴν ἐπιληπτικὴν ἐντὸς τῆς τελευταίας τριετίας ἀνάπτυξιν τῶν ναυπηγικῶν μας κέντρων εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῶν συμπατριωτῶν σας, σχεδὸν ἀποκλειστικῶς, τὴν ὄφειλομεν.

Δὲν πρέκειται περὶ λόγω τυπικῆς πρὸς καλόν πελάτας ἀδροφορσύνης. Οἱ Ιαπωνες ἀρμόδιοι διακηρύσσουν ἀνεπιφύλακτως καὶ εἰς πᾶσαν ευκαιρίαν τὴν εὐγνωμοσύνην τῶν πρὸς τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμὸν διὰ τὴν ὁδησιν, τὴν ὅποιαν οὐτὸς ἔδωσε, μὲ τὸν ὄρμητικὸν δυναμισμὸν του, εἰς τὴν ἀπονεκρωμένην διομηχαίαν τῶν. Τὸ ιστορικόν, ἀλλως τε, τῆς ἀνασυγκρότησεως τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων εἰναι σήμερον γνωστόν. Πρώτοι οἱ "Ελληνες ἀπέδεχθησαν τὰς προστάσεις τῶν ἐκπροσώπων τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων, οἱ διόποιοι μετέβησαν εἰς τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Νέαν Ύρκην, προσπαθοῦντες νὰ ἀνεύδουν πελάτας διὰ τὰς ἐσχάρας τῶν. Παραμερίζοντες οἱ "Ελληνες τὴν ὑφισταμένην τότε προκατάληψιν διὰ τὴν ποιότητα τῶν ιαπωνικῶν ναυτικῶν κατασκευῶν, ἐτόλμησαν τὸ μεγάλο πείραμα, τὸν ἐνεπιστεύθησαν τὰς πρώτας παραγγελίας. Καὶ οἱ Ιαπωνες κατέβαλον πᾶσαν προσπάθειαν, διὰ νὰ ἀνταποκριθῶνται εἰς τὰς προσδοκίας τῶν πρώτων μεταπολεμικῶν σοβαρῶν πελατῶν των. Τὰ τέσσαρα τάνκερ, τὰ ὄποια πρώτος ἐναυπηγήσεν εἰς τὴν Ιαπωνίαν ὁ κ.ι. Μ. Καρράς καὶ τὰ ἔπειρα δύο τῶν κ.κ. Γουλανδρή καὶ Μάρκου Νομικοῦ, τὸ "Λεωνίδας" καὶ τὸ "Ασπασία Νομικοῦ", κρίνονται ἀπὸ δλούς ὡς λίαν ἀξιόλογοι, ἀριστής κατασκευῆς, μονάδες.

Μὲ τὴν ἀμέριστον ἐνίσχυσιν τοῦ κράτους, τὸ διόποιον, διὰ τῆς χορηγήσεως ἀδείας εἰσαγωγῆς ζακχάρων εἰς τὰς ναυπηγικὰς ἐπιχειρήσεις, καθιέρωσεν ἔνα σύστημα πριμοδησσεως τῶν ναυπηγήσεων, ἡ κατασκευὴ πλοίου εἰς τὰς ιαπωνικὰς ἐσχάρας ἐνεφάνιε τότε ἔνα σύνολον σοβαρῶν πλεονεκτημάτων. Τὸ κόστος τῆς κατασκευῆς ητο αἰσθητῶς χαμηλότερον ἀπὸ τὸ κόστος τῶν ἀξίας τῶν ναυπηγουμένων πλοίου μεγάλαι<sup>1</sup> ἡ παραδοσιας ταχίστη<sup>2</sup> οἱ δροὶ ἔργασίας, τέλος, καὶ παρακολουθήσεως τῶν ναυπηγήσεων λίαν συμφέροντες διὰ τὸν πλοιοκτήτην.

Οὕτως, αἱ ὀλίγαι ελληνικαὶ παραγγελίαι τοῦ 1952—1953 γίνονται

πολλαὶ καὶ μεγάλα μετὰ ἔν ἔτος, διὰ νὰ κατακλύσουν σῆμερον καὶ τὰ δέκα τέσσαρα ναυπηγικὰ συγκροτήματα τῆς Ιαπωνίας. Οἱ ἔνοι δὲν ὄργανον νὰ μιμηθοῦν τοὺς "Ελληνας" οἱ Ἀμερικανοὶ καὶ οἱ Σκανδινανοὶ τοὺς ἐκολουθοῦντες εἰς τὰς παραγγελίας. Τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα, δημος, δὲν δύνανται νὰ ἀναλάβουν πλέον ἀλλας ὑποχρεώσεις. Θὰ είνε πλήρεις, ἀποσχολημένα ἐπὶ 40 διλοκλήρους μῆνας καὶ ὁ προκαθορισμὸς τοῦ κόστους μίας ναυπηγήσεως, ἡ ὅποια μετὰ ἔνα τόσον μεγάλο χρονικὸν διάστημα θὰ συμπληρωθῇ, εἰναι φυσικὸν νὰ καθίσταται ἔξαιρετος δισκολος.

Τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα δὲν ἀναζητοῦν πλέον πελάτας, Ἀντιθέτως, οἱ ἐφοπλισταὶ εἰναι ἔκεινοι, οἱ ὅποιοι ἐπιμόνως ζητοῦν κάποιαν θέσιν εἰς τὰς ἐσχάρας τῶν. Καὶ ἀναφέρεται χαρακτηριστικῶς ἡ περιπτωσις μίας ἐπιμόνου αἵτιος ἀμερικανικῆς ἑταῖρας, πρὸς τὰ μεγαλύτερα ναυπηγεῖα διὸ τὴν ναυπηγήσην ἀριθμού πλοίων ὑπὸ δρους, τοὺς ὅποιους οἱ Ιαπωνες θὰ καθώριζον καὶ τοὺς ὅποιους ἐκ τῶν προτέρων θὰ ἀπεδέχετο ὁ ἐνδιαφερόμενος πλοιοκτήτης.

## Τὰ ἀρχικὰ πλεονεκτήματα περιορίζονται

Οὐδὲν πλεονέκτημα ἔξειναν, τὰ ὄποια συνεκέντρων μία ναυπηγήσης εἰς τὴν Ιαπωνίαν τὸ 1953, ύφισταται σήμερον. Οἱ Ιαπωνες, ἀφοῦ ἐπέτευχον νὰ στρέψουν σταθερῶς τὴν προτίμησιν τῶν ἔνοιν πρὸς τὴν ναυπηγικὴν τῶν διομηχαίαν, κατασκευάζουν σήμερον πλοῖα ὑπὸ ὅρους δυναμεστέρους ἔκεινα τῶν ναυπηγείων τῆς Εύσοπης. Τὸ κόστος κατ' ἀρχὴν ἔχει ἀνέλθει σήμερον εἰς την παμαντικὸν ύψος, ἐν σχέσει μὲ τὰς τιμὰς τοῦ 1953—1954. Συγκεκριμένως: Τάνκερ τῶν 40.000 τόνων κτίζεται σήμερον πρὸς 150—160 δολλάριαν τοῦ 1953. Τάνκερ τῶν 32.000 τ. ναυπηγεῖται πρὸς 165 καὶ πλέον δολλάριαν κατὰ τὸν πόλαιοτέρας τιμῆς 125 δολλαρίων. Τάνκερ, ἐπίσης, τῶν 20.000 τ. στοιχίζει σήμερον 190—210 δολλάρια. Τάνκερ—ἴσως καὶ πλέον—έναντι παλαιοτέρας τιμῆς 145 δολλαρίων. Τέλος, αἱ παραγγελίεις διὰ φορτηγά σκάφη τῶν 14.500—15.000 τόνων κλείνονται εἰς τὴν τιμὴν τῶν 210—220 δολλαρίων. Άλλα καὶ τὸ πλεονέκτημα τῆς τοχείας παραδόσεως δὲν ύφισταται πλέον. "Ολαι, σχεδὸν, αἱ νεώτεραι παραγγελίεις θὰ παραδοθοῦν ολίγον πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1959. Άλι πιστωτικαὶ ἐπίσης εύκολιαί εχουν καταργηθῆ.

"Οἱ Ιαπωνες ύπουρογός τοῦ "Εμπορίου καὶ τῆς Βιομηχανίας, ἀπαντῶν εἰς "Ελληνην ἐφοπλιστήν, διστις τοῦ ἐξέφρασε τὴν ἐκπληξιν του διὰ τὴν μεγάλην αὐτὴν ἀλλαγὴν τῆς τακτικῆς τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων, ἐδηλώσεις τὸ ἔντος: «Οἱ ἐφοπλισταὶ σήμερον ἔγγονται ἀποδοτικῶς καὶ κερδίζουν. "Εχουμ τὴν γνῶμην, ὅτι θὰ πρέπει τῆς εὐκαιρίας νὰ ἐπωφεληθῇ καὶ ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία καὶ νὰ αὐξήσῃ τὰ περιθώρια τῶν κερδῶν της. Θὰ δύναται οὖτα νὰ ἐπιτηρητῇ αὐτὴ τοὺς πλοιοκτήτας, δια τούς οἳ ταντιμετωπίζουν κρισίμους περιστάσεις. Τότε θὰ σᾶς παράσχωμεν



Τὸ φορτηγὸν "Ανδρος Γλορίου", κατὰ τὴν καθέλκυσίν του τὴν 28ην Απριλίου ἐκ τῶν ναυπηγείων τῆς Ινσικαθαγίμα.

και πάλιν πάσαν δυνατήν εύκολιαν και έξυπηρέτησιν.

Διὰ τὸν "Ελληνα ἑφοπλιστὴν, παρὰ ταῦτα, φαίνεται, ὅτι ἔχει καθιερωθῆναι εἰς τὴν Ἰαπωνίαν μία ἰδιαιτέρα μεταχειρίσις. Ἐνῷ δὲν γίνονται εὐκόλων δεκταὶ αἱ παραγγελίαι τῶν ἔνων ἑφοπλιστῶν, μερικαὶ τῶν ὅπιών εἰναι λιαν συμφέρουσαι, διὰ τὰς ἑταῖρις Ἑλληνικῶν συμφερόντων λέγεται, ὅτι ὑπάρχει πάντοτε κάποια θέσις εἰς τὰς ναυπηγικὰς ἐσχάρας καὶ μία καλὴ διάθεσις διὰ τὴν ὑπογραφὴν συμβολαίων μὲν εὔνοϊκοὺς δρους. Ἡδὲ, συμφώνας μὲν πληροφορίας, τὰς ὁποίας ἔχει τὸ Ἑλληνικὸν Προξενεῖον τῆς Γιοκοχάμας, δέκα τέσσαρα νέα πλοῖα παρηγγέλθησαν παρ. Ἔλλήνων ἑφοπλιστῶν τὸν παρελθόντα Ἀπριλίον. Τὰ τέσσαρα ἔξι αὐτῶν παρηγγέλθησαν υπὸ τοῦ κ. Λιβανοῦ. Δύο δὲ εἰναι τὰκέρε τῶν 32 χιλιάδων τόννων, ἀντὶ τιμῆς 162 δολαρίων καὶ μὲν παραδόσιον 32 μηνῶν. Ἐγνωθῆ, ἐπίσης, διὰ τὸ γραφεῖον Λούζη τοῦ Λονδίνου παρήγειλε τρία ἀκόμη φορτηγά, ἐνῷ δὲ "Ἐλλην ἑφοπλιστὴς τῆς Αἰγαίου παπαδημητρίου εὐρίσκεται κατ' αὐτὰς εἰς τὸ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα.

### Διὰ τὴν ποιότητα τῶν κατασκευῶν

Τὸ θέμα τῆς ποιότητος τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγήσεων ἔτει, ὡς γνωστόν, πρὸ μηνῶν, ἀπὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Εἰς τὸ Τόκιο, τότε, προεκλήθη ἀλληλούς σάλος. Τὰ σχόλια τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐδήμοσιευθήσαν εἰς τὴν ἔγκυρον ἑφημερίδα «Ἀσάχι Νιούν» καὶ προεκλήσαν τὴν ἀντίδρασιν τῶν ναυπηγικῶν κύκλων καὶ τὴν δυσφορίαν τῶν κρατικῶν ἀμοιδίων. Ἐπεκριθήσαν αἱ διατυπωθεῖσαι ἀπόφεις τοῦ διασκειρίμενου "Ἐλλήνος τεχνικοῦ κ. Παναγιοπούλου, ὡς ὑπέραγαν αὐτηροῖ. Ἡδὲ φυσικόν, λέγουν οἱ Ιαπωνες, νὰ ὑπῆρχον καὶ αἱ ἀσθενεῖς πλευρᾶς εἰς μίαν υπὸ ἀνασυγκρότησιν τελούσαν βιομηχανίαν, ἐνῷ πολλὰ εἰναι τὰ βασικὰ πλεονεκτήματα μιᾶς ναυπηγήσεως εἰς τὴν Ἰαπωνίαν. Αὐτὰ δὲ πρέπει νὰ ἀναγνωρισθοῦν.

Τώρα, διὰ τὸ ζῆτημα τῆς ποιότητος τῶν ναυπηγήσεων εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, ὑπάρχουν ἔντελως πλέον ἔκειθαρισμέναι, ἀπόνεις. Δὲν ἀπέγουν αὐταὶ ἀπὸ τὸ δσα πρὸ μηνῶν ἐπεσήμανεν εἰς τὸ ἄρθρον τοῦ ὁ. Παναγιόπουλος. Οἱ Ιαπωνες — φρονοῦν οἱ παρακολουθοῦντες ἔκ τοῦ σύνεγγυς τὰς ναυπηγικὰς τῶν ἑργασίας — κατασκευάζουν ἀξιόλογα σκάφη ἰδιαίτερα ὀντοχῆς καὶ ὥραιών σχεδίων. "Ισως, νὰ εἰναι ταῦτα κατὰ πολὺ ἀνώτερα ἔκεινων, τὰ ἀπόνα ναυπηγοῦνται εἰς τὴν Εὐρώπην. Εἰς τὴν ἑσπερικήν, ἐπίσης, διαφέρουμεν τῶν πλοίων, μὲ τὴν λεπτολόγον διάθεσιν καὶ τὴν πρακτικὴν τῶν σκέψην, οἱ "Ιαπωνες ἐπιτυγχάνουν ἑσαιρετικὸν ἀποτελέσματα, ἐφ' δοσον, δεσμώτερα, καὶ δὲ πλοιοκτήτης κρίνει σκόπιμον καὶ συμφέρουσαν τὴν διασφάλισιν τῶν μεγαλυτέρων δυνστῶν ἀνέσεων εἰς τὴν ἐνδιάτησιν τοῦ πληρώματος. Αἱ ἐπιφυλάξεις τῶν "Ἐλλήνων εἰδικῶν διατηροῦνται εἰς τὸ ἀκέραιον εἰς δὲ, τι ἀφορᾷ τὰς καθαρὰς μηχανουργικὰς κατασκευάς. Ἐπὶ τοῦ προκειμένου διατυποῦνται δύο ἀπόφεις : 'Ἡ μία ὑποστηρίζει, διὰ δὲ κατατέρως ποιότητας τῶν χορηγιμοποιουμένων υπὸ τῶν Ιαπωνῶν κραμάτων μετάλλου ἀποτελεῖ τὴν βασικὴν αἵτιαν διὰ τὰς δάμωματας, αἵτιας εἰς τὸ πρωστήριον σύντημα δώσιμένων πλοίων ἑσπειριώθησαν κατὰ τὰς πρώτας δοκιμαὶς των. Ἡ ἀλλὰ ἄποψις ὑποστηρίζει, διὰ εἰς τὰς μηχανάς των οἱ "Ιαπωνες ὑστεούν, συνεπείᾳ ἐλλείφεως τῶν τεχνικῶν ἔκεινων μέσων, τὰ ὁποῖα μετ' ἀκοιδείας θὰ ἐπεισιογάζονται τὰ ἐπὶ μέρους ἐξαρτήματα τῶν μηχανῶν. Ἡ ἀλήσεια ἐπὶ τοῦ προκειμένου φαίνεται νὰ ἐφέπτεται καὶ τῶν δύο αὐτῶν ἀπόσεων. Καὶ μέταλλα μειωμένης ἀνθετικότητος πιθανὸν νὰ χρησιμοποιοῦν οἱ "Ιαπωνες, ἀλλὰ καὶ πλημμελῆς τῶν νὰ εἰναι ἡ ἐπειργασία τῶν ἔξαρτημάτων τῶν μηχανῶν. Ἐχουμεν, πράγματι, διάδοσα εἰς τὸ πρωστήριον σύντημα τῶν πλοίων ἑσπειριώθησαν κατὰ τὰς πρώτας δοκιμαὶς των. Ἡ ἀλλὰ ἄποψις ὑποστηρίζει, διὰ εἰς τὰς μηχανάς των οἱ "Ιαπωνες ὑστεούν, συνεπείᾳ ἐλλείφεως τῶν τεχνικῶν ἔκεινων μέσων, τὰ ὁποῖα μετ' ἀκοιδείας θὰ ἐπεισιογάζονται τὰ ἐπὶ μέρους ἐξαρτήματα τῶν μηχανῶν. Ἡ ἀλήσεια ἐπὶ τοῦ προκειμένου φαίνεται νὰ ἐφέπτεται καὶ τῶν δύο αὐτῶν ἀπόσεων. Καὶ τὰς δοκιμαὶς υπὸ τῶν Ιαπωνῶν τεχνικῶν — διὰ νὰ ἀναφέωμεν ἔνα πρόσωπον παράδειγμα — τῶν μηχανῶν τοῦ ἀποπεστωθεῖσας εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μιτσουμπίσι τοῦ "Οράξιον» «Ἀν-

δρος Κάστλ», τὴν 25η Ἀπριλίου, διεπιστώθη σοφαρὰ βλάβη εἰς τὸν ἔνα ἀτμοστρόβιλον, συνεπείᾳ ἀλλοιώσεως τοῦ μετάλλου. Τὸ σκάφος, δόπερ ἐπρόκειτο νὰ παραδοθῇ τὴν 27ην Ἀπριλίου, δὲν θὰ είναι ἐτοιμόν πρὸ τῆς παρελεύσεως μηνὸς. Ζημίας ἐπίσης ὑπέστη εἰς τὰς δηζελομηχανίας του ἔνοντα μικρών φορτηγών γραμμῆς του κ. Καλλιμανοπούλου.

Τεραστία προσπάθεια καταβάλλεται ἡδη διὰ νὰ ὑπερηφανθοῦν αὐταὶ αἱ δυσγείεις εἰς τὰς μηχανολογικὰς κατασκευάς τῶν Ιαπωνῶν. Τὴν καλυτέσσαν πρόμιξιν τῶν μετάλλων καθιερώνουν ἡδη εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, τὰς πλέον ἀνθεκτικὰς σωληνώσεις τοποθετούν, γεγονότα, ποὺ θὰ φέρουν, ἵσως, εἰς ἔπι θηρευτέρων ἐπίπεδον τὸ κόστος. Ἀντιμετωπίζεται, ἔξι ἀλλοῦ, καὶ ὁ συγχρονισμὸς τοῦ τεχνικοῦ ἑξοπλισμοῦ τῶν μηχανουργίων, ώστε νὰ δυνηθοῦν τὰυτα νὰ δελτιώσουν τὴν κατασκευὴν των.

### Προθυμία εἰς τὴν ἐπανόρθωσιν σφαλμάτων

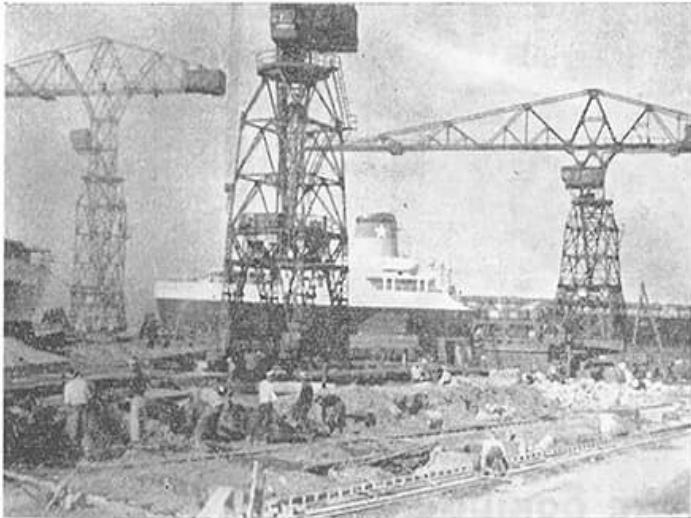
"Ινα τις, διμως, ἔχη ὀλοκληρωμένην καὶ ἀντικειμενικὴν ἄποιν ἐπὶ τοῦ σοθαροῦ θέματος τῆς ποιότητος τῆς ναυπηγικῆς ἑργασίας εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, θὰ πρέπει καὶ πέραν τῶν διαπιστωμένων μειονεκτιμάτων αὐτῆς νὰ ἐπεκτείνῃ τὴν σχετικὴν ἔρευναν. Διότι ὁ τρόπος ἐν γένει τῆς ναυπηγήσεως ἔνος πλοίου εἰς τὴν χώραν συήτην, ἀκριβέστερον, τὸ σύστημα τῆς παρακολουθίσεως τῆς ἑργασίας καὶ τὸ εἶδος τοῦ ἀσκουμένου ἐλέγχου ἐπὶ τῆς καλῆς ἀπόδεσσος τῶν ἑργαστῶν, συνιστοῦν ἔνα, ἀναμφισβήτητως, σοθαρὸν πλεονέκτημα. Εἰς οὐδὲν ναυπηγεῖον τῆς Εὐρώπης ἐπανορθοῦται μετὰ τόσης τρομοκρατίας, διποτανά, στὴν Ἰαπωνίαν. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην Ἀπριλίου εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργαστῶν τοῦ ὁδού της Ιαπωνίας. Ἀδεῖται τὸν κόπον νὰ ἀναφέρωμεν μιαν συγκειριμένην περίπτωσιν : 'Ἐπεισεθημευ τὸ καθελκυσθὲν τὴν 23ην ሆηρίου της Εὐρώπης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νίππου Κόκκαν φορτηγὸν «Ποντοπόρος» τοῦ Οἴκου Πατέρα, τὴν ἐπομένη, ἀκριβῶς, μιᾶς ἐπιθεωρήσεως, τὴν δροσίαν εἶχον ἐνεργεῖσαι οἱ εἰδικοί, οἱ παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῶν ἑργα

## «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Θυμός παραγγελιών άναφέρεται εἰς δεξαμενόπλοια τῶν 25.000—45.000 τόννων καὶ ἔτερος εἰς φορτηγὰ τοῦ τύπου τῶν 12.000 μέχρι καὶ 20.000 τόννων. Ωσάντας 13 περίου μεταλλοφόρα φέρονται κατασκευαζόμενα εἰς τὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι, Τσουρούμι καὶ Κόμπτε, χωρητικότητος ἀπὸ 11.300 τ. μέχρι 45.000 τ. d. w. Τέλος, αἱ παραδόσεις τῶν περισσοτέρων παραγγελιών ἐξικνούνται ἀπὸ τοῦ Μαΐου τοῦ τρέχοντος ἔτου μέχρι τοῦ τέλους του 1957, ἐνώ διὰ τὴν διετίαν 1957—59 συνεφωνήθη ἡ παράδοσις ὅλων τῶν κατά τοὺς τελευταῖς μῆνας κλεισμένων παραγγελιῶν.

Ἐνδιαφέρον παρουσιάζει ἀναμφισβήτητως ἡ κατὰ ναυπηγεία πρόσφατος κίνησις, ηπειρ διὰ τὰ κυριώτερα συγκροτήματα τοῦ Τόκιο καὶ τῆς Γιοκοχάμας ἔχει ὡς ἔξης:

**ΙΝΣΙΚΑΒΑΓΙΜΑ:** Τὴν 28ην Ἀπριλίου καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν ἐπιδημικῆς τελετῆς καθειλκύθη τὸ νέον φορτηγὸν τῆς «Οράιον» «Ἀνδρος Γκλόρου», χωρητικότητος 7.900 τ. γκρός καὶ 12.900 τ. d. w. Τὸ



Τὸ σούπερ τάνκερ τῆς «Οράιον» «Ἀνδρος Γκλόρου», ἀποπερατούμενον εἰς τὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι.

σκάφος, εἰς ὥραιαν καὶ ἄνετον ναυπηγικὴν γραμμὴν, ἔχει εἰς τὴν πρύμνην τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὰ ὑπερκατασκευάσματα.

Ἐνα ἐπίσης φορτηγὸν τοῦ αὐτοῦ τύπου ἀρχίζει ἀμέτως νὰ ναυπηγῇ ή «Οράιον» εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία, ἐνώ ἔχουν δοθῆ παραγγελίαι διὰ τέσσαρα ἀκόμη σκάφη, διὰ λογαριασμὸν ἄλλων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν.

**ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ ΝΙΠΠΟΝ ΚΟΚΚΑΝ:** Τρία σκάφη τοῦ κ. Κώστα Πατέρα ἐναυπηγήθησαν εἰς τὰς ναυπηγικὰς αὐτάς ἐγκαταστάσεις. «Ἐξ αὐτῶν τὰ δύο, τὸ «Νικόλαος Πατέρεας» καὶ τὸ «Οίνούσιος», 13.372 τ. ἔκαστον, παρεδόθησαν τὸ παρελθόν. ἔτος, τὸ τρίτον, τὸ «Ποντοτόρος», καθειλκυθεν τὴν 23ην Ἀπριλίου, θὰ παραδοθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ προσεχούς μηνὸς.

Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία ναυπηγούνται ἡδη ἡ πρόκειται συντόμως νὰ ἀρχίσουν ναυπηγούμενα τὰ κάτωθι σκάφη: Δύο τάνκερς τοῦ κ. Σ. Νικάρχου τῶν 40.500 τόννων ἔκαστον. «Ἐνα τάνκερ τοῦ κ. Ιωάν. Γουλανδρή τῶν 40.500 τόννων. Δύο τάνκερς φορτηγῶν τῶν 13—15.000 τόννων διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. I. M. Καρρά καὶ ὄλλων Ἑλλήνων. Τέλος, εἰς τὰ ναυπηγεία Νίππον Κόκκαν ἔχουν παραγελθῆ τέσσαρα τάνκερα τῶν 19.000 τόννων τοῦ Οίκου Κουλουκούντη. Απαντά τὰ ἀνωτέρω σκάφη θὰ ἔχουν παραδοθῆ μέχρι τοῦ τέλους του 1957.

Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία περατώταταὶ ή ναυπηγήσις τοῦ νορβηγικοῦ μεταλλοφόρου καὶ δεξαμενοπλοίου «Ἄλλεν Κρίστενσεν» 32.000 τόννων, εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἐταιρίαν τοῦ ὀποίου μετέχει, ὡς λέγεται, ὁ κ. Κουλουκούντης.

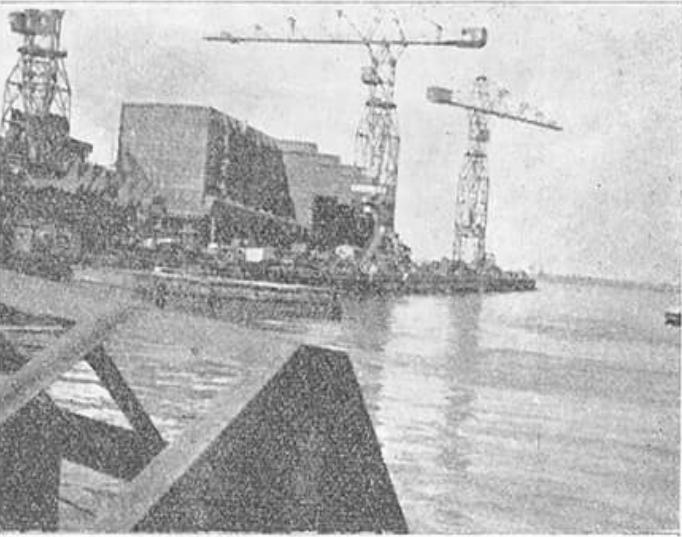
**ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ ΜΙΤΣΟΥΜΠΙΣΙ:** Εἰς τὸ μεγάλον αὐτὸν ναυπηγικὸν

κέντρον τῆς Γιοκοχάμα, εἰς τὸ ὄπιον ἀπασχολοῦνται περὶ τὰς 15.000 ἐργατῶν καὶ ὅποιον δύναται ἐντὸς δεκαημέρου νὰ ὑψωθῇ ἐπὶ τῆς ναυπηγικῆς ἐσχάρας, ἡ δραστηριότης τῶν ἐλληνικῶν ναυπηγήσων εἶναι τερατίστια. Δύο μεγάλα δεξαμενόπλοια τῆς «Οράιον» συμπληροῦνται κατ' αὐτάς. Πρόκειται διὰ τὸ «Ἀνδρος Γκλόρου» καὶ τὸ «Ἀνδρος Κέιππ», χωρητικότητος 40.750 τ. ἔκαστον, μήκους 725 ποδῶν, πλάτους 92.6 καὶ ὑψους 36.8 ποδῶν. Ταχύτης 17.5 μίλια μὲ πλήρες φορτίον. Τὸ πρώτον ἐκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἐπρόκειτο νὰ παραδοθῇ τὴν 27ην Ἀπριλίου, συνεπεία ὅμως βλάβης τὸ μηχανοστάσιον του, ὃς προσνέφεμεν, ἡ παράδοσις του θὰ καθυστερήσῃ ἐπὶ ἓνα περίπου μῆνα.

Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία προχωρεῖ μὲ γοργὸν ρυθμὸν ἡ ναυπηγήσις ἐνὸς δεξαμενοπλοίου, «Ἐλληνος ἔξ Αθηνῶν ἐφοπλιστοῦ, χωρητικότητος 40.000 τ., ἡ τρόπις τοῦ ὀποίου ἐτέθη την 30ην Μαρτίου. Τὸ σκάφος παραδίδεται περὶ τὰ τέλη τοῦ 1956.

Τὴν ἀποπεράτωσιν τῶν πλοίων τούτων ἀναμένουν, διὰ ν' ἀρχίσουν ἐκτελουμέναι δύο ἀκόμη ἐλληνικοὶ παραγγελίαι διὰ τάνκερς τῶν 45.000 τ. καὶ ἔτεραι δύο διὰ τάνκερς ἐπίσης τῶν 41.000 τόννων.

**ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΙΤΑΤΣΙ:** Προχωρεῖ μὲ γοργὸν ρυθμὸν ἡ ναυπηγήσις ἐνὸς φορτηγοῦ τοῦ κ. Εὔαγγελου Νομικού τῶν 14.500 τόννων, ὁμοιότυπου τοῦ πρὸ τού τονος ναυπηγηθέντος φορτηγοῦ «Παναγιώτης» τοῦ ιδίου πλοιοκτήτου. Τὸ σκάφος θὰ παραδοθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος ἔτους. Πρόκειται περὶ ἀξιολόγου μονάδος. «Ἡ ναυπηγήσις παρακολου-



Εἰς τὴν ἐσχάραν τῶν ναυπηγείων τοῦ Μιτσουμπίσι τὸ σούπερ τάνκερ ἐλληνικῶν συμφερόντων τῶν 40.000 τόννων d. w. θείται ὑπὸ τοῦ ἀρχιπλοιάρχου κ. Α. Νομικού καὶ τοῦ μηχανικοῦ κ. Τριανταφυλλάκη.

Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία κατασκευάζονται ἐπίσης: «Ἐνα τάνκερ τῆς «Οράιον» τῶν 46.000 τόννων, ἔνα τάνκερ τῶν 32.000 τόννων καὶ ἔτερον τῶν 19.000 τόννων τοῦ κ. Λουκιαρδοπούλου, δύο ἄλλα «Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ ἔξ Αθηνῶν τῶν 33.000 τόννων, δύο τοῦ κ. Κουλουκούντη, ἐπίσης τῶν 33.000 τόννων, καὶ ἔνα τοῦ κ. Ιωάν. Γουλανδρή τῶν 46.000 τόννων.

Σημειούται ὅτι αἱ πληροφορίαι αὐταὶ ἀφοροῦν ἐκτελουμένας ναυπηγήσεις ἢ παραγγελίας πλοίων, τῶν ὀποίων λίαν προσεχῆς είναι ἡ ἔναρξης τῆς ναυπηγήσεως.

Εἰς τὴν Ιαπωνίαν σημερον—διὰ γὰς καταλήξων μὲ ἔνα συμτέρασμα—οἱ ἐλληνικὸς ἐφοπλιστοῦ θεμελιώνει τὸ ἐκπληκτικώτερον κεφάλαιον τῆς μακρᾶς καὶ πολυκυαντοῦ ιστορίας του. «Ο στόλος τῶν νεών πλοιῶν, τὸ ὀποίον διὰ λογαριασμὸν του ἐν σπουδῇ ἡ χώρα αὐτὴ ναυπηγεῖ, θὰ διευκολύνῃ εἰς τὸ ἔγγυο μέλλον τὴν πραγματώσιν νέων μεγάλων, τολμηρῶν καὶ ὥραιών ἐξορμῆσεων.

ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΜΠΑΤΗΣ

## DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

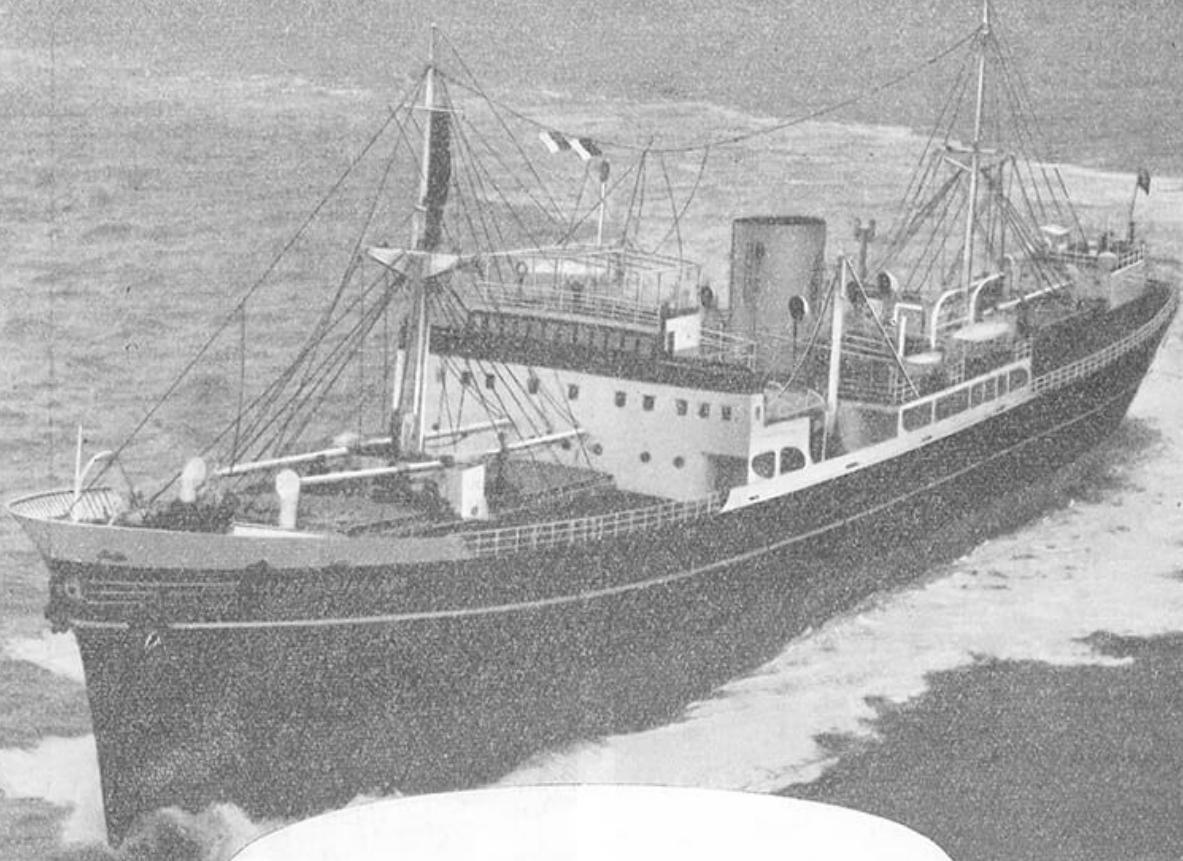
Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύκτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον φυγείου

Ἐκ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ  
δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ

καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

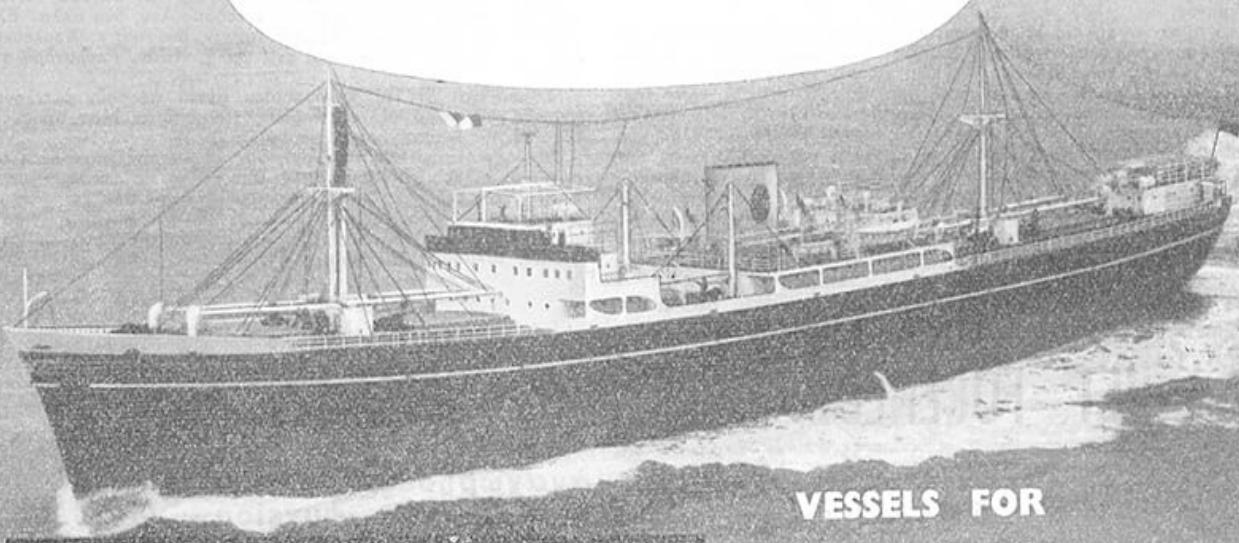
Δι' ἐμπορεύματα καὶ πληροφορίας ἀπευθυντέον πρὸς τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας ἐν ΕΛΛΑΔΙ:

**ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.**  
ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφωνον 470.895



**‘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 ὡραῖον αὐτὸ σκάφος II.I20 τόν. d.w. κινεῖται ἀπὸ μίαν μηχανὴν Ντόξφορδ ἀντιτιθεμένων ἐμβόλων μὲ ύπερεσιακὴν ταχύτητα 13 1/2 μιλλίων.



**DOXFORD**

**VESSELS FOR  
ECONOMICAL  
WORLD TRADING**

**WILLIAM DOXFORD & SONS LTD SHIPBUILDERS & ENGINEERS SUNDERLAND**



# ΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

## ΑΙ ΣΧΕΤΙΚΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΟΥ Ο.Η.Ε.

Τὸ προσφάτως ἑκδοθέν μηνιαίον «Δελτίον Στατιστικῆς» (Μαρτίου 1956) τοῦ 'Οργανισμοῦ 'Ηνωμένων 'Εθνῶν περιέχει λίαν ἐνδιαφέροντα στοιχεῖα περὶ τοῦ παγκοσμίου τοννᾶς τοῦ ἀπασχολούμενου εἰς διεθνεῖς ἔπιπλοις μεταφοράς. Οἱ κατωτέρω παρατιθέμενοι πίνακες δεικνύουν: α) Τὸ χρονιμοποιηθὲν εἰς διεθνεῖς ἐμπορικὰς μεταφορὰς τοννᾶς κατὰ τὰ ἔτη 1929, 1937, 1950 καὶ 1954 (εἰς ἑκατομμύρια τόννων γκρός) καὶ τὴν μέσην κατὸ δοκιμᾶς ταχύτητο τοῦ. β) Τὴν διεθνή μεταφορικὴν διάθαλασσην κίνησιν ἐμπορευμάτων ἐν τῷ Κόσμῳ κατὰ τὰ αὐτὰ ἔτη. Οἱ ἀριθμοὶ ἀντιπροσωπεύουν ἑκατομμύρια μετρικῶν τόννων, δισεκατομμύρια ετοννῶν-μιλλίων, καθὼς καὶ τὴν διανυθεῖσαν μέσην ἀπόστασην εἰς ναυτικὰ μῆλλα. Καὶ γ) Τὴν ἀπασχόλησην τοῦ παγκοσμίου τοννᾶς εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον, ὑπόλογην στείθεσαν μὲν δείκην 100 διὰ τὸ ἔτος 1937.

Τὸ Γραφεῖον Στατιστικῆς τοῦ Ο.Η.Ε. παρατηρεῖ, διὰ τὰ χρησιμοποιηθέντα στοιχεῖα πρὸς καταρτισμὸν τῶν ἐν λόγῳ πινάκων συνεκεντρώθησαν κατὰ τὸν ἔξης τρόπον: Τὸ παγκόσμιον τοννᾶς ἐλήφθη ἐκ τῶν ἀριθμῶν τοῦ βρετανικοῦ νηογνώμονος «Λόους Ρέτζιστερ», τῆς «Κρατικῆς Διοικήσεως» τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας καὶ τοῦ 'Υπουργείου 'Ἐμπορίου, τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. «Οσὸν ἀφορᾷ τὰ στοιχεῖα διὰ τὴν μεταφορικὴν κίνησιν, ταῦτα ἐλήφθησαν ἀπὸ τὰ στατιστικὰ δεδουλεύματα, ὅπου ἐδημοσιεύθησαν ὑπὸ τῶν περισσότερων κρατῶν. Διὰ τὸν ἐν πλώ διανυθεῖσαν χρόνον ἀφορᾶσαν οἱ κατάπλοιοι καὶ ἀπόστολοι τῶν πλοίων εἰς χωρητικότητα τόννων νέτ., συμφώνως πρὸς τὰς δημοσιεύσεας στατιστικὰς ὑπὸ τῶν περισσότερων ναυτικῶν χωρῶν.

Οὕτω, κατὰ τὰς σχετικὰς παραπτήσεις ἐπὶ τῶν στατιστικῶν, ἀπὸ τοῦ 1950 μέχρι τοῦ 1954 τὸ γκρός τοννᾶς τῶν χρονιμοποιηθέντων ἐν τῷ Κόσμῳ πλοίων διὰ διεθνεῖς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων ηὔηθη κατὰ 19 %. Ἡ αὐξησις αὐτὴ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια διὰ 38 % καὶ διὰ τὰ σκάφη ἔποιον φορτίου διὰ τὸν μεταφορικὸν κίνησιν, ταῦτα ἐλήφθησαν ἀπὸ τὰ στατιστικὰ δεδουλεύματα, ὅπου ἐδημοσιεύθησαν ὑπὸ τῶν περισσότερων κρατῶν. Διὰ τὴν ἐν πλώ διανυθεῖσαν χρόνον ἀφορᾶσαν οἱ κατάπλοιοι καὶ ἀπόστολοι τῶν πλοίων εἰς χωρητικότητα τόννων νέτ., συμφώνως πρὸς τὰς δημοσιεύσεας στατιστικὰς ὑπὸ τῶν περισσότερων ναυτικῶν χωρῶν.

Τούτο ἔχειγεται ἐκ τοῦ γεγονότος, διὰ τὸν στατιστικὸν καλύπτεται τὸ ἀπασχοληθὲν εἰς τὰς μεταφορὰς τοννᾶς. Η σημειωθεῖσα βελτίωσις κατὰ τὴν περίοδον ἀπὸ τοῦ 1950 μέχρι τοῦ 1954, ἀνελθοῦσα εἰς 7%, προσράχητο ἀπὸ τὴν αὐξησιν κατὰ 9% διὰ τὰ πλοία ἔποιον φορτίου, ἐναντίον ἀπὸ τὴν μειώσιν τοῦ αὐξητοῦ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια. Η μείωσις αὐτὴ ωφείλεται εἰς τὸ γεγονός, διὰ τὸ 1954 ἡ προσφορὰ τοννᾶς δεξαμενόπλοιων διὰ τὸν ἀνωτέρω τῆς ζητήσεως. Τούτο ἐπιβεβαιώνεται καὶ ἀπὸ τὴν πτώσιν τῶν ναύλων κατὰ 43%, τὴν διποίαν παρουσίασαν αἱ ναυλώσεις τῶν τάνκερων κατὰ τὴν χρονικὴν περίοδον 1950 ἔως τὸ 1954.

Ἄν τὸν ἀπασχόλησης σκαφῶν ἔποιον φορτίου ἐβελτιώθη, τοῦτο τεκμαίρεται ἀπὸ τὸ γεγονός, διὰ τὸ μέσον χρόνος, διὰ διανυθεῖσαν ἐν πλώ ἀπὸ σκάφη ἔποιον φορτίου, ηὔηθη κατὰ μονάδα τοννῶν γκρός κατὰ 21%. Οὕτω, διὰ μέσον ἀριθμὸς ἡμερῶν ἐν πλώ ἀπὸ 140, τοῦ ἔτους 1950, ἐθεάσεων εἰς 170 ἡμέρας, κατὰ τὸ ἔτος 1954. Ἀντιθέτως, δημως, τὸ ποσοστὸν τῶν χρησιμοποιηθέντων χωρῶν, ἐμειώθη — ὡς πρὸς τὸ Βάρος — ἀπὸ 57% τοῦ 1950 εἰς 51%, τὸ 1954. Θὰ πρέπει, δημως, να σημειωθῇ, διὰ τὸ ἀνωτέρω τῆς ζητήσεως. Τούτο ἐπιβεβαιώνεται καὶ ἀπὸ τὴν πτώσιν τῶν ναύλων κατὰ 43%, τὴν διποίαν παρουσίασαν αἱ ναυλώσεις τῶν τάνκερων κατὰ τὴν χρονικὴν περίοδον 1950 ἔως τὸ 1954.

Ἄν τὸν ἀπασχόλησης σκαφῶν ἔποιον φορτίου ἐβελτιώθη, τοῦτο τεκμαίρεται ἀπὸ τὸ γεγονός, διὰ τὸ μέσον χρόνος, διὰ διανυθεῖσαν ἐν πλώ διανυμένου μέσου χρόνου προστίθεται εἰς τὸ τοννᾶς τῶν εἰσελθόντων εἰς τὴν ὑπηρεσίαν νέων σκαφῶν ἔποιον φορτίου καὶ οὕτω ἀντιστοιχεῖ αὐξησις τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τῶν πλοίων ἔποιον φορτίου, ἀνευρομένη εἰς 40% περίποτο. Εν τούτοις, ἡ σημειωθεῖσα πραγματικὴ μεταφορικὴ ζητησία τῶν πλοίων ἔποιον φορτίου, ἐφεραζόμενη εἰς «τόννους-μιλλίας», ηὔηθη μόνον κατὰ 26 %. Οὕτω καὶ ἔχειγεται διατί ὡς συναγωγισμός κατὰ τὸ 1954 ὑπῆρχεν δόκιμος, ἐναντίον τοῦ 1950. Οἱ ναύλοι, πράγματα, διὰ ἔποιον φορτίου κατὰ τὰ δύο αὐτά ἔτη δὲν ήταν κοιλούμεναν τὴν αὐξησιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως καὶ τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν πλοίων.

Τὴν κατάστασιν ταῦτην ἐμφανίζουν ἑκδήλως οἱ κατωτέρω παρατιθέμενοι ἀριθμοὶ, οἱ διποίοι ἀναγράφονται εἰς τὸ Μηνιαίον Δελτίον τοῦ Ο.Η.Ε. Οἱ ἐν λόγῳ ἀριθμοὶ περιλαμβάνουν τὸν δεκτὸν τοὺς καταρτισθέντας μὲ βάσιν 100 % διὰ τὸ ἔτος 1950: α) Τῶν ναύλων διὰ τὰ τράμπες καὶ τῶν πλοίων ἔποιον φορτίου. (Βρετανικὸν Ναυτικὸν 'Ἐπιμελητήριον 113% καὶ 'Νορβηγικὰ Ναυτικά Νέα 109 %). β) Τῶν τιμῶν πλοίων τὴν 31ην Δεκεμβρίου: 'Υπό ναυπηγήσιν 142, ἔτοιμων 144. Καὶ γ) Τῶν μισθῶν (ήμεροι μισθῶν) Μεγάλης Βρετανίας 128, Νορβηγίας 140, Ιταλίας 122 καὶ Ισπανίας 179.

Τὸ μηνιαίον «Δελτίον» τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν σημειώνει περαιτέρω, διὰ τὰ βασικὰ δεδουλεύματα τὰ ἀναγκαιούντα διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν γενικῶν ἀριθμῶν τοῦ 1955 δὲν ἔχουν εἰσέτι ἀνακοινωθῆνε εἰς τὸ «Γραφεῖον Στατιστικῆς» τοῦ Ο.Η.Ε., ἀλλ' εἰναι ἡδη ἐπιβεβαιωμένη ἐκ τῆς κινήσεως τῶν

δεικτῶν τοῦ ναυλαρίθμου ἡ κατὰ τὸ 1955 ζωηρὰ ζήτησις τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν δεξαμενόπλοιων καὶ τῶν σκαφῶν ἔποιον φορτίου.

I. Παγκόσμιον τοννᾶς ἀπασχολούμενόν εἰς τὸ διεθνῆς ἐμπόριον

α) Βάρος γκρός εἰς ἑκατομμύρια τόννων(1)

	ETH	1929	1937	1950	1954
Σύνολον:		56.0	55.7	62.3	74.3
Δεξαμενόπλοια		5.8	9.0	17.7	24.4
Σκάφη ἔποιον φορτίου		50.2	46.7	44.6	49.9

β) Μέση ταχύτης εἰς δοκιμάς(2)

	Σύνολον:	11.2	11.4	12.6	13.3
Δεξαμενόπλοια		10.0	10.4	12.9	13.6
Σκάφη ἔποιον φορτίου		11.3	11.6	12.8	13.2

II. Διεθνής μεταφορική κίνησις ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης ἀνὰ τὸν Κόσμον

α) Εἰς ἑκατομμύρια μετρικῶν τόννων

	Σύνολον:	455	480	530	690
Διὰ δεξαμενόπλοια		65	105	230	315
Διὰ σκάφη ἔποιον φορτίου		390	375	300	375

β) Εἰς δοκιμάτος τόννων-μιλλία(3)

	Σύνολον:	1380	1490	1670	2210
Διὰ δεξαμενόπλοια		180	280	680	960
Διὰ σκάφη ἔποιον φορτίου		1200	1210	990	1250

γ) Μέση διανυθεῖσα ἀπόστασις εἰς ναυτικὰ μῆλλα(3)

	Σύνολον:	3030	3110	3160	3200
'Υπό δεξαμενόπλοια		2700	2680	2960	3050
'Υπό σκαφῶν ἔποιον φορτίου		3090	3230	3310	3330

III. Χρησιμοποίησις παγκοσμίου τοννᾶς διὰ τὸ διεθνὲς ἐμπόριον (4)

(Δείκτης 1937 = 100)

	94	100	90	96
Διὰ δεξαμενόπλοια		102	100	99
Διὰ σκάφη ἔποιον φορτίου		95	100	78
Χρόνος διανυθεῖσας ἐν πλώ(5)		100	100	86
Διὰ δοκιμῶν πλοίων		95	100	104

Συντελεστής φορτώσεως

(1) Μή περιλαμβανόμενης τῆς χωρητικότητος διὰ μπώνκερ.

(2) Η ταχύτης πλοίου διανυόντος ἐν τῷ πρός ἔνα ναυτικὸν μῆλλον (1.15 μῆλλα τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἡ 1.85 χιλιόμετρα καθ' ὥραν).

(3) Ενα ναυτικὸν μῆλλον είναι τούς πρὸς τὸ 1.15 μῆλλα τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἡ πρὸς 1.85 χιλιόμετρα.

(4) Περιλαμβανόμενων καὶ τῶν πλοίων ὑπὸ έρα.

(5) Αριθμοὶ κατὰ προσέγγισιν. Διὰ τὸ 1950, ἀριθμοὶ μειωμένοι, κατόπιν ἐπανεπέλασες.

## Harbour, coastwise and deepsea towage



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

**MORAN**  
TOWING AND TRANSPORTATION

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

## ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

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

ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Μέγαρον Ταμ. Προν.

Κατ. Πληρ. Ε. Ν., "Αστιγγός 6. Τηλ. 41-111.

## HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

HEAD OFFICE: ATHENS, 4d, Kolokotroni Street.

SURVEYING STAFF: Astlingos 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.

## NEA PEKOR ΣΗΜΕΙΟΥΝΤΑΙ

1.447 πλοία, 5.316.742 τον. γκρος

Τό παρελθόν έτος καθειλκύσθησαν άνά τὸν Κόσμον 1447 πλοία, συνολικής χωρητικότητος 5.316.742 τόνων γκρός. Εἰς τοὺς ἀριθμοὺς αὐτοὺς, τους ὅποιους δίδει δὲ βρετανικὸς νηογύνων «Λόυζ'ς Ρέτζιστερ», δὲν περιλαμβάνονται τὰ καθειλκυθέντα εἰς τὴν Σοθιετικὴν Ρώσιαν, Κίναν καὶ γενικῶς εἰς τὰς δορπόδους χώρας πλοία, ἐλλείψει συγκεκριμένων πληροφοριῶν ἀπὸ ὑπευθύνους πηγάς. Οἱ ἀνώτερω, δῆμος, ἀριθμοὶ παρέχουν μίαν γενικήν καὶ σαφῆ ιδέαν τῶν παγκοσμίων ναυπηγικῶν ἔργων κατὰ τὸ 1955. Παρουσιάζουν τὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα χωροῦσαν πέραν τῶν κατὰ τὸ 1954 σημειωθέντων ρεκόρ παρ' ἐνὸς ἔκαστου ναυπηγείου. Πράγματι, τὸ ἐπίπεδον τῶν ναυπηγήσεων κατὰ τὸ 1955 ἥτοι ἀνώτερον κατὰ 64.111 τ., ἔναντι τοῦ 1954, ὅπερ ἥτοι τὸ πρῶτον ἔτος ἀπὸ τοῦ 1929 — μὴ ὑπολογίζομένης τῆς πολεμικῆς περιόδου — καθ' ὃ ἐσημειώθη ρεκόρ ναυπηγήσεων.

Ἐκ τῶν κατὰ χώρας ἐργασιῶν ἡ Μεγάλη Βρετανία — λαμβανομένη καὶ χωριστὰ Κινοπολίτεια — διατηρεῖ τὴν πρωτοπείην ἐφ' ὅλων τῶν ἄλλων χωρῶν. Καθειλκύσθησαν, πράγματι, ἐκ τῶν ναυπηγείων τῆς τὸ παρελθόν έτος 276 πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 1.473.937 τόνων γκρός, ἡ δὲ ἐργασία αὐτὴ ἐκάλυπτε τὰ 27.72 % τῶν παγκοσμίων καθειλκύσεων. Τὸ 1954 εἶχον καθειλκυθῆσθαι εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν 253 μόνον πλοία, 1.408.874 τ. γκρός. Ἡ αὐξησίς Βεβαίως δὲν εἶναι ἀξιόλογος, πάντως, δῆμος, διετηρήθη ἰκανοποιητικῶς ἐντὸς τῶν ἀναλογιῶν τῆς γενικῆς τοῦ καθειλκυθέντος τονιά. Τὸ ἐπίπεδον, ἀλλως τε, εἴναι κατὰ πολὺ ὑψηλότερον, ἔναντι τῶν σημειωθέντων καθειλκύσεων μετά τὸ 1929, ὅπότε εἶχε προκύψει ρεκόρ καθειλκύσεως 1.520.000 τ. γκρός περίπου. Ἡ μόνη ὑπάρχουσα διαφορὰ ἔγκειται προφανῶς εἰς τὴν ἀναλογίαν, ἡτὶς υφίσταται μεταξὺ τῆς ἀγγλικῆς παραγωγῆς καὶ τῆς παραγωγῆς τοῦ ὑπολοίπου Κόσμου, δεδομένου, ὅτι ἡ ἀγγλικὴ παραγωγὴ ἀντιπροσωπεύει ἥδη τὰ 27.7 % τοῦ παγκοσμίου τονιά, ἐνῷ τὸ 1929 ἐκάλυπτε τὰ 54.8 %. Σημειώτον ἐν τούτοις, ὅτι ἀνὴρ ῥηθεῖσα ἀναλογία κατέπεσεν ἔκτοτε τόσον ραγδαῖος, δειπνωτίς τις παραπρεται ἀπὸ τοῦ 1953, ὅπερ ἐσημειώθη τὸ χαμηλότερον ποσοστὸν (25.9 %) καὶ ὅτι ἡ Μεγάλη Βρετανία φαίνεται ἀνακτῶσα ὀλίγον κατ' ὀλίγον τμῆματα τοῦ ἀπολεθέντος ὑψηλού.

Ἐξ ἀλλού ίδιαιτέρως ἀξιοσημείωτον γεγονός εἶναι ἡ θέσις, τὴν ὅποιαν ἔξακολουθεῖ νὰ κατέχῃ ἡ Γερμανία εἰς τὸν κύκλον τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν. Εὔρισκεται, πράγματι, εἰς τὴν δευτέρων πάντοτε θέσιν, μὲ ἀναλογίαν 17.47 % ἐπὶ τῆς παγκοσμίου ἐργασίας καὶ μὲ καθειλκύσεις 389 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 928.569 τόνων γκρός. Ἡ θέσις αὐτῆς παρουσιάζει Βεβαίως ἐλαφράν τινα κάμψιν, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ ρεκόρ τοῦ 1954, ὅποτε καθειλκύσθησαν ἀπὸ τὰ γεωμανικὰ ναυπηγεία 268 μὲν πλοία, συνολικῆς δῆμος, χωρητικότητος 963.114 τόν. γκρός, ἡτοι ἐπὶ πλέον τοῦ 1955 κατὰ 34.545 τ. γκρός.

Ἀμέσως μετὰ τὴν Γερμανίαν ἔρχεται ἡ Ἰαπωνία, ἐκ τῶν ναυπηγείων τῆς ὅποιας καθειλκύσθησαν τὸ παρελθόν ἔτος πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 828.730 τόνων γκρός. Ἀκολουθεῖ, τετάρτη κατὰ σειράν, ἡ Σουηδία μὲ καθειλκύσεις 95 σκαφῶν, ἡτοι κατὰ 18.497 τ. ἐπὶ ὅλων τοῦ 1954, ὅπότε εἶχε σημειωθῆ ἐπὶ τὴν χώραν ταῦτην ρεκόρ ἐργασίας. Τὸ σουηδικὸν ποσοστὸν καλύπτει τὰ 9.89 % τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων. Αἱ Κάτω Χώραι ἔναυπηγήσαν 149 πλοία, 396.545 τ. γκρός, ἡτοι ὀλιγώτερα τῶν τοῦ 1954 κατὰ 14.014 τόν. γκρός καὶ μὲ ἀναλογίαν 7.46 % ἐπὶ τῆς παγκοσμίου ἐργασίας. Ἡ Γαλλία ἐνεφάνισε καθειλκύσεις 55 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 326.179 τ. γκρός, σημειώσασα οὕτω, τὸ τρίτον διαδοχικὸν ρεκόρ, μὲ 59.600 τ. γκρός, ἐπὶ πλέον τοῦ 1954 καὶ ἐπιτυχούσα ποσοστὸν συμμετοχῆς 6.13 % ἐπὶ τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων.

Ἐρχόμεθα τώρα εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν χωρῶν μὲ ναυπηγήσεις κατωτέρως τῶν 200.000 τ. γκρός:

**ΙΤΑΛΙΑ:** Ἐξῆλθον τῶν ναυπηγείων τῆς 43 πλοία, 167.257 τ. γκρός, μὲ αὐξησην 5490 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ 1954.

**ΔΑΝΙΑ:** Καθειλκύσθησαν τὸ παρελθόν ἔτος 37 σκάφη, 154.076 τ. γκρός, μὲ αὐξησην 23.595 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ 1954. Σημειώτεον, ὅτι ἡ Δανία ἐνεφάνισε ποσοτικῶς τὴν ὑψηλότεραν παραγωγὴν τῆς κατὰ τὸ 1939.

**ΝΟΡΒΗΓΙΑ:** Ἐσημείωσε καὶ ἡ χώρα αὐτὴ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 1954 διὰ τῆς καθειλκύσεως 59 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 140.700 τ. γκρός, μὲ αὐξησην 2780 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ 1954. «Ἐπεται ἡ κατηγορία τῶν χωρῶν μὲ ναυπηγήσεις κάτω τῶν 100 χιλ. τόνων γκρός.

**ΒΕΛΓΙΟΝ:** Εἶχεν ἐμφανίσει τὸ 1954 ρεκόρ διὰ τῆς καθειλκύσεως 20 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 124.458 τ. γκρός. Τὸ παρελθόν ἔτος καθειλκύσθησαν 19 σκάφη, τῶν ὅποιων, δῆμος, ἡ συνολική χωρητικότητος ἐφθασεις μόνον εἰς 81.062 τ. γκρός, ἀντιπροσωπεύσασα τὸ 7.52 % τῆς παγκοσμίου ἐργασίας. Ἡ μείωσις ἔναντι τοῦ 1954 ἐφθασεν εἰς 43.396 τόν. γκρός.

**ΙΣΠΑΝΙΑ:** «Ἐπεται τοῦ Βελγίου, μὲ 34 μὲν πλοία, χωρητικότητος δῆμος, 73.019 τ. γκρός καὶ μὲ αὐξησην 23.295 τόν. γκρός, ἔναντι τοῦ 1954. Αἱ καθειλκύσεις τοῦ 1955 ἀπέτελεσαν ρεκόρ διὰ τὴν Ἰσπανίαν.

**ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ:** Καταλαμβάνουν τὴν δωδεκάπτην θέσιν μεταξὺ τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν, καθειλκύσεις κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 26 μόνον σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 73.004 τ. γκρός καὶ μὲ ποσοστὸν καλύπτον μόλις τὰ 1.37 % τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς παραγωγῆς. Τὸ 1954 αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι εἶχον ναυπηγήσει 46 πλοία, 476.984 τ. γκρός, εἰς τρόπον ὕστε ἡ μείωσις τῆς ἐργασίας διὰ τὸ 1955 ἐφθασεν εἰς 403.980 τ. γκρός. Κάτι τὸ παρόμοιον, μόνον ἐν Ἀμερικῇ εἶναι νοητόν, ὅπου οἱ ἀριθμοὶ τοῦ 1955 ἥσαν διὰ τὴν χώραν ταῦτην οἱ χαμηλότεροι σημειωθέντες ἀπὸ τοῦ 1935 καὶ ἐντεῦθεν.

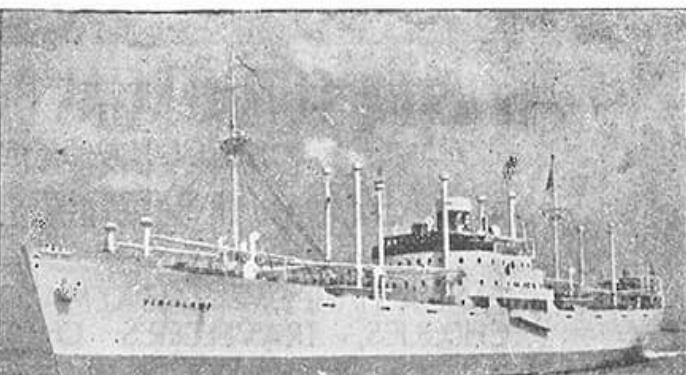
Πέραν τῶν ἀνωτέρω — τονίζεται εἰς τὴν στατιστικὴν τοῦ Λόυζ' — δὲν πρόκειται εἰς ἀναφέρωμεν ἀλλας ναυπηγικάς χώρας, αἱ ὅποιαι ἀλλας τε ὑπάγονται εἰς κατηγορίας ἀντιπροσωπεύσασας ναυπηγήσεις ἐπὶ ἐπιπλέον κατωτέρων τονιά 1 % ἐπὶ τῆς παγκοσμίου ἐργασίας.

Αἱ πλευρᾶς πρωστηρίων συστημάτων δίδεται ἡ ἀκόλουθος κατα-

νομί: Τὰ δηζελοκίνητα ἀνακτοῦν ἔδαφος, δεδομένου, ὅτι τὰ 59 % τῶν καθειλκυσθέντων πλοίων ἔφωδισθησαν μὲ μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως. Ἡ ἀναλογία αυτῆς ήτο 55% τὸ 1954, 58% τὸ 1953 καὶ 65% τὸ 1952. Ἐν ὅλω 1185 σκάφη, 3.128.821 τόνων γκρός, ἔφωδισθησαν μὲ πετρελαιομηχανᾶς, ἔτεροι 12, χωρητικότητος 16.097 τόνων γκρός, μὲ μηχανᾶς δηζελοηλεκτρικάς καὶ ἕνα μόνον μικρὸν σκάφος, 150 τόν. γκρός, μὲ κινητήρα διαφόρου τύπου. Ὡς πρὸς τὰ ἀτμοκίνητα, 87 σκάφη, 119.073 τ. γκρός, ἔφωδισθησαν μὲ ἀτμομηχανᾶς τοῦ συνήθους τύπου, 27 σκάφη, 62.438 τ. γκρός, μὲ συνδυασμὸν κλασσικῆς μηχανῆς καὶ στροβίλου.

Πέραν, ὡμας, τῶν πρωστηρίων συστημάτων, τῶν ὅποιων, βεβαίως, ἡ παρακαλούμενης τῆς ἔξελιξέως των εἰναι λίαν ἐνδιαφέρουσα, ίδια δὲ εἰς τὴν κρατουσαν ἐποχήν, καθ' ἣν συντονώτερον ἔξετάζεται ἡ πρόσωσις διὰ τῆς παρηγικῆς ἐνέργειας, ὡς ἀσχοληθῶμεν καὶ μὲ τὸν ἀριθμὸν τῶν δεξαμενοπλοίων. Εἰς τὸν τομέα τῶν τάνκερων παρεπτρήθη μία ἀρκετά σημαντική ὑποχώρησις. Κατὰ τὸ 1955 καθειλκύσθησαν δεξαμενοπλοίοισα συνολικῆς χωρητικότητος 2.436.642 τόνων γκρός, μὲ μειώσιν ἔναντι τοῦ 1954 κατὰ 462.356 τ. γκρός. Ἡ ἀναλογία ἔξι ἄλλου τοῦ καθειλκυσθέντος τονιά, τῶν δεξαμενοπλοίων ἔκαλυψε τὰ 46 % τῶν παγκοσμίων καθειλκύσεων, ἔναντι ὀντιστοίχου ποσοστοῦ 55 % διὰ τὸ 1954.

Κυριώτερα διὰ τὰ δεξαμενοπλοία διαφόρου τύπου. Ὡς πρὸς τὰ δεξαμενοπλοία, διὰ τῆς παρηγικῆς ἐνέργειας, καθ' ἣν συντονώτερον ἔξετάζεται ἡ πρόσωσις διὰ τῆς παρηγικῆς ἐνέργειας, ὡς ἀσχοληθῶμεν καὶ μὲ τὸν ἀριθμὸν τῶν δεξαμενοπλοίων. Εἰς τὸν τομέα τῶν τάνκερων παρεπτρήθη μία ἀρκετά σημαντική ὑποχώρησις. Κατὰ τὸ 1955 καθειλκύσθησαν δεξαμενοπλοίοισα συνολικῆς χωρητικότητος 2.436.642 τόνων γκρός, μὲ μειώσιν ἔναντι τοῦ 1954 κατὰ 462.356 τ. γκρός. Ἡ ἀναλογία ἔξι ἄλλου τοῦ καθειλκυσθέντος τονιά, τῶν δεξαμενοπλοίων ἔκαλυψε τὰ 46 % τῶν παγκοσμίων καθειλκύσεων, ἔναντι ὀντιστοίχου ποσοστοῦ 55 % διὰ τὸ 1954.



SOL  
Always at  
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN  
TELEGRAMS "ESOEL". GOTHENBURG  
FAST CARGO-LINER TRAFFIC  
SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST  
SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN  
AB ATLANTTRAFIK  
TELEGRAMS "OCEANSHIP". GOTHENBURG  
WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

# ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 11  
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ — ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ κ. **ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "COMERZBANK,"

## 23 ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ — ΠΕΙΡΑΙΩΣ

### ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ:

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΑΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΥ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β'. (Έγνατιας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου), ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΝΟΥΡΙΟΝ, 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 ΚΑΪΡΟ

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

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

# 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**

ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ, ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΖΗΤΗΣΙΣ ΤΟΝΝΑΖ

Τὸ τελευταῖον δελτίον τοῦ γνωστοῦ διὰ τάς μελέτας του ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἔξειλίζεων Γραφείου «Οὐέστον, Λτδ», τοῦ Λονδίνου, προβαίνει εἰς τὴν ἀνασκόπησιν τῆς ναυλαγορᾶς διὰ σκάφη Ἡροῦ φορτίου, κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ έτους, ἔτους. Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ δικαιολογοῦν πλήρως τὴν κρατήσασαν ζωρότητα. Ἀπὸ τὴν ἀνασκόπησιν αὐτῆν σταχυολογούμενην κατωτέρω τὰ κυριώτερά της σημεία.

Ούτω τὸ ναυλωθὲν τοινάζ, μὲ δέσιν τὰ ταξίδια κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ α'. τριμήνου ἐξ, ἀνήλθεν εἰς 25, περίπου, ἑκατομμύρια τόνων, μὲ αὐξησιν 61%, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου πρώτου τριμήνου τοῦ 1955. Εἰς τὸ κατωτέρω πίνακα δείκνυται ἡ κατανομὴ τῶν ναυλῶσεων κατ' εἰδῆ φορτίων καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντιστοίχον χρονικὴν περίοδον τοῦ παρ. ἔτους.

**ΚΛΕΙΣΘΕΙΣΑΙ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ** (είς χιλιάδας τόνων d. w.)

ΕΙΔΗ ΦΟΡΤΙΩΝ α'. 3μ.955 α'. 3μ.956 Αιρφ. %

	α. β. 3η. 1933	α. β. 3η. 1930	Διαφ. %
Γαιάνθρακες	6.583,7	15.414,4	+ 134
Σιτπόρα	3.050,0	5.086,0	+ 67
Μεταλλεύματα	2.280,0	1.392,4	- 39
Ζάκχαρις	661,7	345,4	- 48
Λιπάσματα	807,7	812,7	-
Ξυλεία	484,7	260,8	- 46
Παλαιοίστιδηρα	812,5	985,7	+ 21
Διάφορα	735,6	486,0	- 34

Σύνολον : 15.416.6 24.783.4 + 61  
 Τὰ ἀποτελέσματα τῶν ταξιδίων διὰ μεταφοράς γαιανθράκων προκαλοῦν τὴν ἐκπλήξιν. 'Αλλ' ἀνάφερουν τὰ συνεχῆ ταξιδία καὶ τὰ κλεισθέντα συμβόλαια διὰ μακροχρονίους μεταφοράς, ἡ ἀπομένουσα ἐργασία, ἥτις καλύπτει τὰ ἔτοιμα φορτία, μόλις παρουσιάζει μεταβολήν τινα: 2.430.000 τ. κατά τὸ α'. τρίμηνον παρελθόντος ἔτους καὶ 2.418.100 τ. κατά τὸ α', τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους. Τούτῳ ἀντικατοπτρίζει, ἴων, ἓν ἀνώτατον δριόν, τὸ ὅποιον οἱ ναυλωταὶ θεωροῦνται ἀσφαλές, προκειμένου νὰ μὴ ἔξαναγκασθούν εἰς τὴν πληρωμὴν υψηλοτέρων τιμῶν ναυλών, χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ ἀνάγκη πρὸς τοῦτο. Εφόσον, δικαίως, προσφέρεται περισσότερον τοννά, οὐδεὶς λόγος συντρέχει, νάστε νὰ μὴ προωθηθούν αἱ ἔτοιμαι ἐργασίαι.

"Εκ τῶν ύπό μεταφοράν ἀμερικανικῶν γαιανθράκων, ποσότης 13 ἑκατομμυρίων τόνων είχε κλεισθῆ διὰ συμβολαῖων, συνεχῶν ταξιδίων, ἔναντι ἀντιστοίχου ἀριθμοῦ 4 ἐκείνων διὰ τὸ α΄ τρίμηνον τοῦ 1955. Εἰς προγούμενον δελτίον τοῦ Γραφείου Οὐέστον εἰχεν ὑπόλογοισθή, ὅτι εἰς γαιανθράκα ἀνάγκαι τῆς Εὐρώπης κατό τὸ τρέχον ἔτος θὰ ἀνήρχοντο εἰς 31 ἑκατομμύρια τόνων. "Αἱ ληθθύδην ὑπ' ὄψιν τὰ διὰ τὸ τρέχον ἔτος ἀναγγελθέντα ταξιδία διὰ 17 ἑκατομμύρια τόνων, σὺν τῷ προσθήκῃ 1.000.000 τ. δι΄ ἔκαστον τῶν ὑπόλοιπών ἐννέα μηνῶν (ήτοι ἔτερα 9 ἑκατομμύρια τόνων), εἰς ἀλγαρισμὸν ἑταίμου πορθίων, προκύπτει, ὅτι μόνον 5.000.000 τόνων ἀπομένουν, διὰ νὰ κλεισθῶν μέχρι τέλους τοῦ ἔτους. Σημαίνει τούτο — καθ΄ ὅσον ἀφορά τὴν Εὐρώπων — ὅτι λι κυρια ἐργασία ναυλώσεων κατά τὸ 1956 ἔχει ἥδη συντελεσθῆ καὶ ὅτι δύναται τις νὰ ἀναμένη, διτὶ αἱ τάσεις πρὸς ἔναρξιν συνάψεως συμβολαῖών διὰ τὰ ἀπότελον μέλλουν καθίστανται ἥδη διλονεν ἐφιαστεραι.

Έναν συνεχέις παρέχοντας έπι το δελτίον τών κ. κ. Ούσετον, Λτδ, πληροφορίαί επί της θέσεως τής προσφοράς τουνάζ. Έκκινων τις άπό τάς φορτώσεις γαιανθράκων, σχηματίζει μιαν ίδεαν έπι τών εκ ναύλων προσδόνων. Αγνή δεκτόν, ότι ούδεις άκομη ναύλος έχει πληρωθεί διά φορτώσεις Άπριλίου, τότε άπό του μηνός τούτου μέχρι τέλους τουύ έπους έχουν κλεισθή, δάσει τών άναγγελθέντων συμβολαίων, σκάφη 23.000.000 πόνων. Μέ μίαν μέσην τιμήν ναύλου 52)—, τό ακαθάριστον έκ ναύλων εισόδημα τών έν λόγω σκαφών φθάνει τά 60 έκατομμύρια λιρών. Αναμφιδώλως, τό ποσόν τούτο δεν άποτελει κέρδος, παρέχει, ομως, ένδειξην τινα περι τής πηγής τών κεφαλαίων διά τό ύπό έφαρμογήν ναυπηγικὸν πρόγραμμα διά τούτων φορτηγά.

**ΣΙΤΗΡΑ**: Πρό τεσσάρων μηνών αἱ προοπτικαὶ διὰ τὰς μεταφορὰς σιτηρῶν ἡσαν πενιχραί, λόγῳ τῆς καλῆς συγκομιδῆς εἰς τὴν Εὐρώπην. Ἔκποτε, ὅμως, αἱ ἐπικρατήσασαι δυσμενεῖς καιρικαὶ συνθῆκαι μετέβαλον τὴν κατάστασιν. Οἱ ναυλωταὶ διὰ σιτηρᾶ, προκειμένη να εἰσέλθουν εἰς τὴν ἥξεναρά, ἔξειταν εύρυτατα καὶ τὴν τακτικὴν τῶν συνεχῶν ταξιδίων, μολὼνότι αἱ ρωσικαὶ διαταγαὶ διὰ τονῶν παρημπτόδισαν· καθέ διαμάλην διαπραγμάτευσιν καὶ κατὰ φυσικὴν συνέπειαν ή ἀγορά ἐκινηθῆ πέρε τῶν πλοϊκτητῶν. Αἱ πραγματοποιεῖσαι ναυλώσεις, κατανεμημέναι ἐφ' ὅλων τῶν μηνῶν τοῦ τρέχοντος ἔτους, συμποσοῦνται ἐν δῷλῳ εἰς 7.360.000 τόννων, ἐκ τῶν ὅποιων 1.683.100 τ. διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, 4.399.800 τ. διὰ Κοντίνεντ καὶ Μεσόγειον καὶ 1.277.400 τ. διὰ ἑτέρους προορισμούς. Ὑπάρχουν, ἀκόμη, καὶ ναυλώσεις διὰ 19.000 σιτηρῶν, μὲ φόρτωσιν τὸ 1957.

Έπειτα με φορητόν του 1957:

“Εγώ τών πέντε έκαπτομερών τόνων σιτηρών διά τούς δύοις έκλεισθησαν ναυλώσεις κατό τό α' τρίμηνον του 1956, αι 815 χιλιάδες άνσα-έρερονται εις ναυλώσεις δεξαμενοτλόιων. Κατά τό 1955 ναυλώσεις δεξα-επιπλοίων διά τήν μεταφοράν ένος έκαπτομερών τόνων σιτηρών — 5 περίπου ταξίδια — έκλεισθησαν. “Ηδη, αι ναυλώσεις αύται έπανε-ήφθισταν εις εύρυτεραν κλίμακα, λόγω της ζητήσεως χωρητικότητος διά την προστασίαν των ψυχρών ναυλών.

Οι ύπο δεξαμενοπλόιων εισπραχθέντες ναυλοί διά την μεταφοράν σι-  
ηρών άντιστοιχούν πρός 50 % ἐπί πλέον τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλοδογίου  
έχοι τῶν 15% ἐπί πλέον, εἰς τὴν περίπτωσιν μεταφορῶν ἀπό λιμένας  
Κόπτου εἰς Κόντινεντ, εἰς τρόπον ὅστε, μολονότι αἱ τιμαὶ εἰνὲ χαμηλότε-  
ραι ἀπό τοὺς ναύλους, ποὺ ἐπιτυγχάνουν τὰ τράπτε. φαίνονται, ἐν τού-  
οις, ὑψηλότεροι, ἐν σχέσει πρός τοὺς κρατήσαντας ναύλους τῶν δεξα-  
μενοπλοίων διά μεταφορὰς πετεολάιων. "Αν τις ὑπόλογος τὴν ὑπὸ τῶν  
ἀνάκερα ἀπαιτούμενον χρόνον διὰ τὴν συμπλήρωσιν ἐνὸς ταξιδίου ἀπό  
ἄπλου εἰς Κόντινεντ, βά εὕρη ὅτι κυμαίνεται οὗτος γύρω τῶν 56 ἡμε-

ρών, έκ των όποιών αἱ 40 ἐν πλῷ καὶ αἱ ὑπόλοιποι 10 ἡμέραι ἐν λιμένι, Ὁ ἀριθμός, δῆθεν, τῶν δυναμένων νά ἀπειτυχοῦν κατ' ἔτος ταξιδίων εἶνε 6.5 μόνον. "Ἄν δεχθῶμεν, δῆτι ὁ κανονικός ἐν λιμένι ἀναλισκόμενος χρόνος κατὰ τάς μεταφοράς πετρελαίων εἰνε 4 μόνον ἡμέραι διὰ τὸ κυκλικὸν ταξίδιον, τότε τούτο ἀποτελεῖ ἔνδειξιν, δῆτι ἡ μεταφορική ίκανότητας διὰ σιτηρά εἰνε γύρω εἰς τα 70%, ἔναντι τῶν μεταφορών φορτίων πετρελαίου. "Ἄν τούτῳ χρησιμοποιηθῇ ὡς παράγων διορθώσεως τῶν προαναφερέντων ναύλων, τότε προκύπτει μία ποικιλία τιμῶν ἀπό 5% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου μέχρις 20% ἐπὶ ἔλαττον. Αἱ τιμαὶ αὐταὶ εὑρίσκονται συμφωνήτεραι πρὸς τοὺς ναύλωσις τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ πλείστον τοῦ παρελθόντος ἔτους, ὅσον καὶ κατὸ τὸ α'. τρίμηνον.

**ΜΙΚΡΟΤΕΡΑΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΦΟΡΤΙΑ** : Είναι φυσικόν, ότι ο γαιάνθραξ, και τά σιτηρά ἐπισύρουν τὴν μείζονα προσοχὴν ἐν τῇ ἀναλύσει τῶν θαλασσών μεταφορῶν. 'Υπάρχουν, δῆμως, καὶ βασικά τινα σημεία ἄξια σημειώσεως μεταξὺ δύο λόγων τῶν μικροτέρας σημασίας ἐμπορευμάτων, ἔξαιρεσι δύο, τὰ δόποια σημειούνται μὲν ἔνα πλήν. 'Η κατὰ 40% περιπου ὑποχώρησις εἰς τὰς συναποτομένας ναυλώσεις διὰ τὴν μεταφορὰν μεταλλευμάτων, οφείλεται εἰς τὴν ἀπώλειαν ἐργασιῶν διὰ τὰ τράμη, κατόπιν τῆς ἐμφανίσεως τῶν εἰδικῶν μεταλλοφόρων, καθὼς καὶ εἰς τὰ ἀνακύψαντα προβλήματα φορτεκφορτώσεων εἰς τὰς 'Ινδιας. Οἱ παράγοντες οὕτοι συνετέλεσαν εἰς τὴν ἐκδήλωσιν προτιμήσεως τίνος τῶν χρονοναυλώσεων. 'Η μείωσις, ἔξι ἀλλοῦ, τῶν ναυλώσεων διὰ μεταφοράς ἀχάρεων θὰ ἡτο μεγαλύτερα, ἀν δὲν ὑπῆρχον ἐργασίαι διὰ τὴν Ρωσίαν. Πάντως, καὶ ἡ ἐν προκειμένῳ ἀπώλεια ἐργασίας διὰ τὰ τράμης δύναται κυρίως νά ἀποδοθῇ εἰς τὴν εἰσόδουν διὰ τὰς ἐν λόγω μεταφοράς εἰδικευμένων φορτηγῶν. 'Απὸ πλευρᾶς χωρητικότητος, ὑπὸ τὴν σημειρινὴν θέσην τῶν ἀγροῶν, αἱ ἀπώλειαι αὗται ἐργασίας δὲν εἶνεν ίδιαιτέρως σημαντικαὶ, ἀξίζει, δῆμως, νά σημειωθῇ τὸ ποσοστὸν τῆς ἔξι αὐτῶν πτώσεως. 'Ἐξ ἀλλοῦ, αἱ ἀπώλειαι αὗται ἀντίτροπσωτεύουν νέαν δισκαρφίαν τῆς γενικῆς ναυλωροφάς τῶν τράμπης, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ἀπολεσθεῖσῶν εὐκαιριῶν ἐργασίας τῶν πλοίων γύρω τοῦ κόσμου.

Ἐντοπίσας τέρας τῶν πολεμών γέρων τὸν κούρου.  
Ἡ ὑποχώρησις εἰς τὰς ἔργασίας ναυλώσων διὰ τὴν μεταφορὰν ξυλείας ἀνεμένετο, λόγῳ τῶν εὐρωπαϊκῶν ἀποθεμάτων καὶ ὅλιγωτέρᾳ πως ἔργασία προδιέπεται διὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας καὶ άπό τὰς περιοχάς του Βορείου Ειρηνικοῦ. Τὰ παλαιοτίθηρα παραγνίζονται σήμερον μὲ προ-οπτικήν σημαντικήν ἔργασίας διὰ τὸ μέλλον καὶ μὲ διατήρησιν τῆς σημασίας των, ἐφόδου θά διατηρήται ἡ διομηχανική παραγωγὴ εἰς ύψηλὸν ἐπίπεδον. Εἰς συμπλήρωσιν τῆς δῆλης ὡς ἄνω εἰκόνος τῶν ἔργαστῶν, διδέται ὁ κατωτέρω πίνακας, ὃστις ἐκφανίζει ἀνάλυσιν τῆς θέσεως τῶν πλοίων κατὰ περιοχάς :

ΠΕΡΙΟΧΑΙ	ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΤΡΑΜΠΣ (εις έκατ. τόνων d. w.)		Δ) δριος 1955		Μάρτιος 1956	
	d.w.	%	d.w.	%	d.w.	%
Εύρωπη .....	5.3	30.3	5.2	28.6		
Βόρ. Αμερική .....	3.1	17.7	2.6	14.3		
Κόλπος Η. Π. Α. ....	1.5	8.6	1.5	8.2		
Βραζιλία .....	0.2	1.1	0.3	1.6		
Ρίβερ Πλέιτ .....	0.3	1.7	0.3	1.6		
Ίνδικος Όκεανός .....	0.7	4.0	0.9	4.9		
Κόλπος Βεγγαλίης .....	0.3	1.7	0.3	1.6		
Βόρειος Ειρηνικός .....	0.8	4.6	0.9	4.9		
"Απω Ανατολή .....	2.0	11.4	1.9	10.4		
Αύστραλία .....	0.4	2.3	0.6	3.3		
Μεσόγειος .....	2.1	12.0	2.8	15.4		
Δυτική Αφρική .....	0.5	2.9	0.7	3.8		
Νότιος Αφρική .....	0.3	1.7	0.2	1.1		

Αξιούσιοι Αρχηγοί των Εθνών πρότειναν στην Σύνοδο της Βερολίνου την απόσπαση της Κύπρου από την Ελλάς, με την ονομασία της Επανάστασης της Κύπρου. Η Επανάσταση της Κύπρου ήταν η απότομη ανατίναξη της διοίκησης της Κύπρου από την Ελλάς, που ξέσπασε στις 1 Δεκεμβρίου 1963, μετά την επίθεση της Λευκορωτικής Χερσαρχίας στην Αγία Νάπα. Το έγγραφο αυτό περιλαμβάνει την απόσπαση της Κύπρου από την Ελλάς, με την ονομασία της Επανάστασης της Κύπρου.

**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:** London General Agencies

πλειστα τούτων ήσαν σταθερώς άποσχολημένα είς τὸν 'Ατλαντικόν. Τοῦτο προεβλέθη καὶ ἀπὸ τὸν ἀνάλυσιν τῆς προηγουμένης τριμήνιας παρὰ τῶν κ. κ. Οὐέστον, Λτδ, ἐλλ' ἥδη ὅποτε συνετέλεσθη, ἔγειρεται τὸ ἔρωτημα, ποία θά εἶνε αἱ μελλοντικαὶ ἄνάγκαι. "Ἄν τὰ πλοῖα χρειασθῆ νά ἐπιστρέψουν εἰς τὸν 'Ατλαντικόν ἀφορτα, ἡ ἀντίδρασις θά προέλθῃ, ίσως, ὑπὸ μορφὴν χαλαρώσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων.

XRONONAYLΩΣΕΙΣ : 'Ο ἐπόμενος πίναξ ἐμφανίζει τὴν τριμηνιαῖαν εἰκόνα τῶν χρονοναυλώσεων κατὰ τὸ τρέχ. ἔτος, ἐν συγκρίσει πρὸς ὅλα τὰ τρίμηνα τῶν δύο προηγουμένων ἑτῶν :

**TONNAZ KLEISIΣΘΕΝ ΤΑ·Ι·Μ ΤΣΑΡΤΕΡ**  
(εἰς χιλιάδας τόννων d.w.)

	1954	1955	1956
α'. τρίμηνον	1974.8	2667.7	2112.5
β'. τρίμηνον	1514.5	1335.1	—
γ'. τρίμηνον	1690.1	1821.4	—
δ'. τρίμηνον	1974.1	1743.0	—
Σύνολον :	7153.5	7567.2	—

Διὰ μίαν φορᾶν ἀκόμη εἶνε τελείως ἀναμεμιγμένα ταξιδία λάινερς καὶ μεταφορικαὶ περιόδοι, τούτῳ δὲ κατὰ τὸ πλεῖστον ἐπὶ λάινερς μεταφορῶν. Ταξιδία κυκλικὰ τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς είχον κλεισθῆ περισσότερα κατὰ τοὺς μῆνας Ἰανουάριον καὶ Φεβρουάριον τοῦ τρέχ. ἔτους, ἀλλ' ὁ ἐφετεινὸς Μάρτιος δὲν ἔφθασεν εἰς τὸ ὑψος τοῦ Μαρτίου 1955. Ἐπίσης, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, τὸ ἀνώτατον σημεῖον ναυλώσεων ἐπέτευχθη κατὰ τὸ τέλος τῆς Ἰανουάριου, ἐνῷ τοιούτοιν δὲν δύναται νὰ λεχθῇ — ἐπὶ τὸ διάστημα τῶν ἀναγγελθέντων κλεισμάτων — διά τὸ τρέχον ἔτος. Κατὰ τὸ 1954, ἐν τούτοις, αἱ χρονοναυλώσεις ἐστημείωσαν σταθεράν αὔξησιν, φθάσασαι εἰς τὸ ἀνώτερον αὐτῶν ὑψος κατὰ τὰ μέσα Μαρτίου. Τοιαύτην ἀντίστοιχον ἐλαφρὸν κίνησιν παρουσίασε τὸ τρέχον ἔτος κατὰ τὰς ἀρχὰς του.

AΥΞΗΣΙΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΤΡΑΜΠΣ : Κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1956, αἰσθητὴ αὔξησις τοῦ τονᾶς τοῦ στόλου τῶν τράμπς ἐσημειώθη. 'Ο κατωτέρω πίναξ, εἰς χιλιάδας τόννων d.w., τὴν ὑποδεικνύει, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὰ προηγουμένα τρίμηνα τοῦ 1955 (σκάφη 4.000 τόν. d.w. καὶ ἄνω) :

	β'. τρίμ.	γ'. τρίμ.	δ'. τρίμ.	α'. τρίμ.
Σύνολον ὑπαρχόντων	16797.0	17118.6	17500.8	17816.3
Νέαι ναυπηγήσεις	115.3	152.6	126.1	316.6
Προσθήκαι αἱ πλατιές λάινερς	156.2	142.9	138.1	128.7
Μετατραπέντα τάκνερς	62.8	53.0	45.9	88.7
Λοιπαὶ προσθήκαι	51.7	56.3	38.8	28.8
Σύνολον πάντα	17183.0	17523.4	17849.7	18394.1

Μείον :	β'. τρίμ.	γ'. τρίμ.	δ'. τρίμ.	α'. τρίμ.
Διαλύσεις	11.2	—	16.7	—
Ναυάγια	45.8	12.6	16.7	41.9
Πωλήσεις φορτ. διάλ. λάινερς	7.4	10.0	—	35.0

Καθαρὸν ὑπόλοιπον : 17118.6 17500.8 17.816.3 18317.2

AI ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Μὲν ηδημένον ρυθμὸν ἐδόθησαν πασαγγελίαι διὰ μεγάλα φορτηγά εἰς χῦμα φορτίων, χωρητικότητος 12.500 ἔως 14.500 τόννων d.w. ἔκαστον καὶ διὰ μερικὰ ἀκόμη μεγαλύτερα τῶν 19.000 τόννων d.w. 'Εν δόλῳ ἡ ὑπὸ παραγγελίαις χωρητικότητα διὰ σκάφη τράμπτης ηὔκηθη, μὲ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία ἔχοντα τόσα ὑπὸ παραγγελίαις τράμπτης, δσα καὶ τὰ ἀγγλικὰ καὶ μὲ εύρυτάτην συμμετοχήν τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων. Εἰς τὰ τράμπτης, σημειώτεον, περιλαμβάνονται καὶ δόλα διὰ τὰ εἰς χῦμα φορτία προσφεύζονται σκάφη. 'Οσον ἀφοῦ τὰς παραδόσεις, ὑπολογίζεται, δτὶ πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 800.000 τόννων d.w. θὰ παραδοθοῦν κατὰ τοὺς ὑπόλοιπους ἐννέα μῆνας τοῦ 1956 καὶ ὑπὲρ τὰς 500.000 τόννων d.w. κατὰ τὸ 1957. Αἱ κατὰ ναυπηγικὰς χώρας καταστεύει τῆς ὑπὸ παραγγελίαις χωρητικότητος φορτηγῶν ἔχουν ὡς ἔξης :

ΧΩΡΑΙ	T. d. w.	ΧΩΡΑΙ	T. d. w.
Μεγ. Βρεταννία	1.128.000	Σουηδία	482.000
Γερμανία	1.222.000	Γαλλία	162.000
Ιαπωνία	997.000	Δανία	128.000
Ολλανδία	378.000	Νορβηγία	80.000
Ιταλία	539.000	Γιουγκοσλαβία	75.000

Γενικὸν Σύνολον : 5.191.000

Κατὰ μέρος μέρος αἱ νέαι παραγγελίαι ἐδόθησαν ἐκ μέρους γερμανῶν ἐφοπλιστῶν καὶ κατὰ δεύτερον λόγον διὰ τὴν Λιβεριανὴν σημαίαν. 'Ο ἐπόμενος πίναξ ἐμφανίζει μίαν προσωρινὴν ἀνάλυσιν τοῦ ὑπάρχοντος εἰς τὸ τέλος Μαρτίου ἐ. ἔτους στόλου φορτηγῶν σκαφῶν εἰς τὰς

κυριωτέρας ναυτικὰς χώρας καὶ τὴν ναυπηγουμένην παρ' αὐτῶν χωρητικότητα διὰ τὴν ιδίαν κατηγορίαν πλοίων. 'Η τρίτη στήλη ἐμφανίζει τὸ σύνολον τοῦ φορτηγοῦ στόλου ἑκάστης χώρας (ὑπάρχοντος καὶ ναυπηγουμένου), γωδίς, φυσικά, νὰ ὑπολογίζωνται αἱ διαγραφαὶ σκαφῶν ἐκ διαλύσεων, ναυαγίων κλπ. μέχρι — τούλαχιστον — τοῦ 1960, ὅποτε θὰ ἔχουν παραδοθῆται τὰ ὅδη ὑπὸ παραγγελίαις σκάφη :

ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ ΤΡΑΜΠΣ ΕΙΣ ΤΟ ΤΕΛΟΣ  
ΜΑΡΤΙΟΥ ἐ. ἔ. (εἰς χιλιάδας τόννων d.w.)

ΧΩΡΑΙ	Υπάρχοντα	Υπὸ παραγγ.	Σύνολον
Μ. Βρεταννία	4201.5	782.0	4983.5
Λιβερία	2461.5	1835.0	4296.5
Ίταλία	2248.0	499.0	2747.0
Παναμάς	2037.3	97.0	2134.3
Ἐλλάς	1214.3	11.0	1225.3
Ιαπωνία	1102.3	75.0	1177.3
Γερμανία	934.3	497.0	1431.3
Νορβηγία	877.3	767.0	1644.3
Λοιπαὶ χώραι	3240.8	628.0	3868.8
Σύνολον	18317.3	5191.0	23508.3

Εἰς τὸν ἀνώτερον πίνακα ὑπελογίσθησαν μόνον τὰ φορτηγά σκάφη χωρητικότητος μείζονος τῶν 4000 τόννων d.w.

AI ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ

Περὶ τὰ μέσα τοῦ 1955 τὰ εἰς γαιάνθρακας ἀποθέματα τῆς Μεγάλης Βρεταννίας ἀνέκτησαν σημαντική θέσιν φθάσαντα κατὰ τὸ τέλος τοῦ ἔτους εἰς ἐπίπεδον ἀνώτερον παντός μεταπόλεμικοῦ ἔτους, ἔξαιρεσι μόνον τοῦ 1952. Τὸ κέρδος αὐτὸν ὀφείλεται κατὰ τι τοῦ πλησίου φθινόπωρον καὶ τὸν χειμῶνα, εἰς τὴν αὔξησιν αἱ ἐπέρεις παραγωγῆς γαιάνθρακεων καὶ τὸν εἰλατίστην πλησίον τοῦ ἔτους εἰς τὴν ἀλλαγὴν αὐξήσην τοῦ ἀριθμού τῶν ἀνθρακωρχών. Πάντως, οἱ σπουδαίοτεροι παραγόντες τῆς αὔξησεως τῶν ἀποθεμάτων ἥτονται η μεγάλη περιοπή τῶν ἔξαγωγῶν καὶ η σημαντικὴ θύμωσις τοῦ ἐπιπέδου τῶν εἰσαγωγῶν. Αἱ κατὰ τὸ 1955 ἔξαγωγαι σπάνιας την 'Αγγλίας γαιάνθρακων ἀποθήκης ἀνήλθον εἰς 14 ἑκατομμύρια πλευρῶν, ἔναντι 16 ἑκατομμυρίων τόννων διο τὸ 1954, ἐνώ αἱ εἰσηγωγαι γαιάνθρακων ἔφθασαν εἰς 11.5 ἑκατομμύρια τόννων, ἔναντι μόνον 3 ἑκατομμυρίων τόννων τοῦ 1954.

Εἰναι προφανές, ὅτι τὸ σημερινὸν ίκανοποιητικὸν ἐπίπεδον τῶν εἰς γαιάνθρακας βρετανικῶν ἀποθεμάτων δύναται νὰ διατηρηθῇ μόνον ἀν συνεχισθῆ την φθινόπωρον παντὸς κενοῖς δι' εἰσαγωγῶν. Δὲν δύναται τις νὰ ἐλπίσηται τις νὰ ἐλπίσηται, διὰ τὴν ἀποθήκην αὐξήσην τοῦ πλησίου φθινοπώρου καὶ ἀγγλικής τοῦ ἀνταπόκρισην παραγωγῆς ὀλιγώτερον 1.000.000 τ., ἐνν. τι τοῦ ἀντιστοιχού τριμήνου τοῦ 1955, διότι, δημοσίας, ητο μεγαλύτερα. 'Υπολογίζεται, ὅτι, ἀν αἱ ἔξαγωγαι καὶ τὰ πλωπούρες περιοπή, εἰς τὸν 10—λόγου χάριν—ἕκατομμύριο α τόννων, αἱ εἰσαγωγαι διότι πρέπει, ίσως, νὰ εἶναι ἀνώτεραι τῶν 5.000.000 τόννων. Τὸ πλεῖστον τῶν εἰσαγωγῶν προέρχεται, κυρίως, ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας πλατιές λάινερς, οἵτις διεύθυνται πρὸς την Πολωνίαν. Δέοντας ἀνήλικην, διότι διεύθυνται πρὸς την Πολωνίαν, αἱ κάθε περιοπή τῶν βρετανικῶν ἔξαγωγῶν, αἴτινες συνήδως διοχετεύονται πρὸς πρασινάδες της Εὐρώπης, εἰς τὴν Γαλλίαν. Εἰς δόλας, σκόδνα, τὰς χώρας τῆς Εὐρώπης, της ἑπτομέτρας γαιάνθρακος εὐρίσκονται, ἐν τῇ πραγματικότητι, εἰς τὴν Σοβιετικήν 'Ενωσιν, καθὼς καὶ εἰς ἄλλας παραγωγικάς χώρας μέχρι καὶ τοῦ Βιετνάμ. Εἰσαγωγαι γαιάνθρακων εἰκόνων τοῦ Πολωνίας εἰς τὴν Δυτικήν Εὐρώπην, ἔξαιρεσι τῆς Μεγάλης Βρεταννίας, δύναται νὰ ἀνέλθουν ἐφέτος εἰς 8.000.000 τόννων, ἐνώ αἱ ἔξης Αμερικῆς ἔξαγωγαι κιναύνται ηδη ἐπὶ τὸ διάστημα τοῦ Ισοδυναμού τῶν 25 ἑκατομμυρίων τόννων περίποτον. Οἱ εἰσαγωγαι κλεισουν συμφωνίας, δχ, μόνον ἀπὸ μεμακρυσμένας περιοχάς, ἀλλὰ καὶ ἔγκαιρως. Σκάφη τινά, λ.χ., ἔχουν κλεισθῆ ἀπὸ τοῦδε διὰ χρονικάς περιόδους ἐξεικονισμένας μέχρι καὶ πέραν τοῦ 1960.

Ταῦτοχρόνως, οὐδέμεια ὑπάρχει ἔνδειξις μειώσεως τῆς διομηχανικῆς δραστηριότητος καὶ τῆς ζητησίως—κατὰ φυσικήν συνέπειαν—πρώτων ύλων, ιδίᾳ σιδηρομεταλλεύματος, παλαιοτισδίηρους καὶ καλῆς ποιότητος γαιάνθρακος, κυρίως δὲ κώκων. Τὸ κενὸν παρίσταται ἀνάγκη νὰ γεφυρωθῇ ἐξ ὀλοκλήρου καὶ ἀμέσως δι' εἰσαγωγῶν, διὰ τὰς ὅποιας καὶ συνόπτονται ηδη συμβόλαια, δχ, μόνον εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Πολωνίαν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν Σοβιετικήν 'Ενωσιν, καθὼς καὶ εἰς ἄλλας παραγωγικάς χώρας μέχρι καὶ τοῦ Βιετνάμ. Εἰσαγωγαι γαιάνθρακων εἰκόνων τοῦ Πολωνίας εἰς τὴν Δυτικήν Εὐρώπην, δύναται νὰ διατηρηθῇ τοῦ 1960.

GENERAL STEVEDORES & CONTRACTORS

ALL UNITED STATES NORTH PACIFIC PORTS  
ENQUIRIES SOLICITED  
LOWEST RATES, MODERN EQUIPMENT, EXPERIENCED PERSONNEL, BEST DISPATCH

ROTHSCHILD INTERNATIONAL  
2247 E. Marginal Way  
SEATTLE-WASHINGTON

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

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

## ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

### ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Η ανεύρεσις νέων κοιτασμάτων πετρελαίου είσι τάς Ήνωμένας Πολιτείας αποδινεί δόλων και δυσκολεύεται, ένώ τά περισσοτεροι τών παλαιών φρέατων άρχιζουν νά αποξηραίνονται. Γιαρισταται άναγκη διατήσεων εις μεγαλύτερα βάθη διά τήν άποκαλυψιν πετρελαίου. Αι άμερικανικοί έταιροι ηρχισαν, καθ' ήμέραν και περισσότερον, νά στρέφονται πρός τάς ζένας πετρελαιοφόρους περιοχάς πρός άναστησιν τού πολυτίμου υγρού καυσίμου, όπου τούτο δύναται νά εύρεθη εύρολάτερον και νά έχαχη εύθηνότερον. Στρέφονται, κυρίως, πρός την Καραϊβικήν, τήν Ν. Αμερικήν και τήν Μ. Ανατολήν.

Υπό τούς άνωτέρω παράγοντας, αι τιμαί τούς άκατεργάτου πετρελαίου λαμβάνουν την άνισταν. Σημαίνει τούτο έψηλοτέρας τιμάς διά τήν δενζίνην, το καυσίμον και τό φωτιστικόν πετρελαίου, το πετρελαίου οικιακής θερμάνσεως και το πετρελαίου κινητηρίων μηχανών εις έργοστάσια παραγωγής ήλεκτρικής δυνάμεως. Μερικοί έταιροι πετρελαίων ζητούν σήμερον άνατησιν τού άκαθάρτου πετρελαίου, δεδομένου, διά την τελευταιά εξ 25 σέντς κατά δαρελίου αυξήσις χρονολογείται άπο τού 1953. Έκτοτε τό κόστος εύρεσεως και παραγωγής ένως δαρελίου άκαθάρτου πετρελαίου ηγήθη κατά 20%.

Σημάν φρέατα, ούδεμιν πλέον έχοντα παραγωγήν, είνε άποτέλεσμα τής αυξήσεως τής άναλογίας τών οιατήσεων. Τάς 40% περίπου δόλων τών άνοιχθέντων εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας φρέατων, κατήνησαν «ξηραί πόται», τό δε ποσοστό αυτό διαρκείς αυξάνει. Ανά πάντας παρισταται άναγκη νά ένεργωνται διατήσεις εις μεγαλύτερα πέριπος πρός άνευρεσ. πετρελαίου, εις τρόπον, ώστε διά μέσος δρούς δάθους φρέατων, συμφώνως πρός τό περιοδικόν «Παγκόσμιον Πετρελαίου», ηγήθη κατά 700 πόδας και πλέον εντός τής τελευταίας δεκαετίας. «Έφοσον αυξάνει τό δάθος, αυξάνει και τό κόστος, μάλιστα δε κατά πολὺ ταχύτερον ρυθμόν. Ο μέσος δρος δάθους κατά πόδα, έπι δάθους άνω τών 10.000 ποδών — τό μέσον δάθος τών νέων φρέατων τής Νοτίου Λουιζιάνας είνε 10.030 ποδές — είνε τριπλάσιον του κατά πόδα κόστους εις τούς πρώτους 1250 πόδας. Τούτα πάντα επιπροστίθενται εις τάς άπιδρασιες τής αυξήσεως τών ήμεροισθίων, που έπιθαρύνουν τήν πετρελαιοδιμηχανίαν, με άποτέλεσμα — κατά τινας τών άρμοδιων κύκλων — νά αυξάνουν κατά 37% τό κόστος τών έφοδων και προμηθείων κατά τήν τελευταίαν άκτατείαν.

Οι ειδικοί έμπειρογνώμονες ύπολογιζουν, διά τό κόστος άνευρέσεως και έκμεταλλευσεως άκαθάρτου πετρελαίου άνηλθε, κατά τήν τελευταίαν δεκαετίαν, άπο 84 σέντς κατά δαρελίου, εις δόλλ. 1.75 και άνω.

**ΑΥΞΑΝΕΤΑΙ Η ΖΗΤΗΣΙΣ :** Ταύτοχρόνως, ή ζητήσις πετρελαίων εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας έσημείωσεν αυξήσιν 6% περίπου κατ' έτος, έναντι ένατον προηγουμένου έτους. Εις τόν ύπολοπον έλευθερον κόμον ή ζητήσις σημειώνεται με ταχύτερον ρυθμόν, κυμανθίσια γύρω τών 11% έποτεσ. Έν τώ μεταξύ, αι Ήνωμέναι Πολιτείας, άλλοτε μεγάλη έξαγωγική διά τά πετρέλαια χώρα, άπειρη μεγάλη είσαγωγική τοιαστη. Η ζητήσις εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας ύδη τήν παραγωγήν κατά 1.2 περίπου τέκατον μετρητών δαρελίων ήμερσίων και διαφορά αυτή θά εύρυνθη έτι περατέρω, φθάνοντα εις τάς 3.2 περίπου έκατομμύρια δαρελίων ήμερσίων κατά τό 1965.

Πρός κάλυψην τής διαφοράς τάυτης και ίκανοποίησην τής έκ μέρους τών ξένων πελατών ζητήσεως, αι άμερικανικοί έταιροι κινούνται δραστηριώς πρός έκμετάλλευσιν πετρελαιοφόρων περιοχών άλλαχού τού κόμου, ώς, φέρ' είπειν, εις τήν Μέσην Ανατολήν, όπου άνω τού ήμερσος των εις τό υπέδαφος αυτής άποθεμάτων άνηκει εις άμερικανικούς οίκους. Τούτο δέν σημαίνει, διά τάς Ήνωμέναι Πολιτείας, θά μείνουν ανέν πετρελαίων. «Οσον ταχέως έδαινεν αύξανομένη εις τήν χώραν ταύτην ή κατανύλωσες πετρελαίων, ποσούτων με ταχύτερον ρυθμόν έπραγματοποιούνται αι άνατολήψεις νέων κοιτασμάτων, εις τρόπον, ώστε τά άποδειγμένα άποθεμάτα — γνωσταί προμήθειαι — έχουν σταθερών αύξηθη. Τάς γνωστά άποθεμάτα πετρελαίων τών Ήνωμένων Πολιτεών άνερχονται εις 31.5 δισεκατομμύρια δαρελίων, κατά τινας δέ ύπολογισμούς, άναβιθαζονται εις 35 δισεκ. δαρελίων.

Κατά τών ειδικούς διά τά πετρέλαια γεωλόγους, ή λέξις «ά πο θέμα αι τα» δέν σημαίνει τό σύνολον τών ένθεξημένων ύπαρχοτων εις τό υπέδαφος άποθεμάτων, άλλα μόνον τό σύνολον τών ένθεξημένων τού ιούτων. Υπάρχουν μεγάλα άποθεμάτα καυσίμου εις τάς Ήνωμέναι Πολιτείας έντος σχιστολιθικών κοιτασμάτων, που περιέχουν πετρελαίου, περισσότερον δέ έντος κοιτασμάτων πισσασφαλτάμου. Τάς άγκωδη, έξ αλλού, άποθεμάτα τής χώρας εις γαιάνθρακας άποτελούν δυναμική πηγή πετραγωγής ύγρων καυσίμων.

**Η ΚΛΕΙΣ ΕΙΝΕ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ :** Τό θέμα, δθεν, δέν άποτελει ζήτη-

μα προμηθείων, άλλα ζήτημα κόστους. Θά γοστίση περισσότερον ή παραγωγή δενζίνην και άλλων πετρελαιοειδών, προερχομένων έκ πετρελαίου σχιστολιθικών στρωμάτων, πισσασφαλτάμου ή γαιάνθρακας, παρά άπο άκαθάρτου πετρελαίου. Ούτω, έφ' θσον τό κόστος άποκαλύψας νέων κοιτασμάτων άκαθάρτου πετρελαίου χωρεί πρός τήν άνισταν, αι σχετικοί έρευναι θά στρέφονται, όλοντεν και περισσότερον, πρός έκεινας τάς χώρας, ένθα ή έξαγωγή θά είνε εύκολωτέρα και εύθυνοτέρα.

Γενικώς, ή παραγωγή πετρελαίων δύναται νά αύξηθη άμεσώτερον έκει όπου τά γνωστά άποθεμάτα είνε μεγάλα, έν σχέση με τήν παραγωγήν. Αι Ήνωμέναι Πολιτεία παράγουν τό ήμισυ σχεδόν τής παγκόσμιου παραγωγής πετρελαίου, ένώ τά άποθεμάτα των άντιπρωσηπέουν τό 1)6 περίπου τών γνωστών άποθεμάτων. Η Μέση Ανατολή παράγει γατά τι περισσότερον τού 1)5 μόνον τής παγκόσμιου παραγωγής, ένώ τά άποθεμάτων την άντιπρωσηπέουν τά 2)3 τών γνωστών άποθεμάτων. Ούτω, ή Μέση Ανατολή άπειρη τό κέντρον τής προσοχής δχι μόνον τών έταιρων πετρελαίων τών Ήνωμένων Πολιτεών και τής Δυτικής Εύρωπης, άλλα και τής Σοβιετικής Ρωσίας.

Η παραγωγή πετρελαίου και τά είς πετρελαίου άποθεμάτα τής Ρωσίας και τών δυοφόρων αυτής χώρων δέν είνε γνωστά, είμη μόνον καθ' θσον μέτρων προτιμά ή Μόσχη νά δίδη έκάστοτε σχετικάς πληροφορίας. Έν τούτοι, τό έν Λονδίνω «Γραφείον Πληροφοριών Πετρελαίου» ύπολογίζει, ζητησι, δη ή Ρωσία και οι δυοφόροι της παράγουν τό 1)10 περίπου τής παγκόσμιου παραγωγής πετρελαίων και δη οι παράγουν τά 6% τών παγκόσμιων άποθεμάτων.

Διά νά διαδραματίσουν ύπολογίσιμόν τίνα ρόλον αι έξαγωγαι τού κομμουνιστικού συνασπισμού πρός ίκανοποίησην τής παγκόσμιου ζητήσεως πετρελαίων, θά πρέπει νά αύξηθουν πολλαπλασίας. Άκομη, δη, δέν ύπαρχει προσποτή έπι τού όριου αύξησεως τής ζητήσεως πετρελαίων, είτε έν Λαμπρή Αμερική, είτε εις τού ύπολοπον κόσμον.

Κάποιαις ήμεσαν θά είνε, ίσως, δυνάτον ή άτομική ένέργεια νά περικόψῃ τήν αιγάκην διά πετρέλαιας, άλλ' ή πετρελαιοδιομηχανία δέν βλέπει, δη τό έντα δη συμβή κατά τήν έρχομένη άκεστιαν. Η πρώτη χρήσης άτομικής ένέργειας, καθ' ήν αυτή ένδεχεται νά συναγωνισθή τό πετρελαίου, ίσα είνε πρός παραγωγήν θερμότητας γεννώστης ήλεκτρικήν δύναμιν. Καί αν άκομη ή άτομική ένέργεια άντικαταστήση τό πετρέλαιον εις διά τά έργοστασία ήλεκτροπαραγωγής τών Ήνωμένων Πολιτεών εις διά τά έργοστασία ήλεκτροπαραγωγής τών Ήνωμένων Πολιτεών, καθ' ήν αυτή ένδεχεται πρός πετρελαιοδιομηχανίαν κεφάλαια 73.5 δισεκατομμυρίων δολαρίων διά τάς Ήνωμέναι Πολιτείας και 41.5 διά τόν ένων σιδηρούν Παραπετάσματος ύπολοπον κόσμον. Θά χρειασθούν, δηλαδή, 115 έν δόλιο δισεκατομμύρια δολαρίων, ήτοι ένοι κεφάλαιον σχεδόν διπλάσιον τού έπιστοι προϋπολογισμού τών Ήνωμένων Πολιτεών. Τό κεφάλαιον αύτό — προκειμένου διά τάς Ήνωμέναι Πολιτείας — θά έξερεθη έκ δη πηγών, άπό τά έπενδυμένων κερδών, προκειμένου ή άντιμετωπίση διπάνας έπεκτασεως και χρησιμοποιεί πρός τό σκοπόν αύτού τά 60% τών κερδών τής.

**ΠΟΣΟΝ ΘΑ ΑΝΕΛΔΟΥΝ ΑΙ ΤΙΜΑΙ;** Η άναγκη κερδών πρός χρηματοδότησην τών έρευνών διά νέα κοιτασμάτα πετρελαίων, ώς και διά τήν κατασκευήν νέων μέσων παραγωγής, άσκει πίεσιν έπι τών τιμών τού άκαθάρτου πετρελαίου. Τινές τών ειδικών περί τά πετρέλαια φρούν, δη, μια αύξησης τού τημήσου τού άκαθάρτου πετρελαίου πατά 60 σέντς τό δη δαρελίου, είνε τόη ένδειγμένη, διά νά παρακινήση τάς έταιρης πρός νέας διατήσεις, δηστε νά αύξησην αι γνωσταί προμήθειαι πετρελαίου εις τάς Ήνωμέναι Πολιτείας. Άλλοι άπειρους έκ τών ειδικών είνε έπισφιλακτικοί, ώς πρός τό θέμα, άν είνε σήμερον συμφέρουσα μία αύξησης τών τημών, λόγω τού σημειωθέντος ήδη ρεκόρ άποθεμάτων δενζίνην.

Πάντως, άσγα ή γρήγορα, αι τάσεις τών τημών τού άκαθάρτου πετρελαίων εις τό μέλλον θά είνε πρός τά άνω. Τό καύσιμον πετρελαίου οικιακής θερμάνσεως θά κοστίζη περισσότερον, τό αύτο δέ θά ισχύη και διά τά πετρέλαιον πρός παραγωγήν ήλεκτρικής ένέργειας ή άλλων διομηχανικών χρήσεων. Τό αύξησημενού κόστος και αι έπιτεινόμενοι διυκολίαι άποκαλύψας νέων πετρελαίων εις τάς Ήνωμέναι Πολιτείας, θά γίνουν παρ' δλων αισθηταί.

## ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

### ΣΥΡΟΣ

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

**ΠΛΩΤΗΝ ΔΞΑΜΕΝΗΝ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ**

Τηλεγραφική Διεύθυνσις : «ΤΡΟΠΙΣ» ΣΥΡΟΣ

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

## ADELAIDE

Messrs E. R. & FRASER

13, Grenfell Street,

Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»

STEVEDORES AND CONTRACTORS

## PORTE ADELAIDE PROVIDORES LTD.

Tolley's Buildings Lipson Street.

Tele. J. 1582/J 1713

After Hours J. 6869

Cables «PORTADPROV»

## AMSTERDAM

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD

Binnenkant 47

STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.

## ANTWERP

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD.

Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27

Cables: «Fransswart»

JOSEPH J. LEE & Co 17, Batavia Street,

Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64

Cables: «Lee»

## BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.

Avenue d' Italie 92,

Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex. An. 212 SUPERINTENDING

STEVEDORING Co. GYLSEN

Rue de Genes 7, Cables «Gylsen»

Tele: 33.08.82—33.09.68

## BALTIMORE

TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building

Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»

MARYLAND SHIP CEILING Co INC.

320 Chamber of Commerce Bldg,

Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipeo»

CURTIS BAY TOWING Co.

Mercantile Trust Building.

Tel. MULberry 5—8700

Cable & Radio «CURTISBACO»

JAMES SMYRNIODIS 608 E. PRATT T.

Tel: Plaza 2-2561 ables: «Smyrnioudi»

## CALCUTTA

ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.

Canning House, 137, Canning Street

Tele : Bank 5339

## CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD

Tele: 3—1478 2 Selkirk St.

Cables : «Hermes»

## CASABLANCA

H. G. SMITH & Co. d

119, venue du General Drude

Telephone : 208—85 Cables : SMICO

L. BARBER LIMITED

(also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTHEY, ALGIERS)

119, Avenue du General Drude

Telephone : 607—21

Cables : BARIMER

COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS

PORTLAND STEVEDORING Co

1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. STEVEDORES AND Cables «Portsteve», Telephone Broadway 5497.

GRAIN FITTERS

## DAKAR

SOCOMAR 21 Brd. Pinet, Laprade

Tele: 108 Cables: «Overall»

## DUNKIRK

SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES

Tele : 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus» STEVEDORES

JOKELSON & HANDTSAEM

Tele: 782/5 8 Place des Nations

Cables: «Jokelson»

## DURBAN

J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD.,

220/224 POINT ROAD, DURBAN

Cables : «ROULETTE»

STEVEDORES

FINLAND ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES  
MEMBERS AT ALL PORTS SHIP'S STORE MERCHANTS

## FREMANTLE

NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St.

Tele: L 1064 Cables : «Stev nichol»

STEVEDORES

FREMANTLE PROVIDORING Co. PTY. LTD.

Leake Street, FREMANTLE.

Telephone : L—1036—7—8. Cables : «Providore» SHIPCHANDLERS

## GEORGETOWN (DEM)

S. R. WILTSHIRE & SONS.

41 & 42 New Market & Mundy Streets

Tele: Central 814 Cables : «Wilbut»

SHIPCHANDLERS

## GIBRALTAR

JAMES MOLINARY LTD

Irish Town 40. Tele: A. 368 Cables «James»

SHIPCHANDLERS

## HAMBURG

THOR NILSEN

21, Kajen Tele: 33.28.41/42

Cables «Stevedoring Hamburg»

STEVEDORES

## BASTE & LANGE

Brook, (Free Harbour) Cables: «Provisions

Tele: 36 62 0899

HULL P. E. HOLLAND, LTD.

11, REDON ROAD, HULL

CABLES : «DUCAL» TEL. 31370

HUMBER STEVEDORING CO LTD.

11, HEDON ROAD, HULL.

CABLES : «STEVEDORE» TEL: 33371

STEVEDORES

## KARACHI

COWASJEE & SONS

KEAMARI, Cables: Jubilee

Telephones : 33362, 33109, 32010, 5115

SHIP CHANDLERS, COAL BUNKERERS, TUGS, BARGE OWNERS

## LIVERPOOL

REA LIMITED Pacific Building, James St.

Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»

STEVEDORES

## LOURENCO MARQUES

VITORIA LIMITADA P. O. Box 83

Tele 4428 & 3228 Cables : «Cretikos»

SHIPCHANDLERS

## N. KASSIMATIS

62, Avenue Alvares Cabral

Tele : 5254 Cables «Nikas»

SHIPCHANDLERS

## MADRAS & COAST PORTS

N. SELVARADJALOU CHETTY & Co

Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables : «Stevedore — Madras»

STEVEDORES & SHIPCHANDLERS

## MELBOURNE

UNITED STEVEDORING PTY Ltd.

Tele : MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5

Cables : «Fleetways»

STEVEDORES

## THE FLEET FORGE PTY Ltd.

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

Cables : «Fleetways»

SHIP REPAIRERS

## UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.

Telle: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5

Cables : «Fleetways»

SHIP'S FITTINGS

Messrs. E. P. & A. FRASER

«Phosphate House», 515, Collins Street.

Tele : MB 3155. Cables «STEVEDORE».

STEVEDORES &

CONTRACTORS

## MORMUGAO

LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING

Cable : LEMUIR SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA

Cable : IGNATIUSNORONHA

SHIPCHANDLERS

& CONTRACTORS

## NAPLES

DITTE RIUNITE PUCCI BROS

Tele : 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED

Cables : «Pucci Bros» WAREHOUSE OWNERS

## NEW YORK

MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC.

Tele: 8—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS

## PENANG

S. V. K. PATCHEE BROS

Tele: 1085 15 Bishop Street

(Manum) SHIPCHANDLERS &

Cables: «Isamalia» STEVEDORES

# Από τήν κίνησιν τῆς Διεθνούς Οίκονομίας

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

**NEA YOKH.** Μάιος.— Αποκάλυψις ύπηρξε διά τὴν ναυλαγοράν—δεδομένου, ότι τελευταίως πλειστοί δύσαι ναυλώσεις τηρούνται μυστικαὶ διὰ τὸν φόδον περαιτέρω ἀνατιμήσεων τῶν ναυλῶν — ή διὰ τοῦ ραδιοφωνοῦ ἀναγγελία τῶν εἰς γαιανθρακαὶ ἐπειγουσῶν ἀναγκῶν τῆς Γαλλίας. Τούτο καὶ ἀπέτελεσεν ἔδραισαν τῆς πεποιθήσεως διὰ τὴν σταθερότητα τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ προσεχὲς μέλλον.

• 'Υπῆρχον πληροφορίαι — ἀνεξάρτωτοι, πάντως — δύτι ἡ γαλλικὴ κυβέρνησις ἐπέτυχε τὴν παραχώρησιν 25 σκαφῶν ἐκ τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν διὰ συνεχῆ ταξιδίων πρὸς 11.60 δολάρια, ἵνα ταῦτα μεταφέρουν γαιανθρακας ἀπὸ τὸ Χάμπτον ρόδος εἰς 'Αμερικανὸν — Ρότερνταμ ἢ Τερνέουεν.

— Ας σημειωθῇ, σχετικῶς, ότι αἱ φῆμαι περὶ ἀνακλήσεως σκαφῶν εἰς τὴν ἔνεργὸν ὑπηρεσίαν ἔτοι τῶν παραπλισμένων τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου, ἔχουν ἀπὸ μηνὸς ἐπιτοῦθ. 'Η γαλλικὴ αὐτῆσις διεβιδάσθη διὰ τοῦ «Οργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας» πρὸς τὴν ἀμερικανικὴν ρυθμένην πολιτείαν. Κατὰ τὰς ἰδίας φήμας, ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησις δὲν ἔφαντο διατεθειμένη νὰ δεχθῇ τὸ σίτημα, παρὰ τὴν ἀσκηθεῖσαν πίεσιν ἀπὸ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων φορτωτῶν καὶ τῆς 'Ειώσεως τῶν Γαιανθρακωρύχων.

• Εκόρι εἰσαγωγῶν σιδηρομεταλλεύματος ἐστημειώθη τὸ παρελθόν ἔτος εἰς τὰς 'Ηνωμένιας Πολιτείας μὲ 26.3 ἑκατομμύρια τῶν, καὶ αὔξησιν 8.6%, ἔναντι τοῦ 1954. 'Ἐρχεται τὸ γεγονός τοῦτο ὡς ἀπόδειξις τῆς ἐκτάσεως, ποὺ δισμέραι προσλαμβάνουν αἱ ἔργασιαι τῆς ἀμερικανικῆς χαλδουργίας καὶ τῆς μεγάλως, συνεπῶς, ἀνάγγης δι' εἰσαγωγάς περισσοτέρου σιδηρομεταλλεύματος. 'Η αὐξησις ἀναφέρεται, κυρίως, εἰς τὰς ἐκ Καναδᾶ καὶ Βενεζούελας εἰσαγωγάς.

• Απὸ τὰς γεγονότας ἀποδεικνύεται ἡδη, ότι ἡ ρωσικὴ συγκομιδὴ τοῦ 1955 ὑπῆρξε χειρότερα, παρ' ὅσον ἀρχικῶς ἐπιστενέτο. Φαίνεται, ότι ἀνήλθεν αὐτῷ εἰς 100 ἑκατομμύρια τῶν, ἡτοι κατὰ 10 ἔως 15 ἑκατ. τῶν, ὀλιγάτεσσον, ἀπὸ τὰς ἀρχικὰς πληροφορίας. Τεκμαίρεται τοῦτο ἀπὸ μίαν ἔμμεσον ὀμολογίαν τῶν ρώσων ἀρμεδίων, σῆτινες προεῖπον, ότι ἡ συγκομιδὴ θὰ φθάσῃ τὸ 1960 εἰς 180 ἑκατομμύρια τῶν, «εἰς τὸ διπλάσιον, περίπου, τῆς συγκομιδῆς τοῦ 1955». Πλήρως, οὕτω, ἔξηγονται αἱ ἄγοραι στοὺς ὑπὸ τῆς Ρωσίας.

• Συνεχίζονται αἱ ἄγοραι καναδικῶν σιτηρῶν ἀπὸ τὰς χώρας τοῦ Σιδηρού Παραπετάσματος. Τὰς τελευταίας ὥμεσος τοῦ 'Απριλίου ἢ 'Ανατολικὴ Γερμανία ἡγόρασεν 720.000 μπούσελς σικάλεως.

• 'Απὸ μίαν ἔκθεσιν ἐπὶ τῆς ἀγγλικῆς γαιανθρακοπαραγωγῆς τεκμαίρεται ἡ σταθερά ἀπὸ ἑτοὺς εἰς ἑτοὺς μειώσις τῶν ἐργατικῶν χειρῶν, μὲ ἀναπότρεπτον συνέπειαν καὶ την μείωσιν τῆς ἀποδεσμῶς. Αἱ ἑτοὺς ἔως τερικούς, δὲν, εἰσαγωγαὶ φαίνεται, ότι θὰ συνεχισθοῦν. Εἰς 11.6 ἑκατομμύρια τῶν ἀνήλθον κατὰ τὸ 1955 αἱ εἰς 'Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰσαγωγαί, ἔναντι 11.7 ἑκατ. τῶν ἔχασθεντων βρετανικῶν γαιανθράκων.

—Τὸ πρόβλημα τῶν καυσίμων ἐν Ἀγγλίᾳ δὲν ἀντιμετωπίζεται πλέ-

## PHILADELPHIA

INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves  
Tele Lombard 8-5916 Cables : «Indepierco» TOWAGE

INDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves  
Tele : Lombard 8-3916 Cables : «Indepierco» STEVEDORES

MURPHY COOK & Co The Burse Philadelphia 6,  
Tele : 8-5514, 8-5515 STEVEDORES

## RANGOON

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

## ROTTERDAM

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK  
Tele : 72868 Bolnes Cables : «Boele» SHIP REPAIRERS & BUILDERS  
N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.  
Tele : 23168 Willemskade 21 Cables : «Advantage» STEVEDORES

## SINGAPORE

DAWOOD & Co 57 Raffles Quay  
Tele: 4757 Cables: «Lathipha»  
Wah Hin & Co Ltd. 62 Robinson Road,  
Tele. 22340-3884-3885-6127  
Cables : «Provisions»  
SHIPCHANDLERS  
SHIPCHANDLERS, SHIPPING & MANUFACTURERS AGENTS  
IMPORTS & EXPORTS  
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 8341/8 395 Railway Street  
Cables : «Despatch» STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)  
850, Hastings Street West.  
Tele. Marine 6481-8 Cables: «Louiswolfe» AND STEVEDORES

WESTERN Stevedoring Company Limited.  
Capt. C. W. McKAY, Manager  
Main Office: 687 Powell St. Tele: 1626 STEVEDORES

ον δι' αὐξήσεως τῆς γαιανθρακοπαραγωγῆς, ἀλλὰ διὰ τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας, ἡ ὅποια ἐντὸς είκοσαετίας θὰ συμπληρώσῃ τὰ κενὰ τοῦ γαιανθρακος, μὲ παραγωγῆς ἀντιστοιχούσης πρὸς 40 ἑκατομμύρια τόννων γαιανθράκων.

— Ας σημειωθῇ ὅτι ἡ παραγωγὴ τοῦ 1955 ἀνήλθεν εἰς 207.8 ἑκατομμύρια τόννων, μὲ πρόβλεψιν, ὅτι τὸ ἔλλειμμα μεταξὺ παραγωγῆς καὶ καταναλώσεως πετρελαίου.

• Κατὰ 51 ἑκατομμύρια δολαρίων πρὸς μείζονας καταναλώσεως πετρελαίου, φυσικό, διὰ τῆς Ηγγλίας. 'Ἐφθασε, δόλαρδή, εἰς τὰ 2.328 ἑκατομμύρια δολαρίων. Παρὰ ταῦτα, δὲν θεωρεῖται τὸ ἔ λόγῳ ἀποτέλεσμα ικανοποιητικόν, δεδομένου, ὅτι ἐλάχιστα ἀπέχει τοῦ κατωτάτου δρίου τῶν 2.000 ἑκατομμύριων δολαρίων, ὅπερ χαρακτηρίζεται, ὃς τὸ μόλις καλύπτουν τὸν πρᾶς τὰ κάτω στροφήν, ἀπόδειμα. 'Η αὔξησις προήλθε ἀπὸ ἔσαγωγάς τῶν χωρῶν τῆς Κοινωνοποίησεις καὶ οὐχὶ αὐτῆς ταῦτη τῆς Ηγγλίας.

• Τὰ ἀποθέματα χρυσοῦ εἰς τὴν Σοδειτικὴν «Ενωσιν ὑπολογίζονται ἀπὸ τοὺς τραπεζικοὺς κύκλους, τοὺς ἀναμιγγυσμένους εἰς τὰς πωλήσεις ρωσικοῦ χρυσοῦ εἰς τὴν ἔγοράν του Λοιδίνου, εἰς 200 ἑκατομμύρια οὐγγιάν καὶ μὲ τιμὴν 35 δολ., κατὰ οὐγγιάν, εἰς 7 δισεκατομμύρια δολαρίων. Τὸ παρελθόν ἔτος τὰ Σοδεῖται ἐπώλησαν 200.000 οὐγγιῶν, ἔναντι παραγωγῆς 10.000.000 οὐγγιῶν. Οὕτω, τὰ Σοδεῖται ἔρχονται δευτέρα χώρα εἰς κατεχόμενον χρυσόν, εὐθύς, δόλαρδή, μετὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

• Εἰς τὴν Βουλγαρίαν τῶν 'Αντιπροσώπων κατετέθη ἀπὸ τὸν δουλευτὴν κ. Τζέιμς Μπέρν ονομασχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιου παρέχονται ἐπιχορηγήσεις εἰς τὰ ἀμεικανικὰ τράπεζας. 'Αγνοεῖται, βεβαίως, ὅτι περαιτέρω τοῦ τού ονομασχέδιου, πάντως, δύμας, ἡ κατάθεσίς του είναι χαρακτηριστικὴ τῶν σχετικῶν ἐπιδιώξεων.

• Εἰς ἔγοράν μεγάλων ποσοτήτων ἐλαιοιστόρων προβαίνει ἡ 'Ισπανία ἀπὸ τὴν Έρμηράν Κίναν, ἐπανερχομένη, οὕτω, εἰς τὸ προπολεμικὸν καθεστώς. Πέρυσι, ἔναντι 569.000 τ. εἰσαχθέντων ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ἡ Κίνα ἐπρόμηθευσεν εἰς τὴν 'Ισπανίαν 203.000 τ. Κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους εἰσήχθησαν ἐκ Κίνας 84.000 τόν., μὲ πρόδειψιν περαιτέρω προσλαμβάνουσαν αὐτοῖς τὰς τρίμηνα τοῦ προτιμέναν τῆς ἀκριδείας τῶν ἀμεικανικῶν τιμῶν.

• Τὰ ἀποθέματα εἰς τοπικά κατὰ χώρας νομίσματα, τὰ προερχόμενα ἀπὸ τὴν πώλησιν ἀμεικανικῶν γεωργικῶν προϊόντων, ὑπολογίζονται εἰς 30.000 ἑκατομμύρια δολαρίων. Σκέψις διετυπώθη ἀπὸ μέρους ἐδιαφερούμενων ἑταῖρων, δηπαρτά τὰ κεφαλίσα τὰυτά παραχωρήθουν ὑπὸ τούτου δονείων, μὲ χαμηλὸν τόκον, εἰς ἀμεικανικὰς ἑταῖρισας προτιμέναν νὰ τὰ τοποθετήσουν εἰς παραγωγικὰς ἐπενδύσεις εἰς τὰς χώρας, δηπαρτά ταύτας εὐρίσκονται διαδεσμοί.

• Νέα αὔξησις κατὰ 10 % ἐστημειώθη ἐν Ἀγγλίᾳ εἰς τὰς τιμὰς τοῦ χάλυβος, ισχύουσα ἀπὸ τὴν 7ης Μαΐου. Τὰ ἀλάσματα στοιχίους ἡδη λίρας 35.7.0 κατὰ τόνων καὶ τὰ διάφορα ἄλλα ἐκ χάλυβος εἰδὴ λίρας 33.16.6, ἡ Ἀυξησις ἡδηνες ὡς ἀμερον ἀποτέλεσμα τοῦ ὑψηλοτέρου κόστους τῶν σιδηρομεταλλεύματων καὶ τοῦ πολαιοτιδρίου.

• Αὔξησις κατὰ 6% τῆς τιμῆς τῶν χάλυβος προβλέπεται εἰς τὴν 'Ισπανίαν λόγω αὐξήσεως τῆς τιμῆς τῶν πρώτων υλῶν, τοῦ γαιανθρακος, δόλαρδή, τῶν παλαιοτιδρίων καὶ τοῦ σιδηρομεταλλεύματος. 'Ἐν τῷ μεταδίνων εὐρίσκονται διαδεσμοί τοῦ 4 λίρας.

• Η διεθνῆς διάσκεψις ἐπὶ τοῦ στίου ἐπεράσως τὰς ἐργασίας τῆς διὰ τῆς συνάψεως μιάς νέας συμφωνίας τριετοῦ ισχύος, τῆς ὅποιας ἡ ἐφαρμογὴ ἀρχεται ἀπὸ τοῦ προσεχούς Αύγουστου. Προβλέπεται δι' αὐτῆς ἐλάχιστη τιμὴ κατὰ μπούσελ δολ. 1.50 καὶ ἀγωτάτη δολ. 2, ἐνώ ἡ ληγούσα τὸν Αύγουστον παλαιά συμφωνία καθώριζεν ὅρια τιμῶν κατὰ 5 σεντόν ψυλότερα. 'Εξη ἔδαγναται χώραι καὶ 44 εἰσαγωγικαὶ — μὴ συμπεριλαμβανομένης τῆς Μεγάλης Βρετανίας — ὑπέγραψαν τὴν νέαν συμφωνίαν.

• Τὰ «Μάρινερ», τὰ γνωστὰ ταχύτατα ἀμεικανικὰ φορτηγά, ἐκποιοῦνται εἰς τὸ ημέραν τοῦ ἔρχικον τῶν κόστους. Προσφοραι δίδη ὑπεβλήθησαν διὰ δέκα ἔξ αύτων, μὲ τιμὴν κυμαινομένην ἀπὸ 4.617.000 ἐως 5.200.000 δολ. δι' ἀκαντού. Αἱ «Γιουνάιτεν Σταίτης Λάιν» διὰ δύο.

• Κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1959 προβλέπεται, ότι, μέσω τῆς διανοιγομένης μεγάλης διώρυγος τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου, θὰ μεταφέρωνται ἀπὸ τῆς Επιστούς 50.000.000 τ. φορτίων. Δι' αὐτῶν, ἀκριβῶς, τὸν σκοπὸν τὸ Σικάγον, τὸ Ντουλούδη, τὸ Μιλγουόκι, τὸ Κλίβελαντ, τὸ Τολέδο καὶ τὸ Γρήγορη Μπατίς, έχουν διαπανήσει μέχρι τοῦδε 700 ἑκατομμύρια δολαρίων πρὸς δελτίωσιν καὶ ἐπέκτασιν τῶν λιμενικῶν τῶν ἐγκαταστάσεων.

— 'Ηδη, πρὸ τῆς ἀποτερασθεως τῆς νέας διώρυγος, δέκα τρεῖς ημέραις προχισαν ἔξυπηρταν στον κέντρον τῶν δυτικῶν Πολιτειῶν τῆς 'Αμερικῆς εἰς τὰς παγκοσμίους ἀγοράς, μὲ χαμηλὸν κόστος. Οἱ δυτικοὶ σιδηρόδρομοι καὶ τὰ φορτηγά αὐτοκίνητα θὰ ὠφεληθοῦν μὲ τὰς ἀπ' εὐθείας αἱ φορτώσεις ἀπὸ τὴν προκυμαίαν.

— Συγχρόνως, πρώτων ὑλαι εἰς χυμα καὶ διομηχανοποιημένα προϊόντα τὰς μεταφέρωνται ἐκ μακρῶν ἀποστάσεων κατ' εὐθείαν πρὸς τὸ 'Ιαλινός, τὸ Μίτσιγκαν, τὴν Μινισέζονταν καὶ τὴν 'Ινδιάναν δι' ὀκεανοπόρων σκαθών.

J. & E. PARISSIS  
Established 1912  
SYRA  
SHIPPING AGENTS

Tel. Address—PARISSIS—Syra

Telephone 17



τισμός θά καταλήξῃ, σύν τῷ χρόνῳ, καὶ εἰς τὴν οὐθέτησιν τῆς «καφφετίριας», μὲ χρήσιν τῶν προπαρεσκευασμένων τροφῶν, εἰς τρόπον, ὥστε ολιγώτερον προσωπικὸν νὰ χρησιμοποιήσῃ.

Ἐξ ἄλλου — εἶτε — μετὰ μεγάλης ἐπιτυχίας ἔχρησιμοτοίθη τὸ ἀλουμίνιον εἰς τὰς ὑπερκατασκευὰς τῶν ὑπερωκεανείων. Ἐπὶ τοῦ νορδιγικοῦ «Μπέργκενσφιορδ», λόγου χάριν, ἐγένετο χρῆσις ἐκαποντάδων τόνων τοῦ ἐλάφρου τούτου μεταλλίου.

**ΕΞΕΙΛΙΞΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΧΕΙΡΙΣΜΟΝ ΦΟΡΤΙΟΥ** : Ἀναφερόμενος, ἐν συνεχείᾳ, ὁ ὄμιλητης εἰς τὸ θέμα τοῦ χειρισμοῦ τοῦ φορτίου, ἐπόνει — κατασκευάζουμεν φορτηγά τῶν 83.900 τόνων Ι.ω., μέγεθος, δηλαδὴ, τὸ ὅπερον μόνον τὰ δύο «Κούνια» ὑπερβαίνουν. Ταῦτα εἰνεὶ σκάφη μινέλικα προορίζομενα διὰ τὴν ἐναλλάξ μεταφορὰν φορτίων μεταλλεύμάτων καὶ πετρελαίων. Προπολεμικῶς, τὰ μεγαλύτερα σκάφη, ἐκ τῶν μεταφερόντων φορτία εἰς χύμα, ἥσαν τῶν 16.000 τόνων Ι.ω., περίπου, ναυπηγούμενα συνήθως εἰς τὸ Μάλμο διὰ λογαριασμού Σουηδῶν πλοιοκτητῶν. Ὁλίγον μετὰ τὸν πόλεμον — συνέχισεν ὁ κ. Χάρτον — τὸ μέγεθος τῶν πλοίων ἐχώρησε πρὸς τὰ ἄνω, δύο, δῆμας, σκάφη τοῦ ἀνωτέρω μηνυμούενδος τύπου καὶ χωρητικότητος, ἐναυπηγήθησαν μέχρι σήμερον. Θά εἰνε περίεργον, ἂν τὰ δύο ταῦτα σκάφη θὰ εἰνε τὰ πρώτα καὶ τὰ τελευταῖα. (Σ. Σ. : Ἀνηγγέλθη, πράγματι, πρὸ δημέρων ἡ παρὰ τοῦ κ. Λοιντνική παραγγελία δύο σκαφῶν τῶν 87.200 τόνων Ι.ω., ὡς γράφουν εἰς ἄλλην στήλην μας). Ὁ ὄμιλητης πιστεύει, ὅτι ὁ σημερινός πατροπαράδοτος τύπος τοῦ τράμπ φορτηγού θὰ ἔξαφανισθῃ, σύν τῷ χρόνῳ, κατόπιν τῆς εἰδικεύσεως, ἥτης ἔφερεν εἰς τὸ προσκήνιον τὰ φορτηγά εἰδικῶν προορισμῶν καὶ χωρητικότητος ἀπό 8.900 τόνων Ι.ω., μέχρι τῶν πρασαφερθέντων μεγαληρίων.

Τὸ ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος — ἔξεικολούμενον ὁ ὄμιλητης — καὶ τὰ μικρὰ ἐμπορικὰ δλλανδικὰ πλοῖα τῶν πλησιοχώρων θαλασσῶν, τὰ «κούνια», ὡς ταῦτα ἀπεκαλοῦντο κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, ἔξαφανισθησαν, ἄν καὶ ἥσαν ικανά νὰ ἐκτελοῦν ταξίδια καὶ ἀνοικτῆς αἱροῦθαλάσσης, πέραν τῶν ὅριών του «Ἐλμπατ καὶ τῆς Βρέστης». Τὰ σκάφη τῆς, ἐν λόγῳ καπηγοίας ἐμειώθησαν κατ’ ἀριθμὸν, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἔξεικολούμενον νὰ διδωται παραγγελίαι διὰ τὸν πύτον αὐτὸν τοῦ πλοίου, τὸν τράμπον καπηγοίας. Πάντας, ἡ κλάσης αὕτη θὰ ἐκλεψη, δῆπας, αἱροῦθα, καὶ τὸ παταίον ἀπότιλοιον «ἔπων τριῶν γῆστρων» (θρῆ, αὐλανδ), τῶν τεσσάρων κυτῶν, μὲ τοὺς δύο λέθητας, τὸ μῆδον δυνάμενον ν' ἀναπτύξῃ τούτη ταχύτητα μείζονα τῶν ἐπτά η ὀκτώ μιλλίων, ἥρχισεν ἐκλείπον, εὔθυς μετὰ τὸν πρώτον παγκόσμιον πόλεμον.

### Νέον λάινερ τῆς «Κανέντιαν»

Κατά πληροφορίας ἐκ Λοινδίου, ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ τὴν «Κανέντιαν Πασίφικη» ἡ κατασκευὴ ἐνὸς νέου ὑπερωκεανού, μεγαλυτέρου ἀπὸ τὸ νέοτευκτον «Ἐμπρες όφ Μπρίταιν» 25.516 τ. γκόδς, διὰ τὴν τακτικήν γραμμήν της Εύρωπης—Καναδᾶ. «Ἐνα τοιούτον πλοίον θὰ ἐστοίχιζε γύρω τῶν ὀκτὼ ἑκατομμυρίων λιρῶν.

### Νορβηγία

#### Τὸ λάινερ «Μπέργκενσφιορδ»

Τὸ νέον νορδιγικὸν ὑπερωκεανού «Μπέργκενσφιορδ» τῶν 18.750 τ. γκόδων παρεδέθη την 14η Μαΐου ἀπὸ τὰ ναυπηγεία «Σόδαν, Χάντερ καὶ Ούγκαμ Ρίτσαρδσον» εἰς τὴν πλοιοκτήτηριν, ἐταιρίαν. «Ἔχει τοῦτο διαστάσεις μήκους 577 ποδῶν, πλάτους 72 καὶ ὥσθιος μέχρι τοῦ κυρίου καταστρώματος 38.6 ποδῶν, μὲ βύθισμα 27.6 ποδῶν καὶ ὑπερσιακὴν ταχύτητα 20 μιλλίων, ἐνῷ κατὰ τὰς δοκιμάς του ἐπέτυχε 22.1 μιλλία. Τὸ

«Μπέργκενσφιορδ» παρηγγέλθη τὸ 1952, μὲ προβλεπομένην ἀπὸ τὰ συμβόλαια παράδοσιν κατ’ Ιούνιον τρέχ. ἔτους, παρεδόθη, ὅμως, ἐνα μῆνα ἐνωρίτερον. Τὸ ιδιαίτερον χαρακτηριστικὸν τοῦ νέου λάινερ ἔγκειται εἰς τὴν εὐρυτάτην χρονίαν τοῦ ἀλουμινίου εἰς τὰς ὑπερκατασκευαὶ του, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν οἰκονομίαν δάρους 500 τόνων. Ἄν καὶ εἰνε ἀδελφὸν τοῦ «Οσλοφιορδ», ἡ ἐπιτευχθεῖσα οἰκονομία εἰς τὸ Βάρος τοῦ χρησιμοποιηθέντος ὑλικού ἐπέτρεψε τὴν ἐπιμήκυνσιν τῶν ὑπερκατασκευασμάτων καὶ τὴν ἐξοικονόμησιν χώρου δι' 67 ἐπὶ πλέον ἐπιβάτας. Οὕτω, τὸ νέον σκάφος ἀπέτησε μεταφορικὴν ικανότητα δι' 875 ἐπιβάτας (100 α'). θέσεως καὶ 775 τουριστικῆς), μὲ πλήρωμα 335 ὄνδρων.

Τὸ σκάφος τοῦ νέου ὑπερωκεανού εἰνε τὸ αὐτὸ μὲ τὸ «Οσλοφιορδ», τὸ δὲ μηχανοστάσιον τοῦ κατασκευάσθη Βάσει τῶν ίδιων ἀρχῶν, αἵτινες ἀπεδείχθησαν λίαν ἐπιτυχεῖς εἰς τὸ πρώτον λάινερ. Ἐνεὶ ἔξι ὄλοκλήρου ἡλεκτροσυγκολλημένον, ἔχαιρεται τῶν νομέων, οἵτινες εἰνε καρφωτοί, ἐνῷ τὸ σκάφος χωρίζεται ἐγκαρπίσια εἰς δέκα στεγανὰ διασωρίσματα, μὲ τὰς ίδιας τῶν κλειδούμενας δι' ὑδραυλικῆς πιέσεως. «Πάρχοντας ἐνένα καταστρώματα, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ τέσσαρα διήκουν καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ πλοίου, ή δὲ κατασκευὴ τῶν ἐξ αὐτῶν κειμένων ὑπεράνω τοῦ καταστρώματος περιπάτου εἰνε ἔξι ἀλουμινίου. Πρόκειται περὶ τῆς μεγαλύτερας ἔξι ἀλουμινίου κατασκευῆς εἰς σκάφος, ἔξι ὅλων τῶν εὐρισκομένων ἐν ὑπηρεσίᾳ αὐτὰ τὸν Κόσμον. Ακόμη καὶ τὰ ὑποστηρίγματα τῶν καταστρώμάτων εἰνε ἕνδειξεις ἀλουμινίου, ἐνῷ καὶ εἰδικὸν μέταλλον προεβλέθη διὰ τὰς συνδέσεις ἀλουμινίου καὶ χάλυβος.

Διατίθενται πλήρης ἐγκατάστασις κλιματισμοῦ εἰς δέλτα τὰ διαμερίσματα τοῦ σκάφους καὶ μηχανήματα εύσταθειας «Ντένου-Μπράου», τῶν ὅποιων τὰ πετρύγια ἔξεχουν τοῦ σκάφους κατὰ δέκα πόδας. Διὰ τὴν πρώσων τοῦ ἔγκατεστόθησαν δύο μηχαναὶ δινάμεως 9200 πόπων ἐκάστη, εἰς τὰς 128 στροφαῖς, μὲ κατανάλωσιν ἐλαφροῦ καυστήμου πετρελαίου. Αύται εἰνε δλλανδικῆς κατασκευῆς, διωσιαὶ πρὸς τὰς τοῦ «Οσλοφιορδ», αἵτινες ἀπέδωσαν ἰκανοποιητικῶτατα ἀποτελέσματα. Παρέχεται οὕτω ἡ εὐκόλια περὶ τὴν ἔξεργεσιν ἀνταλλακτικῶν διὰ τὰς μηχανᾶς ἀμφοτέρων τῶν πλοίων. Εἰς κύλινδρος ἐπὶ πλέον προσετέθη μόνον εἰς ἐκάστην τῶν μηχανῶν τοῦ «Μπέργκενσφιορδ», εἰς τρόπουν ὡσταὶ κατέστησαν ὀχτάκυλινδροι. Η περισσότερα δύναμις ἀπητήθη, διότι τὸ βύθισμα τοῦ «Μπέργκενσφιορδ» ἡτο μεγαλύτερον τοῦ «Οσλοφιορδ» κατὰ ἔνα πόδα, ίνα τὸ ταξίδιον ου εἰς τὸν Ατλαντικὸν καθίσταται εύσταθεστορεον ἐκτόπισμα κατὰ 750 τόνους.

Οὕκων νοεῖται, ὅτι αἱ κοινόχρηστοι αἴθουσαι τοῦ σκάφους καὶ τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν φέρουν τὸν ὄντα σφραγίδα τῶν νεωτέρων ἀντιληφεών διὰ τὴν ἔξασφάλισιν τῶν ὑψηλοτέρου δυνατοῦ ἐπιπέδου ἀνέτεων. Κάθε κοιτανίσκος εἰνε ἐφωδιασμένος μὲ ίδιαίτερον λουτρὸν ἡ καταιωνιστήρα, οἱ δὲ θάλαμοι τῆς τουριστικῆς θέσεως εἰνε τῆς μιᾶς μέχρι τεσσάρων κλινῶν.

### Σοβιετικὴ Ρωσία

#### Ἀγοραὶ πλοίων καὶ μηχανῶν

Μεταξὺ τῶν ὑπὸ διαπραγμάτευσιν παραγγελλεῖν, διὰ τὰς ὅποιας φαινεται, διὰ τὴν κλείση συμφωνίας μὲ τὰς ἐνδιαφερομένας Βρετανικὰς βιοτεχνίας ὁ μεταβάνων — κατὰ τίνας πληροφορίας — εἰς Λοινδόνον Ρώσος ἐπίτροπος Μικογιάν, περιλαμβάνονται καὶ αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὴν ἀγορὰν 20 φορτηγῶν τῶν 10.000 τόνων Ι.ω. ἔκαστον, 20 πλωτῶν ἐργοστασίων κατεργασίας ἀλιεύματος τῆς αὐτῆς χωρητικότητος, τριῶν πλωτῶν δεξαμενῶν ἀνώνυμης ικανότητος τῶν 20.000 τόνων, καθὼς ἐπίσης καὶ εἰς τὴν προμήθειαν 50 ἔως 75 δηζελομηχανῶν δυνάμεως 6500 πόπων καὶ ἀνω καὶ 100 περίπου δηζελομηχανῶν τῶν 2000 πόπων.

### ΕΛΛΑΣ - ΙΑΠΩΝΙΑ ΕΙΣ 38 ΩΡΑΣ



Τὸ νέον μέσω τῆς Ελλάδος δρομολόγιον τῶν Σκανδινανικῶν Αεροπορικῶν Γραμμῶν (S.A.S) πρὸς τὴν Αἴγαον, ἐγκαινιασθεῖν πρὸ ἐδομένων μὲ τὰ νεώτερα, τὰ καλύτερα τοῦ Κόσμου ἀεροπλάνα Ντάγκλας δ. B. διευκολύνει τὰ μέγιστα τὴν ἐπικοινωνίαν τοῦ Τόπου μας μὲ τὴν Ιαπωνίαν, ὅπου ἀδρός ναυπηγούνται τὰ σκάφη διὰ λογαριασμὸν Ελλήνων πλοιοκτητῶν καὶ ἀσφαλεία, ἡ παρεχομένη ἀπὸ τὰ ἀεροπλάνα τῶν S.A.S., ἀλλὰ καὶ ἡ ἐξαιρετικὴ ἐπίδοσις τῶν Σκανδινανικῶν ἀεροπόρων δημιουργούν τὰς θετικὰς προϋποθέσεις τῆς προτιμότερᾶς τῆς μέσης γραμμῆς ἀπὸ μέρους τοῦ Ελληνικοῦ Κοινοῦ, ιδιαιτέρως δὲ τῶν Ελλήνων ναυτικῶν. Μὲ τὰ ἀεροπλάνα τῶν S.A.S. τὸ ἄλλοτε κοπιώδες πρὸς τὴν Ιαπωνίαν ταξίδιον μεταβάλεται εἰς ταξίδιον ἀναψυχῆς.

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

'Αντιπρόσωποί μας εἰς τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

Oι κ.κ. A. E. SHEPPARD & CO.  
BEVIS MARKS HOUSE

BEVIS MARKS LONDON E.C. 3

# Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

## Αἱ ναυπηγήσεις

Πληροφορούμεθα, ότι παρὰ τοῦ κ. Γ. Βεργωτῆ παρηγγέλθη τὶς ιαπωνικὸν ναυπηγεῖον ἔνα δεξαμενόπλοιον, χωρητικότητος 40.000 τόνων d.w.

—Παρὰ τοῦ ὁμίλου Κουλουκουντῆ παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κόμπε δύο φορτηγά τῶν 15.000 τόνων d.w. ἔκαστον, ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 3.000.000 δολαρίων κατὰ σκάφος καὶ μὲ παράδοσιν ἐντὸς 22 ἔως 24 μηνῶν.

—Ἐπίσης παρὰ τοῦ κ. Μ. Εὐσταθίου ὑπεγράφησαν, διὰ λογαριασμὸν ἑταῖρών τελουσῶν ὑπὸ τὴν διαχειρίστην του, τὰ συμβόλαια διὰ τὴν ναυπηγήσιν εἰς Μπερντάιλαντ δύο φορτηγῶν τῶν 12.500 τόν. d.w., μὲ παράδοσιν τέλος τοῦ 1958—άρχας τοῦ 1959.

—Ἐξ ἄλλου, παρὰ τοῦ Οἴκου Νικολάου ἔχει ὥδη παραγγελθῆ εἰς Ιαπωνίαν ἔνα δεξαμενόπλοιον τῶν 18.500 τόν. d.w.

—Παρὰ τοῦ κ. Λουκά Νομικοῦ ἔχει δοῦλο ἐπίσης παραγγελία δι' ἓνα φορτηγό. Λεπτομέρειαν δὲν ἔνεκονθλίσαν.

—Υπάρχουν πληροφορίαι, ὅτι παρὰ τοῦ Οἴκου Χανδρῆ παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι δύο φορτηγά, τῶν 15.000 τόνων d.w. ἔκαστον. Περισσότερα λεπτομέρεια δὲν ἔγνωσθαν.

## Αἱ καθελκύσεις

· Αἱ καθελκύσεις τοῦ Απριλίου τὸ φορτηγό «Ἀνδρος Γκλόρι» 10.400 τόν. γκρός ἡ 14.800 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν «Οράσιον» καὶ ἐφοδιασθὲν διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 8200 ἵππων. Προβλεπομένη ταχύτης 15.8 μιλλίων καὶ παράδοσις περὶ τὰ τέλη Ιουλίου. Πρόκειται περὶ τοῦ τετάρτου σκάφους ἐκ μιᾶς σειρᾶς πέντε ἀδελφῶν πλοίων παραγγελθέντων ὑπὸ τῆς «Οράσιον».

—Ἐπίσης ἀρότρον τὰ ναυπηγεῖα Τσουρούμι καθελκύσθη τὴν 23ην Απριλίου τὸ φορτηγό «Πλούτορός» 11.500 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν καλύπτουσαν ἐλληνικὰ συμφέροντα παναμαϊκὴν ἐταιρίαν «Λά Πλάτα». Τὸ σκάφος ἐφωδιασθὲν διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 5530 ἵππων. Προβλεπομένη ταχύτης 14½ μιλλίων καὶ παράδοσις εἰς τὰς ἀρχὰς Ιουλίου.

—Ἀρότρον τὰ ναυπηγεῖα «Βέζερ», τοῦ Μπρεμερχάφεν, καθελκύσθη πρὸ δεκαπενθήμερου τὸ πρώτον ἐκ τῶν δύο φορτηγῶν τῶν 10.600 τόνων d.w., τῶν κατασκευασμένων διὰ λογαριασμὸν ἑταῖρων τελούστης ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Π. Μαρκεσίνη. Εἰς τὸ σκάφος ἐδόθη τὸ σύνοντα «Εύρυδάμας».

—Ἐξ ἄλλου, τὴν 8ην Ιουνίου καθελκύεται ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπερντάιλαντ τὸ πρώτον ἐκ τῶν δύο φορτηγῶν τῶν 10.600 τόνων d.w., τῶν κατασκευασμένων διὰ λογαριασμὸν ἑταῖρων τελούστης ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Π. Μαρκεσίνη. Εἰς τὸ σκάφος ἐπέβαλλεν τὸ σύνοντα «Εύρυδάμας».

—Ἐπίσης ἀρότρον τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Απριλίου τὸ φορτηγό «Μαρία Κ.» 6150 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν καλύπτουσαν ἐλληνικὰ συμφέροντα παναμαϊκὴν ἐταιρίαν «Εγουέτ Αφίκαν». Πρόκειται περὶ τοῦ τρίτου σκάφους, ὅπερ κατεσκευάσθη ἀπὸ τὰ αὐτά ναυπηγεῖα διὰ τὴν ίδιαν πλοιοκτητριαν ἐταιρίαν. Τὰ δύο προηγούμενα εἶναι τὸ «Αννα Κ.» 6112 τ. γκρός καὶ τὸ «Δέσποινα Κ.» 6167 τ. γκρός.

## Τὰ νεότευκτα

· Αἱ καθελκύσεις τοῦ Απριλίου τὸ φορτηγό «Γαλάτεια» 14.000 τόνων d.w., ἐφοδιασθὲν διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ μηχανᾶς γηζελ, δυνάμεως 4600 ἵππων. Ταχύτης 13.7 μιλλίων. Τὴν 21ην Απριλίου τὸ φορτηγό «Ἀνδρος Στάρ» 14.800 τόνων d.w., ὅπερ εἶναι τὸ πρώτον ἐκ μιᾶς σειρᾶς πέντε ἀδελφῶν πλοίων. Καὶ τὴν 25ην Απριλίου τὸ φορτηγό «Ατλαντικ Γκλόρι» 15.000 τόνων d.w. περίπου, ἐφοδιασθὲν διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 6600 ἵππων.

Ταχύτης 14.8 μιλλίων.

—Ἐξ ἄλλου περὶ τὰ τέλη Μαΐου παραλαμβάνεται ἀπὸ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα τὸ δεξαμενόπλοιον «Ἀγιος Λαζαρός Β.» 32.000 τόνων d.w. καὶ ἔντος τοῦ Ιουνίου τὸ σύντερον τάκερ «Ἀνδρος Κέπτη» 41.000 τόνων d.w. Ἐπίσης ἐντὸς τοῦ Ιουνίου παραλαμβάνεται ἀπὸ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα καὶ τὸ φορτηγὸν «Εύγενία Γ.» τῶν 14.800 τόνων d.w., ἐφοδιασθὲν καὶ αὐτὸς διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 8200 ἵππων. Εἶναι τὸ τρίτον ἐκ μιᾶς σειρᾶς πέντε ἀδελφῶν σκαφῶν, παραγγελθέντων εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ἰστικαστζίμα ύπὸ τῆς «Οράσιον».

## Τὴν καυνόλευκον

· Υπὸ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καταρτίζονται αἱ ἀποφάσεις διὰ τὴν νηολόγησιν ὑπὸ τὴν καυνόλευκον τῶν κάτωθι φορτηγῶν, εἰς τοὺς οὓς παρέχονται τὰ ἔκ του N. Δ. 2687 (τοῦ 1953) «περὶ προσελκύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἐξωτερικού» προβλέπομένα εὔρεται.

—«Ἄγιος Νικόλαος» 1887 τ. γκρός (τοῦ 1927), τοῦ κ. Νικολέρη.

—«Αἴθαντας» 3000 τ. γκρός περίπου (τοῦ 1956), τῆς ἐταιρίας «Τρανσπασιφίκ» Κέρριερς Κορπορέσιον» (τελούσης ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου).

—«Δέσποινα» 5006 τ. γκρός (τοῦ 1940) τῶν κ. κ. Δημητραφῶν καὶ Αννας Φαρδῆ.

—«Κωστής» 8450 τ. γκρός (τοῦ 1956) ἀνήκον εἰς τὴν «Κομπάνια Μαρίτιμα Λός Χερμάνος».

—«Νάσιοναλ Τρέιτερ» 8490 τ. γκρός (τοῦ 1943) ἀνήκον εἰς τὴν «Ορτεγκαλ» Κομπάνια Ναδιέρα.

—«Ορφέας» 9200 τ. γκρός (τοῦ 1956) ἀνήκον εἰς τὴν Μαρίν Τράνσπορτ Κορπορέσιον «Ορφέας».

—«Πίνταρα» 6129 τ. γκρός (τοῦ 1954) ἀνήκον εἰς τὴν Κομμέρσιαλ Μαριτάμ Φανάνσιαλ Κορπορέσιον».

—Καὶ «Χίος» 10.580 τ. γκρός (τοῦ 1956), κατ' αἰτησιν τῆς ἐταιρίας «Ναυτικοὶ Πράκτορες».

Πληροφορούμεθα, ότι τὸ καθελκυσθὲν εἰς Μπερντάιλαντ φορτηγὸν «Καπετάν Καρδαμίλιτης» 11.570 τόνων d.w., μὲ ἀνοικτὸν εσέλτερντέκη.

—Διὰ τὴν ἐλληνικὴν ἐταιρίαν σημαίαν προορίζονται καὶ τὰ ἀγορασθέντα παρὰ τοῦ κ. Αλ. Τσαβλίρη δύο μικρὰ ἀγγλικά φορτηγά «Eastwood», 1564 τ. γκρός, καὶ «Sherwood» 1556 τ. γκρός, ἀμφότερα ναυπηγήσεως 1924. Τὰ ἐλώγια σκάφη παραληφθέντα εἰς τὸ Λονδίνον, ἀπέπλευσαν ἐκεῖθεν διὰ Πειραιᾶ, ρυμουλκούμενα. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη θά υποστοῦν εἰς Πειραιά μετατροπήν, ἵνα καταναλίσκουν πετρέλαιον ἀντὶ γαιάνθρακος.

## Ἀγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ ὑπὸ ἀμερικανὴν σημαίαν λίμπερτον «Atlanticus» 7241 τ. γκρός, 10.800 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέοντι 1956, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν «Γιουνίβερσαλ Κάρχο Κέρριερς Κορπορέσιον» (ἐταιρίκην πασαφιδάδα τῆς «Οράσιον») εἰς τὴν «Terrace Nav. Co. Inc.», ἀντὶ τιμῆς 635.000 δολαρίων καὶ μὲ παράδοσιν τὸν προσεχῆ Νοέμβριον.

—Τὸ τύπου «Εμπάτη», ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Admiral Codrington» 7064 τ. γκρός, 9260 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέοντι λήγον τὸν προσεχῆ Νοέμβριον, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν Οίκον «Σ. Γ. Εμπειρίκος» εἰς τὴν Ιταλίαν ἀγοραστάς, ἀντὶ τιμῆς 420.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς.

—Τὸ τύπου «Φόρτα» ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Cape Adam» 7331 τ. γκρός, 10.700 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1945, μὲ σερβέοντι 1955, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων, ἀντὶ μη γνωσθείσης τιμῆς καὶ μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Ρόθερνταμ. Σημαία Λιβερίας.

—Ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «Southern Collins» 9796 τ. γκρός, 14.766 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1942, μὲ σερβέοντι 1952, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 300.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Λίβερπούλ καὶ μὲ ἀδειαν μεταφορᾶς εἰς τὸ λιβεριανὸν νηολόγιον.

—Τὸ ἀλληληγονικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγὸν «Mietries» 4098 τ. γκρός, 6317 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἐπωλήθη ἀντὶ μη γνωσθείσης τιμῆς εἰς παναμαϊκὴν ἐταιρίαν, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦ μηνὸς Ιουνίου.

—Τὸ μικρὸν ἀλληληγονικόν δεξαμενόπλοιον «Γράμμα» 1176 τόν. γκρός, 1550 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπωλήθη εἰς Ιταλίαν ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 24.500 λιρῶν καὶ μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς τὸν λιμένα Πειραιᾶς.

—Παρὰ τοῦ κ. Αρ. Ζηνάση ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 129.000 δολαρίων τὸ ἀργον ἀπὸ τρειστάς εἰς Σορέλ πολυτελές τετράστιον καὶ διπλέλικον γιώτων «Φαντόμ» 1267 τ. γκρός (τοῦ 1927). Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀπέπλευσ τὴν Ιη Μαΐου ἐκ Σορέλ διὰ Μεσόγειον, ρυμουλκούμενον ἀπὸ τὸ φαλανιοθρικὸν «Ολυμπίε Κλασερ».

—Τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγόν μας «Κάσσιαν Μάρι-

# RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

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

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

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

PIRAEUS  
Rizari Building  
Tel. 40175

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

MASAWA  
P.O.B. 6  
Tel. 187

ASSAB  
P.O.B. 63  
Tel. I. 8

ASMARA  
P.O.B. III5  
Tel. 488

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

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

UNDER THE STYLE: —

# THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

Cables for all Offices: "PHRONTIS,,

νερού» 7578 τ. γκρός, 11.214 τόνων Δ.ώ. και ναυπηγήσεως 1917, μέσορεύει τού 1956, έπωλήθη είς παναματικήν έταιριαν ἀντί τιμῆς 250.000 λιρών. Τό ένδιογκ σκάφος είχεν ἄγορασθη τὸν Μάιον π. ἔτους ἀντί 96.000 λιρών.

—Τὸ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας παναματικὸν λίμπερτο «Σ. ύρα» 7250 τ. γκρός, 10.865 τόνων Δ.ώ. και ναυπηγήσεως 1944, έπωλήθη ἀπό τὴν ἔταιρια «Βέτταρ» εἰς ἀλιδαπούς ἀντί τιμῆς 1.300.000 δολλαρίων και μὲ παράδοσιν τὸν προσεχῆ Ὀκτώβριον.

—Τὸ διπλέλικον ἄγγελικὸν φορτηγὸν «Durenda» 7366 τ. γκρός, 11.175 τόνων Δ.ώ. και ναυπηγήσεως 1922, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 200.000 λιρών και μὲ ἀμεσον παραλαβήν εἰς Λονδίνον. Σημαῖα Κοσταρίκας.

#### Παραλαβὴ καὶ παραδόσεις

Κατόπιν ἐπιτυγῶν δοκιμῶν παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπερντάιλαντ τὸ νέον φορτηγὸν μᾶς «Μίχαηλ Γ. Λιδανός» 8.500 γκρός και ἀπέλευθερος τὴν 30ην 'Απριλίου διὰ Χάμπτον τὸν ρόδον.

—Ἐπίσης ἀπὸ τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα παρελήφθη τὸ τάνκερ «Οποπτοιούντιο» 20.616 τ. γκρός και ἥδη ἐναυλώθη ἐκ Περσικοῦ Κόλπου διὰ τὸ παρθενικὸν τὸν ταξίδιον.

—Τὰ ἄγορασθέντα παρὰ τοῦ κ. Τσαβλίρη δύο μικρὰ ἄγγελικὰ φορτηγὰ «Eastwood» 1564 τ. γκρός (τοῦ 1924) και «Sherriff» 1556 τ. γκρός (τοῦ 1924) παραληφθέντα μετωνομάσθησαν «Ανδρέας» τὸ πρότον και «Μάστερ Νικόλας» τὸ δεύτερον.

—Τὸ τελοῦν εἰς Βλαράντηκεν ὑπὸ παράδοσιν εἰς τοὺς ιαπωνιας ἀγοραστὰς πλωτῶν ἔργοστάσιον κατεργασίας φαλαινῶν «Ολυμπικ Τσάλλεντζερ» 13.019 τ. γκρός (τοῦ κ. Ιωνάση) θὰ μετωνομασθῇ, ὡς ἔγνωσθη «Austral Marou».

—Τὸ ἄγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἄγγελικὸν φορτηγὸν «Meyone Angel» 7178 τ. γκρός (τοῦ 1942) παραληφθὲν εἰς Ρόττερνταμ ἐτέθη ὑπὸ λιβεριανὴν σημαῖαν και μετωνομάσθη «Κοντίνεντά λα».

—Ἐπίσης τὸ νεοαγορασθὲν ἄγγελικὸν φορτηγὸν «Ronda» 2.758 τ. γκρός (τοῦ 1927) παραληφθὲν εἰς Τάϊν, μετωνομάσθη «Τουρλίανη». Σημαῖα Κοσταρίκας.

—Εἰς Λονδίνον παρελήφθη τὸ ἄγορασθὲν παρὰ τῆς ἔταιριας Π. Κυπριανοῦ και Σία, γιογκολαβικὸν φορτηγὸν «Gorice» 5.729 τ. γκρός (τοῦ 1918) και μετωνομάσθη «Τσίκη Μπούτρος». Σημαῖα Λιδάνου.

—Τὸ τύπου «Φόρτη» ἄγγελικὸν φορτηγὸν «Γ' αρε Άιδα» 7.331 τ. γκρός (τοῦ 1945) παραληφθὲν εἰς Ρόττερνταμ ὑπὸ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν του (ἔταιρια «Μπιενδενίντο») μετωνομάσθη «Ανδρέα» και ὑψωθεὶς τὴν λιβεριανὴν σημαῖαν.

—Εἰς Λίβερπουλ ἔξι ἄλλους παρελήφθη τὸ ἄγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἄγγελικὸν δεξαμενόπλοιον «Southern Collins» 9.796 τ. γκρός (τοῦ 1942) και μετωνομάσθη «Κάστιαν Σέϋλορ». Σημαῖα λιβεριανῆ.

—Τὸ πωληθὲν εἰς Ιταλοὺς παναματικὸν φορτηγὸν μας «Σιλερ Γουασίκη» 7.261 τ. γκρός (τοῦ 1944) παραληφθὲν εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς του μετωνομάσθη «Silver Fish». Ἡ παναματικὴ σημαῖα διετηρήθη.

#### Τὰ φαλαινοθηρικὰ τοῦ κ. Ὁνάση

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Λονδίνου ἀνεκοινώθη ἐκεῖ ἡ πώλησις τοῦ φαλαινοθηρικοῦ στόλου τοῦ κ. Ὁνάση εἰς τὴν ιαπωνικὴν ἔταιρια «Κγν Κηγι Ηορ Κ. Κ.». Τὸ πλωτὸν ἔργοστάσιον κατεργασίας τῶν φαλαινῶν «Ολυμπικ Τσάλλεντζερ» 13.019 τ. γκρός, 18.100 τόνων Δ.ώ. και ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη ἀντὶ 4.000.000 δολλαρίων, ὁ δὲ στολίσκος τῶν φαλαινοθηρικῶν ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς 300.000 δολλαρίων κατὰ σκάφος. Ἡ παράδοσις και τῶν 16 σκαφῶν θὰ γίνη ἐντὸς τοῦ Μαΐου εἰς Ρόττερνταμ.

#### Δύο νέα φορτηγά μας

Πληροφορούμεθα, ὅτι Ἐλλην ἐποπλιστής ἀπεφάσισε νὰ δώσῃ εἰς δύο φορτηγά σκάφος του, ἀτινα πρόκειται νὰ καθελκυσθοῦν προσεχῶς, τὰ δύναματα «Μεριός» εἰς τὸ ἔν και «25η Μαρτίου» εἰς τὸ ξεπον.

#### Διὰ τὴν παρανομον φαλαινοθηρίαν

Ὑπὸ τῶν ὀλλανδικῶν δικαστηρίων ἐξεδόθη τὴν ίην Μαΐου ἡ ἀπόφασις διὰ τὴν γνωστὴν διαφορά τῶν νορθηγικῶν φαλαινοθηρικῶν ἔταιριων μετὰ τοῦ κ. Ὁνάση. Οἱ Νορθηγοὶ κατηγοροῦντες τὸν κ. Ὁνάσην, ὅτι ὁ φαλαινοθηρικὸς στόλος του διὰ παρανομού ἀλιείας πρὸ τετραετίας εἰχει καταστρέψει τὸ ἀλίευμα τῆς ἐποχῆς, ἡγειρον ἀπάτησην διὰ ποσὸν 238.000 λιρῶν, εἰς ὅσας, δηλογούζουν τὰς ζημίας τῶν και εἴχον ἐπιτύχει συντριπτικὴν κατάσχεσιν τοῦ πλωτοῦ ἔργοστασίου κατεργασίας τῶν φαλαινῶν «Ολυμπικ Τσάλλεντζερ». Ο κ. Ὁνάσης ἀφ' ἔτερου πηγειρεν ἀνταπτίσησιν διὰ ποσὸν 1.000.000 λιρῶν, μὲ τὸ ἐπιχειρήμα, ὅτι ἡ κατάσχεσις τοῦ «Ολυμπικ Τσάλλεντζερ» ἐξέθετεν εἰς

κίνδυνον τὴν διαπραγματευμένην πώλησιν τοῦ φαλαινοθηρικοῦ στόλου του εἰς μίαν ιαπωνικὴν ἔταιρίαν. Πρὸς διασφάλισιν τῆς ἀπατήσεως του διὰ τὸν Ὁνάσην εἶχεν ἐπίσης ἐπιτύχει τὴν κατάσχεσιν ἐνός νορθηγικοῦ φαλαινοθηρικοῦ σκάφους. Διὰ τῆς ἀποφάσεως τῶν δικαστηρίων τοῦ Ρόττερνταμ ὁ κ. Ὁνάσης κατεδικάσθη νὰ πληρώσῃ εἰς τὰς νορθηγικὰς φαλαινοθηρικὰς ἔταιριας 150 χιλ. λιρῶν. Ἡ μείωσις παρὰ τοῦ 'Ολλανδοῦ δικαστοῦ της ἀρχικῆς ἀπατήσεως τῶν Νορθηγῶν ἐστηρίχθη ἐπὶ τοῦ ἐπιχείρημας, διὰ της παρόνομος ἀλιεία 239 φαλαινῶν, πιθανῶν, μόνον κατὰ 60% τοῦ ποσοῦ τῆς ἐλεισθεως ἀλιεύματος κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην. Ἡ ἀλλού ἡ ἀνταπαίτησις τοῦ κ. Ὁνάσης ἐμειώθη παρὰ τοῦ δικαστοῦ εἰς τὸ ποσὸν 23.000 λιρῶν. Ἀμφότεροι οἱ ἀντίδικοι κατέθεσαν τραπεζικὰς ἔγγυησεις διὰ τὰ ποσά, εἰς τὰ ὅποια κατεδικάσθησαν, ἡ δὲ κατάσχεσις τῶν δυο σκαφῶν ἦρθη.

#### Τὸ παρακρατήμα

Ἐκ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνεκοινώθη, ὅτι ἡ προεσμία ἀπατλαγῆς τῶν υποχρεών πλοιοκτητῶν ἐκ τῆς ύποχρεώσεως των πρὸς κατέδεσιν παρακρατήματος ἐκ τῆς εἰσπραχθείσης παρ' αὐτῶν ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως, λόγῳ δυθισεως, κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον, πλοίων των, λήγει ὁριστικῶν τὴν 30ην 'Ιουνίου 1956.

Κατόπιν τούτου δέοντο οἱ ὑπόχρεοι πλοιοκτητοὶ νὰ ὑποδάλουν τὰ σχετικὰ δικαιολογητικὰ, διὰ ν' ἀπορύγουν τὰς ὑπὸ τοῦ νόμου προβλεπομένας συνεπείας.

#### Νέος προξενικὸς λιμενάρχης

Ἀνεχώρησε διὰ Λονδίνου ὁ νέος προξενικὸς λιμενάρχης κ. Διόδης Βασιλειάδης, μέχρι τούδε διευθυντὴ Προνοίας τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Τὴν Διεύθυνσιν Προνοίας ἀνέλαβε προσωρινῶς ὁ κ. Σπ. Γουλιέλμος, διατηρῶν και τὴν Διεύθυνσιν Ναυτικῆς Εργασίας και 'Επιπαιδεύσεως.

#### Τοποθέτησις λιμενικῶν

Διὰ διαταγῆς τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐτοποθετήθη λιμενάρχης Βόλου πρὸ τοῦ πλωτάρχης λιμενικοῦ κ. Κων. Ἀντωνόπουλος, ἀντὶ τοῦ δρομοβάθμου του κ. Νικ. Μιχαλίτσανου, τοποθετουμένου ὡς τημητούρχου Προστατίας Ἐργαστῶν Θαλάσσης.

#### Αἱ ἀσφαλίσεις εἰς τὸ N.A.T.

Κατὰ τὸ πρώτων δεκαπεντήμερον τοῦ Μαΐου ὑπεγράφοσαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ N.A.T. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι σκαφῶν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ἔνας σημαῖας: «Πλαναγίας (δεξαμενόπλοιον) ὑπὸ λιβεριανὴν σημαῖαν 16.215 τόν. γκρός ἀπὸ τὴν Μαρτίου 1956, ἐκ προσωπέμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Τηνιακοῦ Ἡ σύμβασις ὑπεράφθη ἐν Λονδίνῳ. «Κενίλγουσορθ» (ὑπὸ ἄγγελικὴν σημαῖαν) 7125 τ. γκρός, ἐκ προσωπέμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἀν. Μπουκάκη, ἀπὸ 1 'Ιουνίου 1956. Καὶ «Ἐλένη» (δεξαμενόπλοιον) ὑπὸ σημαῖαν Κοσταρίκας, 8064 τ. γκρός, ἐκ προσωπέμενον ὑπὸ τοῦ κ. Π. Φαρδή, ἀπὸ 11ης Μαΐου 1956. Οὕτω τὴν 15ην Μαΐου ἔ. ἔ. τὸ σύνολον τῶν πλοίων τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα ἀσφαλίσθησαν εἰς τὸ N.A.T. ἀνήρχοντο εἰς 149, συνολικῆς χωρητικότητος 1.328.641 τ. γκρός.

#### Ἐρευνα εἰς φορτηγὸν

Πληροφορία ἔκ Νέας 'Υόκος ἀνέφερον, ὅτι τὴν πρωῖαν τῆς 8ης Μαΐου τελωνειακοὶ ὑπάλληλοι ἐκράτησαν ἔξωθι τοῦ λιμένος Πόρτλαντ (τῆς πολιτείας Μένη) τὸ φορτηγὸν «Κόρθιον» και ἡρεύνησαν τὸ φορτίον του. 'Ανεκοινώθη σχετικῶς, ὅτι ἡ ἐνέργεια αὕτη ἐγένετο διότι τὸ σκάφος

**ATHANAS MAVROUDIS**

Cables: «NASSOS», P.O. BOX 1227  
ADEN  
SHIPCHANDLER  
GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS : UNITED KINGDOM: AVGERINO & APERGIUS  
154, BISHOPSGATE,  
LONDON. E. C. 2.

GREECE: LYCOUDI BROS  
33, AKTI MIAOULI  
PIRAEUS

ANT. GANTONIADIS  
GENERAL SHIPCHANDLERS  
TEL. 40-435 14 ARISTIDES ST. PIRAEUS  
CABLES: ANTMAR PIRAEUS

είχε προηγουμένως προσεγγίσει είς κομμουνιστικούς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης, όλλα καὶ διότι παρέλειψε νὰ ζητήσῃ ἀδειαν εἰσόδου εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πόρτλαντ. Τὸ «Κόρθιον» ἡτο ἐμφόρτον μὲ σῖτον.

## ΕΚΔΟΣΕΙΣ

### NAYTIKOI PINAKES

Τοῦ κ. Νικ. Χαρ. KRONTIRH Καθηγητοῦ τῆς Σ.Ε.Ν.

Διὰ τῆς ἀνώτερων ἑκδόσεως ἐπληρώθη ἔνα μεγάλο κενὸν τῆς Ναυτικῆς μας βιβλιογραφίας. Τὸ βιβλίον τοῦτο, ἀρίστης ἑκτυπώσεως, περιέχει πάντας τοὺς χρησιμοὺς πίνακας διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ἐν πλῷ προβλημάτων, ἐπεξηγεῖ τοὺς πίνακας τούτους διὰ σκαριφομάτων, ἀναλύει λεπτομερῶς ἔνα ἔκαστον ὑπολογισμὸν μὲ παρατηρήσεις, συστάσεις, σημειώσεις κλπ. καθιστάμενον οὐτω ἀπαραίτητον εἰς τοὺς ἐπὶ Γεφύρας.

Ἐπὶ πλέον τὸ βιβλίον περιέχει: α) Πάντα τὰ προβλήματα Ἀκτοπλοΐας καὶ ὸκεανοπλοΐας, μὲ τὰς λύσεις ἑκάστου λογιστικᾶς καὶ γραφικᾶς, β) δργανὸν ἀναγνωρίσεως ἀστέρος μὲ πλῆρη ἀνάλυσιν σύντο καὶ γ) ἐντυπα Ναυτικῶν Ὑπολογισμῶν. Ἐπὶ τῶν ἐντύπων, θέτων ὁ ναυτίλος φύλλον διαφανὸς χάρτου, συμπληρώνει μόνον τὰ ἐκ τῶν πινάκων στοιχεῖα κατὰ τρόπον ὥστε ὁ χάρτος διὰ τὸν ἐπολογισμὸν συντέμεναι εἰς τὸ ἥμισον.

Ἐξετάζων κανεὶς μετὰ προσοχῆς τὸ βιβλίον παρατηρεῖ, ὅτι τὰ «εὐρήματα» τοῦ συγγραφέως, ὅπως καταστήσῃ τοῦτο εὐληπτόν, πρακτικόν, χρήσιμον καὶ ἀπολύτως ἐξυπηρετικόν, εἶναι πολλά. Οὐδὲν πρόβλημα ἐγκαταλείπεται χωρὶς νὰ ἐπεξηγηθῇ πλήρως, ἀναλυτικῶς καὶ μὲ παραδείγματα.

Πρέπει νὰ ἀπόδωσιμεν ἔπαινον εἰς τὸν συγγραφέα, ὁ ὅποιος ἀδύνως ἔργαζεται πρὸς συμπλήρωσιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς βιβλιογραφίας.

Θὰ πρέπει ἐπίσης νὰ εὐχαριστήσωμεν καὶ τὸν ἐφεπλοιητὴν κ.ΛΟΥΚΑΝ ΝΟΜΙΚΟΝ, ὁ ὅποιος συνέδραμε τὸν συγγραφέα εἰς τὴν ἀρίστην αὐτὴν ἔκδοσιν.

## Θαλάσσια ἀτυχήματα

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ» (Κοστορ.): Ἐπισκευάζει εἰς τὸν σημερινὸν σειρῶν ὅλην ζημιῶν του, αἱ κυριώτεραι τῶν ὅποιων ἀναφέρονται εἰς τὰς σωληνώσεις καὶ τὸν ἄξονον. (Άπρ. 30)

«ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ»: Συμπληρώσαν εἰς Πόρτ Σαιδ τὰς ἐπισκευάς τῶν ζημιῶν του, ὅπελευσε διὰ Ριγιέναν. (Άπρ. 26)

«ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (Κοστορ.): Κατέπλευσεν εἰς Γιοκοχόμαν μὲ ζημιὰς εἰς τὸ κατάστρωμα τοῦ ἑκ τρικυμίας. «Υπεδείχθησαν αἱ δύσουσι ἐπισκευαὶ» (Μαΐου 8)

«ΑΚΡΙΤΑΣ» (λιβερ.): «Ἐπέτεροδην κενὸν διὰ Κάσσα Αἴλαντ, προσῆρεις νοτίας τοῦ Ήλια διὰ Μαύρο, παρὰ τὸν Ἀγιον Βικέντιον καὶ ξῆρησεν ἀμέσως βοήθειαν. Τὸ διπόθιμενο Νο 1 καὶ 2 καὶ τὰ τάκη τοῦ μηχανωστασίου κατεκλυθησαν. Τὸ ναυαγοσωστικὸν «Ἡρακλῆς» σπειδεῖ ἐκ Γιορδατάρ. (Μαΐου 11 — 12).

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» (δύνωρ.): «Ἀπὸ Κουνσάν διὰ Ήνωμένας Πολιτείας ἐποιήσεις εἰς Μόζι, πρὸς ἐπισκευὴν βλάσης εἰς τοὺς λέδητάς τουν. (Μαΐου 7)

«ΑΝΔΡΕΑΣ Β.» (λιβερ. δεξαμ.): «Ἐμφόρτον μὲ πετρέλαια διὰ Αμέρεσον, συνεκρύσθη, λόγῳ πυκνῆς ὄμιχλης, μὲ τὸ νορθηγικὸν φορτηγὸν ἀλάσσολα 4 μιλλία νοτίος τοῦ Φόλκστον. Τὸ νορθηγικόν, ὑποστάσισαν σοδαράς ζημιὰς, ἐξεπειψε τὸ σῆμα κινδυνοῦ, μὲ τὴν λεπτομέρειαν ὅτι, κατακλύσμενον ὅπο τὰ εἰσρέοντα ὕδατα, θυσίεται βραδέως. Ο πλοιάρχος διέταξε τὸν ἐγκαταλείψιν τοῦ σκάφους καὶ τὸ πλήρωμα ἐπέβη τῶν σωσισθίων λέμβων. Πλησίον του ἐστάθμευσε τὸ «Ανδρέας Β.» καὶ παρέ-

λαβει 18 ναυαγούς. Ἐν τῷ μετοχῇ ἐθράσσον ἐπὶ σκηνῆς δύο ἄλλα πλοιαὶ καὶ τρία ναυαγοσωστικά, ὅπιν προσέστον τὸ νορθηγικὸν φορτηγὸν. «St. Ηλένα», εἰς ἀπόστοσιν 20 μιλλίων ἀπὸ τοῦ Ρομποκαΐτη, τὸ «Ελευργία», ὑποστάν ἐκτεταμένας ζημιὰς, ἐξεπειψε τὸ σῆμα κινδυνοῦ, μὲ τὴν πληροφορίαν ὅτι τὰ εἰσρέοντα εἰς τὸ λεβητστασιόν τοῦ ὕδατον ἀντλούντων μετὰ δυνατολίας. Τὰ σπεύσαντα ναυαγοσωστικά τὸ συνιδέσμωσαν μέχρι τοῦ λιμένος τοῦ Ρότερνταμ, ὃπου τὸ σκάφος ἰδεόμενον πρὸς ἐπιστρώματος καὶ ἐπισκευὴν. Τὸ ἀγγλικόν, ὅπερ ἔφερ φορτίον σίτου εἰς Ἀργεντινή διὰ Βέλγιον, ἐθράσσει εἰς τὴν πρόφρατον. (Μαΐου 3—5)

«ΓΕΩΡΓΙΑ» (ποναρ. δεξαμ.): Κενὸν ἐκ Γεύνιας διή Αύλωνα, συνεκρύσθη, κατὰ τὴν διάρκειαν πυκνῆς ὄμιχλης, μὲ τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν. «St. Ηλένα», εἰς ἀπόστοσιν 20 μιλλίων ἀπὸ τοῦ Ρομποκαΐτη, τὸ «Ελευργία», ὑποστάν ἐκτεταμένας ζημιὰς, ἐξεπειψε τὸ σῆμα κινδυνοῦ, μὲ τὴν πληροφορίαν ὅτι τὰ εἰσρέοντα εἰς τὸ λεβητστασιόν τοῦ ὕδατον ἀντλούντων μετὰ δυνατολίας. Τὰ σπεύσαντα ναυαγοσωστικά τὸ συνιδέσμωσαν μέχρι τοῦ λιμένος τοῦ Ρότερνταμ, ὃπου τὸ σκάφος ἰδεόμενον πρὸς ἐπιστρώματος καὶ ἐπισκευὴν. (Μαΐου 8—9)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ»: Αντικατίστησεν εἰς Κέιπ Τάουν τὴν ἀπολογείσιαν ἔλικά του καὶ ἀπέλευσε διὰ τὸν προσριμόν του. (Μαΐου 4)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ»: Κενὸν διὰ Χάμπτον Ρόβες, προστίγγισεν εἰς τοῦ Πούντα Ντελγκάντα πρὸς ἐκτέλεσιν διαφόρων μικροεπισκευῶν. (Μαΐου 10)

«ΓΚΛΑΝΤΙΕΙ-ΤΟΡ» (ποναρ.): «Ἐξετέλεσεν εἰς Αλεξανδρείαν ἐπισκευὰς τῶν ἑκ τρικυμίας ζημιῶν του, ὃντι κόστους 700 λιρῶν Αἰγύπτου. (Μαΐου 9)

«ΔΕΛΦΟΙ» (λιβερ.): «Ἐπεσκεύασεν εἰς Νέαν Υόρκην παλαιάς ζημιὰς του ἐκ τρικυμίας καὶ ἐκ συγκρόσεως. (Μαΐου 8)

«ΕΛΛΑΣ» (λιμπερτ.): Δεξαμενιούθεν εἰς τὴν Βαλτιμόρην, ἐπεσκεύασε διαφόρους ζημιὰς καταστρώματος, τὰς όποιας ὑπότεινε καὶ καιοκαρίας τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον. (Μαΐου 6)

«ΘΕΟΦΟΡΟΣ» (Κοστορ.): «Ἀπὸ Τεργέστην ἐμφόρτον διὰ Περσικὸν Κόλπον, προσφράξει ἐπὶ ὑψόφατον Μέτερο, πλησίον τοῦ Τζιμπούτη. Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ὑπεργράφη πυρμόδαιον τύπου Λούδη, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν διὰ τὸν ναυαγοσωστικὸν διὰ διαιτησίαν Ποριστῶν καὶ υψί Λεβίδινον. Υπεδείχθη διὰ τὴν ἀνέλκυσιν, ἡ ἐλάφρωνται τὸν πρωρίων κυτῶν, ὅπιν περιόδου 2790 τ. ωρῶν, ἥτοι 1300 τ. ζυλέων, 625 τ. σιδηρικῶν, 645 τ. τοιμένων καὶ 150 τ. γενικῶν εἰδῶν, καὶ φορτηγίδες ἐργωνούλησθαινεν εἰπόντων. Πρόγραμμα, μετὰ τὴν ἐκφόρωσιν 1000 τ. περίπου, ἐπετεύχθη ἡ ἀνέλκυσιν καὶ τὸ σκάφος κατέπλευσεν εἰς Τζιμπούτη πρὸς ἐπιστρώματος. (Μαΐου 2—8)

«ΚΑΤΕ Ν. Λ.» (δεξαμ.): «Ἐπεσκεύασεν εἰς Μασσαλίαν παλαιοτέρας ζημιὰς του ἐκ προσαράξεως εἰς τὸ Σουέζ. (Μαΐου 8)

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ»: «Ἐπειθεωρήθη εἰς Μόντρεαλ, ὃπου καὶ ἐπεσκεύασε ζημιὰς εἰς τίνα ἀλάσσηται τὸ συγκρόσεως. (Άπρ. 30)

«ΚΟΡΩΠ» (παναρ.): Κατέπλευσεν εἰς Σασέμπτο μὲ ζημιὰς τινάς εἰς τὸ θεραπέον του. «Υπεδείχθησαν αἱ δύσουσι ἐπισκευαῖ. (Μαΐου 1)

«ΜΑΙΡΗ» (Κοστορ.): «Ἀπὸ Σουάνδη διὰ Ροσφόρ ἐζητήσεις βοήθειαν ρυμουλκού, λόγω πυρκαϊδῶν εἰς τὸ διαμέρισμα τῶν μπάνκερ. Τὸ σκάφος ἀδυνάτην νὰ παναπλέψῃ τὴν Σουάνδη, όπου καὶ κατεσβίσθη τὸ πῦρ. (Μαΐου 11)

«ΜΠΑΡΜΠΑ-ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιβερ.): Καταπλέον εἰς Αμβούργον, προσφρέσεν εἰς τὴν διώρυγα, ὅλλα ἀνελκύσθη μετὰ δίωρων, τὴν βοηθείας ἐξ ρυμουλκῶν. Μετὰ τὴν ἐκφόρωσιν τοῦ θεραπέοντος τοῦ διεξαγωγού πρὸς ἐπιστρώματος. (Μαΐου 8)

«ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ» (λιβερ.): «Ἐπεσκεύασεν εἰς Γιοκοχόμαν ζημιὰς τινάς τῶν ύπολων του ἐκ προσαράξεως τὸν παρελθόντα Νοέμβριον καὶ ἐκ τρικυμίας τοῦ παρελθόντος Ιανουαρίου. (Μαΐου 1)

«ΝΟΡΑ» (παναρ.): Κατέπλευσεν εἰς Βαγκούνερ εἰς Κέιπ Τάουν. Δύτοις ἐπειθεωρήσανται τὸ θέραλον, ὃντεν βλάσης εἰς τὰ ἄκρα τῶν τεσσάρων πτερυγίων τῆς Ελλήνος. Διετάχθησαν αἱ δύσουσι ἐπισκευαῖ. (Μαΐου 8)

«ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΑΛΟΡΙΑ» (παναρ.): «Ἐπεσκεύασεν εἰς Γκάλβεστον διαφόρους ζημιῶν του, προδεύθεισαν ἐκ κακοκαιρίας. (Μαΐου 5)

«ΕΝΤΟΠΑΝΤΟ» (παναρ.): «Ἐξετέλεσεν ὑποδειχθεῖσας ἐκ Κων. πόλεις ἐπισκευαῖς εἰς τὸν υπόλοιπο τῶν θέραλων, εἰς τὸ πηδόλιον καὶ εἰς τὸ κατόστρωμα. (Άπρ. 30)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ» (λιβερ. δεξαμ.): Κοθ' ὃν χρόνον ἐπεσκευάζετο εἰς τὰ ναυπηγεία Βέζερ, ἐσημειώθη ἔνορθις πυρκαϊδῶν εἰς τὰ διπύθμενα, ἥτις καὶ κατεσβί-

# LOUCAS MATSAS & SONS

56, NOTARA STREET

PIRAEUS

## SALVAGE AND TOWAGE CONTRACTORS

24 HOURS SERVICE

OVER 70 YEARS EXPERIENCE IN SALVAGE & TOWAGE WORK

SALVAGE STATIONS: PIRAEUS, SALONICA, CALAMATA, CRETE, PORT-SAID

PORT AND DEEP SEA TOWAGES

TELEGRAMS: LOUCAS MATSAS PIRAEUS

WIRELESS SIGNALS: SWHV, SZTM, SVBY, SZTM

REPRESENTATIVES IN U. K.: VICTORIA STEAMSHIP COMPANY LTD.

29, BROAD STREET AVENUE

BLOMFIELD STREET

LONDON. E. C. 2

σθη ἀμέσως. Αἱ ζημιαὶ θεωρήθησαν ὡς ἀσήμαντοι.

«ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ» (πανομ.): «Ἐπεσκεύασεν εἰς Νέαν Ὑόρκην ζημίας εἰς δριμόν τινα ἐλασμάτων ἀνά τὸ σκάφος, εἰς τὸ κατόστρωμα, εἰς τὸ πρόβαλον καὶ εἰς τίνας νομεῖς, προκληθείσας ἐκ κακοκαιρίας.

«ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ» (Κωσταρ.): Παραμενεὶ προσηργυμένων εἰς Λυνγχόδεν, τῆς Βορ. Ἀμερικῆς, μὲν ὑπετάλητον τὴν θύσιν του. Οἱ ναυαγούσωσται διανοίγουσιν αὐλακα γυρὶ τοῦ πλοίου, διὸ καὶ ἐπιτύχουν τὸν ἀνέλκυσιν του.

(Μαΐου 1—10) «ΠΕΓΚΟΡ» (λιβερ.): Κατόπιν ἐπισκεψής τῶν ζημιῶν του, ἔξετελέθησαν δοκιμαὶ εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, αἵτινες καὶ ἀπέδωκαν ἰκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 2αν Μαΐου ἀπὸ Μπαλμπός δι' Ἰνδίας Πολιτείας. (Μαΐου 2)

«ΠΙΝΤΑΡ» (λιβερ.): Εδεμούσιον εἰς Κερμπέτην πρὸς ἀντικαταστάσιν ἡ ἐπισκεψὴ 106 ἐλασμάτων του, βλασέντων εἰς προσαράγειας εἰς Ἀγίου Λαυρέντιου. Προσφοράς εἰχον προγομνευμένης ζητηθῇ ἀπὸ διάφορα ἥργοστασιά.

(Μαΐου 7) «ΠΙΡΕΟ» (Κωσταρ.): Κενὸν ἀπὸ Κιελὸν διὰ Στεττίνον, ἐρρυμουλήθη ἐις Τρέλλεμπεργκ, συνεπείς βλάβης τῆς Ἐλλίκος του.

(Μαΐου 7) «ΠΟΠΗΝ» (Κωσταρ.): Προσηργαμένων εἰς Λυνγχόδεν (τῆς Βεργίνιας) αἰνεικούνθη καὶ ἔβασθεν εἰς Βαλτιμόρην πρὸς δέξαμενισμὸν καὶ ἐπισκεψήν.

«ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ» (λιβερ.): Προσηργαζεὶς ἐλάφρως εἰς Νιού Βάττεμπεργκ, ἀλλ' ἀνεικύσθη καὶ συνέχισε τὰ ταξίδια του.

(Απρ. 30) «ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ» (λιβερ.): Ἀπὸ Ρότερντον, κενόν, διὰ Βρετανικῶν Γουιάνων, συνεκρύσθη, λόγῳ τῆς ἐπικράτουσσης πυκνῆς όμιχλης, διὰ τὸ νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Ερλίγια Μπόρδεν», ἐμφόρων μὲν 17.000 τ. πετρελαίων, ἀπὸ Μπάνιας δι' Ἀμερικάς, εἰς ἄποστατον 3 μιλιώνων τοῦ φαροπόλιον «Ρουσαγιάλ Σορερενίν». Εὗδος μετὸν τὴν σύνκρουσιν ἐξελθόντη μεγάλη πυρκαϊά ἐπὶ τοῦ νορβηγικοῦ τάκηρ, ὅπερ—πορσαλῆλος—πεπότη καὶ ῥήγμα 30 ποδῶν εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρῶν τῆς πρόροτος του. Εἰς τὸ ἐπεμβενὸν S.O.N. στοπεύουσαν ὄρκετο πλοιοῦ καὶ ναυαγούσωστικά, τὸ δὲ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Ξάρπατρου» παρέλαβε 36 Νορβηγούς ναυαγούς. Ἀφ' ἔτερου, Γαλλικά ναυαγούσωστικά ἐπέτυχον μετὸ κόπου νὰ προσθέσουν τὸ φλεγόμενον σκάφος, ἐνώ τὰ κατεστρατά τοις εἰχον πυραποθῆ καὶ ζημιεύσιντον ἀλλοπλιθίσθιοι ἔκρηξεις, καὶ νεοτελεῖς τὸ πυρμούλησθον. Τὸ «Σάντα Ροζά», ἀφ' ἔτερου, υπέστη ἀρκετὰς ζημιαὶ εἰς ἐλάσματα καὶ καὶ νομεῖς τῆς πρόροτος του, ἐνῷ ὑπέστησαν ἐγκαυμάτα καὶ ὁ ἄνδρες τοῦ πληρωμάτος του, ἀπαντεῖς Ἐλλήνες. Τὸ σκάφος ἀπεβίωσε τοὺς τραυματίας εἰς Σούλαντην, σύντοῦσι εἰστήκησι τοῖς νοσοκομείον. Ἀκολούθως, τὸ σκάφος ἐπιτεθερηθὲν καὶ ἐκτέλεσαν ὡρισμένας ἐπισκεψής, ἀπέπλευσε διὰ Τζερζτζάουν.

(Μαΐου 4—8) «ΣΗΘΑΝΤΕΡ» (λιβερ. δεξαρ.): Ερρυμουλήθη εἰς Χάμπτον ρόδος μὲ ζημίας εἰς τὸ λεβητοστάσιόν του.

«ΣΥΡΑΞ» (πανομ.): Επεσκεύασεν εἰς Βαλτιμόρην ζημίας ἐκ τρικυμίας, λαδουσίας χώρων κατ' Αύγουστον π. ἔτους.

(Μαΐου 3) «ΤΖΕΟΠΤΖΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ» (λιβερ.): Κατόπιν τῶν ἐκ προσαράγεων ζημιῶν του, ἐξεργάθησαν εἰς Κερμπέτην 374.050 μπούσες ἀδιάβροτος σίτου καὶ 2270 μπούσες δέσμαλμενον ἀπὸ πετρελαίου καὶ υδροῦ. Ἡ ἐπιθεωρητὸς ἔν δέξαμενη διεπιστέως τὴν ἀνάγκην ἀντικαταστάσεως ἡ ἐπισκεψὴ 78 ἐλασμάτων του.

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σταθερώς ἀνατιμητικὴ ἡ ἀγόρα κοι κατὰ τὸ διαρρέων πρώτον δεκαπενήμερον τοῦ Μαΐου. Ἐφ' ὅσον πρεκυρεῖ ἡ δεινή περίοδος, ὅποτε συνιέως μειούται ἡ μεταφορικὴ κίνησις, ἀποκαλύπτεται, ὅτι τεράστια εἰναι αἱ ὄντας μεταφορᾶς πρώτων υἱών εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην καὶ εἰς ὅλον τὸν Κόσμον, γατινθράκων, καὶ μεταλλεύματων κατὰ πρώτων λόγων καὶ σιτηρῶν ἐν συνεχείᾳ. Ἀν αἱ προσεχεῖς ἔσοδοι τῆς Εὐρώπης ἀποδειχθῶνται κατὰ τοπείας τῶν περιστών, δικαιολογημένην θεί εἶναι ἡ πρόβλεψις περαιτέρω ἀνατιμήσεως τῶν ναυλῶν.

Ο βρετανομερικανικὸς τομεὺς ἐκράτησε καὶ πάλιν τὸ κύριον ἐνδιαφέρον. Αἱ γαλλικαὶ διατάσσονται διὰ φορτωσίς γατινθράκων ὑπέρβολη τῆς βάθρου τῆς σταθερότητος τῆς ἀγορᾶς. Αἱ πληροφορίαι—ἐδεικτικαὶ τῶν μεταφορικῶν ὄντων—οἵτινες 37 ἐπὶ σκάφη τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐφόδρικού στόλου προκειται νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰς ἐπιγεύσας ταύτας μεταφορᾶς, προεκάλεσαν ἀνατιμήσιν τῶν ναυλῶν. Ούτω, τὰ 76/6 πληρώθησαν καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ 78/6, εἰς ἀπλὰ ταξίδια διὰ Κόντινεντ, μὲ φόρτων Μαΐου καὶ ὥρην 19.50, διὰ τὴν Τουρκίαν 19.75 καὶ διὰ τὸ Αλγερίου 142/6, Μάϊον — Ιούνιον. «Εξ Ἀγίου Λαυρέντιου τὰ δολ. 11.75 ἐπληρώθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ (2 ἔως 4 συνεχῆ ταξίδια) καὶ ἐν συνεχείᾳ δολ. 13, Μάϊον. Εἰς δέξαμενόπλοιον ἐπληρώθη, διὰ 5 συνεχῆ ταξίδια, ὁ ναυλὸς τῶν δολ. 10.45. Δι' Αἴγυπτον 95/—, Ιούνιον καὶ ὅπο τὸ Πόρτο Τσαρτούλ 97/6, Σεπτ. — Οκτωβρίου. Θεοῖς εἰς Γκάλστον δι' Αἴγυπτον (τρία συνεχῆ ταξίδια) 115/—, ξαρεῖς Ιούλιον.

Ἄργοντος τοῦ αἱ 150ημέρου ἐσημειώθη ἐργασία τις καὶ ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ (γεννητημάτα) διὰ Βιζυαγκαπάτομ καὶ Καλκούστων δολ. 22.75 ἔως 22.35, ὁ αὐτὸς δὲ ναυλὸς καὶ διὰ Βορμπίου, Ιούνιον, Δι' Ιαπωνίας δολ. 14.55. Οἱ ρώσοι δὲ δικαιολοφήσσονται νέας διαταγάς (στιπρών) διὰ Βλαδίστοντα. Ἀπὸ Βρετανικῶν Κολομβίων (εὐκαίρων καὶ γενικά) διὰ Νόρδεν ρεῖντς, δολ. 170.000 φίο, κατ' ἀποκόπην, Ιούνιον. Αἱ ζωχάρεις Κεύσας μὲ ἀρκετὰς διαταγάς. Σκάφος μετρίου μεγέθους ἐκλεισθεὶς διὰ Ρότερντον εἰς τὸ δολ. 15.45 φίο, Ιούνιον. Δι' Ιαπωνίαν

(Μαΐου 23) διατάσσονται διὰ φορτωσίς γατινθράκων ὑπέρβολη τῆς βάθρου τῆς σταθερότητος τῆς ἀγορᾶς. Αἱ πληροφορίαι—ἐδεικτικαὶ τῶν μεταφορικῶν ὄντων—οἵτινες 37 ἐπὶ σκάφη τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐφόδρικού στόλου προκειται νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰς ἐπιγεύσας ταύτας μεταφορᾶς, προεκάλεσαν ἀνατιμήσιν τῶν ναυλῶν. Ούτω, τὰ 76/6 πληρώθησαν καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ 78/6, εἰς ἀπλὰ ταξίδια διὰ Κόντινεντ, μὲ φόρτων Μαΐου καὶ ὥρην 19.50, διὰ τὴν Τουρκίαν 19.75 καὶ διὰ τὸ Αλγερίου 142/6, Μάϊον — Ιούνιον. «Εξ Ἀγίου Λαυρέντιου τὰ δολ. 11.75 ἐπληρώθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ (2 ἔως 4 συνεχῆ ταξίδια) καὶ ἐν συνεχείᾳ δολ. 13, Μάϊον. Εἰς δέξαμενόπλοιον ἐπληρώθη, διὰ 5 συνεχῆ ταξίδια, ὁ ναυλὸς τῶν δολ. 10.45. Δι' Αἴγυπτον 95/—, Ιούνιον καὶ ὅπο τὸ Πόρτο Τσαρτούλ 97/6, Σεπτ. — Οκτωβρίου. Θεοῖς εἰς Γκάλστον δι' Αἴγυπτον (τρία συνεχῆ ταξίδια) 115/—, ξαρεῖς Ιούλιον.

Ἄργοντος τοῦ αἱ 150ημέρου ἐσημειώθη ἐργασία τις καὶ ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ (γεννητημάτα) διὰ Βιζυαγκαπάτομ καὶ Καλκούστων δολ. 22.75 ἔως 22.35, ὁ αὐτὸς δὲ ναυλὸς καὶ διὰ Βορμπίου, Ιούνιον, Δι' Ιαπωνίας δολ. 14.55. Οἱ ρώσοι δὲ δικαιολοφήσσονται νέας διαταγάς (στιπρών) διὰ Βλαδίστοντα. Ἀπὸ Βρετανικῶν Κολομβίων (εὐκαίρων καὶ γενικά) διὰ Νόρδεν ρεῖντς, δολ. 170.000 φίο, κατ' ἀποκόπην, Ιούνιον. Αἱ ζωχάρεις Κεύσας μὲ ἀρκετὰς διαταγάς. Σκάφος μετρίου μεγέθους ἐκλεισθεὶς διὰ Ρότερντον εἰς τὸ δολ. 15.45 φίο, Ιούνιον. Δι' Ιαπωνίαν

(Μαΐου 23) διατάσσονται διὰ φορτωσίς γατινθράκων ὑπέρβολη τῆς βάθρου τῆς σταθερότητος τῆς ἀγορᾶς. Αἱ πληροφορίαι—ἐδεικτικαὶ τῶν μεταφορικῶν ὄντων—οἵτινες 37 ἐπὶ σκάφη τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐφόδρικού στόλου προκειται νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰς ἐπιγεύσας ταύτας μεταφορᾶς, προεκάλεσαν ἀνατιμήσιν τῶν ναυλῶν. Ούτω, τὰ 76/6 πληρώθησαν καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ 78/6, εἰς ἀπλὰ ταξίδια διὰ Κόντινεντ, μὲ φόρτων Μαΐου καὶ ὥρην 19.50, διὰ τὴν Τουρκίαν 19.75 καὶ διὰ τὸ Αλγερίου 142/6, Μάϊον — Ιούνιον. «Εξ Ἀγίου Λαυρέντιου τὰ δολ. 11.75 ἐπληρώθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ (2 ἔως 4 συνεχῆ ταξίδια) καὶ ἐν συνεχείᾳ δολ. 13, Μάϊον. Εἰς δέξαμενόπλοιον ἐπληρώθη, διὰ 5 συνεχῆ ταξίδια, ὁ ναυλὸς τῶν δολ. 10.45. Δι' Αἴγυπτον 95/—, Ιούνιον καὶ ὅπο τὸ Πόρτο Τσαρτούλ 97/6, Σεπτ. — Οκτωβρίου. Θεοῖς εἰς Γκάλστον δι' Αἴγυπτον (τρία συνεχῆ ταξίδια) 115/—, ξαρεῖς Ιούλιον.

Ἄργοντος τοῦ αἱ 150ημέρου ἐσημειώθη ἐργασία τις καὶ ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ (γεννητημάτα) διὰ Βιζυαγκαπάτομ καὶ Καλκούστων δολ. 22.75 ἔως 22.35, ὁ αὐτὸς δὲ ναυλὸς καὶ διὰ Βορμπίου, Ιούνιον, Δι' Ιαπωνίας δολ. 14.55. Οἱ ρώσοι δὲ δικαιολοφήσσονται νέας διαταγάς (στιπρών) διὰ Βλαδίστοντα. Ἀπὸ Βρετανικῶν Κολομβίων (εὐκαίρων καὶ γενικά) διὰ Νόρδεν ρεῖντς, δολ. 170.000 φίο, κατ' ἀποκόπην, Ιούνιον. Αἱ ζωχάρεις Κεύσας μὲ ἀρκετὰς διαταγάς. Σκάφος μετρίου μεγέθους ἐκλεισθεὶς διὰ Ρότερντον εἰς τὸ δολ. 15.45 φίο, Ιούνιον. Δι' Ιαπωνίαν

(Μαΐου 23) διατάσσονται διὰ φορτωσίς γατινθράκων ὑπέρβολη τῆς βάθρου τῆς σταθερότητος τῆς ἀγορᾶς. Αἱ πληροφορίαι—ἐδεικτικαὶ τῶν μεταφορικῶν ὄντων—οἵτινες 37 ἐπὶ σκάφη τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐφόδρικού στόλου προκειται νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰς ἐπιγεύσας ταύτας μεταφορᾶς, προεκάλεσαν ἀνατιμήσιν τῶν ναυλῶν. Ούτω, τὰ 76/6 πληρώθησαν καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ 78/6, εἰς ἀπλὰ ταξίδια διὰ Κόντινεντ, μὲ φόρτων Μαΐου καὶ ὥρην 19.50, διὰ τὴν Τουρκίαν 19.75 καὶ διὰ τὸ Αλγερίου 142/6, Μάϊον — Ιούνιον. «Εξ Ἀγίου Λαυρέντιου τὰ δολ. 11.75 ἐπληρώθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ (2 ἔως 4 συνεχῆ ταξίδια) καὶ ἐν συνεχείᾳ δολ. 13, Μάϊον. Εἰς δέξαμενόπλοιον ἐπληρώθη, διὰ 5 συνεχῆ ταξίδια, ὁ ναυλὸς τῶν δολ. 10.45. Δι' Αἴγυπτον 95/—, Ιούνιον καὶ ὅπο τὸ Πόρτο Τσαρτούλ 97/6, Σεπτ. — Οκτωβρίου. Θεοῖς εἰς Γκάλστον δι' Αἴγυπτον (τρία συνεχῆ ταξίδια) 115/—, ξαρεῖς Ιούλιον.

Ἄργοντος τοῦ αἱ 150ημέρου ἐσημειώθη ἐργασία τις καὶ ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ (γεννητημάτα) διὰ Βιζυαγκαπάτομ καὶ Καλκούστων δολ. 22.75 ἔως 22.35, ὁ αὐτὸς δὲ ναυλὸς καὶ διὰ Βορμπίου, Ιούνιον, Δι' Ιαπωνίας δολ. 14.55. Οἱ ρώσοι δὲ δικαιολοφήσσονται νέας διαταγάς (στιπρών) διὰ Βλαδίστοντα. Ἀπὸ Βρετανικῶν Κολομβίων (εὐκαίρων καὶ γενικά) διὰ Νόρδεν ρεῖντς, δολ. 170.000 φίο, κατ' ἀποκόπην, Ιούνιον. Αἱ ζωχάρεις Κεύσας μὲ ἀρκετὰς διαταγάς. Σκάφος μετρίου μεγέθους ἐκλεισθεὶς διὰ Ρότερντον εἰς τὸ δολ. 15.45 φίο, Ιούνιον. Δι' Ιαπωνίαν

(Μαΐου 23) διατάσσονται διὰ φορτωσίς γατινθράκων ὑπέρβολη τῆς βάθρου τῆς σταθερότητος τῆς ἀγορᾶς. Αἱ πληροφορίαι—ἐδεικτικαὶ τῶν μεταφορικῶν ὄντων—οἵτινες 37 ἐπὶ σκάφη τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐφόδρικού στόλου προκειται νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰς ἐπιγεύσας ταύτας μεταφορᾶς, προεκάλεσαν ἀνατιμήσιν τῶν ναυλῶν. Ούτω, τὰ 76/6 πληρώθησαν καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ 78/6, εἰς ἀπλὰ ταξίδια διὰ Κόντινεντ, μὲ φόρτων Μαΐου καὶ ὥρην 19.50, διὰ τὴν Τουρκίαν 19.75 καὶ διὰ τὸ Αλγερίου 142/6, Μάϊον — Ιούνιον. «Εξ Ἀγίου Λαυρέντιου τὰ δολ. 11.75 ἐπληρώθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ (2 ἔως 4 συνεχῆ ταξίδια) καὶ ἐν συνεχείᾳ δολ. 13, Μάϊον. Εἰς δέξαμενόπλοιον ἐπληρώθη, διὰ 5 συνεχῆ ταξίδια, ὁ ναυλὸς τῶν δολ. 10.45. Δι' Αἴγυπτον 95/—, Ιούνιον καὶ ὅπο τὸ Πόρτο Τσαρτούλ 97/6, Σεπτ. — Οκτωβρίου. Θεοῖς εἰς Γκάλστον δι' Αἴγυπτον (τρία συνεχῆ ταξίδια) 115/—, ξαρεῖς Ιούλιον.

Ἄργοντος τοῦ αἱ 150ημέρου ἐσημειώθη ἐργασία τις καὶ ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ (γεννητημάτα) διὰ Βιζυαγκαπάτομ καὶ Καλκούστων δολ. 22.75 ἔως 22.35, ὁ αὐτὸς δὲ ναυλὸς καὶ διὰ Βορμπίου, Ιούνιον, Δι' Ιαπωνίας δολ. 14.55. Οἱ ρώσοι δὲ δικαιολοφήσσονται νέας διαταγάς (στιπρών) διὰ Βλαδίστοντα. Ἀπὸ Βρετανικῶν Κολομβίων (εὐκαίρων καὶ γενικά) διὰ Νόρδεν ρεῖντς, δολ. 170.000 φίο, κατ' ἀποκόπην, Ιούνιον. Αἱ ζωχάρεις Κεύσας μὲ ἀρκετὰς διαταγάς. Σκάφος μετρίου μεγέθους ἐκλεισθεὶς διὰ Ρότερντον εἰς τὸ δολ. 15.45 φίο, Ιούνιον. Δι' Ιαπωνίαν

(Μαΐου 23) διατάσσονται διὰ φορτωσίς γατινθράκων ὑπέρβολη τῆς βάθρου τῆς σταθερότητος τῆς ἀγορᾶς. Αἱ πληροφορίαι—ἐδεικτικαὶ τῶν μεταφορικῶν ὄντων—οἵτινες 37 ἐπὶ σκάφη τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐφόδρικού στόλου προκειται νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰς ἐπιγεύσας ταύτας μεταφορᾶς, προεκάλεσαν ἀνατιμήσιν τῶν ναυλῶν. Ούτω, τὰ 76/6 πληρώθησαν καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ 78/6, εἰς ἀπλὰ ταξίδια διὰ Κόντινεντ, μὲ φόρτων Μαΐου καὶ ὥρην 19.50, διὰ τὴν Τουρκίαν 19.75 καὶ διὰ τὸ Αλγερίου 142/6, Μάϊον — Ιούνιον. «Εξ Ἀγίου Λαυρέντιου τὰ δολ. 11.75 ἐπληρώθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ (2 ἔως 4 συνεχῆ ταξίδια) καὶ ἐν συνεχείᾳ δολ. 13, Μάϊον. Εἰς δέξαμενόπλοιον ἐπληρώθη, διὰ 5 συνεχῆ ταξίδια, ὁ ναυλὸς τῶν δολ. 10.45. Δι' Αἴγυπτον 95/—, Ιούνιον καὶ ὅπο τὸ Πόρτο Τσαρτούλ 97/6, Σεπτ. — Οκτωβρίου. Θεοῖς εἰς Γκάλστον δι' Αἴγυπτον (τρία συνεχῆ ταξίδια) 115/—, ξαρεῖς Ιούλιον.

«Καπετανίον Γιάννης» ήταν Βραΐλας 2600 κ.μ. ξυλείας διά Βηρυττού ή Λάρνακα (τρία συνεχή ταξίδια) 36), ένωρεις Μάιον. «Ενωσιας» 3.750 τόννων (l.w. (195.000 κ. π. διό δεργάτης, ταχυτης 9—9½ μιλλών, μέτα κατανόλωσιν 11 τ. πετρελαιού), τάιμ — τούρτερ δι' 6 μηνών, 39), παράδοσης Ποιμαντού, τέλη Μαΐου, έπαναπαραδόσιος Μεσογείου. Και «Σάντα Βαρδάρα» 2000 τόννων (l.w. (115.000 κ. π. διά δέματα, ταχυτης 9μιλών μέτα κατανόλωσιν 6½ τ. πετρελαιού) τάιμ — τούρτερ διά 3 έως 6 μηνας, 43), παράδοσης εἰς 'Ελλάδα 'Ιουνίου, έπαναπαραδόσιος εἰς Μεσογείου.

### Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Έκ Βορείου 'Αμερικής καὶ Καναδά

«ΩΚΕΑΝΙΑ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Ριγιέκον δολλ. 14, μέτα 2.000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 25 Μαΐου—15 'Ιουνίου. «ΜΕΝΙΤΕΣ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9300 τ. γεννημάτων διά 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ δολλ. 16, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» ήταν «Άγιος Λουκεντίους» 9.500 τ. γεννημάτων διά 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμπερτερνταμ δολλ. 12.75, όψιον δι' 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον δολλ. 13, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 4—15 Μαΐου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της «Οράσιον») από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά 'Επονιάς δολλ. 18.75 (συνεχή ταξίδια), ένωρεις 'Ιανουάριον 1957 καὶ λήξης Δεκέμβριον 1957.

«ΦΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΡ» (λίθερ.) έκ Νέας Ορλεάνης 9500 τ. γεννημάτων διά Βέρα Κρούζ δολλ. 8, μέτα 750 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 19 Μαΐου — 16 'Ιουλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τοῦ κ. 'Α. Παπαδάκη) τών 9500 ή τών 13.000 τόννων (l.w., από Χάμπτον ρόδης (γαιανθράκες) δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμπερτερνταμ δολλ. 7.70 (όντως διά πληρωτέων εἰς λίρας 'Αγγλίας), μέτα 300 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, ωρίων διά γερμανικούς λιμένες Βόρειου Θαλάσσης δολλ. 7.91, μέτα 2.500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών (συνεχή ταξίδια διά 4 έτη), ένωρεις Δεκέμβριον 1956 έως 15 'Ιανουάριον 1957.

«ΓΙΑΓΚΟΣ» λίθερ. (εκ «Benlomond») από Χάμπτον ρόδης ή Βαλτιμόρην 9500 τ. γαιανθράκων διά 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμπερτερνταμ 75), μέτα 3.000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όψιον δι' 'Αμβούργον, «Ερδενή Βίζερ» 76), μέτα 2500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών (όντως συνεχή ταξίδια), ένωρεις 21 Μαΐου—10 'Ιουνίου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ» από Νόρδερν ρέιντς 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διά δέματα) διά Βόρειον Γαλλίαν 8).

«ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ» από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διά 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 75), όψιον διά Βόρειον Γαλλίαν 8)—έξτρα, φόρτωσις 10, ίουνιον.

«Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» (παναμ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Τσουρίας δολλ. 21, φόρτωσις Μάιον.

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» από Νόρδερν ρέιντς 9600 τ. γεννημάτων διά Γιουγκοσλαβίας δολλ. 17.50, μέτα 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 21 Μαΐου—5 'Ιουνίου.

«ΚΟΡΘΙΟΝ» από Νόρδερν ρέιντς 6825 τ. γεννημάτων διά 'Ιρλανδίαν 110)—, φόρτωσις 10—31 Μαΐου.

«ΑΚΤΙΟΝ» (λίθερ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διά Τεργέστην δολλ. 18.50, φόρτωσις 15—30 Μαΐου.

ΕΕΗ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (της «Οράσιον», υπό άμερικ. σημαίαν) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. έκστοτον (γαιανθράκες) δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν δολλ. 11.60, μέτα 2500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όψιον διά Βόρειον Γαλλίαν δολλ. 12.10, μέτα 1500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, έτον ισόριμα λιμπερτός (ύπο ξένας σημαίας) δύοσις 72)—δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ, μέτα 8)—έξτρα διά Βόρειον Γαλλίαν, ένωρεις 'Ιουλίου 1956 καὶ λήξης 'Ιουνίου 1957.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (Ν. I. Γουλανδρή) από Βοσπόρον ρέιντς 9500 τ. γεννημάτων διά Κόντινεντ 57) 6 φίο (7 συνεχή ταξίδια), ένωρεις 'Ιουνίου καὶ λήξης Νοέμβριου.

ΔΥΟ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (Ν. I. Γουλανδρή) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων έκστοτον δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 76)—(συνεχή ταξίδια), από 'Ιούλιον έως Δεκέμβριον.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διά Τουρκίας δολλ. 19.75, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΙΝΤΑΣΤΡΙΑΣ» (παναμ.) διά άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (βορειών του Χάττερος) 11.700 τ. γεννημάτων (574.000 κ. π. διά δέματα) δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμπερτερνταμ, κατ' άποκοπήν δολλ. 145.000, όψιον από λιμένες Κόλπου δολλ. 160.000, έτον δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρέιντς δολλ. 4000 έξτρα, (όντως συνεχή ταξίδια), ένωρεις 15—31 Μαΐου.

«ΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤΣ» (λίθερ.) από ένα άμερικανικό λιμένα Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργορ ρέιντς 130), όψιον διά δύο λιμένες έκφορτωσις 132), μέτα 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 19—30 Μαΐου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (δι. Γουλανδρή) έξ 'Αγιος Λουκεντίους 9800 τ. γεννημάτων δι' 'Αριστονέος λιμένας 'Αγγλίας 95)—, έτον Χούλη 97), φόρτωσις 10—30 'Ιουνίου.

«ΕΛΑΣΤΡΟ-ΣΤΕΛΙΟΣ» Κεσταρίκας (εκ «Nortown») από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ—'Αροτερνταμ ή Τερνέουζεν 63), μέτα 3000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όψιον διά γερμανικούς λιμένες Βόρειου Θαλάσσης 71), μέτα 2500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις μεταξύ 1 Νοεμβρίου καὶ 15 Δεκεμβρίου.

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΝ (της έτ. «Τρίτωνα») από Χάμπτον ρόδης διά 200.000 τ. γαιανθράκων διά Λάριμναν δολλ. 16.75, φόρτωσις 25 Μαΐου—9 'Ιουνίου.

«ΝΟΡΑ» (όνδουρ.) έξ 'Αγιος Λουκεντίους 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμβούργορ δολλ. 11.50, φόρτωσις 16—20 Μαΐου—5 'Ιουνίου.

«ΑΝΝΙΤΣΑ Α.» (λίθερ.) από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμπερτερνταμ 69) (συνεχή ταξίδια διά 12 μήνας), ένωρεις 1—15 Ιουνίου—Ιανουάριον.

«ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ» (λίθερ.) από Νόρδερν ρέιντς 9500 τ. γαιανθράκων διά Λάριμναν δολλ. 16.75, φόρτωσις 25 Μαΐου—9 'Ιουνίου.

«ΝΟΡΑ» (όνδουρ.) έξ 'Αγιος Λουκεντίους 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμβούργορ δολλ. 11.50, φόρτωσις 16—20 Μαΐου—5 'Ιουνίου.

«ΑΝΑΣΤΟΝΑΛΛΑ ΜΑΡΙΝΕΡ» (λίθερ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διά Περσίαν δολλ. 31.25, φόρτωσις Μάιον—'Ιουνίου.

«ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αλγερίου 14216, φόρτωσις 20 Μαΐου—5 'Ιουνίου.

«ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ» (λίθερ.), έξ 'Αγιος Λουκεντίους 9800 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργορ ρέιντς δολλ. 13, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 19 — 31 Μαΐου.

«ΕΒΗ ΑΙΒΑΝΟΥΣ» από Χάμπτον ρόδης 8500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν — 10 'Ιουνίου.

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΝ (με τὸν Οίκον Ρεθύμνη - Κουλουκουντῆ) διά τὴν μεταφοράν ἀπό

Χάμπτον ρόδης (ἐντὸς διετίας) 600.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή 'Αμπερτερνταμ 61), ένωρεις 'Ιανουάριον 1957.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (ετ. Νομικού), από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν δολλ. 10.85, έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 10—25 'Ιουνίου.

«ΠΙΤΣΑ Χ.» (λίθερ.), από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά Βόρειον Γαλλίαν 84), φόρτωσις 'Ιουνίου — 'Ιούλιον.

«ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ» από Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διά δύο λιμένες 'Ελλάδος δολ. 18, έσστωσις Μαϊον — 'Ιούλιον.

«ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΔΩΗΓΗΤΡΙΑ» από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 11.000 τ. γεννημάτων δι' 'Ιανουάριον — 'Ιαρούλη δολ. 19.50, μέτα 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 1—10 'Ιουνίου.

«ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛΑ» (κοσταρ.) από Νόρφολκ — Νιούπορτ Νιούς ή Βαλτιμόρην 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 78), φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

### Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΑΤΑΛΙΓΚ ΜΠΡΙΖ» (λίθερ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή 'Αμπερτερνταμ δολ. 19.25 όψιον 'Αμβέρσαν—'Αμπούργορ ρέιντς 19.50, έτον κρήπην 25 σύντετα, φόρτωσις 1—25 'Ιουνίου.

«ΡΙΟ ΚΡΑΝΤΕ» (παναμ.) από Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίου δολ. 14.50, μέτα 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 1—20 'Ιουνίου.

«ΟΘΡΥΞ» (σημ. αγγλική) ή Βρετανικής Κολομβίας ή Βορείου Ειρηνικού 9000 τ. γεννημάτων διά Βοσπόρου δολ. 22.50, φόρτωσις 1—30 'Ιουνίου.

«ΜΑΙΡΗ» (λίθερ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9400 τ. δύνεις καὶ γενικῶν ειφίοις (536.000 κ. π. διά δέματα) διά Νόρτερν ρέιντς, κατ' αποκοπήν δολ. 170.000 φόρτωσις 10 — 25 'Ιουνίου.

«ΑΛΜΠΑ» (παναμ.) ή Βορείου Ειρηνικού 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή 'Αμπερτερνταμ δολ. 18.75, όψιον δι' 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργορ δολ. 19, φόρτωσις 1—'Ιουνίου.

### Έκ Νοτίου 'Αμερικής

«ΑΤΕΝΑΣ» (Κοσταρίκας) ή Ρίβερ Πλέιτ 8300 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—ζαπλαγκανή ή Μασσαλίαν 167), μέτα 3000 τ. έκφορτων, «γκρός-τέρμε», όψιον διά Καππαλόγκαν ή 2000 τ. εις Μασσαλίαν, έτον διά Γένοβαν, Λιθόρνο ή Νεάπολιν 165)—, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣ» (παναμ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 76)—έξτρα, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣ» (παναμ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 76)—έξτρα, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣ» (παναμ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 76)—έξτρα, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣ» (παναμ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 76)—έξτρα, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣ» (παναμ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 76)—έξτρα, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣ» (παναμ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 76)—έξτρα, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣ» (παναμ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 76)—έξτρα, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣ» (παναμ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 76)—έξτρα, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣ» (παναμ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 76)—έξτρα, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣ» (παναμ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 76)—έξτρα, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣ» (παναμ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 76)—έξτρα, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣ» (παναμ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 76)—έξτρα, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣ» (παναμ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 76)—έξτρα, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣ» (παναμ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 76)—έξτρα, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣ» (παναμ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ ή Τερνέουζεν 76)—έξτρα, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣ» (παναμ.) ή Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ

«ΝΙΚΟΛΟΣ» (λιβερ.) έκ Ρίζερ Πλέιτ 9500 τ. γεννημάτων διά Καζαμπλάγκαν ή Μασσαλίαν 165)—, με 1500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών είς Καζαμπλάγκαν ή 2000 τ. είς Μασσαλίαν, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΕΝΤΟΡΟΣ» (Καστορίας) από Ρίζερ Πλέιτ 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερίσσαν — Αμβούργον ρέιντς 160)—, με 3000 τ. έκφορτωτικών, όφιδον διά Καζαμπλάγκαν ή Μασσαλίαν 167)6, με 1500 τ. έλευθερον έκφορτωτικών είς Καζαμπλάγκαν ή 2000 τ. είς Μασσαλίαν, φόρτωσις Μάϊον—Ιουνίου.

«ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (παναρ.) έκ Ρίζερ Πλέιτ 8000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερίσσαν — Αμβούργον ρέιντς 162)6, φόρτωσις 5—20 Ιουνίου.

«ΑΛΙΤΣΙΑ» (Καστορ.) από ένα ή δύο λιμενών συχιά άνω του Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν είς Μπουνένος Άυρες 7700 μετρικών τ. σίτου ή άραβοσίτου δι' 'Αμερίσσαν — Αμβούργον ρέιντς 167)6, με 1000 τ. φόρτωσιν και 500 τ. έκφορτωτικών, με 5)— φορτοκεφτωτικά και 3000 τ. έκφορτωτικών «γκρός-τέρμες», φόρτωσις 1—20 Ιουνίου.

«ΑΦΡΙΚΑΝΑ» (παναρ.) έκ Βιτεμπίρας (Βρα.) 8500 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αμβούργον 127)6, όφιδον διά Δάντειγκ ή Γδυνίας 7)6 έξτρα, με 3)— φόρτωσιν και 3)— έκφορτωτικών, φόρτωσις 22 Μαΐου — 7 Ιουνίου.

### 'Εξ Αγγλίας—Κόντινεντ

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιβερ.) έκ Ρόττερνταμ 7000 τ. γαιανθράκων διά Γένοβαν, Σαβδάν, Σουέτζιαν, Λιδόρνη ή Τσιτιβάκειαν 34)6, όμεσος φόρτωσις.

«ΤΟΥΡΓΑΙΑΝΗ» Καστορίας (εχη «Ελλήνως») έκ Λονδίνου 4000 τ. ζαχάρεις είς σάκκους διά Πόρτ Σουδάν 76)6, με 700 τ. φόρτωσιν και 700 τ. έκφορτωτικών, φόρτωσις Μάϊου.

«ΜΥΚΟΝΟΣ» (παναρ.) έκ Λονδίνου 5800 τ. ζαχάρεις είς σάκκους διά Πόρτ Σουδάν 76)6, με 700 τ. φόρτωσιν και 700 τ. έκφορτωτικών, φόρτωσις 25 Μαΐου — 16 Ιουνίου.

### 'Εκ Μεσογείου και 'Αδριατικής

«ΘΕΤΙΣ» έκ Πειραιώς 800 τ. τοιμέντων είς σάκκους διά Τζιμπούτι 55)6, φίο, όμεσος φόρτωσις.

«ΑΝΝΕΛΕΝΗ» (παναρ.) έκ Ίτεας 4000 τ. μεταλλευμάτων βωξίτου διά Ρόττερνταμ 47)6, όμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ» έκ Δυρραχίου 2100 τ. μεταλλευμάτων διά Κωνσταντζαν δολλ. 7, φόρτωσις άργας Μάϊου.

«ΚΕΦΑΛΛΗΝΗΑ» από Σπαλάτον 1900 τ. τοιμέντων είς σάκκους δι' 'Αθεν 60)6, φόρτωσις άργας Μάϊου.

«ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ» από Μπενιούζ 3450 τ. μεταλλευμάτων διά Βρέμην 40)6, όμεσος φόρτωσις.

«ΒΕΡΓΙΚΜΟΝΤ» (σημ. άγγλικη) έκ Ίτεας 2300 τ. μεταλλευμάτων βωξίτου διά Χερσόνησος 23)6, φόρτωσις 1—10 Μαΐου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (νορβηγικόν) έκ Ίτεας 3800 τ. βωξίτου διά Λένινγραδ 68)6, φίο, με 1000 τ. φόρτωσιν και 700 τ. έκφορτωτικών, φόρτωσις Μάϊου.

«ΦΑΩΡΙΝΑ» έκ Σμύρνης 1500 τ. καπνών διά Κωνσταντζαν 30)6, όμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Καστορίας) έκ Άλεξανδρείας 1700 τ. βάρβαρος διά Βάρων, κατ' άποκοπήν λίρας 2700, φόρτωσις Μάϊου.

«ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» (παναρ.) έκ Άλεξανδρέττας 6000 τ. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρη δολλ. 11.95, με 1.47 διά φόρτωσιν και έκφορτωτικών, φόρτωσις 20 Μαΐου—10 Ιουνίου.

«ΑΛΕΞ» (Καστορ.) από Μαρόκον 3600 τ. κριθής διά Μασσαλίαν 44)6, φόρτωσις Μάϊου.

### 'Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΡΟΖΑ ΒΛΑΣΣΗ» έκ Όδησσου 850 τ. γαιανθράκων διά Καθάλλαν ή Πειραιά 29)6, όμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ» έκ Κωνσταντζαν 2100 τ. τοιμέντων είς σάκκους διά Τζέδδαν 64)6, φίο, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» έκ Όδησσου 4200 τ. διαφόρων μετάλλων διά Βορδάνη—Μαντράς 104)6, φόρτωσις Μάϊου.

«ΦΑΩΡΙΝΑ» έκ Κωνσταντζαν 1700 κ. μ. ξυλείας δι' 'Αλεξανδρείαν 39)6, τό κ. μ., φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΦΡΑΓΚΙΣ» έκ Όδησσου 1000 τ. γαιανθράκων διά Θεσσαλονίκην 31)6, όμεσος φόρτωσις.

### 'Εξ Αύστραλίας, Ινδιών και 'Απω Ανατολής

«ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ» (λιβερ.) από Κούνιολαντ 9900 τ. ζαχάρεις είς σάκκους διά Σαιντ Τζάν 226)6, με 750 τ. φόρτωσιν, όφιδον διά Μόντρεαλ 231)6, φόρτωσις 25 Ιουνίου — 25 Ιουνίου.

### Ἐπ ταντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ» (λιβερ.) από Λορέντζο Μάρκες 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν ρέιντς δολλ. 13.50, με 1.20 διά φόρτωσιν και έκφορτωτικών, φόρτωσις 25 Μαΐου — 25 Ιουνίου.

«ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ» (παναρ.) από Τζάσσα (Δυτικής Αφρικής) 8000 τ. μεταλλευμάτων διά Πόρτ-Άλφρεντ δολλ. 6, φόρτωσις Μάϊον και έν συνεχεία από Σέδεν 'Αιλαντ (μεταλλεύματα) διά Νόρδερν ρέιντς δολλ. 2, φίο.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ» (λιβερ.) από Κέπτ Τάουν—Ντάρπων ρέιντς 9800 τ. άρσεστοις δι' 'Αλεξανδρείαν ή Πόρτ Σαιδ 122)6, φόρτωσις 1—20 Ιουνίου.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιβερ.) έκ Νικαράγουας 13.500 τ. (Βαρβαρόσπορον) δι' 'Ιαπωνίαν, κατ' άποκοπήν δολλ. 302.500 φίο, με 700 τ. φόρτωσιν και 100 τ. έκφορτωτικών, φόρτωσις 25 Μαΐου — 20 Ιουνίου.

«ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ» έκ Αρχαγγέλου 900 φάδροις ξυλείας δι' 'Ανατολικήν άκτην 'Αγγλίας 300)6, όφιδον δυτικήν άκτην 310)6, τρία συνεχή ταξίδια.

Ἐπι χρονοναυλώσεις

«ΕΒΡΟΣ» 10.805 τόνων η.ω. (499.573 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 26 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά δύο έως τρεις μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολλ. 6.30, όμεσος παρόδοσις είς άμερικανικούς λιμένα

«ΑΝΝΙΤΣΑ Α.» (παναρ.) 10.775 τόνων η.ω. (485.000 κ. π. διά δέματα), ταχύτης 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον όπως Ινδοκίναν είς Ιαπωνίαν (μίσθιο Νταγκάν) 45)6, παρόδοσις είς Τζακάρτα 1—14 Μαΐου, έπαναπαράδοσις είς Ιαπωνίαν.

«ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ» (λιβερ.) 10.800 τόνων η.ω. (475.000 κ. π. λιά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον όπως άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού είς Εύρωπην δολ. 8, παρόδοσις είς Βαλτιμόρη 1—17 Ιουλίου, έπαναπαράδοσις είς Ιαπωνίαν.

«ΔΙΡΦΥΣ» 10.865 τόνων η.ω. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά δύο έως τρεις μήνας (παρόδοσις είς 'Αγγλίαν—Κόντινεντ, έπιν μόνον δι' έτος δολ. 5.25 με έπαναπαράδοσιν είς Κόντινεντ.

ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ (επ. Λιθανού) 15.150 τόνων η.ω. (700.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 14½ — 15 μιλλίων, με κατανάλωσιν 22 — 24 τ. Ντιζέλ διλ.), τάιμ-τσάρτερ διά δύο έτη (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4.55, παρόδοσις Ιαπωνίαν, Μάϊον — Ιουνίου και έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν—Κόντινεντ, έπιν μόνον δι' έτος δολ. 5.25 με έπαναπαράδοσιν είς Κόντινεντ.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιβερ.) 10.844 τόνων η.ω. (499.572 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον εκ Βρ. 'Αμερικής είς Μεσόγειον 50)6, όμεσος παρόδοσις είς Κέν Ούστ.

ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβερ.) 10.844 τόνων η.ω. (499.572 κ. π. διά δέματα, τα-

χύτης 10—10½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά δύο έτη (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 4.55, παρόδοσις Ιαπωνίαν, Μάϊον — Ιουνίου και έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, έπιν μόνον δι' έτος δολ. 5.25, με έπαναπαράδοσιν είς Κόντινεντ.

### Τά δεξαμενόπλοια

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ» (λιβερ.) όπό λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 21.000 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) (τρία συνεχή ταξίδια), 100 % έπι πλέον της διάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου τά δύο πρώτα και 75% έπι πλέον το τρίτον, ένωρεις 3 Μαΐου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ» (λιβερ.) όπό λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) τρία συνεχή ταξίδια, 100 % έπι πλέον της διάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου τά δύο πρώτα και 75% έπι πλέον το τρίτον, ένωρεις 17 Μαΐου.

«ΠΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-Ι-ΚΑΥΟΝΤ» (λιβερ.) όπό λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) τρία συνεχή ταξίδια, 100% έπι πλέον της διάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου τά δύο πρώτα και 75% έπι πλέον το τρίτον, ένωρεις 17 Μαΐου.

«ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ» έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 15.500 τ. πετρελαιοειδών δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ, 90% έπι πλέον της διάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 2 Ιουνίου.

«ΑΛΑ-ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ» (σημ. Σαούδ) (σημ. Σαούδ, 'Αροδίας) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 38.000 τ. πετρελαιοειδών (τρήμη φορτίου) διά Γαλλίαν, 22½ % έπι πλέον της διάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 10 Μαΐου.

«ΡΟΑΔΙ» από Μυρούργκος και Στάλιν (Βάραχο) 3.800 τ. πετρελαιοειδών δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ, 100% έπι πλέον της διάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΑΣ» (παναρ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 16.532 τόνων η.ω. πετρελαιοειδών δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ, με όψιμο διά νησούς 'Ατλαντικού 90% έπι πλέον της διάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 15 Απριλίου.

«ΟΥΑΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛΑ» (λιβερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 20.000 τ. πετρελαιοειδών διά συνεχή ταξίδια δι' άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 100% έπι πλέον της διάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 16—18 Μαΐου.

«ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ» (παναρ.) 14.000 τόνων η.ω. συνεχή ταξίδια διά δύο διάσεκα μηνιαίας 65% έπι πλέον της διάσεως του Σκέιλ, ένωρεις 'Ιουνίον—Ιουλίου.

«ΑΜΑΝΤΑ Ι» (λιβερ.) 16.150 τόνων η.ω. τάιμ-τσάρτερ δι' 6 έπι πλέον της διάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 1.1.16.150 τόνων η.ω. τάιμ-τσάρτερ διά δύο πρώτων ταξίδιον, 35% διά το δεύτερον και 25% διά τη διάσημη της διάσεως του Σκέιλ.

«ΕΝΤΑΡΝΙ» (λιβερ.) 21.000 τόνων η.ω. τάιμ-τσάρτερ διά 3.90, έπι πλέον της διάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 1.1.21.000 τόνων η.ω. τάιμ-τσάρτερ διά δύο πρώτων ταξίδιον, 3.90, έπι πλέον της διάσεως του Σκέιλ.

«ΟΝΗΡΟΣ» (όνθουριανό) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 11.500 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού 55% έπι πλέον της διάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις Μάϊου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 100% έπι πλέον της διάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 1.1.17.000 τόνων η.ω. τάιμ-τσάρτερ διά δύο πρώτων ταξίδιον, 35% διά το δεύτερον και 25% διά το τρίτον.

«ΑΙΤΟΛΙΚΟΥΣ» (λιβερ.) 15.500 τόνων η.ω. τάιμ-τσάρτερ δι' 6 έπι πλέον της διάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 1.1.15.500 τόνων η.ω. τάιμ-τσάρτερ διά δύο πρώτων ταξίδιον, 3.85, παρόδοσις Μάϊον τού 1957.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 27.000 τ. πετρελαιοειδών δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ — Κόντινεντ 80% έπι πλέον της διάσεως του Μ.Ο. τ. φόρτωσις 25 Μαΐου.

«ΕΛΕΝΗ» (λιβερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 11.500 τ. πετρελαιοειδών δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ 110% έπι πλέον της διάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 1.1.110% έπι πλέον της διάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 15—30 Ιουνίου.

«ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ» (λιβερ.) 12.000 τόνων η.ω. (συνεχή ταξίδια διά δύο έτη) είς την έκστοτε τρέχουσαν κατά μηνα τιμή των ναυών (ουχί όμως κάτω τών 50% έπι πλέον της διάσεως του Σκέιλ) διά τό πρώτον έτος και 25% κατ' 125% διά τό δεύτερον.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ-Υ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 20.000 τ. πετρελαιοειδών διά άνατολικήν άκτην Ν. Αμερικής 60% έπι πλέον της διάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 13 Ιουνίου.

«ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΝΙΤΥ» (λιβερ.) 20.000 τόνων η.ω. τάιμ-τσάρτερ διά δύο πρ

## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά πλοῖα

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	Φραγκ., Σιγάλας .....	04	2425	διῆλθε Κων) πολιν 1 Μαΐου διὰ Πόρτ ντὲ Μπούκ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	54	6498	διῆλθε Τζιμπούτη 27 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ .....	έτ. «Λώρας .....	54	8450	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ .....	Εύγενία I. Χανδοῦ .....	18	2974	έφθ. Λάγκος 4 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.) .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	10448	εἰς Ναυκασάκι, ύπὸ συμπλήρωσιν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	Υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος .....	11	4248	έφθ. Ριγέκαν 3 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	N. & 'Αδ. K. Χ' πατέρας .....	7231		έφθ. Γκούλφπορτ 26 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» .....	55	6548	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 4 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	Νικ. Νικολέρη .....	27	1887	παραλαμβάνεται εἰς Αγγλίαν 'Ιούνιον
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ. .....	Δ. Κωφάντης .....	20	844	άργει Πειραιά ἀπὸ 23 Μαρτ., ζημιαὶ
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ .....	Άρ. Αναστασάτος .....	18	2858	διῆλθε Κολόμπο 2 Μαΐου διὰ Μπαγιόν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ .....	Μιχ. Βασιλειάδης .....	43	7232	εἰς Λδεν ἀπὸ 8 'Απρ.
ΑΘΗΝΑΙ .....	έτ. «Ἐλληνική» .....	56	2800	εἰς Αἰδί (Ιαπωνίας), ύπὸ συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΑΙ .....	«Ἐλλ. Γραμμή N. 'Αμερ. .....	53	3575	άνεξ. Ρεσιφ 2 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
ΑΚΤΗ .....	«Αδ. Λιθανού» A.E. .....	44	7176	διῆλθε Λιζαρντ 3 Μαΐου διὰ Χάμππον ρόδς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ .....	Στρατής 'Ανδρεάδης .....	44	7254	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 'Απρ. διὰ Χάμππον ρόδς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. .....	άδ. Τσουρινάκη .....	20	1115	έφθ. Εόνοβαν 6 Μαΐου
ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....	«Θεοφαώ» A.E. .....	43	7234	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου διὰ Χάμππον ρόδς
ΑΛΙΚΗ .....	άδ. Λιθανού» A.E. .....	43	7229	άνεχ. Χάμππον ρόδς 2 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΑΜΕΡΙΚΗ .....	Α. Λούζης .....	43	7176	έφθ. Χάμππον ρόδς 6 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	Χρ. Σαρλής .....	21	1037	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	Λαιμός & Πατέρας .....	42	7177	εἰς θέσιν 35 B. καὶ 143 Δ., 'Απρ. 24 δ.ά Κορέαν
ΑΝΙΑ .....	Τιγκόρ & 'Απ. Πεζάς .....	44	7257	άνεχ. Γιασβάτο 5 Μαΐου διὰ Βαγκούνερ
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ .....	Ν. Κοινόλη .....	42	7191	έφθ. Ελαάρτιγκεν 4 Μαΐου
ΑΞΙΟΣ .....	«Λιθανός» A.E. .....	43	7176	διῆλθε Σουέζ 7 Μαΐου διὰ Πακιστάν
ΑΝΤΩΝΗΣ .....	Λαιμός & Πατέρας .....	43	7176	άνεχ. Χάμππον ρόδς 3 Μαΐου διὰ Τερνέουζεν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ .....	Α. & Γ. Κυρτάτας κ.λ.π. .....	29	6022	άνεχ. Χάμππον ρόδς 4 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΑΡΓΩ .....	«Ελληνικόν Δημόσιον .....	18	5532	άργει Πειραιά ἀπὸ 3 Μαρτ. 1954
ΑΡΙΕΤΤΑ .....	«Λιθανός» A.E. .....	41	7460	έφθ. Τακόμα 26 'Απρ.
ΑΡΤΕΜΙΣ .....	έτ. «Τρόπις» .....	44	7240	έφθ. Νέαν ,Ορλεάνη 26 'Απρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.) .....	Μάρκος Νομίκος .....	53	13415	άνεχ. 'Αμστερνταμ 29 'Απρ. διὰ Πούντα Καρντόν
ΑΣΤΕΡΙΣ .....	Έκτωρ Δρακούλης .....	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Απρ. διὰ Βενεζουέλαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ .....	Γ. Μ. Λιθανός .....	43	7227	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 4 Μαΐου διὰ Τζαμάϊκαν, έφθ. 9
ΑΥΡΑ .....	έτ. «Ἐλίξ» .....	44	7176	εἰς Βασιλικό Μπατί 3 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ .....	Έθν. Γραμ. 'Ελλ.—'Αμερ. .....	28	20553	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
ΒΑΣΙΛΗΣ .....	Ν. Πούπαλος & Σία .....	11	1881	διῆλθεν 'Αδεν 2 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΒΕΛΓΙΟΝ .....	έ'Ελληνική A.E. .....	46	2035	άργει Πειραιά ἀπὸ 10 'Απρ., ἐπισκευῇ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ .....	'Αντ. Παπαδάκης .....	43	7176	διῆλθε Τοίνινταν 2 Μαΐου διὰ Ρίον 'Ιανέϊρον
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ .....	«Ελληνική» A.E. .....	44	1923	έφθ. Θεσσαλονίκη 6 Μαΐου
ΒΡΥΣΗ (δεξ.) .....	έτ. «Γ. Νικολάου» .....	22	3846	έφθ. Σύρον 26 'Απρ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ .....	«Έλληνική» A.E. .....	46	2016	διῆλθε Πούντα Ντελγκάντα 9 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ .....	άδ. Γράτσου .....	44	7176	άνεχ. Κέιπ Τάουν 4 Μαΐου διὰ Βάλνις Μπαίν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	έτ. Σ. Γ. 'Επιειρίκου .....	21	5728	εἰς Οδησσόν 10 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ .....	Θ. 'Επιφανειάδης .....	43	7176	έφθ. Βουδάνη 1 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ .....	έτ. «Σαλαμίς» .....	35	5654	διῆλθε Πούντα Ντελγκάντα 9 Μαΐου (δι' H. P. A.)
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ .....	άδ. 'Ανδρεάδη .....	43	7233	άνεχ. Χάμππον ρόδς 1 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.) .....	Στ. Νιάρχος .....	54	20991	διῆλθε Σουέζ 7 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.) .....	Ν. Παπαδάτος .....	18	1176	ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς 'Ιταλούς
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III. .....	Π. Καλλιμανούπολου .....	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 28 'Απρ. δ.ά Νέαν 'Υόρκην
ΔΑΝΑΗ .....	«Άλεξάτος — Δούκας .....	23	1634	διῆλθε Κων) πολιν 7 Μαΐου διὰ Τζέδδαν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ .....	άδ. Συνοδινού .....	24	2728	έφθ. Πειραιά 4 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	Δ. Π. Μαργαράνη .....	40	5006	άνεχ. Μάντζεστερ 28 'Απρ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ .....	Υἱοὶ Δ. 'Ιγγλέση .....	18	5275	έφθ. Κουβέιτ 4 Μαΐου
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ .....	Π. Α. Κυδωνιεὺς .....	26	4862	έφθ. Βοστώνην ρόδς 1 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ .....	έτ. Βεργωτή .....	44	7232	έφθ. Μορμουγκάο 28 'Απρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ .....	Π. & Β. Πανταλέων .....	43	7229	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ .....	έτ. «Ντιαμάντε» .....	55	6110	διῆλθε Σουέζ 10 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΔΙΡΦΥΣ .....	άδ. Πατέρα .....	43	7232	έφθ. Μάντζεστερ 3 Μαΐου
ΔΟΥΚΙΣΣΑ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ (δεξ.) .....	Στ. Λιθανός .....	52	11767	έφθ. Πούλο Σάμποτ 8 Μαΐου
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	άδ. Λιθανόν .....	37	4839	άνεχ. Χάμππον ρόδς 27 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΒΡΟΣ .....	«Θεοφαώ» A.E. .....	43	7256	έφθ. Μόυτιλ 7 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ .....	έτ. «Σ. Γ. 'Επιειρίκος» .....	27	4142	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 3 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Δ. .....	«Άλκυών» A.E. .....	44	7253	έφθ. Νέαν ,Ορλεάνη 6 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ .....	άδ. Κουλουκουντή .....	38	5500	έφθ. Μπάχρειν 26 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ .....	Δ. Σταθάτος & Σία .....	43	7176	άνεχ. Αδεν 8 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΛΕΥΣΙΣ .....	Κουμαριανού — Πρίντεζη .....	21	1549	εἰς Χερσώνα 5 Μαΐου
ΕΛΙΣΑΒΕΤ .....	άδ. Μαζαράκη .....	22	3553	άνεχ. Μπάρορου 3 Μαΐου διὰ Μελλίλαν
ΕΛΛΑΣ .....	«Έλληνική» A.E. .....	56	2746	άνεχ. Κόμπε 8 Μαΐου διὰ Πουέρτο Καμπέλλο
ΕΛΛΑΣ .....	Γ. Χρ. Λαιμός .....	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 28 'Απρ. διὰ Χάμππον ρόδς
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ .....	«Έλληνική» A. E. .....	39	6281	έφθ. Κόρραμ Σάχρ 5 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ .....	«Έλληνική» Καλλίμανοπ. .....	44	7207	άνεχ. Σαβάνναν 26 'Απρ. διὰ Τζέδδαν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ .....	«Έλληνική» A.E. .....	56	7200	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ .....	«Έλληνική» A.E. .....	43	7254	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 Μαΐου διὰ Νταμάμα
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ .....	«Έλληνική» A.E. .....	43	7176	άνεχ. Πειραιά 5 Μαΐου διὰ Κων) πολιν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ .....	«Έλληνική» A.E. .....	43	7203	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΛΛΗΝΙΣ .....	έτ. Λούζη .....	43	7176	άνεχ. Χάμππον ρόδς 8 Μαΐου διὰ Λάδσεντ
ΕΛΠΙΣ .....	Π. Πρίντεζης .....	19	1492	έφθ. Πειραιά 6 Μαΐου
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ .....	«Επίδαυρος» A.E. .....	43	7253	άνεχ. Χάμππον ρόδς 4 Μαΐου διὰ Τεργέστην
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ .....	Νευρεπ. — Σταθάτος .....	44	7251	διῆλθε Κων) πολιν 3 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΕΡΜΗΣ (ἐπιβατ.) .....	έτ. «Ηπειρωτική» .....	16	2557	εἰς Ταξιδία 'Αντ. Μασογείου

**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**

**ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ 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	

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυσάγκα — Κολύμβα . . . . .	21	2369	έφθ. Ιτέαν 29 'Απρ. (είτα Ρωσίαν)
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε. . . . .	43	7194	άνεχ. Μπράκε 27 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπά-'Ελευθεριάδη . . . . .	17	3976	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 5 Μαΐου δι' 'Ελευσίνα
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υἱοί Πέτρο. Γουλανδρή . . . . .	43	7244	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 9 Μαΐου
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή . . . . .	38	5548	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου (διαταγάς)
ΗΡΩΝ II.	Δημ. Ν. Κουφός . . . . .	44	1923	έφθ. Κούβαν 8 Μαΐου
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον» . . . . .	44	7257	άνεχ. Μπράκε 4 Μαΐου δι' 'Αμδούργον
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» Α.Ε. . . . .	44	7198	διήλθε Θέουταν 8 Μαΐου διά Τεργέστην
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	'Απ. Πεζάς . . . . .	55	8250	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε. . . . .	37	4815	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. 'Αγγελίδης . . . . .	01	2107	άργει. Πόρτ Σαΐδη ἀπό ἐτών
ΙΓΟΡ	'Απ. Πεζάς . . . . .	43	7207	εἰς θέσιν 33 Β. καὶ 50 Δ., Μαΐου 7 διά Λονδίνου
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υἱών Δ. 'Ιγγλεση . . . . .	42	7035	έφθ. Ριγιέκαν 6 Μαΐου
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή . . . . .	44	7176	διήλθε Τρίνινταν 28 'Απρ. διά Κέιπ Τάουν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνάς κ.λ.π. . . . .	44	10441	διήλθε Περίμ 6 Μαΐου διά Χάβρην
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. K. X. πατέρες . . . . .	43	7255	εἰς θέσιν 46 Β. καὶ 25 Δ., Μαΐου 2 διά Κόλπου
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ. . . . .	13	1877	έφθ. Νιούπορτ 8 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ» . . . . .	56	6330	εἰς Μπροντάλιαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκουντή . . . . .	43	7229	άνεχ. Γιαδάτα 1 Μαΐου διά Βαγκούβερ
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε. . . . .	39	5215	διήλθε Τζιμπούτι 3 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου . . . . .	44	7260	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαΐου διά Λίβερπουλ
ΚΑΤΕ Ν. Δ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε. . . . .	43	10448	εἰς Μπλάσιον, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	άδ. Τυπάλου . . . . .	52	1793	άνεχ. Παραμαρίμπο
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	44	7224	άργει. Μασσαλίαν ἀπὸ 10 'Απρ., ἐπισκευὴ
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	M. Νομικός . . . . .	56	8000	έφθ. 'Άδεν 7 Μαΐου
ΚΡΗΤΗ	N. Κουδύληρ . . . . .	44	7253	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαΐου διά Λίβερπουλ
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	43	7198	εἰς Μπλάσιον, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΟΡΑΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή . . . . .	23	4693	άνεχ. Υόρκιαν 12 'Απρ. διά Τουρκίαν
ΚΡΙΟΣ	M. 'Επειρίκος . . . . .	45	3805	έφθ. Κεμπέκ 3 Μαΐου (δι' 'Αμδέρσαν)
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ» . . . . .	20	6416	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 8 Μαΐου
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	'Ελλην. Μεσού. Γραμμαί . . . . .	11	7527	άνεχ. Γιαδάτα 1 Μαΐου διά Βαγκούβερ
ΚΥΜΑ	«Άδ. Λιβανού» Α.Ε. . . . .	43	7244	έφθ. Μόμπιλ 28 'Απρ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. K. Πατέρας . . . . .	43	7223	έφθ. Πειραιά 5 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος . . . . .	05	2527	άνεχ. Πειραιά 12 Μαΐου δι' 'Αύστραλιαν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	N. 'Απόδιακος . . . . .	45	7176	άνεχ. Αμέρερσαν 28 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώς . . . . .	56	7600	έφθ. Σορέλ 6 Μαΐου
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αλεξάτος — Δούκας . . . . .	25	964	έφθ. Πειραιά 2 Μαΐου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος . . . . .	43	7176	διήλθε Σαβάννων 5 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζῆς . . . . .	28	4573	έφθ. Βαλτιμόρη 6 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	A. & Γ. Κυρτάτας κλπ. . . . .	22	1535	εἰς Τζέδαν απὸ 11 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε. . . . .	43	7176	άνεχ. Τακόμα 28 'Απρ. διά Βομβάνη
ΛΙΔΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε. . . . .	25	5531	άνεχ. Τάμπαν 3 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΛΟΥΛΑ ΔΝΟΜΙΚΟΥ	Εύάγγ. & M. Νομικός . . . . .	43	7229	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 'Απρ. δι' Ούζαν
ΛΥΔΙΑ (ἐπιδιστ.)	'Ελλην. Μεσού. Γραμμαί . . . . .	32	2696	εἰς Πειραιά ἀπὸ 20 Φεβρ., ὑπὸ δρομολόγησιν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιδανός» Α.Ε. . . . .	45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνδινοῦ . . . . .	19	3858	διήλθε Πόρτ Σαΐδη 3 Μαΐου διά Γένοβαν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης . . . . .	42	7044	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθιου . . . . .	55	8526	εἰς θέσιν 38 Β. καὶ 50 Δ., Μαΐου 7, διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή . . . . .	20	5401	άνεχ. Γένοβαν 4 Μαΐου διά Πουέρτο Όρνταζ
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρής . . . . .	21	6703	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 4 Μαΐου διά Ταμάνο
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντής . . . . .	43	7187	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαΐου διά Γερμανίαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος . . . . .	43	7204	έφθ. Πενσακόλαν 9 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α.Ε. . . . .	44	7258	έφθ. Λισσαδώνα 7 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΕΤΕΝΕ	«Οθων Κ. Λέας Τετενές . . . . .	43	2400	έφθ. Κωνγκοπόλιν 9 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ματζεόλιας . . . . .	20	6546	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαΐου διά Τεργέστην
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός . . . . .	54	11577	άνεχ. Κελλόγκ 2 Μαΐου 8:ά Μίρι
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μιχ. Καραγεώργης . . . . .	23	1175	έφθ. Πειραιά 9 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή . . . . .	38	5500	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 1 Μαΐου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Ηλίος» . . . . .	44	7254	έφθ. Αλεξάνδρειαν 21 'Απρ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρη - Παπάζογλου . . . . .	16	2081	εἰς Κωνστάντζαν 5 Μαΐου
ΜΕΝΤΩΡ	«Εκταρ Κ. Δρακούλης . . . . .	41	7157	άνεχ. Μόζι 9 Μαΐου διά Βαγκούβερ
ΜΙΧΑΗΑ	«Άδαμαστος» Α.Ε. . . . .	43	7176	άνεχ. Σέδεν 'Αϊλαντ 2 Μαΐου διά Βαλτιμόρην, έφθ. 8

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ

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

**"ΑΧΙΛΛΕΥΣ," - "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,"**

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ — ΠΟΡΤ ΣΑΓΑ — ΒΗΤΥΤΤΟΝ — ΛΕΜΕΣΟΝ — ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 30 Μαΐου, 13 καὶ 27 Ιουνίου 11 π.μ.

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — ΒΕΝΕΤΙΑΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 6 καὶ 20 Ιουνίου 3 π. μ.

**Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"**

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.  
Έκαστην Πέμπτην 5 μ. μ.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

**Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"**

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

**Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,"**

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.  
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΟΥ-  
ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.  
Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ,  
ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

**Δ)Π "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,"**

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΟΥΜΝΟΝ,  
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.  
Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2.30 μ. μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥ-  
ΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : Άκτη Ποσειδώνος, τηλ. 470.500, 475.033.  
Διεύθυνσις : Τηλ. 470.895 καὶ εἰς δόλα τὰ Γραφεία Ταξιδίων.

ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ .....	N. Εύσταθίου .....	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΜΥΚΗΝΑΙ .....	Έλην. Γραμμή N. Αιγερ.	34	2709	άνεχ. Ριγιέκαν 5 Μαΐου διά Γένοβαν
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ .....	έτ. «Ντέλ Κάριμπ» .....	43	7176	διήλθε Λός "Αντζελες 5 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΙΝΕΡ .....	έτ. «Ορτεγκαλ» .....	43	8490	άνεχ. Γλασκώδην 7 Μαΐου διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ .....	Ίω. Καρράς .....	44	7247	εις θέσιν 39 Β. και 31 Δ., Μαΐου 3 διά Ρόττερνταμ
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ .....	άδ. Γουλανδρή .....	22	16991	άνεχ. Δουβλίνον 7 Μαΐου διά Χάλιφαξ
ΝΕΔΩΝ .....	έτ. «Εύγενία» .....	43	7230	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΝΕΣΤΟΣ .....	«Θεοφανών Α. Ε. .....	43	7231	έφθ. Βιζαγκαπτατάμ 3 Μαΐου
ΝΗΡΕΥΣ .....	Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ. .....	37	5205	έφθ. Πόρτ "Αρθουρ" 1 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΣ .....	Κ. Πατέρας & Σία .....	43	7176	διήλθεν "Άδεν 26 'Απρ. διά Τσιτταγκόγκ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	Γ. Βατικιώτης .....	11	1459	διήλθε Σουεζ 5 Μαΐου διά Τζέδδαν
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ .....	άδ. Σιτινά .....	43	7254	άνεχ. Βρέμην 28 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ .....	Ε. Κουλουκ. — I. Καΐρης .....	43	7244	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III .....	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε. .....	41	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες άπό 6 'Απρ. διά Ν. Κορέαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ .....	έτ' «Λά. Πλάτα» .....	55	9250	άνεχ. Ένοδαν άπό 12 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	7207	άνεχ. Μπέλφαστ 1 Μαΐου διά Μόντρεαλ, έφθ. 9
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ .....	έτ. «Λά. Πλάτα» .....	56	9250	εις θέσιν 4 Β. και 89 Α., Μαΐου 6 διά Μπλάφ
ΟΛΓΑ .....	'Εμπορ. — 'Εφοπλιστική .....	44	7284	διήλθε Παναμάν 25 'Απρ. διά Μουρόραν
ΟΝΤΡΥ .....	Κ. Γράτσος .....	45	7176	άνεχ. Χακοδάτην 7 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ .....	Κων. Σ. Σκαρβέλης .....	43	7235	άνεχ. Καράτσι 3 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ .....	Δ. Ψυχογιούδης .....	17	3703	έφθ. Λύμπτεκ 4 Μαΐου
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ .....	«Ωκεανός» Α.Ε. .....	19	5182	εις Κιέλον, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΡΦΕΥΣ .....	έτ. «Ορφεύς» .....	56	9200	εις μεταφοράς 'Ανατ. Μεσογείου
ΠΑΝΑΓΙΑ .....	'Αλεξάτος — Δούκας .....	21	1001	εις θέσιν 48 Β. και 16 Δ., Μαΐου 8 διά Τερνέουζεν
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ. .....	Α. Καραδίας .....	43	7258	διήλθε Κεελόγκ 29 'Απρ. δι' Αδελαΐδα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ' .....	έτ. Χατζηπαπέρα .....	43	7250	άνεχ. Παραμαριμόπολο 6 Μαΐου διά Καναδάν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ .....	Πάνος Κουμάνταρος .....	44	7244	διήλθε Μοντεβίδεο 28 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ .....	έτ. «Εύπλοια» .....	45	7240	εις Ραγούν άπό 15 'Απρ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ .....	Κ. Π. Λαιμόδης .....	20	5187	άνεχ. Τεργέστην 3 Μαΐου δι' Άλεξανδρέτταν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ. .....	Γαγάνης .....	20	1331	άργει Πειραιά άπό 24 Μαρτ.
ΠΑΡΓΑ .....	Παπάς — Έλευθεριάδης .....	15	999	διήλθεν Ούζαν 4 Μαΐου δι' Άμβούργον
ΠΑΤΡΑΙ .....	«Ελληνική» Α.Ε. .....	47	2754	άνεχ. Φρήμαυτλ 8 Μαΐου δι' Αμπαντάν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ .....	«Ιόνιον» Α.Ε. .....	43	7253	Μαρ. Μόμπλι 9 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΠΕΤΑΛΟΙ .....	Μαρ. 'Εμπειρίκος .....	45	3822	εις Αρούμπταν 1 Μαΐου
ΠΕΤΡΟΣ .....	Υιοί Π. Γουλανδρή .....	44	11473	διήλθε Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ .....	Μάρκος Νομικός .....	42	7176	διήλθε Τοίνινταν 28 'Απρ. διά Βραζίλιαν
ΠΗΝΕΙΟΣ .....	έτ. «Αθηνᾶ» .....	44	7207	εις Κερμπέκ, 10 Μαΐου, έπισκευή ζημιών
ΠΙΝΤΑΡ .....	«Κομμέρσιολ» κλπ. .....	54	6129	έφθ. Γιεραιάδ 9 Μαΐου
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ) .....	Στρ. 'Ανδρεάδης .....	43	10193	εις Μεταφοράς Κωνσταντζής — Πειραιώς (πετρέλαιον)
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάνκερ) .....	έτ. «Βαγιάνης & Σία» .....	16	1808	άνεχ. Πόρτανταν 5 Μαΐου διά Λάρησην
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.) .....	έτ. «Άλλαριζ» .....	55	16566	έφθ. Βασόραν 5 Μαΐου (διά Μορμουγκάο)
ΡΙΤΑ .....	Υιοί Σ. Σιγάλα .....	25	1412	έφθ. Κούδαν 1 Μαΐου
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ .....	έτ. «Γαλαξίας» .....	45	7253	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διά Κρήτην
ΡΟΔΟΠΗ .....	«Ελληνική» Α.Ε. .....	44	1923	διήλθε Κωνσταντζής πολιού 7 Μαΐου διά Τέλ 'Αδιβ
ΡΟΔΟΣ (δεξ.) .....	έτ. «Τρανσπετρόλ» .....	18	5563	ΕΠΩΛΗΘΗ εις ίταλούς
ΡΩΜΥΛΙΑ .....	έτ. «Ελμές» .....	18	1593	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΜΟΣ .....	Υιοί Δ. Ιγγλέση .....	43	7176	εθ. Σακούμπταν 7 Μαΐου
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ .....	Υιών Σιγάλα .....	43	7176	εις Στρατώνι 4 Μαΐου
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ. .....	Α. Πρίντες .....	28	1660	έφθ. Βρέμην 7 Μαΐου
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ .....	Νικ. Παπαδάτος .....	22	2201	εις Μπάρρουο, σημαία Λιθερίας
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δεξ.) .....	έτ. «Νέπτουν» .....	55	31000	άνεχ. Σάντερλαν 25 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΤΑΜΟΣ .....	έτ. «Φάραλλον» .....	55	6250	έφθ. Βίλμπικτων 20 'Απρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ .....	έτ. «Κάσος» .....	44	7223	εις θέσιν 46 Β. και 22 Δ., Μαΐου 5 διά Χάμπτον ρόδς
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ .....	Ίω. Κουμάνταρος .....	44	7176	άνεχ. Τεογούστην 8 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπου
ΣΤΕΛΙΟΣ .....	άδελφων Τυπάλδου .....	11	2255	εις Σαμουσώνταν 5 Μαΐου
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ .....	άδ. Βλασσόπουλοι .....	43	7244	έφθ. Σαγιόκ 2 Μαΐου (διά Πειραιά)
ΤΑΣΜΑΝΙΑ (ύπερωκ.) .....	Έλλην. Μεσούν. Γραμματ.	40	11672	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαΐου δι' Άμβερσαν
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ) .....	Έγγενια I. Χανδρή .....	43	10448	εις θέσιν 10 Β. και 65 Α., Μαΐου 6 διά Πολωνίαν
ΤΡΙΤΩΝ .....	άδ. Γράτσοι .....	44	7250	άνεχ. Τεργέστην 7 Μαΐου διά Μογκαντίτσιο
ΥΔΡΑΙΟΣ II. .....	Κληρ. Αθ. Κουλούρα .....	30	4557	εις Πειραιά 22 'Απρ.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ .....	Λουκάς Νομικός .....	21	1783	έφθ. Γκότεμπουργκ 4 Μαΐου
ΦΛΩΡΙΝΑ .....	Κ. Παπαγεωργίου κλπ. .....	20	985	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαΐου
ΦΡΑΓΚΙΣ .....	Θ. Σταφιλοπάτης .....	27	755	έφθ. Βρέμην 7 Μαΐου
ΦΡΥ .....	Καθρέπτη - Φουντή .....	07	1056	εις Σαράνταν 4 Μαΐου
ΧΑΔΙΩΤΗΣ .....	«Κάσος» Α.Ε. .....	45	7256	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαΐου δι' Άμβερσαν
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .....	Χ. Χατζηπαπέρα .....	44	7238	διήλθε Κωνσταντζής πολιού 7 Μαΐου
ΧΕΛΑΤΡΟΣ .....	«Κάσος» Α.Ε. .....	44	7246	έφθ. Βρέμην, ύπο συμπλήρωσιν
ΧΙΟΣ .....	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες» .....	56	10480	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ .....	Άπ. Πεζός .....	55	8225	διήλθε Λός "Αντζελες 8 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΨΑΡΑ .....	έτ. «Νέα Τύχη» .....	45	7255	

### Τὰ ύπο ξένας σημαίας

ΑΒΑΝΣ .....	έτ. «Αθανάς» .....	21	3275	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Λύμπτε
ΑΓΑΘΗ .....	έτ. «Ντέλ Μάρ» .....	44	7158	έφθ. Γλασκώδην 8 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Σάντα Αγγελίκα» .....	21	1173	έφθ. Κωνσταντζαν 5 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ V. (λ.δ.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	56	21500	εις Ναγκασάκι, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II. (παναμ.) .....	έτ. «Γκρίνδιλλ» .....	44	7210	έφθ. Τέλ 'Αδιβ 24 'Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Αϊζίαν Μάρ» .....	10	1471	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 7 Μαΐου διά Βενετίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	44	7214	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου
ΑΔΑΜΑΣ .....	έτ. «Εσπεράντζα» .....	44	7265	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΑΖΙΑΝ .....	έτ. «Πλανοεδάνικα» .....	42	7223	άνεχ. Λίβερπουλ 27 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.δ.) .....	έτ. «Αθίλας» .....	43	7238	άνεχ. Σορέλ 7 Μαΐου δι' Αμστερνταμ
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ .....	έτ. «Μαρίνα» .....	43	7224	διήλθε Μοντεβίδεο 2 Μαΐου διά Καλλάο

## SIEPT VAN BRETHORST

SHIP SUPPLY

Provisions, Deck- and Engine Stores

EMDEN  
NEUER HAFEN

Phone:  
2426

Telegrams:  
Brethorst, Emden

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

ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ .....	έτ. «Λά Πλάτα» .....	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Άγκελεφ» .....	25	2310	άνεχ. Λονδίνον 4 Μαΐου διὰ Ριγιέκαν
ΑΔΡΙΑΣ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Ρεπούμπλικ» .....	53	13675	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 Μαΐου διὰ Λάς Πιέντρας
ΑΖΟΥΕΡΟ .....	έτ. «Αζουέρο» .....	44	7176	έφθ. Ρόττερνταυ 7 Μαΐου
ΑΖΟΥΡ (Κοσταρ.) .....	Μ. Κοτταρόπουλος .....	22	2542	έφθ. Καζαμπλάγκαν 29 'Απρ. (διὰ Μασσαλίαν)
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Άγιος Παῦλος» .....	44	7246	άνεχ. Τζαμάϊκαν 9 Μαΐου δι' Αϊτήν
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Μαρίτσα» .....	20	5227	άνεχ. Μορμουγκάν 6 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Άθενς» .....	44	7161	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 5 Μαΐου
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Άτλαντικ» .....	54	18784	άνεχ. "Άδεν 8 Μαΐου δι' Ούμη Σαΐδ
ΑΘΗΝΙΑΝ (λιθ.) .....	έτ. «Σάν Ραφαέλ» .....	44	7242	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 29 'Απρ. (διὰ Γένοβαν)
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Άθανας» .....	29	3958	άνεχ. 'Αμβέρσαν 1 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 14
ΑΙΑΣ .....	έτ. «Σεντράλε» .....	29	5218	έφθ. Βαλτιμόρην 1 Μαΐου
ΑΙΓΕΥΣ (λιθ.) .....	έτ. «Σάν Ραφαέλ» .....	43	8394	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 23 'Απρ. διὰ Ρόττερνταυ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Σάν Γκρεγκόριο» .....	43	7176	έφθ. Κόρπους Κρίστι 26 'Απρ.
ΑΙΜΙΛΙΑ (λιθερ.) .....	έτ. «Μπιούλλα» .....	44	7259	έφθ. Σάν Ζουάν 8 Μαΐου
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Οράιο» .....	43	10459	άνεχ. Άρουμπαν 1 Μαΐου διὰ Μαρακάϊμπο
ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Ντεγκέντο» .....	22	1057	έφθ. Κωνστάντζαν 5 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΩΡ	έτ. «Ντέλ Έτζέο» .....	44	7240	άνεχ. Μοντεδίδε 5 Μαΐου διὰ Βαλπαράσιον
ΑΙΤΟΛΙΚΟΥΣ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Μοντονέντο» .....	43	10448	έφθ. Τσεμπού 10 Μαΐου (διὰ Καλιφόρνιαν)
ΑΙΝΟΣ .....	έτ. «Εστρέλλα» .....	44	2547	άνεχ. Χαδάνιαν 4 Μαΐου διὰ Μπάχια Χόντα
ΑΚΟΥ·Ι·ΤΑΝΙΟΥΣ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Λόρκα» .....	45	10448	διῆλθε Παναμάν 4 Μαΐου ἐκ Περουβίας
ΑΚΡΙΤΑΣ (λιθ.) .....	έτ. «Αϊλα» .....	42	7025	άνεχ. Ρόττερνταυ 25 'Απρ. διὰ Κάσσα "Αϊλαντ
ΑΚΡΩΝ (Χονδ.) .....	έτ. «Ιμπέριας» .....	44	7158	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 1 Μαΐου δι' Ούζάν
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ .....	έτ. «Ακρόπολις» .....	28	5244	άνεχ. Ματαζίκας 21 'Απρ. δι' 'Οδησσόν
ΑΚΤΙΟΝ (λιθ.) .....	έτ. «Ρόντω» .....	43	7213	άνεχ. Πειραιᾶ 5 Μαΐου διὰ Γκούλφορπ
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΛΑΟΥΔ ΕΛ·ΑΒΑΛ .....	Άρ. «Ωνάσης» .....	54	28738	άνεχ. Χάδρην 7 Μαΐου διὰ Μπάνιας
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.) .....	έτ. «Ρίταλεξ» .....	25	2323	άνεχ. Λισσαδώνα 3 Μαΐου διὰ Βενετίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ .....	έτ. «Οσεαν 'Εντερπράϊ» .....	44	7216	άνεχ. Ούζακαν 29 'Απρ. διὰ Βαγκούθερ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (λιθ.δεξ.) .....	έτ. «Λαϊμπίπτιραν» .....	55	21600	έφθ. Σιδόνα 6 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.) .....	έτ. «Ματζεόλια» .....	18	5555	έφθ. Σαβόναν 8 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δεξ.) .....	έτ. «Αλέξανδρας» .....	33	12223	διῆλθε Παναμάν 6 Μαΐου διὰ Περουβίαν
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ.) .....	έτ. «Μονρόδια» .....	53	7409	διῆλθε Παναμάν 6 Μαΐου διὰ Μάλταν
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοστ.) .....	έτ. «Αλίτσιας» .....	24	5026	εἰς Γδύνιαν 3 Μαΐου
ΑΛΚΗΣ (λιθ.) .....	έτ. «Αλκιβιάδης» .....	42	7066	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 1 Μαΐου
ΑΛΚΙΜΟΣ .....	έτ. «Αλκιμίος» .....	43	7176	εἰς Όδησσόν 5 Μαΐου
ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.) .....	έτ. «Σάντα Ρίτα» .....	44	7063	άνεχ. Κέπτ Τάσου 25 'Απρ. διὰ Βενετίαν
ΑΛΜΠΑ .....	έτ. «Εξτραμάρα» .....	44	7233	διῆλθε Λός "Αντζέλες 4 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΛΜΠΑ (λιθ.) .....	έτ. «Βιλλάλμπιτσ» .....	43	7231	εἰς θέσιν 1.41 Ν. και 36 Δ., Μαΐου 5 δι' 'Αργεντινήν
ΑΛΦΕΥΣ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Σάν Ραφαέλ» .....	43	7221	έφθ. Μπράκε 4 Μαΐου
ΑΜΑΒΕΡ (παναμ.) .....	έτ. «Λά Πλάνα» .....	19	5729	άνεχ. Κορούνων 26 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΑΜΑΛΙΑΣ (λιθ.) .....	έτ. «Σάν Ραφαέλ» .....	43	7306	άνεχ. Βαγκούθερ 8 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.) .....	έτ. «Ιγκουάνο» .....	18	8571	έφθ. Πειραιᾶ 4 Μαΐου
ΑΜΑΝΤΑ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Φοίνιξ» .....	44	10721	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 6 Μαΐου διὰ Σάντος
ΑΜΑΝΤΑ II. (Κοσταρ.) .....	έτ. «Νίτεάρο» .....	11	3015	εἰς λιμέναν 'Ινδιών 2 Μαΐου
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ .....	έτ. «Αμαρυλλίς» .....	45	7201	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 'Απρ. διὰ Κιουρασάο
ΑΜΕΛΙΑ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Φοίνιξ» .....	43	10573	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 6 Μαΐου διὰ Λάδσεντ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθ.) .....	έτ. «Άλτο Μάρες» .....	44	7164	άνεχ. Καρδίφ 21 'Απρ. διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιθ.) .....	έτ. «Σάν Ραφαέλ» .....	43	7306	εἰς θέσιν 28 Β. και 51 Δ., Μαΐου 2 δι' 'Αρούμπαν
ΑΜΠΑ (λιθ.) .....	έτ. «Άμπια» .....	42	6995	έφθ. Αμέρερσαν 4 Μαΐου
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Ηστημπάσαντ» .....	38	7949	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 16 'Απρ.
ΑΝΑΣ (λιθ.) .....	έτ. «Άναξ» .....	55	6462	άνεχ. Γκάλβεστων 1 Μαΐου δι' 'Αμέρερσαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιθ.) .....	έτ. «Ντέρνα» .....	42	8195	διῆλθε Λάδσεντ 4 Μαΐου διὰ Πολωνίαν
ΑΝΔΟΡΑ (λιθερ.) .....	έτ. «Μπιενβενίντο» .....	45	7331	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνηγ 5 Μαΐου
ΑΝΔΡΕΑΣ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	55	13500	άνεχ. Ρόττερνταυ 27 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Τρανζόσεαν» .....	55	20176	εἰς θέσιν 28 Β. και 51 Δ., Μαΐου 2 δι' 'Αρούμπαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ....	έτ. «Σάντα Κρούζ» .....	29	4913	έφθ. Αμέρερσαν 4 Μαΐου
ΑΝΔΡΕΑΣ Κ. ....	έτ. «Ατλαντίς» .....	38	6219	άνεχ. Ρόττερνταυ 22 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Σάν Ραφαέλ» .....	43	8395	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 23 'Απρ. διὰ Ρόττερνταυ
ΑΝΔΡΟΣ (λιθ.) .....	έτ. «Πατσιφίκα» .....	43	7188	άνεχ. Τάξι 2 Μαΐου διὰ Καναδᾶν
ΑΝΔΡΟΣ Α··ΛΑΝΤ (δεξ.) .....	έτ. «Ρίο Βεντουράντο» .....	53	18736	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 4 Μαΐου διὰ Τεργέστην
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.) .....	έτ. «Ανδρος» .....	53	17845	διῆλθε Παναμάν 25 'Απρ. διὰ Κουϊνέρο
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λιθ.) .....	έτ. «Οράιο» .....	56	10080	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ·Π (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Οράιο» .....	56	26000	εἰς Γιοκοχάμαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΣΤΛ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Οράιο» .....	56	23469	εἰς Αΐοι ('Ιαπωνίας), ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ·Υ·ΛΩΡ (λιθ. δεξ.) .....	έτ. «Οράιο» .....	56	24200	έφθ. Σιμότσου 8 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.) .....	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18713	άνεχ. Σηάπτη 8 Μαΐου δι' 'Αμέρερσαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λιθ.) .....	έτ. «Οράιο» .....	56	10080	διῆλθε Παναμάν 5 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.) .....	έτ. «Ανδρος» .....	54	17847	άνεχ. Κόμπε 25 'Απρ. διὰ Μπαντάρ Μασούρ
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.) .....	έτ. «Ρίο Βεντουράντο» .....	53	18735	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 6 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.) .....	έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	54	6112	εἰς θέσιν 55 Β. και 2 Δ., Μαΐου 6, δι' 'Αιγαούργον
ΑΝΝΕΛΕΝ .....	έτ. «Κόνβαλ» .....	21	4358	διῆλθε Θέουταν 9 Μαΐου διὰ Ρόττερνταυ
ΑΝΝΙΤΣΑ .....	έτ. «Εστρέλλα» .....	20	2734	άνεχ. Μάντζεστερ 3 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδις
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. ....	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ» .....	45	7149	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 Μαΐου διὰ Ρόττερνταυ
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ. ....	έτ. «Σάντα 'Αννα» .....	44	7258	άνεχ. Νταγκάν 7 Μαΐου
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λιθ.) .....	έτ. «Ανώιτσα» .....	44	7165	άνεχ. Μπράκε 28 'Απρ. διὰ Καναδᾶν
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ. ....	έτ. «Σάν Νικόλαος» .....	36	5017	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Μαΐου διὰ Ραβένναν
	έτ. «Μίνωα» .....	08	1763	

## ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Α. Β, Γ, τάξεως και Πρακτικῶν

### Α.Λ. ΛΑΜΠΡΟΥ

Λεωφόρος Βασ. Κωντίνου 54 και Μπουμπούλινας 18, Πειραιεὺς

"Η Δ)σις τῶν Φροντιστηρίων Α.Λ. ΛΑΜΠΡΟΥ φέρει εἰς γνωστίν τῶν ἐνδιαφερομένων τὰ κάτωθι:

α) Τὰ μοδήματα διὰ τός εξετάσεις Γ' Μηχανικών. (Άτμου και MEK) Αύγουστον 1956 χρόνιον σφράξεις ἀπὸ Ιης Μαρτίου

β) Λειτουργούν ιδιαίτερα τημῆματα διὰ τούς προσερχομένους βρεθόδευτους μὲ πολύωρου καθ' ἔκαστην διδασκαλίαν.

γ) Η μακρά φροντιστηρική πείρα τῶν Φροντιστηρίων Α.Λ. ΛΑΜΠΡΟΥ και τὸ ἄριστον και ειδικευμένον διδακτικὸν προσωπικόν, ἐγγυάται τὴν ἀσφαλή ἐπιτυχίων κατὰ τοὺς εξετάσεις.

δ) Τὸ Φροντιστηρίον διαθέτει ἄπαντα τὰ βιβλία ἐπὶ τῷ βάσει τῆς νέας ἐκπαιδευτικῆς ὥλης, καθὼς και προσωπικόν διὰ τὴν διεκπεραίωσιν τῶν πι-

στοποπικικῶν.

Πληροφορίαι εἰς τὰ γραφεῖα τῶν Φροντιστηρίων 9—12 π. μ. και 4—10 π. μ. καθ' ἐκάστην, καθὼς και εἰς διεύθυνσιν 'Αλκιβιάδου 104β Πειραιᾶ.

'Αριθ. τηλεφώνου 42.962

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (λι6.)	έτ. «Σάνα Ραφαέλ»	43	7208	άνεχ. Κόμπτε 23 'Απρ. διά Βαγκούβερ
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. 'Αμβούργον 1 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λι6.)	έτ. «Γκρινβίλλ»	43	7244	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 6 Μαΐου διά Σφάξ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Σηφάριγκ»	43	7131	διήλθε Θέσιταν 9 Μαΐου διά 'Αλεξανδρειαν
ΑΟΥΡΟΡΑ (δύσιορ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	άνεχ. Τακόμα 5 Μαΐου διά Βομβάην
ΑΠΟΛΛΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Απόλλων»	10	3314	εις Κέφλ άπό 4 Φεερ. (πάγοι)
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Σάνα Ραφαέλ»	43	8394	διήλθε Παναμάν 7 Μαΐου εκ Περουβίας
ΑΡΑΓΚΟΝ (λι6.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	11000	εις Κόμπτε, υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρένα»	19	1775	άνεχ. Νεάπολιν 6 Μαΐου διά 'Αλγερίου
ΑΡΕΤΗ Σ. (λι6.)	έτ. «Άλμπτιον»	43	7265	άνεχ. Λίβερπουλ 3 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330	έφθ. Εύρκιγκτων 6 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7254	άνεχ. Σιμονοζέκι 7 Μαΐου διά 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δύσιορ.)	έτ. «Μισαφόρες»	38	10277	άνεχ. Κιουρασάο 25 'Απρ. διά Μιτουένος 'Αύρες
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	διήλθεν 'Αγιον Βικέντιον 1 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Μαριτάτιμ»	40	10224	εις μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΑΡΙΩΝ (λι6ερ.)	έτ. «Αριάτο»	44	7216	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	διήλθε Ντακάρ 5 Μαΐου διά 'Αμβούργον
ΑΡΙΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρίων»	28	1707	διήλθε Σουέζ 1 Μαΐου διά Τζέδδαν
ΑΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρης»	21	1498	διήλθε Σουέζ 7 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερτλάιν»	53	18288	άργει Γένοβαν άπό 4 'Οκτ. έπισκευή
ΑΡΜΑΡ (λι6.)	έτ. «Αστρα»	43	7273	διήλθε Σουέζ 6 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουέντε»	43	7236	άνεχ. Γάνδη 28 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λι6.)	έτ. «Βαλτιμόρα»	45	7255	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λι6.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	διήλθε Τρίνινταν 4 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΡΧΑΝΑΣ (λι6.)	έτ. «Λαϊμπ. Σή Τράνσπ.»	43	7288	άνεχ. 'Υμουνίτεν 5 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ. «Σιέρρα»	45	7198	άνεχ. Λιούδινον 7 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	διήλθε Λόδες 'Αντζελες 7 Μαΐου διά Σιμίζου
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λι6.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	άνεχ. Νέαν 'Υόρκη 1 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάνα Γκαμπριέλ»	43	7198	διήλθε Θέσιταν 4 Μαΐου διά Λίβερπουλ, έφθ. 10
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛΑ	έτ. «Σάνα Μιγκουέλ»	28	4809	άνεχ. Λήθ 5 Μαΐου διά 'Αγιον Λαυρέντιον
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λι6.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	άνεχ. Γλασκώβην 26 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΣΤΡΩΝ	έτ. «Φάγηρογουίντ»	42	7176	άνεχ. Βαλτιμόρη 4 Μαΐου διά Βομβάην
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άνεχ. Τάιν 7 Μαΐου διά Μιτουένος 'Αύρες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (επιδρ.)	άδ. Τυπάλδου	22	5856	έφθ. Κουείτ 28 'Απρ. (είτα Βασσόραν)
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Απτίκο»	27	5214	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 23 'Απρ. διά Βοστώνην
ΑΤΤΙΚΟΣ (λι6. δεξ.)	έτ. «Λόρκο»	44	10712	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου διά Περούδιαν
ΑΤΛΑΒΙΔΑ	έτ. «Κορτελένες»	43	2861	έφθ. Τρίνινταν 5 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤ (δεξιαμ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνεχ. Πόστλαντ (Με) 5 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεχ. 'Αρούμπαν 1 Μαΐου διά Μαρακάϊμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ-ΙΤΟΡ (λ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10500	εις Ναγκόγια, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (λι6ερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10500	άνεχ. Ναγκόγια 28 'Απρ. διά Λόδες "Αντζελες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικο	43	7176	εις θείου 9 Β. και 53 Δ., Μαΐου 1 δά Κέιπ Τάουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Ατλάντικο	43	7176	διήλθε Λόδες "Αντζελες 1 Μαΐου διά Νότ. 'Αφρικήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λι6.)	έτ. «Ατλάντικο	49	17062	έφθ. Πέρσι 1 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικο	49	9869	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο	54	10758	άνεχ. 'Αρούμπαν 25 'Απρ. διά Νιουχάφεν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λι6.)	έτ. «Ατλάντικο	54	9833	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικο	43	7176	έφθ. Σηάττλ 7 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙ-Τ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο	56	15200	εις Σκωτίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικο	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λι6.)	έτ. «Ατλάντικο	55	12985	άνεχ. Μπάχρειν 24 'Απρ. διά Σάντος
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο	53	11322	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο	54	11248	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 10 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Ατλάντικο	55	11241	εις Λάς Πιέντρας 12 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λι6. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο	53	12696	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λι6. δ.)	έτ. «Ατλάντικο	53	12712	διήλθεν 'Αλγερίουν άπό 15 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικο	43	7200	άνεχ. Πέριντς 23 'Απρ. διά Καραϊβικήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο	52	10930	έφθ. Βοστώνη 9 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο	50	8631	διήλθε Τζιμπούτι 20 'Απρ. διά Ισπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικο	43	7176	άνεχ. Κούρτον 7 Μαΐου διά 'Αραβίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο	48	10928	άνεχ. Μπάχρειν 9 Μαΐου διά Ούμη Σαΐδ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικο	49	10908	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Μαΐου διά Βρέμην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικο	43	7176	άνεχ. 'Αιμούργον 4 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ-	έτ. «Ατλάντικο	43	7176	άνεχ. Μπαρόραν 4 Μαΐου διά Βαγκούβερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Ατλάντικο	45	7160	άνεχ. Οζάκαν 4 Μαΐου διά Βαγκούβερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικο	44	7247	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέσα	42	7177	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Οδησσόν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκούτουρος»	27	5006	άνεχ. Πρόβιντενς 4 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην, έφθ. 5
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόδο»	44	7198	διήλθε Ντακάρ 7 Μαΐου διά Αρεβίαν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λι6.)	έτ. «Αιλά»	42	7010	άνεχ. Ρούμη 30 Β. και 18 Α., Μαΐου 1 δά Χάϊφαν
ΒΑΛΕΝΤΣΙΑ (παναμ.)	έτ. «Νουέβα Βαλέντσια»	44	7276	άνεχ. Τσεύε 2 Μαΐου διά Σέβεν 'Αιλαντς
ΒΑΛΟΡ (λι6.)	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	διήλθε Τρίνινταν 29 'Απρ. διά Βραζιλίαν
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνας	44	7176	διήλθε Κίβραλτάρ 1 Μαΐου διά Πόρτ 'Αλφρεντ
ΒΑΡΚΑ (λι6.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7176	έφθ. Λίβερπουλ 5 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάτο»	43	7067	έφθ. Σιένταμ 6 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αίβαλη»	44	7242	διήλθεν έκ Σουέζ 8 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λι6. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Απρ. διά Κούνθαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίσσιππο»	12	5944	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Απρ. διά 'Αιμέρσαν
ΒΕΝΕΡΕ-ΙΤΟΡ (λι6.)	έτ. «Οσεάνικα	43	7253	άνεχ. Τσεύε 9 Μαΐου διά Μανίλαν
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ. «Εκλόμπο»	20	7631	όρει Τσεύε 29 'Απρ. διά Βραζιλίαν
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισρέα»	10	8089	διήλθε Κέιπ Φρίο 4 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρστομάντε»	52	11362	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου
ΒΙΚΥ (Κοσταρ.)	έτ. «Αιγαίσιον»	09	2890	εις θείου 29 Β. και 34 Δ., Μαΐου 7 δι' 'Ιμμιγχαμ
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λι6.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7058	

**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.

ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ.	«Βιργινία»	44	7281	έφθ. Ρόπτερνταμ 4 Μαΐου
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Pio Koumaito»	40	8427	άργει Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 18 'Απρ.
ΒΟΡΙ	έτ.	«Pio»	42	7076	έφθ. Πένοβαν 7 Μαΐου
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιθερ.)	έτ.	«Μαρίνα»	56	8550	εἰς 'Οζάκαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιθερ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	9462	έφθ. Βαγκούσερ 1 Μαΐου	
ΓΑΛΗΝΗ (λιθ.)	έτ.	«Βόγλα»	56	9462	εἰς θέσιν 49 Β. καὶ 19 Δ., Μαΐου 7 διὰ Νόρμτεγχαμ
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ.	«Κερούνα»	43	7156	ἀνεχ. Λάιττλ Πέντρο 9 Μαΐου διὰ Μπατόν Ρούζ
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ.	«Γέροντας»	43	7271	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 28 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιθ.)	έτ.	«Σέντραλ»	45	7253	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 8 Μαΐου διὰ Γερμανίαν
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθ.)	έτ.	«Ράτλαντ»	44	7205	έφθ. Ρόπτερνταμ 8 Μαΐου
ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ (λιθ.)	έτ.	«Μιραμάρ»	18	5210	έφθ. Ρόπτερνταμ 7 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ.	«Ματζέόλιο»	27	5407	έπόδισε Ρόπτερνταμ 10 Μαΐου (δι' Αύλωνα)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)	έτ.	«Μονρόδιο»	51	5739	διῆλθε Παναμάν 5 Μαΐου διὰ Λονδίνου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Χρυσάνθη»	96	1552	έφθ. Βρέμην 7 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Ατλαντικ 'Οιλ»	54	18790	διῆλθε Πόρτ Σαϊδ 6 Μαΐου διὰ Βόρ. 'Αμερικήν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	άδ.	Λύρα	55	10490	ἀνεχ. Κοβένας 25 'Απρ. διὰ Τρίνινταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Γκρέτας»	43	7273	ἀνεχ. Νάρβικ 7 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδος
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ.	«Άρκουλ»	22	1871	έφθ. Βρεμάνη 21 'Απρ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7142	έφθ. Βρέμην 4 Μαΐου	
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ.	«Pio Πάρντο»	43	7166	διῆλθε Λός 'Αντζελες 5 Μαΐου διὰ Λονδίνου
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (παναμ.)	έλληνικά συμφέροντα	19	5182	διῆλθε Ντόρερ 4 Μαΐου διὰ Κουβέιτ	
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ.	«Γιουρόπα»	43	7207	διῆλθε Ντακάρ 6 Μαΐου δι' 'Αγγλιαν
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ.)	έτ.	«Μπάχιος Σαλίνας»	42	7303	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 Μαΐου διὰ Βρέμην
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθ.)	έτ.	«Ντετέ Πλάτα»	30	6770	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 20 'Απρ. διὰ Γιουγκοσλαβίαν
ΓΚΛΑΝΤΙΓΙΤΟΡ	έτ.	«Πλάμαρ»	43	7252	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιθ.)	έτ.	«Mint 'Ατλαντικ»	43	7229	έφθ. Εγνών 20 'Απρ.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Εντέλ Νόρτε»	55	20900	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διὰ Χάβρην
ΓΟΥΙΝΤ	έτ.	«Καρρέτο»	44	7247	ἀνεχ. Ρόπτερνταμ 26 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	52	20131	έφθ. Λίδερπορ 10 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΟΡΥ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	54	27812	διῆλθε Περσικόν Κόλπον 29 'Απρ. δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιθ. δ.)	έτ.	«Διεθνής»	55	20432	διῆλθε Σουεζ 8 Μαΐου διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΣ (λιθ. δ.)	έτ.	«Πανοσεανίκ»	55	20432	εἰς θέσιν 22 Β. καὶ 37Α. Μαΐου 7 δι' 'Αραβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λιθ. δ.)	έτ.	«Διεθνής»	54	20035	εἰς θέσιν 19 Β. καὶ 58 Α., Μαΐου 8 διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ.	«Διεθνής»	54	20431	διῆλθε Σουεζ 7 Μαΐου δι' Εύρωπην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	53	20536	ἀνεχ. Πέρνις 7 Μαΐου διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ (λ. δ.)	έτ.	«Διεθνής»	43	10448	ἀνεχ. Μπουενός 'Αὔρες 18 'Απρ. διὰ Λάζ Πιέντρας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΗ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	43	10448	ἀνεχ. Αινέρερσαν 5 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΑ ΘΑΟΥΤ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	43	10448	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	52	20125	ἀνεχ. Μίρι 1 Μαΐου διὰ Ρόπτερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	43	7176	ἀνεχ. Γιαβάτα 26 'Απρ. διὰ Βρετ. Κολομβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λιθ.)	Στ.	Νιάρχος	42	7257	εἰς Πέρνας 10 Μαΐου, ὑπὸ ἐκφόρτωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λιθ.)	Στ.	Νιάρχος	44	7210	έφθ. Τσιτιταβέκιαν 29 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΟΡ (λιθ.)	έτ.	«Διεθνής»	49	17738	ἀνεχ. Περσικόν Κόλπον 29 'Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	49	10892	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 'Απρ. δι' Αμμουσαίη Μπαίη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	53	12843	διῆλθε Σουεζ 7 Μαΐου δι' Αραβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.)	έτ.	«Διεθνής»	55	22000	διῆλθε Πόρτ Σαϊδ 6 Μαΐου διὰ Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ (λ. δεξ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	53	12862	εἰς θέσιν 6 Ν. καὶ 77 Α., Μαΐου 4 διὰ Σιγκαπούρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιθ. δ.)	έτ.	«Ιντερμάριν»	54	20235	έφθ. Πέρνις 7 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λιθερ. δεξ.)	έτ.	«Ιντερμάριν»	55	20355	διῆλθε Σουεζ 6 Μαΐου διὰ Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΙΛ (δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	43	10448	ἀνεχ. Περσικόν Κόλπον 8 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δ.)	έτ.	«Διεθνής»	43	10195	διῆλθε Σουεζ 10 Μαΐου δι' Αραβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	43	10193	εἰς μεταφορὰς Αρούμπας—Μαρακάιμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	43	10448	ἀνεχ. Πεσικόν Κόλπον 9 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	43	10195	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 29 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	43	10488	ἀνεχ. Πεσικόν Κόλπον 5 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	43	10448	διῆλθε Σουεζ 2 Μαΐου διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	44	10172	ἀνεχ. Φορταλέζα 5 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΙΣΤ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	45	10470	διῆλθε Σουεζ 1 Μαΐου δι' Αραβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	44	10448	έφθ. Ρίο Κράντε 5 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Διεθνής»	44	10448	ἀνεχ. Χένζαμ 2 Μαΐου διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙ·ΟΜΦ (δεξ.)	έτ.	Νιάρχος	44	10172	διῆλθε Παναμάν 7 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ.	Νιάρχος	43	10448	έφθ. Αρούμπαν 1 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λιθ. δ.)	έτ.	«Διεθνής»	43	10195	έφθ. Αυστερερταμ 8 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔΑ (λκ δεξ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	52	12705	ἀνεχ. Περσικόν Κόλπον 9 Μαΐου διὰ Χάβρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λ. δεξ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	53	12705	διῆλθε Σουεζ 2 Μαΐου δι' Αραβίαν
ΔΑΦΝΗ (λιθ.)	έτ.	«Τρανσοτσεάνικα»	54	5779	
ΔΕΛΦΙΝ (λιθ.)	έτ.	«Χίαν»	45	7259	
ΔΕΛΦΟΙ (λιθ.)	έτ.	«Pio Αντού»	45	7252	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ούλτραμάρ»	21	1184	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ.	«Γιουρόπα»	44	7216	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ.	«Γουεστ 'Αφρικαν»	55	6100	
ΔΕΣΠΩ	έτ.	«Εσπεράντζα»	44	7207	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Σάντα 'Αγγελίκα»	43	2878	
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Στενιές»	20	4992	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λιθερ.)	έτ.	«Καρντενόζα»	55	10200	
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιθ.)	έτ.	«Μπάχιας Σαλίνας»	43	7260	
ΔΩΡΙΣ	έτ.	«Δωρίς»	54	6102	
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιθ.)	έτ.	«Γουορλντουσάιν»	43	7031	
ΕΒΗ (λιθερ.)	έτ.	«Μπάλκα»	43	7247	
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ.	«Σάν 'Εμπίλιο»	44	7249	
ΕΒΗΛΙΖ (λιθ.)	έτ.	«Pio Καριμπάτια»	44	8327	
ΕΒΗΜΑΡ (λιθ.)	έτ.	«Σάν 'Αλμπέρτο»	45	7252	
ΕΒΗΜΠΕΛΛ	έτ.	«Σήκρεστ»	44	7253	
ΕΙΡΗΝΗ (Κοστρ.)	έλληνικά συμφέροντα	13	1462		

**N. D. COTZIAS**

Established 1893

SWORN SHIPBROKER, CHARTERING &amp; STEAMSHIP AGENT

PIRAEUS

SALE/PURCHASE &amp; CHARTERING OF TONNAGE

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

**THEODORE J. ECONOMAKIS**

SHIPPING AGENT

THESSALONIKI : I. Dragoumi Str. 5

Tel. Address CARAVI.

Teleph. 32-13 &amp; 72-742

ΕΙΡΗΝΗ	έτ.	«Πούντα 'Αρένας»	29	6941	έφθ. Ριγιέκαν 5 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.)	έτ.	«Είρηνη»	11	4465	άνεχ. Λισσαβώνα 1 Μαΐου διά Βάντσπιλς
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ.	«Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	άνεχ. Ράζ. Τανούρα από 10 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΕΛΕΝΗ (λιβερ. δεξ.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	36	8064	έφθ. Πέρνις 8 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ.	«Πουέρτο Λιμπερτάντο»	44	7213	έφθ. Ριόν 'Ιανέριον 1 Μαΐου
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Γουόρλντ Τάνκερς»	43	7218	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Μαΐου διά Χαδάνναν
ΕΛΛΗ (Κοσταρ.)	έτ.	«Οξιλιαρ»	30	4123	άνεχ. Κολόμπα 7 Μαΐου διά Μορμουγκάο
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιβ.)	έτ.	«Ελλήσποντος»	44	7189	έφθ. Σαΐγκον 2 Μαΐου (διά Γαλλίαν)
ΕΛΜΙΡΑ (λιβερ.)	έτ.	«Μορέλος»	43	7190	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαΐου δι' Ούζαν
ΕΛΠΙΣ (λιβ.)	έτ.	«Κοζόταμιλ»	44	7229	διήλθε Λός 'Αντζελες 17 'Απρ. διά Καβασάκι
ΕΜΑΝΙΣΠΕ·ΤΩΡ	έτ.	«Τρανσπασίφικα»	43	7207	άνεχ. Βαλτιμόρης 8 Μαΐου διά Βοστώνη
ΕΜΙΑΥ	έτ.	«Βιβάλετ»	28	2407	άργει Κιέλυ από 28 Μαρτ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ.	«Γκόφο 'Αζούλ»	42	7058	διήλθε Σουέζ 4 Μαΐου διά Κοσσείρ, έφθ. 6
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ.	«Ένσενάντα»	44	7207	εις Νοδωρωσίκην 3 Μαΐου
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοσταρ.)	έτ.	«Λατσιφέρους»	43	7264	άνεχ. 'Αμβούργον 1 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Λόγγος»	41	7122	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαΐου
ΕΝΤΟΥΚΕ·ΤΩΡ (λιβ.)	έτ.	«Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	διήλθε Φλώσιγκ 2 Μαΐου δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΕΝΤΥ (λιβ.)	έτ.	«Έντυ»	25	3320	άργει Ρόττερνταμ από 17 Φεβρ.
ΕΝΩΣΙΣ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ενωσις»	12	2171	άνεχ. Μορμουγκάο 5 Μαΐου διά Πιομπίνο
ΕΠΟΣ (λιβ.)	έτ.	«Αλδέρες»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαΐου διά Λομπίτο
ΕΣΤΟΡΙΑ	έτ.	«Πέντεγκραλ»	44	7255	έφθ. Ριγιέκαν 3 Μαΐου
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ.	«Στάρ»	26	3503	έφθ. Νεάπολιν 1 Μαΐου
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ.	«Σουντατλάντικα»	22	7765	διήλθεν 'Αδεν 4 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ.)	έτ.	«Οσεαν»	42	6975	εις Τόκιο, υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιβ.)	έτ.	«Οράιον»	56	7900	διήλθε Παναμάν 5 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ.	«Άτλαντικ "Οίλ»	54	18736	έφθ. Ριγιέκαν 2 Μαΐου
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ.	«Γκόφο Ντεζέαντο»	44	7264	εις Γερμανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λιβ.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	56	8000	άνεχ. Πεσικόν Κόλπον 4 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβ.)	έτ.	«Σάν Νικόλας»	52	15869	άνεχ. Οζάκαν 3 Μαΐου διὰ Νάουρου
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ.	«Σάν Νικόλας»	43	7176	άργει Βρέμην από 9 Μαρτ., έπισκεψή
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Γουέστ Άτλαντικ»	36	9927	έφθ. Χαδάνναν 9 Μαΐου
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Άντωνιο»	43	7874	διήλθε Πούλο Μπαύκον 1 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ.	«Μαλάγιας»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 27 'Απρ. δι' 'Αμβούργον
ΕΦΗ (λιβ.)	έτ.	«Ορινόκο»	44	7165	έφθ. Χάλιφας 20 'Απρ.
ZAN	έτ.	«Βεσπούκιο»	44	10641	άνεχ. 'Αρούμπαγ 27 'Απρ. δι' Αμμουαίη Μπαίν
ΖΕΟ Γ. (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ζέρυφος»	43	7231	διήλθε Γιορταλάρ 10 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδος
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ.	«Γιουνάτεντ Κρός»	52	12555	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ZINI (λιβ. δεξ.)	έτ.	Κ. Ατυχίδης	20	7638	εις θέσιν 11 Β. καὶ 35 Δ., Μαΐου 2 διὰ Ρόττερνταμ
ZOZIAN (Κοσταρ.)	έτ.	«Ντέλ Νόρτε»	43	7099	διήλθεν 'Αγιον Βικέντιον 6 Μαΐου διά Πόρτ "Αλφρεν
ΗΓΚΑ	έτ.	«Άφρικαν Κέρριερς»	43	8318	έφθ. Αμβέρσαν 1 Μαΐου
ΗΓΚΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ντέλ "Εστε»	44	7161	διήλθε Τρίνινταν 3 Μαΐου διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ.	«Θαλασσοπόρος»	44	7252	έφθ. Σίενταν 22 'Απρ.
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ.	«Αϊλα Μπέλλα»	28	2407	έφθ. Αλεξανδρεαν 4 Μαΐου
ΘΕΟ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ντέλα Νόρτε»	43	7050	διήλθε Γιορταλάρ 29 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδος
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ	έτ.	«Δώρως	45	7151	έφθ. Ντεμεράρα 7 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ.	«Μάρ Μπή»	42	6997	άνεχ. Βρέμην 26 'Απρ. δι' "Αγιον Λαυρέντιον
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ.	«Μοντεζόυμα»	43	7132	διήλθε Τρίνινταν 23 'Απρ. διά Σάντος
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιβ.)	έτ.	«Κομέρσιαλ»	43	7188	έφθ. "Αγιον Φραγκίσκον 8 Μαΐου
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιβ.)	έτ.	«Λάς Πέρλας»	28	5068	άνεχ. Κεύδων 28 'Απρ. διά Καζαπλάγκαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ.	«Κομέρσιαλ»	43	7185	διήλθε Παναμάν 22 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ.	«Απόστολος Παύλος	24	3658	έφθ. Τζιμπουτί 4 Μαΐου
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ.	«Παταγκόνια»	35	8072	έφθ. Λάβρην 4 Μαΐου
INTAΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ.	«Μαϊφάρ»	56	10400	εις Σιμίζου, υπό συμπλήρωσιν
IONIAN Α·Ι·ΑΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ.	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 1 Μαΐου διά Νέαν Σκωτίαν
IONIAN ΛΗΝΤΕΡ	έτ.	«Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	έφθ. Μόντρεαλ 6 Μαΐου
IONIAN ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Μαϊφάρ»	56	10422	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου
IONIAN ΣΗΦΑΡΕΡ (λιβ.)	έτ.	«Τρανσόσεαν»	53	15826	άνεχ. Αμμουαίη Μπαίν 3 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν, έφθ. 8
IONIAN ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	διήλθε Σουέζ 4 Μαΐου δι' Ινδονησίαν
IONIAN ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ.	«Τρανσόσεαν»	53	13485	άνεχ. Αρούμπαν 29 'Απρ. διά Γιορταλάρ
IONIAN ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ.	Τυρογαλᾶς — Ζαμπάζας	15	1255	εις Πειραιά 4 Μαΐου
IONION (λιβανού)	έτ.	Κωταρόπούλος	20	909	άργει Μεσσαλίαν πλέον τοῦ έτους
KAIKΗ	έτ.	«Κορρεπάτρο»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 5 Μαΐου δι' Ούζαν
KΑΜΠΑΝΟΣ	έτ.	«Άρεκουίτα»	43	7257	άνεχ. Μόντριλ 7 Μαΐου διά Τάμπαν
KΑΝΟΠΟΥΣ	έτ.	«Κανόπους»	44	7138	διήλθε Σουέζ 2 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Κρήνη»	43	1790	άνεχ. Αρούμπαν 26 'Απρ. διά Χάμιλτον ('Οντάριο)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Φιάντζα»	56	10015	διήλθε Πλαναμάν 1 Μαΐου διά Κείπ Τάουν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Λουντεριονίδι»	24	5185	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	έτ.	N. I. Νομικός	07	1075	διήλθε Κων(πολι)ν 1 Μαΐου διά Λαττάκια
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Λουνίδιο»	19	5173	άνεχ. Μόντρεαλ 4 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ.	«Λουνίδιο»	20	6157	έφθ. Καλκούτταν 24 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΩΤΗΣ (λιβ.)	έτ.	«Τράμπτ Τσάρτεριγκ»	56	8000	186 : «ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ», σημαία 'Ελληνική
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ.	«Τράμπτ»	55	8798	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 6 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ (Κοστ.)	έτ.	«Σάντα Κυριακή»	20	1603	έφθ. Γκράντον 7 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ.	«Τράμπτ»	54	8005	άνεχ. Νόρντεγχαρ 3 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδος
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)	έτ.	«Ιούνιον»	22	1048	εις Τζέδδαν 6 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ.	«Λουνίνο»	19	5331	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (Κοστ.)	έτ.	«Λίμπανο»	43	7281	άνεχ. Αμβέρσαν 28 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιβ.)	έτ.	«Τράμπτ»	55	8902	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 2 Μαΐου διά Τεργέστην
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	έτ.	«Ιρίς»	42	6782	άνεχ. Οτάρον 29 'Απρ. διά Βαγκούσερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβ.)	έτ.	«Άντόρ»	43	7129	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδος
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΡΑΣ (λιβ.)	έτ.	«Άλταμίρο»	45	7211	άνεχ. Ταμπού 3 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδος
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ.	«Γιουρόπα»	44	7123	άνεχ. Ταμπού 7 Μαΐου διά Τζάκσονβιλ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Στάρ»	31	8873	διήλθε Χονολούλου 8 Μαΐου διά Τόκιο
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιβ.)	έτ.	«Καρρέτο»	43	7214	έφθ. 'Αμβούργον 9 Μαΐου
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Σαν Φελίτσια»	43	7033	άνεχ. Χάμπτον ρόδο 4 Μαΐου δι' Ούζαν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Κοστ.)	έτ.	«Οσεαν»	17	7574	παρέλθοντα εις Λίβερπουλ, 8 Μαΐου
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιβ.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	42	9796	άνεχ. Αμβέρσαν 3 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδος
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λιβερ. δεξ.)	έτ.	«Πίονιρ»	36	10291	άργει Πειραιά από 2 Μαρτίου
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (λιβανού)	έτ.	Γ. Σιγάλας	20	1618	εις Νέαν Καληδονίαν 11 Μαΐου
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ.	«Καρρέτο»	43	7068	έφθ. Θεσσαλονίκην 29 'Απρ. (είτα Πειραιά)
ΚΑΛΗ	έτ.	«Μαρίν»	43	7166	διήλθε Σιγκαπούρη ρόδος 9 Μαΐου διά Ρεουνίον
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ.	«Πανμάρ»	43	7245	διήλθε Λίζαρτον 1 Μαΐου (διαταγάς)
KATINA	έτ.	«Σάν Μπερνάντο»	45	7255	έφθ. Σφάξ 5 Μαΐου
KATINA (Κοστ.)	έτ.	«Ροσίνο»	13	2000	έφθ. Σφάξ 25 'Απρ.
ΚΕ·Ι·Π ΠΑΛΜΑΣ	έτ.	«Χάρτλαντ»	42	7176	εις θέσιν 43 Β. καὶ 64 Δ., Μαΐου 7 διό Χάμπτον ρόδος
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ	έτ.	«Λαιμπρίαν»	44	7281	έφθ. Ρουέν 43 Β. καὶ 64 Δ., Μαΐου 7 διό Χάμπτον ρόδος

ΚΕΙΠ ΩΡΑ		έτ. «Γκάλλαρο» .....	37	5282	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιβ.)		έτ. «Οτσεάνικα» .....	43	7233	έφθ. Λάιπτη Πέντρο 1 Μαΐου
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)		έτ. «Κάνοπους» .....	41	7431	άνεχ. Φόττερνταμ 28 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΕΦΑΛΟΣ (λιβ.)		έτ. «Τζ. Σή Τράνσπορτ» .....	26	5717	έφθ. Σλίτε 28 'Απρ.
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβ.)		έτ. «Μπελμάρ» .....	44	7190	άνεχ. Λονδίνον 7 Μαΐου διά Καναδάν
ΚΝΟΖΑ		έτ. «Τράμπ» .....	43	7248	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΝΟΖΑΓΚΑ		έτ. «Ορόγιας» .....	44	7159	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιβ.)		έτ. «Κολουμπέλλα» .....	43	7239	άνεχ. Πρίν Ρούπερτ 7 'Απρ. δι' Εύρωπην
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ		έτ. «Νεπτούνια» .....	13	9424	έφθ. Μόντρεαλ 7 Μαΐου
ΚΟΜΕΤ (λιβ.)		έτ. «Μονάρκο» .....	43	7250	έν πλώ έξι Ιαπωνίας διά Πόρτλαντ ("Ορ.) Μαΐου 8
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λιβ.)		έτ. «Σάν Αγκουστίν» .....	42	7178	άνεχ. Αμβούργον 28 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Οξίλιαρ» .....	41	5173	άνεχ. Πόρτ "Εδεργκλαντ 29 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΚΟΡΘΙ		έτ. «Μοντεπάρτο» .....	43	7252	εις Σασέμπιο από 10 'Απρ.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβ.)		έτ. «Σάν Πέντρο» .....	45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΛΑΝΤ		έτ. «Ζίτα» .....	43	7075	έφθ. Πειραιά 26 'Απρ.
ΚΟΥΗΝ		έτ. «Ντέλ Εστε» .....	44	7190	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαΐου δι' Ούζάν
ΚΡΙΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβ.)		έτ. «Αϊλα Γκράντε» .....	43	7275	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΡΟΝΟΣ (λιβ.)		έτ. «Σάν Φερνάντο» .....	41	6756	έφθ. Αντοφαγκάτα 9 Μαΐου (δι' Αμβούργον)
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)		έτ. «Κάνοπους» .....	54	10608	άνεχ. Τατέδηκ Ούμπαν 2 Μαΐου διά Φρήμαντλ
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ. λιβ.)		έτ. «Κυανός» .....	43	10448	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 4 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΚΥΜΟ (Κοστ.)		έτ. «Εσκόριαλ» .....	44	7292	διηλθεν Αζόρας 3 Μαΐου διά Πόρτ "Αρθουρ
ΚΥΡΑ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Βάντα» .....	43	7330	διηλθεν Αρούμπαν 26 'Απρ. δι' Αμβούργον
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοστ.)		έτ. «Σάντα Βαρβάρα» .....	21	2294	εις Τζέδδαν 5 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ		έτ. «Κογκισταντόρ» .....	45	7157	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.		έτ. «Ντέ Κάργκα» .....	44	7214	διηλθεν Πούλο Μπούκομ 1 Μαΐου δι' Αργεντινήν
ΚΩΣΤΗΣ (λιβ.)		έτ. «Κωστή» .....	44	7243	διηλθεν Τρινίνταν 26 'Απρ. διά Μπούενος Αύρες
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΟΥ		έτ. «Εργκάπα» .....	53	11262	άνεχ. Ντώρμπαν 5 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Μπάτλικο» .....	43	10195	έφθ. Γκότεμπουργκ 7 Μαΐου
ΛΑΜΥΡΑ		έτ. «Πέντρεγκαλ» .....	45	7247	άνεχ. Τρίνινταν 1 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)		έτ. «Μίραμποντε» .....	53	13406	διηλθεν Πόρτ Σαΐδ 7 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΛΙΔΗ (λιβ.)		έτ. «Φορταλέζα» .....	43	7030	εις θέσιν 42 Β. και 31 Δ., Μαΐου 4 διά Λάδσεντ
ΛΙΜΠΕΡΕ ΙΤΟΡ		έτ. «Παναμερικάνα» .....	44	7256	άνεχ. Νέαν Υόρκην 6 Μαΐου διά Ντέριντζε
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ		έτ. «Άτλαντικο» .....	43	7176	έφθ. λάμπτον ρόδς 4 Μαΐου
ΛΙΝΤΑ (λιβ.)		έτ. «Ρίο ντέλ Κάστρο» .....	43	7262	εις θέσιν 41 Β. και 44 Δ., Μαΐου 3 διά Χάμπτον ρόδς
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοστ.)		έτ. «Χερέντια» .....	27	4966	άνεχ. Αμπαντάν 6 Μαΐου διά Μορμουγκάο
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (λιβ.)		έτ. «Ρίο Αζούλ» .....	44	7256	διηλθεν Λός Αντζελες 5 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΛΟΣ ΚΑΡΙΜΠΕΣ (λιβ.)		έτ. «Γουέστ Ιντιες Σή» .....	44	2127	άνεχ. Θιούταν Τρουθιλό 4 Μαΐου διά Σάντα Μάρτα
ΛΟΥΚΙΑ (Κοστ.)		έτ. «Εβερεστ» .....	19	974	διηλθεν Πόρτ Σαΐδ 6 Μαΐου έξι Ερυθράς
ΛΟΥΔΟΥ (Λιβάνου)		έτ. «Λέενταν» .....	17	1936	έφθ. Πόρτ Σουδάν 7 Μαΐου και Σουζ 8
ΛΥΡΙΚ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Θήσατρ» .....	43	10428	άνεχ. Νέαν Όρλεανην 8 Μαΐου διά Χαβάναν
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Βιβλάλετ» .....	27	6192	άνεχ. Βενετίαν 5 Μαΐου διά Πειραιά, έφθ. 9
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ		έτ. «Μπρόσταν» .....	44	7160	εις θέσιν 16 Β. και 75 Δ., Μαΐου 4 διά Βαλτιμόρην
ΜΑΕΝΤΑ (Κοστ.)		έτ. «Άνδρομέδα» .....	21	4877	διηλθεν Γιβραλτάρ 3 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΜΑΙΡΗ (Κοστ.)		έτ. «Παρέννα» .....	21	1489	έπόδισε Σουάν 9 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)		έτ. «Μονράδιο» .....	49	5685	διηλθεν Τζιμπούτι 21 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΙΡΗ Π. (λιβ.)		έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» .....	96	1594	εις Τζέδδαν 4 'Απρ.
ΜΑΚΡΩΝ (λιβ.)		έτ. «Κομπάς» .....	43	7208	άνεχ. Αμπερτάν 4 Μαΐου διά Ντεμεράραν
ΜΑΜΠΡΟΥΚ (Κοστ.)		έτ. «Γουέστερν» .....	43	7161	διηλθεν Τρίνινταν 5 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοστ.)		έτ. «Χερέντια» .....	18	3756	διηλθεν Πόρτ Σαΐδ 29 'Απρ. διά Μπάρι
ΜΑΝΤΕΛΕΝ (Λιβάνου)		έτ. «Ολμέντο» .....	43	7210	έφθ. Καλκούταν από 1 'Απρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λιβ.)		έτ. «Φυτριανού» .....	19	5670	άνεχ. Σεμαίνους 5 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (διδουρ.)		έτ. «Παρανάλτο» .....	43	7189	έφθ. Νέαν Υόρκην 3 Μαΐου
ΜΑΡΓΚΟ		έτ. «Σάουθερν Κρός» .....	44	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Μαΐου διά Γιουγκοσλαβίαν
ΜΑΡΙΑ II. (λιβ.)		έτ. «Ούλτραμαρίνα» .....	43	7160	άνεχ. Νάσικι 19 'Απρ. διά Βαλτιμόρην, έφθ. 8 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Κρίστομπαλ» .....	44	7163	έφθ. Πουέρτο Κορτέζ 20 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Τ. (Κοστ.)		έτ. «Βέγας» .....	43	7176	εις θέσιν 4 Αμβέρσαν 7 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοστ.)		έτ. «Πανρίκα» .....	19	6064	διηλθεν Αγιον Βικέντιον 3 Μαΐου δι' Ευρώπην
ΜΑΡΙΕΛ (λιβ.)		έτ. «Αρκούλ» .....	22	4949	διηλθεν Παναμάν 6 Μαΐου, έκ Χιλής
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	43	7244	έφθ. Ταγκού 2 Μαΐου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Φωσίαν» .....	43	7059	εις θέσιν 36 Β. και 27 Δ., Μαΐου 6 διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΡΙΛΕΝΑ (Κοστ.)		έτ. «Ντέ Νόρτε» .....	56	21000	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Μενούσαπτε» .....	41	4729	άνεχ. Βενετίαν 6 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιβ.)		έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» .....	43	8202	άνεχ. Τατέδηκ Αγκαλούσιαν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Γκαλλογουσάιη» .....	44	7303	άνεχ. Ποντεβίδεο 23 'Απρ. διά Βαγκούδερ
ΜΑΡΙΝΟΖΑ (λιβ.)		έτ. «Ορίεντα» .....	24	4701	άνεχ. Μοντεβίδεο 26 'Απρ. διά Μασαλίαν
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λιβ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	47	8190	έφθ. Αμβούργον 6 Μαΐου
ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» .....	44	7242	έφθ. Αμβέρσαν 6 Μαΐου
ΜΑΡΚΟΣ (λιβ.)		έτ. «Σάν Γκεράσιμο» .....	20	3483	έφθ. Τζάκσονβιλ 24 'Απρ.
ΜΑΡΗΝΗΣ ΣΑ		έτ. «Εύκαριερ» .....	43	7033	έφθ. Μπράκε 9 Μαΐου
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιβ.)		έτ. «Ούνιβερσαλ» .....	55	8961	άνεχ. Τεργέστην 6 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΩ		έτ. «Τράνσπορτ» .....	44	7251	έφθ. Βαλτιμόρη 26 'Απρ.
		έτ. «Μαρία» .....	19	7588	άργει Βρέμην από 12 Νοεμβρίου
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοστ.)		έτ. «Μοτόρες» .....	53	8453	έφθ. Αμβούργον 4 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Κόρτικ» .....	55	24200	διηλθεν Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Μπάνιας
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιβ.)		έτ. «Νίκη» .....	44	7232	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Μαΐου δι' Ούζάν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)		έτ. «Μπαλμπότα» .....	54	18763	διηλθεν Μάλταν 7 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Μιρολάγκα» .....	55	6500	άνεχ. Θρή Ρίβερς 3 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΜΑΣΤΡΟΣΤΕΛΙΟΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Γιουνάιτεντ» .....	41	7195	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)		έτ. «Ματζεολία» .....	27	6144	διηλθεν Σουέζ 6 Μαΐου δι' Αμπαντάν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)		έτ. «Νόρθ Πασίφικ» .....	43	7176	άνεχ. Μοδρουγκάο 8 Μαΐου διά Γιαβάτα
ΜΑΧΦΟΥΖ (Κοσταρ.)		έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» .....	12	5254	άνεχ. Τζιμπούτι 1 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΜΕΛΙΝΤΑ		έτ. «Ινκάικα» .....	45	7254	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιβ.)		έτ. «Λινάρές» .....	44	7198	εις θέσιν 42 Β. και 42 Δ., Μαΐου 7 διά Χάρην
ΜΕΝΙΤΕΣ		έτ. «Νουέβα Γρανάδα» .....	45	7198	άνεχ. Μπέρναν 5 Μαΐου
ΜΕΡΛΙΝ (λιβ.)		έτ. «Σάν Πέντρο» .....	45	7190	έφθ. Γένοβαν 1 Μαΐου
ΜΕΡΟΠΗ (Κοστ.)		έτ. «Σάπαπα» .....	43	1934	

## THE HELLENIC &amp; INTERNATIONAL SHIP-SUPPLIERS

G. E. AMANATIDES

ΤΟ ΜΟΝΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ  
ΤΑΣ ΕΠΙΣΤΟΛΑΣ ΣΑΣ ΑΠΟΣΤΕΛΕΤΕ  
ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ ΜΑΣCables  
«GRECO» CEUTA  
Phone 3936CEUTA  
Post O.Box 87  
CEUTA  
Codes used  
ABC 5th & 6th Edi.

ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ .	έτ. «Σάνν Ραφαέλ» .	43	7282	έφθ. "Ηστ Λόντον 7 Μαΐου (διά Πλέϊτ) άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 27 'Απρ. διά Ρόττερνταμ διηλθε. Σουέζ 28 'Απρ. διά Ράς Τανούρα έφθ. Κάρδιφ 6 Μαΐου
ΜΕΣΣΑΡΙΑ .	έτ. «Καστέλλα» .	43	7249	άργει Βλαάργικεν άπό 25 Μαρτίου άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 3 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν άνεχ. Νέαν Ύόρκην 7 Μαΐου διά Χάλιφαξ διηλθε. Θέσουταν 4 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν άνεχ. Σάν Ζουάν 5 Μαΐου διά Πουέρτο λόδι Κρούζ εις Τάνι, υπό συμπλήρωσιν
ΜΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα» .	55	20630	έφθ. Λιδόρνο 9 Μαΐου
ΜΙΚΤΡΙΚ (Κοστ.)	έτ. «Μίντρικ» .	20	4098	"Ιδε: «ΜΑΡΙΑΝΘΗ Τ.», ως μετωνυμάσθη.
ΜΙΧΑΗΑ Γ. .	έτ. «Η. Κορντόμπα» .	44	7215	έφθ. Κότκα 2 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σαίν Μικέλ» .	29	2666	έφθ. Καματσί 6 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δεξ.)	έτ. «Σάν 'Αντρες» .	53	11289	έφθ. Λιδόρνο 9 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιβ.)	έτ. «Φορμενταντόρ» .	55	8500	"Ιδε: «ΜΑΡΙΑΝΘΗ Τ.», ως μετωνυμάσθη.
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο» .	37	7140	έφθ. Κότκα 2 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λιβ.)	έτ. «Άντρια» .	56	8000	έφθ. Λιδόρνο 9 Μαΐου
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λιβ.)	έτ. «'Ηστερν» .	43	6674	έφθ. Λιδόρνο 9 Μαΐου
ΜΠΑΛΙ .	έτ. «'Αλαιν» .	19	6064	έφθ. Λιδόρνο 9 Μαΐου
ΜΠΑΛΤΙΚΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάλτια» .	00	2302	έφθ. Λιδόρνο 9 Μαΐου
ΜΠΑΖΙΛ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «Ντιέγκο» .	45	7176	έφθ. Λιδόρνο 9 Μαΐου
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβ.)	έτ. «Έλκαρριερς» .	44	7207	έφθ. Λιδόρνο 9 Μαΐου
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)	έτ. «Γκαρραγουαίη» .	42	7303	έφθ. Λιδόρνο 9 Μαΐου
ΜΥΚΟΝΟΣ .	έτ. «Σάντα Βαρδάρα» .	16	3528	έφθ. Λιδόρνο 9 Μαΐου
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Σεγκούριτας» .	55	9922	έφθ. Λιδόρνο 9 Μαΐου
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ .	έλληνικά συμφέροντα .	56	10200	εις Τόκιο, υπό συμπλήρωσιν
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανόίλ» .	30	9243	έφθ. Γένοβαν 2 Μαΐου
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιβ.)	έτ. «Μαραθών» .	43	7314	άνεχ. Βαλτιμόρη 4 Μαΐου διά Σέβεν "Αίλαντς
ΜΥΡΙΑΜ .	έτ. «Χάρι» .	43	7196	έφθ. Αμβούργον 9 Μαΐου
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «'Αρίστας» .	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 25 'Απρ. διά Γιαβάτα
NABINTANT .	έτ. «Σάν Ρόκκο» .	25	4954	έφθ. Μπάρρου 9 Μαΐου
ΝΑΕΣ ΚΟΜΠΑΝΙΟΝ (λιβ.)	έτ. «Νόρμαν» .	56	20250	εις Ναγκασάκια, υπό συμπλήρωσιν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ.)	έτ. «Νόγια» .	43	8500	άνεχ. Αυδεύργον άπό 15 'Απρ. δ.ά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ» .	43	7176	έποδισεν 'Αμβέρσαν 3 Μαΐου (διά Γιοκοχάμαν)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μοντεβέρντι» .	45	7176	έφθ. Ριγιέκαν 21 'Απρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ» .	44	7241	διηλθε. Σουέζ 7 Μαΐου διά Χάμπτον
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νάσιοναλ» .	44	7258	άνεχ. Σαβάνναν 2 Μαΐου διά Λονδίνον
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα .	56	10500	εις Τόκιο, υπό συμπλήρωσιν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορτεγκάλ» .	43	7238	"Ιδε: «ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ», σημαία έλληνική
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥ-ΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Άλμαγκρο» .	43	7228	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 1 Μαΐου διά "Εμδεν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Ολύμπιας» .	43	8363	άνεχ. Λιδέρσουλ άπό i5 'Απρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Λουσένα» .	45	7255	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαΐου διά Ντεμεράρων
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιβ.)	έτ. «Αντριβάτορ» .	43	8428	άνεχ. Ευδέν 17 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΝΕΒΑΔΑ (λιβ.)	έτ. «Νεδάδα» .	29	4142	έφθ. Μαζουλιπατάμ 2 Μαΐου
ΝΕΛΛΑ .	έτ. «Νέλλα» .	38	5106	διηλθε. Θέσουταν 2 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.)	έτ. «Εσπέρια» .	54	5669	έφθ. Λύττλετον 5 Μαΐου
ΝΕΠΤΟΥΝ (παναμ.)	έτ. «Νέπτουν» .	21	5686	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου διά Χάμπτον
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ .	έτ. «Νεπτούνια» .	20	10519	διηλθε. Κόμπι 6 Μαΐου διά Κεμπέκ
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πέργκα» .	52	11267	άνεχ. Σάντος 5 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΝΙΚΦΙΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρφόεστα» .	18	3335	άνεχ. Χουέλθαν 4 Μαΐου διά 'Αμβέρσαν
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ναυτίλος» .	10	1182	έφθ. Λουδίνον 8 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Παράνας	53	12396	άνεχ. Σάντος 1 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΝΙΚΟΛΑΣ (παναμ.)	έλληνικά συμφέροντα .	20	6109	άνεχ. Πέπελ 6 Μαΐου διά 'Υμουνίτεν
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα» .	18	2447	εις Τζέδδα: 8 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ .	έτ. «Ντονόδο» .	44	7255	διηλθε. Λός "Αντζελες 27 'Απρ. διά Καβασάκι
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβ.)	έτ. «Λειβάδια» .	43	7121	διηλθε. Τοίνινταν 19 'Απρ. διά 'Αργεντινήν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙ. (λιβ.)	έτ. «Μαριάτο» .	27	4950	έφθ. Ευδέν 1 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πίονιρ» .	37	7991	διηλθε. Σουέζ 4 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπου
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Αναμά» .	43	7290	έφθ. Μπουένος "Αύρες 28 'Απρ.
ΝΙΚΟΣ .	έτ. «Αζόρες» .	45	7003	άνεχ. Ριγιέκαν 5 Μαΐου (διαταγάς)
ΝΙΚΥ (λιβ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα» .	53	9188	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 4 Μαΐου διά Ούζάν
ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Αϊλα Ναθαρένα» .	43	7197	διηλθε. Μπαλίκ Παπάν 23 'Απρ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΟ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπα» .	28	9002	άνεχ. Πούντα Κάρτον 27 'Απρ. διά Ρεσίφ
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Παναμ-Γιουρόπα» .	28	6857	άνεχ. Αρούμπαν από 15 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΝΟΡΑ .	έτ. «Ηστερν Σιφάριγκ» .	43	7176	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπετ 7 Μαΐου διά Κείπ Τάουν
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα» .	52	12191	άνεχ. Σιγκαπούρην 5 Μαΐου διά Μπάχρειν
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιβ.)	έτ. «Πλάμύρα» .	53	5826	έφθ. 'Αμβούργον 8 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πετρόλερα» .	55	18000	εις Γλασκώθην, υπό συμπλήρωσιν
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ντιάνα» .	35	4975	διηλθε. Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Κάσσα "Αίλαντ
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα» .	52	12029	άνεχ. Αμέρσαν 9 Μαΐου διά Μπάνιας
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ .	έτ. «Μπέλ Μόντε» .	44	7248	άνεχ. Ζεεμπρούγκε 27 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδος
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ .	έτ. «Ατλάντικα» .	44	7054	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 Μαΐου διά Τεργέστην
ΝΟΡΝΤΑΝΤΙΑ .	έτ. «Σίλετο» .	42	7251	έφθ. Εαλιτιώρην 4 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ .	έτ. «Φάραλον» .	45	7148	διηλθε. Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Τεργέστην
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ .	έτ. «Φάραλον» .	43	7176	άνεχ. Δουγκέρκην 25 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδος
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ .	έτ. «Λιμπέρ. Φράύτερ» .	44	7061	εις Γένοβα, από 16 'Απρ.
ΝΟΥΤΣΙ (λιβ.) .	έτ. «Τζένεραλ» .	22	7053	διηλθε. Λός "Αντζελες 6 Μαΐου διά 'Αμβούργον
ΝΤΑΡΝΕΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» .	52	12577	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 3 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΝΤΑΡΝΙ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βιβλάτεο» .	24	5789	άνεχ. Τατζόκ Ούμπαν 4 Μαΐου διά Πακνίγκ
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιλλανούεδα» .	56	10200	διηλθε. Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Μπάνιας
ΝΤΕΒΟΝ (λιβ.)	έτ. «Παρανάσσας» .	44	7256	εις Χιροσίμα, υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΜΙΝΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Νουέδα Βίστα» .	46	8257	εις Λιμένας Χιλής 2 Μαΐου
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν» .	31	8210	άνεχ. Αμέρσαν 9 Μαΐου διά Βρεταν. Κολομβίαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πλαναμέν. - Εουρόπα	54	11208	εις Κύπρον 1 Μαΐου διά Σέβεν "Αίλαντς
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πλαναμέν. - Εουρόπα	55	6620	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 5 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λιβερ.)	έτ. «Πλαναμέν. - Εουρόπα	55	11380	άνεχ. Γιανέντα 4 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πλαναμέν. - Εουρόπα	55	8690	εις Αϊότι (Ιαπωνίας), υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Πλαναμέν. - Εουρόπα	44	7244	διηλθε. Τρίνινταν 23 'Απρ. διά 'Αργεντινήν
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «'Ιμπέριο» .	44	7175	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαΐου
ΝΤΟΡΙΟΝ .	έτ. «Ρεζελούντ» .	56	10580	έφθ. Νέαν Υόρκην 7 Μαΐου
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιβ.)	έτ. «Ντόρες» .	43	6766	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 1 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΝΤΟΡΟΣ .	έτ. «Τρανσαστεάνικα» .	54	5653	άνεχ. Τρίνινταν 24 'Απρ. διά Βρεταν. Κολομβίαν
ΝΥΜΦΗ .	έτ. «Τρανσασταλάντικα» .	53	17362	εις Κύπρον 1 Μαΐου διά Σέβεν "Αίλαντς
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Πλάμας» .	54	13665	έφθ. Νέαν Υόρκην 7 Μαΐου διά Καραϊβικὴν
ΟΛΥΜΠΙΚ Α-Ι-Σ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» .	54	13652	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 5 Μαΐου διά Χάρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ-Υ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πλάμας» .	54	20453	έφθ. Νέαν Υόρκην 7 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» .	48	11298	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 5 Μαΐου διά Χάρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-Μ-Σ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» .	54	14047	έφθ. Νέαν Υόρκην 7 Μαΐου διά Κούσαμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» .	50	17791	έφθ. Νέαν Υόρκην 9 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» .	53	14221	άνεχ. Ηστχαμ 10 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Λίμπερτος» .	53	14009	έφθ. Βρέουν 5 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ-Ι-Τ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» .	49	17725	άνεχ. Σιδώνα 4 Μαΐου διά Εύρωπην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» .	54	13678	έφθ. Γιακούγαμαν 7 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ-Ι-Κ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» .	54		διηλθε. Παναμάν 5 Μαΐου (διαταγάς)

ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικος "Οίλη" ...	53	13660	άνεχ. Λόδς Αντζέλες 6 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρριέντες ...	45	10448	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 4 Μαΐου διά Φόλεϋ
ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικος "Οίλη" ...	54	13934	άνεχ. Αμβέρσαν 7 Μαΐου διά Βρέμην
ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικος "Οίλη" ...	55	13709	έφθ. Χάροην 8 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΝΤΕ-Ι-Λ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικος "Οίλη" ...	54	13713	άνεχ. Σιγκαπούρη 18 'Απρ. δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικος "Οίλη" ...	55	13934	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικος "Οίλη" ...	54	13665	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 7 Μαΐου διά Σπέτζιαν
ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάσουθ Ατλάντικος ...	55	18790	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 5 Μαΐου διά Φόλεϋ
ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΣΚΑ-Υ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικος "Οίλη" ...	55	13934	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 3 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικος "Οίλη" ...	54	20595	άνεχ. Κιουσασάο 24 'Απρ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικος "Οίλη" ...	54	13665	άνεχ. Πέονις 8 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικος "Οίλη" ...	49	17792	διηλθε Σουέζ 4 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλάμασας ...	54	14047	άνεχ. Βομβάην 9 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικος "Οίλη" ...	49	17794	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Πόρτλαντ (Ms)
ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικος "Οίλη" ...	43	13019	άργει Βλαστριτικέν από 19 'Απρ. Επωληθή εις 'Ιαπωνας
ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Ολύμπικος "Οίλη" ...	50	17791	διηλθε Κολόμπα 24 'Απρ. διά Λόδς Αντζέλες
ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΧΙΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικος "Οίλη" ...	54	13580	διηλθε Παναμάν 8 Μαΐου διά Μπάνιας
ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουνσανάντος ...	54	20611	άνεχ. Χάρπον ρόδς 1 Μαΐου διά Γαλλίαν
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονοδάρα» ...	43	7028	άνεχ. Αυδέρσαν 4 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ» ...	43	7256	έφθ. Ταλκαχουάνο 1 Μαΐου
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ» ...	44	7211	έφθ. Ντρυμπα 9 Μαΐου
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ-Ι-ΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φράιτερ» ...	44	7255	άνεχ. Πέρινις 22 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μίραφλόρες» ...	27	8627	εις 'Ιαπωνίαν, ύπο παραλαβὴν
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λά-Εμπρέσσος» ...	55	20900	"Ιδε: «ΟΡΦΕΥΣ» σημαία ελληνική
ΟΡΦΕΥΣ	έλληνικά συμφέροντα ...	56	9200	άνεχ. Κόμπε 26 'Απρ. διά Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΟΥΑ-Ι-Τ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Ούάϊτ Στάρ» ...	44	7248	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 9 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΟΥΑΙΣΣΕΣ ΙΙ. (λιθ.)	έτ. «Ολύμπιος Τρέιντερ» ...	42	7234	έφθ. Δουγκέρκην 5 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά-Πλάτα» ...	43	7265	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Μαΐου διά Βίτα
ΟΥΡΑΝΙΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ούρανίας» ...	32	6430	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 8 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ» ...	19	5701	διηλθε Παναμάν 1 Μαΐου έκ Χίλης
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθερ.)	έτ. «Οσεαν» ...	45	7238	διηλθε Παναμάν 4 Μαΐου διά Γερμανίαν
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθερ.)	έτ. «Νόρλο» ...	43	7211	άνεχ. Τσάρλεστον 2 Μαΐου διά Γισκοχάμαν
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπούγκιλλ» ...	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΟΣΕΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Μπλού Μπαίνη» ...	43	7194	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)	έτ. «Χάννονερ» ...	43	7256	άνεχ. Σιγκαπούρην 10 Μαΐου διά Περσίαν
ΟΣΕΑΝΙΚ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ	έτλ. «Αουντάξ» ...	23	7246	
ΠΑ-Ι-ΛΟΤ				
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιθερ.)	έτ. «Καρέττο» ...	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου
ΠΑΝ	έτ. «Σάν Ραφαέλη» ...	43	7253	άνεχ. Βαγκούνερ 8 Μαΐου διά Καλλάρο
ΠΑΝΑΔΟΣ	έτ. «Άριάς» ...	56	8000	εις 'Αιδί (Ιαπωνίας), ύπο συμπλήρωσιν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Κάπτρι» ...	17	992	εις Σάν Έστεμπάν 20 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σαπφώ» ...	44	7223	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαΐου ρόδς Χάμπτον ρέσης
ΠΑΝΑΓΙΑ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Ολίσκαλ» ...	26	4494	εις θέσιν 16Β. και 17Δ., Μαΐου 7 διά Πέπελ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (λιθερ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε» ...	56	16100	άνεχ. Ήστχαι 28 'Απρ. διά Πουντα Καρυτόν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Βαλιέντες» ...	55	9857	άνεχ. Αμστερνταμ 3 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Αντάριος» ...	44	7212	άνεχ. Χάμπτον ρέση 4 Μαΐου διά Λέστεντ
ΠΑΝΔΩΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλη» ...	43	7220	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 3 Μαΐου διά Τρινιντάντ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έλληνικά συμφέροντα ...	09	715	εις Τζέζαν 12 Μαΐου
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Ριό Χόντο» ...	43	7193	άνεχ. Μόμπιλ 23 'Απρ. διά Πουέρτο Όρντας
ΠΑΡΑΔΑΙΛΙΑ (λιθ.)	έτ. «Παραπόρτι» ...	25	4687	προστηραγμένον εις Λουνχάδεν 10 Μαΐου
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Παραδάλινα» ...	43	7257	άνεχ. Λόδς Αντζέλες 25 'Απρ. διά Γισκοχάμαν
ΠΑΘ	έτ. «Κουνινετάλε» ...	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 29 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΜ	έτ. «Πάθη» ...	26	5937	εις 'Οδησσόν 9 Μαΐου (δι' 'Αργεντινήν)
ΠΕΓΚΟΡ (λιθ.)	έτ. «Κορόνα» ...	20	3594	εις Τζέζαν 8 Μαΐου
ΠΕΛΑΨ (λιθ.)	έτ. «Πεγκόρη» ...	45	7251	
ΠΕΡΙΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Σάμουσκο» ...	45	7054	
ΠΕΡΑ Α-Ι-ΛΑΝΤ	έτ. «Πάλιζαντ» ...	44	7212	
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λιθ.)	έτ. «Καρρέτο» ...	43	7139	
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έλληνικά συμφέροντα ...	55	8320	
ΠΗΓΑΣΟΣ	Μ. Κουλουκουντής	55	15800	
ΠΙΝΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Πήγασος» ...	43	7221	
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Παράνα» ...	54	6129	
ΠΙΡΕΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντέλ Εστε» ...	44	7190	
ΠΙΤΣΑ Χ.	έτ. «Μάρ Έλ Πρέο» ...	16	1449	
ΠΛΑΝΕΤ (λιθ.)	έτ. «Μέδουσα» ...	43	7205	
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ορένς» ...	43	7228	
ΠΛΟΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ντάτσες Μαρίν» ...	43	7253	
ΠΟΘΟΥΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» ...	45	7067	
ΠΟΛΙ	έτ. «Σαιντ Ανάργυροι» ...	24	1435	
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Παναμάς» ...	54	9188	
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κόμπαλς» ...	45	7159	
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έλληνικά συμφέροντα ...	56	8000	
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Άρης» ...	43	7257	
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Νουέδα Γρανάδα» ...	45	7267	
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πίνοιρ» ...	38	7949	
ΠΟΥΝΤΑΡΕΝΑΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Πουκού» ...	36	7104	
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Τράνσπορτ Οθερση» ...	24	4928	
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιθερ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος ...	19	2256	
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λιθερ.)	έτ. «Πρόδρομος» ...	43	7194	
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ελλήνιστοντος» ...	43	7128	
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Εστε» ...	44	7192	
ΡΑΨΟΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο» ...	41	8325	
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Λιμπέριαν» ...	43	7243	
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Ριό Γκράντε» ...	44	7176	
ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πλατιστικά» ...	44	7226	
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Γουέντερν Σή» ...	55	21050	
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Παράνα» ...	44	7281	
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Σαίντ» ...	44	7176	
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοστ.)	έτ. «Ντέλ Εστε» ...	18	5727	
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σάν Αντώνιο» ...	27	5185	
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σομέλγκα» ...	44	7282	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Οσεαν» ...	44	10652	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (Κοστ.)	έτ. «Γιασβίζα» ...	23	5372	
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Σάν Αντώνιο» ...	17	5685	
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)	έτ. «Εστεράντζα» ...	06	2084	
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Ατλαντικά» ...	44	10546	
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Σάν Παντελεήμων» ...	44	7283	
	έτ. «Φοίνιξ» ...	43	7259	

ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Πόρτο Μπέλλο» . . . . .	36	5129	άνεχ. Νάρδικ 9 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Βαπτιστής» . . . . .	23	4884	άνεχ. Αμστερνταμ 6 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ . . . . .	έτ. «Σάνι Μαρίτιμα» . . . . .	44	7210	έφθ. Βρέμη 4 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοστ.) . . . . .	έτ. «Πολύφωμος» . . . . .	18	1260	έφθ. Πειραιά 4 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ . . . . .	έτ. «Κρόνος» . . . . .	42	7118	διηλεῖ Παναμάν 6 Μαΐου διὰ Νότ. Αφρικήν
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ . . . . .	έτ. «Βαπτόρες» . . . . .	43	7257	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 6 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Σαίν Τζών» . . . . .	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ . . . . .	έτ. «Ορακουάνα» . . . . .	43	7164	έφθ. Ιμιγχαμ 29 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Πλαναθίνα» . . . . .	43	7179	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου διὰ Ντευτράρα, ζημίαι
ΣΑΝΜΠΗΜ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Γκόλο Σ.» . . . . .	45	10656	άνεχ. Χαδάνων 28 'Απρ. διὰ Μαρακάϊπο
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.) . . . . .	έτ. «Μανδράκι» . . . . .	45	7048	έφθ. Μαλάγαν 1 Μαΐου (διὰ Μεσσήναν)
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ . . . . .	έτ. «Άδιας» . . . . .	20	2606	έφθ. Μόπτι 9 Μαΐου
ΣΑΠΦΩ . . . . .	έτ. «Τέρμιαρ» . . . . .	44	7212	άνεχ. Κολούμπια Ρίδερ 4 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΡΙΖΑ . . . . .	έτ. «Νούέσα Γρανάδα» . . . . .	44	7177	διηλθε Θέουταν 5 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Νούέσα Σεδίλλα» . . . . .	44	7066	άνεχ. Μόπτι 3 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Κάνοπους» . . . . .	55	16216	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 7 Μαΐου διὰ Γιβραλτάρ
ΣΗ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Σητρέιντερς» . . . . .	44	7176	εἰς Ριον 'Ιανείρων ἀπὸ 8 'Απρ.
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Οσεαν Τ. Ρ.» . . . . .	44	7257	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 Μαΐου διὰ Ναγκασάκι
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Μαρίτιμος» . . . . .	44	7063	έφθ. Ριγιέκαν 7 Μαΐου
ΣΗΓΚΑΙΗΤ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ονδούρας Σίππιγκ» . . . . .	44	7248	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 Μαΐου
ΣΗΓΚΛΟΡΙΟΥΣ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Γιούπιτερ» . . . . .	43	7256	διηλθε Πούλα Μπουκομάν πάπλω 15 'Απρ. δι' Αργεντινήν
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Πρέστον» . . . . .	43	10564	έρρυμουλκήθη εἰς Χάμπτον ρόδς 4 Μαΐου
ΣΗΚΟΜΕΤ . . . . .	έτ. «Σάν Φέλιτε» . . . . .	43	8485	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 1 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΣΗΚΟΡΑΛ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Κόραλ» . . . . .	43	8557	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 25 'Απρ. διὰ Λίβερπουλ
ΣΗΛΑ-Ι-Φ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Σηφάρερ» . . . . .	43	7239	άνεχ. Μιγιάκο 21 'Απρ. διὰ Σαϊγκόν
ΣΗΛΕ-Ι-Ν (λιβ.) . . . . .	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	45	9179	εἰς Κούρε, ύπό μετατροπή
ΣΗΦΑΙΗΘ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Όνδούρας Σίππιγκ» . . . . .	44	7212	άνεχ. Λός 'Αντζελες ἀπὸ 18 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΗΦΟΡΤ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Κάργκα ντέλ Σύρ» . . . . .	44	7254	διηλθε Λός 'Αντζελες 20 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» . . . . .	44	7187	άνεχ. Βαγκούθερ 1 Μαΐου διὰ Βλαδιβοστόκ
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Μαρίν» . . . . .	43	7275	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ . . . . .	έτ. «Ινσουλάρ» . . . . .	44	7261	ΕΠΩΛΗΘΗ, εἰς άλλοδαπούς
ΣΙΡΑΜ . . . . .	έτ. «Σίραμ» . . . . .	42	7146	έφθ. Πόρτο 'Αλφρεντ 8 Μαΐου
ΣΙΤΥ ΟΦ. ΑΘΕΝΣ . . . . .	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	45	8197	άνεχ. 'Αδελαΐδα 5 Μαΐου διὰ Λίβερπουλ
ΣΚΩΤΙΑ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Νούέσα Βαλένθια» . . . . .	42	6907	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου διὰ Ντεμεράραν
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Ζίτα» . . . . .	44	7238	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαΐου
ΣΟΥΛΑ . . . . .	έτ. «Γκλόμπος» . . . . .	19	6547	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου διὰ Βρέμην
ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Κάμαρον» . . . . .	18	849	έφθ. Στυλίδα 6 Μαΐου
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.) . . . . .	κ. 'Ατυχίδης . . . . .	25	6810	διηλθεν 'Αξόρας 4 Μαΐου διὰ Κούναν ή Κόλπον
ΣΠΑΛΛΑΜΑΤΟΡΙ . . . . .	έτ. «Αιόλος» . . . . .	43	7199	έφθ. Μόζι, 7 Μαΐου
ΣΠΑΡΤΟ . . . . .	έτ. «Σπάρτο» . . . . .	43	7232	διηλθε Τζίμπουτι 29 'Απρ. διὰ Μαντράς
ΣΤΑΡ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Στάρ» . . . . .	44	7162	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαΐου διὰ Γαλλίαν
ΣΤΑΡΑΣ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Σταράς» . . . . .	21	4779	άργει Πειραιά ἀπὸ 27 Μαρτίου
ΣΤΕΝΙΕΣ . . . . .	έτ. «Μαρόπαν» . . . . .	41	7111	διηλθε Λός 'Ατζελες 18 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΤΟΡΚ . . . . .	έτ. «Πινογκάνα» . . . . .	43	7282	άνεχ. Ντεμεράρα 8 Μαΐου διὰ Πόρτ 'Αλφρεντ
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Μαργκό» . . . . .	44	7253	εἰς Βαλτιμόρην ἀπὸ 1 'Απρ., έπισκευή
ΣΥΡΑ . . . . .	έτ. «Βέτμαρ» . . . . .	44	7207	διηλθε Παναμάν 7 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Τρόπικα» . . . . .	54	11914	άνεχ. Κόρραμ Σάχρ 4 Μαΐου διὰ Νταμπτάι
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδουρ.) . . . . .	έτ. «Μπελέν» . . . . .	43	7235	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Μαΐου
ΤΑΣΣΟΣ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Σάν 'Ατανάσιο» . . . . .	15	2557	άργει Πειραιά ἀπὸ 19 Αύγ.
ΤΑ-Υ-ΓΕΤΟΣ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Μόναδαρ» . . . . .	43	7131	έφθ. Ντάρ έλ Σαλάμ 7 Μαΐου
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Διδώ» . . . . .	43	7258	έφθ. Βιζαγκαπατάμ ρόδς 9 Μαΐου
ΤΖΕ-Ι-ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Σικέρριερς» . . . . .	43	7231	έφθ. Μορμογκάσ 24 'Απρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.) . . . . .	έξ. «Οσεάνικ» . . . . .	43	7040	έφθ. Βαλτιμόρην 5 Μαΐου
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Οσεάνικ» . . . . .	43	7026	έφθ. Κεμπέκ 24 'Απρ., ζημίαι (δι' Αγγλίαν)
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ . . . . .	έτ. «Γκλοριάννα» . . . . .	44	7055	άνεχ. Λοριάν 10 Μαΐου διὰ Βρέστην
ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο» . . . . .	53	9149	άνεχ. Ιμιγχαμ 1 Μαΐου διὰ Τακοράντι
ΤΖΟΥΓΑΙΑ . . . . .	έτ. «Κονκόριτσα» . . . . .	20	3526	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 9 Μαΐου διὰ Λάδσεντ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μπαλμπίτσα» . . . . .	54	18717	εἰς Πέριν απὸ 15 'Απρ., έπισκευή
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Λίμπερτις» . . . . .	53	25010	διηλθε Λός 'Αντζελες 5 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΤΙΝΙ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Πιουνάιτεν Κρός» . . . . .	52	12523	διηλθε Σουέζ 5 Μαΐου δι' Ερυθράν Θάλασσαν
ΤΙΟ (αιθιοπ.) . . . . .	έτ. «Μάρο Ρόγιο» . . . . .	18	1461	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαΐου δι' Ούζαν
ΤΙΡΥΝΣ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Νερέίντ» . . . . .	44	7258	έφθ. 'Αμβούργον 1 Μαΐου
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Άντρα» . . . . .	44	7254	άνεχ. Τόνι 9 Μαΐου διὰ Αονδίνου
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (Κοστ.) . . . . .	έτ. «Σάντα Βαρβάρα» . . . . .	27	2758	διηλθε Γιβραλτάρ 27 'Απρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (όνδουρ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ιντερμάρες» . . . . .	30	9100	έφθ. Αλμπαν (Ν.Υ.) 7 Μαΐου
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛΦ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Νηρέυς» . . . . .	30	9097	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 'Απρ., έπισκευή
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Τρανσπατάντικ» . . . . .	43	9795	έφθ. Πόρτ 'Αρθουρ 1 Μαΐου
ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» . . . . .	44	7191	εἰς λιμένας Περσικού Κόλπου 2 Μαΐου
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ . . . . .	έτ. «Σάντι» . . . . .	20	5686	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαΐου
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ . . . . .	φ. Κυπριανού . . . . .	18	5729	έφθ. 'Αμβούργον 3 Μαΐου
ΤΥΧΑ . . . . .	έτ. «Ρούσαγιαλ» . . . . .	42	7035	άνεχ. Κόρραμ Σάχρ 4 Μαΐου διὰ Μπάνιας
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Υδρούσσα» . . . . .	55	20900	έφθ. Μπατόν Ρούζ 9 Μαΐου
ΥΨΗΛΟΥ . . . . .	έτ. «Νορδέγκαντες» . . . . .	45	7256	άνεχ. Νεάπολιν 10 Μαΐου δι' Αλγέριον
ΦΑΙΑΣ ΙΙ. . . . .	έτ. «Πόλαρ» . . . . .	44	7060	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 27 'Απρ. διὰ Λάδσεντ
ΦΑΛΚΟΝ . . . . .	έτ. «Ντέλ 'Εστε» . . . . .	43	7132	εἰς θέσιν 24 Β. καὶ 44 Δ., Μαΐου 6 διὰ Ντεμεράραν
ΦΑΡΑΛΙΣ . . . . .	έτ. «Ινκάϊκα» . . . . .	45	7263	έφθ. Βαλτιμόρην 8 Μαΐου
ΦΕΛΙΞ Ρ. Π.» (λιβερ.) . . . . .	έτ. «Ντιπτγουώτερ» . . . . .	43	7232	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαΐου
ΦΛΟΙΣ ΙΒΟΣ II, (λιβ.) . . . . .	έτ. «Προγκρέσσο» . . . . .	44	7247	έφθ. Ταϊταγκόγκ 27 'Απρ.
ΦΟΙΝΙΣ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ιντιπέντεν» . . . . .	43	7237	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 'Απρ. διὰ Κοδένας
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Κάλντελ» . . . . .	44	10983	άνεχ. Βερμούδας 2 Μαΐου δι' Αρούμπιαν
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Νολίντος» . . . . .	21	3522	διηλθε Σουέζ 5 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Οσεαν Κάργκο» . . . . .	56	10400	έφθ. Ραλτιμόρην 9 Μαΐου
ΧΕΡΑΛΛ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Εκ' κόθαι» . . . . .	43	7242	Ίδε : «ΧΙΟΣ», σημαία έλληνική
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Οσεαν Κάργκο» . . . . .	56	10400	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΧΛΟΗ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ιτερωτά» . . . . .	43	7224	άνεχ. Τανούρα 4 Μαΐου διὰ Μπάρι
ΧΟΚ . . . . .	έτ. «Τρανσοτσεδάνικα» . . . . .	54	15749	άνεχ. Χούλλ 24 'Απρ. διὰ Μόντρεαλ
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ντέλ 'Εστε» . . . . .	43	7127	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» . . . . .	42	7092	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Μαΐου διὰ Κίελον
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Λίον» . . . . .	44	7150	διηλθε Παναμάν 2 Μαΐου δι' Ατλαντικόν
ΧΡΥΣ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ισιουνάιτεν Κρός» . . . . .	53	12513	έφθ. Χάμπτον ρόδς 28 'Απρ.
ΧΡΥΣ Χ. (λιβ.) . . . . .	έτ. «Εκράσουντ» . . . . .	43	7258	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαΐου δι' Ούζαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ούντσωρ» . . . . .	43	7243	διηλθε Ηρακλατάρ 7 Μαΐου διὰ Φόλεϋ
ΧΡΥΣΗ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Γουν. Σίππερς» . . . . .	55	24000	άνεχ. Αγιος Φραγκίσκον 23 'Απρ. διὰ Σάγκει Πακνίγκ
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβ.) . . . . .	έτ. «Σαντάτεο» . . . . .	53	18732	διηλθε Λός 'Αντζελες 1 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΩΚΕΑΝΙΑ . . . . .	έτ. «Μαρακαϊύ» . . . . .	44	7256	έφθ. Νόρντεργκαμ 8 Μαΐου
ΩΚΕΑΝΙΣ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Τρανσοτσεδάνικα» . . . . .	42	7084	έφθ. Οζάκαν 7 Μαΐου
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.) . . . . .	έτ. «Ρόμπλον ντε 'Ορο» . . . . .	40	5557	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
	έτ. «Ωκεανοπόρος» . . . . .	44	7293	